ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundsechzigster Jahrgang.

1925.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1925.

Inhaltsverzeichnis

des Jahrgangs 1925

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Aufsätze.

1. Sachfolge.

2. Verfasserverzeichnis.

B. Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

Österreich.

Ungarn.

Niederlande.

Übrige europäische Länder.

Belgien.

Bulgarien.

Dänemark.

Danzig.

England.

Estland.

Finnland.

Frankreich.

Griechenland.

Internationaler Verkehr.

Italien.

Jugoslawien.

Lettland.

Litauen.

Luxemburg.

Norwegen.

Polen.

Portugal.

Rumänien.

Rußland.

Schweden.

Schweiz.

Serbien.

Spanien.

Südslawien.

Tschechoslowakei.

Türkei.

Fremde Erdteile.

Afrika.

Amerika.

Asien.

Australien.

C. Wasserstraßen-, Luft- und Kraftwagenverkehr, Ausstellungen und Messen.

Wasserstraßenverkehr.

Luftverkehr.

Kraftwagenverkehr.

Ausstellungen und Messen.

D. Allgemeines.

E. Rechtspflege.

F. Bücherschau.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 1. | Berlin, den 1. Januar 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1924*).

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff**.

Deutschland.

Das Jahr 1924 stand unter dem Eindruck zweier Ereignisse, die tief in das Eisenbahnwesen Deutschlands eingriffen: Des Ruhrkampfes und seines Abbruches und der Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn.

Die Wiederaufnahme des Reichsbahnbetriebes in den besetzten Gebieten, die die Auflösung der Regie zur Folge hatte, fand am 16. November des vergangenen Jahres statt. Über den Ruhrkampf und die Einsetzung der französischen Regie sei kurz an einige bemerkenswerte Daten erinnert. Der Ruhreinbruch erfolgte am 11. Januar 1923; an ihn schloß sich sofort an die Militarisierung des Eisenbahnbetriebes, zunächst auf der Linie Aachen-Duisburg-Recklinghausen-Lünen Nord und Düsseldorf-Kettwig-Kupferdreh-Oberwengern. Anfangs wurde französischerseits versucht, deutsches Personal zur Dienstleistung zu zwingen. Dies mißlang jedoch und hatte das Einsetzen des passiven Widerstandes auf deutscher Seite zur Folge. Dazu gehörte auch die Einstellung der Deutschland berührenden internationalen Züge, des Orientexpresses, der Schnellzüge Paris-Berlin-Warschau und Riga wie Paris-Nürnberg-Wien-Budapest. Frankreich besetzte darauf am 4. Februar Appenweier und Offenburg und unterbrach damit die wichtige Strecke Frankfurt a. M.-Basel. Ende Februar 1923 war fast im ganzen linksrheinischen Gebiet der Eisenbahnbetrieb stillgelegt. Am 1. März trat an Stelle des Militärbetriebes die französisch-belgische Eisenbahnregie. Im täglichen Durchschnitt ging nach der Beschlagnahme der Rhein-Ruhrbahnen die Betriebsleistung im Güterzug- und Personenzugverkehr im gesamten Reichsbahngebiet sehr stark zurück. Der passive Widerstand der Eisenbahner wurde durch schwere Verfolgung zu brechen versucht. Im weiteren Verlauf wurden 25 000 Eisenbahner mit 60 000 Angehörigen ausgewiesen, zahllose Bedienstete aus ihren Wohnungen verdrängt. Die Verkehrsnot stieg aufs Höchste, zahlreiche und schwere Unfälle waren zu beklagen. Der Verkehr war auf Ersatz durch Auto und Kleinbahnen angewiesen, die mit den schwierigsten Verhältnissen und heftigen Gegenmaßnahmen zu kämpfen hatten.

Die Regie beschäftigte ungefähr 10 000 französische Eisenbahner, 2500 Belgier und 7500 eisenbahnfremde Elemente aller Nationalitäten. Das Netz der Regie umfaßte 5300 km, d. h. über 10 % der Reichsbahn befanden sich in der Hand der Regie. Nicht weniger als neun Reichsbahndirektionen, und zwar Essen, Elberfeld, Münster, Köln, Trier, Mainz, Ludwigshafen, Frankfurt (Main), Karlsruhe waren hierbei mit ihren Strecken ganz oder teilweise beteiligt.

Am 1. Dezember 1923 wurde in Mainz ein Abkommen mit der Regie getroffen, in dessen Folge nach und nach an 94 000 deutsche Beamte und Arbeiter in den Dienst der Regie traten. Das waren etwa die Hälfte des früheren deutschen Bestandes. Anfang 1924 wurde das Abkommen unter Mitwirkung der Engländer auf die Kölner Zone ausgedehnt. Nach wie vor

*) Bei dem nachfolgenden Rückblick auf Deutschland sind aus der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft stammende, freundlichst zur Verfügung gestellte, Mitteilungen benutzt.

wurde aber jedes Vertragsverhältnis oder engeres Zusammenarbeiten mit der Regie abgelehnt.

Nachdem durch die Londoner Vereinbarungen die Wirtschaftseinheit Deutschlands, damit also auch die Eisenbahneinheit wiederhergestellt war, hatte die Reichsbahn wieder freie Hand. Aber nur durch Übernahme schwerer Reparationslasten rettete sie das von den Franzosen als Spezialpfand ausersehene Rhein-Ruhrnetz für Deutschland. Die Überschüsse wurden zunächst, vom 1. September 1924 an, an die Reparationskasse abgeführt. Am 26. Oktober 1924 wurde die Strecke Lünen Süd-Dortmund und Limburg-Eschhofen von der Regie an die Reichsbahn zurückgegeben. Mit gleichem Tage war das Gesamtnetz der Regie in die Aufsicht des internationalen Organisationskomitees der Reichsbahn übergegangen, das auch die Liquidation der Regie durchführte. Die Überschüsse der Regie flossen vom 28. Oktober ab an die Reichsbahn. Das Personal der Reichsbahn kehrte nun in großem Umfange zurück, und mit dem 16. November hatte die Reichsbahn die gesamten Regiestrecken wieder übernommen. Die alten Reichsbahndirektionen (Essen, Ludwigshafen, Mainz und Trier) und Ämter wurden wieder eingerichtet.

Die aus Anlaß des Ruhreinbruchs der Deutschen Reichsbahn entstandenen Einnahmeausfälle werden auf rund 1500 Millionen Goldmark und die Mehrausgaben auf rund 800 Millionen Goldmark geschätzt.

Die Reichsbahn.

1. Die Umgestaltung der Reichsbahn ist etappenweise vor sich gegangen. Schon die Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 bestimmte als Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten. Nach Verständigung zwischen Reichsregierung und den Eisenbahn besitzenden Ländern gingen gemäß Staatsvertrag vom 30. April 1920 die Staatseisenbahnen der vertragschließenden Länder mit dem 1. April 1920 auf das Reich über, das den Ländern Abfindungen gewährte. Der Entwurf eines Reichsbahnfinanzgesetzes von 1921 hatte eine wirtschaftliche Verselbständigung der Reichsbahnverwaltung im Auge, kam aber nicht zur Durchführung. Der entscheidende Schritt wurde vielmehr praktisch dadurch getan, daß mit der Stillegung der Notenpresse am 15. November 1923 die Reichsbahn aus dem allgemeinen Haushalt des Reiches herausgenommen und ihr die bis dahin gewährten Reichszuschüsse entzogen wurden. Eine förmliche vorläufige Regelung brachte die auf Grund des Ermächtigungsgesetzes erlassene Verordnung vom 12. Februar 1924, die ein Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ mit dem 15. Februar 1924 schuf. Danach war die Reichsbahn unabhängig von der sonstigen Reichsverwaltung, ihr Betrieb wurde aber nach wie vor im Namen des Reiches geführt, dem das Eigentum verblieb. Gleichwohl ist dieser gesetzlichen Neuregelung praktisch keine zu große Bedeutung beizumessen. Denn hier wurde nur ein Zustand gesetzlich geregelt, der in Wirklichkeit schon bestand. Viel eingreifender war dagegen die zweite Umgestaltung, die Bildung der Reichsbahn-Gesellschaft.

Sie findet ihren Ausgangspunkt in dem Sachverständigengutachten. Am 30. November 1923 beschloß die Reparationskommission, das Gutachten Sachverständiger über die Mittel des deutschen Haushaltungsausgleichs einzuholen. Das Sachverständigengutachten vom 9. April 1924 knüpft in verschiedener Hinsicht an den deutschen Reparationsvorschlag vom 7. Juni 1923 an. In Auswirkung dieses Gutachtens stellte das Organisationskomitee der deutschen Reichsbahngesellschaft den Plan für die Schaffung und Einrichtung der Reichsbahngesellschaft, der der Betrieb der deutschen Eisenbahnen übertragen werden sollte, in Gestalt von Gesetzentwürfen auf. Der Reichstag hat dann das Gesetz über die deutsche Reichsbahngesellschaft sowie das zugehörige Gesetz über die Personalverhältnisse bei der deutschen Reichsbahngesellschaft am 30. August 1924 angenommen. Mit dieser Neuregelung ist nicht etwa das Eigentumsrecht des Reiches an den Reichsbahnen auf die neugegründete Gesellschaft übergegangen. Dies ist unverändert geblieben. Nur das Betriebsrecht mit Nebenrechten, die Verwertung des deutschen Eisenbahnbesitzes und die Verwaltung wird von der neuen Gesellschaft ausgeübt. Neben dem Eigentum ist dem Reiche auch die Eisenbahnhoheit verblieben. Die Reichsbahngesellschaft ist daher eine Handelsgesellschaft eigener Art, die wohl in manchen Punkten an eine Aktiengesellschaft erinnert, bei der aber — um nur eins zu nennen — das oberste Organ, die Generalversammlung, fehlt. Das Grundkapital der Gesellschaft ist entsprechend einer Gesamtbewertung in Höhe von 26 Milliarden Goldmark und der hiervon abzusetzenden Reparationsschuld von 11 Milliarden Goldmark auf 15 Milliarden Goldmark bemessen. Es besteht aus 2 Milliarden Vorzugsaktien und 13 Milliarden Stammaktien.

Die Gesellschaft hat zwei Organe, Verwaltungsrat und Vorstand. Zur Aufgabe des Verwaltungsrats gehört die Überwachung der Geschäftsführung und die Entscheidung über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung (Finanzgebarung, Bestellung und Abberufung des Generaldirektors, Ernennung der übrigen Vorstandsmitglieder und aller oberen Beamten, Personalverhältnisse). Dem Vorstand steht dagegen die gesamte Leitung der laufenden Geschäfte der Gesellschaft zu. Er vertritt die Gesellschaft nach außen. Er stellt auch die Verbindung zwischen der Gesellschaft und der bisherigen Organisation der deutschen Reichsbahn her. An der Spitze des Vorstandes und damit auch der Hauptverwaltung der deutschen Reichsbahn steht der stets auf drei Jahre ernannte Generaldirektor. An der übrigen Organisation der Reichsbahn (Direktionen, Inspektionen usw.) ist nichts geändert. Diesen Organen steht als Aufsichtsorgan des Reiches der Reichsverkehrsminister gegenüber. Dazu tritt zur Sicherung der Reparationsverpflichtung der Reichsbahngesellschaft der Treuhänder und der Eisenbahnkommissar. Der Treuhänder ist der Vertreter der Gläubigerinteressen. Er hat die Ausgabe der Schuldverschreibungen durchzuführen und bei der Abführung der halbjährlichen Zahlungsquoten mitzuwirken. Die wichtigste Stellung nimmt jedoch der Eisenbahnkommissar ein. Er hat die Aufbringung der der Reichsbahn auferlegten Reparationen sicherzustellen. Er hat ein weitgehendes Verfügungs- und Kontrollrecht, kann Ausgaben untersagen, Tariferhöhungen, Wechsel des Generaldirektors verlangen, sogar schlimmstenfalls schließlich zur Verpachtung der Reichsbahn schreiten.

Mit dem 11. Oktober 1924 hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Betrieb im unbesetzten, am 16. November 1924 auch im besetzten Gebiet übernommen.

2. Die Finanzlage der Reichsbahn. Als am 15. November 1923 die Deutsche Reichsbahn von der allgemeinen Reichsfinanzverwaltung abgelöst und auf sich selbst gestellt wurde, war die finanzielle Lage sehr schwierig. Die starke Entwertung der Papiermark in den Tagen vom 15. bis 20. November 1923 vernichtete die vorhandenen Kassenbestände, so daß die Reichsbahn, abgesehen vom Eisenbahnnetz mit den nötigen Betriebsvorräten, ohne jeden Betriebsfonds ihre eigene Wirtschaft beginnen mußte. Zudem waren die ertragreichsten Strecken des Deutschen Eisenbahnnetzes, die Rhein-Ruhrbahnen von der französisch-belgischen Eisenbahnregie besetzt. Die Einnahmen für diese Strecken fehlten, an Ausgaben dafür fielen aber noch erhebliche Beträge von unproduktiven Kosten an aus der Versorgung des ausgewiesenen Personals u. a.

Daß bei dieser Sachlage zunächst große Schwierigkeiten und selbst Zahlungsstockungen eintraten, war nicht zu verwundern. Dank der starken Anstrengungen zur Verminderung der Ausgaben, insbesondere durch den Personalabbau und die sehr weitgehende Einschränkung und Streckung aller Bauten und Beschaffungen, gelang es jedoch, allmählich der Schwierigkeiten Herr zu werden. Die Umstellung der Rechnungsführung auf Goldmark und die ab 20. November 1923 erreichte Stabilisierung des Geldwerts der Mark machten wieder eine geordnete Wirtschaftsführung möglich. Sehr zu statten kam dabei auch, daß

die Tarife bereits zum 1. November 1923 auf Goldbasis umgestellt worden waren.

Durch die Umstellung waren insbesondere auf dem Gebiet der Bargeldwirtschaft ganz neue Aufgaben an die Verwaltung herangetreten. Während vorher die Einnahmen an die Reichshauptkasse abgeliefert wurden und für die Ausgabebedürfnisse der Reichsbahn ein offener Kredit bei der Reichshauptkasse stets die Auffüllung der Kassenbestände erlaubte, mußten jetzt die Kassenbestände und Einnahmen des gesamten Unternehmens viel häufiger als früher, und zwar täglich überprüft werden, um die Ausgaben den zur Verfügung stehenden Barmitteln anzupassen. Die Verteilung der Kassenmittel an die Bedarfsstellen, die Nutzbarmachung vorübergehend flüssiger Mittel und die Beschaffung von Krediten für außerordentliche Bedürfnisse waren Aufgaben, die früher von der Reichsfinanzverwaltung mit wahrgenommen wurden, jetzt aber von der Reichsbahn selbst zu lösen waren. Der erste Kreditbedarf wurde im wesentlichen durch die Ausgabe von nichtwertbeständigem und wertbeständigem Eisenbahnnotgeld sowie durch einen Wechselkredit über die Eisenbahn-Lieferanten-Gesellschaft G. m. b. H. gedeckt, da damals auf andere Weise Geld nicht zu erhalten war und Zuschüsse der Reichsfinanzverwaltung nicht mehr in Frage kamen.

Die finanzielle Selbständigkeit der Deutschen Reichsbahn vom 15. November 1923 ab erhielt dann durch die Verordnung der Reichsregierung über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn vom 12. Februar 1924 die rechtliche Grundlage. Der Voranschlag der Deutschen Reichsbahn wurde aus dem Gesamtreichshaushalt gelöst, und an Stelle von Reichsrat und Reichstag sollte die Reichsregierung, bis zur Schaffung eines besonderen Verwaltungsrates, den Voranschlag, die Rechnung und Bilanz des Unternehmens feststellen.

Der erste Abschluß des Unternehmens Deutsche Reichsbahn, der die Zeit vom 15. November 1923 bis 31. März 1924 umfaßte, schloß mit einem Betriebsüberschuß von rd. 250 Millionen Goldmark ab. Er gestattete die unproduktiven Rhein-Ruhrausgaben abzudecken sowie einen erheblichen Teil der aufgenommenen kurzfristigen Schulden und des ausgegebenen Eisenbahnnotgeldes wieder zu tilgen. Es war ferner möglich, der unbedingt notwendigen Betriebsrücklage einen Anfangsbetrag zuzuführen. Durch die wirtschaftlichen Maßnahmen auf allen Gebieten war es gelungen, die Betriebszahl wieder auf rd. 80 zu drücken und so ein annehmbares Verhältnis von Einnahmen und Ausgaben wieder herzustellen.

Auch der zweite und zugleich letzte Abschluß des Unternehmens Deutsche Reichsbahn, der die Zeit vom April 1924 bis Ende September 1924 umfaßt, zurzeit aber noch nicht vollständig fertiggestellt ist, wird nach dem vorläufigen Ergebnis bei etwa gleicher Betriebszahl ein befriedigendes Ergebnis haben. Es war in dieser Zeit wiederum möglich, die Rhein-Ruhrkosten zu decken, das ausgegebene Eisenbahnnotgeld vollständig einzulösen und auch die Ausgaben der Vermögensrechnung zu bestreiten, soweit für diese eine andere Finanzierung nicht zu ermöglichen war.

Das erste Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, nachdem diese am 11. Oktober 1924 den Betrieb übernommen hatte, hat aus Zweckmäßigkeitsgründen mit dem 1. Oktober 1924 begonnen und endigt am 31. Dezember 1925. Es umfaßt also Fünfvierteljahre. Das Geschäftsjahr wird künftig das Kalenderjahr sein. Im 1. Geschäftsjahr erfolgt die Wirtschaftsführung mit Zustimmung des Verwaltungsrats im wesentlichen noch nach den bisherigen Grundsätzen.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird künftig sein, ihren Betrieb so zu führen, daß sie ihren Anteil zur Tilgung der Reparationslasten des Deutschen Reichs aufbringt und dabei die Vermögenssubstanz der Reichsbahnen erhält.

Nach dem vorläufigen Ergebnis der beiden ersten Monate Oktober und November 1924 wird es möglich sein, die auferlegten Reparationslasten, die im ersten Jahre 200 Millionen Goldmark betragen und nach und nach bis auf 660 Millionen Goldmark jährlich steigen, sowie die vorgeschriebenen Rücklagen aufzubringen und dabei auch für die Erhaltung und Verbesserung des Reichsvermögens das Erforderliche zu leisten. Es ist zudem zu hoffen, daß sich die Betriebsergebnisse noch weiter verbessern werden, wenn sich die Deutsche Wirtschaft wieder mehr erholt haben wird und der Verkehr dadurch einen Aufschwung erhält und wenn auf der Ausgabeseite die zurzeit aufzuwendenden Kosten für die Wiederherstellung der Rhein-Ruhrbahnen weggefallen sein werden.

3. Personalverhältnisse. In das Jahr 1924 fällt die volle Auswirkung einer Maßnahme, die für die Verminderung der Personalausgaben der Reichsbahn von größter Tragweite und für das Personal selbst von tief einschneidendem Einfluß war, nämlich der allgemeine Personalabbau.

Unter dem Druck schwerster finanzieller Notlage hatte die Reichsregierung auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 13. Oktober 1923 eine Verordnung zur Herabminderung der Personalausgaben des Reiches vom 27. Oktober 1923 erlassen. Diese Personal-Abbau-Verordnung hat dann am 28. Januar 1924 in einigen Teilen eine Abänderung erfahren.

Nach Artikel 8 § 1 dieser Personal-Abbau-Verordnung sind von der Gesamtzahl der am 1. Oktober 1923 im Dienst befindlichen planmäßigen und außerplanmäßigen Reichsbeamten sowie der Reichsbeamten im Vorbereitungsdienst nach Maßgabe der Artikel 2—5 mindestens 25 % auszuscheiden, und zwar:

5 % der Gesamtzahl vor dem 1. Februar 1924,
weitere 5 % der Gesamtzahl vor dem 1. März 1924,
weitere 5 % der Gesamtzahl vor dem 1. April 1924.

Den Zeitpunkt, bis zu dem der weitere Abbau zu erfolgen hat, bestimmt die Reichsregierung.

Für die Angestellten hat Artikel 15 der Personal-Abbau-Verordnung einen gesetzlichen Entlassungszwang geschaffen. Ausnahmen waren nur zulässig, sofern zwingende dienstliche Rücksichten der Entlassung entgegenstehen.

Die Entlassung von Arbeitern wurde in der Personal-Abbau-Verordnung nur insofern behandelt, als der § 84 Nr. 4 des Betriebsräte-Gesetzes, dessen Anwendung für die Durchführung des Abbaues eine praktisch erhebliche Hinderung gewesen wäre, durch Artikel 16 vorübergehend aufgehoben wurde.

Um einen vollständigen Überblick über die Personalbemessung zu erhalten und um die Herabminderung des Personalstandes durch den Abbau voll würdigen zu können, ist es notwendig, auch auf den Personalstand einzugehen, der vor dem Kriege bestand.

Im Jahre 1913 waren bei allen Staatseisenbahnverwaltungen an Beamten insgesamt 281 690 Köpfe, an Angestellten und Arbeitern insgesamt 459 392 Köpfe, also ein Gesamtpersonalbestand von 741 082 Köpfen vorhanden. Nach Abzug des auf die abgetretenen Strecken entfallenden Personals ergibt sich jedoch für das Jahr 1913 als vergleichsfähig mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" nur ein errechneter Gesamtpersonalbestand von 692 714 Köpfen, der sich mit 263 887 Köpfen auf Beamte, mit 428 827 Köpfen auf Angestellte und Arbeiter verteilt.

Beim Personalabbau war nach dem bezeichneten § 1 des Artikels 8 der Personal-Abbau-Verordnung von dem Kopfstand auszugehen, der am 1. Oktober 1923 vorhanden war. In diesem Zeitpunkt betrug der Personalkopfstand an Beamten einschließlich der zur Regie übergetretenen Beamten insgesamt 425 908. An Angestellten waren am 1. Oktober 1923 insgesamt 917 Köpfe vorhanden. Die Zahl der Arbeiter (einschließlich des französisch-belgischen besetzten Gebiets) belief sich am 1. Oktober 1923 auf 582 595 Köpfe. Es war hiernach am 1. Oktober 1923 ein Gesamtkopfstand (Beamte, Angestellte und Arbeiter) von 1 009 420 Bediensteten vorhanden.

Die Vergleichszahl aus dem Jahre 1913 mit 692 714 Köpfen war hiernach am 1. Oktober 1923 um 316 706 Köpfe überschritten.

Diese außerordentliche Vermehrung des Kopfstandes zeigt mit aller Deutlichkeit, daß der Personalabbau nicht nur ein zwingendes Gebot zur wirtschaftlichen Gestaltung des Unternehmens

war, sondern auch trotz der großen Härten für die Betroffenen ein Ausmaß annehmen mußte, wie es noch niemals früher notwendig geworden ist. Es kann hiervon davon abgesehen werden, auf die mannigfachen Ursachen einzugehen, die nach dem Kriege zu dem großen Personalüberfluß geführt haben. Für einen Rückblick in die Vergangenheit und für den Ausblick in die Zukunft ist es wichtiger und wertvoller das Ergebnis zu würdigen, das durch die Abbaumaßnahmen erzielt worden ist. Hierbei muß jedoch vorweg betont werden, daß infolge des Einbruchs in das westliche Industriegebiet und der Übernahme von Teilen der Reichseisenbahnen durch die französisch-belgische Regie der Personalabbau von Beamten in diesem Gebiet nicht oder nur in ganz geringfügigem Umfange durchführbar war.

Der Abbau von Arbeitern, deren Zahl sich am 1. Oktober 1923 auf 582 595 Köpfe belief, wurde am 31. März 1924 vorläufig abgeschlossen und hatte in diesem Zeitpunkt eine Verminderung um 186 658 Köpfe, also um 33,6 % gebracht.

Der Abbau von Beamten und Angestellten wurde dagegen erst am 30. Juni 1924 als vorläufig erledigt betrachtet. Zu dieser Zeit waren an Beamten von einem Gesamtkopfstande von 425 908 Köpfen am 1. Oktober 1923 inzwischen ausgeschieden insgesamt 89 708, also rund 22 % Köpfe. Die Zahl der Angestellten, die am 1. Oktober 1923 insgesamt 917 betrug, hatte sich bis zum 30. Juni 1924 um insgesamt 577 Köpfe, also um 62 % vermindert.

Der allgemeine Personalabbau fiel in einen Zeitraum, der besonders auch deshalb überaus ungünstig war, weil Betrieb und Verkehr einen überaus starken Rückgang erfahren hatten. Wenn man dieser Erscheinung beim Abbau in vollem Ausmaße Rechnung getragen hätte, dann würde noch eine wesentlich größere Verminderung an Personal notwendig geworden sein. Immerhin waren gewisse Anzeichen vorhanden, die auf eine Wiederbelebung des Verkehrs rechnen ließen. Man hat infolgedessen [illegible] der damaligen Lage nicht die letzten Folgerungen gezogen und damit zugleich Rücksicht auf die schwere Lage geübt, in der sich das Personal selbst unter der Last des Personalabbaues befand.

Am 16. November 1924 sind die von der französisch-belgischen Regie betriebenen Bahnen wieder dem Gesamtnetz der Reichsbahn-Gesellschaft zurückgegeben worden. Es war ein zwingendes Gebot der Wirtschaftlichkeit, dafür zu sorgen, daß von vornherein nicht durch Neu- oder Wiedereinstellung von Bediensteten der Personalstand die Höhe überschritt, die im Vergleich zu dem in den übrigen Bezirken durchgeführten Abbau angemessen war. Zu diesem Zweck wurde eine Höchstgrenze von 75 % des am 1. Oktober 1923 vorhanden gewesenen Kopfstandes bestimmt, die dann später vorübergehend im Wege einer Einstellung von Aushilfs- oder Zeitarbeitern um 10 % erweitert wurde. Es war aber weiter notwendig, gleichzeitig mit dem Übergang der Regiebahnen auf die Gesellschaft den Abbau des Beamtenpersonals einzuleiten, der beim allgemeinen Personalabbau, wie oben erwähnt, seinerzeit zurückgestellt werden mußte. Dieser Personalabbau wird im Jahre 1924 noch nicht beendet werden können, sondern in das Frühjahr 1925 hinüberwirken.

Entgegen der Annahme, daß eine Wiederbelebung des Verkehrs eintreten würde, hat der starke Rückgang der Betriebs- und Verkehrslage angehalten. Dieser Zustand hat sich in besonders empfindlicher Weise auf dem Gebiete des Werkstättenwesens ausgewirkt. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, in den Eisenbahnausbesserungswerken, den Hauptwerkstätten und den Betriebswerken einen weiteren Abbau vorzunehmen. Die hierzu erforderlichen Maßnahmen sind eingeleitet. Auch hier wird die Durchführung erst im Frühjahr 1925 beendet sein. Im Hinblick darauf, daß die Arbeiterentlassungen am Ende des Jahres 1924 in eine sehr ungünstige Zeit fallen, hat die Reichsbahn-Gesellschaft den Arbeitern ein höheres Übergangsgeld bewilligt, als es sonst allgemein bestimmt war.

Da sowohl im Gebiet der ehemaligen französisch-belgischen Regie als auch bei den Werkstätten gegenwärtig Abbaumaßnahmen im Gange sind, deren Ergebnisse sich noch nicht übersehen lassen, kann darauf verzichtet werden, auf den am Ende des Jahres 1924 vorhandenen Personalkopfstand näher einzugehen. Ein abschließendes Bild für die Wirtschaftlichkeit der Personalpolitik wird vielmehr erst im Frühjahr 1925 zu gewinnen sein.

Die Umwandlung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ in die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ hat eine grundsätzliche Neugestaltung des Beamtenrechts herbeigeführt. Das Beamtenverhältnis bei der Gesellschaft wurde aus den reichsbeamtenrechtlichen Bestimmungen losgelöst und hat seine Rechtsquelle künftig nur noch in dem Reichsbahngesetz, dem Reichsbahn-Personalgesetz und der von der Gesellschaft zu erlassenden Personalordnung.

Reichsbahnbeamte sind nach § 20 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes mit dem Übergang des Betriebsrechts auf die Gesellschaft die Reichsbeamten geworden, die in diesem Zeitpunkt im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ gestanden haben und nicht in den Dienst der Aufsichtsbehörde übergegangen sind. Die Eigenschaft als Reichsbahnbeamter ist insoweit kraft Gesetzes eingetreten. Ein Rücktrittsrecht konnte diesen Reichsbeamten nicht bewilligt werden, weil die Neugestaltung des Unternehmens auf internationalen Abmachungen beruht und das Reich sich daher in keiner Form der Gefahr aussetzen konnte, daß eine von ihm übernommene internationale Verpflichtung durch die Möglichkeit einer wirkungsvollen Rücktrittsbewegung der Beamtenschaft in Frage gestellt werden konnte.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat durch die §§ 1 und 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes das Recht erhalten, auch neue Beamte (Reichsbahnbeamte) anzustellen. Diese sind Beamte eigenen und öffentlichen Rechts, gelten als Beamte im Sinne der Reichsverfassung und sind in ihren Rechts- und Dienstverhältnissen den Reichsbeamten in vieler Hinsicht gleichgestellt. Dadurch wird das Berufsbeamtentum als ein auf langjähriger Erfahrung beruhendes wertvolles Mittel zur Erhaltung und Neubegründung eines leistungsfähigen, arbeitsfreudigen und hochwertigen Personalkörpers auch in der Gesellschaft für die Zukunft festgelegt.

Das Reichsbahngesetz und das Reichsbahn-Personalgesetz haben die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamtenschaft nur in ihren wichtigsten Grundlagen geregelt. Der Reichsbahnbeamte wird durch § 23 des Reichsbahngesetzes verpflichtet, das öffentliche Interesse der Gesellschaft zu wahren. Ein Reichsbahnbeamter, der die ihm obliegenden Pflichten verletzt, wird unter sinngemäßer Anwendung des Dienststrafrechts der Reichsbeamten zur Rechenschaft gezogen. Nach § 24 des Reichsbeamtengesetzes kann die Gesellschaft Reichsbahnbeamte auf Dienstposten von geringerer Bewertung versetzen, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert. Der Reichsbahnbeamte kann auch jederzeit unter Bewilligung von Wartegeld einstweilen in den Ruhestand versetzt werden. Durch § 19 des Reichsbahngesetzes ist einem besonderen Reichsgesetz (Reichsbahn-Personalgesetz) die Aufgabe zugewiesen, die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten mit den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes in Übereinstimmung zu bringen.

Dieses Reichsbahn-Personalgesetz, das gleichzeitig mit dem Reichsbahngesetz in Kraft getreten ist, regelt in 13 Paragraphen weitere wichtige Gegenstände des Personalwesens. In § 2 wird in voller Übereinstimmung mit dem geltenden Reichsbeamtenrecht der Grundsatz ausgesprochen, daß die Reichsbahnbeamten, soweit sie nicht unter dem ausdrücklichen Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung angestellt werden als auf Lebenszeit angestellt gelten. Nach § 3 hat der Reichsbahnbeamte seine Dienstgeschäfte unter Wahrung der Reichs-

erfassung und der Gesetze gewissenhaft wahrzunehmen und urch sein Verhalten in und außer dem Dienst der Achtung, die ein Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen. Nach § 5 sind ie Dienststrafgerichte des Reiches auch für die Reichsbahn-eamten zuständig. Nach § 6 haben die Reichsbahnbeamten für hre Vertretung gegenüber der Gesellschaft die gleichen Rechte nd Pflichten, wie sie gesetzlich für die Reichsbeamten gegen-ber der Reichsverwaltung gelten. Die Fragen der Dienstver-chwiegenheit, der Zeugenvernehmung, der Abgabe von Sach-erständigengutachten, der Ausübung eines Nebenerwerbs oder iner Nebenbeschäftigung, des Eintritts in den Vorstand oder Verwaltungs- oder Aufsichtsrat einer auf Erwerb gerichteten Gesellschaft und die Annahme von Geschenken oder Belohnun-en sind unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse er Gesellschaft in § 3 des Reichsbahn-Personalgesetzes unter Anlehnung an die reichsbeamtenrechtlichen Vorschriften ge-egelt. Ebenso wurde analog dem Reichsbeamtenrecht der einst-veilen in den Ruhestand versetzte Reichsbahnbeamte durch § 4 es Reichsbahn-Personalgesetzes bei Verlust des Wartegeldes nter bestimmten Voraussetzungen zur Annahme eines ihm bertragenen Reichsamts oder eines ihm angebotenen Gesell-chaftsdienstes für verpflichtet erklärt.

Diese kurze Hervorhebung der hauptsächlich in den beiden esetzen behandelten Rechts- und Dienstverhältnisse der Be-mtenschaft zeigt, daß die Regelung nur einen kleinen Abschnitt us dem großen Gesamtgebiet dieser Materie umfaßt. Das eichsbahngesetz hat sich bewußt darauf beschränkt, nur einige vichtige Grundsätze, die zur Sicherung der nach internationaler Übereinkunft zu verfolgenden Ziele notwendig erschienen, fest-ulegen. Für die weitere Gestaltung der Rechts- und Dienst-erhältnisse wurde der Weg gewählt, sie durch eine von der Ge-ellschaft zu erlassende *Personalordnung* unter Beach-ung der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes besonders regeln u lassen.

Nach § 22 des Reichsbahngesetzes sollen zur *Personalordnung* insbesondere folgende Gegenstände gehören:

a) die Vorschriften über die Einstellung und Laufbahn der Reichsbahnbeamten,
b) die Dienstbezeichnungen der Reichsbahnbeamten,
c) das Diensteinkommen, das Wartegeld und alle übrigen Dienstbezüge der Reichsbahnbeamten, sowie das Ruhegehalt und die Hinterbliebenenversorgung,
d) die Arbeitszeit (Dienst- und Ruhezeiten) der Reichsbahnbeamten,
e) die Beschäftigungs-Bedingungen sowie die Besoldungs- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter, soweit sie nicht vereinbart werden,
f) die Einstellungs- und Anstellungs-Bedingungen der Versorgungsanwärter.

iese Aufzählung von Geschäftsgebieten ist nicht abschließend. ie Beispiele weisen aber schon darauf hin, daß der Personal-rdnung überaus erhebliche rechtliche Bedeutung zukommt und aß sie eine Rechtsquelle ist, die auf manchen Gebieten der eichsgesetzgebung gleichwertig zur Seite steht.

Materieller Inhalt der Personalordnung t nach § 19 des Reichsbahngesetzes die Regelung er Rechts- und Dienstverhältnisse. Daraus ergibt sich, aß alle zum Begriff der Rechts- und Dienstverhältnisse ehörenden Angelegenheiten nicht der Regelung durch einfache erfügung eines Gesellschaftsorganes oder einer Gesellschafts-elle überlassen werden dürfen. Außerhalb dieses Rahmens nterliegt jedoch die Gesellschaft keiner Einschränkung in der elbständigen Ausgabe von Verwaltungsanordnungen und Dienst-orschriften.

Nach § 18 des Reichsbahngesetzes sind Organe der Gesell-haft der Verwaltungsrat und der Vorstand; ihre Zuständigkeit gelt die Gesellschaftssatzung.

Der *Verwaltungsrat* hat nach § 15 der Gesellschafts-tzung die Aufgabe, die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und über alle wichtigen oder grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden. Als besondere Beispiele für den Vorbehalt seiner Entscheidung sind aus dem Personalgebiet die Feststellung des Voranschlags und die Besoldungs- und Lohnerhöhungen hervorgehoben. Die Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen den beiden Organen der Gesellschaft ist eine interne Angelegenheit und hat für die Rechtsgültigkeit nach außen hin nicht etwa die Bedeutung, daß aus ihrer Nichtbeachtung Einwendungen abgeleitet werden können.

Die Grundlagen der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten sind hiernach aus der zusammenfassenden Regelung des Reichsbahngesetzes, des Reichsbahn-Personalgesetzes und der Personalordnung zu schöpfen. Die Ausgestaltung und die Durchführung der Rechts- und Dienstverhältnisse gehören dagegen zum eigentlichen Gebiet der Dienstvorschriften oder Verwaltungsanordnungen und zu den Befugnissen des Generaldirektors, der seine Rechte auf andere Stellen der Gesellschaft übertragen kann.

Soweit das Reichsbahngesetz und das Reichsbahn-Personalgesetz keine unmittelbare Anwendung reichsbeamtenrechtlicher Bestimmungen vorschreiben, werden die für Reichsbeamte geltenden Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften für Reichsbahnbeamte nur wirksam, wenn und soweit sie mittelbar übernommen worden sind. In dieser Beziehung hat das Reichsbahngesetz gewisse *Zwangsrichtlinien* aufgestellt, die das freie Gestaltungsrecht der Gesellschaft, das durch die Personalordnung seinen Ausdruck findet, einschränken. Dies gilt vor allem für die Vorschrift des § 22 Abs. 3 des Reichsbahngesetzes, wonach die Personalordnung die Rechts- und Dienstverhältnisse der Reichsbahnbeamten unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der Gesellschaft in Anlehnung an die für Reichsbeamte geltenden Vorschriften zu regeln hat. Einen besonderen Schutz hat § 20 Abs. 1 des Reichsbahngesetzes den Reichsbahnbeamten gegeben, die beim Übergang des Betriebsrechts auf die Gesellschaft als Reichsbeamte im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" gestanden haben. Diesen Reichsbahnbeamten werden an Diensteinkommen (auch bei Krankheit und Erholungsurlaub), an Wartegeld, Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung die Ansprüche *gewährleistet*, die sie als Reichsbeamte hatten. Durch § 12 des Reichsbahn-Personalgesetzes wurde die Gewährleistung noch dadurch erweitert, daß bei der Berechnung der aus ihr sich ergebenden Bezüge zu der nach Reichsrecht erworbenen Dienstzeit die bei der Gesellschaft als Reichsbahnbeamter verbrachte Dienstzeit hinzuzurechnen ist.

Die nach dem Reichsbahngesetz zu erlassende *Personalordnung* ist inzwischen aufgestellt worden und *tritt am 1. Januar 1925 in Kraft*. Da sie eine zusammenfassende Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse darstellt und daher von allgemeiner und grundsätzlicher Bedeutung ist, wurde sie nach § 15 der Gesellschaftssatzung der Entscheidung des Verwaltungsrats unterbreitet. Vorher war bestimmungsgemäß über den Entwurf mit dem Hauptbeamtenrat, den in ihm vertretenen Gewerkschaften und dem Hauptbetriebsrat verhandelt worden.

Für das *Angestellten- und Arbeiterrecht* enthält § 19 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes den grundlegenden Satz, daß die auf dem Gebiete des Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrechts allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen, soweit sie nicht diesem Gesetz oder der Gesellschaftssatzung widersprechen, auch für die Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft gelten. Damit ist die unmittelbare Anwendung des Reichsrechts auf diesen Gebieten mit der Einschränkung des Vorranges entgegenstehender Bestimmungen des Reichsbahngesetzes oder der Gesellschaftssatzung sichergestellt.

Obgleich die Gesellschaft kein Reichsbetrieb mehr ist, wurde sie durch das Reichsbahngesetz im Vergleich zu allen übrigen privaten Gesellschaften dadurch begünstigt, daß sie die gesetzlichen oder verordnungsmäßigen Bevorzugungen der Reichsver-

waltungen und ihrer Bediensteten beanspruchen kann. Dies beruht auf der Erwägung, daß die Gesellschaft Trägerin eines öffentlichen Unternehmens ist, das nach seiner Bedeutung und den ihm zugewiesenen Aufgaben einen starken öffentlich-rechtlichen Einschlag hat und in mancher Beziehung daher den Reichsverwaltungen gleichwertig zur Seite steht. Die Gesellschaft kann nach § 16 Abs. 4 des Reichsbahngesetzes für sich und ihre Bediensteten die Sonderstellung in Anspruch nehmen, die für die Verwaltungen des Reiches oder deren Bedienstete auf dem Gebiete des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts jeweils besteht. Die Inanspruchnahme der Sonderstellung ist ein einfacher Verwaltungsakt. In den Fällen jedoch, in denen nach dem Gesetz die Sonderregelung im Wege einer Verordnung erfolgen muß (z. B. nach den §§ 13 und 61 des Betriebsrätegesetzes), übt das Verordnungsrecht der für die Aufsicht über die Gesellschaft zuständige Reichsminister aus.

Nach § 22 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes kann die Gesellschaft die jeweils für Reichsbahnbeamte geltenden Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die Angestellten und Arbeiter übertragen. Die hierdurch geschaffene Befugnis, die an sich dem gegenwärtigen Rechtszustand des § 13 der Arbeitszeitverordnung entspricht, greift insofern in das Arbeitsrecht ein, als dadurch das Wesen der freien Vereinbarung der Arbeitszeit der Angestellten und Arbeiter, das sich sonst durch den Tarifvertrag oder Einzelarbeitsvertrag vollzieht, eingeschränkt wird. Die Gesellschaft besitzt die gesetzliche Vollmacht, einseitig und allein die jeweils für Reichsbahnbeamte geltenden Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die Angestellten und Arbeiter zu übertragen, und ist daher insoweit auf eine Zustimmung der Tarifkontrahenten oder des Vertragsgegners im Einzelarbeitsvertrag nicht angewiesen.

Die Personalordnung hat besondere Regelungen für Angestellte und Arbeiter im allgemeinen nicht getroffen, da das Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrecht grundsätzlich auf die Gesellschaft und ihre Angestellten oder Arbeiter unmittelbare Anwendung findet und die das allgemeine Recht abändernden oder ergänzenden Bestimmungen des Reichsbahngesetzes sowie des Reichsbahnpersonalgesetzes einen die Materie abschließend behandelnden Charakter tragen.

Nachdem die Not von Volk und Reich das Reichsministerium im Dezember 1923 genötigt hatte, die Arbeitszeit der Reichsbeamten von mindestens 48 Stunden auf mindestens 54 Stunden in der Woche zu erhöhen, war auch eine entsprechende Verlängerung der Arbeitszeit der Arbeiter unbedingtes Erfordernis. Da in dem bis zum 1. April 1924 laufenden Reichslohntarifvertrag vom 24. September 1923 nur eine wöchentliche Höchstarbeitszeit von 48 Stunden vereinbart war, kündigte der Reichsverkehrsminister auf Grund von § 12 der am 1. Januar 1924 in Kraft getretenen Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923 die Arbeitszeitbestimmungen dieses Vertrages. Die Hoffnung, die angesichts der finanziellen Lage der Reichsbahn notwendige Mehrarbeit im Wege freier Verständigung mit den am Lohntarifvertrag beteiligten Gewerkschaften herbeizuführen, erfüllte sich nicht. Der Reichsverkehrsminister war daher gezwungen, auf Grund des § 13 der erwähnten Verordnung im Verwaltungswege mit Wirkung vom 10. Februar 1924 die regelmäßige Arbeitszeit der Arbeiter der Ausbesserungswerke usw. auf 54 Stunden in der Woche und die des Bahnunterhaltungsdienstes auf durchschnittlich 54 Stunden in der Woche festzusetzen. Während bis dahin in der Bahnunterhaltung die Arbeitszeit zu allen Jahreszeiten die gleiche war, ergab sich nun durch die Festsetzung eines Durchschnittsmaßes die Möglichkeit, die Arbeitszeit zur wirtschaftlichen Ausnutzung des Tageslichts je nach der Jahreszeit werktäglich auf 6 bis 10 Stunden zu bemessen. (Wegen der Einzelheiten vgl. Vereinszeitung 1924, S. 102 ff.) Verhandlungen, die über diese Vorschriften im Sommer 1924 mit den Beamten- und Arbeitergewerkschaften auf deren Wunsch gepflogen wurden, führten zu Milderungen in einigen Punkten. Insbesondere wurden die Voraussetzungen für eine Arbeitszeit von nur 8 Stunden an einem Arbeitstag und für die Ansetzung von Dienstschichten von mehr als 14 Stunden zugunsten des Personals gemildert. Die danach geänderten Dienstdauervorschriften sind am 19. September 1924 erlassen worden.

Die Neuregelung der Arbeitszeit hatte auch eine Änderung der Löhne und zum Teil der Lohnform zur Folge. Der Forderung der Arbeiter, die zeitliche Mehrleistung nach den bisherigen Stundenlohnsätzen voll abzugelten, konnte nicht entsprochen werden, da sonst die Arbeitsverlängerung ihr Ziel, zur wirtschaftlichen Gesundung des Reichsbahnunternehmens beizutragen, verfehlt hätte, dagegen wurden — ohne mit den Gewerkschaften darüber zu einer Einigung zu gelangen — die Löhne in der Weise erhöht, daß der neue Tagesverdienst den bisherigen um die Hälfte eines Stundenlohnes überstieg.

Die Abstufung der Arbeitszeit der unter die Dienstdauervorschriften fallenden Arbeiter zwischen 8 und 10 Stunden und das zwischen 6 und 10 Stunden wechselnde Arbeitszeitmaß der Bahnunterhaltungsarbeiter machten es notwendig, für diese Arbeiter an Stelle der bisherigen Stundenlöhne Schichtlöhne (Tagelöhne) einzuführen, um ihnen trotz unvermeidlicher Schwankungen in der zeitlichen Beanspruchung ein gleichmäßiges Grundeinkommen zu sichern. Der Schichtlohn entsprach dem 8½fachen der bisherigen Stundenlohnsätze.

Der auf dem Gebiet der Arbeitszeit und Entlohnung geschaffene tariflose Zustand sowie die Absicht, das ganze Tarifwerk vom September 1923 mit dem Ziel der Vereinfachung einer Nachprüfung zu unterziehen, gaben Veranlassung, diesen Tarifvertrag auf den 1. April 1924 zu kündigen. Die Verhandlungen über einen neuen Vertrag führten Anfang April 1924 zu einem Teilergebnis, indem außer über erhöhte Löhne auch über die Arbeitszeitregelung und verschiedene Gegenstände des Manteltarifvertrags eine Einigung erzielt wurde. Die neuen vertraglichen Bestimmungen über die Arbeitszeit entsprechen im wesentlichen dem Rechtszustand, wie er seit dem 10. Februar 1924 bestand. Für die Bahnunterhaltungsarbeiter wurden auf dringenden Wunsch der Gewerkschaften wieder die Stundenlöhne eingeführt; dazu trat für die Zeit der werktäglichen 10stündigen Arbeitszeit eine besonderer Zuschlag von 5 Pfg. für die zehnte Arbeitsstunde. Der Vereinfachung des Tarifvertrags, die eine Entlastung des Verwaltungsapparats und eine sicherere Handhabung des Vertrags bezweckte, dienten hauptsächlich der teilweise Abbau der Kinderzuschläge, die nur noch für Kinder bis zum vollendeten 16. Lebensjahre (bisher 21.) gewährt werden, ferner die Beseitigung der Zuschläge für Überzeitarbeit und Sonn- und Feiertagsarbeit an die gegen Schichtlohn beschäftigten Arbeiter, die dafür einen Zuschlag von 10 Pfg. zum Schichtlohn erhalten, und dann die Aufhebung des Krankengeldzuschusses. Endlich wurde der Erholungsurlaub gekürzt.

Am 11. Juli 1924 wurde der neue Manteltarif abgeschlossen, in den die Vereinbarungen vom April 1924 übernommen wurden — nur die Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung erfuhr insofern eine Änderung, als die Arbeitszeit im Sommer auf 9 Stunden und im Winter auf 8 Stunden werktäglich festgesetzt wurde — und der am 1. August 1924 in Kraft trat. Er brachte daneben eine neue Regelung der Rechtsverhältnisse der Aushilfsarbeiter; in der Bahnunterhaltung wurde zur Bewältigung des zeitlich auf die Sommermonate sich zusammendrängenden erhöhten Arbeitsanfalls der „Zeitarbeiter“ geschaffen. Für die Bahnmeistereien wurde ein Einheitslohn eingeführt, dessen Festsetzung den Reichsbahndirektionen und den Bezirksleitungen der vertragschließenden Gewerkschaften überlassen ist; damit wurde der Anfang zu einer Dezentralisation des Lohnwesens gemacht. Vereinfachungen wurden u. a. erreicht bei der Regelung der Zuschläge für Nachtarbeit und auswärtige Beschäftigung. Die Fälle der bezahlten Arbeitsversäumnisse wurden gemindert. Endlich hat der neue Vertrag dadurch einen bedeutsamen Fortschritt im Tarifvertragswesen der Reichsbahn g

bracht, daß die Verwaltung zugunsten sowohl einzelner Arbeiter als von Arbeitergruppen bei besonderen Leistungen über die Tarifsätze hinausgehen kann.

Bemerkenswert ist ferner, daß im August 1924 mit den Gewerkschaften eine neue Vereinbarung über das Gedingeverfahren in den Ausbesserungswerken (Haupt- und Nebenwerkstätten) zustande kam. Dieses neue Verfahren stellt insofern eine wesentliche Verbesserung — und zwar vom Standpunkte sowohl der Verwaltung als auch des Arbeiters gesehen — dar, als es die Stückzeitfestsetzung von der bisherigen, subjektiven Einflüssen unterworfenen Schätzung loslöst und sie auf objektive Zeitaufnahmen gründet, die der Überwachung durch Glieder der Verwaltung wie der Belegschaften gleich zugänglich sind. Neu im Gedingewesen der Werkstätten ist auch die Regelung der Zulagen an Arbeiter, die mit gedingeunfähigen oder gedingefeindlichen Verrichtungen und deshalb gegen Zeitlohn beschäftigt werden müssen. Für die Ausführung solcher Arbeiten, insbesondere hochwertiger Art, sind Zulagen nach Mindest- und Höchstsätzen vorgesehen, innerhalb derer die Werkleitung nach eigenem Ermessen die Höhe nach dem Wert der Leistung des Arbeiters festsetzt. Diese Regelung bringt in die tarifliche Starrheit der Lohnbildung eine gewisse Beweglichkeit und gibt der Werkleitung die Möglichkeit, den Lohn der Leistungsfähigkeit des einzelnen Arbeiters besser als bisher anzupassen.

Die zur Austragung von Gesamt- und Einzelstreitigkeiten auf Grund des § 104 Ziff. II des Betriebsrätegesetzes seit dem 1. Oktober 1921 bei der Reichsbahn gebildeten Sonderschlichtungsausschüsse haben mit dem 31. Dezember 1923 zu bestehen aufgehört, da infolge Neuregelung des Schlichtungswesens durch die Verordnung vom 30. Oktober 1923 § 104 Ziff. II BRG. außer Kraft getreten ist. An ihre Stelle traten ab 1. Januar 1924 zur Schlichtung von Gesamtstreitigkeiten die allgemeinen oder besonders bestellten Schlichter und zur Entscheidung von Einzelstreitigkeiten aus dem Betriebsrätegesetz die Arbeitsgerichte, als welche vorläufig die Gewerbegerichte gelten. Für Streitigkeiten zwischen der Reichsbahn und ihren Arbeitern ist bei dem Gewerbegericht am Sitze jeder Reichsbahndirektion eine Fachkammer gebildet, deren Zuständigkeit sich zur Gewährleistung einer möglichst einheitlichen Rechtsprechung auf den gesamten Bezirk der Reichsbahndirektion erstreckt.

4. Betrieb und Verkehr. Am Ende des Vorjahres hatte die infolge des Ruhreinbruchs eingetretene Verschärfung der Wirtschaftslage zu einer Herabminderung der Zugleistungen im Personenverkehr auf nicht viel mehr als die Hälfte der Vorkriegsleistungen geführt. Im Frühjahr 1924 wurde es möglich, durch Wiedereinlegung von Zügen allmählich wieder auf eine bessere Bedienung des Personenverkehrs, auch im Wechselverkehr mit dem besetzten Gebiet, Bedacht zu nehmen. Namentlich konnte die sehr starke Drosselung des Sonntagsdienstes, die angesichts des mit der fortschreitenden Jahreszeit immer stärker werdenden Ausflugverkehrs besonders drückend empfunden wurde, mehr und mehr gemildert werden.

Erforderte auch die gesamte Lage noch äußerste Zurückhaltung, so konnte mit der Herausgabe des Fahrplanes zum 1. Juni 1924 dem anwachsenden Reisebedürfnis doch so weit Rechnung getragen werden, daß für die Abwicklung des planmäßigen Personenverkehrs rund 65 % der Vorkriegsleistungen zur Verfügung gestellt wurden.

Vom Juni bis August wurden außerdem wieder mit bestem Erfolge zahlreiche Sommersonderzüge mit Rückfahrkarten 3. Klasse zu ermäßigten Preisen abgelassen. Unter denselben Bedingungen sind erstmalig in diesem Winter Sonderzüge für den Sportverkehr in größerem Umfange gefahren worden.

Die $\frac{\text{Paris}}{\text{Ostende}}$-Warschauer D-Züge 11/12 mit durchgehenden Schlafwagen zwischen $\frac{\text{Paris}}{\text{Ostende}}$ und Riga, deren Durchführung nach dem Ruhreinbruch eingestellt war, werden vom 21. Juli ab wieder gefahren. Seit dem 4. November ist auch der Orient-Expreß $\left(\frac{\text{Paris}}{\text{Calais}}\text{-Bukarest}\right)$ von seinem Hilfswege über den Arlberg wieder über Stuttgart-München zurückverlegt worden. Im Frühjahr wurde auch der Skandinavien-Schweiz-Expreß wieder gefahren, und im Sommer der Berlin-London-Expreß wieder eingelegt.

Mit dem 16. November kamen die von den Besatzungsmächten in Betrieb genommenen Rhein- und Ruhrstrecken wieder unter deutsche Leitung. Wegen der umfassenden und tiefgreifenden Änderungen, die hierdurch im Zugverkehr mit Westdeutschland eingetreten sind, mußten neue Fahrpläne aufgestellt werden, die mit dem 30. November in Kraft gesetzt worden sind. Diese neuen Fahrpläne stellen im wesentlichen den Zustand vor dem Ruhrunternehmen wieder her und bringen dazu noch eine Reihe ursprünglich zum 1. Juni 1923 beabsichtigter Fahrplanverbesserungen.

Mit diesen Leistungen ist die Reichsbahn so weit gegangen, als es ihre wirtschaftliche Lage zuläßt. Zahllose Wünsche bleiben dabei unbefriedigt, viele wertvolle Verbesserungen der Verkehrsmöglichkeiten unberücksichtigt, mancherlei Härten bestehen. Voraussetzung für eine Rückkehr zu den Vorkriegsgrundsätzen in der Bedienung des Personenverkehrs ist aber völlige wirtschaftliche Gesundung der Reichsbahn.

Der Güterverkehr wickelte sich, abgesehen von den Schwierigkeiten und Verkehrsstockungen des Regiebetriebes im Bereiche der westlichen Reichsbahndirektionen, im allgemeinen ohne erhebliche Schwierigkeiten ab. Trotz großer Kreditnot und wachsenden Kapitalmangels machte sich im Frühjahr eine geringe Besserung der Wirtschaftslage bemerkbar, so daß die Anforderungen im Güterverkehr stiegen. Im Mai trat unter der allgemeinen Kreditnot und insbesondere unter den unheilvollen Wirkungen der Arbeiterausstände in den Kohlengebieten an der Ruhr, in Oberschlesien und in Sachsen wieder eine neue Verschlechterung im Wirtschaftsleben ein, die sich im Verkehr durch ein Sinken der arbeitstäglichen Wagenanforderungen bemerkbar machte. Auch im Juni und Juli wirkten Kapital- und Kreditnot noch hemmend auf die Verkehrsentwickelung. Die ungünstige Wirtschaftslage kam in Absatzstockungen und in zahlreichen Betriebseinschränkungen zum Ausdruck, so daß die Wagenanforderungen zurückgingen. Erst im August machte sich der Beginn einer allmählichen Verkehrsbelebung bemerkbar. Der Monat September schloß trotz der noch immer herrschenden finanziellen Schwierigkeiten mit einer allerdings nur mäßigen Verkehrszunahme ab. Diese Verkehrszunahme war einmal eine Folge der sich langsam bessernden Wirtschaftslage, hatte sodann aber auch ihren Grund in der fortschreitenden Abbeförderung der Ernte und der Versorgung der Bevölkerung mit Wintervorräten, sowie endlich, wenn auch nur in geringem Maße, in der vom 18. September ab eingeführten allgemeinen Tarifermäßigung. Erst im Monat Oktober setzte seit einer Reihe von Monaten zum ersten Male vorübergehend Wagenmangel ein und zwar als Folge starker Anforderungen an den Verkehr, hauptsächlich zur Versorgung der Bevölkerung mit Speisekartoffeln. Es wurden in diesem Monat im Bereiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gestellt 1 619 826 offene und 1 231 594 bedeckte Wagen. Die täglichen Leistungen im Güterzugverkehr stiegen bis Mitte dieses Monats von etwa 443 000 Zugkm auf etwa 482 000 Zugkm. Zu erwähnen ist hier, daß die Anforderungsziffer für Kohlen (in 10-t-Einheiten dargestellt) im Ruhrbezirk schon am ersten Tage nach der Übernahme des Ruhrnetzes durch die Reichsbahn (16. November) eine Höhe von 23 000 gegenüber einer durchschnittlichen Anforderungsziffer von 18 000 Wagen während der Regiezeit erreichte. Die Anforderungsziffer ist dann am Ende des Monats November auf fast 28 000 gestiegen und hat sich auch im Monat Dezember mit 26 000 Wagen auf einer Höhe gehalten, die in der Kriegsnachzeit bis zur Besetzung des Ruhrgebiets nicht erreicht worden ist. Diese hohen Ziffern sind nicht nur ein erfreuliches Zeichen für die Kohlenabsatzverhältnisse, son-

dern geben auch ein Bild hervorragender Leistungen seitens der Reichsbahn, um so mehr, als diese hohen Anforderungsziffern ohne betriebliche Störungen gestellt werden konnten und außerdem die Beförderung des verladenen Materials glatt vonstatten gegangen ist. Wagenmangel trat am Ende des Jahres überhaupt nicht mehr auf. Eine Belebung des Gesamtverkehrs, wie er nach der Beendigung der Ruhraktion erhofft wurde, ist nicht eingetreten.

5. Tarifwesen. Die Tarifpolitik im Personenverkehr war nach Beendigung der Inflationsperiode darauf gerichtet, dazu beizutragen, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben durch angemessene Erhöhung auch der Fahrpreise wiederherzustellen. Zur Vermeidung von Abwanderungen nach den niederen Klassen und den damit verbundenen Einnahmeausfällen mußte indes auf diesem Gebiet besonders vorsichtig vorgegangen werden. Die am 1. März 1924 vorgenommene, seither gültige Tariferhöhung beschränkte sich deshalb auf eine mäßige Steigerung der Fahrpreise der 4. und 3. Klasse und stellte gleichzeitig das Spannungsverhältnis zwischen den einzelnen Wagenklassen, wie es 1914 bestanden hatte, annähernd wieder her. Seit dem 1. März 1924 betragen die Einheitssätze einschließlich Steuer für ein Kilometer:

4. Kl. = 3 Pf., 3. Kl. = 4,5 Pf., 2. Kl. = 6,6 Pf., 1. Kl. = 9,6 Pf.
(im Frieden ohne Steuer:
4. Kl. = 2 Pf., 3. Kl. = 3 Pf., 2. Kl. = 4,5 Pf., 1. Kl. = 7 Pf.)
mit dem Spannungsverhältnis 1 : 1,5 : 2,2 : 3,2,
(im Frieden 1 : 1,5 : 2,25 : 3,5).

Die Wirkung dieser Maßnahme entsprach den Erwartungen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die im Monat vor der Tariferhöhung (Februar 1924) rund 62 Millionen Goldmark betragen hatten, erlitten keinen Rückschlag, stiegen vielmehr dauernd und erreichten in den stärksten Reisemonaten Juli und August 1924 118,5 und 122 Millionen Mark.

Die Schnellzugzuschläge blieben bei der Tariferhöhung am 1. März 1924 unverändert. Sie betragen:

	3. Kl.	2. Kl.	1. Kl.
in Zone I (1 — 75 km)	0,50 ℳ	1,— ℳ	2,— ℳ
„ „ II (76 — 150 „)	1,— ℳ	2,— ℳ	4,— ℳ
„ „ III (über 150 „)	1,50 ℳ	3,— ℳ	6,— ℳ

Gegen den Zustand von 1914 ist in Zone I und II eine Steigerung um 100 % in der 2. und 3. Klasse und 300 % in der 1. Klasse und in Zone III (über 150 km) eine Steigerung um 50 % in der 2. und 3. Klasse und 200 % in der 1. Klasse eingetreten.

Im Berliner und Hamburg-Altonaer Stadtbahn- und Vorortverkehr lagen die Fahrpreise — abgesehen vom Nahverkehr — in der ersten Hälfte des Jahres 1924 noch erheblich unter denen des Friedens. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1924 wurden jedoch auch hier die Fahrpreise — abgesehen von der ersten, die Entfernungen bis 7,5 km umfassenden Zone — unter Vermehrung der Zonen sowohl für Einzel- wie für Zeitkarten angemessen erhöht.

Die Zeitkartenpreise, die beim Übergang zur Goldwährung am 1. November 1923 zur Schonung des Berufs- und Wohnverkehrs zunächst noch niedrig gehalten waren, weil sich die Gehälter und Löhne der neuen Währung nur langsam anpaßten, mußten zur Beseitigung der empfindlichen Einnahmeausfälle schon vor der allgemeinen Tarifsteigerung am 1. Februar 1924 durch Erhöhung der Zahl der eingerechneten Fahrten — auf 20 Fahrten für die Monats-, 4⅔ Fahrten für die Wochenkarten — heraufgesetzt werden. Dafür wurde von einer nochmaligen Erhöhung der Zeitkartenpreise bei der Tarifsteigerung am 1. März 1924 abgesehen. Vielfachen Wünschen den Kreisen der Berufstätigen und der Siedlungsinteressenten entsprechend wurde vielmehr am 1. April 1924 eine mit den höheren Entfernungen wachsende Senkung der Zeitkartenpreise von 11 km ab durch Einführung einer fallenden Preisstaffel eingeführt.

Die Sonntagsrückfahrkarten, die bisher nur in den großen Städten ausgegeben wurden, sind im Sommer 1924 auch der Bevölkerung der kleinen Städte und des flachen Landes zugänglich gemacht worden, um auch ihr Gelegenheit zu geben, landschaftlich bevorzugte Gegenden aufzusuchen oder sich durch den Besuch städtischer Bildungsanstalten, guter Theater, Konzerte usw. geistig zu erholen und fortzubilden.

Die bei der Benutzung von Feriensonderzügen gewährte Ermäßigung wurde von 25 % auf 33⅓ % des gewöhnlichen Fahrpreises erhöht. Gleichzeitig wurde die Zahl der Feriensonderzüge gegenüber dem Vorjahr beträchtlich vermehrt.

Direkte Personen- und Gepäcktarife sind inzwischen eingeführt worden im Verkehr Deutschlands mit Dänemark, Schweden, Norwegen, den Niederlanden, Belgien, Frankreich, England, Österreich, Ungarn, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Italien, Polnisch-Oberschlesien, Lettland, Litauen, Estland, Jugoslawien und Rumänien.

Direkte Abfertigung besteht wieder im Durchlauf über Deutschland zwischen England, Belgien, Frankreich und den Niederlanden einerseits und Estland, Lettland, Litauen, Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und den skandinavischen Ländern andererseits, ferner zwischen den Niederlanden und der Schweiz nebst Italien, zwischen der Tschechoslowakei und Italien sowie zwischen Österreich und der Schweiz.

Wegen Einführung direkter Tarife im Verkehr mit Polen und Rußland schweben die Verhandlungen noch. Im Verkehr mit den nicht genannten Balkanländern konnte eine direkte Abfertigung noch nicht eingerichtet werden.

Zur Vermeidung von Unterbietungen der Gepäckfracht werden seit dem 20. November 1923 die Gepäcksätze nach dem um 30 % erhöhten Eilstückguttarif erstellt. Diese Berechnungsart, ebenso die Aufrundung der Kilometerfrachten für 10 kg Gewicht und das Mindestgewicht mit 10 kg blieben im Laufe des Kalenderjahres 1924 unverändert.

Als Mindestfracht wird 20 Pf. erhoben.

Entsprechend der Herabsetzung der Frachten der Gütertarif-Normalklassen ermäßigten sich die Gepäcksätze im Laufe des Jahres wiederholt, zuletzt am 1. Oktober 1924.

Für Expreßgut gilt der Tarif für Eilstückgut mit einem Zuschlage von 60 %.

Um den Unzuträglichkeiten zu begegnen, die sich aus der Mitnahme umfangreichen Handgepäcks in die Personenwagen ergeben hatten, ist das Gewicht des Handgepäcks, das ein Reisender mitführen darf, auf insgesamt 25 kg begrenzt worden.

Auf dem Gebiete der Gütertarife war die Lage im Anfang des Jahres so, daß die Reichsbahn im November 1923 die reinen Goldtarife eingeführt hatte, und zwar auf der Grundlage der doppelten Friedenstarife. Dabei darf nicht übersehen werden, daß die Steigerung bei vielen Gütern, namentlich bei solchen der höheren Tarifklassen, noch weit beträchtlicher war und nicht selten das 3—4fache der Friedenssätze erreichte, was damit zusammenhing, daß in den voraufgegangenen Jahren viele von diesen Gütern in höhere Klassen des Normaltarifes eingereiht und ferner die früher geltenden Ausnahmetarife größtenteils weggefallen waren. Es kann deshalb nicht wundernehmen, wenn alsbald lebhafte Klagen laut wurden, daß die deutsche Wirtschaft diese Tarife nicht zu tragen vermöchte, und diese Vorstellungen desto dringender wurden, je mehr auf den übrigen Gebieten des Wirtschaftslebens im Zusammenhang mit der endlich erreichten Festigung der Währung auf eine Senkung der Preise hingearbeitet wurde. Neben einer Ermäßigung der Normaltarife wurden von allen Seiten besondere Erleichterungen für die Ausfuhr als unumgänglich notwendig bezeichnet, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie auf dem Weltmarkt nicht völlig verkümmern zu lassen. Als weitere Folge der hohen Tarife ergab sich, daß der Transitverkehr von Ausland zu Ausland und zwischen den deutschen Seehäfen und dem

Auslande, der früher dank der zentralen Lage Deutschlands von erheblicher Bedeutung war, mehr und mehr auf die billigeren Strecken der umliegenden Länder abgelenkt und um Deutschland herumgeführt wurde.

Die Tarifpolitik der Reichsbahn in dem abgelaufenen Jahre war in ihren Grundlinien darauf gerichtet, diesen Verhältnissen und Bestrebungen sowohl durch eine Ermäßigung des Normaltarifs wie auch besonders durch einen weitgehenden Ausbau der Ausnahmetarife nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Selbstverständlich durfte die Reichsbahn hierbei ihre schwierige Finanzlage nicht aus dem Auge verlieren. Ihre finanzielle Selbständigkeit gegenüber dem Reichshaushalt war eben erst unter höchst ungünstigen Verhältnissen begründet worden. Mangels jeglichen Betriebskapitals war sie lediglich auf ihre laufenden Einnahmen angewiesen und mußte deshalb alle Tarifmaßnahmen vermeiden, die geeignet waren, ihr mühsam behauptetes finanzielles Gleichgewicht wieder zu erschüttern. Im Vordergrund mußte deshalb in allen Fällen auch die Erwägung stehen, ob die einzelnen Ermäßigungen die Wirkung haben würden, den schwachen Verkehr zu beleben, so daß die entstehenden Ausfälle eingeholt oder sogar Mehreinnahmen erzielt werden konnten. Es ist klar, daß diese Wirkung in vielen Fällen eher durch einzelne örtlich begrenzte und in ihrer Wirksamkeit übersehbare Ausnahmetarife für bestimmte Güter als durch allgemeine Frachtermäßigungen erreicht werden konnte.

Man ging also bei Herabsetzung des Normaltarifes nur vorsichtig und schrittweise vor. Es wurde, gewiß mit Recht, angenommen, daß ein solches Vorgehen, bei dem man vor Rückschlägen einigermaßen sicher war, auch den Interessen der Wirtschaft mehr entsprach, als wenn zunächst stärkere Ermäßigungen gewährt würden, die sich nachher vielleicht nicht aufrechterhalten ließen und wieder zu gegenteiligen Maßnahmen nötigten. Die Tarife wurden am 20. Januar um 8 % und am 1. März um weitere 10 % ermäßigt. Da trotz dieser Nachlässe die Einnahmen der Eisenbahnen zunächst stiegen, so war ersichtlich, daß sie zur Belebung des Verkehrs beigetragen hatten. In den folgenden Monaten machte sich dann aber die allgemeine Stockung des Wirtschaftslebens auch durch einen Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr bemerkbar. So erklärt es sich, daß die Reichsbahn erst am 18. September mit einer weiteren allgemeinen Ermäßigung von wiederum 10 % herauskam. Insgesamt beträgt damit die Ermäßigung ungefähr 25 %, was immerhin eine fühlbare Entlastung bedeutet. Die Ermäßigungen wurden in allen Fällen gleichmäßig in allen Tarifklassen und auf alle Entfernungen durchgeführt. Die Folge war, daß die Frachtsätze der billigen Massengüter wie Kohle, Erze, Steine, Düngemittel sich vielfach jetzt wieder den Friedenssätzen nähern und diese auf weite Entfernungen bereits erreichen oder gar unterbieten, während die der höheren Klassen noch weit darüber hinausgehen. Diese bevorzugte Behandlung der Rohstoffe läßt sich rechtfertigen, weil diese Güter die Grundlage der gesamten Produktion bilden. Es wird aber Sache der Folgezeit sein, hier einen Ausgleich zu schaffen, der wieder mehr das Verhältnis herstellt, wie es früher zwischen den einzelnen Klassen bestand. Überhaupt ist davon auszugehen, daß die Absenkung der Normalfrachten noch nicht etwa abgeschlossen ist, sondern fortgesetzt wird, nachdem im Zusammenhang mit der Rückgabe der Rhein- und Ruhrbahnen eine weitere finanzielle Kräftigung der Reichsbahn eingetreten sein wird.

Gleichzeitig mit der letzten allgemeinen Ermäßigung vom 18. September wurde auch der Zuschlag für die Beförderung der Wagenladungsgüter in bedeckten Wagen, gegen dessen Höhe seit langem lebhafte Beschwerden gerichtet wurden, von 10 % auf 5 % herabgesetzt.

Weit zahlreicher und vielleicht nicht minder wichtig in ihrer Gesamtwirkung sind die auf dem Gebiete der Ausnahmetarife durchgeführten Maßnahmen. Hier ist zunächst zu erwähnen, daß zur weiteren Förderung der Exportindustrie und der deutschen Seehäfeninteressen eine ganze Reihe neuer Seehäfenausnahmetarife eingeführt worden sind, nachdem man bereits am 1. November 1923 mit der Wiederaufnahme derartiger Vergünstigungen begonnen hatte. Hingewiesen sei u. a. auf die Ausfuhrtarife für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Bier, Stückgut, Hohlglaswaren, Holzschliff und Holzzellstoff, Papier und Pappe, Ton- und Steinzeugwaren, Lithopon, Zinkweiß, Fluß- und Schwerspat sowie auf die Einfuhrtarife für Hanf, Erdölrückstände usw. Auch die Ausfuhr über die trockene Grenze wurde durch verschiedene Tarife begünstigt, z. B. für Elektrodenkohle, Wasserglas, Düngemittel.

Durch zahlreiche Sondertarife wurde ferner der Wettbewerb gegen die ausländischen Bahnstrecken aufgenommen, um die Durchfuhrsendungen den deutschen Strecken zu erhalten oder sie zurückzugewinnen. Diese Tarife gewähren sehr weitgehende Ermäßigungen, sind aber so gehalten, daß noch ein angemessener Reingewinn verbleibt. Vielfach sind die Ermäßigungen an die Bedingung geknüpft, daß bestimmte Mindestmengen in gewissen Zeitabschnitten aufgeliefert werden.

Im Inlandsverkehr wurden auf lebhaftes Drängen der beteiligten Kreise die alten Notstandsvergünstigungen für Brennstoffe und Erze zugunsten des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets wieder in Kraft gesetzt und demnächst auch auf andere notleidende Eisenbezirke sowie auf die Brennstoffbezüge der Mansfeld Aktiengesellschaft ausgedehnt. Auch für Ober- und Niederschlesien wurden Sondertarife für Koks und Halbzeug gewährt, des weiteren ein ermäßigter Eisentarif nach Ostpreußen. Von allgemeiner Bedeutung sind ferner besondere Ausnahmetarife für Schnitt- und Rundholz, durch die der bisher aufrechterhaltene Grundsatz der gleichmäßigen Tarifierung für beide Holzarten aufgegeben wurde, so daß Rundholz jetzt billiger tarifiert als Schnittholz. Für ostpreußisches und schlesisches Schnittholz enthalten diese Tarife innerhalb bestimmter Verkehrsgebiete besonders ermäßigte Sätze, welche denen der früheren Ostbahn- und der früheren oberschlesischen Staffel nachgebildet sind.

Um den Absatz der unter großen Schwierigkeiten leidenden Ruhrkohle und der rheinischen Braunkohle zu fördern, wurde ein besonderer Umschlagtarif für diese Brennstoffe von den hauptsächlichsten Umschlagplätzen am Oberrhein und Main nach Süddeutschland und den südlichen Grenzübergängen gewährt, womit auch einem lange verfolgten Wunsche der Rheinschiffahrt und der süddeutschen Verbraucherkreise entsprochen wurde. Dem gleichen Zwecke einer Begünstigung des Umschlagsverkehrs und gleichzeitig einer Belebung des Durchgangsverkehrs auf den deutschgebliebenen Rheinstrecken und den übrigen süddeutschen Linien nach den genannten Grenzübergängen dient eine Reihe von weiteren Maßnahmen, welche den erwähnten Umschlagsplätzen und den bayerischen Donauhäfen zugewendet wurden.

Auf eine erschöpfende Aufzählung aller einzelnen Maßnahmen muß hier verzichtet werden. Schon diese kurze Übersicht dürfte indes erkennen lassen, welch umfangreiche und vielseitige Wirksamkeit die Reichsbahn auf diesem Gebiete betätigt hat.

Daß damit noch längst nicht alle Wünsche des Wirtschaftslebens erfüllt sind, sondern noch ein großer Teil von ihnen der Erledigung harrt, ergibt sich bei der großen Mannigfaltigkeit des Verkehrs von selbst. Der neuen Reichsbahn-Gesellschaft verbleibt daher noch ein weiteres Betätigungsfeld. Sie soll ihren Betrieb nach Bestimmung des Reichsbahngesetzes unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen führen. Ihr eigenes Schicksal ist mit dem der deutschen Wirtschaft aufs engste verknüpft. Denn nur wenn die Wirtschaft gedeiht, kann sie die großen ihr auferlegten Reparationszahlungen herauswirtschaften. Andererseits ist die Wirtschaft darauf angewiesen, daß ihre lebenswichtigen Interessen auch in Zukunft von der Reichsbahn sorgsam und pfleglich behandelt werden. Sie darf hoffen, daß die Zurückgewinnung der Regiebahnen der Reichsbahn auch finanziell die Mittel zuführen wird, die nötig sind, um diese Aufgabe zu lösen.

6. Die Bautätigkeit der Reichsbahn im Jahre 1924 stand unter dem Zeichen fortgesetzter und immer stärker fühlbar werdender Einschränkungen. Die Unmöglichkeit der Beschaffung von Krediten zwang dazu, die unentbehrlichen Baugelder in kleinen Raten monatsweise aus den Betriebseinkünften zu entnehmen; großzügige wirtschaftliche Baudispositionen wurden dadurch sehr erschwert, oft ganz unmöglich gemacht. Zahlreiche, langsam noch weitergeführte Bauten kamen zum völligen Erliegen. Die Abschnürung des Rhein-Ruhrgebietes tat das ihre, um die Sachlage noch weiter zu erschweren. Die Einleitung neuer größerer Bauausführungen kam nicht in Frage; neben der Erhaltung der Substanz konnte es sich nur darum handeln, unbedingt betriebsnotwendige und daneben noch einige solche Bauvorhaben zu fördern, bei denen Gründe besonderer Art vorlagen. Im Gebiet der Regie der rheinischen Eisenbahnen wurde die Bautätigkeit nach und nach völlig eingestellt. So wurden unter diesen wenig ermunternden Bedingungen im Berliner Bereich der Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße, die Erweiterung des Rangierbahnhofs Tempelhof, das dritte und vierte Gleis Frohnau-Birkenwerder, das zweite Gleis zwischen Tegel und Hennigsdorf und der westliche Zweig der südlichen Umgehungsbahn von Großbeeren bis zum Rangierbahnhof Seddin verhältnismäßig weit gefördert und beim Bahnhof Friedrichstraße bis fast zur Vollendung gebracht. Auch gelang es, die Arbeiten für die Elektrisierung der Berliner Nordstrecken so zu betreiben, daß am 8. August 1924 der elektrische Betrieb auf der Vorortstrecke Berlin-Bernau aufgenommen werden konnte und demnächst die gleiche Maßnahme auf der Strecke Berlin-Hermsdorf durchgeführt werden wird. Auch im Bereiche von Hamburg wurde mit Rücksicht auf die sehr große Empfindlichkeit der dortigen Eisenbahnanlagen bei Verkehrsstockungen der Bau der Umgehungsbahn, im besonderen der an der Berliner Strecke gelegene Rangierbahnhof Billwerder, nach Möglichkeit gefördert Leider mußten die übrigen großen Bahnhofsumbauten im Bereiche der Reichsbahndirektion Altona, wie Flensburg, Kiel und andere stark zögernd betrieben werden. Der Bau des Wattenmeerdammes nach der Insel Sylt konnte unter Anwendung neuer und beschleunigter Bauverfahren in günstiger Weise fortgeführt werden; es ist gelungen, die Spitze des Dammes bis 4 km vom Festland aus vorzutreiben und die Vorbereitungen des nächstjährigen Vortriebs von der Insel aus unter Ausnutzung der bereits gewonnenen Erfahrungen schon jetzt zu treffen. Der 12 km lange Damm verspricht ein bedeutendes Werk der Ingenieurkunst zu werden.

Im Westen zwangen die infolge der Grenzziehung gegen das Regiegebiet entstehenden Betriebsschwierigkeiten zu zahlreichen kleineren Bauausführungen, während im mittleren Bereich der Reichsbahnen die vermehrte Braunkohlenförderung zur beschleunigten Durchführung der dringendsten, hier bereits im Gange befindlichen Erweiterungen Anlaß gab. Die Erweiterungen der Bahnhöfe Halle, Merseburg und Senftenberg und das zweite Gleis Merseburg-Frankleben wurden nach Kräften gefördert, andere Bauvorhaben des gleichen Bezirks mußten notgedrungen zurückgestellt werden. Die mit der neuen Grenzziehung im Osten zusammenhängenden Arbeiten, wie das zweite Gleis der Strecke Rothenburg-Neusalz, die Neubaulinie Goldap-Szittkehmen, der Neubau der Direktionsgebäude in Oppeln und Frankfurt (Oder) wurden trotz der schwierigen Wirtschaftslage zu Ende geführt oder wesentlich gefördert. Eine Reihe seit Jahren im Bau befindlicher neuer Bahnen konnte in mehr oder weniger provisorischer Form fertiggestellt und dem Betriebe übergeben werden. Hier ist vor allen Dingen zu nennen die wichtige Verbindungsstrecke Uelzen-Dannenberg, die dem Mecklenburger Land einen neuen Weg nach Westdeutschland erschließt, dann die Linie Hammelberg-Bad Kissingen und eine Reihe kleinerer Stich- oder Ergänzungsbahnen, wie Hassee-Eichhoff bei Kiel, Feldmoching-Milbertshofen-Freimann bei München, Selbitz-Helmbrechts unweit Hof, Stockhausen-Beilstein im Lahngebiet, Künzelsau-Forchtenberg in Württemberg und schließlich Bad Tölz-Lenggries in Oberbayern.

In der Bahnunterhaltung galt es, die noch immer fühlbaren Nachwirkungen des Krieges nach Möglichkeit zu beseitigen. Umfangreiche Erneuerungen der Anstriche von Brücken und Eisenbahnhochbauten, die Erneuerung schadhafter Brückenbalken und sonstigen Holzwerks wurden durchgeführt; daneben liefen Versuche über neuzeitlichen Ersatz der Anstriche durch Metallüberzüge. Vor allem wurden aber die Nachrechnungen der eisernen Brücken auf Grund der neuen Vorschriften für Eisenbauwerke in Angriff genommen und damit eine Grundlage geschaffen, von der aus eine zuverlässige Beurteilung der bei den fortgesetzt steigenden Betriebslasten vielfach unsicher gewordenen Tragfähigkeit ermöglicht wird. An großen Brücken, deren Umbau eingeleitet wurde und zum Teil schon weit gefördert ist, sind zu nennen: Elbbrücken bei Hämerten und Wittenberg, Brücke über die Südereibe bei Hamburg, Emsbrücke bei Weener, Warnowbrücke bei Niex und Lechbrücke bei Augsburg.

Die Sicherungsanlagen erfuhren die durch die Betriebssicherheit gebotenen Ergänzungen durch Ausbau der Strecken- und Stationsblockung und weitere Einrichtung der elektrischen Beleuchtung von Weichen und Signalen. Versuche mit Tageslichtsignalen und mit Vorrichtungen zur Verhütung des Überfahrens von Haltsignalen nach neuzeitlichen Grundsätzen der Sicherungstechnik wurden eingeleitet. Zur wirtschaftlicheren Ausnutzung des Fuhrparks, zur beschleunigten Verständigung der den Betrieb und Verkehr leitenden Stellen untereinander und mit der Hauptverwaltung sowie zur Einschränkung des Schriftverkehrs sind in erheblichem Umfange unter Ausnutzung moderner Hilfsmittel neue Fernsprechverbindungen geschaffen worden. Das Ziel der unmittelbaren Verbindungen zwischen allen Reichsbahndirektionen untereinander und mit der Hauptverwaltung liegt nicht mehr fern. Daneben ist die Beschaffung selbsttätiger Fernsprechämter weitergeführt worden. Der Ausbau des Hughes- und Pendeltelegraphennetzes ist ebenfalls einen erheblichen Schritt vorwärts gekommen.

Die Unterhaltung des Oberbaues war durch die Zeitverhältnisse wesentlich beeinträchtigt. Schuld hieran war die Absperrung des für die Stofflieferung hauptsächlich in Betracht kommenden Industriegebiets und die aus der Inflationszeit herrührende außerordentlich ungünstige finanzielle Lage der Reichsbahn. Die Beschaffung der Oberbaustoffe aus dem Auslande führte zu keinem befriedigenden Ergebnis. Bei der hinzukommenden Wirkung des Personalabbaues war es nicht möglich, die aus dem Jahre 1923 als rückständig übernommenen 110 km Gleiserneuerungen nachzuholen. Unter dem Druck dieser Verhältnisse, die zum Teil auch weiter bestehen bleiben werden, mußte das Bestreben dahin gehen, durch verbesserte Unterhaltungsmethoden und technische Vervollkommnungen einstweilen einen Ausgleich zu finden. Eine planmäßige, d. h. vorbeugende Unterhaltung an Stelle der sprunghaften, nach Auftreten der Mängel einsetzende, wurde eingeleitet, der Auswahl, Behandlung und Beschaffenheit der Gleisbettung wurde erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet und dem Unterhaltungspersonal durch Belehrungen Zweck und Wirkungsweise der einzelnen Teile des Oberbaues erläutert. Ein weiterer Ausbau dieses Unterrichtszweiges ist geplant. Die Methoden der Aufarbeitung oder Wiederherstellung verschlissener Oberbaustoffe, unter anderem auch mit Benutzung neuzeitlicher Schweißverfahren wurden weiter entwickelt. Bei den Holzschwellen wurden neue Verdübelungen erprobt, die einen Erfolg zu versprechen scheinen. Besondere Aufmerksamkeit wurde auch der Frage des Ersatzes menschlicher Arbeitskraft durch maschinelle Einrichtungen gewidmet (Gleisstopfmaschinen, Schwellenbohr- und Schwellenschraubmaschinen usw.). Bei dem großen Angebot auf diesem Gebiete ist jedoch Vorsicht geboten, eine zentrale Prüfungsstelle soll die Erfahrungen sammeln. Trotz aller dieser Maßnahmen besteht aber die Absicht, die rückständigen Gleiserneuerungen sobald als möglich nachzuholen, damit der Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit wieder in vollem Maße Rechnung getragen wird. Der einheitliche Reichsoberbau mit seinen Nebenformen ist weiter entwickelt worden, die Ausbi

dung des Holzschwellenoberbaues wird in allernächster Zeit aufgenommen werden. Die derzeitigen Oberbauformen sowie die Drehstuhlweichen haben Verbesserungen erfahren, die Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit erhöhen. Durch grundsätzliche Umgestaltung des Zeichnungs- und Meßwesens der Oberbaustoffe ist dessen Verwaltung und Prüfung in sehr erwünschter Weise verbessert und vereinfacht worden.

7. Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde im Kalenderjahr 1924 auf folgende Strecken ausgedehnt:

Im Direktionsbezirk Altona auf die Vorortstrecke Ohlsdorf-Poppenbüttel,

im Direktionsbezirk Berlin auf die Vorortstrecke Stettiner Bahnhof-Bernau,

im Direktionsbezirk Breslau auf das Schlußstück der schlesischen Gebirgsbahnen Hbf. Görlitz bis Güterbahnhof Schlauroth.

Die Elektrisierung der genannten Berliner Vorortstrecke bildet den ersten Ausbau des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortnetzes für elektrischen Zugbetrieb und ist deshalb von größter Wichtigkeit.

Im Bau befand sich die Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den nachgenannten Linien im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern: München-Garmisch-Partenkirchen nebst der Zweiglinie Tutzing-Kochel, München-Hersching am Ammersee sowie München-Regensburg.

Im Direktionsbezirk Berlin wurde die zweite der drei nördlichen Vorortstrecken, die nach Oranienburg führende, bis Hermsdorf vollständig mit der elektrischen Streckenausrüstung versehen, während der Bau der Reststrecke noch nicht ganz vollendet werden konnte.

Infolge der Ungunst der Vermögenslage konnten leider weder die im Jahre 1923 eingestellten Bauten für elektrische Zugbetriebe (so Magdeburg-Cöthen-Halle und Schönebeck-Groß-Salze-Elmen) fortgeführt, noch neue Einrichtungen in Angriff genommen werden.

Im Zusammenhang mit der Elektrisierung der genannten Strecken in Bayern stehen die von der Walchenseewerk-Aktiengesellschaft und der Mittleren Isar-Aktiengesellschaft betriebenen Bauten der dortigen Großkraftwerke. Im Jahre 1924 ist die Beteiligung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an diesen Unternehmungen zustande gekommen. Die Bahnteile dieser Kraftwerke wurden so weit gefördert, daß im November 1924 zum erstenmal aus dem Walchenseewerk das Unterwerk Murnau unter Spannung gesetzt werden konnte. In den Bahnkraftwerken Altona und Mittelsteine wurden größere Erweiterungen durch Aufstellung neuer Kessel und Stromerzeuger vorgenommen, die jedoch noch nicht bis zu Ende durchgeführt werden konnten.

Die elektrische Abteilung des Ausbesserungswerkes Lauban wurde vollendet. Die Herstellung des neuen Ausbesserungswerkes Dessau wurde in Angriff genommen.

Die Zahl der elektrischen Lokomotiven für die bereits in Betrieb befindlichen Strecken wurde im Laufe des Jahres 1924 so vermehrt, daß nunmehr der größte Teil der Züge elektrisch gefahren werden kann. Am Ende des Jahres waren 141 elektrische Lokomotiven vorhanden. Für die im elektrischen Ausbau begriffenen Strecken wurde eine Reihe von Neubestellungen herausgegeben, so daß sich am Jahresende 183 elektrische Lokomotiven im Bau befanden. Für Stadt- und Vorortbahnen sowie auch für geeignete elektrisierte Fernstrecken werden Triebwagen verwendet; hiervon waren 250 Stück gegen Ende des Jahres 1924 vorhanden, während 77 Stück im Bau begriffen waren.

8. Die Neuordnung des Werkstättenwesens wurde planmäßig weiter durchgeführt. Von den insgesamt vorhandenen 102 Haupt- und Nebenwerkstätten sind bisher 64 Hauptwerkstätten umgestellt worden. Die neue Betriebsführung, die die bisherige handwerksmäßige Ausbesserungsarbeit durch fabrikationsmäßige Herstellung ersetzt, hat schon wesentliche wirtschaftliche Vorteile ergeben. Insbesondere konnten bei der Lokomotivausbesserung die Ausbesserungszeiten durch die planmäßige Einführung des Vorratsbaues und an manchen Stellen des Austauschbaues ganz erheblich verkürzt werden. Da mit der Verkürzung der Ausbesserungszeiten sich auch die Zahl der benötigten Ausbesserungsstände verringert, war es möglich, eine Anzahl veralteter Lokomotivabteilungen stillzulegen. Durch die gleichzeitig betriebene Neuordnung der Energie- und Wärmewirtschaft und des Stoffwesens sind weitere erhebliche Ersparnisse erreicht worden.

Die im Eisenbahnausbesserungswerk Grunewald vorgenommenen Versuche zur Umstellung der kameralistischen Titelabrechnung auf die wirtschaftliche Vollabrechnung sind zu einem gewissen Abschluß gebracht worden. Seit April 1924 ist versuchsweise im Ausbesserungswerk Grunewald die wirtschaftliche Vollabrechnung eingeführt worden.

An dieser Stelle muß auch der eisenbahntechnischen Tagung, die in Berlin vom 22.—27. September stattfand, sowie der Ausstellung in Seddin gedacht werden. Tagung wie Ausstellung, die von dem Verein deutscher Ingenieure in Verbindung mit der Reichsbahn veranstaltet waren, brachten einen glänzenden Beweis von den Fortschritten der deutschen Technik auf wissenschaftlichem wie auf eisenbahntechnischem Gebiet und hatten vollen Erfolg.

9. Im Unterrichts- und Bildungswesen wurden weitere Maßnahmen zur Neuregelung und Vereinheitlichung der Unterrichtseinrichtungen getroffen. Die Psychotechnische Versuchsstelle bei der Reichsbahndirektion Berlin und die Psychotechnischen Laboratorien bei den Reichsbahndirektionen Dresden und München setzten ihre Forschungsarbeiten fort. Es wurden weitere Untersuchungsverfahren ausgearbeitet, insbesondere erstmalig für die Auswahl von ungelernten Arbeitern für die Eisenbahnwerke. Dieses Verfahren fand Anwendung bei der Einstellung von Arbeitern im Eisenbahnwerk Brandenburg-West. Das Untersuchungsverfahren erfaßt mit Hilfe von einigen Intelligenz- und praktischen Aufgaben die allgemeine Befähigung zum Werkstättenarbeiter, der auch als Werkhelfer Verwendung finden kann. Es wurden bisher 555 Bewerber geprüft. Ferner wurden erstmalig Versuchsuntersuchungen für die Eignung zum Rangierdienst durchgeführt. Insgesamt wurden auf den Bahnhöfen 34 Rangiermeister und -leiter und 93 Rangierarbeiter psychotechnisch untersucht. Weiterhin wurden Untersuchungen an Beamten des Stellwerksdienstes in Halle (Saale), Frankfurt (Main), Karlsruhe, Stuttgart und München und an Beamten der Einheitslaufbahn in Frankfurt (Main), Karlsruhe, Stuttgart und München durchgeführt.

Auf dem Gebiete des Verkehrsdienstes wurden neue Eignungsuntersuchungen an Schaffnern in D-Zügen und an Bahnsteigschaffnern in Frankfurt (Main) und Karlsruhe angestellt. Das letzte Verfahren führte zur Aufstellung eines Anlernverfahrens, das bisher nur bei der Reichsbahndirektion Berlin versuchsweise angewendet wird. Eine wesentliche Aufgabe für die Versuchsstelle war ferner die Ausarbeitung eines Verfahrens für die Untersuchung der Eignung von Lokomotivführern. Die mit der Vornahme der Eignungsuntersuchung von Bewerbern um Lehrstellen für Handwerkslehrlinge betrauten Beamten bei den Reichsbahndirektionen wurden in mehreren Kursen unterwiesen. Die Laboratorien in Dresden und München haben ebenfalls ihre Eignungsuntersuchungen und Forschungsarbeiten fortgesetzt. In Dresden wird insbesondere an einem Verfahren für die Auswahl von Fahrdienstleitern und Aufsichtsbeamten gearbeitet. München hat u. a. Versuche unternommen, um einige dort entworfene Apparate (Handgeschicklichkeits- und Feingefühlsprüfer) sowie anderweitig vorgeschlagene Aufgaben zur besseren Erfassung der Raumvorstellung, des Arbeitseifers zu erproben. Der für die Begutachtung der Untersuchungsverfahren auf

psychotechnischem Gebiet eingesetzte Psychotechnische Ausschuß, dem neben Beamten aller Fachrichtungen auch Ärzte angehören, hat seine Arbeiten mit der Sitzung im September 1923 begonnen, es folgten weitere Tagungen im Juni und Oktober 1924. Neben allgemeinen Fragen der Psychotechnik behandelte der Ausschuß u. a. Untersuchungsproben für Handwerkslehrlinge und die Verfahren für Rangierer und Verkehrsbeamte. Beide letzten Verfahren wurden der Hauptverwaltung zur Einführung empfohlen.

Der Personalabbau bedingte im Unterrichts- und Bildungswesen insofern Einschränkungen, als der Kreis der Bildungsdezernenten kleiner gezogen werden mußte. Es wurden statt der Dezernate bei jeder Reichsbahndirektion Gruppendezernate bei einzelnen Reichsbahndirektionen geschaffen. Solche Dezernate sind jetzt bei den folgenden Reichsbahndirektionen vorhanden:

RBD Altona: für die Reichsbahndirektion Altona, Hannover, Münster und Oldenburg.

RBD Berlin: für die Reichsbahndirektion Berlin, Stettin, Magdeburg und Schwerin.

RBD Osten: für die Reichsbahndirektion Osten, Königsberg, Breslau und das Eisenbahn-Zentralamt.

RBD Erfurt: für die Reichsbahndirektion Erfurt, Cassel und Elberfeld.

RBD Frankfurt (M): für die Reichsbahndirektion Frankfurt (M), Mainz, Köln und Trier.

RBD Dresden: für die Reichsbahndirektion Dresden und Halle.

Karlsruhe und Stuttgart für ihre eigenen Bezirke, ebenfalls bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Der im Jahre 1922 eingesetzte Ausschuß für das Bildungs- und Unterrichtswesen konnte infolge der schwebenden Umorganisation seine erste Sitzung erst im Oktober abhalten. Aus Sparsamkeitsgründen mußte die im Einsetzungserlaß vorgesehene Mitgliederzahl stark vermindert werden. Vorsitzender des Ausschusses ist der Abteilungsdirektor Ministerialrat Honold in Stuttgart. Der Ausschuß will seine Arbeiten so fördern, daß die für die Ausbildung und Unterweisung der Bediensteten dringend notwendigen Bestimmungen für die Dienstanfängerschulen und das Dienstvortragswesen und die zugehörigen Lehrpläne anfangs des neuen Jahres der Hauptverwaltung vorliegen.

Zur Versorgung des Personals mit Lehrmitteln hat die Reichsbahn-Gesellschaft zu ihrer eigenen Entlastung die einschlägigen Geschäfte einer zu diesem Zweck eingerichteten gemeinnützigen Gesellschaft der „Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn“ überwiesen. Die Gesellschaft ist vertragsmäßig verpflichtet, die für die Ausbildung, Fortbildung usw. der Bediensteten erforderlichen Lehrbücher, Schriftsachen, Modelle, Lehrfilme und sonstige Unterrichtsmittel herauszugeben oder Herausgabe und Verkauf dieser Gegenstände zu vermitteln. Leiter der Gesellschaft ist ehrenamtlich der Referent für das Bildungs- und Unterrichtswesen, Geh. Baurat Dr.-Ing. Schwarze. Als Mitarbeiter ist ehrenamtlich tätig der Professor v. Hanffstengel, Privatdozent an der technischen Hochschule und Leiter der Technisch-Wissenschaftlichen Lehrmittelzentrale der Großindustrie beim Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine. Durch die Mitarbeit des Vorgenannten ist einheitliches Vorgehen der Deutschen Reichsbahn und der führenden Kreise der Großindustrie und der technischen Wissenschaft in Beziehung auf Schaffung neuzeitlicher Hilfsmittel auf dem Gebiet der Personalaus- und -fortbildung angebahnt.

Zur Ergänzung des Dienstunterrichts zur Vorbereitung auf Prüfungen und zur Förderung des Selbststudiums ist eine Zeitschrift „Der Eisenbahnfachmann“ herausgegeben. Namhafte Fachleute sind Mitarbeiter der Zeitschrift, die eine wirkungsvolle Ergänzung des Dienstunterrichtes darstellt, insbesondere in der Richtung des kaufmännisch wirtschaftlichen Denkens und der Betriebssicherheit.

Zu den Neueinrichtungen zur Förderung des Unterrichtswesens gehören weiter die Unterrichtswagen. Es war ohne erhebliche Kosten unter Verwendung von alten Wagen möglich, eine Anzahl von Unterrichtswagen herzurichten, um die Bediensteten möglichst schnell mit Neuerungen im Betriebe bekannt zu machen und auch um über bestehende Einrichtungen zu unterrichten, da es an vielen Stellen an dem nötigen Anschauungsmaterial und Unterrichtsräumen fehlte. Wegen Mangel an Mitteln war es nicht möglich, hierin überall Abhilfe zu schaffen. Der bewegliche Unterrichtsraum macht es möglich, ihn auf allen Bahnhöfen zu verwenden und, da nur eine einmalige Anschaffung erforderlich ist, ihn sorgfältig mit Lehrmitteln auszustatten. Versendung und wiederholte Aufstellung des sehr kostspieligen Anschauungsmaterials ist zeitraubend und unwirtschaftlich. Die Reichsbahndirektionen haben die Wagen je nach Erfordernis für einen bestimmten Zweck bevorzugt ausgerüstet.

Es ist beabsichtigt, diese Wagen später unter den Reichsbahndirektionen auszutauschen.

Im Lehrlingswesen hinterließ die Ruhrbesetzung mit ihren Begleiterscheinungen unheilvolle Spuren. In den Werkstätten des Ruhrbezirks mußte die Lehrlingsausbildung unterbrochen werden und Neueinstellungen unterlassen werden. Die Neueinstellung bei den übrigen Werken konnte auch nicht in der bisher üblichen Anzahl bei Schlossern 3 % und bei Kesselschmieden 6 % der erwachsenen Handwerker des gleichen Handwerks vorgenommen werden, es war nötig, hier um die Hälfte zu kürzen. Bei den Bestimmungen für das Lehrlingswesen sei noch erwähnt, daß solchen Lehrlingen, die eine besonders gute Gesellenprüfung abgelegt haben, wieder Belohnungen, in Form eines Buches oder eines Reißzeuges gewährt werden. Im Sommer fand ein Wetturnen der Handwerkslehrlinge statt. Die drei besten Riegen, je eine aus Limburg, Karlsruhe und München, erhielten als Belohnung eine freie zweitägige Wanderung im Harz. Die Mittel hierzu waren von privater Seite gespendet.

Im verflossenen Jahre hat die Deutsche Reichsbahn in den Streit der Kurzschriftsysteme um die Vorherrschaft entscheidend eingegriffen. Da die seit 18 Jahren schwebenden Einigungsverhandlungen ergebnislos verlaufen waren, sah sich die Deutsche Reichsbahn durch Erlaß vom 12. April 1924 — 27. 261. 2 — veranlaßt, für ihren Verwaltungsbereich eine Einheitskurzschrift einzuführen, in der richtigen Annahme, daß nur dann wirtschaftliche Vorteile für die Verwaltung von der Anwendung der Kurzschrift zu erwarten seien, wenn alle in Frage kommenden Beamten ein und dasselbe System schreiben. Als Einheitssystem wurde das Kurzschriftsystem Gabelsberger gewählt, das bei vielen Länderverwaltungen bereits amtlich eingeführt war. Die Folge dieser Maßnahme war, daß das Reichsministerium des Innern die Einigungsverhandlungen wieder aufnahm und daß eben unter dem Drucke der Verfügung der Deutschen Reichsbahn am 17. Oktober 1924 die Deutsche Einheitskurzschrift unter Zustimmung aller deutschen Länderregierungen zustande kam. Es ist also im wesentlichen dem entschlossenen Vorgehen der Deutschen Reichsbahn zu verdanken, daß jetzt das deutsche Volk eine Einheitskurzschrift erhalten hat. Die Deutsche Reichsbahn wird sich auf die amtliche Einheitskurzschrift umstellen. Für den Unterricht in dieser Kurzschrift ist für die Eisenbahnbediensteten ein besonderes Lehrbuch geschaffen, das demnächst den Reichsbahndirektionen übersandt werden wird.

Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen.

Diese hatten unter den Nachwirkungen der Inflation noch stark zu leiden. Aus ihren im Laufe des Jahres 1924 veröffentlichten Goldmark-Eröffnungsbilanzen ergibt sich, daß die zum Teil erheblichen Bestände der Erneuerungsfonds durch die Inflation aufgezehrt worden sind. Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen haben verschiedentlich darauf hingewiesen, daß es erwünscht gewesen sei, wenn zur Wiederansammlung der aufgezehrten Fonds eine Zeit mit verhältnismäßig günstigen Tarifen eingetreten wäre. Die Entwicklung sei aber derart gewesen, daß

sie, der Tarifpolitik der Reichsbahn folgend, schon gleich zu Anfang des Jahres mit dem Abbau der Tarife hätten beginnen und diesen später hätten fortsetzen müssen. Hierdurch sei die Einnahmeseite stark vermindert, während anderseits die Ausgaben, insbesondere die für Gehälter und Löhne, von Beginn des Jahres an steigende Richtung aufgewiesen hätten. Zurzeit seien die Verhältnisse noch derart, daß es, von Ausnahmen abgesehen, den Privateisenbahnen und Kleinbahnen nicht möglich sei, die Verkehrssteuerzuschläge auf ihre Benutzer abzuwälzen, wie es im Gesetz über die Beförderungssteuer vorgesehen sei. Berücksichtige man weiter die durch das Dawes-Gutachten eintretende Belastung und die Aufwendungen für notwendige Erweiterungen der Unternehmungen usw., so müsse zugegeben werden, daß ihren Unternehmungen Entlastungen zuteil werden müßten. — Die Lübeck-Büchener Eisenbahn konnte eine Dividende von 2 % der Aktien für das Jahr 1923 festsetzen, also 24 Rentenmark für 1200 Mark Aktienkapital. — Am 4. bis 5. September fand in Homburg v. d. H. der 2. Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß und im Anschluß an diesen am 6. September gleichfalls in Homburg v. d. H. die 21. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen statt. Beide Kongresse und Hauptversammlungen erfreuten sich eines starken Besuches.

Internationaler Verkehr.

Der Internationale Eisenbahnverband (Union internationale des chemins de fer) hielt im vergangenen Jahre keine Hauptversammlung ab, so daß neue endgültige Beschlüsse nicht gefaßt sind. Es fanden verschiedene Sitzungen der Fachausschüsse dieses Verbandes statt, so über Abrechnungen und Währungen, technische Fragen, Gütertarife, rollendes Material, Personenverkehr. Der geschäftsführende Ausschuß beschloß die Herstellung einer Verbandszeitschrift in französischer und deutscher Ausgabe. Die erste Nummer ist im November 1924 erschienen.

Die im Mai d. J. in Bern aufgestellten Entwürfe zum neuen Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr sind in der zu diesem Zweck besonders einberufenen Vollziehungskonferenz am 23. Oktober in Bern diplomatisch unterzeichnet worden. Die neuen Übereinkommen sollen möglichst noch vor dem 1. Juni 1925 ratifiziert werden. Bemerkenswert sind die Worte, mit denen der Vorsitzende, Bundesrat Motta, Chef des Schweizerischen Politischen Departements, die Konferenz schloß: „Das Werk, das wir soeben durch unsere Unterschriften bestätigt haben, bedeutet eine äußerst wichtige und neue Etappe im Sinne der Wiederherstellung des durch den Weltkrieg verheerten und erschütterten Europas. Erlauben Sie mir deshalb, auf dieses Werk den Wunsch und die Formel anzuwenden, welche die Römer gewöhnlich bei jedem Ereignisse und jeder wichtigen Lebenszeremonie ausgesprochen haben: „quod bonum, felix fortunatumque sit“.“

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat auf den meisten seiner Arbeitsgebiete seine rege Tätigkeit fortgesetzt. Eine Vereinsversammlung hat zwar im verflossenen Jahr nicht stattgefunden, da sie planmäßig nur alle zwei Jahre, also nächstmals im Herbst 1925 zu berufen ist; seine wichtigsten Organe, die Ständigen Ausschüsse, haben aber fast alle ein oder mehrmals getagt und mannigfache Arbeit, teils in Vorbereitung von Beschlüssen für die nächstjährige Vereinsversammlung, teils in Ausübung der ihnen übertragenen Vollmachten in selbständiger Erledigung dringender Angelegenheiten geleistet. Im Satzungsausschuß wurde neben Fragen der Satzungen und Angelegenheiten der Vereinszeitung namentlich das Abrechnungswesen behandelt, bei dem die schwankenden Geldverhältnisse des abgelaufenen Jahres mancherlei Schwierigkeiten in der Behandlung der zur Vereinsabrechnung angemeldeten Beträge und in der Festsetzung der Verzugszinsensätze für verspätete Zahlungen zu lösen gaben. Der Personenverkehrsausschuß regelte in dem Fahrgelderstattungsübereinkommen, an dem außer den Vereinsverwaltungen auch die nordischen Verwaltungen und die Schweiz teilnehmen, u. a. einheitlich die Abzüge, die bei jedem Erstattungsfall zum Ausgleich der der regelnden Verwaltung entstehenden Unkosten zu machen sind. Der Güterverkehrsausschuß befaßte sich hauptsächlich mit Maßnahmen zur Erleichterung und Ordnung der Entschädigungsaufteilung für beschädigte und verlorene Gütersendungen, ferner mit zahlreichen Fragen frachtrechtlicher Art, namentlich im Zusammenhang mit Änderungen der Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Internationalen Transportkomitees und mit der bevorstehenden Einführung des von der Berner Revisionskonferenz ausgearbeiteten neuen Internationalen Übereinkommens. Der Wagenausschuß hatte zu der von der letzten Vereinsversammlung Ende 1923 beschlossenen Neuausgabe des Vereinswagenübereinkommens zum 1. Februar 1924 verschiedene wichtige durch die Währungsumstellung bedingte Änderungen für die Berechnung und Begleichung der im VWÜ. vorgesehenen Miet- und Entschädigungssätze zu beschließen. Die weitere Entwicklung der Verhältnisse und die Herausgabe eines neuen Güterwagenübereinkommens (RIV.) durch den Internationalen Güterwagenverband zum 1. Januar 1925 ließen es geboten erscheinen, auch das VWÜ. zum gleichen Zeitpunkt umzuarbeiten, um zur Erleichterung für die Dienststellen möglichste Einheitlichkeit der beiden Übereinkommen zu erzielen. In diesem neuen VWÜ wurden namentlich die Vorschriften für die Wiederbeladung und Rücksendung fremder Wagen in der Richtung einer größeren Freiheit ausgestaltet, um die wirtschaftlich dringend gebotene stärkere Ausnützung der Wagen auf dem Rückwege zu erreichen. Auch die Mietsätze werden erneut den seit ihrer letzten Festsetzung eingetretenen Veränderungen in den Geldverhältnissen angepaßt werden. Der Technische Ausschuß hat mit seinem neuen „Achsdruckverzeichnis“ einen einfachen und praktischen Ersatz für das bisherige Radstandsverzeichnis geschaffen. Er hatte ferner eine Reihe von Bestimmungen der Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen (TV) den neueren Bedürfnissen entsprechend fortzubilden und so u. a. die Bestimmungen über den Bau von Kessel- und Topfwagen ganz umzugestalten. Außerdem hatte er an der Umarbeitung des Vereinswagenübereinkommens durch eine Reihe von Gutachten über die Angelegenheiten technischer Art mitzuwirken. Auf bautechnischem Gebiet hat er ein Gutachten über zweckmäßige und wirtschaftliche Ausgestaltung des Oberbaues auf Holzquerschwellen abgegeben. Zwei weitere wichtige Fragen, die einheitliche Berechnung des Oberbaues und die Frage der Verschleißfestigkeit von Schienen und Radreifen, sind noch Gegenstand weiteren Studiums.

Viel in Anspruch genommen wurde auch in den meisten Ausschüssen die schiedsgerichtliche Tätigkeit zur Schlichtung von Streitfällen aller Art. Eine Reihe von Dienstbehelfen, das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen, das Kontenverzeichnis und andere, wurden im Laufe des Jahres neu herausgegeben. Das „Eisenbahnstationsverzeichnis“ des Vereins (früher Dr. Kochs Handbuch) wurde durch einen umfangreichen Nachtrag auf den neuesten Stand gebracht; später wurde eine Neuauflage in Angriff genommen, die im Frühjahr 1925 erscheinen soll.

Das Vereinsgebiet und der Mitgliederstand haben sich nicht wesentlich verändert. Verschiedene kleinere Bahnen sind dem Verein neu angeschlossen worden.

(Fortsetzung folgt.)

Hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Gerichtskosten zu zahlen?

Von Reichsbahndirektor Geheimen Regierungsrat **Nehse.**

Über die Frage, ob der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Gerichtskostenfreiheit zusteht, hat der VI. Zivilsenat des Reichsgerichts am 14. November 1924 einen Beschluß erlassen, in dem er die Auffassung vertritt, daß dies nicht der Fall sei. In den Gründen wird folgendes ausgeführt:

„Von der Zahlung der Gebühren ist nach § 90 des Deutschen Gerichtskostengesetzes vom 21. Dezember 1922 (Reichsgesetzbl. 1923, I, S. 12) befreit: „Das Reich in dem Verfahren vor den Landesgerichten." Als „Reich" gelten im Sinne dieser Vorschrift auch Anstalten, die für Rechnung des Reiches verwaltet werden (vgl. u. a. Preuß. GKG. § 8). Als Anstalt dieser Art war nach der Verordnung vom 12. Februar 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 27) das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" anzusehen, weil dieses in Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfassung vom Reich geschaffene selbständige, eine juristische Person darstellende Unternehmen, durch welches das Reich die in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet (§ 1), den Reinüberschuß in den allgemeinen Haushalt des Reichs abzuführen hatte (§ 6 Abs. 1). Insofern daher von der „Deutschen Reichsbahn", solange diese Prozeßpartei war, Gebühren erfordert worden sind, ist dies dem Gesetz zuwider geschehen.

Anders liegt die Sache aber, nachdem die laut Bekanntmachung vom 13. Oktober 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 386) am 11. Oktober 1924 an die Stelle der „Deutschen Reichsbahn" getretene „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" die Fortführung des Rechtsstreits übernommen hat. Die Gesellschaft ist weder eine Reichsfiskalstelle noch auch eine Anstalt, die für Rechnung des Reichs verwaltet wird. Für ihre Rechtsstellung ist das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (Reichsgesetzbl. II S. 272) und die einen Teil dieses Gesetzes bildende Gesellschaftssatzung (Reichsgesetzbl. II S. 281) maßgebend. Die Gesellschaft ist eine Aktiengesellschaft, freilich eine solche eigenen Rechts mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag (Begr. I 2 A), auf welche die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs nur zum Teil anwendbar sind (§ 16), die aber den Betrieb und die Verwaltung der im Eigentum des Reichs verbliebenen, ihr nur anvertrauten Reichseisenbahnen, vollständig losgelöst von der Staatsverwaltung, und, abgesehen von dem in §§ 31, 32 dem Reiche vorbehaltenen Aufsichts- und Auskunftsrecht, unabhängig vom Reiche, kraft eigenen Rechts und für eigene Rechnung führt. Ihre Organe, Vorstand und Verwaltungsrat (§ 18), ersterer bestehend aus dem unter Bestätigung des Reichspräsidenten vom Verwaltungsrat ernannten Generaldirektor und einem oder mehreren Direktoren (§ 19 der Satzung), letzterer bestehend aus 18 Mitgliedern, die zur Hälfte von der Reichsregierung, zur anderen Hälfte von dem Treuhänder, als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen, ernannt werden (§ 11 der Satzung), sind keine Behörden oder amtliche Stellen des Reichs (§ 17). Die Reichsbahnbeamten sind keine Reichsbeamten (§ 20). In der Begründung heißt es dazu: „Sie konnten nicht Reichsbeamte bleiben, weil ihr Dienstherr nicht das Reich, sondern die Gesellschaft ist" (Begr. I 2 F). An dem jährlichen Reinüberschuß der Gesellschaft ist das Reich nur insofern beteiligt, als es nach Maßgabe des § 25 der Satzung als Stammaktionär Anspruch auf eine Dividende hat (§ 6), über deren Verteilung der Verwaltungsrat beschließt. Sonst erhält es nur noch ein Viertel des Erlöses aus der Begebung der Vorzugsaktien. Hiernach ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht eine Anstalt, die für Rechnung des Reichs betrieben wird (vgl. auch Begr. I 1, 2 A), sie genießt also auch nicht etwa als solche Gebührenfreiheit.

Nun könnte aber noch in Frage kommen, ob nicht etwa aus anderen Bestimmungen des Reichsbahngesetzes, insbesondere aus § 5 Abs. 4, oder § 43 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Staatsvertrags vom 30. April 1920 (Reichsgesetzbl. S. 773) oder aus § 16 Abs. 3, oder endlich aus § 17 die Gebührenbefreiung der Gesellschaft herzuleiten wäre.

Nach § 5 Abs. 4 gehen mit dem Betriebsrecht alle mit den Reichseisenbahnen und alle mit dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn verbundenen Rechte und Pflichten auf die Gesellschaft über, und nach § 43 übernimmt sie die Rechte und Pflichten des Reiches, die sich aus dem Übergange der Staatseisenbahnen auf das Reich ergeben mit Ausnahme der dort bezeichneten Bestimmungen. Zu den ausgenommenen Bestimmungen gehört nicht der § 1 Abs. 2 des Staatsvertrages, worin es heißt: „Das Reich übernimmt das Eisenbahnunternehmen des Landes als Ganzes mit allem Zubehör und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten."

Unter den in allen diesen Bestimmungen genannten „Rechten" sind die Vermögensrechte dinglicher und schuldrechtlicher Natur, auch die mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängenden Rechte öffentlich-rechtlichen Charakters gemeint. Zu ihnen gehört aber nicht das Recht auf Gebührenfreiheit; denn dieses Recht ist kein mit den Eisenbahnen als solchen verbundenes Recht, sondern ein Recht, das dem Reichsfiskus und den ihm gleichgestellten für seine Rechnung verwalteten Anstalten zusteht. Wenn die Eisenbahnverwaltung früher Gebührenfreiheit in Anspruch nahm, so war sie dazu nicht in ihrer Eigenschaft als Eisenbahn, sondern in ihrer Eigenschaft als Reichsfiskalstelle und später als für Rechnung des Reichs verwaltete Anstalt befugt.

Wenn weiterhin nach § 16 Abs. 3 die für die Eisenbahnen allgemein — nicht auch die lediglich für Privatbahnen — geltenden Gesetze und Verordnungen auf die Gesellschaft anzuwenden sind, soweit sie dem Reichsbahngesetz oder der Gesellschaftssatzung nicht widersprechen, so fällt auch unter diese Gesetze und Verordnungen nicht die Bestimmung des § 90 DGKG. Die für die Eisenbahnen geltenden Gesetze und Verordnungen sind, wie die Begründung zu § 16 ergibt, solche, die sich auf den Eisenbahnverkehr, den technischen Betrieb, die Eisenbahnhaftpflicht, überhaupt auf den gesamten Eisenbahnbetrieb beziehen.

Die Beklagte gründet denn auch selbst ihre Erinnerung lediglich auf § 17 des Reichsbahngesetzes, worin bestimmt ist, daß die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wenn sie auch keine Behörden und keine amtlichen Stellen sind, doch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange behalten, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden. Aber auch unter diese öffentlich-rechtlichen Befugnisse fällt nicht das Recht auf Gebührenfreiheit. Was unter öffentlich-rechtlichen Befugnissen im Sinne des § 17 zu verstehen ist, ergibt sich wiederum aus den in der Begründung angeführten Beispielen (bahn- und sicherheitspolizeiliche Befugnisse, das Recht der öffentlichen Beurkundung, der Anforderung von Akten von anderen Behörden und dgl. mehr). § 17 überträgt also, soweit es zum ordnungsmäßigen Betrieb der Eisenbahnen erforderlich ist, die Befugnis zur Ausübung der Staatsgewalt (vgl. auch Mantey in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1924 S. 858) auf die Gesellschaft. Das Recht auf Gebührenfreiheit hat aber mit der Staatsgewalt des Reiches nichts zu tun, es ist ein dem Reiche als Vermögensträger zustehendes, ein fiskalisches Recht.

Hiernach ist der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das Recht auf Gebührenfreiheit abzusprechen. Die Anforderung des Gebührenvorschusses ist daher, wenn sie auch, solange der Rechtsstreit von der „Deutschen Reichsbahn" geführt wurde, unberechtigt war, jetzt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber begründet."

Diese Entscheidung des Reichsgerichts, die für die Deutsch

.eichsbahn-Gesellschaft von größter Bedeutung ist, muß ent-
;hieden bemängelt werden. Sie behandelt die Frage rein
ormal juristisch, ohne dem Geist des Gesetzes gerecht zu
'erden.

Sowohl das Dawes-Gutachten wie das Reichsbahngesetz gingen
on dem Grundgedanken aus, daß das Reichsbahnunternehmen,
m es reparationsfähig zu erhalten, im übrigen nicht mehr
elastet werden sollte, als dies früher der Fall gewesen ist.
Diesem Gedanken trägt vor allem die Bestimmung im § 14 des
leichsbahngesetzes Rechnung, wonach die Reichsbahn-Gesell-
chaft von jeder neuen direkten Steuer des Reichs, der Länder,
er Gemeinden und sonstigen öffentlichen Körperschaften be-
reit ist, und als neue Steuer jede Steuer gilt, der das Unter-
ehmen „Deutsche Reichsbahn" am 12. Februar 1924 nicht unter-
vorfen war. Diese Bestimmung war in ihrem ersten Entwurf
uch ausdrücklich ausgedehnt auf alle behördlichen Gebühren
nd Kosten. Der Zusatz ist jedoch schließlich wieder gestrichen
vorden, weil aus verschiedenen Gründen Wert darauf gelegt
vurde, in dem Paragraphen nur den Wortlaut des Dawes-Gut-
chtens wiederzugeben; man nahm an, daß die übrigen Bestim-
nungen des Reichsbahngesetzes ausreichten, um die Gebühren-
reiheit zu sichern. Würde die Gesellschaft in Zukunft ver-
flichtet sein, Gerichtsgebühren zu zahlen, so würde das gegen
rüher eine ganz erhebliche Mehrbelastung bedeuten, die die
leparationsfähigkeit der Reichsbahn entsprechend beeinträch-
igen würde. Da nicht nur Prozeßgebühren zu entrichten, son-
ern auch für alle Akte der freiwilligen Gerichtsbarkeit Ge-
ühren zu zahlen wären, so ist ohne weiteres klar, daß es sich
m bedeutende Summen handeln würde.

Aus dem Reichsbahngesetz läßt sich die Gebührenfreiheit be-
ründen aus den §§ 5 (4) und 17.

Nach dem § 5 (4) gehen auf die Gesellschaft alle mit den
leichseisenbahnen und alle mit dem Unternehmen „Deutsche
leichsbahn" verbundenen Rechte und Pflichten über. Unter
iesen Rechten sind nicht bloß Vermögensrechte schuldrecht-
icher und dinglicher Natur, sondern auch solche öffentlich-recht-
ichen Charakters gemeint. Wenn das Reichsgericht aber diese
Bestimmung insofern einschränkt, als es sie nur auf solche Rechte
rstrecken will, die mit den Eisenbahnen als *solchen* ver-
unden sind, so interpretiert es etwas in die Bestimmung hinein,
as nicht darin steht oder jedenfalls nicht herausgelesen werden
ollte. Das Reichsgericht leitet seine Meinung aus den Worten
er „alle mit den Reichseisenbahnen ... verbundenen Rechte ...".
Iierunter sollte jedoch die Reichseisenbahnverwaltung, also die
telle des Reichs, die die Reichseisenbahnen verwaltete, bevor
ie Verwaltung auf das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn"
berging, verstanden werden. Sie ist hier noch besonders er-
vähnt worden, falls etwa bei irgend einem Recht Zweifel be-
tehen sollten, ob es auf das Unternehmen übergegangen sei.
Beabsichtigt war jedenfalls, daß alle Rechte, die das Unter-
ehmen „Deutsche Reichsbahn" und vor ihm die Reichseisen-
ahnverwaltung hatten, auch der Gesellschaft zustehen sollten,
icht bloß solche, die mit den Eisenbahnen als *solchen* ver-
unden waren.

Weiter gründet sich die Gebührenfreiheit der Reichsbahn-
Gesellschaft aber auch auf den § 17 des Reichsbahngesetzes,
ach dem die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die
ffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfang behalten,
vie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichs-
ahn" zustanden. Daß dem Unternehmen die Befugnis zur ge-
ührenfreien Inanspruchnahme der Gerichte zugestanden hat,
aben die meisten Gerichte, insbesondere auch das Preußische
Kammergericht, anerkannt, und auch das Reichsgericht stellt
ich in seinem obigen Beschluß auf diesen Standpunkt. Auch
den § 17 legt aber das Reichsgericht unrichtig aus, wenn es
ihn auf den vorliegenden Fall aus dem Grund nicht anwenden
will, weil es der Meinung ist, der Paragraph habe nur Befugnisse
zur Ausübung der Staatsgewalt auf die Gesellschaft übertragen
wollen. Es wird das aus den in der Begründung angeführten
Beispielen geschlossen. Gerade aus diesen Beispielen, die übri-
gens, wie die Begründung ausdrücklich hervorhebt, nicht er-
schöpfend sind, geht jedoch klar hervor, daß die Befugnisse
nicht auf solche zur Ausübung der Staatsgewalt beschränkt sind,
denn von einigen der angeführten Rechte, nämlich dem Recht
zur Einforderung von Akten und dem Recht, direkte Ersuchen
an Behörden zu richten, kann man wohl kaum sagen, daß es
sich hier um eine Ausübung der Staatsgewalt handele. Die
Bestimmung im § 17 verfolgte keinen anderen Zweck, als der
ähnlich lautende § 12 des Eisenbahnstaatsvertrages mit der
Überschrift „Rechtsstellung der Reichsbahnbehörden", der den
Reichsbahnbehörden auch in öffentlich-rechtlicher Hinsicht die
Rechtsstellung der bisherigen Eisenbahnbehörden wahren wollte
Es kann deshalb die Befugnis zur gebührenfreien Inanspruch-
nahme der Gerichte sehr wohl unter die im § 17 gemeinten
öffentlich-rechtlichen Befugnisse gerechnet werden.

Aber auch aus den Gerichtskostengesetzen (§ 90 des Deut-
schen und §§ 8 und 118 des Preußischen Gerichtskostengesetzes)
ist die Gebührenfreiheit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
ohne weiteres abzuleiten. Wenn die Reichsbahnverwaltung zur
Inanspruchnahme der Gebührenfreiheit früher als Reichsfiskal-
stelle und später als für Rechnung des Reiches verwaltete An-
stalt befugt war, so ist hieran durch die Umstellung praktisch
nichts geändert worden. Denn die Reichsbahnen bleiben nach
§ 6 des Reichsbahngesetzes ein „Reichseisenbahnvermögen", und
die Gesellschaft kann deshalb als eine Stelle angesehen werden,
die solches Vermögen, wenn auch selbständig, verwaltet. Vorerst
ist das Reich auch Inhaber des gesamten Gesellschaftsvermögens,
da es sämtliche Stammaktien besitzt, und ein Verkauf von Vor-
zugsaktien, die überdies nur bis zu 2 Milliarden Goldmark
gegenüber 13 Milliarden Goldmark Stammaktien betragen könn-
ten, vorerst nicht in Frage kommt. Der gesamte Reingewinn,
den die Gesellschaft erzielt, fließt somit dem Reich zu, und es
kann deshalb wohl nicht in Abrede gestellt werden, daß das
Gesellschaftsvermögen jedenfalls in der Wirkung für Rechnung
des Reichs verwaltet wird; letzten Endes würden also die etwa
zu zahlenden Gerichtskosten doch wieder das Reich belasten.
Die Reichsbahnverwaltung kann deshalb auch in ihrer heutigen
Gesellschaftsform als eine Anstalt im Sinne des § 8 des Preußi-
schen Gerichtskostengesetzes angesehen werden; zum mindesten
müßte sie als einer solchen gleichgestellt gelten, wenn das Wort
Gleichstellung überhaupt eine Bedeutung haben soll.

Zahlreiche andere Gerichte haben bereits entschieden, daß
der Reichsbahn-Gesellschaft die Gebührenfreiheit ebenso wie der
Reichseisenbahnverwaltung und dem Unternehmen „Deutsche
Reichsbahn" zustehe. Auch das Preußische Kammergericht steht
auf diesem Standpunkt, indem es von der Einforderung eines
Gebührenvorschusses stets abgesehen hat. Dieser Umstand bildet
den Grund, daß es zu einer förmlichen Entscheidung dieses
Gerichts in einem für die Reichsbahn-Gesellschaft günstigen
Sinn nicht gekommen ist, da eine Erinnerung gegen eine Vor-
schußeinforderung bisher nicht erhoben zu werden brauchte.

Für die Finanzen der Reichsbahn-Gesellschaft und die Durch-
führung ihrer Reparationsaufgaben ist die Frage von solcher
Bedeutung, daß die Reichsbahn-Gesellschaft sich bei der un-
günstigen Entscheidung des Reichsgerichts nicht beruhigen kann,
sondern versuchen muß, eine andere Entscheidung im günstigen
Sinn, gegebenenfalls durch die Vereinigten Senate des Reichs-
gerichts, herbeizuführen.

Drahtlose Zugtelephonie.

Von Regierungsbaumeister a. D. **Przygode**, Charlottenburg.

Die eisenbahntechnische Tagung schloß am 27. September v. J. nachmittags mit zwei Versuchsfahrten für drahtlose Telephonie, die auf der Strecke Berlin Lehrter Bahnhof-Neustadt a. D. von der Reichsbahndirektion Altona veranstaltet wurden. Die Fahrten waren in ihren Darbietungen für die Teilnehmer vorbildlich organisiert. Der aus 7 D-Zugwagen und zwei Speisewagen bestehende Zug enthielt in der Mitte den Wagen für drahtlose Telephonie und daneben den Vortragswagen, in dem der Oberregierungsbaurat Hampke während der Fahrten mehrmals einen Vortrag über „Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen" hielt, den die Teilnehmer in der Reihenfolge der von ihnen benutzten Wagen anhören konnten. Zu den Vorträgen wurde aufgerufen. Im Anschluß an den Vortrag wurde der Wagen mit den Einrichtungen für die Telephonie unter sachverständiger Leitung von Ingenieuren der Reichsbahn wie der Gesellschaft für Funkentelegraphie von Dr. Erich F. Huth gezeigt. Ein Teil der Teilnehmer konnte während der Besichtigung selbst drahtlos telephonieren, der andere Teil konnte mithören.

Oberregierungsbaurat Hampke führte aus, daß die Zugtelephonie insofern ein schwieriges Problem darstelle, als es gelte, zwei Stellen miteinander in telephonische Verbindung zu bringen, die ständig ihre Lage zueinander ändern. Er gab dann einen kurzen Überblick über die geschichtliche Entwickelung der Zugtelegraphie, die als Vorläufer der Zugtelephonie zu bezeichnen ist. In ihren ersten Anfängen bediente man sich desselben Systems, wie es noch heute die elektrischen Straßenbahnen haben, d. h. man stellte durch Schleifbügel eine metallische Verbindung mit dem zu diesem Zweck besonders angelegten Telegraphendraht her. Die praktischen Ergebnisse befriedigten nicht. Dann versuchte man es mit Induktionsströmen, indem man durch einen parallel zur Bahnstrecke isoliert aufgehängten Draht Wechselströme schickte, die in einem auf dem Zuge angebrachten Sekundärkreis Induktionswirkungen hervorriefen und geeignete Indikatoren betätigten. Diese auf mehreren amerikanischen Bahnen getroffene Einrichtung verbrauchte sehr viel elektrische Energie und verursachte hohe Kosten, auch war der Aktionsradius sehr beschränkt. Wesentliche Fortschritte konnte man auf diesem Wege nicht machen. So trat als natürliche Folge ein Stillstand ein, bis Marconi die drahtlose Telegraphie schuf. Da war es zuerst die Siemens & Halske A.-G., die auf der Berlin-Zossener Strecke drahtlose telegraphische Verbindungen mit fahrenden Zügen herstellte. Die Gesellschaft Telefunken baute das Verfahren weiter aus, und es gelang ihr im Jahre 1906 auf ihren Probefahrten bei Beelitz gute Erfolge zu erzielen. Doch dienten die Anlagen nur dem internen Eisenbahndienst: zwei benachbarte Stationen konnten sich mit einem zwischen ihnen liegenden Zuge telegraphisch verständigen. Dies genügt jedoch nicht den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs, nach denen es möglich sein muß, auf wichtigen Eisenbahnlinien vom Zuge aus zum mindesten mit den Endpunkten und Großstädten unter Auslassung der kleinen Zwischenstationen zu sprechen, so daß Hunderte von Kilometern zu überbrücken sind. Dazu gehören aber im allgemeinen große Sendeenergien und hohe Antennen, deren Anbringung der gering[e] freie Raum über den Eisenbahnwagen nicht gestattet. Auch die Mitführung der großen Sendeanlagen würde Schwierigkeiten hervorrufen.

Hier setzt nun der neue Gedanke ein, der die Gesellschaft für Funkentelegraphie von Dr. Erich F. Huth zum Erfolge führte

Es war bekannt, daß sich Hochfrequenzwellen ohne erhebliche Verluste längs Drahtleitungen fortbewegen. Benutzt man die an den Eisenbahnstrecken entlang führenden oberirdischen Telegraphen- oder Fernsprechleitungen zur Wellenübertragung zwischen Zug und fester Station, so braucht man nur noch kleine Sender und kommt mit niedrigen Antennen aus, weil drahtlos nur der wenige Meter breite Luftraum zwischen dem Zuge und den Drähten zu überbrücken ist. Die Vorbedingungen für die Zugtelephonie sind jetzt also erfüllbar.

In den Versuchswagen war ein kleiner Röhrensender von wenigen Watt Leistung eingebaut, dessen zugehörige Antenne über die Dächer zweier benachbarter D-Zugwagen ausgespannt war; es waren mehrere Drähte, die nicht mehr als etwa 40 cm über dem Wagendach lagen und im ganzen eine Fläche von 2 m Breite und 2 × 17 = 34 m Länge bedeckten.

Wie bekannt, werden vom Sender vermittels der Antenne hochfrequente Schwingungen ausgestrahlt, auf die die Telephonströme im Rhythmus der Sprache steuernd einwirken. Die elektrischen Wellen laufen dann an den die Bahnlinie begleitenden Leitungsdrähten entlang, die ihnen den geringsten Widerstand für die Ausbreitung im Raum bieten. Nahe den Endpunkten der Strecke ist die Zugvermittelungsstelle — für die Versuchsfahrten lag sie in Spandau — an die Leitungen angeschlossen, und zwar unter Zwischenschaltung eines Kondensators, der die hochfrequenten Schwingungen fast widerstandslos hindurchläßt, dagegen die auf den Leitungen sonst vorhandenen Telegraphier- oder Sprechströme absperrt. Der gewöhnliche Betrieb kann auf den Leitungen ungestört fortgesetzt werden, was für die Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens von großer Bedeutung ist.

Die Zugvermittlungstelle enthält eine Empfängeranlage, in der die ankommenden hochfrequenten Schwingungen in Telephonieströme umgewandelt und dadurch zur Übertragung auf das allgemeine Fernsprechnetz brauchbar gemacht werden. Umgekehrt weist die Zugvermittelungsstelle für das Sprechen zum Zuge eine kleine Sendestation auf, wie sie auch im Zuge für die Gegenrichtung vorhanden ist, so daß die Landstelle ebenso wie die im Wagen befindliche Zugsprechstelle je einen Sender und Empfänger besitzen.

In der Abbildung ist die Gesamtanordnung der beiden Stationen wiedergegeben. In der Zugvermittlungsstelle und in der Zugsprechstelle arbeiten Sender und Empfänger auf einem Ringtransformator, an den im Wagen der Tischfernsprecher angeschlossen ist, während in der Zugvermittlungsstelle die dritte Wickelung des Ringtransformators auf eine Leitung geschaltet werden kann, die zu einem beliebigen öffentlichen Fernsprechamt führt, von dem aus nun jeder an das Fernsprechnetz angeschlossene Teilnehmer erreicht werden kann.

Auf der Versuchsfahrt gingen alle diese Schaltungen sehr schnell vonstatten. Die Herstellung der vom Fahrtteilnehmer gewünschten Verbindung wickelte sich so ab, daß man dem Beamten in der Zugsprechstelle den Anschluß nannte und

ieser sich dann mit der ortsfesten Zugvermittelungsstelle in 'erbindung setzte. Alsdann hörte man die Stimme der Telehonistin: „Bitte melden Sie sich". Die Verständigung war eine berraschend gute; nur hin und wieder schwankte die Lauttärke etwas, was wohl auf die nähere und entferntere Lage der)rahtleitungen zum Zuge zurückzuführen war. Oberregierungsaurat Hampke hatte hierauf bereits in seinem Vortrage hingeiesen, wie auch auf die Notwendigkeit von Überbrückungseitungen an den Stellen, an denen die oberirdischen Leitungen in abel übergehen oder sich besonders weit vom Bahnkörper entернen. Der Eindruck, den die Versuchsfahrt hinsichtlich der eurteilung des neuen Nachrichtenmittels machte, war durchaus ünstig und ließ keine Zweifel darüber zu, daß hier die Lösung ür ein längst vorliegendes Bedürfnis gefunden war. Das Wirthaftsleben erfordert es, daß auch während der Reise die Mögchkeit besteht, mit der Außenwelt Nachrichten auszutauschen.)ie Zugtelephonie ist es dann, die hier die notwendige Verbinung herstellt.

Nach den Mitteilungen in der Wochenschrift des Funkwesens Funk" im Heft 10 vom 4. Juli 1924 Seite 184 hat die Deutsche eichspost der Dr. Erich F. Huth G. m. b. H. Gesellschaft für unkentelegraphie in Berlin das Recht zur Errichtung und zum etriebe von Funkensende- und Funkenempfangsanlagen für den achrichtenverkehr mit fahrenden Zügen verliehen. Die Gesellchaft ist befugt, derartige Zugnachrichtenanlagen unter Behtung der von der Deutschen Reichspost und der Deutschen eichsbahn festzulegenden Einzelheiten zu errichten und zu beeiben. Die Betriebsweise der Nachrichtenanlagen mit fahrenen Zügen erfolgt, wie auf der Versuchsfahrt am 27. September orgeführt. Die Deutsche Reichsbahn wird die Strecken bestimen, in deren Zügen derartige Anlagen eingerichtet werden ollen. Zunächst sind alle von Berlin ausgehenden und die anschließenden Hauptstrecken, sowie einige andere wichtige Strecken zwischen Hauptverkehrspunkten Deutschlands in Aussicht genommen. Als erste wird die Strecke Berlin-Hamburg in Angriff genommen werden, der die Strecke Berlin-Hannover und weitere bald folgen dürften.

Zur Übermittelung auf den Nachrichtenanlagen von und zum Zuge sind zunächst zugelassen: Telegramme, Gespräche, mündliche Bestellungen; im weiteren können den Fahrgästen der allgemeine Unterhaltungsrundfunk sowie besondere Rundfunkdienste, wie z. B. der Wirtschaftsrundspruch, der Presserundspruch usw. übermittelt werden. Je geringer die Gebühren sind, um so schneller wird sich die Einrichtung einführen und zu einem allseitigen Bedürfnis werden.

Auch die Möglichkeit, auf langen Reisen Zerstreuung in den Darbietungen des Rundfunks zu finden, wird zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens beitragen.

Wenn somit das Problem der Zugtelephonie im allgemeinen als gelöst zu erachten ist, so bleibt noch der Spezialfall zu prüfen, ob künftig auch zwei fahrende Züge für den allgemeinen Nachrichtendienst in Verkehr treten können. Bei den bisherigen deutschen Erfolgen auf dem Gebiet der Zugtelephonie bestehen auch hier kaum Schwierigkeiten.

In England sind nach dem „Funk"-Heft Nr. 22 vom 26. September d. J. Versuche auf den Bahnstrecken der North Eastern Railway angestellt worden, die zu denselben Beobachtungen führten, wie sie auch in Deutschland in der Wirkung von Tunneln, Brücken, erzhaltigem Gelände u. a. metallischen Hindernissen auf den Funkbetrieb gemacht sind: infolge der großen Energieverluste durch Reflexionen oder Absorptionen wurde die Lautstärke so gering, daß eine Verständigung nicht mehr zu erreichen war. Das in Deutschland angewendete Verfahren wird auch hier einzig und allein zum Ziele führen.

Reichsbahn und Wohnungsnot.

Von Regierungsrat W. **Fischl**, Regensburg.

Die heute überall herrschende Wohnungsnot kann auf die ersonalwirtschaft der Deutschen Reichsbahn für die Dauer icht ohne wesentlichen Einfluß bleiben. Dringend erwünschte ersetzungen können nicht durchgeführt, erledigte Posten nicht esetzt werden, Beförderungen und Anstellungen müssen hinausschoben werden, weil der Anwärter nicht auf einen entrechenden Posten gebracht werden kann. Zu hochwertigen eistungen befähigte Beamte müssen auf Dienstposten von geingerer Bewertung belassen werden. Trifft die Verwaltung er, durch besondere Verhältnisse gezwungen, ohne Rücksicht f die bestehende Wohnungsnot Personalveränderungen, die nen Ortswechsel des Betroffenen im Gefolge haben, so erachsen ihr bedeutende Kosten für Trennungsentschädigung. ach vorsichtigster Schätzung dürften sich diese Kosten für die eichsbahn derzeit auf mindestens drei Millionen Goldmark Jahr belaufen. Die Zahl der Wohnungssuchenden überhaupt t aber bei weitem größer als die der Trennungsentschädigung eziehenden.

Schmerzlicher noch als die Verwaltung empfindet die Wohngsnot der Bedienstete, der gezwungen ist, auf unabsehbare eit von seiner Familie getrennt zu leben. Das Fehlen des amilienhauptes wirkt sich oftmals ungünstig auf die Erehung der Kinder aus. Der Zwang, die gewohnten häuslichen quemlichkeiten entbehren zu müssen, die Wirtshauskost, hunrt andere Kleinigkeiten verleiden ihm das Dasein und trüben otwendigerweise die Dienstfreudigkeit.

Solche Erscheinungen waren vor dem Kriege unbekannt. Eine ohnungsnot im heutigen Sinne gab es nicht, es bestand allerngs ein gewisser Mangel an hygienisch einwandfreien und r allem an billigen Wohnungen. Hier griffen aber die deuthen Staatsbahnverwaltungen mit Erfolg ein. Ende des Jahres 12 besaß die preußische Eisenbahnverwaltung 56 734 eigene Wohnungen einschl. 289 angemieteter Dienstwohnungen. Davon waren 32 765 Dienst- und 23 969 Mietwohnungen. Die bayerische Staatseisenbahn hatte 11 634 eigene Wohnungen und 456 Einzelzimmer, außerdem 80 angemietete Wohnungen. Der sächsischen Eisenbahnverwaltung standen 5344 Wohnungen als Eigentum zur Verfügung, der württembergischen 4926, der badischen 3570 eigene und 50 angemietete, während die damaligen Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen 3095 (einschl. 20 angemieteter) Wohnungen besaßen*).

Mit der Bereitstellung bahneigener Wohnungen war die Wohnungsfürsorge der deutschen Eisenbahnverwaltungen jedoch nicht erschöpft. Beträchtliche Summen wurden als Baudarlehen an Baugenossenschaften des Eisenbahnpersonals ausgegeben, teilweise wurden auf Betreiben der Eisenbahn durch Bürgschaftsleistungen des Staates Mittel für den Kleinwohnungsbau beschafft.

Die Deutsche Reichsbahn hat, wenn auch in den gebotenen Grenzen sparsamster Wirtschaftsführung, die Fürsorgepolitik der Staatsbahnen auf dem Gebiete des Wohnungswesens fortgesetzt, teils durch den Bau eigener Wohnungen, teils durch Gewährung von Baudarlehen an gemeinnützige Baugenossenschaften und Eigenheimbauer. Trotz alledem harren heute noch Tausende von Eisenbahnbediensteten auf eine Wohnung, und wenn auch eine kleine Belebung auf dem allgemeinen Wohnungsmarkt nicht zu verkennen ist, so wird es bei dem jetzigen Tempo

*) Diese Zahlen sind dem auch im Druck erschienenen vortrefflichen Vortrag des jetzigen Ministerialrats Wopfner in München entnommen „Das Wohlfahrtswesen bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen und das Wohnungswesen im Deutschen Reiche", gehalten beim IX. Fortbildungskurse des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahn-Beamten-Vereine in München 1914.

der Bautätigkeit noch Jahrzehnte dauern, bis der letzte Wohnungsuchende untergebracht ist.

Solange kann aber nicht gewartet werden. Die Reichsbahn muß hier bahnbrechend vorangehen. Die Gewährung von Baudarlehen hat zwar den Vorzug, daß sie geringere Mittel erfordert, allein der Erfolg tritt hier zu langsam ein. Heute kann dem Übel rasch und erfolgreich nur dadurch begegnet werden, daß die Reichsbahn selbst Wohnungen baut. Nur eine großzügige Aktion kann heute dem Wohnungselend abhelfen. Die Beschaffung des erforderlichen Baukapitals kann der Reichsbahn heute nicht mehr schwerfallen. Das Ausland ist bereit, uns Anleihen größten Umfangs zu erträglichen Bedingungen zu gewähren.

Daß eine großzügige Wohnungspolitik sich auch bezahlt macht, sollen folgende Zahlen beweisen.

1. Eine Wohnung läßt sich heute nach Aussage von Fachleuten für rund 8000 Goldmark herstellen. 5000 Wohnungen kosten also 40 Millionen Mark. Mit 5000 Wohnungen dürften zum mindesten alle diejenigen Wohnungsuchenden befriedigt werden können, die noch Trennungsentschädigung beziehen.

2. Für Verzinsung und Tilgung der Bauplatz- und Baukosten sowie für Bestreitung der Verwaltungsausgaben (Steuern, Unterhaltung usw.) sollen 10 % angesetzt werden. Für diese Zwecke wären also jährlich 4 Millionen aufzubringen.

3. Für eine Wohnung wird ein durchschnittlicher Mietzins von 500 Mark vereinnahmt. Bei 5000 Wohnungen ergibt sich eine jährliche Mieteinnahme von 2½ Millionen.

Die Mieteinnahmen samt den ersparten Aufwendungen für Trennungsentschädigungen (nach vorstehender Schätzung drei Millionen!) übersteigen demnach allein schon die Kosten der Verzinsung und Tilgung der Anleihe (-Anlagekosten) um anderthalb Millionen. Verwendet man diesen Betrag zur vorzeitigen Tilgung der durch Anleihe aufgebrachten Anlagekosten, so ist die Reichsbahn und damit kraft Gesetzes (§ 6 des Reichsbahngesetzes) das Reich in wenigen Jahren schuldenfreier Eigentümer von 5000 Wohnungen.

Zu diesen Vorteilen kommt noch, daß die Reichsbahn ein zufriedenes, in billigen und hygienischen Wohnungen untergebrachtes Personal hat, und daß sie die volle Handlungsfreiheit in Personalwirtschaft und Organisation zurückgewinnt. Mit der Inangriffnahme der Wohnungsbauten tritt eine außerordentliche Belebung des Arbeitsmarktes ein und damit eine Hebung der Kaufkraft der Bevölkerung, die wiederum in einer erhöhten Inanspruchnahme der Verkehrsleistungen der Reichsbahn zum Ausdruck kommt. Und schließlich darf sich die Reichsbahn das Verdienst zuschreiben, eine soziale Tat ersten Ranges vollbracht zu haben.

Die erste Lawinenbeobachtungsstation in Österreich.

Die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen hat in der Höhe von 1350 m am Südhange des Tamischbachturms in Steiermark, wie bereits in Nr. 44, S. 866, Jahrg. 1924 dieser Ztg. kurz mitgeteilt, eine Lawinenbeobachtungsstation errichtet.

Veranlaßt wurde dieser Bau durch das Lawinenunglück des 8. Februar 1924 bei Hieflau im Gehäuse, einer Bahnstation der Strecke Wien-Selztal-Innsbruck.

An dem Unglückstage verschüttete eine Lawine einen über die Station hinausfahrenden Verschubzug nebst Bedienung und ein neben der Bahn auf der Straße fahrendes Fuhrwerk und tötete 7 Personen.

Die von den Hängen des Tamischbachturmes kommende Lawine übersetzte das tiefe Ennsbett, staute für eine halbe Stunde die Enns und schoß am jenseitigen Ufer der Enns, auf dem der Bahnhof liegt, noch 50 m hoch an die Berglehne hinauf. Trotz ununterbrochener Räumungsarbeit hielt der Eisrest der Lawine bis August an.

Die Besichtigung der Strecke ergab, daß eine Verbauung der Lawinenbahn, die zur Verhütung neuer Unglücksfälle ausreichen würde, großzügige Betonbauten erfordert hätte, deren Kosten zu hoch gewesen wären.

Auch ein Schutztunnel ließ sich nicht aufführen. Deshalb entschloß sich die Bahnverwaltung zur Erbauung eines Blockhauses am Südhange des Tamischbachturms, und zwar auf dem Mitterringel, einem schmalen Felsgrate zwischen den zwei gefürchtetsten Lawinenbahnen, dem Haindlkar und dem Sperrkar. Der Schnee dieser beiden Kare hatte sich am 8. Februar 1924 vereint und so mit doppelter Wucht das oben erwähnte Unglück verschuldet.

Die neue Station wurde mit den besten meteorologischen Instrumenten, insbesondere mit 7 Schneepegeln versehen und mit der Talstation Hieflau mit Kabelleitung verbunden. Auch in Hieflau und in den beiden Bahnstationen Präbichl und Vordernberg der Strecke Eisenerz-Leoben wurden Beobachtungsstationen errichtet. Die Abmessungen werden der meteorologischen Zentralstation in Wien mitgeteilt und erscheinen dann im internationalen Wetterbericht, den sie hierdurch in wertvoller Weise bereichern. Um den Hauptzweck der Bahnverwaltung, die rechtzeitige Meldung der Lawinengefahr aus dem gefürchteten Karen oberhalb Hieflau, zu erreichen, geht die Warnung vom Wächter oben zum diensthabenden Beamten der Station Hieflau hinab, der dann im Einvernehmen mit drei im Dienst stehenden Organen berechtigt ist, den Verkehr einzustellen und zur Pyhrnbahn umzuleiten. Vorsicht wurde zwar auch vor dem Unglück beobachtet, da an derselben Stelle oder in geringer Entfernung davon alljährlich Lawinen abgehen. Bisher wurde aber nur Sachschaden angerichtet, da ja wie gesagt die Bahngleise am jenseitigen Ufer des tiefen Flußbettes liegen. Während des 52 jährigen Bestehens der Bahnstrecke wurde nur dreimal dort die Enns durch eine Lawine zurückgestaut und die Bahnschienen überschwemmt, so daß der Verkehr einige Tage unterbunden war. Aber alle bisher abgegangenen Lawinen reichten in ihrer Masse und Wucht auch nicht annähernd an die letzte, eben die Unglückslawine vom 8. Februar 1924 heran.

Allerdings wäre auch diesmal das Unglück teilweise zu verhindern gewesen und hätte zum mindesten kein Menschenleben gekostet, wenn jemand berechtigt gewesen wäre oder gewagt hätte, den gesamten Verkehr einzustellen. Es lag damals das Unglück, wie man sagt, „in der Luft". Jedermann fühlte das unheimliche Wetter und ahnte das drohende Unheil, wie die übereinstimmenden Aussagen der Geretteten beweisen. Es war damals folgende Wetterlage: Auf große Altschneemassen drückte erst Föhnsturm, der sie erweichte. Dann sprang der Wind um nach Nord und vereiste die nasse Schneeoberfläche. Auf diese glatte vereiste Oberfläche des Schnees fielen den Tag und die Nacht vor dem 8. Februar neue große Schneemassen. Am Unglückstag schneite es weiter, dazu kam aber nochmal Sturm, der den Schnee auch im Tale hoch aufwirbelte. Die Wetterlage war also die denkbar schlechteste. Es hat denn auch damals der Sturm den lockeren Neuschnee aus den vereisten Karen zur Höhe gerissen und in Nordsteiermark allein über hundert Staublawinen ausgelöst, die an mehreren Orten beinahe gleichzeitig niederstürzten und mehr als dreißig Menschen töteten. Die damalige schlechte Wetterlage erstreckte sich über die ganzen nördlichen Kalkalpen noch hinaus.

Damals hätte eine Lawinenbeobachtungsstation, deren Warnungssignale, wie es jetzt beabsichtigt ist, auf der Bahnstrecke weitergegeben werden, viele Menschenleben retten können.

Längs der Strecke wird künftig bei Gefahr ein eigenartiger Anschlag der Signalglocke alle im Bereiche der Bahn Arbeitenden warnen. Auf den Bahnhöfen selbst und auch für die Ortschaften wird ein durchdringender, von allen üblichen Signalen

der Maschinenführer abweichender Pfiff einer Lokomotive aus dem Bereich der Gefahr vertreiben. Es kommt bei den Menschen eben nur auf einen bestimmten Befehl zur Einstellung der Arbeit und zur Flucht aus dem Gefahrbereiche an. Hierzu eignet sich ein durchdringender Pfiff einer Maschine besonders.

Die Verantwortung für ein solches beunruhigendes und den Verkehr unterbindendes Signal wird trotz der Kommission unten im Bahnhof der Wächter oben tragen. Denn außer der Abgabe der meteorologischen Daten wird er wohl auch meist die Frage „Ist heute Gefahr?“ beantworten müssen. Für die Beantwortung der kritischen Frage stehen dem Lawinenwächter auch andere Mittel zur Verfügung. Die Hütte liegt in einem der besten bisher streng abgeschlossenen Gemsreviere und diese scheuen Tiere sind für atmosphärische Einflüsse sehr empfindlich. Ihre Beobachtung und die der Schneehühner, Schneehasen, Raubvögel und anderer Tiere, besonders ihr Verhalten vor einem Wettersturz, wird wichtige Fingerzeige geben.

Die Gemsen wurden dort oben trotz der lärmenden Tätigkeit des Hausbaues und der Sprengungen für das Kabelbett im Felsboden bald so zutraulich, daß sie Wasser aus dem Brunnentroge tranken, den die Arbeiter zum Auffangen der im wasserarmen Felskar wertvollen, von einer nassen Felswand fallenden Tropfen aufgestellt hatten.

Alle Beobachtungen, die der Wächter da oben in einem der gefährlichsten Lawinenreviere machen wird, also sowohl die meteorologischen Daten als auch die für Lawinenbildung entscheidenden Vorgänge und die Beobachtung der Tiere bei Änderungen des Wetters, werden nicht bloß der Bahnverwaltung und der Sicherheit der Reisenden zugute kommen, sondern berühren auch allgemeine Interessen.

Wie jedes Unglück auf Erden hat also auch der berüchtigte Lawinenmonat Februar 1924 Früchte gezeitigt, die wohl geeignet sind, künftige Verluste an Menschenleben zu vermeiden.

Die Bahnverwaltung kann sich mit Recht rühmen, mit dieser Beobachtungsstation auf stolzer Höhe ein der Allgemeinheit dienendes Werk geschaffen zu haben. Dr. Josef Draxler.

Kesselwagen mit abfahrbaren Kesseln zur Überführung des Ladegutes auf Sattelschlepper.

Eine auf diese neue Wagenart gerichtete Bemerkung findet sich bereits in Nr. 41 auf Seite 800 des Jahrgangs 1924 dieser Zeitung. Die Kruppschen Monatshefte gehen in einer Sonderabhandlung näher darauf ein und erinnern daran, daß die Massenzufuhr von Rohstoffen an industrielle Anlagen, bei denen ein Bahnanschluß, z. B. infolge dichter Bebauung des umliegenden Geländes, nicht möglich ist, oft in unwirtschaftlicher Weise erfolgt, indem die Rohstoffe auf der nächstgelegenen Eisenbahnstation vom Eisenbahnwagen auf Straßenfahrzeuge umgeladen werden müssen; daß dieses Umladen der Rohstoffe, besonders von Hand, mit großem Zeitaufwand und mitunter auch mit Verlusten an Material verknüpft ist, ist erklärlich. Um hier Abhilfe zu schaffen, hat die Fried. Krupp Aktiengesellschaft für einen Sonderfall, in dem es sich um die Beförderung großer Mengen Kokosfett handelt, besondere Eisenbahnwagen und Kraftwagen hergestellt. Wie aus nebenstehender Abbildung ersichtlich ist, können die Kessel von dem Eisenbahn-Sonderwagen Kruppscher Bauart unmittelbar auf den Anhänger eines gleichfalls von Krupp gebauten Sattelschleppers umgeladen und damit zur Verarbeitungsstelle gefahren werden. Mit Rücksicht auf die zulässige Belastung der städtischen Straßen mußte die Ladung in mehreren Kesseln untergebracht werden. Als zweckmäßigste Lösung ergab sich für den vorliegenden Fall die Anordnung von vier Kesseln auf dem Eisenbahnwagen, die zu zweien auf den Anhänger eines Sattelschleppers umgeladen werden. Die Kessel sind, auf Laufrollen abfahrbar, auf dem Eisenbahnwagen quer zur Gleisrichtung gelagert, während sie auf dem Anhänger hintereinander liegen. Der Inhalt eines Kessels beträgt 4,15 cbm, sein Ladegewicht 3,75 t, demnach faßt der Wagen 16,6 cbm bei einem Ladegewicht von 15 t. In jeden Kessel ist eine vierfache Heizschlange eingebaut, um das je nach der Witterung meist in erstarrtem Zustande ankommende Kokosfett vor dem Abfüllen wieder flüssig zu machen. Jeder Kessel ist oben mit einer Laufbühne zur Bedienung der Füllöffnung und des Ablaßventils versehen. Zwei beiderseits des Bremserhauses angebrachte Leitern ermöglichen den Zutritt zu den Laufbühnen. Die von den Wagen abgefahrenen Kessel sind außerdem von beiden Seiten aus einzeln durch Leitern besteigbar.

Zur Überführung der gefüllten Kessel fährt der Sattelschlepper mit Anhänger rückwärts gegen den Eisenbahnwagen. Etwaige Höhenunterschiede der Ladebrücke des Anhängers gegenüber den Laufschienen des Eisenbahnwagens werden mit Hilfe einer am Anhänger angebrachten Schraubenwinde ausgeglichen; nach dem Einschnäbeln der Laufschienen ist dann der Anhänger mit dem Eisenbahnwagen verblockt. Weiter wird ein Mitnehmer in das unter dem Kessel angebrachte Lager eingehängt und in die endlose Zugkette des Anhängers eingeklemmt. Hierauf werden die übrigen Zurrungen am angehängten Kessel gelöst,

Beginn des Umladens des zweiten Kessels vom Kesselwagen zum Sattelschlepper.

so daß das Umladen des ersten Kessels mit Hilfe der die endlose Kette betätigenden Kettenwinde des Anhängers erfolgen kann, bis der Kessel an eingesetzten Hemmschuhen anschlägt. In dieser Stellung wird der Kessel mit dem Anhänger festgezurrt, dann der Mitnehmer und die Verblockung zwischen beiden Fahrzeugen gelöst. Der Sattelschlepper mit Anhänger fährt hierauf vor und dann wieder rückwärts gegen den zweiten Kessel, der in gleicher Weise übergeladen wird. Nachdem dann die Verblockung zwischen beiden Fahrzeugen gelöst und die

Ladebrücke des Anhängers mit Hilfe der Schraubenwinde bis zur Auflage auf das Fahrzeuggestell abgesenkt ist, kann der beladene Anhänger abfahren. Die weiteren zwei Kessel des Eisenbahnwagens werden auf den Anhänger des nächsten Kraftwagens umgeladen. Auf seiner Rückfahrt können inzwischen leer gewordene Kessel zum Eisenbahnwagen zurückgebrach werden, so daß ein ununterbrochener Betrieb stattfindet. Di beschriebene Umschlageinrichtung kann selbstverständlich auc für viele andere Güter Verwendung finden; an Stelle der Kess können auch kastenförmige Behälter verwendet werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Dienstbezeichnungen für die oberen Reichsbahnbeamten.** Die Dienstbezeichnungen der oberen Beamten sind in der Personalordnung (Teil II) in folgender Weise festgesetzt worden:

Besoldungsgruppe	Bisherige Amtsbezeichnung nach der Reichsbesoldungsordnung	Jetzige Dienstbezeichnung
B 2	Präsidenten der großen höheren Eisenbahnverwaltungsbehörden	Präsidenten der Reichsbahndirektionen
B 1	Präsidenten der höheren Eisenbahnverwaltungsbehörden	
A XIII	Ministerialräte als Dirigenten	Reichsbahndirektoren und Abteilungsleiter in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bzw. bei der Gruppenverwaltung Bayern
	Ministerialräte	Reichsbahndirektoren und Mitglieder der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bzw. der Gruppenverwaltung Bayern
	Abteilungsdirektoren bei den großen höheren Eisenbahnverwaltungsbehörden	Vizepräsidenten der Reichsbahndirektionen (als erste Vertreter der Präsidenten)
	"	Direktoren bei der Reichsbahn (sofern nicht erste Vertreter der Präsidenten)
A XII	Oberregierungsräte und Oberregierungsbauräte Ministerialbürodirektor	Reichsbahnoberräte
A XI	Regierungsräte und Regierungsbauräte Regierungschemiker	Reichsbahnräte
	Ministerialamtmänner in Stellen von besonderer Bedeutung	Reichsbahnoberamtmänner
A X	Regierungsräte und Regierungsbauräte Regierungschemiker	Reichsbahnräte
	Ministerialamtmänner Ministerialkanzleidirektor	Reichsbahnoberamtmänner
—	Eisenbahnamtmänner	Reichsbahnamtmänner
—	Regierungsassessor	Reichsbahnassessor
—	Regierungsbaumeister	Reichsbahnbaumeister
—	Regierungsbauführer	Reichsbahnbauführer

Die neuen Dienstbezeichnungen sind an Stelle der bisherigen Amtsbezeichnungen im dienstlichen Verkehr ausschließlich zu führen. An den bisherigen zusätzlichen Stellenbezeichnungen, z. B. Mitglied der Reichsbahndirektion, Vorstand des . . . Amtes, ändert sich nichts. Eine besondere Bestallung ergeht nicht. Die bisherigen Amtsbezeichnungen können im außerdienstlichen Verkehr mit dem Zusatz a. D. weitergeführt werden.

— **Aufhebung der Meldepflicht für Ausländer in Berlin.** Nac einer Verfügung des Berliner Polizeipräsidenten vom 12. De zember ist die Meldepflicht für Ausländer aufgehoben. Dam werden die Ausländer hinsichtlich des Meldewesens den Inlän dern gleichgestellt. Die Anmeldung regelt sich zukünftig nu noch nach der Polizeiverordnung vom 26. Juli 1924, auf Grun deren das übliche Meldeformular auszufüllen ist. Im Interess einer Gesundung unseres Fremdenverkehrs bedeutet diese Ve ordnung einen erfreulichen Schritt zur Besserung.

Gleichzeitig hat der Polizeipräsident angeordnet, daß in de der Fremdenbeherbergung dienenden Räumen der Zimmerpre einschließlich der Kosten für Bedienung, Heizung und Beleuc tung an sichtbarer Stelle und in deutlich lesbarer Schrift an geschlagen werden muß. Neben dem Zimmeraushang ist ei Generalverzeichnis sämtlicher vorhandenen Fremdenzimme unter Angabe der Zimmerpreise usw. zu führen, das den Be amten der Polizei auf Verlangen vorzulegen ist. Die Gewerbe treibenden haben die Zimmeraushänge in einfacher und da Generalverzeichnis in dreifacher Ausfertigung dem Polizeirevie zur Abstempelung vorzulegen. An Stelle des Zimmeraushang kann auch eine Schlüsselkarte treten. Auch von diesen ist der zuständigen Polizeirevier das Muster einzureichen. Die Polizei verordnung tritt am 15. Januar 1925 in Kraft.

— **Zur Elektrisierung bayerischer Bahnen.** Der B. B. Ztg wird aus München, 29. Dezember 1924, berichtet: Hinsichtlich de Elektrisierung der Eisenbahnen in Bayern wird mit Begin des nächsten Jahres zunächst versuchsweise auf den Strecke München-Garmisch, München-Kochel, München-Regensburg un München-Rosenheim ein teilweise elektrischer Betrieb für de Güterverkehr zur Einführung gelangen. Es sind 125 Lokomotive bereits fertiggestellt. Um den beteiligten Firmen, den in Be tracht kommenden Reichsbehörden und den Vertretern de bayerischen und außerbayerischen Presse Gelegenheit zu geben die bereits auf der Strecke München-Garmisch errichtete Bahnstromunterwerke Pasing und Murnau zu be sichtigen und die elektrischen Lokomotiven in Betrieb zu sehen hatte die Eisenbahndirektion München am 29. Dezember eine Pressesonderzug nach Garmisch abgehen lassen. An de Fahrt beteiligten sich etwa 100 Personen, darunter Staatssekretä v. Frank. In Pasing wurde das dortige Stromunterwerk, da zurzeit größte elektrische Unternehmen des Kontinents, ei gehend besichtigt. Der Präsident der Eisenbahndirektion Mü chen, Geheimrat v. Völcker, begrüßte dort die Erschienene und dankte den Beteiligten für die geleistete Riesenarbeit. I Garmisch wies der Präsident auf den großen technischen For schritt hin, der mit der Elektrisierung der Bahnen errungen wo den sei. Mit Stolz könne Bayern auf sein Wasserkraftwer blicken, das eine führende Stellung in Deutschland einnehm Die Linie München-Garmisch würde die erste Eisenbahnstreck sein, die unter Verwertung des Stromes des Walchenseewerk betrieben würde.

— **Direkter Güterverkehr mit Belgien, Frankreich und Luxemburg.** Nach Übernahme der Regiestrecken durch die Deutsc Reichsbahn-Gesellschaft ist, wie die Reichszentrale für Deutsc Verkehrswerbung zur Beseitigung anscheinend noch bestehend irriger Annahmen mitteilt, der direkte Verkehr mit Belgie Frankreich und Luxemburg auf Grund der Bestimmungen d internationalen Übereinkommens von Bern und der besonder Zusatzbestimmungen, wieder aufgenommen worden. Es beste nur noch die Beschränkung, daß die Fracht bis zur Grenze ste vom Versender und von dort ab vom Empfänger zu zahlen is Die Sendungen können also wieder mit direktem internationale Frachtbriefe von der Versand- bis zur Bestimmungsstation a gefertigt werden. Die Abfertigung an eine Mittelsperson der Grenze, zur Weiterabfertigung mit neuem Frachtbriefe, w dies zur Zeit der Regie der Fall war, ist nicht mehr erforderlic

— **Neuer Schlafwagenlauf der Mitropa.** Der bisher zwisch Würzburg und Aachen wöchentlich viermal verkehrende Schl wagen wird vom 1. Januar ab über Venlo nach und von Vlissi gen und zwar täglich befördert. Ab Würzburg 9,28 nach ab Köln 6.26 vorm., an Vlissingen 1.05 nachm. und ab Vlissing 5.16 nachm., ab Köln 12.30 nachts, an Würzburg 8.56 vor Die Preise der Bettkarten zuzüglich der Vormerkgebühr si auf 26 ℳ für die erste und 15,60 ℳ für die zweite Klasse fe gesetzt. Ab Vlissingen betragen die Preise 14,50 und 9 Guld

— **Neue Seeverbindung Deutschland-Skandinavien.** Wie die eichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, wird am Januar eine neue Dampferverbindung zwischen Kiel und slo in Betrieb genommen. Oslo ist, wie bereits in Nr. 46, 913, Jahrg. 1924 d. Ztg. mitgeteilt wurde, der neue, vom Januar d. J. ab gültige Name der Hauptstadt Norwegens. Die bfahrt von Kiel erfolgt jeden Sonnabend nachts 1 Uhr, die Annft in Oslo Montag früh 9 Uhr, die Rückfahrt von Oslo Sonnend früh 11 Uhr, die Ankunft in Kiel Sonntag nachmittag Uhr. Die neue Verbindung kürzt die bisherige Reisedauer und leichtert die Reise, weil sie nur das Einreisevisum für Norgen erfordert.

— **Frachtvergünstigung für die Saareisenindustrie nach dem llausland.** Mit Wirkung vom 1. Januar 1925 wird von den Saarhnen und den französischen Bahnen ein Ausnahmetarif Kraft gesetzt für den Versand von Eisenerzeugnissen des argebiets nach dem Zollausland, d. h. nach allen Staaten mit usnahme von Frankreich. Der neue Tarif enthält im Vergleich den Normalsätzen außerordentlich verbilligte Sätze und gilt r alle Sendungen, die von Lauterburg bis Dünkirchen über e trockene oder nasse Grenze das französische Zollgebiet versen, also namentlich auch für Ausfuhrsendungen nach den anzösischen Seehäfen und nach dem Hafen Straßburg. — Intersant ist, daß gleichzeitig auf den Antrag der Eisenbahngesellhaften zum Ausgleich ihres Fehlbetrages der Oberste fransische Eisenbahnrat eine Erhöhung der Gütertarife m 7,4 % der heutigen Sätze mit Wirkung vom 1. Januar 1925 billigt hat. Nur einige das Ausland nicht interessierende Tarifsitionen sollen von dieser Erhöhung befreit bleiben.

— **Die Leistungen der Eisenbahn im rheinisch-westfälischen dustriegebiet** zeigen nach der Ablösung der französisch-belgihen Regieverwaltung durch die deutsche Reichsbahnverwalng fortgesetzt eine kräftige Steigerung, die besonders in der usgestaltung des Personenverkehrs und in der Wagengestelng für den Güterverkehr erkennbar wird. Trotz des kürzlich gelang herrschenden Nebels und der dadurch bedingten Verhrshemmungen ist es gelungen, den Anforderungen des geeigerten Verkehrs gerecht zu werden. Seine Durchführung llzog sich reibungslos und ordnungsmäßig. Insbesondere urde der Kohlenverkehr vollkommen bewältigt. In welchem erhältnis die jetzigen Leistungen der Reichsbahn zu den entrechenden der Zeit vor dem Ruhreinbruch stehen, ergibt die lgende Gegenüberstellung, die die Wagengestellungszahlen für ohlen, Koks und Briketts in der Zeit vom 1. bis 15. Dezember r Jahre 1922 und 1924 bringt. Es wurden für Brennstoffe stellt:

	1922		1924		
Dezember . . .	20 728	Wagen	23 135	Wagen	
„ . . .	20 666	„	25 164	,	
„ . . .	6 058	„	24 891	„	
„ . . .	23 247	„	26 586	„	
„ . . .	23 210	„	26 616	„	
„ . . .	22 980	„	26 924	„	
„ . . .	23 353	„	5 261	„	
„ . . .	15 064	„	16 618	„	(Feiertag)
„ . . .	23 760	„	26 347	„	
„ . . .	5 759	„	25 183	„	
„ . . .	22 827	„	25 028	„	
„ . . .	22 983	„	25 705	„	
„ . . .	22 631	„	25 595	„	
„ . . .	23 028	„	5 505	„	
„ . . .	22 928	„	26 003	„	

so 1924 überall mehr als 1922.

— **Regelung des Verhältnisses zwischen Besatzung und Eisenhn im Rheinland.** Mit dem Tage der Rückübernahme der ecken der belgisch-französischen Eisenbahnregie im Rheinnd in die Hände der Reichsbahn hat die Rheinlandkommission Verordnung 282 erlassen, die das Verhältnis zwischen Besatzung und Eisenbahn behandelt. Die Verordnung legt der ichsbahn zahlreiche Verpflichtungen auf, die besonders in anzieller Hinsicht für sie von schwerwiegender Bedeutung d. Es werden verlangt: Transportleistungen aller Art zu erßigten Preisen oder kostenfrei, Abgabe von Räumen und Einhtungsgegenständen für Bürozwecke des Feldeisenbahnnstes, Stellung von Personal für besondere Aufgaben, z. B. rodiener, Begleiter von Salonwagen. Auch sonst erwachsen rch die Besatzung der Reichsbahn besondere Aufwendungen: e Einrichtung deutscher Besatzungsbüros, die alle aus dem satzungsregime entspringenden Fragen behandeln, die Stellung izuhaltender Militärabteile in den Personenzügen, die vielh unbenutzt verkehren, das Halten von Zügen an Kontrollllen, die außerhalb der Bahnhöfe gelegen sind, da hierdurch komotivkraft verschwendet und der Wagenumlauf verlangnt wird, die Beschlagnahme von Dienstwohnungen, wodurch die Reichsbahn gezwungen ist, ihre Bediensteten anderweitig unterzubringen, u. a. Die Abgeltung dieser Kosten gegenüber der Reichsbahn übernahm bisher das Reich. Nach dem Londoner Abkommen tragen die Besatzungsmächte nunmehr die Besatzungskosten selber und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist gezwungen, alle Auslagen für Besatzungsleistungen dem Reparationsagenten zur Rückerstattung anzumelden.

Um über die Bewertung der zu bezahlenden Leistungen zu einem Abkommen zu gelangen, hatte die Rheinlandkommission die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eingeladen, durch Entsendung sachverständiger Vertreter mit ihr darüber zu verhandeln. Die Verhandlungen fanden anfangs Dezember d. J. in Wiesbaden statt. Die alliierte Abordnung wurde geführt von dem General Frid, dessen Aufsicht das gesamte Verkehrswesen in den besetzten Gebieten untersteht. An der Spitze der deutschen Abordnung stand Ministerialrat Prins. Sie führten zu keinem Ergebnis, da die Besatzungsvertreter von ihren Forderungen über verbilligte oder kostenlose Leistungen der Reichsbahn für Zwecke des Besatzungsheeres in der Absicht, die Besatzungskosten niedrig zu halten, nicht abließen. Auf Anordnung der Botschafterkonferenz behandelt das Organisationskomitee in Paris unter Hinzuziehung sachverständiger Vertreter der Reichsbahn erneut diese Kostenfrage. Über seine Entscheidung wird später berichtet.

— **Gemischter Gerichtshof in Düsseldorf.** Zur Regelung von Streitigkeiten mit der französisch-belgischen Regieverwaltung war durch Verordnung der Regieverwaltung in Düsseldorf eine Gemischte Gerichtskommission für den Bereich der Regiedirektion Essen eingesetzt worden. Von deutscher Seite ist als ordentliches Mitglied Rechtsanwalt Dr. Bräutigam in Düsseldorf von der Besatzung berufen worden. Außer dem Genannten gehören dem Gerichtshof zwei Mitglieder der französischen Besatzung an, die das Diplom zur Ausübung des Richterberufes besitzen. Der Gemischte Gerichtshof befaßt sich mit Klagesachen, die sich auf Unfälle und Haftpflichtfragen der Regie beziehen. Er besteht auch nach Abzug der Regie in Düsseldorf weiter. Anfragen über Klagesachen sind an die Gerichtsschreiberei der Gemischten Eisenbahngerichtskommission in Düsseldorf, Stahlhof, zu richten.

Rechtsanwalt Dr. Bräutigam macht darauf aufmerksam, daß diese Kommission in nächster Zeit ihre Tätigkeit aufnehmen werde. Er macht gleichzeitig im Interesse der in Betracht kommenden Wirtschaftskreise darauf aufmerksam, daß eine Klage zur Verfolgung von Ansprüchen gegen die Regie innerhalb einer dreimonatigen Ausschlußfrist bei der Kommission eingereicht sein muß.

Bei dieser Gelegenheit wird darauf hingewiesen, daß die Reichsregierung ihre bisherigen Bedenken gegen die Tätigkeit dieses Gerichtes fallen gelassen hat. Es wird daher empfohlen, etwaige Klagesachen ungesäumt bei der genannten Stelle anzubringen.

— **Eisenbahnkraftwagenverkehr.** Die Geschäftsstelle für den „Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr" hat ihr endgültiges Heim in den besonderen Empfangsräumen auf der Empfangsseite des Potsdamer Fernbahnhofs in Berlin gefunden. Der Eingang zu der Geschäftsstelle befindet sich gegenüber dem Zugang von der Köthener Straße. Postfernsprecher: Amt Lützow 1088, 1089 und 6738, Bahnfernsprecher durch Berlin Amt I Hausanschluß 224, 225 und 226. Geschäftsführer sind Oberregierungsrat Dr. Teubner als Beauftragter der Reichsbahngesellschaft und Direktor Küller als Beauftragter der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.

Der Ausschuß gemäß § 7 des Gesellschaftsvertrages besteht aus dem Ministerialrat Dr. Scheu in Berlin als Vorsitzendem, dem Oberregierungsrat Fuchs in München, Regierungsrat Dr. Reinige in Dresden und Oberregierungsrat Dr. Zietzschmann in Berlin als Mitglieder der Reichsbahn-Gesellschaft, aus dem Landesbaurat Dr.-Ing. Wienecke in Berlin, dem Direktor Diplom-Ingenieur Herrmann in Stettin und dem Direktor Frank in München als Mitglieder der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.

Sitz der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." ist Dresden, Münchner Straße 1 b. Dieser gehören zurzeit an: 1. die Badische Kraftverkehrsgesellschaft m. b. H. in Karlsruhe, Gottesauerstraße 6, 2. die Kraftverkehr Bayern G. m. b. H. in München, Winzerer Str. 68, 3. die Kraftverkehrsgesellschaft m. b. H. Braunschweig in Braunschweig, Salzdahlumer Str. 25, 4. die Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G. in Dresden, Münchener Str. 1 b, 5. die Kraftverkehrsgesellschaft Hessen m. b. H. in Frankfurt (Main), Rathenauplatz 3/5, 6. die Kraftverkehr Marken A.-G. in Berlin-Schöneberg, Kolonnenstr. 32, 7. die Kraftverkehr Nordmark A.-G. in Altona, Allee 233, 8. die Kraftverkehrsgesellschaft Ostpreußen m. b. H. in Königsberg O/P., Hansaring 14/16, 9. die Kraftverkehr Pommern A.-G. in Stettin, Birkenallee 34, 10. die Kraftverkehr Sachsen-Anhalt A.-G. in Magdeburg, Gr. Diesdorfer Str. 226, 11. die Kraftverkehr Schlesien A.-G. in Breslau, Ende

Lohestraße, 12. die Kraftverkehr Württemberg A.-G. in Stuttgart, Akademie 1. Geschäftsführer dieser Gesellschaft sind Stadtrat a. D. Arras und Direktor Strobel in Dresden. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats dieser Gesellschaft ist Geheimer Baurat Köpcke in Dresden bestellt und als dessen Stellvertreter Regierungsrat a. D. Spannuth in Braunschweig.

— **Der Fremdenverkehr in Bayern während des Sommerhalbjahres 1924.** Nach dem Bericht des Bayerischen Statistischen Landesamts ist im Sommerhalbjahr 1924 gegenüber dem Vorjahre ein Rückgang des Fremdenverkehrs zu verzeichnen, der mit den durch die Stabilisierung veränderten Wirtschaftsverhältnissen begründet wird. Es blieben einerseits die Ausländer aus, die im vorigen Jahre den Tiefstand der Währung nutzten, anderseits sind im Inland die Einkommen derart zurückgegangen, daß viele auf die gewohnte Sommerreise verzichten mußten. Im Jahre 1924 ging die Zahl der Fremden von 1,861 Millionen im Jahre 1923 auf 1,506 Millionen, also um 19 %, und die der Gesamtübernachtungen von 5,901 Millionen auf 4,990 Millionen, das ist um 15 % zurück. Nach dem Herkunftsland der Reisenden unterschieden, kamen auf je 100 aller Übernachtungen Fremde aus Bayern 1923: 21,4, 1924: 29,6, aus dem übrigen Deutschen Reich 1923: 55,9, 1924: 65,0, aus dem Auslande 1923: 22,7, 1924: 5,4. Der starke Rückgang der Ausländer ist hauptsächlich auf das Ausbleiben der Massenbesuche aus Österreich und der Tschechoslowakei zurückzuführen. Demgegenüber haben sich die Besucherzahlen aus dem übrigen Ausland nicht in jenem Maß verändert.

— **Eine Ausstellung „Das Schwäbische Land“** wird in Stuttgart von Mai bis Oktober 1925 in größtem Ausmaße veranstaltet werden. Die Organisation besteht aus dem Württembergischen Staat, der Stadt Stuttgart, dem Verkehrsverband Württemberg-Hohenzollern, Verein für Fremdenverkehr, dem Schwäbischen Albverein, dem Württembergischen Schwarzwaldverein usw. und ist dieser Tage gegründet worden. Die Ausstellung soll die Kultur, Wirtschaft, Landschaft, das Fremdenverkehrs- und Bäderwesen sowie das schwäbische Volkstum im In- und Auslande in Vergangenheit und Gegenwart umfassen. Das Interesse an der Ausstellung ist bereits außerordentlich groß, so daß heute schon mit einem vollen Gelingen gerechnet werden kann.

— **Meßausstellung „Förderwesen“ auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1925.** Im Rahmen der nächsten Technischen Messe in Leipzig (1.—11. März) veranstaltet der Ausschuß für wirtschaftliches Förderwesen im Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit, Berlin, eine besondere Meßausstellung „Förderwesen“, deren Vorbereitung der Obmann des Ausschusses für wirtschaftliches Förderwesen, der bekannte Hochschulprofessor Dr.-Ing. h. c. Aumund selbst in die Hand genommen hat. In dieser Ausstellung soll lückenlos und systematisch das Gebiet des Förderwesens dargestellt werden, so u. a. alle Hebe- und Transportmittel auf geringe Entfernungen, wie sie innerhalb oder zwischen zusammengehörigen Betrieben, z. B. zwischen einzelnen Werkstätten, Gruben und Hütten, Hafen- und Speicheranlagen usw., verwandt werden. Besonderes Interesse dürften die Verladeeinrichtungen für Schiffe und Eisenbahnen, ferner die für Lastkraftwagen usw. finden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind ernannt: der Abteilungsdirektor Lochte, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, zum Präsidenten der Reichsbahndirektion in Mainz und der Oberregierungsrat List in Augsburg zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Augsburg.

Versetzt sind: der Oberregierungsbaurat Ebert in Zwickau als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Chemnitz, die Regierungsbauräte Burtin, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Draeger, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, zur Reichsbahndirektion Berlin, Schwager und Körner in Dresden zum Ausbesserungswerk Chemnitz, Claußnitzer in Riesa zur Betriebsdirektion Dresden-A., Kriebisch in Plauen (Vogtl.) als Vorstand zum Neubauamt Riesa, Limpert in Nürnberg als Vorstand zur Bauinspektion II Augsburg, Korhammer in Nürnberg zur Reichsbahndirektion Regensburg und Wirsing in Weiden als Vorstand zur Materialbeschaffungsinspektion Nürnberg, die Regierungsräte Stegner in Erfurt zur Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin, Haider in Regensburg als Referent zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen und Dr. jur. Heller in Nürnberg als Vorstand zur Betriebsinspektion Aschaffenburg, der Regierungsbaumeister Ebel in Cassel zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Übertragen ist: dem Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamts Hammer in Berlin im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat die Leitung der bei der Hauptverwaltung neu eing richteten Einkaufsabteilung, dem Regierungsbaurat Döhle in Dresden die Stellung als Vorstand des Oberbaubüros bei d Reichsbahndirektion Dresden.

Überwiesen sind: die Regierungsbauräte Gerhard Le mann und Kothe vom Bauamt Chemnitz I zum Ausbesserung werk Chemnitz, Kunz vom Neubauamt Zwickau zum Ba amt Zwickau, Bauer vom Bauamt Zwickau zum Neuba amt Zwickau, Knöfel von der Betriebsdirektion Chemnitz a Vorstand zum Bauamt Chemnitz II, Schütze vom Baua Chemnitz II zur Betriebsdirektion Chemnitz und Fre schmidt von der Bauinspektion II Augsburg als Referent z Reichsbahndirektion Augsburg, sowie der staatlich geprüfte Ba meister Schuhmacher in Berlin dem Maschinenamt 5 Berl

Österreich.

— **Internationale Regelung des Reiseverkehrs.** In den letzt Tagen sind in der Generaldirektion der Bundesbahnen inte nationale Tarifberatungen mit den amtlichen Vertretern d Schweiz, Deutschlands, Italiens, der Tschechoslowakei, Polens, U garns und Rumäniens abgehalten worden. Diese Verhandlung haben der Regelung des Personen- und Reisegepäckverkehrs d genannten Länder im Durchzug durch Österreich gegolten. S sind zu einem in allen Beratungspunkten befriedigenden Abschl gebracht worden. Die Vereinbarungen sind zunächst grundsät lich sichergestellt und nach der noch ausstehenden formellen Z stimmung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen werden d tarifarischen Einzelheiten durchgearbeitet werden. Da die Arbeiten mit aller Beschleunigung erledigt werden sollen, lä sich dem Geltungsbeginn der neuen internationalen direkt Reise- und Gepäcktarife wohl schon für die ersten Monate d kommenden Jahres entgegensehen. Die Abmachungen gelt der Regelung der Tarife des Reiseverkehrs im Sinne direkt Tarifsätze und der Ermöglichung der direkten Abfertigung i wechselseitigen Verkehre der oben genannten Länder.

Voraussetzung dieser tarifarischen Neuregelung des inte nationalen Reise- und Gepäckverkehrs war die Einigung in d Frage auch der Währungsgrundlage der künftigen Tarife. Hie bei hat man sich entschieden, die künftigen, nicht mehr gebroch zu erstellenden Tarifsätze im Reiseverkehr der Schweiz n Italien, der Tschechoslowakei, Polen, Ungarn und Rumänien Schweizer Franken zu erstellen. Für den neu geregelten Reis verkehr Polen-Italien hat man sich auf einen Richtungstarif g einigt, wobei für Reisen von Polen nach Italien die Berechnu in Zloty und für Reisen von Italien nach Polen die Berechnung Lire vereinbart worden ist. Schließlich sind auch die Reiseve kehre Österreich-Polen sowie Österreich-Rumänien tarifarisch n geregelt worden. Für den Verkehr Österreich-Polen hat m ebenfalls das System des Richtungstarifs gewählt, und zwar f Reisen von Österreich nach Polen die Krone und in der Gege richtung den Zloty. Dagegen ist für den Reiseverkehr Öst reichs mit Rumänien in beiden Richtungen die Entscheidung gunsten des Goldfranken getroffen worden.

In der zweiten Hälfte des Monats Januar 1925 wird noch ei aus Vertretern der an den jetzigen Wiener Beratungen beteil ten Bahnverwaltungen zusammengesetzte Tarifkonferenz in Be zur Ausarbeitung der neuen Tarifsätze zusammentreten.

Eine Einheitstarifwährung besteht bisher im adriatisch Güterverkehr (Lire), im österreichisch-tschechoslowakisch Güter- und Kohlenverkehr (č. K.), ferner in den direkten P sonen- und Gepäckverkehren für die Luxus- und D-Züge zwisch England, Frankreich, Belgien einerseits und Österrei Tschechoslowakei, Italien, Ungarn, Rumänien anderseits (fr zösische Franken).

— **Tagung des Ausschusses für Fremdenverkehrsangeleg heiten.** Am 16. Dezember v. J. tagte im Handelsministeri unter dem Vorsitze des Ministers für Handel und Verkehr Schürff der Ausschuß für Fremdenverkehrsangelegenheit Vertreter aller für den Fremdenverkehr maßgebenden staatlich Stellen, der Generaldirektion der Bundesbahnen, Vertreter Landesverbände für Fremdenverkehr, der Verkehrswerbu gesellschaft, der Hotelier- und Gastwirtevereinigungen, Vertr der in- und ausländischen Presse wohnten der zahlreich besuch Tagung bei.

Bundesminister Dr. Schürff erörterte in seiner Begrüßu ansprache eine Reihe wichtiger Verkehrsfragen. Ausgehend der Feststellung, daß zufolge einer Rundfrage ein befriedigen Ergebnis der abgelaufenen Sommerreisezeit zu verzeichnen betonte der Minister, daß dieser Erfolg vor allem der A hebung der deutschen Ausreiseverordnung zugeschrieben wer müsse. Auch die auf Einschreiten des Bundesministeriums Handel und Verkehr eingeführten Paßvisamarken sowie erl liche Erleichterungen im Fremdenverkehr mit Deutschland

der Schweiz hätten sehr verkehrsfördernd gewirkt. Auch sei es gelungen, wesentliche Milderungen hinsichtlich der deutschen Automobileinfuhrsteuer zu erreichen. Der Autoverkehr sei sehr stark gewesen, der Triptyqueverkehr, der die Zollbehandlung auf das einfachste Maß zurückführt, habe sich klaglos abgewickelt. Die Inanspruchnahme der Bundesbahnen war weitaus stärker als in den Vorjahren, auch die Binnenschiffahrt habe wesentlich höheren Anforderungen genügen müssen. Die Postverwaltung habe 16 neue Postautokurse eingerichtet und im ganzen 45 solcher Linien unterhalten, wodurch abseits der Bahn gelegene Fremdenverkehrsgebiete erschlossen wurden. Zur Verbesserung des Fernsprechverkehrs seien in Wien und im übrigen Bundesgebiete umfangreiche Arbeiten durchgeführt worden. Der Minister würdigte sodann eingehend die Bedeutung der Wiener Messe, der zahlreichen in Österreich abgehaltenen Versammlungen und Veranstaltungen für die Hebung des Fremdenverkehrs, gedachte der überaus regen Mitarbeit der Presse, der sehr ersprießlichen Tätigkeit des Österreichischen Verkehrsbüros und der Österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft, ferner der Landesverbände für Fremdenverkehr auf dem Gebiete der Verkehrsförderung sowie der dem gleichen Ziele zugewandten eifrigen Bemühungen der österreichischen Vertretungen im Auslande. Eine wichtige Aktion großer internationaler Schiffahrtsgesellschaften sei im Gange, die den amerikanischen Touristenverkehr nach Europa im großen Stil beleben will. Das Bundesministerium habe die erforderlichen Maßnahmen durch Förderung dieses Planes bereits getroffen. In gleicher Weise werden die mit dem heiligen Jahre in Rom und der deutschen Verkehrsausstellung in München zusammenhängenden Verkehrswerbungsgelegenheiten für das kommende Jahr nach Tunlichkeit ausgenutzt werden. Auch habe der Minister Werbevorträge zugunsten Österreichs in überseeischen Ländern nach Kräften gefördert.

Eine willkommene Stärkung des Fremdenverkehrs bilden die in letzter Zeit in einzelnen Bundesländern erlassenen Verordnungen über Naturschutz. Ebenso habe das Bundesministerium bei den beteiligten Regierungsstellen neuerlich eine Behandlung der Paßvisumfrage und als mindeste Forderung den Ausbau des auf breitester Grundlage zu stellenden Paßvisamarkensystems bezeichnet.

Namens des Ausschusses dankte der Direktor der Wiener Messe dem Minister für seine Tätigkeit auf dem Gebiete der Fremdenverkehrsförderung.

— **Fahrbegünstigungen zur Wiener Messe.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat auf Ansuchen der Messeleitung die Fahrbegünstigungen für den Besuch der Wiener Frühjahrsmesse 1925 wesentlich erweitert. In- und ausländische Messebesucher, deren ständiger Wohnort außerhalb Wiens liegt und die im Besitze eines Messeausweises sind, werden, wie bei der Herbstmesse, Schnell- und D-Züge (mit Ausnahme der Luxuszüge) gegen Lösung von Personenzugfahrkarten ohne Schnellzugzuschlag benutzen können, wobei die Rückfahrt von Wien auch nach einer anderen Station erfolgen kann als jener, von der aus die Fahrt nach Wien unternommen wurde. Bei Benutzung von Personen- oder gemischten Zügen tritt eine 25prozentige Fahrpreisermäßigung ein, doch muß die Rückfahrt von Wien nach der gleichen Station erfolgen, von der aus die Fahrt nach Wien unternommen wurde. Außerdem hat die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen das Zugeständnis gemacht, daß den Besuchern der im Auslande stattfindenden internationalen Messen auf Grund der bezüglichen Messeausweise auf den österreichischen Bahnen (und zwar auch den im Durchzug reisenden Messebesuchern) die gleichen Fahrpreisermäßigungen eingeräumt werden, wie sie den Besuchern der Wiener Messe zugestanden sind, vorausgesetzt, daß seitens der Bahnen jenes Staatsgebietes, in dem die betreffenden Messen veranstaltet werden, die für den Besuch dieser Messe eingeräumten Fahrpreisermäßigungen im gleichen Ausmaß und unter den gleichen Bedingungen auch den Besuchern der in Österreich veranstalteten internationalen Messen gewährt werden.

— **Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.** Die Regierung des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen hat an das Komitee der Obligationäre die den drei letzten Vierteljahresfälligkeiten für 1924 samt Verzugszinsen entsprechende Summe gezahlt. Diese Summe wird zusammen mit den Zahlungen Österreichs, Ungarns und Italiens für das Jahr 1924 der Zahlung des am 1. März 1925 fälligen Coupons gewidmet werden. Das Komitee setzt seine Schritte bei der südslawischen Regierung fort, um die Regelung des Rückstandes für 1923 und für das erste Vierteljahr 1924 zu erreichen.

— **Die Lage der Kohlen- und Elektrizitätsindustrie.** Die Kohlenversorgung Österreichs ist jetzt durch einen empfindlichen Wagenmangel stark gehemmt, so daß sogar bei einzelnen Gruben Feierschichten eingelegt werden mußten. Im allgemeinen ist der Kohlenabsatz jetzt etwas günstiger geworden. In Inlandkohle sind die Abberufungen bei den meisten Gruben jetzt halbwegs zufriedenstellend. In den ausländischen Steinkohlengebieten macht sich dagegen nach wie vor Platzmangel bemerkbar, so daß die Lager der Gruben immer größer werden. Die Einfuhr fremder Kohle gestaltete sich im dritten Vierteljahr 1924 wie folgt: An Braunkohlen wurden 1,76 Millionen Meterzentner eingeführt, gegen 1,84 Millionen Meterzentner im zweiten Jahresviertel (hiervon lieferten die tschechischen Gebiete 1,44 Millionen Meterzentner, gegen 1,62 Millionen). An Steinkohlen wurden 9,45 Millionen Meterzentner eingeführt, gegen 9,28 Millionen im zweiten Jahresviertel (hiervon kamen aus Polen 4,41 Millionen Meterzentner, gegen 4,38 Millionen, aus der Tschechoslowakei 3,17 gegen 2,83 Millionen Meterzentner).

Die Elektrizitätsindustrie klagt über Verlangsamung der Beschäftigung. Der Bedarf hat sicherlich nachgelassen; nur mit der Steigerung der Investitionstätigkeit, die unter den jetzigen ungünstigen Verhältnissen notwendigerweise eingeschränkt ist, wird auch eine durchgreifende Belebung in der fabrizierenden Elektrizitätsindustrie wieder einsetzen. Die Bahnelektrisierung geht stellenweise etwas langsamer vor sich, dagegen schreitet die Anlage der Großkraftwerke umso rascher fort; es mehrt sich die Zahl und der Umfang der Pläne, die die Nutzbarmachung des Achensees durch die neugegründete „Tiwag" bekundet. Die einheimischen Finanzanstalten setzen alles daran, ihre Kapitalsquellen in Österreich und im Auslande für die Vollendung dieser Elektrizitätswerke zu erschließen.

— **Die Zahl der Arbeitslosen in Österreich** hat im Monat November gegenüber dem Oktober um 27 704 zugenommen und mit dem 30. Novbr. d. J. sohin die Zahl von 115 684 erreicht. Diese erhebliche Steigerung ist auf den Eintritt der winterlichen Jahreszeit zurückzuführen, welche der Bautätigkeit zum Großteil ein Ende gesetzt hat.

— **Personalnachrichten.** Die Technische Hochschule zu Karlsruhe hat dem Ministerialrat im Ministerium für Handel und Verkehr in Wien Ingenieur Emil Cimonetti in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Entwickelung des Eisenbahnwagenbaues, insbesondere seiner erfolgreichen Arbeiten im Technischen Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. Diese hohe Ehrung des weit über die Grenzen des Vereinsgebietes hinaus bekannten Eisenbahnfachmannes wird nicht nur bei den Mitgliedern des Technischen Ausschusses mit freudiger Zustimmung vernommen werden, sie wird im ganzen Vereinsgebiet freudigen Widerhall finden und als eine Ehrung und Anerkennung der ersprießlichen Arbeiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch die Hochschulen empfunden werden.

Niederlande.

— **Die Elektrisierung der Niederländischen Eisenbahnen** wurde kürzlich in einem Vortrag des Königlichen Instituuts van Ingenieurs besprochen. Dabei kam zur Sprache, daß nicht nur Motorwagenzüge von 5 und 10 Wagen, sondern auch schwere Schnellzüge mit elektrischen Lokomotiven verkehren sollen. Der zurzeit auf der Strecke Leiden-den Haag gelegentlich verkehrende Fünfwagen-Motorzug muß die 86 km lange Strecke Amsterdam-Rotterdam mit fünf Halten (in Haarlem, Leiden, den Haag, Delft und Schiedam) in 72 Minuten durchfahren und daher bereits nach 3 Minuten Fahrzeit eine Geschwindigkeit von 95 km erreichen.

— **Der Ausbau des Außenhafens von Vlissingen** scheint endlich wieder in Fluß zu kommen, nachdem die 1919 dafür bereitgestellten Mittel (zunächst 1,2 Millionen Gulden) später zurückgezogen worden waren. Die Bedeutung Vlissingens, das an sich zu Antwerpen ähnlich liegt wie Cuxhaven zu Hamburg, hat von jeher (Aufgabe als Kriegshafen 1873) in dem Schnellverkehr nach England (Personen und leichtverderbliche Güter) durch die Gesellschaft „Zeeland" gelegen. An dem riesigen Scheldeverkehr kann es sich nur etwa zu 2 % beteiligen, alles andere geht an Vlissingen vorbei nach Antwerpen, und so lag der Gedanke, für diesen Verkehr eine Art von Anlaufhafen für Passagiere, Post, Bunkerkohle und Öl zu werden, wohl nahe und das um so mehr, als auch der Schnellverkehr mit England immer mehr nach dem hierfür wohl noch besser geeigneten Hoek van Holland abzuwandern droht. Es ist bereits ernstlich erwogen worden, Vlissingen ganz zugunsten von Hoek van Holland aufzugeben, und nur die nationalen Interessen der Niederlande haben die niederländische Gesellschaft „Zeeland" in Vlissingen vor der englischen Linie Hoek van Holland-Harwich gerettet, obwohl die „Zeeland" nur unter ganz besonderen Umständen ein Erträgnis abwerfen konnte. Tatsächlich hatten sich auch

mehrere ausländische Schiffahrtslinien (darunter die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffsgesellschaft und die Union Castle Linie sowie auch die Antwerpener Red Star Line) für Vlissingen als Anlaufhafen interessiert; der „Cap Polonio“ der Hamburg-Süd hat übrigens mehrfach Hoek van Holland angelaufen. Die Einrichtungen des Vlissinger Außenhafens, dessen Reede einen glänzenden, stets sicheren Ankerplatz bietet, wie er am Kanal nicht leicht wiederzufinden ist, und die bei jedem Wetter sicher zu erreichen ist, waren aber für solch einen Verkehr in keiner Weise geeignet, und so wurde es mit Freuden begrüßt, als in Ausführung des Gesetzes vom 25. Juli 1919 zur Verbesserung des Vlissinger Hafens im September 1922 1,2 Millionen Gulden angefordert wurden, nachdem für den Grund und Boden bereits früher etwa ¼ Mill. Gulden aufgewendet war. Es war westlich des Bahnhofes ein neues Hafenbecken in Aussicht genommen, das 650—800 m lang, 240—300 m breit und 10—12 m tief werden soll. An der dem Bahnhof zugewandten Seite war eine 650 m lange Kaimauer vorgesehen, von der allerdings 350 m der „Zeeland“-Gesellschaft vorbehalten werden müßten, die durch den neuen Hafeneingang einen Teil ihrer jetzigen Liegeplätze verliert. Die Neubauten sollten so beschleunigt werden, daß ein Teil des neuen Hafens als Anlaufhafen schon 1924 zur Verfügung stehen würde. Im September 1922 gerieten diese im Hinblick auf die 45 km Kailänge in Rotterdam und die demnächst fast 60 km langen Kaimauern in Antwerpen immerhin bescheidenen Pläne nach der Ernennung des Herrn van Swaay zum Minister vom Vaterstaat ins Stocken, die Ausschreibung der Arbeiten am neuen Kai unterblieb, und es scheint, daß die Niederländischen Eisenbahnen den Plänen nicht recht günstig gegenüberstehen, die ja auch an dem Schnellverkehr über Hoek van Holland ein größeres Interesse haben müssen. Die Great Eastern Railway, die den Dienst Harwich-Hoek van Holland versieht, hat inzwischen auch mit der „Zeeland“ ein Abkommen getroffen, das dieser eine bestimmte Beteiligung an den Einnahmen der Hoeker Linie sichert; man wird demnach auch in Zukunft wohl mit einem starken Überwiegen dieses Verkehrs über den Vlissinger rechnen können. Gleichwohl aber ist es sehr zu begrüßen, daß die langwierigen Bemühungen, die Arbeiten am Ausbau des Vlissinger Außenhafens wieder in Gang zu bringen, nunmehr Erfolg zu haben scheinen. Die Regierung hat sich den Wünschen der beteiligten Kreise, die gesetzlich bereits genehmigten Bauten bald vollendet zu sehen, nicht länger verschließen können und für 1925 Gelder bereitgestellt, die die Ausführung mit einer kleinen Verkürzung der Kaimauer auf vielleicht 400 m ermöglichen werden.

Auch wenn der Gedanke, aus Vlissingen einen Anlaufhafen für Antwerpen zu schaffen, sich schon aus territorialen Gründen so bald nicht wird durchsetzen können, so ist der weitere Ausbau Vlissingens im Interesse des Verkehrs nach England namentlich für die Erzeugnisse der zeeländischen Landwirtschaft sehr zu begrüßen, und es wäre auch im Interesse des überseeischen Schiffahrtverkehrs sehr erwünscht, wenn es Vlissingen doch einmal gelänge, nicht nur ein Zufluchtshafen für Antwerpen und die Kanalschiffahrt zu werden, wofür die natürlichen Vorbedingungen in der denkbar besten Weise gegeben sind, sondern auch an dem Antwerpener Durchgangspersonenverkehr vielleicht mit Hilfe internationaler Regelungen in der Weise teilzunehmen, daß den großen Dampfern die mühsame und zeitraubende Scheldefahrt von Vlissingen nach Antwerpen und zurück durch das Anlaufen von Vlissingen erspart würde.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedens Reichtum an weißer Kohle.** Nach Untersuchungen über die in Schweden vorhandenen Wasserkräfte und ihre Entwicklungsmöglichkeiten, die der Schwede fil. lic. Sven Nordlindh mit staatlicher Unterstützung geführt hat, ist Schweden das an Wasserkräften reichste Land Europas. Schweden verfügt über 17,9 Mill. PS, an zweiter Stelle steht Norwegen mit 12,2 Mill., es folgen Frankreich mit 11,7 Mill., Italien mit 5,5 Mill., Spanien mit 4 Mill., Deutschland, Österreich und Finnland mit etwa je 3 Mill. PS. Ganz Europa weist 74 Mill. PS auf, steht damit weit hinter Afrika zurück, das mit 211 Mill. PS aufwarten kann. (Der größte Wasserfall der Welt, der Kongofall, verfügt allein über 100 Mill. PS). Nordamerika schließt sich mit 115 Mill. PS an, Südamerika mit 80 Mill. PS, Asien trotz seiner Größe nur mit 92 Mill. PS. Der Reichtum der ganzen Welt an weißer Kohle wird auf 602 Mill. PS geschätzt, von denen 137 Mill. PS auf den englischen Anteil entfallen.

Unter den schwedischen Wasserfällen ist Harsprånget mit 255 000 PS am bedeutendsten; es folgen der obere Krångedefors im Indelselv mit 200 000 PS und die bekannten Fälle von Trollhättan und Porjus. Im ganzen weist Schweden 55 Wasserfälle mit je über 40 000 PS auf. Unter den ausgebauten Fällen ist an erster Stelle Trollhättan mit 171 000 ausgenutzten PS zu nennen, Porjus mit 94 000 PS, Harsprånget mit 87 000 PS, Älvkarleby mit 75 000 PS und Untraverker mit 50 000 PS schließen sich in der genannten Reihenfolge an. Im Ganzen sind i Schweden fast 1,8 Mill. PS ausgebaut. Die Kraftstation i Porjus liefert den Strom für die elektrisch betriebene Lapplanc bahn, Trollhättan wird für einen großen Teil der in der Elektri sierung begriffenen Linie Gotenburg-Stockholm die Kraftstatio bilden.

— **Nachrichten über russische Bahnen.** 1. Der Lokomo tivbestand aller russischen Bahnen betrug am 1. Novem ber 1924 nach Angabe des Volkskommissariats für Verkehrs wesen 20 293, davon reparaturbedürftig 10 795 oder 53,2 % de Gesamtbestandes. Am 1. Oktober 1924 waren 10 873 Lokomo tiven reparaturbedürftig oder 53,7 % des Gesamtbestandes. Unte den „gesunden“ Lokomotiven befinden sich 2672 Maschinen, di infolge des geringen Güterverkehrs kaltstehen.

Die Zahl der Güterwagen belief sich am 1. November 192 auf 419 873, davon „krank“ 107 190 Wagen. Durch angestrengt Reparaturarbeit gelang es nach Angabe des Volkskommissariat für Verkehrswesen, die Zahl der kranken Wagen auf 2399 (? herabzusetzen.

Die Bahnunterhaltungsarbeiten mußten der Jah reszeit angepaßt werden. Im Oktober und zum Teil im Novembe wurden bis zum Eintritt des Frostes diese Arbeiten auf de Bahnen abgeschlossen; nur auf den Bahnen des Südens, nämlic der Transkaukasischen, der Nordkaukasischen, der Mittelasiat schen und der Taschkent-Bahn wurden die Arbeiten auch i Dezember fortgesetzt. Auf den Bahnen wurden ausgewechsel während des genannten Zeitraumes rund 1,2 Millionen Schwelle (bei einem Jahressoll von 15 Millionen Schwellen) und run 100 Werst Schienen.

Außerordentlich langsam vollzog sich die Entladung de Wagen durch den Empfänger. Im Oktober 1924 waren a 23 Punkten die Güter nicht rechtzeitig ausgeladen, wodurc 239 Umlaufstage verlorengingen, im November wurden a 11 Punkten die Güter nicht rechtzeitig ausgeladen, wodurch ei Verlust von 203 Umlaufstagen eintrat.

2. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen (Abteilung fü Elektrotechnik und Verbindungen) stellte einen Rundfunk wagen soeben in den Dienst. Der Sender dieses Wagens ha eine Reichweite von mehr als 300 Werst, über die eine Ve ständigung in Form von Depeschen aus dem fahrenden Wage mit den Rundfunkstationen der Bahnhöfe möglich ist. Mehrer Bahnen haben die Bereitstellung solcher Rundfunkwagen a ihrem Netz beim Volkskommissariat für Verkehrswesen bea tragt.

3. In den Putilow-Werken (jetzt „Roter Putilower“ in Peter burg) wurde im November eine neue Lokomotive d Gattung „Pacific“ fertiggestellt; ferner kamen drei Lok motiven der Gattung „Schtsch“ und sechs Personenwagen a der Hauptreparatur.

4. Zwischen den Finnländischen Bahnen und der Oktobe Eisenbahn (ehemalige Nikolai-Bahn) wurde Mitte Dezember 19 ein Vertrag unterzeichnet über den Verkauf von 15 alte ehemals finnländischen Lokomotiven an Fin land zum Preise von 60 000 Dollar.

— **Einführung des Metermaßes bei den russischen Eise bahnen.** Seit dem 1. Oktober ist bei den russischen Eisenbahne die Tonne und das Kilometer an die Stelle des Puds und d Werst als Gewichts- und Längeneinheit für die Bemessung d Frachtsätze getreten. Den Verkehrsstellen sind Umrechnung tafeln für die neuen Tarife überwiesen worden, am Tarifwes scheint also an sich nichts geändert zu sein.

— **Eisenbahnmaterialbeschaffung in Rumänien.** Einen ne artigen Weg bei der Beschaffung von Eisenbahnmaterial h wie die Rhein.-Westf. Wirtsch.-Ztg. mitteilt, die rumänisc Staatsbahnverwaltung eingeschlagen. Sie schloß mit ihren Li feranten einen Vertrag, nach dem laufend der Austausch ein Tonne neuen Eisenbahnmaterials gegen 25 t alten Materials v gesehen ist. Man hofft, auf diese Weise Schwierigkeiten b Kursschwankungen zu umgehen.

— **Die Eisenbahnen von Griechenland.** Die politischen u wirtschaftlichen Verhältnisse Griechenlands haben bisher he mend auf die Entwickelung des Verkehrswesens gewirkt, und d gebirgige Beschaffenheit des Geländes hat für den Eisenbahnb weitere Erschwernisse geschaffen. Obgleich seit dem Jahre 19 bis heute das Eisenbahnnetz von etwa 1600 km auf rd. 2600 k zugenommen hat, können die Eisenbahnen dem Bedürfnis no bei weitem nicht in vollem Umfang genügen. 1370 km der gr chischen Eisenbahnen besitzen Vollspur, 1090 km Meterspur, d übrigen Strecken sind in schmalerer Spur angelegt. Die einzi zweigleisige Strecke führt von Athen nach dem Piräus; sie i 10 km lang und wird elektrisch betrieben. Von den Vollspu bahnen sind 1080 km Staatsbahnen, und die übrigen werden s 1915 vom Staate betrieben, der sie auch zu erwerben beabsic tigt. Im Jahre 1922 beförderten die griechischen Eisenbahn

442 311 Personen und 954 219 t Güter. Von den Einnahmen ntfielen rd. 60 % auf den Personen- und 40 % auf den Güterrkehr. Vom Piräus und von Volos ausgehend, sollen zwei isenbahnen durch den Nordwesten des Landes nach der Küste s Adriatischen Meeres führend, gebaut werden.

— Die Neuordnung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen. Bei r Beratung des Haushalts der französischen Staatsbahnen vor r Kammer wurde auch die Neuregelung der Verhältnisse der isenbahnen von Elsaß-Lothringen erörtert. Ihre Einordnung den Rahmen des gesamten französischen Eisenbahnwesens heint einige Schwierigkeiten zu bereiten. Unter den sieben anzösischen Eisenbahnnetzen — fünf große Gesellschaften: stbahn, Südbahn, Nordbahn, Paris-Lyon-Mittelmeer, Parisrléans, Staatsbahnen, Bahnen von Elsaß-Lothringen — sind die emaligen Reichseisenbahnen dasjenige, das wirtschaftlich am ünstigsten dasteht, und seine Betriebsüberschüsse sollen daher azu herangezogen werden, die Betriebsfehlbeträge der Staatsahnen auszugleichen, die von den sieben Netzen am schlechsten dastehen. Der Gedanke, die elsaß-lothringischen Eisenahnen an die Ostbahn zu verpachten, von der sie durch den rankfurter Frieden abgetrennt worden sind, scheint aufgegeben sein. Im Elsaß und in Lothringen selbst erhob sich gegen ese Maßnahme, die ein größeres einheitliches Netz geschaffen itte, also eine gewisse Berechtigung gehabt hätte, lebhafter 'iderspruch: man wollte seine selbständigen Eisenbahnen für ch behalten. Jetzt will man die Eisenbahnen von Elsaß-Lothngen nicht mehr an die Eisenbahngesellschaft verpachten, mit nen sie ihrer Lage und ihrem Verkehr nach am engsten zummenhängen, sondern ihren Betrieb den Staatsbahnen überagen, die keine unmittelbaren Beziehungen zu ihnen haben. agegen erhebt sich ebenso heftiger Widerstand wie gegen die erpachtung an die Ostbahn. Man hat richtig erkannt, daß die ereinigung der Bahnen von Elsaß-Lothringen mit den fransischen Staatsbahnen nur das Ziel im Auge hat, die Fehlträge der letzteren zu verdecken, und daß ihre Selbständigkeit durch verloren gehen würde. Was dabei herauskommen wird, t bei der Art, wie die französischen Staatsbahnen bewirtschaftet erden, nicht zweifelhaft. Vom politischen Standpunkt gesehen, ird behauptet, daß die Parteien der Linken, die für die Vernigung der elsaß-lothringischen Bahnen mit den Staatsbahnen ntreten, geradezu darauf ausgehen, die Unzufriedenheit der evölkerung von Elsaß-Lothringen mit ihrer neuen Staatsform schüren.

— Die französischen Staatsbahnen vor dem Parlament. In der anzösischen Kammer sind heftige Vorwürfe gegen die Staatshnen erhoben worden. Ein Abgeordneter bedauerte, daß sie cht verpachtet worden wären, wie es auch der Eisenbahnrat geregt hatte. Von den Fehlbeträgen der französischen Eisenhnen in den letzten Jahren (2026,9 Mill. i. J. 1921, 1147,3 Mill. J. 1922 und 1114,6 Mill. i. J. 1923) seien 624,6 Mill., 382,7 Mill. d 427,9 Mill. auf die Staatsbahnen entfallen. Die reinen Beiebseinnahmen und -ausgaben bei allen Eisenbahnen Frankichs zusammen hätten 1921 einen Fehlbetrag von 821,3 Mill. fgewiesen, woran die Staatsbahnen mit mehr als der Hälfte, mlich mit 440,7 Mill. beteiligt waren; in den beiden folgenden hren habe sich ein Betriebsüberschuß von 366 und 605,4 Mill. geben; 1923 hätten alle, 1922 alle Privatgesellschaften bis auf e Südbahn Betriebsüberschüsse gehabt. Während aber der hlbetrag der Südbahn nur 15,7 Mill. ausmachte, war er bei den aatsbahnen 152,8 Mill. und 1923 betrug er noch 126,9 Mill. bei ner Betriebszahl von 111,6 % gegen 87,26 % bei den anderen senbahnen.

Die schlechten Betriebsergebnisse der Staatsbahnen werden m großen Teil auf die billigen Tarife für den Vorortverkehr rückgeführt, aus dem 80 Mill. mehr herausgeholt werden nnten. Den Nutzen davon haben die Bodenspekulanten, während e Allgemeinheit den Fehlbetrag durch Steuern decken und der beiter, dem die niedrigen Fahrpreise zugute kommen sollten, ßer seinem Beitrag zur Steuer so viel mehr Wohnungsmiete zahlt, wie seine Fahrkarte zu billig ist.

Von anderer Seite wurde auf die Besserung der Verhältnisse i den Staatsbahnen und namentlich darauf hingewiesen, daß n 1922 zu 1923 die Betriebszahl der Staatsbahnen um 6,15 %, i den übrigen Eisenbahnen zusammen aber nur um 3,44 % zukgegangen sei. Im wesentlichen wird aber als Ursache für Schwierigkeiten die Form der Verwaltung als Staatsbetrieb gesehen, namentlich aber auch die Verquickung mit der Poik. Wenn auch der Berichterstatter für den Haushalt der senbahnen in der Kammer dies zugeben mußte, so lehnte er ch die Verpachtung der Staatsbahnen ab und trat für ihre ibehaltung als Staatsunternehmen ein. Er verlangt aber einen rwaltungsrat, der frei von politischen Einflüssen und von tiger Überwachung ist. In dieser Beziehung wurde ihm jedoch vom Minister entgegengetreten, der ankündigte, daß er sich sein Aufsichtsrecht über die Staatsbahnen nicht werde schmälern lassen, sondern seine Befugnisse gegenüber den anderen Eisenbahnen sogar zu erweitern gedenke.

Die Frage des achtstündigen Arbeitstags spielte auch eine Rolle bei den Erörterungen vor der Kammer; von einer Seite wurde dem Minister vorgeworfen, er verletze das Gesetz, das die tägliche Arbeitszeit regelt, worauf er erwidern konnte, daß auch in der Kammer die Forderung erhoben worden sei, einen Unterschied zwischen Arbeitszeit und Dienstbereitschaft zu machen. Die Zahl der Beraubungen und Verluste von Gütern sowie der Unfälle hat zwar abgenommen, ist aber immer noch reichlich hoch. Zur Bekämpfung der Unfälle beim Verschieben der Züge, Kuppeln und Entkuppeln der Wagen soll bei den Staatsbahnen eine selbsttätige Kuppelung eingeführt werden, für die die Bauart Boirault gewählt ist; die dazu nötigen Mittel sind im Haushalte vorgesehen.

— Neuerungen bei den französischen Eisenbahnen. Die Zusammensetzung und Arbeitsweise des Eisenbahnrats (Conseil supérieur des chemins de fer) und des Beirats für Betrieb und Verkehr (Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer) sind durch eine Verordnung vom 14. November 1924 neu geregelt worden. Infolge der Eingliederung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen in die Gemeinschaft der französischen Eisenbahnen wird die Zahl der Mitglieder des Eisenbahnrats auf 70 erhöht; 21 von ihnen gehören der Leitung der Eisenbahnen im Ministerium an; 14 werden von den Beamten und Arbeitern der Eisenbahnen, je zwei für jedes Netz, gewählt; 35 sind die Vertreter von Handel, Gewerbe usw. Unter letzteren ist ein Vertreter des Kraftwagenbaus neu hinzugetreten. Das Wahlverfahren für die Vertreter der Eisenbahnbediensteten soll durch eine spätere Verordnung geregelt werden. — Beim Beirat für Betrieb und Verkehr ist die Zahl der ernannten Mitglieder von 33 auf 57 erhöht worden. Ob durch diese Vermehrung der Mitgliederzahl die Arbeitsleistung des Beirats und seiner Ausschüsse gesteigert wird, wird bezweifelt.

— Kühlhäuser in Lyon. Bei dem Bahnhof Lyon-Perrache ist eine große Lager- und Kühlhausanlage für leicht verderbliche Lebensmittel geschaffen worden. Sie umfaßt 30 Lagerräume mit 5300 qm Bodenfläche und 16 000 cbm Rauminhalt, in denen durch drei große Ammoniak-Kältemaschinen die Wärme auf + 10 ° bis — 15 ° C erhalten wird. Den Kühlräumen angegliedert ist noch eine Eisfabrik. Die Lagerräume dienen nicht bloß zur Stapelung von Lebensmitteln für Lyon und Umgebung, sondern auch zur Einlagerung von eingeführten Lebensmitteln, die hier verbleiben, bis die Zeit zu ihrer Verteilung auch über die entfernteren Gegenden von Frankreich gekommen ist. Kühlhäuser stehen mit den Anlagen des Bahnhofs Perrache für den Fracht- und Eilgutverkehr in unmittelbarer Gleisverbindung; ihre eigenen drei Gleise haben eine Nutzlänge von über 1 km.

— Antwerpen. Die Aussichten für den Bau eines Tunnels unter der Schelde sind im Schwinden begriffen, man neigt jetzt mehr dem Plane zu, eine Brücke zu bauen. Es wird auf die Erfahrungen von Rotterdam und Neuyork verwiesen und darauf, daß ein Tunnel doppelt so teuer ist als eine Brücke. — Die für die Weltausstellung 1930 in Brüssel-Antwerpen nötigen 10 Millionen Franken sind nunmehr sichergestellt, so daß die Ausstellung wohl zustandekommen wird. Da Wembley im Jahre 1925 wieder seine Pforten öffnet und Amsterdam für 1928 ebenfalls eine Weltausstellung plant, so wird für die nächsten Jahre kein Mangel an Ausstellungen bestehen.

— Eisenbahnunfälle in Irland. Im Jahre 1923 haben sich bei den Eisenbahnen von Nordirland zwei Zusammenstöße und drei Entgleisungen von Personenzügen ereignet; dazu kommen noch sieben Entgleisungen von Güterzügen. In 17 Fällen waren zerrissene Züge und in 14 Fällen Schienenbrüche zu verzeichnen. Todesfälle waren dabei nicht zu beklagen, dagegen verunglückten bei anderen Unfällen drei Eisenbahnbedienstete tödlich. — Bei den Eisenbahnen des Freistaats Irland, einschließlich derjenigen, die nach Nordirland übergreifen, kamen drei Personenzug- und zwei Güterzugzusammenstöße vor; 12 Personenzüge und 7 Güterzüge entgleisten; zwei Züge fuhren auf Prellblöcke auf. Von 156 Schäden an der Streckenausrüstung und an Fahrzeugen waren 117 Brüche der Kuppelung und 26 Schienenbrüche. Todesfälle bei Zugunfällen waren auch hier nicht zu verzeichnen; zwei Reisende — gegen 37 im Vorjahre — wurden dabei verletzt; die Zahl der verletzten Bediensteten betrug 8 gegen 6 im Jahre 1922. Bei anderen Unfällen gab es vier Tote und 84 Verletzte; im Vorjahre waren die entsprechenden Zahlen 3 und 49; hier kommen nur Eisenbahnbedienstete in Frage.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen in Niederländisch-Indien.** Die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen für das Jahr 1924 gestalten sich durchaus befriedigend, das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen (Betriebszahl) wird 65 % nicht übersteigen. Der Überschuß wird mindestens 3 Millionen Gulden höher sein als im Voranschlag für 1924 angenommen worden ist. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke bei Batavia ist zum 1. März 1925 zu erwarten.

Die Gemeindevertretung von Semarang hat die Konzession für die neue Strecke Semarang-Bodja genehmigt.

Die Staatsbahnen auf Java werden die eintägige Verbindung zwischen Batavia und Soerabaja bestimmt im Januar 1926 zustande bringen.

— **Die Einnahmen der Staatsbahnen auf Java** beliefen sich in den ersten 10 Monaten des Jahres 1924 auf 36 160 000 fl. gegen 42 210 000 fl. im Jahre 1923.

— **Der Panamakanal im Betriebsjahr 1923/24.** Das am 30. Juni 1924 abgeschlossene Jahr war in jeder Hinsicht ein Rekordjahr, die Reineinnahmen beliefen sich auf 17 209 572 $, wozu noch 1 044 877 $ aus dem Betrieb der Kanaleisenbahn kommen. Die Zahl der Schiffe, die zur amerikanischen Zollflotte gehören und diejenigen, die aus anderen Gründen freie Durchfahrt haben, belief sich auf 5230 mit einem Nettotonnengehalt von 26 148 878 t. Im September 1922 durchfuhren die ersten Petroleumtankschiffe aus Kalifornien den Kanal, im September 1923 erreichte die Petroleumdurchfuhr mit 900 000 t Petroleum ihren Höhepunkt, seitdem ist die Menge dauernd zurückgegangen, und man rechnet nicht mehr mit einer alsbaldigen Zunahme. Aber auch ohne diese Petroleumverschiffungen betrug die Verkehrszunahme noch 16,4 %.

An den Schiffen, die den Kanal durchfuhren, waren beteiligt USA. mit 61,7 %, England mit 22,4 %, Japan mit 3,5 %, Deutschland mit 2,7 % und Norwegen mit 2 %. Die belgische Flagge war 1924 nicht vertreten, und zum ersten Male erschienen die Flaggen von Danzig, Ecuador, Finnland und Jugoslawien im Kanal.

Rechtspflege.

— **Aufwertung von Haftpflichtrente.** Die Frage, ob die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, die Unfallverletzten oder ihre Hinterbliebenen vertragsmäßig bedingungslos zu gewährende jährliche Haftpflichtrente aufzuwerten, hat das Reichsgericht in den Entscheidungen vom 13. Mai 1924 (VII. 606. 23) und vom 6. Mai 1924 (VII. 571/23) bejahend beantwortet. (Siehe Verkehrsrechtliche Rundschau vom 15. November 1924, Nr. 10, S. 522/23 und 524/25). Die Gründe für diese Auffassung bewegen sich hauptsächlich in der Erwägung, daß Renten dieser Art ihrer Bestimmung nach zur Gewährung eines den Zeitverhältnissen entsprechenden durchschnittlichen Lebensunterhalts dienen sollen und diesen Zweck nicht mehr zu erfüllen vermögen, wenn die Mark einen nicht einmal mehr rechnerisch zu ergründenden Bruchteil eines Goldpfennigs ausmachte. Weiter aber ist aus den Gründen die rechtliche Eingruppierung der Klage wesentlich, nämlich dahin, daß sie nicht etwa bezweckte, eine Erhöhung zu erwirken, sondern nur eine seinerzeit nicht beabsichtigte und auch nicht tragbare Verkürzung zu verhindern. Ein derart zu begründender und berechtigter Anspruch liegt aber, wie die Entscheidung des Kammergerichts vom 27. Oktober 1924 in Sachen Kannengießer wider Reichsbahndirektion Osten (5. U. III 23. 23/28) ausführt, nicht vor, wenn vor der Inflationszeit ein Abfindungsvergleich geschlossen und die vereinbarte Summe sofort gezahlt worden ist. Diese Abfindungen tragen, wie auch das Reichsgericht bereits ausgesprochen hat, einen spekulativen Charakter — RG. 106 S. 401 ff. —, der sich in der Übernahme eines beiderseitigen Risikos zeigt: die eine Partei nimmt die eine Gefahr auf sich, daß der erlittene Unfall weitergehende Nachteile haben kann, als sie glaubte, die andere, daß sie eine höhere Summe zahlte, als sie verpflichtet sei, teils wegen völliger Heilung, teils wegen vorzeitigen Todes. Somit kann bei gewöhnlichen periodisch zu zahlenden Renten die Eisenbahnverwaltung sich vor weiteren, auf eine unerwartete Geldentwertung sich stützenden Ansprüchen nur dadurch wirksam schützen, daß sie diese oder ihr Fortschreiten bei dem Vergleichsabschluß berücksichtigt. Tut sie das vorsorglicherweise nicht, so kann sie einer Aufwertungsklage nicht den Einwand des Verstoßes gegen Treu und Glauben entgegensetzen, denn eine Geldentwertung, wie sie schließlich zutage trat, konnte niemand voraussehen und deshalb kann es Rentenempfängern auch nicht zugemutet werden, sich mit einer Rente zu begnügen, die zur Zeit ihrer Vereinbarung zwar ein gutes Auskommen gewährte, jetzt aber nicht mehr annähernd zur Bestreitung des Lebensunterhaltes ausreicht — (vgl. auch RG. 106, S. 233).

Bücherschau.

— **Winklers Eisenbahnstrecken- und Lademaßkarte von Mitteleuropa** nebst einem Verzeichnis der Eisenbahnverwaltungen und einer bildlichen Darstellung der anzuwendenden Lademaße. Bearbeitet von Joh. Engst, Eisenbahn-Obersekretär. Ausgabe 1925. Verlag von Adolf Urban, Dresden-A., Wilsdruffer Str. 2 Preis 18 M. Den Eisenbahnverwaltungen wird ein Vorzugspreis eingeräumt.

Die Lademaßkarte enthält sämtliche Eisenbahnen von Paris bis Bukarest einerseits und von Aarhus bis Genua andererseits sowie die von Italien, Schweden, Norwegen und der Balkanhalbinsel, mit Angabe der zwei- und eingleisigen, der Haupt- und Klein-, der voll- und schmalspurigen Bahnen, der Verwaltungen in verschiedenen Farben, der Entfernungen von Knotenpunkt zu Knotenpunkt in Kilometern, der zulässigen Maximallademaße und der Zollabfertigungs- und Übergangsstationen. Die Strecken sind in geraden Linien dargestellt und geben der Karte infolgedessen ein klares, übersichtliches Bild. Die Karte ist bei fast sämtlichen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden und ausländischen Verwaltungen zum Dienstgebrauch eingeführt.

— C. Kersten, **Der Eisenhochbau.** Ein Leitfaden für Schule und Praxis mit 880 Textabbildungen. Dritte, neubearbeitete und stark erweiterte Auflage. Berlin 1924. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geb. 15,60 M.

Dieses Lehrbuch in seiner gegenüber den bisherigen zwei Auflagen stark erweiterten Form mit den vielen deutlichen klaren Abbildungen, in leicht verständlicher Sprache geschrieben umfaßt alle im Eisenhochbau vorkommenden Aufgaben. Der Verfasser hat sein Hauptaugenmerk darauf gerichtet, den Lesern richtig durchgebildete Konstruktionen von Decken, Stützen, Fachwerkwänden, Fenstern, Toren, Treppen, Dächern usw. in allen ihren Einzelheiten zu geben und dabei auch auf die vielfach vorkommenden fehlerhaften Ausführungen hinzuweisen. Berechnungsmethoden sind dagegen nur in geringem, aber völlig ausreichendem Maße aufgenommen worden.

Als durchaus glücklich muß der Gedanke des Verfassers bezeichnet werden, neben der kurzen Beschreibung der Eigenschaften des Eisens gleich im Anfang des Buches einen größeren Raum der Eisenbearbeitung, der Nietung und der Baustellenarbeit zu widmen, da ein Konstrukteur nur dann Tüchtiges leisten kann, wenn er auch dieses Gebiet beherrscht. Dabei ist jedoch die Beschreibung der Rüstungen und sonstigen Hilfskonstruktionen für den eigentlichen Aufbau sehr knapp gehalten. Auch dieses Gebiet muß ein Ingenieur genau kennen.

Immerhin muß dieses Buch zu den besten Lehrwerken des Eisenhochbaus gerechnet werden; dem Ingenieur der Praxis ist es ein guter Ratgeber und ein gutes Nachschlagewerk, besonders auch weil in einer großen Zahl von Fußnoten auf ausführliche Abhandlungen in der Literatur hingewiesen ist.

Kuhnke.

— **Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes.** Herausgegeben vom Generalsekretariat, Rue Georges-Bizet 2, Paris XVIe. Verlag von G. Ficker, Allgemeine und Internationale Buchhandlung, Rue de Savoie 4 u. 6, Paris. In Ausführung des Beschlusses der Generalversammlung des Internationalen Eisenbahnverbandes in ihrer Sitzung vom 1. Oktober 1923 ist die erste Nummer der Zeitschrift im November v. J. erschienen. Das neue Organ wird monatlich erscheinen und in seinem ersten Teile über die Tätigkeit des Verbandes berichten und in seinem zweiten Teile dessen offizielle Urkunden, soweit sie ein besonderes Interesse bieten, vollständig veröffentlichen. In einem dritten Teil sollen Mitteilungen offiziellen Charakters über wichtige Ereignisse bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen gebracht werden. An letzter Stelle wird die Zeitschrift Mitteilungen über aktuelle Fragen veröffentlichen. In der vorliegenden ersten Nummer der Zeitschrift ist eine geschichtliche Darstellung über die Gründung und ein Überblick über die ersten Arbeiten des Internationalen Eisenbahnverbandes bis zur letzten Sitzung seiner Ausschüsse zu Florenz im Mai 1924 gegeben und sind die diesbezüglichen Urkunden veröffentlicht.

Berichtigung.

In der Abhandlung des Staatsministers a. D. Hoff in Nr. [illegible] Seite 1065 ff. 1924: „Jahreswende und Deutsche Reichseisenbahnen" sind leider einige Druckfehler stehen geblieben, die wie folgt zu berichtigen sind:

Auf Seite 1066 erste Spalte, Zeile 2, muß es statt „Eisenbahnverwaltung" heißen „Eisenbahn welt".

Auf Seite 1067, erste Spalte, Absatz 2. Zeile 13, ist das Wort „überhaupt" durch „überhastet" zu ersetzen.

Auf Seite 1069, erste Spalte, Absatz 1, fehlen in Zeile 8 vor dem Worte „Staatsminister" die Worte „vor der Staatsumwälzung".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereinsdrucksachen.

...u dem „Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen und ...hweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen" ... dem „Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale ... Eisenbahngüterwagen" ist je ein I. Nachtrag erschienen und ... unserem Schreiben Nr. V 627 vom 23. Dezember 1924 den ...waltungen übersandt worden.

Eröffnung neuer Stationen.

...eichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 23. Dezember 1924 ist der links der Bahnstrecke Langenlonsheim-Hermeskeil zwischen den Stationen Rascheid und Dhronecken neu errichtete Haltepunkt Geisfeld für den Personenverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 225 vom 19. Dezember 1924 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Erneuerung des Verlagsvertrages für die technische Vereinszeitschrift.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Ueberfuhrgebühren.

Vom 1. März 1925 ab werden die Eisenbahnüberfuhrgebühren in Elbing wie ...t festgesetzt:

Örtliche Gebühren.

1	2	3	4	5
Im Verkehr mit den Stationen	A. Alle Güter (ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art) siehe diese unt. B		B. Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art	
	bis zu 15 t Ladegewicht einschl.	über 15 t Ladegewicht	bis zu 15 t Ladegewicht einschl.	über 15 t Ladegewicht
	Goldpfennig für den Wagen			
...ing (Kbg) A. Bei Gütersendungen im ...neuverkehr der Haffuferkleinbahn, die weder ... der Reichsbahn angekommen sind, noch ...ihr weitergehen werden für die Beförderung ...schen dem Bahnhofe der Reichsbahn und ... Übergabegleisen der Haffuferkleinbahn ...hben:				
...ir Stückgut für 100 kg ...) für alle Güter (ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art, siehe diese auf Seite 33 des Frachtsatzzeigers, Heft C I a) 6 Goldpf. mindestens für jede Frachtbriefsendung . . . . 12 „				
...ir Wagenladungen	117	117	109	109
...ußerdem für den Wagen eine Gebühr in ...öhe der tarifmäßigen Bahnhofgebühr.				
B. Ladestelle Elbing-Roßwiesen. ...f- und Abfertigungsstation: Elbing ...rfuhrgebühr	500	500	475	475
...von erhält die Stadt Elbing 100 Pfennig)				
C. Ladestelle Neustädter Fähre. ...f- und Abfertigungsstation: Elbing ...rfuhrgebühr	500	500	475	475
...von erhält die Stadt Elbing 100 Pfennig)				

Königsberg (Pr), den 20. Dezember 1924. (16)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

...n 23. Dezember 1924 wird der links ...Bahnstrecke Langenlonsheim-Hermes... zwischen den Stationen Rascheid ... Dhronecken neu errichtete Halte...t Geisfeld für den Personenverkehr ...fnet.

...e Entfernungen betragen: Zwischen ...onecken und Geisfeld 1,78 km, zwi...n Geisfeld und Rascheid 1,96 km.

...r Bedienung des neuen Haltepunktes ...n vorläufig alle dem Personenver... dienenden Züge. (13)

...ier, 22. Dezember 1924.

...eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der Haltepunkt Wiesenfeld an der Bahnstrecke von Marburg nach Frankenberg (Eder) ist wieder eröffnet worden.

Cassel, den 22. Dezember 1924. (9)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Der Haltepunkt Herzberg Schloß, dessen Schließung ab 1. Januar 1925 mit Bekanntmachung vom 19. Dezember 1924 in dieser Zeitung veröffentlicht worden ist, bleibt vorläufig weiter bestehen.

Cassel, den 24. Dezember 1924. (11)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden die Stationen Altenvörde, Gevelsberg Haufe, Haspe-Kückelhausen, Vogelsang (Krs. Schwelm) und Wetter (Ruhr) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (23)

Berlin, den 24. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 werden:

a) die besonderen Tarifvorschriften über Frachtberechnung für Bier und andere Getränke in geeichten Gefäßen sowie für leere gebrauchte Fässer gestrichen,

b) die besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif über Wägegeld ergänzt durch Aufnahme einer Bestimmung über Erhebung einer Gebühr in Höhe der Umstellgebühr, wenn die Verwägung von Wagenladungen auf der Bestimmungsstation erst nach der Bereitstellung der Wagen beantragt wird.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Dezember 1924. (22)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

**Güteramt Basel Bf.-Schweiz.
Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz.
Gütertarif Beringen Reichsb. usw.-Schweiz.**

Am 1. Januar 1925 tritt die Neuausgabe obiger Tarife in Kraft. Hierdurch werden die bisherigen Tarife sowie der Anhang zu den Gütertarifen Basel Bad. Bf. und Waldshut usw.-Schweiz samt Nachträgen, und die hierzu ergangenen Tarifverfügungen aufgehoben. (18)

Karlsruhe, den 23. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahndirektion.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1925 ab werden die Entfernungen für die Stationen der Kreis Oldenburger Eisenbahn um je 6 km erhöht. Näheres enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger. Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Reichs-Gesetz-Blatt 1914, S. 455). (21)

Dresden, den 29. Dezember 1924.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-littauisch-lettisch-estischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 wird der zwischen Ostpreußen einerseits und Lettland und Estland andererseits im Durchgang durch Litauen bestehende Gütertarif neu herausgegeben. Der Tarif hat folgende Erweiterungen erfahren:

1. Zulassung von Frankaturen und Nachnahmen,
2. Umsatzverfahren — ohne Umladung — beim Uebergang von der normalen auf die breite Spur und umgekehrt,
3. Zulassung von Begleitern,
4. Verzeichnis derjenigen Güter, deren Beförderung im offenen Wagen zulässig ist u. a.

Der Tarif kann vom 1. Januar 1925 ab durch die Güterabfertigung Eydtkuhnen und Königsberg (Pr.) Ost sowie durch die Auskunftei bei der Reichsbahndirektion Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (19)

Königsberg (Pr.), 23. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Saarbahnen-nordische Länder über die Deutsche Reichsbahn.

Ab 10. Januar 1925 gelten für die Beförderung von Gütern in diesem Verkehr die Bestimmungen des I. Ü. sowie besondere Zusatzbestimmungen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. Dezember 1924. (6)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 29. Dezember 1924 wird der Ausnahmetarif 53 für Fluß- und Schwerspat aufgehoben. (24)

Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 28. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden die Stationen Dürmentingen Sm, B O und Haigerloch B O, Br, O K Zu 38 in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (4)

Hannover, den 22. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden die Tarifentfernungen für bestimmte württ. Nebenbahnstationen um je 5 km gekürzt. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 24. Dezember 1924. (2)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Gütertarif für die Oberschlesische Schmalspurbahn vom 1. November 1924.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab werden die im „Abschnitt C Nebengebührentarif" unter IV b festgesetzten Umladegebühren bei Punkt 1 und 2 um 10 % erhöht. Die Erhöhung ist in einem Berichtigungsblatt enthalten, daß bei der Stationskasse Beuthen O.-S. (Schmalspurbahn) zu haben ist.

Oppeln, im Dezember 1924. (17)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 5. Er enthält außer der Änderung der Bestimmungen mehrerer Stationen noch Aufnahme neuer Stationen sowie Änderung der Entfernung zwischen den Stationen der Mittelbadischen Eisenbahn-A.-G. und den Reichsbahn-Übergangsstationen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Dezember 1924. (10)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4b).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 3 zum Preise von 10 Goldpfennig für ein Stück. Er enthält außer den bereits im Tarifanzeiger veröffentlichten Tarifmaßnahmen Aufnahme einer Bestimmung für Brandenburg Altstadt und Brandenburg Neustadt, sowie Änderung der Bestimmung für Elbing (gültig vom 1. Februar 1925).

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Dezember 1924. (12)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6a.

Die Geltungsdauer des Tarifs wird auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1925, verlängert.

Elberfeld, den 22. Dezember 1924. (8)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Der am 1. Januar 1925 erscheinende und mit Bekanntmachung vom 23. d. M. angekündigte Nachtrag 1 enthält auch Entfernungserhöhungen von 6 km für Stationen der Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, Seite 455). (1)

Frankfurt (M.), den 24. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif).

Ergänzung der Fußanmerkung zum Frachtsatzanzeiger im A. T. 8 betr. die Frachtberechnung für marinierte Seefische auf Entfernungen von 1—150 km.

Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. (20)

Altona, den 24. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 wi[…] der Nachtrag 1 ausgegeben, der Entf[…]nungskürzungen bis zu 5 km auf s[…]licher Seite enthält.

Näheres bei den beteiligten Dien[…]stellen.

Frankfurt (M.), den 22. Dezember 19[…]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion. ([…]

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Einstellung der Güterannahme.

Die Güterannahme für die diesjähri[…] Schiffahrtssaison wird am 27. Dezemb[…] 1924 von und nach allen Stationen ei[…]gestellt.

Rollende Sendungen gelangen noch z[…] Verschiffung, sofern Witterungs- u[…] Wasserstandsverhältnisse nicht die en[…]gültige Einstellung des Verkehrs e[…]zwingen. ([…]

Regensburg, den 23. Dezember 1924.

Čechoslovakischer Donau-Umschlagver[…]kehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes 11 für Kohle.

Mit 20. Dezember 1924 ist ein neu[…] Ausnahmetarif 11 für die Beförderu[…] von Braunkohle usw. von Handlova na[…] Bratislava dunajske nabrezie und No[…] Komarno eingeführt.

Nähere Auskünfte erteilen die Dire[…]tion und die gesellsch. Dienststellen.

Regensburg, 23. Dezember 1924. (1[…]
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen

Čechoslovakischer Donau-Umschlagver[…]kehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtermäßigung für Tabak.

Mit Gültigkeit vom 21. November 19[…] bis auf Widerruf, längstens bis 30. Ju[…] 1925, beträgt der Frachtsatz für Taba[…] roh der Position T—1 des čsl. Eisenbah[…]gütertarifes in Sendungen à 10 000 […] für den Frachtbrief und Waggon v[…] Bratislava dunajske nabrezie nach De[…] dolni nadrazi oder Podmokly CSD od[…] Decin prekladiste oder Loubi prekladi[…] oder Rogbelesy prekladiste . . . 2474 […] Heller für 100 kg.

Nähere Auskünfte erteilen die Dir[…]tion und die gesellsch. Dienststellen. (1[…]

Regensburg, den 24. Dezember 1924
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft.
namens der beteiligten Verwaltunge[…]

5. Lieferfristen.

Mit Wirksamkeit vom 18. Dezem[…] 1924 werden mit Genehmigung der […]gierungskommission des Saargebietes im Güter- und Tierverkehr der Sa[…]bahnen mit den anschließenden Bah[…] und darüber hinaus geltenden Zuschla[…]fristen zu den Lieferfristen um je 20 T[…] erhöht. Die Erhöhungen gelten für […] Dauer der außergewöhnlichen Verke[…]verhältnisse infolge der bevorstehen[…] Aufhebung der zollfreien Einfuhr de[…]scher Güter in das Saargebiet. Die A[…]hebung der Zuschläge wird besonders […] kanntgemacht werden.

Saarbrücken, den 18. Dezember 192[…]
Eisenbahndirektion des Saargebiets

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 2. Berlin, den 8. Januar 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1924[1]).

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff.

(Fortsetzung.)

Österreich.

In Österreich hat sich die durch das Bundesbahngesetz om 19. Juli 1923 verfügte, schon am 1. Oktober 1923 ins Werk esetzte Neuordnung der Eisenbahnverhältnisse nscheinend rasch eingelebt. Mit dem genannten Tage war beanntlich die Führung des Betriebes auf allen Linien der östereichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene oder remde Rechnung betriebenen Eisenbahnen einschließlich der sterreichischen Trajektanstalt und Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und sonstiger Nebenbetriebe auf die nach kaufmännichen Grundsätzen zu führende Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" übergegangen, deren Geschäfte gemäß dem von er Bundesregierung erlassenen „Statut der österreichischen Bundesbahnen" von der neu errichteten Generaldirektion besorgt verden. Mit dem gleichen Tage waren die bisher vom Bundesministerium für Handel und Verkehr mitbesorgten Geschäfte der bersten Betriebsverwaltung der österreichischen Bundesbahnen us dem Aufgabenkreise des Ministeriums ausgeschieden, dem ur mehr die staatshoheitlichen und aufsichtsbehördlichen Angeegenheiten des Verkehrswesens verblieben. Natürlich fielen amit an das Ministerium auch jene Angelegenheiten staatsoheitlicher Natur zurück, die früher von anderen Dienststellen er Bundesbahnverwaltung (Bundesbahndirektionen, Elektriierungsamt) im übertragenen Wirkungskreise besorgt worden varen.

[1]) Auch bei den weiter folgenden Ausführungen des Rückblicks sind freundlichst von verschiedenen Seiten zur Verfügung estellte Angaben mitbenutzt. Der Beitrag über Österreich tammt von Sektionschef Dr. Engelberg-Wien.

Infolge dieser grundstürzenden Änderung der Verhältnisse sah sich die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" vor eine Fülle sehr schwieriger Aufgaben gestellt, deren Lösung ihre volle Kraft in Anspruch nahm. In organisatorischer Beziehung gelang es der Unternehmung, die von der früheren Verwaltung seit Jahren vergeblich angestrebte Zentralisierung des Verkehrseinnahmendienstes, mit der weitgehende Ersparnisse im persönlichen und sachlichen Aufwande verknüpft sind, schon mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1924 durchzuführen. Mit diesem Zeitpunkte wurde der Verkehrseinnahmen-, Verrechnungs-, Abrechnungs-, Saldierungs- und Rückvergütungsdienst der Bundesbahnen in der Generaldirektion zusammengelegt, so daß die bei den Bundesbahndirektionen mit diesen Geschäften befaßten Abteilungen für die Einnahmekontrolle nach Abwicklung der schwebenden Angelegenheiten vollständig aufgelöst werden konnten. Hand in Hand mit dieser organisatorischen Verfügung ging eine bis in die untersten Dienststellen durchgreifende Reform und Vereinfachung des einschlägigen Dienstes, die eine raschere Rückerstattung zuviel gezahlter Frachtbeträge und ebenso eine beschleunigte Mitteilung von Nachzahlungsforderungen an die Verfrachter ermöglicht. Die beteiligten Wirtschaftskreise haben denn auch diese Vorteile des neuen Verfahrens wiederholt voll gewürdigt und anerkannt. Der Verwaltung andererseits erleichtert das neue Verfahren durch den beschleunigten Überblick über Art und Umfang der Verfrachtungen eine richtige Tarifgestaltung.

Ebenfalls mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1924 wurde der Werkstättendienst neu geregelt und der Wirkungskreis der bei der Generaldirektion errichteten Direktion für den Werk-

stättendienst im einzelnen festgelegt. Durch die Neuregelung wurden alle Hauptwerkstätten unmittelbar der Generaldirektion (Werkstättendirektion) unterstellt, während die Nebenwerkstätten sowie die Heizhauswerkstätten den Bundesbahndirektionen (Abteilung für den Zugförderungsdienst) unterstellt blieben. Die von den Bundesbahndirektionen besorgten, den Werkstättendienst betreffenden Geschäfte wurden demnach hinsichtlich der der Generaldirektion unterstellten Werkstätten, soweit sie nicht den Werkstättenleitungen selbst übertragen wurden, von der Generaldirektion übernommen. Die Direktion für den Werkstättendienst besteht aus einer Abteilung für den Werkstättendienst, der alle persönlichen Angelegenheiten der Werkstättenbediensteten, ferner die Angelegenheiten des Werkstättenbetriebes, des Ausbesserungsdienstes sowie alle Baustoff- und Rechnungsangelegenheiten zufallen, und aus zwei Büros, eines für Lokomotiv-, Tender- und Triebwagenbau, ausschließlich elektrische Triebfahrzeuge, das andere für Wagenbau, Schienenmotorfahrzeuge, Schneeräumer und mechanische Anlagen.

Auch die im Statute der Bundesbahnen der Generaldirektion vorbehaltene unmittelbare Besorgung der Dienstgüterbeschaffung, die früher teils der obersten Verwaltungsstelle, teils den Bundesbahndirektionen oblag, mußte neu geordnet werden. Diese Regelung erfolgte ebenfalls mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1924. Hiernach wurde die bei der Generaldirektion errichtete Beschaffungsdirektion in zwei Abteilungen, und zwar

a) für den Ein- und Verkauf von Eisen, Metallen, Fahrbetriebsmitteln und allgemeinen Artikeln,

b) für Brenn-, Schmier-, Beleuchtungs- und Baumaterial,

und ein Büro für die zentrale Evidenz aller Vorräte nach Menge und Geldwert gegliedert. Die den Bundesbahndirektionen untergeordneten Materialmagazine (künftig Materialhauptlager) wurden als ausführende Geschäftsstellen unmittelbar der Generaldirektion unterstellt. Die diese Dienststellen betreffenden sachlichen und Verwaltungsangelegenheiten gingen mit dem 1. Januar 1924 an die Generaldirektion über. Nur die zum bisherigen Wirkungskreise der Bundesbahndirektionen gehörigen persönlichen Angelegenheiten der Bediensteten der Materialmagazine wurden vorläufig den Bundesbahndirektionen zur Besorgung im übertragenen Wirkungskreise belassen.

Alle übrigen Dienststellen, die Lagervorräte der Beschaffungsdirektion halten, bleiben in ihrem bisherigen organisatorischen Verhältnis zu den Bundesbahndirektionen und unterstehen der Beschaffungsdirektion unmittelbar nur hinsichtlich der Mengennachweisung und der rechnungsmäßigen Gebarung mit diesen Lagervorräten. Die Beschaffungsdirektion wickelt also den geschäftlichen Verkehr in diesen Angelegenheiten mit den lagerhaltenden Dienststellen — von ausdrücklichen Ausnahmen abgesehen — ohne Vermittlung der Bundesbahndirektionen ab.

Eine weitere Geschäftszusammenziehung bei der Generaldirektion erfolgte im Steuerdienst, indem alle Angelegenheiten der Erwerbsteuer, der Realsteuern, des Gebührenäquivalents und der auf Grundlage dieser Steuern zur Vorschreibung kommenden selbständigen Abgaben aus dem Wirkungskreise der Bundesbahndirektionen ausgeschieden und von der Generaldirektion zur unmittelbaren Besorgung für den ganzen Bundesbahnbereich übernommen wurden, wofür eine eigene Geschäftsstelle im Rahmen der finanziellen Direktion errichtet wurde. Nur die Berechnung und Abfuhr der Fürsorgeabgabe und der Abzug der Einkommensteuer von den Bezügen der Bediensteten sowie deren Verrechnung mit den Steuerbehörden verblieben im Wirkungskreis der Bundesbahndirektionen und der auszahlenden Außendienststellen. In diesem Belange behielt sich die Generaldirektion nur die Regelung grundsätzlicher Fragen und die fortgesetzte Überwachung der Gebarung vor.

Endlich ergab sich eine sehr wichtige Zentralisierung durch Übertragung der bisher von den Bundesbahndirektionen behandelten Angelegenheiten des Fahrplandienstes an die Generaldirektion, die mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1924 vollzogen wurde.

Alle vorbesprochenen organisatorischen Maßnahmen, insbesondere die Geschäftszentralisierung in Verkehrseinnahmen-, Werkstätten- und Beschaffungsdienste, deren Geschäfte früher nur rücksichtlich der obersten Leitung im Ministerium, im übrigen aber von den Direktionen besorgt worden waren, beeinflußten sehr wesentlich das Arbeitsgebiet der Bundesbahndirektionen und konnten daher nicht ohne Einfluß auf deren innere Gliederung bleiben, da die Verschiebungen in der Zuständigkeit ganze Abteilungen oder einzelne Geschäftsgruppen entweder überhaupt entbehrlich oder doch so geschäftsarm gemacht hatten, daß ihre Zusammenlegung mit sachverwandten Zweigen des ursprünglichen Wirkungskreises der Direktionen in Erwägung gezogen werden mußte. Den geänderten Verhältnissen entsprechend wurde die innere Gliederung der Bundesbahndirektion neu aufgebaut und für sie eine neue Geschäftseinteilung erlassen, die am 1. Juni 1924 in Kraft trat. Diese Geschäftseinteilung sieht als allen Bundesbahndirektionen gemeinsame Geschäftsstellen fünf Abteilungen nebst einem Sekretariat und einem Rechtsbüro mit nachstehendem Geschäftskreis vor:

Sekretariat für Personal-, Wohlfahrts- und Sanitätsangelegenheiten, für außertarifmäßige Fahrbegünstigungen, für Wirtschafts- und Kanzleiangelegenheiten,

Rechtsbüro, dem auch die Durchführung des Dienststrafverfahrens zufällt,

Abteilung I für Bahnerhaltung und Bau,
„ II für Zugförderung,
„ III für den Verkehrsdienst,
„ IV für den kommerziellen Dienst und
„ V für den finanziellen und Rechnungsdienst.

Zur Sicherung einer gleichartigen Dienstführung und einer zweckmäßigen Geschäftseinteilung nach den Hauptarbeitsgebieten sind innerhalb des Sekretariates und der Abteilungen wie bisher bestimmte, in der bezüglichen Dienstanweisung der Generaldirektion angeführte Gruppen (2 bis 6 an der Zahl) gebildet. Die Zahl dieser Gruppen kann bei Direktionen, deren dienstliche Verhältnisse eine einfachere Organisation gestatten, durch Zusammenlegung von Geschäften vermindert werden.

Einzelne sachlich abgeschlossene Geschäfte, die wegen ihrer Eigenart in den Geschäftskreis einer Gruppe nicht einbezogen werden können oder eine von den gewöhnlichen Erfordernissen verschiedene Vorbildung und Fachkenntnis voraussetzen oder wegen der Berührung mit allen Arbeitsgebieten der eigenen Abteilung bzw. mit dem Fachgebiete anderer Abteilungen und wegen der Notwendigkeit eines beschleunigten unmittelbaren Verkehrs mit den sachlich beteiligten Stellen eine Sonderstellung und erhöhte Selbständigkeit des Bearbeiters verlangen, werden außerhalb der Gruppen durch besondere Sachwalter behandelt, deren Zahl und Geschäftskreis in der Dienstanweisung vorgesehen ist. Die Bestellung weiterer Sachwalter ist der Generaldirektion vorbehalten. Geschäfte, die von Sachwaltern besorgt werden, sollen grundsätzlich an Umfang die Leistungsfähigkeit eines Beamten nicht überschreiten. Mehrere Sachwalter für dasselbe Geschäft dürfen nur dann bestellt werden, wenn jeder von ihnen innerhalb verschiedener örtlicher Grenzen ohne gegenseitige Abhängigkeit eine ihn voll beschäftigende Arbeit gleicher Art und gleichen Wertes zu leisten hat.

Außer den genannten Geschäftsstellen bestehen noch als besondere Stellen bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost die Abteilung für die Liquidierung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen und bei den Bundesbahndirektionen Linz und Innsbruck je eine Abteilung für Elektrisierung.

Die Gesamtzahl der Geschäftsgruppen aller Direktionen hat durch diese Neueinteilung eine Verringerung von bisher über 250 auf etwa 140 Gruppen erfahren. Vollständig beseitigt wurde die Einrichtung eigener, ständiger Stellvertreter der Abteilungs-

orstände in gleicher Weise, wie dies bei der Generaldirektion ·hon anläßlich deren Errichtung geschehen war.

Die mit 1. Januar 1924 vollzogene Übernahme des Betriebes er österreichischen Linien der Donau-Save-Adria-Eisenbahn-esellschaft (vormals Südbahngesellschaft) durch die Unternehung österreichischer Bundesbahnen bedingte gleichfalls wichge organisatorische Maßnahmen. Die Strecke Bleiburg-Innichen nd die Lokalbahn Völkermarkt-Kühnsdorf-Eisenkappel (Kärnter Linien) sowie die Strecke Kufstein-Brenner (Tiroler Linie) urden vom Hauptnetz der Südbahn sofort abgetrennt und rstere der Bundesbahndirektion Villach, letztere der Bundesahndirektion Innsbruck zugewiesen. Zur Betriebsführung der Hauptlinie Wien-Spielfeld-Straß samt ihren Nebenlinien und achtbahnen (niederösterreichisch-steirische Linien) wurde zuächst die Betriebsdirektion Wien der ehemaligen Südbahngesellchaft unter der Bezeichnung „Betriebsdirektion Wien der Südahn in Liquidation" bestellt, die vom Tage der Betriebsüberahme ihre Geschäfte mit dem einer Bundesbahndirektion zutehenden Wirkungskreise zu führen hatte. Die betriebsfühende Direktion war angewiesen, die Dienstführung auf den ihr nterstellten Linien bald tunlich nach den für die österreichichen Bundesbahnen geltenden Vorschriften einzurichten und ierbei auf die im Gange befindliche Neuordnung des Dienstes ei den österreichischen Bundesbahnen derart Bedacht zu nehen, daß diese Neuordnung auch auf ihren Linien möglichst leichzeitig durchgeführt werden könne.

Schon mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1924 konnten die für die Eingliederung der ehemaligen Südbahnlinien getroffenen voriufigen organisatorischen Verfügungen einer endgültigen Oranisation Platz machen. Mit Genehmigung der Bundesregieung wurde nämlich mit dem genannten Tage die Betriebsdirekion Wien der Südbahn in Liquidation aufgelassen und das biser von ihr verwaltete Netz mit dem der Bundesbahndirektion Vien-West vereinigt, deren Betriebsnetz einen Monat früher eträchtlich verkleinert worden war, indem die Linie Wien-F.J.B.-Gmünd mit einer Reihe von Seiten- und Abzweiglinien[2]) m Gesamtumfange von rund 640 km aus ihrem Netze ausgeschieen und der Bundesbahndirektion Wien-Nordost unterstellt woren waren. Die neue Direktion erhielt die Bezeichnung Bundesahndirektion Wien-Südwest.

Gleichzeitig wurden die österreichischen Linien der Bundesahnen (Graz Hptbhf.-Mogersdorf Landesgrenze, Aspang-Hartberg, Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg, Bierbaum-Neudau) mit einer Gesamtlänge von 189 km von dem Netze der Bundesbahndirektion Villach abgetrennt und der Direktion Wien-Südwest unterstellt. Mit dem gleichen Zeitpunkte wurden die noch in Wien und Graz bestehenden Betriebsinspektorate der Betriebsdirektion Wien der Südbahn i. L. und die Betriebsleitung der österreichischen Bundesbahnen in Graz aufgelöst. Hingegen wurde in Würdigung des anläßlich der Betriebsübernahme der Südbahn sofort von den wirtschaftlichen Kreisen des Landes Steiermark nachdrücklich geltend gemachten Bedürfnisses mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1924 in Graz eine Geschäftsstelle der Generaldirektion der Bundesbahnen errichtet, die als eine der Generaldirektion unmittelbar unterstehende Außendienststelle organisiert wurde. Der Geschäftsstelle obliegt die Aufgabe, auf Grund von Wünschen und Anregungen, die ihr in kommerzieller Hinsicht von den Bahnbenützern zukommen, bei allen in Steiermark gelegenen ausführenden Dienststellen der Bundesbahnen Erhebungen zu pflegen und gegebenenfalls die ihrer Ansicht nach zweckdienlichen Verfügungen bei den zuständigen Stellen in Antrag zu bringen. Die Geschäftsstelle hat sich über die die Bundesbahnverwaltung berührenden wirtschaftlichen Bedürfnisse der Industrie, des Gewerbes, der Landwirtschaft und des Fremdenverkehrs in Steiermark im laufenden zu halten und zu diesem Zwecke mit den Landesbehörden und den wirtschaftlichen Vereinigungen unmittelbar in Verkehr zu treten. Sie hat auch aus eigenem Antriebe der Förderung des Verkehrs auf den steiermärkischen Bundesbahnlinien dienende Anträge mit Begründung den zuständigen Eisenbahndienststellen vorzulegen. Sie hat ferner in Tarif- und Transportangelegenheiten den Parteien Auskünfte zu erteilen, die auf die Erstellung der Tarife sich erstreckenden Wünsche von Bahnbenützern entgegenzunehmen, durch Erhebungen die Grundlagen für die Beurteilung dieser Wünsche sicherzustellen und ihre Gutachten hierüber an die zuständigen Stellen zu leiten. Die Geschäftsstelle hat weiter kommerzielle Gutachten über Projekte neuer Bahnen in Steiermark zu erstatten und überhaupt alle Wünsche und Beschwerden der Bahnbenützer hinsichtlich der Beförderung von Personen und Sachen entgegenzunehmen und deren Erledigung durch die zuständigen Stellen auf dem kürzesten Wege herbeizuführen. Die Geschäftsstelle hat der Generaldirektion in bestimmten Zeitabständen über ihre Tätigkeit zu berichten.

Die angeführten organisatorischen Maßnahmen von allgemeiner und einschneidender Bedeutung, neben denen verschiedene Einzelverfügungen einhergingen, geben ein deutliches Bild von der umfassenden Tätigkeit der neuen Verwaltung auf diesem Gebiete. Besondere Hervorhebung verdient die rasche und reibungslose Überführung der Südbahn, der letzten großen österreichischen Privatbahn in den Körper der Bundesbahnen — wohl ein Beweis für die Umsicht und Gründlichkeit, mit der an die Vorbereitung und Durchführung dieses bedeutsamen Unternehmens geschritten worden ist.

Hinsichtlich der finanziellen Lage der österreichischen Bundesbahnen ist im abgelaufenen Jahre eine fortschreitende Besserung zu verzeichnen, wiewohl die nachteiligen Wirkungen der allgemeinen Wirtschaftskrise dieses Jahres gerade bei den Bahnen sich besonders fühlbar machen mußten. Diese Besserung prägt sich am deutlichsten in den nachfolgenden Ziffern aus, die wir einer Darlegung des Finanzministers der neugebildeten Regierung aus der jüngsten Zeit entnehmen. Hiernach ergeben sich für die kassenmäßige Inanspruchnahme des Bundes für die Bundesbahnen einschließlich der Investitionen und einschließlich der Südbahn folgende Zahlen:

1923	1630	Milliarden	480	Millionen Kronen
voraussichtlich 1924	1211	„	840	„ „
Voranschlag 1925	965	„	750	„ „

In der Voranschlagssumme für 1925 sind nach den Erläuterungen des Finanzministers die für dieses Jahr zum ersten Male eingestellten, betriebswirtschaftlich nicht schlechtweg als Bundeszuschuß zu betrachtende Vergütungen für die Postbeförderung und für Fahrbegünstigungen der Bundesangestellten bei Dienstreisen als Leistungen des Bundes enthalten, während andererseits die von den Bundesbahnen an den Bund zu leistende Verzinsung von 45 Milliarden für den im Jahre 1924 zur Verfügung gestellten Elektrisierungskredit nicht in Abzug gebracht wurde. In diesem Zusammenhange sei noch bemerkt, daß nach dem Ertragsvoranschlag der Generaldirektion für das Jahr 1925 ein Bundeszuschuß zum Betriebe der Bundesbahnen nicht mehr in Anspruch genommen wird, da für den Reinverlust von 225 Milliarden den Bundesbahnen der Ertrag der auf ihren Linien eingehobenen Eisenbahnverkehrssteuern im veranschlagten gleichhohen Betrage überlassen wird.

Die Übernahme des Betriebes der ehemaligen Südbahn durch die Bundesbahnverwaltung hat die schon früher wiederholt und dringend verlangte Durchrechnung der Tarife zwischen beiden Netzen in den Vordergrund gerückt und die Verwaltung veranlaßt, diese für die wirtschaftlichen Verhältnisse großer Gebiete Österreichs außerordentlich wichtige Frage einer Lösung zuzuführen. Die diesbezüglichen Studien haben den Entschluß der Verwaltung gezeitigt, die Durchrechnung der Personen-, Gepäck- und Gütertarife mit der Südbahn und den bundeseigenen

---

[2]) Es sind dies die Strecken Tulln-St. Pölten, Herzogenburg-Krems, Absdorf-Hippersdorf-Krems, Krems-Grein-Mauthausen, Hadersdorf-Sigmundsherberg, Absdorf-Stockerau, Göpfritz-Raabs, Schwarzenau-Zlabings, Schwarzenau-Zwettel-Martinsberg, n. ö. Waldviertelbahn und Donauuferbahn.

sowie den vom Bunde gepachteten Lokalbahnen mit 1. Januar 1925 in Kraft treten zu lassen und den aus der Durchrechnung sich ergebenden Einnahmenausfall, der auf etwa 100 Milliarden Kronen veranschlagt wird, durch eine Erhöhung der Personentarife zu decken. Diese Erhöhung soll nach Erklärung der Verwaltung gleichzeitig auch der Deckung der Selbstkosten dienen, was nach ihrer Angabe um so notwendiger sei, als die Personentarife dermalen die Friedensparität noch weit unterschreiten und der Anteil des Personenverkehrs an den Gesamtleistungen der Bundesbahnen infolge der Verschlechterung der Konjunktur im Güterverkehr und insbesondere seit der Angliederung der Südbahnlinien stark im Ansteigen begriffen sei. Im übrigen werde die beabsichtigte Erhöhung, die durchschnittlich 30 % betragen soll,[3]) mit tunlichster Schonung der weniger tragfähigen Verkehre vorgenommen werden und auch hinsichtlich der größeren Entfernungen kaum verkehrserschwerend wirken, da die neuen Beförderungspreise noch immer nicht einmal dreiviertel der Friedensparität ausmachen und daher wesentlich niedriger sein werden als in den meisten Auslandsstaaten, vor allem in Deutschland, Italien und in der Schweiz. In dem bisherigen Klassenverhältnis 1 : 2 : 3 sowie in dem System der Schnellzugszuschläge soll eine Änderung nicht eintreten. Die Erhöhung, die den Reisegepäcktarif unverändert beläßt, soll mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1925 vorgenommen werden.

Mit großer Befriedigung begrüßten die beteiligten Kreise das im abgelaufenen Jahr eingeführte vereinfachte Verfahren für die Auflage und Auszahlung von Nachnahmen (in Wirksamkeit getreten am 1. April 1924). Das wesentliche dieses Verfahrens besteht in der ausschließlichen Auszahlung aller Nachnahmen durch die Post oder das Postsparkassenamt, wodurch den Bahnbenützern nicht nur die vielfachen mit der Behebung der Nachnahmen bei den Stationskassen verbundenen Unannehmlichkeiten erspart werden, sondern namentlich auch eine beschleunigte Auszahlung sichergestellt wird. Nur im Güterverkehr mit dem Auslande muß das bisherige Verfahren für die Auflage und Auszahlung von Nachnahmen noch aufrecht bleiben.

Besondere Bedeutung kommt dem am 1. September 1924 in Kraft getretenen neuen Eisenbahngütertarif für den tschechoslowakisch-österreichischen Güterverkehr zu, da dies der erste direkte Tarif ist, der seit dem Umsturze für den Wechselverkehr zwischen Österreich und der Tschechoslowakei eingeführt worden ist. Der neue Tarif gilt für den Verkehr von allen Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach allen Stationen der österreichischen Bundesbahnen[4]). Vielfachen Beschwerden der Bahnbenutzer, daß die in den Lokaltarifen der beteiligten Bahnen verlautbarten Sonderbegünstigungen für einzelne Artikel und Relationen nur teilweise in den Verbandtarif eingearbeitet sind, wodurch seine Anwendung angesichts der Unterbietung durch die Lokaltarife ausgeschlossen werde, dürften die beteiligten Bahnen veranlassen, den berechtigten Wünschen der Parteien durch Ergänzungen des Verbandtarifes zu entsprechen. Auch die Einbeziehung der Verkehrsleitungvorschriften in den Tarif soll in Erwägung stehen, womit gleichfalls einem wiederholt geäußerten Wunsche der Bahnbenutzer Rechnung getragen würde.

Von den sonstigen Maßnahmen auf dem Gebiete des kommerziellen Dienstes ist erwähnenswert die Vereinigung der bisher getrennten Tarif- und Transportkontrolle in der Hand eines Organes, des Transportkontrollors. Die Transportkontrollore werden nach der für sie erlassenen neuen Dienstvorschrift zur ständigen Überwachung des gesamten Abfertigungs- und Beförderungsdienstes sowie zur unausgesetzten Beobachtung der Auswirkung der bestehenden Tarife auf die Entwicklung des Verkehres und der Einnahmen bestellt. Die Aufsichtsbezirke der Transportkontrollore, die zum Stande der Abteilungen für den kommerziellen Dienst der Bundesbahndirektionen gehören, sollen womöglich mit jenem der Verkehrskontrollore übereinstimmen oder, wo es die örtlichen und die dienstlichen Verhältnisse zulassen, zwei Verkehrskontrollbezirke zusammenfassen. Zu ihren besonderen Obliegenheiten gehört es, mit den Bahnbenutzern unmittelbar Fühlung zu suchen, um Klarheit über die Wirkungen der geltenden Tarife und ihrer etwa geplanten Änderungen auf den Verkehr und über ihre Angemessenheit zu gewinnen und alle zur Erzielung von Mehreinnahmen geeigneten Gelegenheiten wahrzunehmen. Die Transportkontrollore sollen mit den Verkehrskontrolloren ihres Bezirkes und mit den vom Verkehrseinnahmendienst der Generaldirektion bestellten Unterweisungsbeamten und Kassenprüfern dauerndes Einvernehmen über fachliche Fragen aus den Grenzgebieten ihrer Tätigkeit und über den Arbeitsplan pflegen. Sie sollen ferner bei ihrer Dienstführung im allgemeinen auf ein verständnisvolles Zusammenwirken zwischen den ausführenden Dienststellen und den Bundesbahndirektionen sowie auf die Herstellung guter Beziehungen der Unternehmung zu den Bahnbenutzern hinwirken.

Im Zusammenhange mit der früher besprochenen Zentralisierung des Verkehrseinnahmendienstes steht auch die Verbesserung des Verrechnungswesens durch Einrichtung einer den modernen kaufmännischen Buchführungs- und Verrechnungsgrundsätzen angepaßten Hauptbuchführung für den ganzen Bereich der Bundesbahnen bei der Generaldirektion. Auch die Kassengebarung wird vereinfacht, wodurch zinsenverlustbringende Bargeldanhäufungen bei den Stationskassen beseitigt und eine verzinsliche Anlage der täglich von den Kassen abgeführten verfügbaren Gelder ermöglicht wird. Infolge der Zusammenfassung des Dienstes in fremden Währungen bei der Hauptkasse der österreichischen Bundesbahnen in Wien konnten ferner die bei den Bundesbahndirektionen bestehenden Direktionskassen im Laufe des Jahres aufgelöst werden.

Sehr wesentliche Fortschritte wurden im abgelaufenen Jahr bei den Elektrisierungsarbeiten der Bundesbahnen erzielt. Nachdem schon im Juni auf der ganzen 107 km langen Salzkammergutlinie von Steinach-Irdning bis Attnang-Puchheim der elektrische Betrieb aufgenommen worden war, konnte seit September der elektrische Betrieb auf der Arlberglinie bis St. Anton erweitert werden. Schließlich gelang es im November auch die Tunnelstrecke St. Anton-Langen selbst dem elektrischen Betriebe freizugeben und dadurch noch vor der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Fortsetzungsstrecke Langen-Bludenz die betriebstechnischen Vorteile der elektrischen Zugförderung im Tunnel zugleich mit der darin liegenden Verbesserung des Reiseverkehrs zu sichern. Die elektrische Ausrüstung des Tunnels während seines starken Zugverkehrs stellte die Konstrukteure, Bauleiter und Arbeiter vor eine große und schwierige Aufgabe, die nach den Erfahrungen des bisherigen Betriebes als einwandfrei gelöst anzusehen ist. Die Elektrisierung der Strecke von Langen über Bludenz nach Buchs und Bregenz soll womöglich bis Ende 1926 beendet sein, da nach den neuesten Mitteilungen die Elektrisierung der Schweizer Bahnstrecke bis zur Grenzstation Buchs bis Ende 1926 oder spätestens Anfang 1927 zu erwarten ist.

Eine weitgehende Ausgestaltung und Verbesserung erfuhr im abgelaufenen Jahre der Fahrplan der Bundesbahnen. Der neue Sommerfahrplan vom 1. Juli 1924 wies eine erhebliche Kürzung der Fahrtdauer namentlich bei den Schnell- und D-Zügen auf. Beispielsweise wurden auf der Strecke Wien-Salzburg die Fahrzeiten einzelner D-Züge gegenüber dem vorjährigen Sommerfahrplan um 35 bis 70 Minuten gekürzt, so daß die Fahrzeiten der Vorkriegszeit nahezu erreicht wurden. Weiter wurde der wahrgenommenen Abwanderung der Reisenden von Personenzügen auf schnellfahrende Züge durch eine Verdichtung

---

[3]) Diese Erhöhung ist am 1. Januar 1925 in Kraft getreten. Die Schriftleitung.

[4]) Außerdem gilt er für den Verkehr von allen Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach allen Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang, der Raab-Ödenburg-Ebenfurther-Eisenbahn, der Neusiedlersee-Lokalbahn und der Wiener Lokalbahnen.

les Schnellzugverkehres Rechnung getragen, so daß z. B. auf ler West- und Südbahnhauptstrecke sowohl hinsichtlich der Zugdichte wie auch der Fahrtdauer der Vorkriegsstand erreicht oder sogar überschritten wurde. Im einzelnen wären hervorzuheben die wesentliche Kürzung der Fahrtdauer bei der Fernverbindung Wien SB.-Meran, bei der Zugverbindung D 405/406 Wien Westb.-Passau-Leipzig-Berlin, die Verlängerung der Schnellzüge D 409/410 Wien Westbahnhof-Würzburg bis Frankfurt (M.), die Beschleunigung des Zuges D 203 Wien-Salzburg-München usw. Im Winterfahrplan 1924/25 wurde die Beschleunigung der D- und Schnellzüge noch weiter gesteigert. Neu geschaffen wurde u. a. eine durchlaufende Schnellzugverbindung Polen-Italien über Wien-Tarvis, die zugleich eine neue Tagesverbindung Wien-Venedig vermittelt. Mit besonderer Genugtuung sei hier die nach langen und mühevollen Verhandlungen zustandegebrachte Beschleunigung der Verbindung Wien-Passau-Berlin begrüßt, die gegenüber dem vorjährigen Winterdienst eine Verringerung der Reisedauer Berlin-Wien um 2 Stunden 10 Minuten und in der Gegenrichtung sogar um 3 Stunden 10 Minuten aufweist.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat als ständige Einrichtung Sprechtage in Fremdenverkehrsangelegenheiten geschaffen, zu denen alle Interessenten des Reise- und Fremdenverkehrs eingeladen werden. Auf diesen Sprechtagen werden nicht nur von der Verwaltung beabsichtigte Fahrplanänderungen, sondern auch sonstige das Eisenbahnwesen unmittelbar berührende Fremdenverkehrsfragen zur Sprache gebracht. Die zahlreiche Beschickung dieser Sprechtage durch alle am Fremdenverkehr beteiligten Behörden und Organisationen beweist, daß diese Einrichtung in der Öffentlichkeit großer Beliebtheit begegnet.

Der Personalabbau bei den Bundesbahnen wurde im abgelaufenen Jahre fortgesetzt und insbesondere bei der am 1. Januar 1924 in Betrieb genommenen Südbahn durchgeführt. Die bis zum 31. Dezember erzielten Ergebnisse sind uns natürlich noch nicht bekannt, doch ist anzunehmen, daß das der Verwaltung gesteckte Ziel erreicht werden konnte. Die Neuordnung des Besoldungswesens ist nach der anläßlich des letzten Ausstandes zwischen Verwaltung und Personal getroffenen Einigung nunmehr wohl in Bälde zu gewärtigen. Verschiedene Einzelmaßnahmen (z. B. die Wirtschaftsprämien) dienten der notwendigen Besserstellung des Personals. Daneben war aber die Verwaltung auch bemüht, eine bessere Ausnützung der achtstündigen Arbeitszeit durch straffe Handhabung der bestehenden Vorschriften und durch geeignete Sonderverfügungen zu erreichen.

Weitgehende Ersparnisse im persönlichen und sachlichen Aufwande wurden durch eine Reihe von Maßnahmen innerhalb der einzelnen Dienstzweige erzielt. Hierher gehören zum Beispiel:

im Bahnerhaltungsdienste: die Reform des Rechnungsdienstes, Herabsetzung der Zahl der Streckenbegehungen, Schrankenauflassungen, Einführung von Nachtdienstsperren, Maßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer des Oberbaues älterer Formen usw.,

im Stationsdienste: die Verlegung des Verkehrs auf die Tagesstunden durch Ausschaltung einzelner Bahnhöfe von der Abfertigung der Früh- und Abendzüge, Trennung des Verkehrs- und kommerziellen Dienstes nur dort, wo der Geschäftsumfang es erfordert, weitgehende Heranziehung der Bahnhofvorstände zu turnusmäßigen Dienstleistungen, Auflassung von Stellvertretern, Umwandlung von Verkehrsbahnhöfen in kommerzielle Bahnhöfe, Sperre des Nordwestbahnhofes in Wien, Entlastung des Nordbahnhofes durch Verlegung von Schnellzügen auf den Ostbahnhof, Entlastung des Westbahnhofes durch Überweisung von Zügen auf den Südbahnhof und Entlastung des letzteren durch den Ostbahnhof (in Vorbereitung) usw.,

im Zugförderungsdienste: Auflassung von Heizhausleitungen und Umwandlung solcher in Nebenstellen, Herabsetzung des Kohlenarbeiterstandes um mehr als 20 %, Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Maschinen durch Ausnutzung neuester technischer Erfindungen und Verbesserungen, Mechanisierung von Drehscheiben, Bekohlungsanlagen usw., Überprüfung der Lokomotivzuteilung bei den einzelnen Dienststellen hinsichtlich der günstigsten Verwendbarkeit der Lokomotiven, Neuerstellung der Lokomotiv- und Mannschaftsturnusse (Durchfahrung langer Strecken ohne Maschinenwechsel), Einführung einer Kohlenersparungsprämie, Einführung genauer Ölverbrauchsausweise usw.,

im Werkstättendienste: Auflassung veralteter Betriebe, Neuregelung der Gedingearbeit (Akkordsystem), wodurch die Akkordarbeit wieder wirtschaftlich und der Arbeiterabbau und die Leistungssteigerung ermöglicht wurde usw.

Die wirtschaftliche Lage der Unternehmung war einer Investitionstätigkeit größeren Umfanges nicht günstig. So mußte sich die Verwaltung darauf beschränken, nur wirklich notwendige und wirtschaftliche Bauarbeiten auszuführen, für die auch die Mittel zu raschester Ausführung vorhanden sind. Rücksichten auf eine ungehinderte Betriebsentwicklung haben allerdings die Unternehmung genötigt, in erheblichem Umfange Wohnhausbauten für das Personal in Angriff zu nehmen, zumal ein großer Teil der Naturalwohnungen von Abgebauten und Pensionierten und auch Angehörigen solcher ehemaliger Bediensteten besetzt ist, und diese Wohnungen zugunsten aktiver Bediensteter infolge des bestehenden Mieterschutzes nicht freigemacht werden können. Auch bei den Fahrbetriebsmitteln hat die Verwaltung nur unvermeidlich notwendige Anschaffungen machen können, die in erster Linie den Ersatz der infolge Aufteilung des Südbahnfahrparkes und des altösterreichischen Fahrparkes abgelieferten Fahrbetriebsmittel bilden.

Seit 1. Juli 1924 hat die Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft ihre Linien, die früher im Betriebe der ehemaligen Südbahn standen und mit der Betriebsübernahme der letzteren durch die Bundesbahnen auch in deren Betrieb übergegangen waren, in Eigenbetrieb genommen. Die Graz-Köflacher Bahn war schon zur Zeit des Betriebes ihrer Strecken durch die Südbahn selbständiges Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, hierin ist natürlich eine Änderung nicht eingetreten.

Im abgelaufenen Jahre haben fast alle Privatbahnen des heutigen Österreich einschließlich mehrerer im Betriebe der österreichischen Bundesbahnen stehenden Lokalbahnen einen neuen „Gegenseitigen Haftpflichtversicherungsverband österr. Privatbahnen“ gebildet. Die Grundlagen dieses Verbandes sind gegenüber dem früheren, Ende 1923 aufgelösten „Haftpflichtversicherungsverband der österr. Eisenbahnen“ insofern etwas geändert, als der neue Verband zwar den Grundsatz der gegenseitigen Haftung und des Umlageverfahrens beibehalten, die Versicherung jedoch auf gewisse Sachschäden ausgedehnt hat. Zur geschäftsführenden Verwaltung des Verbandes wurde von der am 15. Oktober abgehaltenen gründenden Vollversammlung die Eisenbahn Wien-Aspang gewählt.

Der von der Betriebsverwaltung der Bundesbahnen jetzt getrennten staatlichen Hoheitsverwaltung erwachsen aus der grundstürzenden Änderung der Verhältnisse gleichfalls neue Aufgaben, die eine dringende Lösung erheischen. So wurde mit der Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 7. Februar 1924 das im wesentlichen noch auf der Verordnung des Bundesministeriums vom 25. Januar 1879 beruhende Bauverfahren auf den Eisenbahnen einer zeitgemäßen Neuordnung unterzogen, indem unter voller Wahrung der öffentlichen Interessen den österreichischen Bundesbahnen bei ihren Bauführungen jenes Maß von Selbständigkeit und Handlungsfreiheit eingeräumt wurde, dessen sie als kaufmännischer Betrieb bedürfen. Auch das Verfahren der Bundesbehörden in Bausachen der Bundesbahnen wurde wesentlich beschleunigt und verbilligt, namentlich durch Entlastung der Zentralstelle von

reinen Formalakten, durch möglichste Einschränkung von kommissionellen Amtshandlungen und insbesondere durch Ausschluß jeder Doppelarbeit. Dem letzteren Zwecke dient die schon im Bundesbahngesetze vorgesehene Einrichtung der autorisierten technischen Fachorgane der Unternehmung österreichischer Bundesbahnen. Die auf Grund einer Durchführungsverordnung des Ministeriums autorisierten technischen Fachorgane der Unternehmung sind zur Abgabe von Befunden und Gutachten über technische Fragen eines Fachgebietes insbesondere zur Begutachtung von Bauentwürfen mit der Maßgabe ermächtigt, daß diesen Befunden und Gutachten dieselbe Bedeutung zukommt, als ob sie von den technischen Fachorganen des Ministeriums selbst abgegeben worden wären, so daß eine neuerliche Überprüfung durch letztere entfällt.

Mit der am 15. Mai 1924 in Kraft getretenen Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 8. Mai 1924 wurden die Vorschriften über die Veröffentlichung von Eisenbahntarifen, die noch immer auf Verordnungen aus den Jahren 1895 und 1905 beruhten und den vollständig geänderten Verhältnissn nicht mehr entsprachen, zeitgemäß neu geregelt, wobei auch gewisse Unklarheiten und Mängel der früheren Verordnungen beseitigt wurden, die in gleichem Maße die Eisenbahnen wie die Bahnbenutzer berührten. Im allgemeinen sind in der neuen Verordnung die Bestimmungen rein formaler Natur auf das unumgänglich notwendige Maß eingeschränkt, der Dienstgang zwischen Eisenbahn- und Hoheitsverwaltung tunlichst vereinfacht und dieser hinsichtlich der Tarifveröffentlichung nur jenes Ausmaß von Rechten gegenüber den Eisenbahnen vorbehalten, das zur Wahrnehmung der staatlichen Wirtschaftspolitik und zur Handhabung der Staatsaufsicht über die Eisenbahnen unbedingt erforderlich ist. Sehr wesentlich ist die Neuerung, daß zur Veröffentlichung nicht mehr die bloße Anzeige über das Erscheinen neuer Tarife oder Nachträge im Pflichtblatte genügt, sondern die Bereitstellung des Tarifes oder Nachtrages zum Verkaufe notwendig ist.

Durch die Gebühren- und Eisenbahnverkehrssteuernovelle vom 29. Juli 1924 wurden die Eisenbahnverkehrssteuern im allgemeinen auf ein Sechstel ihrer früheren Höhe herabgesetzt und Frachtsteuer, Fahrkartensteuer und Gepäcksteuer mit 5 % des Beförderungspreises für alle Bahnen festgesetzt. In allen Fällen bleiben die bisherigen tarifmäßigen Beträge (Beförderungspreise zuzüglich der Eisenbahnverkehrssteuer im bisherigen Ausmaße) durch die Herabsetzung des Ausmaßes der Verkehrssteuer unberührt und gilt die hierdurch bewirkte Erhöhung der Beförderungspreise, sofern sie einer Genehmigung der Bundesverwaltung unterläge, von Gesetzes wegen als genehmigt. Doch kann der Bundesminister für Handel und Verkehr unter Bedachtnahme auf die finanzielle Lage der Eisenbahnen und auf die in Betracht kommenden wirtschaftlichen Verhältnisse bestimmen, ob und inwieweit mit Rücksicht auf die Herabsetzung des Ausmaßes der Eisenbahnverkehrssteuer die für einzelne Eisenbahnen geltenden Tarife zu erniedrigen sind.

Die unablässig auf eine Belebung des kommerziellen Reise- und Fremdenverkehrs gerichteten Bestrebungen des Bundesministeriums für Handel und Verkehr haben nach langen und schwierigen Verhandlungen mit den beteiligten Stellen einen beachtenswerten Erfolg gezeitigt. Für die Einreise nach Österreich wurde nämlich an Stelle des bisherigen konsularamtlichen Sichtvermerkes die Verwendung von besonderen Sichtvermerksmarken zugelassen, die von den österreichischen Vertretungsbehörden im Auslande oder von den durch sie damit beteilten industriellen, kaufmännischen oder Touristenorganisationen u. dergl. ausgegeben werden. Diese Maßnahme ist als sehr wesentlicher Schritt auf dem Wege zur Wiederherstellung der Freiheit im Reiseverkehr zu begrüßen und berechtigt zu der Hoffnung, daß sie auf die Verhandlungen mit den fremden Staaten wegen Einrichtung gleichartiger Begünstigungen für die Einreise in ihre Gebiete eine günstige Wirkung üben werde.

Eine weitere Förderung der Fremdenverkehrsinteressen bildet die Einsetzung eines Ausschusses, der, vom Minister für Handel und Verkehr berufen, z allen wichtigen Fremdenverkehrsfragen beratend Stellung z nehmen und bei deren Lösung mitzuwirken hat, der weiter zu selbständigen Einbringung von einschlägigen Anträgen und zu Abgabe von Gutachten über von der Regierung in Aussicht ge nommene Verfügungen berechtigt ist.

Schließlich sei noch der Eisenbahnjahrhundertfeier gedacht, die das Bundesministerium für Handel un Verkehr am 7. September anläßlich der hundertsten Wiederkeh des Tages veranstaltete, an dem dem Professor am Wiene Polytechnischen Institut, Ingenieur Franz Josef R. v. Gerstne das kaiserliche Privileg zum Bau einer öffentlichen Eisenbah von Linz nach Budweis, der ersten festländischen Eisenbahn erteilt wurde. Die Feier wurde mit einer Festversammlung i Festsaale der Akademie der Wissenschaften eingeleitet, bei de auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch de Präsidenten der geschäftsführenden Verwaltung und den Gen ralsekretär vertreten war. Nach Begrüßung der Festgäste durc den Bundesminister Dr. Schürff und den Glückwünschen de fremden Vertreter, darunter auch des Vertreters des Verein hielten Eisenbahnminister a. D. Dr. Wittek und Sektionsche a. D. Ing. Enderes die Festreden. Ersterer beleuchtete di wirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedeutung der Eiser bahnen, während Ingenieur Enderes den Bau der österreichische Eisenbahn und seine Wirkungen auf die Entwicklung der öste reichischen Eisenbahntechnik besprach. Im Anschlusse dara wurde das im technischen Museum untergebrachte historisch Museum der österreichischen Eisenbahnen besichtigt, wob Minister Dr. Schürff in besonders ehrenden Worten der Täti keit des Sektionschefs a. D. Dr. Alfred Buschman gedacht dem das Hauptverdienst an dem Entstehen des Eisenbah museums zukommt. Die Feier fand ihren Abschluß mit eine Empfang, den der Minister in den Zeremoniensälen der Hofbur gab. Die Teilnehmer an der Feier erhielten zur Erinnerun eine aus diesem Anlaß vom Bundesministerium für Handel un Verkehr herausgegebene kleine Festschrift, die mit schönen R produktionen alter Bilder und Urkunden ausgestattet, in g drängter Darstellung die Verdienste österreichischer Staat männer und Ingenieure um das Eisenbahnwesen Österreic würdigt und die umwälzenden Wirkungen des neuen Verkehr mittels auf das Wirtschafts- und Kulturleben darlegt. Mit de Schlußworten der Festschrift sei dieser Rückblick beende „Mitten im Aufschwunge des Eisenbahnwesens wollen wir de in dankbarem Gedenken der Männer, die sich um Österreic Bahnen bleibende Verdienste erworben haben, die hundertjähri Wiederkehr des Geburtstages des österreichischen und zuglei auch des festländischen Eisenbahnwesens feiern und, stolz a Österreichs bedeutenden Anteil an der Entwicklung des Eise bahnwesens, einem neuen Jahrhundert der Eisenbahngeschich entgegensehen, das unserem Vaterlande Heil und Segen bring möge!“

Ungarn.

Die im Jahre 1923 schon fast unerträglich schwere wirtscha liche Lage hatte sich im ersten Halbjahr des Jahres 1924 no verschlechtert. Die Lebensmittel- und Materialpreise stieg wöchentlich und es drohte die Gefahr eines wirtschaftlichen Z sammenbruches. In recht kritischer Lage ist es der Regieru gelungen, die Völkerbundanleihe zu sichern und hierdurch Notenpresse stillzulegen. Hierdurch trat eine allgemeine, we auch sehr bescheidene Verbesserung ein. Die allgemeine La ergibt sich am besten aus der Änderung der Teuerungszahl Die durchschnittliche Hauptzahl der Teueru war am Jahresende, 31. Dezember 1923: 6813,82, sie stieg 31. Januar 1924 auf 8167,66, und von hier an außerordentl rasch bis Juli auf den Höchstpunkt von 22 018,38. Von d Zeitpunkte folgte aus oben erwähnten Gründen, wenn auch la

am, aber ständig die Verbesserung, was die folgenden Zahlen eweisen: 30. August 21 442,68, 30. September 21 299,12, 31. Okober 21 222,12 und 29. November 21 097,68.

Die natürlichen Folgen dieser Wendung machten sich im Verleich mit den Vorjahren auch im Verkehrswesen geltend; die Jnternehmungen konnten mit mehr Wahrscheinlichkeit rechnen ind sich dem Budget anpassen.

1. Finanzlage. a) Das mit 30. Juni endende Budgetjahr 923/1924 brachte folgende Ergebnisse:

Ausgaben . . .	1 402 067 462 387,72	Papierkronen
Einnahmen . .	878 695 912 525,35	Papierkronen

Das vorige Budgetjahr endete also mit einem Fehlbetrag on 523 371 549 866,37 Papierkronen. Die Investitionen wurden on einer von der Geldinstitutszentrale für 30 Jahre aufgeommenen Anleihe gedeckt.

b) Das Staatsbahn-Budget für das mit dem 1. Juli beginnende Budgetjahr 1924/25 wurde auf Goldkronenbasis aufgetellt und weist folgende Gestaltung auf:

Einnahmevoranschlag . .	182 123 900	Goldkronen
Ausgabevoranschlag . . .	179 629 400	Goldkronen
Überschuß	2 494 500	Goldkronen

Dieses Budget trifft für die Deckung von Investitionen eine Vorsorge; werden solche vorgenommen, so bringt der Staat ie Mittel zu Lasten seines Budgets auf. Für den Investitionsedarf wurden 17 bis 18 Millionen Goldkronen veranschlagt.

Das erste Viertel des Budgetjahres 1924 gab folgendes Bild:

	Juli	August	September
ruttoeinnahmen	14 990 250	16 797 184	16 964 000
ruttoausgaben	13 331 706	15 532 088	14 513 965
Überschuß	1 658 544	1 265 096	2 450 035

Das Ergebnis dieser drei Monate zeigt also einen Überchuß von 5 363 675 Goldkronen. Wenn auch aus diesem Erebnis keine Schlüsse für die Zukunft gezogen werden können, o ist diese Periode seit dem Zusammenbruch doch die erste auf em Wege zu einer besseren Zukunft. Daß diese Bilanz von en Investitionen frei ist, ändert die Beurteilung im Vergleich iit den Vorjahren nicht, denn diese wurden — wie erwähnt — uch im vorigen Budgetjahr nicht von den Betriebsausgaben, ondern durch eine Anleihe gedeckt.

2. Verkehr. Gegenüber dem Vorjahr hat sich auch die Verehrslage verbessert. Es gelang den Verwaltungen, den erkehr mit dem Auslande weiter aufzunehmen und sich auch n solchen Verkehren zu beteiligen, in denen die ungarischen isenbahnen als Durchgangsbahnen in Frage kommen. Der Verehr ist zwar im allgemeinen noch immer aus politischen Grünen beschränkt, die Zollmaßnahmen von den Friedensverträgen eeinflußt, doch verbreitet sich allmählich die Überzeugung, daß er Wiederaufbau Europas Handelsverträge fordert, die das egenseitige Wirtschaftsinteresse fördern.

Die nachstehenden Angaben über das erste Viertel (1. Juli—). September) des Budgetjahres zeigen, daß der Verkehr im ergleich mit den gleichen Monaten 1923 trotz der Tariferhöhung om 1. Juli 1924 zugenommen hat:

	Juli	August	September
ütertransporte in Tonnen			
ohne d. direkte Durchfuhr	1 822 730	1 836 806	1 961 392
gen 1923	1 709 752	1 769 395	1 935 930
nnenkilometer	305 128 000	307 216 000	287 578 000
gen 1923	306 239 842	287 365 737	275 565 731
eförderte Personen . . .	7 333 200	7 566 500	8 298 400
gen 1923	7 314 595	7 697 062	7 394 287
rsonenkilometer . . .	186 742 000	184 940 000	203 255 000
gen 1923	190 977 112	191 799 281	207 121 448

Die beförderte Menge beträgt im Jahre 1924 vom 1. Januar bis . Oktober 18 907 356 t.

Die Züge verkehrten im allgemeinen regelmäßig; es sind keine bedeutenden Stockungen vorgekommen, und es gelang auch, den Wagenbedarf wenigstens für verderbliche Güter und Kohlensendungen soweit zu decken, daß im großen ganzen das Wirtschaftsleben nicht zu leiden hatte. Mit dem Wagenpark — auch in Personenwagen — steht es noch immer sehr knapp. Die Vermehrung durch Neuanschaffung war aus finanziellen Gründen nur in sehr bescheidenem Rahmen möglich, man mußte daher die Reparaturarbeiten beschleunigen. Selbst der sehr bescheidene Wagenpark war nicht bis auf das äußerste auszunutzen, denn es sind noch immer mehr als 700 Güterwagen von Flüchtlingen bewohnt, die von den verlorenen Landesteilen ausgewiesen wurden, und mangels einer Wohnung den Wagen nicht missen können. Zu einem entsprechenden Wohnungsbau fehlt noch immer das Kapital.

Zur Verkehrsverbesserung trugen drei neue Eisenbahnbrücken bei. Die zwischen den Stationen Kisköre-Pusztataskony-Abádszalók gelegene Theißbrücke der Vereinigten Lokalbahnen Mátra-Körösvidék, die im Jahre 1919 von der rumänischen Armee in die Luft gesprengt wurde, ist mit einer auf Betonpfeilern ruhenden Eisenkonstruktion völlig neu aufgebaut. Die Brücke hat eine Öffnung von 732 m und verbindet zwei wichtige Landesteile. Die andere neu hergestellte Brücke führt ebenfalls über die Theiß (Tisza) und hat für den Durchgangsverkehr hohe Bedeutung, denn durch ihre Eröffnung kann die Hauptlinie Debreczen-Csap-Sianki (nach Polen) ihrer wichtigen Bestimmung aufs neue entsprechen. Die dritte neue moderne Eisenbahnbrücke, die seinerzeit durch Eisgang zerstört wurde, und auf der Verbindungslinie Kunszentmárton-Szolnok die Körös überspannt, wurde am 3. Dezember dem Verkehr übergeben. Auch die Arad-Csanáder vereinigte Bahnen A.-G. begann den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke über die Maros bei Makó, die dem Verkehr im Frühjahr 1925 übergeben werden wird.

Im Gegensatz zu den großzügigen Elektrisierungsarbeiten, welche im Auslande in den letzten Jahren in Angriff genommen wurden, mußten die Staatsbahnen mangels eines entsprechenden, für die Einführung des elektrischen Betriebes nötigen großen Kapitals, mit einem bescheidenen Probebetrieb beginnen. Die für den elektrischen Probebetrieb umgewandelte Strecke Budapest-Westbahnhof-Dunakeszi-Alag ist 15,2 km lang. Die Vorarbeiten sind beendet und die Eröffnung ist in der nächsten Zukunft zu erwarten. Von den Ergebnissen des Probebetriebs und von der Kapitalsfrage hängt die weitere Elektrisierung ab.

Die unbedingt notwendigen Bau- und Bahnerhaltungsarbeiten mußten auf das vom Gesichtspunkte der Betriebssicherheit zulässige Mindestmaß eingeschränkt werden; die finanzielle Lage gestattete keine wesentlichen Neubauten und Einrichtungen.

3. Tarifwesen. Die kritischen wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse der verflossenen Jahre haben die Eisenbahnverwaltungen gezwungen, ihre Einnahmepolitik diesen anzupassen. Im Jahre 1920 wurde eine 300prozentige Tariferhöhung eingeführt, die bis zum 20. März 1922 unverändert blieb. Im Jahre 1922 wurden die Tarife viermal, im Jahre 1923 siebenmal erhöht. Auch das Jahr 1924 brachte die Notwendigkeit, in dieser Richtung weiterzugehen. Infolge der im ersten Halbjahr fortdauernden schnellen Abwärtsbewegung des ungarischen Kronenwertes und der als Folgeerscheinung eingetretenen sprunghaften Erhöhung aller Personalkosten und Materialpreise wurden die Tarife am 25. Februar, 20. März und 1. Juni weiter erhöht. Diese Tariferhöhung war die letzte in der Reihe jener, die noch auf Grund der aus der wirtschaftlichen Gemeinschaft des gewesenen Österreichs und Ungarns stammenden Tarife durchgeführt wurden. Die ungarischen Staatsbahnen haben schon seit längerer Zeit eine großzügige Reform ihrer Tarife in Arbeit genommen und unter Zuziehung der verschiedentlichen wirtschaftlichen Interessenvertretungen die Entwürfe der Reformtarife fertiggestellt. Die bisherigen papierkronenwertigen Tarife waren schon

den veränderten wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen nicht entsprechend. Die sichere Entwicklung des ungarischen Wirtschaftslebens und die Konsolidation des vom 1. Juli vom Staatsbudget gesonderten Staatsbahnbetriebes verlangten gegen die Wirkungen der schwankenden Wirtschaftsverhältnisse Tarife, die möglichst auf fester Grundlage stehen. Der neue goldparitätische Tarif, der am 1. Juli ins Leben trat, entspricht diesen Forderungen. Die neuen Frachtsätze erheben sich durchschnittlich um 12 % gegenüber den Friedenstarifen; sie sind also im Vergleich mit dem Auslande noch immer mäßig. Der neue Personentarif ist eigentlich kein Reformtarif; er ist auch auf Goldkronenwert gestellt und erreicht nicht die Friedensparität. Die Reformtarife haben sich bewährt, und die oben bezeichneten Angaben über das erste Viertel des Budgetjahres beweisen, daß sie den Verkehr nicht ungünstig beeinflußt haben.

Mit Gültigkeit vom 1. September ist ein besonderer Tarif — der Ausfuhrtarif — ins Leben getreten, der für verschiedene Erzeugnisse der einheimischen Land- und Forstwirtschaft sowie der Industrie, die in ungarischen Stationen mit der Bestimmung nach dem Zollauslande zur Auflieferung gelangen, ermäßigte Frachtsätze enthält. Diese Begünstigungen bedeuten je nach den verschiedenen Artikeln einen 20—45prozentigen Nachlaß von den tarifmäßigen Frachtgebühren.

4. Verwaltung. Die Tatsache, daß der Etat der Staatsbahnen infolge des Sanierungsgesetzes mit dem 1. Juli von dem staatlichen Budget gesondert aufgestellt wurde, und daß die Staatsbahnen als selbständige kommerzielle Unternehmung sich selbst zu erhalten haben, machte eine Neuorganisation der Verwaltung notwendig, die am 1. Januar d. J. ins Leben tritt. Die Neuregelung wurde auf Grund einer Regierungsverordnung durchgeführt. Die Staatsbahnen wurden als ein selbständiges kaufmännisches Unternehmen umgestaltet, welches mit einer recht ausgiebigen Selbständigkeit von der Direktion geleitet wird. In der Durchgangszeit wird das Unternehmen vom Staate für Investitionen und als Betriebskapital mit einem entsprechenden Betrag als Anleihe unterstützt. In allen Dienststellen wurde die persönliche Verantwortung eingeführt und die Geschäftsführung den kommerziellen Erfordernissen angepaßt. Zahlreiche Ämter des äußeren Dienstes wurden schon während der Vorarbeiten eingezogen, zusammengelegt, mehrere Stationen deklassifiziert und die Abteilungen der Direktion von 76 stufenweise auf 40 und vom 1. Januar auf 23 vermindert, die Geschäftsführung vereinfacht und beschleunigt, die Wirkungsweise dezentralisiert usw. Alle diese Verfügungen bedeuten eine ansehnliche Ersparnis.

In entsprechendem Maße wurde auch der Abbau des Personals durchgeführt. Im letzten Friedensjahre (1913) betrug in Groß-Ungarn auf den durch die Staatsbahnen verwalteten Linien (rund 18 732 km) der Personalstand 67 346 Personen, zurzeit beträgt er bei einer Linienlänge von 7306 km 31 484 Personen. Die Länge der Linien hat daher um 60,9 %, der Personalstand aber um 53,2 % abgenommen. Bis die Verhältnisse sich nicht endgültig umgestaltet haben, kann der Abbau wesentlich nicht weitergeführt werden. Die Dichtigkeit des Personals, auf das Betriebskilometer bezogen, gestaltet sich folgendermaßen:

	1913 (Groß-Ungarn)	1920	1924
bei der Direktion	0,130	0,358	0,195
bei den Betriebsleitungen .	0,149	0,255	0,242
im Außendienste	3,38	4,81	3,92
Gesamtpersonal	3,66	5,42	4.35

Eine der schwierigsten Fragen ist die der Pensionisten. Die Ruhegehälter erforderten 16,7 % der gesamten Betriebsausgaben. Der Vergleich mit den Ausgaben der Vorkriegszeit zeigt, daß der Bedarf für Pensionen im Jahre 1913 3 bis 4 % der Betriebsausgaben ausgemacht hat, während er im ersten Viertel des Budgetjahres 16,7 % erreichte. Vor dem Kriege erreichte di[e] Zahl der Pensionisten 16 % der aktiven Angestellten (ohne Ein[]rechnung der ständigen Arbeiter), im 2. Vierteljahr 1924 (1. Ok[]tober bis 31. Dezember) betrug die Verhältniszahl 90 % und a[m] 1. Januar, zu welchem Zeitpunkt die Kündigungen als Folge de[s] Abbaues vom 30. Juni in Kraft treten, 100 %. Diese Steigerun[g] ist hauptsächlich den Folgen des Krieges zuzuschreiben. Infolg[e] des Friedensvertrages von Trianon hat Ungarn zwei Drittel de[s] Landes verloren und mehr als 15 000 aktive Eisenbahner, di[e] auf diesen Linien im Dienste standen, und mit ihnen Tausend[e] von Pensionisten und Witwen mußten nach Rumpfungarn zurück[]kehren. Diese Pensionslast ist eine der größten Ursachen jene[r] Schwierigkeiten, mit denen die Staatsbahnen zu kämpfen habe[n.] Wäre das Verhältnis der Pensionen nicht höher als vor de[m] Kriege, so würden die Betriebsausgaben — wie es Generalkom[]missär Smith betont — im ersten Viertel des Budgetjahres au[f] 84 % der Roheinnahmen herabgedrückt, und damit käme man de[m] 80prozentigen Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Rohein[]nahmen, die bei vielen europäischen Eisenbahnen mit entspre[]chender Geschäftsführung auch tatsächlich erreicht wird, nähe[r.] Als Schlußergebnis kann festgestellt werden, daß die ungarische[n] Eisenbahnen noch immer mit beträchtlichen Schwierigkeiten z[u] kämpfen haben, daß sie aber doch erfreulicherweise beginnen[,] sich aus den Trümmern des Zusammenbruches herauszuarbeiten[.]

Niederlande.

In den Niederlanden hat der Druck, der seit langem auf de[m] Wirtschaftsleben liegt, auch im Jahre 1923 noch nicht nachge[]lassen, und wenn es den niederländischen Eisenbahnen gleich[]wohl gelungen ist, den Verlust für das Jahr 1923 nich[t] unwesentlich geringer zu gestalten als er 1922 war und al[s] zunächst befürchtet werden mußte, so war dies nur dadurc[h] möglich, daß auch weiterhin bei den Betriebsausgaben groß[e] Ersparnisse gemacht wurden. Immerhin war auch der Ein[]nahmerückgang etwas geringer, er betrug nämlich nu[r] 7,54 % gegen 9,71 % im Jahre 1922, und zwar nahmen die Ein[]nahmen aus dem Güterverkehr, die 1922 noch um 16,37 % zurück[]gegangen waren, nur noch um 7,83 % ab, während im Personen[]verkehr der Rückgang auch 1923 mit 5,69 % noch größer wa[r] als 1922, wo er nur 3,62 % betragen hatte. Insgesamt betruge[n] die Einnahmen 162 Mill. Gulden gegen 175 Mill. im Jahr[e] 1922. Wesentlich stärker aber gingen die Betriebsaus[]gaben zurück, sie sanken von 172 Mill. Gulden auf 150 Mill[.,] d. h. um 12,66 %, während der Rückgang 1922 nur 11,06 % be[]tragen hatte. Hier war von besonderer Bedeutung, daß di[e] Zahl des Personals weiter herabgesetzt werden konnt[e,] nämlich von 47 567 auf 44 549, und daß weitere Fortschritte be[i] der Aufhebung der Bewachung von Überwegen gemacht wurde[n.] Der Gesamtverlust der Bahnen betrug daher nich[t] ganz 21 Mill. Gulden gegen fast 28½ Mill. Gulden im Jahre 192[2,] immerhin also ein besseres, aber doch noch recht unerfreuliche[s] Ergebnis, wenn man bedenkt, daß die eigentlichen Aktienkap[i]talien der beiden Gesellschaften nur 40½ Mill. Gulden betrage[n.]

Im Jahre 1924 ist die rückläufige Bewegung zum Stillsta[nd] gekommen und die Einnahmen haben endlich wieder zugeno[m]men; sie betrugen in den ersten sieben Monaten über 96 Mi[ll.] Gulden gegen 91,8 Mill. im Jahre 1923, und wenn auch endgülti[ge] Zahlen noch nicht vorliegen, so wird man doch mit einem ga[nz] wesentlichen Rückgang des Verlustes rechnen dürfen, ja es e[r]scheint sogar nicht ausgeschlossen, daß der Fehlbetra[g] ganz verschwinden könnte; der Staatshaushalt 1925 sie[ht] jedoch zunächst noch einen Zuschuß von 8 Mill. Gulden für d[ie] Gesellschaften vor. Die am 1. Januar 1924 eingeführte 10pr[o]zentige Herabsetzung der Löhne und die weitere strenge Durc[h]führung der Sparmaßnahmen werden auch die Ausgabensei[te] wesentlich beeinflußt haben, und man wird sagen müssen, da[ß] äußerste Sparsamkeit in allen Angelegenheiten weiterhin no[ch] für lange Zeit trotz Zunahme der Einnahmen der Leitstern au[ch] für die niederländischen Eisenbahnen sein muß.

An neuen Linien wurden im Jahre 1924 lediglich die Strecke Stadskanaal-ter Apel-Deutsche Grenze der Groningsch-Drentschen Eisenbahngesellschaft am 2. Mai durch die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft in Betrieb genommen, während die Strecke Boxtel-Goch der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft, die früher jahrelang dem Vlissinger, jetzt über Tilburg-Arnheim-Bentheim gehenden Schnellzugsverkehr diente, am 1. August in eine Nebenbahn umgewandelt wurde. Die von der Holländischen Eisenbahngesellschaft wegen der für sie ungünstigen Betriebsverträge seit langem erstrebte Verstaatlichung der Almelo-Salzbergener und der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn (Winterswyk-Grenze bei Bocholt und Borken) scheint nunmehr zum 1. Januar 1926 zustandezukommen; der Betrieb der deutschen Teilstrecke der Almelo-Salzbergener Bahn ging übrigens im Laufe des Sommers auf die Deutsche Reichsbahn über.

Die Einführung des elektrischen Betriebes begann im Laufe des Jahres damit, daß auf der Strecke Leiden-den Haag die elektrischen Einrichtungen hergestellt wurden; Anfang Oktober wurden auf dieser Strecke einige Triebwagenzüge mit gutem Erfolg versuchsweise in Dienst gestellt. Die elektrische Bahn Rotterdam-den Haag-Scheveningen, die bislang mit 10 000 Volt Wechselstrom betrieben wurde, wird von den Siemens-Schuckert-Werken auf 15 000 Volt Gleichstrom, die Stromart, mit der auch die anderen Bahnen ausgerüstet werden sollen, umgebaut; im übrigen wird man voraussichtlich den elektrischen Betrieb Amsterdam-Leiden-den Haag-Delft-Rotterdam wohl erst aufnehmen, wenn die ganze Strecke elektrisch betrieben werden kann, was frühestens 1926 der Fall sein wird.

Der Verkehr wurde dadurch wesentlich erleichtert, daß im März ein Abkommen über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung im Schnellzugsverkehr in der Richtung von Deutschland nach den Niederlanden getroffen wurde. Der Fahrplan wurde weiter ausgestaltet, auch der Mitropa-Luxuszug „Berlin-London-Expreß“ zwischen Berlin und Hoek van Holland wieder eingelegt. Es sei hier noch erwähnt, daß im Jahre 1923 befördert wurden über Vlissingen 38 764 Reisende gegen 29 795 im Jahre 1922 und über Hoek van Holland 126 247 gegen 109 364 Reisende 1922; während die Hoeker Linie damit ihren höchsten Friedensstand (1923: 121 166 Personen) zum ersten Male wieder überschritten hat, liegt der Vlissinger Verkehr (1914: 200 650 und 1913: 169 334 Reisende) noch arg darnieder. Der weitere Ausbau des Vlissinger Hafens ist trotz des eifrigen Bemühens der Gemeinde Vlissingen ins Stocken geraten, da der Staat die bereits bewilligten Mittel nicht zur Verfügung stellen wollte. Das Verhältnis der Eisenbahnen zur Post soll vom 1. Januar 1925 an auf eine neue Grundlage gestellt und die Gesellschaften für die Leistungen, die sie für die Post jetzt unentgeltlich machen, nunmehr schadlos gehalten werden.

Der Schiffsverkehr im Rotterdamer Hafen, der im Jahre 1923 infolge der Ruhrbesetzung einen kleinen Rückgang erlitten hatte, nahm im Jahre 1924 wieder zu, und zwar betrug der Eingang an Seeschiffen in den ersten 10 Monaten des Jahres 8323 Schiffe mit 12 319 474 t gegen 6623 Schiffe mit 9 325 238 t in der gleichen Zeit des Jahres 1923; damit ist der Hamburger Verkehr, der 1924 einen kleinen Rückgang erfahren hat, fast erreicht (10 311 Schiffe mit 12 782 116 t bis Ende Oktober 1924). Der Ausbau des Rotterdamer Hafens schritt langsam fort, die Pläne für den Umbau der Eisenbahnanlagen in und um Rotterdam wurden jedoch anscheinend nicht wesentlich weiter gefördert. In Amsterdam wurde am 15. September der neue Coen-Hafen im Westen der Stadt am Nordseekanal feierlich durch die Königin eröffnet.

Ferner sei noch erwähnt, daß die Frage der Anlegung eines Netzes von Untergrundbahnen in der Hauptstadt der Niederlande durch die Aufstellung eingehender Pläne weiter betrieben wurde.

Der Abschluß des Zuidersees, der für die Eisenbahnen insofern von großer Bedeutung ist, weil der Abschlußdeich eine zweigleisige Bahn aufnehmen soll, kam dadurch ein großes Stück weiter, als der Verbindungsdeich zwischen dem Festlande und der Insel Wieringen im Laufe des Jahres 1924 fertiggestellt werden konnte. Der Bau des großen Dammes verzögert sich dagegen.

(Schluß folgt.)

Allgemeines.

— Der stille Lärm in der Luft. Die drahtlose Telegraphie, die wir doch erst seit etwa Beginn dieses Jahrhunderts kennen und welcher namentlich die Bedürfnisse des Krieges weitere Fortschritte gebracht haben, hat sich in diesem kurzen Vierteljahrhundert in ungeahnter Weise entwickelt und beherrscht heute den ganzen Erdball. Die erste große Station im internationalen Verkehr war der Eifelturm in Paris, der sich mit seinem 300 m hohen eisernen Gitterzeug sehr gut als natürliche Antenne eignete. Von ihm aus wurde alltäglich die mitteleuropäische Zeit nach allen Gegenden verkündet, und außerdem diente er zur Abgabe von Mitteilungen nach den verschiedenen Hauptstädten Europas und nach dem nordafrikanischen Kolonialreich. Zur gleichen Zeit hatte Deutschland seine große Station bei Nauen erstellt, deren Reichweite bis nach Südafrika ging und dem Reiche den Verkehr mit seinen Kolonien erleichterte. Noch vor dem Kriege hatte das französische Marineministerium eine Station bei Basses-Landes erstellt, um die Verbindungen mit den Kriegsschiffen auf hoher See aufrechtzuerhalten. Als der Krieg ausbrach, baute Frankreich die große Station La Doua bei Lyon, die zum Verkehr mit Amerika diente, und als die Amerikaner sich am Kriege beteiligten, erstellten sie bei der Croix d'Hins in der Nähe von Bordeaux die mächtige Station La Fayette, die zeitweise die mächtigste drahtlose Station der Welt war und die heute als Kopfstation für das französische Kolonialnetz arbeitet. Unterdessen hielten aber die anderen Mächte Schritt im gleichen Sinne. Die Vereinigten Staaten eröffneten große Stationen am Atlantischen und am Stillen Ozean, namentlich auf Long-Island bei Newyork und bei San Franzisco. Auch Hawai, Alaska und Panama wurden mit solchen ausgestattet und gegenwärtig arbeitet man an einer gewaltigen Station für den Verkehr von Newyork nach Buenos Aires. England hatte sich schon vor dem Kriege drahtlos mit seinen Kolonien verbunden, aber ein großzügiger Plan für ein drahtloses Netz über die ganze Welt wurde erst der Reichskonferenz 1920 vorgelegt. Nach diesem Plane sollen Stationen von 2000 zu 2000 Meilen erstellt werden. Die drahtlose Mutterstation des Reiches liegt in Leafield bei Oxford. Ägypten dient als Zwischenstation für den Verkehr mit Indien und Südafrika und mit der australischen Station in Sidney. Ebenso ist Canada mit dem Mutterlande verbunden. Italien hat seine Verbindungen in San Paolo bei Rom vereinigt und Norwegen in Stavanger. Rußland besitzt eine große drahtlose Station in Moskau, China eine solche in Shanghai und Japan verfügt über ein sehr leistungsfähiges Netz. Holland ist daran, gute Verbindungen mit Java und Niederländisch Indien herzustellen. Frankreich ist gegenwärtig daran, sehr leistungsfähige Stationen zum Verkehr mit den Kolonien zu bauen. Eine solche ist in Tananarivo auf Madagaskar im Bau; seit Beginn dieses Jahres ist eine solche in Saigon bereits im Betrieb und verbindet Frankreich mit Indochina und dem äußersten Osten. In Westafrika sind Stationen im Bau oder bereits im Betrieb in Bamako, in Dakar und in Brazzaville, letztere für den Verkehr mit Aequatorialafrika. Weitere sind im Bau auf den Antillen, im Somaliland, in Numea und Tahiti. Bloße Empfangsstationen sind in Port-de-France und in Dschibuti. Bedenkt man, daß neben diesen großen Stationen für den Dienst auf weite Strecken Hunderte von kleinen Posten bestehen, daß fast auf allen Seeschiffen heute drahtlose Stationen aufgebaut sind, daß Tausende von Gesellschaften und Privaten Radiostationen besitzen, so kann man sich ungefähr vorstellen, wie lebhaft und kunderbunt der Redelärm über unseren Häuptern in der Luft zittert, ohne daß wir davon mit unseren fünf Sinnen ohne Apparate etwas vernehmen.

Über die Frage der Abschreibung bei der Deutschen Reichsbahn.

Von F. Besser in Berlin-Zehlendorf.

Die früheren deutschen Staatsbahnen haben bekanntlich in ihren Rechnungsunterlagen keine buchmäßige Abschreibungen für die mit der Zeit eintretende Entwertung der vorhandenen Anlagen vorgesehen. Diesem Verfahren hatte sich bisher die Deutsche Reichsbahn angeschlossen. In der „Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" (Reichsstatistik) ist nur das Anlagekapital, aber nicht der Zeitwert der Bahnen nachgewiesen. Ersteres ist durch Zusammenzählen der Beträge entstanden, die für Neuanlagen und für Vermehrungen aufgewendet und daher auf Baurechnung im Gegensatze zur Betriebsrechnung verschrieben wurden. Eine Abschreibung vom Anlagekapital hat auch dann nicht stattgefunden, wenn die beschafften Gegenstände tatsächlich wieder abgebrochen oder beseitigt wurden. Ein Ausgleich für diese Unterlassung ist bis zu gewissem Grade dadurch geschaffen worden, daß man die Kosten für den Ersatz alter Anlagen nicht aus der Baurechnung, sondern aus den laufenden Mitteln der Betriebsrechnung bestritt. Da ein Abbruch ohne Ersatz bei der fortschreitenden Entwicklung des Eisenbahnwesens nur in verschwindend wenigen Fällen erfolgte, sind die aus dem Anlagekapital beschafften Gegenstände tatsächlich noch vorhanden oder durch mindestens gleichwertige ersetzt. Trotzdem besteht zwischen dem Anlagekapital und dem Werte der vorhandenen Anlagen grundsätzlich der Unterschied, daß das erstere ohne Abschreibung eine unveränderliche Summe ist, während der Zeitwert der dafür beschafften Dinge nach und nach erheblich abnimmt. Diese Abnahme wird auch trotz der vorzüglichsten Unterhaltung eintreten; denn schließlich wird jede Sache einmal erneuerungsbedürftig. In vielen Fällen wird sogar die Erneuerung vor vollständiger Abnutzung erforderlich werden, weil die Anlagen in ihrer alten Form nicht mehr den geänderten Zeitansprüchen genügen oder nicht mehr mit neuzeitlichen Einrichtungen in wirtschaftlichen Wettbewerb treten können. Die Güte der Unterhaltung vermag also die Schnelligkeit der Entwertung zu beeinflussen, nicht aber sie ganz aufzuhalten. Der Zeitwert eines Teiles der Anlagen wird im Augenblick der Ausmusterung bis auf den Wert der Altstoffe zusammengeschrumpft sein. Andere eben neubeschaffte Anlagen werden noch den vollen Neuwert besitzen. Für die Gesamtheit wird sich ein durchschnittliches Lebensalter ergeben, das etwa der Hälfte der tatsächlichen Lebensdauer gleichkommt. Dementsprechend wird der Zeitwert der Gesamtanlagen erheblich unter dem Anlagekapital liegen. Hieran wird auch nichts durch die Tatsache geändert, daß der Ersatz der alten Anlagen ohne Vermehrung des Anlagekapitals aus laufenden Mitteln der Betriebsrechnung erfolgt. Denn dieser Ersatz tritt eben erst am Ende der Lebensdauer ein. Bis dahin ist der Zeitwert der Anlagen geringer als der Neuwert. Um nun diesen Unterschied zwischen Anlagekapital und Zeitwert etwas auszugleichen, hat man in früheren Jahren nicht nur den Ersatz des Abgehenden, sondern darüber hinaus gewisse Ergänzungen, die an sich eine Wertsteigerung der Anlagen darstellen, ohne Vermehrung des Anlagekapitals auf die Betriebsrechnung übernommen. Da überdies der Ersatz der alten Anlagen zu Lasten der laufenden Unterhaltung meistens durch größere oder vollkommenere Einrichtungen erfolgte, so trugen auch diese Verbesserungen dazu bei, den Zeitwert der Anlagen dem tatsächlich nachgewiesenen Anlagekapital näherzubringen. Es stehen also einander gegenüber: das Anlagekapital der ursprünglich beschafften Anlagen, welche einen bestimmt umrissenen Umfang haben, und der Zeitwert der tatsächlich vorhandenen Anlagen, die einen etwas größeren Umfang besitzen, weil sie nicht nur durch Ersatz, sondern auch durch Erweiterung und Verbesserung der alten Anlagen auf Kosten der Betriebsrechnung nach und nach entstanden sind. Möglicherweise sind beide Kapitale einander gleich. Inwieweit dieses zutrifft, soll hier nicht untersucht werden. — Unabhängig von der eben geschilderten Zunahme der Anlagen durch kleinere Er weiterungen und Verbesserungen hat noch eine ständige Zu nahme des Anlagekapitals entsprechend den Beschaffungen z Lasten der Baurechnung stattgefunden, die durch das ständig Anwachsen des Verkehrs erforderlich wurden.

Als Ergebnis des geschilderten Vorgehens kann eine ständig Fortentwicklung der Eisenbahnanlagen festgestellt werden, di abgesehen von vorübergehenden Schwankungen dem Bedürfniss des Verkehrs voll gerecht wurden. Insofern läge kein Anla vor, von dem bisherigen Verfahren anläßlich der in letzte Zeit eingetretenen organisatorischen Änderung der Reichs bahn abzugehen. Auch etwa geplante Änderungen i der formalen Art der Rechnungslegung würden sich zwei fellos mit den bisherigen Gepflogenheiten in irgend welcher Weise in Einklang bringen lassen. Hinsichtlich de rechnerischen Nachweisung der Abschreibung dürfte aber ein Änderung im bisherigen Verfahren künftig unabweisbar sein Das Interesse an dem wirtschaftlichen Erfolg der Reichsbah ist erheblich vielgestaltiger geworden als früher. Es solle Reparationsleistungen gezahlt werden. Die Verteilung von Ge winnen an die Inhaber der Vorzugsaktien und der Stamm aktien kommt in Frage. Bei alledem muß die Forderung ge stellt werden, daß die Erhaltung des Wertes der Substanz un bedingt gewahrt bleibt und daß scheinbare Gewinne nicht da durch erreicht werden, daß eine Verminderung der Substanz eintritt. Solange die Reichsbahn im wesentlichen e i n e m Interessenten, nämlich dem Reiche, verantwortlich war, schien es erträglich, Verschiebungen in der zeitlichen Reihenfolge notwendiger Unterhaltungsarbeiten vorzunehmen. Der Aufschub bestimmter Erneuerungsarbeiten einer sachlichen Gruppe zugunsten einer anderen ließ sich rechtfertigen, wenn mit Bestimmtheit damit gerechnet werden konnte, daß das Aufgeschobene in späteren Jahren nachgeholt würde. In dieser Beziehung liegen die Verhältnisse heute anders als früher. Die Reparationsleistungen und die Gewinne, welche die Reichsbahn ausschüttet, werden auf Grund j ä h r l i c h e r Abschlüsse festgestellt. Daher müssen Erneuerungen, welche zunächst noch nicht erforderlich sind, wenigstens mit einem Teilbetrag in die Jahresrechnung eingestellt werden. Es würde sich sonst in späterer Zeit eine übergroße Belastung des Haushalts einstellen, denn die als Gewinne ausgezahlten Summen gehen der Reichsbahn endgültig verloren. Der Umstand, daß in letzter Zeit auf manchen Gebieten mit Rücksicht auf die Wirkungen der Kriegszeit besonders große Beschaffungen stattgefunden haben, kann es nicht rechtfertigen, zunächst in der Jahresrechnung die Erneuerung dieser Anlagen ganz und gar unberücksichtigt zu lassen, denn gerade die außergewöhnlich stark Beschaffung wird es in Zukunft mit sich bringen, daß plötzlich große Aufwendungen für Erneuerungen zu machen sein werden, für welche Mittel nur schwer beschafft werden können, falls sie nicht beizeiten angesammelt werden. Diese Verhältnisse erfordern es, regelmäßige Abschreibungen in Form eines rechnerischen Nachweises der eingetretenen Entwertung der Anlagen auszuführen. Ein Haushaltplan oder ein Jahresbericht, der diese Angaben nicht enthält, spiegelt die tatsächlichen Verhältnisse nicht richtig wieder. Es wird nicht zu umgehen sein, alljährlich rechnerisch einander gegenüber zu stellen

a) die erforderliche Abschreibung vom Werte der vorhande nen Anlagen, wie sie sich bei Verteilung auf deren gesamt Lebensdauer ergibt,

b) die tatsächlich aufgewendeten Kosten für Ersatz-Be schaffungen.

Um das angedeutete Verfahren rechnerisch durchzuführe liegt es nun zunächst nahe, eine ähnliche Rechnungsweise anzu wenden, wie sie bei den meisten deutschen Privatbahnen de

öffentlichen Verkehrs gebräuchlich ist. Bei diesen wird wenigstens für die am meisten der Abnutzung unterliegenden Teile, nämlich für die Fahrzeuge und den Oberbau, alljährlich eine Rücklage in solcher Höhe gemacht, daß sie bis zum Ausmustern der fraglichen Teile eine Summe gleich dem Beschaffungswerte der Anlage vermindert um den Wert der verbleibenden Altstoffe ergibt. Die jährlichen Rücklagen sind verhältnismäßig niedrig, da angenommen wird, daß die Beträge auf Zinseszins gelegt werden. Bei einer Lebensdauer von 30 Jahren würde z. B. ohne Zinseszins alljährlich etwa 3,3 v. H. des anzusammelnden Kapitals zurückzulegen sein. Bei Berechnung von 4½ % Zinseszins vermindert sich die Summe auf etwa 1,6 %, also auf ungefähr die Hälfte. Ein entsprechendes Verfahren würde jedoch bei den für die Reichsbahn vorliegenden Verhältnissen nicht zum Ziele führen, wie folgende Überlegung zeigt: Ein Park von 1000 Fahrzeugen, welche in gleichen Zeitabschnitten nach und nach beschafft worden sind, würden bei einer Lebensdauer von 25 Jahren eine jährliche Ausmusterung von 40 Fahrzeugen und eine gleich große Neubeschaffung erfordern. Hierzu ist, abgesehen von Preisschwankungen, jährlich eine Summme von 4 % des Anlagekapitals erforderlich. Nach den bei den Privatbahnen üblichen Verfahren würde aber unter Berücksichtigung von Zinseszins die jährliche Rücklage nur etwa 2 % dieser Summe betragen. Es würde also niemals möglich sein, die erforderliche Zahl von Fahrzeugen wieder zu beschaffen. Die Lösung dieses scheinbaren Widerspruchs liegt darin, daß die Reichsbahn-Gesellschaft in ein Unternehmen eingetreten ist, das bereits eine lange Reihe von Jahren besteht. Bei der Übernahme ist ihr aber kein Rücklagefonds mitübergeben worden. Es fehlen daher die Rücklagen für die verflossenen Jahre. Die nach Zinseszins berechneten Rücklagen für die kommenden Jahre reichen für sich allein zur Ersatzbeschaffung nicht aus. Unter diesen Umständen bleibt nur übrig, die Rücklage so hoch zu bemessen, daß der Abgang an Anlagewerten alljährlich voll gedeckt werden kann. Für ein bestimmtes Anlageobjekt, dessen Lebensdauer n Jahre beträgt, muß daher eine jährliche Rücklage von $\frac{100}{n}$ vom Hundert des Anlagekapitals, vermindert um den Altwert, gemacht werden. Es sei besonders darauf hingewiesen, daß die prozentuale Rücklage vom Anlagekapital und nicht vom Zeitwert zu berechnen ist, da ja der Beschaffungswert der Anlage wieder zur Verfügung gestellt werden muß. Hierbei sind Preissteigerungen, welche sich aus der Geldentwertung ergeben, noch nicht berücksichtigt. — Es entsteht nun die Frage, was als Beschaffungswert der Eisenbahnanlagen anzusehen ist. In dem Gutachten von Acworth ist der „Kapitalwert" der Deutschen Reichsbahn zu 26 Milliarden angegeben. Nach den Ausführungen des Gutachtens soll diese Summe das angelegte Kapital darstellen; wobei allerdings bemerkt ist, daß im vorliegenden Falle das angelegte Kapital (Beschaffungswert) dem Kapitalwerte der Anlagen (Zeitwert) völlig gleich sei. Ob das zutrifft oder nicht, dürfte sich nur durch eine Neuaufnahme der vorhandenen Anlagen einwandfrei klären lassen. Für das Folgende ist angenommen worden, daß 26 Milliarden Mark der Beschaffungswert der tatsächlich vorhandenen Anlagen sei. Unter dieser Voraussetzung ist in nachstehender Tabelle das Anlagekapital auf die einzelnen Titel des bisherigen Buchungsformulars verteilt worden, wobei als Verteilungsschlüssel die Prozentsätze angenommen wurden, die sich aus der Zusammensetzung des Anlagekapitals im Jahre 1913 nach der Reichsstatistik ergeben.

Es wird ausdrücklich betont, daß die folgende Tabelle keine endgültigen Zahlenvorschläge enthalten soll, sie bezweckt vielmehr lediglich, eine Gesamtübersicht zu geben. Die angeführten Lebenszeiten sind geschätzt. In dem Beispiel gibt sich eine gesamte jährliche Abschreibung von rund 675 Millionen oder von 2,6 % des Beschaffungswertes.

Berechnung der Abschreibungsbeträge vom Anlagekapital (Beschaffungswert)

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	Anlagen	Anlagekapital im Jahre 1913 Milliarden M	%	Anlagekapital 1924 Milliarden M	Lebensdauer der Anlagen	Abschreibung in %	Abschreibung Millionen M
1	Grunderwerb . .	1,715	9.92	2,579	∞	0	0
2	Bahnkörper . . .	2,276	13,17	3,426	100	1	34,26
3	Einfriedigungen	0,052	0,31	0,082	25	4	3,28
4	Übergänge, Über- und Unterführungen	0,699	4,06	1,055	50	2	20,10
5	Durchlässe und Brücken . . .	1,232	7,09	1,844	50	2	36 88
6	Tunnel	0.288	1,68	0,438	100	1	4,38
7	Oberbau	3,794	21.96	5,711	25	4	228,44
8	Signale	0,294	1,71	0,445	25	4	17.76
9	Stationen	2,432	14,09	3,662	40	2.5	91,55
10	Werkstattanlagen	0,342	1,98	0,514	25	4	20,56
11	Außerordentliche Anlagen . . .	0,268	1,55	0,403	50	2	8,06
12	Lokomotiven . .	1,409	8,16	2,120	25	4	84,80
13	Wagen	2.469	14,32	3.721	30	$3^1/_3$	124,02
	Summe	17,270	100	26,000			674,09

Bemerkungen: Die Anlagekosten in Spalte 3 wurden nach Tab. 20 der Statistik der Eisenbahnen Deutschlands (I Staatsbahnen) festgestellt. Hierbei wurden zur Berücksichtigung der Abtretungen infolge des Versailler Vertrages usw. die dort genannten Summen um 10 % gekürzt. Die in Tab. 20 besonders angeführten Summen für Verwaltungskosten und insgemein wurden aufgeteilt und den in Spalte 2 genannten Anlagen zugeschlagen.

Nach dem Vorstehenden würde nun zu fordern sein:

1. Feststellung des Beschaffungswertes der jetzt vorhandenen Anlagen,
2. Feststellung der jährlich zu machenden Gesamtrücklage (Abschreibung),
3. Nachweisung der für Erneuerungen alljährlich tatsächlich aufgewendeten Mittel,
4. Feststellung, ob bei Gegenüberstellung von 2 und 3 ein Überschuß oder ein Fehlbetrag bleibt.

Sollte die Gegenüberstellung von 2 und 3 ergeben, daß für Erneuerungen weniger aufgewendet worden ist, als die notwendigen Abschreibungen erfordern, so würde der Unterschiedsbetrag als eine Schuld in den Jahresabschluß der Gesellschaft einzustellen sein.

Das hier skizzierte Verfahren schließt natürlich eine große Menge noch ungeklärter Einzelfragen in sich, z. B. Festlegung der durchschnittlichen Lebensdauer der einzelnen Anlageteile, Berücksichtigung der Preisschwankungen und der Geldentwertung, Anpassung der Abschreibung an die jeweilige Geschäftslage und an die Stärke des Verkehrs, zeitliche Verschiebung der tatsächlichen Neubeschaffungen, Beschaffung neuartiger Einrichtungen völlig anderer Art an Stelle von abgängigen Anlagen überlebter Bauart usf. Alle diese Fragen würden bei der Durchführung der gemachten Vorschläge noch näher zu klären sein. Um das endgültig eingeschlagene Rechnungsverfahren später nachprüfen und nötigenfalls richtig stellen zu können, wird es noch erforderlich sein, außer dem Beschaffungswert auch den Zeitwert der vorhandenen Anlagen zum Zeitpunkte der Betriebsübergabe festzustellen. Dieser muß dauernd erhalten bleiben, darüber hinaus werden diejenigen Neubeschaffungen zu machen sein, welche durch eine etwaige Steigerung des Verkehrs erforderlich werden.

Die Stellung der Oberbetriebsleitungen in der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Von **P. Treibe**, Direktor bei der Reichsbahn, administrativer Leiter der Oberbetriebsleitung West.

Die Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 11. Oktober 1924 bestimmt in Ziff. 15:

„Die Leitung der Geschäfte in den Bezirken, vor allem die Betriebs- und Verkehrsabwickelung, obliegt den Reichsbahndirektionen, soweit nicht zusammenfassend zu behandelnde Geschäfte besonderen zentralen Ämtern, den Oberbetriebsleitungen oder besonderen geschäftsführenden Reichsbahndirektionen übertragen sind“

und in Ziffer 18:

„Die bestehenden Bestimmungen über den Geschäftskreis der Reichsbahndirektionen, des Eisenbahnzentralamts, der zentralen Ämter, der Oberbetriebsleitungen und der unter ihnen arbeitenden Stellen bleiben bis auf weiteres in Kraft“.

Damit sind die Oberbetriebsleitungen mit der für sie maßgebenden Geschäftsanweisung für die Generalbetriebsleitungen vom 25. April 1924 in der Organisation der neuen Reichsbahn-Gesellschaft bestätigt worden.

Nach § 2 dieser Geschäftsanweisung — Reichsverkehrsblatt 1924, S. 222 — ist die Aufgabe der Oberbetriebsleitungen:

„Die Hebung der Leistungsfähigkeit und Förderung der Einheitlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs- und Güterbeförderungsdienstes. Der Geschäftskreis umfaßt Maßnahmen auf den genannten beiden Dienstgebieten, die in ihrem Geltungsbereich oder in ihrer Wirkung über den Bezirk einer einzelnen Reichsbahndirektion hinausgehen“.

Die den Oberbetriebsleitungen hiermit gestellte Aufgabe erschöpft sich also nicht in der „betrieblichen und verkehrlichen Beobachtung in betriebsschwierigen Zeiten“. Die in dem vor kurzem bei Otto Stolberg & Co., Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW 48, erschienenen Buch „Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ von Reichsbahndirektionspräsident Dr. Adolf Sarter und Ministerialrat Dr. Theodor Kittel allein als Aufgabe der Oberbetriebsleitungen angeführt ist.

Nach § 15 Abs. 2 der Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft haben die Oberbetriebsleitungen alle Geschäfte, die nicht durch die Geschäftsordnung der Hauptverwaltung vorbehalten sind, selbständig zu erledigen. Irgend eine Einschränkung ihrer Tätigkeit auf dem ihnen zugewiesenen Arbeitsgebiet enthält die Geschäftsordnung nicht. Nur zur außergerichtlichen rechtswirksamen Vertretung — im zivilrechtlichen Sinne — sind die Oberbetriebsleitungen nach dem Abschnitt IV Ziffer 20—24 der Geschäftsordnung nicht befugt. Wenn hieraus aber in dem Buch von Sarter und Kittel gefolgert wird, daß die Oberbetriebsleitungen auch selbst auf dem ihnen obliegenden Verkehrs- und Betriebsgebiet nicht einmal Verhandlungen mit fremden Verwaltungen führen dürfen, so ist diese Auffassung durch die Geschäftsordnung nicht begründet. Verhandlungen der Oberbetriebsleitungen mit fremden Verwaltungen kommen an sich schon nicht häufig vor und bilden keinen irgendwie hervorragenden Zweig ihrer Tätigkeit. In manchen Fällen sind sie jedoch nicht zu vermeiden. So werden z. B. bei Verhandlungen einer Oberbetriebsleitung mit den Reichsbahndirektionen über einheitliche Gestaltung der Betriebs- und Beförderungsverhältnisse in mehreren an einem Grenzverkehr beteiligten Bezirken die in Frage kommenden fremden Eisenbahnverwaltungen vielfach nicht zu entbehren sein; sie werden deshalb von den Oberbetriebsleitungen zu den Verhandlungen hinzugezogen werden müssen. Solche Beratungen haben auch niemals den Abschluß zivilrechtlicher Verträge mit dem Charakter der Rechtswirksamkeit, sondern lediglich dienstliche Abmachungen über eine bestimmte einheitliche Regelung des Betriebs- und Beförderungsdienstes im Fern- und Durchgangsgüterverkehr zum Ziele. Hierfür kommt also gar nicht die bei Sarter und Kittel angezogene von der zivilrechtlichen außergerichtlichen Vertretung handelnde Ziffer 20c der Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Frage. Maßgebend sind vielmehr allein die eingangs wiedergegebenen Bestimmungen der Ziffer 15 und 18 der Geschäftsordnung der Reichsbahn-Gesellschaft und die uneingeschränkt bestehen gebliebene Geschäftsanweisung für die Oberbetriebsleitungen. Die bei Sarter und Kittel vertretene Auffassung, daß auch solche Verhandlungen nicht Sache der Oberbetriebsleitungen, sondern der zuständigen Reichsbahndirektionen sei, die eventuell von der Hauptverwaltung für diesen Zweck besonders zu bestimmen seien, ist somit durch die Satzungen nicht begründet; diese müßten vielmehr erst geändert werden, wollte man die Tätigkeit der Oberbetriebsleitungen in dieser Weise einschränken. Daß eine solche Einschränkung aber nicht im Interesse der Sache läge, bedarf keiner weiteren Begründung, denn es liegt auf der Hand, daß schon zur — auch von Sarter und Kittel gewollten — Vermeidung von Doppelarbeit dieselbe Stelle, die auf deutscher Seite die einheitliche Regelung der Betriebs- und Beförderungsfragen veranlaßt, zweckmäßig auch, falls notwendig, die angrenzende fremde Verwaltung hinzuzieht.

Auf die bei Sarter und Kittel gestreifte Frage, ob die Notwendigkeit der Oberbetriebsleitungen nur für betriebsschwierige Zeiten anzuerkennen sei, und für normale Zeiten ihre Angliederung an eine Reichsbahndirektion erfolgen könne, um sie für schwierige Zeiten bereit zu halten, soll hier nicht weiter eingegangen werden, da diese Frage zurzeit wohl aus der öffentlichen Erörterung ausgeschieden werden kann, nachdem man sich durch die Einbeziehung der Oberbetriebsleitungen in die Organisation der neuen Reichsbahn-Gesellschaft soeben erst für ihre Beibehaltung entschieden hat. Es darf hierzu aber auf die sehr eingehenden und lehrreichen Ausführungen von Grunzke über die Generalbetriebsleitungen und die historische Entwicklung der Organisation der Betriebsleitung in Nr. 13 und 14 dieser Zeitung vom Jahre 1920 verwiesen werden, wo gerade auch dargetan ist, daß „eine Stelle, die in der Lage sein soll, in betriebsschwerer Zeit regelnd einzugreifen, auch in betriebsruhiger Zeit die Fäden in der Hand haben muß.“

Bücherschau.

— **Die Rechenmaschinen und das Maschinenrechnen.** Von Dipl.-Ing. Lenz, Oberregierungsrat und Mitglied des Reichspatentamtes. 2. Aufl. mit 42 Abbildungen im Text. Verlag und Druck von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin 1924. Preis 3 ℳ.

Die Technik der Rechenmaschinen hat in den letzten Jahren, angespornt durch die Riesenzahlen der Papiergeldwirtschaft, außerordentlich viele Verbesserungen und Neuheiten auf den Markt gebracht. Dem Einkäufer von Rechenmaschinen, der nicht selbst Fachmann ist, fällt es schwer, aus der großen Zahl der vorhandenen Maschinen die für seine Zwecke geeignetste Maschinenart herauszufinden. Er konnte sich bisher nur in den von den Herstellern selbst herausgegebenen Werbeschriften unterrichten, die natürlicherweise mehr oder weniger einseitige Darstellungen bieten und über die mechanische Bauart der Maschinen meist keine Aufklärung geben. Da ist das Buch von Lenz höchst willkommen. Es enthält eine objektive, eingehende Beschreibung der bekanntesten Maschinensysteme, ihrer Mängel und Vorzüge und ihrer Arbeitsweise, verbunden mit Abbildungen der Bauart, die dem Laien zum Verständnis des mechanischen Rechenvorganges und damit auch zur vollen Ausnutzung der Maschinen besonders wertvoll sind.

Wer für die Verwaltung größerer Betriebe (Güterabfertigungen, Eisenbahnwerkstätten, statistische Büros) die maschinellen Hilfsmittel des Rechnens (Rechenmaschinen, schreibende Rechenmaschinen oder rechnende Schreibmaschinen) zu beschaffen hat, wird dem Verfasser für die Herausgabe des Buches dankbar sein.

Die Deutschen Eisenbahnen unter der alten und der neuen Reichsverfassung.

Zu diesem Thema hat der Staatssekretär a. D. Karl Stieler am 15. und 16. Mai 1924 in Tübingen vor der Blüte der Intelligenz, vor Lehrern, Studierenden und Freunden der Universität einen Vortrag gehalten, der dankenswerterweise in Heft 1 der „Tübinger Abhandlungen zum Öffentlichen Recht 1924" (Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart) abgedruckt und dadurch auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht worden ist. Er beschäftigt sich in erster Linie mit den Einheitsbestrebungen auf dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens, und die historischen Rückblicke gelten dem Ringen zwischen föderalistischen und unitarischen Grundsätzen und Interessen. Stieler erscheint besonders legitimiert, hierzu das Wort zu ergreifen, denn es ist ihm vergönnt gewesen, durch 24 Jahre und zwar in einem Zeitraume, wo die Einheitsbestrebungen sich immer mehr verdichteten und schließlich zum Ziele führten, zumeist an einflußreicher Stelle in der Eisenbahnverwaltung sich mit betätigen zu können. Er schöpft also bei seinen Ausführungen aus dem Vollen. Trotz aller gebotenen Kürze geht er den Problemen tief auf den Grund, der Kenner fühlt die angestrengte Denkarbeit deutlich heraus; dabei bietet aber der Vortragende eine so leicht verständliche und anmutende Darstellungsform, daß dem Leser geradezu ein ästhetischer Genuß erwächst und ihm, auch wenn er den Verhältnissen ferner steht, das Eindringen in die vorgetragenen Gedankengänge trotz der Schwierigkeit des Stoffes leicht erscheinen kann. Wissenschaftliche Gründlichkeit und populäre Darstellung sind also auf das glücklichste vereinigt. „Zwar ist es leicht, doch ist das Leichte schwer."

Der Vortragende bespricht zunächst kurz die Einheitsbestrebungen nach ihrer technischen Seite hin, diese im weiteren Sinne aufgefaßt, also die Gründung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, die Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, der Internationalen Technischen Einheit usw. Hauptgegenstand der Betrachtung im ersten Teil des Vortrags ist aber die politische Seite. Es wird geschildert, wie seit List, also seit Erbauung der ersten deutschen Bahnen der Gedanke an die Vereinheitlichung der deutschen Bahnen nie ganz zur Ruhe gekommen ist. Bereits der von der Nationalversammlung in Frankfurt (Main) im Jahre 1849 aufgestellte Verfassungsentwurf sah weitgehende Vorschriften zur Erreichung dieses Zieles vor. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes und die Reichsverfassung von 1871 folgten diesen Spuren. Artikel 42 der alten Reichsverfassung verpflichtete bekanntermaßen die Bundesregierungen, „die Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten". Ich erinnere daran, daß gerade diese Bestimmung gegen Schaffung der Reichseisenbahnen verwertet wurde, da die Vorschrift eben laute, die Bahnen sollten wie, mithin nicht als einheitliches Netz verwaltet werden. Stieler geht auf diese Frage nicht ein, meint aber, daß jedenfalls dem Art. 42 nicht Genüge geschehen sei, da das Reich die gegenseitige Konkurrenzierung der deutschen Bahnen trotz ihrer Schädlichkeit für die Bedienung des allgemeinen Verkehrs nicht zu verhindern gewußt habe. Dieser Auffassung wird man nichts Stichhaltiges entgegensetzen können.

Stieler räumt dann mit der Legende auf, als wenn Bismarck starren föderalistischen Grundsätzen gehuldigt hätte, indem er darauf hinweist, daß derselbe in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts versuchte, Reichseisenbahnen zu schaffen, und hierbei in Preußen auf Zustimmung, in Sachsen und Süddeutschland aber auf Widerstand stieß. Damit kam das Projekt zu Falle. Bismarck gab jedoch den Einheitsgedanken nicht auf, und suchte seiner Verwirklichung nunmehr auf Umwegen näherzukommen. Er betrieb vom Jahre 1876 ab mit dem bekannten Erfolge die Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen. Hierbei leitete er, wie Stieler richtig hervorhebt, scheinbar preußische, tatsächlich aber deutsche Politik ein. Bald wuchs das Übergewicht Preußens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens dermaßen an, daß die formell bestehende Selbständigkeit der übrigen Bundesstaaten mit Eisenbahnbesitz teilweise außerordentlich eingeschränkt wurde. Auch das im Jahre 1873 errichtete Reichs-Eisenbahn-Amt konnte sich unter den veränderten Verhältnissen nicht die ursprünglich für diese Behörde vorgesehene beherrschende Stellung erringen; ich darf hierbei an die anekdotisch zugespitzte Bemerkung Maybachs erinnern, der scharf unterschied und gesagt haben soll — natürlich zu der Zeit, wo er nicht mehr Präsident der genannten Behörde, sondern bereits preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten war —: das Reichs-Eisenbahn-Amt sei eine hohe, aber keine vorgesetzte Behörde. Stieler weist nun namentlich an der Gestaltung der Gütertarife nach, wie groß der Einfluß Preußens auf die deutsche Eisenbahnpolitik wurde. Kam eine Einigung mit den anderen Bundesstaaten nicht zustande, so griff Preußen oft genug zur Einführung von Ausnahmetarifen, die von den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen schließlich doch übernommen werden mußten. Jeder Kundige kann dies bestätigen, und ich erinnere mich sehr wohl der vielen Fälle, wo die Mitglieder des sächsischen Eisenbahnrats bei entsprechenden Vorlagen unwillig fragten: warum bestellt man uns erst hierher, obgleich wir doch gar nichts anderes tun können, als uns einfach dem preußischen Vorgang anzuschließen? Stieler beantwortet die Frage, ob diese preußische Eisenbahnhegemonie für Deutschland ersprießlich gewesen sei, insoweit bejahend, als die Wirkung auf die deutsche Wirtschaft in Betracht komme. Er fügt aber hinzu, daß nicht das gleiche gelte hinsichtlich der finanziellen Ergebnisse der nichtpreußischen Bahnen. Näheres hierzu führt er aus insbesondere unter Zugrundelegung der Württembergischen Verhältnisse. Ich kann bestätigen, daß auch in Sachsen ähnliche ungünstige Wirkungen finanzieller Art zu beobachten waren.

Stieler erwähnt dann den fehlgeschlagenen, auf Gründung einer Betriebsmittelgemeinschaft gerichteten Versuch, der jedoch später wenigstens die praktisch recht wertvolle Güterwagengemeinschaft zeitigte. Das sog. Heidelberger Programm aus dem Jahre 1918 erstreckte sich auf weitere Vereinheitlichungsfragen. Allen solchen Bestrebungen stellte sich aber oft die große Empfindlichkeit der formell selbständig gebliebenen außerpreußischen Eisenbahnverwaltungen entgegen. Stieler bringt hierfür Beispiele. Diese ließen sich leicht vermehren. So hatte die Direktion einer außerpreußischen Eisenbahnverwaltung lange nach Einführung der Güterwagengemeinschaft angeordnet, daß ihre bisher mit grauem Anstrich versehenen Güterwagen roten Anstrich erhalten sollten, wie die preußischen Wagen. Obgleich dies zweckmäßig und außerdem mit Kostenersparnis verbunden war, machte die aufsichtsführende Regierungsstelle, die sonst jede Gelegenheit zum Sparen gerne ergriff, diese Maßnahme rückgängig, um auch nur den Schein zu vermeiden, als wollte man die „Selbständigkeit" in weiterem Maße aufgeben, als unbedingt nötig sei.

Im zweiten Teil des Vortrags wird dargestellt, wie sich nun die Übernahme der Bahnen auf das Reich vollzogen hat. Wir wissen: Kriege sind die Lokomotiven der Weltgeschichte. Nach dem Zusammenbruch wurde die Übernahme der Eisenbahnen auf das Reich im Hinblick auf die Finanzlage des Reichs und der Länder geradezu zur Notwendigkeit. Es ist vielfach der Vorwurf erhoben worden, daß hierbei überstürzt gehandelt worden sei. Ich halte diesen Vorwurf für durchaus unbegründet. Die goldene Kaiserkrone war zerbrochen, und da galt es, das Reich nunmehr durch die stählernen Eisenbahnschienen zusammenzuhalten. Daß es gelang, diese Schmiedearbeit schnell durchzuführen, lag gewiß im Interesse der Erhaltung des Reichs. Stieler hat bekanntermaßen als Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums die Übereignungsverhandlungen geleitet. Seinen Schilderungen und Darlegungen, auf die hiermit besonders hingewiesen wird, muß also von vornherein das größte Interesse

sicher sein. Ausführlich wird von ihm auch die Organisationsfrage behandelt und insbesondere das Verhältnis des Reiches zu Bayern gewürdigt; er warnt vor zu weitgehender Dezentralisation. Die Schicksalsfrage, vor die die Reichsbahn durch den Dawes-Plan gestellt wurde, konnte im Vortrag nur gestreift werden. Die später eingetretene Weiterentwicklung der Reichsbahn zu einer Reichsbahngesellschaft ist allgemein bekannt.

Das Studium des Stielerschen Vortrags wird der älteren Ge neration das, was sie selbst mittätig erlebt hat, plastisch noch mals in Erscheinung bringen. Die jüngere Generation aber er hält Gelegenheit, ein wichtiges Kapitel der Eisenbahngeschicht in getreu historischer Schilderung an sich vorüberziehen z lassen und die diese Periode beherrschenden Probleme in kr tischer Beleuchtung kennen zu lernen. Dr. O.

Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn*).

Wenn auch die Pläne mancher Bahningenieure, die die Alleinherrschaft der elektrischen Zugförderung gegenüber dem Dampf erstrebten, sich sobald nicht verwirklichen werden, so werden doch in allen Kulturländern, insbesondere bei stark entwickelter Industrie, neuerdings wieder große Anstrengungen gemacht, von dem Betriebe mit Dampflokomotiven mehr und mehr frei zu werden, insbesondere auch, um die Kohlenvorräte zu schonen und den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Trotz des die Dampflokomotive immer mehr bedrängenden Wettbewerbs der Turbo- und Diesellokomotiven wird dabei der elektrischen Zugförderung die größte Aufmerksamkeit geschenkt.

Der Herausgeber, seit längerer Zeit Referent für die elektrische Zugförderung im Reichsverkehrsministerium, hat bei der Bearbeitung des vorliegenden Werkes einen Stab hervorragender Fachleute zur Mitarbeit herangezogen, die, wie der Herausgeber selbst, mitten in der Praxis des Baues und Betriebes der elektrischen Zugförderungsanlagen stehen. Wechmann und viele seiner Mitarbeiter haben den Werdegang des elektrischen Zugbetriebes in Deutschland von Anfang an mit durchlebt; jeder berichtet auf Grund reicher Erfahrungen aus seinem Sonderfachgebiet. In wohlüberlegter und anerkennenswerter Weise haben sich die Verfasser entschlossen, auch Mängel, die sich in den Erstausführungen ergeben haben, offen klarzulegen. Beim Studium des Buches wird der Leser gewahr, wie die Betriebsleiter sich bereitwillig dazu entschließen, veraltete oder unwirtschaftliche Betriebsweisen oder Betriebsmittel durch bessere zu ersetzen, wie sie sich erfolgverheißende technische Neuheiten der Deutschen Reichsbahn im elektrischen Zugbetriebe bereitwilligst dienstbar machen. Das Buch gewährt eine nahezu lückenlose Übersicht über alles auf dem Gebiete des elektrischen Zugbetriebes in Deutschland bisher Unternommene und Erreichte und berührt die brennenden Tagesfragen. Es ist daher geboten, auf den Inhalt etwas näher einzugehen.

Im ersten Abschnitt behandelt Ministerialdirektor Gutbrod die volkswirtschaftliche Bedeutung des elektrischen Zugbetriebes der Deutschen Reichsbahn. Die Auffassung ist anerkannt, daß die elektrische Zugförderung mit einphasigem Wechselstrom, die insbesondere für längere Betriebsstrecken in Frage kommt und von der Deutschen Reichsbahn besonders gepflegt wird, in ihrer augenblicklichen technischen Verfassung keine in jeder Beziehung voll befriedigende Lösung des Problems bedeutet, obgleich durch angestrengtes Arbeiten bereits eine Reihe großer Schwierigkeiten, wie z. B. der störende Einfluß der Einphasen-Wechselstromanlagen auf die Schwachstromeinrichtungen, überwunden worden ist. Der Verfasser tritt für die Ausnutzung der geringwertigen Brennstofflager und der Wasserkräfte Deutschlands für den Bahnbetrieb aufs wärmste ein. Den Abbau des unwirtschaftlichen Bahnbetriebes mit Dampflokomotiven und den Ersatz durch elektrische Zugförderung deshalb hinauszuschieben, bis vielleicht in Jahren etwas vollkommeneres gefunden ist, wäre nach Gutbrods Darlegungen ein angesichts der wirtschaftlichen Lage Deutschlands unvertretbares Vorgehen, das sich nur der Unentschlossene und Unverantwortliche, nie ein schaffensfreudiger Ingenieur zueigen machen sollte. Sein Berich schließt mit dem Wunsche, daß von einem Stillstand bei uns nie mals die Rede sein möchte, denn wer wollte voraussagen, welch Entwicklung die elektrische Zugförderung anderswo in de Zwischenzeit nehmen werde. Bis zum Kriege war Deutschlan auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung führend; möge e deutschem Fleiß, deutschem Unternehmungsgeist und deutsche Tatkraft in nicht zu ferner Zeit beschieden sein, diese Führer rolle wieder zu übernehmen.

Ministerialrat Wechmann berichtet im zweiten Ab schnitt über Umfang und Energiegestellung des elektrische Zugbetriebes der Deutschen Reichsbahn. Er führt uns an di Wiege der Zugförderung mit Einphasenwechselstrom in Europa für die die Versuchsfahrten auf der Strecke Niederschöneweide Johannisthal—Spindlersfeld so hervorragende Bedeutung hatten bei denen hochgespannter einphasiger Wechselstrom unter Be nutzung Winter-Eichbergscher Motoren zur Verwendung gelangt Die damals erzielten günstigen Ergebnisse führten zur Einfüh rung dieses Stromsystems auf der Stadt- und Vorortbahn Blanke nese—Ohlsdorf—Poppenbüttel. Die in diesem Bahnbetriebe ge machten zufriedenstellenden Erfahrungen veranlaßten di preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung, den elektrischen Loko motivbetrieb mit Wechselstrom auch auf Fernstrecken auszupro bieren. Die Elektrisierung erstreckte sich bekanntlich auf die i Buche näher erörterten Vollbahnen im mitteldeutschen Braun kohlengebiet, die schlesischen Gebirgsbahnen, weiterhin die elek trischen Bahnen um Bad Reichenhall; geplant ist weiterhin de Ausbau der elektrischen Strecken in Bayern und der Wiesen- un Wehratalbahn in Baden. Die bereits auf elektrischen Betrieb um gewandelten Berliner Vorortstrecken als Vorläufer der Elektrisi rung des Stadt-, Ring- und Vorortbahnnetzes sind im Anschlu hieran nur kurz gestreift; sie sind in einem Sonderabschnitt nähe behandelt. Sämtliche Strecken der Deutschen Reichsbahn, die sic im April 1924 im elektrischen Betriebe befanden, sind in de Reihenfolge ihrer Inbetriebnahme in einer Zusammenstellung au geführt, die auch alle Strecken enthält, die im Ausbau begriffe oder für den elektrischen Betrieb in Aussicht genommen sind danach haben die im Betriebe befindlichen Strecken der Deu schen Reichsbahn eine Länge von 625,2 km, die im Ausbau be griffenen von 852,8 km; in Vorbereitung befinden sich 281,1 km Mit Ausnahme der Berliner und einiger kleiner Bahnen in Bayer und Sachsen, die mit Gleichstrom betrieben werden, ist für al Deutschen Reichsbahnen einphasiger Wechselstro von 15 000 Volt bei 16⅔ Perioden in der Sekunde verwendet; d Vorläuferin der Wechselstrombahnen, die Linie Blankenese—Ham burg—Ohlsdorf—Poppenbüttel, führt allerdings eine Betrieb spannung von 6000 Volt, die Hafenbahn in Altona von 3000 Vo beide bei 25 Perioden in der Sek. Für die Wahl dieser Stromarte und Periodenzahlen waren Gründe maßgebend, die in der En wicklung liegen.

Das Werk beschäftigt sich im dritten Abschnitt mit d Bahnstromerzeugung. Regierungsbaurat Küsel schildert d der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung stehenden Wärmekraf werke Altona, Muldenstein und Mittelsteine. Die beiden ersten sind alleiniges Eigentum der Reichsbahn, während das Bahnkra werk Mittelsteine zum größten Teil noch den Siemens Schucker Werken und der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft gehö und von ihnen auch betrieben wird. Nach einer Reihe v

*) Beiträge mit Benutzung amtlicher Quellen von Mitarbeitern im Bau und Betriebe der elektrischen Zugförderung der Deutschen Reichsbahn. Herausgegeben von Wilhelm Wechmann, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. 1924. Verlag von R. Otto Mittelbach (Rom-Verlag), Charlottenburg 5. Preis 65 ℳ.

hren wird auch dieses Kraftwerk in das Eigentum der Reichshn übergehen.

Die dem elektrischen Bahnbetriebe dienenden reichseigenen yerischen Wasserkraftwerke Gartenau bei Berchtesgaden und alach bei Bad Reichenhall, das Walchenseekraftwerk und die asserbauten für die Kraftwerke der mittleren Isar, nämlich Fing, Aufkirchen, Eitting und Pfrombach, an denen die Reichshn wirtschaftlich beteiligt ist, sind vom Oberregierungsbaurat aderer beschrieben. Das Walchenseewerk gehört bekannth zu den Hochdruckkraftanlagen. Nicht so einfach wie bei dien Werk lagen die Verhältnisse bei der Ausnutzung der mittleren ar nördlich von München bis Moosburg. Die ausnutzbare Flußecke, beiderseits durch vorhandene Kraftanlagen begrenzt, ist ,35 km lang; das Rohgefälle beträgt 87,94 m, d. i. 170 cm auf km. Da ein Flußstaffelausbau für die Kraftgewinnung ıon wegen der hohen Kosten nicht in Frage kam, mußte zum itenkanalausbau geschritten werden. Das bedingte eine Ableing des Wassers bis auf 13 km seitliche Entfernung vom Muttersse, ermöglichte aber eine staffelweise Ausnutzung des verfügren Rohgefälles in den vier Abstürzen der schon genannten aftwerke Finsing, Aufkirchen, Eitting und Pfrombach.

Regierungsbaurat Maier erläutert weiterhin den geplanten ısbau der Wasserkräfte Badens und ihre Benutzung für Bahnecke, Regierungsbaurat Bretschneider die Kraftquellen ürttembergs und den Strombedarf für den elektrischen Zugtrieb dieses Landes.

Nachdem im vierten und fünften Abschnitt von dem gierungsbaurat Heilbronn, dem Oberregierungsbaurat aderer, den Regierungsbauräten Schieb, Garben, einemann und Dr. Pirath die Fernleitungen, Unterrke, die Bahnstromverteilung, die Kettenaufhängung des hrdrahtes und die Bemessung der Bauwerke über der Bahn t Rücksicht auf den Fahrdraht besprochen und auch in eininglichen Merkbildern die Gefahren dargelegt sind, e das Betriebspersonal durch die stromführenden Fahrtungen bedrohen, sind im sechsten Abschnitt e elektrischen Lokomotiven in wesentlich erschöpfender eise in Wort und Bild dargestellt. In dem von Regierungsurat Kleinow verfaßten ersten Teil dieses Abschnitts sind rtvolle Weisungen für die Wahl der Bauformen elektrischer komotiven unter Berücksichtigung der Leistung gegeben. Der rfasser geht ein auf die Eigenschaften der Bahnmotoren, inssondere des Einphasen-Wechselstrommotors, die Bedeutung der wärmung und Umfangsgeschwindigkeit des Ankers und des mmutators für die Leistung eines Motors, die Gründe, aus hen neuzeitliche Bahnmotoren in jeder Beziehung gleichmäßig s an die zulässige Grenze ausgenutzt werden sollten. olation und Lüftung der Lokomotivmotoren sind in neuerer it wesentlich verbessert. Die Luftmengen, die zur Kühg benutzt werden, sind recht bedeutend; so verbraucht ein Mo von 800 PS Dauerleistung nicht weniger als 300 cbm Kühlluft der Minute, wenn auch bei ziemlich geringem Druck. Neuergs sind auch Versuche gemacht, die Kühlluft zu filtern, bevor den elektrischen Maschinen zugeführt wird. Wenn ausgeführt rd, daß gekapselte Motoren für die Straßenbahn „regelßig" angewendet werden, so möchten dem wohl die günstigen Erfarungen verschiedener Straßenbahngesellschaften mit eigengelüfteten (also nicht gekapselten) Motoren entgegenstehen. rartige Motoren arbeiten u. a. auf den Straßenbahnen in Amstern, Crefeld, Hamburg, Hagen und auf der Herkules-Bahn bei ssel, deren Betriebsleiter sich durchweg lobend über die Eigentung der Straßenbahnmotoren aussprechen; auch bei Nachbestelgen für unsere Stadtschnellbahnen kommen neuerdings fast nur ch selbstlüftende Motoren in Betracht. Nebenbei bemerkt, wera die neuzeitlichen Bahnmotoren mit Rollenlagern ausgerüstet; letzter Zeit werden auch die Wagenachslager und selbst die tzenlager der Motoren mit Rollenlagern versehen. Hierzu ist a. der Bericht des Direktors Pforte, Hagen i. W., im 26. Heft des hrgang 1924 der „Verkehrstechnik" zu vergleichen. Den luß des von Kleinow bearbeiteten Abschnitts bilden Erörterungen der verschiedenen Rahmenkonstruktionen der Lokomotiven, der Antriebarten des Achsmotors, des Tatzenlager-Zahnradmotors, des hochgelagerten Gestellmotors mit Stangenantrieb, des Zahnrad-Gestellmotors mit Stangenantrieb und schließlich des neuerdings bevorzugten Einzelachsantriebes mit gefedert gelagertem Motor. Auch die zur Ausrüstung einer Wechselstromlokomotive gehörenden Transformatoren und die am meisten verwendeten neueren Steuerungen (Stufenschalter-, Schützensteuerung usw.) sind kurz beschrieben.

Mit den Einzelteilen der Wechselstromlokomotive beschäftigt sich ferner Regierungsbaurat Michel in dem Unterabschnitt „Der Bestand und die Bauweise der elektrischen Lokomotiven". Aus einer Zahlenzusammenstellung geht hervor, daß am 1. Januar 1924 auf der Deutschen Reichsbahn 114 Wechselstromlokomotiven im Betriebe, 163 im Bau waren und 42 weitere bestellt werden sollten. Von diesen insgesamt 319 Wechselstromlokomotiven kommen 70 auf die Strecken Halle-Leipzig-Magdeburg, 85 auf die schlesischen Gebirgsbahnen, 3 auf die Altonaer Hafenbahn, 146 auf die Strecken in Bayern und 15 auf die Wiesenthal- und Wehratalbahn in Baden. Nähere Angaben über Hauptabmessungen, Gewichte und die wichtigsten Merkmale dieser Lokomotiven finden sich in weiteren Zahlenzusammenstellungen. Die wichtigeren Lokomotivgattungen sind dann noch einzeln beschrieben.

Regierungsbaurat Tetzlaff widmet dem Lentz-Getriebe und seiner Anwendung in elektrischen Vollbahnfahrzeugen einen Beitrag. Wir erfahren, daß dieses Flüssigkeitsgetriebe zuerst in Kraftwagen, dann im Schiffbau und schließlich seit einigen Jahren auch in elektrischen Lokomotiven und Triebwagen Verwendung fand. Es stellt eine Verbindung zweier Kapselpumpen mit umlaufenden Kolben dar, deren eine als Druckpumpe die Arbeit der Kraftmaschinen auf einen umlaufenden Ölstrom überträgt, während in dem anderen, einen Druckölmotor darstellenden Kapselwerk diese Arbeit wieder an eine zweite Welle (hier die Blindwelle im Fahrgestell) abgegeben wird.

Nach Erörterung der elektrischen Zugheizung und des Meßwagens zur Untersuchung der elektrischen Lokomotiven hält Oberregierungsrat Usbeck Umschau über den Betrieb und die Betriebsanlagen der elektrischen Lokomotivbahnen, über die Eigenart des Betriebes und die Fahrplanbildung; er gibt Anleitungen über die vorteilhafteste Anlage von Lokomotivschuppen und die Unterhaltung der im Betriebe befindlichen Lokomotiven. Nach Usbecks Ansicht wird sich erst im Laufe der nächsten Jahre übersehen lassen, was der elektrische Lokomotivbetrieb gegenüber dem Dampfbetrieb leisten kann. Der heutige elektrische Betrieb der Deutschen Reichsbahn leidet noch an Lokomotivmangel; zudem hat man zuerst Strecken elektrisiert, die nur mäßigen Verkehr haben. Die nächsten Jahre dürften hier Wandel schaffen. Erst dann werden alle Vorteile des elektrischen Betriebes voll zur Geltung kommen.

Die ungemein reichhaltigen Abschnitte über den elektrischen Lokomotivbetrieb finden ihren Abschluß in einem vom Regierungsbaurat Schmitt verfaßten Abschnitt über die elektrische Bremsung der Lokomotiven. Bekanntlich wurde schon bei den ersten elektrischen Gebirgsbahnen versucht, die bei der Talfahrt freiwerdende Leistung dazu auszunutzen, die Motoren als Stromerzeuger arbeiten zu lassen und den so entstehenden Strom zur Bremsung zu verwenden. Da bei Drehstrombahnen die Frage der elektrischen Bremsung als gelöst betrachtet werden kann, man bei Gleichstrom und einfachem Wechselstrom insbesondere für die Nutzbremsung jedoch noch nicht ganz so weit gelangt ist, beschränkt sich der Bericht auf die Bremsung bei der letzteren Stromart. Für die Einführung der elektrischen Bremsung neben der mechanischen sprechen letzten Endes wirtschaftliche Vorteile. Neben der Erhöhung der Betriebssicherheit durch das Vorhandensein einer zweiten unabhängigen Bremse kommt eine Ersparnis in den Unterhaltungskosten der Fahrzeuge sowie der Gleisanlagen in Betracht. Endlich liegt noch die Möglichkeit vor, den Bremsstrom ins Netz zurückzuschicken, hierdurch das Kraftwerk zu entlasten und damit die Stromkosten zu verbilligen. Außer den Vorteilen der elektrischen Bremsung sind auch eine Reihe von Nachteilen zu ver-

zeichnen. Der Bericht geht auf die üblichen beiden Verfahren der elektrischen Bremsung, nämlich die Nutzbremsung und die Widerstandsbremsung näher ein; bei der ersteren wird Strom bei der Talfahrt aus der als Dynamo laufenden Triebmaschine an die Fahrleitung zurückgegeben, im zweiten Falle in einem Widerstand vernichtet. Das Interesse der Bahnverwaltungen und damit auch der elektrischen Firmen hat sich wegen der möglichen wirtschaftlichen Vorteile in der letzten Zeit besonders der Nutzbremsung zugewendet, die nun schon an einer größeren Anzahl von Lokomotiven ausgeführt ist; es liegen Betriebserfahrungen vor, die sich teilweise auf mehrere Jahre erstrecken. Aber auch die Widerstandsbremse ist schon weitgehend durchgebildet und besonders in der Schweiz neben der Nutzbremse in Benutzung; auf den schlesischen Bahnen sollen damit Versuche gemacht werden.

Regierungsbaurat Schlemmer erörtert im siebenten Abschnitt die Frage der Einwirkung des Bahnstromes auf Fernmeldeleitungen und Lichtleitungen. Um die mit der Einpoligkeit der Fahrleitung zusammenhängenden störenden Erscheinungen aufzuklären und Gegenmittel ausfindig zu machen, wurde bei Inbetriebnahme der Strecke Dessau—Bitterfeld von den Post- und Bahnverwaltungen eng zusammengearbeitet; der aus Vertretern beider Behörden gebildete Ausschuß ist mit den Studien über die Störungsvorgänge zu einem gewissen Abschluß gekommen. Es gelang, die physikalischen Erscheinungen zu klären, wobei ausländische, insbesondere schwedische Arbeiten auf diesem Gebiete eine gute Hilfe waren; es wurden Richtlinien aufgestellt, die für die Beseitigung der Störungen in den Schwachstrombetrieben einen sicheren Anhalt bieten. Der Verfasser gibt in möglichster Kürze die theoretischen Grundlagen für die behandelten Erscheinungen und geht in diesem Zusammenhange ein auf die elektrostatische Influenz und die elektromagnetische Induktion sowie schließlich auch auf das wirksamste Mittel zur Verminderung der unausgeglichenen Komponente des Fahrdrahtstromes, nämlich die Saug- oder Schienentransformatoren. Neuerdings beschäftigt man sich näher mit dem störenden Einfluß der im Bahnstrom vorhandenen Oberschwingungen auf den Betrieb der Fernsprechleitungen. Damit nun bei der Ausgestaltung der Fernmeldeleitungen des öffentlichen Verkehrs im Einflußbereich der Wechselstromfahrleitungen einheitlich verfahren wird, haben die Deutsche Reichspost und die Deutsche Reichsbahn gemeinsam Vorschriften aufgestellt, die es den örtlichen Dienststellen ermöglichen sollen, von Fall zu Fall zu entscheiden, welche Störungen zu erwarten und welche Vorkehrungen zu ihrer Bekämpfung zu treffen sind. Diese Vorschriften nebst den zugehörigen Erläuterungen sind in dem Werk wiedergegeben.

Aus dem Reiche der elektrischen Fernbahnen wird der Leser im achten Abschnitt zu den Stadt- und Vorortbahnen geführt. Einleitend führt Wechmann die Gründe an, die für die Einrichtung des elektrischen Zugbetriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ausschlaggebend sind. Regierungsbaurat Privatdozent Dr.-Ing. Louis Jänecke, der in dieser Zeitung vielfach das Wort genommen hat, behandelt dann unter Beigabe zahlreicher statistischer Angaben trefflicher graphischer Darstellungen den Nahverkehr der Weltstädte London, New York, Paris und Berlin. Regierungsbaumeister Gebauer berichtet über die Elektrisierung der Berliner nördlichen Vorortstrecken unter Beigabe eines Übersichtsplanes, den wir aus Nr. 31 (S. 586) des Jahrg. 1924 dieser Zeitung kennen. Bekanntlich kommt nach langen Vorerhebungen und nach sorgfältiger Abwägung der Für und Wider für das gesamte Berliner Schnellbahnnetz nur Gleichstrom mit 800 Volt Spannung unter Stromzuführung durch eine dritte Schiene zur Anwendung. Die Umstellung des Dampfbetriebes in den elektrischen auf den Nordstrecken ist in drei Bauabschnitte eingeteilt. Den ersten bilden die Strecken Stettiner Vorortbahnhof—Bernau und Hermsdorf, mit zusammen 32,6 km Streckenlänge und 17 Bahnhöfen. Dieser Abschnitt ist kürzlich in Betrieb genommen. Die Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes Hermsdorf—Oranienburg mit 16,33 km Streckenlänge und 7 Bahnhöfen soll 1925 stattfinden. Die Elektrisierung der dritten Strecke Berlin—Tegel-Hennigsdorf wird in Angriff genommen, wenn der in Angriff g nommene zweigleisige Ausbau dieser Strecke durchgeführt is Der Bahnstrom wird im Kraftwerk Moabit als Drehstrom m 30 000 Volt Betriebsspannung abgegeben. Das Kraftwerk lie zwischen dem Spandauer Schiffahrtskanal und dem Nordrin nahe beim Bahnhof Putlitzstraße. Für die Stromverteilung i die neuartige Dreileiterschaltung der Stromschiene verwende sie ist allerdings nur für die dicht befahrenen Stadtstrecken Aussicht genommen, mit Rücksicht auf die Gefahr der Ze nagungen von Gas-, Wasser- und anderen Leitungen durch Er ströme. Für die Außenstrecken wird die übliche Zweileite schaltung aus Gründen beibehalten, die im Bericht angegebe sind. Die vier Umformerwerke Pankow, Hermsdorf, Röntgent und Borgsdorf haben ausschließlich Einankerumformer. Von d Verwendung von Quecksilberdampf-Gleichrichtern wurde A stand genommen, weil bei der Vergebung der Umformer no nicht genügend Erfahrungen mit Gleichrichtern vorlagen; es i aber beabsichtigt, möglichst bald im Umformerwerk Panko dessen baulicher Teil mit Rücksicht auf die spätere Elektrisi rung der Strecke Stettiner Bahnhof-Tegel-Henningsdorf berei für fünf Maschinensätze ausgebaut ist, einen Gleichrichter a zustellen und seine Eignung für den Bahnbetrieb zu erprobe In der Tat haben sich in der Zwischenzeit die eisernen Quec silberdampf-Großgleichrichter*) zu einem Grade der Vollkomme heit entwickelt, daß ihre Eignung insbesondere für den Bah betrieb wohl außer Zweifel steht; dem Vernehmen nach hat si auch die Berliner Nordsüdbahn entschlossen, eine solche Anla für das Umformerwerk Hermannplatz zu schaffen.

Die die Stromschienenanlagen und die Stromabnehmer betre fenden Fragen sind von Regierungsbaurat Tetzlaff erörter es ergibt sich, daß eine Stromschinenanlage der für Berlin wählten Spannung in ihrem Aufbau weit einfacher ist als ei Hochspannungsfahrdrahtleitung.

Auch in Hamburg hat die Staatsbahnverwaltung auf dem Sta und Vorortverkehr der Blankenese-Ohlsdorfer Bahn bekanntli elektrischen Betrieb eingerichtet. Diese Bahn war die erste, d mit einphasigem Wechselstrom betrieben wurde, gleichsam d erste Versuch mit dieser Stromart im großen. Die bezeichnet Bahnanlagen sind von Regierungsbaurat Rosenthal beschri ben. Die Bahn ist 1907 eröffnet und bereits vielfach in der Fa presse behandelt. Eine längere Abhandlung befindet sich u. a. den Nummern 6 u. 7 des Jahrgangs 1909 der Vereinszeitung. D Entwicklung und die Zunahme des Verkehrs auf dieser kürzli bis Poppenbüttel erweiterten Wechselstrombahn ist zeichneris dargestellt. Die Züge verkehren zeitweise in Abständen v 2½ bis 3 Minuten. Im übrigen kann das nicht Wunder nehm daß diesem vor nahezu zwei Jahrzehnten eingerichteten Ba betriebe einige Schwächen anhaften; so ist die Periodenza anormal, die Bauart ist überholt und die Mannigfaltigkeit in d Bauart der Triebwagen ist ebenfalls ein Mangel. Dazu komm die ungünstigen Bedingungen, unter denen sich der Verkehr spielt. Muß doch infolge des starken Andranges ein Triebwag mit einem Eigengewicht von 65 t oft eine Personenlast von 3 befördern. Trotz der Ungunst aller Verhältnisse aber verrich die Bahn ihren Dienst nunmehr ununterbrochen weiter und w nach Beendigung der im Gange befindlichen Um- und Erwe rungsbauten, die vom Verfasser beschrieben sind, auch imsta sein, einem weiter gesteigerten Verkehr voll zu genügen; da ist dem Urheber und dem Erbauer das beste Zeugnis ausgest Die Triebwagen alter und neuer Lieferungen für diese Wech strombahn sind von Regierungsbaurat Breuer in einer Son abhandlung beschrieben. Da immer ein Triebwagen und ein wagen durch Kurzkuppelung zu einer Betriebseinheit zusamm gehalten werden, bot sich bei dieser Bahn eine willkommene legenheit, eine besondere Art Drehgestell, das nach Anga des Baurats Jacobs von der Waggonfabrik Görlitz gebaut w

*) Vgl. Nr. 49 Seite 986 des Jahrg. 1924 dieser Zeitung.

nzuführen. Ein Teil der Wagen erhält auch noch eine weitere erbesserung durch Ausrüstung mit Achsrollenlagern.

Breuer berichtet ferner über die neuen Gleichstrom-Triebwagen r die Berliner Stadt- und Vorortbahnen. Auf diese Abhandlung besonders hinzuweisen, da die Beschaffung neuer triebsmittel zur Zeit wegen der herrschenden großen Verhrsschwierigkeiten bei allen Verkehrsgesellschaften auf der gesordnung steht. Der Bericht gibt für die Neubeschaffung r Wagen gute Winke. Man hat sich beispielsweise bei der ktrischen Wagenausrüstung für die selbsttätige Steuerung enthlossen; auf diese Weise wird der Zugfahrer von seiner Hauptfgabe, der Beobachtung der Signale und der Strecke, kaum noch gelenkt. Diese Steuerung soll sich in Amerika bereits unter nlichen Verhältnissen recht gut bewährt haben. Ein Forthaltrelais läßt den Übergang auf die nächsthöhere Schaltstufe st dann zu, wenn durch Erhöhung der Drehzahl der Motoren die romstärke soweit gesunken ist, daß der folgende Schaltsprung eine übermäßige Strom- und Zugkraftspitze ergibt, und es sorgt ich dafür, daß rechtzeitig weitergeschaltet wird. Der Führer nn also die Kurbel des Fahrschalters unbesorgt um mehrere ufen oder auch gleich bis in die Endstellung vorwärtsbewegen. s-Arbeiten des Fortschaltrelais kann durch Vorschaltwiderinde etwas beeinflußt werden, so daß im vorliegenden Falle ch Wunsch eine mittlere Anfahrbeschleunigung von 0.3 bis 5 m in der Sekunde eintritt. Die Motoren für die Berliner adt- und Vorortbahnen sind vierpolige Reihenschlußmotoren t Wendepolen und unterteilter Feldwicklung; zwei Feldhwächungsstufen sind vorgesehen. Die Stundenleistung jedes otors beträgt 230 PS bei 630 Umdrehungen in der Minute, die uerleistung 132 PS bei 725 Umdrehungen. Das Übersetzungsrhältnis der Zahnräder beträgt 1 : 3,67. Es ist zweiseitiger hnradantrieb gewählt; selbstverständlich wurden die Motoren, e jetzt allgemein üblich, mit Rollenlagern ausgerüstet. Soviel er die Berliner Stadtbahn.

Etwas sprunghaft schreitet nun das Werk im neunn Abschnitt zurück zum Fernbahnbetrieb. Über s Eisenbahnausbesserungswerk Lauban berichtet Regiengsbaurat Dipl.-Ing. Wachsmuth, über das Aussserungswerk Halle (Saale) Regierungsbaurat Dipl.-Ing. nisch. Regierungsbaurat Dipl.-Ing. Sorger gibt Richtien für den Bau neuer Hauptwerkstätten und den Entwurf des sbesserungswerks Dessau. Den Plan des Ausbesserungswerks hmiedefeld behandelt Regierungsbaurat Dipl.-Ing. Laschke, Vorrichtungen und Meßmethoden zur Prüfung der elektrien Lokomotiven in den Werkstätten Regierungsbaumeister pl.-Ing. Reichel. Wie die Ausbildung des Personals für elektrische Zugförderung vor sich geht, erörtert Regierungsmeister Dipl.-Ing. Rechenbach im zehnten Abhnitt; er beschreibt auch einen nach den Entwürfen der ichsbahndirektion Breslau ausgerüsteten Unterrichtswagen.

Auf die elektrische Beleuchtung und Kraftversorgung der hnanlagen in Verbindung mit dem elektrischen Zugbetrieb ergehend, erläutert Regierungsbaurat Dr.-Ing. Gustav agner im elften Abschnitt einige Licht- und aftanlagen im Bezirk der Reichsbahndirektion Halle, die nächst als Versuchsanlagen eingerichtet worden sind. zwölften, dem Schlußkapitel, nimmt nochmals Minirialrat Wechmann das Wort, um die Wirtschaftlichkeit des ektrischen Zugbetriebes der Deutschen Reichsbahn nachzuweisen. Aus seinen Betrachtungen geht klar hervor, daß der elektrische Zugbetrieb schon auf schwach belasteten Strecken eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals abwirft. Auf den Linien des großen Durchgangsverkehrs dürfte nach dem Beispiel der schlesischen Hauptstrecke die Verzinsung der Anlagekosten eine beträchtliche Höhe erreichen und damit der elektrische Zugbetrieb dem Bahnunternehmen einen nicht zu unterschätzenden Gewinn einbringen. Der verdienstvolle Herausgeber des Werkes schließt mit der Aufforderung: „Da die Reichsbahn das Hauptwirtschaftsunternehmen des Deutschen Reiches ist, darf sie keine Gelegenheit versäumen, ihren Ausgabeetat einzuschränken und sollte daher der Einrichtung der elektrischen Zugförderung, insbesondere auf ihren Hauptstrecken, die größte Aufmerksamkeit widmen.“

Aus der vorstehenden Inhaltsübersicht geht hervor, daß Wechmanns Werk gewissermaßen eine Bilanz der auf dem Gebiet der elektrischen Zugförderung in Deutschland geleisteten Arbeit gibt. Es bleibt zu wünschen, daß die Entwicklungsfragen der Deutschen Reichsbahn in dem von Wechmann erstrebten Sinne durch die Geschäftsführung der am 11. Oktober v. J. errichteten „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ verständnisvolle Förderung finden mögen.

Alles in allem darf ausgesprochen werden, daß die in ihrer Art einzigartige Arbeit eine große Lücke in der Fachliteratur ausfüllt. Auch die drucktechnische Ausstattung des 462 Seiten Großquartformat umfassenden Werkes, dem nicht weniger als 662 Textabbildungen und 23 sauber ausgeführte Tafeln beigegeben sind, ist hervorragend. Durch Verwendung von Kunstdruckpapier konnten insbesondere die Textabbildungen (Klischeezeichnungen und Photos) mit großer Klarheit und Schärfe wiedergegeben werden; bei einer Neuauflage wäre an die Beigabe eines alphabetisch geordneten Sachverzeichnisses zu denken, um das Nachschlagen zu erleichtern. Auch wäre bei einem Neudruck das Inhaltsverzeichnis insofern übersichtlicher zu gestalten, als die Überschriften zu den zehn Hauptabschnitten durch stärkeren Druck hervorzuheben wären. Bei dem eigenartigen Aufbau des Sammelwerks waren hier und da Wiederholungen kaum zu vermeiden, da die von den zahlreichen Mitarbeitern behandelten Sondergebiete mehr oder weniger ineinandergreifen und alle bemüht waren, möglichst ausgiebig zu berichten.

Bei der großen Anteilnahme, die zurzeit der Eisenbahn entgegengebracht wird, sollte ein so großzügig angelegtes Buch die weiteste Verbreitung finden, zumal es, wie schon aus den wenigen hier gegebenen Stichproben hervorgeht, eine Fundgrube für alle bedeutet, die sich mit dem Verkehrswesen, insbesondere mit bahnelektrischen Dingen zu befassen haben. Besonders hervorzuheben ist die Klarheit der Vorführung der nicht einfachen Dinge, so daß auch Verkehrsfachleute, die sich bisher noch nicht mit der elektrischen Zugförderung ausreichend vertraut machen konnten, aus dem Buche Nutzen ziehen werden.

Erwähnenswert ist, daß auch bereits eine der angesehenen englischen Fachzeitschriften, die bekanntlich die Vorgänge im Auslande vielfach übergehen, dem Wechmannschen Werke besonders anerkennende Worte widmet. „Railway Gazette“ hebt u. a. die sprichwörtliche Gründlichkeit der Deutschen, die sich wieder einmal auch in diesem deutschen Buche offenbarte, hervor.

Das Werk ist unserem uns viel zu früh entrissenen Altmeister Gustav Wittfeld zugeeignet. Dr. Kemmann.

Bücherschau.

— **Verkehr und Bäder.** Deutsche Verkehrsblätter, Balneologische Zeitung. Herausgegeben von der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung und vom Allgemeinen Deutschen Bäderverband.

Die vorstehend genannte Zeitung wird vom 7. Januar a wöchentlich erscheinen. Das Organ soll, wie es in der Einleitung heißt, nicht allgemein der Interessengemeinschaft der deutschen Bäder dienen, sondern vielmehr das ganze große Gebiet des Reise- und Fremdenverkehrs mit allem, was damit zusammenhängt, umfassen. Von den Aufsätzen in der vorliegenden Probenummer sind zu nennen: „Propaganda im Ausland“ von Maximilian Krauß und „Die Deutschen Bäder und ihre Konkurrenz“ von Generaldirektor Rütten, Neuenahr.

Reorganisation der königlich ungarischen Staatsbahnen.

Am 1. Januar d. J. ist eine Neuregelung der Staatsbahnen ins Leben getreten. Den Grund dieser Neuregelung bildet eine, laut des Sanierungsgesetzes erlassene Regierungsverordnung vom 6. Dezember über die Regelung der Geschäftsführung und das vom Handelsminister am 27. Dezember erlassene neue Verwaltungsstatut. Die Regierungsverordnung regelt hauptsächlich das Verhältnis der Staatsbahnen zu der Staatsverwaltung und die zu befolgenden finanziellen Geschäftsmethoden, während das Statut für die innere Arbeitsordnung von den bisherigen Verfügungen wesentlich abweichende Vorschriften enthält.

Nach der Neuregelung sind die Staatsbahnen als selbständiges kaufmännisches Unternehmen zu betrachten, das auch weiterhin den Namen „Königlich ungarische Staatsbahnen" führt und das in den Bahnen liegende Staatsvermögen mit der Sorgfältigkeit eines ordentlichen Kaufmannes zu verwalten hat. Inhaber des Unternehmens bleibt nach wie vor der Staat. Bis es gelingen wird, für die Investitionen endgültige Deckung zu schaffen, wird die Regierung sowohl zu diesem Zweck, wie auch als Betriebskapital einen entsprechenden Betrag, als Anleihe zur Verfügung stellen. Nach diesen Betrag werden die Zinsen aufgerechnet. Die Buchhaltung wird von der Geldinstitutszentrale kontrolliert werden, im übrigen aber wird der Liquidierungsdienst und die Anfertigung der Schlußrechnungen dem Staatsrechnungshof übertragen. Um ein Betriebskapital zu schaffen, werden vom 1. Juli 1926 jährlich 0,5 % der präliminierten Bruttoeinnahmen insolange aufs Reservekonto gestellt, bis dieses 30 % der Ausgaben des Vorjahres erreicht. Auf Investierungsreserven ist in den ersten fünf Jahren — ebenfalls vom 1. Juli 1926 gerechnet — der ganze Betriebsüberschuß, in den weiteren Geschäftsjahren aber sind 50 % zur Schaffung eines Investitions-Reservefonds zu verwenden. — Die Verwaltung mobiler zu gestalten und die Selbständigkeit der Staatsbahndirektion sichert auch die Bestimmung, wonach das Budget der Staatsbahnen, wenn es vom Handels- und dem Finanzminister bestätigt ist, sofort in Kraft tritt, — auch wenn die Gesetzgebung im Rahmen des Staatsvoranschlages über das Budget der Staatsbahnen noch nicht entschieden haben sollte. (:Ex-lex:) Im Staatsbudget wird der Voranschlag der Staatsbahnen insgesamt bloß in drei Posten zusammengefaßt werden. Während die Direktion der Staatsbahnen einen weit selbständigen Wirkungskreis erhält, wird andererseits die Regierungskontrolle derart ausgeübt, daß die Einrichtung der Vollsitzungen der Direktion wieder eingeführt wird. Zu diesen wöchentlich einmal stattfindenden Sitzungen werden nämlich auch die Delegierten der beiden erwähnten Minister zugezogen, und da im Sinne der Betriebsstatuten sämtliche wichtigeren Angelegenheiten dieser Vollsitzung vorzulegen sind, werden die Delegierten in die Möglichkeit versetzt sein, die Regierungskontrolle in wirksamster Weise auszuüben. In Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Interessen, die mit der Betriebsverwaltung der Staatsbahnen verknüpft sind, könnte die Regierung ihren richtunggebenden Einfluß auf die wichtigsten Fragen auch fortab nicht aus der Hand geben. Infolgedessen bleibt es nach wie vor Aufgabe des Handelsministers, in der Geschäftsgebarung der Staatsbahnen den öffentlichen Interessen Geltung zu verschaffen. In einer über die Befriedigung der öffentlichen Interessen hinausreichenden Weise wird aber auch der Handelsminister sich in die Abwicklung des Bahnbetriebes nicht einmischen. — Der Präsident und die Direktoren der Staatsbahnen, sowie die Angestellten des Unternehmens sind in ihrer Geschäftsgebarung und für etwaige Unterlassungen persönlich verantwortlich. Der Gegenwert von Leistungen der Staatsbahnen für andere unter Staatsverwaltung stehende Organe und Betriebe ist abzutragen. Zur Unterstützung der heimischen Industrie müssen die Staatsbahnen bei ihren Beschaffungen im Sinne der Statuten für öffentliche Lieferung vorgehen und sie dürfen nur dann ausländische Materialien anschaffen, wenn solche nach Beurteilung des Handelsminist[illegible] im Landesgebiet nicht erzeugt werden. — Die Last der Pensio[illegible] muß das Staatsbahnbudget vorläufig weitertragen, da in [illegible] gegebenen Lage keine andere Lösung zu finden war. — [illegible] Unternehmen wurde ermächtigt, für Betriebszwecke im Inla[illegible] eine kurzablaufende Anleihe in einem Geschäftsjahre insgesa[illegible] bis eine Million Goldkronen aufzunehmen, die aber in demsel[illegible] Budgetjahre zurückzuzahlen sind.

Das neue Verwaltungsstatut stellt genau den W[illegible] kungskreis der Direktion und der Betriebsleitungen (in Deuts[illegible] land und Österreich: Direktionen) fest und bringt wesentli[illegible] Vereinfachungen für die innere Arbeitsordnung der Sta[illegible] bahnen. Die Statuten unterstreichen besonders die gesteige[illegible] Verantwortung des Präsidenten, der Direktoren und der [illegible] triebsleiter. Das System der finanziellen Kontrolle wird der[illegible] modifiziert, daß sie in Zukunft nicht von der finanziel[illegible] Hauptsektion der Direktion, beziehungsweise von der Bu[illegible] führung der Betriebsleitungen, sondern in erster Linie von [illegible] Fachabteilungen durchgeführt wird. Die Kreditwirtschaft [illegible] Fachabteilungen erfährt eine den modernen Geschäftsprinzip[illegible] gemäße Regelung und die Administration wird ebenfalls [illegible] modernen geschäftlichen Grundsätzen aufgebaut. Das la[illegible] wierige schriftliche Verfahren wird möglichst ausgeschieden [illegible] durch mündliche Verhandlungen ersetzt. Die Tatsache, daß [illegible] Zahl der Abteilungen in der Direktion auf 23 beschränkt w[illegible] obwohl vor zwei Jahren noch 76 Sektionen bestanden, die d[illegible] nach und nach auf 57, beziehungsweise 40 Sektionen vermind[illegible] wurden, dient auch der schleunigen und verantwortungsvol[illegible] Abwicklung der Agenden, eine Zersplitterung der Arbeit zu [illegible] hindern. — Eine Vereinfachung der Administration bede[illegible] auch die Verfügung, wonach der Direktion in Zukunft nur [illegible] mit der höheren Kontrolle und Direktive verbundenen Agen[illegible] vorbehalten sind. Die Durchführung wird innerhalb der Gren[illegible] der Möglichkeit ausschließlich Sache der äußeren dienstlic[illegible] Stellen sein. — Die Massenarbeit der Abrechnung wird, von [illegible] Aufgaben der Direktion getrennt, im eigenen Liquidations[illegible] erledigt und es wird nicht nur die Kontrolle der Einnahmen, [illegible] Refundierungs- und warenstatistischen Angelegenheiten erl[illegible] gen, sondern auch die Arbeit des aufgelösten Szegeder Ei[illegible] bahnliquidierungsamtes versehen. — Eine Vereinfachung [illegible] deutet es ferner, daß die Abrechnungen der den Außendienst [illegible] sehenden niedrigeren Amtsleitungen von nun an von den [illegible] triebsleitungen auf zentralem Wege aufgearbeitet werden, [illegible] durch die Stationen, Heizhäuser, Abteilungsingenieurämter [illegible] Depots von vielen schriftlichen Arbeiten verschont bleiben [illegible] ihrer ursprünglichen Bestimmung wiedergegeben werden kön[illegible] Eine der wichtigsten Bestimmungen der neuen Geschäfts[illegible] nung besteht darin, daß die große Wichtigkeit des Standpun[illegible] der Betriebswirtschaft dadurch hervorgehoben wird, daß s[illegible] in der Direktion als auch bei den Betriebsleitungen ein spezi[illegible] Organ die betriebswirtschaftlichen Daten sammeln und ents[illegible] chend aufzuarbeiten hat, wodurch institutionell gesichert [illegible] daß die Leitung über die wirtschaftliche Wirkung des ga[illegible] Betriebes durch eine verläßliche Statistik ständig genau i[illegible] miert ist.

Die Reform ist keine so radikale Lösung, wie die deu[illegible] und — in mehr beschränktem Rahmen — die österreichisch[illegible] wurde aber in Betracht gezogen, daß in der gegebenen [illegible] tischen und wirtschaftlichen Durchgangsperiode die Fortsch[illegible] vielmehr stufenweise zu machen sind. Es ist zu erwarten, [illegible] die ermöglichte Selbständigkeit des Unternehmens zum Erz[illegible] der gewünschten Betriebserfolge ausreichend sein wird. D[illegible] vollständige persönliche Verantwortung aller Angestellten [illegible] der mit allen Mitteln einzuführende kaufmännische Geist [illegible] das Grundprinzip der Reformvorarbeiten beweisen, daß — [illegible]

„not measures, but men!" Dr. [illegible]

Geheimer Kommerzienrat Karl Henschel †.

Karl Anton Theodor Ferdinand Henschel ist am 11. Dezember 24 in Cassel entschlafen. Er war am 3. Oktober 1873 in ssel geboren. Als sein Vater, Oskar Henschel, als 75jähriger arb, war Karl Henschel erst 21 Jahre alt. Nach praktischer sbildung studierte er an den technischen Hochschulen in rlsruhe und Darmstadt das Maschinenwesen. Im Oktober 1896 t er in die Verwaltung der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn Cassel ein und wurde am 1. Juli 1900 neben seiner Mutter ilhaber der Firma. Das Werk kam damit in die Hand der Generation der Familie Henschel. Die Last des Geschäftes nte wiederum, wie bei seinem Vater, Oskar Henschel, der als ähriger die Leitung der Fabrik übernommen hatte und sie zu er Weltfirma heranwachsen ließ, auf jungen Schultern. Mit t und Tatkraft ging Karl Henschel an seine Lebensaufgabe ran. Er erkannte, daß eine neue durchgreifende Erneuerung d Erweiterung des alten Werkes erforderlich war, um es auf r Höhe der Leistungsfähigkeit zu erhalten. Während der hre 1901 bis 1904 wurde fast die ganze Anlage des Casseler erkes neu gestaltet. An Stelle der inzwischen unzureichend gerdenen Betriebs- und Verwaltungsgebäude entstanden der uzeit entsprechende Bauwerke. Eine Verjüngung erfuhr auch r gesamte Werkzeugmaschinenpark, neue Arbeitsweisen verlngten die alten, um den gesteigerten Ansprüchen an die Leiingsfähigkeit des Unternehmens und die Güte der Ausführung recht werden zu können. Diese gewaltige Umstellung der en Fabrik bildete nur einen Teil des weitsichtigen Planes, n Karl Henschel sich vorgezeichnet hatte. Mit der vergrößerten istungsfähigkeit der Fabrik und dem stärker werdenden Bef machte sich das Fehlen eines eigenen Hüttenwerkes immer hr fühlbar. In richtiger Erkenntnis dieser Sachlage wurde Februar 1904 von der Dortmunder „Union“ die Henrichshütte Hattingen-Ruhr käuflich erworben. Während noch der Ausn der Casseler Werke in vollem Gange war, wurde die Henhshütte zu einem ersten Qualitätswerk ausgebaut.

Mit diesen neuausgebauten Werken, der Lokomotivfabrik und n Hüttenwerk Henrichshütte, konnte die Firma dem Lokotivbedarf, der sich nicht nur im In-, sondern auch im Ausde regte, innerhalb kurzen Lieferfristen und in hervorragen Ausführung gerecht werden. Im Jahre 1910 konnte Karl nschel das 100jährige Bestehen seiner Firma und zugleich die rtigstellung der 10 000. Lokomotive feiern. An diesem Tage rden ihm auch reiche äußere Ehrungen zuteil, u. a. wurde n der Titel eines Geheimen Kommerzienrates und die Würde es Dr.-Ing. e. h. der Technischen Hochschule Darmstadt verhen. Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer ernannte zum Ehrenmitglied.

Der Weltkrieg stellte der Firma Henschel große Aufgaben. f Drängen des Kriegsministeriums nahm das Unternehmen Bau von Geschützen und die Herstellung von Munition auf. Umstellung des Werkes erforderte große Mühe, viel Zeit d beträchtliche Mittel. In Mittelfeld bei Cassel entstand ein nes Werk für die Geschützfabrikation, welches aber erst Mitte 8 fertiggestellt war. Der unglückliche Ausgang des Krieges chte die Notwendigkeit einer neuen Umstellung. In großzügiger Weise wurde das Werk Mittelfeld für den Lokomotivbau ausgebaut, mehrere Abteilungen des Casseler Werkes, dem keine Ausdehnungsmöglichkeiten gegeben waren, wurden nach Mittelfeld verlegt. Dort entstand eine große elektrische Kraftanlage, eine neue moderne Gießerei und eine Maschinenhalle von großem Ausmaße. Auch das Werk Rothendittmold, insbesondere die Kesselschmiede, wurde neu ausgebaut. Daß alle diese Neu- und Umbauten bei vollem ungestörten Betriebe stattfinden konnten, darf als ein Zeichen vorzüglicher Disposition besonders hervorgehoben werden. Im Januar 1921 erhielt das Unternehmen, daß bis dahin eine offene Handelsgesellschaft gewesen war, die Rechtsform einer G. m. b. H.

Abgesehen von diesen wichtigen internen Aufgaben erkannte Geh. Kommerzienrat Henschel die Notwendigkeit, sein Unternehmen dadurch auf eine breitere Basis zu stellen, daß die Verbindung zur Kohle sichergestellt wurde. So wurde im Jahre 1921 eine Interessengemeinschaft mit dem Essener Steinkohlenbergwerken A.-G. und der Bergbau-A.-G. Lothringen geschlossen, welche zunächst nur die Henrichshütte, später auch die Lokomotivfabrik in Cassel mit umfaßte. Seit dem Ausscheiden von Lothringen um Mitte 1923 aus der Interessengemeinschaft, wurde mit den Essener Steinkohlenbergwerken, deren größter Aktionär die Firma Henschel & Sohn ist, ein neues Freundschaftsverhältnis hergestellt. Der Henschel-Konzern umfaßt heute ein festgefügtes Wirtschaftsgebilde vom Rohstoff bis zur Fertigfabrikation.

Einige wenige Zeilen mögen schließlich noch erkennen lassen, zu welcher Bedeutung das Henschelsche Unternehmen durch die Lebensarbeit des Entschlafenen und diejenige seiner Mitarbeiter geführt worden ist. Die Lokomotivfabrik in Cassel beschäftigte als Karl Henschel im Jahre 1900 die Leitung übernahm, 2200 Personen. Schon 1908 waren es 6200, nach dem Kriege rund 10 000, während heute trotz der schlechten gegenwärtigen Wirtschaftslage noch etwa 5000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt sind. Die Zahl der auf der Henrichshütte tätigen Arbeiter und Angestellten belief sich bei deren Erwerb 1904 auf 1300, wogegen heute dort fast 5000 Beamte und Arbeiter Beschäftigung finden.

Daß Geh. Kommerzienrat Henschel für den Ausbau der sozialen Einrichtungen seiner Werke besonderes Interesse zeigte, ist weit bekannt. Die Fürsorge für seine Arbeiter und Angestellten war ihm stete, vornehmliche Pflicht. Aber auch über seine Unternehmungen hinaus beweisen zahlreiche Anstalten und Baulichkeiten in Cassel und Hattingen, wie sehr ihm die allgemeine Wohlfahrt am Herzen lag.

Es kann daher nicht wundernehmen, daß allseitige Verehrung seiner zahlreichen Untergebenen der Erfolg seiner hervorragenden persönlichen Eigenschaften war. Ihnen war er stets ein wohlwollender Vorgesetzter, mit Rat und Tat zu helfen bereit, seinen Mitarbeitern ein treuer Gefährte und Freund, gleich liebenswürdig als Vorgesetzter wie als Mensch, und das Muster eines Familienvaters.

Die Deutsche Lokomotivtechnik verliert in Henschel einen hervorragenden Vertreter. Sein Andenken wird von seinen Freunden und allen, die ihm näher zu treten Gelegenheit hatten, in hohen Ehren gehalten werden. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Neuordnung des Rechnungsprüfungswesens bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Die Reichsbahn Nr. 4 (Jahrgang 24) enthält die Neuordnung des Rechnungsprüfungswesens. ch § 30 Absatz 3 des Reichsbahngesetzes findet die Reichsushaltsordnung auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ine Anwendung. Daraus ergibt sich für die Gesellschaft die Möglichkeit und die Pflicht einer selbständigen Neuregelung ihres inneren Prüfungswesens entsprechend den Bedürfnissen des Unternehmens. Diese Neuregelung ist in der vom Verwaltungsrat genehmigten Rechnungsprüfungsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (RPO.) vom 8. November 1924 erfolgt. Sie gilt mit Wirkung vom 1. Oktober 1924 ab. Von diesem Zeitpunkt an treten alle vom Rechnungshof des Deutschen Reichs sowie von den vormaligen Ländereisenbahnverwaltungen über die Rechnungsprüfung gegebenen Vorschriften außer Kraft.

Durch die neue Rechnungsprüfungsordnung wird die innere Prüfung der Gesellschaft grundlegend umgestaltet. Während bisher die Prüfungsstellen der Reichsbahn in der Hauptsache

für den Rechnungshof des Deutschen Reichs vorprüften und die Verantwortung für das Prüfungsgeschäft von der obersten Prüfungsbehörde des Reichs getragen wurde, wird nunmehr die laufende Prüfung der Geschäftsvorgänge — unbeschadet der Befugnisse des Verwaltungsrats — den Prüfungsstellen der Gesellschaft (Hauptprüfungsamt und Prüfungsämter) übertragen. Gleichzeitig ist es das Ziel der Neuordnung, die Prüfungstätigkeit mehr als bisher auf die sachliche Nachprüfung der Wirtschafts- und Rechnungsführung der Geschäftsstellen hinzuführen und die dringend erforderliche Beschleunigung der Prüfung dadurch zu erreichen, daß grundsätzlich die Prüfung sich möglichst unmittelbar an die Geschäftsvorgänge anschließt. Die Rechnungsprüfungsordnung (RPO.) behandelt im ersten Abschnitt die Organisation des Prüfungsdienstes, im zweiten Umfang und Art der Tätigkeit der Prüfungsstellen, im dritten Prüfungsverfahren, im vierten Verhältnis der Prüfungs- und Geschäftsstellen zueinander. Der Abschnitt 5 enthält Schlußbestimmungen. Aus der Organisation ist hervorzuheben, daß das Hauptprüfungsamt bei der Hauptverwaltung und ein Prüfungsamt bei jeder Reichsbahndirektion, dem Eisenbahn-Zentralamt und für den Bereich der Gruppenverwaltung Bayern bei dieser errichtet ist.

Das Hauptprüfungsamt führt die Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptprüfungsamt“. Die Prüfungsämter führen die Bezeichnung: „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Prüfungsamt der Reichsbahndirektion . . . .“ (des Eisenbahn-Zentralamts, der Gruppenverwaltung Bayern).

Das Hauptprüfungsamt sowie die Prüfungsämter sind hinsichtlich ihrer Prüfungstätigkeit unabhängig und befugt, mit sämtlichen Stellen der Gesellschaft unmittelbar zu verkehren, soweit die Prüfungstätigkeit es erfordert.

Das Hauptprüfungsamt ist unmittelbar dem Generaldirektor unterstellt. Es besteht aus einem Vorsitzenden, der die Geschäfte leitet, und der erforderlichen Zahl von Mitgliedern, Rechnungsrevisoren und Hilfskräften. Die Prüfungsämter sind unmittelbar dem Hauptprüfungsamt unterstellt. Sie bestehen aus dem Leiter und der erforderlichen Zahl von Rechnungsrevisoren und Hilfskräften.

— **Meldung von Betriebsunfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.** Nach der „Reichsbahn“ Nr. 6 (Jahrgang 1924) sind für die Meldung an den Herrn Reichsverkehrsminister, an die Hauptverwaltung und an die Oberbetriebsleitungen unter Zusammenfassung der bestehenden, durch Einzelverfügungen mehrfach ergänzten Anordnungen neue Bestimmungen mit sofortiger Wirkung in Kraft getreten.

— **Wieder Platzkartenvorverkauf.** Seit 1. Januar werden für die D-Züge von Kiel und Hamburg nach Köln wieder Platzkarten ausgegeben, deren Gebühr für die erste, zweite und dritte Klasse bekanntlich 2, 1 und 0,50 ℳ beträgt. Die Reisenden sind also wieder in der Lage, sich vom Ausgangspunkte der betreffenden Züge Plätze zu sichern.

— **Günstige Zugverbindung von Berlin nach Trier und Straßburg.** Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung macht darauf aufmerksam, daß eine günstige Zugverbindung nach Trier, Saarbrücken und Straßburg seit kurzer Zeit durch den Zusammenschluß der Züge D 38 Berlin-Köln und D 156 Köln-Trier-Saarbrücken in Köln geschaffen worden ist. Bei Abfahrt von Berlin, Potsdamer Bhf. um 10.20 abends wird Köln 8.24 am folgenden Morgen erreicht. Die Weiterfahrt erfolgt 8.32, die Ankunft in Trier 12.14 mittags und in Straßburg 7.14 nachm.

— **Änderung der Fahrpreise auf der Saßnitz- und Gjedserlinie.** Seit dem 1. Januar d. J. sind die Fahrpreise für die auf Deutschland entfallende Seestrecke Saßnitz Hafen-Mitte See bzw. Warnemünde-Mitte See in Goldmark statt Kronen festgesetzt worden. Der Fahrpreis Saßnitz Hafen-Mitte See beträgt für 1.—2. Kl. 9 ℳ (statt 9 schwed. Kronen), für die 3. Kl. 6 ℳ (statt 6 schwed. Kronen). Dadurch ist eine Ermäßigung um 10% eingetreten. Für die Benutzung der durchgehenden 1.—2. Klasse-Wagen Berlin-Stockholm und Hamburg-Oslo ist also gleichzeitig die Gebühr erhöht worden, und zwar in der Richtung von Deutschland auf 6 ℳ (statt 3 Kr.) in der 1. Klasse und 4 ℳ (statt 2 Kr.) in der 2. Klasse in der Richtung nach Deutschland in der 1. Kl. auf 5 Kr., in der 2. Klasse auf 3 Kr. Der Fahrpreis Warnemünde-Mitte See ist in der 1.—2. Klasse auf 4,50 ℳ, in der 3. Klasse auf 2,70 ℳ festgesetzt worden. Für die dänische Strecke Mitte See-Gjedser beträgt er 6 bzw. 3,50 dänische Kronen (gegen bisher 3 dänische Kronen). Für die Benutzung des durchgehenden Wagens Berlin- bzw. Hamburg-Kopenhagen sind in der 1. Klasse 3 ℳ, in der 2. Klasse 2 ℳ zu entrichten.

— **Schwedischer Schiedsrichter in Ruhr-Eisenbahnfragen.** Das Organisationskomitee der deutschen Eisenbahnen hat im Oktober in Paris eine gemischte Kommission, bestehend aus je zwei höheren Eisenbahnbeamten der Regieverwaltung und der
Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, eingesetzt, um die Beför
rungen und Gehaltserhöhungen der früheren deutschen Eis
bahner, die unter der Regieverwaltung stattgefunden hatten, nac
zuprüfen. Falls die Kommission zu keiner Einigung gelangt, s
ein Schiedsrichter entscheiden. Die Kommission hat sich e
stimmig an den Generaldirektor der schwedischen Staatsba
mit der Bitte gewandt, einen höheren Beamten der schwedisch
Staatsbahn für diesen Zweck namhaft zu machen, der der Ko
mission im Bedarfsfalle zur Verfügung stehen soll. Gener
direktor G. Granholm hat daraufhin dieser Tage Oberdirek
J. G. Flodin als Schiedsrichter ausersehen.

— **Wechsel in der Betriebsführung der Kreis Oldenburg
Eisenbahn.** Am 1. Januar d. J. ist die Betriebsführung d
Kreis Oldenburger Neben- und Kleinbahnstrecke Neust
(Holst.)-Oldenburg (Holst.)-Heiligenhafen und Lütjenbrode-Bu
(Fehmarn)-Orth (Fehmarn) einschließlich des Fährbetrieb
über den Fehmarnsund von der Reichsbahndirektion Altona a
die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktiengesellsch
in Elmshorn übergegangen. Alle die Kreis Oldenburger Eis
bahn betreffenden Schriftstücke in allgemeinen Verwaltung
Finanz-, Tarif- und Verkehrsangelegenheiten sowie Fahrgel
Frachterstattungs- und Entschädigungsanträge sind an die Dir
tion der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktienges
schaft in Elmshorn zu richten. Die reinen Betriebsangeleg
heiten werden von der Betriebsleitung der Kreis Oldenbur
Eisenbahn in Neustadt (Holst.), Lienaustraße, bearbeitet u
sind dorthin zu senden. Die für die Kreis Oldenburger Eisenba
errichtete Betriebskasse hat ihren Sitz ebenfalls in Neust
(Holst.). Die Verkehrskontrolle für die Kreis Oldenburg
Eisenbahn befindet sich in Elmshorn.

— **Eine neue Eisenbahnbrücke über den Lech bei Hochzoll.** A
Augsburg wird der „Fkf. Ztg.“ berichtet: Da die alte Eisenba
brücke über den Lech bei dem Vorort Hochzoll in keiner Weise m
dem gewaltig gestiegenen Verkehr auf den Hauptlinien Münch
Berlin, Hamburg, Frankfurt und Stuttgart genügt, erbaut
Reichsbahndirektion Augsburg eine neue moderne Eisenbrü
mit einem Kostenaufwand von einer Million Goldmark.
neue Brücke wird bereits für den künftigen elektrischen Z
betrieb und für schwere Maschinen und Wagen mit 50 t Tr
fähigkeit eingerichtet.

— **Die persönliche Meldepflicht in Preußen.** Die Vorsch
aus der Kriegszeit, nach der jeder Ausländer sich auf der Poli
persönlich melden mußte, ist im Verschwinden begriffen. W
die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, h
der preußische Minister des Innern die Vorschrift über den pe
sönlichen Meldezwang bei der Polizeibehörde für den Freist
Preußen aufgehoben und die Polizei- und Regierungspräsident
mit entsprechender Weisung versehen. Der Ausländer w
nunmehr bei vorübergehendem oder dauerndem Aufenthalt
Preußen hinsichtlich seiner Meldepflicht wie der Inländer
handelt.

— **Die deutsche überseeische Auswanderung im dritten Vier
jahr 1924.** Nach den jetzt vorliegenden amtlichen Auswei
sind im dritten Vierteljahr 1924 insgesamt 11 690 Deutsche ü
heimische und fremde Häfen nach Übersee ausgewandert.
dieser Zahl bleibt das dritte Vierteljahr hinter dem ersten
zweiten zurück, in denen 18 768 bzw. 12 103 deutsche Auswande
die Heimat seewärts verließen. Aus diesem Rückgang den Schlu
ziehen, daß die Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältni
Deutschlands bereits zu einem Nachlassen des Auswanderu
dranges geführt habe, wäre indessen unrichtig. Die Abnah
erklärt sich ohne weiteres aus der Tatsache, daß im Juli,
ersten Monat des neuen amerikanischen Einwanderungsjah
die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten noch nicht
vollem Umfange einsetzen konnte, weil die mit der Erteil
der Einwanderervisa betrauten amerikanischen Konsuln
Tätigkeit nicht mehr rechtzeitig aufzunehmen vermochten.
die Monate August und September haben den Weg für die n
Nordamerika gerichtete Auswanderung frei werden lassen.
neue amerikanische Einwanderungsgesetz, das für diesen
der deutschen Auswanderung bestimmend ist, hat bekannt
wichtige Änderungen getroffen. Es hat einmal die für die I
wanderung aus Deutschland festgesetzte jährliche Höchstq
von 67 607 auf 51 227 Personen herabgesetzt und eine gle
mäßigere Verteilung des Zustroms der deutschen Auswand
durch die Bestimmung herbeigeführt, daß im Laufe des Mo
an nicht mehr als 10 % der auf die Jahresquote angerechn
Personen Einwanderervisa erteilt werden dürfen. Es kön
demnach monatlich nur rund 5000 auf die Quote zu verrechne
Reichsdeutsche nach den Vereinigten Staaten auswandern.
bisherige Anschwellen des Auswandererstroms zu Beginn
neuen Einwandererjahres und das später nach Erreichung
Höchstquote eintretende gänzliche Versanden dieses Zustro

damit abgestellt und hat einer gleichmäßigen Verteilung der swanderer über alle zwölf Monate Platz gemacht. In dem vergenen dritten Vierteljahr 1924 wurde die Höchstzahl von 0 Auswanderern nach Nordamerika in keinem der drei Monate eicht. Unter den deutschen Herkunftsgebieten der Auswaner steht Preußen mit 5740 Emigranten an erster Stelle. Bechnend ist, daß von den preußischen Teilgebieten die unter französischen Besetzung leidende Rheinprovinz die meisten swanderer (977) gestellt hat. Aus Bayern gingen nach Über- 1500, aus Württemberg 1087. Was die Berufsangehörigkeit Ausgewanderten anlangt, so standen die landwirtschaftlichen beiter an erster Stelle. Auch Arbeiter der Metallindustrie und gelernte Arbeiter sind mit starken Zahlen vertreten.

'ast die gesamte deutsche Auswanderung nach Übersee ging er die deutschen Häfen. Nur 380 Deutsche nahmen ihren Weg er ausländische Hafenplätze. Die Zahl der Angehörigen frem- Staaten, die während des dritten Vierteljahres über deutsche fen auswanderten, stellte sich auf 4358. Sie weist infolge der iteren Herabsetzung der Höchstquoten einen starken Rückng auf.

— **Deutsche Verkehrsausstellung München 1925.** Die Pläne die Anlage der Verkehrsausstellung sind festgelegt. Sie nen, wie der Rh.-Westf. Ztg. aus München berichtet wird, gefähr in folgendem zusammengefaßt werden: Auf einer che von 240 000 qm werden 7 Hallen im Ausmaß von 20 000 qm Verfügung stehen. Das Gelände ist durch eine eigene Verdungsbahn an die Staatsbahn angeschlossen. Für die Fachppe Bahnverkehr ist die größte Halle und ein Ausstellungsnhof vorgesehen. Mit Hilfe eines großen Modells werden die ndzüge des Eisenbahnverkehrs vorgeführt werden. Im Maßb 1 : 33 werden in naturgetreuer Nachbildung ein Personennhof in Kopfform und in Durchgangsform, ein Güterbahnhof, Verschiebebahnhof und ein Hafenbahnhof in Betrieb mit allen hnischen Einrichtungen der Wirklichkeit gezeigt. Die Begung der Züge erfolgt durch elektrische Lokomotiven. In Seitennischen des Mittelschiffes und den Seitengängen der upthalle werden alle Gegenstände und Ausrüstungsstücke auftellt, die mit dem Bahnverkehr in Zusammenhang stehen. zu gehören die Fahrtleitungen, die Betriebssicherungen, nale, das Werkstättenwesen und die Wohlfahrtseinrichtungen Bahn. Auf dem Gelände südlich des Pschorr-Ringes, das in en Ausstellungsbahnhof umgewandelt wird, werden 2100 m lspur- und 500 m Schmalspur-Gleise gelegt werden, auf denen neuesten Lokomotiven und die neuesten elektrischen Triebgen für die elektrisierten Strecken Aufstellung finden. Es ngt auch eine große Anzahl von Eisenbahnfahrzeugen zur stellung, die in Deutschland für ausländische Staaten auf nd des Versailler Vertrages erbaut wurden. Auf einem selbdigen Gleise werden dort auch die neuesten Erfindungen, zwangsläufiger Ablaufbetrieb und selbständige Kuppelungen einem eigenen Gleise in Betrieb vorgeführt werden.

n der ehemaligen Kirche werden die Signaleinrichtungen der n zur Aufstellung kommen und überleiten zur Seeschiffahrt. ist vor allem den deutschen Reedern und deutschen Werften behalten. Der Verband deutscher Reeder wird voraussichtgeschlossen ausstellen. An die Seeschiffahrt schließt sich Binnenwasserstraßen-Verkehr. Eingeteilt nach den Hauptomgebieten Rhein, Donau, Elbe, Weser und Oder werden delle ihrer Bauten, Schiffe und neuesten Brücken zur Auslung gelangen, die technische und künstlerische Höchsttungen verkörpern. In weiteren Hallen werden die gesamten richtungen des mündlichen und schriftlichen Verkehrs gezt werden. Hier wird der Radioverkehr an erster Stelle hen. Auch der Telegraph und der Fernsprecher werden zumen mit den Einrichtungen der Post ein Bild des modernen tverkehrs bieten.

uf den Binnenverkehr folgt in einer weiteren Halle der ndverkehr, beginnend mit der Darstellung der verschiedenen arten von Straßen auf dem flachen Land und in der Stadt, Anlage von Städten nach Verkehrsgesichtspunkten. Es gt die Halle der Verkehrsmittel, die dem Straßenverkehr nen. Hier nimmt der Kraftwagen den ersten Platz ein mit er Schaustellung des Reichsverbandes der deutschen Autoilindustrie. In der Wagenhalle und den dazu führenden isen finden die Straßenbahnen Aufstellung, von denen schon ge neuzeitliche Schöpfungen bereits angemeldet sind. In der na ist eine eigene Halle für den gesamten Luftverkehr ge- t. Hier soll auch das neueste Verkehrsflugzeug, das zurzeit Bau ist, zu schauen sein. Dazu kommen die einzelnen Bauen von Kleinflugzeugen, wie sie unsere Flugtechniker erdacht erprobt haben; ferner das neueste Verfahren der Lichtbildnahmen vom Flugzeug aus und der mit dem Luftverkehr eng bundene Wetterdienst. Ein eigenes Lichtbildhaus wird die wicklungsgänge der einzelnen Verkehrsmittel, ihre Entlung, Zusammensetzung bis zum fertigen Erzeugnis zeigen deren praktische Verwendung vorführen. Die Reichspostverwaltung, die die Ausgabe einer eigenen Ausstellungsbriefmarke plant, wird deren Herstellung voraussichtlich im Ausstellungsgelände den Besuchern selbst vor Augen führen.

Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung wird die Leitung der Abteilung „Verkehrswerbung" auf der Ausstellung übernehmen. In dieser Gruppe sollen alle Verkehrsunternehmungen gemeinsam ausstellen, was sie zum Zwecke der Verkehrswerbung unternommen haben und zurzeit unternehmen. In den Sonderausstellungen der einzelnen Verkehrszweige werden Darbietungen der Verkehrswerbung nebenbei nicht zugelassen. Für die Gruppe „Verkehrswerbung" stehen 250 qm in Halle 1 zur Verfügung. Die Luftverkehrsindustrie, Eisenbahn und Post haben ihre Beteiligung bereits bestimmt zugesagt.

Die Siegelmarke der Ausstellung ist erschienen. Sie zeigt auf weißem umrandeten Grunde das stilisierte Flügelrad des preisgekrönten Plakats in kräftigem Stahlblau und mattem Grau. Durch ihre Verwendung soll auf die weit über Deutschland hinaus Interesse erweckende Ausstellung aufmerksam gemacht werden. Wer als Verschluß für seine Briefe die Siegelmarke mitwerbend benutzen will, wende sich an das Büro des Werbe-Ausschusses der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925. Theatinerstraße 3.

Österreich.

— **Die neuen Tarife der Bundesbahnen.** Das Bundesgesetzblatt verlautbart eine Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, womit die Grundlagen des Personen- und Gepäcktarifs der österreichischen Bundesbahnen und der für Rechnung des Bundes betriebenen Privatbahnen mit Gültigkeit von 1. Januar 1925 neu festgesetzt werden. Danach werden die Fahrpreise für die einfache Fahrt in der 3. Klasse der Personen- und gemischten Züge für alle Strecken, ausgenommen die Linien der in der Verordnung genannten Privatbahnen, auf Grund der nachstehenden Einheitssätze für die Person und das Kilometer unter Berechnung für das Zonenende gebildet:

1 bis 16 km 500 K. einschließlich Fahrkartensteuer,
17 bis 70 km 400 K. einschließlich Fahrkartensteuer,
über 70 km 300 K. einschließlich Fahrkartensteuer.

Die bisherige Kilometerzoneneinteilung wird unverändert beibehalten. Die nach diesen Einheitssätzen zu ermittelnden Fahrpreise werden erforderlichen Falles in der Weise auf die nächsten, durch Tausend ohne Rest teilbaren Beträge abgerundet, daß Teilbeträge unter 500 K. fallengelassen, Teilbeträge von 500 K. angefangen als 1000 K. gerechnet werden.

Für die Benutzung von Schnell- und D-Zügen werden in der 3. Klasse nachstehehnde Zuschläge einschließlich Fahrkartensteuer zu den Fahrpreisen für die 3. Klase der Personen- oder gemischten Züge eingehoben:

1	bis	50 km	10 000 K.,
51	„	100 „	20 000 K.,
101	„	200 „	30 000 K.,
201	„	350 „	40 000 K.,
351	„	600 „	60 000 K.,
über		600 „	80 000 K.,

Die Fahrpreise für die 2. Klasse werden durch Verdoppelung, die Fahrpreise für die 1. Klasse durch Verdreifachung der für die betreffende Zuggattung gültigen Fahrpreise 3. Klasse gebildet.

Die Verordnung enthält ferner die Beförderungspreise für Hunde, die Beförderungspreise für Reisegepäck, Expreßgut und Handgepäck sowie die Bundesbahnzuschläge für die Liechtensteinsche Strecke und die Beförderungsgebühr bei Benutzung von Luxuszügen.

Im Bundesgesetzblatt wird ferner eine Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr verlautbart, womit die Grundlagen des Gütertarifs der österreichischen Bundesbahnen und der für Rechnung des Bundes betriebenen Privatbahnen mit Gültigkeit von 1. Januar 1925 neu festgesetzt werden.

— **Tagung des Transportausschusses der österreichischen Eisenbahnen.** Am 16. Dezember v. J. wurde in der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen die sechste Sitzung des Transportausschusses abgehalten, an der auch Vertreter der österreichischen Privatbahnen sowie der Bahnbenutzer teilnahmen. Zur Verhandlung kam unter anderem ein Antrag, durch den für die Entscheidung von Streitigkeiten aus Eisenbahn- und Schiffahrtsbeförderungsverträgen nach dem Vorbild der Handelsgerichte besondere Fachgerichte geschaffen werden sollen. Ein zur Vorlage an das Bundeskanzleramt bestimmter Entwurf, dessen Gesetzwerdung von zahlreichen Interessenten sehr begrüßt wurde, stand zur Beratung und wurde zur weiteren Verhandlung einem Unterausschuß zugewiesen.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hatte, von der Erwägung ausgehend, daß eine Verminderung der Personalkosten in erster Linie durch einen Arbeitabbau erzielt werden kann, ein neues Frachtbriefmuster in Antrag gebracht, bei dessen Annahme für den innerösterreichischen Verkehr die Ausfertigung von besonderen Frachtkarten entfallen könnte. Durch den Wegfall der Kartierung würden sich nicht nur namhafte Ersparungen an Material und Personal erzielen lassen, sondern auch für die Verfrachter sich mannigfache Vorteile ergeben. Die Vertretung der Bahnbenutzer hat in Würdigung der von der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen vorgebrachten Gründe dem Vorschlag grundsätzlich zugestimmt. Da sich aber eine weitere Beratung der Frage noch als notwendig erwies, wurde die Ausarbeitung des neuen Frachtbriefvordrucks einem von Vertretern beider Teile zu beschickenden Ausschuß übertagen.

Dem Antrag der Bahnverwaltungen auf gänzliche Auflassung der Barvorschüsse oder Festsetzung einer Mindestgrenze für solche haben die Interessenten zwar nicht beigepflichtet, doch erklärten sie sich bereit, der Erhöhung der zurzeit im Tarif festgesetzten Mindestprovision für Barvorschüsse von 1600 K. auf 2500 K. zuzustimmen.

Von den weiteren Beratungsgegenständen seien noch hervorgehoben, daß die Frage der Kostentragung bei Wagenverhaltungen infolge unvollständiger Begleitpapiere einer Regelung zugeführt wurde, desgleichen ein den Wünschen der Interessenten besonders entgegenkommender Antrag der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen auf Verlängerung der Benachrichtigungsfristen bei Zustellung der Avise durch die Post und anderes mehr.

— Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.

	September	Oktober
Betriebsleistung der Bundesbahnen:		
in 1000 Zugkilometern	3 443	3 442
„ 1000 Wagenkilometern	65 897	66 073
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:		
in 1000 Nutzlasttonnenkilometern:		
der Personen führenden Züge	52 934	45 434
der Güterzüge	264 235	314 972
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen, einschließl. d. Verkehrsteuern Mill. Kronen (vorläufiges Ergebnis)	390 388	397 847
Davon Personen- und Gepäcksverkehr . . . „ „	139 417	104 320
„ Güterverkehr . . . „ „	250 971	293 527

— Ausgabe von Frachtzahlungsbestätigungen. Die Österreichische Nationalbank gibt seit 2. Januar d. J. sowohl in Wien bei ihrer Münz- und Valutakasse als auch bei ihren Zweiganstalten auch auf Kronen lautende Frachtzahlungsbestätigungen aus, welche von den Bahnkassen der im Auslande gelegenen Grenzbahnhöfe der österreichischen Bundesbahnen zur Bezahlung von in österreichischen Kronen zahlbaren Frachtgebühren (unter Ausschluß jeder Waren- und sonstigen Wertnachnahme) entgegengenommen werden.

— Bergsturz auf der Arlbergbahn. Am 31. Dezember wurde auf der Arlbergwestrampe die Strecke Hintergasse-Braz durch einen im Kilometer 125,9 niedergegangenen Bergsturz verlegt. Der Personenzugverkehr wird beiderseits der Unterbrechungsstelle aufrechterhalten. Der Umsteigeverkehr ist noch nicht möglich, wird jedoch baldigst eingerichtet werden. Die nach der Schweiz bestimmten und von dort kommenden D-Züge werden während der Dauer dieser Verkehrsunterbrechung über Salzburg-München umgeleitet. Die Arlberg-Schweiz-Expreßzüge L 9 und L 10 werden bis auf weiteres nicht geführt. Die für Innsbruck bestimmten durchlaufenden Wagen der Züge D 205 und D 206 sowie D 309 und D 310 rollen wie bisher von und nach Innsbruck, bei letzteren zwei Zügen auch auf ihrem alten Wege über Selztal-Bischofshofen. Die Dauer der Verkehrsunterbrechung kann noch nicht genau bestimmt werden.

— Eisenbahnunfall bei Schwaz. Am 21. Dezember v. J. fand um 10,50 Uhr bei der Station Schwaz ein Zugunfall statt, durch den der Verkehr im Unterinntal für mehrere Stunden unterbrochen wurde. Als der von Innsbruck nach Kufstein verkehrende Lastzug Nr. 862 in die Station Schwaz einfahren wollte, fand er das Einfahrsignal auf Halt gestellt. Beim Wiederanfahren riß der Zug an drei Stellen, wobei einige Wagen entgleisten. Der erste Teil fuhr mit den entgleisten Wagen noch einige hundert Meter weit. Im ganzen wurden 14 Wagen sehr schwer beschädigt. Das ganze Transportgut, u. a. der Inhalt eines Postwagens Buchs-Wien, ein Wagen Kohle, einige Wagen Roheisen lagen auf der Strecke und verlegten den Verkehr, der erst um 2 Uhr nachmittags wieder eingleisig aufgenommen werden konnte.

— Die Handelsverträge mit dem Deutschen Reich, der Tschecho-Slowakei und Frankreich sind am 2. Januar in Kraft getreten.

— Handelsbilanz. Im Oktober 1924 betrug die Einfuhr nach Österreich 8 075 081 Meterzentner im Werte von 214 839 000 Goldkronen, die Ausfuhr 2 641 608 Meterzentner im Werte von 126 527 000 Goldkronen. Demnach ist der Einfuhrüberschuß, der in den Vormonaten eine rückläufige Bewegung eingeschlagen hatte, im Oktober wieder erheblich gewachsen. Er betrug in diesem Monat 88 312 000 Goldkronen gegen 66 000 000 im September. Die Verschlechterung der Handelsbilanz im Oktober ist auf eine starke Steigerung der Einfuhr zurückzuführen, die mit Ausnahme der lebenden Tiere alle Gruppen des internationalen Warenverzeichnisses, am stärksten die Nahrungsmittel und die Fertigwaren, betraf. In den ersten zehn Monaten des Jahres 1924 erreichte der Einfuhrüberschuß die Höhe von 835 Millionen Goldkronen gegen 531 Millionen im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Im Jahre 1924 war nämlich die bisherige Gesamteinfuhr um 30 %, die Gesamtausfuhr aber nur um 14 % höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. An der Einfuhr im Oktober nahmen teil (in 1000 Goldkronen gerechnet) lebende Tiere mit 16 935, Nahrungsmittel und Getränke mit 62 469, mineralische Brennstoffe mit 17 723, andre Rohstoffe und einfach bearbeitete Waren mit 34 064, Fertigfabrikate mit 82 345, Gold und Silber mit 1303, an der Ausfuhr (in 1000 Goldkronen) lebende Tiere mit 3356, Nahrungsmittel und Getränke 13 480, mineralische Brennstoffe 240, andre Rohstoffe 21 979, Fertigfabrikate 85 944, Gold und Silber 1528.

Übrige europäische Länder.

— Tarifherabsetzung in Norwegen. Der Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs hat sich in den letzten Monaten stark bei der Eisenbahn bemerkbar gemacht, vor allem im Nahverkehr. Die norwegische Staatsbahn geht daher mit dem Gedanken um, namentlich für kürzere Entfernungen, eine Herabsetzung der Tarife durchzuführen.

— Elektrisierung der schwedischen Privatbahnen. Über das Ergebnis der Erhebungen über die Elektrisierung der schwedischen Privatbahnen berichtete Ing. Körner bei deren Herbstsitzung folgendes: Die allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte, die einer Anzahl großer Staatsbahnelektrisierungen in verschiedenen Ländern zugrunde liegen, können bei Privatbahnen nur für den Fall Beachtung finden, daß dabei auch betriebswirtschaftliche Vorteile von hinreichendem Gewicht erzielt werden können.

Die Energiefrage ist durch die starke Entwicklung des letzten Jahrzehntes auf dem Gebiete der Kraftverteilung in eine weit günstigere Lage gekommen. Bei dem jetzigen „super-power"-System begegnet es keinen Hindernissen mehr, nahezu beliebige Energiemengen auf große Entfernungen bei hohem Sicherheitsgrad zu übertragen. Eine Notwendigkeit für private Eisenbahnen, sich eigene Werke zu erbauen, wodurch der Kapitalaufwand bei der Elektrisierung wesentlich steigt, besteht nun oft nicht mehr. Mittelschweden kann vom Kraftstandpunkt aus in 3 Distrikte geteilt werden: Trollhätta-, Älvkarleby-Motala und Bergslagsdistrikt. Innerhalb der beiden ersteren herrschen die staatlichen, innerhalb des letzten private Kraftunternehmen vor. Etwa 15 bedeutendere Privatbahnen fallen in diese Gebiete, darunter die größten schwedischen Privatbahnen Bergslagerna-, Grängesberg-Oxelösund- und Stockholm-Västerås-Bergslagensbahn.

Leitender Grundsatz bei der Einrichtung der Verteilung ist größtmögliche Konzentrierung der Energieentnahme. In vielen Fällen können durch genossenschaftliche Energieentnahme bedeutende Ersparnisse erreicht werden. In Übereinstimmung hiermit wurde, außer den Umformerstationen der westlichen Stammbahn, die nach Berechnung mit Vorteil auch einige angrenzende Privatbahnen versorgen könnten, nur eine geringe Zahl neuer Stationen vorgeschlagen. Der gesamte Energieverbrauch für die verschiedenen Distrikte bei einem 50 % über 1913 hinausgehenden Verkehr wurde für die genannten Eisenbahnen zu 30, 39 und 40 Millionen kWh Einphasenenergie berechnet. Was den Energievorrat betrifft, so kann nach den Untersuchungen des Eisenbahnelektrisierungsausschusses von 1920 in Mittelschweden auf mindestens einige Jahrzehnte hinaus eine normale Energiebedarfszunahme gedeckt werden, darunter auch die der Eisenbahnen.

Was die Einzelheiten der Anlage betrifft, so scheinen die Kontaktlinieneinrichtungen Vereinfachungen entgegenzugehen. Von elektrischen Bahnen ausgehende Störungen der benachbarten Telegraphen- und Telephonleitungen waren von Anfang

n eine schwierige und kostspielige Sache. Für die Privat-ahnen ist es von größter Bedeutung, daß hier keine größeren osten auferlegt werden, als unbedingt nötig ist. Die Ent-ricklung in Deutschland und in der Schweiz scheint darauf inzudeuten, daß diese Kosten eingeschränkt werden können. ie Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und dem Tele-raphenwerk sollten durch ein neues Gesetz in Rücksicht auf ie nunmehr bestehenden Voraussetzungen geregelt werden. ierdurch würde der Staat die Elektrisierungsbelange wirksam ördern können.

Was das rollende Material betrifft, so ergibt sich bei einer roßen Anzahl von Privatbahnen die Möglichkeit verbilligter ersonenbeförderung durch elektrische Motorwagenzüge. Man ann dabei auf einen mehr anpassungsfähigen und nach jeder ichtung wettbewerbsfähigeren Betrieb rechnen. In Hinsicht uf den im Durchschnitt mäßigeren Verkehr, der für die schwe-ischen Privatbahnen bezeichnend ist, ergibt sich die Möglich-eit von Einsparungen. Einmannbedienung für Lokomotiven ann bei begrenzten Zuggewichten und Geschwindigkeiten sicher ı recht weitem Umfange eingeführt werden. Das System ist erschiedentlich mit günstigem Ergebnis angewendet worden. an kann auf geringere Unterhaltungskosten der Lokomotiven echnen. Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit kostet bei elek-rischem Betrieb in der Regel wesentlich weniger als bei Dampf-etrieb und ist in vielen Fällen als ein Mittel für den Wett-ewerb der Personenzüge mit dem Automobilverkehr zu emp-ehlen, gar nicht gerechnet die hierbei erreichbare Ersparnis urch bessere Personalausnützung.

Die Elektrisierung der schwedischen Privatbahnen, soweit e verhältnismäßig starken Verkehr haben, ist wirtschaftlich ollständig vertretbar. Der Gewinn ist bei den derzeitigen iedrigen Kohlenpreisen nicht bedeutend, aber er steigt mit der unahme des Verkehrs. Man darf die Elektrisierung nicht nur ls eine technische Angelegenheit, einen Übergang zu einem öherwertigen Betriebssystem betrachten, sondern auch wirt-haftlich als eine Risikoversicherung mit einmaliger Prämie, ie bei den gedrückten Anlagepreisen der jetzigen darnieder-egenden Konjunktur sehr billig ist. Dr. S.

— **Der augenblickliche Zustand der russischen Eisenbahnen** ird in einem Bericht des Volkskommissars für Verkehrswesen Rudsutak) vom 21. November 1924 in düstern Farben geschil-ert.

Der Oberbau der Bahnen ist danach derart mangelhaft, aß 40% der Brücken und 30% der Gleise vollkommen untauglich nd. Demgemäß können auf verschiedenen wirtschaftlich be-nders wichtigen Bahnen die Lokomotiven nur zu 40 bis 50% rer Zugkraft ausgenutzt werden. Der Bericht bezweifelt die erwendung von Lokomotiven schweren Typs, wenn es nicht elingen sollte, Wandel zu schaffen.

Die Arbeitsleistung und Bezahlung des Per-onals ist ein besonders schwacher Punkt bei den russischen ahnen. Am 1. September 1924 wurden auf den russischen ahnen 704 000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt, das sind 000 Köpfe weniger als im Jahre 1923. Die Arbeitsleistung be-ug im Jahre 1924: 45,9% der Vorkriegsleistung. Der durch-hnittliche Verdienst des Arbeiters stellte sich im Jahre 23/24 auf 43,04% gegenüber dem Lohn im Jahre 1913 oder auf Goldrubel 54 Goldkopeken zurzeit. Der Bericht folgert aus eser gesamten Sachlage, daß im Gegensatz zu anderen Zwei-n der russischen Volkswirtschaft der Verdienst des Eisen-hners seiner jetzigen Arbeitsleistung voll entspricht. Dieser uffassung wird man zustimmen können, wenn man sich ver-egenwärtigt, daß der Reallohn des russischen Eisenbahners bei r außerordentlichen Teuerung immerhin noch sehr gering ist.

Am schlimmsten ist die Finanzlage der russischen Bahnen, ler mit den Worten des Berichts: die Finanzaussichten sind ostlos für das Jahr 1924/25. Bei einem Einnahmehaushalt des olkskommissariats für Verkehrswesen für das Jahr 1924/25 n 700 bis 800 Millionen Rubel besteht wenig Hoffnung auf ingang dieser Summe, obwohl das Volkskommissariat für Finan-n Garantie gegenüber dem Volkskommissariat für Verkehrs-esen übernommen hat für Deckung eines geringeren Einnahme-trages als 700 Millionen Rubel, und zwar aus eigenen Mitteln s Volkskommissariats für Finanzen. Der Bericht stellt fest, ß das Volkskommissariat für Verkehrswesen dem Finanz-irrwarr bei den Bahnen ein Ende machen könnte, wenn das olkskommissariat für Finanzen tatsächlich seine Verpflichtung füllen würde. Die jetzige Finanzlage zwingt zur Einschrän-ung der Ausgaben insbesondere für die Unterhaltung des Ober-ues, der Werkstätten, der Lokomotivschuppen usw. Auf der nderen Seite führt der Bericht aus, daß die Bahnen den augen-icklichen Verkehrsansprüchen genügen. Die Befürchtung, daß r Wagenpark im Jahre 1924 nicht ausreichen würde, stellte ch als unbegründet heraus; es verblieb vielmehr noch ein be-ichtlicher Wagenbestand in Reserve.

Als dringendste Aufgaben des Volkskommissariats für Verkehrswesen bezeichnet Rudsutak die Pflege des Oberbaues, die richtige Entscheidung der organisatorischen Fragen im Sinne einer Vereinfachung des Verwaltungsapparats, die Einführung der Einheitlichkeit in der Verwaltung und die Stärkung der Arbeitsdisziplin mit Hebung der Arbeitsleistung.

— **Erhöhung der Personentarife in Rußland.** Durch Einführung des metrischen Systems bei den russischen Bahnen am 1. Januar 1925 ergibt sich eine Erhöhung der Personentarife ungefähr um 6,2% infolge Übertragung des Fahrpreises von den Werstentfernungen auf Kilometerentfernungen.

— **Schneeverwehungen auf den kaukasischen Bahnen.** Nach Mitteilung aus Tiflis vom 27. Dezember 1924 sind die Strecken der Transkaukasischen Bahnen Baladschary-Baku sowie die Strecken Kischly-Baku und Chudalan-Baladaschary sowie Aljaty-Atbulach und Aljaty-Duwannaja-Bibi Eibat durch Schneestürme von ungewöhnlicher Heftigkeit völlig verweht und für den Verkehr geschlossen. Die Naphthagewinnung mußte stillgelegt werden. Die Wasserleitungsrohre und Kompressorrohre sind eingefroren. Baku ist von jeder Eisenbahnverbindung abgeschnitten.

— **Zoll- und Paßkontrolle in Wirballen.** Zwischen Deutschland und Litauen ist die Vereinbarung getroffen worden, ab 1. Januar 1925 die Zoll- und Paßkontrolle in Wirballen zu vereinigen, wodurch die Fahrzeit zwischen Berlin und Riga um zwei Stunden vermindert wird.

— **Wirtschaftliches aus Ostoberschlesien.** Eine interessante Äußerung der Zeitschrift „The Nation and Athenaeum" vom 15. November 1924 gibt die „Ostdeutsche Wirtschaftszeitung" wieder, die ihr vom Osteuropa-Institut zu Breslau übermittelt wurde. Die englische Zeitschrift untersucht, ob das System, das 1921 mit dem Ziel der Umstellung der ostoberschlesischen Wirtschaft auf Polen eingeführt wurde, Erfolg oder Mißerfolg gehabt hat. Nachdem der Rückgang der Kohlen-, Eisen- und Stahlindustrie sowie auch der Zink- und Bleiindustrie behandelt ist, kommt die englische Zeitschrift zu folgendem Ergebnis:

Der Raummangel verbietet eine weitere Untersuchung der einzelnen Industrien, aber es ist genug gesagt worden, um den Grad von Polens Abhängigkeit von fremden Märkten beim Absatz seiner Industrieprodukte und hauptsächlich seine Abhängigkeit von Deutschland, zu zeigen.

In welchem Ausmaß wird Polen unter den jetzigen Verhältnissen und in einigen Monaten, wenn die Sondererleichterungen, die ihm durch den Genfer Vertrag zugesichert worden sind, wegfallen, in der Lage sein, seine Stellung auf den Märkten, die seine Industrie bis jetzt beliefert hat, zu behaupten oder neue zu erobern? Die Frage ist dringend für Polen, und es kann gleich gesagt werden, daß die Aussichten nicht hoffnungsvoll sind. Polnisch-Oberschlesien arbeitet als ein Ausfuhrgebiet unter großen Schwierigkeiten: auf der einen Seite eine ungünstige geographische Lage, die die schlesischen Produkte mit außerordentlichen Frachten belastet, bevor sie ihren Markt erreichen; auf der anderen Seite außerdem innerhalb des Landes psychopolitisch Verhältnisse, die sehr große Ausgaben und infolgedessen eine übermäßige Verteuerung der Produktion bedingen. Die Schwierigkeit der geographischen Lage wurde nur unter deutscher Herrschaft bewältigt durch eine wohlerzogene staatliche Unterstützung der Industrie in Form von bevorzugten Eisenbahntarifen. Dies allein machte es den Produkten des schlesischen Industriegebietes möglich, auf dem inneren Markt Deutschlands mit denen der Ruhr in Wettbewerb zu treten. So lange wie die oberschlesische Industrie ein ergänzender Teil des deutschen Systems war, war eine Unterstützung durch Deutschland aus nationalen Erwägungen der Mühe wert. Mit der Teilung Oberschlesiens und des Industriegebietes, verknüpft mit einem politischen System, das Deutschland feindlich ist, fällt für Deutschland das Motiv eines Opfers im Interesse der oberschlesischen Industrie weg, und obgleich der Genfer Vertrag einiges getan hat, um die alten Verpflichtungen noch eine Zeitlang aufrecht zu erhalten, ist es unwahrscheinlich, daß handwerksmäßige diplomatische Entwürfe dieser Art, die letzten Endes auf der Macht beruhen, den freien Verkehr von Wesen ersetzen können, die sich national und organisch eins fühlen. Politische Jobberei im Lande und in vielen Fällen offenbare Korruption führen zu einer Überlastung der Industrie mit außerordentlichen Lohn- und Gehaltslasten ohne einen wirtschaftlichen Ausgleich. Dazu kommt, daß die neue Grenze und die hohe Tarifmauer, die sie bewacht, ungezählte Hindernisse zwischen die oberschlesische Industrie und viele ihrer wesentlichsten Werkzeuge und Arbeitsmaterialien setzen. Sie hindern auch merklich den freien Zugang von gelernten Arbeitern aus Deutschland, ohne den keine technischen Verbesserungen ausgeführt werden können; denn Polen besitzt zurzeit

noch keinen richtig ausgebildeten Stamm von gelernten Mechanikern. Das Endergebnis ist ersichtlich in der Produktion, durch viele einwandfreie Beispiele erhärtet (z. B. Stahl), ein tatsächlicher Verfall und zunehmende Unfähigkeit, einen Vergleich mit solchen Gegnern wie Deutschland und die Tschechoslowakei auszuhalten.

Die Wahrheit ist offensichtlich die, daß ungeachtet der Genfer Anstrengungen, die Folgen der Teilung auszugleichen, dieses Unternehmen der oberschlesischen Industrieorganisation außerordentlich geschadet hat. Die einzige Hoffnung auf eine Besserung liegt in einem freundschaftlichen Zusammenarbeiten zwischen Deutschland und Polen zum Besten von Oberschlesien und eines jeden der beiden. Ob bei der gegenwärtig vorherrschenden politischen Einstellung zwischen den beiden Ländern solche Zusammenarbeit möglich ist, kann die Zeit allein zeigen.

— **Die Handelsbilanz in der Tschechoslowakei.** Das statistische Staatsamt veröffentlicht soeben die Übersicht über die Spezialeinfuhr für den Monat November 1924 und für die Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1924 nach den Zolltarifklassen. Danach betrug diese Einfuhr in die tschechoslowakische Republik im November 574 830 t und 90 848 Warensendungen im Werte von 1 515 784 765 Kc. Die gesamte Spezialeinfuhr in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1924 belief sich auf 5 031 894 t und 946 858 Warensendungen im Werte von 14 040 655 542 Kc. Nach der am 21. Dezember veröffentlichten Übersicht betrug die gesamte Spezialausfuhr im November v. J. 1 063 405 t und 679 736 Warensendungen im Werte von 1 765 426 699 Kc. Demzufolge war die Handelsbilanz im genannten Berichtsmonat mit dem Betrage von 249 641 934 Kc. und in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November mit dem Betrage von 869 406 241 Kc. aktiv.

— **Wiederaufnahme des Güterverkehrs zwischen Sarajevo und Mostar.** Aus Belgrad wird der B. B. Ztg. geschrieben: Am 20. Dezember wurde der regelmäßige Güterverkehr auf der Strecke Sarajevo-Mostar wieder aufgenommen, nachdem die vor einigen Wochen eingestürzte Brücke über die Neretvica bei Grabovica wieder instand gesetzt wurde. Die auf beiden Seiten der unterbrochenen Eisenbahnlinie aufgestapelten gewaltigen Warenmengen werden jetzt planmäßig abbefördert. Die Unterbrechung des Verkehrs, die über sechs Wochen dauerte, hatte für einzelne Zweige der südslavischen Wirtschaft schwere Folgen und hatte besonders in der Herzegowina eine Verteuerung der Lebensmittel als Begleiterscheinung.

— **Wohlfahrtspflege bei den französischen Eisenbahnen.** Die Orléansbahn ließ schon im Jahre 1844 ihre Bediensteten an ihren Überschüssen teilhaben. In günstigen Jahren haben sich deren Bezüge dadurch bis zu 45 % erhöht, in anderen Jahren sank die Zulage zu den regelmäßigen Bezügen aus dieser Quelle bis auf 20 %. In den siebziger Jahren wurde dieser Betrag auf 10 % festgesetzt, und es wurde auf den dadurch begründeten Bezügen eine so günstige Ruhegehaltsordnung aufgebaut, daß die alten Beamten der Orléansbahn sich auch dann noch für deren Beibehaltung aussprachen, als 1909 die Ruhegehälter bei allen französischen Eisenbahnen einheitlich geregelt wurden. An Familienzulagen erhielten die Beamten dieser Gesellschaft schon vor dem Kriege 10 Fr. monatlich für jedes Kind unter 16 Jahren vom dritten oder vierten Kind an je nach den Bezügen der Beamten. In teueren Orten wurde für weitere Kinder sogar eine Zulage von 20 Fr. gewährt. Bei sechs Kindern — aber solche Familien kommen im kinderarmen Frankreich wahrscheinlich nicht vor — hatten die Zulagen 480 bis 840 Fr. betragen. Heute wird bei der Orléansbahn wie bei den anderen französischen Eisenbahnen auch für die beiden ersten Kinder eine Zulage von je 330 Fr. im Jahre gezahlt: für jedes weitere Kind beträgt sie 480 Fr., so daß sich bei sechs Kindern ein Betrag von 2580 Fr. ergibt. Bei Würdigung dieser und der sonst hier angeführten Zahlen darf man natürlich den Stand des französischen Franken und die Teuerung in Frankreich nicht außer Acht lassen. Neben den genannten Zulagen erhalten die Beamten bei der Geburt eines Kindes den Betrag von 50 oder 100 Fr. ausgezahlt, je nach der Zahl ihrer lebenden Kinder. Die Zulagen werden auch in den ersten vier Tagen einer Krankheit gezahlt, während deren die übrigen Bezüge wegfallen. Sie belasten den Haushalt der Orléansbahn mit etwa 20 Millionen.

Ärztliche Hilfe und Arzneien werden den Beamten unentgeltlich gewährt; an vielen Stellen ist diese Wohltat auch auf die Familien ausgedehnt. Um Mißbräuche bei leichten Erkrankungen zu verhüten, wird in den ersten Tagen einer Krankheit, wie oben schon erwähnt, die Bezahlung der Bezüge eingestellt. Der Dienstvorgesetzte kann Ausnahmen hiervon zulassen. Die Maßnahme hat sich bewährt. Im übrigen werden aber die Bezüge während einer Krankheit bis zu 120 Tagen weiter gezahlt, worauf sie in den nächsten 80 Tagen auf die Hälfte herabgesetzt werden.

An weiteren Wohlfahrtsmaßnahmen sind zu nennen: die unentgeltliche Lieferung von wärmenden Getränken bei kaltem Wetter, die Vorhaltung von Plätzen in Lungenheilstätten, Beratungsstellen für Säuglingspflege, Ferienkolonien für Kinder. Alle diese Maßnahmen belasten die Eisenbahngesellschaften mit über 10 Millionen. Auch für das Fortkommen der Beamtenkinder wird gesorgt, indem ihnen einerseits ein Vorrang bei der Einstellung in den Eisenbahndienst eingeräumt, anderseits Freistellen in Volks- und Fachschulen gewährt werden. — Frankreich hat bekanntlich auch eine Wohnungsnot, und die Eisenbahngesellschaften beteiligen sich an den Baugenossenschaften und ähnlichen gemeinnützigen Unternehmen, um ihren Arbeitern billige Wohnungen, auch Gärten zu beschaffen. Endlich beschäftigen die Eisenbahngesellschaften besonders ausgebildete Helferinnen, die die Frauen ihrer Bediensteten im Haushalt, in der Kinderpflege u. dergl. beraten.

Von den übrigen französischen Eisenbahnen wird berichtet, daß sie im wesentlichen ähnliche Maßnahmen zur Förderung der Wohlfahrt ihrer Bediensteten getroffen haben wie die Orléansbahn, deren Bericht stellenweise schon darauf hinweist, daß eine Anzahl dieser Angelegenheiten mit allgemeiner Gültigkeit für alle Eisenbahnen geregelt sind.

Die Freifahrvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1925 tritt bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine neue Freifahrvorschrift (Freivo) in Kraft, die die Voraussetzungen für die Gewährung freier Fahrt an die Beamten, Angestellten und Arbeiter einheitlich regelt.

Die seit der Verreichlichung noch gültigen Länderfreifahrordnungen und sonstigen Erlasse über das Freifahrwesen treten mit diesem Zeitpunkt außer Wirksamkeit. Von Übergangsbestimmungen für das Personal ist grundsätzlich abgesehen worden. Für die Reichsbahn-Gesellschaft wie für das Personal tritt dadurch ein erwünschter Zustand der Klarheit ein. Der unterschiedlichen Behandlung in der Gewährung freier Fahrt innerhalb derselben Dienstgruppen ist dadurch ein Ende gemacht und eine Quelle von Reibungen und Unannehmlichkeiten für Gesellschaft und Personal verstopft.

In förmlicher und sachlicher Beziehung bringt die Freivo wesentliche Neuerungen gegenüber bisher. Die Quelle, aus der die Freivo entspringt, ist die Personalordnung (Perso), die in § 28 bestimmt: „Die freie Fahrt regelt der Generaldirektor durch eine Freifahrvorschrift. Auf die Freivo finden auch die Bestimmungen des § 33 der Perso Anwendung. Sie kann jederzeit vom Generaldirektor geändert und ergänzt werden.

Die Freivo enthält ausschließlich „Kann-Vorschriften". Ein Anspruch auf Gewährung freier Fahrt oder frachtfreier Beförderung von Gütern ist nicht gegeben. Die bei der Verreichlichung in § 30 des Staatsvertrages enthaltene Bestimmung, daß Verwaltungsanordnungen, die zugunsten der Beamten eines Landes getroffen sind, bis zur Durchführung eines Reichsgesetzes über Beamtenvertretungen nur im Benehmen mit der Beamtenvertretung beim Reichsverkehrsministerium geändert oder beseitigt werden können, ist erfüllt. Der Hauptbeamtenrat wie auch der Hauptbetriebsrat haben der Freivo zugestimmt.

Die Freivo gilt, wie die Perso, nur für die Beamten der Besoldungsgruppen I bis IX (Oberinspektoren und die Reichsbahnbauführer), sowie für die Angestellten und Arbeiter. Sie setzt im allgemeinen die materiellen Voraussetzungen für die Gewährung freier Fahrt und frachtfreier Beförderung fest, während durch die Ausführungsbestimmungen zur Freivo Erläuterungen hierzu und weiter die formellen Vorschriften für die Durchführung der Freivo gegeben werden. Der Freivo ist das Kalenderjahr, nicht wie bisher das bis zum 31. März laufende Urlaubsjahr, zugrunde gelegt.

Ein Blick auf das der Freivo voraufgestellte Inhaltsverzeichnis gibt Aufschluß darüber, an welche Personen und für welche Zwecke freie Fahrt und frachtfreie Beförderung von Gütern gewährt wird.

Je ein Abschnitt behandelt die unentgeltliche Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen- und Schiffs-Strecken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die frachtfreie Beförderung von Gütern, die Arten der Ausweise, die Zuständigkeiten der Dienststellen, die Bestimmungen bei Zuwiderhandlungen gegen die Freivo und bei mißbräuchlicher Inanspruchnahme der Freifahr- und Frachtvergünstigungen.

Im 1. Abschnitt treten einschneidende sachliche Änderungen insbesondere in folgenden Punkten ein:

nheitliche Festsetzung der Zahl der zu ußerdienstlichen Reisen gewährten Freifahrten:

für die Beamten jährlich 10,
für die Beamten im Vorbereitungsdienst und die Reichsbahn-Bauführer jährlich 5,
für die Angestellten nach einjähriger Beschäftigung jährlich 5,
für die Angestellten nach fünfjähriger Beschäftigung jährlich 10,
für die Arbeiter nach einjähriger Beschäftigung jährlich 5,
für die Arbeiter nach fünfjähriger Beschäftigung jährlich 8,
für die Arbeiter nach zehnjähriger Beschäftigung jährlich 10.

Diese Festsetzung bringt eine Einschränkung für das Per-ıal der früheren bayerischen, württembergischen, badischen, hsischen, oldenburgischen und mecklenburgischen Eisenınen, die in der Regel zwölf freie Fahrten und mehr auf Grund Landesfreifahr-Ordnungen erhielten, während sie für das rsonal der früheren preußisch-hessischen Eisenbahnverwalıgen, das in der Regel vier bzw. sechs freie Fahrten erhielt, e Verbesserung bedeutet.

Eine wesentliche Einschränkung tritt auch bezüglich Ausdehnung der Reisen ein. Während es bei der herigen Regelung grundsätzlich möglich war, jede Reise über ganze deutsche Eisenbahnnetz auszuführen, wird jetzt die ise nur auf mittlere Entfernungen (250 km) zugelassen. Nur hrend des Erholungsurlaubs und bei wichtigen persönlichen lässen, wie schwerer Erkrankung von Verwandten, Teilıme an Beerdigungen, Besuch der Heimat bei verdrängten Bensteten, wird von der mittleren Entfernung abgesehen. Dies auch, wenn wichtige, insbesondere kulturelle, Bedürfnisse e Ausnahme rechtfertigen, z. B. zur Verbindung der Pfalz dem rechtsrheinischen Bayern, von Ostpreußen und Oberlesien mit Berlin u. a.

Für die Beamten im dauernden und einstweiligen Ruhestand und für die mit Sozial- oder mit mindestens 50 % fall-Rente ausgeschiedenen Angestellten d Arbeiter kann jährlich eine freie Fahrt bewilligt rden, außer wenn der Anspruch auf die Versorgungsbezüge, 3. infolge anderweiter Beschäftigung, ruht. Durch diese Beligung wird insbesondere den abgebauten Bediensteten der rgang in einen anderen Beruf erleichtert, den Bediensteten, ihre Gesundheit und Arbeitskraft der Eisenbahn geopfert en, eine berechtigte Vergünstigung gewährt und eine Anichung an die Bestimmungen der meisten außerdeutschen kehrsunternehmungen erzielt.

Für die Ehefrauen der Beamten sowie nach Zurücklung einer einjährigen Dienstzeit auch der Angestellten d Arbeiter und für deren Kinder, soweit für diese Kin-Zuschlag gezahlt wird, kann jährlich eine Freifahrt illigt werden. Bei Kindern von Beamten und Angestellten ft dies in der Regel bis zum vollendeten 21. Lebensjahre, bei dern von Arbeitern bis zum vollendeten 16. Lebensjahre, zu. meisten außerdeutschen Eisenbahnverwaltungen (Schweiz, erreich, Italien, England, Frankreich) haben für die Angeigen ihres Eisenbahnpersonals schon seit langem erheblich tergehende Freifahrvergünstigungen. Die Deutsche Reichsn-Gesellschaft beschränkt diese Vergünstigungen auf den sten Kreis der Angehörigen (Ehefrau und Kinder) und gibt e auch nur unter Anrechnung auf die dem Bediensteten zuende Zahl von Freifahrten, die sich bei Inanspruchnahme Vergünstigung für Frau und Kinder entsprechend vermin-. Dabei werden zur Berücksichtigung kinderreicher Familien einsame, auf einen Fahrschein ausgeführte Fahrten von Kinı für eine Fahrt gerechnet. Wenn Mann, Frau und Kinder einsam reisen, werden demnach drei Freifahrten abgerech- Reisen nicht alle Kinder gemeinsam, so wird für jede auf n Fahrschein ausgefertigte Reise eines oder mehrerer Kineine Freifahrt angerechnet. Für die Zeiten des Hauptreisekehrs (Weihnachten, Ostern oder Pfingsten) wird diese ifahrvergünstigung den Angehörigen nur ausnahmsweise gert.

um Besuch des Unterrichts und zur Berufsbildung wird den wirtschaftlich nicht selbständigen Kinı bis zum vollendeten 19. Lebensjahre freie Fahrt zwischen n- und Schul- oder Ausbildungsort gewährt, wenn am nort oder dessen Nähe die Gelegenheit hierzu fehlt, dabei eine Unterscheidung der Arten der Schule und Ausbildungsgenheiten nicht gemacht. Es kann also deshalb unter Beung der angegebenen Begrenzung jede Art von Schule ttel-, Ober-, Hoch- oder Fortbildungsschule) besucht werden, ausgesetzt, daß es sich um einen schulmäßigen, nicht bloß gentlich erteilten Unterricht handelt. Durch diese Bestimg ist die Möglichkeit gegeben, den Kindern eine abgeossene Mittelschulbildung (4 Jahre Grundschule, 9 Jahre elschule) zu vermitteln.

Bei Erkrankungen kann freie Fahrt nicht bloß, wie bisher, nur den Bediensteten, die freie bahn- und kassenärztliche Behandlung genießen, gewährt werden, sondern in gleicher Weise allen Bediensteten zum Besuch des Arztes, zur Aufnahme in einer Krankenheilanstalt oder zur Durchführung einer Heilkur; den Angehörigen der Bediensteten nur, wenn es sich um ansteckende Krankheiten (Tuberkulose u. a.) handelt, durch die Ansteckungsgefahr für den Bediensteten selbst gegeben wäre.

Im allgemeinen übereinstimmend mit den bisherigen Vorschriften der Länderfreifahr-Ordnungen kann weiterhin freie Fahrt unter bestimmten Voraussetzungen gewährt werden bei Einberufung, Versetzungen und bei Beendigung des Dienstverhältnisses, zur Fortbildung, zur Fahrt zwischen Wohn- und Dienstort, zum Besuch des Gottesdienstes und zur Beschaffung von Lebensmitteln, wo die Gelegenheit hierzu fehlt, und außerdem werden die Wohlfahrts- und Selbsthilfeeinrichtungen und die Eisenbahnvereine durch Gewährung freier Fahrt zu notwendigen Reisen zur Erfüllung ihrer Aufgaben gefördert.

Endlich sind noch Bestimmungen über die Gewährung freier Fahrt an Bahnärzte, Bahnagenten, Handwerker und Lieferer beigegeben. Für die Post-, Zoll- und Steuerbeamten sind Bestimmungen in der Freivo nicht enthalten. Bis auf weiteres gelten die bisherigen Bestimmungen hierfür weiter.

Von Bedeutung ist auch die Regelung der Benutzung der Wagenklassen durch die Bediensteten. Die Beamten, Angestellten und Arbeiter sind für dienstliche und außerdienstliche Reisen im allgemeinen in die 3. Wagenklasse verwiesen, nur die Beamten von Besoldungsgruppe VIII (Inspektoren) ab aufwärts in die 2. Wagenklasse, jedoch werden auch für diese Beamten für Fahrten zwischen Wohn- und Dienstort die 3., für Arbeiter die 4. Klase zugewiesen.

Früher war die Benutzung der Polsterklasse für die Beamten bis zur Besoldungsgruppe V (Zugführer) herab vorgesehen; die neuen Bestimmungen bringen also zur Entlastung der Polsterklasse eine erhebliche Einschränkung. Den Angehörigen wird grundsätzlich die Klasse zugebilligt, die dem Bediensteten zusteht, jedoch werden die Fahrten zum Schulbesuch und zur Berufsausbildung, zur Beschaffung von Lebensmitteln und zum Besuch des Gottesdienstes in die 4. Wagenklasse verwiesen.

Den Beamten im einstweiligen und dauernden Ruhestand wird im allgemeinen die Klasse der Besoldungsgruppe zugewiesen, aus der sie ihre Bezüge erhalten.

Eine wesentliche Neuerung ist auch die Zulassung des Uebergangs in eine höhere Wagenklasse gegen Zuzahlung. Dies wird besonders für den Übergang der in die 4. Klasse zum Schulbesuch und zur Berufsausbildung verwiesenen Kinder von Bedeutung sein.

Im 2. Abschnitt werden die Voraussetzungen für die frachtfreie Beförderung von Reisegepäck, Umzugsgut u. a. behandelt. Bemerkenswert ist, daß auf jeden Fahrausweis 30 kg eigenes Reisegepäck frei befördert wird, und daß die frachtfreie Beförderung von Umzugsgut bei der Einberufung zum Dienst, bei der Versetzung oder Überweisung und auch bei Beendigung des Dienstverhältnisses nach dreijähriger Dienstzeit für die Beamten, nach zehnjähriger Dienstzeit für die Angestellten und Arbeiter gewährt wird.

Die Beförderung fremden, dem Inhaber eines Freifahrausweises nicht gehörigen Gepäcks ist unzulässig und fällt unter die Strafbestimmungen des 5. Abschnittes.

Der 3. Abschnitt behandelt die Arten der Fahrausweise, deren Muster in einer Anlage zur Freivo enthalten sind. Die neuen Muster werden erst nach Aufbrauch der bisherigen Muster eingeführt.

Im 4. Abschnitt ist die Zuständigkeit für die Gewährung freier Fahrt behandelt und eine weitgehende Dezentralisation zur Hebung der Autorität und Verantwortungsfreudigkeit der Dienststellenvorsteher und zur Geschäftsvereinfachung durchgeführt.

Der 5. Abschnitt endlich gibt Strafbestimmungen bei Zuwiderhandlungen gegen die Freivo und deren Ausführungsbestimmungen und bei mißbräuchlicher Inanspruchnahme der Freifahr- und Frachtvergünstigungen bekannt. In solchen Fällen wird der Freifahrausweis eingezogen, der hinterzogene Betrag nacherhoben und die freie Fahrt und die Frachtvergünstigungen auf mindestens 6 Monate entzogen, auch ist disziplinare und strafrechtliche Verfolgung zu gewärtigen. Auch der Versuch und die Begünstigung werden unter dieselben Strafen gestellt.

Aus den Ausführungsbestimmungen zur Freivo sind insbesondere folgende Neuerungen bemerkenswert. Jeder Fahrscheininhaber — ausgenommen Kinder unter 10 Jahren — muß mit einem mit Lichtbild versehenen Personenausweis versehen sein, der für die Bediensteten kostenlos, für deren Angehörige und für ausgeschiedene Bedienstete gegen eine Gebühr von 50 ₰ von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgestellt wird.

Für jeden aktiven und ausgeschiedenen Bediensteten wird ein Freifahrausweis karteimäßig bei der Dienststelle geführt, in dem die außerdienstlichen Fahrten, auch der Angehörigen, vermerkt werden.

Die Fahrausweise werden, abgesehen von den Freikarten, nicht mehr unterschrieben, sondern nur noch mit einem besonderen Freifahrstempel unterstempelt. Sie sind nach Ablauf ihrer Gültigkeit oder bei Nichtbenutzung an die auszufertigende Stelle zurückzugeben. Bei Nichtzurücklieferung wird von dem Bediensteten, wenn der Verlust nicht einwandfrei nachgewiesen wird, eine Freifahrt einbehalten. Bei Verlust einer Freikarte — Fahrkarte zum Schulbesuch usw. — wird für die Neuausfertigung eine Gebühr von 1 ℳ. erhoben.

Als eine Freifahrt gilt eine Fahrt vom Abgangs- zum Zielbahnhof. Abweichungen vom verkehrsüblichen Reiseweg werden zugelassen, wenn die Einhaltung des Reiseweges genau nachgeprüft werden kann.

Nach Antritt der Fahrt vorgezeigte ungelochte Fahrausweise werden als ungültig angesehen. Der Fahrscheininhaber hat also im eigenen Interesse für ordnungsmäßige Lochung selbst zu sorgen.

Auf die Beamten von Besoldungsgruppe X ab aufwärts sind die vorstehenden Bestimmungen sinngemäß anzuwenden.

Wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch die einheitliche Regelung der Freifahrbestimmungen den Bedürfnissen des Dienstes wie des Personals in ausreichendem Maße Rechnung getragen hat, so wird auch zu erwarten sein, daß das Personal sich die durch die Verhältnisse gebotene Zurückhaltung in der Inanspruchnahme der Vergünstigungen auferlegt. Bei den erheblichen Rechtsminderungen, die die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft dem Reichsbahnpersonal gebracht hat, wird gegen die Beibehaltung dieser bei allen Eisenbahnverwaltungen eingeführten Vergünstigungen ernstlich von keiner Seite etwas eingewendet werden können.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellten Eisenbahnstrecken (Art. 1).

Nach den dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern durch die beteiligten Staaten zugegangenen Mitteilungen betrug am 31. März 1924 die Länge der diesem Übereinkommen unterstellten Eisenbahnlinien insgesamt 216 380 km gegenüber 216 099 km am 31. März 1923. Die folgenden 9 Staaten weisen gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung der Kilometerzahl der dem Übereinkommen unterstellten Eisenbahnlinien auf: Deutschland 210 km, Bulgarien 40 km, Frankreich 40 km, Ungarn 3 km, Italien 83 km, Norwegen 70 km, Polen 79 km, Schweden 67 km und die Tschechoslowakei 59 km, wogegen sie in 3 Staaten, nämlich in Österreich um 175 km, Belgien um 119 km und Rumänien um 76 km zurückgegangen ist. In Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden, dem Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen und in der Schweiz ist eine Veränderung der dem Übereinkommen unterstellten Kilometerzahl nicht eingetreten.

Wie sich die obengenannte Gesamtzahl der Kilometer der dem Übereinkommen unterstellten Linien auf die verschiedenen Länder in den Jahren 1893, 1918 und 1924 verteilt, ergibt sich aus der nachstehenden Zusammenstellung:

Kilometer Eisenbahnstrecken am 31. März:

	1893	1918	1924
Deutschland	43 200	64 584	57 372
Österreich	14 887	22 524	6 385
Belgien	4 516	4 677	5 010
Bulgarien	—	2 139	2 221
Dänemark	—	2 248	2 557
Frankreich	33 872	41 347	43 722
Ungarn	11 722	21 945	8 318
Italien	11 762	15 698	17 505
Luxemburg	356	384	396
Norwegen	—	—	2 916
Niederlande	2 475	3 530	3 548
Polen	—	—	16 738
Rumänien	—	3 702	11 192
Rußland	26 351	—	—
Königr. der Serben, Kroaten und Slowenen	—	2 007	8 179
Schweden	—	11 761	12 173
Schweiz	2 995	4 636	4 662
Tschechoslowakei	—	—	13 486
Insgesamt	152 136	201 182	216 380

Bücherschau.

— Die Personalordnung (Perso) der Deutschen Reichsbal Gesellschaft, erläutert von Geh. Reg.-Rat Dr. Roser, Ministeri rat und Mitglied der Hauptverwaltung, Berlin 1925. Voll kraft Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin W 35, Kurfürst straße 34, Preis 2,50 ℳ.

Während das Reichsbahngesetz und das Reichspersonalges die Rechts- und Dienstverhältnisse des Personals nur in d Grundzügen festlegt, soll nach den §§ 19, 22 des Reichsbal gesetzes und §§ 7 und 13 des Reichsbahn-Personalgesetzes Personalordnung die Reichs- und Dienstverhältnisse der I diensteten im einzelnen regeln. Diese Regelung ist durch die 1. Januar 1925 in Kraft getretene Personalordnung erfolgt.

Bei der durch die Neuorganisation der Reichsbahn beding grundsätzlichen Umgestaltung der Dienst- und Rechtsverhä nisse der Bediensteten der Reichsbahn und bei der Schwierigk der Materie ist es mit Dank zu begrüßen, daß gleichzeitig dem Inkrafttreten der Personalordnung der Rosersche Ko mentar erscheint. — In einer Einleitung werden in vier A schnitten das Wesen und die rechtliche Bedeutung der P sonalordnung, die Personalordnung im Verhältnis zum Reic beamten- sowie zum Angestellten- und Arbeiterrecht, das V hältnis der Reichsregierung zur Gesellschaft im Personalwes sowie endlich in einem 5. Abschnitt das Verhältnis der Gese schaft zu dem Staatsvertrag über den Übergang der Staatseis bahn auf das Reich behandelt. Es folgt alsdann die mit za reichen Erläuterungen versehene Personalordnung.

Der Name des Verfassers des Kommentars, der bei der A stellung und Abfassung der Personalordnung hervorragend teiligt gewesen ist, bürgt für die Zuverlässigkeit der klaren I läuterungen. Das Werk wird allen Fachleuten, die sich mit d Personalwesen der Reichsbahnbediensteten zu befassen hab ein willkommener Führer sein, um sich schnell und sicher üb den schwierigen Stoff zu unterrichten. W.

— Die Internationalen Telegraphen-Unionen. Von Dr. O Kunz, St. Gallen, in Heft 2 der Tübinger Abhandlungen zu öffentlichen Recht (Verlag von Ferdinand Enke in Stuttga 1924).

Im Jahre 1922 wurde in Bern ein Welttelegraphendenkn enthüllt, das nach dem hochfliegenden Idealismus des Künstl die Idee verkörpern soll: Les âmes des peuples sont réun par l'Union télégraphique, und der Präsident der Schweiz schen Eidgenossenschaft pries bei der Feier die Telegraphie eine Erfindung, der namentlich die drahtlose Zeichenübertragu noch unübersehbare Möglichkeiten eröffne; gleichzeitig beto er, daß die Telegraphie ihre segensreiche kosmopolitische deutung nur erreichen konnte, dank der Riesenarbeit der Te graphenunion. Dr. Kunz will in seinem 148 Seiten umfass den Werke einen Überblick über die äußere Entwicklung eine Darstellung der völkerrechtlichen Struktur der heute n nebeneinander bestehenden beiden Telegraphen-Unionen geb deren Aufgabe bekanntermaßen in der Verwirklichung der E heitlichkeit, sowie der möglichst zweckmäßigen und billi Ausgestaltung der internationalen telegraphischen Beziehun zu suchen ist. Dabei soll aber die Abhandlung auch der an strebten Fusion der zwei Telegraphen-Unionen dienen, in untersucht wird, ob vom Standpunkt der Entwicklung Unionen, ihrer Organisation und Rechtsnatur aus eine so Vereinigung möglich und zweckmäßig ist. Nach Meinung Verfassers müßten alle in dieser Richtung liegenden, bereits handenen Verhandlungsergebnisse der einzelnen Gruppenorg sationen von der kommenden Konferenz der beiden Unione ein organisches Ganzes zusammengeschmiedet werden, um ne einheitliches Völkerrecht auf dem überaus wichti Fachgebiet für ungefähr 60 Kulturstaaten zu schaffen, ein W das zu vollbringen freilich in Hinblick auf die gegenwärti politischen Verhältnisse kein leichtes Stück Arbeit sein we die Aufgabe müsse aber bewältigt werden, wobei übrigen vielen Beziehungen durchaus neues Recht zu schaffen sei. dann könne auch auf allen anderen Kulturgebieten gemein für die Menschheit segensreiche Arbeit geleistet werden. Verständnis für diese noch zu lösende schwere Aufgabe, zu ihrer Vorbereitung, wird das Kunzsche Buch zweifellos tragen. Das reiche Material ist übersichtlich zusammenges und mit Geschick und Scharfsinn verarbeitet. Die Gebrau fähigkeit des Buches wäre durch Beifügung eines Sachregis erhöht worden.

— Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien, besonderer Berücksichtigung bernischer Verhältnisse. Von Ernst Winzeler. Preis 4 ℳ. Paul Haupt, Akademi Buchhandlung, vorm. Max Drechsel, Bern 1924.

In dem Vorwort zu dem Buche wird auf die ungenüg Wirtschaftlichkeit der Lokalbahn, die fast überall festzust ist, einerseits, wie auf die rasche Ausdehnung der Autom

en, die dem gleichen Zweck dienen, andererseits hingewiesen. sen beiden Tatsachen in ihrem ursächlichen Zusammenhange hzugehen, ist der Zweck der Arbeit des Verfassers. Demsprechend wird in dem ersten Teil des Buches, der einen allgeinen Charakter trägt, nachgewiesen, welche Bedeutung dem tomobillinienverkehr zukommt. Im Hinblick auf die bessere sgestaltung des ländlichen Nahverkehrs werden weiter die rzüge der Autolinien in wirtschaftlicher Beziehung (Ane, Betriebskosten usw.) sowie die sonstigen Vorzüge (Ansungsfähigkeit), ferner die organische Eingliederung des olinienverkehrs in den gesamten Verkehr behandelt, um zu Schluß zu kommen, daß zur Durchführung eines nicht hochzentrierten Verkehrs das Automobil weit besser geeignet ist als die Eisenbahn und daher der öffentliche Autolinienverkehr die Aufgabe hat, die Lücken auszufüllen, die im Landverkehrsnetz noch vorhanden sind. Im zweiten Teil wird die Bedeutung der Autolinien für die bernische Lokalbahnpolitik besprochen und an Hand eines Beispiels (der Biel-Meinisberg-Bahn) die Frage geprüft, welcher Automobilbetrieb den Eisenbahnbetrieb ersetzen kann.

Das Buch beansprucht, besonders in seinem ersten Teil, in der vielbehandelten Frage des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Automobil auf kurze und mittlere Strecken, Beachtung. Die ganze Frage wird nach ihrer wirtschaftlichen, finanziellen und technischen Seite hin gründlich behandelt. Das Buch ist für alle von Wert, die sich mit dieser Frage zu beschäftigen haben. W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung in der Betriebsführung.

Die Betriebsführung der Kreis Oldenburger Eisenbahn, die bisher in den Händen der Reichsbahndirektion Altona lag, ist am 1. Januar 1925 auf die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn übergegangen. Die Strecken dieser Bahn sind mit 43,65 km der Reichsbahndirektion Altona ab- und denjenigen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn zugerechnet worden.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Betriebsreglement des Vereins (VBR) ist ein Nachtrag II erschienen und mit unserem Rundschreiben Nr. IV 319 vom 13. Dezember 1924 an die Verwaltungen verteilt worden.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Elberfeld. Der am 15. März geschlossene Hp. Heide, Strecke Barmen-Rittershausen-Bevormwald, ist vom 1. Januar 1925 ab für einige Personenzüge wieder eröffnet.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.). Am Februar 1925 wird die Tarifstation Elbing Roßwiesen in eine Ladestelle umgewandelt und der Tarifstation Elbing angeschlossen werden. Gleichzeitig wird die jetzt zur Tarifstation Elbing Roßwiesen gehörige Ladestelle Elbing Neustädter Fähre der Tarifstation Elbing zugeteilt werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 193 vom 15. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsmitgliedschaft;

Nr. IV 333 vom 30. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die Österreichischen Bundesbahndirektionen, betreffend Nachtrag II zum Vereinsbetriebsreglement;

Nr. V 627 vom 23. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen und dem Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen;

Nr. VI 131 vom 22. Dezember 1924 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Preise für die kostenpflichtigen Abdrucke und für die amtlichen Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 25. Dezember d. J. verschied in Königsberg im fast vollendeten 60. Lebensjahre

Herr Regierungsbaurat **Marder**,

Vorstand des Reichsbahnbetriebsamts 1 in Lyck.

Seit dem Jahre 1898 im Eisenbahndienst tätig, hat der Verstorbene von 1912 bis zu seinem Tode das Reichsbahnbetriebsamt 1 Lyck verwaltet.

Ruhiges sachliches Arbeiten, persönliche Liebenswürdigkeit treueste Pflichterfüllung und vornehme Gesinnung zeichneten seine arbeitsreiche dienstliche Tätigkeit aus. Namentlich in den Kriegsjahren und der nachfolgenden Zeit des Wiederaufbaus hat er seine ganze Kraft opferfreudig in den Dienst seiner schwergeprüften Heimatsprovinz gestellt. Sein Andenken wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Königsberg (Pr), den 29. Dezember 1924. (26)

**Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der am 15. Februar 1924 in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr umgewandelte Bahnhof 4. Klasse Bahrenbusch — gelegen an der Strecke Schneidemühl-Neustettin — wird vom 15. Dezember 1924 ab auch wieder für den Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet und als Agentur eingerichtet. (35)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder).

Am 1. Januar 1925 wird der Haltepunkt Blumberg (Kr. Pyritz) an der Strecke Arnswalde-Stargard (Pom.) zur selbständigen Tarifstation erhoben.

Die Station wird nur für Wagenladungen für die Anschlußgleisbesitzer Rittergutsbesitzer v. Stegmann u. Stein in Repplin und Braune in Blumberg und allgemein für Stückgüter im Einzelgewicht bis 250 kg freigegeben. Bis zur Bekanntgabe der Tarifentfernungen gelten die Entfernungen für Collin (Pom.) + 4 km oder Dölitz (Pom.) + 4 km je nach der Verkehrsleitung, die wie für diese Stationen zu erfolgen hat. (25)

Frankfurt (Oder), 22. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

3. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Bergsturzes in km 125,8 der Arlbergbahn ist die Strecke Hintergasse-Braz seit dem 31. Dezember 1924 unfahrbar.

Innsbruck, den 3. Januar 1925. (43)
Bundesbahndirektion Innsbruck.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen Unfahrbarkeit der Strecke St. Veit an der Glan-Villach infolge Entgleisung war der Gesamtverkehr vom 31. Dezember 1924 bis 1. Januar 1925 eingestellt.

Villach, den 2. Januar 1925. (44)
Bundesbahndirektion Villach.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. Januar 1925: Aufnahme von Konstanz in A. T. 33, Schwandorf in A. T. 33a, Groitzsch und Haynau in A. T. 35. Ergänzung und Erweiterung des Warenverzeichnisses im A. T. 35. Änderungen im A. T. 31 und 35. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 31. Dezember 1924. (29)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ab 1. 1. 1925 werden die Frachtsätze für die Station Skagen in den Klassen 4 u. 5 teilweise erhöht und teilweise ermäßigt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 31. Dezember 1924.
Reichsbahndirektion (38)
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 9 Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. (Hefte B I 15 u. B II 1—64.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden die Entfernungsangaben für die Stationen Göhl, Groß-Schlamin, Heiligenhafen, Heringsdorf (Holst.), Lensahn, Lütjenbrode, Neukirchen (Holst.) und Oldenburg (Holst.) der Kreis Oldenburger Eisenbahn um 6 km erhöht.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Dezember 1924. (30)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1925 werden in dem Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht als Empfangsstationen einbezogen: Egersdorf, Weiherhof und Zirndorf.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Dezember 1924. (36)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1925: Einführung des Ausnahmetarifs 75 für über See eingeführte Strohgeflechte und getrocknete Palmblätter. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 30. Dezember 1924. (28)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1925 ist im Nachtrag I auf Seite 17 nach Maltsch zu ergänzen: Maltsch Hafen (Bsl) an Anstoßpunkt 10: 96 km, an Anstoßpunkt 11: 124 km. Die Leitung ist die gleiche wie für Maltsch.

II. Zu streichen ist mit allen Angaben im T. u. VA. 1924/1698 Astheim, im Tarif Seite 35, Lippertskirchen und, Seite 44, Seewiese.

München, 1. Januar 1925. (47)
Tarifamt b. d. Gr. Bayern.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die Anstoßentfernungen sind bei nachstehenden Stationen wie folgt zu ändern: Altötting (Seite 5) auf 8 km, Burghausen (Obb.) (Seite 6) auf 24 km, Burgkirchen (Seite 6) auf 15 km, Kastl b. Mühldorf (Seite 9) auf 12 km, Pertolzhofen (Seite 11) auf 22 km, Pirach (Seite 11) auf 19 km und Wackerwerk (Seite 14) auf 27 km.

München, 1. Januar 1925. (46)
Tarifamt b. d. Gr. Bayern.

Köln-Bonner Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 erscheint ein neuer Binnengütertarif der Köln-Bonner Eisenbahnen. Eine Erhöhung der Frachten und Gebühren tritt hierdurch nicht ein. Der Tarif kann von unserem Verkehrsbüro, Ubierring 11, bezogen werden. (34)

Köln, den 31. Dezember 1924.
Die Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Berichtigungen in den Warenverzeichnissen der A. T. 49 und 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. Januar 1925. (40)
Deutsche Reichsbahngesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 werden die Tarifentfernungen der Stationen der Kreis Oldenburger Eisenbahn — Strecke Neustadt (Holst.)-Heiligenhafen — um je 6 km erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (31)

Frankfurt (M.), den 30. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft I.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 erscheint ein Anhang zum Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 (Nr. 157 a des Tarifverzeichnisses). Der Anhang enthält die Seehafenausnahmetarife 33 H für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren, 34 H für Hanf, roh, 53 H für Fluß- und Schwerspat, 55 H für Wetzsteine und 61 H für Feuertonwaren u. a. Diese Seehafenausnahmetarife gelten im Verkehr von Stationen westlich und einschließlich der Linie Rheine-Ibbenbüren-Iburg-Gütersloh-Hövelhof - Paderborn - Altenbeken-Warburg - Hümme-Cassel-Hann. Münden-Eichenberg - Niederhohne -Eschwege-Treffurt-Mühlhausen (Thür.)-Langensalza-Erfurt -Weimar - Jena - Orlamünde - Oppurg-Saalfeld-Lobenstein-Hof-Eger einerseits und den deutsch-niederländischen Grenzstationen andererseits. Die Seehafenausnahmetarife gelten nur für Güter, welche über bestimmte niederländische Seehäfen ein- oder ausgeführt werden. Der Anhang wird nur an die Güter- und Eilgutabfertigungen verteilt, welche in dem oben bezeichneten Verkehrsgebiet liegen und in den Deutsch-Niederländischen Verbandsgütertarif aufgenommen sind. Der Eingang des Anhangs ist von diesen Stellen zu überwachen. (27)

Köln, den 29. Dezember 1924.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Am 1. Januar 1925 tritt der Nachtrag V zum Teil III des Gütertarifs der Saarbahnen in Kraft, der u. a. Erhöhungen der Preise der Vordrucke und Ermäßigungen von Zollnebengebühren enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0.40 fr von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (32)

Saarbrücken, den 29. Dezember 1924.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Am 1. Januar 1925 wird der Eisenbahn-Tiertarif der Saarbahnen neu ausgegeben.

Der Tarif kann zum Preise von 4,50 Frs. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (33)

Saarbrücken, den 30. Dezember 1924.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 19[..] wird die Station Marklissa als Versa[nd]station in den Ausnahmetarif 5a ein[be]zogen.

Berlin, den 4. Januar 1925. ([..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II Ausnahmetarife.

Aufnahme von Fraustadt Grenze in d[en] A. T. 47 (Reis) mit Gültigkeit v[om] 8. 1. 1925.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 3. Januar 1925. ([..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tierverkehr $\frac{\text{Basel}}{\text{Waldshut}}$-Schweiz.

Zum provisorischen Tarif vom 22. [Ok]tober 1917 für die Beförderung leben[der] Tiere auf den schweizerischen Bahn[en] ist auf 1. Januar 1925 der Nachtrag [..] erschienen. Er enthält neben den für [e]ine Anzahl schweizerischer Privatbahn[en] seit Inkrafttreten des IV. Nachtrags [ein]getretenen Änderungen und Ergänzung[en] die neuen Taxtabellen, in dem die [am] 1. Juni 1922 eingetretene 20prozent[ige] Frachtermäßigung berücksichtigt ist.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 2. Januar 1925. ([..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Polnischoberschlesisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchg[ang] durch Deutschoberschlesien und Tschechoslowakei.

Auf Seite 10 im Abschnitt C Tsche[cho]slowakisch-ungarische Grenzübergan[gs]stationen des vorgenannten Tarifs [ist] nachzutragen unter Absatz

b) Tschechoslowakische Übergangsstationen: Ungaris[che]

Čop. Záhon[y]

Oppeln, den 31. Dezember 1924. ([..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltung[en]

---

5. Personen- und Gepäckverkeh[r]

a) Oberschlesischer Wechselverke[hr] (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungsta[feln] für den Personen- und Gepäckver[kehr] zwischen

1. den Stationen des deutschen Rei[chs]bahn-Direktionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen St[aats]bahndirektionsbezirkes Katowice ([Kat]towitz)

sowie zwischen

2. Stationen eines und desselben Ei[sen]bahn - Direktionsbezirks über [..] Strecken des anderen Direktionsbe[zir]kes.

b) Verbandspersonenverkehr

zwischen Stationen der Deutschen Re[ichs]bahn und Stationen des Staatsb[ahn]direktionsbezirks Katowice (Kattow[itz]) (Tfv. 625).

Von sofort ab werden die auf ([..])mark abgestellten Tarife in Reichsm[ark] abgeändert.

Oppeln, den 2. Januar 1925. ([..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t]
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff** in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von **Julius Springer** in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 3. | Berlin, den 15. Januar 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten.

Von Reichsbahnrat **Dr. Ottmann**, Elberfeld.

I. Die Stellung des Sachverständigengutachtens und die Rechtsquellen für das Reichsbahnbeamtenrecht.

Der Dawes-Plan, der die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in eine Gesellschaft nahezu in allen Einzelheiten vorgezeichnet hatte, ließ in diesem Gesamtbild jedes Eingehen auf die Gestaltung der Personalverhältnisse vermissen. Daß die Personalverhältnisse von der rechtlichen Umstellung der Reichsbahn nicht unberührt bleiben konnten, verstand sich von selbst und die neutrale Haltung der Sachverständigen überrascht umsomehr, als man bisher in der Personalwirtschaft der Eisenbahn zwei sich gegenüberstehende Systeme, ein angelsächsisches und ein europäisch-kontinentales zu unterscheiden gewohnt war. Mit dem ersten System verband man die Vorstellung des f r e i e n A r b e i t s v e r t r a g e s im Sinne eines privatrechtlich gedachten synallagmatischen Rechtsverhältnisses. Unter dem zweiten System begriff man das B e r u f s b e a m t e n t u m, das im öffentlichen Recht wurzelt und eine Bindung höherer Art darstellt, bei der die Vorstellung des Austauschs von Leistungen und Gegenleistung zurücktritt hinter der Vorstellung der Dienstleistung im Interesse der Gesamtheit.

Daß der sonst in jeder Beziehung aus angelsächsischem Geist geborene Dawes-Plan in der Personalfrage nicht für das erstgenannte System Stellung nahm, mag vielleicht darauf mit zurückzuführen sein, daß auch in den angelsächsischen Ländern das vorerwähnte System in seiner Reinheit seit langem nicht mehr existiert. Gewerkschaftlicher Zusammenschluß, Kollektivverträge, Schutz- und Wohlfahrtsmaßnahmen, gesetzliche Streikverbote und obligatorische Schlichtungsverfahren haben auch in den Ländern der englischen Zunge eine Entwicklung zur Folge gehabt, die man nicht mit Unrecht geradezu als „Verbeamtung" bezeichnet hat. Um so weniger bestand für die Reichsbahn eine Notwendigkeit, unter Abkehr von der geschichtlichen Entwickelung und den gegebenen Verhältnissen das Berufsbeamtentum fallen zu lassen.

Wenn die Vergesellschaftung der Reichsbahn es auch unmöglich machte, für ihre Bediensteten die Eigenschaft als Reichsbeamte beizubehalten, so brauchte damit die Beamteneigenschaft überhaupt noch nicht aufgegeben zu werden. Auch für die rechtliche Gestaltung des Beamtenverhältnisses sind verschiedene Spielarten möglich, und das Reichsbahngesetz hat ein neues für die besonderen Zwecke der Reichsbahn zugeschnittenes Beamtenrecht geschaffen.

Die grundlegenden Bestimmungen über das Reichsbahnbeamtenrecht finden sich in dem R e i c h s b a h n g e s e t z vom 30. August 1924, weitere Einzelheiten in dem R e i c h s b a h n p e r s o n a l g e s e t z vom 30. August 1924 und den Schlußstein bildet die vom Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft erlassene P e r s o n a l o r d n u n g, die am 1. Januar 1925 in Kraft getreten ist.

Wenn die Verteilung der Bestimmungen auf drei gesonderte Rechtsquellen auch nicht dazu angetan ist, die Übersichtlichkeit zu erhöhen, so hat sie doch ihre guten Gründe. Das R e i c h s b a h n g e s e t z ist in seiner Fassung international vereinbart und daher auch Abänderungen durch den deutschen Gesetzgeber nicht ohne weiteres zugänglich. Es sind daher zweckmäßiger-

weise nicht mehr Bestimmungen als unumgänglich nötig hier hineingenommen worden. Das Personalgesetz enthält demgegenüber keine völkerrechtlichen Bindungen und kann ohne weiteres im Wege der Gesetzgebung fortgebildet werden. Der Personalordnung schließlich sind alle Bestimmungen vorbehalten, die ohne Inanspruchnahme des schwerfälligen Apparates der Gesetzgebung dem jeweiligen Bedürfnis angepaßt werden müssen und die im Interesse einer wirkungsvollen Verwaltung am besten dem Ermessen der Gesellschaft selbst überlassen blieben.

Die Personalordnung zerfällt in zwei Teile. Teil I regelt primär die Rechts- und Dienstverhältnisse der unteren und mittleren Beamten sowie der Angestellten und Arbeiter. Teil II gilt für die oberen Beamten und bringt für diese einige Sonderbestimmungen, die in einer gedrängten Darstellung außer Betracht bleiben können. Im übrigen werden die Bestimmungen des Teil I, von wenigen hier wiederum nicht interessierenden Ausnahmen abgesehen, auch auf die oberen Beamten für sinngemäß anwendbar erklärt. Soweit im folgenden die Personalordnung angezogen wird, ist hierunter stets der Teil I zu verstehen. Die ihm entnommenen Grundsätze gelten für sämtliche Beamte gleichmäßig.

II. Der Begriff der Reichsbahnbeamten.

Auf eine Begriffsbestimmung des Reichsbahnbeamten hat der Gesetzgeber verzichtet. § 1 des Personalgesetzes lautet lediglich: „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übt ihre Befugnisse durch Beamte (Reichsbeamte), Angestellte und Arbeiter aus,“ und setzt hiermit dem Begriff des Beamten als feststehend voraus.

Wenn nun auch in der Literatur und dem Sprachgebrauch über den Begriff des Beamten keineswegs Einstimmigkeit herrscht, so steht doch als wesentlichstes Begriffsmerkmal die öffentlichrechtliche Natur des Dienstverhältnisses des Beamten fest, zumal wenn, wie im § 1 des Personalgesetzes, der Gegensatz zum Angestellten und Arbeiter, deren Dienstverhältnis privatrechtlicher Natur ist, hervorgehoben wird. Seinem Inhalte nach ist das Beamtenverhältnis ein Gewaltverhältnis, ein Verhältnis der Über- und Unterordnung. Zur Erklärung des Wesens dieses öffentlich rechtlichen Beamtentums pflegt man wohl auf die frühere Vasalität als klassisches Beispiel eines solchen Gewaltverhältnisses hinzuweisen. Hiergegen ist nichts einzuwenden, sofern man hiermit nicht die irrige Vorstellung verbindet, daß das Beamtenrecht ein Rudiment des alten Lehnsrechts wäre. Im Gegenteil entspringt das Beamtenrecht, wie bereits eingangs angedeutet wurde, moderneren Gedankengängen als das aus dem römischen Recht rezipierte und in Rom wegen der überragenden Bedeutung der Sklavenwirtschaft nur dürftig ausgebildete Recht der Dienstmiete.

Auch die Kommendation des mittelalterlichen Rechts erzeugte abweichend von der Dienstmiete kein obligatorisches Kontraktverhältnis. Eine Verletzung der Dienstpflicht des Lehnsmannes war nicht die Nichterfüllung einer Obligation, sondern ein Vergehen, war Felonie. Die Rechte des Lehnsherrn waren keine Forderungsrechte, sondern Hoheitsrechte. Eine Verletzung seiner Pflichten, insbesondere seiner Treupflicht dem Lehnsmanne gegenüber war nicht minder Felonie. Man wird zweifellos an dieses Bild der Vasalität erinnert, wenn man das ebenfalls mit starken ethischen Momenten durchsetzte Gewaltverhältnis in Betracht zieht, in dem der Beamte zu seinem Dienstherrn steht.

Nach moderner Auffassung kann allerdings bei einem solchen Gewaltverhältnis als Dienstherr keine Privatperson in Frage kommen. Im Staat allein und in dem ihm untergeordneten und staatliche Aufgaben erfüllenden öffentlichen Verbänden findet die Dienst- und Treupflicht des Beamten einen würdigen Gegenstand. Hier ergab sich nun die Frage, ob die Umwandlung der Reichsbahn, die so häufig irrig als Privatisierung bezeichnet wird, die Beibehaltung des öffentlich-rechtlichen Beamtentums überhaupt noch möglich machte. Der Gesetzgeber hat die Frage unbedenklich bejaht. Die Erklärung hierzu findet sich in der amtlichen Begründung zum Reichsbahngesetz, wo es heißt: „Daß die Reichsbahn-Gesellschaft als Dienstherr eines öffentlichen Dienstverhältnisses auftreten kann, liegt darin begründet, daß sie Träger eines öffentlichen Unternehmens ist und damit in die Reihe jener Dienstherren eintritt, die, abgesehen von Reich und Land, als Träger eines Zweiges der öffentlichen Verwaltung Herren öffentlicher Dienststellen zu seien pflegen, wie Gemeinden, Kommunalverbände, Religionsgesellschaften. Die Bedeutung der Reichsbahn für das Gemeinwesen ist nach den ihr zugedachten Aufgaben und Rechten so überragend, daß sie die besondere Treue und Hingabe, die das Kennzeichen des öffentlichen Dienstverhältnisses bildet und im Gegensatz zu den bloß schuldrechtlichen Verpflichtungen eines privaten Dienstvertrages steht, ebenso beanspruchen kann, wie der Staat selbst.“

III. Die Anstellung des Reichsbeamten.

Da das Dienstverhältnis des Reichsbeamten kein zivilrechtliches Kontraktsverhältnis darstellt, wäre es irreführend, die Begründung dieses Dienstverhältnisses als Vertragsschluß zu bezeichnen. Wesentlich besser ist es, die Anstellung als einseitigen von der Gesellschaft vorgenommenen Verwaltungsakt aufzufassen. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist zur Vornahme dieses Verwaltungsaktes durch § 7 des Reichsbahngesetzes ermächtigt. Stets setzt der Verwaltungsakt die Einwilligung des Betroffenen voraus. Diese kann jedoch auch stillschweigend erteilt werden.

Die derzeitigen Reichsbahnbeamten sind allerdings noch fast ausschließlich nicht durch einen solchen Verwaltungsakt Reichsbahnbeamte geworden, sondern durch einen Akt der Gesetzgebung, nämlich durch § 20 des Reichsbahngesetzes, der die im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ stehenden Reichsbeamten mit dem Übergang des Betriebsrechts auf die Gesellschaft Reichsbahnbeamte werden ließ. Bei diesen „Beamten kraft Gesetzes“ kommt es auf die Einwilligung zur Eingehung des neuen Beamtenverhältnisses nicht an.

Wie der Reichsbeamte, so erhält auch der durch Verwaltungsakt der Gesellschaft bestellte Reichsbahnbeamte über seine Anstellung eine Anstellungsurkunde. Beim Reichsbeamten ist es bestritten, ob die Aushändigung dieser Urkunde konstitutive oder nur deklaratorische Bedeutung hat. Nach herrschender Meinung wird die Anstellung als Beamter schon mit der Unterzeichnung der Urkunde, nicht erst mit ihrer Übergabe und Empfangnahme perfekt. Da es jedoch nicht möglich ist, die Pflichten eines Beamten beginnen zu lassen, solange er von seiner Anstellung nichts weiß, ließ man wohl die Pflichten später entstehen als die Rechte. Die Personalordnung hat für die Reichsbahnbeamten diese Zweifelsfragen beseitigt. Sie mißt der Aushändigung der Urkunde an den Beamten konstitutive Bedeutung bei und bestimmt, daß erst mit diesem Augenblick die Anstellung rechtswirksam wird, sofern nicht in der ausgehändigten Urkunde selbst ein früherer oder späterer Zeitpunkt der Rechtswirksamkeit bestimmt wird (§ 6 der Personalordnung).

Die Anstellung gilt, soweit sie nicht ausdrücklich unter dem Vorbehalt des Widerrufs oder der Kündigung erfolgt, auf Lebenszeit. Vor dem Diensteintritt wird der Beamte auf die Erfüllung aller Obliegenheiten des ihm übertragenen Amtes eidlich verpflichtet. Die Eidesformel lautet: „Ich schwöre Treue der Reichsverfassung, Gehorsam den Gestzen und gewissenhafte Erfüllung meiner Dienstpflicht“ (§ 5 der Personalordnung). Eine rechtliche Bedeutung kommt dem Eid insofern nicht zu, als die Entstehung der Pflichten und Rechte des Beamten von der Beeidigung unabhängig ist. Das ist ausdrücklich anerkannt in Beziehung auf die strafrechtliche Verantwortlichkeit für Verbrechen und Vergehen im Amte durch § 359 des Strafgesetzbuchs.

Als öffentlich-rechtlicher Rechtsakt unterliegt die Anstellung natürlich nicht den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über Nichtigkeit oder Anfechtung wegen Betruges, Irrtums, Zwanges oder Drohung.

Die Bedingungen für die Anstellung hinsichtlich der körper-ichen Tüchtigkeit und Vorbildung sind durch besondere Verwal-ungsvorschriften und Prüfungsordnungen geregelt. Zunächst st es hier bei den bisherigen Bestimmungen geblieben.

Die Wirkungen der Anstellung, d. h. die sich aus ihr ergeben-en Pflichten und Rechte der Reichsbahnbeamten entsprechen m großen und ganzen denen der Reichsbeamten.

IV. Die Pflichten des Reichsbahnbeamten.

Die Pflichten der Reichsbahnbeamten lassen sich unschwer, wie ie Pflichten aller Beamten überhaupt, in zwei Gruppen einteilen, n die Pflicht zur Führung des übertragenen Amtes und in die 'flicht zur Treue und zum gesetzmäßigen Gehorsam. § 3 des 'ersonalgesetzes faßt die Gesamtheit der Pflichten in dem einen atz zusammen: „Der Reichsbahnbeamte hat seine Dienst-eschäfte unter Wahrung der Reichsverfassung und der Gesetze ewissenhaft wahrzunehmen und durch sein Verhalten in und ußer dem Dienste der Achtung, die sein Beruf erfordert, sich vürdig zu erweisen."

a) Die Pflicht zur Amtsführung ist eine Pflicht zur Arbeits-eistung. Ihr Umfang bestimmt sich nach dem wechseln-en Geschäftsumfang des Amtes und nach den Fähigkeiten des eamten, der grundsätzlich seine volle Kraft den Aufgaben der eichsbahn-Gesellschaft zur Verfügung zu stellen hat. Die Aus-bung eines Nebenerwerbs oder eine Nebenbeschäftigung ist nur it Genehmigung gestattet. Zuständig für die Genehmigung ind für die ihnen unterstellten Beamten die Reichsbahndirek-ionen, das Eisenbahnzentralamt und die zentralen Ämter bzw. ie Hauptverwaltung und die Gruppenverwaltung Bayern für die nen unmittelbar unterstellten Beamten. Das Reichsbeamten-esetz schrieb zum Unterschied hiervon grundsätzlich die Ge-ehmigung durch die oberste Reichsbehörde vor, eine Regelung, ie sich für die große Verwaltung der Reichsbahn als zu schwer-illig und ungeeignet erwiesen hatte.

Da der Beamte verpflichtet ist, seine volle Arbeitskraft in den ienst der Gesellschaft zu stellen, hat er die ihm übertragenen rbeiten rechtzeitig ohne Rücksicht auf seine festgesetzte ienststundenzahl zu erledigen. Als Norm ist jedoch die öchentliche Arbeitszeit von 54 Stunden vorgesehen. Eine Ver-ütung für die Überschreitung dieser Arbeitszeit wird nicht ge-ährt. Ein Ausgleich kann jedoch durch Dienstbefreiung zu nderen Zeiten erfolgen. Für das Betriebs- und Verkehrsper-onal wird die Arbeitszeit noch durch besondere Dienstdauervor-chriften geregelt werden (§ 15 der Personalordnung).

Von der Vornahme einzelner amtlicher Geschäfte kann der eamte von seiner vorgesetzten Dienststelle dispensiert werden. uch ein Recht auf Dispensation wird man ihm in gewissen ällen z. B. bei Interessenkollision zubilligen müssen, ohne daß s besonders gesetzlich festgelegt ist.

Zum zeitweisen Verlassen seines Amtes bedarf der Beamte nes Urlaubs. Die Dauer des den Beamten alljährlich zustehen-en Erholungsurlaubs wird noch durch den Generaldirektor mit enehmigung des Verwaltungsrats festgesetzt werden. Zunächst erbleibt es bei den alten Bestimmungen. Grundsätzlich haben ch die Beamten während des Urlaubs gegenseitig zu vertreten. oweit dies nicht angängig ist, trägt die Gesellschaft die Kosten er Vertretung. Zur Ausübung ihres Amtes als Mitglieder des eichstags oder eines Landtags bedürfen die Beamten keines rlaubs (§ 13 der Personalordnung).

Wie der Beamte während des Urlaubs seinen Gehaltsan-pruch behält, so auch während einer unfreiwilligen Unter-echung der Amtsgeschäfte in Krankheitsfällen. Bei den auf ündigung oder Widerruf angestellten Beamten soll im Falle ner 26 Wochen überschreitenden Dauer ihrer Krankheit von em Kündigungs- und Widerrufsrecht kein Gebrauch gemacht erden, wenn damit zu rechnen ist, daß der erkrankte Beamte in sehbarer Zeit den Dienst wieder aufnehmen wird (§ 14 der ersonalordnung).

b) Die Pflicht zur Treue und zum Gehorsam läßt sich ihrem Inhalte nach kaum erschöpfend umschreiben. Sie deckt sich voll-ständig mit der gleichgearteten Pflicht der Reichsbeamten.

Insbesondere ist durch die Umstellung der Reichsbahn die in der Treupflicht enthaltene Pflicht zur Wahrung der öffentlichen Interessen auch für den Reichsbahnbeamten bestehen geblieben und nur durch den Zusatz ergänzt, daß in demselben Maße auch die Interessen der Gesellschaft zu wahren sind. Ein Widerstreit der Pflichten kann sich nicht ergeben, da die öffentlichen Interessen und die der Gesellschaft gemäß § 2 des Reichsbahn-gesetzes in der gleichen Richtung liegen müssen.

Daß die Treupflicht unter Umständen sogar über die Dauer des Beamtenverhältnisses hinausreicht, zeigt sich an der den Beamten obliegenden und ebenfalls einen Ausfluß der Treupflicht darstellenden Amtsverschwiegenheit, die der Beamte auch nach Lösung des Dienstverhältnisses zu beobachten hat. Im Zusammenhang hiermit steht die Bestimmung, daß vor der Erstattung eines Sachverständigengutachtens und vor der Vernehmung als Zeuge die Genehmigung einzuholen ist.

Nach herrschender Meinung schließt die Treupflicht eines Beamten jedes Streikrecht aus. Diese Auffassung, die ihre Bestätigung in der Rechtsprechung des Reichsgerichts gefunden hat, wird auch für den Reichsbahnbeamten weiterhin ihre Geltung behalten. Im Hinblick auf die Lebensnotwendigkeit des Eisenbahnbetriebes liegt gerade hierin ein Hauptvorzug des Beamtentums. Wenngleich die Ereignisse in Deutschland und letzthin in Österreich bezeugen, daß auch das Berufsbeamtentum keinen absoluten Schutz gegen Überraschungen bietet, so dürfte immerhin das mit starken ethischen Momenten durchsetzte Beamtenrecht und ein mit und unter diesem Recht geschultes Beamtentum noch die relativ größte Sicherheit darstellen.

Nur eine besondere Ausdrucksform der dem Beamten obliegenden Treupflicht ist die ihm durch das Gesetz ausdrücklich auferlegte Pflicht eines achtungswürdigen Verhaltens in und außer dem Dienste. Daß auch das außerdienstliche achtungswürdige Verhalten den Reichsbahnbeamten ebenso wie dem Beamten von Hoheitsverwaltungen zur Pflicht gemacht worden ist, ist zu Unrecht von einigen Seiten beanstandet worden. Es mag zugegeben werden, daß gerade diese Bestimmung geeignet ist, das Standesbewußtsein der Beamten wachzuhalten. Daß sie aber notwendigerweise zu jenem angeblichem Beamtendünkel führen müßte, der im Hinblick auf seine kaufmännische Betätigung für den Reichsbahnbeamten sicher noch weniger passen würde, als für andere Beamtenkategorien, geht doch wohl über das Ziel hinaus. Wer das Standesbewußtsein guter Kaufmannsfamilien kennt, wird kaum die Auffassung vertreten können, daß Standesbewußtsein und kaufmännischer Geist Gegensätze bedeuten.

V. Die Rechtsfolgen der Pflichtverletzung.

a) Privatrechtliche Folgen.

Der Reichsbahnbeamte kann sich durch Pflichtverletzungen sowohl der Reichsbahngesellschaft selbst wie auch jedem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig machen. Voraussetzung ist, daß durch eine pflichtwidrige Handlung des Beamten ein Vermögensschaden verursacht ist. Verletzt der Beamte vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so gründet sich die Ersatzpflicht auf § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Erfolgt die Amtspflichtverletzung in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt, so trifft die Schadensersatzpflicht grundsätzlich die Gesellschaft (Artikel 131 der Reichsverfassung). Eine Haftung des Reiches für die Reichsbahnbeamten kommt nicht in Frage.

Daß auch der Reichsbahnbeamte in gewissen Fällen noch Träger einer ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt sein kann, obwohl die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft keine Behörden oder amtliche Stellen des Reiches mehr sind, ergibt sich daraus, daß diesen Stellen die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange verblieben sind, wie bisher (§ 17 Reichsbahngesetz). So übt z. B. der Reichsbahnbeamte, der eine öffentliche

Beurkundung oder Beglaubigung vornimmt, eine ihm anvertraute öffentliche Gewalt aus, denn hierunter ist nichts anderes zu verstehen, als jede Handhabung öffentlicher Machtbefugnisse. Es ist nicht etwa, wozu der wenig glücklich gewählte juristische Fachausdruck verleitet, nur an Gewaltanwendung im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauchs zu denken.

Immerhin ist zu berücksichtigen, daß die Beziehungen der Reichsbahn zu Dritten, mag es sich nun um Beförderungs- und Frachtverträge oder um den Abschluß von Lieferungsgeschäften handeln, schon immer auf rein privatrechtlichem Boden standen. Hier tritt die Gesellschaft den Dritten nicht anders wie jede Privatgesellschaft gegenüber und die Haftung für ihre Bediensteten richtet sich nach den für rechtsfähige Vereine, Kaufleute und Eisenbahnen allgemein gegebenen Vorschriften (§§ 31, 278 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, § 458 des Handelsgesetzbuchs und § 75 der Eisenbahnverkehrsordnung). Die Beamteneigenschaft der Bediensteten spielt hier keine Rolle. Sie ist nur von Bedeutung für die persönliche Haftung des Beamten dem Dritten gegenüber.

Für die Haftung des Beamten der Gesellschaft gegenüber kommt zunächst die vom Reichsbahngesetz in Verbindung mit § 31 der Personalordnung geregelte Feststellung und Einbringung von Kassenfehlbeträgen nach dem Muster des für Reichsbeamte geltenden Defektenverfahrens in Betracht. Unter Kassendefekten sind wie bisher die Fälle zu verstehen, in denen der Ist-Bestand einer Kasse hinter dem rechnungsmäßigen Soll-Bestand zurückbleibt. Die Feststellung erstreckt sich darauf, ob ein Beamter für den Fehlbetrag zu haften hat. In dem Feststellungsbeschluß kann die unmittelbare Verpflichtung zum Ersatz des Fehlbetrages ausgesprochen werden. Der Beschluß ist vollstreckbar. Es erübrigt sich also ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten. Der Beamte kann jedoch seinerseits außer mit der Beschwerde auch im Wege der Klage vor den ordentlichen Gerichten gegen diesen Beschluß angehen.

Mit dieser auf Kassenfehlbeträge beschränkten Regelung kann natürlich die Haftung des Beamten der Gesellschaft gegenüber nicht erschöpft sein. Da das Beamtenverhältnis keinen privatrechtlichen Vertrag darstellt, kommt allerdings eine Vertragshaftung nach bürgerlichem Recht nicht in Frage. Es steht jedoch nichs im Wege, auch hier die Haftung aus unerlaubter Handlung gemäß § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuchs eintreten zu lassen. § 32 der Personalordnung formuliert die Schadensersatzpflicht des Beamten, deren Bestehen jedenfalls keinem Zweifel unterliegt, mag man sie rechtlich konstruieren, wie man will in dem Satze: „Verletzt ein Bediensteter vorsätzlich oder fahrlässig seine Dienstpflichten, so haftet er der Gesellschaft für den daraus entstehenden Schaden."

Für das Verfahren und die Niederschlagung von Schadensersatzforderungen gelten vorläufig die bisherigen Bestimmungen.

Für nicht vermögensrechtliche Ansprüche der Gesellschaft ihren Beamten gegenüber z. B. jenes Anspruchs auf achtungswürdiges Verhalten gibt es selbstverständlich keinen Rechtsweg. Öffentlich-rechtliche Pflichten können sich auch niemals wie privatrechtliche bei Nichterfüllung in Geldansprüche verwandeln. Es fehlt an einem Seitenstück zu dem allgemeinen Grundsatz der §§ 280 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Einen Ersatz hierfür bildet das gegen die Beamten zulässige Disziplinarverfahren.

b) Disziplinarische Folgen.

In der Bestimmung des § 23 des Reichsbahngesetzes, die die sinngemäße Anwendung des Dienststrafrechts der Reichsbeamten vorsieht, wenn ein Reichsbahnbeamter die ihm obliegenden Pflichten verletzt, kommt der öffentlich-rechtliche Charakter des Reichsbahnbeamtenverhältnisses am reinsten zum Ausdruck. Die Disziplinargewalt bedeutet die Ausübung eines Zwanges gegen den Gewaltunterworfenen. Die Personalordnung bringt zur Ausschließung von Zweifeln, die sich aus der Vorschrift der sinngemäßen Anwendung des Reichsbeamtenrechts ergeben könnten, im § 19 nochmals eine zusammenfassende Darstellung des Dienststrafrechts. Da sich dies jedoch weder in seinem Wesen noch in seiner Form von dem Dienststrafrecht der Reichsbeamte unterscheidet, erübrigt sich ein weiteres Eingehen darauf. Di Befugnisse der obersten Reichsbehörde z. B. zur Einleitung d Verfahrens, zur Ernennung des untersuchungsführenden Bea ten usw. werden vom Generaldirektor wahrgenommen, der diese Recht aber auf andere Stellen der Gesellschaft delegieren kan An dem dem Reichspräsidenten zustehenden Begnadigungsrech ist nichts geändert.

c) Strafrechtliche Folgen.

Die durch den Strafrichter zu ahndenden Amtspflichtverletzu gen des Reichsbahnbeamten sind die gleichen wie die der Reich beamten und der öffentlichen Beamten überhaupt.

Man unterscheidet die uneigentlichen Amtsdelikt einerseits, das sind Handlungen, die auch strafbar sind, wenn s von Privatleuten begangen werden und die nur besonders qua fiziert und in höherem Grade strafbar sind, wenn ein Beamt sie begeht und die eigentlichen Amtsdelikte andere seits, die nur von Beamten begangen werden können. Zu d ersten Gruppe gehören z. B. Unterschlagung (§ 350 verglich mit § 246 St.G.B.) und Beiseiteschaffung von Urkunden (§ 3 vergl. mit § 133 St.G.B.). Zu der zweiten Gruppe gehören Passi bestechung §§ 331, 332, 334 und Mißbrauch der Amtsgewa § 339 St.G.B.

VI. Die Rechte des Reichsbahnbeamten.

Die Rechte des Reichsbahnbeamten bilden ein getreues Spieg bild seiner Pflichten. Seiner Treupflicht steht ein Recht auf Tre seiner Pflicht auf Amtsführung steht das Recht auf standesg mäßen Unterhalt gegenüber.

a) Auch bei der Vasalität, um das bereits oben gebrauch Beispiel eines dem Beamtenverhältnis ähnlich gearteten Rech verhältnisses nochmals heranzuziehen, hatten wir die Treuv pflichtung des Lehnsherren seinem Vasallen gegenüber a wesentliches Begriffsmerkmal kennen gelernt. Der Beamte h in gleicher Weise einen seiner eigenen Treuverpflichtung e sprechenden Anspruch auf Erfüllung einer ähnlich geartet Treupflicht seines Dienstherrn. Auch dieser Anspruch i seinem Inhalt nach nur schwer zu umschreiben und seine E füllung ist nicht in allen Teilen erzwingbar.

Ein wesentlicher Ausfluß dieser Treupflicht ist die Unv letzlichkeit wohlerworbener Rechte der Beamten. Die Reichsv fassung hat diesen Satz als Grundrecht der Beamten im Artikel 1 niedergelegt und dieses Grundrecht gilt auch für den Reichsba beamten, da er Beamter im Sinne der Reichsverfassung ist. U geklärt, ist bisher allerdings die Frage, was unter wohlerwo nen Rechten zu verstehen ist. Ohne die Frage hier im einzeln zu untersuchen, sei nur bemerkt, daß das Recht auf standes mäßen Unterhalt selbstverständlich zu den wohlerworbe Rechten ghört, während es ein wohlerworbenes Recht auf Amt nach deutschem und preußischem Staatsrecht nicht gibt u nie gegeben hat. Die Führung eines Amtes ist eine Pflicht a kein Recht, sonst würde auch der Staat gar nicht die Möglichk haben, ungeeignete Kräfte von den ihnen einmal übertrage Posten zurückzuziehen. Für den Reichsbahnbeamten ist di Frage jetzt klargestellt durch die Bestimmung des § 24 Reichsbahngesetzes, nach der die Gesellschaft, wenn das die liche Bedürfnis es erfordert, Reichsbahnbeamte auch Dienstposten von geringerer Bewertung und nötigenfalls u Bewilligung von Wartegeld in den einstweiligen Ruhestand setzen kann.

Die Versetzung auf einen Posten von geringerer Bewert kann eine Kürzung der Bezüge des Beamten zur Folge ha Die Dienstbezüge dürfen jedoch, auch bei mehrmaliger V setzung nicht unter ⅔ und nicht unter den Betrag sinken, der Beamte als Ruhegehalt in der verlassenen oder zuerst v lassenen Stelle jeweils erdient hätte (§ 21 der Personalordnu Die Regelung ist auffallend, wenn man berücksichtigt, daß n einer anderen Bestimmung des Personalgesetzes Beamte, die Disziplinarwege strafversetzt werden, nur auf ein and

[...]mt von derselben oder einer gleichartigen Laufbahn und von [gl]eicher Bewertung versetzt werden können, und daß hierbei eine [V]erminderung des Diensteinkommens um höchstens $^1/_5$ ausge[sp]rochen werden kann. Es ist anzunehmen, daß die Praxis [di]esen dem Rechtsempfinden nicht entsprechenden Zustand aus[gl]eichen wird.*) Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang [au]ch, daß Reichsbahnbeamte, die in den einstweiligen Ruhestand [ve]rsetzt worden sind, nur dann zur Annahme eines ihnen über[tr]agenen Reichsamts oder eines ihnen angebotenen Gesellschafts[di]enstes verpflichtet sind, wenn dieser Dienst und das mit ihm [ve]rbundene Einkommen ihrer früheren Tätigkeit entspricht. [D]iese Beamten erscheinen insofern gegenüber den noch im [D]ienste befindlichen Beamten bevorzugt.

Die völlige Entziehung des Amtes in Gestalt der Versetz[u]ng in den einstweiligen Ruhestand ist das ein[sc]hneidenste Recht der Gesellschaft ihren Beamten gegenüber. [D]ie Personalordnung stellt gewisse Richtlinien auf, die hierbei [be]achtet werden, und die die Sicherheit bieten sollen, daß von [de]r einschneidenden Maßregel nur in den unumgänglich nötigen [F]ällen Gebrauch gemacht wird. Insbesondere darf ein Abbau [na]türlich nicht wegen politischer, konfessioneller oder gewerk[sc]haftlicher Betätigung erfolgen. Der Beamte hat gegen seine [V]ersetzung in den einstweiligen Ruhestand die Möglichkeit d[es] [E]inspruchs. Wird dem Einspruch nicht stattgegeben, so [en]tscheidet ein Einspruchsausschuß, bestehend aus dem Präsiden[te]n einer Reichsbahndirektion als Vorsitzenden, einem Ab[te]ilungsdirektor als Vertreter der Reichsbahn-Gesellschaft und [ei]nem vom Bezirksbeamtenrat zu bestellenden Beamtenvertreter. [In] besonderen Fällen tritt an Stelle dieses Ausschusses eine [Sc]hiedsstelle, die mit einem neutralen vom zuständigen Land[ge]richtspräsidenten ernannten Vorsitzenden und je einem Ver[tr]eter der Gesellschaft und einem Beamtenvertreter als Beisitzer [be]setzt ist (§ 20 der Personalordnung).

Verfassungsgemäß festgelegt sind für die Reichsbahnbeamten [au]ßer der Unverletzlichkeit wohlerworbener Rechte auch die all[ge]meinen staatsbürgerlichen Rechte der politischen Gesinnungs[fr]eiheit und der Vereinigungsfreiheit, ferner als Errungenschaft [de]r neueren Zeit das Recht auf besondere Beamtenvertretungen [(A]rtikel 130 der Reichsverfassung).

Die staatliche Treupflicht den Beamten gegenüber äußert [si]ch schließlich in der Gewährung eines besonderen Schutzes der [B]eamten. § 113 des Strafgesetzbuchs bedroht mit Strafe, wer [ei]nen Beamten, der zur Vollstreckung von Gesetzen, von Be[fe]hlen und Anordnungen der Verwaltungsbehörden in der recht[mä]ßigen Ausübung seines Amtes durch Gewalt oder durch Be[dr]ohung mit Gewalt Widerstand leistet. Die Aufrechterhaltung [de]r Ordnung in dem seiner Natur nach mit Gefahr [fü]r die Allgemeinheit verbundenen Eisenbahnbetrieb ist Sache [ei]ner eigenartig ausgestalteten Anstaltspolizei, die der staat[lic]hen zur Seite steht. Für die mit der Ausübung dieser Polizei [be]trauten Organe bleibt der vorerwähnte strafrechtliche Schutz [au]ch nach Umwandlung der Reichsbahn von größter Bedeutung. Ebenso behalten § 114 des Strafgesetzbuches, der die Beamten[nö]tigung unter Strafe stellt und § 196 des Strafgesetzbuchs, der [be]i Beamtenbeleidigungen das Strafantragsrecht der amtlichen [V]orgesetzten normiert, für die Reichsbahnbeamten ihre Gültig[ke]it.

b) Da für den Reichsbahnbeamten das ihm übertragene Amt [di]e Inanspruchnahme seiner vollen Person und Arbeitskraft be[de]utet, ergibt sich die Verpflichtung der Gesellschaft, den Beam[te]n standesgemäß zu unterhalten, als ein natürliches Korrelat. [Di]e Besoldung ist jedoch keine Lohnzahlung wie beim privat[re]chtlichen Dienstvertrag, sondern wie bei jedem öffentlichen [Be]amten eine Alimentation, die auf einem öffentlich-rechtlichen [Ti]tel beruht. Der Anspruch auf Diensteinkommen hört daher [ni]cht auf, wenn die Gesellschaft den Beamten die Verwaltung [de]s Amtes entzieht. Bei der Versetzung in den einstweiligen [Ru]hestand nimmt er die Form des Wartegeldes, bei der Versetzung in den endgültigen Ruhestand die Form der Pension an. Sogar über den Tod des Beamten hinaus setzt sich der Alimentationsanspruch als Hinterbliebenenversorgung fort.

Wie die Grundlagen des Beamtenverhältnisses überhaupt, so sind auch die Besoldungsbestimmungen, Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung gesetzlich, d. h. durch Rechtsatz zu regeln (Artikel 128, 129 der Reichsverfassung). Hiermit ist die Regelung durch Rechtsverordnung nicht ausgeschlossen. Für die Reichsbahnbeamten wird sich diese Regelung künftig in der Besoldungsordnug finden. Vorläufig werden die reichsrechtlichen Bestimmungen und Besoldungssätze weiter angewendet (§ 11 der Personalordnung). Die Besoldungsordnung und die Personalordnung sind materiell Gesetz. Diese Feststellung hat nicht nur theoretische Bedeutung. Da für die vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten, obwohl sie öffentlich-rechtlicher Natur sind, kraft besonderer Bestimmung der Rechtsweg offen steht (Art. 129 der Reichsverfassung), gewinnt die rechtliche Natur dieser Verordnungen Bedeutung z. B. für die Frage, ob auf eine Verletzung ihrer Bestimmungen die Revision gegründet werden kann. Eine weitere Folge der Natur der Verordnungen als zwingendes öffentliches Recht ist das Erfordernis der gleichmäßigen Anwendung der Bestimmungen auf alle Betroffenen. Die Gesellschaft kann nicht einzelnen Beamten gegenüber in den Anstellungsbedingungen und in der Gestaltung der Dienstbezüge Ausnahmen machen. Die Möglichkeit der Gewährung besonderer Stellenzulagen, Prämien und Belohnungen im Einzelfall wird dadurch natürlich nicht berührt und wird zur Erzielung hochwertiger Leistungen auch noch weiter ausgebaut werden können.

VII. Die Beendigung des Beamtenverhältnisses.

Bei der Beendigung des Beamtenverhältnisses ist zu unterscheiden zwischen den dauernd angestellten und den auf Kündigung oder Widerruf angestellten Beamten.

Bei der ersten Gruppe ist die Beendigung des Dienstverhältnisses in engster Anlehnung an das Reichsbeamtenrecht geregelt.

1. Ohne Anspruch auf Ruhegehalt wird hier das Dienstverhältnis beendigt

a) auf Antrag des Beamten, welcher seine Entlassung fordert, jederzeit. An einer positiven Bestimmung hierüber fehlt es allerdings. Dieses Recht des Beamten ergibt sich aber ohne weiteres aus der Natur des Beamtenverhältnisses. Eine unlösbare Verpflichtung zur Hingabe der ganzen Persönlichkeit für den Dienst ist nach modernen Begriffen mit staatsbürgerlicher Freiheit unvereinbar. Es versteht sich von selbst, daß der Beamte seinen Dienst nicht zur Unzeit aufgeben darf, etwa gar in einer Weise, die der Gesellschaft Schaden verursacht.

Die Gesellschaft hat dem gegenüber bei dem lebenslänglich angestellten Beamten kein Recht zur Entlassung ohne Gewährung von Ruhegehalt oder Wartegeld, wenigstens nicht so lange der Beamte noch dienstfähig ist oder das 65. Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

b) Kraft Gesetzes hört das Dienstverhältnis auf, wenn der Beamte durch rechtskräftiges richterliches Erkenntnis zu Zuchthaus verurteilt, oder wenn ihm die bürgerlichen Ehrenrechte oder die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter aberkannt worden ist (§§ 31, 33, 35, 36, 368 des Strafgesetzbuchs).

c) Schließlich kann das Dienstverhältnis ohne Gewährung von Ruhegehalt durch einen Spruch der Disziplinarbehörde beendet werden (§ 19 der Personalordnung).

2. Unter Gewährung von Ruhegehalt wird das Beamtenverhältnis beendet:

a) Auf Antrag des Beamten bei dauernder Dienstunfähigkeit oder nach Vollendung des 65. Lebensjahres. Voraussetzung

*) Vgl. Roser, Kommentar zur Personalordnung, Seite 82.

für den Anspruch auf Ruhegehalt ist in beiden Fällen eine mindestens 10jährige Dienstzeit als Beamter (§ 22 der Personalordnung).

b) Unter den gleichen Voraussetzungen kann der Beamte auch auf Verlangen der Gesellschaft pensioniert werden.

Als Nachweis der Dienstunfähigkeit ist nötig und ausreichend die Erklärung der unmittelbar vorgesetzten oder nächsthöheren Stelle. Bis zu einer anderweitigen Regelung treten die Beamten mit der Vollendung des 65. Lebensjahres ohne weiteres in den Ruhestand. Ausnahmen aus dringenden dienstlichen Rücksichten sind jedoch im Einzelfalle möglich.

Bei der zweiten Gruppe, den auf Widerruf oder Kündigung angestellten Beamten, erfolgt die Beendigung des Dienstverhältnisses abgesehen von den auch für diese Kategorie von Beamten in Betracht kommenden oben unter 1a—c genannten Fällen durch Ausübung des Widerrufs und der Kündigung. Di Ausübung ist an analoge Voraussetzungen geknüpft, wie die obe erwähnte Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Auch si soll nur dem Ziele möglichst hoher Wirtschaftlichkeit dienen un ist unzulässig wegen politischer, konfessioneller oder gewerk schaftlicher Betätigung des Beamten.

Der Beamte hat gegen die Kündigung das Recht des Einspruch Für das Verfahren und die Entscheidung gelten ebenfalls die Be stimmungen, die für den Einspruch gegen Versetzung in de einstweiligen Ruhestand gegeben sind, analog. Den gekündigte Beamten kann eine Abfindungssumme und unter besonderen Vo aussetzungen auch ein Ruhegehalt gegeben werden. Beides be rechnet sich nach bestimmten Grundsätzen, seine Gewährung is jedoch in das Ermessen der Gesellschaft gestellt. Ein Recht anspruch des Kündigungsbeamten auf Abfindung oder Ruhe gehalt besteht nicht.

Rückblick auf das Jahr 1924[1]).

Von Reichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff.**

(Schluß.)

Schweden, Norwegen, Dänemark.

In Schweden, dessen Wirtschaftsleben sich von den drei nordischen Ländern am ehesten erholt hat, haben sich die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen erheblich günstiger als in den Vorjahren gestellt. Durch weiteren Personalabbau, Rückgang der Kohlen- und übrigen Materialpreise konnte ein derartiger Überschuß erzielt werden, daß eine weitere Herabsetzung der Personentarife jetzt zum Jahreswechsel vorgenommen werden konnte. Über eine völlige Umänderung der Gütertarife, die auch wesentlich herabgesetzt werden sollen, sind die Beratungen noch nicht abgeschlossen. Doch ist im Laufe des Jahres 1925 mit dieser Reform zu rechnen. Zur weiteren Einschränkung der Ausgaben wird der Personalbestand im Jahre 1925 weiter vermindert werden. Namentlich die schwedischen Privatbahnen litten im vergangenen Jahre unter dem ständig steigenden Wettbewerb der Kraftwagenlinien, die das weitere Bestehen mancher Bahn ernstlich in Frage gestellt haben. Durch Einführung von Motorwagen, die den Betrieb verbilligen und eine dichtere Zugfolge gestatten, wie durch Tarifherabsetzungen, konnte man einen Teil des verlorenen Verkehrs wiedergewinnen. Im übrigen erwartet man ein staatliches Eingreifen zum Schutze der Privatbahnen, das insbesondere in einem Verbot von parallel mit den Bahnen laufenden Linien und strengeren Konzessionsbedingungen (Hinterlegung von Sicherheit für Haftung, erhöhte Wegeabgaben) bestehen soll. Unter den Eisenbahnbauten sind der Umbau des Stockholmer Hauptbahnhofs, mit dessen Fertigstellung 1927 zu rechnen ist, die Elektrisierungsarbeiten auf der Strecke Gotenburg-Stockholm, die Anlegung neuer Bahnen in Nordschweden (Fortsetzung der Inlandsbahn und Verbindungsbahnen zwischen der Inlands- und nördlichen Stammbahn) und der weitere zweigleisige Ausbau der Stockholm-Malmöer Linie zu nennen. Diese Arbeiten werden auch im kommenden Jahre fortgeführt werden. Zwei größere Staatsbahnlinien, Sveg-Hede, und Forsmo-Hoting (beide im nördlichen Schweden gelegen), konnten das Staatsbahnnetz um etwa 150 km erweitern. Von der privaten Ostküstenbahn wurde die Strecke Hudiksvell-Iggesund (11 km) dem Verkehr übergeben. Im Güterverkehr mit dem Auslande kamen Erleichterungen zur Einführung. Der Fischversand über Saßnitz wurde beschleunigt und verbilligt, im Verkehr mit Italien führten die deutsch-italienisch-nordischen Verhandlungen zu einer durchgehenden Beförderung der Güter unter Vermeidung der bisherigen Umladung durch Spediteur Die Einführung verbilligter direkter Frachtsätze Skandinavien Italien steht bevor, so daß ein Teil des Verkehrs, der bishe den Schiffsweg wählt, der Eisenbahn zugeführt werden dürft In Fachkreisen und in der Öffentlichkeit wurden der Vorschla des schwedischen Sozialisierungsausschusses zur Neuordnun des Staatsbahnwesens, die künftige Gütertarifpolitik, die Ve kürzung der Verbindung Gotenburg-Kristiania und die Einrich tung einer staatlichen Schiffverbindung Schweden-Finnland a Stelle der früheren mehr befürworteten Eisenbahnfährverbindun lebhaft erörtert. Der Entwurf einer neuen schwedischen Eise bahnverkehrsordnung liegt dem Reichstag vor.

In Norwegen erforderten die schwierige finanzielle La der Staatsbahn zur Vermeidung weiterer Zuschüsse am 1. Ju 1924 die Erhöhung der Personen- und Gütertarife. Die Belebun des Güterverkehrs leidet unter dem gedrückten Wirtschaft leben. Die Zusammenbrüche der größten Banken, monatela anhaltende soziale Kämpfe, die einen Stillstand der größt Industrien zur Folge hatten, verhinderten einen Aufschwung d Ausfuhrhandels und damit des Verkehrs, entsprechend d schwedischen Verhältnissen. Die Ausnutzung der weißen Kohl an der Norwegen so reich ist, macht weitere Fortschritte. D Elektrisierung der Strecken Kristiania-Lilleström, Kristiani Alnabru und Drammen-Kongsberg wurde beschlossen. Die Ba ten an der Nordlands- (Sunnen-Grong) und Südlandsbahn (K stiania-Stavanger) wurden fortgesetzt, von der Südlandsba konnten weitere 10 km dem Verkehr übergeben werden. D Bau der Flaamsbahn (Westnorwegen) wurde in Angriff g nommen. Das größte Ereignis bildete die Eröffnung der 114 l langen Raumabahn, die das Hauptgebiet der norwegischen scherei, damit auch einen weiteren Teil Westnorwegens, Kristiania verbindet. Der Ausbau der Auslandslinie Kristian Koonsjö machte weitere Fortschritte. Eine Gütertarifrefo wird vorbereitet.

In Dänemark hielten sich die Betriebsergebnisse auf Höhe des Vorjahres und zwangen, da der Staat sich ebenf in einer finanziellen Notlage befindet, zu einer Einstellung Eisenbahnbauten auf fünf Jahre. Nur die Bauten an der du die Mitte Seelands führenden Linie Ringstede-Hilleröd sol auf der südlichen Hälfte, ferner der Brückenbau über den K nen Belt und die Anlage des zweiten Gleises auf Jütland fer gestellt werden. An neuen Linien wurden die 10 km la Privatbahn Helsinge-Tisvildeleje und die 25 km lange Pri bahn Silkeborg-Kjellerup dem Verkehr übergeben. Einen g Erfolg konnte die dänische Staatsbahn mit der Einführung mäßigter Sonntagsrückfahrkarten, die am 1. August 1924

[1]) In dem Rückblick der Nr. 2 sind folgende Druckfehler zu berichtigen: Es muß heißen auf S. 31, 1. Spalte, 3. Absatz in Zeile 1 oststeierische statt österreichische, auf S. 33, 2. Spalte, Zeile 9 von unten Handelsministeriums statt Bundesministeriums.

folgte, und mit der Einstellung von Schlafwagen 3. Klasse verzeichnen. Der Verkehr wies eine erfreuliche Zunahme auf. Man hat daher die zunächst nur versuchsweise eingeführten Sonntagsrückfahrkarten beibehalten und die Einführung von Schlafwagen 3. Klasse auf den Linien Kopenhagen-Pattburg, Kopenhagen-Esbjerg und Kopenhagen-Aalborg beschlossen. Die Neuordnung der dänischen Staatsbahnverwaltung durch Lösung vom übrigen Staatshaushalt und Verleihung größerer Selbständigkeit wurde erörtert, ohne daß eine Entscheidung bisher gefallen ist.

Schweiz.

In der Schweiz haben sich die Betriebsergebnisse infolge des starken Reiseverkehrs, der teilweise sogar den des letzten Friedensjahres um 20—25 % überstieg, ganz erheblich gebessert. Schon nach dem Bericht über das Jahr 1923 hat eine erfreuliche Wendung stattgefunden, da dieses Jahr mit einem Betriebsüberschuß von 107,4 Mill. Fr. abschließt, ein seit Bestehen der Bundesbahnen nie verzeichnetes Ergebnis. Die gesamten Betriebseinnahmen stellen sich für das Jahr 1923 auf 367,7 Mill. Fr. gegen 344,2 Mill. Fr. im Vorjahre, was einer Zunahme von 6,8 % entspricht. Die Betriebsausgaben sind von 313,7 Mill. Fr. auf 260,2 Mill. Fr. zurückgegangen, d. h. um 17,1 %. Zum ersten Male seit neun Jahren haben die Bundesbahnen damit das finanzielle Gleichgewicht zurückgewonnen. Es wurde weniger durch eine Vermehrung der Einnahmen als durch eine Einschränkung der Betriebsausgaben erzielt.

Neben der starken Verkehrssteigerung ist das günstige Ergebnis auf eine gesunde Tarifpolitik zurückzuführen. Schon zu einer Zeit, als man noch mit Zuschüssen arbeitete (1921), fing man an einen Abbau der Tarife, die in einem für den schweizerischen Verkehr sehr umfangreichen Maße erhöht waren. Zur Hebung von Handel und Industrie wurde durch Gewährung von Vergünstigungen für einzelne Güterarten nach Möglichkeit geholfen. Mit dem 1. Januar 1925 wird eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife in Kraft treten[2]), und zwar nicht durch gleichmäßige Herabsetzung der zu den Vorkriegstarifen berechneten Zuschläge, sondern durch einen Nachlaß, der mit zunehmender Entfernung wächst. Demgemäß werden die neuen Einheitssätze stärker gestaffelt sein als die, die den jetzigen Tarifen der Bundesbahnen zugrunde gelegt sind. Es sollen Zuschläge von 10—140% zu den Vorkriegstarifen erhoben werden. Doch sollen zunächst erst die Strecken über 150 km berücksichtigt werden. Man rechnet mit einem Einnahmeausfall von 6 Mill. Fr. Am 1. Juli 1925 soll auch die Ermäßigung für kürzere Strecken in Kraft treten, wobei mit einem Einnahmeausfall von 10 Mill. Fr. für das Jahr gerechnet wird. Die Personentarife erfuhren die schon im vorjährigen Rückblick berücksichtigte Ermäßigung am 1. Januar 1924.

Das günstige Betriebsergebnis, das auch für 1924 erwartet wird, ist auch auf das am 1. Januar 1924 in Kraft getretene Reorganisationsgesetz zurückzuführen, das eine wesentliche Vereinfachung der Behördenorganisation brachte. Der Verwaltungsrat besteht nur noch aus 15 statt 55 Köpfen, die Zahl der Kreisdirektionen beträgt 5 statt 3. Allerdings mußte der Personalbestand infolge der Verkehrsbelebung in den ersten drei Vierteljahren des Jahres 1924 eine Erhöhung um 400 Mann erfahren.

In dem Bestreben, sich von der Kohle unabhängig zu machen, wurde die Durchführung des Elektrisierungsprogramms beschleunigt. Die Gesamtkosten für die bis 1928 herzustellenden elektrischen Anlagen und Betriebsmittel werden auf 760 Mill. Fr. veranschlagt. Bisher sind die Ausgaben teilweise unter dem Anschlage geblieben. Die gesamte Strecke Basel-Chiasso konnte dem elektrischen Verkehr übergeben werden. Noch in diesem Winter sollen die Linien Zürich-Olten, Lausanne-Vallorbe und Lausanne-Yverdon elektrisch betrieben werden. Im Sommer 1925 wird sich Zürich-Winterthur und im Winter 1925/26 Olten-Bern, Bern-Zürich und Bern-Basel anschließen.

Im vergangenen Jahre hatten leider die Schweizer Bundesbahnen ihr bisher größtes Eisenbahnunglück aufzuweisen, nämlich am 23. April den Zusammenstoß bei Bellinzona, bei dem 15 Menschen ihren Tod fanden. Es wirkten mehrere unglückliche Verhältnisse zu der großen Tragweite mit, so der Umbau des Bahnhofs Bellinzona, wo nur eine provisorische Sicherungsanlage in Betrieb war, die zwar bei Beachtung aller Vorschriften keine Gefährdung der Betriebssicherheit in sich schloß, aber doch beim Zusammentreffen mehrerer Fehler die Möglichkeit von Unglücksfällen zuläßt. Verschiedene Verstöße des Eisenbahnpersonals, Verspätung des Kreuzungszuges, ein unmittelbar hinter der Lokomotive laufender Heizwagen und ein Kurswagen mit Gasbeleuchtung haben unglücklicherweise zu der Schwere des Unglücksfalles beigetragen. Die Deutsche Reichsbahn läßt jetzt nur noch deutsche Kurswagen mit elektrischer Beleuchtung im Verkehr mit der Schweiz laufen.

Nach dem Voranschlag für 1925 ist neben der obenerwähnten Elektrisierung der Bau der Genfer Verbindungsbahn und Surbtalbahn vorgesehen, Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Thun, Freiburg, Delsberg, Ersatz der Kessilochbrücken (Basel-Delsberg), des Viaduktes bei Vallorbe, du Châtelard. des Grandfey-Viaduktes (Kreis I); neuer Rangierbahnhof Basel auf dem Muttenzerfeld, Erweiterungsbauten in Luzern, Lugano, Chiasso, Erstellung einer Verbindung zwischen Hauenstein- und Aarauer Linie in Olten (Kreis II); Erweiterung der Bahnhöfe Brugg, Zürich und Ziegelbrücke, Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich sowie die Anlage eines zweiten Gleises auf verschiedenen Strecken (Kreis III).

In der Fahrplangestaltung des internationalen Verkehrs wird mit dem Sommerfahrplan 1925 eine wesentliche Verbesserung eintreten.

Italien.

Zum 1. Mai schied der außerordentliche Kommissar, Abg. Torre, der zur Durchführung wichtiger Reformen und Sparmaßnahmen auf den Staatsbahnen berufen worden war, aus seinem Amte, das er 16 Monate verwaltet hatte. Seiner rücksichtslosen Tatkraft ist viel zu danken, was sich vielleicht mehr nach der innenpolitischen als wirtschaftlichen Seite hin ausgewirkt hat. „Unzweifelhaft", schreibt ein italienischer Fachmann über die Erfolge der Tätigkeit Torres, „haben zur Hebung des Pflichtgefühls die Einführung einer strengen Disziplin und die strikte Einhaltung der Bestimmungen über den Achtstundentag für das untere Ausführungspersonal im höchsten Maße beigetragen, das allzusehr bereits von kommunistischen Ideen durchdrungen war, so daß es die Staatsbahnen fast als sein Eigentum betrachtete. Die Zeiten, in welchen Maschinen- und Zugpersonal sich weigern konnten abzufahren, weil im Zuge wenige Carabinieri oder Polizeiagenten Platz genommen hatten, um sich nach Ortschaften zu begeben, wo rote Fahnen auf öffentlichen Gebäuden gehißt wurden, sind auf immer vorüber und bilden nur noch eine traurige Erinnerung."

Gleichzeitig mit der Abberufung des außerordentlichen Kommissars, Abg. Torre, wurde eine Neuordnung der leitenden Stellen der Eisenbahnverwaltung ausgearbeitet. Sie ist mit Königl. Dekret Nr. 856 mit Gesetzeskraft vom 22. Mai 1924 in Kraft gesetzt.

Nach dieser Verordnung steht an der Spitze der Staatseisenbahnverwaltung der Verkehrsminister (Ministro per le Communicazioni), der als Verwaltungschef alle Rechte und Pflichten hat, die bisher der Minister der Öffentlichen Arbeiten im Eisenbahnwesen hatte. Das neugebildete Verkehrsministerium umfaßt außer den Staatsbahnen die bisherige selbständige Postverwaltung und die Handelsmarine. Der Verkehrsminister wird, soweit das Eisenbahnwesen in Betracht kommt, von einem Verwaltungsrat und einem Generaldirektor unterstützt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates und der Generaldirektor werden

[2]) Die Ermäßigung ist am 1. Januar 1925 in Kraft getreten.
Die Schriftleitung.

durch königliche Dekrete auf Vorschlag des Verkehrsministers nach Anhörung des Ministerrats ernannt. Sie können aus ihrem Amt nur auf dem gleichen Instanzenwege entfernt werden.

Der Verwaltungsrat steht unter dem Vorsitz des Verkehrsministers oder, in seiner Vertretung, des Unterstaatssekretärs, und besteht aus 10 Mitgliedern, nämlich:

a) dem Generaldirektor,

b) zwei Mitgliedern aus dem Eisenbahnpersonal,

c) drei Staatsbeamten als Vertreter des Finanzministeriums, des Staatsärars und des Ministers der öffentlichen Arbeiten,

d) vier nicht in Beamtenstellung befindlichen Bürgern, die den Beweis einer besonderen Tüchtigkeit auf dem Gebiete der Technik und Verwaltung erbracht haben. — Dem Verwaltungsrat ist kürzlich auch ein vom Kriegsminister zu ernennender Stabsoffizier, ohne Stimmrecht, zur Seite gestellt worden. Der Verwaltungsrat muß in wichtigen Fragen gehört werden und hat Angelegenheiten wichtiger Art, die ihm unterbreitet werden, zu genehmigen. Der Generaldirektor hat mit wenigen Ausnahmen dieselben Rechte und Pflichten, die er in der Vorkriegszeit nach der Verordnung vom 28. Juni 1912 hatte. Er ist der eigentlich praktische Leiter des Unternehmens und hat jedes Jahr, im November, einen Gesamtbericht über das abgelaufene Rechnungsjahr (1. Juli bis 30. Juni) dem Verkehrsminister zu unterbreiten, in dem zugleich begründete Mitteilungen über abgeschlossene, wichtige Verträge, über Tarifmaßnahmen, über die Finanzergebnisse und Vorschläge zur Verbesserung des Unternehmens zu machen sind. Der Generaldirektor darf kein aus Wahlen hervorgehendes Amt neben seiner Stellung in der Verwaltung bekleiden, namentlich darf er nicht Abgeordneter sein. Zu seiner Unterstützung und Vertretung sind zwei Generaldirektor-Stellvertreter, die dem Beamtenstande angehören, ernannt worden.

Innerhalb der Generaldirektion wurden zur Vereinfachung einige Zweige zusammengelegt. Die heutige neue Gliederung ist folgende:

a) Betrieb:

I. Verkehr und Transport;

II. Rollendes Material und Zugförderung;

III. Bahnunterhaltung und Bau.

(Ein Teil des Personals des Baudienstes, der sich mit den neuen Bauten beschäftigte, ist dem Ministerium der Öffentlichen Arbeiten zugeteilt worden.)

b) Verwaltung:

IV. Personal und Allgemeine Angelegenheiten;

V. Materialverwaltung;

VI. Rechnungsdienst (Finanzen).

Der Generaldirektion unterstehen 14 Kreisdirektoren (Compartimenti) in Ancona, Bari, Bologna, Cagliari (Sardinien) Florenz, Genua, Mailand, Neapel, Palermo (Sizilien), Reggio, Calabria, Rom, Turin, Triest und Venedig.

Der Personalabbau wurde im weitesten Umfange (fast 47 000 Köpfe, das sind 20%) durchgeführt. Ob und inwieweit hierdurch eine erhebliche Ersparnis gegenüber den hohen Pensionen erzielt worden ist, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen.

Durch den Aufschwung der Geschäfte unterstützt, konnte das Rechnungsjahr 1923/24 (Juli 1923 bis Juni 1924) der ital. Staatsbahnen eine Mehreinnahme gegenüber dem Vorjahre von rund 321 Millionen Lire aufweisen (87 Millionen für Personen und Gepäck, 67 Millionen für Eilgüter und 167 Millionen für Frachtgüter). Genügende Unterlagen, um diese Mehreinnahmen den Ausgaben des Jahres gegenüberzustellen, sind noch nicht veröffentlicht worden, da der jährliche Bericht des Generaldirektors an den Verkehrsminister noch aussteht. Es läßt sich soweit noch nicht feststellen, ob bereits im nächsten Jahresabschluß oder im folgenden (1925/26) der Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben endlich, wie in Aussicht gestellt wurde, hergestellt sein wird. Jedenfalls wird der Verkehr des „Heiligen Jahres“ 1925 eine nicht zu unterschätzende Einnahme bringen.

Für die Beschaffung von neuem rollenden Material ist bereits eine außerordentliche Ausgabe von 50 Millionen Lire von der Regierung genehmigt worden. Ferner sind 45 Millionen Lire zur Ausbesserung der Strecken bewilligt.

Was die Privatbahnen anbelangt, so bleiben diese auch ferner der Oberaufsicht des Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten untergestellt.

Spanien.

In Spanien wurde anläßlich der Übernahme der Regierung durch das militärische Direktorium die Frage der Verstaatlichung erörtert. Zugunsten der Verstaatlichung wurde hauptsächlich angeführt, daß der Staat in den Aufsichtsbeamten des Verwaltungsrats der spanischen Eisenbahn und ihren Hilfskräften bereits einen Beamten- und Behördenkörper für den Aufbau einer staatlichen Verwaltung besitzt. Wenn auch die Verstaatlichung an der Kostenfrage scheitern wird, so ist es doch bei dem besonderen Interesse, das die Militärregierung den Eisenbahnen zuwandte, zu einer Neuordnung des spanischen Eisenbahnwesens im Wege der Gesetzgebung gekommen. Die Rechte des Staates in bezug auf die Aufsicht über die Eisenbahnen, von denen ⅔ im Besitz von großen, hauptsächlich mit französischem, englischem und belgischem Kapital arbeitenden Gesellschaften sich befinden, sind erheblich vermehrt worden. Es ist eine neue Aufsichtsbehörde geschaffen worden, der Consejo Superior de Ferrocarriles, der Beamte, Vertreter der Eisenbahngesellschaften und technische Sachverständige angehören. Der Staat hat das Recht, die Eisenbahnen zu übernehmen, wenn die Gesellschaften den Betrieb nicht durchführen können. Das Gesetz sieht einen Zusammenschluß der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu größeren Gruppen vor, ferner eine Neuregelung der Tarife derart, daß den Eisenbahngesellschaften angemessene Einnahmen im Verhältnis zum Wert ihrer Anlagen auf Grund einer Abschätzung gewährleistet werden. Es war den Eisenbahngesellschaften freigestellt, ob sie sich diesen neuen Bestimmungen unterwerfen wollten oder ob sie den Betrieb auf Grund der bisherigen gesetzlichen Regelung weiterführen wollten. 49 Eisenbahngesellschaften mit einem Netz von 13 143 km haben sich für Annahme des neuen Eisenbahngesetzes entschieden, so daß, praktisch genommen, die Neuordnung durchgeführt ist. Denn die Gesamtlänge des spanischen Eisenbahnnetzes beträgt 16 172 km. Die einzige bedeutendere Eisenbahn, die sich nicht der Neuregelung angeschlossen hat, ist die Mittelaragonische Eisenbahn mit etwa 300 km, deren wirtschaftliche Lage am gefestigten ist.

Es ist ein planmäßiger Ausbau des Netzes in Aussicht genommen. Nach den Entwürfen sollen 12 850 km neu angelegt werden, was nicht zu verwundern ist, wenn man bedenkt, daß das spanische Eisenbahnnetz trotz der Größe des Landes nur eine Länge von 16 000 km aufweist. Die geplanten Bauten sollen in 20 Jahren fertiggestellt sein. Die Pyrenäenquerbahn von Lérida nach St. Girons in Frankreich, die vom Staat ausgeführt wird, steht vor der Eröffnung. Kürzlich wurde die Genehmigung zum Bau der Linie Santander-Valencia erteilt, die den atlantischen Ozean und das Mittelmeer verbindet. Sie ist die erste Hauptlinie Spaniens, die Madrid nicht berührt. Sie wird hauptsächlich mit englischem Kapital gebaut werden. Der Plan, Madrid und Valencia durch eine neue Eisenbahn zu verbinden — die Luftlinie beträgt 290 km gegenüber einer Eisenbahnlinie von 490 km —, wurde erneut erörtert.

Besonderes Interesse wendet man auch der Elektrisierung der Eisenbahnen zu, ein Teil der Nordbahn wird elektrisiert, auch die Pyrenäenbahn Ripoll-Puigcerda und die Strecke Leon-Gijon sollen elektrisch betrieben werden.

Die finanziellen Ergebnisse sind ungünstig, wenn auch das Jahr 1923 gegenüber dem Jahre 1922 eine Mehreinnahme von 36 Mill. Pesetas erbrachte, so daß sich die Jahreseinnahme auf etwa 684 Mill. Pesetas stellte. Der zu den Tarifen von 19[illegible] eingeführte Zuschlag von 15% vermochte das Ergebnis nicht wesentlich zu ändern.

Portugal.

In Portugal, das über 2992 km Eisenbahnen verfügt, über-
egen im Gegensatz zu Spanien die Staatsbahnen, die erheblich
nstigere wirtschaftliche Ergebnisse aufzuweisen hatten als
e Privatbahnen. Abgesehen von den Nachwirkungen des Krie-
s, unter denen ja auch die fern vom eigentlichen Kriegsschau-
atz gelegenen Eisenbahnen zu leiden hatten, sind in Portugal
e Schwierigkeiten mit den Eisenbahnarbeitern besonders zu
wähnen. Infolge der ständigen Steigerung der Betriebskosten,
r die keine Vermehrung der Einnahmen eintrat, sind an Stelle
: Überschüsse Fehlbeträge getreten. Infolge der günstigen
ge der Staatsbahnen wird die Verstaatlichung der Privat-
hnen erwogen.

Frankreich.

Die französischen Eisenbahngesellschaften haben im Jahre
23 etwas besser abgeschnitten als im Vorjahre. Sie haben
nen Betriebsüberschuß erzielt, der aber durch den Schulden-
enst wieder zu einem Fehlbetrag geworden ist. Nach
ner amtlichen Verlautbarung erwartet man für das laufende
hr einen Fehlbetrag von 400 Mill. Fr. aus dem Betriebe der
anzösischen Eisenbahnen. Seit Anfang März sind die Tarife
höht worden, und es wird jetzt darauf hingewiesen, daß die
chtzeitige Einführung dieser Erhöhung am 1. Januar statt am
März den Erfolg gehabt haben könnte, daß dieser Fehlbetrag
r halb so groß geworden wäre. Die Teuerung hält an und
rfehlt ihren Einfluß auf die Betriebsausgaben nicht: alle
u- und Betriebsstoffe stehen hoch im Preis, und die Beam-
n, Angestellten und Arbeiter verlangen und erhalten hohe
euerungszulagen. Die Tarife haben zwar erhöht werden
üssen, ob die Erhöhungen aber zur Deckung der Mehraus-
ben ausreichen werden, ist zweifelhaft.

Ausstände sind den französischen Eisenbahnen im Jahre
24 erspart geblieben, doch verursacht die Frage der Lohnzu-
gen, der Regelung der Arbeitszeit und der Wiedereinstellung
n Arbeitern, die wegen Beteiligung an früheren Ausständen
tlassen worden sind, immer einige Beunruhigung.

Die Eisenbahngesellschaften haben zur Deckung ihres
eldbedarfs namhafte Anleihen aufnehmen müssen und
h damit an den amerikanischen Geldmarkt gewendet. Die
iegsschäden sind im wesentlichen beseitigt, dagegen sind
ch hohe Aufwendungen für die Einführung elektrischen
triebes zu machen. Der Kraftwagenverkehr wird
n den Eisenbahngesellschaften, besonders in landwirtschaftlich
vorzugten Gegenden für den Personenverkehr, gepflegt und
twickelt.

Die Eingliederung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothrin-
n in das französische Eisenbahnnetz verursacht Schwierig-
iten, deren Überwindung noch nicht gelungen zu sein scheint.

Das Rückfahrkartenwesen soll neu geregelt werden,
zum Vorteil der Eisenbahnen oder der Reisenden, darüber
d diese anderer Ansicht als jene.

n technischer Beziehung wurden, abgesehen von
schon genannten Ausführung der Arbeiten für elektrische
gförderung, Fortschritte gemacht. Neue Verbindungsbahnen
ch Spanien und nach Elsaß-Lothringen sind im Bau, strecken-
ise auch vollendet worden. Der Fahrplan ist verdichtet und
rbessert worden; weitere Verbesserungen sind zu erwarten.

Belgien.

n Belgien ist die Frage der Neuorganisation der Staats-
hnen unter gleichzeitiger Loslösung von der allgemeinen
atsverwaltung noch nicht zum Abschluß gekommen, die lang-
n einsetzende Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse
heint diese Angelegenheit zurücktreten zu lassen. Die Elek-
sierung der Eisenbahnen macht keine großen Fortschritte,
gegen hat die Entdeckung der reichen Kohlenfunde im Kem-
ner Land (Campine) den Ausbau bestehender und den Bau
neuer Linien zur Herstellung besserer Verbindungen mit Brüssel,
Antwerpen und auch Lüttich nötig gemacht. Die Eisenbahn-
anlagen bei Antwerpen sollen durch den Bau eines ganz großen
Rangierbahnhofs wesentlich verbessert werden, dagegen ist der
Bau einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen Nord-
und Südbahnhof in Brüssel endgültig aufgegeben, nachdem er
bereits viel Geld verschlungen hatte, eine Untergrundbahn soll
die Lücke ausfüllen.

Der Verkehr im Antwerpener Hafen hat, wenn auch nicht in
dem Maße wie in Rotterdam, zugenommen, und den unter der
Geldkrise Deutschlands leidenden Hamburger Verkehr sogar
übertroffen, so daß Antwerpen zurzeit einmal wieder an der
Spitze der drei großen Festlandshäfen marschiert; in den ersten
zehn Monaten des Jahres 1924 liefen in Antwerpen 8002 Schiffe
mit 13 383 404 t ein, gegen 10 311 Schiffe mit nur 12 782 116 t
in Hamburg, während für die gleiche Zeit 1923 die Zahlen be-
tragen hatten in Antwerpen 7755 Schiffe mit 12 072 333 t, und
für Hamburg 11 264 Schiffe mit 12 831 120 t. Bei diesen Zahlen
ist aber immer wieder darauf hinzuweisen, daß der große Durch-
gangsverkehr der Linienschiffahrt in Antwerpen eine sehr
große Menge von Schiffen doppelt erscheinen läßt, die in einem
ausgesprochenen Endhafen wie Hamburg nur einmal verzeichnet
werden. Die Versandung der Westerschelde bei Bath, die die
Einfahrt nach Antwerpen sehr hinderte und das Verkehren des
größten belgischen Dampfers „Belgenland“ mit seinen 27 000 t
lange Zeit unmöglich machte, ließ sich nicht mehr beseitigen,
der Mensch mußte der Natur, d. h. der Schelde folgen, die
ihren Strom jetzt bei Rilland vorbeischickt, und den alten Weg
aufgeben. Der neue Weg stellt jetzt den Schiffahrtsweg für
Antwerpen dar und genügt nunmehr den Anforderungen der
Schiffahrt. Die Frage des in dem sog. „Vertrage“ von Ver-
sailles vorgesehenen Kanals von Antwerpen zum Rhein hat auch
jetzt ihre endgültige Klärung noch nicht gefunden; anscheinend
gehen die Wünsche des belgischen Hafens jetzt dahin, eine
Kanalverbindung zwischen der Schelde bei Antwerpen und der
Merwede bei Moerdijk zu schaffen, und es scheint die Frage,
wie Holland und Rotterdam sich dazu stellen, dabei keiner Er-
örterung zu bedürfen.

Die Pläne zum Ausbau des Hafens von Zeebrügge, die auch
einen Freihafen nach deutschem Muster vorsehen, wurden eifrig
erörtert, und die Fährverbindung zwischen Zeebrügge und Har-
wich kam mit Hilfe der Englischen Ostbahngruppe im Früh-
jahr zustande.

Für 1925 wird man, entsprechend den wirtschaftlichen Ver-
hältnissen, endlich wieder mit einer Herabsetzung der Tarife
rechnen dürfen.

Polen.

Die Lage der Eisenbahnen in Polen hat sich nach Stabili-
sierung der polnischen Währung im verflossenen Jahr gebessert.
Die Einnahmen der polnischen Staatseisenbahnen betrugen
nach der Bilanz vom 1. Juli 1924 für das erste Halbjahr 1924
288 488 802 Zloty, die Ausgaben in dem gleichen Zeitraum
287 471 734 Zloty. Während die Bahnen im Januar 1924 noch
einen Fehlbetrag von über 10 Mill. Zloty und im Februar von
beinahe 9 Mill. Zloty hatten, ging der Fehlbetrag im März
bereits auf 900 000 Zloty zurück. Im April ergab sich ein
Nettogewinn der Bahnen von 6,5 Mill. Zloty, der im Mai auf
9,7 Mill. Zloty stieg. Noch im Juni hatten die Bahnen trotz
des allgemeinen wirtschaftlichen Stillstandes in Polen und des
damit verbundenen Rückgangs des Verkehrs einen Überschuß
von 4,2 Mill. Zloty. Unter diesen Umständen konnte der Zu-
schuß aus der polnischen Staatskasse für die Eisenbahnen im
Jahre 1924 auf 64,6 Mill. Zloty herabgesetzt werden. Im Jahre
1923 erreichte dieser Zuschuß noch die Höhe von 314,2 Mill.
Gold-Francs. Für das Jahr 1925 sind keine Zuschüsse vorge-
sehen, da die Ausgaben der Bahnen ihre Deckung in den Ein-
nahmen finden sollen.

Die wirtschaftliche Lage der polnischen Bahnen ist danach nicht ungünstig. Ihre Bemühungen waren nicht nur auf die Erweiterung ihres Betriebsmittelparks gerichtet, sondern auch auf Ausdehnung ihres Netzes durch Heranziehung des Privatkapitals. Das polnische Eisenbahnministerium hat einer polnischen Aktiengesellschaft „Tri" (Gesellschaft für technische Arbeiten) in Posen eine Konzession für den Bau verschiedener Eisenbahnlinien erteilt, welche den direkten Verkehr des Kohlenreviers mit den übrigen Teilen des polnischen Staats bedienen sollen. Diese Gesellschaft beabsichtigt, durch Ausgabe von Obligationen das französische und englische Kapital heranzuziehen und eine französische Gesellschaft als Aktionärin aufzunehmen. Die polnische Regierung will dem ausländischen Kapital gegenüber eine staatliche Garantie übernehmen.

Um den polnischen Bahnen die für ihre weitere Entwicklung notwendige Selbständigkeit zu geben, ist ihre Umgestaltung in ein selbständiges Wirtschaftsunternehmen eingeleitet. Nach dem neuen Statut bilden die polnischen Staatsbahnen eine selbständige Wirtschafts- und Rechtseinheit, welcher das gesamte Eisenbahngut zugewiesen wird. Die Eisenbahnen bleiben jedoch Eigentum des Staates, der für die Verbindlichkeiten der Bahnen bis zur Höhe ihres Vermögens haftet. Die Höhe der Anleihe der Bahnen wird auf den Betrag von 100 Mill. Zloty beschränkt; die Deckung dafür muß in den eigenen Einnahmen gefunden werden. An der Spitze des neuen selbständigen Wirtschaftskörpers wird ein dem Verkehrsministerium unterstehender und vom Staatspräsidenten ernannter Generaldirektor stehen. Dem Verkehrsministerium bleibt die Aufsicht über den Betrieb sowie die Genehmigung neuer Bahnlinien, Festsetzung der Tarife usw. vorbehalten.

Die Wirtschaftskrise nötigte zu einer Herabsetzung verschiedener Gütertarife vom 1. November 1924 ab, nachdem bereits ab 1. September 1924 einzelne Tarifbegünstigungen und Ausnahmetarife eingeführt waren.

Tschechoslowakei.

Im äußeren Bilde der tschechoslowakischen Staatsbahnen ist im abgelaufenen Jahre keine besondere Veränderung eingetreten. Die Betriebslänge der Staatsbahnen betrug 9047 km und die der im Staatsbetrieb befindlichen Privatbahnen (inkl. der Kaschau-Oderberger Bahn, die als Privatbahn auf Rechnung der Eigentümer verwaltet wird) 4213, somit im ganzen 13 260 km.

Die Verstaatlichung dieser Privatbahnen, die mit Ausnahme der Kaschau-Oderberger Bahn meist vom Staate oder vom Lande garantierte Lokalbahnen sind, wurde bereits eingeleitet. An Lokalbahnen sind 109 vorhanden. Maßgebend für dieses Unternehmen sind die bedeutenden Fehlbeträge dieser Bahnen und die Erwägung, daß durch die Verstaatlichung die niedrigeren Tarife der Staatsbahnen auf den Lokalbahnen in Kraft treten, wodurch eine von den volkswirtschaftlichen Kreisen besonders gewünschte Verbilligung der Frachten und eine weitgehende Vereinheitlichung des Tarifsystems Platz greifen wird. Bedingung ist, daß die Interessenten das Stammkapital dem Staate unentgeltlich überlassen. Erst wenn diese Genehmigung vorliegt, wird der entsprechende Gesetzantrag dem Parlament zur verfassungsmäßigen Durchberatung überwiesen, was noch in der Herbstsession erfolgen sollte. Im Bau befindet sich nur die 35 km lange Strecke Krupina-Zvolen (Slowakei), deren Vollendung zu Ende dieses Jahres erhofft wird.

In organisatorischer Beziehung trat insofern eine Veränderung ein, als mit dem 1. Januar 1924 der Geltungsbereich der in Böhmen gelegenen 4 Staatsbahndirektionen Prag-Nord, Prag-Süd, Pilsen und Königgrätz neu geregelt wurde. Hierbei ließ man sich von dem Gedanken leiten, daß Linien, die hochentwickelte Gebiete durchlaufen, zusammengehören und am zweckmäßigsten nur von einer Direktion verwaltet werden können. In dieser Beziehung erfuhr die Staatsbahndirektion Prag-Nord die meisten Veränderungen. Sie umfaßt nun nicht nur die Lin der zuletzt verstaatlichten Außig-Teplitzer und Buschtehra Eisenbahn, sondern auch die alten Staatsbahnstrecken längs Elbe. Außerdem wurden dieser Direktion sämtliche Elbe schlagplätze unterstellt.

300 deutsche Stationsnamen wurden in tschechische um wandelt. Diese Namensänderungen sind für die Öffentlichk insofern wichtig, als im amtlichen Verkehr nicht mehr deutschen, sondern nur noch die tschechischen Ortsbeze nungen Anwendung finden.

Das tschechoslowakische Gütertarifwesen ist im ab laufenen Jahre insbesonders durch die am 1. März in Kraft tretene Tarifreform gekennzeichnet. Anlaß hierzu die auf Drängen der Industrie- und Gewerbekreise erfol Herabsetzung der Verkehrsteuer von 30 auf 15%. Die Fo dieser Maßnahme war, daß die Eisenbahnverwaltung da gehen mußte, sämtliche Frachtsätze entspreche herabzusetzen. Die damit zusammenhängenden umfa reichen Arbeiten hat das Eisenbahnministerium in einer merkenswert kurzen Zeit bewältigt, so daß bereits am 1. M die neuen herabgesetzten Gütertarife in Geltung treten konnt Gleichzeitig wurde auf der Kaschau-Oderberger-Bahn mit nehmigung der Eigentümer probeweise das niedrigere Ta system der Staatsbahnen eingeführt, wodurch eine weitgehe Vereinheitlichung der Tarife und eine wichtige V aussetzung einer evtl. Verstaatlichung dieser Bahn geschaf wurde. Mit den neuen Gütertarifen erschien auch ein Kilome zeiger, welcher für die Verfrachter insofern eine weite Verbilligung der Frachten brachte, als in dieser reits die durchgerechneten kilometrischen Entfernun der beiden letzten verstaatlichten Bahnen der Außig-Teplit und Buschtehrader Bahn aufgenommen wurde. Der durch di Tarifmaßnahmen verursachte Einnahmeausfall wird auf 600 M tschechische Kronen geschätzt; man hofft, daß er durch ei verstärkten Güterverkehr ausgeglichen wird.

Im internationalen Verkehr wurde ein bedeuten Fortschritt im Aufbau der direkten Frachttarife mit den Na barstaaten, insbesondere mit Deutschland und Öst reich, so wie im Verkehre der beiden Staaten über Tschechoslowakei erzielt. Die grundlegenden Richtlinien die Ausarbeitung der direkten Tarife wurde mit den Bah dieser Staaten vereinbart und die Erstellung der gemeinsa Tarife in die Wege geleitet. Mit Österreich ist das erstrebte Z durch Herausgabe eines tschechisch-slowakisch-österreichisc Güter- und Kohlentarifes, der mit 1. Oktober in Kraft getre ist, erreicht worden. Die schwierigste Frage, in welcher W rung die direkten Frachtsätze zu erstellen sind, wurde bei sem Verkehre dadurch gelöst, daß man die tschechischslovakis Krone der Frachtberechnung zugrunde legte. Zwecks Tarifv billigung für die Durchfuhr von tschechoslowakischen Wa insbesonders Holz, nach den deutschen Seehäfen und nach Deutschland benachbarten Staaten, wurden mit der Reichsb Verhandlungen gepflogen, die auch zum Erfolge führten. bereits bestehende direkte italienisch-tschechis slowakische Gütertarif mit Triest und den ande italienischen Adriahäfen wurde ergänzt und verbessert, durch billige Frachtsätze die Verfrachter zu veranlassen, Güter aus der Tschechoslowakei nach Übersee über italienischen Adria-Seehäfen befördern zu lassen.

Eine weitere Vereinfachung und Vereinhe lichung des Tarifwesens wird durch die eingangs wähnte Verstaatlichung der Lokalbahnen eintreten. wird zur Folge haben, daß die Gültigkeit des niedrigeren Ta baremes der Staatsbahnen auch auf die Lokalbahnen weitert und ferner, daß die Durchrechnung der k metrischen Entfernungen aus Stationen der Lokalbahnen n solchen der Staatsbahnen und in der Gegenrichtung vorgen men werden wird. Dem hiermit verbundenen Entfall an Fra gebühren will man durch eine zweiprozentige Er

hung der Frachten begegnen. Der Widerstand, der sich gegen dieses Projekt allgemein richtet, läßt diese Tariferhöhung bereits jetzt sehr fraglich erscheinen.

Im Personenverkehr ist eine zehnprozentige Erhöhung der Fahrpreise aller drei Wagenklassen in Aussicht genommen, um Deckung für die Aufbesserung der Beamtenbezüge zu erhalten.

Auch der Beamtenabbau ist in die Wege geleitet. Unter der unverhältnismäßig großen Zahl von über 380 000 Staatsangestellten in der Tschechoslowakei befinden sich allein fast 170 000 Eisenbahnbedienstete. Eine Gesetzesvorlage über den Beamtenabbau ist bereits im Parlament eingebracht. Sie wird am 1. Januar 1925 in Kraft treten. Von wesentlicher Bedeutung für die tschechoslowakischen Staatsbahnen ist die im Herbst des abgelaufenen Jahres herausgegebene Verordnung, laut welcher diese sowie eine ganze Reihe von anderen staatlichen Unternehmungen, die vornehmlich wirtschaftliche Zwecke zu erfüllen haben, kommerzialisiert wurden. Die Staatsbahnverwaltung hat nun ihre Ausgaben, einschließlich einer angemessenen Verzinsung des investierten Kapitals, aus ihren aus der Unternehmertätigkeit fließenden Einnahmen selbst zu bestreiten.

Die Volkswirtschaft im allgemeinen blieb vor bedeutenden Erschütterungen im abgelaufenen Jahre bewahrt, und ihre Entwicklung bewegte sich in ruhiger Bahn. Die Handelsbilanz war, soweit ihre Daten vorliegen, nur in den Monaten August und September passiv, in den übrigen Monaten aber aktiv, was als ein gutes Zeichen gewertet werden kann.

Südslawien.

Auch im Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen entbehrt die Eisenbahnverwaltung noch immer der in vielen Belangen wünschenswerten Einheitlichkeit. Dies hat der Verkehrsminister des früheren Kabinetts in einer Rede über die Aufgaben seines Ressorts unumwunden zugegeben und es für dringend notwendig erklärt, diese Einheitlichkeit alsbald herzustellen. Auf einem sehr wichtigen Gebiete hat die Verwaltung die hierfür erforderlichen Arbeiten mit allem Nachdruck in Angriff genommen, nämlich auf dem Gebiete des Gütertarifs. In einer unter dem Vorsitz der Generaldirektion abgehaltenen Konferenz aller Eisenbahndirektionen wurde beschlossen, die bestehenden Verschiedenheiten der Tarife im Bereiche der Direktionen Belgrad, Serajewo, Subotica und Zagreb zu beseitigen und ein einheitliches Betriebsreglement, Tarif, Teil I A, eine einheitliche Gütereinteilung, Tarif, Teil I B, und einen Lokal-Gütertarif, Teil II, sowie einen neuen Kilometerzeiger herauszugeben; alle Tarifbehelfe werden sämtliche Eisenbahnen des Königreichs umfassen.

Neu eröffnet wurden im abgelaufenen Jahre die Strecken Bosanska, Krupa-Bihac, Uzice-Vardiste, die eine direkte Verbindung Mittelserbiens mit dem Hafen von Gravosa (Gruz) über Sarajewo und Mostar herstellt, und die Linie Veles (Köprülü)-Schtip (Ischtip), die die fruchtbaren südlichen Gegenden an das altserbische Eisenbahnnetz anschließt. Zum Bau einer Schmalspurbahn von Belgrad bis Lazarevac, die bei Lazarevac an die Linie Vardish-Adria anschließt und damit eine direkte Verbindung Belgrad mit dem Adriatischen Meer herstellen wird, hat der Belgrader Kreisausschuß eine Million Dinar bewilligt.

Infolge der Betriebsübernahme der im Gebiet des Königreichs gelegenen Linien der ehemaligen Südbahngesellschaft durch die südslawischen Staatsbahnen wurde eine neue Staatsbahndirektion mit dem Sitze in Ljubljana (Laibach) errichtet und im Zusammenhang damit eine Neueinteilung der übrigen Direktionsbezirke der Staatsbahnen vorgenommen. Es bestehen demnach unter der Generaldirektion der Staatsbahnen in Beograd (Belgrad) noch fünf Staatsbahndirektionen mit dem Sitze in Beograd, Zagreb, Serajewo, Subotica (Szabadka) und Ljubljana.

Im Verkehrsministerium haben im abgelaufenen Jahre eingehende Beratungen über die Bildung eines Verbandes für Fremdenverkehrsangelegenheiten stattgefunden, die wahrscheinlich zur Schaffung eines Beirates führen dürften, der in allen den Fremdenverkehr berührenden Fragen sein Gutachten abzugeben hätte.

Auf Anordnung des Verkehrsministeriums wurde in allen Direktionsbereichen der Staatsbahnen der gesamte Lokomotiv- und Wagenpark zahlenmäßig aufgenommen, wobei festgestellt wurde, daß von den vorhandenen Fahrbetriebsmitteln ein sehr großer Teil außer Betrieb stehe. Diese ungünstige Sachlage soll hauptsächlich auf den Mangel einer genügenden Zahl von Heizhäusern und Eisenbahnwerkstätten zurückzuführen sein.

Rumänien.

In Rumänien hat die Verwaltung der Eisenbahnen die einer vollen Gesundung entgegenstehenden Schwierigkeiten auch im abgelaufenen Jahre nicht zu überwinden vermocht. Die Hauptschwierigkeit, der sich die rumänische Verwaltung gegenübersieht, besteht darin, vier Betriebsnetze, deren historische Entwicklung ebenso wie ihre technische Ausrüstung, ihre Personalverhältnisse und Verwaltungseinrichtungen größte Verschiedenheiten aufweisen, zu einem einheitlichen Betriebsorganismus zu verschmelzen. Bietet schon der kilometrische Umfang der einzelnen Netze in dieser Richtung sehr große Schwierigkeiten — von den 11 300 vom Staate betriebenen Linien entfallen z. B. auf das alte Staatsgebiet Rumäniens 4100 km, auf Siebenbürgen dagegen 5300 km —, so werden diese durch die technischen Verschiedenheiten noch gewaltig gesteigert. So finden sich unter anderem bei den im Staatsbetriebe stehenden Schmalspurbahnen nicht weniger als 18 verschiedene Spurweiten, bei den übrigen Linien 40 verschiedene Arten von Schienen, bei den Lokomotiven über 200 verschiedene Bauarten. Der im Sommer abgehaltene Ingenieurkongreß hat diese Verhältnisse eingehend erörtert und die Einführung einer einheitlichen Lokomotivbauart und die künftige Verwendung von nur drei bis vier Schienenarten verlangt.

Die von der Regierung seinerzeit eingesetzte Kommission zur Untersuchung der Mißstände bei den rumänischen Bahnen hat als Ergebnis ihrer Studien festgestellt, daß ein großer Teil aller Mißstände auf die Art und Weise der Materialbeschaffung zurückzuführen sei. Da alle Bestellungen von über 100 Lei vom Direktor der betreffenden Abteilung ausgehen und vom Generaldirektor der Staatsbahnen, vom Verkehrsminister und vom Ministerrat gutgeheißen werden müssen, vergehen oft sieben bis acht Monate, bis ein von der Bahn benötigter Artikel tatsächlich zur Ablieferung kommt. Ein weiterer Übelstand sei der Mangel an geeignetem Personal, da ein großer Teil des alten, gutgeschulten Personals den Bahndienst verlassen habe, um sich nach einer lohnenderen Beschäftigung umzusehen. In wichtigen Abteilungen, deren Geschäftslast sich infolge der Vergrößerung des Netzes außerordentlich gesteigert habe, sei das vorhandene Personal schon der Zahl nach vielfach völlig unzulänglich. Dazu komme die nach dem Kriege wesentlich verstärkte Einflußnahme der Politik auf die Bahnverwaltung. Während vor dem Kriege im Laufe von 37 Jahren 6 Männer den Generaldirektorposten bei den Bahnen bekleidet hätten, hätten in den 6 Jahren seit Beendigung des Krieges ebensoviele Generaldirektoren an der Spitze der Verwaltung gestanden. Dieser Mangel an Stabilität in der Leitung und im Personal sei eine wichtige Ursache für die festgestellten Mißstände.

In der Erwägung, daß nur eine vollständige Neuordnung der Verwaltung eine Besserung herbeizuführen vermöge, hat die Regierung einen Gesetzentwurf über die Reorganisation der Staatsbahnverwaltung ausgearbeitet und dem Parlament vorgelegt. Der Entwurf sieht für die Verwaltung der Bahnen einen aus einem Vertreter des Generalstabes und

acht vom Ministerrat zu bestimmenden Fachleuten des Ingenieurwesens und des Wirtschaftslebens gebildeten Verwaltungsrat, dem die Überwachung der Verwaltung, die Ernennung der höheren Beamten, die Feststellung der Tarife und des Fahrplans, Verteilung der Kredite usw. obliegt, eine Generaldirektion und Bezirksdirektionen vor. Der an der Spitze der Generaldirektion stehende Generaldirektor ist mit der Durchführung der Beschlüsse des Verwaltungsrats und mit der Leitung des gesamten Dienstes der Staatsbahnen betraut. Der Generaldirektion unterstehen für die örtliche Betriebsverwaltung Bezirksdirektionen. Endlich soll ein Wirtschaftsrat gebildet werden, dem außer den Vertretern der Ministerien solche der Handelskammern und anderer wirtschaftlicher Köperschaften angehören, der in allen Verkehrsfragen sein Gutachten abzugeben hat.

Trotz der gekennzeichneten Schwierigkeiten sind im abgelaufenen Jahre immerhin beachtenswerte Fortschritte zu verzeichnen. So ist der Umbau der Eisenbahnlinien in Bessarabien, die russische Spurweite hatten, auf mitteleuropäische Spurweite beendet worden. Die Verwaltung hat ferner ein umfangreiches Programm für den Bau neuer Linien aufgestellt, das einen Kostenaufwand von rund 4 Milliarden Lei erfordert und innerhalb etwa vier Jahren durchgeführt werden soll. Für das Jahr 1924 hat das Parlament einen Baukredit von 300 Millionen Lei zur Inangriffnahme des Baues der Linien Kronstadt (Brasso)-Nehoiasi 78 km und Hamengia-Babadeg-Tulcea 55 km bewilligt.

Das abgelaufene Jahr hat zwei allgemeine Tariferhöhungen gebracht. Am 1. August wurden sämtliche Tarife um 25 % erhöht, am 1. Oktober folgte eine neuerliche allgemeine Erhöhung der Tarife um weitere 25 %. Die von der Staatsbahnverwaltung schon im Jahre 1922 begonnenen Arbeiten für eine grundlegende Reform des Gütertarifes, die dann im Hinblick auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Schwankungen der rumänischen Währung zurückgestellt werden mußten, sind nunmehr wieder aufgenommen worden. Die Verwaltung hofft, die Arbeiten so beschleunigen zu können, daß der neue Tarif vielleicht schon in den ersten Monaten des Jahres 1925 wird eingeführt werden können.

Der für das abgelaufene Jahr eingebrachte Staatsvoranschlag sah für die Eisenbahnen an Einnahmen 4101 Millionen und an Ausgaben 5138 Millionen Lei vor, somit einen Fehlbetrag von über 1000 Millionen Lei. Die tatsächlich erzielten Beträge stehen zurzeit noch nicht fest.

Erwähnt seien schließlich noch die Bestrebungen, die auf eine Kommerzialisierung der rumänischen Schifffahrtsunternehmungen gerichtet sind. Die auf Grund der Vorarbeiten, die das Handelsministerium gemeinsam mit dem Verkehrsministerium geführt hat, eingesetzte Kommission hat sich dafür ausgesprochen, daß sowohl die Donau- wie auch die Seeschiffahrtsgesellschaften zu kaufmännischen Betrieben umgewandelt werden.

Rußland.

Das Verkehrswesen in Rußland hat eine merkliche Besserung nicht erfahren. Die Versuche, im Zusammenhange mit der neuen Wirtschaftspolitik — die inzwischen zum großen Teil wieder abgebaut ist — eine Belebung des Eisenbahnverkehrs und des Wirtschaftslebens durch organisatorische Reformen der Eisenbahnverwaltung im Sinne einer Dezentralisierung herbeizuführen, sind fehlgeschlagen. Der Geldmangel der Bahnen hat eine starke Verschuldung des Volkskommissariats für Verkehrswesen, das für sämtliche Bahnen des europäischen und asiatischen Rußlands oberste Verwaltungsinstanz ist, mit sich gebracht. Bezeichnend hierfür ist die häufig in amtlichen russischen Quellen wiederkehrende Bemerkung, daß bestimmte Organisationen sich nicht erholen können, weil sie von den Bahnen große Beträge zu fordern haben, z. B. für Naphtha. Die ungünstige Finanzlage der Bahnen insgesamt läßt die zuletzt für 1923/24 vom Volkskommissariat für Verkehrswesen aufgestellte Annahme, daß die Betriebsausgaben in vollem Umfange (570,6 Millionen Tscherwonzen Rubel) durch die Einnahmen der Bahnen gedeckt werden können, für lange Zeit als aussichtslos erscheinen (selbst nach dem Eingeständnis sowjet-russischer Kritiker und trotz des auch vom Volkskommissariat für Finanzen proklamierten Grundsatzes, daß nach Einführung des wertbeständigen Geldes die Bahnen sich selbst ohne staatliche Zuwendungen unterhalten sollen). Dieser Umstand zwingt zu stärkster Beschränkung aller Ausgaben für Betrieb und Verkehr. In dieser Richtung ist hervorzuheben, daß die gute Unterhaltung einiger Bahnen wie der Strecken Petersburg-Moskau, der Sibirischen und Transkaukasischen Bahnen, nur zu leicht über den tatsächlichen Zustand des Eisenbahnwesens hinwegtäuscht. Der eingehenderen Betrachtung bleibt die aus politischen und militärischen Gründen erfolgte Bevorzugung einzelner Bahnen zu ungunsten der gesamten russischen Eisenbahnwirtschaft nicht verborgen.

Im einzelnen ist zu bemerken, daß der Güterverkehr keine nennenswerte Hebung erfahren hat, im Gegenteil war eine fortschreitende Verlangsamung des Wagenumlaufs festzustellen. Die tägliche durchschnittliche Versandziffer ist zwar absolut im Jahre 1923/24 gestiegen auf 13 585 Wagen gegenüber 11 744 Wagen im Jahre 1922/23 (1913 waren es 30 900 Wagen). Der Güterverkehr des Jahres 1923/24 beträgt jedoch nur 35 bis 36% des Verkehrs im Jahre 1913. Bei dieser Sachlage ist es nicht erstaunlich, daß der vorhandene Lokomotivbestand vollauf — selbst bei einem Anwachsen dieses Verkehrs in den nächsten Jahren — den Anforderungen entspricht, und zwar nach amtlicher russischer Schätzung für 10 Jahre. Man muß noch in Betracht ziehen, daß auf verschiedenen Bahnen Lokomotiven als Reserve schon länger als ein Jahr ungenutzt stehen.

Im Personenverkehr sind verschiedene neue Schlaf- und Speisewagenkurse eingestellt. Im übrigen reichen die vorhandenen Personenwagen noch auf volle weitere fünf Jahre. Es ist dabei hervorzuheben, daß der jetzige Personenzugfahrplan dem Reiseverkehr nur in bescheidenem Maße Rechnung trägt.

Die schwere wirtschaftliche Not in Rußland zwang auch das Volkskommissariat für Verkehrswesen zu einer Herabsetzung der Gütertarife für Zucker, Petroleum usw., womit erhebliche Ausfälle der Einnahmen verbunden waren. Der Hauptzweck dieser Tarifermäßigung, eine Verbilligung der Warenpreise herbeizuführen, wurde nicht erreicht. Die Gütertarife wurden dann in der zweite Hälfte des verflossenen Jahres zum Teil wieder erhöht, im allgemeinen in Grenzen von 10 bis 20%, so für Petroleum, die Hauptnahrungsmittel, Manufakturwaren und Fertigfabrikate der Textilindustrie. Allgemein geht die Entwickelung nach einem kürzlichen Beschlusse des Plenums der Büros der Eisenbahnverwaltungen dahin, daß eine gleichmäßige Durchprüfung sämtlicher Tarifsätze zum Zwecke der Erhöhung der Tarife für die tragfähigen Güter vorgenommen und damit der Weg „einer entschiedenen Umkehr“ von dem bisherigen Verfahren beschritten wird. Ferner sollen die Ausnahmetarife beschränkt werden in ihrem Geltungsbereich (Geltung nur für bestimmte Zeit, für bestimmte Entfernungen, für bestimmte Güter).

Einer günstigen Entwickelung der Bahnen standen hindernd auch die immer noch ungesunden Personalverhältnisse entgegen. Der allmähliche Personalabbau machte allerdings auf den einzelnen Strecken weitere Fortschritte. Dieser Abbau war bei dem riesig angeschwollenen Unterpersonal um so notwendiger, als vielfach höherwertige Kräfte fehlten, die zur Erteilung der erforderlichen Anleitungen und Befehle befähigt waren. Der dringend erforderliche Abbau des Personals im inneren Verwaltungsdienst wurde jedoch nicht entschlossen durchgeführt. Die Fürsorge für das Personal im Außendienst blieb dabei denkbar gering, worunter besonders

ie Stationsbeamten und das Personal des maschinentechnischen Dienstes zu leiden hatten. Diese Gruppen erhielten bisweilen weniger Bezahlung als die einfachen Schlosser, keine Uniform, a selbst für ihre Unterkunft während der Nacht war an vielen Orten nicht gesorgt. Immerhin ist durch rücksichtsloses Durchgreifen die Zahl der Diebstähle und des Verlustes an Gütern nach der amtlichen russischen Angabe von 14,5 Millionen Pud im Jahre 1920 auf 11 Millionen Pud im Jahre 1922 und auf Millionen Pud im Jahre 1924 gesunken.

Die Auswechselung der Schwellen hat keine sonderlichen Fortschritte gemacht. Das erhellt am besten aus der Tatsache, daß in amtlicher russischer Bemerkung der Wunsch auf Besserung in der Zerfahrenheit der Schwellenwirtschaft zum mindesten in den nächsten fünf Jahren ausgesprochen wird.

Im internationalen Verkehr hat Rußland durch einige Eisenbahnabkommen weiteren Anschluß gesucht. In erster Reihe steht hier das Abkommen mit China, das Rußland erheblichen Einfluß auf die Chinesische Ostbahn in Verwaltung und Betrieb wieder einräumt und für das russische Prestige im fernen Osten von besonderer Bedeutung ist. Sodann ist das Eisenbahnabkommen mit Finnland zu erwähnen, das einen direkten Eisenbahnverkehr von Petersburg über Bjelostrow-Rajajoki nach Helsingfors festsetzt. Ein Eisenbahnabkommen mit Polen regelt ebenfalls den direkten Personen- und Güterverkehr. Weiterhin ist die Ausgestaltung der Eisenbahnabkommen mit Lettland und Estland bemerkenswert durch Einführung direkter Zugverbindungen Petersburg-Riga und Petersburg-Reval. Die Verhandlungen über ein Eisenbahnabkommen mit Deutschland sind noch nicht abgeschlossen.

Finnland.

In Finnland ist die Lage der Eisenbahnen befriedigend.

Die Einnahmen der Staatseisenbahnen betrugen in der Zeit vom Januar bis September 1924 494 587 000 Fmk. (finnische Mark) gegenüber 480 134 000 Fmk. für die gleiche Zeit im Vorjahr. Der Verkehr weist eine weitere Steigerung auf. Der Güterverkehr von Januar bis August 1924 wuchs auf 5 720 677 t gegen 5 686 781 t für denselben Zeitraum im Jahre 1923. Andererseits erhöhten sich die Betriebsausgaben im Januar bis August 1924 auf 380,1 Millionen Finnenmark gegenüber 320,2 Millionen Finnenmark im Jahre 1923 und stiegen die außerordentlichen Ausgaben in diesem Zeitraum auf 150,3 Millionen Finnenmark gegenüber 80,6 Millionen Finnenmark im Jahre 1923. Die Erhöhung dieser beiden Ausgabeposten und der damit verbundene geringere Gewinn (60,7 Millionen Finnenmark gegenüber 107,7 Millionen Finnenmark im Jahre 1923 Januar bis August) erklärt sich durch die Notwendigkeit der Vergrößerung des rollenden Materials sowie durch Neubauten. So wurde die Strecke Abo-Nystad am 1. September 1924 vorläufig eröffnet. Im staatlichen Haushaltsplan für 1924 waren 68,5 Millionen Finnenmark für den Bau neuer Lokomotiven vorgesehen. Demgemäß wurden 25 neue Lokomotiven in Auftrag gegeben, davon 18 in Finnland und 7 in Deutschland. Bemerkenswert ist dabei, daß die finnländische Eisenbahnverwaltung dem im finnischen Reichstage wiederholt ausgesprochenen Wunsch, die einheimische Industrie mit staatlichen Bestellungen zu unterstützen, berücksichtigt hat, obwohl die Bedingungen in den finnländischen Fabriken bedeutend ungünstiger sind als in Deutschland, sowohl in der Lieferfrist als im Preise.

Für die Zeit 1925 bis 1929 sind nach dem Finanzplan der finnländischen Eisenbahnverwaltung vorgesehen 411 Millionen Finnenmark für Beschaffung rollenden Materials, 464,8 Millionen Finnenmark für Neubauten an fertigen Bahnen, 488,9 Millionen Finnenmark für den Bau neuer Bahnen. Zu diesen gehört der Bau der Strecken Idensalmi-Ylievieska, Uleåborg-Nurmes und Viborg-Björkö. Ferner wird von Interessenten gewünscht der Bau der Strecke Björneborg-Haapmäaki, die eine Verkürzung des Weges aus Mittelfinnland um 60 km nach dem Außenhafen von Björneborg, Mäntyluoto, und damit eine große Frachtenersparnis bringen soll; die Bahn würde ein Gebiet durchqueren, das die größten staatlichen Forsten Südfinnlands (rund 178 000 ha) birgt.

Die Leistungen der finnländischen Eisenbahnverwaltung müssen um so höher bewertet werden, als sie in eine Zeit außerordentlicher Geldknappheit und einer Industriekrisis in Finnland fallen.

Die finnländische Regierung war bestrebt, die Aufrechterhaltung des Verkehrs Abo-Stockholm im Winter zu unterstützen und den Durchgangsverkehr Finnland-Deutschland noch in weiterem Maße als bisher über Schweden zu leiten.

Lettland, Estland, Litauen.

Die Eisenbahnverhältnisse in Lettland, Estland und Litauen haben sich weiterhin günstig gestaltet.

In Lettland hat das verflossene Jahr eine beträchtliche Steigerung des Güterverkehrs gebracht. Um den erhöhten Anforderungen des russischen Durchgangsverkehrs nachkommen zu können, wurde ein Ausbau verschiedener Eisenbahnlinien angestrebt. Die Einnahmen der Bahnen haben im Jahre 1924 um 21% gegenüber 1923 zugenommen. Daneben gelang es, die Betriebsausgaben beträchtlich herabzusetzen durch Einsparungen im Personalhaushalt und in der Lokomotivfeuerung. Trotzdem nötigte die Finanzlage zu einer gewissen Beschränkung der Ausgaben. Obgleich der Mangel an Personenwagen äußerst fühlbar war und rund 200 Güterwagen für den Personenverkehr eingerichtet werden mußten, kann ein großer Teil des in Aussicht genommenen rollenden Materials erst im nächsten Haushaltsjahr beschafft werden; ebenso ist der weitere Ausbau und Umbau der Bahnen auf spätere Zeit verschoben worden.

Estlands Eisenbahnen haben ebenfalls einen verstärkten Verkehr aufzuweisen. Ungeachtet der Wirtschaftskrise, die auf Estland lastete, konnte im Herbst des verflossenen Jahres mit der Elektrisierung der Strecke Hapsal-Reval durch Einführung des elektrischen Zugbetriebes im Vorortverkehr Reval-Nömme-Pääsküla (rund 12 km) begonnen werden.

Litauens Bemühungen um die Entwickelung seines Eisenbahnnetzes haben zu dem Beschluß geführt, zunächst die Strecken Keidany-Memel, Koslowa Ruda-Lidowiany und Memel-Schaulen (in der Verbindung von Krottingen bis Omole) von zusammen 415 km aus wirtschaftlichen Gründen zu bauen. Ob dieser Bahnbau in den nächsten Jahren verwirklicht werden kann, hängt von Krediten ab, die in vollem Umfange nicht leicht zu beschaffen sind. Im übrigen hat Litauen im verflossenen Jahr auf die Ausbesserung der vorhandenen Strecken (besonders auch der Empfangsgebäude) Wert gelegt und dadurch dem Verkehr gute Dienste geleistet. Der Erweiterung des litauischen Bahnnetzes durch Einverleibung der Bahnen im Memelgebiet folgte das deutsch-litauische Abkommen, das über den Verkehr und das frühere deutsche Eisenbahnmaterial in diesem Gebiet eine Regelung trifft.

Türkei.

Die Türkei hat durch den Friedensvertrag von Lausanne zwar ihre volle staatliche Selbständigkeit gewonnen, da die europäischen Mächte in diesem Vertrag auf ihre bevorrechtete Stellung in diesem Lande verzichtet haben, die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes sind aber keinswegs günstige, nicht zuletzt vielleicht deshalb, weil wirtschaftliche Fragen vielfach nicht nach wirtschaftlichem, sondern nach rein parteipolitischen Gesichtspunkten behandelt werden, wodurch deren Lösung erschwert und verzögert, wenn nicht unmöglich gemacht wird. Dies zeigt sich auch bei den Angelegenheiten des Verkehrswesens. Unter den hier zu lösenden Aufgaben ist die anatolische Eisenbahnfrage eine der wichtigsten. Wiewohl schon der Rückkauf dieser Bahn beschlossen und eine Vereinbarung mit der Gesellschaft über die Weiterführung des Betriebes unterzeichnet war, ist tatsächlich die Frage noch nicht

klargestellt und der Kampf der Politiker um die Verstaatlichung dieser Linie vermutlich bis heute noch nicht beendet. Neuestens wird von radikaler Seite nicht nur der Rückkauf dieser Bahn sondern auch die Betriebführung durch den Staat selbst verlangt, während man anfangs nur den Rückkauf der Bahn plante und den Betrieb einer Gesellschaft überlassen wollte.

Daß unter solchen Verhältnissen auch der Bau neuer Linien nicht mit der wünschenswerten Raschheit fortschreitet, ist kaum zu verwundern. Von der neuen Linie Angora-Siwas sind ungefähr 114 km im Betriebe, die restlichen Strecken von rund 400 km sollen in etwa 3½ Jahren vollendet sein. Auch Schiffahrtsfragen beschäftigen die türkische Regierung, wobei der sichtliche Niedergang der Stadt Konstantinopel und die Bestrebungen, die ehemalige Hauptstadt der Türkei wieder zu einem wirtschaftlichen und Verkehrsmittelpunkt zu machen, eine große Rolle spielen.

Großbritannien.

Nachdem in England und Schottland die Gruppenbildung der Eisenbahnen im Jahre 1923 zum Abschluß gebracht worden war, ist im Jahre 1924 der nunmehr auf diesem Gebiete selbständige Freistaat Irland dazu übergegangen, seine Eisenbahngesellschaften ebenfalls zu einer Einheit zusammenzuschweißen; ausgenommen sind davon nur diejenigen Eisenbahnen geblieben, die nach Nordirland übergreifen.

In bezug auf Neu- und Erweiterungsbauten und Anschaffungen sind die englischen Eisenbahnen im Jahre 1924 sehr zurückhaltend gewesen, obgleich die Eisenbahngesellschaften anderseits behaupten, daß sie durch Vergebung umfangreicher Lieferungen, durch Gleiserneuerungen, durch Nachholen bisher aufgeschobener Unterhaltungsarbeiten usw. wesentlich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beigetragen haben. Bemerkenswert sind auf diesem Gebiete nur die Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes auf der Südbahn, die Erweiterungsbauten der Londoner Untergrundbahnen und die Beschaffung von 20 t-Wagen für den Kohlenverkehr von Wales. Im Herzen von London bei Camden Town ist eine unterirdische Anlage geschaffen worden, die wohl einzig dastehen dürfte. Die beiden zweigleisigen Strecken von Hendon und von Highgate vereinigen sich, um sich dann wieder in zwei zweigleisige Bahnen nach der City und nach Charing Croß aufzulösen. Im Nordwesten ist die Untergrundbahn, im wesentlichen als Einschnittstrecke, schon Ende 1923 bis Edyware verlängert, aber erst 1924 in vollen Betrieb genommen worden. An der City und Südlondoner Bahn, der ältesten unter den neuzeitlichen derartigen Anlagen, sind die Arbeiten zur Angleichung des ursprünglich kleineren Tunnelquerschnitts an die Abmessungen der späteren Röhrenbahnen zum Abschluß gebracht worden. Seit dem 1. Dezember ist sie nach streckenweiser und zeitweiliger Stillegung wieder in vollem Betrieb. Die Verlängerung über Clapham hinaus bis Morden ist im Bau. Eine Anzahl Haltestellen, deren ursprüngliche Anlage den Anforderungen des heutigen Verkehrs nicht mehr entsprach, sind umgebaut, erweitert und mit Vorkehrungen zur beschleunigten Abfertigung der Fahrgäste ausgestattet worden. Die Londoner Verkehrsmittel sind durch den Ausstellungsverkehr nach Wembley, der den ganzen Sommer anhielt, einerseits, durch einen Ausstand, der Ende März ausbrach, andererseits einer Kraftprobe ausgesetzt worden.

Die Frage einer Tunnelverbindung mit dem Festlande ist erneut angeregt worden, die Regierung hat aber auch jetzt, wie stets bisher, die Genehmigung zum Bau des Tunnels mit Rücksicht auf die Landesverteidigung versagt. Dagegen ist durch die Eröffnung des Fährverkehrs zwischen Harwich und Zeebrügge der umladungsfreie Güterverkehr zwischen England und dem Festlande ermöglicht worden. Er scheint im wesentlichen zur Versorgung von England mit Nahrungsmitteln aus Südfrankreich und Italien ausgenutzt zu werden. Auch der Personenverkehr mit dem Festlande ist zum Teil auf neuen Wegen unter Überwindung gewisser durch die französische „Regie" geschaffener Schwierigkeiten auf festländischer Seite durch Verbesserung des Fahrplanes gefördert worden. Im binnen-englischen Verkehr ist die Ausgleichung des Personenfahrplans an denjenigen der Vorkriegszeit fast erreicht.

Fahrpreise und Gütertarife liegen in England noch erheblich über den Friedenssätzen, was von den Benutzern der Eisenbahnen ebenso lebhaft bekämpft, wie von den Eisenbahngesellschaften als berechtigt verteidigt wird. Das bei der gesetzlichen Neuregelung des englischen Eisenbahnwesens geschaffene Tarifgericht hat in der letzten Zeit eine Anzahl Entscheidungen in Einzelfällen getroffen, die Tarife im allgemeinen aber noch nicht geregelt.

Das Jahr 1923 hatte für die englischen Eisenbahnen mit Überschüssen abgeschlossen, die bei den verschiedenen Gesellschaften die Ausschüttung von Dividenden zwischen 2½ und 8% ermöglichten. Im Jahre 1924 blieben die Einnahmen im ersten Teil des Jahres gegen das Vorjahr beträchtlich zurück, was zu Sparmaßnahmen, Einschränkungen im Personenverkehr u. dgl. Anlaß gab. Der Ferienverkehr war lebhaft, und auch der Güterverkehr dürfte sich entsprechend der Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage im Laufe des Jahres gehoben haben. Genaue Angaben liegen aber noch nicht vor, so daß über die Aussichten für den Abschluß des Jahres 1924 noch nichts gesagt werden kann.

Amerika.

Die Vereinigten Staaten. Bei der Präsidentenwahl in den Vereinigten Staaten von Amerika stand die Frage der Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat zur Erörterung; gesiegt hat wieder einmal die ablehnende Haltung gegen diese Maßnahmen, dagegen macht der Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften zu großen Netzen mit abgeschlossenem Verkehrsgebiet neuerdings einige Fortschritte. Es scheint dabei allerdings nicht planmäßig vorgegangen zu werden, wie es das Verkehrsgesetz vorsieht, sondern die Anregungen zum Zusammenschluß gehen von privater Seite aus. Die Eisenbahnen, an die sich diese Anregungen wenden, gehen aber bereitwilligst auf sie ein, und so wird es wohl, wenn auch das Jahr 1924 auf diesem Gebiete noch zu keinen endgültigen Abschlüssen geführt hat, im Jahre 1925 dazu kommen, daß eine Anzahl größere Eisenbahngruppen gebildet werden.

Die im Mai 1924 veröffentlichten Betriebsberichte der amerikanischen Eisenbahnen über das Jahr 1923 wiesen gegen das Vorjahr eine Besserung in den wirtschaftlichen Ergebnissen des Eisenbahnbetriebs aus. Im Laufe des Jahres ist der Verkehr zurückgegangen, und große Mengen von Lokomotiven und Wagen standen untätig auf Abstellgleisen. Man rüstete jedoch in der zweiten Hälfte des Jahres für eine Verkehrshochflut, die im Herbst von der Ernte und weiterhin von einer Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage erwartet wurde, indem einerseits die Tätigkeit der Werkstätten bei der Instandsetzung der Lokomotiven und Wagen gesteigert wurde, andererseits große Mengen von Betriebsmitteln beschafft wurden. Die hierfür nötigen Geldmittel müssen also aufzubringen sein, obgleich die Eisenbahngesellschaften auf der anderen Seite über ihre hohen Ausgaben, namentlich über schwer zu tragende Steuerlasten klagen; unter Hinweis darauf lehnen sie auch die von ihnen verlangte Herabsetzung der Tarife ab. Die Eisenbahnwerte erfreuen sich neuerdings an der Börse wieder größerer Beliebtheit, als es in der ersten Zeit nach dem Kriege der Fall war, und die Eisenbahngesellschaften hoffen, die Mittel, deren sie bedürfen, durch Ausgabe von neuen Aktien ohne Schwierigkeiten aufbringen zu können.

Die Löhne der amerikanischen Arbeiter sind bei verkürzter Arbeitszeit gestiegen. Durch Sparmaßnahmen mit dem Ziel, die äußerste Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu erreichen, versuchen die Eisenbahngesellschaften, die dadurch verursachten Mehrausgaben wieder auszugleichen. Günstig für die wirtschaft-

ıen Verhältnisse der Eisenbahnen ist ein Rückgang der Kohpreise.

An technischen Fragen beschäftigt die amerikanischen Eisenbahnen namentlich die weitere Einführung des selbsttätigen Blocksystems, die vom Bundesverkehrsamt verlangt, von den Eisenbahnen aber abgelehnt wird. Ferner die Erhöhung der Betriebssicherheit durch andere technische Mittel. Die Einführung des elektrischen Betriebes macht nicht solche Fortschritte, wie man erwarten sollte; der Grund dafür liegt nicht auf technischem Gebiet, sondern ist in der Schwierigkeit zu suchen, die großen, dafür nötigen Mittel aufzubringen.

Der Großstadtverkehr, namentlich in New York, hat einen solchen Umfang angenommen, daß seine Bewältigung mit den jetzt vorhandenen Verkehrsmitteln kaum noch möglich ist. Die zuständigen Stellen beschäftigen sich daher eingehend mit Plänen für seine zukünftige Gestaltung.

In Argentinien ist ein Stillstand in der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes, vielleicht auch infolge des ungünstigen Standes der Währung, eingetreten und konnte seinen Einfluß auf das Eisenbahnwesen nicht verfehlen. Namentlich die englischen Gesellschaften sind sehr zurückhaltend in bezug auf den Netzausbau gewesen. Nur die Südbahn eröffnete eine Reihe von Zubringerlinien in 60 cm Spur, Bauart Decaville. Schon im Mai 1923 konnte die Einführung des elektrischen Betriebes auf der 36 km langen, stark belasteten Vorortstrecke Buenos Aires-Moreno der Westbahn stattfinden, der viergleisige Ausbau dieser Strecke ist beschlossen. Wegen der Zurückhaltung der Gesellschaften im Bahnbau gedenkt die Regierung, selbst einige Linien zu bauen. Es erscheint jedoch zweifelhaft, ob die erforderlichen Mittel aufgebracht werden können.

Die bedrängte wirtschaftliche Lage der Eisenbahn Brasiliens ist auf die zu niedrigen Tarife zurückzuführen. Für eine Erhöhung war keine Zustimmung zu erlangen. Lediglich die Eisenbahnen, die Kaffee in großen Mengen befördern, schlossen günstig ab, da Kaffee eine hohe Fracht verträgt. Bei den Staatsbahnen waren bedeutende Mittel für Erweiterung und Verbesserung der Anlagen für 1923, auf Elektrisierung der Vorortstrecken und eines Teiles der Hauptstrecken der Mittelbrasilianischen Eisenbahn vorgesehen. Die hierfür in den Vereinigten Staaten aufgenommene Anleihe fand aber für andere Zwecke Verwendung.

Asien.

In Asien litten die Eisenbahnen Japans noch unter den Nachwirkungen des Erdbebens, diejenigen Chinas unter dem Bürgerkriege. In Japan ist der Wechsel in der Eisenbahnpolitik beachtenswert. Infolge der durch das Erdbeben entstandenen Schäden werden an den Staat derartig viele Ansprüche gestellt, daß die japanische Regierung beschlossen hat, den Bau der Eisenbahnen von Staatswegen aufzugeben und von der Verstaatlichung weiterer Privatbahnen abzusehen. Künftig soll der Bahnbau privaten Unternehmern überlassen bleiben, denen aber der Staat Unterstützung durch günstige Bedingungen und Gewährung von Geldbeihilfen zuteil werden lassen will. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Tokio-Kobe mußte aufgeschoben werden.

Der Verfall der Eisenbahnen Chinas erinnert, englischen Nachrichten zufolge, an russische Zustände und ist ebenfalls in den politischen Verhältnissen begründet. Die Zinsen für die Eisenbahnanleihen konnten nicht aufgebracht werden. Namentlich in den nördlichen Teilen des Landes ist der Eisenbahnverkehr durch den Bürgerkrieg gestört worden. Auch litten die Bahnen unter Beschlagnahme durch die Militärparteien und Vernachlässigung der Betriebsmittel und Anlagen. Eine Ausnahme bildete, abgesehen von den Bahnen in der Mandschurei, nur die unter englischer Leitung stehende Bahn Shanghai-Nanking.

In Persien beschloß die Regierung den Verkauf eines Teiles der Kronjuwelen und anderer Kostbarkeiten, um aus dem Erlös Eisenbahnen zu bauen. Geplant ist eine Verbindung von Rescht am Kaspischen Meere über Kaswin nach Teheran und eine von dieser Bahn bei Makonmerah abzweigende Strecke, die über Burudjirt und Kum die Landeshauptstadt erreichen soll. Die Genehmigung zum Bau der Bahn Teheran-Täbris wurde kürzlich einer amerikanischen Gesellschaft erteilt.

In Indien fand die Eröffnung der Itarsi-Nagpur-Linie der Great Indian Peninsula Railway statt. Sie bildet ein weiteres Glied in der Kette, die schließlich die durchgehende Verbindung zwischen Delhi und Madras ermöglichen wird. Ein schwerer Zusammenstoß ereignete sich im August auf der Linie Multan-Lahore, bei dem etwa 70 Tote und über 100 Schwerverwundete zu beklagen waren. Auf Grund eines Eisenbahngesetzes wurde eine Neuordnung der Verwaltung durchgeführt, deren Hauptziel die Lösung der Bahnen von dem übrigen Staatshaushalt war.

Allgemeines.

— Die Weltbedeutung der amerikanischen Automobilindustrie. Die Automobilindustrie in den Vereinigten Staaten hat einen ungeahnten Aufschwung in den letzten Jahren genommen. Nach der amtlichen Statistik über den Außenhandel der Vereinigten Staaten hat die gesamte Welt während der ersten zehn Monate des abgelaufenen Jahres für 185 Millionen Dollars Automobile in den Vereinigten Staaten angekauft und, wenn man die letzten beiden Monate noch dazu nimmt, so wird für das ganze Jahr der Ertrag auf rund 200 Millionen Dollars ansteigen. Dabei muß betont werden, daß diese Summe nur den Wert bei der Ausfuhr der Kraftwagen darstellt und nicht etwa die von den Benutzern für ihre Wagen bezahlten Beträge. Es ist eine auffallende Erscheinung, daß sich heute die ganze Welt in ausgedehntem Maße mit diesen Fahrzeugen in Amerika versorgt, und selbst jene Länder, die eine blühende Automobilindustrie aufweisen und im eigenen Gebiete große industrielle Unternehmungen mit leichter und vorteilhafter Beschaffung der Rohmaterialien besitzen. Aus der Handelsstatistik der Vereinigten Staaten geht nämlich hervor, daß ansehnliche Posten Personenautomobile nach England, Frankreich, Italien wie auch in alle übrigen Länder Europas versandt worden sind. Aber nicht allein Europa versorgt sich auf diesem Gebiete in Amerika, auch Australien hat beispielsweise in den ersten neun Monaten 1924 in den Vereinigten Staaten rund 30 250 Personenautomobile im Gesamtwerte von 20 745 000 Dollars angekauft, trotzdem dieser neueste Erdteil nur etwa 6 Millionen Einwohner aufweist. Australien braucht den Kraftwagen in ausgiebigem Maße, weil die gewaltigen Ländereien die Durchführung weiter Strecken erfordern. Sogar China, dessen Straßen sonst von altertümlichen Fuhrwerken benutzt werden, hat in den ersten neun Monaten 835 Personenwagen in den Vereinigten Staaten gekauft, gegen 549 in der gleichen Zeit des Jahres 1923. Japan, das seine Straßen gegenwärtig für den Automobilverkehr in ausgezeichneter Weise ausbaut, verlegt sich mehr auf den Erwerb leichter Wagen und hat in der angegebenen Zeit 3866 Personenwagen in Amerika gekauft gegen 2241 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Selbst Italien, das eine ganze bedeutende Automobilindustrie aufweist und als Automobilausfuhrland eine große Rolle in Europa spielt, bezog aus Amerika (in den ersten neun Monaten 1924) nicht weniger als 1825 Kraftwagen (1923: 1494) und Großbritanien, das doch eine ausgedehnte Industrie aufweist, kaufte in Amerika 4171 Wagen im Gesamtwerte von rund 3 Millionen Dollars.

— Ein neues großes Motorschiff, die 23 000 Br.-T. große „Aorangie", hat im Firth of Clyde seine neuntägigen Probefahrten beendigt und dabei eine Geschwindigkeit von 18½ Knoten entwickelt. Das Schiff ist für den Dienst Australien-Vancouver bestimmt.

Zur Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Oeser, empfing am 8. Januar abends in seiner Wohnung Vertreter der deutschen Presse. Anwesend waren ferner Vertreter der Reichs- und Preußischen Ministerien, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sowie des Verwaltungsrats dieser Gesellschaft. Bei dieser Gelegenheit legte Generaldirektor Oeser in inhaltsreichen Ausführungen die Pflichten, Lasten und Aufgaben der Deutschen Reichsbahn dar. Wir lassen die Rede wegen ihrer Bedeutung im Wortlaute folgen:

„Ich freue mich, die Herren von der Presse heute zum ersten Male seitens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft begrüßen zu dürfen. Es geschieht in dankbarer Würdigung der Förderung, die wir durch die Presse erfahren haben, in Wertschätzung der Presse und, wie ich hinzusetzen möchte, in der Hoffnung auf ein weiteres gutes Verhältnis zwischen der Presse und der Reichsbahn.

Da Verkehr und Presse ja vielfach aufeinander angewiesen sind, möchte ich den heutigen Abend benutzen, um einige Ausführungen zu machen, die vielleicht von Interesse sein können, mit Rücksicht auf die Auseinandersetzungen, die in der letzten Zeit öffentlich erfolgt sind.

Ich habe in erster Linie einen Wunsch an die Herren. Der geht dahin, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht als Aktiengesellschaft zu bezeichnen. Das geschieht vielfach, weil man den Unterschied zwischen einer Aktiengesellschaft und unserer Gesellschaft, die eine Gesellschaft des öffentlichen Rechtes mit öffentlichen Rechten und öffentlichen Pflichten ist, sich nicht vergegenwärtigt. Das geschieht sogar von offiziellen Stellen. Aber die Reichsbahn ist keine A.-G., sie hat keine Aktien ausgegeben und hat keine Aktieninhaber, sondern nur einen Inhaber der Stammanteile, das ist das Deutsche Reich. Sie ist also im besten Sinne des Wortes ein Vermögensteil des deutschen Volkes. Mit der Bezeichnung als A.-G. schleicht so manchmal ein Nebenton ein, als handele es sich einmal um eine kapitalistische Gesellschaft, dann aber auch um eine fremde Gesellschaft. Mit dem Empfinden, daß es sich um eine fremde Gesellschaft handelt, kommt auch ein innerer Gegensatz: Was braucht man auf eine fremde Gesellschaft Rücksicht zu nehmen! Der fremden Gesellschaft gegenüber kann man unkritisch seine Forderungen überspannen, sie mag ja sehen, wie sie fertig wird! Das ist grundfalsch und würde in seiner Auswirkung verhängnisvoll sein, weil wir uns bewußt sein müssen, daß die Deutsche Reichsbahn eine Gesellschaft ist, die dem deutschen Volke gehört und die in diesem Sinne mit dem Deutschen Reiche identisch ist. Wir dürfen keine Gegensätze zwischen dem Reich und der Reichsbahn schaffen. Die Reichsbahn ist eine deutsche Gesellschaft, sie hat durchweg ein deutsches Personal, sie hat einen deutschen Generaldirektor, einen deutschen Vorsitzenden des Verwaltungsrats, und in dem Verwaltungsrat sind von 18 Mitgliedern 14 Deutsche, während 4 als Vertreter der Reparationspflichten fremdländischer Herkunft sind. Ich würde dankbar sein, wenn dieser grundlegende Unterschied, der in seiner Entwicklung unangenehme Konsequenzen haben könnte, von den Herren der deutschen Presse beachtet würde.

Sodann ist uns in letzter Zeit ein Vorwurf gemacht worden, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft thesauriere, daß wir Gelder aufhäuften, die wir nicht brauchten. Es sind ganz märchenhafte Zahlen auch von ernsthaften Kreisen über die Reinüberschüsse, die die Reichsbahn-Gesellschaft haben soll, genannt worden. Ein industrieller Verband hat neulich in einem Zirkular sogar behauptet, die Reichsbahn-Gesellschaft habe in einem einzigen Vierteljahr 800 Goldmillionen Überschuß gehabt. Das wäre, für das Jahr gerechnet, 3,2 Milliarden Mark. Wenn es so wäre, so würde uns das die glückliche Aussicht eröffnen auf eine baldige Beseitigung des fremdländischen Einflusses, denn mit einem Überschuß von 3 Milliarden würden wir selbstverständlich die Obligationen schneller zurückkaufen können, als es in de Gesetz vorgesehen ist.

Wir haben sehr schwere Zeiten hinter uns; ich brauche nicht näher darzulegen. Wir sind aus dem Reichsverbande en lassen worden mit einer negativen Mitgift, die in einer zie lichen Anzahl von Schulden bestand und mit einer hypothek rischen Last von ungeheurer Höhe, die uns sehr bald zu groß Leistungen finanzieller Natur verpflichtet. Deshalb mußte mein Bestreben sein, die Reichsbahn sobald wie möglich repar tionskräftig zu machen. Das ist mir dank meiner Mitarbeiter großen und ganzen auch gelungen. Ein so großes Unternehm wie die Reichsbahn kann nicht ohne Vorräte wirtschaften. We wir schon kein Geld hatten, mußten wir Vorräte haben, w wir mit unseren unzähligen Außenstellen und mit einem Pe sonalstand von ungefähr einer Million, von heute noch 700 0 bis 800 000 Mann, die wöchentlich und monatlich entlohnt werd müßten, doch nicht ins Blaue hineinwirtschaften könnten.

Die Reichsbahn hat keine Schonzeit gehabt, sondern ist erster Linie herangezogen worden. Sie hat bereits im erst Jahre eine Reparationsschuld von 200 Mill. zu entrichten, nächsten Jahre von 595 Mill. und in Normaljahren von etwa 10 Millionen.

Bei der Riesenausdehnung unseres Unternehmens und bei d vielen beschäftigten Köpfen, bei den vielen Verpflichtungen, b der Notwendigkeit, Neubauten usw. vorzunehmen, haben w natürlich vorübergehend etwas Geld, sonst könnten wir übe haupt nicht wirtschaften. Zur Entlohnung des Personals müss riesige Summen am Monatsende verfügbar sein. Dieses Ge haben wir auch, nachdem wir aus dem Verbande des Reiches en lassen worden sind selbständig bewirtschaftet, d. h. wir hab es zu vorübergehenden kurzfristigen Anlagen benutzt, um einm der Wirtschaft Kredit zuzuführen und auf der anderen Seite au Zwischengewinne zu machen.

Aber ich darf hier betonen, daß in der Angelegenheit fina zieller Natur, die gegenwärtig die Gerichte und die Öffentlichke beschäftigen, die Deutsche Reichsbahn in keiner Weise wed direkt noch indirekt verflochten ist. Was wir an Kredite herausgegeben haben, ist in der vorsichtigsten Form geschehe immer unter Berücksichtigung der Interessen der Wirtschaft u unter fachmännischer Mitwirkung.

Wir müssen also vorsorgen, damit wir die uns auferlegten Ve pflichtungen abtragen können. Meine Herren, ich wäre ja do gewissenlos und verbrecherisch leichtsinnig, wenn ich nicht rec zeitig Sorge tragen würde, daß die Reparationslasten rechtzei abgetragen werden können. Denn wenn ich mich in ein glücklichen Leichtsinn damit trösten würde, daß zu gegeben Zeit schon jemand da wäre, der mir die vielen Millionen z Verfügung stellen würde, dann würde ich natürlich Schiffbru leiden und die deutsche Öffentlichkeit würde mit Recht mit Fi gern auf mich weisen und sagen, daß der Generaldirektor sei Pflicht falsch aufgefaßt hat. Wir müssen sorgfältig finanzi disponieren, um rechtzeitig und pünktlich zahlen zu könn weil ich sonst das beste Eigentum, das dem deutschen Volke no geblieben ist, die Deutsche Reichsbahn, aufs Spiel setzen und dem fremden Einfluß ausliefern würde — eine Handlungswei die mir fern liegt, und die auch niemand von mir verlangen wi

Nun, meine Herren, hängt ja hiermit im Kern die Tariffra zusammen. Wenn man sagt, daß wir thesaurieren, so soll anders ausgedrückt lauten: Wir erheben zu hohe Tarife und lasten die Wirtschaft ungebührlich. Hier werden eine Fü von Vergleichszahlen veröffentlicht, die zum Teil richtig, z Teil falsch sind. Es ist ungemin schwer, die gegenwärti Tarife mit den Tarifen vor dem Kriege zu vergleichen. Das im wesentlichen drei Ursachen. Einmal ist das ganze Ta gebäude anders geworden. Es ist angeordnet worden, daß e Nachprüfung erfolgt, die bereits im Gange ist, ob diese Klass

kation unter den jetzigen Verhältnissen zutreffend bleibt, oder ob da und dort Erleichterungen gegeben werden können. Dann ist aber eine zweite Ursache von noch größerer Bedeutung, das ist die Einführung der Staffeltarife. Die Staffeltarife sind von der Wirtschaft schon lange erstrebt worden. Solange wir aber Staatsbahnen hatten, konnten sie nicht eingeführt werden, denn jedes Land rechnete sich aus, daß die Tarife für seine Verhältnisse ungünstig waren. Dagegen wurden sie gewünscht, um ungünstige Verkehrsstandorte von Industrien aufzubessern und die an der Peripherie gelegenen Reichsteile an den Verkehr anzuschließen, also das ganz abgeschlossen liegende Ostpreußen, Bayern und Württemberg. Die Staffeltarife beruhen darauf, daß unsere Transporte um so billiger werden, je länger sie andauern, d. h. je längere Strecken sie durchmessen. Um nun einen Ausgleich für den sehr starken Ausfall der Staffeltarife herbeizuführen, war es notwendig, die nahen Entfernungen höher zu belasten, also im wesentlichen die günstig gelegenen Stammorte, vor allen Dingen die Bezirke, die inmitten des Reiches lagen und deren Verkehr nicht so weite Strecken zu durchlaufen hatte. Dadurch ist eine vollständige Vergleichsunmöglichkeit der Tarife geschaffen worden, soweit sie allgemeiner Natur sind.

Dann kommt hinzu, daß während des Krieges eine Verkehrssteuer eingeführt worden ist, eine Verkehrssteuer, die uns zunächst mit 250 Millionen der Entente gegenüber belastet, auf die Dauer aber mit 290 Millionen. Diese Verkehrssteuer beträgt 7% für Güter und 10—16% für Personen; 10, 12, 14, 16% nach den vier Klassen. Wenn wir rechnen, daß eine durchschnittliche Frachterhöhung von 150% vorhanden ist, dann liegen darin 10,5% Verkehrssteuer, und der Betrag, den die Reichsbahn wirklich bekommt, ist 139,5%. Das ist deshalb von ungeheurer Wichtigkeit, weil diese Verkehrssteuer versteinert ist: sie muß solange erhoben werden, wie die Reparationspflicht dauert. Schon aus diesem Grunde ist es ganz ausgeschlossen, daß wir zu Friedenstarifen in Deutschland zurückkommen, denn die Verkehrssteuer wird immer die Tarife nach oben drücken. Wir haben im Personentarif eine Erhöhung von ungefähr 130—135 %. Rechnen Sie die billigste Klasse, die 4. Klasse, bei der 10% Verkehrssteuer zu erheben sind, so macht das schon 13,5% für die Verkehrssteuer, und wir haben nur eine tatsächliche Erhöhung von 121,5%. Noch ungünstiger rechnet sich dies für die Reichsbahn bei der 3. Klasse, weil hier 12% Verkehrssteuer erhoben werden; wir bekommen hier 118,80% des Friedens.

Nun die Fragen, wie weit sich die Selbstkosten der Eisenbahn erhöht haben. Darüber muß ich Ihnen einige detaillierte Mitteilungen machen. Die allgemeine Weltteuerung wird mit 25% angenommen. Das ist die angebliche echte Teuerung. Darüber hinaus haben wir für unsere eigenen Bedürfnisse erheblich höhere Preise zu zahlen: Für die Kohle 140% des Friedenspreises, für die Schmieröle 153%, Kupfer 160%, Stahlblech und Werkzeugstahl 140%, Roststäbe 200%, Farben 200%, Textilien und Leder 175%. Wir liegen also mit unseren Tarifen vielfach unter den Preisen, die wir für die hauptsächlichsten Bedarfsartikel der Reichsbahn anlegen müssen.

Dazu kommen die Personalkosten. Meine Herren, wir haben eine der härtesten Maßnahmen durchführen müssen, die vielleicht nie in der Geschichte eines industriellen Unternehmens sich ereignet haben, den Personalabbau, der ja bei uns die ungeheure Größe von 300 000 Menschen angenommen hat. Nichtsdestoweniger sind die Personalkosten auch heute noch relativ hoch. Die Kopfkosten waren im Jahre 1923 gleich 1588 ℳ. Sie waren am 1. Januar 2243 ℳ. Wir hatten vor dem Kriege eine Belegschaft von 692 700 Mann mit einem Kostenaufwand von 1,1 Milliarden; wir haben nach dem Anschlag für 1925 eine Belegschaft von 770 000 Mann mit einem Kostenaufwand von 1,727 Milliarden. Wir zahlen also für unser Personal rund 160% dessen, was wir im Frieden gezahlt haben.

Das berechnet sich auf das Tonnenkilometer — ich darf vielleicht auch die Zahlen wählen, weil sie von außerordentlichem Interesse für die sachliche Beantwortung dieser Frage sind — im Jahre 1913 auf 2,08 ₰. 1924 auf 3,66 ₰. Auch hier eine Verteuerung von 75% auf 175% gegenüber dem Friedensstande.

Etwas besser rechnet sich der Personenverkehr. Der Personenkilometer kostete 1913 2,60 ₰, 1924 3,01 ₰; hier ist nur eine Steigerung von 16% vorhanden; anscheinend nicht ganz verständlich, aber doch leicht zu verstehen, wenn Sie die starken Einschränkungsmaßnahmen betrachten, die wir durchgeführt haben, um den Personenverkehr rentabel zu machen. Der Personenverkehr war ja in Deutschland immer insofern ein Defizit der Reichsbahn, als man nie die Tarife mit den Selbstkosten in Einklang brachte. Das ist jetzt in der Hauptsache durch die letzte Erhöhung der Tarife geschehen, aber nicht allein dadurch, sondern auch dadurch, daß wir in dem Bestreben, den Betrieb so wirtschaftlich wie möglich zu machen, eine Reihe von Personenzügen haben ausfallen lassen müssen, daß wir den Nachtbetrieb vielfach eingestellt haben, daß die Züge nicht mehr an allen Stationen halten, wenigstens soweit es vermeidbar ist, um an Personal und an Kosten zu sparen. Wenn Sie sich diese Zahlen vergegenwärtigen, die ich Ihnen soeben gegeben habe, den Preis des Tonnenkilometers im Frieden und gegenwärtig, die Personalkosten, die Kosten für unsere eigenen Bedürfnisse, so werden Sie, wenn Sie darüber wirtschatlich nachdenken, schon zu der Überzeugung kommen, daß ein außerordentlich wirtschaftliches Arbeiten der Reichsbahn notwendig war, um mit dem jetzigen Tarif das zu leisten, was geleistet worden ist. Hätten wir nicht überall die Ausgaben eingeschränkt, und hätten wir das zum Teil nicht auch vorübergehend getan in bezug auf rollendes Material und Bauten, so würden wir mit den heutigen Tarifen nicht auskommen, und wenn unsere eigenen Ausgaben erheblich steigen sollten, so wäre zu befürchten, daß nicht eine Ermäßigung, sondern eine Erhöhung der Tarife erfolgen muß.

Nun sind wir auch auf dem Gebiete der Tarife nicht unfruchtbar gewesen. Ich habe dreimal eine allgemeine Tarifermäßigung einführen lassen, einmal von 8%, zweimal von je 10% und dazu eine Ermäßigung durchgeführt für die gedeckten Wagen von 50 %, die für die höherwertigen Güter einer allgemeinen Tarifermäßigung gleichkommt. Wir haben eine Fülle von Eingangstarifen und Einfuhrtarifen eingeführt und dem Wirtschaftsleben geholfen, soweit wir in den gegenwärtigen Situationen dazu imstande sind. Wir sind dabei, diese Frage weiter einer ständigen Prüfung zu unterziehen, um zu sehen, wie, wann und wo wir auf diesem Wege fortschreiten können. Das ist nur möglich gewesen auf dem Boden äußerster Wirtschaftlichkeit.

Um Ihnen ein Beispiel dafür zu geben, möchte ich mit wenigen Worten auf die Werkstätten eingehen, also die Ausbesserungswerke, die die Reparaturen an Lokomotiven und an Wagenmaterial durchführen. Der Zustand, den ich hier 1919, als ich preußischer Eisenbahnminister war, vorfand, war eigentlich grauenhaft. Ein Material, von dem jede einzelne Type für sich durchorganisiert war, keine Typisierung, keine Normalisierung. In den Ausbesserungswerken ein rein handwerksmäßiges Wursteln, indem jeder gebrochene ruinierte Teil eigens hergestellt und dann in die Lokomotive oder in das Fahrzeug eingebaut wurde. Hier sind wir mit der sogenannten wissenschaftlichen Betriebsführung vorgegangen und haben ganz methodisch das Arbeitsgebiet durchgearbeitet mit dem Erfolg, daß während wir vor dem Kriege für eine Lokomotivreparatur im Durchschnitt 108 Tage gebraucht haben, wir heute die gleiche Reparatur in 30 bis 40 Tagen fertigstellen, daß wir einzelne Rekordleistungen haben, wo eine Durchreparatur der Lokomotive und eine innere Untersuchung in 30 Tagen vorgenommen worden ist, daß wir durch Serienherstellung usw. weitere Ersparungen an Zeit von 30, 40 und mehr Prozent erzielt haben. Das ist die eine Seite, die erfreuliche. Damit ist verbunden, daß wir nun unsere Reparaturen in weniger Ausbesserungswerken herstellen können als bisher. Eine Reihe von Werkstätten war überflüssig, die bisherige Belegschaft kann nicht mehr beschäftigt werden. Hier kommt die soziale Seite des Problems, daß nur einzelne Werkstätten allmählich geschlossen werden müssen, weil sie für den Betrieb nicht mehr gebraucht werden. Ja, meine

Herren, hier ist der Generaldirektor in der peinlichsten Situation. Die ganze Welt sagt ihm, du mußt wirtschaftlich arbeiten, und arbeitet er wirtschaftlich, bringt er es dahin, daß nun hier technische und wirtschaftliche Fortschritte von größter Bedeutung erzielt werden, so kommt der Sturm derjenigen, die dadurch betroffen werden, wenn die Werkstätten geschlossen werden, der Arbeiter, der Gemeinden, der Regierungen, und verlangen von der Eisenbahn, daß diese Werkstätten, die sie nicht mehr beschäftigen kann, weil die Zahl der Reparaturen zurückgeht, durchgehalten werden müssen. Hier bleibt nichts anderes übrig, als daß man versucht, sozial zu mildern, was man sozial mildern kann, Übergänge zu schaffen. Aber an dem Grundergebnis kann sich nichts ändern, denn das, was der Betrieb nicht mehr braucht, muß unter allen Umständen abgestoßen werden, weil ja sonst in der Tat eine überflüssige Belastung der Verkehrstarife erforderlich wäre, um derartige überflüssige Anstalten durchzuhalten oder weil die Reichsbahn ihren Verpflichtungen sonst nicht nachkommen könnte.

Der Stand unserer Reparaturen ist ungefähr auf der Vorkriegshöhe angelangt. In den Personenwagen ist er 10,5 % gegen 13,5 % in der Vorkriegszeit. Hier sind wir schon unter Vorkriegszeit heruntergegangen. Bei den Güterwagen haben wir gegenwärtig noch einen Reparaturstand von 5,6 % gegenüber 4,2 % vorkrieglich, also ein kleines Plus, das aber ganz sicher in der nächsten Zeit beseitigt werden wird. Bei den Lokomotiven, die uns am meisten Schwierigkeiten gemacht haben, ist der Reparaturstand 19,8 zu 19,4 ungefähr derselbe wie vor dem Kriege mit der Maßgabe, daß es sich in der Regel nicht um große Reparaturen für die Ausbesserungswerke, sondern um geringere Reparaturen für die Betriebswerkstätten handelt, also ein ganz erheblicher Fortschritt, der da erzielt worden ist, und dieser Fortschritt ermöglicht in seiner weiteren Entwicklung, mit geringerem rollenden Material auszukommen, weil eben das rollende Material besser gebraucht werden kann.

Meine Herren! Wir können ja sagen, wir haben finanziell eine Klärung der Verhältnisse erreicht, wir sind in bezug auf die Form, in der wir weiter zu arbeiten haben, zu einem gewissen Abschluß gekommen, wenn wir nun auch den ganzen Betrieb und die ganze Organisation von oben bis unten durcharbeiten müssen, um ihn so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten. Wir haben in bezug auf die Lokomotiven heute ein Material, wie es besser nicht gedacht werden kann, schwere leistungsfähige Lokomotiven. Wir fahren grundsätzlich nicht nur mit Vorspann, sondern wir bewältigen auch die größten Steigungen mit einer Lokomotive und mit einer Besetzung, wo wir früher ganz sicher Vorspann und doppelte Besetzung gebraucht hätten.

Z u r ü c k g e b l i e b e n sind wir dagegen aus Mangel an Mitteln und vielleicht auch an Kräften auf z w e i G e b i e t e n. Das eine ist der Oberbau, mit Einschluß der Brücken, also der Schienenkörper und die Brücken. Hier sind die Kriegsschäden noch nicht beseitigt worden, und es ist meine Absicht, gerade hier mit aller Energie vorzugehen, natürlich nach Maßgabe der vorhandenen Mittel, um so schnell wie möglich den Oberbau wieder instand zu bringen. Wir bauen in diesem Jahre außer verschiedenen Brücken 3000 km um und werden auch hier bald auf den Friedensstand kommen. Zurückgeblieben ist noch das Material, das wir für die Personenzüge brauchen. Davon werden Sie selbst wahrscheinlich auch ein Lied zu singen wissen. Wenn Sie reisen, finden Sie in den Wagen nicht die Bequemlichkeiten, die wir vor dem Kriege hatten. Der ganze Zustand der Wagen ist nicht so, wie die Verwaltung ihn selbst haben möchte. Auch hier werden wir in der nächsten Zeit erhebliche Fortschritte machen. Wir werden die Spiegel wieder einbauen, wir werden wieder Seife und Handtücher hineingeben, wir werden auch, wenn ich dies hier sagen darf, wieder Klosettpapier in die D-Züge hineinbringen, in der Voraussetzung, daß das Publikum wieder gelernt hat. Nicht aus Übermut hat man diese Sachen aus den Wagen entfernt, sondern weil sie Beine bekamen und davonliefen, bevor wir zugreifen konnten. Auch das Publikum muß für Ordnung und Reinlichkeit in den Zügen sorgen, wir werden das unsere tun, um den alten Komfort wieder herzustellen. Wir haben neue 4. Klasse-Wagen, die ausgezeichnet sind, die vollkommen mit Sitzen versehen sind. Wir bauen das elektrische Licht in sämtliche D-Züge ein. Wir werden dafür sorgen, daß die Wagen besser laufen, durch Drehgestelle und eisernen Unterbau, damit das Publikum angenehmer fährt. Wir werden in einzelnen Verkehrsbeziehungen vorgehen mit dem Versuche, die Zugtelephonie in das Leben einzuführen, zunächst werden die Strecken Berlin-Hamburg, Berlin-Frankfurt und — glaube ich — Berlin-Köln versuchsweise mit Telephonanlagen ausgestattet werden. Ich habe mich selbst davon überzeugt, daß die Dinge recht gut laufen können, und daß das Publikum dann vom Zuge aus geschäftliche Dispositionen treffen, ein Hotelzimmer bestellen kann und auch die Hausfrau in der Lage ist, vom Zug aus nach Hause zu telephonieren, daß der vermißte Schlüssel sich da und dort befindet.

Meine Herren, wenn ich auf diese Dinge ein ziemliches Gewicht lege, so geschieht es aus einem sehr ernsten wirtschaftlichen Grunde. Ich bin der Überzeugung, daß, wenn ich heute in den Tarifen der Wirtschaft nicht das bieten kann, was ich bieten möchte, so muß ich ihr dafür ein Äquivalent bieten, und das sehe ich in der B e s c h l e u n i g u n g d e r Z ü g e, in der Rückkehr zu friedensmäßigem Verkehr, in der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrs. Was militärisch für uns außerordentlich von Nachteil ist, unsere ungeschützte Lage inmitten Europas, ist verkehrstechnisch ein großer Vorteil für Deutschland. Viele Güter der ganzen Welt können oder müssen einmal durch Deutschland kommen, deshalb ist die internationale Welt an dem Zustand unseres Verkehrswesens interessiert. Ich sage mir nun, — und hoffe hier Ihre Zustimmung zu finden —: Wenn ich meine Kunden von Berlin nach Frankfurt oder nach München oder nach Köln 3 oder 4 Stunden schneller hinbringe, so ist das viel wesentlicher, als wenn ich die Tarife um 2 oder 3 ℳ ermäßige. Zeit ist Geld: er sitzt nicht so lange auf der Eisenbahn und hat die Möglichkeit, weiterzukommen und seine Geschäfte zu erledigen. Wir wollen also, sobald wir unseren Oberbau wieder in Ordnung haben, auch friedensmäßige Schnelligkeiten im Zugverkehr wieder herstellen. Wir haben vor dem Kriege eine durchschnittliche Schnelligkeit unserer D-Züge von 67 km in der Stunde gehabt. 1920 haben wir nur 50 % der Züge verkehren lassen und die Schnelligkeit war auf 51 km gesunken. Im Jahre 1924 waren wir wieder auf 65 % der Züge gekommen mit einer Durchschnittsschnelligkeit von 65 km. 1925 hoffen wir auf 72 % der Züge zu kommen. Die Züge sind, wie Sie sich überzeugen können, heute länger und schwerer als sie früher waren, die Platzausnutzung muß besser sein, denn den Luxus, leere Züge spazieren zu fahren, kann sich die Deutsche Reichsbahn nicht mehr leisten. Dadurch, daß die Züge seltener verkehren, müssen sie mehr auf Anschlüsse warten, haben längere Halte, haben also auch eine längere Fahrzeit. Wir wollen bereits im Sommer d. J. wieder zwei wirkliche Schnellzüge einführen, den einen auf der Strecke Berlin-Hamburg mit 73,6 und den anderen auf der Strecke Berlin-Köln mit 73,1 km. Das soll nur ein Anfang sein in dem Streben, soviel wie möglich unsere Züge zu beschleunigen.

Wenn Sie einen Vergleich mit den ausländischen Zügen ziehen wollen, so haben wir eine Zuggeschwindigkeit von 56 km im Durchschnitt, Frankreich von 61,8 km und England von 65,8 km. Diese beiden Länder übertreffen uns also; sie übertreffen uns. Frankreich zum Teil deshalb, weil die Konkurrenz der verschiedenen Privatbahngesellschaften eine Reihe von Luxuszügen hervorgerufen hat, die die Statistik natürlich günstig beeinflussen. Frankreich auch auf schnelle Züge erheblichen Wert legt, England ungefähr aus den gleichen Gründen, aber auch deshalb, weil England sehr hohe Tarife hat und für den Personenverkehr sich natürlich einen großen Luxus leisten kann, während er bei uns wahrscheinlich nicht gezahlt würde. Sonst aber sind wir selbst mit unserer gegenwärtigen Geschwindigkeit nicht unter dem Durchschnitt anderer Länder. Amerika, das uns immer vorgehalten wird, hat nur einzelne Züge, die 77,9 km in der Stunde fahren.

Die sämtlichen Personenwagen sollen planmäßig wieder in die Werkstätten kommen, damit nun alles Ersatzmaterial, das noch au-

Kriege herstammt, ausgebrochen und wieder durch richtiges erial ersetzt werden kann. Die Fenstervorhänge sind in den ügen schon wieder eingeführt. Sie werden bis zum Sommer wieder in den Personenzügen eingeführt werden, Roßhaarer in den Wagen sind angeordnet.

bezug auf die Güterwagen möchte ich nun mitteilen, daß wir 90 % der Güterwagen mit der Kunze-Knorrbremse ausgestattet en. Die letzten 10 % werden bis zum Frühjahr eingebaut sein. n wird der Betrieb sich mit der Kunze-Knorrbremse intensiv befassen haben, die mein Bestreben, auch den Güterverkehr zu chleunigen, erheblich unterstützen wird, weil sie infolge ihrer stungsfähigkeit und Sicherheit es uns ermöglicht, mit erheblich nelleren Güterzügen zu fahren als gegenwärtig.

ühlwagen haben wir z. T. im Bau, z. T. schon eingeführt. Es ressiert nun vielleicht, daß wir heute frische Milch auf viel eren Strecken befördern können, als das bisher möglich war, wir z. B. von der Schweiz Milch nach Ulm befördern, die kommen tadellos ankommt.

bezug auf die Lokomotiven haben Sie vielleicht in Seddin hen, was die Reichsbahn hier geleistet hat. Wir machen neue suche mit Tenderlokomotiven mit hochgespanntem Dampf, wir hen auch Versuche mit leichten Zugförderungsmitteln, mit Öl motiven und Triebwagen verschiedener Art. Das hat verkehrsisch eine große Bedeutung, denn mit den großen, schweren, en Zügen können wir den Verkehr nicht vollständig beligen. Wir brauchen auch noch dazu billigere leichte Züge, die den verkehrsschwachen Stellen eingeschoben werden können, die auch Güterwagen, Eilgüterwagen usw. von einer Verungsstelle zur anderen befördern können. Ich hoffe, daß wir e Versuche bald abschließen können, weil nach meinem Dafüren der Betrieb ein derartiges Hilfsmittel außerordentlich uchen kann.

as sind, wie ich sagte, Ergänzungen der Tarife, Äquivalente r, daß wir die Tarifermäßigung im großen, wie sie die Wirtft wünscht, nicht vornehmen können, weil wir verpflichtet , dafür zu sorgen, daß die Gelder pünktlich eingehen.

n sagt man allerdings ja, wenn du die Tarife stark herunter-, dann wird die Wirtschaft so wachsen, daß du mehr Einnen hast als gegenwärtig. Meine Herren, es ist möglich, daß derartiges Experiment einmal gelingen kann. Aber niemand nag vorher zu sagen, ob es gelingt. Denn die Wirtschaft leidet eute unter dem Mangel an Kapital, den hohen Zinssätzen, den Steuern und einer Fülle anderer Ursachen, die mit einer Tarifermäßigung nicht beseitigt werden. Lasse ich mich nun aber auf ein derartiges Experiment ein und schlägt es fehl, dann wird die Reichsbahn zahlungsunfähig — ein Experiment, das man vernünftigerweise unter keinen Umständen machen darf. Es könnte gemacht werden, wenn eine dritte Stelle vorhanden wäre, die ihrerseits das Risiko übernimmt, industrielle Organisationen oder der Herr Finanzminister. Ich bin aber überzeugt, daß, wenn ich die Frage so stelle: ich will eine starke Tarifermäßigung vornehmen, weil ihr fest überzeugt seid, daß sie mir mehr Einnahmen bringt: wollt ihr das Risiko übernehmen?, ich von beiden Teilen ein Nein hören würde. Das ist der Punkt, der zu bedenken ist.

Also, meine Herren, was ich Ihnen ausführen wollte, ist, daß wir nicht schlafen. In solche Riesenbetriebe, wie die Reichsbahn, kann man von außen natürlich schwer hineinsehen. Es wird aber auf dem ganzen Gebiete nachdrücklich, intensiv und zielbewußt gearbeitet, um die höchstmögliche Wirtschaftlichkeit herbeizuführen. Wir sind technisch nicht rückständig, sondern prüfen alle technischen Neuerungen und, wo sie für unseren Betrieb passend sind, suchen wir mit ihnen fertig zu werden. Wir müssen finanziell vorsichtig operieren, weil wir auch genötigt sind, gesetzliche Rücklagen zu machen. Wenn ich davon gesprochen habe, daß wir schon im nächsten Jahre 595 Millionen an Reparationslasten zu tragen haben, neben der Verkehrssteuer, so muß ich noch hinzufügen, daß wir auch verpflichtet sind, als gesetzliche Rücklage im Jahre 1925 mindestens 100 Millionen für die Reparationslasten anzusammeln, eine Summe, die also dem noch hinzuzurechnen wäre. Unverständiges wollen wir nicht. Wir betrachten uns, meine Herren, um damit abzuschließen, als ein sehr großes, sehr wichtiges, mit der deutschen Wirtschaft unbedingt verflochtenes Unternehmen, das nur geführt werden kann mit einer gewissen Großzügigkeit, mit einer fortwährenden Rücksichtnahme auf den Verkehr, mit anständigen fairen Grundsätzen. Wir wollen ein großes, angesehenes Haus sein, mit dem es angenehm ist zu verkehren und wenn die Herren von der Presse bereit sind, uns darin zu unterstützen, auch mit ihrem Rat, auch wenn die Kritik auch einmal scharf ist, so werden wir das mit aller Aufmerksamkeit entgegennehmen und da auch gern die Rosinen aus dem Kuchen herauspicken."

An diese Rede schloß sich ein geselliges Beisammensein an bei dem ein belehrender Film über die Verhütung von Schwierigkeiten beim Reisen vorgeführt wurde.

ünsche aus der Praxis betr. Umgestaltung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt. B.

Von Eisenbahn-Inspektor **Domaß**, Werdohl.

er Deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B stellt in ier jetzigen Fassung nicht das lückenlose Nachschlagewerk dessen die Praxis bedarf, um sich schnell im Tarifwesen chtzufinden und sicher danach zu arbeiten. In der Hauptte liegt es daran, daß die Gütereinteilung nicht übersichtlich und langes Nachschlagen und Suchen verursacht. Die nsche der Frachtenrechner und Auskunfterteiler gehen nun n, ihnen einen Gütertarif zu schaffen, der so erschöpfend estaltet und so übersichtlich gegliedert ist, daß er vieles ndenken und Wägen erspart, dafür aber schnelles Handeln elt wird. In der Tat fehlt es den Frachtenrechnern an Zeit, gegebenen Augenblick, wenn ganze Stöße von Frachtbriefen Ausrechnung harren, sich in Fällen unklarer Inhaltsbezeichr langem Suchen und Überlegen zu widmen. Sie werden davon den Versandbuchführern gedrängt, leicht zur flüchtigen unrichtigen Frachtberechnung verleitet. Ebenso werden die künfte, besonders am Fernsprecher, in unklaren Fällen n Zeitmangel entweder ungenau oder vollends falsch erteilt. ritt hier der Umstand hindernd und erschwerend ins Geit, daß die handelsüblichen Bezeichnungen der rarten nicht im Einklang mit den tarifmäßigen Bechnungen stehen. Daß aber die Reichsbahn zur richtigen Auskunfterteilung und Tarifanwendung verpflichtet ist, beweist eine Reichsgerichtsentscheidung vom 7. April 1923 (siehe Schenkers Transportnachrichten und Ost- und Westpreußische Wirtschaftszeitung Nr. 3 von 1924). Das Urteil bestätigt, „daß die Reichsbahn soweit verpflichtet ist, daß sie bei Nichtübereinstimmung der Angaben im Frachtbrief mit den tariflichen Ausdrücken und Angaben den Versender auf die Unstimmigkeit aufmerksam machen oder sich von dem Inhalt der Sendung durch Besichtigung, sofern angängig, überzeugen soll, und der Versender nur verpflichtet ist, den Inhalt so zu bezeichnen, daß die Angaben dem Eisenbahnbeamten eine sichere Handhabe zur Anwendung des richtigen Tarifs bieten."

Hieraus folgert die Notwendigkeit, ein diesen Erfordernissen Rechnung tragendes, klar umschriebenes, möglichst straff gegliedertes „Nachschlagewerk" zu schaffen, das als solches Beständigkeit behält und nicht durch viele Nachträge, die bei der jetzigen Form des Gütertarifs allerdings nicht vermeidbar sind, zur „Suchliste" wird. Es müßte in erster Linie ein Verzeichnis bestehen, das alle Güterarten in handelsgebräuchlicher Bezeichnung aufführt. Das jetzige Sachverzeichnis ist nicht vollständig und führt auch viele veraltete und nicht mehr gebräuchliche Bezeichnungen auf. Allein von

den Erzeugnissen der Industrie hiesigen Orts, die verschiedenen Tarifklassen angehören und in Wagenladungen zum Versand kommen, fehlt im Sachverzeichnis eine Anzahl Bezeichnungen, wie Matritzen, Matritzenstahl, Gesenke, Ratschen, Profilgriffstahl oder Hufstollenstabstahl (letztere Güterart ist ein Erzeugnis jüngsten Datums), Kugelmühlenstaub. Der Praxis würde eine bedeutende Erleichterung geschaffen werden, wenn bei Umgestaltung des D. E. G. T., Teil I, Abt. B folgende Änderungsvorschläge eine, wenn auch nur sinngemäße Berücksichtigung finden würden:

1. Statt des Sachverzeichnisses wäre einzuführen ein alphabetisches Verzeichnis der Güterarten nach handelsüblicher Bezeichnung mit den Spalten: 1. Handelsübliche Bezeichnung, 2. Nr. des Gruppenverzeichnisses,

2. Statt der Gütereinteilung ein Gruppenverzeichnis mit folgenden Spalten:

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Gruppe Nr.	Tarifmäßige Bezeichnung	Tarifklasse für Wagen-Ladung	Tarifklasse für Stückgut	Die Gruppe umfaßt die Güterarten nach handelsüblicher Bezeichnung:	Siehe besondere Erläuterung Nr.

3 Einen besonderen Abschnitt mit den laufend numerierten Erläuterungen für gewisse, der besonderen Auslegung bedürfenden Güterarten. Anmerkung zu 1: das Verzeichnis würde einzelne Güterarten, die verschiedentlich bezeichnet werden, wie z. B. Profilgriffstahl auch Hufstollenstabstahl genannt wird, in jedem betreffenden alphabetischen Abschnitt unter gegenseitigem Hinweis nachzuweisen haben.

Zu 2: das Gruppenverzeichnis müßte gegenüber der jetzigen Gütereinteilung vielgliedriger, jedoch schärfer umschrieben sein, mithin müßten auch die tarifmäßigen Bezeichnungen eine bestimmtere Form haben, besonders bei Eisen und Stahl, weil hier die meisten Irrtümer und falschen Auslegungen vorkommen; z. B. bei Bandeisen würde die Bezeichnung „Bandeisen, warm gewalzt“, zur Anwendung der Tarifklasse D genügen. Es ist aber oft vorgekommen, daß die Empfangsstationen die nachträgliche Berechnung nach Klasse C vorgenommen haben, weil [in] der Inhaltsangabe im Frachtbrief das Wörtchen „nur“ fehl[te]. Sie haben sich streng am Wortlaut gehalten, da ihnen der Unt[er]schied zwischen warm gewalztem und kalt gewalztem Bandeis[en], den das Wort „nur“ im Tarif zu kennzeichnen hat, nic[ht] bekannt war. Die Spalte 5 des Gruppenverzeichnisses müß[te] ebenfalls so ausgestaltet werden, daß sie möglichst in alphabe[ti]scher Reihenfolge alle unter eine Gruppe fallenden Güterar[ten] in knapper, aber verständlicher und Verwechselungen ve[r]meidender Form aufnähme.

Zu 3: Dieser Abschnitt hätte folgende Spalten zu enthalte[n]: 1. Laufende Nr., 2. Nr. des Gruppenverzeichnisses, 3. Besonde[re] Erläuterungen zur Tarifklasseneinteilung.

Das Verzeichnis der Güterarten müßte nach jedem Buchstabe[n]abschnitt und das Gruppenverzeichnis in Spalte 5 nach jed[er] Gruppe einen entsprechenden freien Raum für Nachträge erhalte[n], die auf Grund von Verfügungen im Tarif- und Verkehrsanzeig[er] u. a. O. handschriftlich oder durch Deckblätter in die betreffend[en] Spalten einzufügen wären. Den Dienststellen wäre aufzugebe[n], alle Neuerungen in den Erzeugnissen der Industrie dem Tar[if]büro der zuständigen Reichsbahndirektion, möglichst mit Skiz[ze] oder Katalogausschnitt sofort mitzuteilen, welches alsdann d[ie] Tarifeingruppierung zu veranlassen haben würde.

Es muß in Betracht gezogen werden, daß nicht alle Diens[t]stellen nur gute und anpassungsfähige Bedienstete für d[ie] Tarifangelegenheiten verfügbar haben und daß infolge der Pe[r]sonalbeschränkung die vorhandenen Kräfte restlos ausgenut[zt] werden, wodurch ganz unwillkürlich der einzelne auf den W[eg] der schematischen Erledigung seiner Arbeiten gedrängt wi[rd]. Es folgert sich naturgemäß daraus das Verlangen nach übe[r]sichtlichen, den Geist des Abfertigungbediensteten schnell u[nd] folgerichtig lenkenden Wegweisern. Da der Gütertarif d[ie] Grundlage der gesamten Tätigkeit aller mit dem Verkehr [in] Beziehung stehenden Organe bildet und von seiner Handhabu[ng] und Anwendung der Umfang des damit verbundenen Anor[d]nungs-, Nachforschungs-, Prüfungs- und Reklamationsschri[ft]wechsels abhängt, dürfte die Frage der praktischen Umgest[al]tung des D. E. G. T., Teil I, Abt. B von einschneidender Bede[u]tung bleiben.

Hebung der Verkehrseinnahmen.

Von Verkehrskontrolleur **Hiller**, Stuttgart

Neuerdings hört und liest man viel von Maßnahmen zur Hebung und schärferen Erfassung der Verkehrseinnahmen. Vorkehrungen aller Art werden getroffen, um Frachtenausfälle zu verhindern; Frachtenkontrolleure sind aufgestellt; dem Abfertigungspersonal sind Prämien für die Aufdeckung gewisser Fälle zugebilligt und anderes mehr. All diese Einrichtungen beweisen, daß die Eisenbahn ganz bestimmt weiß und damit rechnet, daß ihr jährlich größere Summen durch Frachtenausfälle entgehen. Dieser Geldverlust ist zurückzuführen auf Mängel und Fehler, die in unserem heutigen Abfertigungsdienst liegen, und all die bisher getroffenen Maßnahmen, um Frachtenausfälle zu verhindern, dämmen wohl den früheren Ausfall ein, aber sie fassen das Übel nicht an der Wurzel, um es ganz auszurotten.

M. E. liegt die hauptsächlichste Fehlerquelle in unserem heutigen Tarifwesen. Die Gütereinteilung für Wagenladungsklassen im D. E. G. T, Teil I B, ist zu umfangreich und zu verfeinert. Wer mit dieser Gütereinteilung zu arbeiten hat, weiß, welche Zeit und Mühe es vielfach kostet, aus ihr herauszusuchen und zu bestimmen, nach welcher Klasse ein zu beförderndes Gut zu berechnen ist. Diese Gebühreneinteilung erfordert Warenkunde, und eine solche ist beim Abfertigungspersonal nicht vorhanden. Wer vom Eisenbahnpersonal kennt z. B. mit Sicherheit den Artikel „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren“ der Gütereinteilung des D. E. G. T Teil I B? W[er] weiß etwas über spezifische Gewichte bei gewissen Temperatu[r]graden, was bei Abfertigung von Öl erforderlich ist? Ei[ne] weitere Reihe solcher Beispiele ließe sich anführen. Ein d[er]artiger Tarif ist recht für Gelehrte, die mit der Zeit nicht [zu] rechnen brauchen, nicht aber für das Abfertigungspersonal [der] Eisenbahn, das in seiner Allgemeinheit mit dem Tarif rasch u[nd] sicher arbeiten soll. Jeder neue Tarif, jeder Nachtrag hie[r]und jede neue Erläuterung bringen neue Feinheiten und Schw[ie]rigkeiten, denen der größte Teil des Abfertigungspersonals ni[cht] gewachsen ist.

Hat der Abfertigungsbeamte einer Wagenladung festgeste[llt], nach welcher Wagenladungsklasse das Gut nach der Güt[er]einteilung des D. E. G. T. Teil I B berechnet wird, so kom[mt] noch in Frage, ob für das Gut nicht etwa ein Ausnahmetarif [be]steht. Der D. E. G. T Teil II Heft C II enthält 71 Au[s]nahmetarife mit Unterabteilungen, dazu kommen n[och] Not- und Liebesgabentarif.

Welcher Abfertigungsbeamte kennt sich in dieser Menge [von] Tarifen aus? Wohl wenige Beamte sind es, die mit Sicher[heit] dieses Tarifwesen beherrschen! Eine Reihe dieser Ausnah[me]tarife regt die Geschäftswelt geradezu zu Frachthinterziehun[gen] an, z. B. „Ausnahmetarif 5 c“.

Eine Reihe von Dienststellen wird bestätigen, daß mit die[sem]

.snahmetarif Mißbrauch getrieben wird, dem die Eisenbahn in . meisten Fällen machtlos gegenübersteht.

.ngenommen, der Abfertigungsbeamte hat bei Abfertigung .er Wagenladung nun endlich einwandfrei festgestellt, nach . chem Tarif die Sendung abzufertigen ist, dann geht es an . Frachtberechnung. Neue Schwierigkeiten harren .r seiner. Eine Wagenladungsfracht zu errechnen, setzt die .nntnis einer Reihe von Paragraphen der A. T. V. voraus; eine .ständlichere Rechnungsart läßt sich wohl kaum denken. Es .t Abfertigungen von Wagenladungen, bei denen in der Fracht- .echnung sechs und mehr Tarifklassen angewendet werden .ssen. Solche Abfertigungen sind Meisterleistungen; die ganze .t der Frachtberechnung eignet sich aber für den allgemeinen .fertigungsdienst nicht. Im Abfertigungsdienst sind auch .ıte mit einfacher Vor- und Ausbildung, denen der Tarif, trotz- .a sie täglich mit ihm arbeiten, ein Rätsel bleibt. Dieses ver- .kelte Tarifsystem und die schwierige Art der Frachtberech- .ıg sind Grundfehler in unserem Abfertigungsdienst.

.ie Tarife und die Art der Frachtberechnung müssen ganz .sentlich vereinfacht und auf ganz anderer Grundlage aufgebaut .rden. Es ist hier nicht der Ort und zunächst nicht meine Auf- .e, darauf einzugehen, wie der Tarif vereinfacht werden soll; .r er kann und muß ganz wesentlich vereinfacht werden. . gut es möglich war, sämtliche Beamte in 13 Gruppen der .soldungsordnung unterzubringen, so gut wird und muß es .glich sein, die hunderterlei Tarife in wenige umzugestalten. .s wird schon nötig werden, um die Rentabilität der Bahn zu .igern; es ist aber auch dringend nötig zur Vereinfachung des .fertigungsdienstes.

.e einfacher und klarer die Art der Abfertigung, je sicherer .i Abfertigungsweise; desto weniger Ausfälle an Frachten wird .i Eisenbahn erleiden. Ich habe festgestellt, daß eigentliche .henfehler nur in geringem Maße im Abfertigungsdienste auf- .en, die Hauptfehler in der Abfertigung der Wagenladungen .en in unrichtiger Tarifanwendung und in den Schwierig- .ten der Frachtberechnung (5 % Gewichtszuschlag usw.).

.Veitere Fehlerquellen für den Ausfall an Verkehrseinnahmen .ilen die ganze Art und Weise, in der sich der Güterverkehr .vickelt. Erst nach und nach bricht sich die Überzeugung .n, daß der Güterverkehr eine Haupteinnahmequelle der .enbahn ist. Jahrzehntelang ist der Güterdienst stiefmütter- .ı behandelt worden. An jede Verbesserung und Neuerung . der Anlage der Güterschuppen, der Ladegleise, der Gleis- .agen usw. ist man nur schweren Herzens herangetreten. Das .sonal der Güterabfertigungen wurde vielfach als Personal .weiter Klasse" betrachtet, was dazu führte, daß wirklich gute .d tüchtige Beamte nach kurzer Zeit wieder suchten, aus dem .terdienst herauszukommen. All diese früher gemachten Fehler .sen sich nicht in kurzer Zeit ausrotten und bringen der Ver- . tung täglich Schaden.

.nsere Gleiswaagen in den Ladegleisen sind vielfach an den .kbar ungünstigsten Plätzen, so daß Verwägungen von Wagen . vielen Fällen erst nach umfangreichen Rangierbewegungen . genommen werden können. Hierzu ist aber eine Maschine . ig, und die ist nicht immer vorhanden, also unterbleiben Ver- .gungen und die Eisenbahn ist geschädigt. Betrieb und Verkehr müßten hier zusammenarbeiten; der Betrieb darf berechtigte Forderungen des Verkehrs nicht aus „Betriebsrücksichten" ablehnen; denn der Betrieb ist doch dazu da, den Verkehr zu heben. Die Gleiswaagen sind selbst auf Stationen mit großem Wagenladungsverkehr oft nur Waagen mit Handbetrieb. Jeder Wagen muß beim Verwägen aufgekurbelt und abgelassen werden. Diese Verwägungen erfordern Kraftaufwand. Diese Gleiswaagen sollten nach und nach durch Waagen mit elektrischem Antrieb ersetzt werden. Auf jedem Wagenladungsbahnhof müßte ein Lademeister oder Schaffner eingeteilt werden, der den Inhalt der Wagen sowohl bei den ankommenden als auch den abgehenden Wagen bei der Ent- oder Verladung prüft. Hierzu könnten billige Kräfte aus den Reihen der Pensionäre usw. gewonnen werden. Die bisher eingeteilten Ladekontrolleure sind meist mit Schreibarbeiten beschäftigt (wie ja überhaupt viel zu viel geschrieben wird) und so ihrem eigentlichen Dienst entzogen.

Auch im Stückgutverkehr kann noch viel verbessert werden, was die Verkehrseinnahmen steigert.

Die Grundlage für die richtige und sichere Beförderung beim Stückgut bildet der Annahmedienst.

Wieviel wird gerade hier auf Kosten der Eisenbahn gesündigt? Der Annahmedienst besteht vielfach in ganz oberflächlicher Prüfung auf das Vorhandensein des Gutes, hauptsächlich aber im Abstempeln der Frachtbriefe. Das Ausgleichsamt in Berlin kann bestätigen, daß in einer Reihe von Fällen angeblich der Eisenbahn zur Beförderung übergebene Güter nach Tagen und Wochen beim Absender vorgefunden wurden. Ich bin fest davon überzeugt, daß viele Reklamationsfälle, in denen Gut fehlt, nur darauf zurückzuführen sind, daß das Gut überhaupt nicht zur Auflieferung gelangte. Die Massenauflieferungen bei der Eisenbahn bringen es mit sich, daß nicht bei sämtlichen Stückgütern, die von der Eisenbahn verladen werden, das Gewicht bei der Auflieferung festgestellt werden kann. Die Waagen sind auch hier vielfach nicht so aufgestellt, daß die Güter ohne besondere Fahrt auf die Waage gebracht werden können; ferner fehlt es an Personal, um die Güter von der Annahme sogleich nach der Übernahme wegzubefördern.

Gerade dem Annahmedienst muß mehr Aufmerksamkeit wie bisher geschenkt werden; als Annahmebeamter darf nicht ein Mann verwendet werden, der von den Bestimmungen der EVO., den AAV. II und den ATV. keine Ahnung hat.

Daß die Notlage der Eisenbahn, das Unterlassen der Verwägung sämtlicher Stückgüter, die sie selbst verladet, von der unreellen Geschäftswelt ausgenützt wird, ist eine bekannte Tatsache. Diesem Treiben kann die Eisenbahn nur dadurch entgegentreten, daß sie in ihren Frachtsätzen diese Tatsache schon berücksichtigt und so sich gewissermaßen vor Verlust schützt.

Wer mit dem Abfertigungsdienst in der Praxis zu tun hat, wird die Richtigkeit meiner Ausführungen hinsichtlich der Ursachen des Ausfalles an Verkehrseinnahmen bestätigen müssen. Nicht durch Vielschreiberei lassen sich die angeregten Mißstände beseitigen, sondern durch praktisches Zugreifen und Schaffung einfacherer Tarifverhältnisse, die nicht fortwährenden Änderungen unterworfen sind.

Bücherschau.

— **Dampfturbinen und Turbokompressoren.** Band 20 von Teub.. Technischen Leitfäden. Von A. Baer. Verlag von B. G. .ubner, Leipzig. Preis 4 M.

.n gedrängter Form und fast ausschließlich mit elementaren .thematischen Hilfsmitteln wird auf 153 Seiten das Wesentliche . Berechnung und Konstruktion der genannten Turbomaschinen entwickelt. Graphische Darstellungen der rechnerischen Zusammenhänge und grundsätzliche Skizzen von baulichen Anordnungen unterstützen das Verständnis. Die Zusammenfassung der beiden Maschinenarten für „Kontinuierliche Energieverwandlung bei hohen Arbeitsgeschwindigkeiten" erscheint zweckmäßig. Für die rasche Unterrichtung über ihr inneres Wesen und die Berechnungsweise ist das Buch zu empfehlen. S.

Mussolini und die italienischen Eisenbahnen.

Neben allem anderen, was Mussolini zur Wiederherstellung der Ordnung in dem durch die Vorgänge der Nachkriegszeit zerrütteten Italien geleistet hat, ist zwar seine Tätigkeit gegenüber den Eisenbahnen nur ein Glied in einer Kette gleichartiger Ereignisse. Vom Standpunkte der Berichterstattung über Vorgänge im Eisenbahnwesen, über die zu unterrichten Pflicht dieser Zeitung ist, verdient aber die Neuordnung der italienischen Eisenbahnen durch Mussolini besondere Beachtung. Wie er sich in unangreifbarer Weise der Eisenbahnen bemächtigte, kann kaum überboten werden, sagt Ludwig Bernhard, der Professor der Staatswissenschaften an der Universität Berlin, in seinem Büchlein „Das System Mussolini" (August Scherl, Berlin, 1924), in dem er auf Grund fünfmaligen Aufenthalts in Italien während der letzten Jahre über die Eindrücke berichtet, die er dabei vom politischen und wirtschaftlichen Leben jenes Landes erhalten hat. Bernhards Bericht läßt erkennen, daß er ebenso wie Mussolini bei dessen politischer Betätigung die Zusammenhänge zwischen Politik und Wirtschaft, die Bedeutung dieser für jene richtig erkannt hat. Aus dieser Erkenntnis heraus hat Mussolini auch das wichtigste Werkzeug des Wirtschaftslebens, die Eisenbahn, in den Kreis seiner Arbeiten gezogen, und was er hier geleistet hat, nämlich innerhalb weniger Monate den Übergang von verlotterten Zuständen zu Ordnung und Pünktlichkeit zu machen, steht seinen sonstigen Leistungen ebenbürtig zur Seite.

In der blumigen Sprache des Südländers spricht Mussolini häufig von den Eisenbahnen als den Ganglien, den Nervensträngen, den Lebensadern des Staates. Ihre Bedeutung als politisches Werkzeug richtig erkennend, sicherte er sich, ehe er an seiner Resolution ging, die Herrschaft über die Eisenbahnen. Sie waren damals maßgebend von den sozialistischen und kommunistischen Arbeitsverbänden beeinflußt; Ausstände waren an der Tagesordnung. Der Staat hatte dem Ausstand als gesetzlichem Kampfmittel die Anerkennung nicht deswegen versagen können und hatte dadurch den Kampf, in den er sich in dieser Hinsicht eingelassen hatte, verloren geben müssen. Nur durch Nachgeben gegen alle Wünsche auf Personalvermehrung und Gehaltserhöhung wurde das äußerste vermieden. Mussolinis Eingreifen in die Arbeitskämpfe in Oberitalien im November 1920 wurde vom Eisenbahnerverband als „reaktionäre Offensive" aufgefaßt, und sein Vorgehen wurde dementsprechend von dem zu diesem Zwecke gegründeten Arbeiterverband bekämpft, in dem sich unter Unterdrückung ihrer grundsätzlichen Verschiedenheiten die kommunistischen, sozialistischen, auch nationalsozialistischen Verbände der Eisenbahn-, Post-, Hafenarbeiter- und Seemannsverbände zusammengeschlossen hatten. Ihr Streben ging dahin, die niedergedrückten Kräfte des Proletariats wieder zu erheben, wenn nötig, mit der Waffe eines allgemeinen Ausstands. Mussolinis Gehilfen Chiarini gelang es, in die so geschaffene Mauer Bresche zu legen und im Laufe der Jahre 1921 und 1922 die Eisenbahnen von Ober- und Mittelitalien für Mussolini zu gewinnen. Erleichtert, ja geradezu ermöglicht wurde dieser Vorgang durch die weitgehende Aufsicht, die die Polizei in Italien von jeher gegenüber den Eisenbahnen ausgeübt hatte; neben sie wurde nach bewährtem faschistischem Verfahren ein besonderer Überwachungsdienst gesetzt, für den die nötigen Mannschaften von den faschistischen Kampfverbänden gestellt wurden. Wie anderwärts, wurden nun unter den einzelnen Gruppen der Eisenbahnarbeiter und unteren Beamten faschistische „Keime" oder „Zellen" gebildet, die, anfangs streng geheim, unter dem Schutze jener Überwachung gediehen und den Gedanken verbreiteten, daß die Eisenbahnen, eine nationale Angelegenheit, dem Kampf der Gewerkvereine entzogen werden müßten. Die staatliche Aufsicht wirkte mit der faschistischen zusammen, um die Ordnung wieder herzustellen. Als im Januar 1922 die faschistischen Arbeiterverbände sich zu einer großen Vereinigung zusammenschlossen, zeigte sich, daß die „Keime" oder „Zellen" ihre Schuldigkeit getan hatten; Mussolini konnte wieder in seiner blumenreichen Ausdrucksweise die Eisenbahner die Vorhut der Syndikatlegionen nennen.

Die Frage, ob Mussolini und mit ihm der Faschismus Herr d[er] Eisenbahnen sei, wurde am 1. Mai 1922 entschieden. Die Soz[ia]listen und Kommunisten hatten beschlossen, den Eisenbahnverke[hr] an diesem Tage stillzulegen; die Faschisten kündigten durch A[n]schläge an, daß sie jeden Ausständigen bestrafen würden; u[nd] diese Drohung wirkte. Die Eisenbahnarbeiter erschienen z[um] Dienst, teils ängstlich, teils sich offen zum Faschismus bekenne[nd]. Für den Notfall waren überall Kräfte einer Art Technischen N[ot]hilfe, ebenfalls eine Gründung Mussolinis, bereitgestellt. Der 1. M[ai] verlief ohne Störung des Betriebs und Verkehrs. Mussolini u[nd] sein Gehilfe Chiarini hatten gesiegt. Der faschistische Aufsich[ts]dienst über die Eisenbahnen trat jetzt offen hervor. Ein als A[b]wehr des Faschismus geplanter, von sozialistischer und komm[u]nistischer Seite verursachter allgemeiner Ausstand Anfang Aug[ust] brach am dritten Tag zusammen. Mussolini hatte nun die Eis[en]bahn, und damit sowie infolge des Einflusses, den er auch and[er]wärts ausübte, die Macht in Händen; ihm war gelungen, was d[er] Regierung und ihren Machtmitteln nicht geglückt wäre.

Es galt nun, auch wieder Ordnung im Eisenbahnbetriebe [zu] schaffen. Daß es ohne Neuordnung der Eisenbahnen nicht a[b]gehen konnte, war klar. Mussolini war zwar früher ein Geg[ner] des Staatsbahngedankens gewesen, als er jedoch die Staatsgew[alt] in Händen hatte, hatte er mittlerweile, wie schon erwähnt, erkan[nt], daß die Eisenbahnen ein wichtiges Machtmittel sind, und er tren[nte] sie zwar der Form nach vom Staate, in Wirklichkeit waren [sie] aber durch den Einfluß, den er auf sie ausübte, fester denn [je] in der Hand des Staates. Um die Mängel — Unpünktlichkeit [im] Verkehr, mangelhafte Unterhaltung, unwirtschaftliche Gebarung[,] fehlende Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse des Verkehr[s —] zu beseitigen, unterstellte Mussolini die Eisenbahnen einem „Ho[hen] Kommissar" und übertrug dieses Amt seinem Anhänger Tor[re]. Der schon genannte Chiarini schloß die Eisenbahner zu ein[em] faschistischen Gewerkverein zusammen, mit dessen Hilfe er d[en] gesamten Eisenbahndienst beherrschte. Die genannten beid[en] Männer ordneten nun das Eisenbahnwesen um, und zwar auf ei[ne] Art, die sie selbst als „preußisch" bezeichneten, eine schöne A[n]erkennung für die ehemaligen preußischen Staatsbahnen.

Der Ausstand bei den Eisenbahnen wurde entgegen dem b[is]herigen Standpunkt, den die Regierung ihm gegenüber einnah[m,] verboten. Ferner wurde das System der Ersparnisprämien wie[der] eingeführt, das bis zum Jahre 1920 bestanden hatte, dann aber a[uf] Drängen der sozialistischen Gewerkschaften abgeschafft word[en] war. 1923 lebte es nicht nur wieder auf, sondern es wurde so a[us]gebaut, daß die Beamten an den Ersparnissen, die sie durch so[rg]fältiges Umgehen mit Betriebsstoffen erzielen, einen Anteil [be]kommen.

Der Achtstundentag blieb zwar unangetastet, es wurde aber e[ine] genaue Überwachung der Arbeitszeit und der Krankmeldun[g] eingeführt, so daß die Bediensteten regelmäßiger als bisher z[um] Dienst erscheinen und ihre Arbeitszeit wirklich ausnutzen mußt[en]. Der Verschiebedienst wurde neu geordnet. Die Güterzüge wur[den] planmäßig zusammengestellt, die Bahnhofsanlagen und Betrie[bs]mittel richtig ausgenutzt.

Die italienischen Staatsbahnen beschäftigten vor dem Kriege [ein] Heer von 170 000 Köpfen; diese Zahl war, namentlich eine Fo[lge] der Ausstände, bei denen stets eine Vermehrung gefordert wu[rde,] auf 226 000 angewachsen. Die Leute hinderten sich gegense[itig] bei der Arbeit. Bis zum 1. Januar war der Bestand wieder [auf] 179 000 herabgedrückt, was unter Berücksichtigung der v[er]größerten Netzlänge ungefähr der Besetzung vor dem Kri[ege] entsprach.

Alle diese Maßnahmen hatten eine erhebliche Verbesserung [der] wirtschaftlichen Verhältnisse der italienischen Staatsbahnen [zur] Folge. Am 30. Juni, dem Ende des Betriebsjahres, hatte 1922 [der] Fehlbetrag 1258 Millionen Lire betragen, 1923 war er zwar n[och] nicht verschwunden, aber doch auf 900 Millionen zurückgegan[gen]. Seitdem sind weitere Fortschritte gemacht worden, und noch wei[tere] werden von der Zukunft erwartet.

Wl[...]

Die Finanzlage der russischen Eisenbahnen.

Von Dr. rer. pol. **P. H. Seraphim**, Assistent am Osteuropa-Institut Breslau.

Der Vertreter des Vorsitzenden des Finanz-Kontrollkomitees es Verkehrskommissariats gab vor einigen Monaten einem Presseertreter eine Anzahl höchst interessanter Auskünfte über die ugenblickliche Finanzlage des russischen Verkehrswesens und ber die Aussichten für das Jahr 1925. Er führte u. a. aus:

Das Verkehrswesen befindet sich zurzeit auch in einer ußerordentlich schwierigen finanziellen Lage. Die chulden des Verkehrskommissariats an die Staatsbehörden und ie Staatsindustrie betrugen bereits am 1. Oktober 1923 22,5 Mill. oldrubel. Im Laufe des vergangenen Jahres ist die Schuld och weiter angewachsen, so daß mit einer Schuld von 8 Mill. Goldrubeln zu rechnen war, wofür eine Deckung icht vorhanden ist. Das Verkehrskommissariat hat infolgeessen seine Verpflichtungen der Industrie und den Banken egenüber nicht erfüllen können. Mit anderen Worten, das ussische Eisenbahnwesen ist bankerotter als je, und kann keiner er übernommenen Verpflichtungen nachkommen. Die russischen eitungen schreiben, „daß die finanzielle Lage des Verkehrsommissariats für längere Zeit nicht gänzlich hoffnungslos t.“ Diese vorsichtige Ausdruckweise will sagen, daß für die ächsten Jahre ein Ausweg nicht gefunden werden kann. Wennleich im abgelaufenen Geschäftsjahr auch die Roheinnahmen us dem Eisenbahnwesen von 331 auf 616 Mill. Rubel gestiegen nd, so hat das doch nur eine kaum merkliche Vermehrung der einnahmen mit sich gebracht. Im kommenden Wirtschaftsahr rechnet man mit einer vermutlichen Roheinnahme von 10 Mill. Rubel, davon 18 Mill. durch die kürzlich erfolgte Erhöhung der Gütertarife. Nach den bisherigen Erfahrungen Rußnds muß es allerdings sehr zweifelhaft erscheinen, ob die rhöhung der Frachttarife tatsächlich eine Vermehrung der innahmen zur Folge haben wird. Es ist im Gegenteil die Verutung naheliegend, daß durch die Erhöhung der Frachttarife n Sinken der Beförderungszahlen und damit auch ein Sinken er Einnahmen erfolgen wird. Das Verkehrskommissariat beabchtigt, ein weiteres Anwachsen der Schuldenlast durch einen eamtenabbau und durch eine Verminderung der Ausgaben für aterialkosten herbeizuführen. Es ist hierzu zu bemerken, daß ach den amtlichen Ausweisen der Stab der Eisenbahnbeamten ereits jetzt erheblich geringer als im Frieden ist, während nderseits ein Sparen an Material, d. h. an den Reparaturkosten ir die Strecke und die Betriebsmittel völlig ausgeschlossen erscheinen muß, wenn man den derzeitigen Stand des russischen Eisenbahnwesens im Auge hat. So muß man in den amtlichen Voranschlag für das kommende Jahr, das die laufenden Betriebskosten die Summe von 720 Mill. Rubel erfordern werden, von vornherein das größte Mißtrauen setzen. Immerhin würde auch in dem Fall ein Fehlbetrag von 138 Mill. Rubel für das kommende Jahr bleiben. Im Budget für 1924/25 sind insgesamt für den Betrieb der Eisenbahnen 562 Mill. Rubel ausgeworfen, davon 270 Mill. für Löhne und Gehälter der Arbeiter und Angestellten und 292 Mill. für übrige Ausgaben. Die Staatszuschüsse an das Eisenbahnwesen betrugen 1922/23 140 Mill. Rubel. Sie sind im vergangenen Jahre auf 40,5 Mill. herabgesetzt worden und sollen im kommenden nur 10 Mill. betragen. Dazu bemerkt ein Mitglied des Verkehrskommissariats: „Eine solche Einschränkung der Zuschüsse ist als völlig unzulässig zu bezeichnen, da sie eine Verminderung des Grundkapitals aller Transportarten im Gefolge haben wird.“ Vor allem fehlen auch, abgesehen vom Eisenbahnwesen, dem Verkehrskommissariat vollständig die nötigen Mittel für die Instandhaltung der Chausseen, Häfen und Kanäle, die nach einer Mindestrechnung etwa 50 Mill. Rubel erfordern würden. Selbst wenn der Staatszuschuß auf 60 Mill. G.-Rubel erhöht werden würde, könnte das Verkehrskommissariat, wie es selbst angibt, nur schwer damit langen. Auf dem Wege des Kredites kann das russische Eisenbahnwesen und das Verkehrswesen überhaupt sich gleichfalls keine Mittel bereitstellen. Für das gesamte Eisenbahnwesen hat die Staatsbank einen Kredit von nur 15 Millionen Rubel eröffnet, und die anderen Banken sind erst recht nicht geneigt, irgendwelche Kredite zu gewähren, da das Verkehrskommissariat ja offen erklärt, an deren Rückzahlung in absehbarer Zeit nicht denken zu können. Das Verkehrskommissarat verlangt eine Vermehrung der Kredite auf mindestens 60 bis 90 Mill. Rubel und ferner die Streichung der bisherigen Schulden an den Staat auf dem Wege ihrer Umwandlung in eine sehr langfristige Anleihe. „Wird das nicht durchgeführt, so stoßen die augenblicklichen Schulden sämtliche schönen Pläne des Verkehrskommissariats um.“

Diese amtlichen Verlautbarungen reden eine so deutliche Sprache, daß ihnen eine Erläuterung hinzuzufügen sich erübrigt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Der neue Reichshaushaltsplan 1925. Dem Reichstage t am 7. d. Mts. der Reichshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 25 zugegangen. Er weicht in formeller Hinsicht von demjenien für das Rechnungsjahr 1924 wesentlich ab. Hinsichtlich der ährung ist er auf die Reichsmark abgestellt. Er enthält u. a. e Ermächtigung zur Aufnahme einer Anleihe im Betrage von 7 456 749 R.-M., die zur Bestreitung der Ausgaben des außerdentlichen Haushalts dienen soll und zur vorübergehenden Verärkung der Betriebsmittel der Reichshauptkasse im Wege des redits bis zum Betrage von 150 Millionen Reichsmark. Der aushaltsplan ist sehr vorsichtig und sparsam aufgestellt, um e Wiederherstellung des Gleichgewichts im Reichshaushalt iter allen Umständen weiterzuführen und für die Zukunft zu hern. Unter den fortdauernden Ausgaben der allgemeinen eichsverwaltung erscheint zum erstenmal die Belastung aus m Sachverständigengutachten. Nach diesem Gutachten sind zweiten Reparationsjahr (1. September 1925/26) neben anden 500 Millionen Reichsmark aus dem Reichshaushalt zu leisten, e zur Hälfte aus der Beförderungssteuer, zur anderen Hälfte derweitig aufgebracht werden sollen und zu deren Deckung im tachten empfohlen wird, entweder Reichsanteile von 500 llionen Reichsmark an Vorzugsaktien der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu veräußern oder den Bedarf im Wege der Anleihe zu beschaffen. Im Haushalt ist zunächst die Veräußerung von Vorzugsaktien vorgesehen.

Der Reichshaushaltsplan schließt in Einnahme und Ausgabe für die allgemeine Reichsverwaltung mit 5 947 202 281 R.-M. und für die Kriegslasten mit 14 385 356 R.-M. ab. Die Einnahmen für die allgemeine Reichsverwaltung werden im ordentlichen Haushalt auf 5 513 787 899 R.-M., die fortdauernden Ausgaben auf 5 328 944 449 R.-M., die einmaligen Ausgaben auf 184 843 450 R.M. angesetzt. Im außerordentlichen Haushalt werden die Einnahmen und Ausgaben für die allgemeine Reichsverwaltung auf 433 414 382 R.-M. veranschlagt.

— Vorschau auf den Fahrplan 1925. Nach dem Ergebnis der Verhandlungen auf der europäischen Fahrplankonferenz, die im November in Neapel tagte (vergl. Nr. 51, S. 1054, Jahrg. 1924 d. Ztg.), kann für 1925 mit einigen wichtigen Verbesserungen internationaler Zugverbindungen gerechnet werden. Insbesondere wird die Verbindung zwischen Berlin und Rom verbessert. So soll mit dem von Rom 2.20 nachm. abfahrenden Schnellzug sowohl über Basel-Frankfurt als auch über Zürich-Schaffhausen durch den Zusammenschluß bestehender Züge eine neue Verbindung mit den Zügen D 1, an Berlin, Anhalter Bahnhof 8.10 vorm. und D 37, an Berlin, Anhalter Bahnhof 9.08 vorm. hergestellt werden. Noch wichtiger ist die geplante neue Verbindung über den Brenner, die in beiden Richtungen nur noch eine Nachtfahrt erfordert. Berlin ab 8,35 vorm., an Rom 6,55 nachm. am folgenden Tage, und Rom ab 9.45 vorm., an Berlin 9.00 abends am nächsten

Tage. Als elegante und besonders beschleunigte internationale Verbindung ist bei diesen Zügen nur die Führung der ersten und zweiten Klasse in Aussicht genommen. Weitere Verbesserungen stehen noch bevor im Verkehr mit den nordischen Königreichen. Beispielsweise soll das Nachtschnellzugpaar Berlin-(Hamburg)-Kopenhagen wieder das ganze Jahrh hindurch verkehren und der Anschluß mit dem Tagesschwedenzug an den Zug D 2 nach Basel, ab Berlin künftig 9.05 nachm., hergestellt werden.

— **Die Reichsbahndirektion Ludwigshafen,** bisher in Mannheim, M 3a, hat ihren Sitz wieder nach Ludwigshafen (Rhein) zurückverlegt.

— **Verlegung eines Eisenbahn-Verkehrsamts.** Das Verkehrsamt in Kreuzburg (O.-S.) ist am 1. Januar d. J. nach Oppeln verlegt worden und führt seit diesem Tage die Bezeichnung „Eisenbahn-Verkehrsamt Oppeln."

— **Keine Pullmanwagen bei der Reichsbahn.** Durch die deutsche Presse geht seit einiger Zeit die Nachricht, daß angeblich Pullman-Personenwagen in den deutschen Verkehr eingeführt werden sollen. Die Abbildung solcher Luxuswagen zeigt die Einteilung der Speisewagen mit bequemen Lehnsesseln für jeden Fahrgast, Fenstertische für je zwei Personen, Tischlampen und Rauchzeug. Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung teilt hierzu mit, daß von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft solche Wagen nicht in Bestellung gegeben sind und die Absicht, sie einzuführen, zurzeit noch nicht besteht.

— **Pauschvergütungen für Privatgleisanschlüsse.** Der Reichsverband der Deutschen Industrie hat an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, eine Eingabe gerichtet, in der er bittet, von der Erhöhung der Pauschvergütung für Anschlußanlagen abzusehen. Diese Erhöhung, die von der Hauptverwaltung vom 1. Januar 1925 ab vorgesehen ist, beläuft sich nach den Angaben des Reichsverbandes für die Jahresbewachung auf 19,5%, für die Bewachungsstunde auf 19% und für die Unterhaltung eines laufenden Meter Gleises auf 30%. Der Reichsverband der Deutschen Industrie erklärt diese Erhöhung unter eingehender Begründung für nicht berechtigt.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Herne.** Am 13. d. M., morgens um 7 Uhr 20 Min., fuhr der Zug D 10 auf den im Bahnhof in Herne stehenden vollbesetzten Personenzug 230 auf. Es herrschte dichter Nebel und Dunkelheit. Dabei sind 23 Personen getötet und 59 mehr oder weniger schwer verletzt worden. Der schwere Unfall ist, soweit bisher ermittelt werden konnte, dadurch entstanden, daß der D-Zug 10 das auf Halt stehende Einfahrtssignal überfahren hat. Hierbei sind vier Wagen vierter Klasse des Personenzuges zertrümmert und drei Wagen des Berliner D-Zuges schwer beschädigt worden. Die Verwundeten wurden mit Notverbänden zum Krankenhaus geschafft. Sämtliche Verunglückten waren Reisende des Personenzuges.

— **Rückkehr ausgewiesener Eisenbahner.** Von den im rheinischen Bezirk insgesamt ausgewiesenen 3207 Bediensteten sind in der Woche vom 21. bis 27. Dezember v. J. 3131 zurückgekehrt. Es fehlen sonach noch 76 Bedienstete, und zwar 64 Beamte und 12 Arbeiter. Von den Rückkehrern sind 154 Beamte ohne Familie zurückgekommen.

— **Einwirkung des 10. Januar auf den deutschen Außenhandel.** Der 10. Januar 1925 bringt Deutschland die langentbehrte autonome Zollhoheit und schafft damit die Möglichkeit, die Länder, mit welchen Deutschland in keinem Vertragsverhältnis steht, auf dem Zollgebiete differenziert zu behandeln. Wie die Regierung in der vor einigen Tagen erlassenen Verordnung bekanntgegeben hat, findet ab 10. Januar 1925 die meistbegünstigte Zollbehandlung nur noch auf die Erzeugnisse solcher Länder Anwendung, in denen auch die deutschen Erzeugnisse vertraglich oder tatsächlich nach dem Grundsatz der Meistbegünstigung behandelt werden.

— **Verlängerung der Genthiner Kleinbahn.** Das in der Mark gelegene Wiesenburg hat bereits die Eigenschaft eines Eisenbahnknotenpunktes, seitdem von dort die Abkürzungsstrecke nach Dessau, Wiesenburg-Roßlau beginnt. Wie jetzt bekannt wird, hat die Genthiner Kleinbahn A. G. ihren alten Plan, die vollspurige Strecke Großwusterwitz-Ziesar-Görzke bis Wiesenburg weiterzuführen, wieder aufgenommen. Es handelt sich um den Neubau von 10 km. In anhaltischen Kreisen würde man es begrüßen, wenn es gelingen sollte, diese Linie über Wiesenburg hinaus bis Straach weiterzuführen, von wo die Bahn die jetzt nur dem Güterverkehr dienende Wittenberger Kreisbahn bis Wittenberg benutzen könnte.

— **Weiteres Steigen der Reichsrichtzahlen.** Die auf den Stichtag des 7. Januar 1925 berechnete Großhandelsindexzahl des Statistischen Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 30. Dezember 1924 (134,3) um 1,6 % auf 136,4 gestiegen. Höher lagen vor allem die Preise für Roggen, Weizen, Gerste, Kartoffeln, Rindfleisch, Hopfen, Kaffee, Baumwollgarn, Leinengarn, Hanf und die meisten Nichteisenmetalle. Gesunken sind die Preise für Hafer, Butter, Schmalz, Zucker, Schweinefleisch, Milch, Ochsen- und Kuhhäute, Kalbfelle, Baumwolle und Jute. Von den Hauptgruppen stiegen die Lebensmittel von 131,3 auf 134,5 oder um 2,4 % und die Industriestoffe von 139,9 auf 140,2 oder um 0,2 %. Die Reichsindexzahl für die Lebenshaltungskosten (Ernährung), Wohnung, Heizung, Beleuchtung und Bekleidung) für Mittwoch, den 7. Januar, hat sich gegenüber der Vorwoche um 0,7 % (auf 123,8) erhöht.

— **Neuer Taschenfahrplan für Bayern.** Infolge der zahlreichen und einschneidenden Änderungen im Fahrplan der Personenzüge, die seit Einführung des Fahrplans für den Winterabschnitt 1924/25 eingetreten sind, hat das Verkehrsamt der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppe Bayern in München den Taschenfahrplan für Bayern, rechts des Rheins, mit Gültigkeit vom 5. Januar neu herausgegeben.

— **Schiffsverkehr in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam.***) In den letzten drei Monaten betrug der Eingang an Seeschiffen in

	1924 Schiffe		1924 Netto-Reg.-t	1923 Schiffe		1923 Netto-Reg.-t
Hamburg:						
Oktober	1 242	mit	1 484 926	1 003	mit	1 187 055
November	1 235	„	1 377 616	1 008	„	1 222 219
Dezember	1 189	„	1 462 288	1 068	„	1 347 584
zusammen	3 667	mit	4 324 830	3 078	mit	3 756 858
Nieuwe Waterweg (Hoek van Holland):						
Oktober	1 140	mit	1 671 467	821	mit	1 139 397
November	1 104	„	1 697 622	816	„	1 128 564
Dezember	1 031	„	1 574 113	815	„	1 162 698
zusammen	3 275	mit	4 943 202	2 452	mit	3 430 659
Rotterdam:						
Oktober	964	mit	1 450 473	711	mit	986 680
November	914	„	1 448 708	717	„	1 002 975
Dezember	848	„	1 321 111	729	„	1 073 648
zusammen	2 726	mit	4 220 292	2 157	mit	3 063 303
Antwerpen:						
Oktober	891	mit	1 492 833	774	mit	1 277 309
November	846	„	1 471 206	775	„	1 244 160
Dezember	861	„	1 534 364	821	„	1 439 240
zusammen	2 598	mit	4 498 403	2 370	mit	3 960 709

Das gesamte Ergebnis des Jahres betrug

	1924 Schiffe		1924 Netto-Reg.-t	1923 Schiffe		1923 Netto-Reg.-t
in Hamburg:	12 735	mit	15 622 020	13 340	mit	15 400 923
im N. Waterweg;	11 714	„	17 158 806	9 195	„	12 776 021
in Rotterdam:	10 085	„	15 089 293	8 069	„	12 338 016
in Antwerpen:	9 709	„	16 388 974	9 351	„	14 755 733

Demgemäß betrug die Zunahme 1924 in Hamburg 221 097 t, im N. Waterweg 4 382 785 t, in Rotterdam 2 751 277 t und in Antwerpen 1 633 241 t. 1913 hatte der Verkehr betragen in Hamburg 14 185 000, in Rotterdam 13 784 784, in Antwerpen 14 146 819 t.

— **Hamburgs Seeschiffahrtsverkehr im Dezember 1924.** Im Hamburger Hafen sind im Dezember v. J. angekommen: 1189 Seeschiffe mit 1 462 288 N. R. T., davon 981 Dampfschiffe mit 1 417 623; 1913: 1178 Seeschiffe mit 1 179 070 N. R. T., davon 86[illegible] Dampfschiffe mit 1 099 865. Abgegangen: 1418 Seeschiffe mit 1 470 021 N. R. T., davon 987 Dampfschiffe mit 1 403 655; 1913: 1207 Seeschiffe mit 1 118 757 N. R. T., davon 868 Dampfschiffe mit 1 073 716. Es führten von den angekommenen Schiffen die deutsche Flagge 679 mit 573 545 N. R. T., die britische 199 mit 344 895 N. R. T., die niederländische 104 mit 160 201 N. R. T. Von den abgegangenen Schiffen die deutsche Flagge 876 mit 555 540 N. R. T., die britsche 214 mit 361 125 N. R. T., die niederländische 116 mit 180 386 N. R. T.

*) Vgl. zuletzt Jahrgang 1924, S. 803.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach Mitteilung des Spediteurvereins Herrmann & Theil... mer in Hamburg gestattete auch der Monat Dezember mit ...er überwiegend milden Witterung die Aufrechterhaltung der ...lußschiffahrt, mit alleiniger Ausnahme einer kurzen Unter...chung auf der Oberelbe, wo eine inzwischen aber schon ...der zu Ende gegangene Periode stärkeren Frostes vorüber...gehend zur Schiffahrtseinstellung führte. Aber Mangel an ...ederschlägen verschlechterte die Wasserstandsverhältnisse be...trächtlich, und zwar bis zu einem Grade, der die Ausnutzungs...möglichkeit des Kahnraums auf den vierten Teil der vollen ...Ladefähigkeit herabdrückte. Nach den letzten Meldungen zeigen ...die Pegel minus 195 cm in Dresden und plus 52 cm in Magdeburg, ...en also weit unter dem normalen Stand. Trotzdem bleibt die ...Marktlage flau, denn das Einfuhrgeschäft ist im allgemeinen ..., und die Nachfrage nach Kahnraum daher verhältnismäßig ...n. Die Schiffahrt nach Halle ist unterbrochen, da bis zum ... Februar die Saale-Schleusen gesperrt sind, und für nach der ...lenser Gegend bestimmte Güter muß zurzeit Aken als Um...schlagsplatz dienen.

...Wie sich im Januar die Witterungsverhältnisse gestalten wer..., von denen ja die Flußschiffahrt in erster Linie abhängt, ...natürlich nicht vorauszusagen, und es bleibt zu bedenken, ... wir jetzt eigentlich erst in die richtigen Wintermonate ein...ten und jeder Tag einen Witterungsumschlag und den Beginn ...der Frostperiode bringen kann, so daß nach wie vor bei Wasser...ladungen Vorsicht geboten ist, und die Benutzung der Eil...dampferverkehre sich ebenfalls empfiehlt.

— **Bremens Seeschiffsverkehr.** Die im September angefangene ...nahme des gesamten bremischen Seeschiffsverkehrs hat sich ...h im Dezember kräftig fortgesetzt. Die Dezemberzahlen ...en sogar die höchste in einem Monat jemals erreichte Ziffer ... Im ganzen Jahre 1924 ist der Verkehr zwar gegenüber 1923 ... zurückgeblieben, dagegen ist 1922 erheblich und auch 1913 ...ns übertroffen. Es kamen an:

Dezember 1924	545 509 NRT.
November 1924	507 626 „
Oktober 1924	463 292 „
Dezember 1923	451 742 „
Dezember 1913	479 212 „
Januar bis Dezember 1924	5 299 561 „
Januar bis Dezember 1923	5 818 201 „
Januar bis Dezember 1922	4 736 990 „
Januar bis Dezember 1921	3 157 287 „
Januar bis Dezember 1920	1 622 659 „
Januar bis Dezember 1919	764 656 „
Januar bis Dezember 1913	5 251 267 „

— **Eine preußische Verwaltungs-Rechtsanwaltsordnung** ist im ...twurf dem preußischen Landtag zugegangen. Dieser ...setzentwurf soll durch Gesetz den Personen, welche die Be...fähigung zum hohen Verwaltungsdienst erhalten haben, das Recht ...en, wenigstens vor dem Gerichtshof des öffentlichen Rechts ... gleicher Weise, wie es den Rechtsanwälten zusteht, die Rechte ...n Interessen dritter Personen wahrzunehmen. Da eine allge...ne Zulassung solcher Personen zur Rechtsanwaltschaft un...möglich wäre, weil ein Überblick über die Personen und die ...tigkeit der aus der Verwaltungslaufbahn hervorgegangenen ...chtsvertreter dann nicht zu erreichen wäre, so müssen sie eben ...stimmte Vorschriften erfüllen und sind dann als „Verwal...tungsrechtsanwälte“ zu bezeichnen. Da ferner die un...mittelbare Anwendung der Rechtsanwaltsordnung als Reichs...gesetz auf diese preußische Verwaltungsrechtsanwälte nicht ...möglich ist, bedarf es zur Regelung ihrer Rechtsstellung einer ...preußischen Verwaltungs-Rechtsanwaltsordnung, und diese liegt ... 6 Paragraphen vor.

— **Gründung des Badisch-Pfälzischen Luftverkehrs.** Der B. B. ...t wird aus Stuttgart unterm 6. Januar gemeldet: Die Grün...dung des schon seit einiger Zeit geplanten Baden-Pfälzischen ...tverkehrs ist in der Handelskammer vorgenommen worden. ...ran teilgenommen haben unter anderen die Vertreter der Re...gierungen von Baden und Bayern sowie die Oberbürgermeister ... Städte Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Baden-Baden ...n Dillingen sowie Vertreter des Handels und der Industrie. ...ein Vertreter des Äro-Lloyd erklärte, daß eine Luftlinie Frank...furt (Main)-Stuttgart-Zürich geplant sei, die täglich zweimal ...flogen werde. Weiter sei eine Linie Amsterdam-Rotterdam-...Köln-Mannheim vorgesehen. Auch soll eine Linie Paris-Saar...brücken-Mannheim geschaffen werden, eine andere Linie soll von ...sel über Freiburg-Karlsruhe nach Mannheim führen. Zur ...gründung der Gesellschaft ist ein Kapital von 500 000 ℳ not...wendig, 400 000 ℳ sind bereits gezeichnet, während die Stadt ...Ludwigshafen und die pfälzische Industrie noch ausstehe, so daß ...s Aktienkapital gesichert sei.

— **Flugverkehr.** In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober 1924 sind, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, allein mit Junkers Flugzeugen rd. 13 000 Flüge durchgeführt und dabei annähernd 1 700 000 km zurückgelegt worden. Befördert wurden rd. 36 000 Personen, 98 t Fracht und Gepäck sowie 15 t Postgut. Da die zahlreichen anderen Luftverkehrsgesellschaften mit ähnlichen Zahlen zu rechnen haben dürften, ist das Flugzeug allmählich zum beliebten Verkehrsmittel geworden.

Nach dem Flugplan vom Januar finden wochentags regelmäßige Flüge zwischen Berlin und Leipzig, Hannover, Dresden statt. Der Abflug von Berlin nach Leipzig und Hannover erfolgt 12,15 Uhr mittags, der Abflug nach Dresden 12,30 mittags. In der Gegenrichtung wird von Dresden 8,15, von Hannover 9,30 vorm. und von Leipzig 2 Uhr nachm. abgeflogen. Die Flugzeit beträgt nach und von Leipzig je 1¼ Stunde, nach und von Hannover je 2¼ Stunde und nach und von Dresden je 1 Stunde 20 Minuten. Die Flugpreise sind nach Dresden auf 45, nach Hannover auf 40 und nach Leipzig auf 35 Goldmark festgesetzt. Die Autofahrt in Dresden zwischen Flughafen und Bismarckplatz 2 sowie in Leipzig zwischen Flugplatz und Hotel Astoria ist darin eingeschlossen. An Freigepäck sind 10 kg zugelassen.

— **Die Bautätigkeit im Jahre 1924.** Nach den Feststellungen im Bautennachweis der „Bauwelt“ wurden 1924 18 208 Wohnungsbauten und 6828 Fabrik- und sonstige Bauten gemeldet. 1923 wurden 5960 Wohnungsbauten und 3062 sonstige Bauvorhaben (Kirchen, Schulen, Krankenhäuser, gewerbliche Bauten) gezählt. Die Bautätigkeit hat sich im Jahre 1924 also so gehoben, daß etwa dreimal soviel Wohnungen wie 1923 gebaut wurden.

— **Die Leipziger Messe.** Die Arbeiten an der Untergrund-Meßhalle Markt in Leipzig, dem ersten unterirdischen Meßgebäude der Welt, sind soweit vorgeschritten, daß ihre Eröffnung zur Frühjahrsmesse 1925 gesichert ist. Die Untergrund-Meßhalle, die in ihrer Bauart ein hervorragendes Werk der Technik darstellt, hat eine Länge von 89 m, eine Breite von 40 m und eine Höhe von 5 m. Sie enthält 200 Ausstellungskojen oder -stände, die von den Ausstellern der früheren oberirdischen Meßhalle Markt belegt sind. Der gesamte Bau hat einschließlich der Ausschachtungsarbeiten etwa ein halbes Jahr gedauert. Auf dem Marktplatz mußten nicht weniger als 18 000 cbm Erdmassen ausgebaggert und fortgeschafft werden, zur Errichtung des aus Eisenbeton hergestellten Gebäudes sind 4800 t Kies, 120 t Eisen und 590 t Zement erforderlich gewesen, 3400 qm des Marktplatzes sind unterkellert worden. Die Untergrund-Meßhalle ist mit den modernsten Beleuchtungs-, Heizungs- und Lüftungsanlagen versehen, gegen Feuersgefahr ist sie durch sinnreiche Vorkehrungen gesichert. Hand in Hand mit dem Bau der Untergrund-Meßhalle sind umfassende Straßenbauarbeiten und die Neuherrichtung des Marktplatzes gegangen.

Das Meßabzeichen für die Frühjahrsmesse 1925 vom 1.—7. März (Technische Messe bis 11. März) besteht diesmal aus Porzellan, und zwar ist es von der Staatlichen Porzellanmanufaktur Meißen nach eigenem Entwurf aus sogenannten braunem Böttger-Porzellan gefertigt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Wiskott in Düsseldorf als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, und Fehling in Essen als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin, — die Reichsbahnräte Dr. jur. Henning in Stralsund zur Reichsbahndirektion Schwerin (Meckl.), Warnke in Uelzen zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Marenbach in Schwerin (Meckl.) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Trier, Kümmerlen in Stuttgart als Vorstand zum Verkehrsamt Rottweil, Fahrner in Brügge (Westf.) als Vorstand zum Betriebsamt Wesel, Lenth in Simmern als Vorstand zum Betriebsamt Lauterbach (Hess.), Geier in Düsseldorf zur Oberbetriebsleitung West in Essen, Pfennings in Köln-Deutz als Vorstand zur Bauabteilung Köln, Dr.-Ing. Haase in Köln zum Betriebsamt 1 Köln-Deutz, Garben in Hirschberg (Schles.) als Leiter einer Abteilung zum Ausbesserungswerk Halle (Saale), Sautter in Ravensburg zur Reichsbahndirektion Stuttgart, Kett in Hall zur Bauinspektion Ravensburg, Donath in Flöha als Vorstand zum Bauamt II, Leipzig, Krüger in Leipzig als Vorstand zum Bauamt Flöha, Zillinger in Leipzig zum Bauamt Pirna und Kretzschmar in Bautzen zum Neubauamt Ebersbach.

Übertragen ist: den Reichsbahnräten Brunner in Potsdam die Stellung als Werkdirektor beim Ausbesserungswerk Potsdam, Schäfer in Cottbus die Stellung als Werkdirektor und Fortlage in Cottbus die Stellung als Leiter einer Abteilung beim Ausbesserungswerk Cottbus.

Österreich.

— Die österreichischen Eisenbahnen in der Gebarung des Bundes im 3. Vierteljahr 1924.

Bundesausgaben:

	Juli	August	Septbr.	Zusammen
	in Milliarden Papierkronen			
1. Bundesbahnen (kassenmäßiger Zuschuß)	34,0	32,0	32,0	98,0
2. Südbahn (kassenmäßiger Zuschuß)	3,0	3,0	3,0	9,0
3. Lasten aus dem Südbahnabkommen	12,3	9,8	29,6	51,7
4. Übrige Eisenbahnen	7,5	9,1	9,5	26,1
	56,8	53,9	74,1	84,8
Hierzu kommt noch ein Mehraufwand für Elektrisierung von				37,0
Bundeseinnahmen:				
Eisenbahnverkehrssteuer	0,4	11,8	6,2	18,4

— Der neue Gütertarif der Bundesbahnen. Mit Geltung vom 1. Januar 1925 ist für die Bundesbahnen und für die vom Bunde für eigene oder für Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen der Teil II, Heft A und B des Gütertarifes neu erschienen. Der Geltungsbereich dieses Tarifes erstreckt sich infolge der Durchrechnung auch auf die ehemaligen Südbahnlinien in Österreich.

Auf Grund dieser neuen Tarifbestimmung ist ein neuer Kilometerzeiger für die Bundesbahnen aufgelegt worden, der nur direkte Entfernungen zwischen den Stationen aller dieser Linien enthält.

Die Artikeltarife haben keine materielle Änderung, dagegen eine formelle darin erfahren, daß die Artikel systematischer gereiht wurden.

— Die Verkehrsstörung auf dem Arlberg (vgl. Nr. 2 S. 50 der Ztg.). Die Aufräumungsarbeiten auf der durch Felssturz unterbrochenen Arlbergstrecke sind beendet. Der Verkehr wurde wieder aufgenommen.

Der Felssturz, der in nur 50 m Entfernung von einem ständig besetzten Lehnenwärterposten erfolgte, war von ganz besonderer, selten in dieser Weise beobachteten Art. Die Linie verläuft von der Unfallstelle in scharfem Bogen und starker Neigung hart an einer gegen die Bahn sehr steil beschichteten Lehne, die plattenartig zerklüftet ist. Infolge starken, von Schnee nicht begleiteten Frostes und darauf einfallenden warmen Föhns löste sich in Bahnhöhe ein nur 5 m langer, 4 m tiefer, aber 32 m hoher Teil los, der unmittelbar nach Vorbeifahrt eines Güterzuges und eines diesem folgenden Bahnwagens mit solcher Wucht auf das Gleis fiel, daß die Schiene glatt abgeschert und verbogen und die bahnseitige Stützmauer unter Bloßlegung ihrer Felsgrundlage auf mehr als 10 m Länge weggerissen wurde. Die dadurch zutage getretenen berginneren Schichten drohten infolge ihrer Zerklüftung und des Verlustes ihres bisherigen Haltes nachzustürzen und mußten daher entfernt werden.

Die Untersuchung und Bohrung der Felslehne sowie die Leitung und Zündung der zum Teil über 3 m tiefen Bohrlöcher mußte an in der Luft freischwebenden Seilen durchgeführt werden. Erst nach Bewältigung dieser höchste Anforderungen an Erfahrung, Geschick und Mut der Beteiligten stellenden Arbeiten konnte wegen sonstiger Gefährdung der Arbeiter an die Räumung des Bahnkörpers und die Einlegung einer vorläufigen Überbrückung der zerstörten Bahnstelle geschritten werden.

Den sofort nach Eintritt des Unfalles durch die Streckenleitung Bludenz und die Bundesbahndirektion Innsbruck getroffenen Maßnahmen und der vorbildlichen Dienstwilligkeit und Aufopferung des gesamten beteiligten Personals ist es zu danken, daß die Verkehrsaufnahme schon am 6. Januar erfolgen konnte. Der Ersatz der vorläufig eingebauten Brücken durch Wiedererrichtung der zerstörten Stützmauern wird unverweilt in Angriff genommen werden.

Zu bemerken ist, daß zur Sicherung der Bahn gegen Felsstürze und dergleichen am Arlberg eigene ständige Lehnarbeiterpartien vorhanden sind, welche die Lehnen möglichst oft zu untersuchen und abzuräumen haben, und daß weiter eine besondere Bewachung der Strecke durch sehr dicht aufgestellte Lehnwärter eingerichtet ist. Die Stärke dieser Arbeiterpartien sowie die Zahl der Lehnwärter ist nach elfjährigen Erfahrungen bemessen und in letzter Zeit durch die Abbaumaßnahmen nicht gemindert worden. Die letzte Übersteigung der Felslehne, auf der der Absturz am 31. Dezember v. J. erfolgte, hat kurz vorher, am 18. und 19. Dezember v. J., stattgefunden; doch war hierbei Gefahrdrohendes nicht vorgefunden worden.

— Die Kohlenwirtschaft in Österreich. Die inländische K lenförderung im Oktober 1924 betrug 16 671 t Steinkohle 228 218 t Braunkohle; ins Ausland wurden 240 t inländis Kohle abgegeben. Die Kokserzeugung der inländischen werke aus inländischer Steinkohle belief sich auf 40 39 Aus dem Auslande wurden 409 822 t Steinkohle, 59 962 t Br kohle und 23 107 t Koks eingeführt. An Braunkohle wu aus der tschechoslowakischen Republik 47 378 t und aus übrigen Auslande 12 584 t eingeführt. An Koks wurden aus tschechoslowakischen Republik 8009 t, aus Ost-Oberschle 5736 und aus dem übrigen Auslande insgesamt 9362 t bezo Die Gesamtlieferung von Kohle und Koks aus dem Inlande Auslande betrug im Monat Oktober 737 426 t.

Ungarn.

— Ungarischer Gütertarif. Der Multiplikator zur Umwa lung der auf Goldwährung lautenden Frachtsätze und Gebüh des Gütertarifes auf ungarische Papierkronen wurde ab 1. nuar 1925 mit 17 000 festgesetzt.

Seit Einführung des Goldtarifes im ungarischen Güterverk wurden nachstehende Multiplikatoren (Koeffizienten) f gesetzt:

1. bis 31. Juli 1924	17 600
1. bis 31. August 1924	17 000
1. bis 30. September 1924	17 000
1. bis 31. Oktober 1924	17 000
1. bis 30. November 1924	17 000
1. bis 31. Dezember 1924	17 000

Der Multiplikator ist demnach seit 1. August 1924 unverän mit „17 000“ verlautbart worden.

Niederlande.

— Sicherung der Wegeübergänge. Während einerseits die wachung der Übergänge und ihre Sicherung durch Schran nach Möglichkeit bei den Niederländischen Eisenbahnen ei schränkt wird, bemüht man sich auf der anderen Seite, du neue Einrichtungen zu verhindern, daß geschlossene Schran überfahren werden. So ist auf der Strecke Rotterdam-den H der Anfang damit gemacht, auf den Schranken Reflektoren rotem Glas anzubringen, in denen sich das Licht der Fuhrwe auf weitem Abstand hin widerspiegelt, so daß die Lenker f zeitig erkennen können, daß die Schranke geschlossen ist.

— Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen betru im November 1924 12 917 514 fl., und in den ersten 11 Mon des Jahres 154 312 013 fl. gegen 150 511 778 in der gleichen des Jahres 1923.

— Die Verstaatlichung der Almelo-Salzbergener Eisenbahn auch die Aktionäre der Gesellschaft auf den Plan gerufen, da ergab, daß der Vertrag mit der Deutschen Reichsbahn wegen Übernahme der deutschen Teilstrecke und der neue Betriebs trag mit den Niederländischen Eisenbahnen über die holländi Reststrecke eine Ablösung der Aktien nicht ermöglichen wü Anfänglich hatte sich die Direktion der Gesellschaft sowoh die Niederländische als auch an die Deutsche Reichsbahn gew und eine Berechnung aufgemacht, in der eine Kaufsumme nannt wurde, die hinreichte, sowohl die Schulden der Gesellsc — hauptsächlich 3½ Mill. Gulden zinsloser Vorschuß durch Holländische Eisenbahngesellschaft und eine Anleihe von 533 000 Gulden — zu bezahlen, als auch die Aktien zum Nennw einzulösen und endlich auch den Aktionären 10% auf die A auszubezahlen als Entschädigung für die fortfallende Divid des Jahres 1924/25. Da 60% der Bahnlänge in Holland li erklärten sich die Niederländischen Eisenbahnen bereit, für holländische Teilstrecke 60% der nach der obigen Berech zu zahlenden Summe den Aktionären auszukehren, falls deutscher Seite ebenso 40% ausgezahlt würden. Die Deutsch gierung konnte sich jedoch hierzu nicht verstehen und schließlich ein Kaufangebot vor, das wesentlich niedriger Damit war auch das Angebot der Niederländischen Eisenba erloschen. Gleichwohl haben diese sich aber auf neue stellungen der Gesellschaft hin bereit erklärt, den holländis Aktionären, die nachweislich am 1. Juli 1924 gutgläubige E tümer der Aktien waren, 110% des Nennwerts für die A zu bezahlen, falls die Gesellschaft anerkennt, daß der Betr vertrag mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft 24. August 1892 mit dem 1. Juli 1924 erloschen ist, falls ferne Deutsche Regierung für den deutschen Anteil, gleichgültig welcher Bezeichnung, mindestens 1 250 000 Gulden an die G schaft bezahlen, und diese die Summe der Holländischen Eisen gesellschaft überlassen wird in Anrechnung auf deren Ansp an die Gesellschaft aus dem Betriebsvertrag, und falls e zwischen der Almelo-Salzbergener Eisenbahn und der H

ıschen Eisenbahngesellschaft ein Übereinkommen zustande- lmmt über den Betrieb der holländischen Reststrecke für die :it vom 1. Juli 1924 bis zum 31. Dezember 1925, dem Tage der 'rstaatlichung der Reststrecke. Nachdem die Generalversamm- lg der Almelo-Salzbergener Eisenbahn diese Bedingungen an- :nommen und die deutsche Regierung die Kaufsumme bezahlt ıt, wird die Übernahme der Aktien durch die Holländische lsenbahngesellschaft nunmehr erfolgen.

— **Die Brücke über das Gulptal** im Zuge der Limburgischen leinbahn Maastricht-Gulpen, deren Bau im September 1924 be- :nn, wird voraussichtlich im Februar d. J. fertiggestellt sein. le insgesamt 612 m lange Talbrücke besteht aus 51 Überbauten ın je 12 m Länge, die auf 50 Pfeilern von 8½—17 m Höhe rhen. Die Pfeiler 1—25 einschl. der Überbauten stammen von r Guten Hoffnungshütte Oberhausen, die übrigen sind in der (udriaans Industrieeleen Exportmaatsch. in Delft hergestellt, e Überbauten, die je 12 t wiegen, kamen gleich mit Schwellen ıd Schienen ausgerüstet fertig an der Baustelle an. Die ersten 4 Pfeiler, von Gulpen aus gesehen, liegen in einem Bogen, ssen Halbmesser 500 m beträgt, im übrigen liegt die Brücke i der Geraden, dazu liegt die Krümmung in einer Steigung von 1 60, die Gerade steigt sogar 1 : 50 m.

— **25 Jahre städtische Straßenbahn in Amsterdam.** Mit dem 1 Januar 1900 wurden die Pferdebahnen der Amsterdamschen Cnibus-Gesellschaft durch die Stadt übernommen und bis zum Jhre 1906 der elektrische Betrieb eingeführt, doch verschwand d letzte Pferdebahn erst am 1. März 1922. Zurzeit besteht das Saßenbahnnetz aus 21 elektrischen Linien (1900 waren es 1 Linien, von denen seit dem 14. August eine elektrisch be- teben wurde), 3 Autoomnibuslinien und einer Schienenautolinie. Ie Betriebslänge, doppelt gerechnet, stieg von 85 km auf 223 km i Jahre 1924. Im Jahre 1900 waren vorhanden 262 Wagen mit 7 Pferden, jetzt 790 Wagen. Die Zahl der beförderten Per- sien stieg von 24 Millionen (1900) auf 131 Mill. (1923), die Zhl der Wagenkilometer in der gleichen Zeit von 4,7 Mill. auf 2¼ Millionen. Von Interesse ist noch, daß der Tarif 1900 5 ents und jetzt 10 cents beträgt, in den Nachkriegsjahren hat e zeitweise 15 cents betragen. Die Personalkosten verschlingen 8% der gesamten Betriebsausgaben; es waren vorhanden 1900: 3 Beamte, 1000 Arbeiter und 500 Mann Fahrpersonal, jetzt wer- dı benötigt 290 Beamte, 1100 Arbeiter und 2200 Kopf Fahr- p sonal. Zur Straßenbahn gehören noch die Gemeindefähren, d mit 9 Dampffähren, 7 Dampfbooten und 4 Motorbooten be- tı ben werden. Die Bevölkerungszunahme in Amsterdam, das ict fast 720 000 Einwohner hat, läßt die Frage, wie der Massen- sinellverkehr zu bewältigen sein wird, demnächst brennend wrden. Ob der Bau von Untergrundbahnen, der bereits mehr- fah erwogen ist, wirtschaftlich durchführbar sein wird, steht bi den schlechten Bodenverhältnissen noch dahin, und der Kraft- onibus wird den Massenverkehr nicht bewältigen können, ganz a gesehen davon, daß er die Verkehrsschwierigkeiten in der eıgebauten Stadt noch vergrößern wird.

Übrige europäische Länder.

– **Umgestaltung der dänischen Staatsbahn.** Die Vorschläge d Vereinfachungskommission über die wirtschaftliche Umge- sltung der dänischen Staatsbahn (vgl. Jahrg. 1924, S. 1023/24 d.Ztg.) sind nunmehr vom Reichstagsausschuß gebilligt worden. N wenige Punkte sind abgeändert worden. So sollen allge- mne Tarifherabsetzungen dem Eisenbahnrat vorgelegt und vom F anzausschuß gutgeheißen werden. Besondere Tarifabmachun- g mit Privatpersonen können vom Generaldirektor getroffen w den, der in solchen Fällen die Tarife für den Personenver- kır um 50 %, für den Güterverkehr um 33⅓ % ermäßigen kann.

– **Eröffnung neuer Eisenbahnlinien in Dänemark.** Außer den bden auf S. 737 des vor. Jg. mitgeteilten Eröffnungen wurden ı Jahre 1924 noch zwei weitere Linien dem Verkehr über- gen, und zwar am 1. Juni 1924 Ringsted-Naestved der lischen Staatsbahn (27 km). Diese Linie ist von großer Be- ltung für den Auslandsverkehr, da sie von den durchgehenden Zen Kopenhagen-Masnedö-Gjedser benutzt wird. Die Ent- ennng ist um 2 km kürzer als über Kjöge. Außerdem wird li Linie über Kjöge, die zwischen Roskilde und Naestved nur zleisig ist, dadurch entlastet. — Am 11. Dezember 1924 wurde n Nordwestjütland die Privatbahn Skive-Spöttrup (km), auf der hauptsächlich Motorwagen verkehren, er- fnet.

- **Kraftwagenverkehr Kopenhagen-Paris.** In Kopenhagen hat ıi im Dezember v. J. eine Verkehrsgesellschaft gebildet, die i den nächsten Sommer etwa 20 Fahrten Kopenhagen-Paris n Kraftwagen der amerikanischen Automobilfabrik The Yellow Cab plant. Die Fahrt, die über Nordwestdeutschland, Holland, Belgien, Nordfrankreich führt, soll 5 Tage dauern. Der Fahr- preis Kopenhagen-Paris beträgt 225 dän. Kronen.

— **Eröffnung der Linie Ganddal-Aalgaard (Aalgaardbahn, Süd- norwegen).** Am 21. Dezember 1924 wurde die 12 km lange Strecke Ganddal-Aalgaard der norwegischen Staatsbahn eröffnet. Diese Linie zweigt in Ganddal von der bestehenden Bahn Stavanger- Flekkefjord (sog. Jaederbahn) ab und soll später ein Teilstück der im Bau befindlichen Südlandbahn Oslo (Kristiania)-Stavanger bilden. Der Bau dieses Teilstückes wurde am 20. Juli 1921 von dem norwegischen Storting beschlossen. Die betroffenen Ge- meinden mußten 25 % der Baukosten tragen und in weiterer Höhe von 25 % der Baukosten dem norwegischen Staate ein Dar- lehn mit niedrigem Zinsfuß gewähren. Die Baukosten waren auf 2,82 Mill. Kronen veranschlagt, werden sich also etwas billiger stellen.

— **Eröffnung der Linie Hällnäs-Lycksele (Nordschweden).** Am 15. Dezember 1924 wurde die 64 km lange Linie Hällnäs-Lycksele der schwedischen Staatsbahn dem Verkehr übergeben. Diese Linie ist nur ein Teilstück der Linie Hällnäs-Stensele, einer Ver- bindungsbahn zwischen der nördlichen Stammbahn (Stockholm- Boden) und der noch im Bau begriffenen Inlandsbahn. Lycksele, der bedeutendste Ort im südlichen Lappland, ist mit dieser neuen Linie an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Baukosten belaufen sich auf 9¼ Mill. Kronen, d. h. 143 000 Kronen für 1 km. Anläßlich der Eröffnung berührte der schwe- dische Generaldirektor die zurzeit hart umstrittene Frage des Baues von sog. Kulturbahnen und äußerte sich dahin, daß man das kaufmännische Prinzip nicht zu sehr überspannen dürfe, son- dern auch an die künftige Entwicklung des Wirtschaftslebens denken müsse. Darum müsse man auch Bahnen bauen, die im Augenblick nicht den Anspruch auf Wirtschaftlichkeit erheben könnten, die aber in späterer Zeit von großer Bedeutung für die von ihnen berührten Gegenden und das ganze Land werden könnten. Darum begrüße er auch, daß man nicht die vorge- schlagene Teilung des Staatsbahnnetzes in Kultur- und Erwerbs- bahnen angenommen habe. Nur dürfe man nicht den Bau von Kulturbahnen auf Kosten des sonstigen Eisenbahnnetzes betrei- ben. Der übrige Verkehr dürfe nur derart belastet werden, daß auch eine Verzinsung des für Kulturbahnen verausgabten Anlage- kapitals gewährleistet würde.

— **Tarifherabsetzung und Verkehr auf der Saßnitzlinie.** Ent- sprechend den für den deutschen Teil dieser Strecke (Saßnitz Hafen-Mitte See) festgesetzten Goldmarkpreisen (vgl. Nr. 2, S. 48 d. Ztg.), hat auch die schwedische Staatsbahn für ihren Teil (Mitte See-Trälleborg) eine Ermäßigung seit dem 1. Januar d. J. durchgeführt. Der Fahrpreis für die ganze Strecke Trälleborg-Saßnitz beträgt jetzt in der 1/2. Klasse 16,10 Kr. (statt 18 Kr.), in der 3. Klasse 10,80 Kr. (statt 12 Kr.), in der Richtung von Deutschland 18 ℳ bzw. 12 ℳ (Mark statt bisher Kronen).

Der Personenverkehr weist im Dezember 1924 auf der Saßnitz- linie ungefähr die gleichen Zahlen wie im Dezember 1923 auf. Es fuhren 2848 Reisende von Deutschland und 2558 nach Deutsch- land. Der Güterverkehr weist dagegen eine erhebliche Steige- rung auf. In der Richtung von Deutschland wurden 6371 t (gegen 4891 t), nach Deutschland 4219 t (gegen 2368 t) beför- dert. Hervorzuheben ist die große Heringsausfuhr Schwedens nach Deutschland. Fast in jeder Nacht verkehrt auf der Strecke Gotenburg-Malmö-Trälleborg ein Bedarfsgüterzug.

— **Tariferhöhung für Baumwolle.** Die Tarifkonferenz der russischen Bahnen erhöhte im Dezember 1924 den Tarif für den Versand russischer und persischer Baumwolle aus Turkestan und Transkaukasien nach Moskau um 5%. Der Tarif für aus- ländische Baumwolle wurde um 10% erhöht.

— **Thermolokomotiven in Rußland.** Das Volkskommissariat für Verkehrswesen billigte die von Professor Lomonossow vor- geschlagenen Versuche in Sowjetrußland mit der in Deutschland fertiggestellten Thermolokomotive. Die Versuche mit dieser, in der Maschinenfabrik zu Eßlingen gebauten Diesel-elektrischen Lokomotive werden auf der Strecke Moskau-Klin stattfinden. Der Bau einiger Thermolokomotiven mit elektrischer Übertra- gung ist in russischen Fabriken demnächst in Aussicht genom- men; diese Lokomotiven sind für Personenzüge bestimmt. Außerdem ist der Bau einer weiteren Thermolokomotive in Deutschland mit magnetischer Übertragung in Vorbereitung.

— **Bahnbau Atschinsk-Minussinsk.** Am 23. Dezember 1924 wurde der Bahnhof Schifa der im Bau befindlichen Bahn At- schinsk-Minussinsk in Mittelasien eröffnet, die dadurch für Güter- und Personenzüge in einer Länge von 344 Werst fahr- bar ist. Nach Eröffnung des genannten Bahnhofs sollen nun-

mehr Rohstoffe und Getreide aus den Bezirken von Minussinsk und Chanassin in einer Gesamtmenge von 1,5 Millionen Pud abbefördert werden.

— **Der neue polnische Gütertarif vom 1. Januar 1925.** Die deutsche Übersetzung des Gütertarifes für Polen ist erschienen. In die deutsche Übersetzung wurde ein alphabetisches Verzeichnis der in der Güterklassifikation genannten sowie der in Ausnahmetarife eingereihten Artikel aufgenommen. Bestellungen auf die deutsche Übersetzung sind an die Internationale Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zu richten.

— **Der tschechoslowakisch-deutsche Seehafentarif.** Mit dem 1. Januar 1925 ist der „Eisenbahngütertarif für die Beförderung von Gütern zwischen deutschen Seehafenstationen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen andererseits" in Kraft getreten.

— **Kohlenförderung in der Tschechoslowakei.** Im Monat November 1924 waren 125 Steinkohlen- und 196 Braunkohlengruben in Betrieb. Die Gesamtzahl der beschäftigten Arbeiter betrug 110 941 Mann. An Braunkohlen wurden 1 097 000 t, an Steinkohlen 1 766 000 t gefördert. Im Zeitabschnitt Januar bis November 1924 bezifferte sich die Gesamtförderung auf 18 701 439 t Braunkohlen, 13 125 923 t Steinkohlen. Außerdem wurden 2 077 010 t Steinkohlenkoks, und 63 000 Steinkohlenbriketts und rund 154 000 Braunkohlenbriketts gewonnen.

— **Die Ermäßigung der schweizerischen Tarife.** Mit dem 1. Januar 1925 ist eine Ermäßigung der internen Gütertarife in Kraft getreten, auf Grund deren für Entfernungen über 150 km recht erhebliche Nachlässe eintreten.

— **Das selbsttätige Blocksystem des Pariser Métropolitain.** Alle Strecken des Pariser Métro sind mit selbsttätigen Blocksignalen ausgestattet. Bei den 81 km Doppelgleis, bei denen diese Signale noch aus der Zeit vor 1914 herrühren, ist deren Grundstellung Halt, bei den 11 km, die neuerdings hinzugekommen sind, dagegen freie Fahrt. Die Blockabschnitte sind im allgemeinen auf der freien Strecke 300 bis 400 m lang. Die Signalbefehle werden durch farbige Lichter — rot für Halt, weiß für freie Fahrt — erteilt. Die Blockstellen übergreifen einander, so daß jeder Zug durch zwei Signale gedeckt ist.

Die Haltestellen bilden im allgemeinen einen Blockabschnitt. Bei einigen Haltestellen mit starkem Verkehr ist an dem als Einfahrsignal dienenden Blocksignal noch ein grünes Licht vorgesehen, das die Einfahrt auf eine Zuglänge gestattet.

Die älteren Signaleinrichtungen arbeiten mit Gleichstrom. Auf den neueren Strecken sind sie für Wechselstrom eingerichtet und werden durch Gleisströme gesteuert. Mehrere der älteren Strecken sollen auf Wechselstrom umgestellt werden. Bei dem starken Verkehr des Métro haben sich die selbsttätigen Signale zur vollen Zufriedenheit bewährt; auf 100 000 Signalbewegungen sind nur 0,6 Versager beobachtet worden.

— **Erhöhung der französischen Gütertarife.** Ab 1. Januar 1925 ist eine Erhöhung der französischen Gütertarife in Kraft getreten. Der Aufschlag auf die Grundtaxen beträgt 190 %. Von der Erhöhung ausgenommen bleiben Lebensmittelsendungen und Düngemittel.

— **Vom französischen Signalwesen.** Das Signalwesen der französischen Eisenbahnen ist zwar durch den „Code des Signaux", der durch eine Verordnung des Ministeriums vom 15. November 1885 eingeführt worden ist, auf eine gewisse einheitliche Grundlage gestellt. Innerhalb des Rahmens, den diese Vorschrift bildet, ist aber den einzelnen Eisenbahnverwaltungen ein ziemlich weiter Spielraum gelassen, und sie haben von ihrer Freiheit reichlich Gebrauch gemacht, so daß das französische Eisenbahnsignalwesen, wenn man es im ganzen betrachtet, nicht anders als recht buntscheckig bezeichnet werden kann.

Die einzelnen Signalanlagen werden in Frankreich dadurch sehr verwickelt und nach deutschen Begriffen sogar recht unklar, daß die Sicherung der Zugfolge und die Sicherung der Weichenstellung voneinander getrennt sind; jede der beiden so gegebenen Aufgaben wird durch besondere Signale erfüllt. Eine Bahnverzweigung bei der französischen Ostbahn weist z. B. neun, teils bewegliche, teils feste Signale in verschiedener Form und Farbe auf, während an einer gleichen Stelle in Deutschland nur ein Vorsignal mit seinem Merkpfahl und ein zweiflügeliges Hauptsignal nötig sein würde. Ein Bericht im Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer (November 1924) über das Signalwesen verschiedener Länder muß daher zugeben, daß gegenüber dem französischen Signalwesen dasjenige der Länder von Mitteleuropa — den Namen Deutschland mag
der Bericht gar nicht aussprechen — sich durch große Einfa
heit auszeichnet; wenn er es dabei so hinstellt, als ob der Sign
techniker französischer Zunge das Signalwesen, das er als mitt
europäisch bezeichnet, erst durch den Übergang der Eisenbah
von Elsaß-Lothringen an Frankreich kennen gelernt habe,
stellt es seinen Mitarbeitern nicht gerade ein glänzendes Zeug
in bezug auf ihre technische Bildung und ihren weiten Blick a

Nach einer grundsätzlichen Darstellung im Bulletin sieht
Bahnhofseinfahrt einer zweigleisigen Strecke mit zwei Auswei
gleisen etwa folgendermaßen aus: In der Nähe der Abzweigun
weiche steht das zum Blocksystem gehörige Armsignal; ungefä
100 m vor ihm steht eine in vier Quadrate, zwei weiß, zwei
eingeteilte Scheibe, das signal d'arrêt absolu; das dahin
stehende Armsignal übermittelt nämlich, auch wenn es auf H
steht, noch kein unbedingtes Verbot der Weiterfahrt. Zur
weißen Scheibe gehört noch in etwa 1100 m Abstand eine ebe
schachbrettartig geteilte Scheibe — annonciateur —, aber
grünen und weiten Quadraten. Etwa 750 m vor der rot-weiß
Scheibe steht ein poteau limitede protection, dessen Zweck
stimmung aus seinem Namen hervorgeht, und nochmals 1100
vorgeschoben eine rote Scheibe, die im wesentlichen die Aufga
eines Vorsignals hat. Die Stellung der Weichen wird durch
sonders geformte Armsignale angezeigt, die in der Nähe der
zweigungsweiche stehen; etwa 1100 m vor ihnen wird der Lo
motivführer durch eine rote Scheibe auf diesen Richtungs
zeiger vorbereitet. Vor alle Signale vorgeschoben ist noch
poteau de bifurcation, eine Scheibe, die auf die herannahen
Abzweigung hinweist. Ähnlich wird von der Bahnhofseite
auf die Ausfahrt vorbereitet.

Zu den genannten Signalen kommt u. U. noch ein Langsa
fahrsignal, bestehend aus einer grünen runden Scheibe.

Bei Nacht dienen rote und weiße, daneben grüne und viole
Lichter zur Übermittlung der Signalbefehle. Das Blocksig
zeigt bei Haltstellung ein grünes und ein rotes Licht, bei fr
Fahrt zwei weiße Lichter. Bei den verschiedenen Scheib
signalen entspricht ebenfalls rot der Haltstellung, weiß
Fahrterlaubnis; nur bei der grün-weißen Scheibe sind auch
Lichter bei Haltstellung grün. Die die Stellung der Weich
anzeigenden Fahrtrichtungssignale arbeiten mit weißem und v
lettem Licht.

Die Grundstellung der Signale ist bei einigen französisch
Eisenbahnen die Haltstellung, bei anderen die Stellung für fr
Fahrt. Letztere wird durch Senken des Arms bei Flügelsigna
dargestellt; die Scheibensignale stehen bei freier Fahrt paral
zum Gleis. Da links gefahren wird, gilt bei Mastsignalen
Armen auch der links vom Mast liegende Arm. Der Führer st
auf der Lokomotive zuweilen, aber anscheinend noch nicht all
mein, links.

An Strecken mit selbsttätigen Blockeinrichtungen finden
in Frankreich bei der Südbahn 655 km, der größte Teil da
auf den von Bordeaux ausgehenden Strecken, bei der Mittelme
bahn etwa 50 km, bei der Pariser Gürtelbahn 70 km, bei
anderen Netzen nur kurze Teilstücke. Bei der Mittelmeerba
gehen diese Signale bis auf das Jahr 1898 zurück. Versager
selbsttätigen Signale kamen bei der Südbahn auf den 638
zweigleisiger Strecke, die mit ihnen ausgerüstet sind, in
Jahren 1922 und 1923 13 und 12 mal auf 100 000 Signalbeweg
gen vor, gegen die Anfangsjahre 1903 und 1904 mit 35 und 28 V
sagern eine sehr erhebliche Verbesserung. Noch günstiger wa
die Erfahrungen bei der Pariser Gürtelbahn; hier kamen
100 000 Signalbewegungen nur 7,5 Versager.

— **Weihnachtsverkehr bei den englischen Eisenbahnen.** W
nachten bringt den englischen Eisenbahnen stets einen lebha
Verkehr, dieses Jahr hat er aber einen Umfang angenomm
wie er noch nicht dagewesen ist. Der zweite Weihnachtsfe
tag, in England St. Stephens Day genannt, ist einer der
Tage im Jahre, an denen außer am Sonntag die Bank von E
land geschlossen ist und die als „Bank Holidays" im englis
Vergnügungsleben und mithin im Ausflugverkehr eine wich
Rolle spielen. Die anderen Bankfeiertage sind der Oster-
der Pfingstmontag sowie der erste Montag im August.
Förderung des Weihnachtsverkehrs trug dieses Jahr beson
auch der Umstand bei, daß sich an den zweiten Feiertag gl
das Wochenende anschloß. Viele besonders beliebte Sch
züge wurden in drei Teilen abgefertigt, deren die Zugkraft
Lokomotive voll ausnutzenden Wagen bis auf den letzten
besetzt waren. Zahlreiche Sonderzüge zu ermäßigten Pr
mußten doppelt gefahren werden, ganz abgesehen von den Fä
in denen eine mehrfache Abfertigung im voraus angekü
war. Die London und Nordostbahn ließ von ihren drei B
höfen in London, Kings Croß, Liverpool Street und Maryle
nahezu 100 Fernsonderzüge verkehren. Ebenso groß war d
Zahl bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn,
Euston und St. Pancras ausgehend. Bei der Großen West
hatte der Londoner Bahnhof Paddington einige 20 Sonder-

rstärkungszüge aufzuweisen, und etwa ebenso stark war der ihnachtsverkehr bei der Südbahn. Die Untergrundbahnen und sonstigen Stadtstrecken fiel ebenfalls die Beförderung großer ngen von Fahrgästen zu, von denen ein beträchtlicher Teil h und von den Fernbahnhöfen verkehrte, während ebenso ße Mengen nur zwischen den verschiedenen Teilen von Groß-ndon hin und her fuhren.

— **Unwetterschäden bei den englischen Eisenbahnen.** Sturm d Regen haben in der letzten Woche des Jahres 1924 bei den enbahnen von England, Schottland, Wales und Irland schwe-Schaden angerichtet. Die Züge mußten stellenweise ange-ten und umgeleitet werden, an anderen Stellen wurde sogar Verkehr eingestellt. An mehreren Stellen wurde der Eisen-ndamm weggespült, so bei Gleneagles, wo die London, Midland d Schottische Eisenbahn ein schönes Sporthotel besitzt, und einer irischen Eisenbahn, wo das Gleis frei in der Luft hing. Wales drang auf einem Bahnhof das Meer bis an den Bahn-ig vor. Anderwärts wurde die Strecke überschwemmt oder ch abrutschende Böschungsmassen verschüttet.

Ein Schnellzug zwischen Carlisle und Stranraer hatte schwer er dem Sturm zu leiden. Bei seiner Ankunft am Ziel fand n auf der Lokomotive Teile einer Hütte, die der Sturm auf Gleis geweht hatte, und der Lokomotivführer wurde, als er h seitwärts aus seinem Stand herausbeugte, von einem herab-ngenden Telegrahendraht verletzt, den der Sturm losgerissen te. Zwischen Carlisle und Preston mußten am Morgen des Dezember die Züge wegen Ueberschwemmung der Haupt-ecke der London, Midland und Schottischen Eisenbahn auf den weg über Hellifield umgeleitet werden, wodurch einige der chtschnellzüge zwischen London und Schottland Verspätung itten.

— **Herabsetzung des Fahrpreises bei der Londoner Untergrund-ppe.** Auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1920, dessen ltigkeit Anfang 1925 erlischt, hatte die Londoner Untergrund-ppe den Mindestfahrpreis von einem Penny auf einundeinen-ben Penny erhöht. Seit dem 1. Januar d. J. ist der Fahrpreis eder auf einen Penny herabgesetzt worden. Zwar kann man diesen Betrag, der an sich zwar nur etwas über acht Pfennige macht, aber vor dem Kriege die Stelle des deutschen oschens vertrat, nicht so weit fahren wie früher, sondern der ndestfahrpreis gilt nur bis zur übernächsten Haltestelle, in igen Fällen bei kurzem Abstand auch bis zur dritten, aber in Abetracht des Umstandes, daß die Löhne und Gehälter bei den glischen Eisenbahnen immer noch 50 % über den Friedens-zen stehen, glaubt die Verwaltung der Untergrundstrecken, es unbillig wäre, wenn von ihr die Wiederherstellung des Mindestfahrpreises mit friedensmäßiger Gültigkeit verlangt rde.

Fremde Erdteile.

— **Der Zustand der ägyptischen Staatsbahnen.** Den ägyptischen atsbahnen war der Vorwurf gemacht worden, daß in den f Jahren von 1919 bis 1924 keinerlei Erneuerungen vorge-men hätten, so daß der Betrieb infolgedessen schwer gelitten tte. Sie wehren sich gegen diesen Vorwurf, indem einer ihrer lischen Leiter in der englischen Presse über die einschlägigen hältnisse berichtet. So wird, wenn eine bereits vergebene ferung von 30 Tenderlokomotiven erledigt ist, ein Sechstel Bestandes an Lokomotiven — insgesamt 600 Stück — er-ert sein, indem in den Jahren 1920 bis 1923 70 neue Loko-iven, teils für den Personen-, teils für den Güterzugdienst reschafft worden sind. Die Werkstätten von Bulak haben r 30 neue Personenwagen 1. Klasse in Arbeit, während andere sonenwagen so weitgehend umgebaut wurden, daß man fast einem Neubau reden kann. Seit 1919 sind mehrere hundert erwagen, darunter auch Kesselwagen beschafft worden. Bei Erneuerung des Oberbaus ist eine Jahresleistung von 80 km Regel, die auch in den letzten Jahren eingehalten worden ist. e zweigleisige Eisenbahnbrücke bei Embaba ist beinahe iggestellt, die Erneuerung einer Nilbrücke bei Dessuk ist im ge. Der schlechte Zustand des Oberbaus ist auf die Spar-keit in den letzten Jahrzehnten vor 1900 zurückzuführen, Zwang, von dem sich die ägyptischen Staatsbahnen noch it wieder haben erholen können, und an dem schlechten Zu-d der Fahrzeuge sind politische Gründe schuld. — Eine Schwierigkeit besteht darin, daß die Regierung die bewährten opäischen Kräfte abbaut, ehe der eingeborene ägyptische Nach-chs genügend ausgebildet ist. Die jungen ägyptischen Eisen-nbeamten sind gewandt, es fehlt ihnen aber an Tatkraft und Gründlichkeit, zwei Eigenschaften, die sie sich erst in lang-iger Übung erwerben müssen. Mittlerweile leidet der Eisen-nbetrieb und namentlich die Unterhaltung der Anlagen und Ausrüstung.

— **Lüftung amerikanischer Tunnels.** Bei der starken Rauch-entwicklung der in den amerikanischen Lokomotiven verbrannten Kohle macht die Fahrt durch lange Tunnels, namentlich bei langsam fahrenden Güterzügen, erhebliche Schwierigkeiten. Bei manchen Tunnels sind Lüftungsanlagen eingebaut worden, die frische Luft durch den Tunnel drücken, an anderen Stellen sind die Lokomotivmannschaften mit handlichen Atmungsgeräten aus-gestattet worden, die sich insofern bewährt haben, als sie die Behinderung beim Atmen beheben, die aber keinen Einfluß auf die Herabsetzung der bis zu einem lästigen Grad steigenden Wärme haben. Untersuchungen der Luft in den Tunnels auf ihre Bestandteile haben 0.16 v. H. Gehalt an Kohlenoxyd ergeben, eine Menge, die auf kurze Zeit erträglich ist, zu Störungen des Wohlbefindens aber bei längerem Aufenthalt Anlaß gibt, so daß ein Anhalten des Zuges im Tunnel vermieden werden muß, was aber nicht immer unter allen Umständen verhindert werden kann.

— **Überfall auf einen Zug in Mexiko.** Am Weihnachtsabend haben Räuber bei El Cobre in Mexiko einen Personenzug über-fallen, die ihn begleitende militärische Wache in Stärke von sechs Mann niedergemacht und den Zug ausgeraubt; das Ziel ihres Angriffs war der Wagen mit Eilgut. Die Zugbegleiter ver-suchten tapfer, aber erfolglos den Räubern Widerstand zu leisten. Mehrere Reisende wurden bei dem Kampf verwundet, eine Frau getötet.

Allgemeines.

— **Schraubenklemme gegen das Schienenwandern.** Über das Schienenwandern und über die Mittel zu dessen Behebung ist in dieser Zeitung wiederholt berichtet, letzthin wieder in Nr. 41 des Jahrgangs 1924. Es ist zu begrüßen, daß die einschlägige Industrie sich dauernd damit beschäftigt, wirksame Abhilfemittel zu finden, die dem Schienenwandern entgegenwirken sollen.

Die Ursache des Wanderns ist bekanntlich auf die wellen-artigen Durchbiegungen der Schienen unter den Rädern, auf das Schlingern der Lokomotiven, auf das Bremsen und auf die Stoßlücken zurückzuführen.

Bei schweißeisernen Schienen suchte man es durch Ausklinken der Schienenfüße und Eintreiben von Hakennägeln zu beseitigen. Bei Verwendung von Flußstahlschienen mußten wegen der Bruchgefahr solche Einkerbungen der Schienenfußränder unter-bleiben. Es wurden daher bei Flachlaschen Stoßwinkel oder Vorstoßplatten angewendet. Bei Winkellaschen erhielten die wagerechten Flügel Ausklinkungen, in die Nägel, Schrauben oder Klemmplatten eingriffen. Dazu kamen Stemmstühle und Stemm-laschen; man verwendete auch zur Verbindung mehrerer auf-einander folgender Schwellen Flach- oder Winkeleisen, um den Widerstand der Schwellen gegen die von den Schienen aus-geübte Schubkraft zu verstärken, doch waren alle diese Anord-nungen den hohen Anforderungen, die der Eisenbahnbetrieb mit den schnellfahrenden schweren Zügen der Neuzeit an das Gleis stellt, nicht gewachsen.

Klammer.

Stemmstück.

Nach vielen praktischen Versuchen hat die Klöckner-Werke A.-G., Abteilung der Georgs-Marien-Werke in Osna-brück, eine einfache und zweckdienliche Schraubenklemme gegen das Wandern der Schienen auf den Markt gebracht. Sie be-steht nach obenstehender Abbildung aus einem H-förmigen Stemmstück, das durch zwei Klammern und einer sehr kräftigen Schraube unverschieblich fest unter den Schienenfuß geklemmt wird und in der Wanderrichtung gegen die Schwelle stößt. Die beiden Klammern umfassen rechts und links oben die Schienen-fußränder und unten den wagerechten Verbindungssteg des un-gleichflanschigen H-Eisens, so daß dieses mittels der quer unter dem Schienenfuß durchgezogenen Schraube durch kräftigen senk-rechten Druck, der je nach der Schienenfußneigung beiderseits ungefähr das Vierfache bis Zehnfache des direkten Schrauben-anzuges beträgt, an die Schienen festgepreßt wird. Beide lot-

rechten Stemmwände des H-Eisens sind so geformt, daß die eine für Holzschwellen und die andere für Eisenschwellen verwendbar ist. Es bedarf also nur der Beschaffung einer der Schienenfußbreite entsprechenden Klemme, die dann durch Schwenken des H-Eisens für beide Unterschwellungen paßt. Eine solche Einheitsklemme kann an jeder Stelle an der rechten oder linken Schiene, ohne daß die Schienen geklinkt oder gebohrt werden müssen, leicht und schnell auch von ungeübten Arbeitern angebracht werden. Die Schraubenmuttern können dabei, der Vorschrift entsprechend, an beiden Schienensträngen so angebracht werden, daß sie stets nach der Innenseite des Gleises sitzen.

Diese Stemmklemme ist, wie eine Werbeschrift der genannten Werke hervorhebt, seinerzeit von der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung als Regelform eingeführt. Die Berichte über ihre Bewährung waren günstig, so daß z. B. in der verhältnismäßig kurzen Zeit vom Juni 1910 bis Oktober 1913 nach den Angaben der Hersteller für in- und ausländische Bahnen etwa 9 000 000 Stück geliefert bzw. in Auftrag gegeben waren.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 77.)

— **Die zeitgemäße Heißdampflokomotive.** Von Dr.-Ing. e. h. Robert Garbe, Geh. Baurat, vormals Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts Berlin. Zugleich eine Ergänzung der 2. Auflage des Handbuches „Die Dampflokomotiven der Gegenwart". Mit 116 Textabbildungen und 52 Zahlentafeln Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 14 GM.

Bei der Eisenbahntechnischen Tagung im September 1924 haben berufene Vertreter der Deutschen Reichsbahn einen eingehenden Überblick über die bisherigen Arbeiten gegeben, die bisher gemeinsam von der Reichsbahn und den Fahrzeugbauanstalten für die Normung und Typisierung der Eisenbahnfahrzeuge geleistet worden sind. Im besonderen fand die Typenreihe für die verschiedenen Lokomotivgattungen allgemeines Interesse. Alle diese Arbeiten sind aus dem Streben nach höchster Wirtschaftlichkeit und größter Sparsamkeit in Herstellung, Betrieb und Unterhaltung hervorgegangen, um bei der ungünstigen Wirtschaftslage der Deutschen Reichsbahn und der allgemeinen Not des Vaterlandes mit dem geringsten Aufwand die größtmöglichste Leistung zu erzielen. Die Vereinheitlichungsbestrebungen im Lokomotivbau haben sich dabei auch nach ausländischen Vorbildern gerichtet.

Der bekannte Verfasser des vorliegenden Werkes, der in zäher, zielbewußter Lebensarbeit die Heißdampflokomotive zu ihrem in der ganzen Welt anerkannten Siege geführt hat, ist selbst stets für möglichst große Vereinheitlichung aller austauschbedürftigen Bauteile der Lokomotiven tatkräftig eingetreten, er erblickt aber bei aller Anerkennung des bisher Geleisteten darin nicht den richtigen Weg zu einem gesunden Fortschritt. Seit Freigabe des erhöhten Achsdruckes von 20 t ist die Möglichkeit der Rückkehr zu größter Einfachheit der Gattungen gegeben, die aber dann auch voll ausgenutzt werden muß. Nach Ansicht des Verfassers lassen sich die bisherigen 2 B-, 2 C-, D- und E-Lokomotiven in einfachster Weise bis an die Grenze des erhöhten Achsdrucks verstärken, ohne allzugroße Bauänderungen zu beanspruchen. Dieser Weg dürfte billiger und wirtschaftlicher sein als der Bau einer großen, z. T. weniger einfachen Typenreihe, und dabei auch schneller gangbar.

Aus all diesen Erwägungen heraus hat der Verfasser die vorliegende Ergänzung zu seinem großen Werke über „Die Dampflokomtiven der Gegenwart" geschrieben, um nochmals für sein Streben nach höchster Leistung bei größter Einfachheit im Lokomotivbau einzutreten und seine reichen Erfahrungen, durch Theorie und zahlreiche Versuchsergebnisse gestützt, der Fachwelt zu unterbreiten.

Das Werk gliedert sich in sechs Abschnitte, in deren erstem die neuere Entwickelung des Lokomotivbaues geschildert wird. Der nächste Abschnitt bringt „Untersuchungen der Rost- und Heizflächenbeziehungen bei Dampflokomotiven". Hierin wird eine eingehende Theorie der Wärmeübertragung bei Lokomotivkesseln gegeben, im besonderen über deren Abhängigkeit von der Gestalt und Größe der Feuerbuchs- und Rohrheizflächen. Hieraus ergeben sich einfache, handliche Formeln für die Bestimmung der Hauptabmessungen der Lokomotivkessel unter Berücksichtigung des Heizwertes des Brennstoffes sowie der Temperatur und des Gewichtes der Heizgase. Nach dem Nachweis der Notwendigkeit hoher Heißdampftemperaturen werden die Bedingungen zur Erzielung allseitiger Wirtschaftlichkeit bei Anwendung des Heißdampfes in weitesten Grenzen der Leistungsfähigkeit mit kleinsten Rost- und Heizflächenabmessungen untersucht. Die Ergebnisse der Theorie decken sich mit den Hauptabmessungen bewährter Lokomotivkessel, ebenso auch mit den feuerungstechnischen Erfahrungen des Verfassers, die er im 3. Abschnitt bringt, der „Die Verbrennungsvorgänge in Lokomotivfeuerbuchsen und die sachgemäßige Beschickung des Rostes du feste Brennstoffe" behandelt.

Im 4. Abschnitt „Wirtschaftliche Erzeugung und Ausnutz des Heißdampfes im Lokomotivbetrieb" werden die Versu ergebnisse auf dem Lokomotivprüfstand der Pennsylvania-B in Altona und bei Fahrversuchen verschiedener Eisenbahn waltungen verarbeitet; aus den aufgestellten Zahlentafeln Schaulinien werden wichtige Schlüsse für Kessel- und Maschin leistung und deren Wechselwirkung, das Verhältnis von H fläche zur Rostfläche und die Gestaltung von Rostfläche, R heizfläche und Überhitzerheizfläche gezogen; im besonderen gibt sich die Abhängigkeit des Strömungswiderstandes der H gase vom Brennstoffverbrauch und den Kesselabmessungen.

Der 5. Abschnitt bringt als Ergebnis der Betrachtungen den vorhergehenden Abschnitten die wichtigsten Ausführu forderungen für den Bau und Betrieb einfacher und wirtsch licher Lokomotiven. Diese sind nach seiner Ansicht: Steiger der Überhitzung, besonders bei kleinen und mittleren Lokomo leistungen, auf durchschnittlich 330 ° im Schieberkasten, schm lange und tiefgebaute Feuerbuchse mit feuerungstechnisch ric gebautem Rost und langem, hochangebrachten Feuerschirm, geräumiger Aschkasten mit möglichst großen Luftklap Plattenrahmen, eine sachgemäße Feuerhaltung durch den He und die Möglichkeit leichtester Feuerreinigung und Abschlack des Rostes. Als weitere Einzelbauteile werden noch empfoh Abdampfstrahlpumpen, selbsttätiger Abschluß des Überhitz entlastete Ventilregler hinter dem Überhitzer und Abschla vorrichtungen. Im 6. Abschnitt wird als Beispiel Berechn und Entwurf einer 2 C-Heißdampf-Zwillings-Personenzuglokon tive gebracht.

Nach einem kurzen Schlußwort bringt ein Anhang die Ha abmessungen neuerer Heißdampflokomotiven nebst Quellen gaben in drei großen Zahlentafeln.

Das 167 Seiten starke Werk enthält außer zahlreichen a führlichen Zahlentafeln und Schaulinien eine Fülle von St und dankenswerten Anregungen, die unter allen Umstän höchste Beachtung verdienen, mag auch der eine oder der and nicht mit allen Ausführungen des Verfassers einverstanden s Wir können dem Verfasser dankbar sein, daß er trotz sei hohen Alters von 77 Jahren in diesem Werke seine langjähri praktischen Erfahrungen zusammen mit den wertvollen Erg nissen streng wissenschaftlicher Untersuchungen der Fachw übergeben hat. Das Buch ist mit einer Klarheit und inn Wärme geschrieben, die etwas Überzeugendes an sich hat; da verdient es auch volle Beachtung und kann sowohl dem Fa mann wie auch dem Studierenden des Maschinenbaufaches z sorgfältigen Studium nur empfohlen werden. Schmelze

— **Maschinentechnisches Versuchswesen.** Von Prof. Dr.-I A. Gramberg, Oberingenieur an den Höchster Farbwerken Band I. Technische Messungen bei Maschin untersuchungen und zur Betriebskontrol Zum Gebrauch an Maschinenlaboratorien und in der Pra Fünfte, vielfach erweiterte und umgearbeitete Auflage. 326 Abbildungen im Text. Berlin 1923. Verlag von Ju Springer. Preis geb. 18 GM.

Band II. Maschinenuntersuchungen und Verhalten der Maschinen im Betriebe. Ein Ha buch für Betriebsleiter, ein Leitfaden zum Gebrauch bei nahmeversuchen und für den Unterricht an Maschinenlab torien. Dritte, verbesserte Auflage. Mit 327 Abbildungen Text und auf zwei Tafeln. Berlin 1924. Verlag von Ju Springer. Preis geb. 20 GM.

Die schnelle Aufeinanderfolge der neuen Auflagen des kannten Werkes zeigt, daß ein Bedürfnis für ein solches Ha buch beim Unterricht an Maschinenlaboratorien und in der Pr bestanden hat. Der Vorzug des Werkes liegt nicht in der fachen Beschreibung der bei maschinentechnischen Messu und Versuchen verwendeten Apparate und Anordnungen, son in der wissenschaftlichen Begründung und Vertiefung des t nischen Meßwesens und der Maschinenuntersuchungen. Ma theoretische und physikalische Ableitung ist daher ausführli gebracht, als es den Bedürfnissen der alltäglichen Messung spricht. Aber das macht gerade den Vorzug des Werkes für im Betriebe stehenden Praktiker aus, der aus ihm Anregu für die wissenschaftlich begründete Überwachung seines triebes oder für die auch in rechtlicher Beziehung oft wichtige Durchführung genauer Abnahmeversuche ganzer lagen schöpfen und in manchen Zweifelsfragen Rat holen k Die wirtschaftliche und wissenschaftliche Betriebsführung heute kein Schlagwort mehr sein, sie kann nur in dauer genauer Überwachung aller Organe und Teile bestehen. D kann das vorliegende Werk den Studierenden und Prakti nur empfohlen werden.

Der knappe zur Verfügung stehende Raum gestattet nicht, den reichen Inhalt ausführlich darzulegen. Es sei nur eine summarische Inhaltsübersicht gegeben: Der erste ist in 14 Abschnitte gegliedert. Nach einer kurzen Besprec

Einheiten und Dimensionen, der Eigenschaften der Instru-e, der Beobachtung und Auswertung wird die Messung von ğen, Flächen, Spannung, Zeit und Geschwindigkeit, Stoffze, Kraft, Drehmoment, Arbeit und Leistung eingehend beelt. Ein besonderer Abschnitt ist dem Indikator gewidmet. folgen Messungen der Temperatur, Wärmemengen, Heize von Brennstoffen und Gasanalyse. Ein Verzeichnis der tigsten Naturkonstanten schließt mit einem ausführlichen ifttumnachweis den 565 Seiten starken Band.

Zweiten Band werden im ersten Abschnitt „Allgemeines Versuche" zunächst „Versuchstechnische Bemerkungen" elegt, dann wird „Rechtliches über Abnahmeversuche" geat. Im zweiten Abschnitt werden wärmetechnische Verce (Dampfkessel und -leitung, Verbrennungsvorgänge, ımeübertragung) behandelt. Der dritte Abschnitt befaßt mit den Versuchen an Wärmekraftmaschinen; nach einer ien allgemeinen Einleitung über Dampfkraftmaschinen folgt Darlegung der Versuche mit Dampfturbinen, Kolbendampfhinen (Verbrauchsversuche, Indikatordiagramme), Abfausnutzung und Verbrennungskraftmaschinen. Bei den Versuchen mit Arbeitsmaschinen werden solche mit Kolben- und Kreiselpumpen, Ventilatoren, Kompressoren und Luftpumpen sowie Kühlanlagen ausführlich behandelt. Der Schlußabschnitt befaßt sich mit dem wichtigen Gebiet der Regelungsvorgänge. Ein ausführliches Namen- und Sachverzeichnis schließt den 601 Seiten starken Band.

Alles in allem: ein wertvolles Werk. Sch.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das Dezemberheft mit sehr interessanten, reich bebilderten Aufsätzen liegt vor. Besonders hervorgehoben seien die Aufsätze: Kochbottich zum Reinigen von Lokomotivrahmen / Schlammabscheider für Lokomotivkessel / Theoretische Dampfverbrauchszahlen für Lokomotiven. Die Ausführungen Professor Gaisers über einige der ersten deutschen Lokomotiven klären Irrtümer in der älteren Lokomotivgeschichte auf. Dem Hefte ist ein vierseitiges Lehrblatt über die gebräuchlichsten Steuerungen für Dampflokomotiven beigegeben. Preis des Dezemberheftes (Heft 134) 20 ₰ und 10 ₰ Porto. Verlag: Hanomag-Nachrichtenverlag G. m. b. H., Hannover-Linden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Vn dem „Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der ıtrwagen im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverıltungen" ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 an eine Neuısabe erschienen. Dieses Übereinkommen, das auch die Bermungen des Übereinkommens für die gegenseitige Betzung von Güterwagen im internationalen Verkehr enthält, it unserem Rundschreiben Nr. III 198 vom 22. Dezember 1924 ie Verwaltungen verteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erısn worden:

N I 223 vom 31. Dezember 1924 an die Mitglieder des Techsen Ausschusses und des Wagenausschusses, betreffend Anıg der Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen auf Verladung von Holz mit unregelmäßigen Lagerflächen über Rungenhöhe hinaus;

Nr. I 1 vom 6. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technisches Vereinsorgan 1925;

Nr. III 2 vom 8. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Satzungsausschuß (Antrag der Ilmebahn-Akt.-Ges. auf Anschluß an den Verein);

Nr. III 3 vom 8. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Satzungsausschuß (Anschluß der Mittelbadischen Eisenbahnen-Akt.-Ges. an den Verein);

Nr. III 6 vom 7. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift Nr. 80 des Vereinswagenausschusses;

Nr. IV 3 vom 5. Januar 1925 an die Mitglieder des ständigen Unterausschusses für die Vereinsabrechnung und die übrigen Mitglieder des Satzungsausschusses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 6. Januar 1925 starb an den Folgen eines Schlaganfalles
der Reichsbahnrat
Herr **Otto Grählert,**
Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes Husum,
ı Alter von 51 Jahren.

Seit dem 1. August 1921 hat der Verstorbene, der mehr als 30 Jahre im ienste der Eisenbahnverwaltung stand, dem Bezirk der Reichsbahndirektion ltona angehört. Reiche Sachkenntnis und große Pflichttreue zeichneten ihn ıs. Durch sein freundliches Wesen und sein gerechtes Denken hat er sich e Zuneigung aller erworben, die mit ihm in Berührung traten.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 7. Januar 1925. (50)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.**

2. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Gemäß § 10 Ziffer 1a VWÜ. Die Unırkeit der Strecke Hintergasse-Braz rlbergbahn wurde am 5. Januar 1925 chittags wieder behoben.

Insbruck, den 9. Januar 1925. (61)
Bundesbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Di am 1. März 1924 in einen unbezn Haltepunkt für den Personen-, pk- und Wagenladungsverkehr umwdelte Bahnhof 4. Klasse Breitenin (Kr. Dt. Krone) — gelegen an der e Schneidemühl-Kallies — wird 5. Januar 1925 ab wieder für den pk-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet und als Agentur eingerichtet.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder). (59)

4. Güterverkehr.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Januar ist der Geltungsbereich des A. T. 43 auf den Verkehr zwischen den deutsch-polnischen Grenzübergangsstationen (Groß Boschpol bis einschl. Kreuz) und Hamburg L. B. ausgedehnt worden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 3. Januar 1925. (49)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1925: Ergänzung der A. T. 8, 33a, 34, 35, 49, 52, 55, 60 und 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Januar 1925. (57)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1925 wird in dem Ausnahmetarif 14a für Braunkohlenbenzin als Versandstation nachgetragen: Altenburg.

Berlin, den 9. Januar 1925. (55)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 treten in den Teilheften B II 9 und B II 51 Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- u. Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Januar 1925. (56)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1925 werden die Zuschlagsfrachten für die Hoyaer Eisenbahn ermäßigt.

Näheres im Tarifanzeiger.

Hannover, den 7. Januar 1925. (54)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.
Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Tfv. 1 b und 5.)

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1925 treten folgende Tarifänderungen ein:

1. Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Teil I, Abteilung B:

a) Tetrachlorkohlenstoff wird in das Verzeichnis IV der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter aufgenommen.

b) Ziffer 7 der Tarifstelle „Holz" der Klasse E (Grubenholz) wird in der bisherigen Fassung gestrichen und durch folgende ersetzt:

„7. Folgende zur bergbaulichen Ausrichtung, Vorrichtung und zum Abbau der Minerallagerstätten bestimmte Hölzer: Rundhölzer, auch entrindet, bis zu 22 cm Durchmesser am dünnen Ende ohne Rinde gemessen, und bis zu 7 m Länge. Schwellchen bis zu 3,5 m Länge, 16 cm Breite und 13 cm Höhe, Schwartenbretter und Schwartenpfähle je bis zu 6 m Länge. Brettchen bis zu 1,50 m Länge und 25 mm Stärke, sämtlich auch getränkt:

a) beim Versand unmittelbar an Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb;

b) beim Versand unmittelbar an von der Eisenbahn anerkannte Grubenholzsammellager, Tränkungsanstalten und Wasserumschlagstationen.

Im Falle b) wird das Holz zunächst als Holz seiner Art tarifiert. Kann die Abfertigung hiernach nicht nach der Klasse E erfolgen, so wird diese Klasse nachträglich gewährt, wenn nachgewiesen wird, daß das Holz auch nach einfacher Zurichtung oder Haltbarmachung an Gruben des Bergbaues zur Verwendung im eigenen Bergbaubetrieb weitergeleitet worden ist.

Anmerkung:

1. Als einfache Zurichtung gilt nur das Kürzen auf bestimmte Längen, das Spalten, das Auftrennen mit der Säge in der Längsrichtung und das Reißen.
2. Die von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager, Wasserumschlagstationen und Tränkungsanstalten werden im Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C II, veröffentlicht."

2. Der Ausnahmetarif 1a (Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II) für Rundhölzer zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte, wird vom 15. Januar 1925 ab aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, Seite 455) genehmigt.

Berlin, den 6. Januar 1925. (52)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 32a ist in seinem Wortlaut richtiggestellt worden. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 3. Januar 1925. (48)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1925 wird im Ausnahmetarifheft C II ein Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager, Wasserumschlagstationen und Tränkungsanstalten eingeführt (vgl. unsere Bekanntmachung vom 6. 1. 1925 betr. Änderung der Ziffer 7 der Tarifstelle „Holz" der Klasse E (Grubenholz).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Januar 1925. (64)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Die an der Neubaustrecke Velbert-Heiligenhaus liegenden Stationen Heiligenhaus und Velbert-West sind für den Güterverkehr noch nicht eröffnet. Der Tag der Eröffnung wird besonders bekanntgegeben.

Berlin, den 12. Januar 1925. (63)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 (Anhang).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 53 H für Fluß- und Schwerspat im Anhang zum Verbandsgütertarif Teil II Heft 1 aufgehoben, da diese Güterarten gemäß Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I Abt. B im Falle der Ausfuhr in die Klasse F versetzt worden sind, deren Frachtsätze die des Ausnahmetarifs unterbieten.

Außerdem sind auf Seite 5 des Anhangs zu ändern:

Station „Reutlingen" in „Reutlingen Hbf"
Station „Schremberg" in „Schramberg"
Station „Richterath Grenze" in „Richterich Grenze".

Köln, den 9. Januar 1925. (60)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte und Wein aus Italien zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 103, Neuausgabe, gültig ab 15. Januar 1925.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1925 wird Durchfuhr-Ausnahmetarif D 103 neu herausgegeben. Er enthält auch Frachtsätze für sauere Südfrüchte (Orangen, Zitronen, Mandarinen u. dgl.) sowie für Wein. Dagegen sind Frachtsätze für Frühkartoffeln (bisheriger Abschnitt C) nicht mehr vorgesehen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 103 vom 20. Mai 1924 nebst Nachtrag I wird durch die Neuausgabe ersetzt.

Der Tarif ist durch die Regieverwaltung der RBD. München um den Preis von 25 ₰ zu beziehen.

München, den 8. Januar 1925. (58)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter deutsch-litauischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Januar 1925 tritt der direkte deutsch-litauische Personen- und Gepäcktarif in Kraft. An dem Tarif sin scherseits beteiligt die Statione Eylau, Eydtkuhnen, Königsberg Hbf., Marienburg (Westpr.) und sowie die litauischen Stationen (Schaulen), Kaunas (Kowno), (Wirballen), Klaipéda (Memel) u jégiai (Pogegen).

Personenfahrgeld, Gepäckfrach sonstige Gebühren werden von Eisenbahnverwaltung für die gan förderungsstrecke in der Landesw erhoben.

Die Geltungsdauer der Fahrkar trägt allgemein 4 Tage. Fahr brechung ist innerhalb der Geltung zulässig

a) in Ostpreußen einmal (ohne lichkeit),

b) auf den litauischen Bahnen mehrmals gegen Bescheinigung de tionsbeamten sofort nach Verlass Zuges. Vor Wiederantritt der Re wieder Bescheinigung durch die St kasse erforderlich, da die Fahrkart diesen Vermerk ungültig wird.

Das Gewicht des einzelnen R päckstückes darf 150 kg nicht steigen.

Expreßgut wird nicht befördert.

Hunde werden nach den für de nenverkehr der beiden Eisenbahnv tungen geltenden Bestimmungen dert. Auf deutschen Strecken is jeden Hund der halbe Fahrpreis 3. Personenzug, auf den litauischen St der Preis für 20 kg Gepäck zu entr Hunde in Käfigen u. a. m. werde dem Gepäcktarif befördert.

Der Tarif ist von der Reichsbahn tion Königsberg (Pr.) herausgegeb verkäuflich.

Königsberg (Pr.), den 5. Janua
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn Personen- und Gepäc Teil II.

Zum 10. Januar 1925 erschei Nachtrag VI.

Erfurt, den 6. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der **Beton- und arbeiten** zum Bau der **Unterführu Neuendorfstraße** und der anschlie Futtermauer an der Börzowstra **Hennigsdorf** soll öffentlich ver werden.

Die Angebote sind bis zum 27. 1925, vormittags 10½ Uhr, po versiegelt und genau mit obiger B nung versehen an uns, Berlin Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 2, zureichen.

Die Angebote werden im Zimm um 11 Uhr geöffnet.

Angebotshefte sind von uns (258) gegen gebührenfreie Ein von 1,50 ℳ (nicht in Briefmark beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen im Zimmer 267 zur Einsichtnah wo auch Auskünfte erteilt werde

Zuschlagsfrist: 15. Februar 192 führung umgehend.

Berlin, den 10. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 4. Berlin, den 22. Januar 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Seehafentarifpolitik im In- und Ausland.

Von Dr. H. Botsch, Hamburg.

:ie Eisenbahntarifpolitik hat als Faktor der Wirtschaftspolitik :d jeher eine um so größere Rolle im Leben des einzelnen Volkes :d in seinen Beziehungen zur Weltwirtschaft gespielt, je mehr :i obrigkeitlich inauguriert war. Allein die Tatsache, daß in :e Ländern mit Staatsbahnsystem diese Frage erfahrungsgemäß :n besonderer Vorliebe in den Kreis öffentlicher Auseinander-:ungen gezogen und, mit Recht oder zu Unrecht, mit allen wirt-:ftlichen Mißständen in Verbindung gebracht wird, bestätigt :i. Wo dieser ganze Fragenkomplex eigene innere Angelegen-:e eines Volkes bleiben kann, wo entsprechend der ganzen Be-:ung und Eingliederung seines Bahnsystems die internatio-:n Verkehrsbeziehungen erst in zweiter Linie richtunggebend :ü seine Frachtpolitik zu sein brauchen, da wird sich leichter :i Lösung finden lassen, wo aber, wie in Deutschland, das :ne Bahnsystem zum unentbehrlichen Vermittler anderer Völ-:e geworden ist, wo es aus Gründen eigener Wirtschaftlichkeit :n Wettbewerb mit fremden Bahnen aufzunehmen gilt, der :n alle sonst gepflegte nationale Wirtschaftspolitik ist, wo :enpolitische Bindungen und Rücksichten die eigene Tarif-:it geradezu in Frage stellen, wo die allgemeine Not nach :arifen, die Industrie nach Unterstützungstarifen, die See-:ffahrt nach Seehafentarifen, die Binnenschiffahrt nach Um-:agstarifen verlangt, da wird die Frachtgestaltung zum Spie-:ild und Gradmesser für die unendlich verwickelten und feinen :ehungen einer Volkswirtschaft in sich und nach außen.

:aß die Eisenbahntarifpolitik die Belange der Gesamtwirtschaft nur zu ihrem eigenen Schaden auf die Dauer außer acht lassen kann, d. h. daß eine rein privatwirtschaftlich-kapitalistische Einstellung im Eisenbahnwesen unmöglich ist, ist keine Erkenntnis von heute, aber sie hat sich in den letzten Jahren in den Haupteisenbahnländern mit Privatbahnsystem in einer Weise durchgesetzt, die zusammen mit der gegenteiligen Entwicklung mehr kaufmännischer Tendenzen in Staatseisenbahnländern zu einer immer mehr einheitlichen Auffassung geführt hat. Wir können heute feststellen, daß sich in Ländern mit reinem oder doch überwiegendem Privatbahnsystem wie Amerika, England und Frankreich mehr und mehr volkswirtschaftliche Gesichtspunkte in den Vordergrund gedrängt haben, daß sich dort ein System staatlicher Aufsicht herausgebildet hat, während Deutschland eben in diesen Tagen daran ging, sein Eisenbahnwesen von den allzu starren Bindungen der Staatsverwaltung zu lösen und es im großen Rahmen staatlicher Hoheiten einer eigenmächtigen Entfaltung zu überlassen. So entsteht von beiden Seiten her jene Mischung volkswirtschaftlicher Rücksichtnahme und privatwirtschaftlichen Geistes, die anerkanntermaßen den idealen Kompromiß zwischen bisher verfolgten Maximen darstellt.

Diese Entwicklung ist weiter nicht verwunderlich, nachdem der Krieg das öffentliche Transportproblem mit Gewalt in einer Weise in den Vordergrund gerückt hat, daß in den beteiligten Hauptstaaten ein staatlicherseits geführter oder besonders überwachter Betrieb an die Stelle reinen Privatbetriebs treten mußte, und die Wiederfreigabe der Bahnen hat dann jeweil in Gesetzes-

form zu jener gemein- und volkswirtschaftlichen Einstellung der Bahnen geführt, die man an den deutschen Bahnen im Ausland so mißfällig zu beurteilen beliebt. Daß die Ausfuhrtarife vermöge ihrer Auswirkung auf die industrielle Wettbewerbsfähigkeit des einzelnen Landes auf dem Weltmarkt dieser Kritik ganz besonders unterliegen, ist erklärlich, drängt jedoch zu dem Nachweis der Tatsache, daß die Verhältnisse und Bestrebungen allenthalben dieselben sind, daß sie nur in verschiedener gesetzlicher Form ihren Ausdruck gefunden haben und in einer ungleich offiziellen und greifbaren Tarifbildung praktisch wurden.

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind mit dem am 28. Februar 1920 in Kraft getretenen Bundesverkehrsgesetz zeitlich zuerst an die Neuordnung ihres Eisenbahnwesens herangegangen. Das Gesetz war die Reaktion auf die Willkür und die rein kapitalistische Tarifgestaltung, über die sich das amerikanische Wirtschaftsleben in bewegten Klagen erging. Seine Tendenz ist durch folgende Einzelbestimmungen charakterisiert: Jeder Frachtführer ist verpflichtet, eine direkte Beförderung zu billigen und angemessenen Frachtsätzen und Nebengebühren einzurichten und vernünftige Grundsätze und Bestimmungen für die direkte Beförderung aufzustellen. Alle Gebühren müssen gerecht und billig sein; die Erhebung ungerechter und unangemessener Gebühren ist gesetzwidrig und verboten. Jede ungerechtfertigte und unbillige Klassifikation, Beförderungsbedingung und Ausführungsbestimmung im Verkehr zwischen den Einzelstaaten und mit fremden Ländern ist gesetzwidrig und verboten.

In diesen grundlegenden und allgemeinen Richtlinien liegt der Angelpunkt zur Erlangung jeder als Industrieunterstützungstarif geforderten Tarifermäßigung. Es gilt nur den Nachweis zu erbringen, daß die bestehenden Frachten eine Wettbewerbsmöglichkeit auf dem Weltmarkt unterbinden, um sie als ungerechtfertigt und unbillig zu kennzeichnen und so ihre Durchsicht zu bewirken. Mag auch das Gesetz gleichzeitig die früher so zahlreichen willkürlichen und rücksichtslosen Sonderbegünstigungen einzelner Verfrachter verbieten, so steht selbstverständlich allgemeinen Ausnahmetarifen nichts im Wege. Erst vor ganz kurzer Zeit war beispielsweise in der amerikanischen Presse zu lesen, daß die Stahlindustrie Ausfuhrsätze für ihre Produkte verlange. Für die amerikanische Eisenbahnfrachtpolitik ist dies das Symptom eines neuen Abschnittes. Während früher eine Verbilligung seiner Transporte nur der zu erreichen vermochte, der geschickt die Konkurrenz der einzelnen Bahnen auszunutzen verstand, oder der mit derartig umfangreichen Transporten im Markt war, daß sich alle Frachtführer um ihn rissen, wird hier der freiwillige Verzicht auf Gewinn zugunsten einer notleidenden Exportindustrie gefordert und gewährt. Es bestehen heute z. B. für die hauptsächlichsten Industrie- und Agrarprodukte, die im Ausfuhrverkehr eine Rolle spielen, Ausnahmeraten von den östlichen und mittleren Staaten nach allen Häfen längs der Westküste, wenn das Gut für Japan, China, Britisch- und Niederländisch-Indien, die Philippinen, Australien und Neuseeland bestimmt ist. Diese Seehafentarifpolitik wächst sich im Ostwärtsverkehr zu einem Wettlauf mit den kanadischen Bahnen aus. Es besteht selbstverständlich eine lebhafte Konkurrenz zwischen den Häfen Montreal, Boston, New York, Philadelphia, Baltimore in allen Artikeln, die in irgendwelchen größeren Quantitäten zur Ein- und Ausfuhr kommen. Fast jede Ware, die in bestimmtem Umfange zum Versand von und nach den Seehäfen kommt, hat einen Frachtsatz, der niedriger ist, als der inländische. Solange Montreal für die Schiffahrt offen ist, bietet es durch seine Wasserverbindung über die großen Seen ohnedies erhebliche Vorteile für Massengüter wie Getreide und Mehl und absorbiert aus den Vereinigten Staaten selbst (Chicago) erhebliche Gütermengen. Gegen diese Binnenwasserfrachten ist den amerikanischen Bahnen ein Wettbewerb nur schwer möglich; gleichartig wird der Kampf erst dann, wenn Montreal geschlossen ist und die kanadischen Eisenbahnen dann den Hafen St. Johns zu begünstigen suchen. Jede Ermäßigung auf der einen Seite wird dann prompt auf der anderen Seite pariert und die Tatsache, daß in beiden Ländern, in den Vereinigten Staaten durch die Interst[a] Commerce Commission, in Canada durch die Canadian Railro[ad] Commission jede Ratenveränderung der Kontrolle amtlicher o[der] halbamtlicher Stellen unterliegt, deutet darauf hin, daß hier no[ch] andere als nur privatwirtschaftliche Gesichtspunkte der Bahn[en] mit im Spiele sind, daß es sich hier vielmehr um eine Begüns[ti]gung der nationalen Produktion, der eigenen Seehäfen und [der] amerikanischen Schiffahrt handelt. Gerade in letztgenann[ter] Hinsicht droht der gesamten nicht-amerikanischen Schiffa[hrt] immer wieder die Inkraftsetzung des Artikels 28 der seit zw[ei] Jahren bestehenden Jonesbill, die die Begünstigung der [mit] amerikanischen Schiffen eingeführten Waren durch Eisenba[hn]sondertarife vorsieht. Die Interstate Commerce Commission [hat] sich bis jetzt zu den vorgesehenen Raten nicht entschließen kö[n]nen, weil das Schiffahrtsamt nicht bestätigen konnte, daß [ge]nügend amerikanische Tonnage zur Behandlung der Ausfuhr z[ur] Verfügung stünde. Auch der um die Mitte dieses Jahres unt[er]nommene Versuch, die Raten in Kraft zu setzen, um der ame[ri]kanischen transatlantischen Schiffahrt auf die Beine zu helf[en,] war ein Fehlschlag. Es ist jedoch trotzdem anzunehmen, d[aß] der Versuch immer hartnäckiger wiederholt wird; sein Geling[en,] das eine schwere flag discrimination bedeuten würde, wäre [ein] Schlag vor allem gegen das Hauptschiffahrtsland England.

Die Eisenbahnen Englands sind heute auf Grund des e[ng]lischen Eisenbahngesetzes vom 19. August 1921 zu den 4 groß[en] Gruppen:

London Midland & Scottish Railway
London & North Eastern Railway
Southern Railway
Great Western Railway

zusammengeschweißt; man hat diese zwangsweise Organisati[on] im Interesse einer leistungsfähigeren und wirtschaftlicheren B[e]triebsführung vorgenommen und hat damit zugleich auch der E[r]kenntnis Rechnung getragen, daß Großverkehr keine Sache i[st,] die der privaten Willkür und dem privatkapitalistischen We[tt]bewerb in einem Maße überlassen werden können, wie dies [im] früheren England der Fall war. Man kann heute im Hinbli[ck] auf die weitgehenden Befugnisse des behördenartigen Tarifam[ts] (Rates Tribunal) in der praktischen Auswirkung von staatlich[er] Tarifhoheit sprechen. Das Tarifamt ist ein aus Eisenbahn u[nd] Verladerkreisen zusammengesetztes Komitee, so daß für die Fol[ge] eine paritätische Ratenfestsetzung sichergestellt ist. In dies[em] Sinn ist eine Tarifreform dergestalt im Gange, daß die einzeln[en] Eisenbahngruppen dem Rates Tribunal die von ihnen benötig[ten] Normalraten unterbreiten; z. B. hat die „London Midland & Sc[ot]tish Railway" ihre „Standard Charges" bereits im Juli 19[..] herausgebracht. Diese Frachtsätze, die als Maximalsätze an[ge]sehen sind, unterliegen nun der Entscheidung und es kann n[och] geraume Zeit dauern, bis das Tarifamt, dem der Ausgleich [v.] Frachtführer- und Verladerinteressen obliegt, ihr Inkrafttre[ten] beschließt. Daß dann gerade diese Maximalfrachtsätze zur [An]rechnung kommen, ist keineswegs gesagt; die Bahnen lassen s[ich] vielmehr, wie auch heute schon, für die Festsetzung ihrer Fra[ch]ten von dem Betrag leiten, den der Handelsverkehr zahlen [will] und kann. Es ist dies ein außerordentlich gesunder Grunds[atz,] der aus sich heraus den Bedürfnissen aller am Verkehr in[ter]essierten Kreise, einschließlich der Bahnen selbst, Rechnung t[rägt] und zu einer so anpassungsfähigen Ausfuhrtarifpolitik führt, [daß] kein irgendwie wirtschaftlich zu rechtfertigender Ausfuhrverk[ehr] Gefahr laufen kann, erdrosselt zu werden. Wenn diese Tatsa[che] nach außen nicht so scharf in Erscheinung tritt, so liegt [es] daran, daß ein Wettbewerb unter den Eisenbahnen Englands [nach] wie vor besteht und daß die absolute Höhe der Bahnfrachten [bei] weitem nicht die Rolle spielt, wie in anderen Ländern, da [kein] Ort in England mehr als 67 km von der Küste entfernt li[egt.] Das Bewußtsein der natürlichen zwangsläufigen Verbunden[heit] der Interessen von Frachtführer und Verlader ergibt dann [eine] Tarifpolitik, von der wir nur wenige Beispiele anführen möc[hten.] Besonders markant ist die Erscheinung im Kohlenverkehr. [Wir] können hier beispielsweise die Sätze im Ausfuhrverkehr

) km nur unwesentlich teurer oder sogar billiger sein, als im ınenverkehr auf 50 km, um die Wettbewerbsfähigkeit der eng- ɛhen Kohle auf den verschiedenen Märkten unter allen Um- nden zu erhalten. Die Kalkulation des geballten Verkehrs htfertigt diese Taktik, über deren grundsätzliche Richtigkeit n sich einig ist und über deren Praxis sich Zechenbesitzer und enbahnen laufend verständigen. Diesem Musterbeispiel lassen ı noch zahlreiche wirklich erfaßte Fälle anreihen: Die Rate Tee für die Ausfuhr beträgt von London nach Liverpool in nmelladung und längs Seeschiff geliefert 39 sh 6 d für die ıne, der Satz für denselben Weg, aber für lokalen Verbrauch, 52 sh 6 d bei Sendungen von mindestens einer Tonne. Die ıcht für Stahlstangen von London nach Hull für die Ausfuhr 39 sh 6 d, während für dieselbe Entfernung London-Leeds sh 6 d berechnet wird. Ganz allgemein kann festgestellt wer- , daß in England eine Seehafentarifpolitik größten Stiles ge- ɛben wird, sei es, daß es sich um die Ausfuhr von Wollwaren ı Manchester nach Bradford, oder um Maschinen und Schwer- von Birmingham und den Eisendistrikten handelt, sei es, Wolle von Hull, London, Liverpool nach den Verarbeitungs- tten gehen soll, immer wird durch Vereinbarung zwischen ın und Industrie eine Sonderrate zur Verfügung stehen. Es len demgemäß auch in England nicht die Klagen der Kreise, i sich durch eine solche Tarifpolitik in ihrer eigenen Pro- ı tions- und Absatzmöglichkeit geschädigt sehen. Dies trifft .B. für die Einfuhr leicht verderblicher Lebensmittel von Frank- ɜh und Belgien über Folkestone und Dover zu, die für den rlischen Bahnweg bis London weniger bezahlen, als gleichartige ikel von Plätzen, die auf halbem Wege zwischen Dover oder kestone und London liegen. Entsprechend der natürlichen ce des britischen Inselreiches kommt eine Seehafentarifpolitik Sinne einer Begünstigung der Häfen selbst nicht in Frage, ı so schärfer kommen aber Wettbewerbsabsichten der Bahnen, erstützung von Industrie und Handel, elementare Lebens- eürfnisse des ganzen Volkes in diesem auch für den Eingeweih- kaum durchsichtigen Netz frei vereinbarter Sonderraten zum ıdruck.

eim Übergang aufs europäische Festland stoßen wir auf jene en Länder, die nun seit Jahren in jenem Zustand inflatio- ischer Tarifgestaltung verharren, der sich bis weit nach ieleuropa hinein in Verschiebungen oder natürlichen Ver- ɛrsbeziehungen ausgewirkt hat und noch auswirkt: F r a n k- ɛ c h u n d B e l g i e n. Wie überall, hat auch hier das erste lium der Währungszerrüttung die Tendenz bei allen maß- ɛnden Stellen gezeitigt, durch Zurückhaltung bei jeder behörd- beeinflußbaren Preis- und Gebührenfestsetzung den Entwer- s- und Teuerungsprozeß aufzuhalten und da Belgien von jeher Staatsbahnsystem entwickelt und Frankreich durch das Gesetz 29. Oktober 1921 die staatliche Aufsicht und dadurch eine ɪer gemeinwirtschaftliche Gestaltung der Eisenbahntarifpolitik nt hatte, lag in beiden Fällen der Weg einer künstlichen drighaltung der Eisenbahnfrachtsätze sehr nahe. Auf diese se kam die Industrie, der Handel und der Verkehr beider äder in den Genuß all der Vorzüge, durch die sie in der Welt- schaft zwar wettbewerbslos werden können, die aber auf die aer für sie selbst zu einem schlechten Ende führen müssen. merhin — die Tariflage, wie sie durch den niedrigen Franken- u in Westeuropa geschaffen wurde, muß vor allen Einzel- ɛachtungen als das gekennzeichnet werden, wozu sie sich in Praxis auswirkt, als ein zum mindesten bewußt geduldetes el, die eigenen Interessen zu stützen, den eigenen Seehäfen der eigenen Schiffahrt über ihr natürliches Hinterland hin- reifend Verkehr zuzuführen und als Transitland durch denk- größte Intensität des Verkehrs dem wirtschaftlichen Bedürf- ler Bahnen selbst zu entsprechen. Neben dieser generellen uannten valutarischen Frachtermäßigung kennt — wir möch- fast sagen selbstverständlich, da das System staatlicher mittel hier seit Kriegsende in jeder Hinsicht ganz besonders ebildet wurde — aber jedes der beiden Länder eine Reihe Tarifmaßnahmen, die sich in summa als eine ausgesprochene Seehafentarifpolitik darbieten. F r a n k r e i c h hat die vertikale Staffelbildung allgemein in seinen Spezialtarifen ganz besonders ausgebildet, eine Tariftechnik, die bei seiner geographischen Lage, vor allem seinen Seehäfen zugutekommen muß. Ferner gewährt es der Ausfuhr — allerdings auch über die trockene Grenze — für alle Güter des Generaltarifs eine allgemeine Aus- fuhrermäßigung von 10 %. Sonderbedürfnissen bestimmter wich- tiger Produktionszweige wird durch etwa 30 Ausfuhrspezialtarife gedient, die z. B. für Sammelgut, Wein in Fässern, Papier 25%, für Gemüse, Früchte, Erze, Chemikalien bis zu 25 %, für Kohlen, Zement bis zu 35%, für Düngemittel bis zu 20%, für metallur- gische Erzeugnisse bis zu 40 % Nachlaß vorsehen. Besonders stark sind Teile von landwirtschaftlichen Maschinen bevorzugt, die in der Ausfuhr z. B. auf eine Entfernung von 500 km eine Ermäßigung von 62 % genießen. Alle diese Vergünstigungen bieten sich zwar in der Form von Ausfuhrtarifen nach allen Rich- tungen als Industrieunterstützungstarife dar, wirken sich aber im überseeischen Ausfuhrverkehr entsprechend der geographi- schen Lage Frankreichs wie reine Seehafentarife, d. h. als eine besonders für die eigenen Häfen und die heimische Seeschiffahrt gepflegte Tarifpolitik aus. Dieses Bestreben tritt auf dem Ge- biet der Personenbeförderung einwandfrei hervor, wo man Aus- wanderertrupps von mindestens 25 Personen eine Ermäßigung von 30 % gewährt. Die Wirkung dieser Vergünstigung auf das Abfluten der südosteuropäischen Auswanderer wird überdies durch eine gleichartige Maßnahme der Schweizer Bahnen ver- stärkt, die jedem Auswanderer 3. Klasse eine Ermäßigung von 50 % gewährt. Besonders deutlich treten gerade die Seehafen- interessen in B e l g i e n hervor. Es ergibt sich hier für die Eisenbahn eine Kollision der Pflichten: auf der einen Seite im Schutz der eigenen sehr entwickelten und auf Ausfuhr unbedingt angewiesenen Industrie, auf der anderen die Speisung des mit fremden Häfen in schärfstem Wettbewerb stehenden Antwerpen, das von dem Verkehr des eigenen kleinen Landes trotz fortge- schrittenster Industrialisierung nicht leben könnte. Man hat bei- den Gesichtspunkten wie folgt Rechnung getragen: Es bestehen augenblicklich 9 Seehafenausnahmetarife, und zwar für metallur- gische Erzeugnisse, Automobile, Glas, Zement, Kalk, Sand. Der erstgenannte ist für die belgische Industrie der bedeutsamste, er ist deshalb in 3 Spezialtarife gefaßt, und zwar wird hier geschie- den in höherwertige Erzeugnisse der Tarifklasse 1 und 2 (Spe- zialtarif 9), für die eine Ermäßigung nur im Falle einheimischer Herkunft gewährt wird, und weniger wertvolle, die je nach ihrer heimischen (Spezialtarif 13) oder ausländischen (Spezialtarif 12) Herkunft eine größere oder geringere Ermäßigung genießen; diese Ermäßigung geht im ersten Falle bis 69 % und sieht auch im letzteren einen Abschlag von mindestens 40 % vor. Außer- dem besteht noch ein Transittarif für Durchfuhr nach beiden Richtungen zwischen den belgischen Seehäfen und belgischen Grenzübergangspunkten für Güter aller Art, eine Maßnahme, deren Antwerpen entsprechend seiner Eigenart als Stückguthafen ganz besonders bedarf.

Für die gesamte Eisenbahnpolitik in H o l l a n d spielt die Tat- sache eine maßgebliche Rolle, daß dem Verkehr ein ausgedehntes Netz natürlicher und künstlicher Wasserstraßen zur Verfügung steht. Wie dieser Umstand bereits beim Bau der Bahnen ein Grund staatlicher Initiative war, so wird er heute als Wett- bewerbsmoment zum bestimmenden Faktor der holländischen Ta- rifpolitik. Die unter staatlicher Aufsicht privatwirtschaftlich betriebenen holländischen Bahnen stehen völlig unter dem Druck der naturgemäß billiger arbeitenden Schiffahrt, und bei diesem Wettbewerb ergibt sich, vielleicht ungewollt, in der Praxis, eine Frachtlage, die den Seehäfen ganz außerordentlich zugute kommt. Es hängt mit der Größe und der industriell gering entwickelten Wirtschaft des Landes zusammen, daß die bedeutenden Häfen, die für die Gesamtwirtschaft von äußerster Wichtigkeit sind, in der Hauptsache aus ihrem ferngelegenen Hinterland leben; dem- entsprechend sind auch die Transitrelationen am meisten mit Ausnahmeraten bedacht. An erster Stelle ist hier zu nennen der für Güter aller Art von und nach Deutschland und darüber hin-

aus geltende Spezialtarif 6, der gegenüber den Normalsätzen für die hochwertigen Güter eine Ermäßigung von rund 50 % gewährt und auch für die niedrigen Klassen immerhin noch 33 % vorsieht. Diesem Tarif seinem Sinn nach gleichzustellen ist der Spezialtarif 11 für Güter aller Art zwischen Amsterdam und Belgien sowie darüber hinaus gelegenen Ländern, der höherwertiges Gut mit 25 %, niedriger klassifiziertes mit 33 % begünstigt. Außer diesen besonderen Durchgangstarifen kommen den Seehäfen auch noch eine ganze Reihe von Seehafentarifen des Binnenverkehrs zugute. Wenn für Kohlen von den Seehäfen ein Nachlaß von etwa 20 %, für Webwaren und Webgarne bei Ausfuhr über See durchschnittlich 40 %, für Maschinen, Öl, Soda usw. in der Einfuhr aus überseeischen Ländern durchschnittlich von 30 %, für Jute, Kattun usw. von den Seehäfen von etwa 30 %, für Lebensmittel, Futtermittel, Getreide, Hülsenfrüchte, Saaten von Rotterdam und Antwerpen nach bestimmten Stationen von über 60%, für Petroleum und Benzin von den Seehäfen nach allen Stationen von etwa 35% gewährt wird, so weiß man häufig zwar nicht, ob eine Einnahmevermehrung der Bahnen oder allgemeine volkswirtschaftliche Gesichtspunkte oder die besondere Notlage eines Erwerbszweiges oder Landesteils oder die Saturierung der Seehäfen der eigentliche Zweck der Maßnahme ist, im Enderfolg aber ist festzustellen, daß sie im Sinne des überseeischen Güterverkehrs ein geschlossenes Bild eines wohldurchdachten Zubringer- und Verteilerdienstes abgeben, der um so wirksamer ist, als er durch eine Mindestmengevertrags- und Rückvergütungspolitik unterstützt wird. Gerade das laufende Jahr ist reich an solchen Abschlüssen zwischen Ablader und Eisenbahn, die bei gewissen Mindestmengen bis zu 30 % der Frachten wieder in Aussicht stellen. Dieser Standpunkt macht die wirkliche Frachtlage für den nicht völlig Eingeweihten überaus undurchsichtig, erschwert dem unberatenen Kaufmann die Kalkulation ungemein, stärkt die Stellung der Spedition in ihrer verkehrskonzentrierenden Funktion in sonst kaum gekanntem Maße und erschwert es dem Ausland, dem Wettbewerb wirkungsvoll zugunsten der eigenen Wirtschaft zu begegnen.

Bei unseren weiteren Betrachtungen sehen wir uns genötigt, die Frachtpolitik mehrerer Bahnsysteme gerade in der uns interessierenden Zweckverbundenheit zu behandeln. Wir meinen damit die Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn, Südslawien und Italien. Es entrollt sich mit einem Schlag der ungeheure Komplex der Adriatarife. Die Bedürfnisse der beiden Hauptpartner Italien und Tschechoslowakei kamen hier einander entgegen. Italien gewann in Triest einen Hafen ohne Hinterland, einen Seeplatz, dessen Verkehr von der österreichisch - ungarischen Monarchie mit besonderer Liebe und großen Opfern künstlich gezüchtet worden war, und der nun unbetreut plötzlich öde lag. Die Tschechoslowakei sah sich für ihren Überseehandel von vornherein in einer nicht gerade erfreulichen Umklammerung, die es nach irgendeiner Seite zum Meer hin zu sprengen galt, wenn dem ausgesprochenen Ausfuhrbedürfnis der tschechischen Industrie gedient sein sollte. Nach Norden und Westen sah man sich einem in innerer Gärung und wirtschaftlicher Zerrüttung befindlichen Deutschland gegenüber, nach Nordosten hin, über Polen und Danzig, sah man auch nicht annähernd die Anforderungen erfüllbar, die eine solche unterschiedlich zu behandelnde Ausfuhr zu stellen hat und so traf es sich günstig, daß von Süden her helfend und heischend zugleich die Hand geboten wurde. Am 21. Dezember 1922 legten die tschechische und italienische Regierung in Triest die im Verkehr zwischen diesem Hafen und der Tschechoslowakei bereits seit 1. März 1921 bestehenden gegenseitigen Tarifermäßigungen vertraglich fest. Italien war bei weitem der gebende Teil, insofern es seine Zugeständnisse auch auf die Triester Lager- und Umschlagsgebühren und auf die Schiffsfrachten ausdehnte. Die Ermäßigungen der Triester Umschlagssätze für tschechisches Gut wurden in Höhe von 20—50 % festgelegt, für Zucker wurde eine freie Lagerung bis zu 16 Wochen zugestanden. Erreicht der Gesamtumschlag der über Triest jährlich gehenden tschechischen Waren 120 000 t, so sollte die Ermäßigung dieser örtlichen Gebühren sich weiter erhöhen und für zahlreiche andere tschec sche Massengüter, wie Eisen und Stahl, Papier, Zellulose, Bi Glaswaren, Hopfen, Gerste, Malz, Magnesit eine unentgeltli vierwöchige Lagerung eintreten. Wir erwähnen dies al weil diese Abmachungen das Ausmaß der Adriatarife in ei Weise vergrößern, die zahlenmäßig schwer zum Ausdruck bringen ist. Der Schwerpunkt der Vergünstigungen liegt italienischem Boden, geht aus italienischer Tasche und bedeu wohl das größte Opfer, das Italien im Rahmen seiner Subventio politik für seine Schiffahrt, diesmal mittels seiner Bahnen, brin Trotzdem die Frachtermäßigungen auf der italienischen T strecke relativ am größten sind, wird doch auch von tschec scher Seite (vor allem von der Elbe-Moldau-Schiffahrt, die nat licherweise nach Norden orientiert ist) angezweifelt, ob tschechischen Teilfrachten im Adriaverkehr in jedem Falle ü der Selbstkostengrenze der Bahnen liegen. Wenn auch di Grenze schwer festzustellen ist und wenn auch die tschechis Bahn solchen Zweifeln gegenüber nunmehr 2 Jahre lang pr tisch die wirtschaftliche Möglichkeit ihrer Adriatarife im Rahn ihres Gesamtbetriebes nachweisen konnte, so zeugen solche St men doch davon, wie außerordentlich niedrig man im eige Land die Sätze empfindet, die in diesem Verkehr zur Berechnu kommen. Ein Vergleich der auf den Teilstrecken der dur laufenen Länder bestehenden Sätze zeigt, daß die Tschechoslo kei selbst für ihr eigenes Ausfuhrgut bei weitem nicht in d Maße entgegenkommt wie Österreich und Italien. Während z für Rohbaumwolle im Verkehr Triest-Brünn der Satz für 1 km 100 kg auf der österr.-italienischen Strecke 2,89 tsch. Heller trägt, stellt er sich auf dem kurzen tschechischen Weg noch 5,96, im Verkehr Triest-Reichenberg ist dieses Verhältnis 2,7 : 3,51. Selbst seinen Hauptausfuhrartikel Zucker beg stigt die Tschechoslowakei relativ nicht in gleichem Maße, es bei der österr.-italienischen Strecke der Fall ist. Alles allem ergibt sich im tschechischen Adriatarif eine Frachtla die weit über die tschechischen Grenzen hinaus zu wirken mochte und die, wie wir weiter unten ausführen werden, ganzen mitteleuropäischen Verkehr zeitweise Verschiebun hervorrief, die alle natürlichen Verkehrsbeziehungen über Haufen warf. Daß Österreich diesem Verkehr so erheblic Vorteil bot, lag einmal daran, daß es an einer südwärts orient ten tschechischen Ausfuhrpolitik für seine eigenen Bahnen se das größte Interesse hat, zum anderen aber war es durch Vertrag von St. Germain gehalten, seinen Nachfolgestaaten direkten Tarifen in gleichem Maße die Hand zu bieten wie in Vorkriegszeit. Seiner eigenen Ein- und Ausfuhr hatte Österr bereits zu Anfang 1921 durch eigene durchgerechnete Adriat Rechnung getragen. Dieselben Vorteile im Triester Hafenverk zu erreichen, wie die ferner gelegene wirtschaftlich bed samere und mehrumworbene Tschechoslowakei, blieb versagt.

Hinter diesen Bestrebungen seiner Nachbarländer konnte U garn nicht zurückbleiben, ohne seine Ausfuhrindustrie seinen Handel erheblich ins Hintertreffen zu bringen. Es f daher diesem Beispiel zu Anfang dieses Jahres und hat Sätze nach Triest und Fiume, die auf ungarischem Gebiet b 50 % Ermäßigung gegenüber den jeweiligen Lokalfrachten weisen.

Südslawien selbst, das bisher eine ausgesprochene hafenpolitik nicht getrieben hat, scheint, seitdem es in F ein Mitbenutzungsrecht eingeräumt bekam, Schritt für S diesem Hafen dieselben Ermäßigungen sichern zu wollen, w die Verlader über Triest und den italienischen Teil von F genießen. Jedenfalls wirken sich die allgemeinen Tarifer gungen, die im Falle der Ausfuhr (auch über die trockene Gr gewährt werden und die bei Wein 50 %, bei Holz 55 %, b dörrten Pflaumen 40 % betragen, sehr erheblich im Sinne eigenen Seehafenverkehrs aus.

Wie alle neuen Staaten, so hat auch Polen, das in s Staatsbahnen ein williges Instrument besitzt, in einer wußten Verkehrspolitik alle Mittel für seine Volkswirt

ienstbar zu machen gesucht. Die Tendenz, für die Erzeugnisse, denen es Überschuß hat, für die Ausfuhr und für solche, deren bedarf, für die Einfuhr Ermäßigungen zu gewähren, ist unrkennbar. Der Hafen Danzig spielt dementsprechend für die lnische Frachtpolitik eine maßgebliche Rolle, nicht nur für den genen Überseehandel, sondern auch für die Gewinnung von irchfuhrgut, das man anderen Bahnen und anderen Häfen abnehmen sich bemüht. Man betrachtet Danzig als eigenen fen und ist bestrebt, jeden Verkehr, besonders, soweit er ßerdem die Wirtschaftlichkeit der eigenen Bahnen zu steigern rmag, auf diesen Hafen umzulegen. Grundlegend ist hier die tsache, daß im Ausfuhrverkehr über Danzig die Entfernungen d Frachtsätze von den polnischen Stationen durchgerechnet rden. Dadurch wirkt sich die Staffelbildung der polnischen sfuhrtarife erst richtig aus, ganz abgesehen vom Wegfall er zweiten Abfertigungsgebühr. Diese Maßnahme hebt sich so mehr als eine Seehafentarifierung ab, als sie sich auf den rkehr mit dem Gebiet der freien Stadt Danzig nicht bezieht. he weitere bedeutsame Erscheinung ist die Tatsache, daß für rege Holzausfuhr des Landes der Hafen Königsberg dadurch kottiert wurde, daß man in dem Holzausfuhrtarif 8 die Übergsstation Grajewo ausdrücklich ausschloß. Die Ein-, Aus- d Durchfuhrtarife, die nach Danzig in gleicher Weise wie nach h Grenzstationen durchgerechnet werden, sind außerordentlich ldreich und sehen sehr erhebliche Ermäßigungen vor, die um so rksamer wurden, je mehr die Staffelung auf größere Entfnungen wirkt (Oberschlesien, tschechische Grenze). So den wir für Eisen, Stahl, Blech, Draht, Maschinen, Apparate Ermäßigungen bis zu 57%, für Glas, Porzellan, Tonwaren bis u 65%, für Kohlen, Koks, Briketts bis zu 50%, für Eisen-, Zinkd Bleierze in der Einfuhr bis zu 34%, für Holz in der Ausfr bis zu 47%, für Zement in der Ausfuhr bis zu 41%, für Gerde, Hülsenfrüchte, Ölsaaten in der Durchfuhr aus Rußland n Rumänien 20%, für Salz in der Ausfuhr bis zu 47%. Das Asmaß dieser Ermäßigungen wächst sich weiter aus, wenn man denkt, daß schon die polnischen Normaltarife vom deutschen Standpunkt aus als billig zu bezeichnen sind.

Als man in **Deutschland** im Herbst 1923 zu festen Wähungsverhältnissen gelangte, sah man sich bereits etwa einer Tariflage in den Nachbarstaaten gegenüber, wie wir sie soeben wiedergegeben haben. In den Monaten der Inflation regelte sich di Frachtlage mit ganz wenigen kurzwährenden Ausnahmen, in denen die Preise über die Geldentwertung hinaus geschossen wren, von selbst zugunsten der deutschen Bahnstrecken. Aber al man wieder mit Gold zu rechnen begann, da war der vorher kam zu bewältigende Verkehr wie weggeblasen. Die Beobachung ist nicht neu, daß sich der internationale Verkehr mit geradezu unglaublicher Schnelligkeit und Findigkeit immer auf de wirtschaftlichen Weg umstellt. Wenn die Flaute im Bahnverkehr nach und von den Seehäfen zögernd einsetzte, so ging di Entwicklung parallel mit dem Beschäftigungsgrad der deutschen Industrie, die aus der letzten Inflationszeit her zunächst noch mit Auslandsaufträgen versehen war und daher vorerst noch ein lebhaftes Verkehrsbedürfnis über leistungsfähige Häfen hatte, das benachbarte Ausland dagegen, das dem Wettbewerb unserer Häfen stets ausgesetzt gewesen war, blieb rasch aus. Di deutschen Bahnfrachten waren im November plötzlich auf einer Höhe erstarrt, daß, wer in den Nachbarstaaten irgend konnte, deutsche Strecken mied und der deutsche Verfrachter ib den Hafen verschiffte, nach dem der kürzeste deutsche Durchlauf bestand. In diesen Wochen haben alle jene ausländischen Aus- und Durchfuhrtarife geradezu verheerend auf die deutschen Seehäfen gewirkt; es war eine Zeit der tollsten Verkehrskuriosa, und das Hinterland der deutschen Häfen schrumpfte in erschreckender Weise: Triest griff mit seinen Adriatarifen bis weit nach Mitteldeutschland, Sachsen und Schlesien hinein, Danzig holte sich das oberschlesische und im nordischen Verkehr das tschechische Gut über die polnischen Strecken, aus Südwestdeutschland floß die Ausfuhr teils über die Schweiz nach Genua, teils über Kehl auf den französischen und belgischen Bahnen nach Antwerpen ab. Selbst in Verkehrsbeziehungen, in denen man ein Meiden deutscher Strecken nie für möglich gehalten hätte, wanderten die Transporte ab. Der ganze Verkehr von Frankreich-Belgien nach Südosteuropa, ja selbst nach Polen und Tschechoslowakei umging Deutschland im Süden, zumal die billigen österreichischen Arlbergtarife dieser Umstellung Vorschub leisteten. Es sind Fälle zu verzeichnen, die kaum glaublich und trotzdem rechnerisch berechtigt waren: nordamerikanisches Kupfer, das bereits in Hamburg zum Weitertransport nach Wien gelöscht war, zog es vor, sich wieder einzuschiffen, um über Triest seinen Bestimmungsort zu erreichen. Die Deutsche Reichsbahn erkannte die Gefahr rechtzeitig und verspürte sie in der Folge noch peinlich an dem ungeheuren Leerlauf, der nun einsetzte. Dieser Entwicklung in vollem Umfange zu begegnen, ging jedoch über ihre Kräfte, zumal man sie fast gleichzeitig zu einem Unternehmen gemacht hatte, das wirtschaftlich selbständig und dessen Etat jedenfalls balancieren sollte. So kam eine allgemeine Ermäßigung nur in bescheidenen Grenzen in Frage. Die Industrieunterstützungspolitik durch Ausnahmetarife in früher gekanntem Umfang konnte jedenfalls nicht wieder aufleben, und auch die Seehäfen konnten nur insoweit auf Verständnis für ihre Interessen rechnen, als diese mit denen der Reichsbahn konform gingen. Es ist nicht richtig, wenn im Ausland behauptet wird, daß die deutschen Bahnen eine einseitige auf die deutschen Häfen eingestellte Tarifpolitik treiben. Wer solches behauptet, kennt das augenblickliche deutsche Tarifsystem schlecht. Er weiß vielleicht, daß es soundso viele Ausnahmetarife gibt, aber er weiß nicht, wie außerordentlich gering meist die Ermäßigungen gegenüber den Normaltarifen in Wirklichkeit sind und er kennt auch nicht den näheren Aufbau der Tarife, aus denen er die Grundsätzlichkeit der ganzen Tarifpolitik der Reichsbahn immer wieder erkennen würde: den Wettbewerb in eigenem Interesse aufzunehmen. Unter diesem Gesichtspunkt müssen all die Tarifmaßnahmen des verflossenen Jahres gewertet werden. Es galt, den durch die vorübergehende Überteuerung verlorenen Verkehr wiederzugewinnen, vor allem den Export aus den exponierten deutschen Randgebieten auf möglichst langem Weg auf den eigenen Strecken zu behalten und darüber hinaus den Ausfuhrverkehr der Nachbarstaaten über deutsche Transportwege zu ziehen. Dieser Grundsatz zieht sich wie ein roter Faden durch die ganze Ausnahmetarifpolitik hindurch: das Festhalten und Anziehen gefährdeter Transporte — das **Wettbewerbsmoment**. Daß sich diese Taktik, wenn auch nur in bescheidenem Umfange, zwangsläufig auch zugunsten von Gebieten auswirkt, in denen die Reichsbahn ihrer nicht so sehr bedarf, ist eine selbstverständliche Folge der Tarifgerechtigkeit, die in anderen Ländern z. T. gesetzlich gefordert ist und deren Hauptgrundsatz, die kürzere Strecke nicht teurer als die längere zu tarifieren, sich auch die Deutsche Reichsbahn nicht entziehen kann. Daß sie selbst das in einem Falle wagte, zeugt von der strengen Auffassung, mit der sie ihre Tarifbildung im Sinn ihrer eigenen Wirtschaftlichkeit handhabt. Am klarsten kommt das Wettbewerbsmoment zum Ausdruck bei den zahlreichen Durchgangstarifen, die teilweise recht empfindlich die vermeintliche Seehafentarifpolitik durchkreuzen. Wir denken z. B. an den Verkehr Holland-Tschechoslowakei oder Schweiz-Holland, wo unter den gegebenen Verhältnissen die Lage unbedingt mehr zugunsten der Westhäfen ist. Wir müssen immer wieder festhalten, daß es nur die ausgeprägte Seehafenpolitik der Nachbarstaaten ist, die die Deutsche Reichsbahn zu so einschneidenden Maßnahmen, wie es die Durchfuhrtarife zum Teil sind, zwingt. Es ist ihr Selbsterhaltungstrieb, wenn sie in scheinbarer Schädigung der deutschen Wirtschaft mit billigeren Frachten über den deutschen Verlader hinweggreift, um Verkehr zu werben. Scheinbar ist diese Schädigung, da sie dem Ausland nur eben die Frachten zur Verfügung stellt, die es bereits in anderen Relationen genießt und die daher zur Aufnahme des Wettbewerbs notwendig sind. Diese Taktik, anfangs in irriger Auffassung stark bekämpft, dürfte heute von allen deutschen Verladern, die ihren Sinn verstehen, gebilligt werden.

Während diese Zeilen zu Papier gehen (November 1924), erhebt sich für die Deutsche Reichsbahn aber eine neue Gefahr. Belgien und Holland erheben die Forderung der Übertragung aller Ausnahmetarife nach den Seehäfen auf die Westgrenze. Die Frage an sich ist eine mehr politische, wirtschaftlich aber können wir uns sagen, daß die Reichsbahn mit der Erfüllung dieser Forderung hinsichtlich ihrer für Reparationszwecke verlangten Rentabilität steht und fällt. Wenn aber Belgien entgegen diesen größeren Gesichtspunkten dieser Einsicht sich unerwarteterwe verschließen sollte, so kann unter keinen Umständen geford werden, daß Maßnahmen, die nur einem Zwange entspringen, Entgegenkommen auch anderweitig zur Verfügung gestellt w den. Es muß der Deutschen Reichsbahn überlassen bleib den Verkehr besonders pfleglich zu behandeln, der unter rücksichtigung der deutschen Wirtschaft diese Fürsorge eigenen finanziellen Interesse rechtfertigt.

Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken*).

Der Generaldirektor Oeser bezeichnete gegen Ende 1923, als er noch Reichsverkehrsminister war, bei Gelegenheit programmatischer Äußerungen vor seinen Mitarbeitern das kommende Jahr 1924 als „Das Jahr ungelöster Probleme". Hierbei handelte es sich, wie er neuerdings am 4. Januar 1925 in der Wiener Freien Presse darlegt, in erster Linie um Herbeiführung der finanziellen Gesundung der Reichsbahnen — war doch der Betriebskoeffizient zu Ende der Inflationsperiode auf 474,58 gestiegen —, ferner um die Frage, in welcher Gestalt die Reichsbahn nach ihrer Loslösung vom Finanzministerium fortzuführen sei, und schließlich um die Wiedervereinigung der Bahnen der französisch-belgischen Regie mit dem Stammnetz; über allem schwebte das politische Problem der Reparationen. „Alle die Probleme" — so führt Oeser in dem Zeitungsartikel fort — „konnten im Laufe des Jahres 1924 einer Lösung zugeführt werden. Allerdings war das Jahr das unruhigste und arbeitsreichste, gewiß auch das sorgenvollste, das die deutschen Bahnen je erlebt haben." Den Verfassern des uns vorliegenden Werkes Sarter und Kittel war es vergönnt, am sausenden Webstuhle der Zeit mitarbeiten zu dürfen, sie standen mitten im Getriebe und erscheinen vorzugsweise berufen, uns die Ergebnisse dieser schicksalsschweren Arbeitszeit vor Augen zu führen. Das Werk beginnt mit einer kurz gefaßten Übersicht über die geschichtliche Entwicklung, die namentlich das Entstehen, Wachsen und Verwirklichen des Vereinheitlichungsgedankens zur Darstellung bringt. Wir alle wissen, daß schon Goethe gegen Ende seines Lebens einmal gesagt hat, es sei ihm nicht bange darum, daß die Deutschen durch die Chausseen und Eisenbahnen geeint werden würden, und auch List war bis zuletzt von dem unerschütterlichen Glauben beseelt, daß sich in Deutschland ein einheitliches Eisenbahnnetz herausbilden werde. Dieser Grundgedanke ist nie ganz zur Ruhe gekommen, er tauchte immer wieder auf, wenn auch oft nur in großen Intervallen, bis sich in der jüngsten Zeit die Ereignisse geradezu überstürzten und die letzten Lösungen gewissermaßen gewaltsam herbeigeführt wurden. 1876 scheiterte Bismarcks Vereinheitlichungsversuch. Von 1879 bis 1895 wurde dann in Preußen die große Verstaatlichungsaktion durchgeführt, woraus das erhebliche Übergewicht der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Deutschland erwuchs und sich für Preußen die Möglichkeit ergab, nicht bloß preußische Eisenbahnpolitik zu treiben, sondern die ganze deutsche Eisenbahnpolitik stark zu beeinflussen. Der Versuch, eine deutsche Betriebsmittelgemeinschaft zu gründen, mißlang, doch kam wenigstens die Güterwagengemeinschaft zustande. Weitere auf Vereinheitlichung gerichtete Versuche führten im Jahre 1918 zu dem sogenannten Heidelberger Programm, dessen Weiterverfolgung durch den unglücklichen Kriegsausgang verhindert wurde. Die neue Reichsverfassung aber schrieb die Übernahme der dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in das Eigentum des Reiches vor. Diese Vereinheitlichungsaktion wurde auf Grund des bekannten Staatsvertrags am 1. April 1920 durchgeführt. Nun wurde die Frage der Autonomie der Reichsbahn akut. Die besten Köpfe beschäftigten sich mit diesem Problem. Von 1922 ab wurde versucht, durch ein Reichsbahnfina gesetz die Lösung zu bringen und der Reichsbahn zu einer moder sachgemäßen Verfassung zu verhelfen, jedoch wurde der Entw durch die zahlreichen Beratungen mit allen interessierten Stel immer mehr zu einem verwässerten Kompromiß. Endlich im J 1923 gelangte der „sechste" Entwurf zur Vorlage bei der Reic regierung, wurde aber dort nicht mehr behandelt. Im Herbst 1 ging man an die Ausarbeitung des neuen Eisenbahngesetzes, Vorarbeiten wurden aber dadurch unterbrochen, daß das Reic finanzministerium am 15. November 1923 durch eine Art Dr. Eis bart-Kur der Reichsbahn die bisherigen Reichszuschüsse entz Um der Reichsbahn die Aufnahme von Krediten zu ermöglich wurde die Notverordnung über die Schaffung eines Unternehm „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 erlassen. Noch d selbe Jahr brachte als vorläufigen Abschluß der Entwicklung Gründung der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft". Die Verfas Sarter und Kittel beleuchten die hieraus sich ergebenden re lichen und wirtschaftlichen Verhältnisse unter Zurückstellung al Gefühlsmomente und ohne Beschönigung der von Deutschland bringenden schweren Opfer mit vornehmer kühler Sachlichk Auch wir nehmen die Neugestaltung hin als dira necessitas. „I Hoheit Gipfel ist's, die nackte Wahrheit und verhängtes Los Fassung zu ertragen."

Wenn vorstehend der geschichtliche Gang der Dinge verh nismäßig ausführlich dargelegt wurde, so hat das seinen gu Grund. Es soll nämlich damit gezeigt werden, wie verwickelt einschlagenden Rechtsverhältnisse sind, weil im Laufe der Z zahlreiche gesetzliche Bestimmungen und Vereinbarungen entst den, die nicht bloß Länder- und Reichsinteressen berühren, s dern teilweise sogar internationalen Einschlag haben, und die einem großen Teil noch jetzt nebeneinander Geltung besitzen. wieweit sie wirklich noch zu Recht bestehen, das festzustellen im einzelnen Fall oft sehr schwierig. Es ist ein großes Verdie der Verfasser des uns vorliegenden Werkes, hier in weitem U fange sichtend und aufklärend gewirkt zu haben und damit a den weniger Unterrichteten einen zuverlässigen Führer durch Labyrinth der Vorschriften zur Verfügung zu stellen. Wer sch gibt, gibt doppelt; doppelter Dank also gebührt ihnen, weil sie Buch trotz der zu bewältigenden großen Schwierigkeiten so sch herausgebracht haben: Am 11. Oktober 1924 ging das Betriebsr auf die neue Gesellschaft über, und noch im selben Monat kon die Verfasser die Vorrede zu ihrem Buch unterzeichnen. haben bei der Wahl der Darstellungsform insofern eine glückl Hand gezeigt, als sie die Vorteile der systematischen Darstel mit den Vorzügen eines Kommentars zu verbinden wußten. W rend auf den ersten 205 Seiten der Stoff nach sachlichen und grifflichen Gesichtspunkten mit wissenschaftlicher Gründlic behandelt wird, finden wir im Anhang auf den Seiten 207 bis die wichtigsten Gesetzes- und Vertragsbestimmungen abgedr namentlich die maßgebenden Bestimmungen der Reichsverfas von 1919, den Staatsvertrag über den Übergang der Staatse bahnen auf das Reich, das Reichsbahngesetz usw., und bei den zelnen Paragraphen die Hinweise auf die Stellen im Buch, w betreffenden Bestimmungen besprochen werden. Außerdem sin Abdruck des genannten Staatsvertrags die durch das Reichsb gesetz für die Gesellschaft aufgehobenen Bestimmungen durch klammerung gekennzeichnet. Zahlreiche Literaturangaben e zen die selbständige wissenschaftliche Arbeit der Verfa

---

*) Auf Grund der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924, der Gesellschaftssatzung, des Reichsbahn-Personalgesetzes und aus der geschäftlichen Praxis heraus dargestellt von Dr. Adolf Sarter, Reichsbahndirektionspräsident und Dr. Theodor Kittel, Ministerialrat, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Otto Stollberg & Co., Verlag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW 48, Preis 8,50 M.).

schließlich erleichtert ein ausführliches Sachregister die schnelle Orientierung. Bei Abfassung dieses Registers und in vielen Einzelheiten hat, wie die Verfasser in ihrer Vorrede dankbar anerkennen, der Ministerialamtmann Schöne wertvolle Mitarbeit geleistet.

Das Werk ist überaus reich an Inhalt. Neben ihren grundsätzlichen Ausführungen werfen die Verfasser Schlaglichter auf zahlreiche Einzelfragen. Jeder Versuch, den so bewältigten Stoff im Rahmen einer kurzen Besprechung irgend wie hinreichend zur Darstellung zu bringen, wäre aussichtslos. Doch seien wenigstens einige Andeutungen gestattet, um die Reichhaltigkeit des Inhaltes vor Augen zu führen.

Bei Besprechung der am 1. April 1920 durchgeführten Verreichlichung der Eisenbahnen wird ausgeführt, daß die Maßnahme Licht- und Schattenseiten gehabt habe. Die Verfasser scheinen der Ansicht zu sein, daß beide Seiten etwa gleich zu bewerten sind. Ich möchte die Ansicht vertreten, daß die Lichtseiten ganz entschieden vorwiegen. Die Verreichlichung hat doch wesentlich zur Erhaltung des Reichs in schweren und schwersten Zeiten beigetragen. Und wie wäre die schließlich doch als nötig erkannte Durchführung des Dawes-Plans möglich gewesen, wenn man es nicht mit der einen Reichsbahn, sondern mit 8 Landesregierungen zu tun gehabt hätte? Einem schnellen Verhandlungsabschluß hätten sich dann kaum zu überwindende Hemmnisse entgegengesetzt.

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich für die Verfasser wie für alle, die sich mit der vorliegenden Materie zu beschäftigen haben, aus der Tatsache, daß es sich in weitem Umfang um Neuland handelt, um rechtliche Neuschöpfungen, die ohne Vorgang sind und eine völlig andere Einstellung der bisherigen Auffassung erfordern. Selbst Eingriffe in die Reichsverfassung waren unvermeidlich. Auf Seite 27 fg. haben Sarter-Kittel in präziser Weise festgestellt, welche Bestimmungen der Reichsverfassung durch das Reichsbahngesetz abgeändert worden sind; hierher gehört die jetzt gegebene Möglichkeit, daß der Reichsbahnbeamte, dessen wohlerworbene Rechte nach der Reichsverfassung bisher unverletzlich waren, jederzeit einstweilen in den Ruhestand versetzt werden kann. Ausführlich wird auf S. 31 fg. dargestellt, inwieweit der Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich noch Geltung hat. Besonders wichtig aber erscheinen die ausgezeichneten Darlegungen über die Rechtsnatur der Reichsbahn-Gesellschaft, die wir an mehreren Stellen des Buches zu studieren Gelegenheit haben. Mit Recht wird hervorgehoben, daß die neue Gesellschaft keiner der im deutschen Handelsrecht vorgesehenen Gesellschaftsformen, insbesondere nicht der Aktiengesellschaft entspricht, vielmehr bildet sie eine Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag. Die Gesellschaft ist eine Betriebsgesellschaft, der nicht das Eigentum an den Reichsbahnen zusteht, vielmehr verbleibt das Eigentum beim Reiche. Eine wesentliche Abweichung vom Aktienrecht besteht darin, daß es bei der neuen Gesellschaft an einer Generalversammlung fehlt. Deren Aufgaben sind dem Verwaltungsrate nur teilweise übertragen worden; der Verwaltungsrat hat zwei wesentliche Befugnisse der Generalversammlung **nicht**, nämlich das Recht der Statutenänderung und die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates. Von den Aktien sind nur die Vorzugsaktien wirkliche Aktien im Sinne des Aktienrechts, sie sind auf den Inhaber gestellt, frei übertragbar und gewähren Sitz und Stimme im Verwaltungsrat der Gesellschaft in der Weise, daß auf je 500 Millionen M. Vorzugsaktien ein Vertreter zum Verwaltungsrat zu wählen ist. Die Stammaktien — sie sind Namenaktien und werden auf den Namen des Deutschen Reichs oder auf Verlangen der Reichsregierung auf den Namen des deutschen Landes ausgestellt — unterscheiden sich wesentlich von den Aktien des Handelsgesetzbuches. Würde z. B. das Reich die Stammaktien veräußern, so erlangt der Erwerber nur den Dividendenanspruch, dagegen kein Gesellschaftsrecht, namentlich nicht das Recht auf Mitwirkung bei Ernennung der Verwaltungsratsmitglieder. Auch gewähren die Stammaktien als solche keinerlei Anteil am Gesellschaftsvermögen, und bei der Liquidation fallen sie aus. In finanzieller Hinsicht äußert sich die Sonderstellung der Gesellschaft in einem weitgehenden Steuerprivileg. Ferner nehmen die Verfasser an, daß die Gesellschaft von Gerichtskosten befreit sei; freilich ist diese Frage bestritten, und das Reichsgericht hat zunächst im gegenteiligen Sinn entschieden. Sehr interessant sind die Ausführungen auf Seite 92 über die rechtliche Natur der in Höhe von 11 Milliarden Mark ausgegebenen Schuldverschreibungen der Gesellschaft, die ebenfalls unter besonderen Rechtsgrundsätzen stehen (siehe auch Seite 88 des Buches unten). Das gleiche gilt für die auf Seite 64 fg. besprochene Reparationshypothek, die sich nicht als Hypothek im Sinne des BGB darstellt, sondern durchaus ihre eigene Rechtsordnung hat. Ganz selbständig ist die Befriedigung der Gläubiger geregelt: An die Stelle der Zwangsvollstreckung tritt die Einwirkung des Treuhänders und des Eisenbahnkommissars auf die Verwaltung, die sich bis zur Verwaltung oder Verpachtung der Bahn durch den Kommissar steigern kann. Der Verwaltungsrat hat im ganzen genommen viel weitergehende Rechte als der Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft des Handelsgesetzbuchs. Er wird, wie Sarter-Kittel ausführen, „durch die starken ihm übertragenen Befugnisse zur letzten und entscheidenden Instanz in allen das Unternehmen betreffenden Fragen. Differenzen zwischen Generaldirektor und Verwaltungsrat sind durch letzteren zu entscheiden; eine weitere Stelle zur Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten gibt es nicht“. Die Satzung sieht einen aus dem Generaldirektor und mehreren Direktoren bestehenden Vorstand vor. Dem Vorstand liegt die Geschäftsführung ob, jedoch trägt für sie der Generaldirektor allein die Verantwortung. Früher kannte man in Deutschland die Amtsbezeichnung „Generaldirektor“ für den obersten Leiter großer Eisenbahnverwaltungen nicht, jedoch sei daran erinnert, daß der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten v. Thielen, als er den preußischen Staatsbahnen die neue Organisation gegeben hatte, sich öffentlich dazu bekannte, er werde sich durchaus als Generaldirektor des Eisenbahnnetzes fühlen und geben.

Das Werk ist eine wahre Fundgrube für jeden, der mit dem deutschen Eisenbahnwesen der Jetztzeit sich zu beschäftigen Anlaß hat. Das vorangestellte Inhaltsverzeichnis, dem vielleicht in der 2. Auflage zweckmäßigerweise bei den einzelnen Unterabteilungen die Seitenzahlen hinzugefügt werden könnten, gewährt einen guten Überblick über die behandelten Materien. Außer den schon angedeuteten Darlegungen über die historische Entwicklung, über die rechtliche Natur der Gesellschaft, über ihre Verfassung und finanzielle Organisation sowie über die Personalfrage ist namentlich noch der wichtigen Abschnitte über die Hoheits- und Aufsichtsrechte des Reichs, über den Eisenbahnkommissar, die Finanzgebarung der Gesellschaft, ihre Wirtschaftsführung und ihre finanziellen Aussichten zu gedenken. Ausführlich wird auf S. 67 fg. das Betriebsmonopol der Gesellschaft behandelt, dem ein Eisenbahnmonopol des Reiches entgegengestellt werden kann in dem Sinne, daß ohne die Zustimmung des Reichs niemand, auch nicht die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, eine neue Eisenbahn bauen darf. Auf S. 121 fg. liest man zutreffende Bemerkungen über den Grundsatz der Dezentralisation, der von den Verfassern auf Seite 125 nochmals kurz behandelt wird. Die Tarifpolitik findet auf Seite 200 fg. entsprechende Würdigung. Der Reichseisenbahnrat ist zu einem Organ des Reichs geworden; dagegen sind die Landeseisenbahnräte nunmehr Organe der Gesellschaft. Die so überaus bewährte und musterhaft arbeitende ständige Tarifkommission bleibt glücklicherweise der Gesellschaft und der deutschen Wirtschaft erhalten. Über die vorgesehenen Schiedsgerichte ist im Buche alles Erforderliche gesagt.

Das Werk von Sarter-Kittel will studiert sein, es ist keine leichte Lektüre. Auch handelt es sich nicht um eine Darstellung klar abgeschlossener Verhältnisse, vielmehr birgt die Materie außer zahlreichen Zweifelsfragen die Keime zu einer kräftigen Weiterentwicklung in sich. An vielen Stellen heben die Verfasser hervor, in welchen Beziehungen Neubildungen zu erwarten sind. Eine Kodifikation des Geschäftskreises der einzelnen Direktionen, der sich zurzeit vielfach noch nach den früheren Länderbestimmungen richtet, ist in Vorbereitung. Auch die Abgrenzung der Bezirke der Direktionen dürfte zu revidieren sein. Das Zentralamt, das in

seiner Wirksamkeit zunächst noch auf den ehemals preußisch-hessischen Bereich beschränkt ist, soll umgestaltet werden; die Neugestaltung des Vergebungswesens wird erörtert. Die Frage, ob in Deutschland die Ämter einheitlich eingerichtet werden sollen und insbesondere innerhalb dieser Dienststellen die Verteilung von Bahnunterhaltung, Betrieb und Verkehr gleichmäßig im ganzen Verwaltungsbereich durchzuführen sei, wird früher oder später entschieden werden müssen. Die Frage, welche Buchführung für die Gesellschaft die richtige sei, sieht ihrer Lösung noch entgegen, wobei die Verfasser sich nicht für die kameralistische oder für die kaufmännische schlechthin aussprechen, sondern an eine selb ständige, der Eigenart des Unternehmens angepaßte Buchführun denken. Das Personalwesen wird durch die inzwischen erfolgt Herausgabe der Personalordnung stark beeinflußt werden.

Dies und vieles, vieles andere ist in Fluß. Bei der zu erwarten den schnellen Weiterentwicklung und den damit verknüpften zah reichen Änderungen in den jetzt dargestellten Verhältnissen wer den die Verfasser sich wohl bald entschließen müssen, ihre Werke, das für viele schon jetzt ein unentbehrliches Hilfsmitte geworden ist, eine Neuauflage folgen zu lassen. Dr. Otto.

Die Kohlenersparnis auf der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin.

Von Regierungsbaurat **Bothe** in Nordhausen.

Die Eisenbahntechnische Tagung in Berlin hat so überaus reiche Anregungen auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens gegeben, daß es angebracht ist, nunmehr die Einzelheiten zu beleuchten und alles das herauszuschöpfen, was für eine wirtschaftliche Betriebsführung von Bedeutung ist und für die Anwendung im praktischen Dienste Fingerzeige gibt, die Leistungen zu erhöhen und die Betriebsausgaben zu vermindern.

Auf der mit der Eisenbahntechnischen Tagung verbundenen Ausstellung in Seddin waren es besonders die Lokomotiven, die als Träger der Kraftquelle besondere Aufmerksamkeit beanspruchten, und von diesen war es die Kruppsche Turbolokomotive, welche das Interesse aller Besucher, besonders auch das der Fachleute, erregte. Der Wirtschaftler bringt der Turbolokomotive deshalb besondere Aufmerksamkeit entgegen, weil diese einen um 30 % geringeren Kohlenverbrauch hat, als die neuzeitliche Kolbenlokomotive. Diese wirtschaftlichen Vorteile springen sofort ins Auge, wenn man die Jahresausgaben für Lokomotivkohle zum Vergleich heranzieht und davon 30 % Ersparnis ermittelt.

Nach dem Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn für 1922 sind für Lokomotivfeuerung 15 000 000 t Kohle verbraucht worden, davon 30 % ergibt eine Ersparnis von rund 4 500 000 t. Der Geldwert für diese Kohlenmenge beträgt bei einem Durchschnittspreis von 26 ℳ/Tonne 117 000 000 ℳ. Diese gewaltigen Ersparnisse können erst nach weitgehender Erprobung der Turbolokomotive und nach Überwindung der Kinderkrankheiten in Erscheinung treten, was hoffentlich nicht allzulange dauern wird, da alle Fachleute von Ruf, vor allem aber die Deutsche Reichsbahnverwaltung, in erster Linie berufen sind, eine Frage von so überragender Bedeutung in die Tat umzusetzen. Auch die schwedische Staatsbahn (Organ 1924 Seite 364) hat bereits mit der Turbolokomotive, und zwar mit der Bauart Ljungström, Erfahrungen im regelrechten Betriebsdienste gesammelt. Auf der Strecke Gotenburg-Stockholm wird ein Schnellzugspaar durch eine solche Lokomotive befördert, die ohne Lokomotivwechsel eine Gesamtstrecke von 459 km befährt, wobei der Brennstoffverbrauch 50 % geringer ist, als bei der Kolbenlokomotive, bei einem Wasserverbrauch von 2 cbm, was durch die Kondensation des Dampfes erreicht wurde. Diese glänzenden Betriebsergebnisse führten bereits dazu, die Turbolokomotive auch im Güterzugdienste zu verwenden.

Außer dieser großen Frage ist es zunächst die Aufgabe, sich näherliegenden Ersparnismöglichkeiten zuzuwenden. Eine solche ist die von dem Oberbaurat Wagner auf der Eisenbahntechnischen Tagung zum Vortrag gebrachte weitgehendere Ausnutzung der Heizgase im Lokomotivkessel der Kolbenlokomotive. Seit langem ist es das Bestreben der Lokomotivkonstruk teure, die Anfachung des Feuers so zu gestalten, daß das Über reißen von Kohlenteilchen aus der Feuerbuchse nach der Rauch kammer wesentlich herabgemindert wird, was Oberbaurat Wag ner dadurch erreicht, daß er die Ausgangsöffnung des Blasroh kopfes erweitert und diesen so tief gesetzt hat, daß überall i der Rauchkammer ein gleichmäßiges Vakuum erreicht wird, wo durch die Heizgase auch in der Tief- und Seitenlage gleichmäßi durch alle Siederohre hindurchgehen. Die mit diesem tiefsitzen den Blasrohrkopf versehenen neuen Lokomotiven sind wesent lich wirtschaftlicher im Kohlenverbrauch, zeigen einen geringe Anfall von Lösche in der Rauchkammer und haben gering Funkenauswurf. Durch die verminderte Austrittsgeschwindi keit der Heizgase wird der Heizer gezwungen, niedriges Feue zu halten, wodurch auch die Schlackenbildung wesentlich ve mindert, und die bisher für das Schmelzen der in der Koh befindlichen Bergmittel erforderliche Wärme jetzt der Wasse verdampfung zugute kommt. Die vom Eisenbahn-Zentralar weitgehendst erprobte Neuerung wird bei allen Neubaulokom tiven in Anwendung kommen.

Abb. 1.
Einzelheiten des Heizgasausgleichers und Funkenfängers Bauart „Stollerz".

Das, was Oberbaurat Wagner durch die zweckmäßige Gest tung der Schornstein- und Blasrohrverhältnisse und durch ei möglichst große Rauchkammer bei den neu erbauten Lokom tiven erreicht hat, ist an den vorhandenen Lokomotiven bere von anderer Seite, und zwar von dem Ingenieur Stollerz Osterode a. H. durch den Heizgasausgleicher und Funkenfäng Bauart „Stollerz" erreicht worden. Stollerz ging von der B obachtung aus, daß bei dem scharfen Zug des Auspuffdamp lediglich in der Mitte der Rauchkammer, d. h. von den mittle Siede- und Heizrohren, der Zug bedeutend größer ist, als i den unteren und seitlichen Siederohren. In diesen ist der Z meist so schwach, daß sie sich bei längerer Fahrt mit Flugas zusetzen und dann aufhören als Heizfläche zu wirken. Es t dann der Fall ein, daß die mittleren Siederohre den Zug all aufnehmen müssen, die Geschwindigkeit der Heizgase in d

Abb. 2.
Rauchkammereinsatz Bauart „Stollerz“
bei Naßdampflokomotiven mit hochliegendem Blaskopf.

Abb. 3.
Rauchkammereinsatz Bauart „Stollerz“
bei Naßdampflokomotiven mit Standrohrblaskopf.

Abb. 4.
Rauchkammereinsatz Bauart „Stollerz“
bei Heißdampflokomotiven bisheriger Ausführung mit tiefliegendem Blaskopf.

Abb. 5.
Rauchkammereinsatz Bauart „Stollerz“
bei Heißdampflokomotiven neuester Ausführung mit ganz tiefliegendem Blaskopf.

noch offenen Siederohren wird dann größer, wodurch als weitere Folge mehr denn sonst unverbrannte glühende Kohlenteilchen nach der Rauchkammer und schließlich auch ins Freie übergerissen werden, wo sie als Brandstifter wirken.

Der von Stollerz gebaute Heizgasausgleicher und Funkenfänger besteht aus zickzackförmig versetzt langgelochten Blechen. Stollerz hat in geschickter Weise die Langlochungen der Bleche an den Seiten groß gewählt und nach dem Blasrohrkopf immer kleiner gestaltet bzw. ganz weggelassen, wie das aus beistehendem Bild 1 zu ersehen ist. Durch diese Anordnung ist erreicht, daß die Blaskopfwirkung sich auf die Siederohre gleichmäßig verteilt, wodurch die unteren und Seitenrohre, ebenso wie die Mittelrohre für die Durchleitung der Heizgase beansprucht werden. Diese Rohre bleiben offen, die Siederohrheizfläche wird dauernd ausgenutzt und deshalb kann auch der Blasrohrausgang größer gestaltet werden. Dadurch wird ein gleichmäßiger Verbrennungsvorgang, ruhige Feuerlage, eine bessere Dampfentwicklung und geringerer Rückdruck auf die Dampfkolben erzielt.

Bei der schrägen Lage der Schenkelfelder der Zickzackbleche stehen die langgelochten Schlitze im Winkel zur Zugrichtung der Heizgase, so daß sich die Schlitzkanten überdecken, wodurch die wenigen glühenden Kohlenteilchen, die bei der geringen Heizgasgeschwindigkeit in den Siederohren noch in die Rauchkammer gelangen, mit Sicherheit zurückgehalten werden.

Der Bau von wirksamen Funkenfängern hat seit Jahrzehnten eine große Zahl von Erfindern auf den Plan gerufen, weil der Gefahr der Zündungen durch Funkenausflug mit allen Mitteln entgegengearbeitet werden mußte.

Die Möglichkeit, den Funkenauswurf zu beseitigen, ist durch die Anordnung des von Wagner erprobten tiefen Blasrohrkopfes und durch den Heizgasausgleicher und Funkenfänger Stollerz gegeben.

besitzen, so daß der Betrieb mit Reparaturarbeiten nicht belastet wird. Die geringe Mehrarbeit der Reinigung kann bei den großen Vorteilen leicht mit in Kauf genommen werden.

Die praktischen Versuche mit dem Stollerzschen Heizgasausgleicher und Funkenfänger haben ein überaus günstiges Ergebnis gezeitigt. Das Eisenbahn-Zentralamt hat bereits vor längerer Zeit vergleichende Versuche mit den Funkenfängern Bauart „Capitator", „Holzapfel" und „Stollerz" angestellt. Soweit bekannt ist, haben sich dabei die oben erwähnten Vorteile des Stollerzschen Heizausgleichers bestätigt.

Es sind bereits 750 Stollerzsche Heizgasausgleicher im Bereich der Reichsbahnverwaltung in Verwendung. Am weitesten ist die Reichsbahndirektion Halle in der Ausrüstung mit „Stollerz" vorgegangen. Es sind in diesem Bezirk 122 in Verwendung, was zur Genüge zeigt, daß die ersten Versuchsausführungen erhebliche Vorteile brachten, die in erhöhtem Maße die weitere Beschaffung veranlaßte. Der Reichsbahnbezirk Halle ist bekannt durch sehr niedrige Kohlenverbrauchssätze, die zum Teil auf die Kohlenverminderung durch Stollerz mit zurückgeführt werden können. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Cassel sind 34 „Stollerzsche" Heizgasausgleicher in Verwendung, davon 3 beim Maschinenamt Nordhausen, und zwar 1 an einer G 8 und 2 an zwei G 12 Lokomotiven. Zur Gewinnung einwandfreier Vergleiche sind in den letzten Monaten an diesen Lokomotiven vergleichende Feststellungen angestellt. Die Ergebnisse sind aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen. Die Zugfahrten wurden mit „Stollerz" im Vergleich mit „Holzapfel" ausgeführt und dazu immer die gleiche an besonderer Stelle gelagerte Kohle verwendet. Die Witterungsverhältnisse waren während der Beobachtungszeit sehr gleichartig. Der Zustand der Lokomotive war gleichmäßig gut.

Ergebnisse an der G 8 Lokomotive Nr. 5221 beim Bahnbetriebswerk Nordhausen.

Lok.-Nr.	Bauart	Blasrohr		Kohlenverbrauch in t auf			Anfälle von Lösche	Dampfentwickelung
		∅ mm	Stegstärke mm	1000 Lok-km	1000 Lok-Einh. km	100 000 tkm		
5221	Stollerz	130	7	15,34	5,48	1,52	8 Körbe	Dampfentwickelung gut, ruhige Feuerlage.
5221	Holzapfel	130	13	16,32	5,83	1,63	9,2 Körbe	Dampfentwickelung gut, Feuerlage unruhig.

Beide Bauarten wurden an ein und derselben Lokomotive erprobt.
Kohlenersparnis „Stollerz" 6 % weniger als „Holzapfel".

Ergebnisse an G 12 Lokomotive 5572 und 5574 Cassel beim Bahnbetriebswerk Sangerhausen.

Lok.-Nr.	Bauart	Blasrohr		Kohlenverbrauch in t auf			Anfälle von Lösche	Dampfentwickelung
		∅ mm	Stegstärke mm	1000 Lok-km	1000 Lok-Einh. km	100 000 tkm		
5572	Stollerz	140 / 145	14 / 12	17,7	5,36	2,2	318 kg	Bei 145 mm Blasrohr ∅ und 12 mm Steg, gut.
5574	Holzapfel	130 / 135	14 / 12	20,7	6.27	2,7	429 kg	Bei 135 mm Blasrohr ∅ und 12 mm Steg, kaum ausreichend.

Kohlenverbrauch „Stollerz" 14 % weniger als „Holzapfel".

Bei dem tiefsitzenden Blasrohrkopf wird allgemein ein einfaches Drahtgeflecht nach Bauart „Holzapfel" angewendet. Es ist jedoch beobachtet worden, daß bei den P 10 Lokomotiven, die das tiefsitzende Blasrohr und den Drahtgeflechtkorb haben, der untere Teil des Funkenfängerdrahtgeflechtes, der bei der langen Fahrt infolge der tiefen Lage des Blasrohrkopfes von Lösche eingehüllt wird, schon nach kurzer Zeit zerstört wird und den freien Durchgang der Funken zuläßt. Der Funkenfänger Bauart „Stollerz", der, wie aus Bild 4 und 5 ersichtlich, auch bei tiefliegendem Blasrohr angewendet werden kann, hat kräftig gehaltene Funkenbleche, die eine wesentlich höhere Lebensdauer

Hiernach ist bei den voneinander unabhängigen Versuchen in jedem Falle bei Stollerz ein geringerer Kohlenverbrauch festgestellt, und zwar:

Bei der G 8[1] Lokomotive sind 6 %, bei der G 12 Lokomotive aber 14 % erspart worden.

Es ist bekannt, daß die G 12 Lokomotiven sogenannte Kohlenfresser sind, was auf zu starke Feueranfachung und damit verbundenes Überreißen von unverbrannter Kohle vom Rost zur Rauchkammer zurückzuführen ist. Bei einer Vergleichsfahrt von Seesen nach Halle am 24. September 1924 wurde festgestellt, daß bei einer G 12 Lokomotive trotz guter Kohle mit wenig

Rückständen bei 140 mm Blaskopfweite und 14 mm Steg der Dampfverbrauchssatz um 28 % überschritten wurde. Baut man den Stollerz-Heizausgleicher ein und paßt den Blaskopf durch Verschmälerung oder gar Entfernung der Stege dem Ausgleicher an, so erzielt man ruhigere Feuerlage, gleichmäßige Verteilung der Heizgase auf das gesamte Rohrnetz, Verminderung der Heizgasgeschwindigkeit und dadurch erhebliche Verminderung des Kohlenverbrauchs.

Wenn die beim Bahnbetriebswerk Sangerhausen festgestellten Kohlenersparnisse durch den Heizgasausgleicher bei allen G 12 Lokomotiven erreicht werden könnten, würde das eine erhebliche Ersparnis in kurzer Zeit bringen. Selbst wenn nur der geringe Satz von 6 %, wie bei der G 8[1] Lokomotive beim Bahnbetriebswerk Nordhausen, erreicht würde, so bedeutet das, wenn alle Lokomotiven damit ausgerüstet wären, bei einem Jahresverbrauch von rund 15 000 000 t und einem Kohlenpreis von 26 ℳ für die Tonne eine Ersparnis von jährlich 23 400 000 ℳ.

Durch das Bewertungsverfahren stehen die Maschinenämter in bezug auf Materialverbrauch in gewissem Wettbewerb. Es muß das Bestreben eines jeden Amtsvorstandes sein, den Kohlenverbrauch möglichst niedrig zu halten. Dies wird erreicht, wenn der Blasrohrdruck vermindert, und der Heizer durch die Einrichtungen gezwungen wird, möglichst niedriges Feuer zu halten. Belehrungen des Personals haben bisher nicht zum Ziele geführt. Die verschiedenartige Anwendung des „Stollerzschen Heizgasausgleichers“ ist aus den Abbildungen 2 bis 5 zu ersehen. Er kann bei allen vorhandenen und auch den neuesten Lokomotiven verwendet werden.

Bei den beschränkten Geldmitteln kann natürlich dieses Ziel nur schrittweise erreicht werden. Es würde sich empfehlen, zunächst die Lokomotiven auszurüsten, deren Feuer unruhig liegt und die hohen Kohlenverbrauch haben, z. B. die G 12 Lokomotiven.

Die Kohlenersparnis im Lokomotivbetrieb ist für alle Bahnverwaltungen eine Frage von hervorragender Bedeutung. Der deutschen Technik und besonders den in der ganzen Welt rühmlichst bekannten deutschen Lokomotivfabriken wird es unter der Führung der Deutschen Reichsbahnverwaltung vorbehalten bleiben, einen wichtigen Vorsprung im Lokomotivbau zu erreichen, der dazu führt, auch im Auslande neue Absatzgebiete zu erringen.

Der Kipprost für Lokomotivfeuerungen.

Von Dipl.-Ing. Dr. **W. Benedict.**

Seit einer Reihe von Jahren müssen in den Lokomotiven minderwertige Kohlensorten verfeuert werden, deren Rückstände infolge der Anhäufung von Asche und Schlacke Schwierigkeiten bereiten, die früher weniger bekannt waren. Die daraus folgende ungenügende Luftzufuhr ergibt eine unvollständige Verbrennung, und ein erheblicher Teil der Heizgase entweicht in Form von Kohlenoxyd unausgenützt durch den Schornstein. Messungen auf Grund von Versuchen haben Wärmeverluste von 5 bis 15 % der verfeuerten Kohlenmengen ergeben[1]).

Kipprost für Lokomotiven.
a = je ein rechts- und linksseitiger Trägerrost. b = Kippteile. d = Hinterrost. e = Vorderrost. f = Feuerhaken.

Um diese Verluste zu mindern, wäre ein wiederholtes Ausschlacken während des Betriebes notwendig. Diese umständliche Arbeit, die durch die Feuertür hindurch vorgenommen werden muß, kann bei den gewöhnlichen Rosteinrichtungen nur auf den Wendestationen vorgenommen werden. Bei diesen Abschlackungen werden neben den ausgebrannten Rückständen oft genug auch halbverbrannte Kohlenstücke mit ausgeräumt — ein Verlust, der übrigens von den oben erwähnten Messungen nicht erfaßt werden kann und den Wirkungsgrad des Betriebes weiter verschlechtert.

Aus diesen Erwägungen heraus kam man auf den Gedanken, die Entschlackung durch ein Aufklappen des Rostes zu vereinfachen und die Rückstände und Schlacken direkt an den Aschenfall zu schaffen. Die in der Abbildung dargestellte Konstruktion des sogenannten Kipprostes (D. R.-P.) ist für diesen Zweck geschaffen worden.

Der Kipprost besteht aus einem beweglichen Rostbelage, dessen Kippteile t vom Heizer selbst mittels Schürhakens f von Hand geöffnet oder geschlossen werden. Da sich die Vorrichtung in Form und Größe jeder Lokomotive anpassen läßt, kann sie in jede Feuerung eingelegt werden; man entfernt eine Anzahl Planroststäbe und setzt an ihre Stelle den Kipprost unter Beibehaltung von Steg-, Spaltbreite und Profil auf die vorhandenen Roststabträger ohne jede Umgestaltung oder Montage auf.

Nachdem verschiedene Staatseisenbahnverwaltungen (neuerdings auch in größerem Umfange die Deutsche Reichsbahn) den Kipprost für ihren Lokomotivpark eingeführt haben, findet er jetzt auch in vielen Privatbetrieben Eingang.

Die Vorteile sind vor allem darin zu suchen, daß das Abräumen nun mit wenigen Handgriffen so oft vorgenommen werden kann, wie es das Interesse einer guten Feuerhaltung erfordert. Dabei ist die Rostfläche vollkommen übersichtlich; an Stelle des wahllosen Abräumens schiebt der Heizer im eigenen Interesse die lebende Feuerschicht nach vorn, der Rohrwand zu, oder seitlich nach rechts und links und stößt die ausgebrannte Schlacke in den Aschenfall hinab. Die auf Grund von Betriebsversuchen festgestellten Brennstoffersparnisse belaufen sich auf 10—15 %.

Es ist bemerkenswert, daß der um die Entwicklung der modernen Heißdampflokomotive hochverdiente Geh. Baurat Dr.-Ing. Garbe in seinem erwähnten Buch die feuerungstechnischen Fragen des Lokomotivrostes behandelt; er stellt die Forderung auf (S. 80), daß „in jeder Lokomotivrostfläche ein einfacher, leicht zu handhabender beweglicher Rostteil als Kipp- oder Klapprost ausgebildet, eingebaut sein sollte“ und daß mit ihm „das geeignetste Mittel gegeben ist, die Brennstoffnot mit ihren betriebserschwerenden und sonstigen vielseitigen üblen Folgen wirksam und mit geringstem Kostenaufwand zu mindern“. Garbe geht sogar noch weiter und tritt „rückhaltlos für die allgemeine Verwendung eines Kipprostes bei allen Zuglokomotiven auch älterer Bauarten“ ein.

[1]) Es sei an dieser Stelle auf die Ausführungen über die Feuerhaltung von Geh. Baurat Dr.-Ing. e. h. Garbe in seinem neuen Buch „Die zeitgemäße Heißdampflokomotive“, Berlin 1924, verwiesen.

Reichsbahn und Lebensversicherung.

Von Regierungsrat **Dr. Fischl**, Regensburg.

In Nr. 42, S. 825, Jahrg. 1924 dieser Zeitung wird berichtet, daß die Northern Pacific-Eisenbahn 30 000 ihrer Angestellten mit 50 Mill. Dollar bei einer Lebensversicherung eingekauft hat. Die Angestellten, die ein halbes Jahr im Dienst sind, sind mit 250 Dollar, diejenigen, die ein Jahr im Dienst sind, mit 500 Dollar versichert. Die letzteren können den Versicherungsbetrag gegen Zahlung von 70 bis 80 Cents im Monat für je 1000 Dollar erhöhen, wobei die Gesellschaft auch einen Teil dieser Kosten trägt.

Diese Notiz regt zur Prüfung an, ob und inwieweit dem Personal der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Wohltat einer Lebensversicherung zu erträglichen Bedingungen zuteil werden kann.

Wie die Inflation die Ersparnisse der Beamten, Angestellten und Arbeiter soviel wie restlos vernichtet hat, so hat sie auch den Wert der Lebensversicherungen, zu denen der Versicherte oft jahrzehntelang, meist unter erheblichen Opfern, die Beiträge aufgebracht hat, auf lächerlich geringe Beträge herabgedrückt. Hunderttausende sind in ihrer Hoffnung getäuscht worden, ihren Hinterbliebenen für den Fall vorzeitigen Ablebens des Ernährers wenigstens über die schwerste Zeit hinweghelfen zu können. Sie sind jetzt gezwungen, zum großen Teil in vorgerücktem Alter, von vorne anzufangen und eine neue Versicherung auf Goldmark- oder Dollarbasis abzuschließen. Daß dies dem weitaus größten Teil der Festbesoldeten schwer fällt oder unmöglich ist, bedarf keiner Ausführung. Hier muß in anderer Weise geholfen werden.

Das bewährte System der Personalwirtschaft, an dem auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft festhält — vgl. das Geleitwort des Generaldirektors am 11. Oktober 1924 an die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft („Die Reichsbahn" Nr. 1 vom 11. 10. 24) — bezweckt dem Bediensteten so viel wie möglich die Sorge um seinen Lebensunterhalt und seine Familie abzunehmen, um ihn mit dem Blühen und Gedeihen des Unternehmens zu verbinden und die volle Hingabe an dieses zu erreichen (vgl. Nr. 42, S. 809, Jahrg. 1924 d. Ztg.) Trotz dieser Fürsorge wirkt unter den heutigen Verhältnissen der vorzeitige Tod des Ernährers in der Regel verheerend auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Beamtenfamilie. Und wenn auch die erste Not durch die Gewährung des Gnadenquartals und durch Notstandsbeihilfen gelindert werden kann, so sind doch die Folgen sehr einschneidend. Die Familie muß sich in jeder Hinsicht einschränken, in der Berufsausbildung stehende Kinder müssen ihre Ausbildung umstellen usw. Vor dem Krieg pflegte ein sorgsamer Hausvater die Seinen durch Abschluß einer Lebensversicherung vor der ärgsten Not sicherzustellen.

Da aber heute die Versicherungsprämien für eine nur einigermaßen angemessene Versicherung bei privaten Versicherungsunternehmungen im Verhältnis zum Einkommen des Beamten unerschwinglich sind, so muß die Familie des Beamten auf andere Weise gegenüber den traurigen Folgen eines Schicksalsschlages, wie ihn der vorzeitige Tod des Familienhauptes darstellt, gesichert werden.

Bekanntlich arbeitet ein Lebensversicherungsunternehmen um so günstiger: 1. je mehr Mitglieder es umfaßt, weil sich die gesamten Sterblichkeitsverhältnisse um so günstiger gestalten, 2. je geringer die Verwaltungskosten sind (persönliche und sächliche Auslagen, Kosten für Anwerbung von Mitgliedern, Einhebung und Verrechnung der Beiträge usw.).

Verfügt ein Unternehmen über einen reichlichen Mitgliederstand und entstehen ihm gleichzeitig wenig oder überhaupt keine Verwaltungskosten, so muß es den versicherten Mitgliedern bei äußerst mäßigen Beiträgen eine vorteilhafte Versicherung bieten können. Beide Voraussetzungen sind bei einer Versicherung gegeben, die sämtliche Reichsbahnbeamte umfaßt und deren Verwaltungskosten die Reichsbahn trägt. Die Deutsche Reichsbahn hatte im Juni 1924 einen Stand von 292 410 Beamten. Der gesamte Personalstand (einschließlich 393 412 Arbeitern) betrug 685 822 Köpfe (ohne die zur Regie übergetretenen Bediensteten). Ob die Versicherung sich auf sämtliche Reichsbahnbedienstete erstrecken soll oder nur auf die Beamtenschaft, ist eine Frage verwaltungstechnischer Natur. Bei den im Arbeiterverhältnis beschäftigten Personen erfüllt die dem Versicherungsunternehmen zugedachte Aufgabe zum Teil bereits die Arbeiterpensionskasse Abteilung B durch Gewährung des Sterbegeldes.

Die Initiative zu diesem Unternehmen, das man am zutreffendsten mit Lebensversicherungsbank oder mit Allgemeine Sterbekasse der deutschen Reichsbahnbeamten (unter der Annahme, daß sie auf die Beamtenschaft beschränkt wird) bezeichnet, hätte von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Arbeitgeberin auszugehen. Diese errichtet eine Bank oder eine Kasse mit dem Zweck, sämtlichen Beamten eine Versicherung auf Lebensdauer zu gewähren. Die versicherte Summe oder das Sterbegeld wird beim Tode des Versicherten an die Bezugsberechtigten ausbezahlt. Der Einfachheit halber wäre nur eine Versicherung für den Todesfall zuzulassen, wie überhaupt die ganze Organisation tunlichst einfach zu gestalten wäre. Ein Beitrittszwang, der an sich durch reichsgesetzliche Regelung herbeigeführt werden könnte, soll nicht ausgeübt werden, weil die Vorteile derart in die Augen springen werden, daß sich kaum einer ausschließen wird, besonders wenn die Reichsbahnverwaltung in geeigneter Weise auf sie aufmerksam macht.

Die Einnahmen der Lebensversicherungsbank oder Sterbekasse bestehen: a) aus den laufenden Beiträgen oder Versicherungsprämien der Mitglieder, b) aus den Zinsen aus Vermögensbeständen.

Die Verwaltungsgeschäfte werden durch Reichsbahnbedienstete mitbesorgt. Ferner bezahlt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft entweder für jedes Mitglied einen geringen Zusatzbeitrag oder sie stellt einen Fonds bereit, den sie nach Maßgabe ihrer Überschüsse jeweils verstärkt, und dessen Zinsen den Einnahmen der Lebensversicherungsbank (Sterbekasse) zufließen.

Die Beiträge (Versicherungsprämien) werden zweckmäßig aus einem Hundertsatz des Gehalts genommen. Entsprechend würden sich die Leistungen der Versicherung zu bemessen haben. Angenommen, die Aufwendungen an Gehältern für die rund 300 000 Beamten der Reichsbahn beziffern sich auf jährlich 800 Millionen Mark, so betragen beispielsweise bei einer für jedermann erschwinglichen Versicherungsprämie von ½ % des Gehalts die jährlichen Einnahmen an Beiträgen allein 4 Millionen Mark. Da keine Verwaltungskosten entstehen, so ist für die Höhe des Sterbegeldes allein die Sterblichkeitszahl der Mitglieder maßgebend. Aus einem Jahresbericht der bayerischen Staatsbahnen für das Betriebsjahr 1914 ist zu entnehmen, daß die Sterblichkeit der aktiven Beamten in diesem Jahre 0,75% betrug (von 32 145 aktiven Beamten starben 241). Von 6764 Pensionisten dagegen gingen 503 mit Tod ab, also 7,44 %.

Da im Anfang die zu gründende Versicherungsbank (Sterbekasse) fast ausschließlich aktive Beamte umfassen wird, so kann bei einem Mitgliederstand von 300 000 unter Annahme einer Sterblichkeit von 0,75 % = 2250 Todesfällen aus den Beiträgen allein schon ein durchschnittliches Sterbegeld von rund 1800 Mark bezahlt werden, eine in Anbetracht der geringfügigen Beitragsleistung beachtenswerte Summe. Nun steht es natürlich jedem Mitglied frei, den Hundertsatz seines Gehalts, den er als Versicherungsprämie in Abzug gebracht haben will, beliebig

hoch festzusetzen. Das den Hinterbliebenen zukommende Sterbegeld erhöht sich dadurch entsprechend. Die genauere Berechnung dieses Betrages — wobei auch die kürzere oder längere Dauer der Beitragsentrichtung, das Lebensalter des Mitgliedes usw. zu berücksichtigen wären — ist Sache eines Versicherungsmathematikers. Hier soll nur auf die außerordentlich günstigen Möglichkeiten hingewiesen werden.

Das günstige Bild wird sich auch nicht wesentlich verschieben durch das allmähliche Hinzutreten einer größeren Anzahl von Pensionisten (deren Sterblichkeitszahl höher ist); denn inzwischen werden, abgesehen von dem Zuschuß der Reichsbahn, der in den obigen Berechnungen überhaupt nicht berücksichtigt ist, die Zinsen des Vermögens der Versicherungsanstalt einen Ausgleich bieten.

Die Organisation der Versicherungsbank (Sterbekasse) hätte die denkbar einfachste Form zu erhalten. Als Organe der Bank wären höchstens vorzusehen: a) ein Verwaltungsrat, der die Aufgaben zu übernehmen hätte, die bei anderen Versicherungsanstalten der Generalversammlung (Mitgliederversammlung) und dem Aufsichtsrat zukommen, b) eine Revisions- und Ausleihkommission, c) ein Vorstand, dem die eigentliche Geschäftsführung obliegt.

Sämtliche Organe hätten ihre Tätigkeit ehrenamtlich und ohne besondere Vergütung auszuüben und wären aus dem Kreise der Mitglieder zu nehmen, denen von der Reichsbahnverwaltung die erforderliche Dienstbefreiung zu gewähren wäre. Die näheren Bestimmungen über die Organe der Bank, ihre Wahl, die Verwaltungsgrundsätze, die Tarife, die Bestimmungen über den Bankfonds, die Prämienreserve, allgemeine Reserve, Dividendenreserve, die allgemeinen Versicherungsbedingungen, die besonderen Bestimmungen sowie über eine etwaige Auflösung der Bank hätte eine Satzung zu treffen.

Mit dieser Anstalt würde die Deutsche Reichsbahn ein vorbildliches Werk echter Menschlichkeit schaffen und sich die Dankbarkeit ihrer Beamten sichern. Daß ein solches Unternehmen sich mit den Grundsätzen einer kaufmännischen Wirtschaftsführung in Einklang bringen läßt, zeigt das Beispiel der Northern Pacific-Eisenbahn.

Die Eisenbahnen in Jugoslawien in den Nachkriegsjahren.

Von Dr. rer. pol. **Niess**, Ansbach.

Bis das heutige Serbien seine Ende 1918 zerstörten Bahnlinien, Brücken, Tunnels und Bahnhofanlagen neu hergestellt hatte, waren Jahre vergangen; ebenso, bis es nur einigermaßen wieder über einen gebrauchsfähigen Lokomotiv- und Wagenpark verfügte. So verkehrten die ersten Lokalzüge wohl schon anfangs 1919 wieder, an die Aufnahme eines internationalen Verkehrs konnte aber noch nicht gedacht werden.

Trotz des für Serbien so günstigen Friedens — des Ministerpräsidenten Pasitsch Traum von einem Großserbien hatte sich ja in dem neu erstandenen vereinigten Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen mehr als erfüllt — hatte das Land nach Friedensschluß eine schwere Krise zu überstehen. Durch die normalen Verkehrsverhältnisse und durch Überschwemmung des Marktes mit Waren aller Art gab es bald Stockungen in der gesamten Wirtschaft. Auch das Jahr 1920 versprach noch wenig Gutes. Ein Fortschritt wurde nur erreicht in der Aufnahme des Orientpersonenzugverkehrs (4. Juli 1920). Die noch wenig leistungsfähigen Schienenwege konnte damals der Donauverkehr nur schwach unterstützen, da die Donau seit 1919 durch ihren Wasserstand sehr enttäuschte.

Jugoslawien erkannte bald, daß sich seine Verkehrsverhältnisse nur bessern könnten, wenn es als Reparation statt des von Deutschland zu erhaltenden Viehes Eisenbahnmaterial geliefert bekomme. Jugoslawien besitzt außer im Timoktal jetzt in Bosnien Braunkohlenbergwerke, schließlich kann es auch durch die Nähe des Fünfkirchner Bezirkes auf pünktliche Kohlenlieferung rechnen, so daß die Eisenbahnen des Königreiches den benötigten Bedarf stets erhalten. Da das Eisenbahnnetz des SHS.-Staates nicht im Sinne dieses Staates entstanden ist — es baute sich einerseits auf die kleinen Verhältnisse des ehemaligen Serbien, andererseits auf die Interessen der beiden Hauptstädte der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie: Wien und Budapest auf —, muß der größte Teil desselben den Bedürfnissen des Landes entsprechend umgebaut und neugeschaffen werden.

Die im Sommer 1921 abgeschlossene Jugoslawische Investitionslanleihe von 500 Millionen Dinar, zu der damals auch die Bayerische Staatsbank 200 000 ℳ zeichnete, wurde restlos dafür vergenommen. Die Summe diente zur Beschaffung von Bahnschwellen und sonstigen Gleismaterialien, für Lokomotiven- und Wageninstandsetzung, für Bau von schmalspurigen Lokomotiven und Wagen, für Erweiterung von Lokomotivstationen auf der Strecke Zagreb (Agram)-Beograd (Belgrad)-Bulgarische und Griechische Grenze und für einige im Bau befindliche Strecken.

Ferner gelang es der Jugoslawischen Regierung, durch die Reparationskommission mit Deutschland auf Reparationskonto ein Abkommen auf Lieferung von etwa 470 Lokomotiven und 6000 Wagen zu erzielen.

Für den Bau der Donau-Adria-Bahn waren im Verkehrsministerium bis Ende September 1921 drei ausländische Angebote eingegangen, und zwar von einer amerikanischen, einer russischen und einer englischen Bankgruppe. Weitere Ausschreibungen zum Bau neuer Eisenbahnlinien waren ergangen. Die südslawische Regierung hat auch die Absicht, den Hafen von Gruz (Gravosa) zu einem großen Handelshafen auszubauen, zum Ersatz für das durch den Vertrag von Rapallo verloren gegangene Fiume. Gravosa, nahe bei Ragusa gelegen, soll die Endstation der Donau-Adria-Bahn werden.

Zwei neue Bahnlinien kamen im Frühjahr 1922 zum Bau, die eine wird die Städte Donja Lendava und Murska Sobota durch eine 35 km lange Strecke verbinden, die andere wird, von Varasdin ausgehend, bis Koprivnica gebaut; sie hat direkten Anschluß an die Eisenbahnstrecke Gyékenyes-Fiume und bedeutet dies daher eine weitere Verbindung mit der Adria. Seit 1922 sind aber noch weitere Linien im Bau, und zwar in Dalmatien die von Gospic nach Gracac, in Serbien die von Kragujevac nach Kraljevo und Raska und die von Krusevac nach Rasbojna; die von Veles (Köprülü) nach Stip (Istip) wurde Ende Oktober 1924 dem Verkehr übergeben, ebenso die von Uzice nach Varaiste. Von den neuen Bahnen in der Vojvodina gehören hierher. die Strecke Subotika-Senta-Coka, im Bau die Strecke Coka-Velika-Kikinda, desgl. noch im Bau die Linie Titel-Orlovat. Von der sogenannten Donauuferbahn ist die Strecke Mala Krsna-Topcider im Bau und die Strecke Mala Krsna-Pozarevac bereits im Betrieb. Projektiert ist die Fortsetzung dieser Bahn über das Kupferbergwerk Majdanpek nach Milosna Kula und dem Donauhafen Prahovo, zum Anschluß an die von Kladovo (Turn-Severin gegenüber gelegen) ausgehende teilweise schon im Betrieb und Bau befindliche große Donau-Adria-Bahn über Zajecar-Nisch-Prokupje-Tulari-Raska. Nicht zu verwundern ist, daß Jugoslawien als Angrenzer zum Meere jetzt mit allen Mitteln danach strebt, weitere Bahnverbindungen nach der Adria zu bekommen. Ein amerikanisches Konsortium, das mit der SHS.-Regierung die 100-Millionen-Dollar-Anleihe abgeschlossen hat, erhielt denn auch Anfang des Jahres 1922 die Konzession zum Bau neuer Bahnlinien. Diese gehen von Beograd aus und sollen Valjevo, Sarajevo, Metkovic (Adriahafen), Split (Spalatto), Podgoritza, Kotor (Cattaro) anlaufen. Dieses Konsortium hat

auch für sich die Ausbeutung der an den neuen Bahnlinien liegenden Waldungen und Mineralschätze erhalten. Während der projektierten Linie Beograd-Kotor nur eine rein administrative und strategische Rolle zufällt, sollen die übrigen zu erbauenden Linien, besonders die Teilstrecke Valjevo-Ljubovja-Visegrad-Metkovic wegen des Holzreichtums und Erzvorkommens in diesen Gegenden, wirtschaftlich genützt werden. Ein französisches Unternehmen hat vollends die Konzession zum Bau der Eisenbahn Split-Banjaluka-Zagreb erlangt. Durch gleichzeitige Inangriffnahme der Arbeiten für diese neuen Eisenbahnen werden sowohl Beograd als auch Zagreb eine direkte Verbindung nach Sarajevo und zur Adria erhalten. In Banjaluka soll dann die bereits projektierte und schon teilweise im Bau befindliche große Überlandbahn Nisch-Kragujevac-Valjevo-Tusla-Doboi einmünden, um den Morava- und Savestrecken Entlastung zu bringen. Der zweigleisige Ausbau der Orientstrecke zwischen Paracin und Stalac beweist dies am besten.

Von Interesse dürfte sein, zu erfahren, daß in Serbien jetzt alle Eisenbahnbrücken aus Eisen gebaut sind und von den Zügen wieder mit unverminderter Schnelligkeit befahren werden können. Von besonderer Bedeutung scheint der Bau einer neuen Donaubrücke von Smederovo (Semendria) nach Kubin zu werden. Eine deutsche Firma wurde damit beauftragt. Die Brücke soll bis 1930 fertig werden. Ferner werden seit kurzem vom jugoslawischen Verkehrsministerium Verhandlungen gepflogen über den Bau einer weiteren Donaubrücke zwischen Beograd und Pancsevo. Diese Brücke wird die längste Brücke der Welt werden.

Um diese Tausende von Kilometern langen Neubaustrecken auch in Betrieb halten zu können und um den derzeitigen Verkehr wieder endlich auf normale Bahnen zu bringen, hatte Jugoslawien schon im Frühjahr 1922 weitere große Abschlüsse mit deutschen Firmen für Lieferung rollenden Materials getätigt. Etwa 3000 Personen- und Güterwagen wurden in Auftrag gegeben, zum Teil werden die Bestellungen auf Reparationskonto geliefert; ferner wurde das Anerbieten Deutschlands auf Zusendung von 11 000 t Eisenbahnmaterial zum Preise von 38 Gm. für die Tonne auf Reparationskonto angenommen. Die Lieferungen kamen im Sommer 1922 mit denen der Lokomotiven und Wagen in Gang, sind aber heute infolge des teilweisen Ruhens der Sachlieferungen Deutschlands noch nicht beendet.

Der Verfasser hatte Gelegenheit, im Sommer 1922 an den österreichisch-jugoslawischen Grenzübergangsstellen die Abnahme des rollenden Materials durch die jugoslawischen Behörden zu beobachten. Wir machen uns erst dann von der abgelieferten Menge einen rechten Begriff, wenn wir uns vorstellen, daß täglich vom April bis August 1922 ein Zug mit drei Personenzug- oder Güterzuglokomotiven und 60 Personen- oder Güterwagen aus Deutschland über Österreich nach Jugoslawien lief. Es befanden sich hierunter 100 Schnellzug-

Jugoslawische Eisenbahnen Stand 1924.

Zeichenerklärung: Vollspurbahnen. Schmalspurbahnen. Bahnen im Bau. Bahnprojekte. Projektierter Umbau in Vollspur. Kohlen- u. Erzbergwerke. Landesgrenze. Maßstab 10 0 10 20 30 40 50 Km

0 Personenzug-, 100 Güterzug-, 50 Rangier- und 20 Schmalurlokomotiven, außerdem etwa 4000 gedeckte und 5000 offene agen. Daß sich durch diese Lieferungen die Verkehrsverltnisse des SHS.-Staates anfingen zu bessern, ist ja erklärlich. ich waren damals verschiedene Krisen überstanden, die die goslawischen Bahnen gezwungen hatten (u. a. auch infolge hlenmangels) den Winter 1921/22 über beträchtliche Betriebsschränkungen vorzunehmen. Bald darauf setzte ein um so äftigerer Güterverkehr von und nach Deutschland ein, benders als auch Jugoslawien Eilgüterzüge nach der Schweiz fertigte. Süddeutschland, und besonders Bayern, wurden jetzt n- und Ausfalltore für den Südslawenstaat. Der Schienenweg hrt von München entweder über Salzburg-Selztal-Graz nach aribor (Marburg) oder über Salzburg mit der Tauernbahn nach llach und weiter mit der Karawankenbahn nach Ljubljana aibach). Seit dem 20. Dezember 1921 konnten in die D-Züge n München nach Triest durchlaufende Wagen für Laibach und lgrad eingestellt werden.

Daß der SHS.-Staat die Durchführung des internationalen rkehrs sich angelegen sein läßt, beweist die Tatsache, daß hon seit Sommer 1922 Schnellzüge auf den Strecken Belgradien, Belgrad-München, Belgrad-Triest, Agram-Budapest, Belad-Prag, Ossjik (Essek)-Maria Theresiopel (Subotica)-Budast-Wien-München und Essek-Prag verkehren. Bemerkenswert jedoch, daß auch hier alle Züge gegenüber der Vorkriegszeit ngere Fahrzeiten aufweisen, daß aber alle auch Anschluß an weilige Schiffskurse haben. Das Zustandekommen dieser Verdungen zeitigten internationale Verkehrskonferenzen, unter nen die von Belgrad den größten Erfolg hatte. Hier wurden cht nur die Arbeiten von Bern und Salzburg fortgesetzt, sonrn auch sämtliche Fragen des Balkanverkehrs beraten. Da rtreter Bulgariens, Rumäniens, Griechenlands und der Türkei der Konferenz teilgenommen hatten, konnten endlich wieder Zugskurse einerseits von Belgrad nach Saloniki und Konntinopel, andererseits nach Mittel- und Westeuropa festgelegt rden.

Die Tariferhöhungen im Personen- wie Güterverkehr kamen erst in letzter Zeit zum Stillstand. Direkte Gütertarife mit den Ländern, wie Österreich und Deutschland, bestehen daher noch nicht, doch ist seit 1. April 1923 eine Aufgabe von Sendungen mittels direkter internationaler Frachtbriefe von Deutschland nach Jugoslawien möglich.

Das Jahr 1923 war vollends für das jugoslawische Verkehrswesen insofern von größter Bedeutung, als durch die Verstaatlichung der Südbahnlinien ein einheitliches Verkehrsnetz und einheitliche Tarife zustande gekommen sind. Besonders Slovenien wird dadurch manche Vorteile erhalten. Nachdem im Rom-Abkommen auch gemeinsame Grenzbahnhöfe vorgesehen sind, wurde von der Laibacher Handelskammer als Grenzbahnhof Italien gegenüber Postojona vorgeschlagen, weil der jugoslawische Bahnhof Rakek dazu ungeeignet ist, desgleichen eine neue (5.) Eisenbahndirektion für Laibach als notwendig erachtet, welchem Bedürfnis durch das Versprechen des jugoslawischen Verkehrsministers für die nächsten Jahre Rechnung getragen werden soll.

Zur besseren Unterrichtung über die Ausdehnung des SHS.-Verkehrsnetzes dürften im folgenden einige Zahlen angebracht sein. Durch die Übernahme der Südbahnstrecken beträgt die derzeitige Länge der jugoslawischen Eisenbahnlinien, einschl. der schmalspurigen etwa 9600 km. Der Direktion Zagreb unterstehen etwa 3300 km, der Direktion Beograd 2600, Subotica 2000, Sarajevo 1300, der Inspektion Laibach etwa 400 km. Beamte und Angestellte dürften es 45 000 sein. Durch Neubeschaffung von rollendem Material verfügte Jugoslawien Ende 1924 über etwa 1920 Voll- und Schmalspurlokomotiven und über 41 850 Voll- und Schmalspurwagen. Außerdem befinden sich immer noch an 850 Lokomotiven und 16 858 Wagen in Reparatur, was deutlich zeigt, wie ausbaubedürftig die jugoslawischen Eisenbahnwerkstätten sind.

Letzten Endes wird ein Fortschritt in verkehrstechnischer Entwicklung nur mit weiteren fremden Kapitalien möglich sein. Ein solcher Fortschritt wird aber durch die immer wiederkehrenden politischen Krisen verhindert.

Lichtsignale bei Nebel.

Wir erhalten von Herrn Regierungsbaumeister a. D. W. Jecker in Siemensstadt folgende Zuschrift:

In einer Fußnote enthält der Aufsatz des Herrn Direktor Diehl i Nr. 52 S. 1077 des Jahrganges 1924 dieser Zeitung die Berkung, daß sich die in Norwegen ausgeführten Tageslichtnale besonders auch bei nebligem Wetter bewährt haben. Dies spricht völlig den Erfahrungen, die man mit Lichtsignalen non seit langem in Küstenländern, wie z. B. Belgien, gemacht t. Während man heute allerdings bei dem Fortschritt unserer leuchtungstechnik in erster Linie zu stark wirkenden mit nsensystem verschiedener Art ausgerüsteten Lichtquellen eift, hat man vor 18—20 Jahren dort denselben Zweck durch hrfache Wiederholung der Lichtsignale zu erreichen gesucht.

Wir erinnern hier an den Bericht des Direktors der belgischen enbahnen, Herrn Oberingenieur L. Weißenbruch, und Ingeeur J. Verdeyen, über die belgischen Nebellichtsignale auf der 1907/8 gebauten 44 km langen Schnellzugsstrecke Brüssel-Antwerpen. Hier war die Durchführung des Schnellzugverkehrs ohne Verminderung der Geschwindigkeit bei Nebel wegen der Anschlüsse an die Überseeschnelldampferlinien erforderlich. Aus dem oben erwähnten, im Novemberheft 1909 des Bulletin des Internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes enthaltenen, ausführlichen Bericht über die Nebellichtanlagen der Strecke geht hervor, daß dieser Zweck damals durch die getroffenen Einrichtungen schon voll erreicht wurde. Die Fälle des Überfahrens von Haltsignalen gingen im Jahr von 43 auf 2 herunter. Im November 1908 wurde ein Haltsignal überhaupt nicht mehr überfahren, während 1907 in demselben Monat 25 derartige Fälle zu verzeichnen waren. Ausgeführt ist damals die ganze Anlage von der Firma Siemens & Halske, die schon 1899 in Deutschland und Belgien auf Nebellichtsignale ein Patent genommen hatte und auch die ganzen übrigen elektrischen Stellwerksanlagen der Strecke baute.

Allgemeines.

— **Der Nutzen der Talsperren.** Daß bei dem starken Hochwasser im Bergischen Lande eine Wasserkatastrophe, wie sie i Jahre 1850 eingetreten ist, vermieden wurde, dürfte zum nicht ingen Teile den zahlreichen Talsperren zu verdanken sein. n muß sich von den ungeheuren Wassermengen eine anschauliche Vorstellung machen können, um die Leistung der Talrren zu würdigen. So hat u. a. die Bewertalsperre in jeder Stunde etwa 50 000 cbm Wasser aufgenommen, und diese Menge bis zur Höchstgrenze von etwa 3 300 000 cbm gestaut. Erst von diesem Augenblick an rauschte das Wasser in mächtigem Absturz über die Mauer ins Tal hernieder. Die Solinger Talsperre hat etwa eine Million Kubikmeter Wasser zurückgehalten. Hätte diese Wassermenge ungehindert in das Wuppertal einfließen können, so wäre zweifellos ein unabsehbares Unglück für das ganze Wuppertalgebiet eingetreten, und ein unermeßbarer Sachschade wäre die Folge gewesen.

Stand der Deutschen Handelsverträge.

Am 10. Januar 1925 sind fünf Jahre seit dem Inkrafttreten des Versailler Vertrages vergangen. An diesem Tage haben die Bestimmungen ihre Gültigkeit verloren, nach denen Deutschland gehalten war, jeder der Versailler Vertragsmächte für alle handelspolitischen Vorgänge einseitig das Recht der Meistbegünstigung zu gewähren. Hierdurch hat die deutsche Regierung in der Außenhandelspolitik wieder freie Hand erhalten. Dementsprechend sind in letzter Zeit eine Reihe von endgültigen und vorläufigen Handelsabkommen, und zwar gleicher Weise mit den ehemaligen Feindstaaten wie mit den Neutralen abgeschlossen. Der derzeitige Stand der Handelsvertragsverhandlungen ist, soweit die hauptsächlich interessierenden Länder in Frage kommen, folgender:

Rußland: Der Rapallovertrag vom 16. April 1922, der am 5. November 1922 auf die Sowjetrepubliken: die Ukraine, Weißrußland und Georgien ausgedehnt wurde, gewährt beiderseitige Meistbegünstigung. Weitere Verhandlungen mit Rußland sind aufgenommen.

Deutsch-Österreich: Das Wirtschaftsabkommen vom 1. September 1920, das die Meistbegünstigung enthält, ist durch Zusatzabkommen vom 12. Juli 1924 ergänzt worden. Es gilt provisorisch, ohne ratifiziert zu sein, ab 1. Januar 1925. Danach erhält Deutschland erhebliche Vertragsermäßigungen auf den neuen österreichischen Zolltarif, der am 1. Januar 1925 in Kraft getreten ist.

Ungarn: In dem provisorischen Abkommen vom 1. Juli 1920 ist der Grundsatz der Meistbegünstigung enthalten.

Italien: Es ist gelungen, mit Italien einen provisorischen Handelsvertrag vom 11. Januar 1925 bis 31. März 1925 abzuschließen, dessen wichtigster Punkt der ist, daß in ihm die beiden Länder sich gegenseitig die unbeschränkte Meistbegünstigung für den definitiven Handelsvertrag zugesagt haben.

Mit Frankreich und Belgien sind die Verhandlungen seit Wochen im Gange, die sich mit Frankreich sehr schwierig gestaltet haben.

Mit Polen ist am 13. Januar 1925 ein Provisorium bis 1. April 1925 zustandegekommen. Die beiden vertragsschließenden Teile werden am 1. März d. J. in die allgemeinen Handelsvertragsverhandlungen in Berlin eintreten.

Mit der Schweiz ist ein neues Abkommen am 17. November 1924 abgeschlossen, das am 10. Dezember in Kraft getreten ist. Ein endgültiger Vertrag, der die Meistbegünstigungsklausel wie der voll in Kraft setzen soll, wird noch vor Ablauf des Pro visoriums (30. September 1925) geschlossen werden.

Spanien: Der Handelsvertrag vom 25. Juni 1924 ist sei dem 1. August 1924 in Kraft getreten. Er bedarf noch der Ra tifizierung. Der Vertrag gewährt Spanien Meistbegünstigung Deutschland erhält hingegen die Meistbegünstigung nicht, son dern nur gewisse Erleichterungen.

Portugal: Das Handelsabkommen vom 28. April 1923 ge währt volle Meistbegünstigung.

Mit Holland, Schweden, Norwegen und Däne mark bestehen die alten Handelsverträge.

Mit den ehemals russischen Randstaaten Litauen un Estland sind Handelsabkommen mit gegenseitiger Meis begünstigung abgeschlossen.

Bulgarien: Es besteht ein vorläufiges Abkommen vom 19. Februar 1921 mit Wirkung vom 9. August 1921, das die voll Meistbegünstigung enthält.

Mit der Tschechoslowakei und Jugoslawien be stehen vorläufige Abkommen, mit ersterer das vorläufige Wir schaftsabkommen vom 29. Juni 1924, erweitert durch Protoko vom 7. August 1924 und mit Jugoslawien der vorläufige Han delsvertrag vom 4. Februar/5. November 1923. Es besteht Meis begünstigung.

Mit den Vereinigten Staaten von Nordamerik ist am 8. Dezember 1923 ein Handels- und Schiffahrtsvertrag a völliger Gegenseitigkeit und mit Meistbegünstigung auf zeh Jahre abgeschlossen worden. Da die Ratifikation durch de Kongreß noch nicht erfolgt ist, ist das Abkommen am 10. Janua 1925 provisorisch bis zum 4. März 1925 verlängert worden.

Großbritannien: Der Handelsvertrag vom 2. Dezemb 1924, der eine Vertragsdauer von fünf Jahren vorsieht, siche gegenseitige Handelsfreiheit und Meistbegünstigung zu. De Vertrag erstreckt sich nicht auf die Kolonien und Dominien.

Mit Griechenland ist am 20. November 1924 das vo läufige Wirtschaftsabkommen vom 3. Juli 1924 provisorisch m beschränkter Meistbegünstigung für Deutschland in Kraft g setzt.

Mit Japan schweben noch Verhandlungen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Dienstbezeichnungen der Beamten für die Besoldungsgruppen I—IX der Reichsbahn-Gesellschaft.** Nach § 10 der Personalordnung haben die Beamten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Januar 1925 ab die in der Anlage zur Personalordnung zusammengestellten Dienstbezeichnungen zu führen. Die geänderten Dienstbezeichnungen sollen die Zugehörigkeit der Beamten zu den einzelnen Dienstzweigen besser erkennen lassen, als es bei den seitherigen stark zusammengezogenen Dienstbezeichnungen der Fall war. Damit keine Zweifel über die zuständige neue Dienstbezeichnung und über die künftige Verteilung der Beamtenklassen auf die Gruppen der Besoldungsordnung entstehen, veröffentlicht die „Reichsbahn“ (Mitteilungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft) in Nr. 1 eine erläuternde Übersicht der bisherigen und neuen Dienstbezeichnungen. In über 80 Fällen ist die Dienstbezeichnung geändert.

— **Direkter Personenverkehr Ostpreußen-Litauen.** Für den Verkehr zwischen Ostpreußen und Litauen ist ein direkter Personen- und Gepäcktarif in Kraft gesetzt worden, an dem die deutschen Stationen Dt. Eylau, Eydtkuhnen, Königsberg Hbf., Marienburg (Westpr.) und Tilsit, sowie die litauischen Stationen Siauliai (Schaulen), Kaunas (Kowno), Virbalis (Wirballen), Klaigéda (Memel) und Pajégiai (Pogegen) beteiligt sind. Die Gebühren werden für die ganze Beförderungsstrecke in Landeswährung erhoben. Die Fahrkarten haben eine viertägi Geltungsdauer. Fahrtunterbrechung ist in Ostpreußen einm ohne Förmlichkeit, in Litauen mehrmals, aber nur nach Besch nigung durch den Stationsbeamten bei der Unterbrechung u am Schalter beim Antritt der Weiterfahrt zulässig. Das Gewi des einzelnen Reisegepäckstückes darf 150 kg nicht übersteig Expreßgutbeförderung ist ausgeschlossen.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Herne** erfahren wir von Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft folgendes:

Der ungewöhnlich schwere Eisenbahnunfall hat erneut Aufmerksamkeit auf die schon mehrfach in der Öffentlichk behandelte Frage gelenkt, warum die Eisenbahnen nicht E richtungen treffen, um die Stellung des Signals durch ein Zeich irgendwelcher Art auf dem Führerstand der Lokomotive kennbar zu machen und so die Gefahren, die aus der mang haften Erkennbarkeit der Signale bei Nebel oder Schneegestö entspringen, aus der Welt zu schaffen. Hierauf ist zu widern, daß die Reichsbahn schon in den Jahren vor dem Kri zahlreiche Versuche mit den verschiedenartigsten Einrichtung zum Zweck der Signalübertragung auf die Lokomotive v genommen hat, daß aber alle diese Vorrichtungen den Anfor rungen, die an sie gestellt werden müßten, nicht genügt hab

Während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjah mußten die Versuche begreiflicherweise ruhen, sie wurden a schon im Jahre 1923 vor dem Unglück bei Kreiensen wieder a genommen, obgleich gerade in den Kreisen der Lokomotivfüh Widerspruch gegen die Signalübertragung laut wurde und au

anderen Eisenbahnfachkreisen vielfach Abneigung dagegen stand. Angesichts der früheren wenig günstigen Erfahrungen t der mechanischen und der elektromagnetischen Übertragungs-eise wurde das neueste Mittel, die Funktechnik, in den enst der Sache gestellt. Die hierauf gesetzten großen Er-rtungen haben sich leider bisher nicht erfüllt, obgleich sich e führende Firma auf dem Gebiet des Funkwesens mit ihren serlesenen Kräften und Hilfsmitteln der Versuche aufs rigste angenommen hat. Die Reichsbahn wird aber trotzdem ht ablassen, die Frage der Signalübertragung weiter zu ver-gen und mit brauchbar erscheinenden Einrichtungen, denen Mängel der früheren Vorschläge nicht anhaften, gegebenen-lls Versuche anstellen unter dem Gesichtspunkt, daß über kurz er lang sich doch mit Wahrscheinlichkeit die Signalüber-agung auf den Führerstand im Eisenbahnwesen Bahn chen wird und ein so wichtiges Eisenbahnunternehmen im rzen Europas, wie die Reichsbahn, dann in jeder Beziehung rbereitet dastehen muß.

Sehr beachtenswert ist es, daß in Amerika, wo in den chkriegsjahren mit großem Eifer und erheblichen Geldmitteln die Signalübertragung herangegangen wurde, jetzt eine er-bliche Ernüchterung auf diesem Gebiet Platz gegriffen hat d sich die Erkenntnis Bahn bricht, daß es richtiger ist, wie in utschland geschehen, zunächst Versuche anzustellen, bevor n daran geht, ganze Eisenbahnnetze mit unvollkommenen Ein-htungen auszurüsten.

Zweifellos wird man bei dem gegenwärtigen Stande der An-egenheit, bei uns und im Ausland, damit rechnen müssen, daß h Jahre vergehen werden, bis die Aufgabe der Signalüber-gung so gelöst ist, daß sie in vollem Umfange auf den Eisen-hnen zur Anwendung gelangen kann. Unter diesen Umständen es geboten, den Blick auch auf schneller erreichbare Ver-serungen zur Erhöhung der Signalwirksamkeit zu richten. n bekanntes Mittel hierfür bilden die Knallsignale, die f den Schienen befestigt und durch die darüberfahrende Loko-tive zur Explosion gebracht werden. Ihre Anwendung ist bei Reichsbahn für besondere Fälle vorgesehen, z. B. bei der ckung liegengebliebener Züge und zur Ankündigung beson-er Haltesignale, deren Vorhandensein dem Personal nicht be-nt ist. Die Anwendung in Verbindung mit den dauernd vor-ndenen Mastsignalen (Einfahrsignalen usw.) ist nicht bindend geschrieben; es lag also im Falle Herne keine Verpflichtung das Personal vor, Knallsignale auszulegen. Die Frage, man nicht eine solche Verpflichtung allgemein für den Fall tretenden Nebels vorschreiben sollte, ist in früheren Jahren eits in Verbindung mit zahlreichen Versuchen eingehend ge-ift worden, wobei man jedoch zu dem Ergebnis gekommen daß die Maßnahme keinen Erfolg verspricht.

Ein anderes bemerkenswertes Mittel, um bei Nebel die Signale dringlicher zu gestalten, wird sich voraussichtlich in der An-ndung sogenannter Tageslichtsignale ergeben, die en durch Stufenlinsen stark konzentrierten farbigen Licht-kel aussenden, der den Nebel durchdringen soll. Versuche mit sen Signalen sind im Gange, ihre Durchführung soll mit allen teln beschleunigt werden.

Ein weiteres in der Presse gelegentlich des Herner Unfalles in rschlag gebrachtes Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit der Einfahrt in Bahnhöfe bietet die sogenannte Verdoppe-ng der Blockstrecken. Bei dieser Anordnung ist der ahrpunkt durch 4 statt wie gewöhnlich durch 2 Signale ge-ützt. Die Anregung bietet für die Reichsbahn nichts Neues, lmehr ist der Gedanke bereits durch Normalzeichnungen für che Anordnungen verankert und an vielen Stellen zur An-dung gelangt. Seine allgemeine Einführung scheitert jedoch ade auf verkehrsreichen Stellen daran, daß die Betriebsab-klung dadurch beeinträchtigt wird.

— **Der einbettige Schlafwagen.** Der von der Seddiner Aus-llung her bekannte Schlafwagen neuester Bauart, in dem auch Reisenden zweiter Klasse Einzelkabinen zur Verfügung hen, wird am Sonntag, 25. Januar, mit dem Schlafwagenzuge lin Anhalter Bahnhof ab 7.25 Uhr nachm. erstmalig nach chen laufen. Seine Rückfahrt steht noch nicht fest, da beab-tigt sein soll, ihn in München einige Tage zur Besichtigung ch die Presse und sonstige beteiligte Kreise zurückzube-en.

— **Die erste Fahrt des Skandinavien-Schweiz-Expreß.** Der 10. Januar erstmalig wieder von Saßnitz Hafen und Warne-nde abgelassene Skandinavien-Schweiz-Expreß ist, wie die chszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, mit Reisenden besetzt gewesen, bei einem Zuge, der nur etwa Reisende aufzunehmen vermag, und sich durch besonders hohe utzungsgebühren auszeichnet, immerhin eine befriedigende l. Der Gegenzug, ab Basel am 12. Januar, ist allerdings nur 8 Personen benutzt worden. Es ist aber zu berücksichtigen, daß die ersten Rückzüge stets weniger beansprucht sind, weil der Rückverkehr erst nach einigen Wochen des Aufenthaltes der Hinreisenden in der Schweiz und an der Riviera einzusetzen pflegt.

— **Wintersportsonderzüge in Bayern.** Die Reichsbahndirektion in Nürnberg beabsichtigt, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, bei entsprechender Beteiligung Wintersportsonderzüge 4. Klasse von Nürnberg nach dem bayerischen Wald (Lam), der Rhön (Bischofsheim), dem Thüringer Wald (Ernstthal), dem Algäu und bayerischen Hochland sowie nach dem Schwarzwald (Freudenstadt) zu befördern. Die Züge sollen Sonntags mit solchen Zeiten für Hin- und Rückfahrt verkehren, die eine Ausnutzung der Tagesstunden zu Sportzwecken gestatten. Nach den entfernteren Orten findet die Hinfahrt schon Sonnabends nachmittags statt, wozu besondere Sonntagsrückfahrkarten ausgegeben werden sollen. Die näheren Bekanntmachungen wird die Reichsbahndirektion in Nürnberg rechtzeitig erlassen.

— **Wieder M. E. Z. im besetzten Gebiet.** Am 1. Februar wird auf allen Strecken des besetzten Gebietes und auf den Saarbahnen die mitteleuropäische Zeit wieder eingeführt, die der westeuropäischen genau um eine Stunde vorausgeht. Auf den beteiligten Strecken werden am 31. Januar, abends 11 Uhr, die Uhren auf Mitternacht vorgestellt. Dem Vernehmen nach werden einige private Kursbücher aus Anlaß des Zeitwechsels eine Neuausgabe veranstalten.

— **Das Mainzer Eisenbahnunglück vor dem französischen Kriegsgericht.** Aus Mainz wird der B. B. Ztg. unterm 15. Januar berichtet: Vor dem französischen Kriegsgericht in Mainz fand gestern die Verhandlung gegen den stellvertretenden Vorsteher des Hauptbahnhofs in Mainz, Mandral, und den Eisenbahnschaffner Karl Gies statt, die unter der Anklage stehen, das Eisenbahnunglück im Mainzer Tunnel am 1. Oktober v. J. verschuldet zu haben. Nach Verlesung der Anklageschrift gab der Staatsanwalt bekannt, daß infolge der vom französischen Parlament am 2. Januar 1925 beschlossenen Amnestie der Angeklagte Mandral begnadigt worden sei. Mandral wurde deshalb außer Verfolgung gesetzt. In der Verhandlung gegen Gies erklärte der Regierungsbaumeister Morasch-Worms u. a., der Angeklagte Gies sei zu entschuldigen, da in dem verräucherten und verqualmten Tunnel eine Sicherung überhaupt nicht möglich sei. Der Angeklagte wurde nach längeren Ausführungen des Verteidigers freigesprochen.

— **Ende des Beamtenabbaus in Sachsen.** Wie der D. A. Ztg. aus Dresden gemeldet wird, hat das sächsische Gesamtministerium beschlossen, den Beamtenabbau vom 1. April 1925 ab endgültig einzustellen. Ferner endet am gleichen Tage die Sperre für die Beamtenbeförderung.

— **Reichstagsanträge zum Fremdenverkehr.** Dem Reichstag liegen drei Anträge der Abgeordneten Nolte und Genossen vom 9. Januar 1925 vor. Der erste Antrag lautet: „Der Reichstag wolle beschließen: die Reichsregierung zu ersuchen, schleunigst die für die Einreise nach Deutschland immer noch bestehenden Paßschwierigkeiten, insbesondere das Paßvisum, zu beseitigen.“ Der zweite und dritte Antrag wenden sich gegen die Reichsherbergssteuer und die gemeindliche Herbergssteuer, deren Aufhebung gefordert wird.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft in Wernigerode.** Die Generalversammlung genehmigte den vorgelegten Geschäftsbericht. Dieser umfaßt nur die neun Monate vom 1. April bis 31. Dezember 1923, da mit Wirkung vom 1. Januar 1924 an das Geschäftsjahr auf das Kalenderjahr verlegt worden ist. Vorstand und Aufsichtsrat wurde Entlastung erteilt. Widerspruchslos genehmigte die Versammlung die vorgelegte Goldmarkeröffnungsbilanz zum 1. Januar 1924 und den Prüfungsbericht des Vorstandes und Aufsichtsrates. Der Wert der Bahnanlage ist mit 5 668 000 R.-M. eingesetzt (gegen 9 707 885 *M.* in der Papiermarkbilanz). Entsprechend dem Vorschlage von Vorstand und Aufsichtsrat beschloß die Generalversammlung, das vorläufige Aktienkapital von insgesamt 8 250 000 Mark, wovon 3,5 Millionen Mark A-Aktien und 2 Millionen B-Aktien die ursprüngliche Höhe darstellen, während 2 750 000 *M.* A-Aktien im Geschäftsjahr 1921 aufgelegt wurden (die Generalversammlung vom 6. November 1923 beschloß bereits die Gleichstellung der A- und B-Aktien) auf 4 950 000 R.-M. zusammenzulegen und zu diesem Zwecke unter Einziehung der alten Aktien neue aufzulegen. Es sollen 16 500 Stück neue Inhaberaktien zur Ausgabe gelangen, und zwar je 8250 über 500 und über 100 R.-M. lautend, so daß auf jede Aktie über 1000 *M.* je eine über 500 *M.* und 100 *M.* entfällt. Die Einführung des noch nicht an der Börse gehandelten Teiles des Aktienkapitals soll baldigst erfolgen.

Der im Vorjahr gefaßte, noch nicht durchgeführte und durch die Verhältnisse überholte Beschluß und Ausgabe von 1 Mill. ℳ Vorzugsaktien wurde aufgehoben. Der Vorsitzende bezeichnete in seinen Ausführungen den Stand des Unternehmens als zufriedenstellend und glaubte für das am 31. Dezember 1924 ablaufende Geschäftsjahr eine Dividende in Aussicht stellen zu können.

— **Eine Seilschwebebahn auf den Brocken.** Wie verlautet, soll das Projekt einer Seilschwebebahn von Bad Harzburg aus auf den Brocken erwogen werden. Dabei dürfte das Beispiel der Seilschwebebahn von Oberwiesenthal auf den Fichtelberg nicht ohne Einfluß gewesen sein. Die Talstation der Brockenseilschwebebahn soll in der Gegend der Haltentalwiese angelegt werden, die Zwischenstation etwa auf dem Hasselkopf am Molkenhause und die Endstation auf dem Brocken. Da die bestehende Gleis-Brockenbahn von Wernigerode über Elend-Schierke im Winter über Elend hinaus nicht fahrbar ist, wie sich herausgestellt hat, so kann die Einrichtung einer Seilschwebebahn Nutzen tragen.

— **Bahnhofsbriefe.** Die bestehende Einrichtung der Bahnhofsbriefe scheint nicht allgemein bekannt zu sein, da von ihr nur in geringerem Umfange und fast nur von der Presse Gebrauch gemacht wird. Wer regelmäßig mit einem bestimmten Zuge eine Nachricht von außerhalb erwartet, kann ihre schnelle Aushändigung erreichen, wenn er bei der Post die Einrichtung des Bahnhofsbriefes beantragt. Der Bahnhofsbrief muß stets mit demselben Zuge befördert und nach dessen Eintreffen am Bestimmungsort unverzüglich in Empfang genommen werden. Es ist ein besonderer Umschlag mit rotem Rand für ihn und seine Freimachung nach der gewöhnlichen Briefgebühr vorgeschrieben. Daneben wird eine Aushändigungsgebühr erhoben, die monatlich 12 ℳ oder für kürzere Fristen wöchentlich 4 ℳ beträgt.

— **Neue Autobuslinien.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung kürzlich gemeldet hat, werden in Berlin demnächst zwanzig neue Autobuslinien in Betrieb genommen werden. Weit umfangreichere Absichten bestehen aber für das Rheinland, wo nach einer Zusammenstellung der Regierung in Düsseldorf rund 200 Anträge auf Genehmigung von Autobuslinien vorliegen. Besonders bemerkenswert ist dabei, daß die Stadt Köln neben den von ihr sonst geplanten Kraftwagenlinien auch einen Schnelldienst Köln-Düsseldorf ohne Haltestelle in Aussicht genommen hat.

— **Zur Jahrtausendfeier der Rheinlande** wird von der Stadt Düsseldorf mitgeteilt, daß nach dem vorliegenden Festplan der Provinziallandtag am 14. Juni 1925 in Düsseldorf zusammentritt und in Verbindung damit eine Feier stattfindet. Zur Einleitung der Festsitzung wird die Stadt den Mitgliedern des Landtages und den übrigen Gästen ein historisches Festspiel darbieten, dessen Vorbereitung der Künstlerverein „Malkasten" übernommen hat. An der Festsitzung des Landtages werden voraussichtlich die Spitzen der Reichs- und Staatsbehörden teilnehmen. Unmittelbar nach der Festsitzung sollen sich die Festteilnehmer nach Köln begeben, um dort am Nachmittag die Ausstellung zu besichtigen. Dem Rundgange folgt eine Volkskundgebung in der Messehalle, an die sich abends ein Festessen im Gürzenich anschließt. Der folgende Tag bringt eine Fahrt nach Coblenz, Die Rückfahrt erfolgt zu Schiff, so daß sich Gelegenheit zur Rheinuferbeleuchtung findet. Zu erwähnen ist noch, daß sich die Sport-, Sänger- und Wanderverbände im Zusammenhange mit der Jahrtausendfeier auf eine gemeinsame große Feier in der Gegend des Siebengebirges geeinigt haben.

— **Filmvorführungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.** Kürzlich fand in Honnef eine von der Direktion der Rhein-Sieg-Eisenbahn veranstaltete Vorführung technischer Filme aus dem Gebiet des Eisenbahnwesens statt.

Die aus Bahnbediensteten und anderen Beteiligten bestehende recht zahlreiche Zuschauerschaft verfolgte die Darbietungen, die von dem Marineobering. a. D. Klempin erläutert wurden, mit reger Aufmerksamkeit. Die geschickt zusammengestellte Vortragsfolge brachte nicht nur sehens- und wissenswerte, mit dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisenbahnen zusammenhängende Neuerungen, sondern erinnerte auch an längst entschwundene Zeiten. U. a. wurde mit ganz besonderem Interesse der Film verfolgt, der die geradezu zierlich zu bezeichnende erste Lokomotive der Erde, die „Puffing Billy", im Betrieb zeigte, und in stilles Nachdenken wird mancher der älteren Zuschauer versunken gewesen sein, der sich vergegenwärtigte, welch ungeahnten Aufschwung die Lokomotivtechnik im Laufe der Zeit von den bescheidensten Anfängen bis zur jüngst erstandenen Turbo-Lokomotive genommen hat.

Für jeden der anwesenden Fachleute brachte die Veranstaltung etwas. Schlosser, Schmiede, Schweißer, Dreher, Gießer, Holzarbeiter usw. erhielten die modernsten Arbeitsweisen, Lokomotiv- und Fahrpersonal die neuzeitlichen Fahrbetriebsmit[tel] und Betriebsweisen anderer Bahnen vorgeführt. Den Bahnunt[er]haltungsarbeitern wurde gezeigt, wie an Stelle der Handarb[eit] das Stopfen des Bettungsmaterials unter die Schwellen des Ba[hn]körpers durch Maschinenkraft ersetzt werden kann.

Den Schluß der Veranstaltung bildete die Vorführung [v]wohlgelungenen Aufnahmen der elektrisch betriebenen schle[si]schen Gebirgsbahn, bei welcher Gelegenheit eine Schneeschl[eu]der zum Freimachen der Gleise bei Schneeverwehungen geze[igt] wurde.

— **Wiederaufnahme des Flugverkehrs Berlin—London.** [D]englisch-deutsche Luftverkehr hatte bekanntlich dadurch e[ine] Unterbrechung erfahren, daß Deutschland das Provisorium a[uf]hob, welches England gestattete, mit Flugzeugen in Deutschla[nd] zu fliegen, die nach den uns aufgezwungenen Bestimmung[en] nicht als zivile, sondern als Kriegsflugzeuge anzusprechen war[en]. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfäh[rt], ist eine neue Vereinbarung mit England zustande gekomm[en], derzufolge die Fortführung sowohl des deutschen wie des e[ng]lischen Flugbetriebes auf der Linie London—Berlin ermögli[cht] wird. Die Engländer haben sich bereitgefunden, die Stre[cke] mit kleineren Flugzeugen zu befliegen, die der Art entsprech[en], mit der auch Deutschland die Strecke befliegt. Damit [ist] der wochentägliche Flugverkehr mit London wieder mögl[ich] geworden.

— **Wärmetechnische Ausstellung Köln.** Das allgemeine [Be]streben, die Wärmetechnik auf einen hohen Stand zu bringen, [um] größte Wirtschaftlichkeit zu erreichen, hat, wie die „D. A. [Z."] mitteilt, das Messeamt der Stadt Köln, unterstützt durch die m[aß]gebenden technisch-wirtschaftlichen Verbände, veranlaßt, im [An]schluß an die diesjährige Kölner Frühjahrsmesse eine „Wär[me]technische Ausstellung" zu veranstalten. Für die Ausstellung [ist] eine Gliederung in der Weise vorgesehen, daß Gruppe [1] „Brennstoffe", alles umfaßt, was Gewinnung, Veredl[ung] der Brennstoffe einschließlich der Brennstoffchemie sowie [...]förderung, Speicherung und Lagerung betrifft. Die zweite [...] Hauptgruppe, „Verwendung der Brennstoffe", weist zunächst [die] Untergruppe 1 „Wärmeerzeugung" auf, die sich auf häusli[che] sowie auf gewerbliche und industrielle Feuerungen erstre[ckt]. Die Untergruppe 2, „Wärmefortleitung und Verteilung", [wird] Leitungen, Armaturen und Wärmeschutz zeigen, während Un[ter]gruppe 3, „Verwertung der Wärme zu Heizzwecken", hauptsä[ch]lich Dampfkessel usw. bringen wird. Untergruppe 4, „V[er]wertung der Wärme zu Kraftzwecken", wird Dampf- und V[er]brennungskraftmaschinen bringen. Die Untergruppe 5, „Ab[]wärme und Abfallkraft" dürfte von besonderer Bedeutung [wer]den, weil Speicherung von Überschußkraft und Überschußwär[me], Kupplung von Heiz- und Kraftbetrieben, Fernheizwerke [...] wichtige Probleme der Gegenwart sind. Die dritte große Gru[ppe] „Allgemeine Belange", wird mehr wissenschaftlichen Chara[kter] aufweisen, da hier Forschungs- und Versuchsergebnisse und [ähn]liches mehr von den Instituten, Verbänden usw. zu sehen [sein] wird.

Als besonders beachtenswert ist hervorzuheben, daß fe[rner] eine geschlossene Ausstellung „Elektrizität" vorgesehen ist, [in] der erstmalig systematisch die Elektrizität als Wärmequell[e] besonderen für gewerbliche und industrielle Betriebe vorgef[ührt] werden soll. Damit ist zugleich eine Arbeitsteilung gegen[über] der Leipziger Messe getroffen, auf welcher die Elektroindu[strie] auch dem Messecharakter entsprechend ihre Massenfabri[kate] zeigt, die obendrein auch besonders für die Ausfuhr gee[ignet] sind. Es würden also in Leipzig mehr die in großen Serien [her]gestellten elektrischen Kochtöpfe vertreten sein, während [auf] der Kölner Messe die überaus zahlreichen Anwendungen [der] Elektrizität als Wärmequelle in Gewerbe und Industrie ge[zeigt] werden. Hervorzuheben ist, daß die technische Ausstellung [...] über die Messedauer (vom 22. bis 29. März) hinaus verlän[gert] wird. Gleichzeitig wird vom Verein Deutscher Ingenieu[re] Köln mit Unterstützung der Technischen Hochschule in Aa[chen] als der Hochschule des Industriereviers eine wissenschaft[liche] Tagung veranstaltet, auf der führende Männer aus Wissens[chaft] und Praxis Vorträge halten werden, welche die auf dem G[ebiete] der Wärmetechnik in der jüngsten Zeit erzielten Fortsc[hritte] behandelt.

— **Verschiebung der Kölner Frühjahrsmesse.** Zur Gewin[nung] eines größeren Abstandes von der Anfang März stattfinde[nden] Leipziger Messe ist die Verschiebung der Kölner Frühjahrs[messe] vom Aufsichtsrate beschlossen, gleichzeitig aber auch die [...] der technischen Messe verlängert worden. Die allgemeine [...] findet nunmehr vom 22. bis 27. März, die technische Messe [vom] 22. bis 31. März statt. Der Anmeldeschluß ist auf den 15. J[...] festgesetzt. Die diesmal vorgesehene Sondergruppe „Ne[u]liche Wärmewirtschaft" verspricht nach den bereits vorliege[nden] Anmeldungen eine reiche Beschickung.

— **Deutschlands Außenhandel** (mit den wichtigsten Ländern [nac]h Hauptwarengruppen). Unter Weglassung der zurzeit wenig [bed]eutenden Gruppen „Lebende Tiere" sowie „Gold und Silber" [bel]ief sich die Einfuhr und Ausfuhr in Mill. Reichsmark auf:

	Gesamt	Darunter		
		Lebensmittel und Getränke	Rohstoffe u. halbfert. Waren	Fertigwaren
[Ge]samteinfuhr	6105,2	1539,1	3163,6	1276,1
[d]arunter aus:				
[Ver]einigte Staaten	1047,7	325,4	682,8	39,0
[Gro]ßbritannien	583,9	47,4	266,0	263,2
[Tsc]hechoslowakei	300,4	29,3	154,9	114,6
[Bel]gien	84,1	1,2	45,1	37,7
[Lu]xemburg	18,4	1,2	6,0	11,2
[Fra]nkreich	122,8	35,3	52,9	34,5
[Els]aß-Lothringen	363,0	19,8	26,8	315,5
[Ital]ien	235,6	97,0	102,7	32,8
[Öst]erreich	92,5	9,2	28,0	52,5
[Pol]en	279,7	21,7	186,4	70,2
[Dan]zig	45,3	3,1	11,2	30,2
[Ge]samtausfuhr	4556,6	284,5	592,6	3660,7
[d]arunter nach:				
[Ver]einigte Staaten	355,1	3,8	53,3	296,8
[Gro]ßbritannien	403,1	23,3	35,9	343,9
[Ts]chechoslowakei	276,4	29,7	120,6	124,7
[Bel]gien	63,3	5,6	15,9	41,7
[Lux]emburg	5,0	0,3	1,0	3,7
[Fra]nkreich	72,2	4,6	18,1	49,5
[Els]aß-Lothringen	8,6	0,4	3,6	4,6
[Ital]ien	167,9	2,7	16,1	147,9
[Öst]erreich	232,3	9,0	31,7	188,4
[Pol]en	197,8	9,3	49,0	139,4
[Dan]zig	63,3	5,5	4,0	53,6

[A]us der Übersicht ergibt sich vor allem, daß Elsaß-Lothringen [be]i der Fertigwareneinfuhr an erster Stelle steht, an zweiter folgt [Eng]land. Unsere Fertigwarenausfuhr geht in erster Linie nach [Eng]land und den Vereinigten Staaten.

— **Reichsverband der Deutschen Industrie.** In der Präsidial[sitz]ung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie am [..] Januar wurde Geheimrat Duisberg zum 1. Vorsitzenden [eins]timmig gewählt. In der anschließenden Vorstandssitzung [übe]rnahm Geheimrat Duisberg sein Amt mit einer Dankesrede [an] seinen Vorgänger, Dr. Sorge, der von der Gründung des [Rei]chsverbandes im April 1919 an unter der tatkräftigen Mit[wir]kung des Geschäftsführenden Präsidialmitgliedes, Geheimrat [Dr.] Bücher, den Reichsverband der Deutschen Industrie zu [sein]er angesehenen Stellung im deutschen Wirtschaftsleben ge[füh]rt hat.

— **Steigerung der Großhandelsindexziffer.** Die auf den Stich[tag] des 14. Januar 1925 berechnete Großhandelsindexziffer des [Sta]tistischen Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 7. Ja[nua]r (136,1) um 1,8 % auf 138,9 gestiegen. Höher lagen vor allem [die] Preise für Getreide und Kartoffeln, ferner für Rindfleisch, [Kal]fen, Ochs- und Kuhhäute, Kalbfelle, Treibriemenleder, Baum[wol]le, Rohjute und Hanf. Gesunken sind die Preise für Butter, [Sch]malz, Heringe, Schweinefleisch, Milch und einige Nichteisen[meta]lle. Von den Hauptgruppen stiegen die Lebensmittel von [..]4 auf 138,1 oder um 2,8 %. Die Industriestoffe blieben mit [..]3 (Vorwoche 140,2) nahezu unverändert.

— **Der Zugspitzenflug,** der am 31. Januar und 1. Februar statt[f]inden soll, wird bereits emsig vorbereitet. Die Erreichung der [Zug]spitzenhöhe von 3000 m erhält dadurch ihre Bedeutung als [Fl]ur Höchstleistung, daß nach den bestehenden Beschränkungen [im F]lugzeugbau nur Maschinen mit 70 bis 80 PS im Höchstfalle [i]n Deutschland hergestellt werden dürfen. Das genaue Pro[gr]amm der Veranstaltung ist festgelegt: Danach werden die Ma[sc]hinen um 11 Uhr am 31. Januar in Schleißheim starten, das [Obs]ervatorium auf der Zugspitze umfliegen und auf dem Flug[pla]tz am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen landen. Der Sonntag, [1. F]ebruar, bringt einen Geschicklichkeitsflug, der die Kunst der [Flie]ger im Looping, Trudeln, Sturz- und Kurvenfliegen zeigen [soll]. Anschließend folgt ein Höhenflug, bei dem innerhalb von [..] Minuten die größtmögliche Höhe erreicht werden muß. Ein [Ges]chwindigkeitsdifferenzflug über 3 km soll einen möglichst [gro]ßen Unterschied zwischen der höchsten und der geringsten [Ges]chwindigkeit jeder einzelnen Maschine ergeben, und zwar in einer Höhe von 200 m. Den Schluß des Turniers bildet ein Staffelflug mit Meldeabwurf, bei dem Skiläufer und Flieger Hand in Hand arbeiten sollen.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrat Vogel im Reichsverkehrsministerium ist zum Ministerialdirektor in diesem Ministerium ernannt worden.

Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: der Direktor bei der Reichsbahn Messerschmidt vom Eisenbahn-Zentralamt zur Reichsbahndirektion Berlin als Leiter der Werkstättenabteilung — die Reichsbahnoberräte Dr. jur. Stegner in Trier als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, Proske in Königsberg (Pr.) zur Reichsbahndirektion Breslau als Leiter der Werkstättenabteilung, Hangarter in Essen als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und Dr. Ing. Martens vom Eisenbahn-Zentralamt zur Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied — die Reichsbahnräte Giehler und Kurt Lehmann vom Eisenbahn-Zentralamt zur Reichsbahndirektion Berlin, Illing in München als Referent zur Reichsbahndirektion Regensburg, Dr. jur. Steiner in Fürth als Referent zur Reichsbahndirektion Augsburg und Specht in Nürnberg zur Reichsbahndirektion Augsburg.

Überwiesen sind: die Reichsbahnoberräte Promnitz vom Ausbesserungswerk zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) als Mitglied, und Hamm von der Reichsbahndirektion München zur Gruppenverwaltung Bayern als Referent, und die Reichsbahnräte Andree von der Betriebsinspektion zur Reichsbahndirektion Augsburg als Referent und Baur von der Reichsbahndirektion zur Betriebsinspektion Augsburg als Vorstand.

Gestorben ist: der Reichsbahnrat Meyerringh, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin.

Österreich.

— **Österreichs Industrie und Handelsbilanz.** Einem Berichte des Bundesministers für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, der am 15. Januar in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses des Nationalrats über die wirtschaftliche Lage erstattet wurde, entnehmen wir folgendes:

In der Schwerindustrie war im Vorjahre eine Verschlechterung der Geschäftslage zu verzeichnen, dem nur teilweise Anzeichen einer Erholung oder eines besseren Geschäftsganges gegenüberstehen. Ein Vergleich der Erzeugungszahlen der ersten drei Vierteljahre 1923 mit den ersten drei Vierteljahren 1924 zeigt allerdings einen mäßigen Anstieg der Erzeugung im Jahre 1924, der aber im wesentlichen auf die Mehrerzeugung in den ersten Monaten des Jahres 1924 zurückgeht und in dem der scharfe Rückschlag der letzten Monate des Jahres 1924 noch nicht voll zum Ausdruck kommt. In der Eisen- und Metallwarenindustrie waren im abgelaufenen Jahre nur teilweise befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Die Grauguß- und Tempergießereien sind nach Beendigung der günstigeren Lage zu Anfang des Jahres auch in eine zunehmende Krise geraten, die erst jetzt etwas zu weichen scheint. In der Maschinenindustrie beträgt die Ausnutzung der Leistungsfähigkeit ungefähr 40 % und ist damit gegenüber dem Vorjahre im Durchschnitt ziemlich gleich geblieben. Die Elektrizitätsindustrie war im ganzen nicht befriedigend beschäftigt, so daß vielfach Betriebseinschränkungen und Kurzarbeit durchgeführt werden mußten. Die Arbeiten für den Ausbau der heimischen Wasserkräfte und für die Elektrisierung der Bundesbahnen haben ihr zwar Beschäftigung geboten, doch schreiten diese Arbeiten verhältnismäßig langsam fort, und die Wirkungen dieser Investitionen sind noch nicht durchgreifend in Erscheinung getreten.

Über Österreichs handelspolitische Lage führte der Minister aus: Die Handelsstatistik über die ersten 9 Monate des Jahres weist eine Einfuhr von 1621 Millionen Goldkronen und eine Ausfuhr von 880 Millionen Goldkronen, sohin einen Einfuhrüberschuß von 741 Millionen Goldkronen aus. Im Vergleich mit den ersten neun Monaten des Vorjahres hat der Wert der Einfuhr um 23,2 % zugenommen, anderseits hat sich der Ausfuhrwert um 11,6 % erhöht.

Die Steigerung in der Einfuhr erstreckt sich auf fast alle Warengruppen. Die Verschlechterung unserer Handelsbilanz zeigt sich vor allem in unserm Verkehr mit der Tschechoslowakei. Eine wesentliche Besserung unseres Warenverkehrs nach der Tschechoslowakei erwarten wir von den zu Beginn dieses Jahres in Kraft getretenen Tarifabkommen.

Auch die Entwicklung, die unser Handelsverkehr mit Deutschland im ersten Halbjahr genommen hat, ist wenig befriedigend. Der Zusatzvertrag zum Handelsübereinkommen

mit Deutschland sieht für die wichtigsten Ausfuhrgüter beider Staaten Zollbindungen vor, die unsere Industrie und unseren Handel in die Lage versetzen sollen, altangestammte Absatzmöglichkeiten in Deutschland wiederzugewinnen. Bemerkenswert ist die gegenüber dem vorigen Halbjahr eingetretene Steigerung der Einfuhr von Nahrungsmitteln und lebendem Vieh um fast 50 % aus Ungarn, der ein, wenn auch geringfügiger, Rückgang unserer Ausfuhr an Fertigwaren nach Ungarn gegenübersteht. Unsere Ausfuhr nach Polen konnte ungeachtet der ganz außerordentlich hohen polnischen Zölle, die im Verlauf dieses Jahres auf die volle Goldparität gebracht wurden, gegenüber dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres um ein geringes gesteigert werden, doch steht dem eine fast 50prozentige Zunahme der Einfuhr aus Polen gegenüber, die sich aus den erhöhten Bezügen von Brennstoffen und Vieh erklärt. Eine schwere Behinderung für unsere Ausfuhr nach der Schweiz bedeutet es, daß die Schweiz eine Reihe von Einfuhrverboten nur an der schweizerisch-österreichischen und der schweizerisch-deutschen Grenze handhabt, dieselben Waren jedoch über die italienische und französische Grenze frei hereinläßt. Der erfreulichen Zunahme unserer Ausfuhr nach Italien und Frankreich seit dem Inkrafttreten der Handelsverträge mit diesen Staaten steht eine vermehrte Einfuhr aus diesen Staaten zu uns gegenüber. Im Verhältnis zu Südslawien ist gegenüber dem ersten Halbjahr 1923 eine Steigerung in der Einfuhr um etwa 25 % festzustellen, der eine unwesentliche Erhöhung unserer Ausfuhr dorthin gegenübersteht.

Die aufsteigende Richtung, die unser Handel mit Großbritannien zeigt, wird durch die sichere Grundlage, die der mit diesem Staate geschlossene Vertrag für den Handelsverkehr schafft, gefördert werden. Der zu Ende des Vorjahres abgeschlossene endgültige Handelsvertrag mit dem belgisch-luxemburgischen Zollbund gewährleistet eine unbehinderte Entwicklung unseres Handels mit Belgien und Luxemburg. Mit dem baldigen Abschlusse von Verträgen mit Griechenland und Spanien kann gerechnet werden. Eine Ausgestaltung zeigt unser Handel auch im Verhältnis zur Union der sozialistischen Sowjetrepubliken. Einer sehr namhaften Steigerung der Einfuhr, die sich auf die Gruppen der Nahrungsmittel und Rohstoffe verteilt, steht eine bedeutende Erhöhung unserer Ausfuhr an Fertigwaren gegenüber. Die Bilanz für das erste Halbjahr 1924 ergibt ein Aktivum von über drei Millionen Goldkronen. Ein erfreuliches Zeichen bildet ferner die stetige Erweiterung unserer Ausfuhr nach dem ferneren Ausland, besonders nach Übersee.

— **Die Rückfahrkarten im neuen Personentarif der Bundesbahnen.** In den neuen Personentarif ist die bisherige Einschränkung, daß Rückfahrkarten zum doppelten Preise einfacher Fahrt nur auf Entfernungen bis 100 km ausgegeben werden, nicht mehr aufgenommen worden. Überdies wurde die Geltungsdauer dieser Fahrkarten auf 5 Tage ausgedehnt.

Bei den ermäßigten Rückfahrkarten wird nunmehr entgegen dem bisher bestehenden Verbote eine einmalige Fahrtunterbrechung bei der Hin- und Rückfahrt zugelassen.

— **Die Werbearbeit für den österreichischen Fremdenverkehr.** Am 9. Januar beriet der Ausschuß für Fremdenverkehrsangelegenheiten in einer außerordentlichen Tagung über Ziele und Wege der künftigen Werbearbeit für den österreichischen Fremdenverkehr. Der vom Bundesministerium für Handel und Verkehr ausgearbeitete Bericht über die auf dem Gebiete der Fremdenverkehrswerbung zu beobachtenden Richtlinien wurde vom Ausschusse gebilligt und der Entschluß des Bundesministeriums, im Verein mit dem Österreichischen Verkehrsbureau und der österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft mit einer in den Dienst der gesamten österreichischen Fremdenverkehrsinteressen gestellten Werbeaktion hervorzutreten, begrüßt. Der Ausschuß empfahl den Ausbau des vom Bundesministerium beschrittenen Weges durch Mitwirkung der sich in den beteiligten Kreisen ergebenden natürlichen Interessengemeinschaften.

Namens des Hauptausschusses der Vertreter der auswärtigen Presse wurde die Erklärung abgegeben, daß die Berichterstatter der auswärtigen Presse bereit wären, sich in noch erheblich höherem Maße in den Dienst der für die Förderung des österreichischen Fremdenverkehres unerläßlichen Aufklärungsarbeit im Ausland zu stellen, sofern es gelingt, im Einvernehmen mit dem Hauptausschusse die für die Organisation dieser Arbeit notwendigen Einrichtungen zu schaffen. Auch die Vertreter der inländischen Pressevereinigungen sagten ihre vollste Unterstützung zu.

— **Benutzung des Bahntelegraphen für Zwecke der Polizei.** Die Wiener Polizeidirektion wird zur Beförderung wichtiger Nachrichten des Sicherheitsdienstes in Fällen, wo eine Verbindung auf gewöhnlichem Wege nicht hergestellt werden kann, in Hinkunft auch den Eisenbahntelegraphen benutzen, und zwar insbesondere bei Nacht nach solchen Orten, wo das staatliche Telegraphenamt keinen Nachtdienst hält und die Wichtigkeit de[r] Nachricht keine Verzögerung in der Beförderung und Zustellung gestattet. Diese Telegramme sind daher, falls das staatliche Telegraphenamt des Bestimmungsortes keinen Nachtdien[st] hält, nicht an das nächste Staatsamt, sondern auf Eisenbah[n]leitungen an die dem Bestimmungsorte nächstgelegene Eisenbah[n]telegraphenstation abzusetzen. Solche Telegramme müssen sofort nach dem Einlangen zugestellt werden; die Zustellung wir[d] durch Boten, Fernsprecher oder durch die Bahngendarmeri[e] veranlaßt.

— **Kohlentarife.** Am 19. Dezember v. J. fand im Bundesministerium für Handel und Verkehr eine Beratung über die Kohle[n]tarife der österreichischen Eisenbahnen statt, an der Vertrete[r] der Handelskammer und der Arbeiterkammer in Wien, der Gemeinde Wien, des Hauptverbandes der Industrie, des niede[r]österreichischen Gewerbevereins, des Vereins der Bergwerk[s]besitzer und der Generaldirektion der Österreichischen Bunde[s]bahnen teilnahmen. Von den Interessenten wurde einhellig d[ie] Ansicht vertreten, daß die gegenwärtigen österreichische[n] Eisenbahntarife es den heimischen Kohlengebieten unmöglic[h] machen, einen ihrer Förderungsmenge entsprechenden Absa[tz] im Inlande zu finden. Insbesondere sei es notwendig, die i[n]ländischen Kohlenfrachtsätze auf weite Entfernungen zu ve[r]billigen. Die Anregung, einen engeren Ausschuß zur Beratu[ng] der einschlägigen Tariffragen beim Bundesministerium f[ür] Handel und Verkehr einzuberufen, dürfte schon in der nächst[en] Zeit verwirklicht werden.

— **Kohlenförderung im November 1924.** Die inländische Kohle[n]förderung im November 1924 betrug 14 454 t Steinkohle u[nd] 219 178 t Braunkohle. An der Förderung waren beteili[gt] Niederösterreich mit 27 337, Steiermark mit 123 801, Kärnten m[it] 9555, Oberösterreich mit 37 437, Tirol mit 3090 und das Burge[n]land mit 32 412 t. Gegenüber dem Monat Oktober 1924 ergibt si[ch] ein Förderungsrückgang von über 11 000 t, der vor allem auf d[ie] geringere Zahl von Fördertagen zurückzuführen ist.

— **Bundesbahndirektor Boeß †.** Von einer Dienstre[ise] zurückkehrend, ist am 14. Januar der Direktor der Bund[es]bahndirektion Wien-Südwest, Doktor Hermann Boeß, [in] St. Pölten beim Besteigen des Zuges einem Herzschlage erleg[en]. Er zählte zu den bekanntesten und verdienstvollsten Beamten d[er] Bundesbahnverwaltung. Dieser hervorragende Fachmann war i[m] Jahre 1869 in Murau in Steiermark als Sohn des Rechtsanwal[ts] und vieljährigen steiermärkischen Landtagsabgeordneten D[r.] Franz Boeß geboren. Er hat in Graz studiert und das Dokto[rat] der Rechtswissenschaften erworben. Er diente mehrere Ja[hre] als Stationsbeamter in der Strecke St. Michael-Selztal, dann [im] Sekretariat der Bundesbahndirektion Villach und wurde [bei] Schaffung des Eisenbahnministeriums in dieses einberufen, wo [er] zunächst als Sekretär des Erbauers der Alpenbahnen, Sektio[ns]chefs Wurmb, dann beim Bau der Wiener Stadtbahn tätig w[ar]. Unter Eisenbahnminister Dr. Derschatta war Dr. Boeß d[em] Präsidium des Eisenbahnministeriums als Stellvertreter [des] Präsidialchefs zugeteilt. Später wurde er zum Vorstand des [De]partements für allgemeine Personalangelegenheiten ernannt. [Im] Jahre 1917 wurde er zum Direktor der Staatsbahndirektion W[ien] bestellt. Anläßlich der Übernahme der Südbahnlinien in den [Be]trieb der Bundesbahnen wurde die Südbahndirektion mit [der] Westbahndirektion vereinigt, und Direktor Dr. Boeß überna[hm] die Leitung der vereinigten Bundesbahndirektionen.

Ungarn.

— **Der Budgetvoranschlag der ungarischen Staatsbahnen.** [In] den vom Finanzministerium veröffentlichten Goldkronenkost[en]voranschlag wurden im Budget der Königlich ungarischen Sta[ats]bahnen nur die hauptsächlichsten Posten aufgenommen, da [zur] Erzielung größtmöglichster Wirtschaftlichkeit im Betriebe [der] Verwaltung in gewisser Beziehung Freiheit gewährt wird. [Da]neben haben auch die Staatsbahnen einen ausführlichen Kos[ten]voranschlag angefertigt. Gleichzeitig wird die Ermächtig[ung] angesprochen, daß in dem Falle, wenn die für das Jahr 192[5] für Investitionen vorgesehenen 17,9 Millionen nicht genügen, [die] Geschäftseinnahmen der Staatsbahnen sich jedoch günstiger [als] der Voranschlag gestalten, auch ein größerer Betrag für In[ve]stitionen aufgewendet werden kann, doch gilt hierbei die [Ein]schränkung, daß für diesen Zweck höchstens 26,6 Millionen [zu] verwenden sind. Der Voranschlag der Staatsbahnen sieht [im] übrigen Gesamtausgaben von 197,5 und Gesamteinnahmen [von] 182,1 Millionen Goldkronen vor. Von den Ausgaben entfa[llen] auf ordentliche Ausgaben 179,6 Millionen, und zwar auf Perso[nal]ausgaben 54,9, auf sachliche Ausgaben 2,1, auf Betriebsausga[ben] 87,2, auf verschiedene Ausgaben 32,4 und auf Anleihetilgu[ng]

9 Millionen Goldkronen. Außerdem wurden unter dem Titel außerordentliche Ausgaben" die Investitionen besonders ausgewiesen. Für die Beschaffung von Wagen sollen 7,9, für Lokomotiven 3,8, für die Ausgestaltung von Stationen 1,5, für den Bau von Personal- und Arbeiterhäusern 1,6, für den Bau neuer Linien 0,7, für den Austausch von Schienensträngen 0,5 Millionen Goldkronen aufgewendet werden. Insgesamt betragen die Investitionen 17,9 gegen 26,1 Millionen Goldkronen im Vorjahre. Die ordentlichen Einnahmen sind die folgenden: Personenverkehr 5,4 (im Vorjahre 23,8), Gepäckverkehr 0,65 (0,26), Eilgutverkehr 2,4 (0,97), Frachtgutverkehr 109,7 (47,5), verschiedene Einnahmen 23,8 (9,6) Millionen Goldkronen. Der Personalstand umfaßt 4093 Beamte, 11 610 Hilfsbeamte, 13 973 Unterbeamte, ferner [illegible] Monats-, 130 Tagesdiurnisten und 2938 Tagearbeiter. Im zweiten Halbjahr wird diese Zahl der Angestellten um 1290 geringer sein. Für Pensionen beträgt der Jahresbedarf abzüglich der Einnahmen der Pensionsinstitution 29,3 Millionen Goldkronen, wobei insgesamt 38 849 Pensionisten zu versorgen sind. Die Betriebslänge beträgt 7252 km. Zu bemerken ist, daß die ordentlichen Einnahmen mit 182,1, die Geschäftsausgaben aber mit 179,6 Millionen Goldkronen veranschlagt sind, so daß eigentlich das Gleichgewicht hergestellt ist.

Der Bau neuer Strecken kann infolge der ungünstigen finanziellen Verhältnisse in größerem Maßstabe nicht bewerkstelligt werden, auf der Strecke Györ-Hegyeshalom wird doch das zweite Gleis ausgebaut, und die Strecke Székesfehérvár-Börgönd zu einer Strecke ersten Ranges ausgestaltet werden.

Niederlande.

— **Der Hafen von Delfzijl.** Im Dezember 1924 wurden die Arbeiten an der Westseite des alten Hafens beendet; mit den neuen Anlagen an der Ostseite wird 1925 begonnen werden. Der Hafen hat nunmehr eine Wasseroberfläche von reichlich 21 ha mit einer größten Tiefe von 9 m oder 7,35 m unter dem täglichen Niedrigwasser und 10,15 m über dem gewöhnlichen Hochwasserstand. Unmittelbar am Eingang liegt ein Hafenbecken mit 5 Kaimauern, von denen drei in erster Linie für Lotsen und Mündungsboote bestimmt sind, an denen aber auch Schlepper anlegen können, ferner ist vorhanden ein Kai mit schwimmender Landungsbrücke für Passagierdampfer sowie ein Hoch- und Niedrigwasserkai für Schlepper und Passagierschiffe. Die übrige Hafenfläche ist für die Seeschiffe bestimmt außer für die, die am Kai umschlagen wollen. Eine durch Dämme begrenzte Fahrrinne von 9 m Tiefe und 70 m Breite bildet den Zugang zur Ems. Die Kailänge des Hafens beträgt 195 m bei 9 m Tiefe; doch ist die Mauer derart eingerichtet, daß die Tiefe später auf 11 m gebracht werden kann. An ferneren 260 m Kailänge ist das Wasser 8½ m und bei weiteren 65 m 7 m tief. Hinter den insgesamt 520 m langen Kaimauern liegen die Eisenbahnanschlüsse mit 5 Speichern von insgesamt 6000 qm Grundfläche, während weitere 10 000 qm zum Lagern von Gütern vorhanden sind. Eine Ladebrücke, die zwischen den Stützpunkten ein Gebiet von 35 m, auf dem alle Speicher stehen, überspannt, und 4 elektrische sowie 3 Dampfkräne können an allen Punkten der Kaianlagen zur Arbeit verwendet werden. Eine Rangierlokomotive steht dauernd zur Verfügung, und ein Motorfahrzeug besorgt die Zuführung von frischem Wasser und dient gleichzeitig zum Löschen von Bränden. Eisenbahnanschluß besteht sowohl an das Netz der Niederländischen Eisenbahnen als auch an die Kleinbahnen der Gesellschaft „Östliches Groningen". Bei den östlichen Hafenbecken handelt es sich im wesentlichen um zwei kleine Holzhäfen von 7 und 3 ha Oberfläche.

— **Luftverkehr Amsterdam-Indien.** Nachdem der glücklich durchgeführte Flug von Amsterdam nach Batavia dargetan hat, daß ein Verkehr mit Flugzeugen zwischen den Niederlanden und den Kolonien möglich ist, wird beabsichtigt, durch die Königliche Luftfahrtgesellschaft einen regelmäßigen Dienst Amsterdam-Batavia zu eröffnen.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prince-Henri-Bahn.** Das zwischen Belgien und Luxemburg vereinbarte Abkommen bezüglich der Übernahme des Wilhelm-Luxemburg-Netzes durch die Prince-Henri-Bahn ist, wie die B. B. Ztg. mitteilt, nunmehr von der luxemburgischen Kammer nach langem Hin- und Herstreiten angenommen worden. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Prince-Henri-Gesellschaft, die in der ursprünglichen Fassung des Abkommens Belgien die Mehrheit sicherte, war auf starken Widerstand gestoßen und drohte sich zu einer Regierungskrise zuzuspitzen. Beide Regierungen einigten sich schließlich auf einen Zusatzartikel, der die luxemburgischen Bedenken zum Teil zerstreute. Der Zusatzartikel verfügt: In Abweichung von den luxemburgischen Gesetzbestimmungen über die Handelsgesellschaften wird der Verwaltungsrat der Prince-Henri-Bahn neun Mitglieder begreifen, von denen wenigstens acht die belgische oder luxemburgische Nationalität besitzen müssen. Zudem müssen stets drei Mitglieder Luxemburger nud drei Belgier sein.

Übrige europäische Länder.

— **Sonntagsrückfahrkarten in Dänemark** (vgl. Jahrg. 1924 Seite 592, 805). Die Einführung von billigen Sonntagsrückfahrkarten in Dänemark erfolgte ursprünglich, um der weniger bemittelten Bevölkerung der größeren Städte Gelegenheit zu geben, zu einem erschwinglichen Preise an den Sonntagen Ausflüge in die weitere Umgebung zu machen. Bereits im Sommer 1912 wurden solche Sonntagskarten bei der dänischen Staatsbahn eingeführt, und zwar in der Weise, daß an einem oder mehreren Sonntagen während der Sommermonate besondere Züge nach wichtigeren Ausflugszielen verkehrten. So wurden im Sommer 1912 auf 11 verschiedenen Linien 49 Züge dieser Art abgelassen. Infolge der guten Benutzung wurde in den späteren Jahren die Einrichtung dieser Sonntagszüge weiter ausgebaut, so daß im Sommer 1916 bereits 69 Züge auf 18 verschiedenen Linien verkehrten.

Die infolge des Krieges erforderlichen Einschränkungen zwangen auch zur Einstellung dieser Sonntagszüge in den Jahren 1917—1920. Im Sommer 1921 wurden wieder 46 Züge auf 17 Linien gefahren und im vergangenen Sommer 82 Züge auf 35 verschiedenen Strecken.

Das Betriebsergebnis dieser billigen Sonntagszüge war günstig. Der dänischen Staatsbahn wurde ein erheblicher neuer Verkehr zugeführt. In der Öffentlichkeit wurde eine Ausdehnung dieser Sonntagszüge gewünscht, insbesondere auch auf verkehrsschwächeren Linien, wo die Einrichtung solcher Züge aus betrieblichen Gründen nicht angängig gefunden wurde und wo sich die betroffene Bevölkerung zurückgesetzt fühlte. Auch die Landbevölkerung wollte von der Einrichtung solcher Sonntagszüge Nutzen ziehen. Darum ging die dänische Staatsbahn im vergangenen Sommer an eine Neuordnung des Sonntagszugverkehrs.

Die Knappheit an rollendem Material wie die Erkenntnis, daß die Benutzung der gewöhnlichen Züge an solchen Tagen in einer Weise zurückgehen würde, daß ihre Führung unwirtschaftlich werden würde, und der Wunsch, der gesamten Bevölkerung die Vergünstigung der Sonntagszüge zuteil kommen zu lassen, führten die dänische Staatsbahn zu einem neuen Versuch des Sonntagzugverkehrs in wesentlich geänderter Form. Für diesen Versuch waren zunächst nur der August und September v. J. in Aussicht genommen.

Im allgemeinen wurde die Einrichtung der Sonntagskarten in der Weise durchgeführt, daß den Reisenden 3. Klasse von und nach jedem beliebigen Orte Gelegenheit gegeben wurde, die Reise hin und zurück an demselben Tage zum einfachen Preise mit den gewöhnlichen Zügen zurückzulegen, vorausgesetzt, daß eine Fahrkarte für eine Entfernung von mindestens 30 km (Preis 1,50 Kr.) gelöst wurde. Eil- und Schnellzüge, die Fährstrecken Helsingör-Hälsingborg, Kopenhagen-Malmö und Gjedser-Warnemünde wie einige erfahrungsgemäß stark benutzte Personenzüge waren von der Benutzung ausgeschlossen.

Auf der stark belasteten Nord- und Küstenbahn (Kopenhagen-Helsingör), wo besonders geartete Verhältnisse vorliegen, und zu gewissen Tageszeiten wegen des Nahverkehrs die Benutzung der gewöhnlichen Züge schwierig wäre, wurden besondere Sonntagszüge eingelegt, und zwar von Kopenhagen morgens um 7 Uhr. Ferner konnten alle Züge von Kopenhagen nach 4 Uhr nachm. wie alle Züge nach Kopenhagen bis 4 Uhr nachm. bei der Hinreise (natürlich nur bei Entfernungen von 30 km und mehr) mit Sonntagskarten benutzt werden.

Für die Grenze von 30 km entschloß man sich, um nicht dem Nahverkehr der größeren Städte die ermäßigten Sätze zugute kommen zu lassen. Bei Entfernungen von 16—29 km konnte man eine Ermäßigung des Hin- und Rückfahrpreises dadurch erzielen, daß man eine Fahrkarte bis zu der 30 km entfernten Station oder eine besondere Fahrkarte löste.

Der Versuch im August und September 1924 führte zu einer sehr erheblichen Steigerung des Sonntagsverkehrs, verglichen mit dem Sonntagsverkehr in den entsprechenden Monaten 1923. Man entschloß sich daher, auch im Oktober und November die Neuordnung der Sonntagsrückfahrkarten beizubehalten. Seit dem 1. September 1924 ist diese Vergünstigung zunächst aufgehoben, um das Ergebnis näher zu untersuchen.

Nach den Mitteilungen von zuständiger Stelle hat sich vorläufig gezeigt, daß die Fahrkarteneinnahme an den Sonntagen der vier Monate, verglichen mit der gleichen Zeit des Vorjahres, um 836 000 Kr. gestiegen ist. Die besonderen Ausgaben für die Anordnung des Sonntagverkehrs waren unbedeutend. Doch kann

ein Teil des Werktagverkehrs sich der billigen Sonntagszüge bedient und zu einer Mindereinnahme im Werktagverkehr geführt haben.

Die Einrichtung der Sonntagskarten fand bei der Bevölkerung und Presse lebhaften Beifall. Namentlich hatte auch der Verkehr vom Lande nach den größeren Städten erheblich zugenommen.

— Schlafwagen 3. Klasse in Dänemark. Da die Benutzung der Schlafwagen 1./2. Klasse im inneren dänischen Verkehr stark zu wünschen übrig ließ, entschloß sich die dänische Staatsbahn — gleichzeitig mit der Wiedereinrichtung des Schlafwagenlaufs Kopenhagen-Randers — versuchsweise hier einen vereinigten Schlafwagen 1.—3. Klasse einzusetzen, um auf diese Weise eine bessere Benutzung zu erzielen.

Die Internationale Schlafwagengesellschaft, in deren Hand der Betrieb der Schlafwagen in Dänemark liegt, ließ daher bereits im Sommer 1923 auf Veranlassung der dänischen Staatsbahn drei ihrer Schlafwagen 1./2. Klasse in der dänischen Fabrik „Skandia" in der Weise umbauen, daß ein Wagen 6 Halbabteile 1./2. Klasse mit je 2 Bettplätzen und 4 Halbabteile 3. Klasse mit je 3 Bettplätzen erhielt. Im November 1923 wurden diese Wagen in den Verkehr Kopenhagen-Randers gesetzt.

Der Bettkartenpreis beträgt zurzeit in dänischen Kronen:

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Kopenhagen-Randers oder umgekehrt . .	24.—	12.—	8.—
Kopenhagen-Fredericia oder umgekehrt .	18.—	9.—	6.—
Fredericia-Randers oder umgekehrt . .	3.—	1.50	1.—
Vormerkgebühr	3.—	1.50	1.—

Die neuen Wagen sind modern eingerichtet und geschmackvoll ausgestattet. Der Versuch ist nach den Erklärungen von zuständiger Stelle befriedigend ausgefallen. Die Bettplätze 3.Klasse werden gewöhnlich ausverkauft. Es erwies sich, daß die Einrichtung der Bettplätze 3. Klasse keinen Rückgang in der Benutzung der Bettplätze 1./2. Klasse herbeiführte. Die dänische Staatsbahn wird daher auch auf anderen inneren dänischen Linien vereinigte Schlafwagen 1.—3. Klasse einführen. Die Internationale Schlafwagengesellschaft hat für diesen Zweck neue Schlafwagen in Auftrag gegeben, die 12 Bettplätze 2. Klasse und 18 Bettplätze 3. Klasse haben werden. Diese neuen Schlafwagen werden also zwei Halbabteile mehr aufweisen und 3 m länger als die bisherigen sein. Die Länge dieser neuen Wagen wird 23,542 m betragen. Im Laufe des Jahres 1925 werden sie in den Verkehr gesetzt. Nur auf der Linie Esbjerg-Kopenhagen, die den Verkehr von und nach England bedient, werden auch künftig nur Schlafwagen 1./2. Klasse laufen (vgl. auch Jahrg. 1924 S. 712 d. Ztg.).

— Von der norwegischen Staatsbahn. Um die Fahrzeit Oslo-Malmö-Ausland über das auf der letzten Fahrplankonferenz in Neapel beschlossene Maß hinaus zu verkürzen, hat der norwegische Generaldirektor Verhandlungen mit der schwedischen Staatsbahn eingeleitet. Norwegen ist bereit, den Oberbau auf der Strecke Kornsjö-Oslo weiter zu verstärken, wenn auch die schwedische Staatsbahn auf ihrer Strecke die Geschwindigkeit erhöhen will. — Im schwedisch-norwegischen Übergangsverkehr Storlien soll der jetzige dreistündige Grenzaufenthalt im Verkehr Östersund-Drontheim, einer namentlich für den Sommerreiseverkehr bedeutenden Linie, wesentlich verkürzt werden. — Die durchgehende Verbindung Stockholm-Oslo-Bergen soll verbessert werden, auch soll ein neuer Anschlußzug von Riksgränsen nach Narwik für die neu vorgesehene Stockholmer Verbindung von der norwegischen Staatsbahn eingelegt werden. — Die norwegische Staatsbahn wies im letzten Berichtsjahr einen Überschuß von nur 2 Mill. Kronen auf, was eine schlechte Verzinsung des sich etwa auf 400 Mill. Kronen belaufenden Anlagekapitals bedeutet. Durch die letzthin vorgenommenen Ersparnismaßnahmen (Personaleinschränkung usw.) erhofft die norwegische Staatsbahn ein besseres Betriebsergebnis. — Der norwegische Gütertarif liegt zurzeit 140 % über den Vorkriegssätzen, während der Lohnindex bereits auf 162 % über den Vorkriegssätzen liegt.

— Schwedische Ostküstenbahn. Der Bau des 66 km langen Teilstücks Sundsvall-Härnösand (vgl. auch Jahrg. 1924 S. 783 d. Ztg.) ist soweit vorgeschritten, daß demnächst mit der Eröffnung dieses nördlichsten Teiles der Ostküstenbahn gerechnet werden kann.

— Verkehrslage der schwedischen Staatsbahn. Einer Äußerung des schwedischen Generaldirektors gegenüber „Svenska Dagbladet" über die Verkehrslage der schwedischen Staatsbahn entnehmen wir folgendes. Die Aussichten für 1925 liegen nicht besonders günstig. Die Betriebskosten weisen Neigung zum Steigen auf, namentlich im Hinblick auf das allgemeine Anziehen der Preise, während die Einnahmen zurückgehen. Der Personenverkehr ist wegen der zu hohen Fahrpreise seit langem im Sinken begriffen. Auch der Güterverkehr geht seit Augu 1924 ständig zurück. Im September betrugen die Einnahmen a dem Güterverkehr 600 000 Kronen, im Oktober 300 000 Kron im November 1 Mill. Kronen weniger, als man berechnet hat Seit Ende November bleibt auch die Zahl der wöchentlich b ladenen Wagen gegenüber dem Vorjahr zurück. Eine volle Ve zinsung des Anlagekapitals im Jahre 1925 erscheint dah fraglich.

Das Netz der Staatsbahn umfaßte am 1. Januar 1925 unter B rücksichtigung der im Jahre 1924 hinzugetretenen 137 km in gesamt 5909 km gegenüber 4760 km am 1. Januar 1914. D Personalbestand betrug im November v. J. 27 050 gegenüb 28 579 im Jahre 1913. Die Eröffnung der größten und wichtigst Verbindungsbahn zwischen der nördlichen Stammbahn und d Inlandsbahn Forsmo-Hoting (Nordschweden) ist für Ende 19 vorgesehen. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf d Strecke Stockholm-Gotenburg dürfte kaum vor dem Frühja 1926 erfolgen. Mit der Kunze-Knorrbremse sind je fast sämtliche Güterwagen versehen, so daß die besonderen Vo teile dieser Einführung bald in Erscheinung treten können. V den etwa 20 800 Güterwagen der schwedischen Privatbahn weisen etwa 5600 ebenfalls die Kunze-Knorrbremse auf.

In der Zeit von Januar bis Oktober 1924 hat die schwedisch Staatsbahn einen Überschuß von 27,7 Mill. Kronen (gegen 2 im Vorjahr) erzielt. Bei Verzinsung des Anlagekapitals ist e Überschuß von 1,4 Mill. Kronen gegenüber einem Fehlbetrage v 5,4 Mill. im Vorjahre erzielt worden. Das Ergebnis der erst 10 Monate des Jahres 1924 ist demnach als recht günstig bezeichnen.

— Bahnbau in Nordschweden. Nunmehr ist auch die Linie führung Stenträsk-Arvidsjaur der Staatsbahnlinie Jörn-Gubb jaure, einer Verbindungsbahn der nordschwedischen Stammba und der Inlandsbahn, festgestellt worden (vgl. Jahrg. 1924 S. 3 d. Ztg.). Die Bahn wird über Glommersträsk-Borstträsk führ

— Erweiterung des schwedischen Privatbahnnetzes 1924. vergangenen Jahre wurde nur zwei neuen Privatbahnen die G nehmigung erteilt, nämlich der im Stockholmer Gebiet liegend 2,3 km langen vollspurigen Linie Nyboda-Västberga und der der Provinz Wärmland gelegenen 4,3 km langen vollspurig Linie Hallanda-Kättilsbyn.

Dem Verkehr übergeben wurden folgende Linien:

1.	Iggesund-Hudiksvell (Teil der Ostküstenbahn), Vollspur	12,6 km
2.	Vimmerby-Ydre (Hällefors), (Spurw. 0,891 m)	29,8 „
3.	Källby-Kinne-Kleve (Spurw. 0,891 m)	9,1 „
4.	Klintehamn-Hablingbo [Insel Gottland] (Spurweite 0,891 m)	26,6 „
	Zusammen	78,1 km

Bei Jahresschluß befanden sich noch folgende Privatbahn im Bau:

1.	Gislaved-Hestra, Vollspur	16,4 km
2.	Mellerud-Billingfos-Arvika, Vollspur, mit Nebenbahn Järnskog-Skillingsfors, Vollspur . .	182,1 „
3.	Åmål-Arjänge, Vollspur	68,9 „
4.	Gävle-Härnösand (Ostküstenb.), Vollspur . .	301,3 „
5.	Limedsforsen-Särna, Vollspur	99,2 „
6.	Stormossen-Lövsta bruk (Spurw. 0,891 m) . .	29,0 „
7.	Fängersfors-Årrsjön (Spurw. 0,600 m) . . .	2,5 „
	Zusammen	699,4 km

— Motorwagenverkehr in Schweden. An dieser Stelle ist wiederholt von der Entwicklung des Motorwagenverkehrs in Schweden, eine Folge des ständig wachsenden Wettbewerbs der Automobillinien, die Rede gewesen. Durch den Motorwagenverkehr war es den einzelnen Privatbahnen möglich, den Gü vom Personenverkehr zu trennen und dadurch eine häufi und schnellere Verbindung zu schaffen. Durch die gering Betriebskosten konnte gleichzeitig eine Herabsetzung der Ta vorgenommen werden. Als Beispiel für den günstigen Ein des Motorwagenverkehrs auf die Steigerung des Personen kehrs sei auf das Ergebnis der Privatbahn Jönköping-Gripen hingewiesen, bei der in den ersten sieben Monaten des Ja 1924 gegen die gleiche Zeit des Vorjahres die Zahl der förderten Reisenden um über 100 % gestiegen ist (von 70 000 147 000).

Heute verkehren Motorwagen verschiedenster Systeme 30 Privatbahnen. Mit geeigneten Motorwagen kann man nach fachmännischem Urteil die auf den Bahnen zugelas Geschwindigkeit um 50—100 % erhöhen.

— Das Projekt einer breitspurigen Verbindung Mitau-Liba nunmehr vom lettländischen Parlament genehmigt worden. zwar hat man sich, wie die Ostd. Wirtsch.-Ztg. meldet, endg

ir die Linienführung Libau - Schrunden - Frauenburg - Lievenersen-Mitau entschieden, wodurch die Durchquerung litauischen taatsgebietes vermieden wird. Ursprünglich sollte bekanntlich ie Strecke Libau-Mosheiki auf russische Spurweite umgenagelt erden, wofür bereits über 1½ Millionen Lat im lettländischen udget ausgeworfen waren. Die litauische Regierung bereitete iesem Projekt aber große Schwierigkeiten, so daß man von iesem Plane absehen mußte (vgl. Nr. 46, S. 913 Jahrg. 1924 d. tg.). Die Baukosten für die neue Linienführung werden auf) Millionen Lat veranschlagt und sollen in die Staatshaushaltsläne der Jahre 1925—1928 eingestellt werden. Wie verlautet, eht die lettländische Regierung bereits mit einem englischen onsortium in Verhandlung, das auf zehn Jahre einen größeren redit für diesen Bahnbau zur Verfügung stellen will. Im Zuammenhang mit der Bahn Mitau-Libau dürfte nunmehr auch der usbau der Schmalspurbahn Libau-Hasenpoth als Privatbahn ber Goldingen mit Anschluß nach Windau sowohl wie nach uckum bald in Angriff genommen werden.

— **Polnische Minderheitenpolitik.** Der Frankf. Ztg. wird aus reslau gemeldet: Die polnische Eisenbahnverwalung in Oberschlesien entläßt mehrere hundert Eisenahner, und zwar unter ausschließlich nationalpolitischen Gechtspunkten. Etwa 80 Eisenbahnbeamte in Polnisch-Oberhlesien haben für Deutschland optiert; ihre Entlassung aus m polnischen Staatsdienst mag deshalb verständlich erscheinen, enn sie auch in ihrer überstürzten Form rechtlich nicht einandfrei sein dürfte. Auffallend ist es aber, daß auch eine nze Anzahl von Eisenbahnern offenbar nur deswegen entlassen ird, weil sie ihre Kinder für die deutsche Minderheitsschule ıgemeldet haben. Es handelt sich um etwa 280 solcher Benter. Ihre vorläufig nur angekündigte Entlassung steht zweillos in Widerspruch zum Genfer Abkommen und übrigens auch ı der in der polnischen Verfassung garantierten staatsbürgerhen Freiheit. Ob diese Maßnahme also wirklich durchgeführt erden kann, wird vorläufig bezweifelt werden müssen.

— **Erhöhung der Fahrpreise in der Tschechoslowakei.** Die reits angekündigte Erhöhung der Fahrpreise (siehe Nr. 52 ihrg. 1924 d. Ztg.) tritt nun wirklich in Kraft. Nach einer eben veröffentlichten Kundmachung des Eisenbahnministeums werden nämlich mit Gültigkeit vom 1. Februar die bisrigen normalen, ermäßigten und besonders ermäßigten Fahreise (unter den letzteren sind die Preise für die Monatsreckenkarten gemeint) aufgehoben und an ihre Stelle treten ue, durchschnittlich um rund 10 % erhöhte Fahrpreise, in elche die alte und die neue Fahrkartensteuer eingerechnet ist. ie Preise der Schüler-Monatskarten und der Arbeiterwochenrten und die Preise für Gepäck, Expreßgut und Zeitungskete bleiben unverändert. Die Preise der Jahres- und albjahreskarten und der Jahresstreckenkarten werden um 10 % es Einkaufspreises erhöht. Der Ertrag, welchen an von dieser neuen Fahrkartensteuer erhofft, wird jährh auf 50 Mill. tschechische Kronen geschätzt.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** ı Monat September 1924 wurden befördert 17 545 110 Pernen (gegenüber dem Vormonat um 1 974 840 Personen weıger), 10 356 t Gepäck und Expreßgüter (— 2048 t) und 98 128 t Frachtgüter (+ 3 087 241 t). Darunter sind über Mill. Tonnen Kohle, Koks und Briketts, über 2 Mill. Tonnen ıckerrüben und über 800 000 t Rübenschnitzel. Die Einnahmen trugen beim Personen- und Gepäckverkehr 64 704 950 – 8 408 446) Kc, beim Güterverkehr 321 920 458 (+ 55 765 632) . Die Gesamteinnahmen bezifferten sich auf 386 625 408 - 47 357 186) Kc.

— **Steigerung des Triester Warenverkehrs mit der Tschechoowakei.** Wie sehr der Warenverkehr mit dem Triester Hafen stiegen ist, beweist der Umstand, daß er im Zeitabschnitt nuar - September 1923 rund 14 490 Wagenladungen (je 000 kg), dagegen im gleichen Zeitabschnitt 1924 rund 55 500 agenladungen umfaßte. Die Steigerung beträgt also 283 %. ch Italien hat die Tschechoslowakei den größten Anteil am iester Warenverkehr. Es kann keinem Zweifel unterliegen, ß die bedeutende Ablenkung der Güter aus der Tschechowakei nach Triest und in der Gegenrichtung ihre Hauptsache in der Tarifpolitik hat, die um jeden eis die Verfrachter durch Erstattung billiger Frachtsätze diesen Transport gewinnt und auf diese Weise zur Hebung s italienischen Hafens beiträgt. Hierbei dürften auch poltische Gründe im Spiele sein.

— **Krupp in Jugoslawien.** Zu dem Zusammenschluß der Firma ied. Krupp A.-G., Essen, mit der „Ersten jugoslawischen Fak für Wagen, Maschinen und Brücken A.-G." in Brod an der ve, wird der D. A. Z. aus Belgrad mitgeteilt, daß Krupp hierı einen Plan zum Abschluß gebracht hat, der auch von einer hannoverschen Maschinenfabrik und von einer französisch-belgischen Lokomotivfabrik im ehemalig besetzten Gebiet seit längerer Zeit in Erwägung gezogen wurde. Die Broder Wagenfabrik ist das größte Unternehmen dieser Art in Jugoslawien. Außerdem bestehen noch drei weitere Wagenfabriken, die aber nicht die Bedeutung der Broder Fabrik erreicht haben. Mit Ausnahme vielleicht der Sartid A.-G. in Smederevo, an der die englische Firma Vickers Ltd. beteiligt ist. Schon seit längerer Zeit konnte man eine auffällige Rührigkeit der Firma Fried. Krupp A.-G. in Essen in Jugoslawien wahrnehmen, und zwar ganz besonders in bezug auf dem Gebiete bergbaulicher Interessen. Die Firma Krupp scheint sich insbesondere für die mazedonischen Chromerze zu interessieren, die zum Teil von Deutschen ausgebeutet werden. Der Zusammenschluß der Firma Krupp mit der Broder Wagenfabrik bezweckt in erster Linie den Bau von Lokomotiven in Jugoslawien, da solche bisher im SHS.-Staate noch nicht gebaut wurden. Nach unseren Informationen bezieht sich die Interessengemeinschaft beider Unternehmen nicht nur auf den Bau und die Reparatur von Lokomotiven, sondern es ist auch in Erwägung gezogen, andere Industriezweige der Firma Fried. Krupp A.-G., Essen, nach Jugoslawien zu verpflanzen. Es dürfte hier besonders das Werk Rheinhausen in Frage kommen. Die Errichtung einer eigenen „Jugoslawischen Krupp A.-G." ist seit längerer Zeit ins Auge gefaßt und nach dem nunmehr erfolgten Zusammengehen mit Brod nur eine Frage der Zeit. Die Broder Wagenfabrik ist eine Gründung der ungarischen „Maschinenfabrik und Eisenausrüstungsgesellschaft", Kistarca bei Budapest, die die Mehrheit der Aktien der Broder Fabrik in den Händen hat.

— **Frankreich und die Konferenz von Barcelona.** Die französiche Regierung hat soeben einen Gesetzentwurf betreffend die Ratifizierung der in Barcelona im Frühjahr 1921 von etwa vierzig Staaten unterzeichneten Konvention, betreffend die Regelung der Verhältnisse auf Wasserstraßen, von internationalem Interesse erlassen. Es heißt, daß die möglichst baldige Ratifizierung dieser Konvention der Regierung schon deshalb sehr wünschbar erscheine, weil angesichts des Umstandes, daß die Schweiz und die Niederlande sich einer Unterzeichnung der Konvention enthalten haben, die Erörterungen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erwiesen hätten, daß die Stellung Frankreichs in dieser Kommission wesentlich verstärkt würde, wenn Frankreich die erwähnte Konvention endgültig ratifiziert habe.

— **50 % Ermäßigung für Sizilienreisen.** Die italienischen Staatsbahnen haben, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, die Fahrpreisermäßigung für den Frühling auf Sizilien erneuert. Die Ermäßigung beträgt vom März bis Juni 1925 von jeder italienischen Station nach Palermo 50 bis 60 % — je nach Entfernung — bei Hin- und Rückfahrt. Die Gültigkeitsdauer ist von den Grenzstationen auf 45 Tage, von den übrigen Stationen Italiens aus auf 30 Tage bemessen.

— **Geplante Eisenbahnbauten in Südfrankreich.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beabsichtigt, eine neue Verbindung zwischen dem Loire- und dem Rhonetal durch einen Tunnel unter dem Mont Pilat zu schaffen, um die durchgehende Verbindung zwischen Paris und Marseille abzukürzen.

Schon im Jahre 1921 hat die genannte Gesellschaft auf Anregung des Generalrats des Departements Alpes Maritimes Vorarbeiten für eine elektrische Eisenbahn Avignon-Nizza über Cavaillon, Pertuis, Barjols und les Arcs anstellen lassen. Der Generalrat des Departements Bouches-du-Rhone wünschte jedoch, daß die Stadt Aix-en-Provence von dieser Eisenbahn berührt würde und verlangte dementsprechend eine Streckenverlegung. Die geplante Eisenbahn wurde daher in Verbindung gebracht mit der Strecke Veynes-Marseille über Pertuis, durch die die Verbindung von Grenoble mit Nizza verbessert werden soll. Der Vergleich der verschiedenen Planungen ist zugunsten der Verbindung über Barjols ausgeschlagen. Sie erwies sich als der kürzeste Weg von Paris nach Nizza, der durch sie gegenüber der bestehenden Verbindung um 142 km abgekürzt wird, und auch die Verbindung Nizza-Grenoble kommt dabei zu ihrem Recht. Die meisten Handelskammern des Südostens haben sich zugunsten dieser neuen Verbindung ausgesprochen, ebenso eine Anzahl Stadtverwaltungen. Die Planungen für sie sind daher dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt worden. Sie hat nicht nur Wert für die genannten durchgehenden Verbindungen auf weite Entfernung, sondern auch örtliche Bedeutung für die Teile der Provence, die sie durchschneidet, und deren Bewohner.

— **Eine Schwebebahn für Paris.** Es wird geplant, in Paris eine Schwebebahn anzulegen, die zunächst als Versuch gedacht, in etwa 5 km Länge eine Schnellverbindung mit Saint-Denis herstellen soll; in weiterer Entwickelung des Plans soll sie noch in einige andere Vororte ausgedehnt werden, und schließlich denkt

man sogar an einen Fernverkehr bis Lille und Brüssel. Die Fahrbahn soll etwa 14 m über Gelände zu liegen kommen. Die Haltestellen sollen dabei Gipfel im Längsschnitt bilden, so daß durch diese Gestalt das Bremsen und Anfahren erleichtert wird. Es soll mit einer Geschwindigkeit von etwa 80 km in der Stunde gefahren werden. Die Wagen, die durch elektrisch angetriebene Luftschrauben bewegt werden sollen, sollen 60 bis 100 Fahrgäste fassen, aber kein Gepäck aufnehmen. Bei Verwendung von Aluminium als Baustoff hofft man, daß ihr Gewicht 5 t nicht überschreiten wird. Die Haltestellen sollen durch Aufzüge mit den darunter liegenden Verkehrsflächen verbunden werden. — Ein Sonderausschuß des Generalrats des Seinebezirks hat sich zugunsten der geplanten Schwebebahn ausgesprochen; es bedarf nun noch der Genehmigung durch den Generalrat und sodann durch den Minister der öffentlichen Arbeiten, ehe an die Ausführung gegangen werden kann.

— **Die Kanalisierung der Mosel.** Die Unternehmervereinigung für die Kanalisierung der Mosel hat kürzlich wiederum in Metz getagt und Kenntnis genommen von der Verkehrsstatistik, die die Handelskammer von Metz in Verbindung mit dem Hüttenverband über die An- und Abfuhr in dem von der künftigen Schiffahrt bedienten Gebiete vorgenommen hat. Aus dem begleitenden Bericht geht hervor, daß allein die Transporte an Eisenerzen, Kohlen und metallurgischen Erzeugnissen der kanalisierten Mosel einen Güterandrang von 2 Millionen Tonnen bringen werden, ohne dabei die Transporte von Baumaterialien und andere Industrieerzeugnisse der Gegend einzuschließen.

— **Messe in Spanien.** Durch einen Erlaß des Königs ist bestimmt worden, daß künftig in Spanien jährlich nur eine Messe stattfinden darf, und zwar abwechselnd in Valencia und Barcelona. 1925 wird die Messe in Valencia, 1926 in Barcelona veranstaltet. Auch in England, der Tschechoslowakei, Österreich und anderen Ländern haben die Zentralisierungsbestrebungen im Messewesen im letzten Jahre Fortschritte gemacht.

— **Krupp in Spanien.** Wie die „Times“ aus Madrid melden, ist die endgültige Übernahme der Mieres Berg- und Schmelzwerke durch Krupp erfolgt. Krupp wird eine neue Gesellschaft mit einem Kapital von 100 Mill. Peseten gründen. 25 Mill. sollen davon dem Marquis von Villaviciosa und dem Grafen von Mieres, den bisherigen Eigentümern der Gesellschaft, gehören. Der Rest wird im Betriebe der Gesellschaft verbleiben.

— **Die Einnahmen der englischen Eisenbahnen im Jahre 1924.** In den ersten Monaten des Jahres 1924 führten Schwierigkeiten mit den Arbeitern zu lebhafter Beunruhigung bei den englischen Eisenbahnen, und die Herabsetzung der Tarife gab Anlaß zu Befürchtung betreffs der wirtschaftlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs. Bald aber machte sich ein Umschwung bemerkbar, und das Jahr 1924 hat, soweit sich jetzt schon übersehen läßt, im ganzen erheblich besser abgeschnitten als zunächst zu erwarten war. Bei der London und Nordostbahn, die durch das Darniederliegen der Eisen erzeugenden und verarbeitenden Gewerbe am schwersten gelitten hat, sind die Einnahmen um 3 % geringer gewesen als im Vorjahre, und diese Gesellschaft hat damit unter den vier Gruppen in bezug auf die Einnahmen das ungünstigste Ergebnis aufzuweisen. Bei der Großen Westbahn macht der Rückgang der Einnahmen nur 1,5 % aus, und bei den beiden anderen Gesellschaften war er, in Hundertteilen der Einnahme ausgedrückt, noch geringer. Voraussichtlich werden die Überschüsse des Jahres 1924 ungefähr dieselben sein wie im Vorjahre.

Unter den kleineren Eisenbahnunternehmen, die nicht zu den vier großen Gruppen gehören, steht die Londoner Metropolitan-Eisenbahn mit einer Zunahme ihrer Einkünfte um 19 % an der Spitze; sie ist im wesentlichen dem Ausstellungsverkehr nach Wembley zuzuschreiben, so daß sich die umfangreichen Vorbereitungen, die die Gesellschaft zur Bewältigung des hier erwarteten Verkehrs getroffen hatte, bezahlt gemacht haben. Andererseits hat aber auch der Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in dem von der Metropolitan-Eisenbahn bedienten Verkehrsgebiet stark zugenommen. Die in der Untergrundgruppe zusammengeschlossenen Bahnen mit dem zu ihnen gehörigen Omnibusbetrieb haben 5 % mehr als im Vorjahr eingenommen, was um so beachtlicher ist, als die Südlondoner Strecke wegen Umbaus während des größten Teils des Jahres stillgelegt war. Die Straßenbahnen dieser Vereinigung haben allerdings unter dem Wettbewerb der Omnibusse, sowohl derjenigen der zu ihr gehörigen Londoner Omnibusgesellschaft, als auch der Wagen „wilder“ Unternehmungen zu leiden gehabt.

— **Omnibusse in London.** Bei einem Gemeinschaftsessen der Beamtenschaft der Londoner Allgemeinen Omnibusgesellschaft am 3. Dezember 1924, an dem auch eine Anzahl behördlicher Persönlichkeiten teilnahmen, wurden interessante Mitteilungen über den Londoner Omnibusverkehr gemacht. Der Parlament sekretär des Verkehrsministeriums, Oberst Moore-Brabazo führte bei einem Trinkspruch auf die Gesellschaft aus, daß si das Londoner Verkehrsproblem in letzter Zeit wesentlich v schoben habe. London und sein Beförderungswesen seien ein bedeutsamer Gegenstand geworden, um noch den Sport frei und ungefesselten Wettbewerbs, wie in der Vergangenheit, z zulassen. Ortsbahnen, Röhrenbahnen, Straßenbahnen und Om busse müssen künftig zusammenarbeiten und ihr ganzes Gewic für das Interesse der Gesamtheit einsetzen. Er betrachtet d großen Londoner Straßen als die Adern, die von den roten Blu körpern in Gestalt der Omnibusse durchflossen werden. „Si deren zu wenige vorhanden, so geraten wir in den Zustand d Blutarmut, bei Überfüllung mit Omnibussen aber tritt Schla fluß ein, der sehr leicht zu allgemeiner Lähmung führen kan In dieser Beziehung sollten wir uns nicht einen Augenbli selbst täuschen, indem wir denken, daß wir die Londoner Ve kehrsaufgaben dadurch lösen können, daß wir die Straßen m Omnibussen vollpfropfen. Das Endergebnis einer derartig irrsinnigen Politik würde zu nichts anderem als zum Verkehr stillstande führen.“ Er betrachtet es aber als eine würdi Aufgabe, Mittel und Wege zu finden, alle Unternehmungen zu größten Nutzen Gesamtlondons zusammenzufassen. Er gab z daß der beratende Ausschuß, der unter dem neuen London Verkehrsgesetz gebildet worden ist, die Inangriffnahme sein Aufgabe stark verzögert habe, aber er hoffe, daß die Beratung etwa in einer Woche beginnen würden.

Der Vorsitzende der Vereinigten Londoner Verkehrsunt nehmungen, Lord Ashfield, führte aus, daß er auf Grund ein Reise nach Nordamerika das Londoner Beförderungswesen a unübertroffen ansehe. Die Londoner Allgemeine Omnib gesellschaft begann ihren Betrieb 1856 mit 270 Omnibussen u beförderte 18 Mill. Fahrgäste im Jahre. Die Gesellschaft hat 920 Angestellte und die Wochenlöhne beliefen sich auf 14 000 Heute betreibe die Gesellschaft allein 4300 Omnibusse und laufenden Jahre werden von diesen 1,3 Milliarden Fahrgäste b fördert. Die einlaufenden Beschwerden sind gering. Auf je Million beförderte Personen gehen nur 5 Beschwerden an d Zentralstelle ein. Die Gesellschaft hat mehr als 27 000 An stellte und zahlt an Löhnen wöchentlich 117 000 £. Die Om busse durchlaufen rd. 246 Mill. Kilometer jährlich, d. i. ungefä das 1900fache der Reise um die Erde, und aus den statistisch Nachweisungen geht hervor, daß auf 160 000 gefahrene Ki meter nur 8 Betriebstörungen kommen. Die Aufgabe, mit sich die Gesellschaft zu befassen habe, erscheine verwickel als je zuvor, aber diese verzweifle nicht; sie habe volles V trauen in das gesunde Urteil der Londoner Bevölkerung, erkennen müsse, daß das Unternehmen sein allerbestes tue, ein Beförderungssystem zu schaffen, das sich nicht in Om busse, Straßenbahnen oder Eisenbahnen verzettele, sondern ein einheitlich zusammenwirkendes Unternehmen geleit werde.

Fremde Erdteile.

— **Japan-Europa im Flugzeug.** Die japanische Zeitung „Asa hat einen Preis von 30 000 Pfund Sterling ausgesetzt für ein Flug von Tokio nach London. Die Luftfahrt soll am 1. Mai zwei japanischen Brèquet-Doppeldeckern von 400 PS beginn und am 16. Mai bereits (also nach 16 Tagen) in London zu Abschluß gelangen.

— **Aus niederländisch-Indien.** Es besteht die Absicht, das N der Kleinbahn Semarang-Cheribon zu verstaatlichen, de Stammlinie, für den Schnellzugverkehr jüngst umgebaut, wichtiges Glied der durchgehenden Hauptküstenlinie von Bata nach Semarang bildet. — Die Staatsbahn hat die Pläne für Neubau der Kleinbahnstrecke Bandoeng-Pengalengam fer gestellt.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1925.** Die Ei bahnen der Vereinigten Staaten erwarten für 1925 ein gu Jahr. Bis vor kurzem bestand die Befürchtung, daß Neuer gen auf dem Gebiete der Gesetzgebung für die Eisenbah ungünstig ausfallen würden. Das Ergebnis der Präsidentenw hat aber diese Besorgnis zerstreut, und namentlich die Fin welt sieht der Zukunft und den wirtschaftlichen Ergebnissen Eisenbahnbetriebes, die sie zeitigen wird, mit Vertrauen entge Es besteht die Aussicht, daß umfangreiche Erweiterungsbau die geplant sind, im Jahre 1925 werden in Angriff genom werden. Der Zusammenschluß der Eisenbahnen des Ostens Nordamerika, über den auch in dieser Zeitung berichtet wo ist, wird große Bahnhofsum- und -neubauten nötig machen, das Ziel dieses Zusammenschlusses besteht darin, daß die führung der Strecken verschiedener Eisenbahngesellschaften die Städte verbessert wird. Die Pennsylvania-Eisenbahn ist im griff, einen großen, neuen Bahnhof in Newark gegenüber

ork zu errichten, und auch an anderen Stellen werden neue Geeinschaftsanlagen geschaffen werden müssen, wenn der Zuammenschluß zustande kommt. Ein neuer Gemeinschaftsbahnhof, er für Chicago nötig werden wird, wird mehrere hundert Millioen kosten. Auf den freien Strecken werden nur Um- und Erweirungsbauten in Frage kommen. Neuanlagen, die in bisher isenbahnloses Gebiet führen, sind nicht zu erwarten. Die nion Pacific-, die Southern Pacific- und die New York Centralisenbahn bauen z. B. zurzeit wichtige Verbindungen zwischen ıren Netzen aus. Die letztgenannte Gesellschaft hat soeben ne 45 km lange Strecke bis Albany umgebaut, um die Krümungs- und Neigungsverhältnisse zu verbessern. Zusammen mit em Ausbau von Bahnhöfen kosten diese Arbeiten über 25 Mill. ollar. Trotz der Engmaschigkeit des Eisenbahnnetzes im Osten er Vereinigten Staaten gibt es also doch dort noch Gelegenheit ı Eisenbahnbauten und die Zunahme des Verkehrs wird auch ı Zukunft dazu zwingen, erhebliche Aufwendungen für dertige Zwecke zu machen.

— **Eisenbahnen in Neuseeland.** Die neuseeländischen Eisenahnen nehmen zurzeit die Aufmerksamkeit der englischen Facheit in erhöhtem Maße in Anspruch. Zwei namhafte englische achleute haben im Auftrag der Regierung von Neuseeland essen beide Inseln bereist und ein eingehendes Gutachten ber das neuseeländische Eisenbahnwesen ausgearbeitet, dessen esentliche Teile in der Railway Gazette abschnittsweise verffentlicht worden sind. Sie vermitteln einen lehrreichen Einlick in das Eisenbahnwesen eines Landes, von dem wir in uropa verhältnismäßig wenig wissen. Dem Parlament von euseeland liegen zurzeit umfangreiche Planungen für den Ausau des Eisenbahnnetzes vor. Die Verwaltung der Staatsbahen will in den nächsten acht Jahren zusammen 8 Mill. Pfd. terl. zu diesem Zwecke verwenden; dazu kommen noch die osten für Streckenneubauten von fast 700 km Länge, die von er Bauverwaltung auszuführen sind. Von den 8 Mill. Pfd. terl. entfallen etwa drei Viertel auf die Nordinsel. Die umıngreichsten Arbeiten sind in den Häfen von Auckland und Welngton auszuführen. Zwischen diesen beiden Städten soll überes, als erste in Neuseeland, eine Schnellzugverbindung eingechtet werden. In Auckland soll ferner eine etwa 2 km lange ntergrundbahn angelegt werden. Auf der Hauptzugangsstrecke ı dieser Stadt sollen steile Neigungen beseitigt und die Bahnofsanlagen sowohl für den Personen- wie für den Güterverehr umgebaut werden. In Wellington soll ebenfalls ein neuer üter- und Personenbahnhof angelegt werden. Wie viele Eisenıhnen in unbesiedelten Ländern, die schnell gebaut werden sollen, weisen auch diejenigen von Neuseeland scharfe Krümmungen nd steile Neigungen auf; diese sollen nunmehr beseitigt weren. An einer Stelle, auf der Strecke nach Rimutaka, ist zur rreichung dieses Zieles der Bau eines 8 km langen Tunnels ötig, der zweigleisig angelegt werden soll; die Kosten hierfür erden zwar 1 Mill Pfd. Sterl. betragen, doch wird mit diesem ufwand eine Verkürzung der Strecke um 16 km und der Fahreit der Züge um eine Stunde erreicht.

Rechtspflege.

— **Explosivstoffe als Handgepäck.** (Die endgültige Reichserichtsentscheidung zum D-Zugunglück von Schleißheim.) Am 5. Januar 1918 explodierte in dem nach München fahrenden -Zug 26 in der Nähe von Schleißheim in einem Abteil dritter lasse ein Glasballon mit 30 kg Vulkanisierlösung, die der ionier W. für die beklagte Continental-Caoutchouc- und Guttaercha-Cie. A.-G. in Hannover zu der Firma R. in Augsburg ringen sollte. Er hatte die gefährliche Ladung über seinen tzplatz in das Handgepäcknetz gelegt. Durch die Explosion anden 8 Reisende ihren Tod, weitere 65 Personen urden mehr oder weniger schwer verletzt. Viele von ihnen ler deren Hinterbliebene haben gegen den Reichseisenbahnfisıs Schadensersatzansprüche erhoben. Die klägerische Reichsıhn behauptet, daß das Unglück auf Verschulden der Beklagten ıd ihrer verantwortlichen Organe zurückzuführen sei und rlangt von ihr Befreiung von allen Verbindlichkeiten ıs dem Unglück und die Erstattung der bereits gezahlten Beäge. — Landgericht und Oberlandesgericht München haben e Beklagten nach dem Klageantrage verureilt. Die von den Beklagten beim Reichsgericht eingelegte Revision ist ohne Erfolg geblieben und vom ichsten Gerichtshof zurückgewiesen worden. Aus folgenden ichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: ie Revision macht geltend, daß die §§ 254, 426 BGB. verletzt ien. Sie meint, daß der durch die Explosion verursachte Schan zum mindesten zu einem Drittel, auf die dem Eisenbahntrieb eigentümlichen Gefahren, hier auf die Schnelligkeit des ıges und auf die schmalen Ausgänge und die Überfüllung der senbahnwagen zurückzuführen sei, und verlangt deshalb die bweisung der Klage zu einem Drittel. Auch in diesem beschränkten Umfange kann ihr kein Erfolg zuteil werden. Wie das angefochtene Urteil feststellt, trifft die Eisenbahn in Ansehung des Unfalls keine Schuld. Das Einschmuggeln des gefährlichen Ballons in den Personenwagen konnte ihr auch bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt entgehen. Sie haftet den Verletzten und ihren Hinterbliebenen nur im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes für den ihnen erwachsenen Schaden. Dagegen haben es die Beklagten in der vom Vorderrichter rechtsbedenkenfrei festgestellten Weise durch Fahrlässigkeit verschuldet, daß der ungenügend verpackte Ballon dem Pionier W. zur Beförderung als Handgepäck ausgefolgt wurde, obwohl ihnen bekannt sein mußte, daß derartig explosions- und feuergefährliche Stoffe nach den dem Schutze der Reisenden wie der Eisenbahn dienenden Bestimmungen in § 29 der Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 mit § 82 Abs. 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 nicht als Handgepäck mitgeführt werden dürfen. Danach ergibt sich ihre Verpflichtung zum Schadensersatz gegenüber der Eisenbahn wie gegenüber den verletzten Fahrgästen und deren Hinterbliebenen aus § 823 Abs. 2 BGB.

Mit Recht geht das angefochtene Urteil davon aus, daß sich nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts aus § 840 Abs. 2 und 3 BGB. nicht etwa zugunsten der Klägerin entnehmen läßt, daß die den Verletzten wegen erwiesener unerlaubter Handlung haftenden Beklagten in ihrem Verhältnis zu der jenen nur auf Grund ihrer Gefährdungshaftung verantwortlichen Eisenbahn allein zum Schadensersatz verpflichtet sind. Dagegen steht der Eisenbahn aus dem Gesamtschuldverhältnis, in das sie durch die während der Eisenbahnfahrt eingetretene Explosion des durch Verschulden der Beklagten in den Personenwagen gekommenen Ballons geraten ist, gegen die Beklagten nach § 426 Satz 1 BGB. ein besonderer Anspruch auf Ausgleichung zu, über dessen rechtliche Natur sich das Reichsgericht insbesondere in der Entscheidung Bd. 69 S. 424 ff. geäußert hat. Diesen Anspruch macht die Klagepartei geltend, wenn sie Befreiung von den ihr erwachsenen Verbindlichkeiten verlangt. Bei dieser Ausgleichung muß unter Heranziehung des Grundsatzes des § 254 BGB. geprüft werden, inwieweit der Schaden überwiegend von den Beklagten oder von der Eisenbahn „verursacht" worden ist. Hierbei ist zu untersuchen, in welchem Pflichtenverhältnis die Gesamtschuldner etwa zueinander standen, und es ist auf die Art ihrer Beteiligung an der Schadensverursachung und auf die Schwere ihres Verschuldens Rücksicht zu nehmen. Nach allen diesen Richtungen spricht hier, wie der Vorderrichter rechtsbedenkenfrei festgestellt hat, alles zugunsten der Klägerin und zuungunsten der Beklagten. Die Eisenbahn trifft keine Schuld. Ihre Betriebseinrichtungen waren nachweisbar nur für die Vergrößerung des Schadens von Bedeutung, und es besteht die Möglichkeit, daß die Explosion mit dem Eisenbahnbetrieb überhaupt nichts zu tun hatte; denn die Eisenbahn ist im Vorprozeß aus dem Reichshaftpflichtgesetz nur verurteilt worden, weil dem Berufungsgericht der von ihr nach dieser Richtung zu erbringende Beweis nicht genügte. Dagegen haben die Beklagten schuldhaft gehandelt. Ihre Schuld ist nicht eine vermutete, sondern erwiesen. Sie steht mit der Explosion unleugbar in einem ursächlichen Zusammenhang und, was das Wesentlichste ist, die Beklagten haben bei der Sache auch ihre Pflichten gegen die Eisenbahn verletzt, indem sie den gefährlichen Ballon gegen das auch zugunsten der Eisenbahn erlassene ausdrückliche Verbot des § 29 der EVO. im Personenwagen befördern ließen. Unter diesen Umständen konnte das Berufungsgericht im Verhältnis der Parteien untereinander ohne Rechtsirrtum den Beklagten den ganzen Schaden aufbürden. Das trifft im vollen Umfang auch dann zu, wenn die Verbindlichkeiten der Klägerin gegen die beim Unfall Verletzten, wie das Berufungsgericht annimmt, als ein Schaden zu betrachten sind, den ihr die Beklagten unabhängig von dem ihr durch § 426 Abs. 1 BGB. verliehenen besonderen Anspruch aus Ausgleichung nach §§ 823 Abs. 2, 249 ff. BGB. zu erstatten haben. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

— **Haftung der Eisenbahn infolge groben Verschuldens für den vollen Wert des aus der Bahnhofgarderobe gestohlenen Gepäcks. Begriff des groben Verschuldens. Keine Verpflichtung des Reisenden zur Versicherung des Gepäcks und Unberührtheit der Haftung der Bahn durch den mit einem privaten Versicherer geschlossenen Versicherungsvertrag.** (Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in Wien.)

„In rechtlicher Beziehung ist zu bemerken, daß das Berufungsgericht die Annahme geteilten Verschuldens, die das Erstgericht zum Zuspruch des bloß halben Ersatzes der gestohlenen Garderobestücke bewog, unter einwandfreier Begründung ablehnt. Das Revisionsgericht hat keinen Anlaß, auf diese Frage des weiteren einzugehen, da sich auch die Revision mit ihr nicht weiter befaßt, sonach sich in diesem Punkte mit der berufungsgerichtlichen Auffassung abfindet.

Zu prüfen ist daher nur die Stellungnahme des Berufungsgerichtes zur entscheidenden Frage, ob im vorliegenden Falle die

beklagte Eisenbahn als Verwahrerin der durch Diebstahl abhanden gekommenen Sachen für den durch deren Verlust eingetretenen Schaden grundsätzlich aufzukommen hat und — wenn ja — ob die in der Ausführungsbestimmung III zu § 39 EVO getroffene Haftbeschränkung für die Klägerin bindend und wirksam ist. Das Revisionsgericht schließt sich der Schlußfolgerung des Berufungsgerichtes, daß die Eisenbahn trotz des starken Unwetters ein grobes Verschulden zu verantworten habe, an. Es ist zwar richtig, daß das starke Unwetter die Verübung des Diebstahls erleichtert hat. Allein, niemals durfte die Beklagte einen Garderoberaum derart anlegen, daß an Stelle einer sonstigen Türfüllung ein bloßes, wenn auch starkes Glasfenster angebracht war. Denn es ist bei Gericht offenkundig, daß das Eindrücken dieser Glasfenster durch Diebe ohne Lärm geschehen kann. Nun war das Verüben von Diebstählen auf diesem Bahnhofe dadurch erleichtert, daß er von drei Seiten frei zugänglich war: um so weniger durften da Glasfenster verwendet werden. Waren sie aber nun schon einmal vorhanden und herrschte in der Nacht ein solches Unwetter, daß die elektrische Beleuchtung versagte, so oblag der Beklagten, anderweitige Vorsorge für die Sicherheit des Gepäcks zu treffen.

Dies war auf verschiedene Weise auch mit den Behelfen einer nicht allzu großen Station möglich, sei es durch Verwahren der kritischen Gepäckstücke in der Verkehrskanzlei, sei es durch sorgfältige Sicherung des Türschlosses und Verwahrung der Schlüssel zu den Türen des Gepäckraumes in Verbindung mit einer Beleuchtung in demselben, sei es endlich — wenn dies letztere nicht tunlich war — dadurch, daß ein Bediensteter im Gepäckraum sich für die Dauer des Versagens der elektrischen Leitung aufhielt. Ob diese zuletzt genannte Möglichkeit auf der Station B. vorhanden war, ist freilich nicht festgestellt. Aber alle anderen, im vorhergehenden Absatze gegebenen Umstände sind festgestellt und rechtfertigen die Schlußfolgerungen des Berufungsgerichtes, daß der Beklagten bei der Verwahrung der in Frage kommenden Güter grobes Verschulden zur Last fällt, und daß sie darum im Rahmen des § 95 EVO haftpflichtig ist.

Bei dieser Sachlage bedarf es keines Eingehens auf die Frage, ob die Haftbeschränkung im Sinne des § 39 EVO ordnungsmäßig kundgemacht worden ist, und ob sie (auch mit Rücksicht auf die übrigens nicht festgestellte Ziffer der Verwahrungsgebühr) in ihrer Höhe von 10 000 K. für das Gepäckstück noch in den Rahmen des § 39 EVO fällt oder nicht. Ebenso unerheblich ist die übrigens zu verneinende Frage, ob es sich um besonders wertvolle Güter handelt. Wenn die Revision schließlich vermeint, daß der Reisende sich gegen seinen etwaigen Schaden am Gute durch den Abschluß eines privaten Versicherungsvertrages hätte schützen können, so wird darauf bemerkt, daß das Revisionsgericht in ständiger Rechtsprechung festhält: Dem Reisenden obliegt keine vertragsmäßige Versicherungspflicht und darum würde der Abschluß eines Versicherungsvertrages des Reisenden mit einem privaten Versicherer die Beklagte ihrer Haftung aus dem Verwahrungsvertrag weder ganz noch zum Teile entheben." (Aus dem „Zentralblatt für die juristische Praxis".)

Bücherschau.

— **Das Materialprüfungswesen** unter Berücksichtigung der im Staatlichen Materialprüfungsamt zu Berlin-Dahlem üblichen Verfahren. Zweite, neubearbeitete und erweiterte Auflage. Herausgegeben von Professor Dipl.-Ing. K. Memmler, Abteilungsvorsteher am genannten Prüfungsamt, Dozent an der Techn. Hochschule zu Berlin-Charlottenburg, mit 243 Textabbildungen. Verlag von Ferdinand Enke. Stuttgart 1924. Preis 23,40 ℳ.

Die erste im Jahre 1912 erschienene und von dem inzwischen verstorbenen Prof. Dr. W. Hinrichsen bearbeitete Auflage fand schnellen Absatz und war schon seit mehreren Jahren vergriffen. Es ist daraus zu entnehmen, daß das Buch ein wertvolles Nachschlagewerk für diejenigen Kreise geworden war, die sich über Materialprüfungswesen im allgemeinen zu unterrichten wünschten. Bei dieser Sachlage schien es zweckmäßig, die Lücken, die sich naturgemäß in dem Buche, das in erster Auflage vor nunmehr zwölf Jahren herauskam, gebildet hatten, durch eine Neuauflage auszufüllen.

Der Verfasser der zweiten Auflage ist von den Richtlinien der ersten Auflage teilweise abgewichen, indem er das Buch in der neuen Form nicht als ein Handbuch des Materialprüfungswesens schlechthin erscheinen läßt, sondern in erster Linie als einen zuverlässigen Ratgeber für alle diejenigen, die sich über Materialprüfung, wie sie im Dahlemer Materialprüfungsamte geübt wird, unterrichten wollen.

Der Wert des Buches dürfte dadurch jedoch keine Beeinträchtigung erfahren haben, da ja in diesem Amte wohl fast alle Gebiete des modernen Materialprüfungswesens durch Sonderabteilungen vertreten sind, die nach dem modernsten Stande der Erfahrungen arbeiten. Es findet also jeder Leser in dem Buche auch über Sonderfragen der einzelnen Gebiete Auskunft, sow[eit] dies in einem Sammelwerke des vorliegenden Umfanges üb[er]haupt zu erwarten ist. Aus der Erwägung heraus, daß nur a[uf] eigene Erfahrung der Sonderfachleute des Materialprüfungsam[tes] gestütze Unterrichtung hier geboten werden soll, hat der V[er]fasser diejenigen Abschnitte der ersten Auflage über Fach[ge]biete, die im Dahlemer Amte zurzeit nicht vertreten sind, a[us] bestimmten Gründen fortgelassen. Auch die Abschnitte üb[er] Lederprüfung in chemischer, gerbereitechnischer und physi[ka]lischer Hinsicht, ferner über Sprengstoffe sind in der neuen A[uf]lage in Fortfall gekommen. Dagegen hat im speziellen Teil [der] Abschnitt über mechanisch-technologische und physikalis[che] Prüfung der Metalle usw. eine durchgreifende Neubearbeitu[ng] erfahren und ist durch besondere neue Abschnitte über Dau[er]versuche, Bestimmung der Wärmeausdehnungszahlen und üb[er] Maschinen und Apparate für Festigkeitsversuche beträchtlich [er]weitert worden.

Neubearbeitet sind ferner die Abschnitte: „Chemische Analy[se] von Baumaterialien, Tinte, Wasser für technische Zwec[ke], Brennstoffe, Kautschuk in bezug auf chemische Prüfung. [Al]s ganz neue Abschnitte treten außer den bereits erwähnten d[rei] Sonderabschnitten des Kapitels über Metallprüfung noch hin[zu]: Festigkeitsprüfungen mit Holz, mechanisch-technologische P[rü]fung elektrischer Isolierstoffe, Farben, Lacke und sonstige [An]strichstoffe, und die technologische Prüfung von Leim. A[lle] übrigen Abschnitte sind einer gründlichen Durchsicht, Verv[oll]ständigung und Einstellung auf den neuesten Stand der Erf[ah]rungen auf diesen Gebieten unterzogen worden.

Im speziellen Teil, der

im Kap. IV Eisen, Stahl sowie Nichteisenmetalle und de[ren] Legierungen,
im Kap. V Prüfung der Hilfsmittel für den Maschinenb[au] (Seile, Riemen, Ketten usw.),
im Kap. VI Baustoffe,
im Kap. VII Papier,
im Kap. VIII Tinte,
im Kap. IX Rohstoffe, Erzeugnisse und Hilfsmaterialien [de]r Textilindustrie,
im Kap. X Brennstoffe,
im Kap. XI Wasser für technische Zwecke,
im Kap. XII Fette und Öle,
im Kap. XIII Kautschuk,
im Kap. XIV Farben, Lacke und Anstrichstoffe

umfaßt, gibt das Buch erschöpfend über die Fragen Ausku[nft]: „Was wird im Staatlichen Materialprüfungsamt geprüft und [w]ie wird geprüft?"

Um den Leser auch über die historische Entwicklung des [Ma]terialprüfungswesens, insbesondere der preußischen Anstalt, ü[ber] Wesen, Aufgabe und Organisation dieses Amtes zu unterrich[ten] und ihm außerdem Hinweise für den geschäftlichen Verkehr [mit] dem Amte an die Hand zu geben, ist der einleitende allgeme[ine] Teil einer gründlichen Neubearbeitung unterzogen und über[dies] durch ein besonderes Kapitel über die volkswirtschaftliche [Be]deutung des Materialprüfungswesens ergänzt worden. Es [ist] erfreulich, daß dabei auch der hervorragenden Verdienste [der] Männer besonders gedacht worden ist, die sich um die Entw[ick]lung und die Fortbildung des Materialprüfungswesens so au[ßer]ordentlich verdient gemacht haben.

Der Herausgeber hat auch die in weiten Kreisen noch [ve]rbreitete unrichtige Anschauung über den Charakter des Mate[ria]lprüfungsamtes berichtigt. Vielfach wird das Amt für eine [re]ine Prüfungsanstalt gehalten, das lediglich gegen Zahlung von [Ge]bühren Prüfungen nach den angewandten Regeln der Mate[ria]lprüfungstechnik für seine Auftraggeber zu erledigen hat, w[äh]rend es in erster Linie eine Forschungsanstalt ist, deren [vor]nehmste Aufgabe die Förderung der Materialprüfungstechnik [un]d darüber hinaus ganz allgemein der Stoffkunde in mechani[sc]h-technologischer, chemischer und vielfach auch physikalis[ch]er Hinsicht ist, eine Anstalt, die nur, wenn sie dieser Aufgabe [ge]recht wird, erst in den Stand gesetzt wird, Prüfungsaufgaben [vo]n Auftraggebern mit der notwendigen Zuverlässigkeit, Unpa[rtei]lichkeit und Wissenschaftlichkeit zu erledigen. Der zur [Ve]rfügung stehende Raum verbietet es, den gesamten Inhalt [des] wertvollen Werkes mit seinen vorzüglichen Abbildungen [au]sführlich anzugeben, es sei aber allen denen bestens empfo[hle]n, die in die Lage kommen, Materialien selbst zu prüfen oder so[lch]e in Prüfungsanstalten prüfen zu lassen. Es sei hierbei auch [d]er zahlreichen Mitarbeiter der zweiten Auflage gedacht, die s[äm]tlich am Staatlichen Materialprüfungsamte zu Berlin-Da[hlem] angestellt und beschäftigt sind.

M.

— **Werke über Nomographie.** Die Nomographie o[der] Fluchtlinienkunst. Ein technischer Leitfaden [vo]n Fritz Krauß, Ingenieur in Wien. 63 Seiten mit 26 T[ext]figuren. 1922. Preis geh. 2 GM.

Die Grundlagen der Nomographie. Von Ing. B. M. Konorski. 89 Seiten mit 72 Abbildungen im Text und e[in]er Einschlagtabelle. 1923. Preis geh. 3 GM.

Die Herstellung gezeichneter Rechentafeln. in Lehrbuch der Nomographie. Von Dr.-Ing. Otto Lacmann. 8 Seiten mit 68 Abbildungen im Text und auf 3 Tafeln. 1923. reis geh. 1 GM.

Das Entwerfen von graphischen Rechen-afeln (Nomographie). Von Prof. Dr.-Ing. P. Werk-eister, Privatdozent an der Technischen Hochschule in uttgart. 202 Seiten mit 164 Abbildungen. 1923. Preis geh. GM., geb. 10 GM.

Lehrbuch der Nomographie auf abbildungs-eometrischer Grundlage. Von Studienrat H. chwerdt. 275 Seiten mit 137 Textabbildungen und 151 an-ewandten Aufgaben mit Lösungen. 1924. Preis geb. 12,90 GM.

Die Verwendung graphischer Rechentafeln hat in den letzten ihren weiteste Verbreitung gefunden. Die Einfachheit ihrer andhabung und die Möglichkeit, auch verwickeltere Berechnun-n, die sich oft wiederholen, ohne allzu starke geistige An-rengung vornehmen zu können, gibt die Erklärung hierfür. icht nur die Physiker in den Laboratorien und Ingenieure in n Büros gebrauchen sie ständig, sondern manche Unterneh-ungen geben sie ihren Monteuren und Meistern zur Anwen-ung bei der Montage und in der Werkstatt in die Hände; im tzten Kriege haben Nomogramme auch in den Generalstäben itzliche Dienste geleistet. Eine große Reihe von Tafeln für rechnungen, die oft in der Technik vorkommen, wie z. B. Be-chnung des Spannungsabfalls in elektrischen Leitungen, des ektrischen Widerstandes der Riemen- und Zahntriebe u. a. m., nd durch die Gesellschaft „Stugra“ (Zentralstelle für gra-ische Berechnungstafeln, Berlin-Waidmannslust) zusammen-stellt und herausgegeben. Die mehr ins einzelne gehenden Be-chnungen erfordern Konstruktionen, die den besonderen Be-ngungen (z. B. Bereich, Genauigkeit usw.) angepaßt sind. is bedingt Kenntnis der Theorie nomographischer Tafeln und erklärt sich die große Zahl der Werke, die über dieses Gebiet den letzten Jahren erschienen sind, wie die fünf oben ge-nnten, die dem Verlage von Julius Springer zu Berlin ent-mmen.

Das kleine Werkchen von Krauß behandelt nur ein Teil-biet der Nomographie, nämlich die Fluchtlinientafeln, ohne zu eingehende mathematische Erörterungen, möglichst elemen-r und höchst anschaulich. Die erläuternden Beispiele sind aus n Gebieten der Mathematik, der Physik, des Maschinenbaues d der Heizungstechnik entnommen.

Das Lehrbuch von Konorski bringt ebenfalls im wesent-lhen Fluchtlinientafeln, gibt aber eine eingehende mathe-tische Begründung des Aufbaues der einzelnen Typen der mogramme. Die Beispiele werden nur in Form mathematischer nktionen gebracht. Die verschiedenen Typen sind ausführ-lh und übersichtlich zusammengestellt.

Das Lacmannsche Lehrbuch behandelt dagegen das ganze biet der verschiedenen Rechentafeln, die nach Funktionstypen gliedert sind. Die zahlreichen Beispiele sind ausschließlich dn Gebiete der Hydraulik entnommen; dies ist aber kein chteil, da die Übertragung auf andere Gebiete leicht ist. s gewählte große Format des Werkes ermöglicht einen oßen Maßstab der Figuren, was nur als vorteilhaft zu be-zchnen ist.

Von rein praktischen Gesichtspunkten geht das Buch von Verkmeister aus, das auf eine weitere Behandlung der lfach auftretenden theoretischen Probleme absichtlich ver-zhtet. Die erforderlichen mathematischen Entwicklungen sind nofern elementar gehalten, als nur von Cartesischen Koordi-nen Gebrauch gemacht wird. Auch in bezug auf die Bezeich-ng und Einteilung der verschiedenen Tafelformen wird von dn sonst üblichen abgewichen. Die durchgearbeiteten Bei-ele sind in der Hauptsache einfacher Art; alles ist für den aktischen Gebrauch zugeschnitten.

Auch das Lehrbuch von Schwerdt unterscheidet sich in rstellung und Anlage von anderen Bearbeitungen dieses Sffes. Es führt zwar den Leser in die Praxis nomographischer gen ein und macht ihn mit den wichtigsten Hilfsmitteln der Nographie vertraut, darüber hinaus aber weist es auf die Zu-menhänge dieses Zweiges der angewandten Mathematik mit de Nachbargebieten hin. Als neuer und glücklicher Weg hat sich d Prinzip der Abbildung erwiesen, das konsequent durchge-firt ist und eine besondere Anschaulichkeit der Darstellung n weiteren Vorteil mit sich bringt. Ebenso wird das Dualitäts-inzip herangezogen, das sich für die nomographische Praxis al sehr nützlich erweist. Den Genauigkeiten der verschiedenen R hentafeln wird vor allem Beachtung geschenkt. Das Werk vlangt zwar etwas genaueres Studium, aber die Wahl und A stellung der dem bestimmten Zweck angepaßten Rechen-tan wird dadurch wesentlich erleichtert. Die zahlreichen Bei-ele und Aufgaben sind geschickt ausgewählt. Aus einer kzen geschichtlichen Darstellung geht hervor, daß bereits im Altertum und Mittelalter nomographische Verfahren vielfach an-gewendet wurden.

Da auch im Eisenbahnwesen in zahlreichen Fällen, nicht nur in rein technischer Beziehung, graphische Rechentafeln mit Nutzen gebraucht werden können, sei auch an dieser Stelle ein empfehlender Hinweis zum Studium der vorstehenden Werke gebracht, die von dem Verlag in bekannter Güte ausgestattet worden sind. Schmelzer.

— R. Petersen: **Erddruck auf Stützmauern.** Mit 80 Abbildungen. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1924. Preis: 5,40 *M*, gebunden 6,30 *M*.

In der vorliegenden Abhandlung gibt der Verfasser voran eine Übersicht der neuen Literatur über die Erdrutschtheorie und behandelt dann im ersten Abschnitt die zweckmäßigste Form der Stützmauern, und zwar zieht er dabei in den Kreis seiner Betrachtungen: 1. die rechteckige Mauer, 2. die vorne abgeschrägte Mauer, 3. die vorne und hinten abgeschrägte Mauer und 4. die schräge Mauer gleicher Breite. Er untersucht den Einfluß der Mauerform, der Richtung und Größe des Erddrucks und der zulässigen Bodenpressung auf den erforderlichen Mauerquerschnitt und zieht aus diesen Untersuchungen den Schluß, daß die vorne abgeschrägte Mauer die zweckmäßigste Form ist.

Im zweiten Abschnitt — „Größe, Richtung und Lage des Erddrucks“ überschrieben — erläutert der Verfasser die übliche Berechnungsweise und versucht, einige Unstimmigkeiten und Widersprüche, die der gebräuchlichsten Erddrucktheorie anhaften, auf einfache und allgemeinverständliche Weise aufzuklären.

Der dritte Abschnitt enthält zeichnerische Darstellungen der Größe des Erddrucks in seiner Abhängigkeit vom natürlichen Böschungswinkel der Erde, von ihrem Raumgewicht und der Richtung des Erddrucks. Aus diesen zeichnerischen Darstellungen und Zahlentafeln läßt sich die Größe des Erddrucks ohne weiteres entnehmen.

Diese leicht verständliche, nur 84 Seiten starke Abhandlung stellt einen sehr wertvollen Beitrag zur Literatur der Erddrucktheorie dar; sie bringt Klarheit in die Berechnungsmethoden dieser Bauwerksart. Jeder, der dieses Büchlein mit Verständnis studiert, wird eine größere Sicherheit für die Lösung solcher Aufgaben erlangen und es dann als Hilfsbuch im Bedarfsfalle immer wieder zur Hand nehmen. Da außerdem die Abhandlung sich auf Untersuchungen beschränkt, deren Ergebnisse bei dem Entwurf und der Berechnung von Stützmauern unmittelbar gebraucht werden können, so erscheint mir eine baldige neue Auflage sicher. Kuhnke.

— **Die Gleistechnik. Zeitschrift für den gesamten Eisenbahnoberbau.** Unter diesem Namen ist am 1. Januar d. J. im Verlage der Verlagsgesellschaft Ernst E. Rulf, Berlin-Spandau, eine neue technische Zeitschrift ins Leben getreten, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Gleistechnik und die Gleiswirtschaft ausschließlich zu behandeln. Die Zeitschrift soll monatlich zweimal erscheinen, der Bezugspreis beträgt 5 *M* vierteljährlich. Sie will nach dem Geleitwort, mit dem sie beginnt, eine Lücke in der Fachliteratur ausfüllen, will zusammenfassen, will vermeiden, daß gehaltvolle Aufsätze über wichtige Oberbaufragen in Zeitschriften veröffentlicht werden, deren Berichterstattung auf ganz anderem Gebiet liegt.

Manche Zeitschriften, wie das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, die „Wochenschrift für deutsche Bahnmeister“ (die seit dem 1. Januar als „Der Bahnbau“ in neuem Gewande erscheint), die „Verkehrstechnische Woche“, die „Bautechnik“, die „Verkehrstechnik“, auch andere, darunter die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen haben schon seit Jahren wertvolle Aufsätze aus dem Gebiet des Oberbauwesens gebracht. Sie werden dieses Gebiet vermutlich auch in Zukunft nicht vernachlässigen wollen; wie weit der neuen Zeitschrift eine Vereinheitlichung, eine Zusammenfassung gelingen wird, erscheint darum fraglich. Angesichts des Anschwellens des technischen Schrifttums werden manche Leser einer Neugründung grundsätzlich ablehnend gegenüber stehen. Aber gerade auf dem Gebiet des Oberbaues ist das Schrifttum bisher nicht sonderlich reich gewesen, und eine besser entwickelte öffentliche Aussprache hätte hier schon früher Gutes wirken können. Die vorliegende erste Nummer bringt gehaltvolle Aufsätze von berufener Seite. Wenn es der Schriftleitung gelingt, die neue Zeitschrift dauernd auf der Höhe der ersten Nummer zu halten, so bedeutet die Neugründung eine begrüßenswerte Bereicherung des Fachschrifttums und ist geeignet, die weitere Entwicklung des Oberbauwesens in ersprießlicher Weise zu beeinflussen. Schneider.

Berichtigung.

Im Rückblick auf S. 62, 1. Spalte, 8. Zeile von unten, muß es statt Forsmo-Hoting heißen: Hällnäs-Lycksele. Die Eröffnung der Linie Forsmo-Hoting steht erst Ende 1925 bevor.

Amtliche Bekanntmach gen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an der Bahnlinie Halle (Saale)-Aschersleben gelegene Bahnhof II. Klasse Trotha erhält vom 1. März 1925 ab die Bezeichnung Halle-Trotha.

Halle (Saale), im Januar 1925. (67)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Beschränkte Freigabe eines Bahnhofs für den Sprengstoffverkehr.

Ab 1. Februar 1925 wird der Bahnhof Lünen Nord für die Annahme und Auslieferung explosionsgefährlicher Gegenstände (Sprengmittel der 3. Gruppe Anlage C I A A 3 der E.V.O.), jedoch beschränkt auf Ladungen für das Anschlußgleis Zeche Viktoria, freigegeben.

Essen, den 15. Januar 1925. (79)
Deutsche Reichsbahngesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife Teile II.

Ab 26. Januar 1925 wird die Station Celle in den Ausnahmetarif 2 für Steinsalz nach Dänemark aufgenommen. Die Ausnahmetarife 7 und 9 für Tonwaren nach Dänemark, Schweden und Norwegen sind durch Aufnahme neuer Stationen erweitert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 15. Januar 1925. (74)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Bahnhof 4. Klasse Grabig, an der Strecke Sorau-Benau gelegen, wird ab 1. Februar d. J. in eine unbesetzte Ladestelle umgewandelt. Die Bearbeitung der Begleitpapiere findet in Sorau unter Zugrundelegung der für Grabig vorgesehenen Entfernung statt.

Breslau, den 16. Januar 1925. (78)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Die Strecke Hieflau-Gstatterboden war in der Zeit vom 5. Dezember bis 7. Dezember 1924 wegen Lehnenrutschung unfahrbar.

Villach, den 9. Dezember 1924. (81)
Bundesbahndirektion Villach.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 werden in dem Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. als Grubenholzsammellager nachgetragen:

Liebenwalde Zu 80 a und Stadthagen Rint. St. E. Zu 87.

Berlin, den 19. Januar 1925. (82)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer Kohlentarif.

Ab 1. Februar 1925 wird die Station Berrenrath einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Februar 1925. (75)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. Januar wird in dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 5a die Anwendung bei der Versandstation Neisse geändert: „Nur gültig im Übergangsverkehr von der Neisser Kreisbahn.“

Berlin, den 12. Januar 1925. (65)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife (Tfv. 5, Nottarif, Tfv. 7.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 für Düngemittel und des Nottarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. April 1925, verlängert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Januar 1925. (69)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 1. Februar 1925 an wird in Probstdeuben der Verkehr von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte bis 200 kg wieder zugelassen. Die Annahme und Auslieferung der Sendungen ist nur auf bestimmte Tagesstunden beschränkt, die durch Aushang in den Abfertigungsräumen bekanntgegeben werden. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, den 17. Januar 1925. (80)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden.

Holzverkehr Polen-Belgien.

Bis zur Einführung des neuen Durchfuhrausnahmetarifs wird für Grubenholzsendungen von Polen nach Belgien eine Ermäßigung von 5 (fünf) % auf die normalen Frachtsätze unter den im Durchfuhrausnahmetarif D 41 (Polen-Niederlande), Absatz 1. 5 vorgesehenen Bedingungen bei Mindestmengen von 1000 bzw. 1500 t im Rückvergütungswege durch die Reichsbahndirektion Breslau gewährt.

Breslau, den 14. Januar 1925. (73)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahngütertarife.

Der Ausnahmetarif 53 B für Fluß- und Schwerspat im Anhang zum Heft C II des Reichsbahngütertarifs wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben, weil er nach Versetzung von Fluß-, Kalk- und Schwerspat im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr gemäß Nachtrag III zum Teil I Abt. B des deutschen Eisenbahngütertarifs gegenstandslos geworden ist.

Köln, den 12. Januar 1925. (66)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 20. Januar 1925 an gelten die Ausnahmetarife 5 und 5c auch im Binnenverkehr der schmalspurigen Linien. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, den 14. Januar 1925. (70)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für verkehrswicht Güter zur Durchfuhr durch das deuts Zollgebiet.

Mit sofortiger Wirkung gelten die den Durchfuhrausnahmetarifen D 93, 97, 99 und 101 in Goldpfennig an gebenen Frachtsätze und Verkaufspre in Reichspfennig.

München, den 12. Januar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güte verkehr.

Am 1. März 1925 werden vom Ta heft 1 ein Neudruck mit eingearbeitet Nachtrag I und zu den Tarifheften 2 die Nachträge I ausgegeben. Sie e halten außer den bereits im Verfügun wege bekanntgegebenen Änderungen u Ergänzungen die neuen Stationen W disch Evern der Reichsbahndirektion tona, Molzen, Oitzen, Pudripp, Stoit Weste (Kr. Uelzen) und Zernien Reichsbahndirektion Hannover, fer neben den meist geringfügigen Erhöh gen auch die durch Beseitigung Lauenburger Elbbrückenzuschlags ein tretenen Entfernungskürzungen. Die kürzung der Veröffentlichungsfrist gr det sich auf die vorübergehende Än rung des § 6 EVO. Bis zur Ausg (etwa Mitte Februar) Auskunft beim h sigen Verkehrsbüro.

Erfurt, den 16. Januar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Eis bahn-Güter- und Tiertarif (Kartierun tarif).

Unsere Bekanntmachung vom 31. zember 1923 in Nr. 2 dieser Zeitung Jahre 1924 Seite 32, betreffend Ände gen im obengenannten Verkehre info der Vereinbarungen über den Übergan verkehr zwischen der Reichsbahn und Regie wird hiermit aufgehoben. Die derungen im Verbandsverkehr sind reits durch die Einführung des ne Polnischoberschlesisch - Deutschen V bandstarifs gegenstandslos geworden.

Oppeln, den 15. Januar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Eisenbahnv waltungen.

Tfv. 63.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar wird der Nachtrag II ausgegeben. Abgabe desselben erfolgt durch das R und Materialbüro der RBD München Preise von 10 Reichspfennig.

Die verkürzte Veröffentlichungs gründet sich auf die vorübergehende derung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S.

München, den 10. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverke

Mit sofortiger Gültigkeit ist im N trag I Seite 4 nach Blottnitz zu ergä Blumberg (Kr. Pyritz) / Osten / an stoßpunkt 2 : 16 km. Die Verkehrslei ist die gleiche wie für Collin (Pon

München, 14. Januar 1925.
Tarifamt d. Gr. Bayern.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 5. Berlin, den 29. Januar 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Über Brennstaub.

Von Regierungsbaurat **Dr. Landsberg.**

Die Verfeuerung der Brennstoffe in Staubform beschäftigt ·it einigen Jahren die technische Welt auch in Deutschland, ·chdem sie von Amerika aus erneut und — gegenüber den ·iher bekannten und bei gewissen Industriezweigen eingeführ·n Verfahren — auf neuen Grundlagen angeregt worden ist. ·iese Frage hat für das Eisenbahnwesen, insbesondere aber für ·sjenige in Deutschland eine große Bedeutung nicht nur wegen ·r Anwendung der Staubfeuerung in den eigenen Betrieben, ·so vom Standpunkt des Verbrauchers, sondern auch vom Ge·chtspunkte des Verkehrs; denn eine allgemeinere Verwendung ·r Staubfeuerung eröffnet für die minderwertigen Sorten der ·teinkohlengebiete wie auch für die Braunkohlen neue Absatz·öglichkeiten, erhöht die Länge noch wirtschaftlicher Beförde·ngswege und schafft auf diese Weise neue Verkehrsbe·hungen.

Ohne Behandlung von Einzelheiten sollen daher im folgenden ·e technischen Grundlagen der Staubfeuerung, ihre Bedeutung ·r die Kohlenwirtschaft sowie für die Verkehrstechnik be·rochen werden.

1. Die technischen Grundlagen.

Die Verbrennung besteht bekanntlich in der Vereinigung ·r brennbaren Bestandteile, nämlich Kohlenstoff, Wasserstoff ·d Schwefel, mit dem Sauerstoff der Luft zu den nicht mehr ·ennbaren flüchtigen Gasen bzw. Dämpfen, Kohlensäure, ·asserdampf, schwefliger Säure. Es ist bemerkenswert, daß der lebenswichtigste und am meisten vorkommende Vorgang der Verbrennung verhältnismäßig spät durchforscht worden ist, und daß heute noch Meinungsverschiedenheiten über die Reihenfolge der Teilvorgänge herrschen. Ziemlich sicher ist, daß eine unmittelbare Vereinigung von festem Kohlenstoff mit dem Sauerstoff nicht stattfindet, sondern daß hierbei erst die Zwischenstufe einer unvollkommenen Oxydation, die Erzeugung von Kohlenoxyd, durchlaufen wird, daß der Kohlenstoff somit mit Hilfe von Sauerstoff erst Bestandteil eines noch brennbaren Gases wird. Die Verbrennung ist also ein chemischer Vorgang; für ihn muß der quantitative Verlauf angestrebt werden und hierfür sollte zu jedem Kohlenstoffteilchen das für Bildung von Kohlensäure erforderliche Sauerstoffteilchen zur Verfügung gehalten und herangebracht werden. Bei gasförmigen Brennstoffen, die in geeigneter Weise mit der Luft gemischt werden, ist dies wohl möglich. Weniger leicht ist es bei flüssigen Brennstoffen, bei denen eine möglichst feine Zerstäubung die zunächst erforderliche Verwandlung in Dampfform beschleunigen, die darauf folgende Entzündung der entwickelten leicht entflammbaren Kohlenwasserstoff-Verbindungen und die schließliche Vergasung und Verbrennung der ausgeschiedenen Kohlenstoffteilchen ermöglichen soll.

Bei gasförmigen und flüssigen Brennstoffen sind nun die Teilchen, die in Reaktion treten sollen, sehr klein und die Bedingungen für einen quantitativen Verlauf günstig, da bei ihnen das hierfür maßgebende Verhältnis der Oberfläche zum

Inhalt der Teilchen groß ist. Damit wird aber auch der Sauerstoffüberschuß, der zur Sicherheit dem Brennstoff zur Verfügung gestellt werden muß, gering. Das ist wichtig, weil der über das notwendige Maß bei der Verbrennung anwesende Sauerstoff, ohne an dem Vorgang teilzunehmen, mit erwärmt werden muß, hierdurch die Verbrennungstemperatur herabsetzt und schließlich nach Verwendung der Verbrennungsgase zu irgend einem Zwecke, wie z. B. zur Beheizung von Dampfkesseln oder Öfen, bei dem Entweichen aus dem Schornstein ungenutzte Wärme entführt. Hierbei ist aber noch zu bedenken, daß der Sauerstoff, der eigentlich allein erforderlich ist, noch von der rund vierfachen Menge Stickstoff begleitet ist, der überhaupt teilnahmslos den ganzen Vorgang mitmacht und seinen Wirkungsgrad herabsetzt.

Am schwierigsten ist die Aufgabe bei den festen Brennstoffen; denn bei ihnen steht nur eine Oberfläche zur Verfügung, die im Verhältnis zum Inhalt der Stücke klein ist, und es ist nicht möglich, gerade die für die Reaktion der sich allmählich verändernden Oberfläche erforderliche Luft an die richtige Stelle zu bringen. Dazu kommt, daß hierbei die Teilvorgänge verschiedener Art und verschiedenen Luftbedarfes gleichzeitig stattfinden. Bei gashaltigem Brennstoff entgast zunächst der frisch aufgegebene Brennstoff unter dem Einfluß der Hitze des vorhandenen Brennstoffbettes, und die austretenden, dem Leuchtgase ähnlichen Gase müssen verbrannt werden. Zugleich erhält das brennende Stück an den Kanten und von hier aus ins Innere fortschreitend eine solche Temperatur, daß der Kohlenstoff vergast und dann verbrennt. Der Fortschritt dieser Vorgänge ist rasch bei stark gashaltiger, leicht zerfallender Kohle, langsam bei gasarmer, bei zusammenbackender und daher den Luftzutritt erschwerender Kohle, hängt aber naturgemäß auch von der Stück- oder Korngröße ab und von der Eigenschaft der Asche, die z. B. bei niedrigem Schmelzpunkt zusammenfließt, den Luftzutritt verlegt und unverbrannte Kohlenteilchen einschließt. Wie hieraus hervorgeht, sind gasarme Brennstoffe, wie z. B. Anthrazit oder Koks, bei denen die Hilfe der austretenden, verhältnismäßig leicht entzündbaren Gase fehlt, besonders schwierig zu behandeln und man bedient sich hierbei besonderer Hilfsmittel, wie einer hohen Schüttung, die aus den Dauerbrandöfen bekannt ist, oder strahlender, feuerfester Flächen, die durch die Verbrennung dauernd glühend gehalten werden und die Entzündung des frisch aufgeworfenen Brennstoffes durch Wärmestrahlung einleiten.

Wie aus dieser keineswegs erschöpfenden Darstellung hervorgeht, ist die Verbrennung in ihrem Wesen viel verwickelter, als es auf den ersten Blick erscheint. Und diese Tatsache wirkt sich beim Bau und bei der Bedienung der Feuerungen sowie bei der Wahl geeigneter Brennstoffe aus. Trotz aller Geistesarbeit und der unbestrittenen Erfolge in der Feuerungstechnik muß die Verbrennung der festen Brennstoffe vom Gesichtspunkte des angestrebten chemischen Vorganges als roh bezeichnet werden; dazu kommt, daß die Feuerung fester Brennstoffe träge ist, sich nur schwer und unter Verlusten regeln und schwankendem Bedarf anpassen läßt. Es ist daher nicht verwunderlich, daß man den in der Feuerung schwierigen ersten Vorgang, die Vergasung, vielfach in besondere Einrichtungen gelegt hat, in denen er besser beherrscht wird; hier wird einer hoch geschichteten Brennstoffsäule von unten Luft in solcher Menge zugeführt, daß ein brennbares Gas, im wesentlichen bestehend aus dem unvermeidlichen Stickstoff der Luft, viel Kohlenoxyd und möglichst wenig Kohlensäure und einem von der Eigenart der Brennstoffe und der Betriebsführung abhängenden Anteil Wasserstoff und Methan entsteht. Im Gegensatz zu der nicht zu verwechselnden Entgasung (Verkokung), wo das heizkräftige Leuchtgas und Koks gewonnen werden, entsteht hier nur ein mit Luftstickstoff verdünntes und daher heizschwaches Gas und Asche. Den eigentlichen Feuerstätten wird die Wärme gebunden in Gasform zugeführt, wobei die leichte Verteilbarkeit des Gases, der reinliche Betrieb, vor allem aber die Möglichkeit des geringen Luftüberschusses und die Anpassungfähigkeit vorteilhaft zum Ausdruck kommen. Für viele Zwecke der Industrie, insbes dere aber für Erhitzen und Schmelzen von Eisen hat sich Vergasung völlig durchgesetzt. Sie findet jedoch insofern i Grenzen, als das erzeugte „Generatorgas“ nur 1000 bis 1400 V im cbm hat und mit ihm daher hohe Temperaturen (etwa üb 900 °) nur durch Vorwärmung des Gases und der Verbrennun luft erzeugt werden können, und ferner, als sich nicht a Brennstoffe für die Vergasung eignen.

Hier setzt nun die mechanische Vorbereitung du äußerst feine Vermahlung ein, die den festen Brennstoff in mehlartiges Pulver verwandelt; als Maßstab für die Feinheit g der Rückstand, der beim Sieben über ein Gewebe von 4900 M schen auf 1 qcm anteilig zurückbleibt. Schon bei einem Rücksta von 20 % ist die Oberfläche durch die Mahlung mehrere hund Mal vergrößert. Die Folge dieser Zerkleinerung ist, daß ähnli wie bei der Verbrennung von flüssigen Brennstoffen die erford lichen Sauerstoffteilchen unmittelbar an die Brennstoffteilch treten können (unter der Voraussetzung zweckmäßiger Zusa menführung beider), daß sie auch hier auftretende Zwische stufen der Verbrennung rasch durchlaufen werden, daß die R aktion sich rasch abspielt und — da kein großer Luftübersch notwendig ist — sehr hohe Temperaturen erzielt werden. Na dem früher Gesagten ist es ohne weiteres verständlich, daß ga arme Brennstoffe feiner gemahlen werden müssen, als die leic brennbaren gasreichen. Für die Vermahlung sind alle Bren stoffe geeignet; vorher ist jedoch eine Trocknung, bei Ste kohlen auf etwa 1—2 %, bei Braunkohlen auf 10—15 % Wass gehalt erforderlich, wofür auch die Eigenart der verwendet Mühlen maßgebend ist. Die wirtschaftliche Grenze wird b harten, schwermahlbaren oder bei sehr aschereichen Bren stoffen infolge des Eigenverbrauches der Vorbereitung (ele trische Arbeit für den Antrieb der Trockner und Mühlen et 30—40 Kilowattstunden je t Brennstoff) früher erreicht; sie m in jedem Falle genau ermittelt werden. Ähnlich wie eine Fl sigkeit läßt sich der Brennstaub in Rohrleitungen verteilen, we er mit einer geringen Menge Luft innig vermengt wird. Da bildet sich eine fließende Luft — Staub — Emulsion, von man leicht eine Vorstellung gewinnt, wenn man Mehl in ein geschlossenen halbgefüllten Glasflasche zunächst durch A stoßen der Flasche sich festsetzen läßt und sodann die Flas schüttelt. Die leichte Beweglichkeit der mit Hilfe des Lu inhaltes der Flasche gebildeten Emulsion ist ohne weiteres erkennen.

Um die Grundlagen zahlenmäßig zu erfassen, ist in Deuts land die Normung der Staubfeinheit und eine eingehende v gleichende Untersuchung der verschiedenen Mühlenbauart ihres Verschleißes sowie ihres Arbeitsverbrauches eingelei und zum Teil bereits durchgeführt.*)

Die größte Schwierigkeit machte zu Beginn der praktisch Anwendung der Staubfeuerung die vom thermischen-wirtsch lichen Standpunkt durchaus erwünschte Höhe der Verbre nungstemperatur, die zunächst einen übermäßig schnel Verschleiß der feuerfesten Ausmauerung der Brennkammer Folge hatte. Nachdem man einerseits die Beziehungen zwisc den chemischen Eigenarten der bei der Verbrennung meist flü werdenden Asche und der feuerfesten Steine erkannt hat, dererseits durch geeignete Formgebung der Brennkammer gute Abstrahlung der hochgradigen Wärme auf die zu erhit den, also kälteren Teile (z. B. die Kesselwandungen, deren T peratur durch den Wasserinhalt begrenzt ist, das zu erhitze oder zu schmelzende Metall usw.) erzielt und einen Wärme in den Wandungen der Brennkammer nach Möglichkeit ver dert, ist der Weg für die Beherrschung der hohen (an 2 heranreichenden) Temperaturen geöffnet.

Es muß allerdings angemerkt werden, daß die Ansichten die Entwicklungsmöglichkeiten der Staubfeuerung in den t

*) Vgl. Archiv f. Wärmewirtschaft, Januar 1925, u. Meta Erz, 1924, Heft 12. Merkblatt beim Kohlenstaubausschuß Reichskohlenrates. Berlin W 15, Ludwigkirchplatz 3/4 erhält

:hen Kreisen Deutschlands noch geteilt sind. Das liegt daran, es nötig ist, die Anschauungen über eine erstrebenswerte ·feuerung von Grund auf im Sinne einer Intensivierung und :hanisierung umzustellen und im Zusammenhang hiermit die ıntlichen Wärmeverbraucher (Kessel, Öfen usw.) den intenn Wärmewirkungen anzupassen. Weiterhin wirken die unıeren Nachrichten, die über die Entwicklung der Staubfeueg in Amerika hierher gelangen (und zu denen leider auch der trag von Caracristi über die Staubfeuerung der Lokomotiven der eisenbahntechnischen Tagung zu rechnen ist) etwas ımend, da angeblich die zahlreichen mit Kohlenstaub geerten großen Kraftwerke in letzter Zeit keinen erheblichen vachs erfahren haben. Hierbei ist aber unbedingt zu berückıtigen, daß für Deutschland, das auf eine intensive Wirtschaft ewiesen ist, die geld- und kohlenwirtschaftlichen Verhältnisse ig anders liegen, als in Amerika, und daß es deshalb notıdig ist, hier selbständig vorzugehen, unter Benutzung dessen, in Amerika für gut befunden ist, aber unter Erweiterung Vervollständigung auf Grund der tiefer gehenden deutschen senschaftlichen und praktischen Arbeit. Unter allen Umıden bedarf es in jedem einzelnen Falle der Feststellung, che Ursachen zu einem etwa ungünstigen Urteil geführt en, und ob diese Ursachen durch die deutschen Erkenntnisse ıt ausgeschaltet werden können.

2. Bedeutung für die Kohlenwirtschaft.

's ist oben dargestellt, wie die Staubfeuerung die Erhöhung Flammentemperatur und die Verringerung der Verluste bei setzung des Wärmeinhaltes der Brennstoffe ermöglicht. Die ·durch erzielbaren Ersparnisse treten für den einzelnen Verıcher stärker in den Vordergrund als für die Kohlenwirtıft als Ganzes. Für diese beruht vielmehr die Bedeutung der ıbfeuerung darin, daß Brennstoffe, deren Verbrennung in den chen Einrichtungen, infolge der kleineren Körnung, des ge-:eren Gasgehaltes oder des hohen Aschengehaltes, Schwierigen macht oder unmöglich ist, verwendet werden können; hiergehören z. B. Koksgrus aus den Kokereien und Gasanstalten, lammkohle aus den Kohlenwäschen, Rauchkammerlösche aus Lokomotiven, der abgesaugte Staub aus der Kohlenaufbeung (bei den weichen Kohlen aus Schlesien von größter Betung) oder aus den Brikettfabriken der Braunkohlenreviere, ieb aus den Kohlenlagern u. a. m.

ür diese Sorten ist eine Werterhöhung durch Brikettierung zum Teil möglich oder wirtschaftlich, durch Vermahlung und feuerung in Staubform aber gegeben. Schließlich harrt noch der Menge nach überwiegende Erzeugnis der Tieftemperatur-Halbkokerei (die zum Zwecke der Erzeugung sog. Urteere erdölartiger Beschaffenheit bei 500—700° statt wie sonst der Kokerei üblich mit 1100—1200° vorgenommen wird), der lbkoks der umfassenden Verwendung für die Staubfeung; diese Feuerungsart wird geradezu ausschlaggebend für Verbreitung der im Interesse der einheimischen Ölwirtschaft htigen Halbkokerei sein. Die Brikettierung dieses bröckein kleinkörnigen Gutes hat bislang nicht zum Erfolg geführt, Verfeuerung in Staubform bietet auf Grund von Versuchen Aussichten.

s ist verständlich, daß der Verkaufswert derartiger vorläufig minderwertiger Stoffe sich — unter der Voraussetzung ügender Nachfrage — nach dem Preise der in Wettbewerb enden anderen Kohlensorten richtet, wobei die Kosten der zinsung, Abschreibung, Bedienung der für die Staubfeuerung zu schaffenden Anlagen zu berücksichtigen sind. Hiermit l bereits die Frage der Beförderung angeschnitten, die die tbewerbspreise der verschiedenen Brennstoffe an der Verdungsstelle maßgeblich beeinflußt.

3. Bedeutung für den Verkehr.

wischen den Brennstoffbezirken können Grenzen festgestellt den, an denen die Verwendung der Brennstoffe verschiedener kunft oder verschiedener Eigenart für den Verbraucher rtschaftlich gleichwertig sind. Hierfür sind maßgebend der Brennstoffpreis ab Grube, sein Wärmeinhalt, seine Belastung durch die Beförderung bis zur Verwendungsstelle (wobei neben der Eisenbahnfracht auch die Abladung und die Bewegung an der Fabrikationsstätte berücksichtigt werden muß) und schließlich die Güte der Einrichtung, in der die Brennstoffwärme nutzbar gemacht wird. Gerade in der Nähe der Grenzen wirtschaftlicher Gleichwertigkeit sind demnach die Bewegung der Kohlenpreise und der Eisenbahntarife sowie die Fortschritte auf dem Gebiete der Feuerungstechnik von großer Bedeutung und müssen sorgfältig verfolgt werden. Besonders schwerwiegend ist in der Nähe dieser Grenzen der Entschluß, Einrichtungen zu treffen, die lediglich für eine bestimmte Brennstoffsorte geeignet sind.

Aus diesem Zusammenhang geht hervor, daß die Tarifgestaltung unmittelbar auf die technische Entwicklung Einfluß hat; unter gegebener Frachtbelastung ist es möglich, die Verwendung der geringeren und daher an der Grube billigen Brennstoffe durch Erhöhung des Wirkungsgrades der Feuerungen oder durch Veredlung der Brennstoffe an der Erzeugungsstelle auszudehnen und damit den Absatz zu vergrößern. In dieser Entwicklung kommt nun der Staubfeuerung eine wichtige Rolle zu, falls es gelingt, für ihre Anwendung die technischen Schwierigkeiten vollkommen zu beseitigen. Kann z. B. Schlammkohle oder Koksgrus in gemahlenem Zustande mit einem Wirkungsgrad verfeuert werden, der denjenigen bei Förder- oder Stückkohle erreicht oder gar übertrifft, so entsteht zwischen dem bisherigen Gruben-Verkaufspreis und demjenigen der wettbewerbenden Kohle eine Spannung, die man genau berechnen kann und die als eine Werterhöhung infolge der technischen Fortschritte anzusprechen ist. Da sowohl dem Kohlenerzeuger wie dem Verbraucher diese Spannung bekannt ist, stellt sich für die bisher billige Sorte ein neuer Verkaufspreis ein, der den Vorteil beiden Beteiligten — je nach ihrer Geschicklichkeit — zugute kommen läßt. Damit ist dann eine Verkehrsbeziehung eröffnet, die vorher nicht bestanden hat. Diese Entwicklung würde gehemmt werden, wenn den geringeren Brennstoffsorten gerade wegen ihres geringen Verbrauchswertes Vorzugstarife eingeräumt würden. Am stärksten kommt dies zum Ausdruck bei der Rohbraunkohle. Ihr sind naturgemäß durch ihren hohen Wassergehalt, der den Heizwert verringert, die Beförderung aber nutzlos belastet, enge Grenzen der wirtschaftlichen Verwendbarkeit gesetzt; bei ihrer Lage — auch den entlegeneren Steinkohlengebieten gegenüber — ist zu bedenken, daß Steinkohle und Braunkohle jeder Art zu dem gleichen Tarif (Ausnahmetarif 6) befördert werden.

Wesentlich günstiger liegen diese Verhältnisse für die Braunkohlenbriketts, obwohl ihr Preis bei einem doppelten (und etwas darüber liegenden) Heizwert über dreieinhalbmal so hoch ist, wie derjenige der Rohbraunkohle. Die Briketts sind durch Herabsetzung des Wassergehaltes der Rohkohle von 55—60 % auf 15—18 % sowie durch Pressung veredelt. Mit ihnen tritt der Staub der auf den gleichen Wassergehalt getrockneten Braunkohle in Wettbewerb. Neben dem früher geschilderten Vorteil der günstigen Verbrennung, die es dem Braunkohlenstaub ermöglicht, auch die mit Briketts nicht erzielbaren, für viele Vorgänge aber erwünschten oder notwendigen hohen Temperaturen zu erzielen, ist hierbei jedoch zu berücksichtigen, daß Sonderwagen für seine Beförderung notwendig werden. Verschiedene Bauarten solcher Wagen (mit etwa 20 t Nutzlast), die druckfeste Kessel tragen und mit Druckluft be- und entladen werden, sind bereits seit einiger Zeit in Betrieb. Sie gestatten gerade gegenüber den Briketts eine außerordentliche Abkürzung und Verbilligung des Ladevorganges und verhindern jeden Verlust an Brennstoff, der bei den Briketts infolge des Abriebes unvermeidlich ist.

Die Frage bleibt jedoch noch offen, in welcher Weise die Rohbraunkohle auf die wirtschaftlichste Weise getrocknet werden soll. In den Brikettfabriken geschieht dies nämlich mit Hilfe des Abdampfes der mittels Dampfmaschinen unmittelbar angetriebenen Brikettpressen und der Dampfturbinen, die den elektrischen Strom für die zugehörige Grube und den ganzen Betrieb

liefern. Diese Wärmebilanz ist etwa bei 48—50 % Wassergehalt der Rohbraunkohle im Gleichgewicht; ist die zu verarbeitende Kohle feuchter, so wird mehr Abdampf zum Trocknen erforderlich und dieser wird dann aus besonders hierfür aufgestellten Dampfturbinen gewonnen, die den erzeugten Strom, der ja von der Brikettfabrik nicht mehr gebraucht wird, in ein fremdes Netz (Überlandzentrale) abgeben. In ähnlicher Weise würde wahrscheinlich die Trocknung als Selbstzweck (d. h. ohne weitere Pressung, sondern mit nachfolgender Mahlung) gelöst werden. Jedoch gibt es noch andere wirtschaftliche Wege, zu denen die Fortsetzung der Trocknung (unter Erhöhung der Temperatur) bis zur Schwelung*) gehört. In diesem Falle würde also noch der Teer aus der Kohle gewonnen und für die Vermahlung käme der Koks (bisher Grudekoks genannt) in Frage, der sich für die Staubfeuerung als sehr geeignet erwiesen hat, und auch für die Lagerung und Verwendung dem Kohlenstaub gegenüber gewisse Vorteile bieten dürfte.

Sollten die aussichtsreich begonnenen Versuche mit Staubfeuerung in Dampflokomotiven der jetzigen deutschen Bauart zum Erfolge führen, so käme hierfür wohl in erster Linie gemahlener Braunkohlenkoks in Betracht. Dann könnten e 1 Million t Lokomotiv-Steinkohle, die jährlich von den versc denen Revieren Schlesiens und von der Ruhr nach Mitteldeut land (Bezirke Halle, Magdeburg, Erfurt, Dresden) gefahren den, durch Braunkohle ersetzt werden, wofür etwa 4 Million Rohbraunkohle in noch zu errichtenden Großanlagen zu trock und zu verschwelen wären. Das hätte natürlich tiefgehe Folgen für die deutsche Kohlenwirtschaft und den Verkehr Reichsbahn.

*) Dieser Ausdruck wird meist für die Verkokung der Braunkohle angewendet.

Zusammenfassung.

Es konnte gezeigt werden, wie eng verflochten die verschi nen Einflüsse sind, die den wirtschaftlichen Gebrauchswert Brennstoffe bestimmen, und daß die Staubfeuerung berufen geringeren Brennstoffsorten einen größeren und günstigeren satz und einen erweiterten Verbrauchsbezirk zu erschlie Für die Eisenbahnen ist bemerkenswert, welche Bedeutung bei die Tarifpolitik hat und wie andererseits eine fortschreite technische Entwicklung die Verkehrsbeziehungen ändern k Bei Beurteilung dieser Verhältnisse, insbesondere auch bei Tariffragen, bedarf es daher einer, die Zusammenhänge s den Stand und die Aussichten der Technik beherrschenden S kenntnis.

Die Schweiz und die Stilfserjochbahn.

Der Plan der Erbauung einer Stilfserjoch-Fernpaßbahn, mit dem sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1924 die italienischen und österreichischen Ingenieure und Volkswirtschaftler eingehender befaßten (vgl. Nr. 38, S. 759 Jahrg. 1924 d. Ztg.), hat in der Schweizer Öffentlichkeit große Aufmerksamkeit erregt. Man befürchtet, daß diese neue Bahn den Bau einer schweizerischen Ostalpenbahn, die bereits vor dem Kriege geplant war, erschweren oder gar unmöglich machen könnte. Ferner besorgt man, daß diese italienisch-österreichische Süd-Nordbahn in verstärkten Maße dazu beitragen werde, die Schweiz zu umfahren und den Einfluß der nicht durch die Schweiz gehenden östlichen Alpenwege noch weiter zu verstärken. Namentlich von der Ostschweiz und von Graubünden aus wurde deshalb der Ruf laut, nunmehr schleunigst dem Plane eines schweizerischen Ostalpendurchstiches wieder näher zu treten und der Stilfserjochbahn zuvorzukommen.

Die Entwürfe aus dem Jahre 1914, die damals zu einem erregten Kampf der Meinungen geführt hatten, wurden hervorgeholt, neue Entwürfe tauchten auf. In der Hauptsache wurde auf zwei Entwürfe zurückgegriffen, die sich bereits im Jahre 1914 feindlich gegenüberstanden: die Greinabahn und die Splügenbahn. Die erstere sollte von Chur ausgehen, sich ihren Weg durch das Vorderrheintal suchen, das Dorf Surrhein mit Olivone im Tessin in einem 20 350 m langen Tunnel verbinden und bei Biasca die Gotthardlinie erreichen. Das Gegenunternehmen, die Splügenbahn nahm ihren Ausgang ebenfalls in Chur, untertunnelte den Splügen und erreichte bei Campodolcino das italienische Jakobstal und in Chiavenna die italienische Staatsbahn. Beide Entwürfe haben auch heute noch ihre Befürworter und ihre Gegner. Die letzteren überwiegen, zumal die Westschweiz und die Zentralschweiz, die großen Basler und teilweise auch Züricher Blätter den Grund der Wiederaufnahme der Pläne nicht anerkennen und die Gefahr der Erbauung der Stilfserjochbahn weniger groß ansehen als die Ostschweiz.

Wenn auch allgemein anerkannt wird, daß die Leiter der beiden Organisationskomitees, die in Mailand und in Genua ihren Sitz haben, im italienischen politischen Leben eine Rolle spielen, so ist man doch überzeugt, daß der Bau der Bahn noch in weiter Ferne stehe, und daß die Erörterung in Italien nur deshalb eine solche Stärke angenommen habe, weil die Bindung Österreichs zufolge des Friedensvertrages von St. Germain nur eintritt, wenn die Bahn bis zum 5. September 1925 in Angriff genommen wird. Die erste der Schwierigkeiten, die dem Bau der Bahn entge steht, erblickt man in ihrer Finanzierung. Etwa eine h Milliarde Lire müßte aufgewendet werden, die, da Österr kaum in der Lage sein werde, einen Anteil zu übernehmen, in Italien aufgebracht werden müßte. Gerade diese h Baukosten würden ihren Stand im Wettbewerb mit den vor Kriege zu niedrigen Preisen erbauten Bahnen sehr verschl tern und sie zur Unrentabilität verurteilen. Da sie außer ein eigenes neues größeres Einzugsgebiet nicht habe, müsse soweit sie Verkehr auf sich ziehen könnte, diesen den beste den Linien abnehmen. Dabei würde aber nicht nur ein W bewerbsverhältnis gegen Westen, also gegenüber dem Gotth sondern auch gegen Osten, also gegenüber dem Brenner beg det, an dem die italienischen Staatsbahnen durch den Fri von St. Germain einen Anteil von rund 200 km mehr hätte vor dem Kriege. Infolgedessen hätte Italien ein wesentli wirtschaftliches Interesse an der Fernortlerbahn nicht. I habe deshalb nur dann eine gewisse Aussicht auf Verw lichung, wenn die strategischen Gründe sich durchzusetzen möchten, die für ihren Bau sprechen. Wo solche Gründe maßgebend seien, würde auch eine schweizerische Ostalpen den Bau der italienischen Linie nicht aufhalten können.

Aus der Gesamtheit dieser Gründe steht der Hauptteil schweizerischen Presse den Plänen eines schweizerischen alpendurchstiches ablehnend gegenüber. Sie führt gegen ihn selben Umstände ins Feld, die gegen die italienischen P sprechen; noch höhere Baukosten infolge des Hochstandes schweizerischen Valuta, fehlendes eigenes Einzugsgebiet, W bewerb gegenüber den bestehenden Alpenlinien. Die neue wird als das vierte, östliche Gleis des Gotthards bezeichne wie vielfach die Lötschbergbahn das dritte Gleis des Gott genannt wird.

Die italienischen Pläne würden wohl nicht einen solchen derhall in der Schweiz gefunden haben, wenn nicht gerade zeit die entlegenen Schweizer Kantone — Tessin und G bünden — an die Eidgenossenschaft und die Schweizeris Bundesbahnen die nachdrückliche Forderung gestellt hätten Verbindungen zueinander und zur Zentralschweiz zu verbes Diese Forderungen bilden einen Teil des sogenannten „Tess Programms, das eine Besserung der wirtschaftlichen Lage d Kantons durch Gewährung einer Reihe von Vorteilen verl

Die Presse steht diesen Wünschen nicht ungünstig gegen

olgedessen ist — nach der weitgehenden Ablehnung des Ostondurchstiches — ein neuer Plan oder vielmehr ein anderer lterer Plan, der wieder aufgenommen wurde, nicht von vornerein auf gleichen Widerstand gestoßen: der Plan einer rnhardinbahn.

Die Vertreter der bündnerischen Landesteile haben unter Zummung von Tessiner Seite an die eidgenössische Regierung e Eingabe gerichtet, die Frage der Verbindung der Rhätischen hn mit der Misoxerbahn möchte neu geprüft werden. Eine neue schmalspurige elektrische Bahn soll Mesocco (Misox) mit Thusis verbinden; sie soll bei St. Bernhardino in einem 5 km langen Tunnel unter dem Bernhardin durchgeführt werden und beim Dorfe Hinterrhein das Rheintal erreichen. Die Baukosten dieser Bahn werden auf etwa 24 Millionen Schweizer Franken geschätzt, von ihnen sollen 8 Millionen durch den Bund aufzubringen sein. Die Konzession zu dieser Bahn ist bereits im Jahre 1922 erteilt worden. Die Finanzierung dürfte aber noch einige Schwierigkeiten bereiten.

Das Signalwesen der Londoner Untergrundbahnen.

Bei rd. 250 km Gleislänge haben die Londoner Untergrundnen 58 Stellereien mit 527 selbsttätigen und 759 anderen nalen; ferner sind vorhanden 424 Wiederholungssignale, dan 123 für den Nebeldienst. Die Nebelsignale werden namenth von den Zugfahrern sehr geschätzt und von ihnen den Knallpseln bei weitem vorgezogen. An 1209 Stellen führen die eise Strom für Signalzwecke. Alle Signale haben Krafttrieb, ebenso fast alle Weichen. Wo auf Zwischenhaltestellen gewissen Tageszeiten Züge anfangen und endigen, während anderen Tageszeiten nur durchgehende Züge verkehren, nnen während der letztgenannten Betriebsart die Antriebe die Weichen, die für die wendenden Züge bedient werden issen, ausgeschaltet werden, so daß die Signale dann selbstig arbeiten. Die Züge werden durch selbsttätige Vorrichngen unter Angabe ihres Zieles vorgemeldet, so daß im allgeinen keine Verständigung der am Betrieb beteiligten Stellen tereinander nötig ist. Trotzdem besitzen sie alle Anschluß ein bahneigenes Fernsprechnetz, von dem 600 Verbindungen Leicester Square und 300 Leitungen in Earls Court zusamnlaufen.

Die Standorte der Signale sind mit besonderer Sorgfalt ausgehlt; ein wichtiger Gesichtspunkt war dabei die Erreichung eicher Fahrzeit zwischen je zwei Signale. Anhalten im Tunnel ll, so weit irgend möglich, vermieden werden, zum Teil, weil von den Fahrgästen sehr unangenehm empfunden wird, zum il aber auch, weil der Betrieb dadurch gestört und der Kraftrbrauch vermehrt wird. Um dies zu erreichen, sind mit einin Signalen uhrenartige Vorrichtungen verbunden, die dem hrer des folgenden Zuges anzeigen, wieviel Zeit seit Vorerfahrt des vorhergehenden vergangen ist; er darf dann unter nständen das noch auf Halt stehende Signal überfahren und langsam weiterfahren, daß er erwarten kann, das nächste gnal auf Frei zu finden, ohne dazwischen halten zu müssen. e Einfahrtsignale sind an manchen Stellen vervielfacht, so daß n Zug in eine Haltestelle schon einfahren kann, wenn der vorrgehende noch in der Ausfahrt begriffen ist. An den in dieser ziehung ungünstigsten Stellen stehen vier Einfahrsignale, d es ist bei besonderen Versuchen, die zur Erprobung dieser nrichtung angestellt wurden, erreicht worden, daß in 41 Minun 32 Sekunden 30 Züge abgefertigt werden konnten, was einer undenbelastung des betreffenden Gleises mit 43 Zügen entricht.

Um den Ablauf der planmäßig für dies Anhalten vorgesehenen eit anzuzeigen, bediente man sich zunächst handbetriebener renen; neuerdings sind sie mit selbstätigem Antrieb versehen orden. Zu diesem Zweck dienen Uhren, die durch den Gleisrom in Gang gesetzt werden und nach einer bestimmten Zeit s Signal ertönen lassen, vorausgesetzt, daß das Ausfahrsignal f Frei steht und nicht etwa der Zug schon angefahren ist.

Die Ersparnisse, die durch die Aufstellung selbsttätiger Sigle ermöglicht wurden, sind sehr erheblich. Auf der City und Südlondoner Eisenbahn, der ältesten unter den Londoner Untergrundbahnen, konnten z. B. nach Einführung selbsttätigen Signalantriebs 11 Stellereien stillgelegt werden, und vier weitere wurden nur noch für Notfälle beibehalten. Außerdem kann bei selbsttätigen Signalen die Zugfolge verkürzt und dadurch die Leistung der Strecke erhöht werden. Während des soeben beendeten Umbaus dieser Strecke, die am 1. Dezember wieder in vollen Betrieb genommen werden sollte, wurde ein Teil eingleisig betrieben; der Betrieb wurde von dem einen Ende der eingleisigen Strecke aus geleitet; die Signale am anderen Ende hatten Kraftantrieb. Die ganze Strecke war mit Gleisstrom ausgestattet, der auf alle Signale einwirkte. Mit Hilfe dieser Einrichtungen war es möglich, auf der an beiden Enden anstoßenden zweigleisigen Strecke einen 3½-Minutenverkehr aufrecht zu erhalten.

Besondere Schwierigkeiten machten die Signalanlagen bei Camden Town, wo sich die zwei von High Gate und Hendon kommenden Strecken vereinigen, um sich dann wieder in zwei Strecken, nach der City und nach Charing Croß, aufzulösen. Da infolge der Lage der Gleise im Tunnel der Stellwerkswärter die herannahenden Züge nicht sehen kann, arbeitet er hier, wie übrigens an anderen Stellen auch, mit Schaubildern, bei denen ihm das Aufleuchten und Verlöschen von Lichtern hinter den Gleisabschnitten im Schaubild anzeigt, ob die betreffenden Gleisteile besetzt oder frei sind. U. a. bedient die Stellerei dort eine Kreuzung, die über 500 m von ihr entfernt ist, und läßt einen Zug umkehren, der 335 m von ihr entfernt ist, ohne beide sehen zu können, und ohne daß dabei ein hörbares Zeichen gegeben wird, und ohne daß sie etwa mit einer in der Nähe des Zuges dienstttuenden Person in Verbindung zu treten brauchte.

Alle Signale für besetzte Züge haben selbsttätige Vorrichtungen zum Anhalten der Züge bei Haltstellung der Signale. Diese Vorrichtungen sind wiederum mit Einrichtungen versehen, die ihre richtige Stellung erkennen lassen. Es scheint die Gefahr zu bestehen, daß diese Anhaltevorrichtung abbricht, wenn sie in Tätigkeit tritt, und auch dieser Schaden wird selbsttätig angezeigt. In einem Zeitraum von zwei Jahren ist bei je 213 857 Signalbetätigungen ein Versager beobachtet worden.

Damit bei Unfällen, bei denen die Fahrgäste aussteigen und zu Fuß nach der nächsten Haltestelle gehen müssen, die Strecke stromlos gemacht werden kann, ist eine besondere Vorrichtung vorgesehen. Entlang der ganzen Tunnelstrecke sind zwei blanke Drähte ausgespannt, an die die Zugmannschaft einen von ihr mitgeführten Fernsprecher anhängen kann, um das zuständige Kraftwerk aufzufordern, den Strom abzuschalten. Seit etwa zwei Jahren ist aber diese Vorrichtung so ausgebaut, daß die beiden Drähte nur mit einander in Berührung gebracht zu werden brauchen, wozu ein leichter Fingerdruck genügt, um im Kraftwerk ein Alarmzeichen zu geben. Innerhalb 30 Sekunden kann mit Hilfe dieser Vorichtung die Stromzuführung unterbrochen werden. Wk.

Der Kampf um die Ostchinesische Eisenbahn.

Von Dr. rer. pol. **P. H. Seraphim**, Assistent am Osteuropa-Institut zu Breslau.

Unter den Eisenbahnen des Fernen Ostens kommt der Ostchinesischen Eisenbahn eine ganz besonders große Bedeutung zu. Dieses Mittelstück des Ostteiles der großen sibirischen Bahn ist nicht nur von wirtschaftlicher, sondern auch von großer politischer Bedeutung. Die Transbeikal-Bahn, die kurz vor Ausbruch des russisch-japanischen Krieges fertiggestellt wurde und den Russen zur Heranführung von Truppen und Heeresbedarf 1905 und im Weltkriege außerordentliche Dienste geleistet hat, überschreitet bei Mandschuria die chinesische Grenze und führt über Charbin nach Pogranitschnaja, wo abermals auf russischem Boden der Anschluß an die Ussuri-Bahn hergestellt ist. Von Charbin führt ferner eine Zweigbahn nach Süden bis Chanchun und Mugden, wo die Südmandschurische Eisenbahn anschließt. Diese Linienführung durch die Mandschurei war notwendig, weil die technischen Schwierigkeiten der Erbauung einer lediglich auf russischem Boden verlaufenden Bahn zu große waren. Diese Bahn, der Lieblingsplan des letzten Zaren, wurde dann aber doch während des Weltkrieges am Mittellaufe des Amur entlang eifrig gefördert und beinahe durchgeführt. Hunderttausende von Menschenleben, besonders deutsche und österreichische Kriegsgefangene sind hier geopfert worden, um den Bau der Amurbahn in dieser klimatisch sehr ungünstigen Gegend unter technisch sehr schwierigen Bedingungen durchzuführen. 1917 war die Amurbahn in der Hauptsache fertig, wenn auch einige der schwierigen Kunstbauten, wie die Amurbrücke bei Chabarowsk noch nicht ganz vollendet waren. Die Bolschewikenzeit jedoch und die Bürgerkriege in Ostsibirien, die bis in die Jahre 1920/21 anhielten, führten zu einem starken Verfall der zum Teil nur provisorisch betriebsfähigen Strecke. So ist die Amurbahn zurzeit nicht benutzbar, und es werden der Sowjetregierung zweifellos auch die nötigen großen Geldmittel fehlen, um in nächster Zukunft diese wichtige Verkehrsader benutzbar zu machen. Es bleibt mithin für die wirtschaftliche politische und militärische Ausdehnung der Sowjetunion in der Richtung des Stillen Ozeans nur die Fortsetzung der Sibirischen Bahn über die Mandschurei, d. h. die Ostchinesische Eisenbahn.

Um die Durchführung der Linie durch das Gebiet eines fremden Staates zu ermöglichen, wurde vor dem Bau der Ostchinesischen Bahn eine internationale Aktiengesellschaft gegründet, in deren Besitz sich die Bahn befand, und die, dem Namen nach wenigstens, die Leitung der Geschäfte hatte. Tatsächlich standen jedoch Rußland eine ganze Reihe von Aufsichtsrechten zu, und die Russen konnten die Ostsibirische Bahn als russische betrachten; infolge dessen hat sie im Weltkriege auch in bedeutendem Maße zur Heranschaffung von Heeresgut und Konterbande gedient. Die Finanzierung des Unternehmens ging größtenteils von Frankreich aus, und die französischen Aktionäre der Internationalen Ostchinesischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft besaßen über 60 % der Aktien.

In der Nachkriegszeit hat die Ostchinesische Eisenbahn manche Veränderungen in ihrer Leitung durchgemacht. Nach Ausbruch der Oktoberrevolution übernahm sie der antibolschewistische General Chorwat. Im Jahre 1919 wurde die Bahn unter den Schutz der Großmächte (Frankreich, Amerika, Japan, China, England und Italien) gestellt. Es geschah dieses zu der gleichen Zeit, als Admiral Koltschak seinen Vorstoß längs der Sibirischen Bahn nach Westen unternahm. Leiter der Ostchinesischen Eisenbahn wurde damals ein amerikanischer Ingenieur namens Stevens. China standen weitgehende Aufsichts- und Verwaltungsrechte zu, die es im Jahre 1920 der Russisch-Asiatischen Bank übertrug. Im Washingtoner Abkommen von 1922 wurde dieser Zustand bestätigt, und eine Änderung in der Leitung der Ostchinesischen Eisenbahn von der Einwilligung der Russisch-Asiatischen Bank und der Signatarmächte abhängig gemacht.

Als im Sommer 1922 Japan den Rückzug seiner Truppen aus Sibirien vorbereitete, übernahm die Verwaltung der Bahn d[er] Russe Ostrumoff. Unter seiner Leitung entwickelte sich d[ie] Bahn erneut zu hoher Blüte. Die völkerrechtliche Lage der O[st]chinesischen Eisenbahn war solange nicht verwickelt, als d[ie] Großmächte und insbesondere China, Sowjetrußland nicht [de] jure anerkannten. Es waren nämlich in der Washingtoner K[on]ferenz die Reservatrechte Rußlands auf die Ostchinesische Eis[en]bahn anerkannt worden, wohlverstanden jedoch Rußlands u[nd] nicht der Sowjetunion. Mit dem Augenblick jedoch, wo die Gr[oß]mächte und China die Union der Sowjetrepubliken als Nachfolg[er] des russischen Zarenreichs anerkannt und auf Grund dies[er] Nachfolgeschaft eine Bezahlung der Vorkriegsschulden verla[ng]ten, konnte Sowjetrußland seinerseits Ansprüche auf die O[st]chinesische Bahn erheben. Von russischem Standpunkt galt [es] daher, möglichst schnell zu einer Verständigung mit China [zu] kommen, und darauf sind die langjährigen Versuche der Sowj[et]regierung zu erklären, auch um den Preis großer Zugeständni[sse] sich mit China zu verständigen. Die gewiegtesten Sowjetdip[lo]maten, wie Jurin, Reikes, Joffe und Lawtjan, arbeiteten unt[er]stützt von einem großen Propagandaapparat nacheinander an d[ie]ser Aufgabe. Endlich gelang es im März v. J. dem russisch[en] Gesandten Karachan ein Präliminarabkommen mit China ab[zu]schließen. Die Verhandlungen zwischen beiden Mächten ging[en] zunächst ohne Schwierigkeiten vor sich. Diese entstanden e[rst] als die Frage der Ostchinesischen Eisenbahn behandelt wur[de]. Die Bolschewiken forderten für sich die vollkommene Kontro[lle] der Bahn. Da, wie erwähnt, die Franzosen stark an der Linie [be]teiligt waren, erklärte der französische Gesandte in Peking, d[aß] Frankreich, falls China die bolschewistischen Vorschläge a[n]nehmen würde, Einspruch erheben würde. Diesem Beispiel d[es] französischen Gesandten folgte der japanische und amerikanisc[he] diplomatische Vertreter. Infolgedessen weigerte sich die chi[ne]sische Regierung, das von ihrem Vertreter Wan unterzeichne[te] Abkommen zu ratifizieren, solange Sowjetrußland keine Bü[rg]schaft für die loyale Durchführung des Abkommens gebe. D[ar]aufhin richtete der sowjetrussische Botschafter Karanchan an d[ie] Pekinger Regierung ein Schreiben, in dem er sich bereit erklär[te] drei Tage auf die Bestätigung des Abkommens seitens der chi[ne]sischen Regierung zu warten; nach Ablauf dieser Zeit werde [er] sich nicht mehr an das Abkommen gebunden fühlen. Die Pek[in]ger Regierung sei dann allein für das Nichtzustandekommen d[es] Abkommens verantwortlich. Durch diese in ultimativer Fo[rm] übermittelte Note fühlte sich die chinesische Regierung beleid[igt] und forderte Karachan auf, China zu verlassen. Es war dies [ein] schicksalsschwerer Moment für die Orientpolitik Sowjetrußla[nds] der nächsten Jahrzehnte. Hätte Karachan die Verhandlun[gen] wirklich abgebrochen und wäre abgereist, so wäre die Ostchi[ne]sische Bahn und damit der Anschluß Rußlands an den Stil[len] Ozean auf absehbare Zeit verloren gewesen. Karachan gab [je]doch das Spiel nicht verloren. Statt die Verhandlungen ab[zu]brechen und entrüstet abzureisen, protestierte er nur und [blieb]. Die Zeit oder richtiger gesagt die ausgezeichnet orga[ni]sierte Sowjetpropaganda würde, das wußte der russische G[e]sandte, schon für ihn arbeiten, und der Vertragsabschluß wü[rde] zu geeigneter Zeit durch Gewährung großer wirtschaftlicher V[or]teile an China zu beschleunigen sein.

Der Sowjetdiplomat täuschte sich in seiner Annahme ni[cht]. Mitte Mai war alles vorbereitet, da erfolgte noch ein Schlag, [der] den Erfolg Karachans in Frage zu stellen schien: am 13. [M]... richteten die Vereinigten Staaten von Amerika eine drohe[nde] Note an die chinesische Republik, in der sie vor dem Absch[luß] eines Vertrages mit Rußland warnten, besonders eine Überei[n]kunft über die Ostchinesische Eisenbahn (unter Hinweis auf [das] Washingtoner Abkommen und die Internationalität der Ostchi[ne]sischen Eisenbahn) verboten und China vor einer de jure-An[er]kennung Räterußlands warnten. In Räterußland schäumte ...

esse. Die „Iwestija“ überbot sich an ausfälligen Aufsätzen gen die Vereinigten Staaten. Karachan aber ließ jetzt alle nen springen. Es bot China so weitgehende wirtschaftlich und litisch günstige Bedingungen, daß Wellington Koo, der Ameta durch Japans argwöhnische Augen im Schach gehalten aubte, auf den Abschluß eines Vertrages trotz der Drohnote r Vereinigten Staaten einging.

Dieses russisch-chinesische Abkommen vom 31. Mai 1924 beutet die abschließende Phase im Kampf um die Ostchinesische senbahn. Rußland und China kamen überein, diese Frage als ternen Fragenkomplex beider Staaten zu behandeln, ohne sich n die Internationalität der Bahn weiter zu kümmern. Insoweit eibt allerdings der Vertrag im Rahmen der bisherigen Abachungen, als Rußland das Abkommen zwischen der Russischiatischen Bank und China von 1921 anerkennt und die Schulen der Bank übernimmt. Die in der Washingtoner Konferenz rgeschriebene Einwilligung der Russisch-Asiatischen Bank und r Signatarmächte wurde jedoch nicht eingeholt. Rußland erelt die Erlaubnis der Anstellung von Russen an der Ostchinesihen Eisenbahn und die Anerkennung der russischen Eigentumsd Verwaltungsrechte an der Bahn. Die Rechte Sowjetrußlands tsprechen im großen und ganzen denen, die das zaristische ußland vor dem Kriege an der Ostchinesischen Bahn besaß. Es i jedoch China zugestanden, daß es im Ablauf von 36 Jahren die russischen Rechte auskaufen kann. Ja, mit Einverständnis der Sowjetregierung kann China sogar noch früher die Bahn völlig übernehmen. Bis dahin wird die Bahn paritätisch verwaltet. Zum Direktor ernannte die Sowjetregierung den Ingenieur Iwanow. Der frühere Leiter der Bahn Ostrumoff und sein Stellvertreter Offenberg wurden entlassen und ebenso, wie eine Anzahl höherer Beamter, von den Chinesen verhaftet und der Sowjetregierung ausgeliefert. Die Erfolge Sowjetrußlands in der Frage der Ostchinesischen Eisenbahn sind an sich nicht groß, vor allem ist das verhältnismäßig kurzfristige Rückkaufsrecht der chinesischen Regierung nachteilig. Überdies führte der Verkehrskommissar Rudzutak zu dem Abkommen aus: „Übergriffe Chinas in der Frage der Ostchinesischen Eisenbahn werden wir nicht tragisch nehmen und der chinesischen Regierung weitgehend entgegenkommen.“ Das bedeutet kaum etwas anderes, als daß die Ostchinesische Eisenbahn der Kaufpreis für das Zustandekommen des russisch-chinesischen Abkommens gewesen ist. Ob nun Sowjetrußland damit rechnet, im Laufe der 36 Jahre die Amurbahn betriebsfähig zu machen, oder aber auf eine Bolschewisierung Nordchinas und eine Aufhebung des gegenwärtigen Vertrages hofft, ist nicht zu entscheiden. Nach der bisherigen Politik ist jedoch nicht damit zu rechnen, daß Sowjetrußland seine politische und wirtschaftliche Ausdehnung nach dem Fernen Osten aufheben wird.

Der Hafen von Rotterdam.

Als im Jahre 1585 Antwerpen Alexander Farnese und seinen aniern die Tore öffnen mußte, war es um die Blüte des flanischen Hafens für Jahrhunderte geschehen, und Rotterdam, s sich frühzeitig der Reformation angeschlossen hatte und reits der Hafenplatz des Aufstandsgebietes geworden war, hickte sich an, seine Stelle einzunehmen. Die flandrischen d brabantschen Kaufleute, die ihren neuen Glauben nicht fgeben wollten und in großen Scharen nach Holland überhaupt d nach Rotterdam im besonderen auswanderten, fanden dort der Maas im wesentlichen nur den alten, aus dem Jahre 1328 mmenden Hafen (Oude Haven) und den gerade fertig gerdenen neuen Hafen (Nieuwe Haven, 1577) vor. In schneller ihenfolge entstanden aber sodann auf dem rechten Maasufer e Hafenbecken, die bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts n Hafen Rotterdams bildeten, stromabwärts stammen so die aak aus dem Jahre 1597, der Leuwehaven aus dem Jahre 1608; nen schlossen sich 1613 Wijnhaven und Scheepmakershaven d 1693 der Zalmhaven an. Stromaufwärts stammen Haringiet und Boerengat aus dem Jahre 1592, Buizengat erst aus dem hre 1699. Wenn auch Rotterdam in jener Zeit nicht daran nken konnte, die frühere Größe Antwerpens zu erreichen — twerpen hatte 1568 bereits 125 000 Einwohner gezählt — wird doch berichtet, daß Rotterdam nach Beendigung der iegswirren um 1648 etwa 50 000 Einwohner hatte, und daß seinen Häfen 1000 Schiffe Platz fanden, darunter 300 Hengsschiffe, 48 Grönlandsfahrer, 200 Schiffe, die auf Frankich, 100 die nach Schottland liefen usw. Die Sperrung der helde durch den westfälischen Frieden beseitigte die letzte ettbewerbsfähigkeit Antwerpens, doch brachten die ruhigen iten der nun folgenden Friedensjahre ganz Holland sowohl e auch Rotterdam jenen Stillstand, der selbst bei dem nur ngsamen Zeitmaß der Fortentwicklung in jenen Jahrhunderten hr bald zum Rückschritt werden mußte. Als daher der Zummenbruch der habsburgischen Macht Antwerpen die Freiheit d wenn auch nur stufenweis und mühsam die frühere Entcklungsmöglichkeit zurückgab, brauchte es Rotterdam kaum ch zu fürchten. Im Laufe der Jahre waren zudem die Rheind Maasmündungen derart versandet, daß schon 1827, also rz vor der Trennung der vereinigten Niederlande mit dem u des Kanals durch Voorne begonnen wurde, der, 1831 bedet, Schiffen von 5,10 m Tiefgang den direkten Zugang von r Nordsee (Hellevoetsluis) nach Rotterdam ermöglichte. Aber auch dieser Weg erwies sich bald als unvollkommen, und erst der 1866—1890 von Caland geschaffene Nieuwe Waterweg nach Hoek van Holland gab Rotterdam die unmittelbare Verbindung mit der See, die allen Anforderungen einer Weltschiffahrtsstraße entsprach.

Gleichzeitig begann, wenn man von dem unbedeutenden, aus dem Jahre 1827 stammenden Veerhaven absieht, der jetzt nur noch dem Sport- und dem Fährverkehr dient, der Bau der Hafenanlagen auf der südlichen, stadtabgewandten Maasseite, die es Rotterdam ermöglichten, in die Reihe der ersten Welthafenplätze einzutreten. Zunächst wurde 1872 der südlich Nordereiland vorbeiführende Maasarm zu dem 1000 m langen, 150 m breiten Koningshaven ausgebaut, während die über ihn hinwegführenden, 1870—1878 erbauten Maasbrücken hier nunmehr See- und Binnenschiffahrt trennten. Unmittelbar unterhalb der Brücken entstanden sodann 1879 Binnenhaven und Spoorweghaven, oberhalb für den Binnenverkehr 1892 der Nassauhaven, 1901 verlängert um den Persoonshaven. Weiter unterhalb des Spoorweghavens folgten 1893 der Rijnhaven, 1895 und 1896 die beiden Katendrechtschen Hafenbecken und 1905 der Maashaven; die noch weiter westlich gelegenen Dokhaven (1895), Sint Janshaven (1887) und der Petroleumhaven (1891) spielen diesen großen Hafenbecken gegenüber keine bedeutende Rolle. Der noch unvollendete Waalhaven, 1910 in seinem westlichen, 1912 in seinem östlichen Teile fertiggestellt, schließt auf dem linken Maasufer die Hafenbauten zunächst ab. Gegenüber dieser Entwicklung blieb das rechte Maasufer weit zurück; an den Veerhaven schloß sich stromabwärts, etwa dem Maashaven gegenüber, zunächst der Parkhaven (1890) an, ihm folgten weiter 1908 Sint Jobshaven, 1909 Schiehaven und zuletzt die Gruppe Koushaven (1912), Ijsselhaven (1914), Lekhaven (1915) und Keilehaven (1913). Das schnelle Zeitmaß der Hafenbauten entsprach aber noch keineswegs den Bedürfnissen des in noch stärkerem Maße steigenden Hafenverkehrs, und so sind weitausgreifende Pläne zur Erweiterung der jetzt bereits fast 40 km Kailängen umfassenden Hafenanlagen auf beiden Maasufern entstanden und in Arbeit genommen[1]).

Alle Häfen Rotterdams, die alten sowohl wie die modernen sind reine Tidehäfen, d. h. Flut und Ebbe haben ungehinderten Zugang zu ihnen. Die Verhältnisse gleichen also denen Ham-

---

[1]) Die Länge der Kaimauern in Hamburg beträgt 48 km.

burgs, während Antwerpen außer den langen Scheldekais eine große Anzahl durch Schleusen zugänglicher Dockhäfen besitzt. Wenn es ferner möglich ist, den Grundzug des Rotterdamer Hafens auf eine Formel zu bringen, so wird man sagen können, daß es der große Einfuhrhafen des Rheins ist, in dem Massengüter, wie Getreide, Erz, Kohle und Holz die Hauptrolle spielen. Diesem Wesen entspricht es auch, daß Rotterdam in erster Linie ein Hafen ist, in dem der Umschlag im Strom, vom Seeschiff in das Flußschiff bevorzugt wird, demgegenüber der Eisenbahnumschlag zurücktritt. Der Einfuhr gegenüber spielt die Ausfuhr eine viel geringere Rolle, obwohl die Ausfuhr der deutschen Kohle nicht gering ist. Die ungünstige Lage Rotterdams zur hinterliegenden Industrie bewirkt, daß die Ausfuhr kaum ⅓ der Einfuhr an Menge ausmacht. Ähnlich liegen die Verhältnisse in Hamburg, das ja in erster Linie ein Einfuhrhafen für Ost- und Mitteldeutschland und ein Umschlaghafen ist; allein hier beträgt die Ausfuhr, die sich auf ein reiches Hinterland stützen kann, doch mindestens die Hälfte der Einfuhr, und ferner ist der Umschlag im Strom verhältnismäßig bei weitem nicht so groß wie in Rotterdam, der Eisenbahnumschlag dagegen wesentlich stärker. Viel leichter als diese beiden Häfen hat es Antwerpen, das der natürliche Ausfuhrhafen des größten europäischen Industriebezirks ist, und das daher das Fehlen einer natürlichen großen Binnenwasserstraße wie Rotterdam und Hamburg sie haben, nicht so sehr zu bedauern hat; die Ausfuhr beträgt hier mehr als ¾ der Einfuhr, aber der Umschlag im Strom spielt gegenüber dem Eisenbahnumschlag keine große Rolle, was sich in dem äußern Hafenbild mit seinen langen Kaianlagen und den schmalen Hafenbecken unmittelbar wiederspiegelt, ganz im Gegensatz namentlich zu Rotterdam, das große Hafenbecken bevorzugen muß, in denen sich Leichter an Seeschiff legen kann und schwimmende Verladeeinrichtungen an Zahl besonders hervortreten.

Die gesamten Hafenanlagen hat allein die Stadt Rotterdam geschaffen, auch stammt die Ausrüstung mit Kränen usw. zum größten Teil von ihr. Nur einmal hat die private Initiative sich im Hafen von Rotterdam wesentlich betätigt, nämlich zu Beginn der Entwicklung auf dem linken Maasufer, bald nach 1870. Finanzielle Schwierigkeiten der privaten Unternehmer veranlaßten indes sehr bald die Gemeinde, sich auch hier der Hafenbauten anzunehmen, und so ist alles in den Händen der Stadt geblieben. Dem privaten Unternehmungsgeist blieb es überlassen, Schuppen und Speicher auf dem von der Stadt gepachteten Gelände zu bauen, in einzelnen Fällen hat aber auch die Stadt sich mit dem Bau von Schuppen befaßt und sie an Private vermietet. Die Verhältnisse ähneln also denen Hamburgs, das ja auch die ganzen Hafenkosten selbst getragen hat; allerdings sind hier auch die Schuppen fast durchweg von Hamburg selbst gebaut worden. Mehr als in Hamburg ist es ferner in Rotterdam üblich geworden, die Beschaffung und Bewirtschaftung der Verlade- und Umschlageinrichtungen den Inhabern der Schuppen oder besonderen Betriebsunternehmungen zu überlassen.

Die geschichtliche Entwicklung hat es in Rotterdam ebenso wie in den anderen nicht auf einmal aus dem Boden gestampften Welthäfen Europas mit sich gebracht, daß die zweifellos vorhandene und gewollte Arbeitsteilung im Hafenbetrieb nicht in aller Schärfe durchgeführt ist. Mit dieser Einschränkung kann man sagen, daß die Maasbrücken hinsichtlich der Scheidung von Seeschiffen und Flußschiffen eine ähnliche Rolle spielen wie die Elbebrücken in Hamburg, obwohl die Brücken über den Koningshaven beweglich sind und somit auch Seeschiffe durchlassen; eine Höherlegung der Brücken ist übrigens z. Zt. im Bau[2]). Weiter liegt auf der Hand, daß die alten Häfen in der Stadt für den Überseeverkehr nicht mehr in Betracht kommen, obwohl sie für die lagermäßige Behandlung hochwertiger Güter nach wie vor eine große Rolle spielen. Auch für die Kaianlagen auf dem rechten Maasufer gilt im wesentlichen dasselbe, an den altberühmten „Boompjes", wo die alten Ulmen ih[re] Schönheit zwar längst eingebüßt haben, laden und lösch[en] immer noch seit 1823 die Schiffe der „Batavier Lijn" im we[...] täglichen Verkehr mit London. Ebenso verkehren die Damp[fer] der Great Eastern Railway (London and North Eastern Grupp[e]), die sich, nachdem der Personenverkehr seit 1893 nach Ho[ek] van Holland verlegt ist, in Rotterdam fast nur noch mit [der] Beförderung von frischem Fleisch und ähnlichen, leicht v[er]derblichen Gütern befassen, noch an der Parkkade. Im übrig[en] findet in den breiten Häfen der linken Maasseite hauptsächl[ich] der Umschlag der Massengüter statt, und zwar durchweg [von] Schiff zu Schiff, während in den schmalen Häfen des rech[ten] Ufers unterhalb der Stadt der Umschlag hochwertiger Gü[ter] über die Kais in Schuppen und Eisenbahnwagen und umgeke[hrt] vorherrscht. Dieser Arbeitsteilung entspricht auch die T[at]sache, daß die Linienschiffahrt das rechte, die Trampschiffa[hrt] das linke Ufer bevorzugt. Ausnahmen kommen naturgem[äß] vielfach vor, so wickelt sich der ganze Verkehr der größ[ten] holländischen Reederei, der Holland-Amerika Linie, ausschli[eß]lich auf dem linken Maasufer ab. Die Industrie, die in Rot[ter]dam nicht unbedeutend ist — außer der üblichen Schiffbau- [und] Reparaturindustrie ist vor allem die große Margarineindus[trie] zu nennen, — hat sich auf dem linken Ufer an den älte[ren] Häfen und neuerdings auch an den jüngeren Häfen der rech[ten] Maasseite angesiedelt. Das Beispiel von Hamburg, wo a[uf] die Hauptseeschiffhäfen für die außereruropäische Fahrt [an] der linken Flußseite liegen, und wo sie im weiten Kranze [von] einer zusammenhängenden Reihe von Flußschiffhäfen umge[ben] sind, findet in Rotterdam keine Wiederholung.

Die Verbindung mit der Eisenbahn findet nach drei R[ich]tungen statt. Die Maaskais der Stadt haben keinen Ansch[luß], nur oberhalb der Brücken besteht eine Verbindung mit [den] Rangieranlagen am Bahnhof Maas (Rijn spoor), wo die Ei[sen]bahn ihre Kaianlagen und Kräne den Interessenten zur V[er]fügung stellt. Die Häfen des linken Ufers werden durch [die] Güterbahnhöfe Feijenoord und Handelsterreinen sowie den R[an]gierbahnhof Ijsselmonde an die Anlagen der Staatsbahn a[nge]schlossen, es können hier gleichzeitig etwa 3000 Wagen [be]handelt werden. Der Anschluß der neuen Häfen auf dem rech[ten] Ufer an die holländische Eisenbahn stammt erst aus dem Ja[hre] 1907, und zwar wurden außer den Ankunft- und Vers[and]schuppen für Stückgüter und den öffentlichen Ladestraßen [zu]nächst nur die älteren westlichen Häfen der Stadt zu, Sc[hie]haven, St. Jobshaven und Parkhaven angeschlossen, wäh[rend] der Anschluß an die östlichen, mehr unterhalb gelegenen neu[en] Häfen (Kous-, Ijssel-, Lek- und Keilehaven) erst später [her]gestellt wurde. Die beiden Hafengruppen werden durch [den] Lauf der hier in die Maas mündenden Schie getrennt, [dem]gemäß besteht der Bahnhof aus zwei Teilen: Rechtes Maas[ufer] West auf dem rechten Schieufer, und rechtes Maasufer Ost [auf] dem linken Schieufer, oberhalb des ersten, verbunden d[urch] die über die Schie führende Ruigeplaatbrücke. Der westl[iche] Bahnhofsteil ist der Rangierbahnhof, seltsamerweise aber li[egen] die Anlagen für den Betriebsmaschinendienst auf der Ost[seite]. Im ganzen umfaßt der Anschluß 68 km Gleis, und bei [der] augenblicklichen Belastung von 1000 Wagen läßt sich die [Be]dienung noch ordnungsmäßig ausführen. Der Stückgutver[kehr] wird im östlichen Bahnhof bedient, und zwar steht hier n[eben] einem kleinen Zollschuppen ein großer Eisenbetonschuppen [zur] Verfügung, der früher zu je einem Teile den beiden Eisenb[ahn]-Gesellschaften diente, jetzt aber nach deren Vereinigun[g in] einen Empfangs- und einen Versandschuppen zerfällt; [der] Schuppen besitzt an der Westseite soviel Rolltüren als nur [mög]lich, d. h. die Mauerteile zwischen den Türen sind nicht stä[rker] als statisch notwendig ist. An den privaten Schuppen sind [die] Gleisanlagen fast überall gleichartig ausgebildet, und [zwar] so, daß sowohl an der Wasserseite als auch an der Lands[eite] je zwei Gleise laufen. Liegen an einem Hafen mehrere U[nter]nehmen hintereinander, dann ist durch Weichenverbindu[ng]

[2]) Weitere Brücken sind nicht vorhanden, eine große Fähre vermittelt unterhalb den Verkehr zwischen Veerhaven und Katendrechtschem Haven; ein Tunnel ist geplant.

ischen Land- und Wasserseite dafür gesorgt, daß jeder uppen ungehindert von dem vorliegenden bedient werden m. Bei dem letzten, am Strom gelegenen Schuppen fehlt ist auf der Landseite ein Gleis, da hier nicht mehr rangiert werden braucht; in diesem Falle konnte der Schuppen um m verbreitert werden. An einzelnen Stellen sind, wo der rieb es nicht erfordert, die Gleise an der Wasserseite fortallen, z. B. bei den Schuppen der Hamburg-Amerika-Linie tasiendienst) am Lekhaven.

Venn auch, wie bereits gesagt, der Eisenbahnumschlag in terdam nicht die bedeutende Rolle spielt wie in Hamburg Antwerpen, so muß doch betont werden, daß die Eisennverhältnisse dort durchaus unzureichend sind. Die geplante gestaltung der Eisenbahnanlagen in und um Rotterdam hts der Maas, die außer kleinen Rangieranlagen am Maasnhof und beim Zentralbahnhof Delftsche Poort einen großen ptrangierbahnhof bei Kethel zwischen Schiedam und Delft sieht, wird jedoch eine wesentliche Erleichterung bringen.

Venn wir jetzt die neueren Häfen im einzelnen kurz behten, so sei zunächst hervorgehoben, daß auf dem linken lsufer oberhalb der Brücken Nassauhaven (600 m × 80 m) Persoonshaven (570 × 60 m) von Industrieunternehmungen geben sind, von denen hauptsächlich die van den Berghschen garinewerke und die Holzwerke van der Lugt en Zoon herzuheben sind. Weiter widmen sich die Burgerhoutschen chinenfabriken und Schiffswerfte dem Bau und der Repair von Rheinschiffen; sie besitzen den größten elektrischen araturquerhelling Hollands. Etwas weiter oberhalb liegen nn noch die großen Anlagen der Maatsch. voor Scheeps- en rktuigbouw Feijenoord, die jahrelang als einzige Werft zerschiffe für die holländ. Marine baute.

nterhalb der Brücken liegt an der Mündung des Binnenens in den Koningshaven das Poortgebouw, in dem sich eine ale des Königl. Meteorolog. Instituts in Utrecht befindet. Binnenhaven selbst ist 1000 m lang, 40—80 m breit und —7 m tief; an seiner Ostseite liegen die Anlagen der Rio to-Gesellschaft zur Lagerung und Bemusterung von Kupfern. Zum Binnenhaven gehört ein kleiner Zollausschlußhaven, repothaven, 200 m lang, 60 m breit und 6½ m tief, der an Ostseite 4 hydraulische Kräne mit einer Hebefähigkeit von kg besitzt. An der Ostseite des Binnenhavens stehen zwei Kohlenkipper von 25 und 30 Tonnen. Parallel zum innenhaven liegt der Spoorweghaven, 1100 m lang, 115 m t und 7—7½ m tief, der u. a. mit einem elektrischen Tonnenkran und einem 22 Tonnen Kohlenkipper ausgerüstet Unmittelbar an der Maas, auf der Zunge zwischen Spoorhaven und Rijnhaven liegt sodann die 850 m lange Wilmina Kade, die im ganzen an die Holland-Amerikalinie veret ist, die, 1873 gegründet, zu den bedeutendsten Schiffahrtsellschaften der Welt gehört, und die z. Zt. u. a. große Passadampfer für die Fahrt nach New York besitzt („Rotter", 24 000 t groß, „Nieuw Amsterdam" mit 17 000 t, „Volen" und „Veendam" mit je 15 500 t, sowie „Noordam" und ndam" mit je 12 500 t) und einen Dreischraubendampfer von 0 t. „Statendam", im Bau hat.

inter der Wilhelminakade liegt der erste der drei großen n, der 30 ha große, 8½ m tiefe Rijnhaven, der von 2 km Kaier umgeben ist. In der Mitte des weiten Hafenbeckens önen an 19 Dückdalben etwa 15 Seeschiffe in Rheinkähne eitern. An der Nordseite des Hafens liegen über eine Länge o 266 m zwei große, der Lagerhausgesellschaft Blauwhoeden n vermietete Schuppen, wo regelmäßig die Schiffe der Woern-Linie und der Union Castle Line anlegen. Auch die eren Kais sind von großen Lagerhäusern umgeben. (Vriesse n, Nederlandsche Veem und Wambersie en Zoon, die Verrerin deutscher Reedereien.) Auf den Rijnhaven folgt der Katendrechtsche Hafen, 180 m lang, 105 m breit und 7 m er bietet in der Mitte an Dückdalben Gelegenheit zum chlag im Strom, und an den Kais Möglichkeit zum Umschlag Massenartikeln wie Erz und Kohlen vom Seeschiff in Eisenbahnwagen. Der anschließende zweite Katendrechtsche Hafen ist 245 m lang, 130 m breit und 8 m tief; zwischen beiden Häfen steht ein elektrischer 30 t-Kohlenkipper.

Unterhalb dieser beiden Häfen liegt der Maashaven, der mit einer Oberfläche von 58 ha fast doppelt so groß ist wie der Rijnhafen; er ist 230 m breit und 8½ m tief und in seiner Mitte können an 25 Dückdalben 22 Seeschiffe festmachen. In der südwestlichen Ecke liegt ein städtisches Schwimmdock, das 170 m lang und 36 m breit ist; der Hafen hat dort eine Tiefe von 14 m[3]). Der Hafen dient im wesentlichen dem Massenumschlag von Kohle und Getreide, seine Einrichtungen auf diesem Gebiet gehören zu den besten auf der ganzen Erde. Am nördlichen Ufer liegen zunächst die riesigen Lagerräume und Anlagen der Steenkolenhandelsvereeniging, die als Vertreterin des deutschen Kohlensyndikats die Ausfuhr deutscher Kohle betreibt und mit besonders großartigen Verladebrücken und Kränen die Versorgung von Seeschiffen mit Kohle in der kürzesten Zeit und ohne jede Staubentwickelung besorgt; die Maschinen leisten bis zu 1000 Tonnen in der Stunde. Die Einfuhr englischer und amerikanischer Kohle besorgt umgekehrt die Scheepvaart en Steenkolenmaatsch, die 17 Seedampfer und 40 Rheinkähne besitzt und die auch die holländischen Staatsbergwerke vertritt. Der Getreideumschlag wird am Maashaven vertreten durch die Graan Elevator Maatschappij, die dort 28 schwimmende Getreideheber mit je 200 t Leistungsfähigkeit in der Stunde besitzt und die Independent Grain Elevator Company. Ferner befindet sich am Südostufer ein Getreidesilo, der 30 m hoch ist, und der Platz für 20 000 t Getreide hat. An den anschließenden Kais (Sint Jans Kade, 850 m lang und Kortenoordsche Kade, 320 m lang) wickelt sich in der Hauptsache Petroleumverkehr ab, ebenso dienen die folgenden kleinen Häfen mit Ausnahme des Dokhavens, der 320 m lang, 150 m und 6—11 m tief ist und drei städtischen Schwimmdocks Platz bietet, hauptsächlich dem Petroleumhandel: Sint Janshaven, 125×60 m groß und 9—10 m tief, Petroleumhaven, 165×60 m groß, 3—6 m tief, und Kortenoordsche Haven, 340 m lang, 70 m breit und 7½ m tief.

Der nun folgende Waalhaven wird nach seiner Vollendung bei einer Wasserfläche von 300 ha der größte Hafen der Welt werden und größer sein als alle Häfen Rotterdams, auf dem rechten Ufer 52 ha und auf dem linken 129 ha zusammen[4]). Die Pläne für den Ausbau des Hafens haben allerdings gewechselt. Während zunächst ein großes Hafenbecken für den Massenumschlag im Strom an Bojen und Dückdalben geplant war, und Kaimauern und Hafenzungen nur in kleinerem Umfang vorgesehen waren, soll nach den neueren Plänen die Wasserfläche verringert und dafür an der Westseite Kais und Kaizungen geschaffen werden mit Lagerschuppen, während die Ostseite dem Massenverkehr im tiefen Wasser dienen soll. Wann der Vaalhaven ganz fertig sein wird, steht noch nicht fest, und schon sind Pläne für weitere Häfen fertig, und zwar sind im Anschluß an den Vaalhaven geplant; zunächst ein Holz- und ein Industriehafen von 53 und 51 ha, später 210 ha Wasserfläche, sodann ein Seeschiffhafen von 220, und später 320 ha (Westerhaven), und endlich ein Petroleumhafen, der zunächst 27 ha, dann 50 ha groß werden soll. Wenn diese Häfen fertig sein sollten, ist das ganze nördliche Ufer der Insel Ijsselmonde von Häfen besetzt und die Entwickelung am südlichen Maasufer Rotterdams zunächst wohl abgeschlossen.

Auf dem rechten Maasufer wird die Reihe der neuen Häfen mit dem 450 m langen, 120 m breiten und 7—8 m tiefen Parkhaven eröffnet, an dem sich die Firmen van Ommeren und Es angesiedelt haben, und der der regelmäßigen Linienschiffahrt dient. Die zwischen dem Parkhaven und dem nun folgenden Sint Jobshaven liegende Halbinsel ist der bekannten Schiffsfirma Wm. H. Müller vermietet. Der Sint Jobshaven selbst ist 350 m lang, 100 m breit und 8—8½ m tief; er wird von den nach Hull Grimsby und Bordeaux fahrenden Liniendampfer benutzt, und an seiner

[3]) Im ganzen sind im Hafen 11 Schwimmdocks vorhanden.
[4]) Die Wasseroberfläche der Hamburger Häfen umfaßt 1670 ha.

Westseite liegt das Lagerhaus „Sint Jobs“ der Blaauwhoedenveem Ges., das bei einer Kailänge von 190 m 24 000 t Getreide fassen kann[5]). Zwischen dem Sint Jobshaven und dem nun folgenden Schiehaven liegen die Anlagen des Rotterdamschen Lloyds, der gemeinsam mit der Amsterdamer Schiffahrtsgesellschaft „Nederland“ eine regelmäßige Verbindung nach den Ostindischen Kolonien unterhält. Der Schiehaven ist 550 m lang und 8—8½ m tief, an seinen Kais liegen die Anlagen der Firma Wambersie für den Verkehr nach Nordamerika und die der Firma Burger en Zoon, deren Schiffe hauptsächlich nach den nordischen Ländern gehen. Die nun folgenden kleineren Häfen, Koushaven, Iisselhaven, Lekhaven und Keilehaven dienen auch in erster Linie der festen Linienfahrt, doch hat sich hier an der Grenze des Rotterdamer Hafengebietes bereits auch die Industrie wieder angesiedelt; vor allem sind hier zu nennen die Maschinenfabriken von Stokvis en Zonen, Wiltons Maschinenfabrik und Schiffswerft mit den prächtigen Hochbauten von Prof. Kreis und, bereits auf Schiedamer Gebiet, die Werft Gusto der Firma Smulders, die auch Hebezeuge usw. herstellt. Auch hier ist aber die Entwickelung des Rotterdamer Hafens noch nicht abgeschlossen; der sog. Dreihafenplan sieht, unterhalb der eben genannten Häfen noch drei Hafenbecken mit einer gemeinsamen Mündung vor, einen Hafen von 20 ha Wasserfläche und 12 m Tiefe, einen kleineren, 11 ha groß und 10 m tief, und einen Industriehafen, der 2½ ha groß und 4 m tief werden soll. Die Arbeiten an diesen Häfen sind noch im Gange. Im Anschluß hieran sei noch hervorgehoben, daß bei dem weiteren Ausbau des Nieuwen Waterwegs von Rotterdam nach Hoek van Holland als Endziel eine Tiefe von 11 m unter Niedrigwasser, d. h. 12½ m unter gewöhnlichem Hochwasser, in Aussicht genommen ist.

Von den Gütern, deren Behandlung im Rotterdamer Hafen vorherrscht, wurde die Kohle mit den beiden Organisationen (Steenkolenvereeniging für die Ruhrkohle und Scheepvaart-en Steenkolenmaatsch für die englische Kohle) bereits erwähnt. Im Jahre 1913 wurden 25 Millionen Tonnen umgeschlagen, die Einrichtungen zum Umschlag und zum Bunkern sind mustergültig; außer 4 Kippern stehen u. a. 3 schwimmende Kohlenheber zur Verfügung. Hervorragend sind auch die Anlagen zum Umladen von Getreide (1913: 5 Mill. Tonnen, davon über 3 Mill. zum Rhein), sie zählen zu den besten, die es in den großen Häfen gibt. Die Graan Elevator Maatsch, verfügt allein über 28 schwimmende Getreideheber, die je 200 Tonnen in der Stunde leisten. Die Arbeit an Bord ist mustergültig durch die Centraale Graanfaktorij organisiert. Außer dem großen Lagerhaus Sint Job, das bereits erwähnt wurde, sei noch einmal auf das der Graan silo maatsch. am Maashaven, Südseite, hingewiesen, das 16 500 Tonnen silomäßig und 3500 t speichermäßig lagern kann. Die Baumwolleinfuhr ist erst seit der Blockade Deutschlands im Kriege gepflegt worden, und zwar zunächst durch Katoenveem Ges., deren Speicher 35 000 Ballen fassen, und weitere 30 000 Ballen im Freien lagern kann. Später ka[m] hinzu Havenveem (30 000 Ballen), Maasveem (25 000 Ball[en]) und der Speicher Schiehaven, der etwa 7000 Ballen fassen ka[nn], insgesamt können etwa 150 000 Ballen gelagert werden. Zukunft des von der Vereeniging voor den Katoenhandel [ge]pflegten Baumwollhandels ist allerdings noch ungewiß. Holzhandel spielt in Rotterdam nicht die Rolle wie in Ams[ter]dam, das wohl als der Mittelpunkt des holländischen Holzhan[dels] und der Schneidemühlenindustrie zu bezeichnen ist. Dage[gen] ist die Petroleumeinfuhr nicht unbedeutend. Die Konin kl. ne[d.] Petrol. Maatsch. (Royal Dutch.-Shellgruppe) ist seit 1902 Rotterdam, an der Nordseite des Waalhavens, ansässig, die S[tan]dard Oil Gruppe wird vertreten durch die Petroleum Indus[trie] Maatsch. Rotterdam, auch sei noch auf das Rotterd. Petrol[eum] Entrepot hingewiesen, das Tanks für 20 000 t Öl besitzt. Handel in Milch sowie Ölen und Fetten zur Margarinefabrika[tion] ist ebenfalls bedeutend; die Fabrik „Hollandia“ in Vlaardin[gen] (Anglo Dutch Milk and Food Corp.) ist, mit einem täglic[hen] Verbrauch von 900 000 l Milch eine der größten Fabriken [der] Welt. Das gleiche gilt von der Zuckerindustrie, die Raffin[erie] „Hollandia“ ebenfalls in Vlaardingen erzeugt täglich bis 1 000 000 kg. Es sei dann noch auf die Einfuhr von frisc[hem] Fleisch hingewiesen und auf die bekannte schon 1616 gegrün[dete] Gesellschaft Blaauwhoedenveem Vriesseveem, die sich a[u]ßer dem Getreide- und dem Kaffeehandel neuerdings auch mit K[ühl]transporten und Lagerung in Kühlhäusern befaßt, sowie a[uf] auf die Rotterdamschen Koel-en Vries huizen am 1. Katendre[cht]schen Hafen.

Von den Hafenbetriebsgesellschaften sei zunächst Thoms Havenbedrijf, gegründet 1870, erwähnt, die hauptsächlich [am] Maashaven u. a. über 12 Schwimmkräne und 8 Verladebrüc[ken] für Kohle, Erz usw. verfügt und auch eigene Speicher bes[itzt]. Ebenfalls dem Massenumschlag widmen sich Franz Swartto[us] Havenbedrijf (4 Verladebrücken zu je 250 t stündlich [und] 10 Schwimmkräne) und Cornelis Swarttous Stuwadoors Maa[tsch.] mit ebenfalls 4 Verladebrücken und vielen Kränen. Insges[amt] sind vorhanden 19 Brücken. Daß auch alle anderen Errun[gen]schaften der modernen Technik, namentlich auch die flin[ken] Elektrokarren, im Rotterdamer Hafen vertreten sind, brau[cht] nicht besonders gesagt zu werden.

So hat der rastlose Eifer einer aufstrebenden Stadt und [der] zielbewußte Wille einer tätigen Kaufmannschaft, gestützt [auf] eine von der Natur begünstigten Lage in Rotterdam einen H[afen] geschaffen, der trotz mancher schweren Rückschläge und sc[har]fen Wettbewerbs der beiden älteren Nachbarhäfen Hamburg [und] Antwerpen mit diesen nunmehr an der Spitze der kontinenta[len] Häfen marschiert und alle anderen in jeder Hinsicht weit hi[nter] sich läßt. Dr. Overmann, Alton[a].

[5]) Der Getreidespeicher der Königsberger Lagerhausgesellschaft, zurzeit der größte des Festlandes, faßt 55 000 t.

Allgemeines.

— **Ein Fortschritt der Lichtbildtechnik.** Während für die Vorführung von Lichtbildern in Vorträgen und im Unterricht bisher Glasdiapositive erforderlich waren, sind neuerdings auch Einrichtungen geschaffen worden, um Bilder, die auf normale Filmstreifen kopiert sind, als Lichtbilder am Bildschirm vorzuführen. Filme dieser Art sind nicht zu verwechseln mit dem Laufbild der kinematographischen Darstellung; die Streifen bleiben vielmehr während der Vorführung eines Bildes in Ruhe und werden nur beim Auswechseln der Bilder bewegt. Trotz der Kleinheit des Filmbildes (18 × 24 mm) sind scharfe und genügend helle Projektionsbilder bis zu einer Breite von 1½ bis 1¾ m zu erreichen, was für Vortragsräume von 8 bis 10 m Tiefe ausreicht. Bei Anwendung einer 100-Watt-Lampe besteht auch ohne besondere Kühlung keine Gefahr, daß der Film sich entzündet.

Der Vorteil des Filmbildstreifens besteht darin, daß, wenn das Negativ vorliegt, die Kopien sehr billig sind und daß die Streifen sich bequem aufbewahren und leicht befördern las[sen]. Das Lichtbildmaterial für einen Vortrag von 100 Bildern k[ann] in der Westentasche mitgeführt werden. Zur Vorführung [der] Streifen ist ein handlicher, leicht zu bedienender und nicht k[ost]spieliger Projektionsapparat konstruiert worden, der auf Re[isen] mitgeführt und an jede Lichtleitung angeschlossen werden k[ann]. Auskunft durch die Technisch-Wissenschaftliche Lehrmittel[zen]trale (TWL), Berlin NW 87, Sickingenstr. 24, die auch bei [der] Anschaffung von Projektionseinrichtungen für Glasbilder [und] von Kino-Apparaten Rat erteilt. Auf die von der TWL her[aus]gegebenen Leitsätze für Lichtbilder (TWL-Blatt 1143) se[i an] dieser Stelle nochmals hingewiesen.

Durch die neue Einrichtung wird es den Industriefirmen [er]möglicht, unter Aufwendung geringer Mittel die Lehransta[lten] mit Lichtbildern über ihre Erzeugnisse und Arbeitsverfahre[n zu] versorgen. Wenn unter Berücksichtigung des Lehrzweckes [mit] Sorgfalt ausgeführt, werden solche Bildstreifen dankbare [Ab]nehmer finden und zur Bekanntmachung der Arbeiten [des] Werkes in wirkungsvoller Weise beitragen.

Die Eisenbahn als Spediteur.

(Zu den Abhandlungen in Nr. 45, 49 und 50 des Jahrgangs 1924 der Zeitung.)

Von Reichsbahnrat **Burger**, Würzburg.

Über den Betrieb des Speditionsgewerbes durch die Eisenbahn iegen bei der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) vielseitige Erfahrungen vor. Diese Verwaltung hat von der vornaligen Pfalzbahngesellschaft einen nicht unbeträchtlichen Speitionsdienst übernommen. Die alte Pfalzbahn hat auf die Schafung verkehrswerbender Einrichtungen großes Gewicht gelegt. nsbesondere war sie bedacht, dem werdenden Platz Ludwigsafen (Rhein), der gegen das kommerziell hochentwickelte Mannieim schwer aufkommen konnte, jede mögliche Verkehrsfördeung zuteil werden zu lassen. Die Pfalzbahn hat an dem Platz udwigshafen (Rhein) zur Heranziehung von Verkehr einen imfangreichen Speditionsdienst eingerichtet; sie pflegte

a) im Bereiche des Eisenbahnbetriebes einen beschränkten Sammelladungsverkehr,

b) im Bereiche der örtlichen mit der Eisenbahnverwaltung enge verbundenen Hafenverwaltung einen regelrechten Speditionsverkehr.

Zu a): Auf Grund eines Vertrages mit einer angesehenen iternationalen Speditionsunternehmung übernahm die Pfalzbahn egelmäßige Stückgutsammelladungen von Basel nach Ludwigsafen (Rhein) und besorgte hier den Weiterversand. Den Samielladungen waren Ladelisten und fertige Frachtdokumente für en Weiterversand beigegeben. Die Tätigkeit der Ludwigsafener Güterstelle beschränkte sich deshalb auf die Ausladung es Gutes, die Abfertigung der neuen Frachtbriefe und die stückutmäßige Weiterbehandlung des Gutes. Die anfallenden Areiten sind vom Personal der Güterstation Ludwigshafen (Rhein) iitbesorgt worden. Der Verkehr, der hierdurch über die Pfalz eleitet wurde, war ansehnlich. Durch den Krieg und seine Folgen t diese Geschäftsverbindung zerstört worden.

Zu b): Die Pfalzbahn verwaltete den Großteil der Ludwigsafener Hafenanlagen und führte an zahlreichen Anlagen den mschlag von Schiff auf Bahn und umgekehrt in eigener Regie us. Besondere Anlagen dienten vornehmlich dem Umschlag von aufmannsgut. Im Anschluß an dieses Geschäft entwickelte ch im Laufe der Jahre ein umfangreicher Speditionsdienst. Die falzbahn besorgte im Anschluß an den Wasserumschlagbetrieb e Einlagerung, Versicherung, Verzollung, die Abgabe von Teilengen an Ortsempfänger, die Weiterbeförderung mit Bahn oder hiff, die Ansammlung von Gut für die Verladung auf Schiff.

Die von der Auftraggeberseite zu entrichtenden Gebühren aren in einem besonderen Gebührentarif festgelegt. Der gehilderte Betrieb wurde von der Güterstation Ludwigshafen Rhein) als Nebenbetrieb geführt. Dieser Zustand besteht heute ich. Das Geschäft hatte vor dem Krieg einen großen Umfang. urch die politischen Ereignisse und die Folgen der Inflation rlor es vorübergehend an Bedeutung. Es ist aber zu erwarten, ß sich mit der Rückkehr normaler Verhältnisse auch das Verftbüro Ludwigshafen (Rhein)" — dies ist die amtliche Beichnung der Unternehmung — zu neuer Blüte erheben wird. s Werftbüro Ludwigshafen (Rhein) war immer der billigste editeur. Es stand beim Handel im besten Ansehen. Es war ch kaufmännischen Grundsätzen geleitet, war zuverlässig und ilant, und dahinter stand die angesehene Verwaltung der alten Pfalzbahn bzw. der bayerischen Staatseisenbahn und dann der Reichsbahn. Besondere Dienstvorschriften gab es beim Werftbüro nicht; ein einfacher Gebührentarif genügte. Einige kaufmännisch veranlagte Beamte haben das Geschäft nach erprobten Überlieferungen geführt und zeitgemäß ausgebaut.

Die vorstehenden Ausführungen sollen dartun, daß die Pflege des Speditionsgeschäfts im Rahmen der Reichsbahnunternehmung wohl möglich ist. Hierzu bedarf es keiner weitausholenden Organisation. Das Speditionsgeschäft kann von der örtlichen Güterstelle als Nebenbetrieb geführt werden. So wie jede größere Güterstelle einen Zolldeklaranten hat, erhält sie noch einen Spediteur. Dem Umfang nach wäre das Geschäft auf die gebräuchlichsten Zweige des Speditionsgewerbes zu beschränken: Annahme und Bildung von Sammelladungen, Lagerung, Verzollung, Versicherung, Verteilung, Weiterabfertigung, Beratung und Auskunfterteilung. Daneben könnten der Speditionsabteilung einzelne jetzt schon vorhandene ins Speditionsgeschäft einschlagende Aufgaben, wie die Bearbeitung der Empfängeranweisungen, vielleicht auch die Bearbeitung der nachträglichen Verfügung des Absenders zugewiesen werden. Grundbedingung einer erfolgreichen Pflege des Speditionsgeschäfts wäre die Bildung eines geschlossenen Netzes von Speditionsabteilungen und die Aufnahme von Geschäftsverbindungen mit ausländischen Spediteuren. Speditionsabteilungen müßten eingerichtet werden an allen Grenzbahnhöfen und an den wichtigsten Handels- und Industrieplätzen des Inlandes. Erforderlich sind vor allem Lagerräume. Ohne Lagerraum kann sich ein erfolgreicher Speditionsverkehr nicht entwickeln. Ob man dem Speditionsdienst einen Lastkraftwagenverkehr angliedern soll, dürfte einzig und allein von den örtlichen Bedürfnissen abhängen.

Viel schwieriger als die Frage der Möglichkeit erscheint mir aber die Frage der Zweckmäßigkeit der Übernahme des Speditionsdienstes. Die Spediteure, die über eine gute Organisation verfügen, werden ein solches Vorgehen der Reichsbahn als Kampfansage betrachten und mit den schärfsten Mitteln dagegen ankämpfen*). Mit „Hurra" darf man sich deshalb in diese Sache nicht hineinstürzen. Wenn die Reichsbahn sich mit Speditionsgeschäften abgeben will, dann mag sie vielleicht da zufassen, wo eine Zurückdrängung dieses Geschäftszweiges den Belangen der Eisenbahn dienlich ist. Das ist der Fall auf den Grenzbahnhöfen. Wir haben jetzt in der Hauptsache wieder direkte Tarife mit dem Ausland. Es ist nicht mehr notwendig, daß sich der Grenzspediteur in den Transport einschiebt. Der Grenzspediteur verteuert den Transport und vergrößert die unwirtschaftlichen Güterstauungen auf den Grenzbahnhöfen. Als Grenzspediteure sind außerdem zu einem beträchtlichen Teil Ausländer oder Gesellschaften, in denen ausländisches Kapital investiert ist, tätig. Wenn diesen Unternehmungen das Wasser etwas abgegraben wird, so erleichtern wir damit unsere eigene Betriebslage auf den Grenzbahnhöfen und nützen unserer Volkswirtschaft.

---

*) Diese Stellungnahme ist inzwischen erfolgt. Zu vgl. Speditions- u. Schiffahrts-Ztg. Heft 4 1925 S. 78.
Die Schriftleitung.

Bücherschau.

— **Die amtliche deutsche Einheitskurzschrift.** Für einen oßen Teil von Beamten und kaufmännischen Angestellten gibt sich die Notwendigkeit, sie zu erlernen. Wenig angenehm rfte es jedoch sein, sich ihre Kenntnis wegen der damit verndenen Mehraufwendungen an Zeit und Geld in einem Kursus nach Dienstschluß anzueignen. Darum sei an dieser Stelle auf einen „Leichtfaßlichen Lehrgang der amtlichen deutschen Einheitskurzschrift für Unterrichtsanstalten und zum Selbststudium" hingewiesen, der aus den Erfahrungen im Unterricht erwachsen ist und in bezug auf Güte und Anschaffungspreis jedem gerecht wird. Das Lehrbuch erscheint Mitte Januar d. J. im Comenius-Verlag. Berlin C 25, Kurze Straße 3/5, und kostet nur 0,75 *M.* brosch., 0,90 *M.* kart.

Die Eisenbahnen in Bulgarien in der Nachkriegszeit.

Von **Dr. Oskar Niess, Ansbach.**

In den Verkehrsverhältnissen Bulgariens finden wir in der ersten Nachkriegszeit manche Übereinstimmung mit denjenigen von Jugoslavien. Es gab auch hier allerhand Krisen zu überwinden. Von einem zeitweiligen Stillstand des gesamten Bahnverkehrs, so wie er in Serbien gewesen, kann aber hier nicht gesprochen werden. Nur brachte die Ablieferung von Lokomotiven, Wagen, Schienen und sonstigem Material an Rumänien, Griechenland und an den S. H. S.-Staat das bulgarische Verkehrswesen hart an den Rand des Verderbens. Durch Abtretung der Dobrudscha und der thrakischen Provinzen war das bulgarische Bahnnetz von 2600 km auf 2200 km zusammengeschrumpft.

Könnten die Bulgaren nicht für sich die Bezeichnung „Preußen des Balkans" in Anspruch nehmen und wäre im Lande nicht das Arbeitsdienstpflichtjahr eingeführt, würde der Eisenbahnverkehr und noch manches andere im argen liegen. Dank der tatkräftigen und zähen Mitarbeit des Bulgaren am Wiederaufbau seines Landes konnte bereits Ende 1923 eine neue Eisenbahnlinie von ca. 100 km dem Verkehr übergeben werden. Es ist dies die Strecke Lom-Palanka-Widdin. Durch diese Bahn haben beide Donauhäfen jetzt untereinander und mit der Landeshauptstadt Sofia Verbindung erhalten. Interessant ist, daß sich Bulgarien seit 1918 auch zum Bau von Kleinbahnen entschloß. Ende 1923 waren im ganzen ca. 400 km im Betrieb.

Das bulgarische Staatsbahnnetz im Jahre 1924.

Wenn auch die bulgarischen Staatsbahnen infolge der ungünstigen Verbindungen mit dem Ausland viel von ihrer früheren Leistungsfähigkeit eingebüßt haben, so sind sie doch wieder in der Konsolidierung begriffen.

Ein großes Hindernis bildete für die geruhsame Entwicklung des Landes die starke feindliche Besatzung. Mit deren Abzug im November 1920 konnte dann an die Anknüpfung ehemaliger Handelsbeziehungen besonders mit Deutschland geschritten werden. Es soll aber nicht verheimlicht bleiben, daß damals schon Deutschland einen beträchtlichen Teil seines Absatzgebietes auf dem Balkan verloren hatte, jetzt vollends bei der geringen Kaufkraft des Lewa (100 L = 3 GM) wird es dem deutschen Exporteur schwer fallen, wieder dermaßen ins Geschäft zu kommen wie zu Vor- oder Kriegszeiten. Nur dadurch, daß die Bulgaren so deutschfreundlich eingestellt sind, dürften wir Deutsche in der Folgezeit wieder größere Geschäfte auf dem Balkan abschließen.

Drei Transportwege stehen heute noch Bulgarien zur Verfügung: die Eisenbahn, die Donau und das Meer. Durch den Tiefstand der südosteuropäischen Valuten und auch durch die Tarifpolitik der Staatsbahn wird jedoch der Seeweg gegenüber dem Eisenbahn- und Donauweg bevorzugt. Der größte Teil der aus- und eingeführten Waren schlägt daher heute den Weg zu den Schwarzen-Meer-Häfen ein. So sind also nach wie vor die sog. Zentralbahnlinie Küstendil-Warna und die Orientlinie mit der Ab-zweigung in Philippopel (auf bulg. Plovdiv genannt) nach Burg[as] die bedeutendsten geblieben.

Die umfangreichsten Bahnerneuerungsarbeiten kommen jährlic[h] an der Orientstrecke zur Ausführung. Hier wird Unter- w[ie] Oberbau durch das tägliche Verkehren der schnellfahrend[en] Expreßzüge stärker abgenützt als auf anderen Linien. Au[ch] müssen hier häufiger Schwellen und Schienenauswechslungen vo[r]genommen werden. Großer Zuwendungen bedarf auch ferner di[e] Neubaulinie Mesdra-Lom-Palanka mit ihren einzelnen Abzw[ei]gungen nach Berkowitza und Widdin, an dritter Stelle erst d[ie] Zentralbahn. Der neuen Stadtbahn in Sofia mußten allein 1921/ 228 000 Lewa zugewendet werden, insgesamt vermehrte sich d[as] Anlagekapital inne[r]halb eines Jahres u[m] beinahe 9 Million[en] Lewa = ca. 30[0] Goldmark, was f[ür] einen im Kriege u[n]terlegenen Staat w[ie] Bulgarien immerh[in] etwas bedeutet.

Das Eisenbahnpe[r]sonal wurde um d[ie] gleiche Zeit dur[ch] Vornahme von Ne[u]organisationen a[uf] ca. 17 000 Köpfe g[e]bracht und gegenüb[er] dem Vorjahre u[m] weitere ca. 700 Ma[nn] vermehrt. Das g[e]samte Personal unt[er]steht dem im Jah[re] 1911 geschaffenen M[i]nisterium für Eis[en]bahnen, Posten u[nd] Telegraphen. Dies[em] sind zugeteilt [die] Generaldirektione[n] für das Bauwes[en] und für den Eis[en]bahnbetrieb. Auf [1] Kilometer Strecke kommen jetzt 780 Beamte und Arbeiter. V[er]gegenwärtigen wir uns, daß noch während des Weltkrieges [...] 400 Mann 100 km Strecke und Betrieb bewältigen mußten, [so] ist die Vermehrung des Personals um das Doppelte jetzt [für] Bulgariens Schienennetz mehr als ausreichend. Die Betrie[bs]ergebnisse sollten eben gegenüber der Kriegszeit nicht so se[hr] zurückgegangen sein! Immerhin weist das Jahr 1920/21 geg[en]über dem Vorjahr wieder eine merkliche Verkehrszunahme a[uf], es ist aber der Stand vom Jahre 1914 noch nicht erreicht. [Die] Leistungen wurden z. B. erzielt 1920 4 866 239 und 1[921] 5 373 335 Nutzkilometer.

Dem größten Verkehr begegnet man auf der ca. 300 km lan[gen] Zentralbahnlinie von Sofia bis Gorna-Orechowitza, in größer[em] Abstand folgen dann die Strecken Plovdiv-Burgas und Gor[na-]Orechowitza-Warna. Wir können somit feststellen, daß die bi[s]... Eisenbahnen in erster Linie den beiden Seehäfen Warna u[nd] Burgas dienen, die durch eine kluge Tarifpolitik des Staates e[ine] immer größere Rolle am Gestade des Schwarzen Meeres spie[len]. Der Verkehr von und nach den Donauhäfen ist auch sehr anse[hn]lich. Die Bedeutung der Nord- und Südrichtung tritt klar her[vor]. Die Transbalkanbahn Russe-Plovdiv mit 397 000 und die Lin[ie] Lom-Sofia mit 307 000 und Russe-Gorna-Orechowitza mit 266 0[00] ferner Russe-Kaspitschan mit 218 533 und Sofia-Küstendil [...]

39 400 Nutzkilometer beweisen das am besten. Alle übrigen trecken dienen mehr oder weniger dem Binnenverkehr, und es ist igenartig, daß auf der 363 km langen Orientstrecke nur 84 560 Nutzkilometer erzielt wurden, die sich größtenteils aus dem Durchgangspersonen-, weniger aus dem internationalen Güterverkehr ergaben.

Erwähnenswert ist, daß wie in Jugoslavien auch in Bulgarien ämtliche Eisenbahnen eingleisig sind. Dadurch ist die Abwicklung eines geordneten Zugverkehrs oft durch allerhand Zwischenfälle stark erschwert. Verspätungen bis zu mehreren Stunden ommen immer noch allenthalben vor und sind die Ursachen hierür meist schlechte Kohlen, zu strapaziertes Material, hin und ieder auch Entgleisungen und Zusammenstöße. Die Statistik eist z. B. 1920/21 an 222 Entgleisungen und an 47 Zusammenstöße auf, bei denen insgesamt 33 Personen getötet und 37 vertzt wurden. Das beeinträchtigt die Reiselust des bulg. ublikums aber nicht im geringsten, sie wird von Jahr zu Jahr rößer. Natürlich weist die 3. Wagenklasse — eine 4. gibt es auf em Balkan nicht — den stärksten Zustrom auf. In den drei Vagenklassen wurden z. B. befördert 1920 ca. 5,5 Millionen und 921 ca. 7 Millionen Reisende. 99 % des Volkes reisen im Lande, ur 1 % ins Ausland. Im Personenverkehr fallen die Monate uli, August und September besonders auf, als Beginn und Ende er großen Ferien. Wer kann, flüchtet aus der heißen Stadt zum andaufenthalte ins Gebirge. Interessieren dürfte, daß heute noch ie zu Kriegszeiten sämtliche Bahnanlagen von Gendarmerie ark bewacht sind.

Von sämtlichen bulgarischen Bahnstationen weisen den größten ersonenverkehr auf (täglich über 1000 verkaufte Fahrkarten) ofia, Plovdiv, Stara-Zagora, Plevna, Gorna-Orechowitza, Warna. Was den größten Güterverkehr anlangt, kommen — an täglich bgefertigten mindestens hundert Frachtbriefen für Eil- und rachtgutsendungen mit mindestens 1000 t — in Betracht: Sofia, lovdiv, Warna, das Kohlenbergwerk Pernik, Russe und Burgas. er Kohlentransport steht an erster Stelle, es folgt dann der von renn- und Bauholz und erst in dritter Linie der von Getreide. ie Getreideausfuhr ist durch den Krieg sehr zurückgegangen. ine Reihe schlechter Ernten war zum Teil daran schuld. Einen usgleich brachte in den letzten Jahren nur die Tabakausfuhr. ie verkehrsreichsten Monate sind für den Güterverkehr der ıni und der Oktober. Durch den Transport des im Winter gellten Holzes und der Ernteerzeugnisse (Beginn der Weizennte Mitte Juni, der Mais- und Zuckerrübenernte Anfang Okber) werden um diese Zeit an die Bahn stets größte Anforderngen gestellt.

Für Sendungen von und nach dem Ausland bedient man sich am besten eines Spediteurs, der die Reexpedition der Güter an den Grenzübergangsstellen vornimmt. In Ermangelung internationaler Übereinkommen über direkte Gütertarife und aus finanztechnischen Gründen läßt Bulgarien eine direkte Abfertigung von Stückgütern und Waggonsendungen mit internationalem Frachtbrief nicht zu. Die Spediteure sind auch diejenigen, die stets über alle Fragen hinsichtlich des Balkanverkehrs und der Tarife dort auf dem laufenden sind. Bulgariens neuere Personen- und Gepäcktarife stammen vom 1. März 1923. Die Fahrpreise für die Orientexpreßzüge unterliegen besonderen Zuschlägen, die in Edelvaluta erhoben werden. Hervorzuheben ist die starke Begrenzung der Fahrkarte, die nur zur Benützung des vor der Abfahrt stehenden Zuges berechtigt. Die Reisenden werden durch das schrille Anschlagen der lauttönenden Bahnhofsglocke vor Abfahrt des Zuges zum raschen Einsteigen gemahnt, nach einem nochmaligen kurzen Glockenzeichen setzt sich der Zug in Bewegung.

Bulgarische Lokomotiven sind fast durchwegs deutsche Erzeugnisse, und ich konnte bald I. A. Maffei, München, bald Henschel & Sohn, Cassel, bald „Hanomag“, Hannoversche Maschinenbau A.-G. lesen. Dadurch, daß so viele Linien des Staatsbahnnetzes den Charakter von Gebirgsbahnen haben (ca. 600 km Bergstrecken von 10 pro mille und noch mehr Steigung), ergibt sich die Notwendigkeit für den Verkehr, mit zugkräftigen und schweren Maschinen zu fahren. Das Reibungsgewicht der Lokomotiven steigt bis auf 70 t; in der 5/6 Güterzuglokomotive begegnet uns diese Bauart, die der preußischen G. 10 oder der bayerischen G. 5/5 entspricht. Güterzug- wie Schnellzuglokomotiven sind Verbundmaschinen.

Die Tarife im Güterverkehr sind in der Nachkriegszeit vielfach erhöht worden und ist in Bulgarien der jetzt geltende der vom 1. Oktober 1922. Die Güterklassifikation ist recht mangelhaft, so daß meist die allgemeine Güterklasse in Anrechnung kommt. Seit vergangenem Herbst werden verschiedene Nebengebühren eingehoben, und zwar wird ein Frachtzuschlag für prompte Lieferung innerhalb bestimmter Fristen eingezogen, für die rechtzeitige Beistellung von Wagen wird eine Gebühr verlangt und so manches andere, was vom Verfrachter bezahlt werden muß und was eigentlich als Frachterhöhung betrachtet werden kann, da dies obligatorisch ist. Die Nebengebühren werden zwar gesondert von der reinen Fracht im Frachtbriefe angeführt, doch erhöht sich die Endsumme durch diese prozentualen Zuschläge bei Eilgütern, Gütern der allgemeinen Klasse und der Klasse I um 25 %, bei Gütern der übrigen Klassen um 20 %. Der Verkehr gestaltet sich jetzt in Bulgarien reibungsloser als in den Vorjahren; auch ist die Transportdauer gegenüber den Vorjahren keine besonders längere.

Bücherschau.

— **Über die Eingliederung der Normungsarbeit in die Organisation einer Maschinenfabrik.** Von Dipl.-Ing. Friedrich Meyenberg. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis geb. 3,30 ℳ.

Verfasser behandelt in seinen belehrenden Ausführungen zuächst die Frage: Was verstehen wir heute im Gegensatz zu über unter „Normen“ in unseren industriellen Unternehmungen? nd erinnert daran, daß der Krieg unser Lehrmeister in der Norung gewesen ist; denn es war zweifellos kein Zufall, daß erade zu der Zeit, als die Industrie durch die Anforderungen er Militärverwaltung vor völlig neue Aufgaben gestellt war, ch eine Vereinigung von Technikern, Behörden, Industriellen und erbänden bildete, die sich unter dem Namen „Normenausschuß er deutschen Industrie“ die Förderung des Normungsgedankens r Aufgabe machte. Übergehend auf die verschiedenen Arten n Normen und die hierfür aufgestellten Leitsätze warnt er doch vor jeder fanatischen, die Wirtschaftlichkeit gefährdenden berspannung des Normungsgedankens und betont, daß als erstes Gesetz immer der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit das ichtigste bleiben muß.

Trotz der großen Fortschritte der Normungsarbeit auf gewissen Gebieten, z. B. der Papierformate, der Gewinde usw., sind die Erfolge bei der Einführung von Normen in die Praxis der Industrieunternehmungen und namentlich der Maschinenindustrie noch verhältnismäßig gering; dies liegt aber daran, daß die Eingliederung der Normungsarbeit in erster Linie eine Frage der gesamten Innenorganisation des Unternehmens ist, und daß sich die mit dieser Arbeit Betrauten nicht immer genügend klar hierüber sind. Es wird deshalb an Hand eines praktischen Beispiels der Aufbau eines Unternehmens der Maschinenindustrie sowie der Einfluß des Normungsgedankens auf die Arbeit in den einzelnen Teilen des Unternehmens sehr eingehend und belehrend erörtert und auf die Mittel hingewiesen, die zur Verfügung stehen, um die der Durchführung der Normung entgegenstehenden Widerstände sachlicher und persönlicher Art zu überwinden. In seinen weiteren Ausführungen beleuchtet der Verfasser dann noch die Folgerungen, die sich aus der Weiterentwicklung des Normungsgedankens ergeben, und kommt zu dem Schluß, daß das Normenwerk bei zweckmäßiger Anlage und zielbewußter Durchführung einen unendlich wichtigeren Platz im Leben des Unternehmens einzunehmen berufen ist, als ursprünglich bei seinem ersten Entstehen erwartet wurde. Es kann wohl mit Recht behauptet werden, daß das Studium des Werkes großen Nutzen bringen wird.

Verkürzung der Verbindung Gotenburg-Oslo (Kristiania).

Von Assessor Dr. jur. Dr. sc. pol. **F. Paszkowski**, Berlin.

Drei Verkehrsprojekte von internationaler Bedeutung beschäftigen seit vielen Jahren die Öffentlichkeit in Schweden. In erster Linie handelt es sich um die Einrichtung einer Eisenbahnfährverbindung zwischen Schweden und England (Gotenburg-Hull). Da sich England diesem Plan gegenüber ablehnend verhalten hat und weitere Verhandlungen zunächst nicht stattfinden, tritt die Erörterung dieses Projekts zurzeit zurück. In zweiter Linie handelt es sich um eine Fährverbindung zwischen Schweden und Finnland, ebenfalls als Glied einer neuen Ost-West-Verbindung gedacht (Stockholm oder Kapellskär-Åbo). Die Verwirklichung dieser Verbindung scheiterte bisher an der Kostenfrage. Darum untersuchte man kürzlich wieder die Einrichtung einer staatlichen Schiffverbindung Stockholm-Åbo. Aller Voraussicht nach wird es indessen vorläufig bei der in privaten Händen mit staatlicher Beihilfe stehenden Schiffverbindung verbleiben. Immerhin verdient dieses Projekt mehr Aufmerksamkeit als das erste. Das wichtigste und der Verwirklichung nächste, auch am wenigsten kostspielige Projekt, das gerade jetzt wieder im Brennpunkte des Interesses steht, ist schließlich die engere Verknüpfung des schwedischen und norwegischen Bahnnetzes unweit Strömstad, durch die eine erhebliche Verbesserung und Verkürzung der Verbindung Gotenburg-Oslo und damit der Verbindung von Norwegen nach dem Auslande erzielt würde.

Die Linie Gotenburg-Oslo führt zurzeit über das Netz dreier verschiedener Eisenbahnverwaltungen, der schwedischen Privatbahnen Bergslagernas järnvägar (G o t e n b u r g - M e l l e r u d, 123 km und Dalslands järnväg (M e l l e r u d - K o r n s j ö, 65 km) und der norwegischen Staatsbahn zwischen K o r n s j ö und O s l o (169 km). Es ist das Ziel der schwedischen Eisenbahnpolitik gewesen, die Hauptlinien als Staatsbahnen zu betreiben. Bis auf wenige Ausnahmen, von denen die bei weitem wichtigste die Strecke Gotenburg-Mellerud-Kornsjö bildet, ist dies auch gelungen. Wenn diese Linie bisher nicht verstaatlicht ist, so ist der Hauptgrund darin zu erblicken, daß man schon seit 1897 (seit diesem Jahre stehen die beiden nordischen Staatsbahnverwaltungen wegen der Lösung dieser Frage in Verbindung; das Projekt selbst wurde bereits 1885 behandelt bei der Erörterung der 1898 beschlossenen Bahn durch die schwedische Grenzprovinz Bohuslän) den Verkehr von Gotenburg nach Oslo über einen neuen Weg leiten wollte, der auch der natürlichste und kürzeste ist: durch die schwedische Provinz Bohuslän, um unweit des schwedischen Badeortes Strömstad das schwedische mit dem norwegischen Staatsbahnnetz zu verknüpfen.

Dieses Projekt ist mit seinen drei Wahllinien wiederholt näher untersucht, im schwedischen Reichstag und in der Presse der beiden nordischen Länder lebhaft erörtert worden. Im Jahre 1921 führten Verhandlungen zwischen der schwedischen und norwegischen Staatsbahn endlich dazu, daß eine Kommission aus Vertretern der beiden Länder zur näheren technischen und wirtschaftlichen Untersuchung und Vorbereitung dieser Linie eingesetzt wurde. Diese Vorarbeiten sind nunmehr beendet, so daß die endgültige Lösung dieser Frage in nächster Zeit zu erwarten ist.

Was zunächst die L i n i e n f ü h r u n g betrifft, so kommen drei verschiedene Strecken in Frage: 1. die Knivsölinie, 2. die Bullarenoder Prestebakkelinie und 3. die Swinesundslinie.

Die erste Linie, die von Skee an der Strecke Uddevalla-Strömstad abzweigt, durch das schwedische Idefjordgelände über die norwegische Grenze bei Svartejan bis Fredrikshald oder Vik an der norwegischen Südbahn (westlich von Fredrikshald) führt, ist in letzter Zeit bei den Erörterungen zurückgetreten. Diese Linie stellt sich 4 km länger als die noch zu erörternde Swinesundslinie. Die Höhe der Baukosten würde durch die vielen erforderlichen Brückenbauten über die Knivinseln ungünstig beeinflußt werden. In Skee müßte beim Durchgangsverkehr die Fahrtrichtung geändert werden. Die Schiffahrt nach Fredrikshald würde dabei durch die erforderliche Hängebrücke sehr beeinträchtigt werden. Nur der Lokalverkehr von Strömstad nach Fredrikshald, der aber von ganz untergeordneter Bedeutung ist, würde aus dieser Linie namhafte Vorteile ziehen.

Wichtiger erscheint dagegen die zweite Wahllinie, die B u l l a r e n l i n i e. Sie geht von Hällevadsholm an der Linie Uddevalla-Strömstad nach Prestebakke an der norwegischen Südbahn. Sie führt durch das entschieden günstigste Gelände der drei Linien, hat aber den großen Nachteil, daß eine Strecke von 67 km (gegenüber 28 km der noch zu erörternden Swinesundslinie) neu anzulegen ist. Beiderseits der Grenze werden wohlhabende bisher dem Verkehr nicht erschlossene Gegenden durchquert. Die Bahn dient mithin auch den Ortsinteressen und ist daher neuerdings mehr in den Kreis der Erörterungen getreten. Die Kosten für das schwedische Teilstück belaufen sich auf 9,6 Mill. Kronen. Diese Linie findet zwar in Norwegen den größten Beifall, da sie nur eine Station vor Kornsjö in die norwegische Staatsbahnstrecke mündet, mithin also Fredrikshald nicht den Durchgangsverkehr verliert. Für Schweden ist diese Linie weniger erwünscht, da der 55 km lange Teil der schwedischen Bohusbahn (Gotenburg-Strömstad) von Hällevadsholm bis Strömstad die Bedeutung einer Nebenbahn erhalten würde, bei der nie mit eine

Wirtschaftlichkeit gerechnet werden kann. Den Ortsinteressen des Bullarentals wäre durch die Einrichtung staatlicher Automobillinien im Anschluß an die Bahnlinie Uddevalle-Strömstad auf genügt.

Das für den Durchgangsverkehr wünschenswerteste Projekt ist doch die Linie über den Swinesund. Diese Linie weist eine Länge von 28 km auf, von denen 21 km auf Schweden (See-Swinesund) und 6,7 km auf Norwegen entfallen. Sie führt allerdings durch schwieriges Gelände. Auf das schwedische Teilstück entfallen 5 Tunnel mit insgesamt 1280 m, auf das norwegische 9 Tunnel mit ebenfalls 1280 m. Technisch am interessantesten ist die Überquerung des Swinesund am Eingang des nach Fredrikshald führenden Idefjord. Fredrikshald ist ein beachtenswerter norwegischer Ausfuhrhafen für Holz und Steine und weist daher einen regen Schiffsverkehr auf. Hierauf muß bei dem geplanten Brückenbau Rücksicht genommen werden. Es liegen zwei Vorschläge für Bogenbrücken aus Eisen und ein Vorschlag für eine gewölbte Steinbrücke mit ·n Höhe vor. Die Steinbrücke wäre zwar am teuersten, aber auch am standfestesten. Die Kosten sind auf 2,3 Mill. Kronen berechnet. Diese in nebenstehender Skizze veranschaulichte Brücke würde sich würdig an die Seite bedeutender Brückenbauten der Welt stellen (wie der Firth of Forthbrücke mit 46 m, der Brooklynbrücke mit 41 m, der Quebeckbrücke in Kanada mit 48 m Höhe) und nur noch von der in New York über den Hudson River geplanten Brücke*), die eine Höhe von 54 m aufweisen wird, übertroffen werden. Die Gesamtlänge der Swinesundbrücke würde 348 m betragen. Die Baukosten für den schwedischen Teil der Swinesundlinie sind auf 7,6 Mill. Kronen veranschlagt worden. Die Linie Gotenburg-Oslo würde um 28 km verkürzt werden.

Der Vorteil eines Zustandekommens dieses „fehlenden Gliedes" im schwedisch-norwegischen Eisenbahnnetz", um mit dem allzu früh verstorbenen schwedischen Distriktschef John Lundberg zu reden, wäre für alle Teile gleich. Der schwedische Reichstag hat im Jahre 1898 bei dem Beschluß des Baues der Linie Gotenburg-Skee (die zunächst von privater Seite gebaute Verlängerung mit 8 km bis zum schwedischen Badeorte Strömstad wurde später verstaatlicht) bereits die Verlängerung bis an die norwegische Grenze in Aussicht genommen. Norwegen zeigte sich damals aber wenig geneigt für diese Verbindungslinie. Die schwedische Linie Gotenburg-Strömstad arbeitet seit Jahr und Tag mit erheblichen Zuschüssen, wie sich aus folgender Übersicht ergibt:

Auf das Kilometer entfielen an

	Roheinnahmen Kr.	Fehlbetrag Kr.
1911—1915	5 773	— 2552
1916—1920	15 715	— 6788
1921	17 799	— 7541
1922	14 767	— 3581

Auf die gesamte Strecke entfielen an

Jahr	Roheinnahmen Kr.	Betriebskosten Kr.	Ergebnis Kr.
1908	541 744	1 003 053	— 461 309
1910	704 486	1 034 726	— 330 240
1913	1 114 537	1 476 158	— 361 621
1921	3 212 723	4 573 933	— 1 361 210
1922	2 665 443	3 311 846	— 646 403

Durch diese ungünstige Entwicklung wird das Gesamtbetriebsergebnis der schwedischen Staatsbahn alljährlich stark beeinflußt. Darum hat Schweden gerade an der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit dieser Linie das größte Interesse. Neben diesem betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkt sprechen auch verkehrspolitische für diese Linie. Wie schon gestreift, ist es das Ziel schwedischer Eisenbahnpolitik gewesen, die wichtigen Hauptlinien als Staatsbahnen zu führen. Gerade darum liegt es im Interesse der schwedischen Staatsbahn, diese einzige in Privatbesitz befindliche Verbindung mit dem Auslande, noch dazu Hauptverbindung mit dem Nachbarreiche, auf diese Weise mittelbar in ihren Besitz zu bekommen. Ferner aber ist die Dalslandbahn nicht einmal in schwedischen, sondern zum größten Teil in norwegischem Besitze. Es muß daher das Streben schwedischer Eisenbahnpolitik sein, den schwedisch-norwegischen Durchgangsverkehr einer eigenen Linie zuzuführen.

Den größten praktischen Vorteil hat jedoch Norwegen von einer Schaffung dieser neuen Verbindung. Allerdings würden die Einnahmen aus dem Durchgangsverkehr der Strecke Berg-Kornsjö (38 km) in Fortfall kommen. Dafür würde aber Oslo „näher dem Auslande" liegen. Bei dem Bau der Swinesundlinie würde für die Strecke Malmö-Gotenburg-Oslo eine Verkürzung der Reisezeit um 1¾ Std. gegenüber der jetzigen Linie eintreten, beim

50 m
100 m

Die projektierte Steinbrücke über den Swinesund.

Bau der Bullarenlinie um 1½ Std. Davon entfallen allerdings ¾ Std. auf die Strecke Malmö-Gotenburg. Diese Linie bedarf erheblicher Verbesserungen zur Erzielung einer größeren Geschwindigkeit, die zurzeit nur 50 km (Reisegeschwindigkeit) beträgt. Derartige Verstärkungsbauten sind für die schwedische Staatsbahn nur dann wirtschaftlich tragbar, wenn ihr auf der anderen Seite durch das Zustandekommen der neuen Verbindungsbahn neuer Verkehr zugeführt wird. Diesem Gesichtspunkt wird von den betroffenen Privatbahnen, die natürlich dieses Projekt in der Presse lebhaft bekämpfen (von ihrem Standpunkt und den dem ihrer Aktionäre aus ihm entgegenarbeiten müssen), nicht Rechnung getragen. Dazu tritt durch den zeitgemäßen Ausbau der Strecke Oslo-Kornsjö, namentlich der erheblichen Verbesserung der Strecke Oslo-Kullebunden, auf der seit Neujahr die Benutzung des nicht mehr zeitgemäßen Ljanviaduktes in Fortfall gekommen ist, der durch eine ganz neue, allerdings um ½ km längere, erstklassig ausgebaute neue Strecke ersetzt ist, eine weitere Verkürzung der Reisezeit, die allerdings auch der alten Linie über Kornsjö zugute kommt. Der Verlust der Einnahmen für die Strecke Berg-Kornsjö wird für die norwegische Staatsbahn wettgemacht werden durch die zu erwartende starke Verkehrssteigerung, die eine Folge der billigeren Tarife und kürzeren Fahrzeit sein wird.

In Norwegen verhielt man sich früher dem Swinesundprojekt gegenüber besonders aus dem Grunde ablehnend, weil man die Lösung dieser Frage mit der in Norwegen zeitgemäßen Frage einer Dampffährenverbindung zwischen Norwegen und Dänemark verknüpfte. Diese Auffassung ist verfehlt. Denn diese beiden Verkehrsprojekte stehen in nur sehr geringem Wettbewerbsverhältnis zueinander, wie der Abteilungschef der schwedischen Staatsbahnen Nils Ahlberg in einem Aufsatze über den „Durchgangsverkehr zwischen Norwegen und dem südlichen Ausland über Schweden und den Einfluß der geplanten Fährverbindung zwischen Norwegen und Dänemark auf diesen Verkehr" (Järnbanebladet 1918 Nr. 10) überzeugend nachgewiesen hat. Danach würde die Swinesundslinie den Fähren keinen nennenswerten Verkehr entziehen. Denn die Aufgabe der Swinesundsbahn ist es, den Verkehr mit Schweden, Kopenhagen, Berlin, Mittel- und Osteuropa zu vermitteln, während bei der geplanten Fährverbindung nur eine schnellere Verbindung mit Jütland, weiter Hamburg und Westeuropa erzielt würde. Aber auch das reisende Publikum wie der Handelsverkehr haben von der Swinesundlinie neben

*) Vgl. Leitaufsatz in Nr. 50 des Jahrg. 1921 dieser Zeitung.

den beteiligten Staatsbahnverwaltungen Vorteil. Es bedarf keiner Erörterung darüber, daß der Betrieb, der jetzt durch die Hände dreier Verwaltungen geht (bis Gotenburg schwedische Staatsbahn, bis Mellerud Bergslagernas järnväger, dann Dalslands järnväg) sich erheblich billiger stellt, wenn er sich nur der schwedischen Staatsbahn bedient. Darum können auch die Personen- und Gütertarife niedriger gehalten werden. Selbst wenn noch eine Verkürzung der Fahrzeit von 20 bis 30 Minuten durch Wegfall von Aufenthalten und Beschleunigung der Züge auf der bisherigen Linie erzielt werden könnte, wird bei Leitung des Verkehrs über die geplante Bahn und den für diesen Fall vorgesehenen Ausbau der Strecke Malmö-Gotenburg mehr gewonnen Ein Blick auf die Eisenbahnkarte zeigt deutlich, einen wie großen Umweg zurzeit der Verkehr Gotenburg-Oslo erleidet.

Ernstlicher Kritik begegnet das besprochene Projekt jetzt nur noch in den Kreisen der beiden schwedischen Privatbahnen wie der norwegischen Stadt Fredrikshald. Sie verliert erstens den Durchgangsverkehr (mit Ausnahme des nicht unerheblichen, etwa die Hälfte des Güterverkehrs ausmachenden Holzverkehrs zwischen der schwedischen Provinz Wärmland und dem norwegisc Hafen Fredrikshald, der der alten Linie erhalten bliebe) und zweitens stark am Aktienkapital der Dalslandbahn beteiligt befürchtet dort natürlich Verluste. Bei aller Anerkennung Verbesserungen dieser beiden Bahnen (die Geschwindigkeit der Strecke Gotenburg-Kornsjö beträgt jetzt 64,6 km/Std.) vollem Verständnis für die in Aussicht gestellten weiteren Fa zeitverkürzungen und Tarifherabsetzungen muß ein derarti Projekt von weiteren Gesichtspunkten betrachtet werden. projektierte Linie bildet ein natürliches Verbindungsglied zwisc den beiden Staatsbahnnetzen, das enger die beiden Handelsplä Oslo und Gotenburg miteinander verknüpft, das eine kürz internationale Durchgangslinie schafft. Bei der Schaffung ne Verkehrswege müssen die Sonderinteressen der einzel Gruppen vor den Interessen der Allgemeinheit weichen. E günstige Lösung dieser hartumstrittenen Frage ist im Intere der engeren Verknüpfung des norwegischen Eisenbahnnetzes ni nur mit dem schwedischen, sondern damit auch dem des euro schen Festlandes lebhaft zu wünschen.

Fahrplangestell System Woernle*).

Schon seit langem strebte man danach, auf größeren Stationen dem reisenden Publikum das Aufsuchen der Strecken, Abfahrtzeiten, Fernverbindungen usw. zu erleichtern. In den wenigsten Fällen war es möglich, diesen Wunsch zu verwirklichen, da die Räumlichkeiten der Bahnhöfe nicht ausreichten, die große Anzahl der hierfür in Frage kommenden Fahrpläne auszuhängen. Hier schaffte nun das Fahrplangestell System Woernle grundlegenden Wandel. Diese sehr praktische Einrichtung, die bereits auf verschiedenen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn und den Bahnen der früheren österreich-ungarischen Monarchie in Benutzung ist, erfreut sich beim Publikum größter Beliebtheit.

Des Erfinders — Heinrich Woernle, Stuttgart — Grundgedanke war es, ein Fahrplangestell zu schaffen, welches es ermöglichte, Fahrpläne in großer Zahl ungeteilt auf denkbar kleinstem Raum in übersichtlicher Weise dem Reisenden vor Augen zu führen. Ferner, die Verunzierung der Bahnhofshallen durch Anbringung der Fahrpläne sowie deren Beschädigung zu vermeiden. Diese Aufgabe hat Woernle auf das Glücklichste gelöst. Die ganze Einrichtung besteht aus einem kräftigen, in der Form massiv wirkenden Holzgestell von 3 m Höhe, in welches 6—10 Schiebetafeln von 1 m Höhe und 1,5 m Breite aus Sperrholz hintereinander eingebaut sind. Die Tafeln lassen sich beiderseitig bekleben, so daß es möglich ist, auf einem Gestell 12—20 Fahrpläne im Original anzubringen, die, einzeln aufgehängt, 6- bis 10fachen Raum benötigen würden. Die gute Lesbar wird dadurch erzielt, daß diese Tafeln in Augenhöhe herun gezogen werden können, wodurch selbst ein Kind imstande den Fahrplan zu lesen. Die leichte Auffindbarkeit einer Re verbindung ist dadurch gewährleistet, daß dem Plangestell alphabetisches Verzeichnis sämtlicher auf den Fahrplänen findlichen Stationen beigegeben ist, wodurch es jedem Reisen möglich ist, sich in kürzester Zeit über den gewünschten Re weg zu unterrichten.

In diesen Tagen ist nun in der großen Wandelhalle des H burger Hauptbahnhofs eine Fahrplanzentrale eröffnet wor die an Übersichtlichkeit besonders beachtenswert ist. Hauptbestandteil dieser Zentrale sind drei Fahrplanges System Woernle, von denen zwei die Fahrpläne für S deutschland und das dritte Gestell die Fahrpläne für Ostdeut land mit insgesamt etwa 7000 Stationen enthält. Das Aufsu der gewünschten Station erfolgt durch die zwischen dem er und zweiten bzw. an dem dritten Gestell angebrachten al betisch geordneten Stationsverzeichnisse. Jede Station ist der dem betreffenden Fahrplan entsprechenden Tafelnummer sehen, welche mit der am Handgriff einer jeden Tafel versche Nummer übereinstimmt. Als Ergänzung zu diesen drei F plangestellen sind nun noch rundherum, zu einem Raum gebildet, einfache Tafeln angebracht, die die Pläne für die H burg nächstliegenden Bezirke enthalten.

Auf diese Weise war es möglich, auf dem Hamburger Ha bahnhof fast sämtliche Eisenbahnverbindungen der Deuts Reichsbahn auf einen Raum von nur 30 qm in einer mu gültigen Übersichtlichkeit dem reisenden Publikum zugän zu machen. Es wäre nur zu wünschen, wenn diese prakti Einrichtung weitgehendste Nachahmung finden würde.

Nicht nur für Eisenbahnfahrpläne eignen sich die Planges System Woernle, sondern auch für Verzeichnisse von Behö Geschäften und Einwohnern jeder Stadt, wodurch Adreßbü usw. in zweckentsprechender Weise ersetzt werden kö ferner für das Unterrichtswesen und die Industrie, wo sie bereits Eingang verschafft haben. Besonders in der Indu finden diese Plangestelle erfolgreiche Verwendung als Or sationstafeln, Pläne für bestimmte Arbeitsgänge, Kalkulat tafeln, Orientierungspläne usw., wo sie für jedermann augenf aufgestellt sind, ohne dabei unnötig viel kostbaren Arbeits zu beanspruchen.

Es ist diesen Plangestellen ohne jeden Zweifel ein g praktischer Wert beizumessen, so daß diese Einrichtung Fortschritt darstellt, dessen Bedeutung von erheblicher T weite ist.

---

*) Die Einrichtung ist bereits besprochen in Nr. 88, S. 1402, Jahrg. 1910 dieser Zeitung. Die Schriftleitung.

Die Geschäftslage der „Leopoldina Railway".

Die wirtschaftliche Lage der meisten brasilianischen Eisenbahnen ist bekanntlich seit dem Weltkriege schlecht, und besonders ungünstig die der englischen Gesellschaften mit alleiniger Ausnahme der São Paulo Railway Company, der Besitzerin der bedeutendsten Kaffeetransportbahn der Erde. Von den 5150 km von englischen Gesellschaften verwalteter Bahnen entfallen 3016 km auf das Meterspurnetz der Leopoldina Railway Company, die der Netzlänge nach an der Spitze aller brasilianischen Bahnen steht und hinsichtlich der Höhe der Betriebseinnahmen nur von zwei Bahnen, der vom Bund verwalteten Central do Brasil Eisenbahn und der São Paulo Railway Company, übertroffen wird. Ihre Linien erschließen große Teile der Staaten Rio de Janeiro, Espirito Santo und Minas Geraes und befördern hauptsächlich Kaffee, Rohrzucker, Holz und Mais. Trotzdem die Roheinnahmen von 30,4 Mill. Milreis im Jahre 1918 auf 61,1 Millionen im Jahre 1923 (= 82 Millionen Goldmark zum Vorkriegskurs und nur 25 Millionen Goldmark zum derzeitigen Kurs des Milreis) gestiegen sind und die Betriebsziffer von 0,73 auf 0,59 gefallen ist, genügen die Betriebsüberschüsse nicht zur ausreichenden Verzinsung des Gesellschaftskapitals. Dieses setzt sich zusammen aus 6,87 Millionen £ gewöhnlicher Aktien, 2,85 Millionen £ Vorzugsaktien mit 5½ % fester Verzinsung und 5,50 Millionen £ Schuldscheinen zu 4,5 und 6½ %, total = £ 15 220 000. Da der Betriebsüberschuß des Jahres 1923 £ 420 844 betrug, würde er das Gesamtkapital gleichmäßig zu 2,77 % verzinst haben; in Wirklichkeit entfiel aber nach Verzinsung der Vorzugsaktien und Obligationen auf die gewöhnlichen Aktien überhaupt keine Dividende, wie übrigens stets in den Jahren seit 1919, während sie in den Kriegsjahren 1914—1918 im Durchschnitt noch 1 % und in der besten Zeit des Unternehmens von 1905—1913 durchschnittlich 3,7 % betragen hatte.

Die Ursachen dieser nun schon über ein Jahrzehnt andauernden schlechten Geschäftslage sind verschiedener Art: Entwertung der brasilianischen Währung, Überkapitalisierung, Belastung des Unternehmens mit zahlreichen Linien minimaler Ertragsfähigkeit, niedrige Tarife für einzelne Massengüter, Konkurrenz der Central do Brasil Eisenbahn, und äußerst ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse auf der Mehrzahl der Linien. Die Überkapitalisierung geht auf die Zeit von 1906 bis 1914 zurück, die Periode des stärksten Zuflusses ausländischer Kapitalien nach Brasilien, in welcher die Leopoldina Railway ihr Kapital von 9,4 auf 15,0 Millionen £ erhöht hat. Dem ungesunden Optimismus dieser Zeit folgte, beginnend mit dem Weltkriege, eine ebenso schädlich wirkende, aber aus der Notlage der Aktionäre heraus begreifliche Zurückhaltung des englischen Kapitals, infolge deren die Bahnen nicht in den Zustand gesetzt werden können, den der außerordentliche Verkehrszuwachs erheischt. Der weitere Ausbau des Netzes ist vorläufig ganz aufgegeben, da der Ersatz und die Instandsetzung des während der Kriegsjahre überanstrengten rollenden Materials große Summen erfordert, deren Beschaffung die Bundesregierung durch Anleihen zu erleichtern versprochen hat. Die eigene schlechte Finanzlage des Bundes hat die Einlösung dieses Versprechens bisher verhindert. Außer einer provisorischen Tariferhöhung vom 1. Januar 1923, der das gute Betriebsergebnis des verflossenen Jahres zu verdanken ist, hat die Gesellschaft bisher keine Unterstützung von seiten des Bundes und der beteiligten Staaten Rio de Janeiro und Minas Geraes gefunden. Die seit Jahren hierüber geführten Verhandlungen werden voraussichtlich erst dann einen Erfolg für die Leopoldina Railway bringen, wenn das englische Kapital sich an der großen Anleihe zur Sanierung der brasilianischen Finanzen beteiligen wird, bei welcher Gelegenheit sicher eine Garantie für den wirtschaftlichen Wiederaufbau des größten englischen Unternehmens in Brasilien verlangt werden wird. Nachstehende Zahlen der Betriebseinnahmen zeigen die Verkehrszunahme des Bahnnetzes ohne einen wesentlichen Kilometerzuwachs:

1911 . . .	20,3 Millionen Milreis	gleiche Tarifsätze
1915 . . .	29,4 „ „	gleiche Tarifsätze
1920 . . .	43,0 „ „	gleiche Tarifsätze
1921 . . .	50,1 „ „	gleiche Tarifsätze
1922 . . .	53,6 „ „	gleiche Tarifsätze
1923 . . .	61,1 „ „	

Wie unheilvoll der Kurs auf die Geschäftsergebnisse einwirkt, beweist folgende Zusammenstellung:

	1920	1923
Betriebsüberschuß in Milreis	9 953 000	18 909 000
„ „ £	553 622	420 844

Trotzdem im verflossenen Jahre der Betriebsüberschuß in Milreis fast doppelt so hoch war wie 1920, war er in englischer Währung um 24 % niedriger. E. B.

Eisenbahnen und Kraftwagen in England.

Die englischen Eisenbahnen leiden seit einiger Zeit unter dem Wettbewerb des Kraftwagens; er nimmt ihnen gerade die hochwertigen Güter weg, für die einträgliche Tarife zu zahlen sind, und zwar nicht nur auf kurze Entfernungen, sondern auch im Fernverkehr. Eine Zeitlang haben sich die englischen Eisenbahnen lebhaft bemüht, diesen Wettbewerb aus dem Felde zu schlagen, indem sie selbst den Betrieb von Kraftwagenverbindungen in die Hand nahmen. Gesetzliche Bestimmungen standen ihnen aber hinderlich im Wege, und es ist ihnen nicht gelungen, diese Hindernisse zu beseitigen. Über Anfänge sind sie daher mit ihrem Kraftwagenverkehr nicht hinausgekommen. Weitere Bemühungen auf diesem Gebiete scheinen sie als aussichtslos aufgegeben zu haben, wenigstens liest man in der Fachpresse nichts darüber, aber die Vereinigung der englischen Eisenbahngesellschaften veröffentlicht nunmehr einen Notschrei, durch den sie die öffentliche Meinung in ihrem Kampf gegen den Kraftwagen für sich zu gewinnen sucht. Sie weist darauf hin, daß nach der neueren Gesetzgebung der Vereinigten Staaten die Unternehmer, die Lastkraftwagen betreiben, zu den Kosten der Straßenunterhaltung herangezogen werden können. In Minnesota z. B. ist für einen Lastkraftwagen, der nach festem Fahrplan regelmäßig über dieselbe Strecke fährt, eine Abgabe von 10 % seines Wertes zu zahlen, während die entsprechenden Gebühren bei anderen Kraftwagen nur 2¾ % seines Wertes betragen. Im Staate Ohio ist für einen Kraftwagen, der Güter gegen Bezahlung befördert, neben den Zulassungsgebühren eine Steuer von 185 Dollar zu entrichten. In Maryland haben die dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Kraftwagen eine nach der Ladefähigkeit abgestufte Abgabe von 0,2 bis 0,6 Cents auf die Tonnenmeile zu entrichten. Auf diese Art wird der Kraftwagenverkehr zu den Kosten der Straßenunterhaltung herangezogen. In England besteht diese Einrichtung zwar auch. Zu den 50 000 000 £, die die Unterhaltung der englischen Straßen jährlich kostet, tragen die den Kraftwagen auferlegten Gebühren und Steuern aber nur etwa 15 Millionen bei, während der Rest vom Steuerzahler aufgebracht werden muß. Die Vereinigung der Eisenbahngesellschaften weist nun darauf hin, daß die Eisenbahnen ihre Gleise im vollen Umfang selbst unterhalten müssen, während die Unternehmer, die Kraftwagen betreiben, vom Steuerzahler bei der Unterhaltung des „Gleises", auf dem ihre Fahrzeuge fahren, in weitgehendem Maße unterstützt werden. Das ist für die Eisenbahnen um so schmerzlicher, als sie den Wettbewerb, den ihnen der Kraftwagen bereitet, sogar selbst noch unterstützen müssen. Sie tragen zu den öffent-

lichen Lasten in Form von örtlichen Steuern jährlich etwa 8 000 000 £ bei, d. i. etwa doppelt so viel wie vor dem Kriege, und in vielen Bezirken, die außerdem noch andere Vorteile vom Bestehen der Eisenbahnen haben, bringen sie etwa 80 % der Steuern auf. Sie sind mit diesem Betrag der größte Steuerzahler im Lande, haben aber keine Stimme bei Verwendung dieser Gelder, und die Benutzung der Straßen, zu deren Unterhaltung sie verwendet werden, ist ihnen sogar verboten, soweit es sich nicht um den Speditionsdienst, die Zu- und Abfuhr der Güter zu und von den Bahnhöfen im Ortsverkehr handelt. Sie verlangen daher, daß ihnen ihre Steuerlast dadurch erleichtert wird, daß der Kraftwagen in erhöhtem Maße zu den Straßenunterhaltungskosten herangezogen wird.

Bei Besprechung der Angelegenheit in der Presse wird darauf hingewiesen, daß Forderungen der Eisenbahngewerkschaften auf Lohnerhöhungen augenblicklich zur Erörterung stehen und die Aussicht vorhanden ist, daß sich aus diesen Erörterungen erhebliche Schwierigkeiten ergeben. Werden die Forderungen abgelehnt, so sind die Eisenbahngewerkschaften zum äußersten ent-schlossen; werden die erhöhten Löhne aber bewilligt, so werden den Eisenbahngesellschaften schwere neue Lasten aufgebürdet. So oder so werden aber die Eisenbahngesellschaften in ihren Einnahmen Verluste erleiden, und sie müssen daher an anderer Stelle dafür entschädigt werden. Nach dem Eisenbahngesetz von 1921 steht ihnen bei Steigerung ihrer Ausgaben eine entsprechende Erhöhung der Tarife zu, doch wird eine solche Maßnahme zurzeit nicht für möglich gehalten, weil das englische Wirtschaftsleben heute schon unter den zu hohen Eisenbahntarifen leidet. Der Verkehr ist in der letzten Zeit zurückgegangen, und diese Bewegung würde durch Erhöhung der Tarife verstärkt werden. Wenn es auch nicht ausgesprochen wird, so kann man doch aus dem Zusammenhang schließen, daß die Eisenbahngesellschaften danach streben, daß ihnen einerseits ihre Steuerlast abgebürdet und anderseits die Straße für den Verkehr ihrer Kraftwagen freigegeben wird. Wk.

Der vierachsige Schlafwagen 1. und 2. Klasse mit Einzelabteilen für Reisende 2. Klasse.

Der von der Firma Wegmann & Co., Cassel, nach eigenen Plänen erbaute neue vierachsige Schlafwagen unterscheidet sich von den Schlafwagen bisheriger Bauart in der Hauptsache dadurch, daß jedem Reisenden, ganz gleich, ob er im Besitze einer Bettkarte 1. oder 2. Klasse ist, ein besonderes Abteil zugeteilt ist. Der Wagen ist eingeteilt in vier Einzelabteile 1. Klasse und 14 Einzelabteile 2. Klasse; er faßt insgesamt 18 Personen. Die Möglichkeit, mit einem zweiten Reisenden zusammen zu sein, ist dadurch gewahrt geblieben, daß zwei benachbarte Abteile durch eine Zwischentür miteinander

Abb. 1. Abteil 1. Klasse bei Tage.

Abb. 2. Abteil 1. Klasse bei Nacht.

verbunden sind. An Stelle des Seitengangs tritt ein Mittelgang. Besonders erwähnenswert ist, daß sämtliche Zugänge sowohl zu den Abteilen wie zu den Aborten, im Mittelgang liegen, der von den Plattformen des Wagens durch Türen abgeschlossen

und der dem in der Mitte des Wagens in einem besonderen nstraum sich aufhaltenden Schaffner eine gute Übersicht - den Verkehr im Schlafwagen ermöglicht.

ie Abteile der 1. Klasse befinden sich mit wenigen der lasse auf der einen, die übrigen Abteile 2. Klasse auf der eren Seite des Mittelganges. Durch Anordnung von 2 grö-n und 2 kleineren Nischen, die mit je 4 bzw. 2 Sitzgelegen-en und geräumigen Tischen ausgestattet sind, ist den Reisen- die Möglichkeit gegeben, sich während der Fahrt auch außer-

Abb. 3. Abteil 2. Klasse mit Aufstieg zum Bett.

l ihrer Abteile aufzuhalten, was für Besprechungen oder zur nahme des Frühstücks sehr angenehm sein dürfte.

l den Abteilen 1. Klasse liegt das Bett, das durch eine zweck-trechende Umänderung des Tagessitzes hergestellt wird, in r Wagen-Längsrichtung in normaler Höhe, d. h. in Sitzhöhe. as Schlaflager in den Abteilen 2. Klasse liegt getrennt von dem gssitz in etwa 2 m Höhe derart, daß das Kopfende des Bettes e den Mittelgang hinweg greift. Das Schlaflager bleibt daher h am Tage als Lagerstätte hergerichtet und kann jederzeit olche benutzt werden. Die Abteile beider Klassen sind mit n fest eingebauten Waschbecken versehen.

r Wagen wird durch eine von der Achse angetriebene Licht-chine elektrisch beleuchtet. In jedem Abteil ist eine Lampe r Decke vorhanden. Auch kann die Beleuchtung durch Ein-hlten einer gleichfalls in jedem Abteil vorhandenen Leselampe rirkt werden.

D Wagen hat eine eigene Warmwasser-Heizung und ist mit nbremse, Luftdruckbremse „Kunze-Knorr S“ und Luftsauge-bremse „Hardy“ ausgerüstet sowie mit Reibungspuffer, Bauart „Uerdingen“, versehen. Er ist vollkommen aus Eisen erbaut. Seine Hauptabmessungen sind: Kastenlänge 22 200 mm, Kastenbreite (außen) 2870 mm, Länge des Wagens über die Puffer gemessen 23 500 mm, Gewicht etwa 50 000 kg, Drehzapfenabstand 15 900 mm, Radstand im ganzen 19 500 mm, Radstand der Drehgestelle 3600 mm.

Der Wagen bietet durch seine vorstehend geschilderte Bauart, insbesondere dadurch, daß er ein Alleinreisen auch den Reisenden

Abb. 4. Diele.

2. Klasse ermöglicht, nach Ansicht der Mitropa so große Vorzüge, daß er sicherlich bei einem Teil des Publikums Anklang finden wird. Eine allgemeine Einführung dieser Wagenart wird von der Mitropa nicht beabsichtigt. Die Entscheidung darüber, inwieweit sich der Wagen neben den Wagen anderer Bauart zur Einführung eignet, wird die Mitropa davon abhängig machen, wie sich das reisende Publikum zu der Neuerung stellt. Vorerst soll der Wagen mit Genehmigung der Reichsbahn — auf die Dauer eines halben Jahres versuchsweise — in Betrieb genommen werden.

Für schriftliche Mitteilungen der Reisenden über ihren gewonnenen persönlichen Eindruck wird die Mitropa dankbar sein. Der Wagen verkehrte im Schlafwagenzug auf der Strecke Berlin-München erstmalig am 25. Januar 1925.

Wagen wie innere Einrichtung sind aufs beste ausgeführt und machen den vorteilhaftesten Eindruck. Es ist anzunehmen, daß der Wagen den Beifall des Publikums findet.

Explosion eines Ölschalters im Umformerwerk Berlin-Pankow.

Im Umformerwerk Pankow der Reichsbahn ereignete sich am Dienstag, den 13. d. M. ein schwerer Betriebsunfall. Im 30 kV-Ölschalterraum explodierte ein druckfester Ölschalter, ohne daß irgendwelche Störungserscheinungen vorher bemerkt worden waren. Dabei wurden drei Bedienstete, die sich zufällig in der Nähe des zerstörten Schalters befanden, um an einem anderen Schalter eine kleine Reparatur auszuführen, von der Stichflamme erfaßt und schwer verbrannt. Zwei davon sind ihren Verletzungen erlegen. Der in dem Gebäude angerichtete Schaden ist beträchtlich. Durch die bei der Explosion auftretende Stichflamme sind die benachbarten Schalter, Kabelschutzapparate usw. sowie auch einzelne Teile eines Umformers beschädigt. Das ganze Haus ist stark verrußt, die Fensterscheiben zum größten Teil zerstört. Gleichzeitig wurden im Städtischen Elektrizitätswerk Moabit, das durch zwei Kabel das Umformerwerk Pankow mit Drehstrom versorgt, beide Kabelölschalter durch Feuer zerstört. Infolgedessen mußte der elektrische Probebetrieb auf der Strecke Berlin-Bernau vorläufig stillgelegt werden.

Eine genaue Untersuchung des zerstörten Ölschalters ergab, daß die Ölschalterkontakte sich allmählich gelöst haben müssen. Dadurch ergab sich eine Schalterstellung, bei der nur noch die Kontakte des sogenannten Schutzwiderstandes im Eingriff waren. Der Schutzwiderstand liegt bei diesen Schaltern, wie jetzt allgemein üblich, im Ölkessel des Schalters, der bei dieser Type etwa 700 Liter Öl enthält. Der Widerstand kann Belastungen nur kurzzeitig aufnehmen und ist hier infolge der Dauerbelastung durchgebrannt, wobei offenbar eine starke Lichtbogenentwicklung an dem Widerstand im unteren Teile des Schalterkessels eintrat. Die hierdurch hervorgerufene Gasbildung im Öl ist so stürmisch verlaufen, daß große Ölmengen in das Gasabzugsrohr hineingedrückt wurden und dieses versperrten. Dem sich nun entwickelnden Gasdruck war der Ölkessel nicht gewachsen und riß an einer Bodennaht auf. Da die Gase vermutlich durch die Kompression auf Zündtemperatur gebracht waren, entwickelte sich bei Berührung mit der Luft sofort eine ungeheure Stichflamme, die die oben angeführten Beschädigungen verursachte. Das Öl selbst ist nicht explodiert, sondern durch den vorgesehenen Abzugskanal in den Ölsu abgelaufen.

Der Unfall hat in der technischen Welt eine gewisse B ruhigung hervorgerufen, da die Zerstörung erfolgt ist, ohne ein schwerer Kurzschluß oder ein Bedienungsfehler vorgel hat. Zu Besorgnissen für die Zukunft ist indessen kein A da die unmittelbare Ursache des Unfalls sicher erkannt ist sich künftig vermeiden läßt. Auf die technischen Einzelheiten zugehen, würde an dieser Stelle zu weit führen; es muß auf eingehende Veröffentlichung verwiesen werden, die in der Z schrift „Elektrische Bahnen" demnächst erscheinen wird. der Unfall zur Stillegung des elektrischen Probebetriebes der Strecke Berlin-Bernau führen konnte, liegt daran, daß darauf verzichtet hat, bei den ersten Versuchsstrecken eine S sung von zwei verschiedenen Stellen anzuordnen. Es hätte ungewöhnliche Kosten verursacht, die bei einem Versuchsbet nicht gerechtfertigt erscheinen. Der Unfall machte sich in Stadt dadurch bemerklich, daß große Teile der Stadt eine Z lang im Dunkeln lagen. Das erklärt sich daraus, daß der U zu einer Zeit eintrat, wo die Städtischen Werke, die ja d die starke Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung im let Jahre an sich hoch belastet sind, eine besonders hohe Belastu spitze hatten. Der mit dem in Moabit eingetretenen Kurzsc verbundene plötzliche Spannungsabfall verursachte daher er liche Störungen in den Umformerwerken, die große Teile Ber mit Gleichstrom versorgen. Es muß bei dieser Gelegenheit auf hingewiesen werden, daß die unmittelbaren Folgen Störung deshalb so schwer waren, weil die ungeheuere Leis der Städtischen Werke, der Elektrowerke und der mit di verkuppelten Werke zur Speisung des Kurzschlusses zur fügung stand.

Die Reichsbahnverwaltung wird ernstlich zu prüfen ha ob bei dem jetzigen Stand der technischen Entwicklung eine kuppelung der Stromversorgung für Bahnbetrieb mit Wer die der allgemeinen Landesversorgung dienen, ratsam ist.

S c h l e m m e

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der neue Reichsverkehrsminister.** Bei der in diesem Monat erfolgten neuen Regierungsbildung ist der bisherige Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium Dr. K r o h n e zum Reichsverkehrsminister ernannt worden. Reichsverkehrsminister Dr. jur. R u d o l f K r o h n e wurde am 6. September 1876 in Rendsburg (Schleswig-Holstein) geboren, 1903 zum Gerichtsassessor, 1907 zum Amtsrichter, 1909 zum Regierungsassessor ernannt; 1911 trat er als Regierungsrat in das Oberpräsidium in Magdeburg ein, wurde 1917 Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; im September des gleichen Jahres wurde er in diesem Ministerium zum Geh. Regierungsrat und Vortragenden Rat ernannt. 1922 wurde Dr. Krohne Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium, 1923 Staatssekretär daselbst und Ende 1924 wurde er nach Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit der Führung der Geschäfte des Reichsverkehrsministeriums beauftragt.

— **Der Verkehrsausschuß des Reichstages** beschäftigte sich am 21. d. M. mit der grundsätzlichen Frage, inwieweit noch eine E i n f l u ß m ö g l i c h k e i t a u f d i e T a r i f g e s t a l t u n g d e r R e i c h s b a h n besteht. Reichsverkehrsminister Krohne betonte, bezüglich der Fortentwicklung der Tarife sei vereinbart, daß die Referenten des Ministeriums und der Reichsbahn ständig zusammenarbeiten. Angenommen wurde ein Antrag aller Parteien, wonach die Reichsregierung dem Reichstag vierteljährlich Bericht über die Betriebsverhältnisse, die Verkehrsverhältnisse und die Verkehrsleistungen der Reichsbahn erstatten soll. Der Ausschuß nahm ferner einen Antrag an, der die Herabsetzung der gegenwärtigen N o t s t a n d s t a r i f e f ü r K o h l e E r z für das Sieg-, Dill-, Lahn- und das oberhessische Ge verlangt.

— **Tagung des Verwaltungsrats der Reichsbahn-Gesellsc** Die Ausschüsse und der Verwaltungsrat der Deutschen Rei bahn-Gesellschaft haben in voriger Woche in Berlin ge Einen Hauptgegenstand der Beratungen bildete die Finanz der Gesellschaft und insbesondere die Sicherstellung der R rationszahlungen. Die erste Rate von 100 Millionen Mark am 1. März 1925 gezahlt werden.

Die F i n a n z l a g e der Deutschen Reichsbahn-Gesellsc erwies sich immer noch als so gespannt, daß bei etwa nich umgehenden Erhöhungen der Ausgaben von einer gleichzeit Steigerung der Einnahmen nicht abgesehen werden kann. solche müßte gegebenenfalls in der Erhöhung der Personen und unter Umständen in der Steigerung der Tarife für die karten gefunden werden.

Unter den T a r i f f r a g e n, die behandelt wurden, s im Vordergrunde der Siegerländer Erz- und Brennstoff-nahmetarif. Der Verwaltungsrat glaubte einer weiteren He setzung des Siegerländer Erz-Ausnahmetarifs nicht zustim zu können, zumal er erst kürzlich über das Maß der letzten gemeinen Tarifsenkung ermäßigt worden ist. Einer He setzung des Brennstoffausnahmetarifs soll nur dann nähe treten werden, wenn gleichzeitig durch Entgegenkommen übrigen Wirtschaftskreise die Hebung des Wirtschaftsverk und damit die bisherige Frachteinnahme gesichert ist. In be deren Ausnahmefällen hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellsc die Gewährung von einzelnen Tariferleichterungen zugestai

Für das System des F r a c h t s t u n d u n g s g e s c h ä f t s Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit der Verkehrskredit wurden neue Bestimmungen gegeben. Die Finanzlage der D schen Reichsbahn-Gesellschaft gestattet noch nicht eine we

näßigung der jetzt auf 3 pro mille heruntergesetzten Provi-
in beim Frachtstundungsverkehr durch die Verkehrskredit-
k. Auch kann aus dem gleichen Grunde der vielseitig ge-
lerten Herabsetzung der Gebühr von 1 pro mille im eintägigen
ndungsverkehr nicht stattgegeben werden.

er Verwaltungsrat ist damit einverstanden, daß die Deutsche
ichsbahn-Gesellschaft nach ihrem Ermessen flüssige Gelder
Deutschen Verkehrskreditbank zur bankmäßigen Verwaltung
rläßt unter der Bedingung, daß die Deutsche Verkehrskredit-
k sich nicht mit allgemeinen Bankgeschäften befaßt und dem-
äß sich nicht zu einem allgemeinen Kreditinstitut entwickelt.
Gelder dürfen durch die Bank nur an anerkannte, ange-
ene Banken gegeben werden. Die Kreditgewährung der
kehrskreditbank ist gebunden an die Zustimmung des Auf-
ntsrats und des Überwachungsausschusses der Bank, die nach
Wünschen des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-
ellschaft zusammengesetzt sein müssen.

on der jetzt nahezu beendigten Rücküberführung des Reichs-
nnetzes der französisch-belgischen Regie in die
nde der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde Kenntnis
ommen.

um Abschluß eines Vertrages der Deutschen Reichsbahn-Ge-
schaft mit der französisch-belgischen Fährboot-Gesell-
haft erteilte der Verwaltungsrat seine Ermächtigung. Es
dadurch die Möglichkeit einer unmittelbaren Überführung
Eisenbahnwagen zwischen dem Festlande und England ge-
affen werden.

ußerdem befaßte sich der Verwaltungsrat noch mit Fragen
Statistik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die
sprechend der Neuordnung des Unternehmens unter dem Ge-
itspunkt der Wirtschaftskontrolle ausgebaut werden soll.

**— Verbindungsstelle zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und
gie.** Die Geschäftsstelle des Verbindungsbeamten zwischen
Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der französisch-bel-
ihen Regie in Mainz ist am 31. Dezember 1924 aufgehoben
den. Seit 1. Januar ist die Geschäftsverbindung zwischen der
utschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Regie für die mit
ier noch zu regelnden Fragen der Reichsbahndirektion Mainz
der Verbindungsstelle für den Verkehr zwischen der Deut-
en Reichsbahn-Gesellschaft und dem Abwicklungsdienst der
ie übertragen.

— Die Reichsbahn im Monat Dezember 1924. Im Monat De-
ber wickelte sich der Betrieb in den südlichen und
lichen Bezirken der Reichsbahn glatt ab, abgesehen von
igen örtlichen Schwierigkeiten im Rangierdienst durch Frost
Nebel.

n Bezirk Oppeln gestaltete sich am Monatsschluß der Ab-
nach Oberschlesien und Polen außerordentlich schleppend
lge ungenügender Abnahme durch Polen.

n Westen führten die Nachwirkungen des Rhein-Hoch-
sers anfangs Dezember zu scharfem Kahnraummangel in den
rorter Häfen. Erhebliche Stockungen in der Zuführung der
le nach den Rheinhäfen waren die Folge, die erst gegen Ende
Monats beseitigt werden konnten. Der Gesamtumschlag in
Rheinhäfen bewegte sich in den letzten Monaten meist auf
r ungewöhnlichen Höhe, so daß die Zu- und Abfuhrlinien
k belastet wurden. Im Bezirk Essen traten wegen ge-
ner Anforderung infolge der Feiertage große Ansammlungen
O-Wagen ein.

i dem starken Versand von Wiederaufbaukohle entstanden
den Grenzbahnhöfen der Bezirke Köln und Trier Stau-
en infolge scharfer Untersuchung der Wagen durch das fran-
ösche und belgische Revisionspersonal und schlechte Abnahme
h die Empfangsverwaltungen.

ine Erleichterung im Zugverkehr des Bezirks Köln ist durch
Wegfall der Kontrollaufenthalte für die 55
ichen Durchgangsgüterzüge in Hönningen und Obercassel bei
n eingetreten.

r Weihnachtspersonenverkehr war bedeutend stärker als im
angenen Jahre. Es wurden etwa 700 Züge gegen 340 im
ahre über die im Fahrplan vorgesehenen Züge hinaus ge-
en. Der Verkehr konnte glatt abgewickelt werden. Der
tersportverkehr blieb in diesem Jahre infolge des milden
ters fast gänzlich aus.

r Güterverkehr auf den Strecken der Reichsbahn stieg
Dezember 1924 im ganzen langsam weiter an. Besonders leb-
entwickelte sich der Eilgut- und Expreßgutverkehr, und
hauptsächlich in der ersten Monatshälfte im Hinblick auf
Weihnachtsfest. Im gesamten Gebiete der Reichsbahn wur-
über 10 % Güterwagen mehr zur Verladung gestellt als im
ember (etwa 3 354 000 gegen 3 047 000). Den Wagenanfor-
ngen wurde fast restlos entsprochen. Der Verkehr konnte
all glatt bedient werden. Nur im Kippergeschäft des Hafens
rort-Neu ergaben sich die oben erwähnten Stockungen. Im
übrigen konnte jedoch der Betrieb der Binnenwasserstraßen fast
den ganzen Monat über aufrechterhalten werden. Der Umfang
der gesamten Güterverkehrsbewegung läßt daher auf eine noch
anhaltende leichte Besserung des deutschen Wirtschaftslebens
schließen.

Die Kohlenverladungen waren durchweg stärker als
im November, obgleich da und dort über mangelnden Absatz von
Hausbrandkohle geklagt wurde. Für das Ruhrgebiet kamen
starke Lieferungen an Wiederaufbaukohle in Betracht. Es wur-
den abbefördert aus dem Ruhrgebiet 647 757 Wagen gegenüber
580 387 im Vormonat und 550 041 im Dezember 1923, aus Deutsch-
Oberschlesien 83 411 Wagen gegenüber 84 722 im Vormonat und
61 219 im Dezember 1923, aus Mitteldeutschland 253 599 Wagen
gegenüber 252 752 im Vormonat und 171 224 im Dezember 1923,
aus Sachsen 97 603 Wagen gegenüber 88 586 im Vormonat und
68 145 im Dezember 1923.

Eine Verkehrssteigerung um fast 50 % vornehmlich
infolge Steigerung des Auslandsabsatzes zeigte sich im Ver-
sand künstlicher Düngemittel. Für Kali wurden
fast 4000 Wagen, für Phosphate über 5000 Wagen und für Stick-
stoffe sogar fast 6000 Wagen mehr als im November angefordert.
Es sind im ganzen gestellt worden: 45 908 Wagen, dagegen im
November 30 989 Wagen und im Dezember 1923 nur 19 199 Wagen.

Die Zuckerrübenverarbeitung ist beendet. Die Verladung
von Rüben und Schnitzeln ging infolgedessen erheblich zurück.
Während im November noch über 260 000 Wagen abbefördert
wurden, betrug die Anforderung im letzten Monat nur noch etwa
77 000 Wagen. Ebenso ist der Versand von Kartoffeln von
54 200 Wagen auf etwa 7700 Wagen zurückgegangen. Erhebliche
Steigerungen, und zwar von mehr als 50 %, zeigten sich im Ver-
sand von Brotgetreide und Zement, im ersten Falle in-
folge größerer überseeischer Eingänge, im letzteren infolge gün-
stigerer Witterungsverhältnisse, die die Bautätigkeit im ge-
wissen Umfange aufrechtzuerhalten gestatteten.

— Neue Lohnforderungen der Eisenbahner. Vor einigen Tagen
haben, wie die BS-Korrespondenz mitteilt, Vertreter der Eisen-
bahnbeamten und -arbeiter sich an den Generaldirektor der
Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewandt und um Aufbesserung
der Bezüge namentlich für die Eisenbahnarbeiter nachgesucht.
Infolge eines starken Drucks ihrer Mitglieder beschäftigen sich
im Augenblick alle Organisationen mit einer Kündigung der
laufenden Tarifverträge.

Generaldirektor Oeser erklärte demgegenüber, daß die Ge-
hälter und Löhne sich durchweg über dem Stande der Vorkriegs-
zeit bewegten. Die Eisenbahn müsse zudem erhebliche Lasten
aus dem Dawes-Gutachten auf sich nehmen, da in diesem Jahre
200, im nächsten 595 Millionen zu zahlen seien. Um die nächst-
jährige Leistung sicherzustellen, müsse man noch in diesem
Jahre 100 Millionen Mark als Reserve herauswirtschaften. Mini-
sterialrat Klein von der Reichsbahn-Gesellschaft erklärte, daß
nach Rücksprache mit der Finanzabteilung der Gesellschaft eine
Lohnaufbesserung nicht möglich erscheine, ohne daß eine Tarif-
erhöhung der Eisenbahn notwendig wäre. Würde man z. B. dem
Vorgehen der badischen Regierung folgen, die ihren Beamten
eine 20prozentige Zulage gewährt habe, so müßte die Reichsbahn
120 Millionen Mark für Personalausgaben mehr aufbringen. Eine
Erhöhung der Gütertarife sei jedoch undenkbar und man müßte
sonst die Personentarife um 10 % erhöhen. Diese Maßnahme er-
scheint jedoch untragbar, zumal der Personenverkehr noch immer
erheblich niedriger sei als im Frieden. In der Vorkriegszeit
seien auf den Kopf eines Bediensteten bei der Reichsbahn
1450 Goldmark entfallen, während man jetzt 2000 ℳ aufwende.
Das seien 41 % mehr als im Jahre 1914. Aus allen diesen
Gründen heraus könne die Gesellschaft sich zu einer Lohnauf-
besserung augenblicklich nicht verstehen.

— Umschreibung von Fahrkarten. Künftig wird es bei Fahrten
auf der Deutschen Reichsbahn möglich sein, Fahrkarten und
Fahrscheine, die bereits für eine bestimmte Strecke gelöst sind,
ohne längere Förmlichkeiten auf eine andere Strecke, die zu
demselben Zielpunkt führt, umschreiben zu lassen. Bedingung
dabei ist, daß die letztere Strecke kürzer ist. Es kann dann
z. B. ein Reisender, der einen Fahrschein für die Reise nach
Frankfurt (Main) über die Strecke Halle-Erfurt gelöst hat,
nachträglich aber seinen Reiseplan ändern muß, sich seinen
Fahrschein zur Fahrt über die Strecke Berlin-Leipzig-Nord-
hausen nach Frankfurt (Main) umschreiben lassen. Die Um-
schreibung erfolgt durch die Eisenbahnstationen und amtlichen
Auskunftstellen. Bisher war dieses Verfahren nicht möglich.
Es mußte vielmehr eine neue Fahrkarte gelöst werden und die
Rückzahlung des Geldes für die bereits gelöste Fahrkarte be-
antragt werden.

**— Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handels-
tags.** Der Ausschuß trat am 16. d. M. zu einer Sitzung zu-
sammen. Zu Punkt 1 der Tagesordnung: „Übernahme des bahn-

amtlichen Frachtstundungsverfahrens durch die Deutsche Verkehrskreditbank erklärte sich der Ausschuß nach einer sehr eingehenden und lebhaften Aussprache unter sehr weitgehenden Voraussetzungen mit dem Übergang des bahnamtlichen, monatlichen Frachtstundungsverfahrens auf die Deutsche Verkehrskreditbank einverstanden. (Zu dieser Angelegenheit ist inzwischen auch vom Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in seiner letzten Sitzung Stellung genommen worden.)

Zu Punkt 2 der Tagesordnung: „Die Reichsbahn als Spediteur" wendet sich der Ausschuß entschieden gegen eine Ausdehnung der Monopolstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im deutschen Verkehrswesen auf das gesamte Speditionsgewerbe, den Rollfuhrbetrieb und den Lastkraftwagenverkehr. (Diese Angelegenheit ist eingehend in der „Speditions- und Schiffahrts-Zeitung" Nr. 4 Seite 78 behandelt.)

— **Preisaufgaben.** Als Beuth-Aufgabe für das Jahr 1925 schreibt die Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft in Berlin zur Preisbewerbung den Entwurf eines Werkes für die Unterhaltung von Schlaf- und Speisewagen mit Frist bis zum 5. Oktober 1925 aus. Für preiswürdige Lösungen werden Beuth-Medaillen verliehen; außerdem bleibt vorbehalten, den Verfassern der besten Lösungen Geldpreise zuzuerkennen. Die näheren Bedingungen des Preisausschreibens, namentlich auch über die Annahme als häusliche Probearbeit für die zweite Staatsprüfung im Maschinenbaufach sind in Glasers Annalen (1. Heft vom 1. Januar 1925) abgedruckt. Die Bearbeitungen sind an die Geschäftsstelle der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft in Berlin SW, Lindenstraße 80, einzureichen.

Als Preisaufgabe für den Schinkelpreis des Architekten- und Ingenieur-Vereins in Berlin für 1926 ist im Gebiet des Eisenbahnbaues der Entwurf eines Verschiebebahnhofes bei Saalfeld aufgestellt. Die Arbeiten sind bis zum 2. November d. J. abzuliefern. Die Bedingungen können von der Geschäftsstelle des Architekten- und Ingenieur-Vereins, Berlin W 66, Wilhelmstr. 92, unentgeltlich — die Unterlagen für Hoch- und Eisenbahnbau gegen Erstattung der Selbstkosten — bezogen werden.

— **Billige Romfahrt.** Das Mitteleuropäische Reisebüro veranstaltet anläßlich des Heiligen Jahres am 16. Februar, ab Berlin Anhalter Bahnhof, 2 Uhr nachm., eine billige Romfahrt mit Sonderzug über den St. Gotthard nach Rom. Aufenthalt in Rom eine Woche. Rückfahrt über Assisi, Bologna, Venedig und den Brenner. Rückkunft in Berlin 28. Februar abends. Der Gesamtpreis 3. Klasse 296 ℳ, 2. Klasse 444 ℳ, 3. Klasse Fahrt und 2. Klasse Unterkunft und Verpflegung in Rom 391 ℳ. Der Sonderzug nimmt auch in Halle und Erfurt Reisende auf. — Anmeldungen bei den Vertretungen des Mitteleuropäischen Reisebüros und bei der Direktion, Berlin W 9, Voßstr. 2.

— **Dritte Reichskursbuchausgabe.** Am 1. Februar wird, wie schon gemeldet, im Eisenbahnbetriebe des besetzten Gebiets die mitteleuropäische Zeit eingeführt. Die zahlreichen hierdurch eintretenden Änderungen im Personenzug-Fahrplan machen die Herausgabe einer dritten Winterausgabe des Reichskursbuches nötig, die Mitte Februar zum Preise von 6,50 ℳ für das Stück erfolgen wird. Neben den Änderungen im Fahrplan der Deutschen Reichsbahn wird diese neue Ausgabe die neuesten Fahrpläne von Belgien, Frankreich, Italien, Rumänien und Rußland enthalten. Auch eine Erweiterung der Fahrpläne von Bulgarien und Griechenland wird die neue Ausgabe bringen. Bestellungen nehmen alle Postanstalten entgegen. Frühzeitige Bestellung wird empfohlen, da sonst bei der beschränkten Zahl der Ausgabe auf Lieferung nicht zu rechnen ist.

— **Tagung der Reisebüros.** Die Vereinigung Deutscher Reisebüros E. V. Berlin, beruft zu ihrer am 25. Januar 1925 im Hotel Vier Jahreszeiten in Hamburg stattfindenden 5. Hauptversammlung ein. Aus der Tagesordnung: Vorträge über 1. Fahrkarten-Druckmaschinen, 2. Verkehrspropaganda der Rheinlande (Vortrag durch das Rheinische Verkehrsbüro, Bonn), 3. Reiseverkehr in Rußland (Vortrag des Vertreters der Hapag in Dresden), 4. Wie stellt sich die Vereinigung Deutscher Reisebüros zu den Gesellschaftsreisen durch Unberufene?, 5. Anträge: a) Einführung der elektrischen Beleuchtung in D-Zügen, b) Vermehrung der Schlafwagenzüge, c) Wiedereinführung des vierwöchigen Vorverkaufs der Bettkarten, d) Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten der D-Züge, e) Abbau der Reichsbeherbergungssteuer und der Gemeinde-Fremdensteuer, f) Milderung der Umsatzsteuer, soweit sie das Hotelgewerbe betrifft, g) Aufhebung des Paragraphen des Kapitalfluchtgesetzes, der die Höhe des mitzunehmenden Geldes beschränkt, h) Erleichterung der Paßförmlichkeiten für die Reisenden, die Deutschland besuchen wollen, i) Ermäßigung der Visumgebühr, soweit sie Länder betrifft, Gegenseitigkeit zugestehen, k) Einführung moderner Ge[p] Policenversicherungen.

— **Zunahme der Verkehrsunfälle in Berlin.** Nach den vorliegenden Zusammenstellungen der Hauptverkehrsstelle Polizeipräsidiums Berlin ist die Zahl der Verkehrsunfäll[e] vierten Vierteljahr 1924, hervorgerufen durch Zusammens[töße] aller Art, wiederum erheblich (um 31 %) gegen die Zahl Verkehrsunfälle im dritten Vierteljahr gestiegen. Sie be[trug] 2285 gegen 1734. Dabei wurden 35 (34) Personen getötet 947 (737) Personen mehr oder weniger schwer verletzt. An Spitze der Zusammenstöße marschieren die Personenkraftw[agen] mit 587 (449) Fällen, 9 (5) Getöteten und 245 (177) verle[tzten] Personen. Dann folgen die Straßenbahnen mit 386 (331) Fä[llen,] 9 (19) Getöteten und 210 (173) verletzten Personen, die [Last]kraftwagen mit 300 (218) Fällen, 2 (6) Getöteten und 84 verletzten Personen, die Kraftdroschken mit 293 (210) Fä[llen,] 6 (4) Getöteten und 132 (81) verletzten Personen, die Pf[erde]gespanne mit 205 (115) Fällen, 2 (—) Getöteten und 63 (37) [ver]letzten Personen, die Krafträder mit 158 (131) Fä[llen,] 1 (—) Getöteten und 84 (73) verletzten Personen, die gew[öhn]lichen Fahrräder mit 142 (140) Fällen, 2 (—) Getöteten 71 (65) verletzten Personen, die Kraftomnibusse mit 81 Fällen, 1 (—) Getöteten und 31 (16) verletzten Personen. [Schließ]lich die Kleinkrafträder mit 73 (82) Fällen, 1 (—) Getöteten 27 (44) verletzten Personen.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In der Ja[hres]versammlung dieser Gesellschaft sprach Ministerialrat Heys über „Großkraftwerkswirtschaft [in] Deutschland". In dem Vortrage wurde folgendes [aus]geführt: Die Elektrizitätswirtschaft in Deutschland hat sic[h im] Laufe der letzten Jahrzehnte allmählich zu einer Großk[raft]werkswirtschaft entwickelt. Sie vereinigt in sich in wirtsc[haft]licher Beziehung die Vorteile 1. der billigeren Anlage der W[erke,] 2. des geringeren Betriebsstoffbedarfs bei der Krafterzeu[gung,] 3. der Ersparnis an Brennstoff für die Allgemeinwirtsc[haft.] Durch die Entwickelung der Großkraftwerke kommt man [dazu,] die Kraftwerke am Fundorte der Kraftquellen zu errichten. Kraftquellen kommen für Deutschland in Betracht: 1. die S[tein]kohlenfelder im Ruhrrevier, bei Aachen, im Deister, bei I[b]büren, im Waldenburger Gebiet und in Oberschlesien, 2. Braunkohlenfelder der linken Seite des Mittelrheins, in He[ssen,] Braunschweig, Sachsen und in der Lausitz, 3. die Torff[elder] im Regierungsbezirk Aurich, 4. die Ölfelder an der Aller. besonderer Bedeutung aber sind in Deutschland die Wa[sser]kräfte, die den Betriebsstoff umsonst liefern. Sie habe[n] gegen den Nachteil der hohen Ausbaukosten, der aber durc[h die] Vorteile des billigen Betriebes meist aufgehoben wird. De[s] sollte dem Ausbau der Wasserkräfte, die uns die Flüsse Deu[tsch]lands bieten, viel mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden es geschieht. Der Kraftverbrauch Deutschlands wird zu[r Zeit] auf etwa 40 Milliarden Kilowattstunden im Jahre geschätzt dem etwa der vierte Teil auf die öffentlichen Elektrizitätsw[erke] entfällt. Allein die in Bayern vorhandenen, aber nur teilw[eise] ausgenützten Wasserkräfte mit einer Leistung von 2 Milli[onen] Kilowatt würden in der Lage sein, diese Arbeit abzugeben. Ausnutzung der Wasserkräfte in den Reichswasserstraßen w[ürde] die Abgabe einer Jahresarbeit von etwa 5 Milliarden Kilo[watt-]Stunden im Jahre ermöglichen.

Die Elektrizitätswirtschaft in Deutschland hat sich ung[...] provinzweise ausgebildet und stützt sich in den einzelnen [Pro]vinzen auf die gebotenen Kraftquellen. Das Rheinisch-W[est]fälische Elektrizitätswerk wurde in Essen gegründet auf S[tein]kohlen. Später ging es mit seiner Hauptanlage auf das [linke] Rheinufer in das Braunkohlengebiet über. Hier legte es in [der] Rottergrube das größte Kraftwerk Deutschlands mit 30 000 [kW] Leistung an, das nach dem verdienstvollen Direktor den N[amen] Goldenberg-Werk erhielt. Das vom Preußischen Staate [aus]gebaute Versorgungsgebiet in den Provinzen Hessen und [Han]nover wurde auf Wasserkraftwerke gegründet, von denen [die] Edertalsperre bei Waldeck das wichtigste Kraftwerk abga[b.] Bayern bilden das Walchensee-Werk, die Kraftwerke der [mitt]leren Isar, die der Donau und des Main-Donau-Kanals die G[rund]lage für die Stromerzeugung. In Mitteldeutschland wied[er] bilden Braunkohlen den Betriebsstoff. Provinzweise sin[d die] ausgebauten Kraftwerke durch Hochspannungsleitungen vo[n] 60 oder 100 kV miteinander verbunden und übertragen die [...] in Form elektrischen Stromes zu den einzelnen Übe[r...] zentralen, die für die Verteilung an die Stromverbraucher s[...] An vier Stellen — in Mitteldeutschland, Bayern, Baden und Rheinlande — finden wir bereits ausgedehnte 100-kV-N[etze,] die aber noch nicht miteinander verbunden sind. Berechnu[ngen] haben ergeben, daß die Übertragung der großen Leistungen [vom] Süden zum Norden, vom Westen zum Osten oder in umgeke[hrter] Richtung Übertragungsleitungen für 200 kV erfordert.

usführung stehen Bedenken nicht entgegen, doch gehen die nsichten über die Anlagen noch auseinander.

So arbeitet die zur Großkraftwerkwirtschaft ausgebaute Elekizitätswirtschaft im Sinne einer Betriebsstoffersparnis und dait der Verbilligung des elektrischen Stromes und der Daretung von Kraft zum Wohl des Landes.

— **Zur Hebung des Neckarverkehrs** hat sich eine Interessenmeinschaft gebildet unter der Geschäftsführung des Direktors Jenkötter, Bad Wimpfen a. Neckar. Vertreter von fast allen ten am unteren Neckar, also des landschaftlich besonders hönen Teiles Wimpfen-Heidelberg, gehören der neu gebildeten uppe an. Der Zusammenschluß wurde herbeigeführt, um in n bestehenden Verkehrsverbänden Württembergs, Hessens und dens eine nachdrücklichere Vertretung für das Neckartal zu ben, das politisch zu den drei genannten Uferstaaten gehört. e Interessengemeinschaft erhofft, ihren Wünschen nach Verhrsverbesserungen jetzt eine einheitliche Stoßkraft geben und ne zielbewußte zusammenfassende Neckarpropaganda betreiben können.

— **Die 600-Jahr-Feier in Bad Ems.** Wie der Reichszentrale r Deutsche Verkehrswerbung mitgeteilt wird, findet anläßlich r 600jährigen Wiederkehr der Verleihung der Stadtrechte in d Ems, entgegen bisherigen Nachrichten, die große historische stwoche in der Zeit vom 14. bis 21. Juni 1925 statt. Große orbereitungen sind im Gange, um die Feier würdig zu gestalten. istorische Festzüge, Festspiele auf Freilichtbühnen, Kongresse, urniere usw. sind von der Stadtverwaltung in Bad Ems vorsehen.

— **Wiesbadens Fremdenbesuch im Jahre 1924.** Die Reichsntrale für Deutsche Verkehrswerbung teilt mit: Wie eine naue Übersicht über den Besuch Wiesbadens im Jahre 1924 gibt, ist das größte deutsche Heilbad insgesamt von 99 542 emden im letzten Jahre besucht worden. Von dieser Zahl ren 76 % Deutsche und 24 % Ausländer. Die Zahl der Deutsen aus dem besetzten Gebiet betrug 42 681, dagegen waren nur 2712 Kurgäste aus dem unbesetzten Gebiet. Unter den Ausldern überwog naturgemäß, infolge der Besetzung, Frankreich it 6330 Kurgästen bzw. Passanten, das sind über 6 % der esamtzahl. Dann folgt Rußland mit 2739 Kurgästen, Polen mit 2.7, Nordamerika mit 2222, Holland mit 2197 Fremden und die deren europäischen Staaten. Da der Gesamtbesuch Wiesdens im Jahre 1913 177 548 Personen betrug, sind also im Jahre 1924, trotz der Besserung der Verhältnisse, nur 49 % des iedensbesuches erreicht worden.

— **Reichskunstwoche in Berlin.** Von der Werkhilfe bildender ünstler ist beabsichtigt, etwa zwischen dem 20. Oktober und 2 November d. J. die Reichskunstwoche in Berlin zu veranstalten. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitzuteilen in der Lage ist, soll die Veranstaltung in den Ausstellungshallen am Kaiserdamm stattfinden, zu deren Überlassung die maßgebenden Stellen sich schon bereiterklärt haben. Nachdem die Unterkunftsfrage geregelt ist, wird Näheres über d Unternehmen bald bekanntgegeben werden können.

Österreich.

— **Die Zahlungen der südslawischen Regierung an die Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft.** Die südslawische Regierung h — abgesehen von einer bereits im Frühjahr des Vorjahres folgten Zahlung von 1 000 000 Schweizer Franken — im Dezember eine Zahlung an das Komitee der Obligationäre geleistet, welcher die Schuldigkeit für die letzten drei Viertel des Jahres 1924 mit 4 350 000 Goldfranken beglichen erscheint. Nunmehr haben anläßlich der Anwesenheit des südslawischen Finanzministers in Paris Besprechungen mit dem Komitee der Obligationäre stattgefunden, wobei der südslawische Finanzminister folgende Erklärungen abgegeben hat: 1. Die künftighin zu Lasten der südslawischen Regierung fällig werdenden Viertelјahrszahlungen werden regelmäßig zu den im Abkommen von Rom vorgesehenen Fälligkeitsterminen bezahlt werden; 2. der noch unbeglichene Rückstand für das erste Viertel des Jahres 1924 wird derart rechtzeitig beglichen werden, daß dem Komitee d Auszahlung des vollen Kupons am 1. März 1925, so wie es im Abkommen von Rom vorgesehen ist, ermöglicht wird; 3. was die Regelung des Rückstandes für das Jahr 1923 betrifft, so werden die Besprechungen sofort aufgenommen werden.

— **Begünstigung für Geschäftsreisende.** Der Hauptverband der österreichischen Kaufleute hat anläßlich der Erhöhung der Personentarife an die Generaldirektion der Bundesbahnen eine Eingabe gerichtet mit dem Verlangen nach Wiedereinführung der begünstigten Strecken-, Monats- und Jahreskarten für Geschäftsreisende, ferner nach Wiedereinführung der vor dem Kriege bestandenen Erleichterungen bei Beförderung von Musterkoffern, letzteres schon im Hinblick auf die zu erreichende Gegenseitigkeit in der Tschechoslowakei und anderen Nachfolgestaaten. Hierzu nahm die Generaldirektion folgende Stellung ein: Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Jahre 1925 ohne Zuschuß aus Bundesmitteln ihren Haushalt zu bestreiten. Dieser Umstand zwingt die Bundesbahnen, auf dem Gebiete von Erleichterungen für Reisende einzelner Berufsstände vorläufig zu um so größerer Zurückhaltung, als sie trotz ihrer niedrigen Gütertarife infolge des Wettbewerbes der ausländischen Bahnen andauernd tarifarische Opfer zur Erhaltung der Transporte für die inländischen Wege bringen müssen. Unter diesen Verhältnissen sind die Bundesbahnen, deren Einnahmen auch durch die mit 1. Januar d. J. verfügte Durchrechnung der Personen-, Gepäck- und Gütertarife mit den Linien der österreichischen Südbahn und den vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Lokalbahnen eine beträchtliche Minderung erfahren haben, für absehbare Zeit außerstande, Maßnahmen zu treffen, die, wie die Einführung von Zeitkarten und Tarifermäßigungen für Musterkoffer, nicht mit Sicherheit eine Erhöhung der Einnahmen infolge gesteigerten Verkehres erwarten lassen. Es muß daher vor allem erst die Auswirkung der mit 1. Januar d. J. in Kraft getretenen verteuernden und verbilligenden Tarifmaßnahmen abgewartet werden.

— **Schillingwährung.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen teilt mit, daß im Eisenbahnverkehr die Rechnungsgebarung bis auf weiteres noch in österreichischen Kronen geführt wird. Die Verfrachter wurden daher ersucht, in den Frachtbriefen, wie auch in den sonstigen beizubringenden Belegen, die in der österreichischen Währung in Ziffern und Buchstaben einzusetzenden Beträge, wie Barvorschuß, Nachnahmen nach Eingang und Interesse an der Lieferung, nach wie vor nur in österreichischen Kronen einzuschreiben. Die Einführung der österreichischen Schillingwährung als Rechnungswährung im Eisenbahnverkehr wird zeitgerecht bekanntgegeben werden.

— **Ministerialrat Gauster †.** Kürzlich ist Ministerialrat Friedrich Gauster, einer der verdienstvollsten Beamten der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen, wenige Wochen, nachdem er infolge seiner Kränklichkeit gezwungen war, in den Ruhestand zu treten, gestorben. Ministerialrat Gauster war viele Jahre lang der Fahrplanreferent der österreichischen Bahnen; er vertrat Österreich auf den zahlreichen internationalen Fahrplankonferenzen, und wußte infolge des Ansehens, das er in Fachkreisen genoß, die Interessen der österreichischen Bahnen auch unter den schwierigsten Verhältnissen wirksam zu vertreten. Während des Krieges hat sich Ministerialrat Gauster um die glatte Abwicklung des zivilen Personenzugverkehrs große Verdienste erworben. Ministerialrat Gauster, den eine in alle Einzelheiten gehende Sachkenntnis und eine unermüdliche Tatkraft auszeichneten, war auch Vorsitzender des Aufsichtsrates des österreichischen Verkehrsbüros und der österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft.

Ungarn.

— **Personen- und Güterverkehr der Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn.** Auf den Staatsbahnen und den von ihnen verwalteten Lokalbahnen wurden im Dezember 1924 118 129 Wagenladungen aufgegeben. Dies bedeutet gegen November eine 13,6- und gegen Dezember 1923 eine 2,1prozentige Verminderung. Von den Wagenladungen waren 7323 Wagen Getreide, 2303 Wagen Mehl, 10 483 Wagen Zuckerrüben, 33 558 Wagen Kohle, 8807 Wagen Holzwaren, 19 647 Wagen Stückgut, 10 852 Wagen Baumaterial und sonstige Güter. Im ganzen Jahre 1924 wurden aufgegeben 1 585 187 Wagenladungen, was gegen 1923 eine Verminderung von 3 % bedeutet.

Befördert wurden im Dezember 1924: 6 330 400 Personen, 6,1 % mehr als im November und 3,2 % weniger als im Dezember 1923. Im ganzen Jahre 1924 wurden 75 601 800 Personen befördert, 1,3 % weniger als im Vorjahre.

Die Donau-Save-Adria-Bahn lieferte im Dezember 1924 10 299 Wagenladungen. Dies bedeutet gegen November eine Verminderung von 21,9 % und gegen Dezember 1923 eine Vermehrung von 7,4 %. Von diesen Wagenladungen waren 461 Wagen Getreide, 100 Wagen Mehl, 118 Wagen Kartoffeln, 3010 Wagen Zuckerrüben, 1338 Wagen Kohle, 852 Wagen Holzwaren, 408 Wagen Baumaterial, 450 Wagen Stückgut und dergl. — Befördert wurden im Jahre 1924 376 540 Personen, d. s. 6 % mehr als im November und 22 % mehr als im Vorjahre.

— **Durchführung der Reform der Geschäftsführung der Staatsbahnen.** Wie wir in Heft 2 ausführlich berichteten, trat am 1. Januar d. J. eine Neuregelung der Staatsbahnen ins Leben. Im Rahmen der Neuregelung hält die Staatsbahndirektion unter Teilnahme der Regierungsvertreter allwöchentlich eine gemein-

same Sitzung ab. Ihr Zweck ist, jene wichtigeren Angelegenheiten, deren schriftliche Behandlung längere Zeit erfordern würde, unter unmittelbarer Kontrolle der Regierung einer raschen Erledigung zuzuführen. Am 14. Januar hat die erste dieser gemeinsamen Sitzungen stattgefunden, an der in Vertretung des Handelsministers Staatssekretär Dr. Aurél Dezseöffy, ständiger Vertreter der Regierung in dieser gemeinsamen Sitzung, stellvertretender Staatssekretär Dr. Paul Ernyei, Ministerialrat Dr. Géza Tormay und Professor Kornél Zelovics teilnahmen. Nachdem der Präsident der Staatsbahnen Staatssekretär Dionys v. Kelety die Regierungsvertreter herzlich begrüßt hatte, gedachte Staatssekretär Dezseöffy mit vollster Anerkennung der erfolgreichen Arbeit, die in den letzten Jahren durch die Leitung der Staatsbahnen geleistet wurde, und gab gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, daß die neue Ordnung auf dem ganzen Gebiete der Verwaltung ihre wohltätige Wirkung fühlbar machen wird. Der Vorsitzende kennzeichnete sodann die im Interesse des Inslebentretens des neuen Verwaltungsstatuts getroffenen Verfügungen, die Sektionsdirektoren erstatteten Bericht über die günstige Gestaltung der finanziellen Lage der Staatsbahnen, über den Fortschritt der Investitionen, über den Erfolg der Verhandlungen mit den Auslandsbahnen hinsichtlich der Erstellung direkter Tarife und in Verbindung damit über die Gestaltung des Durchgangsverkehrs. Zum Schluß wurde über einzelne Fragen Bericht erstattet.

— **Erhöhung der Beförderungsgebühren für Gepäck und Expreßgüter.** Auf den ungarischen Staatsbahnen und den von ihnen verwalteten Lokalbahnen sowie auf der Donau-Save-Adria-Bahn und der Györ-Sopron-Ebenfurter Bahn werden die Beförderungsgebühren für Gepäck- und Expreßgüter vom 1. Februar an mäßig erhöht, weil diese Eisenbahnen die Schadensumme für Verlust und Beschädigung dieser Sendungen von zwei auf fünf Goldkronen für das Kilogramm erhöht haben. Die erhöhten Beförderungsgebühren sind noch immer niedriger als sie vor dem Kriege waren.

— **Direkter ungarisch-polnischer Güterverkehr.** Die Vertreter der beteiligten Bahnen besprachen am 8. Januar in Krakau die Neuregelung des direkten ungarisch-polnischen Güterverkehrs. Es wurde auch der über Ungarn führende direkte polnisch-südslawische, polnisch-österreichische und polnisch-schweizerische Güterverkehr endgültig geregelt. Diese Verkehre werden voraussichtlich am 1. März d. J. ins Leben treten.

Niederlande.

— **Der Verkehr zwischen Holland und England im Jahre 1924.** Zwischen Vlissingen und Folkestone beförderten die täglich einmal verkehrenden Schiffe der Gesellschaft „Zeeland“ im Jahre 1924 insgesamt 65 631 Reisende gegen 38 764 Reisende im Jahre 1923, 200 582 im Jahre 1914 und 169 705 im Jahre 1913; in den beiden letztgenannten Jahren verkehrten die Dampfer indes täglich zweimal.

Zwischen Hoek van Holland und Harwich fuhren im Jahre 1924 mit den werktäglich einmal verkehrenden Schiffen der Great Eastern Railway 130 662 Reisende gegen 126 247 Reisende 1923, 78 729 in den ersten 7 Monaten des Jahres 1914 und 121 166 im Jahre 1913; in den beiden letztgenannten Jahren verkehrten indes die Schiffe zwischen Hoek van Holland und Harwich auch an Sonntagen. Auf der Hoeker Linie war in der Richtung zum Festlande der Verkehr am stärksten im Juli (10 454 Reisende), in der Richtung nach England im August (8711 Reisende); insgesamt genommen war der beste Monat der August (in beiden Richtungen 17 258 Reisende, wohl die höchste bislang erreichte Monatszahl). Die Verkehrswellen entsprechen übrigens genau denen des Jahres 1923.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** betrugen im November 1924 12 917 514 fl. In den ersten 11 Monaten betrug die Einnahme für 1924 154 312 013 fl., für 1923 150 511 778 Gulden. Auf das Tagkilometer bezogen betrug die Einnahme in den gleichen Monaten 126 fl. im Jahre 1924 und 122,60 fl im Jahre 1923.

— **Eisenbahnen in der Provinz Groningen.** Nach dem Gesetz vom 11. Juni 1921 sollen gebaut werden die Nebenbahnstrecke Groningen-Slochteren-Weiwerd (Delfzyl), die sog. Woldjerbahn, sowie die Kleinbahnen Groningen-Bedum-Uithuizen und Groningen-Winneweer-Uithuizen. Während nun der Bau der Woldjerbahn kräftig vorausschreitet, scheint der Bau der beiden Kleinbahnen nicht mehr möglich zu sein; eine Gesetzesänderung sieht demgemäß die Einziehung der Konzessionen vor.

— **Neue Kanalverbindung Amsterdam-Rhein.** Die im Jahre 1921 eingesetzte Staatskommission hat sich nunmehr in Übereinstimmung mit der Stadt und der Handelskammer Amsterdam für den Bau des Kanals von Amsterdam über Utrecht-Wijk Duurstede nach Tiel am Waal ausgesprochen. Der Kanal s durchweg 4 m tief sein und wird 41,9 Mill. Gulden kosten; Bauzeit wird zehn Jahre betragen.

Luxemburg.

— **Prince-Henri-Bahn.** Das zwischen den Regierungen B giens und Luxemburgs abgeschlossene Übereinkommen bezügl der Übernahme des gesamten vollspurigen Eisenbahnnetzes Großherzogtums durch die Prince-Henri-Gesellschaft war, bereits in Nr. 4, S. 109 d. Ztg. berichtet, in erster Lesung von luxemburgischen Kammer angenommen worden. Auch der Staa rat hatte die Annahme der Vorlage empfohlen. Die zweite Les brachte eine ganz unerwartete Wendung: das Abkommen wu mit Stimmengleichheit abgelehnt, infolgedessen die Reg rung ihre Entlassung einreichte. Die Angelegenheit bleibt so vorläufig in der Schwebe.

Übrige europäische Länder.

— **Die Frage des elektrischen Eisenbahnbetriebes Norwegen.** Die norwegische Ingenieur-Vereinigung ha einen Ausschuß eingesetzt und mit der Aufgabe betra festzustellen, inwieweit der Zeitpunkt für den Übergang norwegischen Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb n mehr gekommen sei und inwieweit geplante Neubauten elektrischen Betrieb eingestellt werden sollten. Es war be sichtigt, hierbei auch eine Übersicht über die verschieden Systeme elektrischen Bahnbetriebs zu erhalten, über deren V teile und Mängel im Vergleich zum Dampfbahnbetrieb und endl über das Verhältnis des elektrischen Bahnbetriebs zu der gemeinen Elektrizitätsversorgung des Landes.

Das Ergebnis dieser Erhebungen kam kürzlich in einer Sitz der norwegischen Ingenieurvereinigung in Trondhjem Sprache und dürfte geeignet sein, auch außerhalb der Gren Norwegens Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen.

Der Vorteil des elektrischen Betriebes beruht vor allem den elektrischen Lokomotiven und deren besonderen Eig schaften. Sie können auf gewisse Zeiträume sehr stark ü lastet werden und können so entweder starke Steigungen o Abminderung der Geschwindigkeit überwinden oder schwer Lasten auf Steigungen ziehen als Dampflokomotiven. höchste Leistung der Dampflokomotive wird nur bei größeren Geschwindigkeiten erreicht, während die elektri Lokomotive ihre volle Leistung schon bei verhältnismäßig ringen Geschwindigkeiten erreichen kann.

Es kommen drei Systeme elektrischen Eisenbahnbetriebes Frage: Gleichstrom, Einphasenstrom und Dreiphasenstrom. jedes dieser Systeme haben sich bei aller Mannigfaltigkeit v schiedene bezeichnende Hauptzüge herausgebildet, die bei ne Anlagen zugrunde gelegt werden. Man hat zurzeit im gan 47 Anlagen für Gleichstrom mit zusammen 7800 km Gleislän 78 Anlagen für Einphasenwechselstrom mit 10 250 km und 7 lagen für Dreiphasenwechselstrom mit 1600 km, letztere hau sächlich in Italien. Der Ausschuß ist zu dem Ergebnis gekomm daß das Gleichstromsystem und das Einphasenstromsys technisch als ungefähr gleichwertig zu betrachten sind, daß gegen das Dreiphasenwechselstromsystem auf Grund mehr v wickelter Leitungsanlage mehr hintanzusetzen sei. Für schließliche Entscheidung sind sodann mehr wirtschaftliche sichtspunkte maßgebend. Vergleichsberechnungen zwischen drei Systemen, auf Verhältnisse angewendet, die sich ungef den norwegischen angleichen, haben als günstigsten den mittelbar hergestellten Einphasenstrom, in allernächster F den umgeformten Einphasenstrom, dann in größerem Abst den Dreiphasenstrom und als letzten den Gleichstrom ergeb Der Ausschuß kommt somit zu dem Ergebnis, daß das Einpha system, selbst wenn die anderen Systeme in einzelnen Punk gewisse Vorteile bieten, technisch diesen vollständig gle wertig, wirtschaftlich aber überlegen sei.

Nachdem sonach die Frage des elektrischen Systems schieden war, hat der Ausschuß sich der Vergleichung elektrischen Einphasenbetriebes mit dem Dampfbetrieb zugew det und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß bei Verl nissen und Preisen von 1913/14 die Kosten für das Nettotonn kilometer sich bei elektrischem Einphasensystem auf 5,71 und für Dampfbetrieb auf 5,77 Öre stellen. Der Unterschied gunsten des elektrischen Betriebes war also bei dem damali niedrigen Kohlenpreise von 20 Kr/t schon 0,06 Öre. Man h also schon damals wesentlich gespart, wenn man elektris Betrieb gehabt hätte. Inzwischen sind aber die Kohlenpr wesentlich gestiegen; sie standen 1921/22 auf 110 Kr/t stehen jetzt noch auf etwa 40 Kr/t.

Der Ausschuß ist der Anschauung, daß bei elektrischem trieb bei Neuanlagen um 50 % stärkere Steigungen als

[D]ampfbetrieb angewendet werden können. Er bringt folgende [S]teigerungen im Vorschlag: für vollspurige Bahnen I. Kl. (Stammbahnen) 25—30 ‰ gegenüber jetzt 16—20 ‰, II. Kl. (Nebenbahnen) 35—40 ‰ gegenüber 25 ‰ und III. Kl. (Lokalbahnen) 40—50 ‰ gegenüber jetzt 30 ‰. An den Kurvenverhältnissen dagegen möchte der Ausschuß nichts ändern, da eine Verschärfung der Kurven nur auf Kosten der Geschwindigkeit gehen würde und nicht viel dabei erreicht würde.

Der elektrische Eisenbahnbetrieb ist auf seinem gegenwärtigen Standpunkt und unter den allgemein vorkommenden Voraussetzungen in technischer und wirtschaftlicher Beziehung dem Dampfbetrieb überlegen. Für norwegische Verhältnisse ist d. Einphasensystem das wirtschaftlichste und technisch in jeder Hinsicht dem Gleichstrom und Dreiphasensystem gleichwertig. Die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Vergleich zum Dampfbetrieb ist abhängig von den Kohlenpreisen, den Preisen für die elektrische Energie, der Verkehrsmenge und den Preisen für elektrische Ausrüstung. Bei der jetzigen Preishöhe und einem Kohlenpreis von 40 Kr/t kann angenommen werden, daß Bahnen mit einer Verkehrsmenge von 7 000 Netto-Tonnenkilometer auf das Kilometer Betriebslänge und darüber mit Vorteil elektrisiert werden können. Der überwiegende Teil der norwegischen Betriebsbahnen erfüllt diese Bedingung. Es ist daher vorteilhaft, so schnell als möglich nach Maßgabe der aufzubringenden Kapitalien an die Elektrisierung d[er] norwegischen Betriebsbahnen heranzugehen, wobei im allgemeinen bei den Strecken stärksten Verkehrs zu beginnen wäre. [Für] neuen Bahnen soll in jedem einzelnen Falle eine vergleichende Rentabilitätsberechnung ausgeführt werden unter Bezugnahme auf die Ersparungen, die durch eine den Verhältnissen angepaßte Linienführung zu erzielen sind. In völkischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht ist es von der größten Bedeutung, Norwegen von der Kohlenzufuhr aus dem Auslande unabhängig zu machen, zum Ausbau der reichen natürlichen Energiequellen des Landes beizutragen und ein in Hinsicht auf d[en] Betrieb vollkommeneres Beförderungsmittel als die jetzigen Dampfbahnen zu bekommen, wobei die Transportbedürfnisse des norwegischen Erwerbslebens wirksamer gedeckt werden können [al]s bisher.

— Sommerfahrplanentwurf der schwedischen Staatsbahn. Der Sommerfahrplan der schwedischen Staatsbahn für 1925 wird [ein]ige für den internationalen Verkehr bedeutende Änderungen [bri]ngen, die in wesentlicher Beschleunigung der Züge und Verkürzung der Aufenthalte bestehen. Die Fertigstellung des Malmöer Bahnhofs wie die Vereinfachung der Zoll- und Paßkontrolle [a]n den Grenzbahnhöfen gestattet eine kürzere Übergangszeit. Von den Änderungen seien folgende hervorgehoben:

[1]. Trälleborg-Malmö-Gotenburg-Oslo-(Kristiania): Trälleborg ab 8.58 abends, Malmö 9.56 ab., Gotenburg an 4.5 abends (statt 4.40 abends), Oslo an 11.32 mittags (statt 12.20 mitt.). Tagesschnellzug Kopenhagen ab 7 Uhr vorm. (statt 6.45 vorm.) bzw. Malmö ab 8.15 vorm. (statt 8 Uhr vorm.), Gotenburg an 2.18 nachm. wie bisher, Oslo an bereits 9.55 vorm. (statt 10.9 vorm).

Oslo ab 5.55 nachm. (statt 5.45 nachm.), Gotenburg ab 1.33 nachts (wie bisher), Trälleborg an 8.32 vorm. Tagesschnellzug Oslo-Malmö wie bisher, ebenso die Nachmittagsschnellzugverbindung Malmö-Gotenburg bzw. Vormittagsschnellzugverbindung Gotenburg-Malmö wie im vergangenen Sommer (diese beiden Züge ebenfalls wieder nur für den Sommer vorgesehen).

Trälleborg-Malmö-Stockholm: Trälleborg ab 8.58 abds., Malmö ab 9.48 abds., Stockholm an 8.12 vm. (statt 8.52 vm.). Aufenthalt nur in Häßleholm, Alvesta, Mjölby, Linköping, Norrköping, Katrinekolm und Flen. Gegenzug Stockholm ab erst 9 Uhr abds. (statt 7.55 abds. jetzt), Malmö an 8 Uhr vm., Trälleborg an 8. vorm. Diese beiden Schnellzüge sind hauptsächlich für den Auslandsverkehr bestimmt. Sie verkehren nur während der Sommermonate.

Während des ganzen Jahres verkehren folgende Nachtschnellzüge: Trälleborg ab 8.58 abends, Malmö ab 10.1 abends, Stockholm an 9.5 vorm. Gegenzug Stockholm ab 8.15 abends, Malmö an 7.38 vorm., Trälleborg an 8.39 vorm. (während der Wintermonate bis und von Trälleborg). Tagesschnellzüge Malmö-Stockholm weisen ungefähr die gleichen Zeiten wie bisher auf.

Stockholm-Gotenburg: Unerhebliche Änderungen, vereinzelt 10—15 Min. spätere Abfahrzeit von Stockholm.

Mora-Kristinehamn (wichtig für den Reiseverkehr nach Darlekarlien), zwei beschleunigte Personenzüge Mora ab 12.0 mittags, Kristinehamn an 6.33 abends, Kristinehamn ab 11.5 vorm., Mora an 4.50 nachm.

Am wichtigsten sind die für den Verkehr nach Nordschweden vorgesehenen Änderungen, insbesondere für Reisen nach Lappland. Durch die Neuordnung dieses Verkehrs werden für deutsche Reisende Zeitersparnisse bis zu 15 Stunden erzielt. Die lange, einförmige und weniger interessante Strecke Långsele-Boden muß bisher in beiden Richtungen mit dem einzigen durchgehenden Zuge am Tage durchfahren werden, während die unvergleichlich schönere Strecke Stockholm-Långsele während der Nacht zurückgelegt wird, und die wunderbare lappländische Natur auf der Linie Boden-Kiruna dem Reisenden bei der zweiten Nachtfahrt verloren geht. Auch ist die Tagesverbindung Stockholm-Östersund (Jämtland) bzw. Sundsvall insofern ungünstig, als man erst gegen Mitternacht dort eintrifft. Die schwedische Staatsbahn hat sich daher zu einer wesentlichen Beschleunigung des durchgehenden Personenzuges Stockholm-Östersund entschlossen. In Bräcke wird dieser Zug Anschluß nach dem nördlicheren Schweden finden, unter teilweiser Benutzung bestehender Züge. Auf diese Weise wird eine erhebliche Verkürzung der Fahrzeit nach Lappland erzielt, der Reisende braucht nur noch eine Nacht im Zuge zuzubringen, außerdem wird eine zweimalige Verbindung geschaffen. Die neugeschaffene Verbindung nördlich von Bräcke ist nur für den Sommer vorgesehen. Ein Nachtschnellzugpaar Stockholm-Nordschweden wird dafür in Fortfall kommen, da der auch im Winter verkehrende Nachtschnellzug bedeutend mehr Achsen als zurzeit im Sommer führen kann. Die Nachtverbindung Stockholm ab 7.5 abends, Kiruna an 7.10 vorm. (am 2. Morgen), Abiskojokk an 9.30 vorm. (ebenfalls am 2. Morgen), Abiskojokk ab 8.25 abends, Kiruna ab 11 Uhr abends, Stockholm an 9.45 vorm. am 2. Morgen wird unverändert beibehalten.

Die Fahrzeit Stockholm-Lappland beträgt nicht ganz 33 Stunden, demnach 3 bis 4 Stunden weniger als bei der bisher einzigen und aus den angegebenen Gründen wenig günstigen Verbindung. Die norwegische Staatsbahn wird voraussichtlich Anschlußzüge zwischen Riksgränsen und Narvik verkehren lassen. In diesem Fall läßt die schwedische Staatsbahn den obigen Zug nicht in Abiskojokk enden, sondern würde ihn bis Riksgränsen durchführen. Narvik würde man noch an demselben Abend erreichen.

— Der Personalabbau bei den russischen Bahnen macht weitere Fortschritte. Zum 1. Dezember 1924 wurde der Personalbestand des Volkskommissariats für Verkehrswesen von 1830 Köpfen auf 1453 Köpfe, also um 20 % verringert. Gleichzeitig wurde im Laufe des Dezember 1924 die Neuorganisation der Verwaltung des Volkskommissariats für Verkehrswesen durchgeführt. An Stelle von 5 Abteilungen und 21 Unterabteilungen wurde ein Kontor gebildet. Die dadurch erreichte Beschleunigung im Durchlauf der Geschäftsstücke beträgt 75 % gegenüber dem bisherigen Zustand. Während bisher die Erledigung der Geschäftsstücke in durchschnittlich 20—21 Arbeitstagen geschah, sollen nach der Umorganisation nur 3—4 Tage dafür erforderlich sein.

— Ausnahmetarife der russischen Bahnen. Das Volkskommissariat für Verkehrswesen setzte einen Ausnahmetarif fest für den Versand von Wolle, Daunen und Ziegeltee aus der Mongolei nach Sowjet-Rußland zwecks Belebung des Warenaustausches. Dieser Ausnahmetarif gewährt gegenüber dem bestehenden Tarif eine Ermäßigung von 28 % für Wolle, von 40 % für Daunen und von 50 % für Ziegeltee; er gilt für 1 Jahr.

— Die Schneeverwehungen bei den kaukasischen Bahnen (vgl. Nr. 2, S. 51 d. Ztg.) sind am 8. Januar 1925 durch Freimachung des zweiten Gleises der Strecke Baku-Baladschary beseitigt. Die Naphthaprodukte können jetzt wieder wie gewöhnlich versandt werden.

— Die Eisenbahnkonferenz in Krakau, die vom 8. bis 12. d. M. zwischen Deutschland, Polen, Österreich, Ungarn, Italien, der Tschechoslowakei und der Schweiz stattgefunden hat, führte zu einer Revision der Bestimmungen über den zurzeit schon bestehenden Güterverkehr zwischen Polen einerseits, der Tschechoslowakei, Österreich und Ungarn anderseits, sowie zur Einrichtung eines neuen Warenverkehrs zwischen Polen einerseits, Italien, Südslawien und der Schweiz anderseits. Die neuen Bestimmungen sollen am 1. März in Kraft treten. Zur Grundlage des neuen Abkommens wurde das Berner Übereinkommen genommen und die anteilsweise Frankierungspflicht für Sendungen auf den hier in Frage kommenden Verkehrslinien aufgehoben.

— Die bessarabischen Privatbahnen. Ein ansehnlicher Teil der bessarabischen Eisenbahnen gehört einer privaten Gesellschaft, der B. J. D. O. (Basarabia-Jelesne-Dorogo). Es sind dies die bestehenden Linien: Bugas-Cetatea Albà (Akkermann)-Besarabeascà (Basarabskaja)-Prut mit 252 km und die im Bauanfange steckengebliebene Linie Arciz-Ismail, etwa 150 km. Außerdem besaß die Gesellschaft ausgedehnte Konzessionen, u. a. für den Bau der Lokalbahnen Cetatea Albà (Akkermann)-Kischinew-Orhei- (Orgjejew)-Bàlti (Bjelzy)-Soroca (Soroki) und Bàsarabeascà (Basarabskaja)-Guragalbenà-Nancesti-Kischinew, etwa 500 km.

Die zuerst genannte Linie wurde von der Gesellschaft bis zum 30. April 1919 betrieben, dann von den rumänischen Staatsbahnen auf Grund eines vorläufigen Übereinkommens gegen eine geringfügige Jahresrente übernommen.

Die Besitzer der Aktien und Obligationen haben sich dieser in den unsicheren Nachkriegszeiten zum Teile, und mit großen Verlusten entäußert, und zwar natürlich ausschließlich an „alliiertes“, meist englisches und französisches Großkapital. Nach einer Zusammenstellung im „Adeverul“ vom 23. Januar d. J. befinden sich derzeit schon rd. 60 % in diesen Händen, 30 % besitzt der Großaktionär Nikulaevsky, und der Rest ist im Besitze sonstiger Kischinewer Beteiligten.

Die „allierten“ Großkapitalisten verlangen nun bei dieser Gelegenheit, wo Rumäniens Finanzminister Vintilla Bratianu anleiheheischend am Geldmarkte des Westens erscheint, von der rumänischen Regierung, diese, zu einem Panikpreise angekauften Papiere zu ihrem vollen früheren Goldwerte anzuerkennen. Es soll sich nach derselben Quelle um etwa 40 Millionen Goldrubel handeln.

Die Angelegenheit bereitet der rumänischen Regierung derzeit ernste Verlegenheiten, und der genannte Finanzminister hat bereits den Minister für Bessarabien Juculetz als Sachverständigen nach Paris berufen müssen.

Es ist dies nur ein kleiner Teil der verwickelten Aufgaben, die Rumänien durch die übereilte und planlose Verstaatlichung der Privatbahnen auf sich geladen hat.

Die bukowinischen und Siebenbürger weit ausgedehnteren Privatbahnnetze, deren Aktien auch schon seit langem im Abwandern nach „alliierten“ Kassenschränken begriffen sind, werden in absehbarer Zeit Rumänien noch weit schwerere Sorgen bereiten!

— **Fortschritte in der Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Linie Zürich-Olten und die Linie Lausanne—Yverdon sind für den elektrischen Betrieb fertiggestellt worden. Vom 21. d. M. ab sollen beide Strecken elektrisch betrieben werden. Ende Januar wird auch die Strecke Daillens-Vallorbe fertiggestellt werden und damit die Gesamtstrecke Vallorbe-Brig-Domodosolla für den elektrischen Betrieb eingerichtet sein.

— **Versuche mit Benzinmotorwagen bei den Schweizerischen Bundesbahnen.** Die Bundesbahnen unternehmen augenblicklich den Versuch, schwach besuchte Strecken, auf denen die Einlegung besonderer Dampf-Personenzüge unwirtschaftlich wäre, mit Benzinmotorwagen zu bedienen. Verwendet werden bei diesen Versuchen zweiachsige Benzinmotorwagen der Firma Saurer in Arbon, die mit Raucher- und Nichtraucherabteil ausgestattet sind. Vorne und hinten sind besondere Führerstände nach Art der Straßenbahnwagen eingebaut, in der Mitte liegt der Wageneingang. Die Wagen werden getrieben von einem achtzylindrigen 110 PS-Saurermotor; ihre Höchstgeschwindigkeit soll 55 km betragen. Der einzelne Wagen faßt etwa 50 Personen; da die Verwendung von Anhängewagen möglich ist, sollen mit einem Motorzuge bis zu 150 Personen befördert werden können. Die Versuche sollen zunächst im Glarnerland, sodann längs des Bodensees unternommen werden, wo der Lokalverkehr eine Verbesserung des Personenzugfahrplans erfordert, die Einlegung ganzer Züge sich aber nicht rechtfertigen läßt.

— **Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen im Dezember 1924 und im ganzen Jahre 1924.** Nach der von der Generaldirektion der SBB. herausgegebenen Übersicht haben die SBB. im Monat Dezember 1924 befördert: 7 198 000 Personen gegenüber 7 457 000 im November und 1 371 000 t Güter (1 378 000). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 9 546 000 Fr. (8 956 000), aus dem Güterverkehr 20 587 000 (19 878 000). Insgesamt beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 32 411 000 Fr. (30 593 000). Diesen Einnahmen stehen Betriebsausgaben von 21 903 000 Fr. (22 740 000) gegenüber, so daß im Dezember 1924 ein Überschuß der Betriebseinnahmen von 10 508 000 Fr. (7 853 000) erzielt worden ist.

Die entsprechenden Zahlen für das gesamte Jahr 1924 sind: Beförderte Personen 95 440 941 gegenüber 86 777 657 im Jahre 1923, beförderte Güter 16 613 147 t (14 659 359). Einnahmen aus dem Personenverkehr 132 770 075 Fr. (127 163 161), Einnahmen aus dem Güterverkehr 247 819 637 Fr. (221 003 392). Die gesamten Betriebseinnahmen betragen 403 496 695 Franken (367 694 186). Die gesamten Betriebsausgaben betragen 263 518 724 Fr. (249 753 990). Der Überschuß des Jahres beläuft sich somit auf 139 977 971 Fr. (117 941 096). Aus diesen Überschüssen muß eine Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung aus der Verzinsung und Tilgung der Anleihen sowie für Einlagen in den Spezialfonds von rund 118 520 000 Fr. gedeckt werden, so daß ein tatsächlicher Reingewinn von schätzungsweise 21 000 000 Fr. für 1924 sich ergibt gegenüber einem Reingewinn von rund 3 700 000 Fr. im Jahre 1923.

— **Förderung des Fischverbrauchs durch die französis Nordbahn.** Mit Unterstützung der Fischereiunternehmen Boulogne läßt die französische Nordbahn auf ihren Strecken ei Triebwagen verkehren, auf dem eine Anlage zum Braten Fischen in Öl aufgebaut ist, um auf diese Weise den Verbra von Seefischen durch die binnenländische Bevölkerung zu dern. Durch Darbietung eines leckeren Mahles soll dabei a für die Verbreitung der erwähnten Zubereitungsart der Fis Stimmung gemacht werden, was, von England ausgehend, auch anderen Ländern geschieht. Klagen über die Teuerung, nam lich der Nahrungsmittel, sind in Frankreich allgemein, und Nordbahn will durch ihre Anregung zu gesteigertem Fisch brauch ihr Teil dazu beitragen, die Kosten der Lebenshalt herabzudrücken, ohne daß die Ernährung dadurch leidet.

— **Einfuhr von amerikanischem Fleisch über die französise Eisenbahnen.** Durch einen Erlaß vom November vorigen Jah ist die Einfuhr von lebendem Schlachtvieh, Rindern und Scha aus Uruguay und Argentinien nach Frankreich zugelassen w den. Die französischen Seehäfen eignen sich wenig für die Verkehr, am besten ist für ihn noch der Hafen von Borde eingerichtet. Dort ist ein Teil der Landeanlagen in Bassens a für die Übernahme überseeischer Hölzer, von Kohle, Ge u. dgl. auch für das Entladen von lebendem Vieh und von frierfleisch vorbehalten; zu diesem Zweck sind ausreichende chanische Hilfsmittel vorgesehen, und das Schlachtvieh bra nur einen Weg von wenigen Schritten bis zu den zu se Weiterbeförderung dienenden Eisenbahnanlagen zurückzule Die Ladeanlagen von Bassens liegen in unmittelbarer Nähe Hauptstrecke Paris-Bordeaux der Orléansbahn, und stehen ihr durch eine Anzahl Gleise in Verbindung. Von hier kön die Viehzüge ohne Aufenthalt nach Mittelfrankreich, nach Süden und dem Südosten des Landes abgefertigt werden. Bassens gehen auch täglich durchlaufende Züge nach Genf Mailand, auch nach Straßburg ab, so daß das Schlachtvieh Umladung nach all diesen Zielen versandt werden kann. erwartet, daß die Vorteile, die die Hafenanlagen in Bas bieten, sowohl die Ausfuhrunternehmen in Südamerika wie die einführenden Empfänger in Europa veranlassen werden, ihrer in ausgiebigem Maße für den Viehverkehr zu bediene

— **Die englischen Eisenbahnen im Nebel.** Am 10. und 11 nuar herrschte in England wieder einmal ein Nebel, der Eisenbahnverkehr sehr erheblich störte, und das um so als die Störungen mit dem Wochenendverkehr zusammenfi Glücklicherweise sind Unfälle, abgesehen von einigen unbe tenden im Verschiebedienst, dabei nicht vorgekommen, abe Erschwernisse für die geordnete Durchführung des Betr waren sehr erheblich. Ein solcher Nebel verursacht sehr e liche Mehrausgaben auf der einen und Mindereinnahmen au anderen Seite. Zur Bedienung der Nebelsignale, zum K kapsellegen und zu ähnlichen, durch den Nebel bedingten nahmen, müssen besondere Mannschaften herangezogen we Die Zugmannschaften erreichen ihr Ziel nicht rechtzeitig durch kommen die Dienstpläne aus der Ordnung; es m erhöhte Meilengelder und ähnliche Zulagen bezahlt und So mannschaften zum Dienst herangezogen werden. Nament leidet auch der Verschiebedienst, die Güterzüge werden m heblicher Verspätung abgefertigt, es gibt Klagen wegen schreitung der Lieferfristen, und die leeren Wagen, die zu ladung zu stellen sind, können nicht rechtzeitig freige werden. Ebenso stehen die Lokomotiven, wenn sie nach Zeit am Ziel eintreffen, nicht zur Fortsetzung ihres Die oder zur Gegenfahrt zur Verfügung, und Reservelokomo müssen zum Ersatz herangeholt werden. Überdies unterbl manche Reisen, die bei günstigem Wetter ausgeführt w wären, und auch Güter werden wegen der Unsicherheit des treffens am Ziel zurückgehalten. Einschränkungen der Zü die der besondere Nebelfahrplan vorsieht, werden wegen Überfüllung der Züge, die sie zur Folge haben, von den gästen sehr unangenehm empfunden.

— **Cherbourg und Southampton im Wettbewerb.** Es sc immer unwahrscheinlicher, daß die „Unitad States Lines“ europäische Kopfstation von Southampton nach Cherbourg legen. Die Handelskammer von Cherbourg hat sich allein erboten, für den „Leviathan“, der eine ganz besondere Tie fordert, einen besonderen Kai mit der nötigen Wassertiefe Anlegen und zum Manövrieren anzulegen, aber die Meldung das amerikanische Shipping board sich an den Kosten bete werde, hat sich als nicht richtig erwiesen. Bei den Ve lungen haben übrigens die amerikanischen Vertreter auch langt, daß die Bahnverbindungen zwischen Cherbourg und etwas beschleunigt werden, da die Fahrzeit viel zu lang se amerikanische Marineminister war kürzlich selber in Cher und hat bei diesem Besuch kein Hehl daraus gemacht, d sich bei den Einrichtungen für den „Leviathan“ am Kai

.. um ein Provisorium handeln könne, immerhin aber scheinen .. Amerikaner allen Ernstes eine Kopfstation in Europa außer.. Englands zu suchen. In bezug auf Cherbourg ist aber noch ..hts entschieden. Unterdessen gibt sich Southampton alle ..he, Kopfstation der amerikanischen Linie zu bleiben. Es .. ihnen nun einen besonderen Kai angeboten, wie auch die Er..lung eines besonderen Docks. In gleicher Weise bemüht sich ..eit auch Havre.

.. Ausdehnung des elektrischen Betriebes der Londoner Me..olitan-Eisenbahn. Auf der durch das sogenannte Metro..d führenden Strecke der Londoner Metropolitan-Eisenbahn ..g der elektrische Betrieb bis zum 5. Januar d. J. nur bis ..nbley und Harrow; dort wurde die elektrische gegen eine ..apflokomotive ausgetauscht. Seit dem genannten Tage ist .. Verkehr elektrisch gezogener Züge bis Rickmannsworth ..gedehnt, so daß er sich von Bakerstreet aus nunmehr auf ..km erstreckt. Die Fahrt wird von den Zügen, die die Strecke ..he Aufenthalt durchfahren, in 24 bis 26 Minuten zurück..egt; in den Zügen, die unterwegs halten, dauert die Fahrt ..sprechend länger, doch ist auch für sie teils infolge des ..rfalls des Lokomotivwechsels, teils infolge Verkürzung der ..rzeit auf der neu elektrisch betriebenen Strecke eine Be..eunigung des Verkehrs erreicht. Während es bei den ..apfzügen 97 Sekunden dauerte, ehe sie auf 50 km Fahr..hwindigkeit kamen, ist die Anfuhrbeschleunigung bei den ..ktrischen Zügen so gesteigert, daß sie diese Geschwindigkeit ..n nach 29 Sekunden erreichen. Streckenweise kann mit ..0 km Geschwindigkeit gefahren werden.

..gleich mit der Ausrüstung der Strecke für elektrische Zug..erung ist sie auch an Stelle der alten handbedienten Arm..gale mit selbsttätigen elektrischen Lichtsignalen in drei ..ben ausgestattet worden. Eine Neuerung an diesen Sig..n ist, daß der Führer eines Zuges, der neben dem Signal .. Halten gekommen ist, durch ein kleines Seitenlicht die ..e des Signals erkennen kann, auch wenn er außerhalb des .. die Strecke gerichteten Lichtstrahles steht.

..r Strom zum Betriebe der Strecke Harrow-Rickmannsworth .. aus dem bahneigenen Kraftwerk Neasden geliefert, das zu ..em Zwecke um eine Einheit von 20 000 Kilowatt verstärkt ..olen ist.

Fremde Erdteile.

— Bahnbau in Persien und in der Türkei. Die persische ..erung hat einer amerikanischen Gesellschaft die Geneh..ng zum Bau einer Eisenbahn von Teheran nach Täbris er.. Dieselbe Gesellschaft bemüht sich bei der türkischen Re..ng um die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn, die von ..Küste des Schwarzen Meeres bei Trapezunt (Tirabson) nach ..persischen Grenze führen soll. In der Türkei bestehen ..r Pläne zum Bau von Eisenbahnen zwischen Eregli und ..ek sowie zwischen Brussa und Kutahia, die etwa 50 km ..100 km lang werden würden. Auch eine Bahn Arghani-..ni-Diarbekr, die mit der Bagdadbahn in Verbindung ge..t werden soll, wird geplant; sie würde rund 200 km lang ..en. Von den Eisenbahnen Angora-Sivas und Sivas-Samsun .. berichtet, daß etwa 250 km fertiggestellt sind.

— Eisenbahnpolitik in Japan. Der japanische Eisenbahn..ster hat sich dahin ausgesprochen, daß er den Überschuß ..dem Betriebe der Staatsbahnen dazu verwenden will, die ..andenen Anlagen auszubauen, und daß er den Neubau ..kstellen will. Er erregt damit einigen Widerspruch im ..e, namentlich unter den Abgeordneten aus den Gegenden, ..s noch keine Eisenbahnen gibt. Diese wollen ihren Einfluß ..rem Wahlbezirk und ihr Ansehen unter ihren Wählern ..ehr dadurch stärken, daß sie für die Bewilligung reich..r Mittel für den Eisenbahnbau eintreten. Im kommenden ..haltjahr will der Minister aber im Gegensatz zu ihren An..ungen 120 Millionen Yen für den Ausbau der bestehenden ..zen und nur 34 Millionen für Neubauten aufwenden. In ..etzten Jahren ist eine Anzahl neuer Eisenbahnen gebaut ..en, so daß die Ansicht vertreten werden kann, Japan sei ..nit Eisenbahnen gesättigt, und es wird daher vor einer ..etzung der Bautätigkeit gewarnt, weil die Eisenbahnen von ..t geordneter Bedeutung, um die es sich nur handeln kann, ..lgemeinen eine Last für den Eisenbahnhaushalt sind, und ..iese Folge auch für Japan fürchtet.

— Kleinbahnen auf Celebes und in Südsumatra. Die erste ..bahn auf Celebes, die am 1. Juli 1922 in Betrieb genommene ..tskleinbahn Mokassar-Takalar scheint in ..geldlichen Erträgnissen den Erwartungen nicht ganz zu ..rechen, da die Einnahmen für ein Tageskilometer von ..fl. auf 7,52 fl. zurückgegangen sind. Die nur 47 km lange ..n ist offenbar zu klein, als daß sie den Erfordernissen des Verkehrs, der bis dahin von Kraftwagen bedient wurde, genügend entsprechen könnte: die Kosten vermehrten Umladens machen sich nicht bezahlt. Die ursprünglich geplante Verlängerung über Maros nach Pareparc scheint aber bei der augenblicklichen Kapitalnot noch nicht möglich. — Im Gegensatz dazu geht der Verkehr auf den Südsumatrakleinbahnen stetig voran. Die Verbindung Martapoera-Batoeradja in der bekannten Kaffeegegend wird Juli 1925 fertig werden; das gesamte Netz in Palembang und Lampong wird 1927 miteinander verbunden und damit die Südsumatra-Kleinbahnen zunächst vollendet sein.

— Verkehrszunahme bei den amerikanischen Eisenbahnen. Die starke Zunahme der Einnahmen bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im vergangenen Herbst erregte dort die allgemeine Aufmerksamkeit. Sie zeigte sich besonders im Güterverkehr. Im Oktober sind bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 43 110 Millionen Tonnenmeilen geleistet worden: damit sind alle bisherigen Monatszahlen, sogar die vom August vorigen Jahres, übertroffen worden, die mit 42,7 Milliarden Tonnenmeilen bis dahin einen Gipfelpunkt darstellte. Die amerikanischen Eisenbahnen haben in der letzten Zeit hohe Aufwendungen zu Lasten ihres Anlagekapitals gemacht, um sich dem zunehmenden Verkehrsbedürfnis anzupassen, und die neuere Entwicklung des Verkehrs zeigt, daß sie daran recht getan haben. Die Steigerung des Verkehrs und die damit verbundenen Einnahmen verteilen sich über das ganze Land. Fünfzig Eisenbahnunternehmen haben eine Jahreseinnahme von 25 000 000 Dollar und mehr zu verzeichnen, und von diesen hatten vierzig im Oktober 1924 höhere Überschüsse erzielt als im gleichen Monat des Vorjahres.

— Transatlantischer Reiseverkehr. Aus Newyork, 5. Januar, wird der „Frkf. Ztg." geschrieben: „Infolge der neuen Einwanderungsgesetze ist der gesamte Reiseverkehr auf den Schiffen der Transatlantischen Konferenz im letzten Jahr von 904 000 auf 683 000 zurückgegangen. Die Gesellschaften machen große Anstrengungen zur Hebung des Touristenverkehrs, und sie haben in dieser Hinsicht im letzten Jahr schon einigen Erfolg gehabt, z. B. hat die Zahl der Reisenden in der ersten Kajüte in beiden Richtungen zugenommen. Es werden jetzt zahlreiche billige Gruppenreisen organisiert, die, wie man glaubt, im Laufe der Zeit einen großen Teil des Einwandererausfalls ausgleichen werden."

— Bahnhofsnamen in Argentinien. Ein eigenartiger Gebrauch in bezug auf die Benennung von Bahnhöfen besteht bei den Eisenbahnen von Argentinien: sie führen häufig den Namen einer Person; meist ist es der Name des Grundbesitzers, der den Grund und Boden für den Bahnhof zur Verfügung gestellt hat, von dem aber nicht etwa behauptet werden kann, er sei eine bekannte Persönlichkeit, so daß, abgesehen von dem erwähnten Umstand, kein Anlaß vorlag, seinen Namen durch Benennung eines Orts nach ihm zu verewigen. Der Gebrauch, Orte nach bekannten Persönlichkeiten zu benennen, findet sich auch sonst in Südamerika. Der argentinische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr angeordnet, daß die Bahnhofsnamen, die auf die angedeutete Weise zustande gekommen sind, beseitigt und durch die Namen von Persönlichkeiten ersetzt würden, die sich um den Staat besondere Verdienste erworben haben. Ein genauer Kenner der Geschichte Argentiniens ist beauftragt worden, eine Liste von Persönlichkeiten aufzustellen, deren Namen verdient, auf diese Art der Nachwelt erhalten zu werden. Der Minister hat auf Grund dieser Liste eine ganze Anzahl von Umbenennungen angeordnet und dadurch unter den Beteiligten einen Sturm der Entrüstung erregt. Den Eisenbahnverwaltungen erwächst durch die Einführung der neuen Namen eine Menge Arbeit, für die Postverwaltung ist die Neuerung ebenfalls höchst lästig, und die Bewohner der von der Maßregel betroffenen Orte wollen ebenfalls von der Namensänderung nichts wissen. Sie scheint auch eine wenig glückliche Maßnahme zu sein, zumal wenn z. B. dabei ein Bahnhof, der jetzt einfach Cabrera heißt, in Zukunft Jeronimo Luis de Cabrera genannt werden, und an Stelle des kurzen Namens Marull zukünftig die Bezeichnung L. Suarez de Figueroa treten soll.

Luftverkehr.

— Erste Badische Luftfahrtausstellung in Karlsruhe. Das rege Interesse für Luftverkehr führt zur Veranstaltung einer Luftverkehrsausstellung, die vom 31. Januar bis 8. Februar in der Ausstellungshalle in Karlsruhe stattfinden wird. Sie enthält nicht nur fertige Flugzeuge, Flugzeugteile und Bordinstrumente, sondern auch von Flugzeugen, Luftschiffen und Freiballonen Modelle und Wandtafeln. Neben einer umfangreichen Luftbildausstellung, die vornehmlich badische und württembergische Städte- und Landschaftsbilder zeigen wird, führt eine Sammlung der badischen Landeswetterwarte in den Dienst der

Luftverkehrssicherung durch die Meteorologie ein. Eine Sammlung von Luftfahrtliteratur, Flugmodellen, einige Leichtmotore, neue Motorradbauarten runden das Gebiet des in der Luftverkehrsausstellung Gebotenen ab.

— **Wer fliegt am meisten?** Bei den Fluglinien, die ihren Endpunkt in Paris haben, waren es bisher die Amerikaner, welche die größte Zahl aufwiesen. Im November aber ging der Rekord auf die Engländer über, die 44 % aller Luftreisenden ausmachten, die Amerikaner nur noch 25,5 %, die Franzosen sogar nur 5,5 %, während die Holländer mit 8 % daran teilnahmen. Der Rest entfällt auf die Angehörigen verschiedener Staaten.

Kraftwagenverkehr.

— **Kraftwagenverbot in Graubünden.** Wie der „Frkf. Ztg." aus Zürich gemeldet wird, verwarf der Kanton Graubünden mit 11 594 Nein gegen 10 409 Ja das Automobilgesetz. Damit greift wieder das absolute Automobilverbot im ganzen Kanton Graubünden Platz. Es ist verwunderlich, daß Graubünden nach einer zehnjährigen Prüfungszeit zu einem derartigen Entschluß kommen kann. Die Automobilfeindlichkeit des Kantons wird damit begründet, daß man Graubünden als einen von Automobilstaub freien Sommeraufenthalt der Reisewelt bewahren will.

Ausstellungen und Messen.

— **Fahrpreisermäßigung für Besucher der Leipziger Messe.** Den italienischen Besuchern der Leipziger Frühjahrsmesse vom 1. bis 7. März (Technische Messe 1. bis 11. März) ist auch diesmal wieder eine Fahrpreisermäßigung auf den italienischen Bahnen gewährt worden. Die Fahrkarten werden vom 24. Februar bis 5. März ausgegeben mit einer Gültigkeitsdauer von 20 Tagen.

Eisenbahnen und Erdrutsche in Italien.

Wer im ersten Frühjahr in Italien reist, besonders auf der Linie Ventimiglia (an der französischen Grenze)-Genua oder im südlichsten Teil der Halbinsel und auf Sizilien, wird nicht selten die Erfahrung machen, daß die Schaffner am Zug entlang gehen und alle Reisenden zum Aussteigen auffordern. Gewöhnlich ist die Weisung mit der kurzen Erklärung „frana" verbunden, die dem mit dem Lande bekannten Reisenden das Nötige sagt. Der Neuling erkennt die Lage, wenn er auf einer Planke über wild durcheinander geworfenes Erdreich schreitet, bis er wieder festen Boden unter sich hat und den in einiger Entfernung wartenden Ablösungszug besteigen kann.

Was ist eine frana? Ihrem Wesen nach ein mehr oder minder großer Erdrutsch; ihrer Wirkung nach eine Geisel Italiens.

Man unterscheidet zwei Formen: frane per crollo und frane per scivolamento. Erstere, durch das Wort crollo, das Ruck, Stoß, heftiges Schütteln usw. bedeutet, hinsichtlich ihres Auftretens genügend charakterisiert, entstehen, wenn Gestein durch Regen oder Eisbildung zerklüftet wird und eines Tages durch irgendeinen vielleicht ganz geringfügigen Anlaß plötzlich zusammenstürzt. Es sei hier bemerkt, daß wir das Wort Gestein im geologischen Sinne gebrauchen, wo es nicht unbedingt den Begriff des Festen in sich schließt, sondern sich auch auf Sand, Lehm, Gerölle usw. bezieht. In aller Erinnerung ist der Felssturz von Amalfi im März vorigen Jahres, eine Wiederholung der Katastrophe von 1899 und 1910. Dort steigt das dolomitische Gestein steil an der Küste empor, es wird vom Regen ausgelaugt, von Frost zerklüftet. Ereignen sich dann wolkenbruchartige Regengüsse, so ist der Druck der Wassermassen genügend, die Felswand zum Sturz zu bringen, wie es vor einem Jahre der Fall war. Nun hat ja Amalfi keine Bahnverbindung, aber die Linie von Neapel nach Salerno führt unweit davon durch Strecken, wo solche Felsstürze vorkommen können, sie ließ sich nicht anders legen, wenn man den wichtigen Hafenplatz Salerno berühren wollte.

Eine frana per crollo anderer Art erlebte Verfasser in unmittelbarer Nähe des Botanischen Gartens von La Mortola zwischen Ventimiglia und Mentone. Dort mußte die Bahn auch dicht am Meere hingeführt werden, wie die alte Römerstraße und die von Napoleon erbaute Corniche. Das anstehende Gestein ist ein außerordentlich feiner Lehm, der mit einer Konglomeratmasse von verschiedener Mächtigkeit bedeckt ist, und zahlreiche gerundete Steine von der Größe eines Apfels bis zu solchen von 1 m Durchmesser einschließt. Eines Tages sauste ein Automobil mit rasender Geschwindigkeit die Straße entlang: die Erschütterung genügte, den lockeren Hang zum Absturz zu bringen, wobei die eingebetteten Steine Bäume von 40 cm Durchmesser umknickten als wären es dünne Ruten gewesen.

Im gleichen ligurischen Gebiet hat man auch Gelegenheit, die frane per scivolamento, d. h. die Erdrutsche, in allen Abstufungen zu beobachten. Das dicht an das Meer herantretende Gebirge

Amalfi.

gehört dem Pliozän an, dem erst etwas weiter nördlich Eozän folgt. Da findet man Berge, die fast nur aus gut erhaltenen handgroßen Austernschalen gebildet zu sein scheinen. Zwischen den einzelnen Schichten dieser Muscheln liegt ein blauer Ton oder auch feiner Sand, der, wenn er von Sickerwasser schlüpfrig wird, das Abrutschen der überliegenden Massen sehr begünstigt. Trotzdem nun die außerordentlich intelligenten und fleißigen Bauern mit erstaunlicher Mühe ganze Berghänge terrassieren, um ihre Ölbaumhaine oder Nelken- und Levkoienfelder darauf anzulegen, kommt es doch vor, daß alle Mühe umsonst war, und ein ganzer Hang mit allen darauf stehenden Bäumen nach dem Meere zu abrutscht, wodurch Straße und Eisenbahn auf einige Tage unterbrochen werden. Die verlassenen Häuser, welche man so oft in mehr oder weniger ruinenhaften Zustand an den Bergen stehen sieht, wurden in fast allen Fällen verlassen, weil sich Zeichen der Unsicherheit des Grundes einstellten, und die Bewohner natürlich nicht gewärtigen wollten, eines Tages mit ihrem bischen Hab und Gut selbst in die Tiefe zu stürzen. Diese Verhältnisse kehren besonders stark in der Provinz Salerno wieder, wo das feste Gestein auf blauem Ton wie auf Öl rutscht. Noch schlimmer ist die Basilicata daran, das Gebiet nordwestlich vom Golf von Tarent. Dort sind drei Viertel aller Gemeinde-Haupt-

orte von Erdrutschen beschädigt oder direkt bedroht. Es gibt Gegenden, wo im Umfang vieler Quadratkilometer kein sicherer Boden für ein Haus zu finden ist, ja wo sogar in regelmäßigen Zwischenräumen die Grundstücke wegen stattgehabter Verschiebung neu vermessen werden müssen. Diese Erscheinung wiederholt sich in Sizilien, Kalabrien, Emilia.

Der Techniker braucht keinen Hinweis auf die Schwierigkeiten, die ein solch bewegliches Land dem Eisenbahnbau bietet.

A. V.

Rechtspflege.

— Die Schadenersatzpflicht der Bahn erstreckt sich nicht auf Kursverluste. (Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in Prag. R. v. II 317/24.) Bei vielen Verfrachtern war bisher die Meinung vertreten, daß die Eisenbahn verpflichtet wäre, nicht nur den Schaden, der durch Verzögerung der Zahlung des reklamierten Schadenersatzbetrages entstanden ist, durch die gesetzlichen Verzugszinsen zu vergüten, sondern weiter auch die während der Verzögerungsdauer eingetretene Entwertung der Währung. Daß dem nicht so ist, beweist der nachstehende Prozeß, dem folgender Tatbestand zugrunde lag:

Bei Erledigung eines Schadenersatzanspruches wegen Verlustes eines Gutes wurde der parteiseits beanspruchte Betrag samt den entfallenden Verzugszinsen in Schweizer Franken ausgezahlt. Die bis zum Tage der Auszahlung des Schadensbetrages eingetretene Entwertung des Schweizer Franken ließ die Bahn unberücksichtigt. Die Partei brachte nun die Klage auf Bezahlung dieses Kursverlustes ein, über welche in letzter Instanz der Oberste Gerichtshof zu ihren Ungunsten entschied. Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes hervorzuheben: Beide Parteien stimmen darin überein, daß die beklagte Eisenbahnverwaltung das Recht hatte, sich ihrer Verpflichtung zum Ersatz des auf dem Transporte von der Tschechoslowakei nach Italien verlorengegangenen Gutes durch die effektive Zahlung von 1575 Schweizer Franken zu entledigen. Der Kläger beansprucht aber außerdem noch den Ersatz des ihm durch die verzögerte Auszahlung entstandenen Schadens, den er darin erblickte, daß die Bahnverwaltung den Schaden erst am 13. März 1923 bezahlte, obwohl die Reklamation bereits am 28. Mai 1921 eingebracht war. Der Schaden bestand in der Entwertung des Schweizer Franken in der Zeit vom 28. Mai 1921 bis zum 13. März 1923.

Nach der Judikatur dieses höchsten Gerichtes gilt die Bestimmung des § 1333 Allg. Bürgerl. Gesetzbuches, daß der durch Verzögerung der Zahlung entstandene Schaden durch die Zinsen ersetzt wird, nur insoweit, als durch die Saumseligkeit des Schuldners dem Gläubiger kein anderer materieller Entgang entstanden ist als der, daß er vom Tage der Fälligkeit der Schuld den dem Werte nach unveränderten Betrag nicht ausnutzen konnte; es kann aber dem Gläubiger nicht verwehrt werden, daß er nach den allgemeinen Grundsätzen über Schadenersatz einen weiteren Ersatz beansprucht, im Falle ihm durch die verschuldete Verzögerung ein Schaden auch in anderer Richtung verursacht wurde, hauptsächlich auch dadurch, daß der schuldige Betrag infolge Kursverlustes entwertet wurde. Ein solcher weiterer Ersatzanspruch wurde auch z. B. in Zeiten des katastrophalen Marksturzes in Deutschland zuerkannt. Bedingung dieses weiteren Anspruches ist, daß der Gläubiger den weiteren Schaden tatsächlich nachweist.

In dieser Beziehung behauptet der Kläger, und dies wurde auch festgestellt, daß der Kurs des Schweizer Franken im Verhältnis zur tschechoslowakischen Krone am 28. Mai 1921 bis zum 13. März 1923 von 1209 auf 641, also fast um die Hälfte gefallen ist. Dieser festgestellte Kursunterschied war aber für sich selbst noch nicht der Beweis, daß der Schweizer Franken entwertet, d. h. daß er an innerem Werte und an Kaufkraft verlor. Daß der Schweizer Franken zu jener Zeit auch gegenüber anderen, insbesondere guten Valuten, verloren hätte, das behauptet weder der Kläger noch wurde es festgestellt; daß er im Kurse gegenüber der tschechoslowakischen Krone verlor, brauchte nicht durch seine Entwertung entstehen, es genügte hierzu eine Änderung des inneren Wertes der tschechoslowakischen Krone. Der Umstand, daß diese Krone in der tschechoslowakischen Republik das gesetzliche Zahlungsmittel ist, bildet nicht einen Maßstab zum Bewerten des inneren Wertes ausländischer Währungen.

Der Kläger erläutert nicht, warum er den Schadenersatz in Schweizer Franken reklamiert, obwohl er ihn in tschechoslowakischen Kronen fordern konnte, und auf welche Weise er zur Abschätzung seines Schadens im Betrage von 1575 Schweizer Franken gelangte. Nach § 88 des Eisenbahnbetriebs-Reglements ist die Bahn verpflichtet, den gemeinen Handelswert zu ersetzen, welchen das Gut am Ort und zur Zeit der Absendung hat. Diesen Wert kann man in der Regel in der heimischen Währung bestimmen. Aber selbst, wenn auch die Partei zu ihrer Abschätzung in Schweizer Franken dadurch gelangt ist, daß sie einfach den Preis in tschechoslowakischen Kronen nach dem Tageskurse zur Zeit der Absendung auf Schweizer Franken umrechnete, und dieses zu dem Zwecke, um ihren Anspruch bei einem Sinken der tschechoslowakischen Währung zu sichern, und weiter, selbst wenn auch der Preis des Zuckers in Schweizer Franken erstellt war, in beiden Fällen war der Preis in Schweizer Franken, ausgedrückt in einem festen und bestimmten Preis, der vor Schwankungen der tschechoslowakischen Währung unabhängig war.

Selbst beim Fallen des Kurses gegenüber der tschechoslowakischen Krone konnte die Kaufkraft des Schweizer Franken gegenüber anderen Valuten und anderen Gütern unverändert und sein innerer Wert unberücksichtigt bleiben. Demgegenüber stieg mit dem Kurs auf Zürich auch die Kaufkraft der tschechoslowakischen Krone so, daß der innere Wert der gleichen Menge tschechoslowakischer Kronen vom 13. März 1923 höher war als am 28. Mai 1921. Durch die Auszahlung der schuldigen Schweizer Franken am 13. März 1923 nach dem Kurs vom 28. Mai 1921 wäre der Kläger auf Kosten der Bahnverwaltung bereichert worden.

Infolgedessen kann der Beweis der Entwertung der Schweizer Franken und weiter der Schaden, dessen Ersatz der Beklagte verlangt, nicht als erbracht betrachtet werden, weshalb der Klage nicht stattgegeben wird.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 127 u. 129.)

— Die Zeitaufnahmen in den Eisenbahn-Werken. Von Oberregierungsbaurat Lüders, Werkdirektor in Grunewald. 65 Seiten Text, 14 Textbilder und 20 besondere Anlagen auf 6 Tafeln. Verlag H. Apitz, Berlin W 57. 1924. Preis geb. 4 ℳ.

In den mechanischen Werkstätten der Industriebetriebe ist im allgemeinen die Zeitaufnahme eingeführt worden, die dazu dient, die Zeit zu ermitteln, die erforderlich ist, um Arbeitsstücke auf der Dreh- und Fräsbank und anderen Werkzeugmaschinen herzustellen. Besonders wichtig ist die Zeitaufnahme für solche Betriebe, in denen Arbeitsstücke übereinstimmend in großen Mengen neu angefertigt werden. Ein solches Verfahren ist bei Massenanfertigung, wie z. B. bei Stehbolzen und dergl., auch in den Eisenbahnwerken, denen die Instandsetzung der Lokomotiven und Wagen obliegt, seit langem und häufig angewendet worden. Neuerdings ist nun die Zeitaufnahme allgemein für die mechanischen Betriebe der Eisenbahnwerke angeordnet. Der Verfasser hat nun in dem kleinen Werkchen Erläuterungen und Hinweise gegeben, die bei den Zeitaufnahmen zu beachten sind, um ihre richtige Bewertung und ihre einwand- und fehlerfreie Durchführung zu erreichen.

In der Einleitung wird auf die Arbeitsuntersuchung, die die Steigerung der Leistungsfähigkeit zum Ziele hat, verwiesen, die die Arbeitsvorbereitung, die Arbeitsentgeltung und die Arbeitsüberwachung umfaßt. An Stelle der Bezeichnung: „Arbeitsökonomisierung“ wäre zutreffender und verständlicher die Bezeichnung: „Sparsame Arbeitsausführung“ gewesen. Wenn man die Worte „wissenschaftliche Betriebsführung“ liest, vermutet man unwillkürlich, daß ein Schreibfehler vorliegt und es „wirtschaftliche Betriebsführung“ heißen soll. Im großen ganzen kommt es aber auf das gleiche heraus. In dem Hauptabschnitt: „Zeitaufnahmen“ werden Zweck und Ziel dieser, die Begriffsbestimmung, die Vorbereitungen zu einer Zeitaufnahme, die Zeitaufnahme-Gemeinschaft, die Hilfsmittel (Zeitmesser), der Zeitbogen, die Verlustzeiten und die Auswertung eingehend behandelt. Für Arbeiterkreise erscheint indessen die ganze Schrift nicht gemeinverständlich genug. Auch auf einen zu Lehrzwecken aufgenommenen Film wird verwiesen. Die allgemeine Verwendung von Filmaufnahmen für den vorliegenden Zweck erscheint indessen entbehrlich und würde auch viel zu kostspielig sein. In der Arbeitsvorbereitung wird die Tätigkeit des früheren Werkmeisters, dem die Überwachung der Arbeitsausführung oblag, kritisiert und er selbst als „Allerweltsmeister“ bezeichnet. Die allgemeine Einführung der Zeitaufnahmen in den Eisenbahnwerken hat naturgemäß eine starke Vermehrung der Aufsichtsbeamten im Gefolge, und es wäre wohl eine Gegenüberstellung der Zahl der früher tätig gewesenen Aufsichtsbeamten und der jetzt vorhandenen am Platze gewesen. Die Einführung der Zeitaufnahmen in den Schreibstuben erscheint entbehrlich, da die frühere Schreibarbeit der Kanzlisten heute ja allgemein durch Schreibmaschinen erledigt wird. In besonderen Fällen würde ja nichts entgegenstehen, auch eine Zeitaufnahme anzuordnen. Die Ausdehnung der Zeitaufnahmen auf andere Betriebe, wie z. B. auf das Bekohlen der Lokomotiven usw., dürfte bei den geringen Zeitunterschieden, die sich aus den Bekohlungsanlagen selbst, ob Handbetrieb oder elektrischer Betrieb vorhanden ist, ergeben, nicht von solcher Bedeutung sein,

daß es gerechtfertigt erscheint, alle älteren vorhandenen Anlagen durch neue leistungsfähigere zu ersetzen, wenn dabei nicht entsprechend Arbeitskräfte erspart werden. Die Schrift mag allen denen, die sich mit Zeitaufnahmen in den mechanischen Betrieben der Eisenbahnwerke und der industriellen Werke befassen, zur Nutzanwendung empfohlen werden. Mr.

— **Storm-Frachtanzeiger,** Kursbuch- und Verkehrs-Verlagsgesellschaft m. b. H., Leipzig, Preis 4 GM.

Um den Frachtanzeiger zum Nutzen der Handlichkeit und Übersichtlichkeit so wenig umfangreich wie möglich zu gestalten, sind nur für die hauptsächlich vorkommenden Ladungsgewichte von 12 500 kg, 15 000 kg und 15 800 kg vollständig ausgerechnete Frachten aufgenommen worden. Für alle übrigen Gewichte sind die Frachtsätze in volle Hunderte und den Rest zerlegt. Hiernach ist die Fracht zu Frachtsätzen in vollen Hunderten und von 1—99 Pf. ohne weiteres abzulesen. In allen übrigen Fällen müssen zwei Frachten zusammengezählt werden. Beispielsweise ist die Fracht für 16 700 kg zum Satze 462 nach Tafel 18 durch Zusammenzählen von 688 ℳ und 103,5 ℳ = 771,5 Mark zu ermitteln. Jedenfalls ist dieses Zusammenzählen leichter als das Vervielfältigen. Gewöhnlich wird die Berechnung im Kopfe ausgeführt werden können. Bei der nötigen Aufmerksamkeit werden Fehler durch die Wahl falscher Spalten oder durch unrichtiges Zusammenzählen nicht vorkommen. Es ist zu erwarten, daß mit dem Frachtanzeiger nach einiger Übung die Fracht schneller, leichter und sicherer als bisher wird ausgerechnet werden können.

Die Tafel 24 enthält die um den Zuschlag für bedeckte Wagen (5 %) erhöhten und abgerundeten Gewichte und die Gewichtsgrenzen zwischen den Haupt- und Nebenklassen usw., was ebenfalls zur schnelleren und sicheren Berechnung beitragen wird.

Eine Anlage enthält die Stückgutfrachtsätze in übersichtlicher Darstellung.

Weiteres ergeben die Erläuterungen und Beispiele auf dem Titelblatt.

Der von einem praktischen Reichsbahnbeamten aufgestellte Frachtanzeiger ist bereits von verschiedenen Reichsbahndirektionen (Berlin, Altona, Breslau, Stettin, Essen) den Dienststellen überwiesen, um ihn praktisch auszuprobieren.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. Februar 1925 wird die zwischen den Stationen Halle (Westf.) und Steinhagen rechts der Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede gelegene Station Künsebeck für die Abfertigung von lebenden Tieren geschlossen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 1. Februar 1925 wird die zwischen den Stationen Hörstel und Rheine rechts der Bahnstrecke Osnabrück-Rheine gelegene Station Rodde, welche bisher dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, auch für den vollen Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Vom 1. Februar 1925 an wird auf dem Haltepunkte Probstdeuben an der Strecke Leipzig-Hof der Verkehr von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewichte bis 200 kg wieder zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der an der Bahnlinie Halle (Saale)-Aschersleben gelegene Bahnhof II. Klasse Trotha erhält vom 1. März 1925 ab die Bezeichnung Halle-Trotha.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 1 vom 14. Januar 1925 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses und an die Direktion der Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalls zwischen der Prinz-Heinrich-Eisenbahn und der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahn wegen Entschädigung für den Verlust des Wagens Prinz Heinrich Nr. 2906;

Nr. III 8 vom 13. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betr. Vereinspersonenwagenübereinkommen (VPÜ).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. d. M. verschied ganz unerwartet

der Reichsbahnrat

Herr **Adolf Rosenthal**

im Alter von 41 Jahren.

Der uns so plötzlich Entrissene gehörte der Reichsbahndirektion Berlin seit Januar 1914, in den letzten Jahren als Verwalter eines wichtigen arbeitsreichen Hilfsdezernats an und hat sich mit seinem umfangreichen Wissen und unermüdlichen Fleiß in allen ihm anvertrauten Stellungen hervorragend bewährt.

Durch sein kollegiales, liebenswürdiges und ruhiges Wesen hat er sich unser aller Zuneigung in hohem Maße erworben. Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Berlin, den 23. Januar 1925. (94)

Der Präsident und die Oberbeamten des Reichsbahndirektionbezirks.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahn-Gütertarif: Tfv. 5, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 6, Heft D (Stationstarif), Tfv. 9, Heft B, Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr usw., Tfv. 61 Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr, Tfv. 66, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 72a, b, c, Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Hefte 1—3, Tfv. 401, Kohlenausnahmetarif 6, Tfv. 73, Güterverkehr Deutsche Reichsbahn — Saarbahnen und Tfv. 502, Reichsbahn-Tiertarif.

Am 1. Februar 1925 wird eine Gütertarifstation Berlin Westhafen eingerichtet und in die obengenannten Tarife einbezogen. Näheres enthält die Nr. 10 des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Januar 1925. (84)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Eröffnung der Station Rodde für den Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Am 1. Februar 1925 wird die zwischen den Stationen Hörstel und Rheine rechts der Bahnstrecke Osnabrück-Rheine gelegene Station Rodde, welche bisher dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, auch für den vollen Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (99)

Münster (Westf.), den 22. Januar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

3. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Schließung der Station Künsebeck für den Tierverkehr.

Am 1. Februar 1925 wird die zwischen den Stationen Halle (Westf.) und Steinhagen rechts der Bahnstrecke Osnabrück —Brackwede gelegene Station Künsebeck für die Abfertigung von lebenden Tieren geschlossen. (90)

Münster (Westf.), den 20. Januar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1925 wird die Station Hamburg L. B. als Versandstation in den Ausnahmetarif 17 für Kleie usw. und die Station Düsseldorf-Lierenfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Januar 1925. (97)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

5. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Am 19. Januar 1925 war die Strecke Schwarzach-St. Veit-Loifarn der Tauernbahn infolge Entgleisung unfahrbar.

Villach, den 10. Januar 1925. (109)
Bundesbahndirektion Villach.

6. Güterverkehr.

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b) und D (Stationstarif) (Tfv. 6).
b) Ehemaliger Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft B, „Entfernungen", Teilhefte B I 2 und B II 1 bis 64 (Tfv. 9).

Die am 1. Februar 1925 in Kraft tretende Umwandlung der Gütertarifstation Elbing Roßwiesen in eine Ladestelle hat Änderungen in den oben bezeichneten Tarifheften zur Folge, die für das Heft C I c bereits durch den am 1. Januar 1925 erschienenen Nachtrag 3 veröffentlicht worden sind. (Eine weitere, am 1. März 1925 in Kraft tretende Änderung der Bestimmung für Elbing enthält der am 1. Februar 1925 erscheinende Nachtrag 4 zu Heft C I c.) Die Änderungen für die übrigen Hefte werden veröffentlicht.
a) für das Heft D (Stationstarif) durch den am 1. Februar 1925 erscheinenden Nachtrag 6,
b) für die Teilhefte B I 2 und B II 1—64 durch den Tarifanzeiger für den Güterverkehr.

Nähere Auskunft geben bis zum Erscheinen der Tarifnachträge usw. das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Berlin, den 19. Januar 1925. (95)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Auf dem Titelblatt sind die Hinweise auf die Stationen des Danziger und Memeler Gebietes (Zeile 9) zu streichen. Es heißt jetzt nach Gogoliner Eisenbahn-Gesellschaft: sowie den Stationen der Königsberg—Cranzer Eisenbahn.

Im Nachtrag 1 sind folgende Stationen der Königsberg—Cranzer Eisenbahn — abgekürzt K. C. — mit nachstehenden Entfernungen bei Anstoßpunkt 4 (Cüstrin Altstadt) zu ergänzen:
Bledau 539, Cranz 542, Eißeln-Weischkitten 549, Garbseiden 553, Groß Raum 527, Laptau 534, Mollehnen 531, Nesselbeck 524, Neukuhren 560 und Pobethen-Rantau 557 km. — Die Leitung ist die gleiche wie für Rothenstein (Ostpr.).

München, 20. Januar 1925. (88)
Tarifamt b. d. Gr. Bayern.

Durchfuhrausnahmetarife D 43 und 49 Polen-Frankreich, D 45 und 51 Polen-Schweiz u. D 53 Tschechoslowakei-Polen.

Mit sofortiger Wirkung gelten die in den vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifen in Goldpfennig angegebenen Frachtsätze und Verkaufspreise in Reichspfennig.

Breslau, den 26. Januar 1925. (110)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I Abt. B.

Am 1. 2. 1925 treten für bestimmte Artikel der Tarifstellen 75, 76, 281, 380, 381 und 393 Frachtermäßigungen auf der deutschen Strecke in Kraft. Näheres durch die Abfertigungen. (87)

Altona, den 21. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 werden in das Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. nachgetragen als Grubenholzsammellager: Hanau Ost, Karlsruhe Hafen, Wittenberg Hbf., Wanne und Weiche Schlachthof.

Berlin, den 24. Januar 1925. (108)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 7. Er enthält Änderungen des Abschnitts „Stationsfrachtsätze" und der Unterabschnitte 1, 2, 6, 8a, 9, 11a, 12, 14, 19, 27, 28a, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 40, 41, 42a, 45a, 46, 49, 58, 59, 60, 63, 66, 69, 70, 72, 75, 76a, 80, 83, 88, 88a, 88b, 89, 90, 91, 93, 96, 97, 101 und 103 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten". — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (115)

Berlin, den 27. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 wird die Station Blumberg (Kr. Pyritz) in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1925. (113)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. Februar 1925:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 32, 33, 33a, 34, 35, 49, 52, 58, 60 und 61. Streichung von Oberhausen West im A. T. 57.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 26. Januar 1925. (104)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 19. Januar 1925 ist der Ausnahmetarif für Schwefelkiesabbrände von Tilsit und Ragnit nach Königsberg (Pr.) Kai, Ost, Lizent und Pregelbahnhof zur Ausfuhr über See eingeführt. (91)

Königsberg (Pr.), den 17. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Niederlande-Schweiz über Deutschland.

Ab 1. Februar 1925 wird der Frankaturzwang aufgehoben; gleichzeitig werden wieder Nachnahmen- und Barvorschüsse bis zur Höhe von 200 Schweizer Franken oder 100 holländischen Gulden zugelassen.

Karlsruhe, den 22. Januar 1925. (106)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 6. Er enthält Änderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (114)

Berlin, den 27. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 wird die am 10. August 1924 vorübergehend und auf jederzeitigen Widerruf eingeführte Bestimmung aufgehoben, wonach der Ausnahmetarif 7 a im Rückvergütungswege auch für solche Erzsendungen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet gewährt wird, die nach dem Binnenumschlagsplatz Köln-Deutz Hafen abgefertigt sind, um von dort auf dem Wasserweg nach einem Bestimmungsort des Ausnahmetarifs 7 a befördert zu werden. Im Ausnahmetarif 7 a für Eisenerz ist daher vom gleichen Tage ab der Absatz „Bis auf jederzeitigen Widerruf wird der Ausnahmetarif 7 a .... durch Vorlage der Schiffspapiere nachzuweisen" zu streichen. (93)

Elberfeld, den 19. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen d. Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgang durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 sind in der Entfernungstafel I
a) folgende Stationen nachzutragen:
Blumberg (Kr. Pyritz) Ost 361
Emmerich Esn 872
Perl Grenze Tr 989
Rogau-Rosenau Bsl 32
Schwammelwitz Bsl 27—N
Stargard (Meckl.) Stn 462
Torgau Hl 310
Tragheimer Palve Kbg 194—E
Wörth (Donau) Lok. A.-G. 721.
b) folgende Stationsnamen abzuändern:
Großrudestedt in Großrudestedt Ort
Labies in Labes
Schwabbrück in Schwabbruck
Trotha in Halle-Trotha.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln (112)
Oberschlesische Eisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. März 1925 tritt zum Binnentarif ein neuer Nachtrag in Kraft.

Berlin, den 24. Januar 1925. (105)
Rinteln-Stadthagener
Eisenbahn-Gesellschaft.
Im Auftrage:
Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft m. b. H.

Norddeutscher Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr Tfv. 1109.

Zum 1. Februar 1925 tritt der Nachtrag I zum Tarif vom 1. August 1924 in Kraft. Er enthält neben Änderungen und Ergänzungen der bisherigen Tarifbestimmungen die Aufnahme der Kreis Oldenburger Eisenbahn und der Kreis Oldenburger Kleinbahn in den Tarif.

Lübeck, den 20. Januar 1925. (83)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 werden in den Ausnahmetarif 14a für Braunkohlenbenzin als Versandstationen Groitzschen, Halle (Saale), Hettstedt und Liebenau aufgenommen.

Berlin, den 24. Januar 1925. (107)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft A.

Die mit Gültigkeit vom 15. November 1922 eingeführte Zuschlagsfrist von 1 Tag für Frachtstückgut im Verkehr von und nach den im Deutschen Reichsbahngütertarif, Teil II Heft A vom 15. Mai 1924 auf Seite 23 unter „Deutsche Reichsbahn a)" genannten Bezirken und im Durchgang über diese Bezirke wird zum 1. Februar 1925 aufgehoben. (96)

Elberfeld, den 21. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrhein. Netz).

Am 1. Februar 1925 tritt zum Tarifheft 7 B der Nachtrag II in Kraft. Er enthält außer den bereits durch Bekanntmachungen verlautbarten Änderungen und Ergänzungen Entfernungskürzungen für eine größere Anzahl Stationen der RBD. Dresden nach der Knotenstation Marxgrün. Außerdem sind die Stationen Langenbuch und Kubschütz in den Tarif einbezogen worden. Der Nachtrag II kann durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Dresden, 21. Januar 1925. (102)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 erscheinen zum Verbandsgütertarif Teil I der Nachtrag 1 und zum Teil II Heft 1 der Nachtrag 1

1. Nachtrag 1 zum Verbandsgütertarif Teil I enthält Änderungen der besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung.

Es wird besonders darauf hingewiesen, daß ab 1. Februar 1925 die Beschränkungen in der Frachtzahlung (Frankatur und Überweisungszwang) in Wegfall kommen und daß vom gleichen Zeitpunkte ab Nachnahmen bis zum Höchstbetrage von 100 Gulden zugelassen werden.

2. Nachtrag 1 zum Verbandsgütertarif Teil II enthält Änderungen in den Entfernungen, Frachtsätzen und Ausnahmetarifen.

Köln, den 24. Januar 1925. (111)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Der größte zulässige feste Radstand beträgt nunmehr durchwegs 6,7 m bei Altenstadt (Obb.), Aufkirch (Schw.), Denklingen (Schw.), Hohenfurch, Hohenpeißenberg, Kinsau, Linden (Schw.), Mauerstetten, Peiting Ost, Sachsenried, Sachsenrieder Forst, Schongau und Schwabbruck.

München, 20. Januar 1925. (89)
Tarifamt b. d. Gr. Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 wird in dem Ausnahmetarif 11 eine neue Abteilung für Mischkalkmergel (Gemenge von Kalk mit gebranntem Kalk mit einem Gehalt von höchstens 50 % gebranntem Kalk) mit einer Kürzung der Frachtsätze der Klassen F, F 10 und E 5 um 40 % eingeführt. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben nähere Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1924. (100)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Tfv. 100. Internationaler Eisenbahngütertarif vom 1. Januar 1925.

Am 1. Januar 1925 ist ein Neudruck des Internationalen Eisenbahngütertarifs in Kraft getreten.

Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 1. Oktober 1921 nebst Nachtrag I aufgehoben*).

Die Neuausgabe des Tarifs enthält Änderungen und Ergänzungen der Einheitlichen Zusatzbestimmungen.

Der Tarif kann von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Preis des Tarifs 80 Reichspfennig.

*) Im Verkehr mit den Stationen der Eisenbahnen im Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen bleibt der Internationale Eisenbahngütertarif vom 1. Oktober 1921 nebst Nachtrag I weiterhin gültig und ist daher voerst nicht wegzulegen.

München, den 23. Januar 1925. (103)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Verbandsverkehr zwischen den Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) einerseits und den Stationen Deutschlands (ausgenommen den Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln) im Durchgang durch den Reichsbahndirektionsbezirk Oppeln andrerseits.

Die Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft tritt mit dem 31. 1. 1925 aus dem polnisch-oberschlesisch-deutschen Verbandsverkehr aus. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 sind daher in obengenanntem Tarif zu streichen:

a) auf Seite 3: die Angabe „Prignitzer Eisenbahn" und auf Seite 63: die Angabe „Prignitzer Eisenbahn" mit der Abkürzung „Prig".
b) im Entfernungszeiger I mit sämtlichen Angaben die Stationen: Alt Krüßow (Seite 64), Buschhof (Seite 69), Dranse (Seite 71), Groß Haßlow und Groß Pankow (Seite 77), Heiligengrabe (Seite 79), Liebenthal (Seite 86), Rohlsdorf-Gottschow (Seite 96), Rosenhagen (Seite 97),
c) in der Spalte „Verwaltungsbezirk": die Bezeichnung „Prig" bei den Stationen Perleberg (Seite 94), Pritzwalk (Seite 95) und Wittstock (Dosse), (Seite 107). (98)

Oppeln, den 22. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 19[illegible] wird die Zuschlagsfrist von einem T[illegible] für Frachtstückgut im Verkehr von u[illegible] nach den westlichen Bezirken sowie [illegible] Durchgang über diese Bezirke auf[illegible] hoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligt[illegible] Güterabfertigungen sowie die Auskunf[illegible] der Deutschen Reichsbahn-Gesellsch[illegible] hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Januar 1925. (1[illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

7. Personen- und Güterverkehr.

Personenverkehr mit den auf tschec[illegible] slowakischem Gebiete gelegenen Reic[illegible] bahnstationen und diesen Stationen unt[illegible] einander.

Am 1. Februar 1925 erscheint [illegible] ein Neudruck des Anhanges A (Ta[illegible] sätze für den Verkehr mit Asch, Bod[illegible] bach, Eger usw.) und des Anhanges [illegible] (Tarifsätze für den Verkehr der [illegible] tschechoslowakischem Gebiete gelegen[illegible] Reichsbahnstationen untereinander) zu[illegible] Personen- und Gepäcktarif, Teil II. [illegible] Fahrpreise auf den tschechoslowakisch[illegible] Staatsbahnen sind während des Druck[illegible] erhöht worden. Sie werden durch ein [illegible] sonderes Berichtigungsblatt bekan[illegible] gegeben. Auskunft erteilt die Verkeh[illegible] kontrolle I Dresden, Strehlener Straße [illegible]

Dresden, am 21. Januar 1925. (8[illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Person[illegible] Reisegepäck und Expreßgut im Berli[illegible] Stadt-Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 [illegible] hält der letzte Absatz der bes. Ausfü[illegible] rungs-Bestimmungen II 2 C, Ziffer 12 f[illegible] gende Fassung:

„zu 1 g der Lehrherr bescheinigen, w[illegible] chen Beruf der Lehrling erlernt und d[illegible] ein schriftlicher Lehrvertrag geschloss[illegible] ist. Die für den Wohnsitz des Lehrher[illegible] zuständige Handwerks-Handels-Landwi[illegible] schaftskammer hat zu bescheinigen, d[illegible] die Angaben richtig sind und daß ihr [illegible] Lehrvertrag vorgelegen hat. Ist keine [illegible] genannten Kammern zuständig, so hat [illegible] untere Verwaltungsbehörde (Landr[illegible] Polizeiamt) die Bescheinigung abzugeb[illegible]

Die Tarifänderung ist gemäß § 2 [illegible] Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Berlin, den 22. Januar 1925. [illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

9. Verdingungen.

Die Ausführung einer Hauptwasse[illegible] führungsleitung auf dem Verschiebeba[illegible] hof Seddin (Bezirk III, km 31,2 bis [illegible] der Wetzlarer Bahn) soll vergeben w[illegible] den. Die Angebotsmuster sind gegen [illegible] bührenfreie Einzahlung von 0,60 ℳ [illegible] das Stück, soweit der Vorrat reicht, [illegible] der Eisenbahnbauabteilung in Michend[illegible] zu beziehen.

Angebote sind versiegelt mit [illegible] äußeren Aufschrift: „Angebot für [illegible] Hauptwasserzuführungsleitung Sedd[illegible] bis zum Eröffnungstermin am Diens[illegible] den 10. Februar 1925, vormittags 11¾ [illegible] pünktlich und postfrei an die Bauab[illegible] lung einzusenden.

Michendorf, den 21. Januar 1925. ([illegible]
Eisenbahnbauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 6. Berlin, den 5. Februar 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Ansprüche der Eisenbahn wegen Beraubung von Gütern*).

Von Rechtsanwalt **Sommerfeldt** in Essen.

Krieg und Revolution haben in erschreckender Weise zu einer rwilderung der Sitten bei dem deutschen Volke geführt. Teilise sind kommunistische Gedankengänge, die manch einem en Freibrief, in fremdes Rechtsgebiet einzudringen, gaben, wirksam gewesen. Der Unterschied zwischen Mein und Dein wand für weite Volkskreise. Besonders galt das Eigentum Fiskus für vogelfrei, und töricht derjenige, der die Gelegent unbenutzt ließ. Eine milde Strafrechtsprechung, eine wächliche Strafvollstreckung, die auf das Gegenteil von dem ausging, was die Zeit forderte, trugen gleichfalls dazu bei, Achtung vor fremdem Eigentum herabzusetzen. So sahen denn eine maßlose Zunahme der Eigentumsvergehen.

Überall wurde gestohlen: Durch Einbrüche in Privathäuser, in briken, Läger, natürlich auch auf der Eisenbahn. Die in Prosen so vielfach aufgestellte Behauptung ist freilich falsch, die Diebstähle auf der Bahn außer allem Verhältnisse zu sonstigen Diebstählen ständen, und daß die Eisenbahnbedienen in besonders hohem Maße zu Diebstählen neigten.

Die Eisenbahn ist die größte Unternehmerin Deutschlands, so , wie bei ihr alle Zahlen ins Riesengroße gehen, auch die bstahlsfälle rein zahlenmäßig viel häufiger sind als bei jedem eren Betriebe. Die Art des Eisenbahnbetriebes, die es nicht möglich macht, den Gütern in jedem Augenblick eine peinliche Achtsamkeit zu schenken, steigert die Gefahr für die Güter gegenüber Betrieben, bei denen derartige Gefahrenquellen nicht gegeben sind. Gegenüber anderen Betrieben, die der Eisenbahn entsprechen — Spedition, Lagerplätze, Bau- und Fabrikhöfe — dürfte die Eisenbahn nicht an Zahl der Beraubungen hervortreten. Die statistische Feststellung hat ergeben, daß von einer unverhältnismäßig großen Beteiligung von Eisenbahnbediensteten an Diebstählen nicht gesprochen werden kann. Auch unter den Eisenbahnbediensteten hat es räudige Schafe gegeben, auch unter ihnen solche, die in der ersten Nachkriegszeit außer Rand und Band geraten waren, und denen das Empfinden für Recht und Unrecht verloren gegangen war. Aber so war es in allen Volkskreisen.

Die Eisenbahnverwaltung ist mit erfreulicher Strenge gegen alle Bedienstete, die Eigentumsvergehen begangen haben, vorgegangen. Eine scharfe Überwachung, die Einführung besonderer Überwachungsabteilungen (Üwa), dienten der Diebstahlsbekämpfung. Die Überwachungsabteilungen dienen einmal der Verhütung von Diebstählen, sodann ihrer Verfolgung. Daneben sollten noch die zivilrechtlichen Ansprüche der Eisenbahn verfolgt werden. Hierzu erwiesen sich die Außenbeamten der Üwa nicht als geeignet. Von Beamten, die den Tag über einen anstrengenden Außendienst zur Aufdeckung von Beraubungen haben, kann nicht verlangt werden, hinterher noch die aus den Beraubungen sich ergebenden privatrechtlichen Ansprüche der

* RG. = Reichsgericht. — RGZ. = Amtliche Sammlung der scheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. — JW. = Jusche Wochenschrift. — Komm. d. RGR. = Kommentar der hsgerichtsräte zum BGB. oder StGB.

Bahn festzustellen und aktenmäßig festzulegen. Die Eisenbahndirektionen haben deshalb vielfach bei der Üwa besondere Beamte mit der ausschließlichen Bearbeitung der privatrechtlichen Ansprüche beauftragt und hierbei recht gute Erfolge erzielt.

Von Bedeutung ist, daß die Bahn Nachricht von allen Vorgängen erhält, aus denen sich Ansprüche verwirklichen lassen. Die Üwa (Zivilrechtabteilung) hat sich deshalb vielfach mit sämtlichen Untersuchungsrichtern bei den Landgerichten des Bezirks, welche die Untersuchung der Straftaten in Händen haben, in Verbindung gesetzt und erhält von ihnen Nachricht, wenn der Untersuchungsrichter Feststellungen gemacht hat, welche für die Verfolgung der privatrechtlichen Ansprüche der Bahn von Bedeutung sind. Hierbei wird es sich nicht nur um Feststellung der Täter, insbesondere zahlungsfähiger Hehler und Aufklärung des Sachverhalts, sondern besonders auch um Angaben handeln, die dazu dienen, im Wege des dinglichen Arrestes gegen Täter vorzugehen oder im Wege der einstweiligen Verfügung gestohlene Güter zu beschlagnahmen.

Wichtig ist, daß die Bahn sich möglichst frühzeitig, noch wenn das Strafverfahren schwebt, mit den privatrechtlichen Ansprüchen beschäftigt. Dann können Feststellungen getroffen werden, die später nur sehr schwer zu erreichen sind. Es wirkt überraschend, wie willfährig oft in diesem Zeitpunkte die Täter, besonders die Hehler sind, die privatrechtlichen Ansprüche zu befriedigen, um dadurch günstiger vor dem Strafrichter abzuschneiden und mildere Strafe zu erreichen. Viele Sachen erledigen sich zivilrechtlich auf diese Weise ohne Inanspruchnahme der Gerichte.

In zahlreichen Fällen macht die Feststellung des Schadens Schwierigkeiten. Die Täter geben nur soweit zu, als sie überführt werden. Wenn sie auf frischer Tat betroffen werden, geben sie nur die Diebstähle der Sachen, die bei ihnen gefunden werden, zu. Diese können regelmäßig beschlagnahmt werden. Wenn die Eigentümer ermittelt werden, werden sie diesen wieder zugeführt. In vielen Fällen läßt sich aber nicht einmal die Übereinstimmung des beschlagnahmten Gutes mit Eisenbahndiebesgut, geschweige der Schaden seinem Umfange nach feststellen, so daß die zivilrechtliche Verfolgung deshalb aussichtslos erscheint. Von Vorteil ist, wenn bei der Üwa jeder Reichsbahndirektion eine Sammelstelle eingerichtet ist, bei der die Güterabfertigungen des Bezirks alle Feststellungen über Fehlen und Minderung von Gut, soweit Diebstahlsverdacht vorliegt, melden. Durch Vergleichung von Zeit und Reiseweg kann die Zugehörigkeit des beraubten Gutes in vielen Fällen festgestellt werden.

Der Kampf gegen Diebe und Hehler hat nicht nur in strafrechtlicher Hinsicht, sondern auch privatrechtlich zu erfolgen. Die Strafe ist bald verbüßt oder gar erlassen. Wenn aber der Schadensersatzanspruch hinterherkommt, womöglich jahrelang zu Abzügen an Gehalt und Lohn führt, so trifft dies viel empfindlicher. Die Bahn sollte sich deshalb die Mühe nicht verdrießen lassen, die Schadensersatzansprüche geltend zu machen und sie rücksichtslos zu verfolgen.

Auch der Kreis derjenigen, die in Anspruch genommen werden können, wird meistens viel zu eng gezogen. Bei den Stehlern wird vielfach nicht viel zu holen sein, desto mehr bei den Hehlern und ihren Hintermännern. Das Reichsgericht hat in den letzten Jahren verschiedene Entscheidungen gefällt, die von großer Bedeutung für die Geltendmachung der Ansprüche der Bahn sind, aber ziemlich unbekannt geblieben sind und in ihrer Tragweite nicht gewürdigt werden.

Im folgenden soll der Versuch unternommen werden, die möglichen Ansprüche im Zusammenhang darzustellen.

Zunächst ist noch zu bemerken, daß grundsätzlich alle Ersatzpflichtigen zu verklagen sind, wenn nur einer verklagt werden soll. Die Mehrkosten beschränken sich wohl stets auf die Kosten der Zustellung für Klage und Urteil, sind also denkbar gering. Eine Ausnahme ist nur dann zu machen, wenn bei einem ungeklärten Sachverhalt zu hoffen ist, durch Einklagung in getrennten Prozessen die Beklagten des einen Prozesses und deren Angehörigen als Zeugen in dem anderen Prozesse ausspielen z[u] können und sie womöglich in die Not der Eidesleistung z[u] bringen. Durch derartiges Vorgehen sind schon schöne Erfolg[e] erzielt worden.

Die Eisenbahn ist in der überwiegenden Zahl der Fälle nic[ht] Eigentümer des beförderten Gutes. Sie kann infolgedessen An[-] sprüche aus dem Eigentum nicht aus eigenem Rechte, sonder[n] nur auf Grund von Abtretung der Rechte des Eigentümers gel[-] tend machen. Davon ist weiter unten zu sprechen. Zunächs[t] sollen die Ansprüche besprochen werden, welche der Bahn au[s] eigenem Rechte zustehen.

I. Ansprüche der Bahn aus eigenem Recht.

Wenn der Bahn ein Gut zur Beförderung übergeben wird, s[o] wird sie Besitzerin (unmittelbare Fremdbesitzerin) des Gute[s]. Sie hat den Besitzschutz der §§ 858, 861 BGB. und kann einm[al] von demjenigen, der ihr den Besitz entzogen hat, Wiederei[n-] räumung des Besitzes verlangen. Ferner hat sie, da der Besit[z] zu den sonstigen Rechten im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB. gehör[t] (vgl. Komm. d. RGR. Anm. 9 zu § 823), auch den Anspruch au[f] Schadensersatz gegen den Besitzentzieher. So das Landgeri[cht] Duisburg Urteil vom 17. November 1919 3. O. 327—19. Diese[r] Schadensersatzanspruch richtet sich aber nur gegen den Besitz[-] entzieher.

Nach § 823 Abs. 2 BGB. ist schadensersatzpflichtig, wer schul[d-] haft gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Geset[z] verstößt. Alle Strafgesetze sind derartige Schutzgesetze, s[o] § 242 (Diebstahl), § 246 (Unterschlagung), § 259 StGB. (Hehle[-] rei). Zunächst ist der Eigentümer des Gutes der Geschädigt[e], dessen Ansprüche aus unerlaubter Handlung freilich dur[ch] sachenrechtliche Bestimmungen eingeschränkt werden. Wen[n] aber und soweit die Bahn dem Eigentümer oder dem diesen ver[-] tretenden Frachtberechtigten Schadensersatz zu leisten hat, is[t] auch sie geschädigt. Natürlich braucht derselbe Schaden nu[r] einmal entweder an den Frachtberechtigten oder an die Bah[n] erstattet werden. Solange und soweit die Bahn dem Berechtigte[n] frachtrechtlichen Schaden nicht geleistet hat, geht ihr Anspru[ch] gegen die Täter auf Befreiung von der Verbindlichkeit der Bah[n] gegenüber dem Frachtberechtigten, wenn die Bahn den Schade[n] ersetzt hat, auf Zahlung des geleisteten Betrages an die Bah[n] nebst Zinsen seit dem Tage der Leistung. Solange die Bah[n] den Schaden nicht ersetzt hat, ist denkbar — wird allerdin[gs] praktisch kaum vorkommen —, daß Bahn und Eigentümer gleic[h-] zeitig gegen die Täter vorgehen.

Soweit ein weiterer Schaden bei der Bahn oder bei dem Be[-] rechtigten entstanden ist, als die Bahn dem Berechtigten er[-] stattet hat, kann jeder der beiden auch diesen weiteren Schade[n] erstattet verlangen, die Bahn insbesondere etwaige Frachtver[-] luste und Unkosten zum Zwecke der Ermittlung der Täter un[d] Aufklärung des Sachverhalts, der Berechtigte, wenn er von de[r] Bahn nur im Rahmen des § 88 EVO. entschädigt ist, darübe[r] hinaus Erstattung des vollen Schadens. Gerade die Unkoste[n], welche die Bahn gehabt hat, werden heute kaum geltend gemach[t]. Man muß zwischen den besonderen Unkosten, welche durch di[e] Verfolgung des einzelnen Falles entstanden sind und den für di[e] Diebstahlsbekämpfung entstehenden allgemeinen Unkosten unte[r-] scheiden. Bei ersteren liegt der ursächliche Zusammenhan[g] zwischen Tat und Schaden auf der Hand. Bei letzteren werde[n] die Gerichte Schwierigkeiten machen. Gleichwohl ist zu ver[-] suchen, auch sie in Gestalt eines gewissen Prozentsatzes de[s] Hauptschadens zugebilligt zu bekommen.

II. Die Ansprüche aus dem Eigentum.

Allgemeines.

Weitere Rechte kann die Bahn nur auf Grund der Abtretu[ng] der Rechte des Eigentümers des Gutes geltend machen. Zu be[-] achten ist dabei, daß nicht der Frachtberechtigte, sondern de[r] Eigentümer des Gutes die Abtretung vornehmen muß, da un[-] letzterer den Kreis von Rechten hat, welche die Ansprüche au[s]

dem Diebstahl ausschöpfen. Wenn der Eigentümer seine Rechte an die Bahn abtritt, so kann der Eigentümer selbst im Umfange der Abtretung keine Rechte gegen die Täter geltend machen. Nur die Bahn ist jetzt berechtigt. Wenn der Eigentümer seine Rechte an die Bahn abgetreten hat, sind die Ansprüche der Bahn gegen die Täter nunmehr nicht auf den von der Bahn an den Frachtberechtigten gezahlten Schadensbetrag und die Verzinsung dieses Betrages beschränkt, sondern umfassen den vollen dem Eigentümer entstandenen Schaden. Für Schäden der Inflationszeit war dies besonders wichtig. Angenommen ein Schaden ist am 1. Januar 1922 entstanden, die Bahn hat dem Frachtberechtigten am 1. Mai 1922 den Schaden ersetzt, so kann sie ohne Abtretung nur den geleisteten Schaden im Werte vom 1. Mai 1922 ersetzt verlangen, im Falle der Abtretung vollen Schaden im Werte vom 1. Januar 1922. Wieweit die Bahn eine etwaige Entschädigung an den Frachtberechtigten abzuführen hat, ist hier nicht zu erörtern.

III. Der Anspruch auf Herausgabe.

a) Gegen den bösgläubigen Erwerber.

Die Bahn hat durch die Abtretung zunächst den Anspruch des Eigentümers auf Herausgabe des Gutes nach § 985 BGB. Während sich der Anspruch des Besitzers aus dem Gesichtspunkte der Besitzentziehung nur gegen denjenigen richtet, der die verbotene Eigenmacht ausgeübt hat, ist für den Eigentümer und damit für die Bahn kraft abgetretenen Rechtes des Eigentümers der Kreis der in Anspruch zu nehmenden Personen viel weiter. Der Anspruch richtet sich nach § 932 BGB. zunächst gegen den bösgläubigen Erwerber. Über den Begriff „bösgläubig“ siehe unten unter IV b.

b) Gegen den gutgläubigen Erwerber.

Nach § 935 BGB. wird auch der gutgläubige Erwerber einer Sache nicht Eigentümer, wenn die Sache dem Eigentümer abhanden gekommen ist. An abhanden gekommenen Sachen wird also kein Eigentum erworben, selbst wenn sie durch tausend Hände gegangen sind. Der Eigentümer kann sie nach § 985 BGB. von jedem Besitzer, wo er sie antrifft, herausverlangen. Wenn dagegen das Gut nicht abhanden gekommen ist, wird der gutgläubige Erwerber Eigentümer. Ein Anspruch auf Herausgabe und die weiterhin zu erörternden Ansprüche sind gegen ihn nicht gegeben. Für die Ansprüche der Bahn ist deshalb die Feststellung, ob das Gut „abhanden gekommen“ ist von ausschlaggebender Bedeutung.

Abhandengekommen sind Sachen dann, wenn der unmittelbare Besitzer ohne seinen Willen den Besitz verloren hat. Der Begriff gehört allein dem bürgerlichen Recht an. Nur der Verlust des unmittelbaren Besitzes kommt für ihn in Frage (Komm. d. RGR. Anm. 4 zu § 935). Die strafrechtliche Unterscheidung zwischen Diebstahl und Unterschlagung ist für ihn ohne Bedeutung. Im Falle des Diebstahls liegt stets ein Abhandenkommen vor. Nach § 246 StGB. macht sich der Unterschlagung schuldig, wer eine fremde bewegliche Sache, die er im Besitz oder Gewahrsam hat, sich rechtswidrig zueignet. Auch im Falle der Unterschlagung liegt ein Abhandenkommen im Sinne des § 935 BGB. dann vor, wenn der Täter nicht Besitzer, sondern nur unselbständiger Gewahrsamhalter (Besitzdiener) ist. Nur wenn der Täter Besitzer ist, erlangt der gutgläubige Erwerber Eigentum und erlischt dann das Eigentum des früheren Eigentümers. Folgerichtig hat das Reichsgericht in der Entscheidung vom 15. Februar 1923 (RGZ. 106, 4, Eger 40, 196) ausgesprochen, daß auf einem Fabrikhof zur Beförderung bestimmte Waren dem Eigentümer abhanden kommen, wenn dessen Angestellte gefälschte Frachtbriefe unterschieben, die Eisenbahnwagen, in denen sich die Waren befinden, mit falscher Anschrift versehen und die Wagen so der Eisenbahn übergeben. In einer Entscheidung vom 27. April 1922 (JW. 1922 S. 1684) nimmt der . Strafsenat des Reichsgerichts Diebstahl an, wenn ein Wagen durch ungetreue Eisenbahnbedienstete von dem für ihn bestimmten Beförderungswege abgelenkt wird.

Nach dem vorstehend Ausgeführten kommt aber die Frage, ob strafrechtlich Diebstahl oder Unterschlagung vorliegt, bürgerlich-rechtlich nicht in Betracht. Die Verschiebung von Wagen stellt stets ein Abhandenkommen im Sinne des § 935 BGB. dar. Das genügt, um die Rechte des Eigentümers auch gegenüber gutgläubigen Erwerbern zu wahren.

Die Eisenbahn hat also auf Grund abgetretenen Rechtes den Anspruch auf Herausgabe des Gutes auch gegen den gutgläubigen Besitzer. Vorausgesetzt ist, daß das Gut noch vorhanden ist und sein Vorhandensein festgestellt wird. Der gutgläubige Erwerber mag sich wegen seiner Schadensersatzansprüche an seinen Veräußerer halten. Erst der zehnjährige gutgläubige Besitz des Besitzers und seiner Vorbesitzer gibt ihm nach §§ 937, 943 BGB. Eigentum durch Ersitzung.

Der Anspruch auf Herausgabe wird praktisch vielfach daran scheitern, daß das Gut nicht mehr vorhanden ist oder jedenfalls nicht festzustellen ist, wo es sich befindet. Um so mehr tritt die Frage nach der Berechtigung und dem Umfange von Ersatzansprüchen in den Vordergrund.

IV. Die Ansprüche wegen Eigentumsverletzung.

Das Bürgerliche Gesetzbuch regelt die Verletzung des Eigentumanspruchs besonders und eingehend. Insoweit kann der allgemeine, die schuldhaft widerrechtliche Verletzung des Eigentums behandelnde Rechtsatz des § 823 BGB. nicht zur Anwendung kommen. Daß dies die Meinung des Gesetzes ist, geht unzweideutig aus dem § 992 BGB. hervor: nur wenn sich der Besitzer durch verbotene Eigenmacht oder durch eine strafbare Handlung den Besitz verschafft hat, haftet er dem Eigentümer nach den Vorschriften über den Schadensersatz wegen unerlaubter Handlungen. Im übrigen greifen die §§ 989, 990, 993 BGB. Platz (RGZ. 56, 316; 101, 309).

Wir haben also zu unterscheiden

a) Hehler und Stehler.

Soweit sie in den Besitz des Diebesgutes gelangt sind, haften sie nach § 992 BGB., soweit jenes nicht der Fall ist, unmittelbar nach § 823 BGB. in beiden Fällen auf Ersatz des vollen Schadens, der entstanden ist. Zu bemerken ist, daß die strafbare Handlung, deren im § 992 gedacht wird, eine solche ist, welche wegen der Art, in der der Besitz verschafft wurde, mit Strafe bedroht ist (RGZ. 105, 96). Bei gemeinschaftlichem Handeln mehrerer haften die Täter als Gesamtschuldner. Bei mehreren Straftaten haftet jeder nur insoweit, als er an der einzelnen Straftat beteiligt ist. Hehler haften nur insoweit, als sie gehehlt haben, es sei denn, daß sie, wie es namentlich bei gewerbsmäßigen Hehlern vorkommt, die Diebe zu den Straftaten angestiftet haben. In diesem Falle haften sie auch für die Straftaten, bei denen ihrerseits keine Hehlerei vorliegt. Gerade der letzte Fall ist wichtig. Ein Hehler nimmt den Stehlern Diebesgut ab und ermuntert sie zu weiteren Diebstählen dadurch, daß er ihnen verspricht, daß er ihnen jederzeit alles abnehmen würde. Wenn dann die Diebe neue Diebstähle ausführen, so kann der Hehler für den Schaden aus diesen haften, selbst wenn der Hehler das Gut nicht erhalten hat. Doch ist das letzten Endes Tatfrage.

b) Der unredliche Besitzer §§ 990, 991, Abs. 1 BGB.

Die bürgerlich-rechtliche Haftung des Erwerbers von Diebesgut geht weiter als die strafrechtliche Verantwortlichkeit (vgl. Reichsgericht vom 26. Juni 1922 RGZ. 105, 84 folg.). Hehler ist nach § 259 StrGB., wer beim Erwerbe weiß oder den Umständen nach annehmen muß, daß es sich um Diebesgut handelt. Es muß somit zum mindesten der sogenannte dolus eventualis vorliegen, d. h. dem Wissen des Hehlers stellt § 259 das durch die Umstände bedingte Annehmenmüssen gleich, nicht weil der Erwerber den strafbaren Erwerb nicht kannte, aber kennen sollte (Fahrlässigkeit), sondern weil er Umstände tatsächlich kannte, die notwendig jeden, also auch den Erwerber zu der Kenntnis strafbarer Erlangung drängen, diese Annahme also ohne weiteres gestatten. (Anm. 5a zu § 259 Komm. d. RGZ. zum StrGB.)

Bürgerrechtlich haftet der Besitzer dem Eigentümer schon dann, wenn er bei dem Erwerbe des Besitzes nicht in gutem Glauben war (§ 990 BGB.). Der gute Glaube fehlt dem Erwerber nach § 932 Abs. 2 BGB., wenn dem Erwerber bekannt oder infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt ist, daß die Sache nicht dem Veräußerer gehört. Hierunter fällt an sich der Hehler. Er kommt aber hier nicht in Betracht, da er schon durch § 992 BGB. getroffen wird. Die Anwendbarkeit des § 990 BGB. auf ihn und den Stehler kann jedoch deshalb von Bedeutung sein, weil die §§ 989 folg. BGB. dem Eigentümer Vorteile gegenüber den Ansprüchen aus strafbarer Handlung (§§ 992, 823 BGB.) geben (Komm. d. RGR. Anm. 1 zu § 992). Die Hauptvorteile bestehen in der längeren Verjährung (siehe unten) sowie darin, daß der Besitzer genötigt ist, sich zu entlasten. Der Schadensersatzanspruch aus dem Eigentum ist ein gesetzlicher Anspruch wegen Vereitlung des Herausgabeanspruchs, kein Anspruch wegen unerlaubter Handlung, auch nicht, wenn der Erwerber im bösen Glauben ist (§ 990 BGB.). (Komm. d. RGR. Anm. 1 zu § 989.)

Während bei der Haftung aus unerlaubter Handlung der § 823 BGB. durch § 992 auf den Fall des Erwerbes durch strafbare Handlung eingeschränkt wird, gehen die gesetzlichen Ansprüche der §§ 989 folg. neben der Haftung aus § 992 ihre eigenen Wege. Wenn ich also gegen Hehler und Stehler aus irgendeinem Grunde aus § 992 BGB. nicht vorgehen kann, etwa weil der Beweis der strafbaren Handlung nicht gelingt, oder weil der Anspruch aus § 992 verjährt ist, kann ich immer noch aus § 990 BGB. Ansprüche geltend machen. Mit anderen Worten: ich brauche nicht den Erwerb durch strafbare Handlung, sondern nur den bösgläubigen Erwerb nachzuweisen. Das ist im einzelnen Falle oft von großer Bedeutung. Der Nachweis, daß jemand wissentlich Diebesgut erworben hat, ist meist kaum zu führen, der Nachweis, daß dem Erwerber infolge grober Fahrlässigkeit unbekannt geblieben ist, daß es sich um Diebesgut handelt, ist viel leichter. Im ersteren Falle entscheiden in der Hauptsache innere Tatsachen, im zweiten äußere.

§ 990 unterscheidet zwischen dem Wissen des Besitzers beim Erwerbe und später. Beim Erwerbe genügt grobfahrlässige Nichtkenntnis, für später wird tatsächliche Kenntnis verlangt. Der Umfang des Schadensersatzanspruches beschränkt sich auf Herausgabe der Nutzungen im Rahmen des § 987 und die Haftung für Unvermögen der Herausgabe der Sache im ursprünglichen Zustande nach § 989. Nur im Falle des Verzuges tritt volle Schadenshaftung ein. Durch die Vorschrift des § 989, daß der Besitzer für den Schaden verantwortlich ist, der dadurch entsteht, daß die Sache aus irgendeinem Grunde, z. B. weil er sie weiterveräußert hat, nicht herausgegeben werden kann, wird meistens tatsächlich derselbe Erfolg erzielt, wie bei dem strafbaren Erwerbe des § 992.

V. Die dingliche Surrogation.

Das BGB. kennt den Rechtsgedanken der sogenannten dinglichen Surrogation. § 281 BGB. bestimmt:

> Erlangt der Schuldner infolge des Umstandes, welcher die Leistung unmöglich macht, für den geschuldeten Gegenstand einen Ersatz oder einen Ersatzanspruch, so kann der Gläubiger Herausgabe des als Ersatz Empfangenen oder Abtretung des Ersatzanspruches verlangen.

Der Rechtsgedanke ist, daß das durch die Veräußerung von Vermögensgegenständen Erlangte ohne weiteres an die Stelle des Veräußerten und in dessen rechtliche Bestimmtheit eintritt. Es handelt sich um keinen Schadensersatzanspruch. Deshalb kann sich der Anspruch auch gegen den redlichen Besitzer richten, der keinen Schadensersatz schuldet.

Diesen Gedanken der dinglichen Surrogation, der zunächst ein schuldrechtliches Verhältnis darstellt, wendet das Reichsgericht in dem Urteil vom 26. Juni 1922 (RGZ. 105, 84) auch auf das Sachenrecht an. Das Gesetz gibt nach ihm keinen ausreichenden Anhalt zu der Annahme, daß durch die Vorschriften der §§ 987 bis 993 BGB. die Rechtsfolgen für den Fall, daß der Eigentümer in seinen Ansprüchen beeinträchtigt ist, abschließend und erschöpfend geregelt seien. Die Ansprüche aus dem Eigentum sind teils dingliche Herausgabeansprüche (§§ 985, 987 BGB.) teils schuldrechtliche Erstattungsansprüche (RGZ. 93, 283). Aus dem Eigentum kann also zwischen dem nichtbesitzenden Eigentümer und dem besitzenden Nichteigentümer ein Schuldverhältnis erwachsen, für das grundsätzlich schuldrechtliche Regeln und damit auch § 281 BGB. anwendbar sind. Dabei ist es gleichgültig, ob das vorliegende Rechtsgeschäft gültig oder nichtig ist, wenn nur das Entgelt in das Vermögen des Schuldners gelangt ist.

Über den Umfang der Herausgabepflicht spricht sich das Reichsgericht nicht aus. Auf alle Fälle ist nach ihm der Gewinn, d. h. die über die Erwerbskosten erzielten Mehrerlöse herauszugeben. Der Anspruch besteht gegen mehrere Schuldner, gegen die nacheinander bezüglich desselben Leistungsgegenstandes der Tatbestand des § 281 sich verwirklicht hat, und zwar kann jeder in Anspruch genommen werden, wenn der Umfang der Ansprüche nicht größer ist als der Wert der Sache. Man kann freilich auch anderseits sagen, daß Surrogation der Sache gerade der Erlös in Höhe der Erwerbkosten ist und daß der Mehrerlös auf die persönliche Tätigkeit des Veräußerers zurückzuführen ist. Man würde dann zu einer Art Bereicherungsanspruch wie bei der Spezifikation (§§ 946—950 BGB.) gelangen.

Der Grundsatz, daß an der abhandengekommenen Sache kein Eigentum begründet wird und daß deshalb der Eigentümer sie herausverlangen kann, wo immer er sie findet, bei jedem gutgläubigen Dritten, ist juristisches Gemeingut und jedem geläufig. Der von dem Reichsgericht gesponnene Gedankengang ist neu. Er ist aber rechtlich folgerichtig und einwandfrei. Auch wirtschaftlich läßt sich gegen ihn nichts einwenden. Die Härte gegen den gutgläubigen Erwerber besteht nicht in der Anwendung des § 281 BGB., sondern darin, daß er an gestohlenem Gut kein Eigentum erlangt hat, und es deshalb dem Eigentümer herausgeben muß, und zwar ohne Ersatz der Gestehungskosten, die er gehabt hat. Er mag sich wegen dieser an den Veräußerer halten, von dem er das Gut erworben hat und der seinen Vertragspflichten insoweit nicht nachgekommen ist, als er kein Eigentum verschafft hat. Durch den Grundsatz der Surrogation wird der Veräußerer in keiner Weise wirtschaftlich schlechter gestellt. Die rücksichtslose Handhabung des § 281 BGB. gibt eine scharfe Waffe gegen die Erwerber von Diebesgut, denen der böse Glaube nicht nachzuweisen ist und wird viele veranlassen, bei dem Erwerb von Sachen von nicht ganz einwandfreier Seite recht vorsichtig zu sein. Nach den gemachten Erfahrungen hätten die Waggonverschiebungen der Nachkriegszeit nicht den ungeheueren Umfang angenommen, den sie gehabt haben, wenn der Rechtsgrundsatz des § 281, wie ihn das Reichsgericht ausgebaut hat, bereits Gemeingut gewesen wäre. Die Bedeutung seiner Anwendbarkeit für die Eisenbahn liegt deshalb nicht nur darin, daß es in vielen Fällen der Eisenbahn gelingen wird, Ersatz zu erhalten, sondern darin, daß den Eisenbahndieben der Absatz derartigen Gutes in Zukunft wesentlich erschwert wird.

VI. Die Ansprüche aus ungerechtfertigter Bereicherung.

Schließlich kann noch der Anspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung gegeben sein. Dieser Anspruch stellt den Mindestanspruch dar, wenn andere gesetzliche Gesichtspunkte versagen (vgl. Entsch. des RG. vom 1. April 1912 JW. 1912, 690). Der Anspruch läßt sich entweder unmittelbar auf §§ 812 folg. BGB. stützen oder mittelbar über sachenrechtliche Bestimmungen.

Bei den hier in Betracht kommenden Tatbeständen wird ein Fall der unmittelbaren Anwendung der §§ 812 folg. kaum gegeben sein. Zu denken wäre etwa an die Vergütungen, die der Erwerber von Diebesgut an Personen gezahlt hat, welche die

Veräußerung des Gutes vermittelt haben. Da es sich um Diebesgut handelt, ist das zugrundeliegende Kaufgeschäft nichtig und damit auch das Vermittlungsgeschäft. Der Vermittler ist um die Gebühr ungerechtfertigt bereichert, aber nicht auf Kosten des Eigentümers, sondern auf Kosten des Käufers. Wenn letzterer mittellos ist, empfiehlt es sich — nötigenfalls im Wege des Arrestes —, dessen Anspruch auf Rückzahlung, und zwar nicht nur auf Grund der ungerechtfertigten Bereicherung, sondern auch wegen Nichterfüllung des Vertrages, pfänden zu lassen.

Wie aber, wenn der Käufer gewußt hat, daß er zur Leistung nicht verpflichtet war, oder daß die Verschaffung des Eigentums unmöglich war? Dann besteht nach §§ 814, 815 BGB. ein Rückforderungsanspruch nicht. Dann ließe sich wohl eine Bereicherung des Vermittlers auf Kosten des Eigentümers annehmen. Andernfalls würde der eigenartige Fall eintreten, daß durch das Rechtsgeschäft der Eigentümer geschädigt, der Vermittler ungerechtfertigt bereichert ist und gleichwohl ein Ausgleich nicht möglich ist.

Wenn die Vermögensverschiebungen auf sachenrechtlichen Verhältnissen beruhen, so dürfen die §§ 812 folg. nicht ohne weiteres angewandt werden. Nur soweit auch in solchem Falle rein schuldrechtliche Beziehungen bestehen oder wo das Sachenrecht auf sie verweist, kommen sie in Frage. Wenn auf Grund des § 987 folg. eine eingetretene Vermögensverschiebung nicht auszugleichen ist, so bilden die Gesetzesbestimmungen, die dies vorschreiben, zugleich den rechtlichen Grund für die Vermögensverschiebung, so daß in einem solchen Falle der Tatbestand einer ungerechtfertigten Bereicherung überhaupt nicht gegeben ist. (RG. v. 1. 4. 12, JW. 1912, 689, RG. 105, 89.) Andererseits verweist das Sachenrecht in verschiedenen Einzelbestimmungen auf die §§ 812 folg. Nur insoweit kommen diese Vorschriften in Betracht. Von Bedeutung für die vorliegenden Tatbestände sind folgende Bestimmungen:

Wenn der Erwerber eine dem Eigentümer abhanden gekommene Sache in gutem Glauben verarbeitet, wird er zwar nach §§ 946—950 BGB. Eigentümer. Der frühere Eigentümer hat aber gegen ihn einen Anspruch auf Geldersatz nach Vorschrift des § 951 BGB., wobei der von dem Erwerber gezahlte Kaufpreis nicht zu berücksichtigen ist. In solchem Falle besteht kein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Zahlung des Kaufpreises und der Verarbeitung, weil der Kaufpreis bei abhanden gekommenen Sachen nicht das Entgelt für den durch die Verarbeitung erlangten Eigentumserwerb darstellt. Nur die Kosten der Verarbeitung sind abziehbar. (RG. Z. 106, 7.)

VII. Die Verjährung.

Der Anspruch auf Ersatz des aus einer unerlaubten Handlung entstandenen Schadens verjährt nach § 852 BGB. in drei Jahren. Unter den Begriff der unerlaubten Handlung fällt auch der Tatbestand des § 992, so daß auch er der dreijährigen Verjährung unterliegt.

Die Verjährung gemäß § 852 beginnt, was häufig übersehen wird, erst mit dem Zeitpunkt, in welchem der Verletzte von dem Schaden **und** der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt. Das Gesetz verlangt **Kenntnis** des Verletzten, die durch verschuldete Unkenntnis nicht ersetzt wird. (Komm. d. RGR. Anm. 4 zu § 852.) Der Verletzte ist derjenige, in dessen Person der Schadensersatzanspruch entstanden ist. Denkbar ist daß die Eisenbahn die Kenntnis hat, der frachtberechtigte Eigentümer dagegen nicht, und daß deshalb der Anspruch der Bahn aus eigenem Rechte schon verjährt ist, der des Eigentümers nicht.

Von großer Bedeutung ist der Absatz 2 des § 852, dessen Tragweite vielfach nicht gewürdigt wird. Er bestimmt:

> Hat der Ersatzpflichtige durch die unerlaubte Handlung auf Kosten des Verletzten etwas erlangt, so ist er auch nach der Vollendung der Verjährung zur Herausgabe nach den Vorschriften über die Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung verpflichtet.

Insoweit finden die §§ 812 folg. uneingeschränkt Anwendung, insbesondere § 819 BGB. Da der Empfänger bei einer unerlaubten Handlung stets bösgläubig ist, kann er nach § 818 Abs. 3 nicht einwenden, daß er nicht mehr bereichert ist. Hehler und Stehler haften vielmehr nach Ablauf der Verjährungsfrist aus unerlaubter Handlung auf vollen Wertersatz. Hierzu treten die gezogenen Nutzungen und dasjenige, was sie selbst als Ersatz erhalten haben.

Die Ansprüche aus §§ 989 folg. sind keine Ansprüche aus unerlaubter Handlung, sondern gesetzliche Verpflichtungen (RGZ. Anm. 1 zu § 992, zu § 989, zu § 987). Sie verjähren deshalb nicht nach § 852 in drei Jahren.

Soweit die Ansprüche nicht der kurzen Verjährung von drei Jahren unterliegen, verjähren sie nach § 195 BGB. erst in dreißig Jahren.

Abbau der Eisenbahnregie.

Von Amtsgerichtsrat **Dr. Goltermann**, Idstein.

Ende Dezember 1924 sind endlich die Verordnungen der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission (Irko) Nr. 280—282 mit 7 Anlagen über die Aufhebung der Eisenbahnregie in den besetzten Gebieten im Novemberheft der „Amtlichen Veröffentlichungen“ in deutscher Sprache erschienen.

1. Nach der Verordnung 280 ist am 16. 11. 24, 0 Uhr Verwaltung sowie technischer, kommerzieller und finanzieller Betrieb des gesamten Eisenbahnnetzes der besetzten Gebiete an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übergegangen. Gleichzeitig sind die einschlägigen Sonderverordnungen Nr. 149, 160, 182, 208 und 219 sowie die ergänzenden Anweisungen, Verfügungen und Beschlüsse, die im Frühjahr 1923 die Regie einrichteten, vorbehaltlich der Fortgeltung von Übergangsbestimmungen aufgehoben worden. Weggefallen sind damit die Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnregie, die Sonderrechtsstellung ihres Personals, die Zuständigkeit der Militärgerichte für Diebstähle und Veruntreuungen zum Nachteile der Regie und über die Beförderungsgutscheine. Zwecks Liquidierung bleibt ein beschränktes Personal bestehen mit den Rechten und Vorteilen gemäß Sonderverordnungen 160 und 274 mit 140, 224 (Gleichstellung mit den den Besatzungstruppen angegliederten Personen; Schutz der Beamten, Angestellten und Privatpersonen, die sich den Sonderverordnungen der Irko unterworfen haben, gegen deutsche Strafmaßnahmen[1]); Steuerbefreiungen).

Ähnlich wie bei Aufhebung der übrigen sog. Pfänderordonnanzen, besonders der Aufhebung der Zollbeschlagnahme und des Binnenzolles an der Ostgrenze des besetzten Gebietes, ist auch hier ausdrücklich bestimmt, daß die Gültigkeit der vollzogenen Handlungen, der erworbenen Rechte, der übernommenen Verantwortlichkeiten und der vor dem 16. 11. 24 in Ausführung oder während der Rechtsgültigkeit der jetzt aufgehobenen Verordnungen entstandenen Verpflichtungen unberührt bleibt. Insbesondere sollen die vor dem Aufhebungszeitpunkte festgestellten oder auch nur begründeten Gebühren- und Abgabenschulden einzulösen und die Verpflichtungen aus Verträgen an die Regie eintreibbar sein. Ebenso wie die Ansprüche der Regie, die unter ihrer Herrschaft zur Entstehung gelangt sind, aufrechterhalten bleiben, sollen auch die gegen sie erwachsenen Ansprüche von ihr noch zu erfüllen sein. Das gilt insbesondere von Entschädigungsansprüchen gemäß der Sonderverordnung 244 (i. V. m.

[1]) Dieser Schutz von Hochverrätern soll künftig nach der Mantelnote der Verordnungen 284—286 geändert werden.

Vo. 2 der Regie), wie sie in VerkehrsrR. 3, 3 und 97 näher besprochen sind.

Die Entschädigungsanträge sind nunmehr zunächst an die Abwicklungsstelle der Generaldirektion der Regie in Mainz, neuerdings nach Verlegung der Regiedienststellen nach Paris (Rue de Bukarest 15) an Herrn Libert in Mainz, Kaiserstraße 3, zu richten. Nach Ablehnung dieser sog. „Beschwerde" oder mangels einer Antwort ist die Klage bei dem Sekretariat der Gemischten Gerichtlichen Kommission der Rheinischen Eisenbahnen in Mainz Rheinstraße 65, für die Rechtsangelegenheiten, die das südlich und westlich (?) der Linie Troisdorf-Bonn-Ahrdorf-Gerolstein-Prüm liegende Gebiet betreffen, bzw. bei dem Zweigbüro in Aachen, Lagerhausstraße 28, für das nördlich und östlich gelegene Gebiet einzureichen. Für das Ruhrgebiet, auf dessen Sonderregelung hier nicht näher eingegangen werden soll, ist nach Verfügung 113 des Generals Degoutte in ähnlicher Weise der „Gemischte Gerichtliche Ausschuß der Rheinischen Eisenbahnen" in Düsseldorf zuständig. Sehr zu beachten ist jedoch, daß diese Klagen vor dem 16. 2. 25 bei der Kommission eingehen müssen. Dadurch ergibt sich ein gewisser Widerstreit mit den noch aufrechterhaltenen früheren Bestimmungen. Danach sollte nämlich die Klageerhebung in Ermangelung eines ausdrücklichen ablehnenden Bescheides erst nach fruchtlosem Ablauf von drei Monaten seit Einreichung des Antrages zulässig sein. Da die „Beschwerden" aus der Regiezeit vielfach erst einige Zeit nach dem 16. 11. 24 eingereicht sein werden, werden diese drei Monate häufig vor dem 16. 2. 25 noch nicht abgelaufen sein. Es empfiehlt sich daher, bei der genannten Abwicklungsstelle (Herrn Libert) um einen Bescheid rechtzeitig vor dem 16. 2. 25 einzukommen oder jedenfalls die Klage vor diesem Zeitpunkte zu erheben.

Das Verfahren vor der Gemischten Kommission, die anscheinend bisher wenig in Tätigkeit getreten ist, ist erst gegen Ende der Eisenbahnregie durch eine Prozeßordnung (ohne Datum, abgedruckt in den Amtlichen Veröffentlichungen von Oktober 1921) näher geregelt worden. Da die beschriebene Zuständigkeit vielfach schwer zu bestimmen sein wird, setzt sich der Kläger bei falscher Anbringung keiner Abweisung aus, sondern wird die Sache notfalls von dem Abteilungspräsidenten in zweifelhaften Fällen an die zuständige Abteilung verwiesen, was zweckmäßig hilfsweise beantragt wird. Der vorbereitende Schriftsatz (Klage) nebst etwaigen Belegen muß in deutscher oder französischer Sprache in 4 Exemplaren eingereicht werden und, falls in der Sitzung mündliche Bemerkungen vorgetragen werden sollen, von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Es besteht also ein beschränkter Anwaltszwang. Binnen 15 vollen Tagen von der Zustellung ab kann die Regieverwaltung eine Erwiderung niederlegen, worauf noch je eine Replik des Geschädigten und eine Duplik der Regie in gleichen Fristen und Formen folgen können. Eine derartige Beschränkung des Vorbringens durch Form, Frist und Zahl der vorbereitenden Schriftsätze ist bekanntlich unserem deutschen Prozeßrecht fremd. Sie dient vielleicht zur Beschleunigung des Verfahrens, zwingt aber zu alsbaldiger erschöpfender Darstellung und kann sonst für die Beteiligten gefährlich werden. Um etwaige Auslassungen noch in der mündlichen Verhandlung nachholen zu können, empfiehlt sich daher die Zuziehung eines Rechtsanwalts, was spätestens bei Einreichung des letzten Schriftsatzes (der Replik) zu geschehen hat. Will der Geschädigte einen Dritten wegen Gewährleistung in Anspruch nehmen, damit dieser an seiner Stelle od mit ihm zusammen den Rechtsstreit führe, z. B. der Empfänger den Absender wegen ungenügender Verpackung, der Absender den Empfänger wegen Nichtfeststellung der Schäden bei Ankunft, beide einen Spediteur oder Rollfuhrunternehmer, so kann er ihm durch einen in 5 Exemplaren einzureichenden Schriftsatz den Streit verkünden, aber nur bis zur Niederlegung seines letzten Schriftsatzes. Der Dritte kann darauf binnen 15 Tagen erwidern. Bis zur Verkündung des Urteils kann auch ein Dritter intervenieren, der in dem anhängigen Rechtsstreit ein rechtliches Interesse geltend machen will, etwa der wahre Eigentümer der beschädigten oder verlorenen Ware, wenn der Rechtsstreit von dem formell Verfügungsberechtigten, z. B. dem Absender bei Totalverlust nach § 99 EVO. (Art. 26 IntÜ.) geführt wird, das Eigentum aber bereits nach § 931 BGB. durch Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen die Eisenbahn auf den Empfänger übergegangen ist oder überhaupt einer am Frachtvertrage nicht beteiligten Person zusteht oder wenn der Absender dem Empfänger eine diesem gehörige Sache zuschickt (vgl. Blume-Weirauch, Anm. 3 zu § 99 EVO.; Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn, 3. u. 4. Aufl., S. 15 f.). Form und Frist für die Erwiderung sind die gleichen wie bei Streitverkündung. Die Kommission und bei Dringlichkeit der Präsident können vorläufige Maßnahmen zur Sicherung der Parteirechte treffen, ähnlich unserer deutschen Beweissicherung, was notfalls zweckmäßig beantragt wird. Der Antragsteller hat auf Erfordern „Bürgschaft", d. h. wohl Sicherheit oder Kostenvorschuß, zu leisten. Gegen die Sicherheitsmaßnahmen kann binnen 8 Tagen nach Anzeige Einspruch eingelegt werden, der aber keine aufschiebende Wirkung hat. Aus besonderen Gründen kann Fristverlängerung gewährt werden. Bis zum Verhandlungstage können die Akten eingesehen werden. Die Verhandlung ist nur öffentlich bei Teilnahme eines Rechtsanwalts. Persönliches Erscheinen des Geschädigten oder Vernehmung durch eine beauftragte Gerichtsperson kann angeordnet werden. Ebenso erfolgen Zeugen- und Sachverständigenvernehmungen vor der Kommission selbst oder einer beauftragten Person oder Behörde. Durch begründeten Beschluß können Zeugen verworfen werden. Vergleich ist jederzeit möglich, ebenso Klagezurücknahme und Anerkenntnis, die auf Antrag durch Urteil festgelegt werden und die betreffende Partei zur Kostentragung verpflichten. Die Entscheidungen ergehen in französischer Sprache; jedoch kann der Geschädigte Ausfertigung in deutscher Sprache beantragen. Gegen Versäumnisurteil gibt es keinen Einspruch. Die Kosten, die vom Präsidenten festgesetzt werden, trägt die unterliegende Partei.

Anhangsweise mag bemerkt werden, daß nach einem Beschluß der Hohen Kommission vom 4. 6. 24 (Amtl. Veröff. 1924, Heft 6, S. 8) Schäden, die von Regieangestellten außerhalb ihres Dienstes und unter persönlicher Haftung verursacht worden sind, von den örtlichen Kommissionen ebenso abgeschätzt werden sollen, wie die sonstigen von Besatzungstruppen verursachten Schäden. Die Akten sollen dann von den Militärbehörden an die Direktion der Regie weitergegeben werden. Über weitere gerichtliche Geltendmachung fehlen Vorschriften. Regiebahnunfälle und andere Schäden, die durch besatzungstypisches Verhalten von Regieangestellten verursacht worden und nicht auf eigenes Verschulden des Geschädigten zurückzuführen sind, werden, soweit sie während des passiven Widerstandes, und zwar nicht nur bis zur offiziellen Aufgabe am 28. 9. 23, sondern etwa bis Ende Oktober oder Ende November 23 nach den örtlichen Verschiedenheiten entstanden sind, nach den Entscheidungen des Reichswirtschaftsgerichts gemäß dem Okkupationsleistungsgesetz vom Deutschen Reiche ebenso ersetzt, wie Anforderungen der Regieverwaltung oder ihrer Angestellten oder für sie (vgl. Umdrucke des Reichsministers für die besetzten Gebiete v. 17. 5. und 13. 8. 24).

2. In der uns Deutsche besonders eigenartig berührenden Sonderverordnung 171 in der Fassung der Sonderverordnung 18[illegible] i. V. m. Sondervo. 255 war bestimmt worden, daß

> „im Hinblick darauf, daß es feststehe, daß die deutsche Regierung ihren Staatsangehörigen die auf den Eisenbahnnetzen des besetzten Gebiets anläßlich des Versagens der deutschen Eisenbahnverwaltung liegen gebliebenen Güter ersetzt hat und daß es daher nicht nötig sei, eine neue Entschädigung der Eigentümer dieser Güter in Aussicht zu nehmen, andererseits in Anbetracht dessen, daß die Angehörigen der außerdeutschen Länder ohne tatsächliche Regreßansprüche gegenüber den deutschen Behörden sich befinden und daß ihnen unter diesen Bedingungen eine möglichst große Entschädigung für den erlittenen Schaden sichergestellt werden müsse",

nur solche Eigentümer liegen gebliebener Güter, die nicht deutsche Staatsangehörige sind und weder deutsche Personen noch deutsche Interessen vertreten, Entschädigungen aus dem Erlös verkaufter überzähliger Güter sollten erhalten können. Dieser Ausschluß deutscher Staatsangehöriger ist auch durch die abändernden Verordnungen 275 und 281 aufrechterhalten worden. Verteilung und Auszahlung erfolgt bis zur Abwicklung durch den leitenden Liquidationsausschuß an den berechtigten Ausländer (vgl. dazu Amtl. Veröff. 1923, Heft 6, S. 20, und Heft 7, S. 21).

Durch einen besonderen Beschluß vom 4. 9. 24 hat die Hohe Kommission festgestellt, daß eine Haftung des französisch-belgischen Liquidationsamtes oder eines anderen alliierten Organes wie der Regie selbst für Postpakete, Wert- oder Einschreibbriefe, die während des passiven Widerstandes verloren gegangen sind, nicht in Frage komme, da der Grund für den Verlust lediglich im Versagen der deutschen Eisenbahnen liege. Anscheinend handelt es sich hier aber nur um Verluste vor Errichtung der Regie. Die Frage der Haftbarkeit der deutschen Postverwaltung, mit der allein der Beförderungsvertrag abgeschlossen ist, soll an dieser Stelle nicht näher untersucht werden.

3. Die dritte der eingangs genannten Abbau-Verordnungen, Nr. 282, stellt in der Hauptsache den Rechtszustand wieder her, wie er vor Aufpfropfung der Eisenbahnregie in den besetzten Gebieten bestand, ersetzt jedoch die früheren Verordnungen 6, 11, 51, 60, 61, 115 und 124 durch neue Vorschriften. Die Interalliierte Feldeisenbahnkommission (C. I. C. F. C.) mit ihren verschiedenen Unterkommissionen am Sitze der Reichbahndirektionen tritt wieder in Kraft. Sie ist allein ermächtigt, die vom Oberbefehlshaber der alliierten Armeen für militärische Zwecke erteilten Befehle an die Eisenbahnbehörden in den besetzten Gebieten zu übermitteln. Zur Entgegennahme und Weitergabe der Anweisungen ist der Delegierte der deutschen Eisenbahnen bei der C. I. C. F. C. (Deleis) in Wiesbaden wieder in Tätigkeit getreten. Die Anforderungen „für militärische Zwecke“ werden häufig recht weit ausgedehnt. Für die Organe der C. I. C. F. C. werden weitgehende Überwachungsrechte in Anspruch genommen. Die Neufassung stellt insbesondere Vereinfachung und Erleichterung der Beziehungen zwischen den Besatzungstruppen und den Eisenbahnbehörden durch Privatabkommen zwischen der C. I. C. F. C. und Deleis in Aussicht. Im übrigen soll Verwaltung und Betriebssicherung durch die deutschen Eisenbahnbehörden unbehindert vor sich gehen. Das für Unterhaltung und Normalbetrieb nötige Personal muß ständig beibehalten werden, ohne daß dieses aber, wie früher bestimmt, dem Bestande zur Zeit des Waffenstillstandes unter Berücksichtigung der Arbeitszeitverkürzung zu entsprechen brauchte. Wechsel im Personalbestande, besonders der höheren Eisenbahnbeamten, unterliegt der vorgängigen Genehmigung der C. I. C. F. C. Auch jetzt hat sich diese wieder, was früher Gegenstand lebhafter Beschwerde der Eisenbahnbeamten gewesen war, unmittelbares Strafrecht über sie vorbehalten, allerdings nur noch subsidiär in Ermangelung einer Bestrafung durch die deutschen Behörden, wohl auch, falls diese Strafen nach Ansicht der Alliierten nicht genügend ausfallen sollten, und zwar in allen Fällen, in denen es sich um einen „zur Gefährdung der Sicherheit, des Unterhalts oder der Bedürfnisse der Hohen Kommission oder der Besatzungstruppen geeigneten Dienstfehler eines deutschen Beamten“ handelt. Daneben soll den alliierten Militärgerichten ihre Strafgewalt bei Verstoß gegen andere Rheinlandverordnungen verbleiben.

Material und Einrichtungen aller Art müssen vollständig und in gutem Zustande erhalten, ersteres darf ohne Genehmigung der C. I. C. F. C., die für Bedürfnisse des laufenden Dienstes in Aussicht gestellt wird, nicht — früher überhaupt nicht — ins unbesetzte Gebiet zur Deckung dortigen Fehlbetrags überführt werden. Diese Fessel kann besonders lästig werden und zur Schädigung von Handel und Industrie bei Wagenmangel führen, besonders nach der in den nächsten Monaten doch wohl zu erhoffenden Räumung des Ruhrgebiets und der Kölner Zone. Auch Austausch rollenden Materials zwecks Herstellung in Reparaturwerkstätten ist von vorheriger Anzeige an die C. I. C. F. C. abhängig. Befohlene Militärtransporte sind, möglichst nach rechtzeitiger Vorankündigung, unverzüglich auszuführen, notfalls unter Änderung des Fahrplans, was ebenfalls Schädigungen des deutschen Verkehrs mit sich bringen kann. Auch kann die C. I. C. F. C. im voraus Zugzusammensetzungen vorschreiben. Andere als bloße Unterhaltungsarbeiten müssen vor Ausführung der C. I. C. F. C. unterbreitet werden. Zur Erleichterung der Überwachung sind die verschiedensten Vorlagen und Berichte vorgeschrieben, besonders über Unglücksfälle, sozialistische Bewegungen oder Streikdrohungen, die Betrieb oder öffentliche Ordnung stören könnten. Dadurch wird leitenden Stellen eine weitgehende Voraussicht und Verantwortlichkeit zugemutet. Wenn auch die Amtssprache für die deutschen Dienststellen deutsch bleibt, können doch die militärischen Befehle in französischer oder englischer Sprache gegeben werden.

Die Haftung aller Art für militärische Beförderungen auf Grund eines Militärfahrscheins oder einer ähnlichen Urkunde soll durch diesen Umstand nicht vermindert werden, sie soll also bei dieser unentgeltlichen Zwangsbeförderung die gleiche sein wie bei entgeltlicher vertragsmäßiger (vgl. auch Blume-Weirauch, Einl. zu Abschn. VIII EVO. Z. 8). Sie richtet sich, wie nunmehr ausdrücklich festgelegt worden ist, nach der EVO. für den Binnenverkehr und nach dem Berner Übereinkommen für den internationalen Verkehr. Dagegen hatten sich die Alliierten früher vielfach gesträubt, indem sie die Haftbefreiungsgründe, z. B. bei Beförderung von Heu auf offenen Wagen, bei anzuerkennender mangelhafter Verpackung usw. (§ 86 (1) Z. 1 und 2 EVO.), für Militärtransporte nicht gelten lassen wollten. Die Entscheidung ist aber den sonst zuständigen deutschen Dienststellen und der deutschen Gerichtsbarkeit entzogen. Streitigkeiten sollen vielmehr durch die C. I. C. F. C. im Einvernehmen mit Deleis geregelt werden. Sonst sollen sie nach Ablauf von drei Monaten vor eine Gerichtsbehörde gebracht werden, deren Einrichtung und Verfahren noch bestimmt werden sollen.

Bei Verhängung des Belagerungszustandes kann der Oberbefehlshaber der Besatzungsarmeen der C. I. C. F. C. die Übernahme der Reichsbahndirektionen vorschreiben, womit das Eisenbahnpersonal der C. I. C. F. C. unterstellt wird. Allgemeine Eisenbahnverordnungen müssen der Hohen Kommission durch Vermittlung der C. I. C. F. C. ebenso wie sonstige deutsche Gesetze und Verordnungen unterbreitet werden. Unter Beseitigung der Registrierung und der Vorschriften, daß deutsche Gesetze und Verordnungen erst 10 Tage nach jener in Kraft treten, sieht die neue Verordnung 284 vor, daß die deutschen Bestimmungen im besetzten Gebiet künftig fast immer zu gleicher Zeit in Kraft treten wie im unbesetzten Deutschland. Die zehntägige Einspruchsfrist hat vorwiegend theoretische Bedeutung bekommen als Rückendeckung der Hohen Kommission. Etwaige Schwierigkeiten sollen von dieser geschlichtet werden.

Die sieben Anlagen der Verordnung 282 betreffen namentlich Vorzugsbeförderungen der Militärtransporte, Einstellung von Zügen, Aufrechterhaltung der Kohlenvorräte, Kontrolle über Ein- und Ausgänge des rollenden Materials auf Grenzbahnhöfen und Rheinbrücken. Für dadurch etwa verursachte Lieferfristüberschreitungen oder Beschädigungen leicht verderblicher Waren werden die Geschädigten kaum Ersatz beanspruchen können, da die Eisenbahn sich demgegenüber wohl mit Erfolg auf höhere Gewalt wird berufen können, soweit die Verzögerung nicht etwa voraussehbar und durch zweckmäßige Vorkehrungen abwendbar ist. Weiter werden in den Anlagen Reisevorschriften für die Mitglieder der Hohen Kommission und für alle Militärpersonen gegeben mit Strafandrohung für Benutzung vorbehaltener und dementsprechend bezeichneter Abteile durch dazu nicht befugte Personen, die ebenso wie die in irgendwelchen Zugteilen reisenden Militärpersonen der Kontrolle der Militärbehörden unterstellt werden. Dagegen steht den deutschen Eisenbahnbeamten nur Kontrolle gegenüber allen Zivilpersonen zu. Truppen- und Materialbeförderungen sowie statistische Auskünfte sind außer-

ordentlich eingehend geregelt. Die Vo. 282 soll auch auf Straßenbahnen jeder Art Anwendung finden; nur treten an die Stelle der C. I. C. F. C. der oder die zuständigen Kommandanten der Besatzungstruppen. Zur Prüfung der Unkosten für alle Verpflichtungen sind monatliche Verzeichnisse aufzustellen. In den Mustern für Beamtenmeldungen fällt auf, daß auch Heimatsort von Familie und Ehefrau sowie frühere Zivil- und Militärstellungen anzugeben sind, was vielleicht Unterlage für Nichtzulassung abgibt.

Die frühere Vo. 147 über die Bestrafung der Eisenbahnsabotage ist durch Vo. 270 in die allgemeine Vo. 2 aufgenommen worden.

Ist somit das rheinische Wirtschaftsleben von den Fesseln der Regie, besonders ihren weitgehenden Haftungsbeschränkungen, befreit und ist auch gegenüber dem Rechtszustande vor Einrichtung der Regie jetzt in einigen Einzelheiten eine gewisse Erleichterung nicht zu verkennen, so bleiben doch sehr weitgehende Kontrollrechte und Vorzugsbehandlungen der Alliierten für die Eisenbahnen des besetzten Gebietes bestehen, die vielfach zu Schädigungen des deutschen Handels und Verkehrs führen können. Auszahlungen von Entschädigungen der Regie sollen übrigens künftig durch die deutschen Dienststellen geschehen. Am 1. 2. 25 ist für den Eisenbahnverkehr auch die deutsche Zeit wieder eingeführt worden.

Nochmals das Zwangsvollstreckungsprivileg der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Von Reichsbahnrat **Dr. Blüher**, Stettin.

I.

Nachdem das Reichsgericht in mehreren Entscheidungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Gerichtskostenfreiheit abgesprochen hat, erfordern nunmehr, nach Bekanntwerden dieser Stellungnahme des höchsten Gerichtshofes — vgl. Preuß. Justizministerialblatt 1925 Nr. 4 S. 41 —, die Landesgerichte, die bisher großenteils (so auch das Kammergericht) die Gebührenfreiheit auch der neuen Gesellschaft anerkannt hatten, ebenfalls Gerichtskosten. Aber der Anstoß, den das Reichsgericht mit seinen Entscheidungen in der Kostenfrage gegeben hat, geht noch weiter: einmal stutzig gemacht, wollen die Gerichte die Reichsbahn-Gesellschaft in jeder Hinsicht wie Private behandeln und gegen sie auch wie gegen Private zwangsvollstrecken. Damit schießen sie aber weit über das Ziel hinaus. Man kann nur hoffen, daß es in der Frage der Gebührenfreiheit der Reichsbahn-Gesellschaft noch einmal zu einer günstigen Plenarentscheidung des Reichsgerichts kommt, die den Gedankengängen, aus denen heraus das Reichsbahngesetz entstanden ist, mehr gerecht wird; im übrigen aber soll hier einmal der bisherige Standpunkt des Reichsgerichts als richtig unterstellt und die Frage untersucht werden: Ist damit auch das bisherige Zwangsvollstreckungsprivileg der Reichsbahn weggefallen?

Diese Frage muß verneint werden, denn Gerichtskostenfreiheit und Zwangsvollstreckungsprivileg stehen nur teilweise im Zusammenhang. Bei jener handelt es sich — wenigstens in Preußen — im wesentlichen um zwei Fragen:

1. Ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ebenso wie das Unternehmen Deutsche Reichsbahn eine für Rechnung des Reichs verwaltete oder eine einer solchen gleichgestellte Anstalt (§ 90 D. G. K. G., § 8 Pr. G. K. G.)?
2. Ist das Recht auf Gebührenfreiheit eines der bisher mit den Reichseisenbahnen und dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn verbundenen und nach § 5 Abs. 4 RBG. auf die Reichsbahn-Gesellschaft übergegangenen Rechte oder gehört es zu den öffentlich rechtlichen Befugnissen, die nach § 17 RBG. die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn überkommen hat?

Beim Zwangsvollstreckungsprivileg dagegen lauten die Fragen:

1. Ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine Anstalt des öffentlichen Rechts?
2. (Entsprechend oben). Ist das Zwangsvollstreckungsprivileg eines der nach § 5 Abs. 4 oder nach § 17 auf die Reichsbahn-Gesellschaft übergangenen Rechte?

II.

Die hier für Preußen in Betracht kommenden Bestimmungen sind § 15 Ziffer 3 EGZPO., wonach unberührt bleiben „die landesgesetzlichen Vorschriften über die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen den Fiskus, eine Körperschaft, Stiftung oder Anstalt des öffentlichen Rechts oder eine unter der Verwaltung einer öffentlichen Behörde stehende Körperschaft oder Stiftung, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden“, ferner § 33 Teil I Titel 35 der allgemeinen Gerichtsordnung nebst Anhang § 242:

> „Übrigens müssen die ergangenen rechtskräftigen Urteile auch gegen den Fiskus, sowie gegen jede andere Partei, gehörig vollstreckt werden. Inzwischen bringen es die bestehenden Finanz-, Dienst- und Kassenverhältnisse mit sich, daß sowohl die Fristen zur Befolgung der Urteile geräumiger, als gegen bloße Privatparteien, bestimmt werden müssen; als auch daß, indem der Erinnerungsbefehl an die Kasse, das Amt, oder die sonstige zur Zahlung oder Leistung unmittelbar verurteilte fiskalische Station erlassen wird, der ihr vorgesetzten Finanzbehörde davon Nachricht gegeben werde. Letztere muß alsdann alle nach der Finanzverfassung nötigen Anstalten und Verfügungen unverzüglich treffen, damit dem Urteil in der bestimmten Zeit unfehlbar genügt werde; und das Generaldirektorium wird darauf halten, daß derjenige, der aus Nachlässigkeit oder anderen unerlaubten Ursachen seine Pflicht hierunter nicht beobachtet, dem obsiegenden Teile alles erweisliche Interesse aus eigenen Mitteln erstatten müsse, auch, nach Befinden, noch überdies empfindlich bestraft werde. . . .“

Schließlich noch Anhang 153 zu § 45 Teil I Titel 24:

> „Soll gegen Stadt- oder Dorfgemeinden oder gegen eine ganze Klasse von Mitgliedern derselben, oder sonst gegen eine moralische Person, eine Exekution vollstreckt werden, so müssen die Gerichte über die Art, wie solche ohne gänzlichen Ruin der Schuldner zu realisieren ist, jederzeit mit der Regierung Rücksprache halten, und wenn sie sich mit dieser über die zu nehmenden Maßregeln nicht vereinigen können, die Exekution aussetzen, und die Vorbescheidung des Justizministers einholen. Eben dieses muß geschehen, wenn die Exekution gegen ein nicht unter der Regierung stehendes Institut zu verordnen ist, und also der Justizminister Anlaß finden möchte, mit den übrigen Ministerien Rücksprache zu nehmen.“

Vgl. ferner — vor allem, soweit die allgemeine Gerichtsord. nicht gilt — Pr. Justizministerialblatt 1881 S. 160. 1882 S. 59.

III.

Zu 1. Behörden oder amtliche Stellen des Reichs sind die Stellen der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft nicht, vgl. Punkt 2 der Geschäftsordnung der Gesellschaft. Damit ist aber keineswegs entschieden, daß die Gesellschaft überhaupt nicht dem öffentlichen Recht angehört. Es fragt sich vielmehr, ob sie eine Anstalt des öffentlichen Rechts mit starkem privatwirtschaftlichen Einschlag oder umgekehrt eine privatrechtliche Gesellschaft eigenen Rechts mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag ist.

Daß sie äußerlich zum großen Teil die Form der Aktiengesellschaft hat, besagt in dieser Hinsicht wenig. Eine Aktiengesellschaft des deutschen Handelsgesetzbuches — das muß immer wieder betont werden — ist sie zweifellos nicht. Nur einige wesentliche Unterschiede zwischen beiden Gesellschaften seien hervorgehoben: Der A.-G. des HGB. liegt ein Gesellschaftsvertrag zugrunde, sie entsteht dann durch Eintragung in da

Handelsregister (§ 200 HGB.), die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist „vom Deutschen Reiche durch das Reichsbahngesetz errichtet“ (§ 1 RBG.), sie wird nicht in das Handelsregister eingetragen (§ 16 Abs. 2 erwähnt § 200 HGB. nicht), die im § 1 Abs. 2 genannte Gesellschaftssatzung ist keine Satzung im Sinne des HGB., denn sie ist nicht ein privatrechtlicher Vertrag zur Regelung der Gesellschaftsorganisation, sondern ein Bestandteil des Reichsbahngesetzes (§ 1 Abs. 2), also selbst Gesetz, und trägt den Namen „Satzung“ nur, weil sie das enthält, was sonst in einer Satzung geregelt ist (vgl. Sarter-Kittel, S. 25). Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat auch keine Generalversammlung; der Verwaltungsrat nimmt im wesentlichen die Stellung sowohl des Aufsichtsrates wie der Generalversammlung ein. § 16 erklärt denn auch die Bestimmungen über Handelsgesellschaften als nur insoweit anwendbar, als dies ausdrücklich bestimmt ist (s. § 16 Abs. 2). Der Name Aktiengesellschaft hilft also in der hier zu beantwortenden Frage nicht weiter. Auch die Tatsache, daß das Verhältnis der Reichsbahn zu ihren Benutzern (vgl. z. B. EVO., Haftpflichtgesetz) im wesentlichen privatrechtlich ausgestaltet ist, ist nicht ausschlaggebend: diese privatrechtliche Ausgestaltung erklärt sich historisch, sie hat ja schon zur Zeit der Staats- wie Reichseisenbahnen bestanden und die öffentlich-rechtliche Natur dieser Unternehmen natürlich nicht beseitigt. Auch die Tatsache, daß die Reichsbahn-Gesellschaft Gewinnerzielung erstrebt, ist natürlich kein Beweis gegen ihren öffentlich-rechtlichen Charakter.

Für die Frage, ob eine juristische Person eine solche des öffentlichen Rechts ist, ist vielmehr in erster Linie ihr Zweck entscheidend (vgl. Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, S. 71), und man wird weiter sagen können (vgl. Enneccerus, Lehrbuch I 1, § 112 a. A.), daß im Zweifel die juristische Person dann dem öffentlichen Rechte angehört, wenn sie unmittelbar durch das Recht selbst, also nicht durch private Satzungen geschaffen ist. Daß dies bei der Reichsbahn-Gesellschaft der Fall ist, haben wir oben gesehen. Aber auch aus vielen weiteren Momenten läßt sich ihre öffentlich-rechtliche Natur begründen. Sie ist vom Reiche errichtet, um Reparationsleistungen aufzubringen, um also das deutsche Volk im übrigen zu entlasten. Es ist richtig, daß der Betrieb der Eisenbahnen nicht *notwendig* öffentliche Verwaltungstätigkeit ist, aber durch Schaffung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat man sich doch von dem Gedanken der Reichseisenbahnen nicht endgültig abgewendet — dann wäre eine Veräußerung des Reichseisenbahnvermögens in Frage gekommen —, man hat vielmehr nur das Betriebsrecht der Eisenbahnen auf Zeit auf die Reichsbahn-Gesellschaft übertragen (§ 5 RBG.) und sich ausdrücklich das Eigentum an den Reichseisenbahnen vorbehalten (§ 6 RBG.). Die öffentlich-rechtliche Natur des Unternehmens zeigt sich deutlich auch in der Zuteilung sämtlicher Stammaktien an das Reich (§ 3), in der Tatsache, daß die Bediensteten — soweit nicht Arbeiter — öffentliche Beamte sind (vgl. auch Sarter-Kittel, S. 159), vor allem aber im § 2 RBG., wonach die Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat. Es mag noch hervorgehoben werden, daß die ausdrücklichen Bestimmungen vor allem des § 17 m. E. nicht gegen die öffentlich-rechtliche Natur der Gesellschaft sprechen, denn mit Bejahung dieser Natur liegt noch keineswegs fest, *welche* öffentlich-rechtlichen Befugnisse die Anstalt hat. Es gibt z. B. viele öffentliche Anstalten, die das Recht zur Beurkundung und Beglaubigung nicht besitzen.

Nach alledem überwiegt m. E. die öffentlich-rechtliche Seite derart, daß man die Gesellschaft als eine öffentliche Anstalt mit privatrechtlichem Einschlag bezeichnen muß.

Zu 2. Aber auch aus dem Reichsbahngesetz selbst ergibt sich die Aufrechterhaltung des Zwangsvollstreckungsprivilegs für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Freilich glaube ich, im Gegensatz zu Mantey (vgl. Nr. 52 S. 1072 des Jahrgangs 1924 dieser Zeitung), daß man § 5 Abs. 4 hier besser außer Betracht läßt, da es sich nicht um ein mit dem Betriebe zusammenhängendes Recht handelt. In Betracht kommt vielmehr § 17, wonach die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfange behalten, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ zustanden. Wenn das Reichsgericht in Sachen der Gebührenfreiheit zu § 17 ausführt: „Er überträgt also, soweit es zum ordnungsmäßigen Betrieb der Eisenbahn erforderlich ist, die Befugnisse zur Ausübung der Staatsgewalt auf die Gesellschaft“, und wenn es offenbar z. B. das Recht der Anforderung von Akten und das Recht, Ersuchen an Behörden zu richten, als solche „Befugnisse zur Ausübung der Staatsgewalt“ ansieht, so wird man das Zwangsvollstreckungsprivileg erst recht darunter rechnen müssen. Es ist jedenfalls kein dem Reiche als Vermögensträger zustehendes, kein fiskalisches Recht. Dabei muß freilich das Wort „Befugnis“ extensiv ausgelegt werden, § 17 will aber nichts anderes sagen als: in öffentlich-rechtlicher Beziehung sollen die Stellen der Gesellschaft nicht anders dastehen, als die des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“.

IV.

Es ergibt sich also — jedenfalls für Preußen —, daß sowohl auf Grund der Bestimmungen der ZPO. als auch des RBG. gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht wie gegen Privatpersonen zwangsvollstreckt werden kann, vielmehr dieselben Formen gewahrt bleiben müssen, die gegenüber dem Fiskus oder aber wenigstens gegenüber öffentlichen Anstalten einzuhalten sind. Freilich beziehen sich diese Vorbehalte nur auf die Zwangsvollstreckung wegen *Geldforderungen*, immerhin dürften andere Fälle der Zwangsvollstreckung zu den großen Seltenheiten gehören.

Die Frage hat große praktische Bedeutung: Bei der Ausdehnung der Reichsbahn-Gesellschaft über das ganze Reich und dem doch nicht ganz einfachen Geschäftsgang eines solch großen Unternehmens kann es leicht vorkommen, daß Vollstreckungstitel den Prozeßbevollmächtigten (man denke an entlegene Provinzstädte) schon mehrere Tage zugestellt sind, ehe die zuständige Stelle der Reichsbahndirektion davon erfährt und die Zahlung anweisen kann. Es kommen sowohl Endurteile nach § 70 ZPO. in Frage, aus denen ja nach § 750 ZPO. im unmittelbaren Anschluß an die Zustellung vollstreckt werden kann, wie auch einstweilige Verfügungen und Kostenfestsetzungsbeschlüsse, die ohne Gehör des Schuldners ergehen können. Ob die neuerdings bei Kostenfestsetzungsbeschlüssen von drei Tagen auf eine Woche verlängerte Wartefrist (§ 798 ZPO.) in allen Fällen ausreicht, ist fraglich. Selbstverständlich muß die Reichsbahngesellschaft in allen diesen Fällen unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, wobei die Verzögerung durch den normalen Geschäftsgang mit in Kauf zu nehmen ist, zahlen, es kann ihr aber nicht zugemutet werden, zu zahlen, ehe sie Nachricht vom Prozeßbevollmächtigten hat, und — d. i. der wesentliche Gesichtspunkt — was für eine Störung, und was für eine Arbeitsvermehrung würde es bedeuten, wenn tagtäglich der Gerichtsvollzieher wegen der kleinsten Kleinigkeit erschiene und zur Vermeidung der Pfändung unter Unterbrechung der laufenden Arbeiten sofort dafür gesorgt werden müßte, daß erst einmal der vom Gerichtsvollzieher geforderte Betrag nach ordnungsmäßiger Prüfung angewiesen, gebucht, gezahlt wird. Wenn das Gesetz selbst kleine kirchliche Gemeinden, ja sogar Berufsgenossenschaften hier heraushebt, so wäre es schon aus rein praktischen Erwägungen heraus unverständlich, wenn das Riesenunternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht auch dieses Vorrecht genösse.

Danach haben die Gerichtsvollzieher nichts mit der Zwangsvollstreckung wegen Geldforderung gegen die Reichsbahn-Gesellschaft zu tun, vielmehr ist dies Sache der Gerichte, die sich wohl auch jetzt wie bisher notfalls an das Reichsverkehrsministerium wenden müssen.

Lochkartenverfahren für die Güterabfertigung und Verkehrskontrolle.

Von Eisenbahnobersekretär **Riedel**, Berlin.

I. Lochkartenverfahren allgemein.

In der Vereinszeitung vom Jahre 1912, Heft 12 und 13, wurden die elektrisch-magnetischen Lochkartenmaschinen von Hollerith eingehend beschrieben und abgebildet. Das Lochkartenverfahren mit den elektrisch-mechanischen Powersmaschinen, das zunächst kurz beschrieben werden soll, verlangt ebenso wie das von Hollerith drei verschiedene Maschinen, Loch-, Sortier- und Tabelliermaschine. Bei beiden Maschinensystemen bildet eine Lochkarte (Abb. 1) aus dünnem Karton und von gleicher Größe (187×82,5 mm) mit 45 Feldern mit den Ziffern 0—9 bzw. 12 die Grundlage.

Abb. 1.

Abb. 2.

In den verschiedenen Spalten der Lochkarte werden die Angaben z. B. für jeden Frachtbrief durch gelochte Zahlen vermerkt. Dies geschieht mit einer Art Schreibmaschine, mit der Lochmaschine (Abb. 2). In einer Stunde können die Angaben von über 200 Frachtbriefen auf Lochkarten übertragen werden. Die Lochkarten werden alsdann in einer Zentrale maschinell weiter bearbeitet.

Die zweite Maschine, die Sortiermaschine (Abb. 3), sortiert die Karten nach den verschiedensten Gesichtspunkten, z. B. nach Versandbahnhöfen. Ein mit 12 Fühlstiften versehener Schlitten fühlt die Löcher der Karten in dem eingestellten Feld ab, wodurch die Karten der Lochung entsprechend mit einer Geschwindigkeit von über 18 000 Karten in einer Stunde in 10 bzw. 13 verschiedene Sortierfächer verteilt werden. Sämtliche Karten, deren Versandbahnhofsnummer in der Einerstelle, Feld 13, eine 0, 1, 2, 3 usw. bis 9 haben, hat die Sortiermaschine so geordnet, daß man durch die gelochten 0, 1, 2, 3 usw. durchschauen kann. Um sämtliche Karten nach der Versandbahnhofsnummer arithmetisch zu ordnen, werden die einzelnen nach Einern sortierten Päckchen übereinandergelegt und nach den Zehnern, Feld 12, mit der Maschine sortiert. Dies setzt sich bis zum Feld 9, den Zehntausendern, fort. Auf diese Weise kann man die Lochkarten nach jeder Spalte schnell und sicher maschinell ordnen.

Die dritte Maschine, die Tabelliermaschine (Abb. 4), fühlt nicht nur ein Feld, sondern die ganze Karte auf einmal ab und überträgt die gelochten Zahlen auf Schreib- und Zählwerke. In einer Stunde können über 4000 Lochkarten abgeschrieben und in den Gewichts-, Kilometer- und Geldspalten addiert werden.

II. Die Lochkarte im Eisenbahndienst.

Seit vielen Jahren schon sind die Lochkartenmaschinen beider Systeme bei den Eisenbahnen in Amerika zur Betriebsleistungsstatistik im Gebrauch. Im Güterverkehr wird die Lochkarte zur Verteilung der Frachten auf die einzelnen Bahnen und für die damit zusammenhängenden Statistiken verwendet. Während des Krieges führten die Österreichischen Bundesbahnen die Lochkarten ein zur Fertigung einer Statistik der Einnahmen aus dem Güterverkehr, getrennt nach den einzelnen Tarifklassen und Warengruppen. In Utrecht, in der Zentraleinnahmenkontrolle der niederländischen Eisenbahnen, beschleunigen und vereinfachen die Powersmaschinen seit Anfang 1923 unter Beibehaltung des bisherigen Abfertigungsverfahrens die Abstimmung zwischen

Versand und Empfang im Binnenverkehr sowie die Statistik im Güterverkehr.

Das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin war die erste Stelle bei der Deutschen Reichsbahn, die im Juni 1923 das Lochkartenverfahren einführte. Das Eisenbahn-Zentralamt wurde von der Hauptverwaltung beauftragt, die Verwendung der Lochkarte im Güterabfertigungs- und Kontrolldienst auszuproben. Auf Grund von abgeschlossenen Versand- und Empfangsbüchern wurde ein „Laboratoriums"-Versuch mit über 12 000 Lochkarten ausgeführt. Das neue Verfahren wird nach Fertigstellung des mit Lochkartennummern versehenen deutschen Eisenbahn-Gütertarifes I B in einem Reichsbahndirektionsbezirk ausgeprobt werden.

III. Nummerung.

Bevor der Laboratoriumsversuch ausgeführt werden konnte, waren außer der nötigen Umarbeitung der Versand- und Empfangsbücher Nummernschlüssel für die Bahnhöfe, Tarifklassen und Waren aufzustellen. Um sich die oft vorkommenden Nummern leicht einprägen zu können und um Fehler zu vermeiden, wurde der größte Wert auf eine systematische Ordnung der Nummern gelegt. Als Vorbild diente, vor allem bei der Nummerung der Tarife, die Dezimalklassifikation des internationalen Bibliographischen Instituts zu Brüssel nach Dewey.

Abb. 3.

Die Bahnhofsnummern sind für das Lochkartenverfahren bei der Dienstkohlen- und der Wagenmieteabrechnung bereits in Gebrauch. Die stets fünfstellige Bahnhofsnummer setzt sich aus der zweistelligen Reichsbahndirektionsnummer und der dreistelligen innerhalb jeden Bezirks geographisch geordneten Bahnhofsnummer zusammen, z. B. 29 195, Güterabfertigung Ulm, wobei 29 die Kennziffer für die Reichsbahndirektion Stuttgart ist.

Die Tarifnummer besteht aus einer dreistelligen Zahl (Abb. 5). Die Zahlen 1—19 bezeichnen die Stückgutklassen mit ihren Ausnahmetarifen, 20—80 die regelrechten Wagenladungsklassen und 90—390 die vielen Ausnahmetarife für Wagenladungen. In den verschiedenen Zehnergruppen der Wagenladungen bedeutet 0, 3 oder 6 in der Einerstelle Hauptklasse, 1, 4 oder 7 Nebenklasse zu 10 t und endlich 2, 5 oder 8 Nebenklasse zu 5 t. In den regelrechten Wagenladungsklassen kennzeichnen die Einer 0, 1 und 2 Frachtgut, 3, 4 und 5 Eilgut, 6, 7 und 8 beschleunigtes Eilgut, z. B. 20 Hauptklasse der Wagenladungsklasse A Frachtgut, 24 A 10 Eilgut, 28 A 5 beschleunigtes Eilgut.

Die Nummerung der Tarife und Waren wurde zunächst nur für den Versuch aufgestellt. Der deutsche Eisenbahn-Gütertarif umfaßt mehrere 1000 Waren, jedoch enthält keine der 6 Wagenladungs-Tarifklassen mehr als 1000 Waren oder Warengruppen. Es lag deshalb der Gedanke nahe, zwischen der Warennummer und der Tarifnummer eine Beziehung zu schaffen. Die Tausender der Warennummer geben stets die Kennziffer für die Wagenladungsklasse an, nach der das betreffende Gut tarifiert. Die

Abb. 4.

Auszug aus der Nummerung der Tarife.

Nr.	Tarif
1	Allgemeine Stückgutklasse I
2	Ermäßigte Stückgutklasse II
3	Allgemeine Eilgutklasse Ie
4	Ermäßigte Eilgutklasse IIe
5	Beschleunigtes Eilstückgut
12	Nottarif zu 2
13	Nottarif zu 3
14	Nottarif zu 4
20	Hauptklasse A, 15 t Frachtgut
21	Nebenklasse A, 10 t Frachtgut
22	Nebenklasse A, 5 t Frachtgut
23	Hauptklasse A, 15 t Eilgut
24	Nebenklasse A, 15 t Eilgut
25	Nebenklasse A, 5 t Eilgut
26	Hauptklasse A, 15 t beschleunigtes Eilgut
27	Nebenklasse A, 10 t beschleunigtes Eilgut
28	Nebenklasse A, 5 t beschleunigtes Eilgut
30	Hauptklasse B, 15 t
40	Hauptklasse C, 15 t
50	Hauptklasse D, 15 t
60	Hauptklasse E, 15 t
70	Hauptklasse F, 15 t
80	Kohle Hauptklasse E, 15 t
90	Kohle Ausnahmetarif 6, Frachtsatzzeiger I
91	Kohle Ausnahmetarif 6, Frachtsatzzeiger II
93	Kohle Ausnahmetarif 6, Frachtsatzzeiger III
320	Nottarif Hauptklasse A, 15 t
330	Nottarif Hauptklasse B, 15 t.

Abb. 5.

Kennziffer für die Wagenladungsklasse B ist 3, denn die Klasse B hat in der Tarifnummerung die Bezeichnung 30. Innerhalb der Hunderter, Zehner und Einer sind die Waren nach der Zugehörigkeit zur Güterbewegungsstatistik genummert. So ist z. B. die Gruppe 400, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, geordnet nach den statistischen Gruppen 18—29. (Die statistischen Gruppen sind durchlaufend genummert.) Der statistischen Gruppe 28 gehören alle Güter an, die die Nummern 445 bis 499 tragen, also 2471 Drahtwaren Klasse A, 3471 Kohlenrutschen Klasse B. Die Warennummer 3471 Kohlenrutschen sagt also:

1. Kohlenrutschen tarifieren nach Klasse B, 3000
2. Kohlenrutschen gehören zur statistischen Artikelgruppe Nr. 28 Eisen- und Stahlwaren, 0471.

Erden, Steine, Spinnstoffe, Chemikalien, Lebensmittel. Jede Gruppe erhält wiederum eine besondere Nummernreihe, z. B. 400—499 für Eisen und Stahl, so daß man aus der Nummer die Art des Gutes erkennen kann. Bei der Neuausgabe des deutschen Eisenbahngütertarifes I B sollen an Stelle des Sachverzeichnisses die Waren in alphabetischer Reihenfolge mit der Lochkartennummer erscheinen.

IV. Güterabfertigung.

Das Abfertigungsverfahren mit der Lochkarte soll im folgenden an Hand der Skizze (Abb. 6) näher erörtert werden. Der erste Blick auf die Skizze zeigt, daß der Aufbau der Rechnungslegung im allgemeinen derselbe geblieben ist. Die Skizze

Abb. 6.

Die statistische Gruppe 22 (425—427) Eisenbahnschienen usw. umfaßt z. B. folgende Waren:

2425 Prellböcke mit hydraulischer Betätigung Klasse 20 (A),
3425 Eisenbahn-Oberbaugegenstände der Klasse 30 (B),
4425 Eisenbahn-Oberbaugegenstände der Klasse 40 (C),
5425 Eisenbahn-Oberbaugegenstände der Klasse 50 (D).

Falls nun ein Gut, das zur statistischen Gruppe 22 gehört, aufgeliefert wird, das im Tarif nicht aufgeführt ist, so erhält es die Sammelnummer für die statistische Gruppe 22, nämlich 2427, die letzte Nummer innerhalb der statistischen Gruppe. Entsprechend ist es in den 119 anderen statistischen Gruppen. Wegen der Statistik sind für im Tarif nicht genannte Güter also nicht nur eine, sondern 120 Sammelnummern gebildet, die alle der zweitausender Reihe angehören. Bei der endgültigen Nummerung werden die statistischen Gruppen zu etwa 15 großen Gruppen nach der Art des Gutes zusammengefaßt. Einige solcher Gruppen sind z. B. Eisen und Stahl, Metalle, Holz- und Holzwaren,

ist von der bildlichen Überschrift abgesehen, horizontal in drei Abschnitte geteilt,

1. Lauf des Frachtbriefes,
2. Tagesabschluß,
3. Monatsabschluß.

Auf der linken Hälfte der Skizze ist die Versandgüterabfertigung und auf der rechten Hälfte die Empfangsgüterabfertigung dargestellt. Durch gestrichelte Umrandung und punktierte Verbindungslinien sind die Arbeiten gekennzeichnet, die bei Einführung der Lochkarte auf allen Güterabfertigungen fortfallen.

1. Lauf des Frachtbriefes.

a) Versand. Vor der Auflieferung eines Gutes werden die Angaben auf dem Frachtbriefe wie bisher geprüft. Je nach den örtlichen Verhältnissen werden bei der Vorprüfung oder erst später bei der Frachtberechnung die kilometrische Entfernung auf der Verrechnungsseite des Frachtbriefes und die Waren

nummer unter die Ware auf der Anschriftenseite eingetragen. Die Massenversender werden meistens die Warennummer und ebenso die Nummer des Versandbahnhofes bereits auf den Frachtbrief drucken. Für die regelmäßig auf einer Güterabfertigung aufgelieferten Waren wird man sich die Warennummer bald eingeprägt haben.

Besonderer Wert wurde darauf gelegt, den Abfertigungsbeamten möglichst wenig mit Nummern zu belasten. Die Versandbahnhofsnummer wird mit dem Annahmestempel auf den Frachtbrief gedruckt. Bis zum Eintrag in das Versandbuch bleibt der Lauf des Frachtbriefes unverändert. Ohne Trennung nach Kontrollbezirken und Stationsverbindungen oder nach Kohle und Nichtkohle werden die Frachtbriefe in der Reihenfolge, wie sie kommen, in einen oder mehrere täglich zu führende Versandnachweise (Abb. 7) eingetragen Wegen der späteren maschinellen Frachtenkontrolle sind nur noch besondere Versandnachweise für die Sendungen mit getrennter Frachtberechnung zu führen. Die Versandbücher mit ihrer ungeheuren Papierverschwendung brauchen nicht mehr monatlich angelegt zu werden. Der Versandnachweis enthält in weniger Spalten fast dieselben Angaben wie das Versandbuch. Die täglich laufende Nummer wird in den Versandstempel als Versandnachweisnummer eingetragen. Ein Frachtbrief ist also, da die Stationsverbindung im Versandnachweis fehlt, nur unter Angabe der Versandgüterabfertigung, des Versandtages und der Versandnachweisnummer zu finden. Das die täglich weniger als 100 Empfangsfrachtbriefe haben. Die erste Gruppe der Güterabfertigungen ist zahlenmäßig im Verhältnis zur Gesamtzahl der Abfertigungen gering, hat aber trotzdem weit über die Hälfte sämtlicher Frachtbriefe zu behandeln. Diese Abfertigungen fertigen für jeden Frachtbrief eine Lochkarte, wozu sie eine oder mehrere Lochmaschinen, die kleineren Abfertigungen solche einfacherer Art, erhalten.

Die Lochkarte Abb. 1 enthält folgende Spalten:

Feld 1 Monat. Wenn Versand- und Empfangsmonat nicht gleich ist, werden die Monate übereinander gelocht, z. B. Versand Februar, Empfang März, Lochung 2 und 3 im Feld 1
„ 2 Versandtag (gelocht ist der 19. in einem Feld).
„ 3 Empfangstag.
„ 4—8 Empfangsbahnhof (29 325 Ga Göppingen).
„ 9—13 Versandbahnhof (29 114 Eila Stuttgart Hbf.).
„ 14—17 Versandnachweis-Nummer.
Die Buchstaben für 5—9 im Feld 14 werden später erklärt
„ 18—21 Ware (2 347 Südfrüchte).
„ 22—25 Berechnetes Gewicht, für Stückgut und Wagenladungen auf 10 kg abgerundet.
„ 26—27 Tarifklasse von 1—399 (3, allgemeine Eilgutklasse).
„ 28—30 Kilometer bis 3 999 km.
„ 31—34 Fracht, auf 10 ₰ abgerundet, bis 3 999 ℳ 90 ₰.
„ 35—39 Freibetrag, bis 3 999 ℳ 99 ₰.
„ 40—45 Überweisung bis 9 999 ℳ 99 ₰.

Ga Stuttgart-Untertürkheim Versandnachweis v. Versandfrachtbrief 8. Februar 1924

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
				der Sendung — des Wagens					Gewicht			Nebengebühren								
Nr. des Frachtbriefes	Versender	Empfänger	Empfangsbahnhof	Zeichen, Nr. d. Gattungsbezirks	Nr.	Zahl	Art der Verpackung Ladegew., Eigengew. bei Privatwagen	Inhalt	wirkliches	berechnetes	Tarifklasse	Bezeichnung	abgabepflichtige	abgabefreie	Rollgeld = R, Vorfracht = V, Barvorschuß = B, Nachnahme = N	Nachnahme	Fracht	Freibetrag	Überweisung	Frachtbriefdoppel erteilt?
1	Kaller	Reich	Ulm Hbf. F			2	Bd	Stahl, unb.	17	20	1						50		50	j
2	„	Margius	„			34	St	Streupulver	1220	1220	2						22 70		22 70	
3	Eisenb.	Hettler	„			45	K	Stahl, unb.	485	490	2						9 10	9 10		
4	„	Margius	„			17	Bd	Stahl, unb.	1066	1070	2						19 90		19 90	
									2788								52 20	9 10	43 10	

Abb. 7.

Aufsuchen der Sendung bei nachträglichen Verfügungen ohne diese Angaben wird sich auf großen Abfertigungen nicht allzu schwer durchführen lassen, da die Sendungen im Versandnachweis meist nach Versendern geordnet eingetragen sind.

Auf den größeren Güterabfertigungen können nunmehr Schreibmaschinen zum Buchen der Frachtbriefe verwendet werden. Am besten werden sich rechnende Schreibmaschinen eignen, die die Geldspalten Seite für Seite mit dem Schreiben addieren.

Eine weitere Vereinfachung bleibt den Dienststellenleitern überlassen. Durch Vereinbarung mit den Großversendern wird es sich erreichen lassen, daß sie den Versandnachweis bis zur Spalte 10 ausgefüllt der Güterabfertigung übergeben. Einen Durchschlag kann der Versender nach der Quittungsleistung durch die Güterabfertigung (an Stelle des Quittungsbuches) für seine Zwecke anderweitig benutzen.

b) Empfang. Mit dem Eingangsstempel wird die Empfangsbahnhofsnummer auf den Frachtbrief gedruckt. Bei der dann folgenden Frachtennachprüfung wird es sich vielleicht ermöglichen lassen, da ja auch im Empfang an Zeit viel gewonnen wird, öfter als bisher die Güter wegen der richtigen Einstufung zu besichtigen. Bis hierher ist die Arbeit auf den großen und kleinen Güterabfertigungen gleich. Mit Einführung der Lochkarte werden die Empfangsabfertigungen getrennt in solche mit täglich mehr als 100 Empfangsfrachtbriefen und solche,

Die Lochmaschinen können mit einer Schreibmaschine oder mit einer Schreibvorrichtung gekuppelt werden, so daß es möglich ist, auf der Schreibmaschine den Frachtbrief abzuschreiben (Empfangsnachweis) und gleichzeitig eine Lochkarte zu lochen. Im Empfangsnachweis ist eine laufende Nummer vorgedruckt, die Empfangsnummer. Sie ermöglicht ein schnelles Suchen einer Sendung im Empfangsnachweis. Der Empfangsnachweis enthält unter einer entsprechenden Überschrift nur Zahlen in der Reihenfolge der Lochkartenspalten. Alle Frachtbriefeinträge der Empfangsgüterabfertigungen, wie Empfangsnebengebühren und Empfangsnummer werden grundsätzlich mit roter Tinte geschrieben, die Unterwegsgebühren auf dem Unterwegsbahnhof mit grüner Tinte. Dies ist deshalb nötig, weil nur die Versandüberweisung im Empfangsnachweis eingetragen und auf der Karte gelocht wird. Die Erhebung der Unterwegsgebühren wird durch ein besonderes Verfahren von der Kontrolle überwacht. Die Empfangsnebengebühren werden nicht mehr von der Verkehrskontrolle, sondern örtlich vom Dienststellenvorstand und Verkehrskontrolleur geprüft. Falls die Anschlußgebühren, wie bereits in Süddeutschland, monatlich pauschal abgerechnet werden, fallen ohnehin die meisten Nebengebühren im Empfang fort. Um die Abstimmung zwischen Empfangsnachweisen und Verrechnungskarten zu ermöglichen, werden in die Verrechnungskarten die Versandüberweisungs-

beträge, die Empfangsnebengebühren und die Unterwegsgebühren besonders angegeben.

Auf vielen Empfangsabfertigungen wird zweckmäßig ein besonderes Nebengebührenbuch für die auf dem Frachtbriefe vermerkten Nebengebühren zu führen sein. Dadurch ist eine Abstimmung der Nebengebühren zwischen Nebengebührenbuch und Verrechnungskarten möglich.

In die neue Verrechnungskarte wird außerdem an Stelle der Versandnachweisnummer die Empfangsnummer und in besonderen Spalten Fracht und Freibetrag gebucht. Die zweite Gruppe der Güterabfertigungen, die täglich unter 100 Empfangsfrachtbriefe haben, fertigt an Stelle einer Lochkarte für jeden Frachtbrief den neuen Empfangsnachweis, der sämtliche zu lochende Angaben enthält, handschriftlich an. Die Lochkarten werden dann zentral gelocht.

2. Tagesabschluß.

Wie aus der Güterabfertigungsskizze hervorgeht, fallen sämtliche Tagesauszüge fort. Die Summen der Spalten Nachnahme und Freibetrag im Versandnachweis sind auf den großen Abfertigungen bereits mit der rechnenden Schreibmaschine addiert, so daß nur noch die Abstimmung mit dem Nachnahme- und Freibetragbuch übrig bleibt. Im Empfang geschieht die Abstimmung der Spalte Überweisungen mit dem Überweisungsbuche entsprechend. Wenn eine Überweisung im Empfangsnachweis zu berichtigen ist, muß auch die entsprechende Lochkarte neu gelocht werden. Wie oben schon ausgeführt wurde, sind die drei letzten Spalten der Lochkarte und auch des Empfangsnachweises, die Geldspalten für Fracht, Freibetrag und Überweisung, auch in den Verrechnungskarten aufgeführt. Es ist also möglich, im Empfang die Frachten und Freibeträge abzustimmen. Diese Abstimmung verhindert falsche Lochungen in den Geldspalten.

3. Monatsabschluß.

Große Ersparnisse hat jede Güterabfertigung durch den fast vollkommen verschwundenen Monatsabschluß. Die monatlichen Abschlüsse aller Stationskonten und die monatlichen Zusammenstellungen der Summen der einzelnen Stationskonten im Versand und Empfang können und brauchen nicht mehr gefertigt werden, ebenso im Versand nicht mehr die summarische Frachtenkontrolle. Diese kann unbedenklich fortfallen, da die Frachtenkontrolle auf der Verkehrskontrolle meist schon nach einer Woche maschinell in der vollkommensten Weise durchgeführt sein wird. Täglich sind nur noch die Aufrundungen der Gewichte im Versandnachweis nachzuprüfen. Als Kontrollmaterial ist der zuständigen Kontrolle von der Versandabfertigung am 8. des Nachmonats die Monatssumme der Versandnachweise getrennt nach den einzelnen Tagessummen anzugeben. Am 22. des Nachmonats oder auch noch einige Tage später folgen die Versandnachweise. Der Empfang schickt der Kontrolle wöchentlich die Lochkarten bzw. die Empfangsnachweise unter Angabe der täglichen Überweisungssummen. Am 22. des Nachmonats ist dann die Monatssumme der Überweisungen getrennt nach den Tagessummen anzugeben. Das Nebengebührenbuch braucht nicht mehr eingesandt zu werden, es würde die Angabe der Monatssumme genügen. Dazu kommt noch der Auszug aus dem Hauptbuche, Verzeichnis der erledigten Änderungsnachweisungen usw. wie bisher.

V. Verkehrskontrolle.

Das Lochkartenverfahren zwingt die Verkehrskontrolle zu einer völligen Umordnung. Es ist nicht mehr möglich, die Fracht auf Grund der Versandnachweise zu prüfen oder Versand und Empfang nach Kontrollbezirken und Stationsverbindungen abzustimmen. Trotz großer Ersparnisse auch auf den Kontrollen wird das Kontrollmaterial durch die Mechanisierung der Kontrollarbeit mit einer bisher noch nicht möglichen Genauigkeit und Schnelligkeit durchgearbeitet. Auf der Skizze (Abb. 8) kann man die Erledigung der Hauptgeschäfte einer Kontrolle leicht erkennen. Wir verfolgen die Arbeitshandlungen im einzelnen, zunächst in der Empfangs- und dann in der Versandkontrolle.

1. Empfangskontrolle.

Die wöchentlich eingehenden Lochkarten jeder Güterabfertigung laufen tageweise getrennt durch eine nur rechnende Tabelliermaschine, die die gemeldete tägliche Überweisungssumme anzeigen muß. Das Empfangssoll wird nachgeprüft.

Anschließend werden die Karten, wochenweise zusammengefaßt, mit der Sortiermaschine nach Feld 14, nach den Buchstaben E = Eilstückgut, F = Frachtstückgut, G = G-Wagen, O = offene Wagen und P = Privatwagen sortiert. Die E- und F-Karten werden weiter sortiert nach der Warennummer. Eine Warennummer der F- Karte kann nur nach Tarif 1 oder 2 gehen. Vielfach wird für Stückgut auch der sogenannte „Nottarif“ angewendet. Der Nottarif wird durch 12, 13 oder 14 gekennzeichnet, je nach dem das Gut gewöhnlich nach 2, 3 oder 4 tarifiert. Bei den einzelnen zusammenliegenden Warennummern muß man bei richtiger Tarifanwendung durch die 1, 2 oder 3 im Feld 27 durchsehen oder „durchnadeln“ können. Die G- und O-Karten und die P-Karten sind nur nach den Tausendern der Warennummern zu sortieren. Alle Karten mit den Warennummern

Abb. 8.

2000 bis 2999 müssen im Feld 26 eine gelochte 2 haben, mit 3000 bis 3999 eine 3 usw. Der oft vorkommende Nottarif ist dadurch eingegliedert, daß er in den Zehnern das Kennzeichen der gewöhnlichen Tarifklasse trägt und in der Hunderterreihe eine 3, z. B. Nottarif zum Tarif 21 (A 10 t) = 321. Die vielen Ausnahmetarife müssen einzeln nachgeprüft werden. Die Warennummer wird dann in der Eintausenderreihe mit einer Überlochung versehen. Die Karten werden, wie beim Stückgut nach den einzelnen Warennummern geordnet, auf die richtige Einstufung geprüft. Gefundene Fehler werden in der Lochkarte richtig gestellt. Eine Änderungsnachweisung regelt wie bisher alles übrige. Der Tarif muß nun in den Feldern 26 und 27 richtig gelocht sein. Die Tarifeinstufung sämtlicher Waren ist auf ihre Richtigkeit geprüft. Jede Tarifklasse wird alsdann für sich weiter behandelt. Die Tarifklasse 1 (Allgemeine Stückgutklasse) z. B. wird sortiert nach Gewicht, Feld 25—22, und dann anschließend nach Kilometern, Feld 30—28. In dieser Ordnung werden dann die Karten mit der Powers-Tabelliermaschine geschrieben. Die Abbildung 9 zeigt einen kleinen Ausschnitt aus dem Laboratoriumsversuch. Wenn statt 12 000 Karten, wöchentlich über 200 000 Lochkarten in der ersichtlichen Reihenfolge geschrieben werden, kann man sich vorstellen, daß bei dieser Frachtenkontrolle ein Nachrechnen kaum noch nötig ist. In der Abbildung 9 kann man z. B. ohne jede Rechnung, nur durch Vergleichen mit den Nachbarsendungen, 1,80 M. Fracht für 120 kg der Tarifklasse 1 bei einer Entfernung von 53 km als richtig ansehen. Mit Hilfe eines Glaslineals werden die Listen Zeile für Zeile, besonders die Frachtenspalte betrachtet. Bei der vierten Zeile von oben (2,60) und ebenso in der vorletzten Zeile der Frachtspalte (2,20) erkennt man auf den ersten Blick falsch berechnete Frachten. Um bei dieser Kontrolle nicht von den vielen kleinen Frachten,

'arifklasse 1 (Allgem. Stückgutklasse I) Frachtenkontrolle Februar 1924

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ver-sand-tag	Emp-fangs-tag	Empfangs-bahnhof	Versand-bahnhof	Versand-nachweis	Ware	Gewicht	Tarif-klasse	km	Fracht	Freibetrag	Über-weisung
18	19	29 034	29 115	6 085	2 293	12	1	53	1 8		2 70
29	04	29 195	29 325	6 051	2 945	12	1	53	1 8		1 80
20	21	29 034	29 115	6 049	2 945	12	1	53	1 8		2 50
2	05	29 034	29 115	6 052	2 945	12	1	53	2 6		4 90
18	20	29 034	29 115	6 074	5 810	12	1	53	1 8		1 80
1	04	29 034	29 115	6 011	2 945	12	1	53	1 8		1 80
12	14	29 195	29 325	6 014	2 851	12	1	53	1 8	1 80	
15	18	29 034	29 115	6 102	2 945	12	1	53	1 8	1 80	
1	04	29 034	29 115	6 001	2 761	12	1	53	1 8	1 80	
9	12	29 034	29 115	6 041	2 944	12	1	53	1 8		2 70
20	23	29 195	29 325	6 042	2 945	13	1	53	2 0		2 00
28	29	29 034	29 115	6 064	2 945	13	1	53	2 0		2 90
28	29	29 034	29 115	6 085	2 347	13	1	53	2 0		2 00
22	25	29 034	29 115	6 078	5 810	13	1	53	2 0	2 00	
1	04	29 034	29 115	6 031	2 945	13	1	53	2 0		2 00
26	28	29 034	29 115	6 058	2 945	13	1	53	2 0		2 00
20	21	29 034	29 115	6 053	2 944	13	1	53	2 0	2 00	
26	28	29 034	29 115	6 071	2 090	13	1	53	2 0	2 00	
8	11	29 034	29 115	6 081	2 438	13	1	53	2 0		2 00
8	11	29 034	29 115	6 085	2 887	13	1	53	2 0		3 10
9	12	29 034	29 115	6 057	4 282	13	1	53	2 0		2 00
27	29	29 034	29 115	6 069	2 945	14	1	53	2 1	2 10	
6	07	29 034	29 115	6 089	2 438	14	1	53	2 1		3 20
7	08	29 034	29 115	6 071	4 282	14	1	53	2 1		3 40
13	14	29 034	29 115	6 098	4 643	14	1	53	2 2	2 20	
8	11	29 034	29 115	6 091	4 282	14	1	53	2 1		3 50

Abb. 9.

ei denen nur sehr geringe Fehler vorkommen können, belastet u werden, gibt es mehrere Mittel. Bei Wiedereinführung des gut ewährten Markenverfahrens für Freibeträge bis zu 3 oder 5 ℳ ämen viele derartige Sendungen für die Kontrolle in Wegfall. ußerdem können bei der maschinellen Frachtenkontrolle vor der Niederschrift alle Frachten unter etwa 5 M ohne weitere Prüfung ei Seite gelegt werden. Die Gewichtsaufrundung, besonders ei den Sendungen mit getrennter Frachtberechnung, kann man icht maschinell prüfen. Dies wird später nachgeholt. Da die etrennten Sendungen auf einem besonderen Versandnachweis ebucht werden, der stets mit einer bestimmten Nummer, bei dem Versuch mit 4900, beginnt und da im Empfang für die einzelnen erechneten Tarife die entsprechende Zahl Lochkarten gefer-igt wird, kann man die einzelnen Frachten einer solchen Sen-ung nachprüfen. Falls man in der Frachtenkontrollübersicht ur 300 kg nach Klasse 32 (B 5 t) berechnet findet, muß diese Sendung eine Versandnachweisnummer zwischen 4900 und 4999 ragen. Sonst ist die Sendung falsch berechnet.

alte Karte vernichten. Neben dieser Berichtigung der Lochkarte läuft eine Änderungsnachweisung, die wie bisher für die sonstige Richtigstellung und die Rück- oder Nachzahlung sorgt.

Nach Sortieren der geprüften Karten nach Feld 9 und 10, Versanddirektionsbezirk, werden die Karten, die nach Rechnungsmonaten getrennt gehalten werden, an die zuständigen Versandkontrollen verschickt.

2. Versandkontrolle.

Auf der Versandkontrolle sind unterdessen die Versandnachweise eingegangen, bei denen lediglich die Gewichtsaufrundung und die Versandnebengebühren nachgeprüft werden.

Nach Eingang der Lochkarten von den einzelnen Empfangskontrollen werden die Karten weiter nach Feld 13—11, den Versandbahnhöfen, innerhalb dieser nach Feld 2, Versandtag und endlich nach Feld 17—14 Versandnachweisnummer sortiert und kommen in die Tabelliermaschine. Diese fertigt den **Versandnachweis** mit den **Empfangs**lochkarten (Abb. 10). Die

'a Stuttgart-Untertürkheim Versandnachweis mit Empfangslochkarten 8. Februar 1924

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ver-sand-tag	Emp-fangs-tag	Empfangs-bahnhof	Versand-bahnhof	Versand-nachweis	Ware	Gewicht	Tarif-klasse	km	Fracht	Freibetrag	Über-weisung
8	13	29 195	29 339	6 001	5 417	2	1	88	5		50
8	13	29 195	29 339	6 002	2 945	122	2	88	22 7		22 70
8	13	29 195	29 339	6 003	5 417	49	2	88	9 1	9 10	
8	13	29 195	29 339	6 004	5 417	107	2	88	19 9		19 90
									52 2	9 10	43 10

Abb. 10.

Für falsch berechnete Sendungen wird auf Grund der Frachtenkontrollübersicht eine berichtigte Lochkarte gelocht, die im Gegensatz zu den gewöhnlichen Lochkarten eine weniger große bgeschnittene linke obere Ecke hat. Die Berichtigungskarte kommt auf den großen Stoß und findet sich später bei den Arbeiten auf der Versandkontrolle zur Abstimmung zwischen Versand und Empfang mit der ursprünglichen Karte zusammen. Durch die hervorstehende Ecke findet man derartige Karten sofort aus den vielen Tausenden Karten heraus und kann die

Spalten Fracht, Freibetrag und Überweisung werden mit der Maschine addiert. Beim Gegenüberstellen des auf der Versandgüterabfertigung hergestellten Versandnachweises (Abb. 7) mit dem von der Tabelliermaschine geschriebenen müssen die Summen der Freibeträge, Überweisungen und Frachten übereinstimmen. Fehler sind sehr leicht zu finden, weil auf beiden Nachweisungen die Sendungen in gleicher Folge gebucht sind. Die Nachnahmen werden ebenfalls geprüft, weil Nebengebühren, Fracht, Freibetrag und Überweisung geprüft worden sind. Frei-

betrag und Überweisung abzüglich Nebengebühren und Fracht müssen die Nachnahme ergeben. Dadurch ist auch das Versandsoll geprüft. Das Gesamtsoll kann Anfang des zweiten, auf den Rechnungsmonat folgenden Monats den Güterabfertigungen bestätigt werden.

Die Lochkarten bleiben auf den Versandkontrollen, um noch zur Statistik ausgenutzt zu werden. Die Statistik erfordert nur einige rechnende Tabelliermaschinen und Sortiermaschinen. Die Lochkarten stehen ja schon fertig zur Verfügung. Trotz geringer Mittel wird maschinell eine der Wirklichkeit entsprechende Statistik in kurzer Zeit gefertigt, die, wie heute schon in Österreich, für die Leiter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eine einwandfreie Unterlage zur Beurteilung des Geschäftsganges sein wird.

Die Güterbewegungsstatistik muß nach politisch getrennten Verkehrsbezirken und nach einem der Binnenschiffahrtsstatistik angepaßten Warenverzeichnis zusammengestellt werden. Die Lochkarten werden nach den einzelnen statistischen Verkehrsbezirken getrennt. Dies ist durch die geographische Ordnung der Bahnhofsnummern möglich. Innerhalb jedes Bezirks und jeder statistischen Warengruppe, die, wie oben unter III ausgeführt wurde, in die Warennummer hineingearbeitet ist, werden die Gewichte mit der Tabelliermaschine addiert und mit besonderen Summen-Lochkarten in einer Zentrale zusammengestellt.

Bei der Statistik für die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands (Reichsstatistik), Tabelle 19, müssen für jede Tarifklasse, auch für die Ausnahmetarife, das beförderte Gewicht, die Frachteinnahme und die Nettotonnenkilometer festgestellt werden. Mit Hilfe der in Heft 43 (1924) der Vereinszeitung ausführlich beschriebenen summarischen Multiplikation können die bisher jährlich auf Grund eines Stichmonats ermittelten Tonnenkilometer monatlich genau ermittelt werden. Ebenso genau wir natürlich auch die Frachteinnahme für jede Tarifklasse monatlic zusammengestellt.

Schnelligkeit und Richtigkeit machen eine Statistik erst wirt schaftlich verwendbar. Der fünfprozentige Zuschlag für gedeckt Wagen wird mit Hilfe der Lochkarte mit Leichtigkeit ermittelt Für die Ständige Tarifkommission wird die Lochkarte bald un entbehrlich sein. Bevor ein Gut in eine niedrigere oder höher Tarifklasse versetzt wird, kann mit der Lochkarte ohne beson dere Vorbereitungen vorher der Frachtausfall oder die Mehrein nahme in kürzester Zeit errechnet werden.

VI. Schlußwort.

Das geschilderte Verfahren ist zunächst nur für den Reichs bahnbinnenverkehr gedacht. Für den Reichsbahn-Privatbahnver kehr und für den Wechsel- und Durchgangsverkehr mit den Auslande wird unter Zuhilfenahme der Nummerung der Lei tungswege ein besonderes Verfahren auszuarbeiten sein.

Eine zuverlässige Wirtschaftlichkeitsberechnung kann bei de Ausdehnung dieses Geschäftszweiges erst beim Ausproben de Verfahrens in der Praxis aufgestellt werden. Ohne die Vorteil des genaueren Arbeitens und der richtigen, schnell aufzustellen den Statistiken aller Art zu bewerten, wird das Lochkartenver fahren auf Güterabfertigung und Kontrolle Ersparnisse ermög lichen. Da die Reichsbahn-Gesellschaft für die Reparationskom mission fast unerschwingliche Überschüsse erzielen muß, und da durch gezwungen ist, mehr als je auf eine wirtschaftliche Be triebsführung zu sehen, ist zu wünschen, daß sich die Lochkart auch im Güterabfertigungsdienst in absehbarer Zeit durchsetze wird.

Die Schrankenauflassungen in Österreich.

Von Hofrat **Dr. Wilhelm Kowarz**, Linz a. D.

Wiewohl Österreich die Wiege des kontinentalen Eisenbahnbaues ist, so hat sich doch gerade in Österreich die polizeiliche Fürsorge für die Sicherheit der Reisenden am längsten und in breitester Form erhalten. Vor einem Jahrhundert, als die erste Eisenbahn in Österreich dem Verkehre übergeben wurde, kannte niemand größere Geschwindigkeiten, und auf den Straßen raste noch kein Auto und kein Radler, sondern fuhr gemächlich das Pferde- und Ochsenfuhrwerk, indessen sich mitten hindurch der Fußgänger bewegte. Dieses gemütliche Straßenbild hat sich im Laufe dieses Jahrhunderts gründlich geändert. Damals war es notwendig, alles vorzukehren, um den mit ungeahnter Geschwindigkeit sich entwickelnden Verkehr auf den Eisenbahnen möglichst zu sichern, wiewohl immer ein wenig auch der Grundsatz durchschimmerte, daß der Straßenverkehr geschützt werden müsse. Wer seine Knochen der Verkehrsgeschwindigkeit auf den Eisenbahnen anvertrauen wolle, der tue dies auf eigene Gefahr, aber die übrigen stillen Wanderer, ob zu Fuß oder zu Wagen, sollen nicht gefährdet werden dürfen. Dieser Gedankengang war jedenfalls zur Zeit der Entstehung der Eisenbahnen maßgebend, während erst im Laufe der späteren Jahrzehnte, nach Anerkennung der Wichtigkeit und Bedeutung des Eisenbahnverkehrs für die Allgemeinheit, auch der andere Gesichtspunkt mehr durchdrang, daß man die große Menge der auf der Eisenbahn Reisenden schützen müsse vor den Gefahren, die aus der Unachtsamkeit der Straßenbenützer entstehen könnte. Zur Zeit als die Kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851 (Eisenbahnbetriebsordnung) entstand, waren vielleicht noch die erstausgeführten Anschauungen im Vordergrunde. So werden daher die Betriebsunternehmungen und Direktionen im § 17 verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglücksfälle zu verhüten und ihnen vorzubeugen. In dieser allgemeinen, noch heute gültigen Fassung können nun der Bahnverwaltung immer genügend Stricke gedreht werden, um sie haftpflichtig zu mache Insbesondere ist dabei gar nicht gesagt, wer endgültig darüb entscheidet, ob diesen Forderungen der Erfahrung und Wisse schaft Genüge geleistet ist oder nicht. Nach dem bisherige Stande der Praxis könnte auch immerhin noch daran gedac werden, daß der ordentliche Richter sich diese Entscheidun letzten Endes vorbehält.

Im § 41 der Eisenbahnbetriebsordnung wird nun nicht nur g fordert, daß die Eisenbahn dort, wo es zur Verhütung von U glücksfällen von der Behörde insbesondere vorgeschrieben wir gehörig eingefriedet werden müsse, sondern auch verlangt, da Übergänge (demnach alle) mit starken Schranken in einer En fernung von mindestens zwölf Fuß von der Mitte des näch liegenden Bahngleises zu versehen sind. Die Verordnung d Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vo 14. September 1854 (Eisenbahnkonzessionsgesetz) bestimmt i § 10 lit. d: „Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen We eine Brücke oder über einen Damm geführt wird, so hat d Eisenbahnunternehmung für eine der Sicherheit angemesse Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnu der Behörde Sorge zu tragen . . . .; für eine ähnliche Ei friedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo e öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht, oder in dieselbe e ästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplätzen, aus öffe licher Rücksicht nach der Weisung der zuständigen Behörd eine Absperrung der Bahn sich als notwendig zeigt."

Für Lokalbahnen wurde die Abschrankung nicht für erford lich erklärt. Die an sich strengen Haftbestimmungen der Eis bahn wurden nach dem großen Eisenbahnunfalle (Zusammenst zweier Militärzüge) am 20. August 1868 auf der böhmisch Westbahn bei Horowitz durch das Gesetz über die Haftpfli der Eisenbahnunternehmungen für die beim Verkehr sich ere nenden körperlichen Verletzungen und Tötungen vom 5. M

1869 derart verschärft, daß die im allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche aufgestellten Rechtsgrundsätze umgekehrt wurden und die Bahn von dieser Haftung nur befreit wird, wenn sie beweist, daß das Ereignis durch einen unabwendbaren Zufall (vis major), durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat oder durch eigenes Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Alle diese schweren gesetzlichen Bestimmungen sind durch die heutige Verkehrsentwicklung längst überholt. Die Gefahr bei den Autos ist für die Benützer und Begegner viel größer als bei der Eisenbahn und die Bahn gehört nach den statistischen Nachweisungen heute zu den sichersten Verkehrsmitteln. Dazu kommt, daß Schranken gerade für den Autoverkehr auf den Straßen eine ganz bedeutende Gefahr darstellen, weil sie ein unbedingtes Aufhalten des Autos nicht herbeiführen können und bei Nebel, Dunkelheit und überhaupt bei gehinderter Fernsicht zu plötzlich dem dahinsausenden Auto ein Hindernis in den Weg stellen. Daß der Fußgänger von den schienenlosen Autos mehr gefährdet wird als von der zwangsläufigen Bahn, braucht nicht erst betont und bewiesen zu werden.

Doch alle diese Erkenntnisse führten zu keinerlei Erleichterung in den gesetzlichen Vorschriften für die Eisenbahnen. Erst die Not der Nachkriegszeit zwang die Regierung, Wandel zu schaffen. Die Sparwut, die durch Acworth bei uns entfacht wurde, und das Gebot des Personalabbaues brachte auch diese längst veralteten Vorschriften ins Wanken. Doch man hatte nicht den Mut, diese gesetzlichen Bestimmungen aufzuheben und neuzeitlich zu ordnen, sondern es wurde durch die Dienstanweisung des Bundesministeriums für Verkehrswesen vom 17. Januar 1922 nur verfügt, daß von der in der Eisenbahnbetriebsordnung § 41 vorgesehenen Abschrankung der Übergänge über die Bahn nach den bereits bisher für die Lokalbahnen geltenden Vorschriften regelmäßig abzusehen ist, wenn dies das Bundesministerium auf Grund des Ergebnisses der durchzuführenden politischen Begehung nach den örtlichen und Betriebsverhältnissen als zulässig erachtet. Mit einer Dienstanweisung desselben Bundesministeriums vom 13. Oktober 1922 wurden dann die näheren Bedingungen für die Auflassung von Wegschranken, insbesondere über die erforderlichen Sichtweiten erlassen.

Seither wurden weit über tausend Wegschranken auch auf den befahrendsten Hauptbahnen aufgelassen und eine ganz unerwartete Erfahrung gemacht. Die Unfälle, die sich bei Wegschranken sonst regelmäßig ereigneten, haben sich ganz bedeutend verringert. Im Direktionsbezirk Linz z. B. wurden bisher 336 Wegschranken auf Hauptbahnen aufgelassen. Im laufenden Jahre ereigneten sich nur fünf Unfälle, die auf Unachtsamkeit der Fuhrwerkslenker zurückzuführen sind und bei vorhandenen Schranken vielleicht nicht eingetreten wären. Die häufigsten und gefährlichsten Unfälle bei Wegübersetzungen sind bekanntlich dadurch verursacht, daß die Fuhrwerke zwischen den Schranken eingesperrt werden, was zumeist deshalb erfolgt, weil der den Schranken bedienende Bedienstete zur Wegübersetzung nicht hinsieht und der Fuhrwerkslenker glaubt, trotz des warnenden Läutezeichens, noch rechtzeitig die gegenüberliegende Bahnseite zu erreichen. So entstehen die gefährlichsten und folgenschwersten Unfälle.

Soweit läßt sich demnach feststellen, daß die Auflassung der Schranken in der Sicherheit des Straßenverkehrs tatsächlich eher eine Erhöhung als eine Minderung herbeigeführt hat.

Anders liegt die rechtliche Frage der Haftung der Eisenbahn. Der österreichische Verwaltungsgerichtshof stand seit jeher auf dem Standpunkte, daß die Schranken in erster Linie zum Schutze der Eisenbahn bestimmt sind. So führt die Begründung einer Entscheidung vom 23. November 1883 Zl. 3623 bereits aus, daß es sich bei den Schranken vor allem um den Schutz des Bahnkörpers und des Verkehrs auf demselben handelt. Wenn die berufene Behörde findet, daß im gegebenen Zeitpunkte zur Wahrung der öffentlichen Rücksichten, die etwa früher einmal angeordnete Einfriedung überflüssig sei, so könne sie von den früher getroffenen Anordnungen abgehen und neue Anordnungen treffen. Der Oberste Gerichtshof hat dagegen bisher zumeist das Hauptgewicht auf die eingangs genannte Bestimmung des § 17 der Eisenbahnbetriebsordnung gelegt und in den Abschrankungen wirksame Vorkehrungsmittel zur Verhinderung von Unfällen erblickt.

Wir halten den Zeitpunkt für gekommen, daß die veralteten, überängstlichen Haftungsbestimmungen für die Eisenbahn beseitigt werden. Es könnte wieder das Auslangen mit den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches gefunden werden. Das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 wäre aufzuheben und gesetzlich festzulegen, daß ausschließlich die Administrativbehörde, die politische Begehungskommission, und im Instanzenzuge das Bundesministerium für Handel und Verkehr über die Notwendigkeit der Belassung einer Wegschranke zu entscheiden hat. Wenn diese Behörden im Rahmen ihres Wirkungskreises darüber entschieden haben, so sollte kein Gericht das Recht haben, die Stichhaltigkeit dieser Entscheidung nochmals zu überprüfen. Ein Senat des Obersten Gerichtshofes hat allerdings in letzter Zeit eine ähnliche Entscheidung gefällt, ohne daß hierdurch die Gewähr der Rechtssicherheit gegeben wäre. Eine solche Bestimmung müßte gesetzgeberisch festgelegt werden.

Im allgemeinen kann man aber abschließend sagen, daß die Auflassung der kostspieligen Wegabschrankungen sich bisher sehr gut bewährt hat und daß sie eine ungeheure Ersparungsmaßnahme bedeutet. Abgesehen von den sachlichen Ersparnissen für Beschaffung und Erhaltung der Schranken, werden ganz ungeheure Beträge an persönlichen Ausgaben erspart, die sich dauernd geltend machen und den Betrieb ganz wesentlich verbilligen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums. Im Haushaltausschuß des Reichstages wurde der Etat des Reichsverkehrsministeriums behandelt. Als Referent verwies Abg. Dr. Quaatz (Dnatl.) darauf, daß durch die Schöpfung der Reichsbahn-Gesellschaft die Organisation des Reichsverkehrsministeriums tiefgreifend geändert sei. Reichsverkehrsminister Dr. Krohne begründete dann in einer längeren Rede, warum das Reichsverkehrsministerium in seiner bisherigen verkleinerten Gestalt aufrechterhalten wird. In erster Reihe spreche hier das außenpolitische Moment mit. Durch das Bestehenbleiben des Verkehrsministeriums werde bezeugt, daß das Reich den Wunsch auf den Wiederbesitz der Eisenbahnen nach Ablauf der vereinbarten Vertragsdauer für die Reichsbahn-Gesellschaft niemals aufgebe. Dann aber eröffneten sich durch die Schöpfung der Reichsbahn-Gesellschaft auch ganz neue Verkehrsprobleme. Es sei mit Bestimmtheit zu hoffen, daß die Reichsbahn ihre Aufgaben zum Besten der deutschen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse erfüllen werde. Andererseits sei es aber auch, nachdem die Reichsbahn nun einmal zum Reparationsfaktor geworden, notwendig, im Verkehrsministerium eine Organisation zu besitzen, die als einzigstes und wichtigstes Ziel die Förderung der deutschen Verkehrsinteressen zu verfolgen habe. Dabei dürfe selbstverständlich keine Rede davon sein, die Eisenbahn etwa durch Wettbewerb reparationsunfähig zu machen. Aber die großen Verkehrsmöglichkeiten, die auf dem Wasser, auf der Landstraße und in gewissem Grade auch schon in der Luft sich eröffnen und die den Aufgabenkreis des Reichsverkehrsministeriums ausmachen, werden sicherlich auch förderlich auf die pflegliche Behandlung der deutschen Eisenbahnpolitik zurückwirken. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen wandte sich der Minister den Einzelfragen des Verkehrswesens zu. Der Ausschuß trat dann in die Aussprache ein.

— **Organisatorische Änderungen im Werkstättenwesen.** Die Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat am 8. Januar d. J. folgendes verfügt:

I. Zum Zwecke möglichst wirtschaftlicher Betriebsführung und einheitlicher Leitung des Werkstättenwesens werden vom 1. Februar 1925 ab die Reichsbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Dresden, Cassel und Köln zu geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen bestellt. Die Bezirke, für die diese Direktionen die Geschäfte zu führen haben, decken sich mit den entsprechenden bisherigen Ausgleichsbezirken für Fahrzeugunterhaltung.

Es umfaßt somit: der Bezirk Altona: die Reichsbahndirektionen Altona, Hannover, Münster, Oldenburg und Schwerin (Bezirk 1); der Bezirk Berlin: die Reichsbahndirektionen Berlin, Osten und Settin (Bezirk 2); der Bezirk Breslau: die Reichsbahndirektionen Breslau und Oppeln (Bezirk 3); der Bezirk Dresden: die Reichsbahndirektionen Dresden, Erfurt, Halle und Magdeburg (Bezirk 4); der Bezirk Cassel: die Reichsbahndirektionen Cassel, Frankfurt (Main) und Mainz (Bezirk 6); der Bezirk Köln: die Reichsbahndirektionen Köln, Elberfeld, Essen und Trier (Bezirk 7).

II. Bei diesen sechs geschäftsführenden Reichsbahndirektionen werden besondere Werkstättenabteilungen gebildet, an deren Spitze ein Abteilungsleiter steht.

In den Werkstättenabteilungen werden bei allen geschäftsführenden Direktionen bis auf weiteres folgende sechs Dezernate vorgesehen: 1. für Werkstättenbetriebsführung, 2. für Stoffbeschaffungen und Stoffwirtschaft, 3. für Wärme- und Energiewirtschaft, 4. für Ausrüstung, Ergänzung, Unterhaltung, Erweiterung und Neubau der Werkstätten, 5. für den Zusammenhang mit dem Betriebsdienst, 6. für Haushalts- und Rechtsangelegenheiten.

Dazu kommt bei den Reichsbahndirektionen Berlin, Breslau und Dresden noch ein 7. Dezernat für Unterhaltung und Ausbesserung der elektrischen Fahrzeuge, außerdem bei der Reichsbahndirektion Berlin noch ein 8. Dezernat für wissenschaftliche Betriebsführung in den Werkstätten (bisher beim Eisenbahn-Zentralamt).

In den Bezirken Karlsruhe, Stuttgart und Königsberg (Bezirke 8, 9 und 10) ändert sich an der Zuständigkeit der Reichsbahndirektionen in Werkstättenfragen nichts. Wegen der Organisation des Werkstättendienstes im einzelnen in diesen Bezirken bleibt weitere Entschließung vorbehalten.

Bei der Gruppenverwaltung Bayern werden die Aufgaben der geschäftsführenden Reichsbahndirektionen für den dortigen Ausgleichsbezirk (Bezirk 5) ebenfalls einer Stelle zu übertragen sein. Die Gruppenverwaltung wird ersucht, das in dieser Hinsicht Nötige vorzubereiten.

— **Frachtstundung.** Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat sich damit einverstanden erklärt, daß die Deutsche Verkehrs-Kreditbank A.-G. in Berlin die Geschäfte der Frachtenstundung für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernimmt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird dementsprechend künftig nur noch solche Frachtstundungen zulassen, die über die Deutsche Verkehrs-Kreditbank laufen. Das jetzt bestehende monatliche Frachtstundungsverfahren wird beseitigt werden. Die eintägige Frachtstundung soll grundsätzlich beibehalten, aber nicht weiter ausgedehnt werden. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Neuregelung steht noch nicht fest. Die Frachtstundungsnehmer werden aber gut tun, sich schon jetzt hiernach einzurichten.

— **Auskunft auf Bahnhöfen.** Für die Auskunfterteilung im Reiseverkehr stehen besonders geschulte Beamte, Pförtner, Bahnhofschaffner, Aufsichts- und Zugbeamte, außerdem die Fahrkartenausgaben und festen Auskunftstellen zur Verfügung. Auf größeren Bahnhöfen tragen die Auskunftbeamten gelbe Armbinden mit der Aufschrift „Auskunft“. Es empfiehlt sich, zur Erlangung einer zuverlässigen und erschöpfenden Auskunft die besonders gekennzeichneten Beamten bzw. Auskunftsstellen in Anspruch zu nehmen.

— **Leistungszulagen für die Beamten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Den in letzter Zeit verschiedentlich in der Presse verbreiteten Nachrichten über die Verteilung von Prämien bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist durch den Reichstag gemäß § 26 Ziff. 3 des Reichsbahn-Gesetzes das Recht gegeben worden, in besonderen Fällen Vergütungen zu gewähren, solange diese nicht 5 % des gesamten Aufwandes für die Dienstbezüge der Beamten übersteigen. Von diesem Recht hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zum erstenmal im Dezember 1924 Gebrauch gemacht. Es stand ihr infolge der finanziellen Notlage nur eine bescheidene Summe zur Verfügung, die weit unter dem gesetzmäßig zulässigen Betrage lag. Demgemäß konnten nicht ganz 4 Mill. Mark im gesamten Bereich der Deutschen Reichsbahn als Leistungszulage zur Verteilung gebracht werden. Alle Meldungen von einer höheren Summe — es wurden bis zu 95 Mill. Mark genannt — sind aus der Luft gegriffen.

Hätte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft diese Summe zu einer allgemeinen Aufbesserung der Bezüge des gesamten Personals verwendet — was übrigens gegen den Zweck dieser Einrichtung gewesen wäre —, so würde nur eine Erhöhung der Bezüge um 0,8 % und damit keine fühlbare Einkommensverbesserung die Folge gewesen sein.

Die Verteilung dieser Leistungszulagen erstreckte sich naturgemäß auf alle Beamten des unteren, mittleren und oberen Dienstes mit Ausnahme der leitenden Beamten. Diesen sind entgegen anders lautenden Meldungen Leistungszulagen nicht gezahlt worden. Entsprechend der geringen Zahl der Beamten des oberen Dienstes betrug deren Anteil an den Leistungszulagen nur einen verschwindend kleinen Teil des Gesamtbetrages.

— **Die Frage der Signalübertragung auf Züge** unterliegt nach wie vor in der Deutschen Reichsbahn der ernstesten Prüfung. Am 2. Februar traten Reichsverkehrsministerium und Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Vertretern der Reichsbahndirektionen zusammen, um die Frage des Verhütens des Überfahrens von Haltesignalen zu prüfen. Eingehend behandelt wurden die bisher gemachten Versuche und Erfahrungen mit Führerstandsignalen, Übertragung auf automatische Bremse, Knallsignalen und Lichtsignalen zur Verbesserung der Signalwirkung. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird kein Mittel, das Aussicht auf Erfolg verspricht, unversucht lassen und planmäßig alle Vorschläge erproben. Auch einzelne schon früher versuchte Einrichtungen sollen nochmals nachgeprüft werden, insbesondere soll die Signalübertragung nach dem System Bruchsal-Van Braam in erweitertem Umfange zur Ausprobung gelangen.

— **Der Landeseisenbahnrat Stuttgart** hat nach längerer Zeit in Stuttgart wieder einmal eine Tagung abgehalten, in der Präsident Dr. Siegel von der Reichsbahndirektion Stuttgart zunächst über die neuen Verhältnisse infolge des Übergangs der Betriebe der deutschen Reichseisenbahnen auf die Reichsbahn-Gesellschaft berichtete. In der Sitzung wurde, wie der D. A. Z. aus Stuttgart berichtet wird, eine Entschließung angenommen, in der im Interesse der gesamten württembergischen Wirtschaft die Forderung aufgestellt wird, daß bei einer Neuordnung des Systems der Gütertarife eine gleichmäßige vertikale Staffelung mindestens im bisherigen Ausmaße durchgeführt wird. Den breitesten Raum der Aussprache nahm der künftige Sommerfahrplan ein. Von der Reichsbahndirektion Stuttgart wird die Wahrung der württembergischen Interessen verlangt, da Württemberg nicht hinter anderen deutschen Ländern zurückstehen wolle.

— **Verkehr mit dem besetzten Gebiet.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft teilt mit: Nach den Vorschriften für den Verkehr mit dem besetzten Gebiet können alle deutschen Staatsangehörigen über 16 Jahre und alle Staatsangehörigen einer Macht, deren Truppen an der Besatzung teilnehmen, die über 16 Jahre alt sind und im unbesetzten Deutschland ständig wohnen, unbehindert zwischen dem besetzten und den unbesetzten Gebieten verkehren, vorausgesetzt, daß sie im Besitze eines Personalausweises mit Lichtbild oder eines von ihren Heimatbehörden ausgestellten und beglaubigten Passes sind. Da die Besatzungsbehörde in letzter Zeit die Personenkontrolle sehr scharf handhabt, und Reisende ohne gültige Ausweise in Geldstrafe nimmt, kann nur dringend geraten werden, sich mit den vorgeschriebenen Ausweispapieren zu versehen.

— **Ein Studentisches Verkehrsamt in Darmstadt.** Das vor einem Jahr gegründete Studentische Verkehrsamt an der Technischen Hochschule zu Darmstadt versendet jetzt seinen ersten Jahresbericht. Das Verkehrsamt der Studenten, das von dem Akademisch-Eisenbahntechnischen Verein (A. E. V.) geschaffen worden ist, hat dem Jahresbericht zufolge seine Arbeit darauf gerichtet, eine dauernde Verbindung der Studentenschaft mit den Reichsbahn- und sonstigen Verkehrsbehörden herzustellen zur Regelung aller einschlägigen Fragen. Das Studentische Verkehrsamt befaßte sich u. a. mit der Vermittlung der Anträge für Schülerrückfahr- und Monatskarten, mit der Erledigung von nachträglichen Fahrpreisrückerstattungen, mit der Beschaffung der neuesten amtlichen Fahrpläne und Auskünfte über Fahrpläne. Außerdem vermittelt das Amt Anträge auf Ferienarbeit im Reichsbahndienst und holt Auskünfte ein über die derzeitigen Anstellungsbedingungen und Aussichten bei der Reichsbahn. Die Benutzung des Studentischen Verkehrsamts im letzten Jahre ist sehr rege gewesen.

— **Bergrutsch auf der Moselbahn.** Auf der Strecke der Moselbahn zwischen Detzem und Mehring ereignete sich in der Nacht zum 28. Januar ein großer Bergrutsch. Ein Personenzug stieß auf die schweren Gesteinmassen, so daß die Lokomotive stark beschädigt wurde, und entgleiste. Menschenleben sind nicht zu beklagen. Der Verkehr wird durch Umsteigen aufrechterhalten.

— **Zollbehandlung von Sendungen durch das Saargebiet.** Mit der vollständigen Eingliederung des Saargebietes in das französische Zollsystem seit dem 11. Januar können, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, die für Frankreich bestimmten, durch das Saargebiet zu befördernden Waren bereits an der saarländisch-deutschen Grenze zollamtlich erledigt und in den freien Verkehr gesetzt werden. Damit die Verzollung auf den saarländisch-deutschen Grenzzollbahnhöfen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit vorgenommen werden kann, empfiehlt es sich, auf den Frachtbriefen dieser Sendungen in Zukunft keinen Zollbahnhof vorzuschreiben. Die Eisenbahndirektion des Saargebiets wird diese Sendungen unter Zollverschluß (transit international) bis zur saarländisch-französischen Grenze durchführen, soweit ihre zollamtliche Behandlung an der saarländisch-deutschen Grenze ohne Verstopfung der dortigen Grenzzollbahnhöfe möglich ist.

— **Zusammenschluß der Eisenbahnbeamten.** Auf der Verbandstagung der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamter am 28. Januar d. J. wurde der Zusammenschluß mit dem Deutschen Eisenbahnerverband mit 50 gegen 27 Stimmen bei vier Enthaltungen beschlossen. Dieser Schritt, der nach dem Willen seiner Befürworter zu einer Einheitsfront der Eisenbahner gegenüber der Reichsbahnverwaltung führen soll, schreibt die D. A. Z., kommt nicht unerwartet, da zwischen dem freigewerkschaftlichen Eisenbahnerverband und den Führern der Reichsgewerkschaft Menne und Scharfschwerdt, die bekanntlich den großen Lokomotivführerstreik inszeniert hatten, ein Unterschied in den Zielen und der Wahl der Mittel längst nicht mehr bestand. Die Vereinigung der Beamtenorganisation mit der sozialistischen Arbeitergewerkschaft wird, wie auch in den Verhandlungen von Gegnern des Zusammenschlusses betont wurde, zu einer Propagierung des Streikrechts und des absoluten Klassenkampfgedankens in Beamtenkreisen führen müssen. Die Widerstände gegen diese Entwicklung sind daher sehr groß. Vor allem haben sich die Lokomotivführer gegen die Vereinigung mit dem Eisenbahnerverband ausgesprochen. Ohne Zweifel werden sehr bedeutende Teile des Menne-Scharfschwerdtschen Verbandes, die die „Sozialisierung" nicht mitmachen wollen, zu dem neutralen Deutschen Beamtenbund und zu den Christlichen Gewerkschaften (Gew. dtsch. Eisenbahner) übergehen.

Die Reichsgewerkschaft wird auf Grund ihres Beschlusses zunächst in Liquidation treten, nach deren Beendigung sie mit dem Deutschen Eisenbahnerverband zu einem Verband unter neuer Firma und mit einheitlichem Vorstand verschmolzen werden wird. Nach außen hin soll diese Entwicklung dadurch verschleiert werden, daß vorläufig an den organisatorischen Verhältnissen nichts geändert wird.

— **Kündigung des Lohntarifvertrages.** Von sämtlichen am Tarifvertrag mit der Reichsbahn beteiligten Organisationen ist zum 1. März das Lohnabkommen für die Eisenbahnarbeiter gekündigt worden, soweit es sich auf die Arbeitszeit (§ 3), Lohn, Lohngruppen, Ortsklassen (§ 4), Ortslohnzuschläge (§ 5), Überzeitarbeit (§ 11) bezieht.

— **Storms Kursbuch.** Durch die Wiedereinführung der mitteleuropäischen Zeit im besetzten Gebiet links des Rheins am 1. Februar d. J. und die damit zusammenhängenden umfangreichen Änderungen des Fahrplans ist, wie beim Reichskursbuch, auch für Storms Kursbuch die Herausgabe einer 3. Winterausgabe notwendig geworden. Das neue Kursbuch wird mit sämtlichen Teilausgaben in den ersten Tagen des Monats Februar in den Buchhandlungen, Bahnhofsbuchhandlungen und Scherl-Filialen zum Verkauf aufliegen.

— **Neuausgabe des Mitropa-Kursbuchs.** Den zwischenzeitlichen Änderungen im gegenwärtig gültigen Fahrplan der Schnell- und Personenzüge Rechnung tragend, hat die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft das Mitropa-Kursbuch neu herausgegeben. Die dabei durchgeführten zweckmäßigen Erweiterungen werden den beliebten Reisebehelf in der Gunst des Publikums weiter steigen lassen. Das Buch ist bei den Reisebüros zum Preise von 80 ₰ erhältlich.

— **Crefeld und die Jahrtausendfeier.** Aus Anlaß der Jahrtausendfeier der Rheinlande wird auch Crefeld mit besonderen Veranstaltungen hervortreten. Im Rahmen einer Crefelder Verkehrswoche vom 3. bis 10. Mai 1925 sind vorgesehen: Kunst- und Heimatausstellungen mit Betonung des niederrheinischen Charakters, eine Ausstellung der Samt-, Seiden- und Krawattenindustrie, Theater- und Konzertaufführungen von hervorragender künstlerischer Bedeutung, Vorführungen von Massen-Männerchören auf den Plätzen der Stadt, weitgespannte sportliche Kämpfe und ferner auch ein Schaufensterwettbewerb, bei dem das Publikum als Preisrichter herangezogen wird. An die genannten Veranstaltungen schließen sich Führungen an sowie größere Tagungen und Festzüge, u. a. ein Festzug, der die Verkehrsmittel in alter und neuer Zeit zeigen soll. Die Crefelder Verkehrswoche wird von der Stadtverwaltung in Verbindung mit der Handelskammer, der Handwerkskammer, dem Detaillistenverein, unter Heranziehung führender Persönlichkeiten der Stadt durchgeführt.

— **Gründung einer deutsch-mexikanischen Handelskammer in Berlin.** In Anwesenheit des bevollmächtigten Ministers der Vereinigten Staaten von Mexiko, des Generals Ortitz Rubio, und unter lebhafter Zustimmung zahlreicher hervorragender Persönlichkeiten aus der Industrie, dem Handel, den Banken und von Schiffahrtsgesellschaften wurde, wie der Berl. Lokal-Anz. meldet, eine deutsch-mexikanische Handelskammer in Berlin gegründet. Der Gesandte nahm das Ehrenpräsidium an. Dr. Alfred Kray wurde der Vorsitz übertragen. Mehrere bekannte Vertreter des deutschen Wirtschaftslebens haben sich bereiterklärt, teils in den engeren, teils in den erweiterten Vorstand einzutreten. In Gegenwart des Vorsitzenden der in Nürnberg bereits bestehenden deutsch-mexikanischen Handelskammer wurde eine Arbeitsgemeinschaft beschlossen, so daß nunmehr beide Handelskammern gemeinsam an der Aufgabe der Förderung der wechselseitigen deutsch-mexikanischen Handelsbeziehungen arbeiten werden.

— **Funk-Unterricht.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung durch den „Funk" erfährt, findet zurzeit in Berlin für Lehrer höherer Schulen ein von der staatlichen Hauptstelle für den naturwissenschaftlichen Unterricht veranstalteter Lehrgang zur Ausbildung im Funkwesen statt. Für die Lehrer von Berlin ist der Lehrgang während der Osterferien geplant. Die Leitung liegt in den Händen des Direktors der Handels-Hochschule, Professor Martens.

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

	November 1924
Betriebsleistung der Bundesbahnen:	
1000 Zugkilometer	2 830
1000 Wagenkilometer	55 370
Verkehrsleistung der Bundesbahnen:	
1000 Nutzlasttonnenkilometer	
der Personen führenden Züge	34 021
der Güterzüge	273 322
Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen einschl. der Verkehrssteuer Mill. Kronen:	
Vorläufiges Ergebnis	331 128
Davon Personen- und Gepäckverkehr	80 637
Davon Güterverkehr	250 491

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Nach dem Bericht, den das Elektrisierungsamt für die Zeit vom Oktober bis Dezember 1924 an die Generaldirektion der Bundesbahnen erstattete, war das außerordentlich warme und trockene Wetter dem Fortschritt der Bauarbeiten sehr förderlich. Am Spulerseewerk arbeiteten 1200 Mann, während am Mallnitzwerk, bei dem infolge der beschränkten Mittel die Bauarbeiten nur in geringem Umfang fortgesetzt werden, 120 Mann beschäftigt waren. Erhebliche Fortschritte wurden beim Leitungsbau gemacht. Die Übertragungsleitung vom Rutzwerk bis Langen ist fertiggestellt, so daß der Probebetrieb auf der Strecke Anton-Langen in der nächsten Zeit aufgenommen werden kann. Im Arlbergtunnel wurde am 20. November 1924 der elektrische Probebetrieb bis zur Station Langen mit sämtlichen Zügen aufgenommen. Die Ausschreibung für die Lieferungen und Arbeiten auf der Strecke Bludenz-Feldkirch-Buchs-Bregenz ist bereits erfolgt.

Von den für den elektrischen Betrieb notwendigen Fahrbetriebsmitteln stehen alle Gebirgsschnellzuglokomotiven auf der Strecke Innsbruck-Landeck im Betrieb; von den 20 Personenzuglokomotiven sind 12 dem Betrieb übergeben, und zwar 7 Stück für die Strecke Attnang-Stainach-Irdning und 5 Stück für die Strecke Innsbruck-Landeck; von den 20 Güterzuglokomotiven sind 14 im Verkehr, und zwar 3 auf der Strecke Attnang-Stainach-Irdning und 10 auf der Strecke Innsbruck-Landeck. Von den 114 Wagen, in denen die elektrische Zugheizung einzubauen ist, sind bereits 46 Personen- und 14 Dienstwagen im Betrieb. Die Ausgaben für die Elektrisierungsarbeiten betrugen im letzten Viertel des Jahres 1924 113 Milliarden Kronen, womit der dem Elektrisierungsamt zur Verfügung stehende Jahreskredit von 450 Milliarden aufgebraucht erscheint.

— **Eisenbahnanschluß- und Übergangsdienst zwischen Österreich und der Tschechoslowakei.** Am 26. Januar wurden im Bundesministerium für Handel und Verkehr die im Oktober des Vorjahres begonnenen Verhandlungen mit der tschechoslowakischen Regierung über die Regelung der beiderseitigen Eisenbahnanschluß- und Übergangsverhältnisse fortgesetzt. Es handelt sich bei diesen Verhandlungen darum, die allgemeinen Grundlagen für den Grenzübergang im Eisenbahnverkehr zu schaffen, auf Grund welcher dann die Eisenbahnverwaltungen die Einzelheiten durch Anschlußverträge zu regeln haben werden. Hauptsächlich kommt in Frage die Festsetzung der Grenzbahnhöfe, über die schon in den Oktoberverhandlungen eine vorläufige Einigung erzielt worden ist, ferner die Frage der Erhaltung und des Betriebes der Grenzbahnhöfe und die damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Fragen sowie die Frage der einheitlichen Zoll- und Paßabfertigung.

— **Das Südbahnabkommen von Rom.** In der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen finden gegenwärtig internationale Verhandlungen über die Durchführung der Liquidierung gemäß dem Südbahnabkommen von Rom statt. An dieser Konferenz nehmen Vertreter der beteiligten auswärtigen Regierungen, der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft und der interessierten Eisenbahnverwaltungen teil.

Nach dem Übereinkommen von Rom werden diejenigen Staaten, die das auf ihrem Gebiete gelegene Netz der Gesellschaft in Betrieb nehmen, die Liquidierung besorgen, alle Schulden bezahlen und alle Forderungen eintreiben (einschl. der Abrechnungen mit den andern Netzen), die aus der Zeit vor dem 1. Januar 1923 stammen und nicht den Obligationsdienst der Gesellschaft oder den Privatbesitz und die privaten Verpflichtungen der Gesellschaft betreffen. Die Konferenz verfolgt den Zweck, die Ausführungsbestimmungen für diese Liquidierung zu vereinbaren.

— **Salzkammergut-Lokalbahn.** Die im Dezember 1920 in den Betrieb der österreichischen Bundesbahnen übergegangenen Linien der Salzkammergut-Lokalbahn gehen auf Grund der Erklärung der Gesellschaft, den Betrieb auf ihren Linien wieder selbst führen zu wollen, mit 1. Februar 1925 in den Eigenbetrieb der genannten Gesellschaft über.

— **Handelsbilanz Österreichs.** Im Oktober 1924 betrug der Wert der Einfuhr 214 839 000, der der Ausfuhr 126 527 000 Goldkronen, so daß sich ein Einfuhrüberschuß von 88 312 000 Goldkronen ergibt. Dies bedeutet gegenüber dem Einfuhrüberschuß von 1923 eine Erhöhung um 19 654 Goldkronen.

Niederlande.

— **Die Einnahmen der niederländischen Eisenbahnen** für das Jahr 1924 belaufen sich nach der vorläufigen Schätzung auf 166 792 351 fl. gegen 162 137 747 fl. im Jahre 1923, oder auf das Tageskilometer bezogen auf 125,11 fl. im Jahre 1924 gegen 120,85 fl. im Jahre 1923.

— **Außerordentliche Generalversammlung der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS) und der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HSM).** SS beabsichtigt, einer auf den 7. Februar einberufenen Generalversammlung ein Übereinkommen mit dem Staate vorzulegen betreffend die Beförderung der Brief- und Paketpost, die Anlegung von Abschreibungsrechnungen und die Änderung einzelner Bestimmungen des Betriebsvertrages vom 21. Januar 1890; für HSM gilt das gleiche. Ferner fordert SS die Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe von 25 Millionen Gulden. HSM beantragt ferner den Kauf der Hauptbahnlinie Haarlem-Zandvoort für 1 Million Gulden und die Genehmigung zum Abschluß eines Abkommens mit dem Staate betreffend den Betrieb dieser Linie sowie zum Abschluß eines Betriebsvertrages über die holländische Teilstrecke der Linie Almelo-Salzbergen für die Zeit vom 1. Juli 1924 bis zum 31. Dezember 1925, dem Zeitpunkt der voraussichtlichen Verstaatlichung dieser Strecke.

— **Eisenbahntunnel unter dem Nordseekanal.** Der zunehmende Schiffsverkehr Amsterdams — 1924 war der Schiffsraum bereits auf das 1½fache des Jahres 1913 gestiegen — hat den Plan entstehen lassen, die sogenannte Hembrücke über den Nordseekanal, dessen Abmessungen und Schleusen an Größe alle anderen Schiffahrtskanäle hinter sich lassen, durch einen Eisenbahntunnel zu ersetzen. Diese Pläne hängen eng zusammen mit denen der besseren Ausgestaltung der Verbindung zwischen den Ij-Ufern in Amsterdam.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand der juristischen Abteilung bei der Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen, Dr. Beelaerts van Blokland, ist zum Generalinspektor öfbreertd worden.

Übrige europäische Länder.

— **Einstellung des Baues der Flaamsbahn (Norwegen)?** Angesichts der schwierigen finanziellen Lage Norwegens wird di Einstellung des Baues der 20,3 km langen Bahn Myrdal-Fretheim in Westnorwegen angeregt. Bisher sind 2,2 Mill. Kronen für de Bau dieser Bahn verwandt worden, für das nächste Haushalts jahr ist die Bewilligung von weiteren 1,2 Mill. Kronen vorge sehen. Die Gesamtkosten werden sich auf 15½—18 Mill. Krone belaufen, so daß also das Kilometer auf etwa 800 000 Kronen zu stehen kommt. Die Bahn soll als Reibungsbahn mit einer Stei gung bis zu 50 ‰ durch schwierigstes Hochgebirgsgelände ge baut werden. An eine Verzinsung des Anlagekapitals ist nie zu denken, auch ist mit einem jährlichen Betriebszuschuß zu rechnen. Infolgedessen wird neuerdings wieder von viele Seiten die Einstellung des weiteren Baues dieser Linie und ihre Ersetzung durch eine Kraftwagenlinie betrieben (vgl. Jahrg 1924 S. 454).

— **Verkehrsprojekt Hoting-Frostwiken (Nordschweden).** Un die wertvollen Kupfer- und Schwefelkiesgruben bei Frostwike in der nordschwedischen Provinz Jämtland, die mit den be kannten Gruben bei Grong in Nordnorwegen in Verbindun stehen sollen, ausbeuten zu können, wird der Plan einer Bahn verbindung Hoting-Gäddede-Frostwiken-Norweg. Grenze erörtert Man hofft auf eine staatliche Unterstützung dieses Verkehrs projektes.

— **Die Heizmaterialpreise und die Aussichten der Elektrisie rung der russischen Bahnen.** Während bei Beginn des Welt krieges die Anzahl der für eine Elektrisierung vorgesehene Bahnen in Rußland äußerst gering war, sind die Verhältniss jetzt ganz andere geworden, und zwar infolge der andauernden Er höhung der Heizstoffpreise, trotz des Darniederliegens des Ver kehrs- und des Erwerbslebens. Diese Preiserhöhung beruht nac Ausführungen von Ing. Butler in Elektritschestwo 1924 Nr. 1 auf der Entwertung des Sowjetrubels, der noch völligen Unzu verlässigkeit der Ausbeute an Donkohle, den unnatürlich hohe Frachtkosten u. ä., also auf rein örtlichen und vorübergehende Ursachen. Allein eine sorgfältige Verfolgung der Gestaltun der Schaulinien für die Heizstoffpreise von der Vorkriegszeit he zeigt allgemein, daß die Preise zwar nicht bedeutend aber daf anhaltend steigen. Die Erhöhung der Nachfrage nach hochwe tigen Heizstoffsorten als Folge des Anwachsens der Industr aller Länder, die Erschöpfung alter bequemer Lagerstätten u die Notwendigkeit, die Bearbeitung weniger bequemer Lager Angriff zu nehmen, führen überall langsam aber unerbittlich einer Erhöhung der Heizstoffpreise. Bei den Erzeugnissen d elektrischen Industrie dagegen, insbesondere bei den Gegenstä den elektrischer Ausrüstung, bestand vor dem Kriege, z. B. deutschen Fabriken, eine anhaltende Neigung zum Rückgang d Preise. Während des Krieges hat sich das Verhältnis der Prei für Heizstoffe und elektrische Ausrüstung auch nicht geände Man kann daher annehmen, daß zukünftig die Kohlenpreise russischen Bahnen bedeutend steigen werden, und zwar mehr die Preise der Erzeugnisse der elektrischen Industrie. ist sehr von Interesse, aus diesen Gesichtspunkten rech rische Vergleiche zwischen Dampf- und elektrischem Betr unter russischen Verhältnissen anzustellen. Augenscheinlich dasjenige Betriebsmittel geeigneter, das auf die Einheit des V kehrs geringere Betriebskosten, mittelbare und unmittelba fordert. Angestellte rechnerische Vergleiche des Betriebs russischen Dampflokomotiven mit elektrischem (einphasig Lokomotivbetrieb führen zu dem Ergebnis, daß bei den an nehmenden Verteuerungszahlen für Kohle schon bei ein Güterverkehr von 48—60 Millionen Pud auf 1 Werst der B für hydroelektrische Stationen, 64—76 Mill. Pud bei Kohl stationen und 63—84 Mill. Pud bei Torfstationen die Elek sierung vertretbar ist. Der Güterumschlag vor dem Kriege trug auf einem großen Teile der russischen eingleisigen Bah 70—90 Mill. Pud, auf einigen Teilstrecken sogar 120—190 M Pud. Es ist daher klar, daß selbst bei Rückgang des Güter kehrs die Elektrisierung bei dem jetzigen Preisverhältnis, mehr aber in nächster Zukunft, auf vielen russischen Bah bessere wirtschaftliche Aussichten eröffnet als der Dampfbet Besonders wichtig aber wird die Frage elektrischen Betriebes neue Bahnen. Gewöhnlich baut man eingleisige Bahnen einen Güterverkehr von 70 Mill. Pud, und es ist daher in vi Fällen zweckmäßiger, elektrischen anstatt Dampfbetrieb wählen. Bei ersterem entfällt auch noch die Notwendigkeit Erbauung von Wasserstationen, die Baulichkeiten für elektri Lokomotiven werden weniger umfangreich und die sonst Baulichkeiten werden ebenfalls vermindert, so daß die maligen Ausgaben für den Bau einer elektrischen Bahn nu 15—25 % die Ausgaben für den Bau einer Dampfbahn steigen. Dabei ist der Nutzen, den das Aufkommen elektris Stationen dem ganzen Verkehrsgebiet der Bahn bringt, nicht berücksichtigt: die Ausnutzungsziffer der Stationen w

instiger und es würden sich auch geringere mittelbare Kosten rgeben, denn ein Teil der Tilgungskosten der Stationen und eitungen würde die Industrie als Verbraucherin elektrischer nergie treffen.

— **Die elektrische Zugförderung auf den russischen Bahnen** ird nunmehr in Angriff genommen. Das Volkskommissariat r Verkehrswesen beschloß die Einführung des elektrischen ugdienstes auf den Gebirgsstrecken in Länge von 1700 km und f den Strecken mit lebhaftem Vorortverkehr in einer Länge n 1300 km. Mit Rücksicht darauf, daß die für die Elektrierung im Jahre 1925 zur Verfügung gestellten Mittel nur ne Million Rubel betragen, werden zunächst folgende Strecken ektrisiert: die Gebirgsstrecke der Transkaukasischen ahnen durch das Suramgebirge bei Chaschuri und die Vorrtstrecken der Nordbahnen: Moskau-Mytischtschi-Puschno (28 Werst) und Mytischtschi-Schtschelkowo (17 Werst) wie der Moskau-Kasaner Bahn: Moskau-Ramenskoje (42 Wst.). a schon diese Arbeiten rund 32 Millionen Rubel kosten werden, nn man sich vorstellen, daß die Einführung des elektrischen ugdienstes auch nur auf einer dieser Strecken bei den behränkten Mitteln noch sehr lange Zeit dauern wird.

— **Die Ausfuhr der Tschechoslowakei im Jahre 1924.** Das aatliche statistische Amt veröffentlicht die Übersicht über die ezialausfuhr der Tschechoslowakei im Dezember 1921 und e vorläufigen Ergebnisse für die Gesamtausfuhr im hre 1924. Danach betrug die Spezialausfuhr aus der Republik Vorjahre 12 429 825 t und 7 377 650 Warensendungen im erte von 17 022 251 025 Kc., die Spezialausfuhr im Dezemer betrug 1 286 816 t und 691 128 Warensendungen im Werte n 2 112 189 252 Kc. An der Ausfuhr nahmen dem Warenwerte ch teil am meisten Deutschland, Österreich, Großbritannien, alien und Ungarn. Die Ausfuhr nach den übrigen Ländern ist Verhältnis zu jener nach den genannten Staaten eine bedeund geringere gewesen. Die im Jahre 1924 erzielte Ausfuhr Werte von rund 17 Milliarden Kronen bedeutet eine Zunahme n 4,5 Milliarden gegen 1923.

— **Eröffnung einer neuen Bahnlinie in der Slowakei.** Am . Januar wurde die in der Zeit von 2 Jahren erbaute Eisenhnstrecke Zvolen (Altsohl)-Krupina (Krapfen) in Anesenheit des Eisenbahnministers, des Ministers für die Sloakei und zahlreicher anderer Vertreter der Staats- und Zivilhörden und Journalisten feierlich dem öffentlichen Betrieb ergeben. Die eröffnete Strecke ist 34 km lang und kostete nd 68 Millionen tschechische Kronen. Für die slowakische olkswirtschaft ist sie insofern von Bedeutung, als sie eine esentliche Verkürzung der bisher möglichen Verkehrswege ch Böhmen und Mähren einerseits und Ungarn andererseits rstellt. Die neue Bahnlinie wurde der Staatsbahndirektion ratislava (Preßburg) unterstellt.

— **Internationale Eisenbahnkonferenz in Prag.** In der kürzh in Prag abgehaltenen internationalen Eisenbahnkonferenz urde beschlossen, mit Gültigkeit vom 5. Juni 1925 eine neue rekte Nachtschnellzugverbindung zwischen Berlin bzw. Leipzig d Prag über Dresden und Tetschen und weiter über Gmünd ch Wien und umgekehrt einzuführen. Desgleichen wurde belossen, neue Tagesschnellzüge zwischen Prag und Linz, erlin und Karlsbad sowie zwischen Marienbad und Berlin nzuführen.

— **Die bulgarischen Eisenbahnen.** Dem „Wirtschaftsdienst" eft 3 entnehmen wir folgende Ausführungen von Il. Januloff, fia, über das bulgarische Eisenbahnwesen:

Schließlich ist noch die Verschlechterung des Eisenbahnverhrs nach dem Kriege hervorzuheben. Die letzte Frage vernt eine besondere Aufmerksamkeit. Die bulgarischen Staatshnen machen eine schwere Krise durch, da sie dringend techscher Verbesserungen bedürfen und den Anforderungen der irtschaft nicht mehr genügen, weshalb die Verluste durch nordnung bei den Eisenbahnen nicht weniger als 1 Milliarde reichen. Die Stationen sind zu klein, die Eisenbahnwerkätten eng und ungenügend. Durch die Kriegskatastrophe im hre 1918 gingen den Staatsbahnen auf einmal 2358 Wagen rloren, die in den Nachbarstaaten verblieben waren. Dieser erlust von etwa 30 % der Güterwagen war für Bulgariens Verhrswesen ein schwerer Schlag. Außerdem aber brauchen mehr s 50 % der Lokomotiven eine gründliche Ausbesserung. Nach r Friedensunterzeichnung nahmen die Nachbarstaaten ferner ejenigen Wagen und Lokomotiven zurück, welche Bulgarien s Kriegsbeute (98 Lokomotiven und 1994 Wagen) zurückhalten hatte. Dank einiger neuer Lieferungen in den Jahren 20/23, darunter auch 2324 deutsche Wagen, konnte der Verkehr ufrechterhalten werden. Als Beispiel der schweren Schädingen, die sich aus den schlechten Verkehrsbedingungen ergeben haben, sei darauf hingewiesen, daß die Ausfuhr von Eiern von 1911 bis 1921 auf weniger als ein Fünfzigstel zurückging, eben weil es an Eisenbahnwagen für den internationalen Verkehr fehlte und Eier den langen Wasserweg nicht ertragen können. — Überdies muß berücksichtigt werden, daß bei unseren Eisenbahnen 3 065 000 Holzschwellen verwendet wurden, von denen beinahe der dritte Teil verfault ist und ersetzt werden muß, wenn nicht die Zahl der Unfälle sich stets vergrößern und die Geschwindigkeit der Züge fortwährend herabgesetzt werden soll.

Eine Besserung im Bahnverkehr wäre wohl möglich, wenn die Staatsbahnen eine selbständige Verwaltung und eigene Finanzen besäßen, so daß die Organisation verbessert werden könnte, wenn also insbesondere die Einnahmen nicht dem allgemeinen Budget zugeführt würden, sondern zur technischen Vervollkommnung verwandt werden könnten.

Die Betriebszahl, d. h. das Verhältnis der allgemeinen Betriebsausgaben zu den Gesamteinnahmen, zeigt folgende Entwicklung:

1906	1914	1916	1918	1919/20	1920/21
61,44	64,22	94,49	92,56	98,65	97,92

Die günstigste Betriebszahl hatten wir im Jahre 1906, die ungünstigste im Jahre 1919/20 zu verzeichnen.

Der Einnahmeüberschuß in der Bilanz der Staatsbahnen belief sich seit Kriegsende auf Mill. Lewa:

1919/20	1920/21	1921/22	1922/23
2,4	66,1	122,0	300,9

In seinem Jahresbericht betonte der Generaldirektor, daß die bulgarischen Staatsbahnen in dieser Beziehung in Europa eine Ausnahme bilden, da nirgends die Eisenbahneinnahmen in ähnlichem Maße für die Regelung des Budgets herangezogen würden. Um Reparationslasten bezahlen und ein sehr großes Budget durchhalten zu können, zerrüttet und verbraucht Bulgarien allmählich seine Verkehrsmittel.

— **Die Notlage der rumänischen Staatsbahnen.** Im Anschluß an die auf S. 170 berichtete Entgleisung bei Marienburg (Siebenbürgen) und am Vorabend des Zusammenstoßes bei Ciurea bringt der „Adeverul" in Bukarest in seiner Nummer vom 24. Januar eine Unterredung mit „einer hervorragenden technischen Persönlichkeit aus der Eisenbahndirektion", der wir die nachstehenden bezeichnenden Stellen entnehmen:

„Die außerordentliche Schwäche des Oberbaues der meisten unserer Linien ist eines der schwierigsten Fragen der Staatsbahn. Bei unseren schweren Lokomotiven, die ausgezeichnet wären für einen ausgezeichneten Oberbau, und bei den schweren modernen Wagen, die für die größte Zuggeschwindigkeit gebaut sind, bedeutet die Schwäche des Oberbaues der Mehrheit unserer Linien eine beständige Gefährdung des Verkehrs. Es gibt Linien, zumal in Siebenbürgen, wo sogar die Fahrgäste die Nachgiebigkeit des Oberbaues spüren, und die Lokomotivführer müssen beständig wahrhaft heroische Taten ausführen, im Bewußtsein der Gefahren, denen sie fortwährend ausgesetzt sind. Und es muß doch gefahren werden, da die öffentliche Meinung eine Verkehrseinstellung oder auch nur -beschränkung nicht ertragen würde.

Der Schlüssel der Lage ist die Geldfrage. Es scheint, daß es die Führer des Staates nicht begreifen können, daß auch das beste rollende Material nichts taugt, wenn es nicht auf soliden Gleisen arbeiten kann. Die Generaldirektion hat diesen Zustand der Dinge der Regierung wiederholt, aber vergeblich auseinandergesetzt. Das System der Ersparnisse in den Unterhaltungsausgaben der Eisenbahn hat es dahin gebracht, daß wir eine Kette von Unfällen gleich jenem bei Marienburg zu verzeichnen haben, eine Kette, deren Ende nicht abzusehen ist. Dazu kommt nun, daß leider auch der Zustand des rollenden Materials ein beunruhigender ist. Die Werkstätten, so wie sie heute eingerichtet sind, können die betriebsunfähigen Lokomotiven und Wagen nicht mehr rechtzeitig wiederherstellen, die Zahl der Ausscheidungen übertrifft diejenige der Einstellungen. Daraus folgt einerseits, daß alle unsere Bahnhöfe durch Hunderte von nicht lauffähigen Fahrzeugen verstopft sind, und andererseits, da man notgedrungen kleinere Schäden in Kauf nehmen muß, ohne die betreffenden Fahrzeuge auszuscheiden, vergrößern sich diese leichten Schäden zu solchen schwerer Art. Achsenbrüche, Zughakenbrüche und dergleichen sind daher auch beständige Quellen von Unfällen.

Leider ist keine Aussicht auf Besserung vorhanden und die Generaldirektion ist in jedem Augenblick neuer Unfälle gewärtig. Auch in dieser Beziehung hängt alles von der Geldfrage ab. Die Eisenbahn verfügt heute nicht über alle ihre Einkünfte. Man gebe ihr eine von der Politik unabhängige Selbstverwaltung, und sie wird sich langsam wieder emporarbeiten. Unglücklicherweise wurde aber die Eisenbahn seit dem Kriege oft den bizarrsten Einfällen der Machthaber schutzlos ausgeliefert. Die Einheit der Auffassungen zwischen Ministerium und Generaldirektion ist längst dahin, ja sogar zwischen den einzelnen Ressorts der Eisenbahn herrscht nicht mehr die

richtige Zusammenarbeit. Daß es überhaupt noch geht, liegt an den heroischen Anstrengungen der einzelnen Wenigen, die noch wissen, was der Eisenbahn nottut, die aber immer wieder vergeblich gegen diejenigen ankämpfen, die da glauben, daß Wollen gleich sei mit Können."

— **Eisenbahnunfälle in Rumänien.** Die alte Erfahrung, daß Eisenbahnunfälle meist gruppenweise vorkommen, erhielt soeben in Rumänien eine neuerliche Bestätigung.

Am 22. Januar morgens um 3 Uhr entgleiste der Budapest-Großwardein-Bukarester Schnellzug in der Nähe der Station Marienburg bei Kronstadt in Siebenbürgen infolge Schienenbruches. Lokomotive, Pack- und Postwagen, Schlafwagen und der erste Personenwagen passierten den Bruch ohne Schaden, der Rest des Zuges entgleiste, und vier Wagen aus der Mitte des Zuges fielen die glücklicherweise nicht hohe Böschung hinunter und kippten um, während die beiden letzten Wagen entgleist auf der Dammkrone stehen blieben.

Kurz vorher hatte der Lokomotivführer einen Heißläufer festgestellt, er fuhr daher mit mäßiger Geschwindigkeit, und die Folgen des Unfalles waren dementsprechend milde zu nennen: vier schwer, aber nicht lebensgefährlich Verletzte und acht Leichtverletzte.

Leider weniger harmlos verlief der zweite Unfall der Serie, der sich am 24. Januar morgens um 5 Uhr auf der berüchtigten Steilrampe zwischen Bârnova und Ciurea bei Jassy abspielte. Ein schwerer Lastzug, ungenügend mit Bremsern besetzt, fuhr die Steilrampe hinab. Der Lokomotivführer verlor in einem gegebenen Augenblick die Herrschaft über seinen Zug, der schließlich mit 75 km Stundengeschwindigkeit an dem Haltsignal des Signalmastes von Ciurea vorbei auf einen in diesem Bahnhofe rangierenden Lastzug auffuhr. Fünf Tote und ebensoviel schwerverletzte Eisenbahner wurden aus den Trümmern der beiden Züge hervorgeholt.

Die Zeitungen erinnern bei dieser Gelegenheit an ein ähnliches Unglück, das an derselben Stelle zu Neujahr 1917 einen Sonderzug vernichtete, der eine Reihe von Großwürdenträgern sowie von rumänischen und alliierten hohen Offizieren zum Neujahrsfeste nach Jassy, der damaligen Kriegshauptstadt Rumäniens, bringen sollte.

— **Die südslawischen Paßvorschriften.** Man schreibt der Ostd. Wirtschafts-Ztg.: Es muß einmal offen darauf hingewiesen werden, daß von allen Kulturstaaten Europas Südslawien (und Rumänien) dem Reiseverkehr noch erhebliche Schwierigkeiten entgegensetzt. In Südslawien ist fast durchweg die Meldung bei der Polizei noch nötig. Verlängerung des Aufenthaltes an ein und demselben Ort wird wiederholt von 3 auf 3 Tage bewilligt, und langes Befragen durch irgendeinen Subalternbeamten über den Zweck des Hierseins sind an der Tagesordnung. Erleichterungen bestehen nur für Reisende, die in einem der südslawischen Bäder ihr gutes Geld lassen wollen. Dabei ist aber jeder Besuch eines anderen Ortes auf Grund des Einreisepasses für ein südslawisches Seebad verboten und nur mit besonderer Genehmigung gestattet. Während von Reisenden in Belgrader Hotels eine tägliche Gemeindesteuer von 10 Dinar eingehoben wird, bilden Reichsdeutsche eine besondere Ausnahme und haben 100 Dinar täglich an Gemeindeabgaben zu entrichten, die wiederholt höher sind als der Preis des Zimmers. (Erst vor einigen Tagen ist, wie uns von anderer Seite aus Belgrad berichtet wird, diese Sondersteuer für Deutsche aufgehoben worden. D. Schriftl.) Stellensuchende Deutsche oder auch irgendwelche andere Ausländer brauchen sich gar nicht erst nach Südslawien zu wenden, ihnen wird der Boden derartig heiß gemacht, daß ihnen die Lust für jede Anstellung vergehen wird. Sowohl die Tschechen wie die Reichsdeutschen, Ungarn und auch einige in spärlicher Zahl vertretene andere Nationen wurden im Laufe der letzten sechs Monate aus Südslawien ausgewiesen, nachdem sie im Bereich ihrer Tätigkeit dort wirklich Gutes geleistet haben. Man muß aber dabei zu Ehren der serbischen Bevölkerung erwähnen, daß sie bei ihrer weitgehenden Toleranz gegenüber Ausländern in keiner Weise sich mit diesen Regierungs- und Polizeimaßnahmen identifiziert. Die ganze südslawische Politik im Reiseverkehr wird von einer maßlosen Spionenfurcht beherrscht, wie sie in einem anderen Lande Europas einfach nur noch im Märchen besteht. Neuerdings hat Belgrad eine Reihe von Paßvorschriften, die erleichternd wirken sollen, herausgegeben. Es mag sein, daß von der Zentralbehörde die Fehler, die den Reiseverkehr in Südslawien verhinderten, eingesehen werden; die Subalternbeamten in ihren verschiedenen kleinstädtischen Polizeistuben sind aber noch lange nicht zu diesem Fortschritt kulturellen Denkens gekommen.

— **Zur Elektrisierung der schweizerischen Eisenbahnen.** Dieser Tage ist die älteste schweizerische Eisenbahnstrecke, die am 9. August 1847 dem Betrieb übergebene Strecke Zürich-Baden, samt der sich ihr anschließenden Fortsetzung bis Olten als erstes Teilstück der Strecke Zürich-Bern dem elektrischen Betrieb übergeben worden. Damit hat das elektrisierte Netz der schweizerischen Bundesbahnen einen weiteren Zuwachs von 64 km erhalten. Im Frühjahr 1926 dürfte dann die ganze Strecke Zürich-Bern elektrisch betrieben werden. Die Stromlieferung erfolgt aus den Kraftwerken der Bundesbahnen Ritom und Amsteg durch eine Übertragungsleitung, die zu den Unterwerken Brugg und Olten führt.

Am 18. Januar sind auch die ersten Versuchsfahrten mit elektrischer Kraft auf der Linie Lausanne-Yverdon aufgenommen worden. Es verkehrten dabei vier Züge und das Ergebnis war außerordentlich befriedigend. Die beiden ersten Züge fuhren mit einer Stundengeschwindigkeit von 90 km mit Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km in den Bahnhöfen. Die beiden anderen Züge hielten dauernd die Geschwindigkeit von 90 km bei. Die neuen Einrichtungen haben die Probe gut bestanden (vgl. auch Nr. 5, S. 142 d. Ztg.). Die Strecke Lausanne-Yverdon ist besonders aus dem Grunde als erstes Teilstück der Gesamtstrecke Lausanne-Genf und Lausanne-Basel elektrisiert worden, weil sich die Reparaturwerkstätten für elektrische Lokomotiven in Yverdon befinden. In einigen Monaten wird auch der elektrische Betrieb auf der internationalen Strecke Lausanne-Vallorbe aufgenommen werden können, so daß dann die ganze Durchgangslinie Iselle-Vallorbe elektrisch betrieben wird.

— **Schweizerische Bundesbahnanleihe.** Die neue 5prozentige Bundesbahnanleihe von 175 Millionen Franken ist stark überzeichnet worden.

— **Einführung elektrischen Betriebes bei den französischen Eisenbahnen.** Die Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes werden von den Eisenbahnen Frankreichs mit großem Nachdruck betrieben. Die Südbahn, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Paris-Orléansbahn wollen jede etwa 3000 km, insgesamt etwa ein Drittel der französischen Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb umstellen. Die Südbahn ist damit bereits am weitesten gediehen. Sie hat bereits 1911 mit der Einführung elektrischen Betriebes begonnen und war bis 1918 auf rund 230 km gekommen. Zurzeit werden auf der ganzen Strecke Toulouse-Dase, die etwas über 300 km lang ist, die Züge elektrisch befördert, und auf der 235 km langen Strecke Bordeaux-Hendaye sind die Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes in vollem Gange. Die Fertigstellung der Arbeiten, ebenso wie derjenigen auf den Strecken nach Agen, Tarbes und Pa[illegible] ist im Jahre 1926 zu erwarten. Der elektrische Strom wird aus einer Anzahl bahneigener Werke bezogen. Eine in den Pyrenäen, südlich von Lourdes, gelegene Gruppe von Kraftwerken besteht aus fünf Einzelwerken, von denen zwei, Soulom mit 21 000 PS und Eget mit 35 000 PS, fertiggestellt sind. Zum Antrieb der Züge dient Dreiphasenwechselstrom mit 50 Wechseln und 60 000 Volt Spannung. In Tarbes sind große Werkstätten zum Bau von elektrischen Lokomotiven errichtet worden, in ihnen sind bis jetzt 60 Lokomotiven gebaut worden oder noch im Bau. Bei Probefahrten, die mit diesen Lokomotiven v[illegible] einigen Monaten angestellt worden sind, ist in drei Minuten von einem schweren Zug eine Geschwindigkeit von 100 km in der Stunde erreicht worden. Die Höchstgeschwindigkeit bei den Probefahrten betrug 130 km.

Bei der Orléansbahn war die erste Strecke, auf der die Einführung elektrischen Betriebes in Angriff genommen wurde, diejenige von Paris über Orléans nach Brive mit rund 500 k[illegible] Länge. Auf dem Hauptteil dieser Strecke, zwischen Paris und Vierzon, müssen die Arbeiten nunmehr beendet sein. Unter den sonstigen Strecken, die im Netz der Orléansbahn auf elektrischen Betrieb umgestellt werden, befinden sich diejenigen von Bri[illegible] nach Clermont-Ferrand mit fast 200 km und von St. Sulpic[illegible] Gannat mit etwas über 190 km Länge; namentlich die letzt[illegible] genannte führt durch stark hügeliges Gelände. Für die 270 k[illegible] lange Strecke Paris-Châteauroux wird der Strom in eine[illegible] Dampfkraftwerk erzeugt, im übrigen dient Wasserkraft [illegible] diesem Zweck. Das Wasserkraftwerk Eguzon mit 50 000 Kil[illegible] watt soll bis Ende 1925 fertiggestellt werden. Die Werke Coind[illegible] und La Celette, mit je 25 000 Kilowatt, die seit 1922 im Ba[illegible] sind, sollen 1926 und 1927 in Betrieb genommen werden. D[illegible] Orléansbahn hat 80 elektrische Triebwagen und 200 elektrisc[illegible] Lokomotiven bestellt, darunter 80 Bauart Örlikon von 1720 [illegible] Dieses Jahr sollen 100 Triebwagen und Lokomotiven geliefe[illegible] werden.

Bei der Mittelmeerbahn sind die Arbeiten zur Einführung elektrischen Betriebes auf der 137 km langen Strecke Culoz-Moda[illegible] beinahe vollendet; außerdem sind sie auf der Strecke Carnoul[illegible] Ventimiglia, eine Entfernung von rund 160 km, sowie auf d[illegible] 20 km langen Strecke Cannes-Grasse im Gange. Vorarbeiten f[illegible] die elektrische Zugförderung werden zwischen Marseille u[illegible] Toulon und Carnoules, zwischen Avignon und Les Arcs u[illegible] zwischen Nizza und Breil gemacht; diese Strecken sind zusammen 333 km lang. Überdies sollen 328 km in der Umgebung v[illegible]

'aris auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Die Mittelneerbahn wird, wenn der Ausbau vollendet ist, über 16 Kraftverke verfügen; sie ist u. a. mit dem Staate zusammen an einem roßen Elektrizitätswerk an der Rhone beteiligt.

Bei den Staatsbahnen kommt nur die Einführung elektrischen Betriebes in der Umgebung von Paris in Frage. Seit April weren zwei weitere Teile der Vorortstrecken nach St. Germain und Argenteuil bis Becon-les-Bruyères und Bois-Colombes von je 1 km Länge elektrisch betrieben. Der elektrische Ausbau wird veiter fortgesetzt.

Die Nord- und die Ostbahn sind in bezug auf die Einführung lektrischen Betriebes noch nicht über Erörterungen hinaus ediehen.

— **Von den spanischen Eisenbahnen.** Da die Durchführung es neuen Eisenbahnregimes in Spanien außerordentlichen chwierigkeiten begegnet, ist die Inkraftsetzung des neuen Eisenbahngesetzes, das durch Verordnung vom 12. Juli 1924 auf en 1. Januar 1925 hätte in Kraft treten sollen, auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben worden.

— **Der internationale Eisenbahn-Kongreß-Verband** wird seine ächste Sitzung — die Sitzungen finden nur alle fünf Jahre statt - in der letzten Woche des Juni und erste Woche des Juli 1925 ı London abhalten. Deutschland, Österreich und Ungarn gehören diesem Verbande nicht an.

— **Motorwagen für die belgischen Staatsbahnen.** Die Direkon der belgischen Staatsbahn will versuchsweise auf einigen leinen Linien die Personenzüge durch Motorwagen ersetzen, ie 60—65 Sitzplätze aufweisen und eine Geschwindigkeit von 5 km entwickeln können.

— **Folgen der Gruppenbildung bei den englischen Eisenbahnen.** Das Jahr 1925 war das zweite volle Jahr, indem die englischen Eisenbahnen nach der neuen Ordnung, also zu vier Gruppen zuammengefaßt, betrieben worden sind. Die Ersparnisse, die ıan vom Zusammenschluß erhofft hatte, sind allerdings zum roßen Teil durch Mehrausgaben wieder zunichte gemacht woren. Die Löhne sind noch immer doppelt so hoch wie vor dem riege, und dazu kommen sogar noch Teuerungszuschläge. Die ienstzeit, nicht die wirkliche Arbeitszeit, ist auf acht Stunden erabgesetzt; infolgedessen kostet der einzelne Mann den Eisenahngesellschaften 125 % mehr als früher, und die Beförderungsosten, bezogen auf die Verkehrseinheit, stehen 150 % über den riedenssätzen. Trotzdem sind kleine Ersparnisse erzielt woren, und andere stehen in Aussicht. Die Gruppenbildung fiel it einem Abbau der Tarife zusammen, die mittlerweile noch weimal ermäßigt worden sind, so daß sie jetzt auf etwa 150 % r Friedenssätze stehen. Im großen ganzen haben die wirthaftlich schwächeren Bezirke den Vorteil von der Gruppenldung, während in den verkehrsreichen Bezirken mit lebhafter werblicher Tätigkeit sich wenig geändert hat. Die auf hwachen Füßen stehenden Eisenbahnen haben ihre wirtschafthen Grundlagen gekräftigt. Namentlich da, wo es früher an apital zum Ausbau der Anlagen fehlte, sieht man jetzt Eriterungen der Gleisanlagen, Umbauten der Bahnhöfe, und auch r Betriebsmittelpark wird vergrößert. Wenn der Gruppenldung der Vorwurf gemacht wird, sie sei schuld daran, daß e englischen Eisenbahnen mit der Einführung elektrischen etriebes nur sehr langsam vorgehen, so dürfte dies auf falschen oraussetzungen beruhen. Der Wegfall des Wettbewerbs in m früheren Umfang hat zwar einen Grund beseitigt, der früher e englischen Eisenbahngesellschaften zur Einführung von Neuengen veranlaßte. Die rein technischen Erwägungen, aus nen der Übergang von Dampf zu elektrischer Zugförderung macht wird, sind aber dieselben geblieben, und wenn davon gesehen wird, diesen Übergang vorzunehmen, so hat das seinen und einerseits in der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnsellschaften selbst, andererseits aber auch an dem allgemeinen rniederliegen von Gewerbe und Handel in England.

— **Die Londoner Metropolitan-Eisenbahn als Grundstücksgesellhaft.** Die Londoner Metropolitan-Eisenbahn gibt sich große ihe, die Besiedelung der von ihrer Überlandstrecke Baker reet-Rickmansworth durchschnittenen Gegend, des sog. Metroınds, zu fördern. Sie betreibt zu diesem Zwecke eine lebhafte erbetätigkeit, baut aber nicht nur ihre Anlagen aus, um darch den Verkehr zu heben, sondern beteiligt sich auch selbst Grundstückshandel und sucht so die Zahl der Bewohner des tro-Lands und dadurch die Zahl ihrer Fahrgäste zu vermehren. e drei Grundstücksgesellschaften, die sie zu diesem Zwecke gründet hat, haben im vergangenen Jahr Häuser sowie Grund d Boden für 64 000 £ verkauft. Überwiegend ist dabei der rkauf von kleinen Flurstücken, von etwa 0,1 ha Größe, zum u von kleinen Häusern, doch befinden sich darunter auch ndverkäufe für gewerbliche Zwecke.

— **Ein Eisenbahnzug vom Sturm fortgeweht.** Wie aus London vom 31. Januar d. J. berichtet wird, ist in der Nähe von Londonderry ein aus zwei Wagen bestehender Eisenbahnzug durch einen plötzlichen Wirbelsturm vom Eisenbahndamm heruntergeschleudert worden. Der Zug stürzte 40 Fuß hinab. Vier Personen sind getötet, 10 verletzt worden.

— **Eine neue Brücke über den Firth of Forth.** Da die in den Jahren 1883—1890 erbaute im Zuge der Linie Edinburgh-Aberdeen liegende Brücke dem jetzigen Verkehrsbedürfnisse nicht mehr gewachsen ist, ist der Bau einer neuen Brücke geplant, die unter Benutzung der Insel Inchomarvie als Stützpunkt mit zwei Bogenspannungen von je 2400 Fuß die Föhrde überschreiten soll; die Kosten werden auf 4 Mill. Pfund geschätzt.

Fremde Erdteile.

— **Aus Niederländisch-Indien.** Die Einnahmen der Staatsbahnen auf Java betrugen im Jahre 1924 60 777 000 fl. gegen 60 091 000 im Jahre 1923. — Da die Benutzung der ersten Klasse zugunsten der zweiten stark zurückgegangen ist, beabsichtigen die Staatsbahnen für die erste Klasse dreitägige Rückfahrkarten auf einzelnen Strecken auszugeben; für die beiden anderen Klassen kommt dagegen diese Neuerung nicht in Betracht. Der große Gewinn des Staates aus den Zinnbergwerken in Bangka (40 Mill. Gulden) soll z. T. verwendet werden zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Batavia-Buitenzorg und zum Bau der Linie Garvet-Tjikadjang.

Die Einnahmen der Niederländisch-Indischen Eisenbahn-Gesellschaft (Java) betrugen im Jahre 1924 18 327 762 fl. gegen 17 214 313 fl im Jahre 1923, und die Ausgaben im Jahre 1924 11 026 000 fl. gegen 11 268 000 fl. im Jahre 1923, der Überschuß daher 7 308 762 fl. im Jahre 1924 gegen 5 946 513 fl. im Jahre 1923.

Die neue Tagesschnellzugverbindung Batavia-Soerabaja wird vermutlich erst zum 1. April zustande kommen. — Der Plan für den Bau der neuen Linie Tebing Tinggi—Lahat findet überall eifrige Unterstützung. — Der weitere Ausbau der Kleinbahn auf Celebes scheint sich so bald nicht zu verwirklichen, da man sich zurzeit keinen geldlichen Erfolg davon versprechen kann. Auch die Pläne für Kleinbahnen auf Borneo sind aus dem gleichen Grunde ins Stocken geraten.

— **Verkehr im Suezkanal.** Im Jahre 1924 durchfuhren den Kanal 5121 Schiffe mit 25 109 921 Netto-Reg.-Tonnen gegen 4621 Schiffe mit 22 730 162 t im Jahre 1923 und 4345 Schiffe mit 20 743 245 t im Jahre 1922.

— **Besserung der Aussichten bei den amerikanischen Eisenbahnen.** Die höheren Einnahmen, die die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in der letzten Zeit erzielt haben, haben die Folge gehabt, daß die Börse den Eisenbahnwerten wieder erhöhte Aufmerksamkeit widmet. Das Bundesverkehrsamt hat sich, wenn auch anscheinend nicht amtlich, dahin ausgesprochen, daß es gegen eine Erhöhung der Dividenden nichts einzuwenden hat, und so erwartet man denn, daß in der nächsten Zeit erhöhte Dividenden werden ausgeschüttet werden. Dadurch werden die Eisenbahngesellschaften ihren Kredit stärken, und sie werden in der nächsten Zukunft ihren Kapitalbedarf durch Ausgabe von neuen Aktien und nicht wie in der letzten Zeit von Schuldverschreibungen decken können. Sie werden aber sicher in der nächsten Zeit sehr erhebliche Beträge für Erweiterungen ihrer Anlagen und ähnliche Zwecke aufbringen müssen. Im vergangenen Jahr haben sie 471 Millionen Dollar an Zinsen für Schuldverschreibungen und nur 195 Millionen an Dividenden bezahlt. Von den günstigen Ergebnissen des Eisenbahnbetriebes haben also die Aktionäre, die Besitzer der Eisenbahnen nur geringen Vorteil gehabt, dagegen sind sie den Arbeitern in Form von Lohnerhöhungen in erheblichem Umfang zugute gekommen, so daß man neuerdings dafür eintritt, daß sowohl die staatlichen Behörden, also an erster Stelle das Bundesverkehrsamt, und die Eisenbahngesellschaften selbst nunmehr bei Verfügung über die Einnahmen zunächst die Aktieninhaber zu bedenken haben werden.

— **Holzverbrauch der amerikanischen Eisenbahnen.** Nach der Kohle ist Bauholz derjenige Stoff, für dessen Beschaffung die amerikanischen Eisenbahnen die höchsten Aufwendungen zu machen haben. Sie verbrauchen etwa ein Viertel der Holzerzeugung der Vereinigten Staaten, wofür sie ungefähr 250 Mill. Dollar zu bezahlen haben. Während früher das Holz im rohen Zustande verwendet wurde, ist es in der letzten Zeit in steigendem Maße vor dem Einbau mit fäulniswidrigen Mitteln getränkt worden. Die Eisenbahnen waren die ersten unter den Holzverbrauchern Amerikas, die getränkte Hölzer verwendeten: im Jahre 1838 wurden die ersten getränkten Schwellen bei einer Eisenbahn in Maryland verlegt. Auch jetzt besteht nur ein

Drittel der Gesamtzahl der Eisenbahnschwellen aus getränktem Holz. 90 v. H. der getränkten Hölzer der Vereinigten Staaten entfallen dadurch auf die Eisenbahnen. Im ganzen gab es 1924 135 Holztränkanstalten, von denen 29 den Eisenbahnen gehörten. Im Jahre 1923 haben die amerikanischen Eisenbahnen 6,3 Millionen Kubikmeter Holz, fast das dreifache der vor 15 Jahren verbrauchten Menge, geliefert erhalten. Neuerdings wird das Holz stellenweise durch andere Baustoffe verdrängt, so daß der Verbrauch eingeschränkt wird. Trotzdem müssen die Eisenbahnen im eigenen Interesse der Forstwirtschaft lebhaften Anteil entgegenbringen.

— **Eine amerikanische Riesenlokomotive.** Für die Detroit-Toledo-Ironton-Eisenbahn in den Vereinigten Staaten ist, wie die D. A. Z. meldet, eine Lokomotive im Bau, deren mechanischer Teil von der Ford Motor Co. und deren elektrischer Teil von der Westinghouse Co. hergestellt wird. Diese für schwere Güterzüge bestimmte Lokomotive wird bei 35,7 m Länge, 4,6 m Höhe und 3 m Breite rund 308 t wiegen und erhält 16 Treibachsen, die durch je einen Motor von 250 PS angetrieben werden. Die Gesamtleistung beträgt mithin 4000 PS Stundenleistung.

— **Kanadische Staatsbahnen in den Vereinigten Staaten.** Die Kanadischen Staatsbahnen reichen mit der nach Portland führenden Strecke der ehemaligen, ihrem Netz einverleibten Central Vermont-Eisenbahn und der Strecke Detroit-Chicago der ehemaligen Grand-Trunk-Eisenbahn, sowie mit einigen Strecken von geringerer Bedeutung auf das Gebiet der Vereinigten Staaten. Es wird jetzt, vermutlich aus Kreisen der letzteren, auf die Leitung der Kanadischen Staatsbahnen ein Druck ausgeübt, um sie zu veranlassen, diese Teile zu verkaufen und so ihren Eisenbahnbetrieb auf kanadisches Gebiet zu beschränken.

— **Die Eisenbahnen von Britisch-Guiana.** Die Eisenbahnen der ehemaligen Demevara-Eisenbahngesellschaft in Britisch-Guiana werden seit dem Januar 1922 von der Verkehrsabteilung der Regierung dieser Siedlung betrieben. Zu dem staatlichen Eisenbahnnetz gehört außer der Strecke der genannten Gesellschaft, die, 35 km lang, von der an der Küste gelegenen Hauptstadt Georgetown nach Mabaica führt, noch die 54 km lange Eisenbahn von Mahaica nach Rossignol, wo durch eine Fähre über den Berbice-Fluß die Verbindung mit Neu-Amsterdam hergestellt wird. Die beiden genannten Strecken haben Vollspur, während die 31 km lange Westküstenbahn, die durch den Demevara-Fluß von jener getrennt ist und eine Staatsbahn ist, in Kapspur angelegt ist. Die Verkehrsabteilung der Regierung betreibt auch eine Anzahl Dampferstrecken und hat mit ihnen den Erfolg, daß sie den Fehlbetrag aus dem Eisenbahnbetriebe — rund 51 000 Dollar — durch deren Überschüsse um etwa 2000 Dollar vermindert. Der Güterverkehr ist im Jahre 1923 derselbe geblieben wie im Vorjahre, die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben aber bei herabgesetzten Fahrpreisen zugenommen.

— **Zusammenschluß der australischen Eisenbahnen.** Am 17. Januar ist der erste Spatenstich zum Bau der Eisenbahn Brisbane-Kyogle durch den Premierminister von Queensland getan worden. Durch die neue Eisenbahn, die in Vollspur gebaut werden soll, wird Queensland mit Neusüdwales in Vollspur-Verbindung gebracht werden. Damit ist der erste Schritt zur Vereinheitlichung des australischen Eisenbahnwesens geschehen, das bekanntlich stark unter der Zersplitterung der Eisenbahnen in bezug auf die Spurweite in den verschiedenen Staaten leidet. Die neue Eisenbahn bildet ein Glied in der durchgehenden Vollspur-Verbindung zwischen Fremantle an der Westküste und Brisbane an der Ostküste, die — im übrigen unter Benutzung der vorhandenen Eisenbahnen — auf Grund des Berichts eines zur Begutachtung von australischen Eisenbahnfragen eingesetzten Ausschusses in der nächsten Zeit hergestellt werden soll. Der nächste Schritt auf dem Weg zu diesem Ziel wird der Umbau der schmalspurigen Strecke Kalgoorlie-Fremantle in Westaustralien sein; dann wird der Umbau der Eisenbahnen von Victoria folgen, und schließlich werden die südaustralischen Eisenbahnen auf Vollspur umgestellt werden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Ein neues Motorschiff.** Auf der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwärder lief am 24. Januar für die schwedische Reederei Axel Broström und Sohn das 20 600 t große Motorschiff „Svealand" vom Stapel; das Schiff hat eine Länge von 167,66 m, eine Breite von 21,94 m und einen Tiefgang von 17,41 m und soll dem Erztransport dienen. Ein gleich großes Schwesterschiff liegt bei derselben Werft noch auf den Hellingen. Die Schiffe erhalten 2 Viertakt-Dieselmotoren von je 3300 PS nach den Patenten Burmeister und Wain.

— **Beiräte für die deutschen Reichswasserstraßen.** Das Reichsgesetzblatt, Teil II, Nr. 2 1925 ausgegeben zu Berlin, den 31. Januar 1925, enthält die Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 26. Januar 1925. Hiernach werden zur Mitwirkung in Angelegenheiten der Wasserstraßen „Bezirks-Wasserstraßenbeiräte" und ein „Reichs-Wasserstraßenbeirat" gebildet. Der Bezirks-Wasserstraßenbeirat ist von der Reichs-Wasserstraßenverwaltung in wichtigen Fragen, welche die Verwaltung, die Unterhaltung, den Ausbau und den Verkehr der vorhandenen und geplanten Wasserstraßen seines Bezirks berühren, zu hören. In den gleichen Angelegenheiten ist der Reichs-Wasserstraßenbeirat zu hören, sofern ihre Bedeutung sich auf das ganze Reichsgebiet oder auf einen größeren Teil des Reichs über den Geschäftsbereich eines Bezirks-Wasserstraßenbeirats hinaus erstreckt.

Es werden 8 Bezirks-Wasserstraßenbeiräte errichtet, und zwar ein Ostpreußischer und ein Märkischer Wasserstraßenbeirat, sowie solche für die Oder, Elbe, Weser-Ems, Rhein, Donau-Main und ein See-Wasserstraßenbeirat für die Mündungsstrecken der großen Flüsse und sonstige Wasserstraßen in den Mündungsgebieten.

Jeder Bezirks-Wasserstraßenbeirat besteht aus sachverständigen Personen, die als Vertreter von Schiffahrts- und Speditions- usw. Vereinigungen vorgeschlagen und durch den Reichsverkehrsminister berufen werden, ferner aus einem Vertreter der Reichsbahn sowie dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichsverkehrsminister ernannt werden.

Der Reichs-Wasserstraßenbeirat besteht aus dem Vorsitzenden und seinem Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten ernannt werden, 54 von den Bezirks-Wasserstraßenbeiräten gewählten Mitgliedern, 12 vom Reichsverkehrsminister berufenen Mitgliedern sowie einem Vertreter der Reichsbahn, der vom Reichsverkehrsminister bestimmt wird. Sowohl Bezirks- wie Reichs-Wasserstraßenbeirat sind im Jahre mindestens einmal zu berufen.

— **Die nordischen Handelsflotten 1924.** Am 1. Januar 1925 verfügte Schweden über eine Handelsflotte von 1,259 Mill. Br.-Reg.-T. Das bedeutet einen Zuwachs von 33 000 Br.-Reg.-T. Norwegen kann einen Zuwachs von 30 000 Br.-Reg.-T. verzeichnen und weist jetzt eine Handelsflotte von 2,522 Mill. Br.-Reg.-T. auf, Dänemark eine solche von 1,053 Mill. Br.-Reg.-T. Der Zuwachs beträgt hier 108 000 Br.-Reg.-T.

— **Die Bilanz des Schiffahrtsjahres 1924.** Dem Wirtschaftsdienst „Weltwirtschaftliche Nachrichten", Heft 4, Jahrgang 1925 entnehmen wir hierüber folgendes:

Eine Volkswirtschaft, so entwickelt wie die deutsche und so verflochten in den Weltmarktzusammenhang, daß sie ohne Außenhandel nicht existenzfähig ist, braucht zur Bewältigung des Außenhandels, der dazu zum größten Teil Überseehandel ist, eine eigene Handelsflotte. Diese muß zum mindesten imstande sein die Überseetransporte, den Reise- und Auswandererverkehr des eigenen Landes sowie die Durchgangstransporte zu bewältigen. Dazu sind die gesteigerten Anforderungen, die der Dawes-Plan an die deutsche Ausfuhr stellt, zu berücksichtigen. Eine mathematisch genaue Ausrechnung der dazu erforderlichen Tonnenzahl wäre allerdings unsinnig wegen des verwickelten Durcheinanderlaufens der nationalen Transportverhältnisse. Auch kommt es auf die Größe allein nicht an, sondern auch auf Zusammensetzung und Beschaffenheit der Flotte, wirtschaftliche Lage der Reedereien usw.

Betrachtet man unter diesem Gesichtspunkt das Jahr 1924, so ist zunächst festzustellen, daß die deutsche Handelsflotte dar von 2 590 073 auf 2 953 671 B.R.T. oder auf 54 % des Standes von 1914, wo sie 5 459 296 B.R.T. umfaßte, angewachsen ist. Das entspricht etwa einem Drittel des Standes von 7,5 bis 8 Mill. B.R.T., der bei normaler Weiterentwicklung (nach dem Maßstab anderer Länder) ohne Eintritt des Krieges hätte erreicht werden können. Die Vermehrung der Tonnenzahl im letzten Jahr rührt aus der Fertigstellung der letzten Nachzügler des Wiederaufbauprogramms her. Dagegen sind in diesem Jahre neu in Auftrag gegeben nur etwa 110 000 t oder nicht einmal die Hälfte des etwa 7 % betragenden normalen Abgangs. Auch sind gleichzeitig etwa 100 000 t deutscher Schiffe ins Ausland verkauft worden. Das Jahr 1924 läßt also trotz des scheinbaren weiteren Anwachsens der Flotte den Zweifel bestehen, ob es beim Andauern der gegenwärtigen Verhältnisse möglich ist, den Stand der Flotte aufrechtzuerhalten. Die beiden Quellen, aus denen der Wiederaufbau gespeist wurde, Reedereientschädigung und Inflationsgewinne, sind verstopft. Es bleiben zur Finanzierung der Neubauten nur die laufenden Überschüsse und Kapitalaufnahmen. Trotz teilweise erheblicher Kapitalaufnahmen — der Norddeutsche Lloyd hat allein in diesem Sommer in England 1 Mill. Pfund aufgenommen — ist in den Neubauten diese bedenkliche Stockung eingetreten.

Luftverkehr.

— **Neue dänische Flugverkehrsgesellschaft.** Am 21. Januar ist Kopenhagen eine neue dänische Flugverkehrsgesellschaft Dansk Lufttradsport A. S.) mit einem Kapital von ¼ Mill. ronen gegründet worden, von dem ein Drittel von den Junerswerken stammt. Ein Wettbewerb mit der bestehenden nischen Fluggesellschaft ist nicht beabsichtigt. Es handelt ch hier um eine der von den Junkerswerken vorgesehenen ründungen, die zu einer europäischen Flugvereinigung zusamengefaßt werden sollen (vgl. Jahrg. 1924 S. 1076 d. Ztg.).

Kraftwagenverkehr.

— **Postkraftwagenlinien in Nordschweden.** In nächster Zeit erden etwa 20 neue Postkraftwagenlinien in Nordschweden, die r den Personen- und Postverkehr bestimmt sind, dem Verkehr bergeben werden, darunter die Linien Röjan-Funäsdalen, Östernd-Stugun-Borglunda-Stugun-Ragunda.

Ausstellungen und Messen.

— **Der Reichspräsident an den sächsischen Ministerpräsidenten er die Leipziger Messe.** Das Schreiben lautet:

Hochgeehrter Herr Ministerpräsident!

Auf Ihr Schreiben vom 6. d. M. habe ich den Herrn Reichswirtaftsminister ersucht, sich zu der Frage des deutschen Messeesens zu äußern. Der Stellungnahme des Herrn Reichsministers mm schließe ich mich an, und ich beehre mich, auf Ihre Aushrungen folgendes zu erwidern:

Die Reichsregierung steht wie bisher auf dem Standpunkt, daß r Leipziger Messe eine besondere und einzigartige Bedeutung deutschen Messewesen zukommt, die im Interesse der deuten Gesamtwirtschaft durchaus zu erhalten ist. Die Leipziger sse hat daher in Zuschüssen wie in ideeller Förderung bisher e vorzugsweise Berücksichtigung erfahren. Die politische ge der letzten Jahre gab Anlaß, auch neu auftretende Messen n Reichs wegen zu fördern. So wurde aus nationalpolitischen wägungen den Messen der Ost- und Westmark, Köln, Frank-t, Königsberg und Breslau, förderliche Teilnahme gewährt. ch für die Zukunft wird es nicht möglich sein, daß die Reichsierung von diesen Messen abrückt oder gegen sie Stellung mt, aber es ist anzustreben, daß diese Messen zu der Hauptsse in Leipzig in ein gesundes Verhältnis der Arbeitsteilung d Arbeitsgemeinschaft treten, was nach der bisherigen Entcklung auch insofern durchaus möglich erscheint, als die isten dieser neuen Messen bereits nach ihrer Aufgabe und em Markte besonderen Charakter gewinnen. Der Druck der it wird es erleichtern, zu einer solchen inneren Übereinstimng zu kommen, da Geldzuschüsse für die Messen weiterhin ht in Frage kommen und etwaige Geldmittel aus der Inflanszeit bald erschöpft sein dürften. Die Reichsregierung wird e solche Entwicklung nach Kräften fördern, und der Herr ichswirtschaftsminister beabsichtigt, gemeinsam mit dem Ausrtigen Amt demnächst die deutschen Messeleitungen zu einer sprechung zu vereinigen. Hierbei würde erörtert werden, wie n gegenseitig aufeinander in Zeitwahl und anderen Punkten cksicht nimmt, die Bearbeitung des Auslandes vereinfacht d verbilligt und ähnliches. Ich nehme gern an, daß solche reinbarungen der Stellung der Leipziger Messe durchaus geht werden und beitragen, das deutsche Messewesen, unser rtschaftsleben und unsern Außenhandel zu fördern. Ich darf ner darauf hinweisen, daß ich und die Herren Reichsminister Leipziger Messe wiederholt besucht haben; der besonderen deutung der Leipziger Messe dürfte auch hierin weiter Rechng getragen werden.

Mit der Versicherung meiner vorzüglichen Hochachtung

Ihr sehr ergebener
(Unterschrift).

— **Sonderzüge 4. Klasse zur Leipziger Ausstellung und Messe.** ßer den zahlreichen Sonderzügen, die aus allen Teilen utschlands und darüber hinaus die Besucher der Frühjahrssse nach Leipzig bringen sollen, sind für kürzere Entfernun-n auch mehrere Sonderzüge 4. Klasse mit ein Drittel Fahrisermäßigung und beschleunigter Fahrt vorgesehen. Die Hin-d Rückfahrt findet mit ihnen am gleichen Tage statt, so daß e Übernachtung in Leipzig nicht nötig ist. Solche Züge werden verkehren am 4. März von E r f u r t ab 7.00 vorm., Leipzig 9.25, zurück 8.45 nachm.; von C o t t b u s ab 6.00 vorm., pzig an 8.51, zurück 7.23 nachm.; von M a g d e b u r g ab 7) vorm., Leipzig an 9.48, zurück 8.50 nachm.; am 4. und 5 März von D r e s d e n Hb. ab 7.40 vorm., Leipzig an 10.11, zurück 8.10 nachm.; von C h e m n i t z Hb. ab 8.55 vorm., Leipzig an 10.58, zurück 7.54 nachm.; von B e r l i n Anh. Bhf. ab 7.43 vorm., Leipzig an 10.21, zurück 8.40 nachm.; von P l a u e n ob. Bhf. ab 7.10 vorm. und von Z w i c k a u ab 8.10 vorm., Leipzig an 10.02, zurück 7.50 nachm. Die Fahrkarten werden nur an Inhaber des Messeausweises verkauft und gelten für Hin- und Rückfahrt nur am aufgedruckten Tage und nur für den Sonderzug. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet, auch findet eine Erstattung des Fahrgeldes für nicht oder nur teilweise benutzte Fahrkarten nicht statt. Verkauf der Fahrkarten in den Büros des Norddeutschen Lloyd. Wo solche nicht vorhanden sind, geben die Aushänge auf den Bahnhöfen über die Verkaufsstellen Auskunft.

— **Die Berliner Messe der deutschen Bekleidungsindustrie.** Die Fachmesse der deutschen Bekleidungsindustrie, die vom 8. bis 11. Februar in den Ausstellungshallen am Kaiserdamm in Berlin stattfindet, wird eine nahezu lückenlose Übersicht über das gesamte große Gebiet der deutschen Bekleidungsindustrie bieten. Etwa 600 der namhaftesten deutschen Firmen haben den zur Verfügung stehenden riesigen Ausstellungsraum von rund 12 000 qm vollständig belegt. In der Funkhalle wird die Damenkonfektion, in der neuen Autohalle die Herrenkonfektion untergebracht werden. Fast ein Drittel aller Aussteller sind außerberlinische Firmen. 30 Fachverbände sind vertreten, dabei auch der Reichsverband des Textil-Einzelhandels, so daß die Einheitsfront des gesamten Bekleidungsgewerbes erzielt worden ist. Für den 10. Februar ist ein sogenannter Bekleidungstag geplant, an dem führende Wirtschaftspolitiker und leitende Männer der Bekleidungsindustrie über die wirtschaftlichen Fragen sprechen werden.

— **Die Volkskraft-Ausstellung in Berlin.** Die auf Anregung der großen Verbände für Spiel, Sport, Turnen, Wandern entstandene Ausstellung, die von Sportlern geführt wird unter dem Protektorat des Präsidenten des Deutschen Reichsausschusses für Leibesübungen Dr. Lewald, Staatssekretär, wird als Volkskraft-Ausstellung im Landesausstellungspark in Berlin vom 14. bis 29. März nach den bereits vorliegenden Meldungen trotz der wirtschaftlichen Not ein Beispiel deutschen Willens geben. Im Gegensatz zu früheren Ausstellungen soll nicht das Bild, die Statistik reden, sondern arbeitende Werkstätten, bewegliche Modelle, tägliche Vorführungen, Lehrgänge, zu der Masse sprechen und einen Auftakt zu der Berliner Spiel- und Sportwoche bilden.

— **Die deutschen Messen 1925.** Die Termine der großen Allgemeinen Messen 1925 stehen bereits fest: Frühjahr 1925: Königsberg 15. bis 18. Februar, Leipzig 1. bis 8. März, Breslau 15. bis 17. März, Köln 22. bis 27. März, Kiel 22. bis 25. März, Frankfurt 29. März bis 4. April. Herbst: Königsberg 16. bis 19. August (Datum noch fraglich), Leipzig 30. August bis 6. September, Breslau 6. bis 8. September, Kiel 13. bis 16. September, Köln 13. bis 19. September, Frankfurt 4. bis 19. Oktober. — Die Termine der Sondermessen für das neue Jahr sind in folgender Weise angesetzt: Breslau Anfang Mai 1925, 56. Landwirtschaftlicher Maschinenmarkt, Technische Messe, Baumesse, Ausstellung für Bürobedarf. — Die allgemeine Frühjahrsmesse ist verbunden mit einer Kunst- und Buchmesse, die allgemeine Herbstmesse desgl. Königsberg i. Pr. Anfang September 1925 Land- und Forstwirtschaftsausstellung, verbunden mit holztechnischer Messe. Die allgemeinen Messen im Frühjahr und Herbst sind verbunden mit einer technischen Messe und Baumesse. — Nähere Auskunft erteilt der Messen-Fachausschuß beim Preußischen Handelsministerium, Berlin C 2, Hinter dem Gießhause 3.

— **Zugverkehr zur Frühjahrsmesse in Königsberg.** Anläßlich der Frühjahrsmesse in Königsberg (Pr.) wird in der Zeit vom 12. bis einschließlich 17. Februar der Schnellzug D 5, der sonst in Schneidemühl beginnt, bereits von Berlin abgelassen und bis Königsberg durchgeführt: Charlottenburg ab 9.04 nachm., Königsberg an 9.00 vorm. In gleicher Weise verkehrt vom 13. bis 18. Oktober Schnellzug D 6 bereits von Königsberg ab 7.52 nachm. bis Berlin. In beiden Zügen werden im Bedarfsfalle mehrere Schlafwagen durchgeführt. Am 13. Februar verkehrt ein Nachzug zum Zuge D 1 Berlin-Königsberg und am 18. Februar ein Vorzug zum Zuge D 2 Königsberg-Berlin. Nach Bedarf werden die übrigen fahrplanmäßigen Schnellzüge zwischen Berlin und Königsberg verstärkt.

— **Wärmewirtschaftliche Messe in Köln.** In Verbindung mit der im Rahmen der Kölner Frühjahrsmesse (22.—31. März) stattfindenden Wärmewirtschaftsmesse wird am 23. und 24. März eine wissenschaftliche Tagung veranstaltet, auf der von namhaften Fachleuten Vorträge über wichtige Fragen neuzeitlicher Wärmewirtschaft gehalten werden. Das Programm sieht u. a. folgende Vorträge vor: Wärmewirtschaftliche Fragen in Braunkohlen-Brikettfabriken. Über den Zusammenhang zwischen Wesen und

Verwertbarkeit der Kohlen. Dampfkesselbaustoffe. Wirtschaftlichkeit von Hausbrandöfen. Abwärme- und Abgasverwertung bei Verbrennungsmotoren. Neuzeitliche industrielle Feuerwagen in Amerika. Die wirtschaftliche Fortleitung und Verteilung von Dampf auf große Entfernungen. Transport, Lagerung und Verbrennung von Kohlenstaub. Kupplung von Kraft- und Heizbetrieben, erläutert an ausgeführten Beispielen. Die elektrische Beheizung in gewerblichen und industriellen Betrieben. Städt. Fernheizwerke: Geschichte. Bau und Betrieb.

Allgemeines.

— **Die neuen europäischen Anleihen in Amerika.** Der Vizepräsident der „Guaranty Trust Company", Francis H. Sisson, Neuyork, macht über die neuen europäischen Anleihen im „Wirtschaftsdienst", Heft 3, folgende interessante Ausführungen:

Das Ende des Jahres 1924 war in den Vereinigten Staaten durch ungewöhnlich umfangreiche Auslandsfinanzierungen gekennzeichnet; bis Mitte Dezember waren ausländische Anleihen im Betrage von annähernd 1,2 Milliarden Dollar untergebracht, das heißt zweiundeinhalbmal so viel als im ganzen Jahr 1923 und mehr als in irgendeinem Jahr seit dem Kriege. Davon sind etwa 75 % Anleihen fremder Regierungen und 25 % Anleihen ausländischer Gesellschaften.

Von den Auslandsanleihen, die in der letzten Zeit auf den amerikanischen Markt gebracht wurden, war natürlich die wichtigste die 100-Mill.-Dollar-Anleihe der französischen Republik, die dreifach überzeichnet wurde. Das wird auf verschiedene Ursachen zurückgeführt, so auf die verhältnismäßig gute Verzinsung, aber auch auf die stetige Besserung der finanziellen Lage Frankreichs in den letzten fünf Jahren und den für 1925 erwarteten Ausgleich des französischen Staatshaushaltsplanes. Die 100 Mill. Dollar wurden der französischen Regierung am 9. Dezember überwiesen, als die Zeichner den Gegenwert für die Stücke eingezahlt hatten. Die Anleihe trat an die Stelle eines privaten Bankkredits in gleicher Höhe und soll dazu dienen, den Franken gegen die internationalen Baissespekulationen zu schützen. Die französische Regierung hat seit dem Krieg in drei Fällen 100 Mill. Dollar von Amerika geborgt; die gesamten französischen Staats-, Gemeinde-, Eisenbahn- und anderen Papiere, die auf Dollars lauten und an der Neuyorker Stock Exchange notiert sind, betragen über 460 Mill. Dollar. Weiterhin beteiligte sich Amerika an französischen Unternehmungen von öffentlichem Nutzen, indem es für 1 Mill. Dollar Obligationen der International Power Securities Corporation aufnahm, die durch einen gleichen Betrag in Goldobligationen der Pariser Union d'Electricité, einer der führenden Elektrizitätsgesellschaften Frankreichs, gedeckt sind. Diese Anleihe bedeute, so erklärt man, einen entscheidenden Schritt der amerikanischen Banken und Elektrizitätsinteressen in der Durchführung des sogenannten Programms der Unterstützung ausländischer Unternehmungen, die dem allgemeinen Nutzen dienen.

Eine weitere große Anleihe war die zu Anfang Dezember in den Vereinigten Staaten aufgelegte argentinische in Höhe von 30 Mill. Dollar; ihre Beträge werden dazu verwendet werden, demnächst fällig werdende kurzfristige Obligationen der argentinischen Regierung auf dem amerikanischen Markt zu tilgen.

Ferner wurde für die in Ausführung des Dawes-Planes errichtete Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft bekanntlich vor einigen Wochen von Neuyorker und Londoner Bankiers ein 15-Mill.-Dollar-Kredit eröffnet, der als zeitweiliges Betriebskapital für die deutschen Eisenbahnen bestimmt ist, um das ganze System auf eine privatwirtschaftliche rentable Grundlage zu stellen; zwei Drittel dieses Kredits waren in amerikanischen Dollars aufgemacht, der Rest in englischen Pfunden. Es ist dies die erste deutsche Eisenbahnanleihe. Außerdem sollen amerikanische Bankhäuser, seit der Zeichnung der deutschen Staatsanleihe im Oktober, deutschen Industrie-Gesellschaften Kredite im Gesamtbetrage von rund 200 Mill. Dollar gewährt haben, und zwar in Form von privaten Darlehen; einer der größten davon war angeblich ein Kredit von 20 Mill. Dollar an ein Unternehmen der chemischen Farbenindustrie.

Am 17. Dezember wurden 11 Mill. Dollar griechischer Staatspapiere, der sogenannten „Flüchtlingsanleihe" zur Zeichnung aufgelegt, die die amerikanische Beteiligung an einer dreigeteilten Anleihe darstellen. Die Anleihe betrug im ganzen 60 Mill. Dollar, wovon 37,5 Millionen kürzlich auf dem Londoner Markt untergebracht wurden; der Rest wurde in den Vereinigten Staaten und in Griechenland abgesetzt. Der Ertrag der Anleihe ist für die Fortführung des Flüchlingshilfswerkes bestimmt, das vom Völkerbund eingeleitet worden ist. Aus Kleinasien und anderen türkischen Gebieten sind insgesamt anderthalb Millionen Griechen vertrieben worden, die alle in ihrem Mutterland Zuflucht fanden; da dieser Bevölkerungszuwachs aber 20 % der gesamten Einwohnerschaft ausmacht, bedeutete er eine schwere Belastung für Griechenland. Hier leistete der Völkerbund einen sehr wertvollen Dienst, indem er zwei Anleihen im Gesamtbetrag von 15 Mill. Dollar vermittelte: 10 Mill. Dollar stellte die Bank von England, 5 Mill. Dollar die griechische Staatsbank zur Verfügung. Damit konnte ein gutes Stück Hilfsarbeit geleistet werden. Aber das Hilfswerk ist noch lange nicht vollendet, denn in Athen allein ist ein Überschuß von 300 000 Bewohnern, die alle arbeitslos und hilfsbedürftig sind, und in ganz Griechenland liegen die Verhältnisse ähnlich.

Die Wirkung dieser ausgedehnten Kreditnahme seitens des Auslandes hat sich in den letzten Wochen in einem Rückgang der amerikanischen Goldausfuhr bemerkbar gemacht, während gleichzeitig die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse außerordentlich zugenommen hat, und sie zeigt sich daneben auch in der steigenden Richtung der ausländischen Währungen. Die gute Aufnahme dieser Anleihen ist ein Beweis für das wachsende Vertrauen, das Amerika dem weiteren Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung Europas entgegenbringt. Der amerikanische Kapitalist erkennt mehr und mehr die Vorteile und die Bedeutung möglichst verschiedenartiger Kapitalsanlagen; er zeigt sich mehr und mehr willig, sein Kapital zu günstigen Bedingungen in ausländischen Wertpapieren anzulegen, sobald eine Besserung der europäischen Lage zutage tritt.

Rechtspflege.

— **Kann der Absender bei Sendungen mit durchgehendem Frachtbrief die Anwendung eines billigeren Inlandstarifs von Amtswegen verlangen?** Bei Sendungen nach dem Auslande, die mit internationalem Frachtbrief aufgegeben werden, wird vom Absender vielfach nachträglich der Anspruch erhoben, daß die Fracht bis zur deutschen Grenze nach einem billigeren Inlandstarif zu berechnen gewesen wäre. Beispielsweise wurde von einer Ausfuhrgesellschaft für eine Reihe von Gaskokssendungen, die zur Ausfuhr nach Dänemark bestimmt waren, die Erstattung des Frachtunterschiedes zwischen dem Schnittsatz des dänischen Verbandtarifes und dem Ausnahmetarif 6 bis zur deutschen Grenze verlangt. Der deutsche Ausnahmetarif kann, nachdem die einschränkende Bestimmung mit dem 1. März 1924 außer Kraft getreten ist, auch für Auslandssendungen gewährt werden, und zwar sogleich bei der Abfertigung im Wege der Umbehandlung. Es fragt sich nur, ob die Anwendung von einer entsprechenden Erklärung des Absenders im Frachtbrief abhängig zu machen ist, oder ob die Eisenbahn verpflichtet ist, wie die Gesellschaft es fordert, die Sendungen auch ohne ausdrückliche Vorschrift im Frachtbrief von Amts wegen nach dem billigeren Inlandstarif abzufertigen. Demgegenüber ist festzustellen, daß die Eisenbahn berechtigt ist, eine dahingehende Forderung abzulehnen, und daß sie die Vorschrift im Frachtbrief verlangen kann.

Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü.) vom 14. Oktober 1890 (Art. 1) in Verbindung mit der Ausführungsbestimmung b) zu § 1 EVO. schreibt vor, daß für Sendungen, die mit durchgehendem Frachtbrief aufgegeben werden, das I. Ü. gilt. Legt also der Absender einen internationalen Frachtbrief vor, so ist die Sendung nach dem I. Ü. und dem zutreffenden Auslandstarif abzufertigen. Diese enthalten keine Vorschrift, wonach die Eisenbahn verpflichtet wäre, etwa günstigere Inlandstarife anzuwenden. Ebensowenig enthält die EVO. eine diesbezügliche Vorschrift. Die EVO. sagt, die Inlandstarife wären nur in dem Falle anzuwenden, wenn die Sendungen etwa mit deutschem Frachtbrief bis zur deutschen Grenze aufgeliefert werden. Gibt aber der Absender das Gut mit durchgehendem Frachtbrief auf, so gibt er damit das Verlangen zu erkennen, daß das I. Ü. und die Auslandstarife angewandt werden sollen. Will er gleichwohl einen billigeren Inlandstarif angewandt wissen, so hat er dieses Verlangen im Frachtbrief an der hierfür vorgesehenen Stelle zum Ausdruck zu bringen.

Diese Forderung, die sich folgerichtig eigentlich von selbst versteht, wird durch eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 21. September 1898 (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, 15. Band, Seite 255) ausdrücklich bestätigt. In der Begründung heißt es u. a.:

„Unstreitig liegen die tatsächlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 vor."

Dies Übereinkommen hat für die von ihm beherrschten Frachtverträge ausschließlich Geltung in dem Sinne, daß die sonst geltenden Rechtsnormen und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung finden, als in dem Übereinkommen auf sie verwiesen ist, und als es sich um Rechtsfragen handelt, die das Übereinkommen offen läßt. Demgemäß enthält auch die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands die Eingangsbestimmung, daß auf den internationalen Verkehr der

..en Bahnen die Verkehrsordnung nur insoweit Anwendung ..le, als dieser nicht durch besondere Bestimmungen geregelt .. Es kann daher keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß .. den Herrschaftsbereich des I. Ü., dessen Bestimmungen die ..tung der in der EVO. gegebenen Vorschrift ausschließen, der ..ger sich mithin auf diese hier nicht berufen kann.

..Vie feststeht, bestand zur fraglichen Zeit für Sendungen von ..lin nach Vlissingen ein direkter Tarif. Es konnte aber für ..he Sendungen auf Grund des Verbandstarifs für den Rhei..ch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr vom 1. April 1895 ..ch Umbehandlung in Osnabrück ein billigerer Frachtsatz als .. des direkten Tarifs erlangt werden, und der Streit der Par..n dreht sich zunächst darum, ob diese Umbehandlung bahn..tig hätte vorgenommen werden müssen oder nicht. Unmittel.. hier zutreffende Vorschriften enthält das I. Ü. nicht. Die ..rschrift des Artikels 6 Ziffer (1)e trifft nicht zu, weil ein ..ezialtarif im Sinne des Artikels 14 oder des Artikels 35 I. Ü. ..r nicht in Frage steht, und die Bestimmung des Artikels 6 (1)e ..ngabe des Beförderungsweges) bezieht sich ihrem Wortlaut ..h nur auf den Fall, wenn eine Wahl zwischen verschiedenen ..ienenwegen möglich ist. Es unterliegt indes keinem Bedenken, ..se Bestimmung sinngemäß auch auf den Fall anzuwenden, ..nn für einen und denselben Transport verschiedene Normal..ife in Betracht kommen (Gerstner, Internationales Eisenbahn..chtrecht, Seite 212; Rosenthal, Internationales Eisenbahn..chtrecht, Seite 98).

..ies entspricht der Natur der Verhältnisse, und dafür kann ..n sich mit Grund insbesondere auch darauf berufen, daß in ..n durch die Ausführungsbestimmungen zum Internationalen ..ereinkommen vorgeschriebenen Frachtbriefvordruck die achte ..alte die allgemeine Überschrift „Angabe der anzuwendenden ..rife und Routenvorschrift" („Tarifs et itinéraires reclamés") ..alten hat.

..Nach Artikel 11 des I. Ü. erfolgt die Berechnung der Fracht ..h Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten ..rife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder meh..en Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen ..währt werden soll, ist verboten und nichtig."

..Hiernach würde es als ein Verstoß gegen das I. Ü. aufzufassen ..n, wenn die Eisenbahn ohne ausdrücklichen Antrag des Ab..nders die Fracht nach einem billigeren Inlandstarif berechnete. ..Artikel 4 des I. Ü. schreibt vor, daß

..die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnver..valtungen oder Verbände sowie die Bedingungen der beson..leren Tarife der Eisenbahnen, sofern diese auf den inter..nationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Gel..tung haben, als sie diesem Übereinkommen nicht wider..sprechen; andernfalls sind sie nichtig".

..st nach Artikel 6 Ziffer (1)e die ausdrückliche Vorschrift .. Frachtbrief Vorbedingung für die Anwendung eines Inlands..rifs, so würde eine Abfertigung ohne diese Vorschrift eben..ls einen Verstoß gegen Artikel 4 I. Ü. enthalten, da die In..ndstarife nur dann Geltung haben sollen, wenn sie dem I. Ü. ..ht widersprechen, in vorliegendem Falle also nur dann, wenn .. Vorschrift des Artikels 6 (1)e erfüllt ist.

..Nach § 67 (2) EVO. ist die Abfertigung in der Weise vorzu..nehmen, die nach den Tarifen den billigsten Frachtsatz bietet. .. Allgemeinen Abfertigungsvorschriften II bestimmen in ..22, 6. daß in der Regel auf die in der Beförderungsrichtung ..itestgelegene Station, nach der direkte Sätze vorhanden sind, ..zufertigen ist, oder auf die in der Beförderungsrichtung nächst..egene Station, die direkte Tarife nach der Bestimmungsstation ... Diese Bestimmungen sinngemäß auf den Auslandsverkehr ..ertragen, berechtigen indes keineswegs zu dem Schluß, daraus ..ie weitergehende Verpflichtung für die Eisenbahn in dem ..ine herzuleiten, daß sie in jedem Falle zu prüfen hätte, ob die ..slandssendungen etwa nach einem billigeren Inlandstarif ab..fertigt werden könnten.

..Aber selbst wenn man eine solche weitergehende Verpflich..ng unterstellen wollte, so würde ihre Durchführung in vielen ..llen scheitern, denn die Eisenbahn wäre gar nicht in der Lage, ..gemein von Amtswegen die Möglichkeit zu prüfen, ob für eine ..ndung nicht irgendein billigerer Inlandstarif in Frage käme. .. wäre folgerichtig dann auch verpflichtet festzustellen, ob ..ht etwa auch für eine Teilstrecke ein niedrigerer Inlandstarif ..gewandt werden müßte. Es kämen dann zwei oder sogar ..hrere Umbehandlungen in Frage. Man setze den Fall, daß in ..n Beispiel der genannten Reichsgerichtsentscheidung die Sen..ng nicht in Berlin, sondern in einem weitergelegenen Bahnhof, ..wa Cüstrin, aufgeliefert worden wäre, das wohl in den Aus..ndstarif aufgenommen ist, also direkt nach Vlissingen abfer..gen könnte, nicht aber in den erwähnten Verbandstarif, der für .. Strecke Berlin-Osnabrück einen billigeren Frachtsatz vor..ht als bei direkter Abfertigung. Soll die Güterabfertigung ..strin, die diesen Tarif nicht kennt, von seinem Vorhandensein auch keine Kenntnis haben kann, gleichwohl verpflichtet sein, auf die Möglichkeit hin, daß für irgendeine Teilstrecke ein billigerer Tarif besteht, die Sendung auf eine (welche?) Nachbarstation abzufertigen? Das Beispiel beweist die Undurchführbarkeit eines solchen Verfahrens.

Dagegen spricht ferner der Umstand, daß durch jede Umbehandlung die Beförderung eine Unterbrechung erleidet. Die Reichsgerichtsentscheidung würdigt diesen Umstand, der ja auch für den Absender einen Nachteil bedeutet, indem sie die Wahl der direkten Abfertigung ausdrücklich billigt, weil die Eisenbahn diese „mit Rücksicht auf die möglicherweise mit der Umbehandlung verknüpften Verzögerungen in der Beförderung als für den Absender am zweckmäßigsten habe ansehen können."

Für die Eisenbahn würde sich neben der niedrigeren Fracht bei Umbehandlungen eine längere Beförderungsdauer ergeben, die unter Umständen, zum Beispiel bei Wagenmangel, eine empfindliche Einbuße an Frachtraum im Gefolge haben kann. Es wäre auch nicht ausgeschlossen, daß ein Absender, dem es weniger auf die Fracht als auf fristgemäße Beförderung der Sendung ankommt — zum Beispiel wegen Innehaltung einer vertraglich festgelegten Lieferfrist zur Vermeidung einer Verzugsstrafe — daraus, daß die Eisenbahn von Amtswegen die gebrochene Abfertigung gewählt hat, aus der mit der Umbehandlung verbundenen Transportverzögerung, die zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, Schadenersatzansprüche gegen die Eisenbahn herleitete.

Fehlt also die Vorschrift im Frachtbrief, so kann der Eisenbahn nicht wohl zugemutet werden, eine Beförderungsart zu wählen, die zwar für den Absender vorteilhaft ist, ihr aber nur Nachteile bringt, abgesehen davon, daß sie in vielen Fällen undurchführbar sein würde. Will der Absender sich die Vorteile der billigeren Inlandstarife sichern, so hat er es in der Hand, ihre Anwendung im Frachtbrief vorzuschreiben. Unterläßt er dies, so hat er keinerlei Anspruch auf die günstigere Frachtberechnung. Die Reichsgerichtsentscheidung geht sogar soweit, daß sie der Eisenbahn das Recht zuspricht, auch die Rückforderung im Erstattungswege abzulehnen, wenn der Absender trotz Kenntnis der Sachlage es weiter unterläßt, den Antrag formgerecht im Frachtbriefe zu stellen. Es heißt darin u. a.:

„Wollte der Kläger die Umbehandlung, so hatte er, nachdem er wahrnahm, daß sie unterblieben war, die dringendste Veranlassung, sie fortan im Frachtbriefe vorzuschreiben. Schrieb er sie gleichwohl nicht vor, so ließ dies darauf schließen, daß er sie nicht wollte, und war schon damit ein ausreichender Grund für die Bahnbehörde gegeben, nach wie vor von der Umbehandlung abzusehen. Allerdings mag der Kläger sich der Erwartung hingegeben haben, daß er stets mit Erfolg werde reklamieren können. Abwegig ist es aber, wenn geltend zu machen versucht wird, daß die Bahn sich mit dem Verfahren des Klägers, die Umbehandlung nicht stattfinden und sich hinterher einen Teil der Fracht zurückerstatten zu lassen, durch ihr Verhalten stillschweigend einverstanden erklärt habe. Daraus allein, daß vier Reklamationen des Klägers stattgegeben und ihm nicht anheimgegeben worden ist, in Zukunft die Umbehandlung vorzuschreiben, läßt sich ein solches Einverständnis noch nicht ableiten, und zwar um so weniger, als die Umbehandlung die notwendige Voraussetzung für die Nichtanwendung des direkten Tarifs ist, die Eisenbahn sich mithin durch das unterstellte Einverständnis mit der erwähnten Verbotsvorschrift (Art. 4, 11 I. Ü.) in Widerspruch gesetzt haben würde, woraus sich zugleich ergibt, daß, wenn ein solches Einverständnis vorgelegen hätte, darauf ein rechtlich begründeter Anspruch nicht würde gestützt werden können."

— **Artikel XVI der Personalabbauverordnung.** Gegenwärtig widersprechen sich die Urteile verschiedener Eisenbahnfachkammern der Gewerbegerichte in der Stellungnahme zu der Frage, ob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach § 16 Ziff. 1 des Reichsbahngesetzes, ebenso wie früher die Deutsche Reichsbahn, von der Bestimmung des Art. XVI der Personalabbauverordnung Gebrauch machen kann mit der Wirkung, daß sich entlassene Arbeiter nicht darauf berufen können, ihre Entlassung stelle eine unbillige Härte dar. In zwei Entscheidungen vom 9. Januar 1925 hat die Eisenbahnfachkammer des Gewerbegerichts Würzburg diese Frage bejaht, und zwar aus Gründen, die durch die formell-rechtliche Seite hindurch auf den Kern der Sache dringen. Es dürfte daher von allgemeinerem Wert sein, diese Gründe auch hier anzuführen. Das Gericht führt u. a. aus:

„Nach Art. 16 der Personalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923/28. Januar 1924 (P. A. V.) findet die Vorschrift des § 84 Nr. 4 des Betriebsrätegesetzes keine Anwendung, wenn Arbeiter und Angestellte entlassen werden, die ihre Dienstbezüge aus öffentlichen Mitteln erhalten. Die Gültigkeit dieser Bestimmung für die Arbeiter und Angestellten der Reichsbahn konnte nicht in Zweifel gezogen werden, solange die Eisenbahn Reichsbetrieb

war. Hierin ist allerdings nun, vorbereitet durch die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ vom 12. Februar 1924, die bekannte durch die außenpolitische Lage bedingte Änderung eingetreten. Die rechtssystematische Beurteilung und Einreihung dieser neugeschaffenen „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ mag der Wissenschaft überlassen bleiben. Auf jeden Fall ließen sich aus der positivrechtlichen Ausgestaltung der Reichsbahn-Gesellschaft (vgl. z. B. § 6 des Reichsbahngesetzes) Gründe für die Anschauung gewinnen, daß sie ihre Arbeiter und Angestellten aus „öffentlichen Mitteln“ im Sinne des § 16 der PAV. besoldet. Zur Unterstützung einer solchen Ansicht könnte man erörtern, daß der gesamte Reichsbahnbetrieb seinem inneren Wesen nach doch nach wie vor ein Zweig und Teil der Reichsverwaltung ist, mag er auch formalrechtlich als besondere Gesellschaft konstruiert worden sein, wie er ja mit all seinen Betriebsüberschüssen vornehmlich dem Zweck dienen soll, die drückenden außenpolitischen Lasten des Reiches tragen und die dem Reich aufgezwungenen Schuldverpflichtungen tilgen zu helfen. Es kann jedoch dahingestellt bleiben, ob solche Gründe schlüssig genug sind, um die unmittelbare Anwendung des Art. 16 der PAV. auf die Arbeiter und Angestellten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu rechtfertigen. Denn nach der Überzeugung des Gerichtes ist in dem § 16 des Reichsbahngesetzes ausdrücklich und zweifelsfrei ausgesprochen, daß die Ausnahmebestimmung des Art. 16 der PAV. zum mindesten mittelbar auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft anzuwenden ist.“

In der ebenfalls umstrittenen Frage, ob die Reichsbahn-Gesellschaft von der Sonderstellung des Art. XVI ohne weiteres Gebrauch machen kann oder erst dann, wenn hierüber eine eigene Rechtsverordnung ergangen ist, sprach sich das Gericht wie folgt aus:

„Nach der Überzeugung des Gerichtes führt eine ungezwungene Auslegung der umstrittenen Gesetzesstelle zu dem Ergebnis, daß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft diese Sonderstellung ohne weiteres zusteht, wenn irgend sie in einem Einzelfalle von ihr Gebrauch machen will. Der Gesetzgeber hat davon abgesehen, aus all den gesetzlichen Vorschriften, die nach dem 1. Teilsatz des § 16 Abs. 4 auch auf die Reichsbahn-Gesellschaft anwendbar sein sollten, alle Einzelfälle anzuführen, in welchen der Erlaß von Verordnungen zur Ausführung der Gesetze und dergl. einer bestimmten Stelle vorbehalten oder sonstige Zuständigkeiten geregelt waren, und für alle diese Fälle zu bestimmen, welche Stellen der Reichsbahnverwaltung diese Zuständigkeiten ausüben sollten, sondern er hat aus naheliegenden Gründen eine generelle Regelung dieser Frage gewählt. Hätte der Gesetzgeber mit dieser Gesetzesstelle etwas anderes ausdrücken wollen, so wäre es auch bei all der drängenden Hast, in der heutzutage oft Gesetze gemacht werden und auch das Reichsbahngesetz entstanden ist, nicht zu verstehen gewesen, weshalb er dann nicht beispielsweise für den 2. Teilsatz des Abs. 4 a. a. O. die Fassung gewählt hätte: „ob und in welchen Fällen die Gesellschaft diese Sonderstellung in Anspruch nehmen will, wird durch eine Verordnung des zuständigen Reichsministers bestimmt“. Eine solche Auslegung in den in Wirklichkeit ganz anderen Wortlaut des Gesetzes hineinzutragen, heißt doch wohl dem Gesetzgeber eine größere sprachliche Ungeschicklichkeit und Unbeholfenheit zutrauen, als mit der Rechtssicherheit vereinbar ist.

Unterstützt wird diese Auslegung des Gesetzes weiter durch die Berücksichtigung des Zweckes der mehrfach angeführten Vorschriften. Die Personalabbauverordnung war erlassen worden, um dem Reich, den Ländern und den Kommunen die Möglichkeit zu geben, ihre völlig darniederliegenden finanziellen Verhältnisse auch durch die Verminderung der hohen Personalausgaben allmählich zur Gesundung zu bringen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft befindet sich dabei aber in der gleichen Zwangslage wie ihr Rechtsvorgänger, das Reich. Denn sie muß nach dem Londoner Abkommen verhältnismäßig gewaltige, für die nächsten Jahre jetzt schon zahlenmäßig festgelegte Überschüsse herauswirtschaften, wenn anders sie die vom Reiche dem Feindbund gegenüber eingegangenen Verpflichtungen erfüllen helfen will. Daß dabei peinlichste Sparsamkeit namentlich auch in den Personalausgaben das Gebot der Stunde ist, ist klar, und es liegt daher auch aus diesem Grunde die Auffassung nahe, daß der Gesetzgeber mit dem § 16 Abs. 4 des Reichsbahngesetzes der Reichsbahn-Gesellschaft alle Vorteile einer öffentlichen Verwaltung zusprechen wollte, ohne dieses Vorrecht noch von der Erfüllung besonderer Förmlichkeiten abhängig zu machen.“

Das Gericht hätte noch anführen können, daß der Sinn des Reichsbahngesetzes, wie er sich gerade aus § 16 Ziffer 4 des Reichsbahngesetzes ergibt, eben doch nur der sein kann, daß die Deutsche Reichsbahn, die nur aus außenpolitischen Gründen zu einem eigenen Rechtsträger in Gesellschaftsform wurde und mit ungeheueren Verpflichtungen zugunsten der außenpolitischen Stellung des Reiches belastet wurde, hinsichtlich ihrer allgemeinen Geschäftsführung, die mit der Außenpolitik nichts zu tun hat, nicht schlechter gestellt werden konnte und durfte, als v[...] her die rechtlich anders gestaltete Deutsche Reichsbahn. Die[...] Ansicht allein dürfte einer unbefangenen Auslegung der [...] treffenden Gesetzesstellen entsprechen.

v. B.

Bücherschau.

— **Denkschrift über die Entwicklung der Besoldung der Reic[...] beamten.** Das Reichsbesoldungsblatt Nr. 3, 4. Jahrgang, hera[...] gegeben im Reichsfinanzministerium am 31. Januar 1925, Bez[...] durch die Verlagsbuchhandlung Trowitzsch & Sohn, Berlin SW[...] Wilhelmstraße 29 sowie durch die Postanstalten, enthält ei[...] Denkschrift über die Entwicklung der Besoldung der Reic[...] beamten von 1897 bis Dezember 1924 und eine Denkschrift üb[...] das Besoldungssperrgesetz. Diese Denkschriften sind unter d[...] 14. Januar vom Reichsminister der Finanzen dem deutsch[...] Reichstag und Reichsrat vorgelegt.

Das Erscheinen der Denkschrift über die „Besoldung d[...] Reichsbeamten“ ist besonders zu begrüßen. Sie geht davon a[...] daß, wenn man sich ein richtiges Bild von der Beamtenbesoldu[...] machen will, man sie nicht für sich allein betrachten darf; de[...] sie ist auf das engste verknüpft mit der Entwicklung des [...] samten Volkseinkommens, der von diesem zu tragenden Steu[...] lasten, der Entwicklung der Gehälter und Löhne der Priv[...] wirtschaft, der Preisentwicklung usw., kurz — mit dem [...] samten Gebiet der Volkswirtschaft. Auch darf man nicht je[...] einzelne Besoldungsneuregelung für sich betrachten, sondern m[...] sich einen Überblick verschaffen über einen längeren Zeitra[...] der Entwicklung der Beamtenbesoldung überhaupt.

Dementsprechend gibt diese Denkschrift ein ausführliches u[...] klares Bild über die Entwicklung der Zusammenhänge die[...] schwierigen Materie. Sie behandelt in den ersten drei [...] schnitten: I. Die Besoldung der Reichsbeamten von 1897 [...] 1908/1909, II. Das Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909 u[...] III. Kriegsteuerungszulagen, während im IV. Abschnitt e[...] gehend auf das Besoldungsgesetz vom 30. April 1920 mit sei[...] Ergänzungen bis einschließlich Dezember 1924 eingegangen wi[...] Die Denkschrift kommt unter V. Zusammenfassung, zu ein[...] Ergebnis, das in seinem wichtigsten Teil folgendermaßen laut[...]

„Die Bezüge der Beamten der mittleren und oberen Besoldun[...] gruppen sind sowohl seit 1897 wie auch seit 1913 erhebl[...] weniger aufgebessert worden als die der unteren Besoldun[...] gruppen. Infolgedessen ist bei den Grundgehältern und n[...] mehr bei den Gesamtbezügen eine Zusammenrückung der Sp[...] nungen zwischen den Bezügen der Beamten eingetreten, d.[...] bessere Vorbildung und Leistungen von größerer Tragweite u[...] mit größerer Verantwortlichkeit werden im Verhältnis zu [...] facherer Vorbildung und Leistungen von weniger großer [...] deutung geringer entlohnt als früher.

Die Spannungen, die in der Privatwirtschaft zwischen den [...] zügen der verschiedenen Klassen von Angestellten bestehen, s[...] größer als die Spannungen zwischen den Bezügen der Rei[...] beamten. Die Privatwirtschaft bezahlt ihre gut vorgebilde[...] und in leitender, verantwortlicher Stellung befindlichen A[...] stellten verhältnismäßig erheblich besser als das Reich s[...] vergleichbaren Beamten, während dies bei den Beamten [...] unteren Besoldungsgruppen vergleichbaren Angestellten nicht [...] Fall ist. (Näheres s. S. 16 und Anlage 10.)“

Elf Anlagen, unter denen einige interessante und wicht[...] z. B. Anlage 4: „Gegenüberstellung der Endgrundgehälter [...] schiedener Gehaltsklassen nach dem Stande von 1913 und [...] 1. Dezember 1924“; Anlage 10: „Vergleichende Darstellung [...] Gehälter der Staats- und Vertragsbeamten im Ruhrbergbau n[...] dem Stande vom 1. Dezember 1924“, vervollständigen den ho[...] Wert der Denkschrift.

V[...]

— **Die Unfallverhütung im Bilde.** 50 Tafeln zur Verhüt[...] von Unfällen, bearbeitet von der Tiefbau-Berufsgenossensch[...] Zweite verbesserte Auflage. 1925, Verlag von Reimar Hobb[...] Berlin SW 61. Ganzleinen 12 *M*, von 5 Stück ab 10 *M*.

Die Bestrebungen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit e[...] Unternehmens haben immer bestanden und dürfen auch nie[...] aufhören; denn Stillstand bedeutet Rückschritt. Es reicht n[...] aus, daß die wirtschaftliche Betriebsforschung sich auf die [...] wahl und zweckmäßige Verwendung der zur Verarbeitung k[...] menden Rohstoffe, auf die beste Konstruktion der Maschinen [...] ihre Höchstausnutzung erstreckt, sondern auch der Mensch [...] seiner Arbeitskraft wird zum Objekt der Forschung. Die [...] nomie der menschlichen Kraft spielt im wirtschaftlichen L[...] eine große Rolle. Hier gehen die Bestrebungen dahin, die [...] beitskraft an die richtige Stelle zu setzen und sie zur höch[...] Leistung zu führen, doch so, daß sie bei äußerster Scho[...] recht lange erhalten bleibt. So sucht jedes Unternehmen [...] Betriebskosten möglichst niedrig zu halten, die höchste und [...] Leistung zu erzielen, um auf dem Heimats- oder Weltmark[...] werbsfähig zu bleiben. Soweit außergewöhnliche Umstände [...]

en, die dem Unternehmen Schaden zufügen können, ist es h besondere Versicherungen geschützt. Hier sind es im entlichen die sozialen Versicherungsgesetze (Kranken-, Un-, Alters- und Invalidenversicherung), vom Deutschen Reich erstem Staat eingeführt, die sowohl dem Unternehmer als dem Arbeiter zugute kommen. Nachdem ein großer Teil Verantwortung hierdurch auf die Träger der Versicherung gegangen, ist es deren Aufgabe, Wege zu erforschen, um Einrichtung recht wirkungsvoll zu gestalten. Bei ihnen delt es sich meist darum, alle die Umstände, die zur Schädig und damit zur Erhöhung der Lasten beitragen könnten, zu rschen und sie durch geeignete Vorrichtungen auf das äußerst ngste Maß einzuschränken, soweit sie nicht gänzlich zu begen sind. Die dauernde Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt er Frauenhofer Straße zu Berlin gibt uns zum Beispiel einen rblick, in welcher Weise und bis zu welchem Grade dies gehen kann. Eine Ausstellung reicht aber nicht aus, um auch hzeitig auf die große Zahl derer zu wirken, die sie beders angeht. Hier müssen noch andere, weiter reichende el angewendet werden.

inen neuen Weg hat die Tiefbau-Berufsgenossenaft beschritten durch Herstellung von besonderen Abbilgen aller derjenigen Unfallmöglichkeiten, die nach ihrer jährigen Erfahrung am häufigsten auftreten. Sie sind jetzt einer zweiten verbesserten Auflage „Die Unfallverhütung im le“ der Öffentlichkeit übergeben.

s ist eine bekannte Erfahrung, daß das Gefühl für Gefahren, en der Arbeiter oder Beamte im Dienst dauernd ausgesetzt mit der Zeit abstumpft, ja sogar verloren geht. Daher ist es vendig, auf diese Personen dauernd einzuwirken und ihnen ner wieder von neuem die Bedeutung der Vorschriften und Notwendigkeit ihrer Beachtung sowie strengen Durchführung Bewußtsein zurückzurufen. Ein Verlesen der Bestimmungen r sonstige mündliche Belehrungen reichen nicht aus; es ssen noch eindringlichere Maßnahmen hinzukommen und hiergehört das Bild. Die Berufsgenossenschaft hat daher mit Herausgabe ihrer Sammlung „Die Unfallverhütung im Bilde“ besten Weg zur Erzielung höchster Wirkung der Belehrung ählt.

as Problem der Unfallverhütung ist ein äußerst schwieriges. ist zu einem großen Teile eine Erziehungsfrage und diese n nur gelöst werden durch Anwendung besonderer Erziegsmaßnahmen für alle, die den Gefahren ausgesetzt sind. rmit kann nicht zeitig genug begonnen werden. Daher müssen n die Berufs- und Fachschulen sich mit diesen Fragen einend beschäftigen. Hierbei wird ihnen ein derartiges Anuungsmaterial, wie es die Tiefbau-Berufsgenossenschaft für n Zweig der Wirtschaft geschaffen hat, gute Dienste leisten. wäre sogar erwünscht, wenn auch die übrigen Erwerbszweige hnlicher Weise vorgehen würden und gleiches Anschauungserial für die Belehrung zur Verhütung von Unfällen schaffen lten.

uch für den Unterricht in einzelnen Zweigen des Eisenbahnstes werden die vorliegenden Tafeln ausgiebige Verwendung en können; bilden doch Bahnbau und Unterhaltung einen tigen Teil des Eisenbahnwesens. Es dürfte sich sogar empen, den hier beschrittenen Weg auch auf andere Zweige des nbahndienstes auszudehnen und zum Beispiel die Vorriften für den Betrieb (Fahrdienstordnung u. a.) in anschauer und wirkungsvoller Weise vor Augen führen.

ie von den Leitern der Dienststellen zu haltenden Dienstträge würden unter Ausnutzung eines derartigen Anschauismaterials sicherlich durch Weckung eines großen Interesses Erhöhung ihres Wirkungsgrades beitragen. Vorträge in er Weise unterstützt, bieten dem Zuhörer nicht nur Worte, lern sie gewinnen durch ihre Anschaulichkeit Leben; denn er wirken oft besser als viele Worte.

nordnung der in diesem Werke dargestellten Arbeitsausung durch Gegenüberstellung von „falsch“ und „richtig“ r Heranziehung der in Betracht kommenden einzelnen Un-Verhütungsvorschriften sind recht glücklich gewählt; auch ganze Ausstattung des Werkes ist geschmackvoll und eindfrei, so daß wir diesem Unterrichtsmittel eine recht weite reitung, und was das Wichtigste ist, auch einen recht großen kungsgrad wünschen. K. Gotter, Berlin.

Die Einheitskurzschrift ist durch Verordnung des Reichsisters des Innern vom 17. Oktober 1924 eingeführt. Ihre ntnis ist vom 1. Oktober 1925 ab, spätestens 1. April 1926, Beamte und Angestellte erforderlich. Im Verlag Ullstein heint, vom Mitglied des amtlichen Ausschusses, Studienktor Dr. Bernhard Gaster, herausgegeben, ein Lehrmittel, in „8 Stunden“ das Erlernen der Einheits-Kurzschrift erlicht. Eine „Stunde“ umfaßt 16 Seiten einer illustrierten ierung und kostet 20 Pfg. Alle 8 Lieferungen sind überall en einschlägigen Geschäften erhältlich und unter Streifband Ullsteinhaus, Berlin SW 68, Kochstraße 22/26, gegen Voreinsendung von 2 Mark zu beziehen. Einzahlungen auf Postscheckkonto Berlin 660, Ullstein Berlin SW 68, Abonnements-Abteilung.

— **Eisenbetonbogenbrücken für große Spannweiten.** Von H. Spangenberg, o. Professor an der Techn. Hochschule München. Mit 35 Abbildungen. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1924. Preis 1,50 ℳ. Die vorliegende Abhandlung gibt mit einigen Erweiterungen den Inhalt eines Vortrags wieder, der auf der Hauptversammlung des Deutschen Beton-Vereins am 25. April 1924 in Berlin vom Verfasser gehalten wurde.

Im ersten Teil der Abhandlung wird zunächst ein umfassender Überblick über die neueren Ausführungen und Entwürfe von großen Eisenbetonbogenbrücken gegeben und dazu benutzt, den Einfluß zu untersuchen, den der Eisenbeton auf die Entwicklung der weitgespannten massiven Bogenbrücken, d. h. also auf die Erbauung großer Gewölbe ausgeübt hat. Der Verfasser kommt zu dem Ergebnis, daß zweifellos der Eisenbetonbau durch wertvolle konstruktive Einzelheiten und durch weitgehende Gliederung der Massen, so durch die Ausbildung lichter Aufbauten auf den Gewölben zum Tragen der Fahrbahn, den Wölbbrückenbau sehr gefördert hat, da hierdurch das Eigengewicht und die Baukosten der massiven Bogenbrücken vermindert wurden, ohne daß die Hauptvorzüge wie die Dauerhaftigkeit, die geringen Unterhaltungskosten, die geringe Empfindlichkeit gegenüber den Verkehrslasten, sowie die monumentale Erscheinung verloren gingen, daß aber die bisherigen Erfolge des Eisenbetons, was den Fortschritt in der Überwindung größerer Spannweiten anbetrifft, gegenüber den Bogenbrücken in Mauerwerk und Beton auffällig gering sind. Und zwar wird als erster Grund hierfür genannt die Abhängigkeit von den Lehrgerüsten, des wichtigsten Gliedes eines jeden größeren Gewölbebaues. Von ihm hängt die richtige Gestalt und die Sicherheit während der Ausführung ab; unrichtige Überhöhung, ungleichmäßige Setzungen des Gerüstes können schädlich wirken, auch kann das Gerüst durch Hochwasser, Eisgang, ja durch Brand zerstört werden. Außerdem sind die Kosten für die Lehrgerüste bedeutend und von wesentlichem Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit des ganzen Bauwerks. Der zweite Grund ist die geringe Ausnutzung der Eiseneinlagen bei den hauptsächlich auf Druck beanspruchten großen Gewölben.

Im zweiten Teil der Abhandlung wird die Möglichkeit zur Vermeidung dieser Nachteile erörtert, nämlich die Ausführungsform des Systems Melan, bei dem als Bewehrung der Gewölbe nicht die sonst üblichen Rundeisen, sondern steife genietete, eiserne Gitterbögen verwendet werden. An diese vorher vom Widerlager aus frei auskragend oder mittels eines leichten Gerüstes montierten Gitterbogen kann die Schalung für das Gewölbe angehängt und so das Lehrgerüst erspart werden. Außerdem ist damit noch der Vorteil verbunden, daß der Gewölbebeton von seinen Eigengewichtsspannungen frei gehalten wird und die als Gitterbögen ausgebildeten Eiseneinlagen höher als sonst beansprucht werden können, weil sie als reine Eisenkonstruktion durch ihr eigenes Gewicht und durch das des Gewölbebetons eine beträchtliche Vorspannung erhalten, bevor sie als Bewehrung des Eisenbetongewölbes zur Wirkung kommen. Hierdurch wird an Betonquerschnitt, Eigengewicht der Brücke und an den Maßen der Widerlager gespart. — Bei Anwendung dieser Bauweise auf sehr große Spannweiten entstehen jedoch Bedenken. Da ja die Betonierung großer Bauwerke längere Zeit erfordert, so muß sie in einzelnen Lamellen erfolgen, deren Lage und Reihenfolge so zu wählen ist, daß günstige Teilbelastungen für die eisernen Gitterbögen entstehen. Bei dem Aufbringen der Betonlamellen ist es jedoch unmöglich, den eisernen Gitterbögen die beabsichtigte Vorspannung zu erteilen, ohne daß auch die einzelnen an ihnen hängenden Betonlamellen eine mehr oder weniger große Vorspannung erhalten. Der Vorteil des Systems Melan geht dadurch verloren; denn nach diesem sollte ja zwecks Entlastung des Betons dem Eisen allein Vorspannung erteilt und der Beton des Bogens frei von Eigengewichtsspannungen gehalten werden, damit er nach Schluß des Bogens gemeinsam mit dem Eisen als Verbundkonstruktion zum Tragen des Gewölbeüberbaues und der Verkehrslasten voll ausgenutzt werden kann. — Die Bedenken werden beseitigt bei einer Ausführung nach einem Bauverfahren, das der Verfasser vorschlägt. Bei diesem wird die beabsichtigte Vorspannung in den eisernen Gitterträgern in einwandfreier Weise erreicht und außerdem auch die Verwendung hochwertigen Flußstahls für weitgespannte Eisenbetonbögen ermöglicht; denn da das Eisen nunmehr wegen der Spannungsverteilung im Beton voll ausgenutzt werden kann, so ist es sogar zweckmäßig, bei sehr großen Spannweiten die Beanspruchung des Eisens zu steigern. — Der Vorschlag wird an dem baureif durchgearbeiteten Entwurf einer Elbbrücke in Dresden von 136 m Spannweite und nur 1 : 15 Pfeilverhältnis im einzelnen erläutert.

Die gesamten Ausführungen und die Beschreibung des Entwurfs der Elbbrücke sind hochinteressant. Das Studium dieses

Werkchens gibt die Überzeugung, daß es sich lohnt, bei der Entwurfsaufstellung großer Eisenbetonbogenbrücken stets einen Vergleichsentwurf mit steifer Bewehrung auszuarbeiten, vor allem auch wegen der Sicherheit der Bauausführung. Besonders wertvoll in dem Heftchen sind die überaus zahlreichen Hinweise auf die in den Fachzeitschriften verstreuten Einzelveröffentlichungen der beschriebenen, ausgeführten und entworfenen weitgespannten Bogenbrücken. Jedem Brückenbauer kann das Studium dieses Werkchens nur warm empfohlen werden.

Kuhnke.

— Paul Jaeger: **„Fortschritte beim Polieren und Lackieren"** (Sinolin-Technik), mit 18 Abbildungen. Preis 2 *M*. Verlag Forschungs- und Lehrinstitut für Anstreichtechnik, Stuttgart. Die zweite Auflage ist wesentlich umfangreicher geworden als die erst im Frühjahr 1924 erschienene erste Auflage dieser Schrift (vgl. Nr. 26, S. 498 Jahrg. 1924 d. Ztg.). Die Erfahrungen der amerikanischen Studienreise des Verfassers sind darin verwertet und viel Neues und Wertvolles hinzugekommen. Von besonderem Interesse ist es, wenn der Verfasser über die Eigenart der Sinolin-Technik an einer Stelle sagt: „Mehr als drei Lackierungen halte ich im allgemeinen für vollkommen überflüssig und bin auch der Ansicht, daß zum Beispiel bei Eisenbahnwagen, Automobilen usw. man mit viel weniger Lackschichten auskommen kann, wer sich die Fortschritte der von mir gelehrten abdichtenden Technik von Grund aus zu eigen macht. Dabei wird die Haltbarkeit nicht verringert, sondern erhöht, weil die Gefahr der Rißbildung um so kleiner ist, je weniger arbeitende (lebende) Schichten übereinander sitzen." An Hand langjähriger, praktischer Erfahrungen versteht es Verfasser mit der ihm eigenen Gründlichkeit den Nachweis zu führen, daß haltbare Polierungen und Lackierungen nur bei einer Änderung der bisherigen Technik erzielt werden können. Der Anhang ist für Karosseriewerke besonders wichtig. Der Abschnitt „Abdichten der Spachtelschichten" ist diesmal viel ausführlicher behandelt. Ganz neu ist hinzugekommen der Aufsatz „Auffrischung alter Autolackierungen", auf welchem Gebiet der Verfasser in Amerika noch weitere wertvolle Erfahrungen gesammelt hat.

— **Winter in München und im Bayerischen Hochland** heißt ein kleiner handlicher Führer, der soeben vom Fremdenverkehrsverein München und Bayerischen Hochland in München, Hauptbahnhof, herausgegeben wird. Das Büchelchen ist mit Winteraufnahmen aus den bayerischen Orten ausgiebig ausgeschmückt und bringt außerdem in einem besonderen Anhange das Programm des Wintersports im bayerischen Hochland sowie eine Übersicht über die Wintersportplätze Bayerns.

— **Sächsischer Eisenbahn-Kalender auf das Jahr 1925**, bearbeitet von Eisenbahn-Oberinspektor M. Hultsch, Dresden, Verlag von C. Heinrich, Dresden-N. Preis des gut gebundenen Exemplars etwa 3,50 M.

Der Kalender erscheint bereits seit 10 Jahren, abgesehen vom Jahre 1924, in dem von seinem Erscheinen aus wirtschaftlichen Gründen abgesehen werden mußte. Hervorzuheben ist, daß der Kalender außer der neuesten Gesetzgebung über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auch das Sachverständigen-Gutachten über die deutschen Eisenbahnen bringt. Ferner enthält er unter anderem wichtige Bestimmungen über das Gehalt- und Lohnwesen, ein Sachregister wichtiger Amtsblatt- und Verkehrsanzeigeverfügungen sowie ein Verzeichnis der Dienst- und Verkehrsstellen. Das Buch stellt sich als ein gutes Nachschlage-, Hand- und Merkbuch für den praktischen Dienst der sächsischen Eisenbahnbeamten dar.

Chronik.

Januar.

Deutschland. 7. Im neuen Reichstag wird der Reichstagsabgeordnete Löbe (Sozialdemokrat) mit schwacher Majorität zum Reichstagspräsidenten gewählt.

10. Die im Versailler Vertrag vorgesehene Räumung der Kölner Zone erfolgt nach der Note der Alliierten vom 5. Januar nicht wegen Unvollständigkeit der Entwaffnung Deutschlands.

10. Die einseitige Meistbegünstigung des Versailler Vertrages ist abgelaufen.

13. Eisenbahnkatastrophe bei Herne. 23 Tote, 59 Verwundete.

15. Bildung des Kabinetts Luther. Äußeres: Dr. Stresemann; Inneres: Schiele; Wehrminister: Dr. Geßler; Arbeitsminister: Dr. Brauns; Ernährungsminister: Graf Kanitz; Justizminister: Dr. Frenken; Wirtschaftsminister: Dr. Neuhaus; Finanzminister: Dr. von Schlieben; Verkehrsminister: Dr. Krone; Postminister: Stingl.

22. Die Erklärung der Regierung Luther wird mit 246 gegen 160 Stimmen bei 39 Stimmenthaltungen (demokratische und völkische) gebilligt.

23. Die preußische Regierung tritt zurück.

26. Neue Kollektivnote der alliierten Mächte an Deutschland über die Räumung der Rheinland-Zone (Antwort auf die deutsche Note vom 6. Januar).

30. Braun im Preußischen Landtag als Ministerpräsident gewählt.

30. Reichskanzler Luther antwortet auf die Rede Herriots beim Empfang der ausländischen Presse.

30. Der Großhandelsindex beträgt 138,9, der Reichsindex der Lebenshaltungskosten 124.

30. Die Kutisker-Barmat-Affäre zieht weite Kreise und ist Gegenstand von Besprechungen und Untersuchungen in den Parlamenten.

Deutsch-Österreich. 1. Tritt das Schilling-Rechnungsgesetz in Kraft.

22. Die Alpine-Montan-Gesellschaft bringt ihren seit Monaten kalt gestellten Hochofen in Eisenerz wieder in Gang.

23. Das Eisenbahn-Tarifübereinkommen mit Italien unterzeichnet.

25. Der Großhandelsindex ist gegenüber dem Vormonat von 20 754 um 20% auf 21 181 gestiegen.

Ungarn. In der Nationalversammlung wurde im Dezember ein Gesetzentwurf über den erhöhten Schutz der öffentlichen Ordnung eingebracht. Danach kann zur Durchführung einer die öffentliche Gesundheitspflege, Volksernährung und Sicherheit betreffenden Arbeit jede arbeitsfähige Person vom 18. bis zum 50. Lebenjahr ohne Entgelt herangezogen werden, ebenso Fuhrwerke aller Art.

Der Großhandelsindex zeigt i. J. 1924 folgende Entwicklung

Januar	123	April. .	125	Juli	145	Oktober ..	14[illegible]
Februar	131	Mai	119	August ...	145	November	15[illegible]
März ..	130	Juni ...	133	September	142	Dezember	16[illegible]

Der Teuerungsindex der Lebenshaltungskosten senkte sich am 30. Dezember auf 20 884 (November 21 097).

Rußland. Trotzki, neben Lenin die markanteste Erscheinung der Bolschewistenherrschaft, ist vom Zentralkomitee der kommunistischen Partei seines Amts als Volkskommisar für Krieg und Marine enthoben worden.

Italien. Mussolini behauptet sich mit Erfolg gegen die Opposition.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bundesbahndirektion Wien-Südwest. Am 27. Januar 1925 wurde in km 3.89 der Strecke Mürzzuschlag-Neuberg die besetzte Haltestelle Kohleben für den Personenverkehr eröffnet. Die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt im Nachzahlungswege.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird der Name des Personen- und Güterbahnhofs „Grünthal" (Endbahnhof der Strecke Hirschberg Schlesien-Grünthal) in „Polaun" abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 17 vom 22. Januar 1925 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend: Antrag des Eisenbahn-Zentralamts Berlin namens der Reichsbahndirektion Magdeburg auf Ergänzung des Blattes XII der TV durch Maße für den Bremskuppelungskopf.

Nr. I 19 vom 26. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Achsdruckverzeichnis.

Nr. III 10 vom 26. Januar 1925 an sämtliche stimmberechtigte Vereinsverwaltungen, betreffend: Erneuerung des Verlagsvertrages für das technische Vereinsorgan sowie des Anstellungsvertrages für dessen Schriftleiter.

Nr. III 17 vom 26. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Vereinsmitgliedschaft der Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Nr. V 29 vom 20. Januar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

Tfv. 63. Druckfehlerberichtigung zum Nachtrag II vom 15. Januar 1925:
Folgende Entfernungen sind richtigzustellen:
Birkenfeld (Stadt)-Aschaffenburg Hbf. von 141 in 191,
Sötern-Aschaffenburg Hbf. von 117 in 197.
München, den 29. Januar 1925. (134)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird der Name des Personen- und Güterbahnhofs „Grünthal“ (Endbahnhof der Strecke Hirschberg Schlesien-Grünthal) in „Polaun“ abgeändert.
Breslau, den 24. Januar 1925. (116)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

3. Lieferfristen.

Betrifft Lieferfristenzuschläge.
Die mit Wirksamkeit vom 18. Dezember 1924 für den Güter- und Tierverkehr der Saarbahnen mit den anschließenden Bahnen und darüber hinaus bekanntgegebene Erhöhung der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen um je 20 Tage wird mit Ablauf des 31. Januar 1925 aufgehoben.
Saarbrücken, 21. Januar 1925. (137)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am Bahnhof W e r b e l l i n s e e (Strecke Britz-Fürstenberg) ist vom 1. Februar d. J. keine Kopframpe mehr vorhanden. Güter, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind von diesem Zeitpunkt ab auf den Nachbarbahnhof Alt-Hüttendorf (2,36 km entfernt) oder Bahnhof Joachimsthal (2,13 km entfernt) zu verweisen. Die Seitenrampe in Werbellinsee bleibt bestehen.
Stettin, den 21. Januar 1925. (136)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 werden die Entfernungen der Hildesheim-Peiner-Kreis-Eisenbahn, Niederlausitzer Eisenbahn und Rinteln-Stadthagener Eisenbahn erhöht.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. Januar 1925. (126)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 tritt die Eisern-Siegener Eisenbahn dem Ausnahmetarif 11 für Düngemittel bei.
Berlin, den 3. Februar 1925. (140)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 treten dem Ausnahmetarif 5 f als Empfangsbahnen die Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft München und die Eisenbahn Schaftlach-Gmund-Tegernsee bei.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 26. Januar 1925. (117)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 werden in dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. noch einzelne Stationen nachgetragen. Näheres enthält der nächste Tarif-Anzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 31. Januar 1925. (141)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tiertarife, Teile I und II.
Mit Wirkung vom 6. Februar 1925 werden sämtliche Fahrpreise, Frachten, sonstige Beförderungspreise und Gebühren in Reichsmark berechnet.
In den Tarifen sind deshalb die Bezeichnungen Goldmark und Goldpfennig durch „Reichsmark“ und „Reichspfennig“ zu ersetzen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 2. Februar 1925. (139)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.
Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife für Düngemittel (Tfv. 167: Ausnahmetarif 3, Tfv. 168: Ausnahmetarif 6) ist längstens bis zum 31. März 1925 verlängert.
Altona, den 27. Januar 1925. (118)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife, Teile II.
Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife für Düngemittel (Tfv. 167: Ausnahmetarif 3, Tfv. 168: Ausnahmetarif 6) ist nicht bis 31. März, sondern längstens bis zum 30. April 1925 verlängert. Auskunft durch die Abfertigungen. (131)
Altona, den 30. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.
Am 15. Februar 1925 tritt Nachtrag 1 in Kraft. Durch ihn werden die Nachträge I—XXIV aufgehoben, ferner wird der Titel des Tarifs wesentlich geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. (135)
Dresden, am 28. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Abschnitt D, Seite 27 des Tarifs die Bestimmungen für Frankfurt (Main) Viehhof geändert.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (132)
Berlin, den 30. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.
Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 werden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl die Stationen Leichlingen und Opladen einbezogen.
Berlin, den 3. Februar 1925. (138)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1925: Streichung ehemaliger Regieübergangspunkte in den Seehafen-Ausnahmetarifen und der Seehafenstation Elbing-Roßwiesen in den A. T. 8 und 35.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 30. Januar 1925. (129)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.
Mit Gültigkeit vom 31. Januar bis 30. April 1925 ist der frühere Ausnahmetarif 6 für Automobile ab Basel Bad. Bf. und Singen (Hohentwiel) zur Durchfuhr durch Deutschland über Saßnitz Hafen wieder eingeführt. Auskunft durch die Abfertigungen. (130)
Altona, den 30. Januar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.
Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1925 wird der Ausnahmetarif 45 durch Aufnahme von Ruhpolding und Salzburg in den Geltungsbereich und durch Erweiterung des Warenverzeichnisses ergänzt.
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 30. Januar 1925. (133)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Berichtigungen des Entfernungszeigers: Seite 14 ist bei Station Lehesten der Hinweis „Zu“ ab 15. Dezember 1924 gestrichen worden. Seite 33 ist die Entfernung Marktredwitz-Müllheim (Baden) zu ändern von 442 km auf 542 km. Seite 46 sind nachstehende Entfernungen für „U b s t a d t - W e i h e r“ zu ändern:
bei Nürnberg Rbf. von 196 auf 250 km,
„ Schwandorf von 295 auf 349 km,
„ Regensburg von 296 auf 350 km,
„ Treuchtlingen von 231 auf 258 km,
„ Pleinfeld von 224 auf 251 km,
„ Gunzenhausen von 207 auf 235 km.
München, den 28. Januar 1925. (121)
Tarifamt d. D. R.-G., Gr. B.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 sind im Tarif folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

a) Tarif Nr. 1 (Güter aller Art).

1. Auf S. 58 ist die Abteilung 86 (Samen usw.) wie folgt zu ersetzen:

Nr.	Benennung		Klassen
86	Samen (Sämereien) folgende:	Semena a to:	
	a) Anis, Fenchel, Koriandersamen, Kümmel,	a) anýz, fenykl, koriandr, kmín:	II B II II III
	b) Esparsettensaat und Luzernenkleesaat, Grassamen (auch Hirsegrassamen, Wasserfenchel, Roßfenchel, Mauchert, Moharsamen), Senfsamen, Kleesaaten, Kanariensamen,	b) vičencová a vojtěšková, travná (též pšeníčková, kmínu vodního, kmínu koňského, mauchertu, moharu), hořčičná, jetelová, lesknice kanárské	II B II A A

2. Auf Seite 60 ist die Abteilung 95 (Senfsamen) zu streichen.

3. Auf Seite 68 ist in der Schnittafel B folgende Station nachzutragen:

		13 Sbg.	15 Rbg. / Lbc.	19/20 Te/Bo. / De/Po.
Nový Bydžow	II	1536	1188	1570
	III	1416	1101	1446
	A	1061	830	1083

b) Tarif Nr. 20 (Eisen, roh, usw.):

1. In der Schnittafel A (S. 99) ist der Schnittpunkt 27 (Eger) mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

	27 Eg / Ch
Bremen	1341
Hamburg	1333
Stettin	1264
Warnemünde	1364

2. In der Schnittafel B (S. 100) sind folgende Stationen aufzunehmen:

	10 Li / La	13 Sei	15 Rbg / Lbc	17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / De/Po	22 Rz	27 Eg / Ch
Hradec Králové	384	595	516	638	602	—	—
Kladno	—	—	—	616	499	530	—
Plzěn Škodocy závody	—	—	—	767	648	600	451
Staré Kladno	—	—	—	604	482	536	—

c) Tarif Nr. 83 (Harze):

S. 284 ist der Gültigkeitsvermerk zu ändern in:

„Gültig im Verkehr von und nach den Seehafenstationen".

d) Der Entfernungszeiger (S. 358) ist wie folgt zu ergänzen:

	17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / De/Po	22 Rz
Staré Kladno Ps	185	124	157

e) Druckfehlerberichtigung.

Auf S 307 ist in der Schnittariftafel B des Tarifs Nr. 100 (Baumwolle) der für die Station Frýdek-Místek nach dem Schnittpunkte 1 (Oderberg) vorgesehene Frachtsatz auf 474 zu berichtigen.

Dresden, am 23. Januar 1925. (119)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 sind folgende Änderungen eingetreten:

1. Die Station Talhaus ist im Abschnitt E 4, Seite 72, des Tarifs mit einer Anstoßentfernung von 7 km an Station Schwetzingen aufgenommen worden.
2. Im Abschnitt D, Seite 43, des Tarifs ist die Überfuhrgebühr für Mannheim Viehhof auf 0,90 RM. ermäßigt worden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1925. (125)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 2. Februar 1925 sind Hamburg L. B. im Verkehr nach polnischen Grenzübergangsstationen und Asch in Böhmen in den Geltungsbereich des A. T. 47 einbezogen worden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. Januar 1925. (123)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 1. Februar 1925 an gilt der Ausnahmetarif 6 von den Stationen Freital-Potschappel und Wilkau (Sa.) nach allen für den Wagenladungsverkehr eingerichteten Stationen der daselbst anschließenden schmalspurigen Linien. Näheres i aus unserem Verkehrsanzeiger ersich lich. (12

Dresden, am 29. Januar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Getreide-Spezialtarif. Änderung der E satzleistungsbestimmungen bei Gewicht verlusten von Teilladungen.

Die Direktion des Bayerischen Lloy Schiffahrts-Aktiengesellschaft gibt b kannt, daß mit Wirksamkeit vom 20. J nuar 1925 für Gewichtsverluste bei de auf Grund des vom 1. Mai 1918 gültige Spezialtarifes 1 (für die frachtgutmäßig Beförderung von Getreide usw.) abg fertigten Sendungen Ersatz laut nac stehenden Bestimmungen geleistet wir

1. Bei Schleppladungen von geschütt tem (alla rinfusa) Getreide usw., welch unter Gewichtsgarantie übernommen we den, findet Ersatzleistung für Gewicht abgänge nach Maßgabe der Bestimmunge des Abschnittes IV des obbezeichnete Tarifes statt.

2. Bei sackierten Getreide- usw. Sendu gen in beliebigen Mengen gelten hinsich lich der Ersatzleistung für Gewichtsa gänge unsere Ersatzleistungsbestimmu gen „C. I. Frachtgut aller Art", jedoc mit der Maßgabe, daß für Gewichtsa gänge bis zu den nachstehenden Kal grenzen Ersatz nicht geleistet wird:

1 % für Getreide und Hülsenfrüchte,
1,5 % für alle übrigen Artikel des Sp zialtarifes 1 (somit auch für Mehl u alle Mahlprodukte).

Diese Bestimmungen werden bei so chen in Rede stehenden Sendungen ang wendet, welche nach dem 19. Januar 19 aufgegeben werden.

Hierdurch werden die im obgenan ten Tarif auf den Seiten 4—6 des Nac trages III enthaltenen Bestimmunge über die Ersatzleistung der Gesellscha im Schadensfalle hinsichtlich folgend Punkte abgeändert:

Im Punkt 5 zu Abschnitt III, Pun (5) zu Abschnitt VI sowie in der A merkung unter **) zu Punkt (9) des A schnittes VI.

Im übrigen bleiben die Bestimmunge über die Ersatzleistung der Gesellscha im Schadensfalle unverändert aufrecht.

Regensburg, den 20. Januar 1925.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktien-gesellschaft. (12

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1918.

Dieser Tarif tritt mit 28. Februar 19 außer Geltung. Wegen Einführung ein neuen Tarifs erfolgt gesonderte Bekann machung.

München, im Januar 1925. (12

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und G päcktarif, Teil I, und Tarif für die B förderung von Personen, Reisegepäck u Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- u Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 werden die Gebühren für die Überfü rung des Reisegepäcks und Expreßgu in Berlin auf 0,25 Reichsmark für 10 kg, mindestens 0,50 Reichsmark f jede Sendung festgesetzt.

Berlin, den 26. Januar 1925. (12

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 7. Berlin, den 12. Februar 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Mitwirkung der Lokomotive bei der Zugsicherung.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Ernst Frölich**, Essen.

Der Zweck der Sicherungseinrichtungen im Eisenbahnwesen ist, die Vorbedingung für die Bewegung von Fahrzeugen zu schaffen bzw. zu überprüfen, und zwar geschieht das durch eine möglichst lückenlose elektrisch-mechanische Kette, an deren Ende das Signal steht, das dem Fahrzeug die Bewegung frei gibt. Parallel zu dieser elektrisch-mechanischen Kette läuft eine Kette der Sinneswahrnehmungen, notwendig in dem Maße, als die Glieder der elektrisch-mechanischen Kette gelegentlich versagen. So würde es als ein schwerer Mangel anzusehen sein, wenn z. B. die Weichenlaternen oder Signale nicht vom Weichensteller aus gesehen werden könnten. Selbst bei solchen Einrichtungen, bei denen die Sinnesmitwirkung nicht so in die Augen fällt, ist sie meist in der Form vorhanden, daß Irrtümer oder Mängel der elektrisch-mechanischen Kette unabhängig davon der menschlichen Aufmerksamkeit auffallen, z. B. bei der Blockung. In dieser Überwachung der elektrisch-mechanischen Kette durch die gleichlaufende Kette der Sinneswahrnehmungen liegt die Zuverlässigkeit der ortsfesten Sicherungseinrichtungen. Am Signal endet die elektrisch-mechanische Kette und das wichtige Schlußglied, die Übertragung des Signals auf die Lokomotive, ist lediglich eine Sinneswahrnehmung, nämlich des Lokomotivführers. Es liegt zunächst nahe, auch die elektrisch-mechanische Kette bis auf die Lokomotive zu verlängern. Möge diese Ausführung technisch sein wie sie wolle, so muß man sich grundsätzlich darüber klar sein, daß neben dieser elektrisch-mechanischen Kette, gerade für dieses letzte Glied die Kette der Sinneswahrnehmungen in Anbetracht der unvergleichlichen Wichtigkeit intakt bleiben muß und die Sinneswahrnehmung dabei umso wichtiger ist, je betriebsunsicherer dieses letzte Glied der elektrisch-mechanischen Kette bleibt. Daraus folgt zunächst, daß das optische Signal in jedem Falle notwendig bleibt und es in jedem Falle lohnt, das optische Signal so vollkommen wie möglich zu entwickeln. Ferner folgt daraus, daß alle diejenigen elektrisch-mechanischen Einrichtungen zwischen Signal und Lokomotive unbrauchbar sind, die geeignet sind, die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals herabzusetzen. Hierzu gehören vor allem diejenigen Einrichtungen, die das Signalbild auf die Lokomotive übertragen wollen oder gar die Zugbremsen durch die elektrisch-mechanische Kette betätigen, die Mitwirkung des Zugpersonals also grundsätzlich ausschalten wollen. Für alle diese Einrichtungen muß im Falle ihres Versagens als letzte und damit wichtigste Sicherheit die Sinneswahrnehmung des Lokomotivpersonals bleiben. Im Gegensatz zu diesen Lösungen sind die Einrichtungen daher so zu schaffen, daß sie in erster Linie *die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals hinsichtlich der Signale wachrufen und bei Versagen dieser Aufmerksamkeit den heutigen Gefahrzustand verhindern.*

Der grundlegende Mangel der heutigen Lösung liegt m. E. darin, daß bei Nichtbeachten des Signals durch das Lokomotivpersonal der Zug am Signal vorbeifährt. Dieses System, das bei Versagen eines so funktionswichtigen Elementes, wie die Wahr-

nehmung des Signals es ist, der Gefahrzustand eintritt, ist im heutigen Sicherungswesen allgemein ersetzt durch das umgekehrte System, daß bei Versagen Ruhe eintritt (z. B. Haltfallen des Signals bei Drahtbruch usw.), daß also bei Nichtbeachtung des Signals durch das Lokomotivpersonal der Zug am Signal zum Halten kommt, gleichgültig ob das Signal auf Fahrt oder Halt steht, daß es also der Beachtung des Signals bedarf, damit der Zug über das Signal hinaus weiterfahren kann; hierfür kommt in erster Linie das Vorsignal in Frage. Die Einrichtung würde also lediglich die Aufgabe zu erfüllen haben, kurz hinter dem Vorsignal die Zugbremse in Tätigkeit zu setzen, wenn der Lokomotivführer nicht kurz vorher, etwa im Augenblick des Vorbeifahrens am Vorsignal, einen Hebel gedrückt hat, der die Bremsvorbereitung rückgängig macht. Die Lösung dieser Aufgabe ist mit den einfachsten Mitteln möglich durch die Übertragung der Umdrehungen einer Laufachse auf den Führerstand, wie sie jetzt schon für die Betätigung des elektromagnetischen Geschwindigkeitsmessers gebräuchlich ist, vermittels einer Übersetzung von 1 : 10 000 auf einen Zylinder, auf dem das Signalband der zu durchfahrenden Strecke in Gestalt von Vertiefungen aufgetragen ist, die mittels eines Taststiftes kurz hinter jedem Vorsignal die Bremse und evtl. kurz vorher ein Warnungssignal auslösen. Durch Auswechselung eines Zahnrades der Übersetzung gegen ein solches mit ein, zwei usw. weniger Zähnen kann der Abnutzung der Laufräder im Rahmen Rechnung getragen werden. In Verbindung damit kann durch eine Justierungseinrichtung, die bei Betätigung des vorerwähnten Hebels beim Vorbeifahren am Vorsignal durch den Lokomotivführer in Tätigkeit tritt, erreicht werden, daß das Signalband auf dem Zylinder genau der tatsächlich durchfahrenen Strecke entsprechend abrollt. Selbstverständlich könnten auf dieses Signalband auch andere als Vorsignale aufgenommen werden, auch solche, bei denen die Betätigung des Handhebels nicht erforderlich ist und die lediglich ein Warnungssignal auslösen. Was würde durch die Verwendung einer derartigen Einrichtung auf der Lokomotive erreicht? Zunächst würde sie in jedem Fall die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals wecken, weil es damit rechnen muß, daß bei Nichtbeachtung des Vorsignals in jedem Fall die Bremsung des Zuges eintritt. Sodann ist damit erreicht, daß die Nichtbeachtung des Vorsignals keinen Gefahrzustand, sondern lediglich eine Verzögerung des Zuglaufs herbeiführt. Bei der einfachen Mechanik dieser im wesentlichen kontinuierlich arbeitenden Einrichtung sind Versager kaum zu befürchten; treten sie aber ein, so kommt der Einrichtung selbst in diesem ungünstigen Falle gegenüber dem heutigen Zustand immer noch die geschärfte Aufmerksamkeit des Lokomotivführers zugute. Eine Verschlechterung dem heutigen Zustand gegenüber ist also nicht denkbar. Die Anwendung ist für jede einzelne Lokomotive in sich abgeschlossen, bedarf keinerlei weiterer Änderungen außerhalb der Lokomotive und würde zweckmäßig auf D-, E- und P.-Züge beschränkt werden. Der Vorschlag der Einrichtung einer ortsbeweglichen Sicherung auf der Lokomotive als Ergänzung der ortsfesten Sicherungseinrichtungen läuft darauf hinaus, die Lokomotive als Träger des Bewegungsvorgangs auch zur Überprüfung und Sicherung dieses Bewegungsvorgangs heranzuziehen. Es ist verwunderlich, daß man von diesen organischen Möglichkeiten nicht mehr Gebrauch macht, daß man z. B. die Geschwindigkeitsüberwachung der Lokomotive durch ortsfeste Kontakte nur stichprobenweise vornimmt, während doch die Einrichtung von registrierenden Geschwindigkeitsmessern auf der Lokomotive laufend und technisch zweckmäßiger ist, als die unsichern Gleiskontakte. Andere Staaten verwenden derartige registrierende Geschwindigkeitsmesser auf Lokomotiven. Auch auf den süddeutschen Bahnen waren solche, z. B. von Haushalter, in Betrieb. Wenn man, wie aus der neueren Literatur zu entnehmen ist, neuerdings die Lokomotive wieder mehr zur Erfüllung dieser ihr zufallenden Aufgaben heranzieht, wird man vielleicht auch prüfen, in welchem Umfang man überhaupt derartige registrierende Einrichtungen auf der Lokomotive zur Lösung betriebswichtiger, heute je einzeln erfüllter Aufgaben heranziehen kann. Z. B. zum teilweisen Ersatz des Fahrberichtes, zur Geschwindigkeitskontrolle oder zu neuen Aufgaben, z. B. zur Zugkraftkontrolle, zur Überprüfung des Kohlen- und Ölverbrauchs, der Reparaturkosten usw., alles unter dem Gesichtspunkt: wenn man schon zu dem auf dem Führerstand sich abrollendem Streckenstreifen übergeht, diesen für möglichst viele, heute mit erheblichen Mühen auf weniger organischen Wegen erfüllte Aufgaben auszunützen, gleichgültig, ob diese nun auf dem eigentlichen Gebiete des Lokomotivwesens oder auf dem Gebiete des Betriebswesens liegen.

Wo muß der Schutzwagen im Zuge eingestellt werden?

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Paul Hoffmann**, Göttingen.

Im § 57 der BO. sind Bestimmungen über die Mitführung von Schutzwagen und Schutzabteilen in den der Personenbeförderung dienenden Zügen getroffen. Gemäß § 57 1a¹ muß ein Schutzabteil geführt werden bei Zügen, die mit mehr als 40 bis 50 km Stundengeschwindigkeit fahren; der § 57 1a² schreibt ein Schutzabteil bei den Zügen vor, die man in Kürze etwa als Stadt- und Vorortzüge bezeichnen könnte. § 57 1b schreibt vor, daß der erste Wagen bei den übrigen mit mehr als 50 km/Std. fahrenden Zügen von Reisenden freigehalten werden muß.

Diese Bestimmungen gehen von der Voraussetzung aus, daß bei Eisenbahnunfällen der erste Wagen am stärksten gefährdet ist. Die Erfahrungen bei den letzten Unfällen scheinen mir dazu zu drängen, zu prüfen, ob der erste Wagen hinter der Lokomotive im allgemeinen bei Eisenbahnunfällen am ehesten der Gefahr der Beschädigung oder Zerstörung ausgesetzt ist.

Wenn ein Zug in voller Fahrt ungebremst auf ein Hindernis, beispielsweise einen Prellbock, aufrennt, so wird, nachdem die Lokomotive zum Stehen gekommen ist, der erste Wagen infolge seiner lebendigen Kraft hart gegen die Lokomotive auflaufen, auf ihn selbst werden aber wieder sämtliche nachfolgenden Wagen drücken, so daß der erste Wagen der stärksten Pressung und damit der größten Gefahr einer Zerstörung ausgesetzt ist. Vor der Einführung der Luftbremsung und in der ersten Zeit dannach werden beispielsweise in den damals zahlreich vorhandenen Kopfbahnhöfen wohl des öfteren Personenzüge auf feste Hinternisse aufgefahren sein; die Einführung des Schutzwagens hinter der Lokomotive mag also in jenen Zeiten in der Tat zur Verringerung der Verletzung oder Tötung von Reisenden beigetragen haben. Ein großer Teil der Unfälle aus den letzten Jahren ist aber dadurch herbeigeführt worden, daß ein Zug auf den Schluß eines vor ihm haltenden Zuges aufgefahren ist (Kreiensen Juli 1923, Hannover etwa ein halbes Jahr später, Herne Januar 1925). Das Bild der Zerstörung ist in diesen Fällen bei den beiden Zügen ganz verschieden gewesen. Der auffahrende Zug wird gezwungen, auf einem verhältnismäßig kurzen Wege aus einer mitunter hohen Geschwindigkeit zum Stillstand zu kommen. Die ihm innewohnende lebendige Kraft muß in Arbeit umgesetzt werden; die Spitze schiebt also den Schluß des haltenden Zuges vor sich her, schiebt die letzte Wagen ineinander oder zerquetscht die Wagenkasten. Die in den letzten Wagen sitzenden Reisenden werden vielfach durch Knochenbrücke, Quetschungen und dergl. getötet oder beschädigt.

Die auffahrende Lokomotive ist etwa gleich großen (en

egengesetzt gerichteten) Kräften ausgesetzt, wie der letzte Vagen des stehengebliebenen Zuges, sie pflegt aber wegen ihrer m ein Vielfaches stärkeren Bauart meist nur geringe Beschädigungen zu erleiden. Bei der Umwandlung der lebendigen raft des auffahrenden Zuges besteht also die Arbeit fast nur ı dem Ingangsetzen und Vorwärtsschieben des vorderen Zuges nd der Zerstörung seiner letzten Wagen. Hieraus ergibt sich, aß die der auffahrenden Lokomotive folgenden Wagen häufig eine oder verhältnismäßig geringe Beschädigungen aufzuweisen aben.

Es ergibt sich also, daß beim Auffahren eines Zuges auf den chluß eines anderen der letzte Wagen des vorderen Zuges unter llen Fahrzeugen beider Züge das am meisten gefährdete ist.)b in der Statistik Aufzeichnungen darüber geführt werden, elche Arten von Unfällen am häufigsten vorkommen, ist mir eider nicht bekannt. Immerhin dürfte es angebracht sein, bei allen wichtigen Unfällen nachzuprüfen, ob bei Führung des Schutzwagens am Schlusse ein anderer Verlauf zu erwarten gewesen wäre. Sofern sich feststellen läßt, daß allgemein oder bei bestimmten (beispielsweise den zweigleisig betriebenen) Bahnen Unfälle der hier beschriebenen Art gegenüber solchen, bei denen die jetzige Stellung des Schutzwagens nützlich ist, überwiegen, müßte daraus die Folgerung gezogen werden, daß der Schutzwagen am Schlusse des Zuges geführt werden müßte.

In den Fällen, wo im Zuge mehrere als Schutzwagen geeignete Wagen geführt werden (je ein besonderer Post- und Gepäckwagen, besondere Wagen für Eilgut), würde es sich empfehlen, vorn e i n e n der Schutzwagen einzustellen, den oder die übrigen aber nach Möglichkeit hinten zu führen, soweit nicht betriebliche Gründe (Fehlen einer besonderen Rangierlokomotive beim Aussetzen usw.) dazu zwingen, Eilgutwagen und dergl. hinter der Zuglokomotive zu befördern.

Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe.

Von Dr.-Ing. **Kümmell**, Elberfeld.

Im Jahre 1921 gab es bei der Deutschen Reichsbahn rund 00 Verschiebebahnhöfe, die über 300 Wagen am Tag behandelten. Bahnhöfe, mit über 1250 Wagen täglich kann man ach der im gleichen Jahre herausgegebenen Betriebskarte der Reichsbahn 130 zählen, davon rund 55 mit über 2500 Wagen eistung. Es gibt also eine sehr große Zahl Verschiebebahnhöfe und darunter sehr viele mit recht geringer Leistungsfähigkeit. Diese Bahnhöfe sind nun zum Teil veraltet und i. d. R., vährend eines großen Teils des Jahres — etwa 9 Monate — nicht ausgelastet. Man könnte sie mit zahlreichen, z. T. lten, kleinen Kraftwerken und deren Unwirtschaftlichkeit vergleichen; sie haben aber noch einen wesentlichen Nachteil mehr ls diese: nämlich, gerade durch ihre Zahl vergrößert sich die nwirtschaftliche Arbeit, weil viele Wagen von Bahnhof zu Bahnhof vorgeschoben werden. Erklären läßt sich das dichte Bahnhofnetz (unter Bahnhof ist im folgenden immer nur Verschiebebahnhof verstanden) durch die geschichtliche Entwicklung, die beim Versagen einer Anlage stets eine neue daneben etzte. Zudem ist die wissenschaftliche und wirtschaftliche Erorschung der Bahnhöfe noch nicht alt, so daß man erst allmählich beginnen kann, das Eisenbahnnetz mit seinen Verschiebebahnhöfen genauer auf seine Zweckmäßigkeit zu untersuchen. Es ist immer falsch, beim Versagen eines Bahnhofes ur diesen für sich zu betrachten. Wenn man sich das ganze Verkehrsgebiet ansieht und die Aufgaben der einzelnen Bahnhöfe gegeneinander abwägt, ist der einzelne überlastete Bahnhof bei richtiger Zuteilung der Arbeiten vielleicht noch u groß.

Der Vergleich mit den Kraftwerken legt folgenden Gedankengang nahe: Die alten kleinen Zentralen verschwinden, weil sie großen, wirtschaftlicher arbeitenden Platz machen müssen. Es väre doch in gleicher Weise denkbar, die überall vorhandenen leinen, zum Teil sehr veralteten Bahnhöfe, die Orts- und Fernufgaben zusammen zu erledigen haben, zu wenigen großen Bahnhöfen zusammenzufassen. Von den an jedem Knotenpunkte nd bei jedem Verkehrsaufkommen zu erledigenden Verschiebeufgaben sollten an Ort und Stelle immer nur die örtlichen erledigt werden, während die Fernwagen bunt dem zugehörigen großen Verschiebebahnhofe zurollen. Dieser müßte dann, abesehen von den nebenbei zu behandelnden rein örtlichen Aufaben (Ort- und Nachbarverkehr), den Fernverkehr für ein verhältnismäßig sehr großes Gebiet allein zu regeln haben. Wird lso eine solche Zusammenfassung auch für unsere Bahnhöfe etriebliche und wirtschaftliche Vorteile bringen? Diese Frage ellen, heißt noch eine Reihe weitere aufwerfen, so daß die olgenden Punkte zu beantworten wären:

1. Welche Vorteile bietet die Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe und welche Nachteile hat sie?
2. Ist eine Zusammenlegung praktisch durchführbar?
3. Arbeiten die älteren und kleinen Bahnhöfe unwirtschaftlich?
4. Wie können die aufzuwendenden Kapitalien verzinst und abgeschrieben werden?
5. Wie groß ist die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofes, und soll man bis zur äußersten Grenze dieser Leistungsfähigkeit gehen?

Zur Beantwortung der ersten Frage führt die folgende Überlegung:

Hat man am Rande eines Wirtschaftsgebietes n Verschiebebahnhöfe, denen in einem Nachbargebiete m Bahnhöfe gegenüberliegen, so werden von den n Bahnhöfen des einen zu den m Bahnhöfen des anderen Gebietes $n \cdot m$ Verkehrsbeziehungen bestehen und umgekehrt, denen gleichviele Ziele für Ferngüterzüge entsprechen. Es müssen also von jedem der n Bahnhöfe nach bis zu m Orten Züge gebildet und abgefahren werden, deren Gesamtzahl natürlich bis zu einem mehrfachen von $n \cdot m$ betragen kann. Es ist nun klar ersichtlich, daß man außerdem mit einer verhältnismäßig großen Zahl von Bedarfszügen rechnen muß, die immer teurer sind als planmäßige. Wenn es nun gelingt, die Aufgaben der $n + m$ Bahnhöfe der beiden Seiten wesentlich zusammenzufassen in wenigen großen Verschiebebahnhöfen, so bleiben statt der $n \cdot m$ Beziehungen nur wenige bestehen. Nehmen wir den günstigsten Grenzfall, das ist auf jeder Seite ein Bahnhof, so haben wir auch nur eine Verkehrsbeziehung in jeder Richtung. Man hat also mit einem Schlage jede Bildung verschiedener Züge nach demselben Orte über benachbarte oder gleiche Strecken vermieden (parallele Zugbildung). Statt annähernd $n \cdot m$ Richtungsgleisen in n Bahnhöfen der einen Seite braucht man deren eins, oder wegen der dichteren Zugfolge bis zu höchstens 3. Gleiszahl, Weichenentwicklung, also Anlage und Unterhaltung des einen Bahnhofes sind erheblich billiger als der n Bahnhöfe. Die ungünstige Belastung der Züge hört auf; die Zahl der regelmäßigen kann auf Kosten der Bedarfsgüterzüge vergrößert werden. Der Verkehr der bisherigen Bahnhöfe der einen Seite untereinander (auch das Vorschieben von Berg zu Berg) wird auf das für den Nachbarverkehr notwendige Maß beschränkt. Zwischen den neuen Bahnhöfen ist die Zugfolge wesentlich verdichtet, so daß der Wagenumlauf beschleunigt wird. Für die Übergangszeit lassen sich leichter Kunze-Knorr-Spitzengruppen bilden. Die Ausnutzung des Lokomotiv- und Zugpersonals ist günstiger, aber auch die des Stationspersonals, weil die Belastung der Bahnhöfe eine viel gleichmäßigere ist, abgesehen davon, daß man auf einen großen Bahn-

hof verhältnismäßig weniger Personal braucht als auf mehreren kleineren. Die Wagenleistung auf den Kopf und die Verschiebelokomotive muß besser werden. Daß aber die Auslastung des Berges von ganz erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung ist, zeigt die Tatsache, daß die Kosten für den behandelten Wagen bei Vollbelastung des Berges am billigsten sind, und daß sie bei abnehmender Belastung unverhältnismäßig (nach einer Hyperbel) steigen[1]).

Gerade die Auslastung unserer Verschiebebahnhöfe ist aber während des größten Teils des Jahres viel geringer, als man gemeinhin annimmt. Im Jahre 1921 ging sie in mehreren Monaten bis zu 50 % der Leistungsfähigkeit, und sogar darüber hinaus, zurück. Man kann also annehmen, daß die meisten Verschiebebahnhöfe während neun Monaten nur zum Teil belastet sind. Durch die Zusammenfassung läßt sich auch hier Wandel schaffen, weil sich einmal die Spitzen leichter ausgleichen werden. Dann aber kann man auch für den Herbstverkehr in einfachster Form Sondereinrichtungen treffen (Vorbahnhöfe). Dazu kommt noch, daß die Zahl der Bahnhöfe, auf denen der einzelne Wagen behandelt werden muß, erheblich geringer wird, so daß auch das dem Wagenumlauf zugute kommt. Die zahlenmäßige Erfassung dieser Vorteile wird in beschränktem Umfange unten versucht werden.

Den Vorzügen stehen aber auch gewisse Nachteile gegenüber, deren wichtigster wohl der ist, daß eine so große Zahl von Wagen von dem einen Berge abhängig ist. Das ist aber schon jetzt auf den größten Bahnhöfen der Fall. Begegnen kann man diesem Übelstande ebenfalls durch den Vorbahnhof oder auch einen Aushilfsberg, der nur einen Teil der Richtungsgruppe zu beherrschen braucht, auch nicht die volle Höhe des eigentlichen Berges haben muß. Er soll nur den Zweck haben, im Notfalle den Betrieb nicht ganz zum Erliegen zu bringen. — Auch unwirtschaftlicher Eckverkehr kann durch zu weitgehende Zusammenlegung entstehen, der u. U. den ganzen Plan zum Scheitern bringen könnte. Aber auch hier gibt es Vorbeugungsmaßnahmen, die z. T. an anderer Stelle angedeutet sind (Archiv a. a. O. S. 421), die aber bei einer Untersuchung von Fall zu Fall in die Rechnung mit einbezogen werden müssen. Die wichtigste Abwehr ist wohl die Einführung in der Richtung des vorzugsweisen Ablaufs; gewisse Umwege können dabei in Kauf genommen werden. Sehr großer Eckverkehr — über 40% des Gesamtverkehrs — schließt übrigens die Zusammenfassung in einen großen Bahnhof nicht aus. Man muß sich dann aber mit einer einseitigen Anlage begnügen. Ein weiterer Nachteil sind die Umwege, die durch Verminderung der Bahnhofszahl für manche Güter entstehen können. Hier wird eine Rechnung den richtigen Weg zeigen. Kleine Umwege sind aber nicht so hoch anzuschlagen, wie wiederholte Behandlung. Es erscheint sogar nicht ausgeschlossen, daß ein Zurückfahren auf kurze Entfernung billiger ist, wenn man nur weite Entfernungen im Fernzug zurücklegen und dadurch Umsetzarbeit sparen kann. (Archiv 23 S. 442.) — Es scheint also doch möglich zu sein, durch geeignete Vorkehrungen die Nachteile einer Zusammenfassung mindestens so zu mindern, daß sie nicht mehr ausschlaggebend sind.

Wenn die Zusammenlegung wirklich große Vorteile bringt, so muß man sich vor der weiteren Untersuchung fragen, ob und wie sie praktisch überhaupt möglich ist. Begonnen ist sie tatsächlich bereits im Ruhrgebiet, z. B. in Hamm und Hohenbudberg. Es erscheint aber fraglich, ob nicht die Nachteile des Doppelsystems in baulicher und betrieblicher Beziehung die Vorteile überwiegen (vgl. V. W. 23 Sonderheft über Verschiebebahnhöfe S. 13).

Es ist zu hoffen, daß seine Leistungen durch neuere Rangiertechnik auch bei einfachen Systemen erreicht werden (s. unten!). Durchführbar erscheint aber die Zusammenlegung jedenfalls, wenn man erwägt, daß an vielen Stellen hohen Verkehrsaufkommens zahlreiche kleine und ältere Verschiebebahnhöfe nahe beieinander liegen, von denen mehrere zusammen erst die Leistung eines neuzeitlichen Ablaufberges erreichen. Betrachtet man z. B. die südöstliche Ecke des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, so hat man da südlich Hamm folgende Ein- und Ausgangsbahnhöfe (mit der Angabe der täglichen Leistungsfähigkeit an Wagen, die amtlichen Unterlagen entnommen sind): Soest 4000, Holzwickede 2200, Geisecke 2500, Schwerte 2000, Hengstey 2000, Vorhalle 2500. Rein zahlenmäßig wäre also eine Zusammenfassung des Fernverkehrs sehr wohl möglich, denn zusammen können nur 15200 Wagen am Tage auf den 6 Verschiebebahnhöfen bewältigt werden. Diese werden bei einer Bergleistung von 3000—3500 Wagen (s. unten!) unter Berücksichtigung des Orts- und Nachbarverkehrs leicht von 2 oder 3 großen zweiseitigen Bahnhöfen geleistet. Die Frage ist aber besonders für das gewählte Beispiel nicht ohne nähere Untersuchung zu lösen, da ein Teil dieser Bahnhöfe für sich betrachtet durchaus wirtschaftlich arbeitet, andere aber veraltet sind und geringe Leistungen an Wagen für die Lokomotive und den Kopf Personal aufweisen. Immerhin scheint eine Zusammenfassung gerade hier am Ausfalltor des größten deutschen Verkehrsaufkommens aus wirtschaftlichen Gründen und auch besonders zur Vereinfachung des Betriebes nicht unmöglich. Erschwerend kommt allerdings hier die Ungunst des Geländes hinzu, die man aber doch überwinden kann, da man in der Wahl des Ortes gewisse Freiheit hat. Übrigens ist auch das nur eine Kostenfrage, die zu dem ganzen Fragenkomplex gehört. — Ebenso, wie am Rande des Gebietes, kann auch in seinem Inneren eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit manche Zusammenfassung erfordern. Das gleiche gilt wohl bei fast allen Verkehrszentren (Großstädten) und den wichtigsten Kreuzungspunkten der Hauptverkehrsstraßen (vgl. Sonderheft der V. W. 23, S. 13 f.).

Arbeiten denn nun die kleineren und älteren Verschiebebahnhöfe teurer als ein neuzeitlicher Bahnhof? An sich braucht ein kleinerer Bahnhof nicht teurer zu arbeiten als ein guter neuer, wenn sie beide nach gleichen Grundsätzen gebaut sind und arbeiten. Dagegen ist durch eingehende Untersuchungen[2]) nachgewiesen, daß die reinen Betriebskosten[3]) für einen Wagen auf einem Verschiebebahnhofe älteren Systems erheblich höher liegen als auf einem neueren Bahnhofe. Lag doch das Mittel von 13 untersuchten älteren Bahnhöfen um 25% höher als das von 13 neuen zweiseitigen, nämlich umgerechnet in Goldmark auf 0,80 ℳ gegen 0,56 ℳ/Wagen. Das gilt nur für Höchstbelastung. Für die gewöhnliche Auslastung ist der Unterschied noch größer.

Prüft man zunächst einmal diese Durchschnittszahlen daraufhin, ob im allgemeinen der Ersatz dieser alten Bahnhöfe durch neue an sich gerechtfertigt ist: Ein neuzeitlicher Bahnhof erspart nach den eben genannten Zahlen gegenüber einem alten 24 Pfg./Wagen, das sind bei 1000 Wagen 240 ℳ/Tag = 72 000 ℳ/Jahr. Dabei sind Verbesserungen und Ersparnisse, wie sie durch neueste mechanische Hilfsmittel schon jetzt nachgewiesen sind (z. B. Verminderung der Unfälle), nicht berücksichtigt. Bei einer Verzinsung und Tilgung von 8% (Archiv a. a. O. S. 4.. Lebensdauer rd. 30 Jahre s. ebenda) entspricht das ein...

[1]) vgl. Archiv: 23, S. 273.

[2]) Archiv 23, S. 1 ff. und V. W. 23 Sonderheft: Verschiebebahnhöfe in Bau u. Betrieb S. 38. — Die dort errechneten Papiermark-Werte müssen in Goldmark umgerechnet werden. Der Dollarkurs allein genügt nicht, weil z. B. die Personalkosten zu jener Zeit ungewöhnlich niedrig waren. Unter Berücksichtigung der damaligen Preis- und Kursstände (vgl. Archiv a. a. O. S. 443) wird man einen Divisor von 16 fast durchweg annehmen können.

[3]) Es kann sich bei der folgenden Untersuchung nur um ersparte reine Betriebskosten handeln, die im wesentlichen ... der Gesamtkosten ausmachen. Die übrigen Kosten (Kapital- u. Verwaltungskosten) sind für die Gesamtzahl der zurzeit zu behandelnden Wagen im wesentlichen unabänderlich, eine... wie die Betriebsweise ist. Daß die Ersparnis von Betriebskosten nur durch neu aufgewandtes Kapital möglich ist, hat mit dieser Tatsache nichts zu tun. Die wirtschaftliche Anlage dieses Mehrkapitals nachzuweisen ist der Zweck dieser Zeilen.

Kapital von 900 000 ℳ, das für einen Neubau für je 1000 Wagen Leistung zur Verfügung stände, ohne daß ein wirtschaftlicher Vor- oder Nachteil entstände. Bei 3000 Wagen für jeden Berg wären das für einen zweiseitigen Bahnhof 900 000 . 6 = 5 400 000 Mark. Auch bei ungünstigeren Verhältnissen kann man für diesen Betrag ungefähr einen Bahnhof bauen. Zum Vergleich diene die folgende Tafel (Archiv a. a. O. S. 429), die die Baukosten für einige Bahnhöfe mit den beigesetzten Leistungszahlen enthält.

1	2	3
Bahnhof	Gesamtbaukosten ℳ	Leistungsfähigkeit Wagen
Seisecke	4 112 000	2 500
Soest	3 100 000 ohne Grunderwerb	4 000
Kirchweyhe	1 900 000	4 500—5 000
Osnabrück	3 800 000	2 000—2 500
Rheine	2 500 000	2 000
Dresden-Friedrichstadt	5 855 000 ohne Grunderwerb	3 000—3 500

Es handelt sich dabei um Vorkriegspreise, auf die auch die übrigen Werte abgestellt sind. Besonders betont sei, daß diese Werte Mittel sind, die sich im Einzelfalle nach oben oder unten verschieben können — bei den a. a. O. untersuchten Bahnhöfen liegen sie z. T. bis über 100% darüber. Die Kosten für einen Wagen betragen nämlich z. B. bei Frankfurt a. M. Hauptgüterbahnhof 103 ₰ = 182% des Mittelwertes, Gießen 84 ₰ = 158%, Pankow 115 ₰ [4]) = 205%. Erwägt man dann noch, daß man eine neue Anlage natürlich so baut, daß die Betriebskosten möglichst gering werden, daß ferner durch neue Rangiertechnik, wie wirksame Gleisbremse (Z. d. V. D. E. 24 Nr. 23), weitere Ersparnisse gemacht werden können, so kann man mit höchstens 50 ₰ für den Wagen auch bei einer weitergehenden Zerlegung auskommen[5]). (Die Kosten betragen z. B. in Langendreer 46 ₰, in Seisecke 46 ₰, Brockau 48 ₰[4]).) Man hat also schon unter den wenigen ausgerechneten Beispielen einige, bei denen sich der mittlere Ersparnissatz von 24 ₰ auf 53, bzw. 39 und 65 ₰ vergrößert. Denkt man sich z. B. Frankfurt a. M. Hgbf durch einen Neubau ersetzt, so kann man täglich vielleicht 530 ℳ für je 1000 Wagen ersparen, oder rund 159 000 ℳ/Jahr. Für einen Neubau ständen also unter den oben ausgeführten Bedingungen rund 2 Millionen ℳ für je 1000 Wagen Bahnhofsleistung zur Verfügung (natürlich nur für die Zahl der Wagen, die jetzt in Frankfurt behandelt werden könnten), eine erhebliche Summe, die auch bei ungünstigem Gelände nicht gebraucht wird[6]). Die Kapitalkosten für einen Umbau sind also in sehr vielen Fällen schon durchaus gewährleistet. Treten dann aber noch die oben angeführten betrieblichen Vorteile der Zusammenlegung hinzu, so ist in der Regel eine ganz ungewöhnliche Verzinsung und Abschreibung gesichert. Nun sind diese Vorteile aber derart, daß es nach dem heutigen Stande der Betriebskostenermittelung schwer ist, mindestens für die vorliegende allgemeine Erwägung, einwandfreie Zahlen für eine Wirtschaftsberechnung zu bekommen. Auch hier müssen solche im Einzelfall gesucht werden. Wenn trotz der Schwierigkeit versucht wird, schätzungsweise ein Bild der Ersparnisse zu geben, so geschieht es nur, um überschläglich darzutun, daß eine eingehendere Untersuchung mindestens mit großer Wahrscheinlichkeit erheblichere Ersparnisse nachweisen wird. Von den anfangs angeführten betrieblichen Vorteilen der Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben lassen sich die wesentlichsten wie folgt zusammenstellen:

a) Verminderung der Zahl der angelaufenen Umstellbahnhöfe,
b) die dadurch gewonnene Wagenumlaufszeit,
c) die bessere Auslastung des Einzelbahnhofes,
d) die dadurch verkürzte Aufenthaltsdauer auf dem Bahnhof,
e) die bessere Zugauslastung.

a) Verminderung der Zahl der angelaufenen Bahnhöfe.

Nach einer Sonderermittlung[7]), der die folgenden Angaben entstammen, hatte jeder Wagen je nach der zurückgelegten Entfernung durchschnittlich eine bestimmte Zahl von Umstellungen an den Knotenpunkten des Verkehrs zu erleiden. Wenn auch für diesen Zugwechsel der Wagen nicht bloß die eigentlichen Verschiebebahnhöfe, sondern jeder Anschlußbahnhof in Frage kommt, so ist doch die Zahl der auf den kleineren Stationen behandelten Wagen verhältnismäßig klein. Die mittlere Zahl der Übergangsbahnhöfe liegt auf einer Parabel, deren X-Achse die Reiselänge, deren Y-Achse die mittlere Umstellzahl angibt. Die mittlere Reiseentfernung aller Wagen betrug 1921 rund 200 km und die mittlere Zahl der Umstellungen 2,3. Denkt man sich die Zahl der Verschiebebahnhöfe vermindert, so wird auch diese Zahl kleiner. Es ist aber vorweg schwer zu sagen, wie groß die Verminderung geschätzt werden soll, das kann erst die genauere Einzeluntersuchung ergeben. 25% Verminderung scheint aber das Mindeste, um die angegebenen Vorteile auch wirklich auszuschöpfen. Dann wird sich die Zahl der Umstellungen für die Reise um vielleicht 20% ermäßigen. Nur 10% Ersparnis an Umstellungen für die Reise haben etwa folgende Geldersparnis zur Folge: Die Umlaufzeit eines Wagens betrug 1921 rund 5 Kalendertage. Rechnet man den Wagenbestand wegen des Stillagers bei Wagenüberfluß und zur Sicherheit, um nicht zu günstig zu rechnen, mit 500 000 Stück[8]), so beträgt die Gesamtzahl der Wagenreisen im Jahr $\frac{360 \cdot 500\,000}{5}$ = 36 000 000. Die mittleren Umstellkosten betrugen in Goldmark umgerechnet 0,71 ℳ [9]) (reine Betriebskosten).

Für je 10% Ersparnis an Umstellungen kann der Geldwert für das Gebiet der Reichsbahn jährlich geschätzt werden auf:

36 000 000 . 2,3 . 0,10 . 0,71 = 5 900 000 ℳ.

b) Wagenumlaufszeit.

Nach V. W. 23, S. 344 macht die auf den Übergangsstationen notwendige Zeit 19% des vollen Wagenumlaufs aus. Nach den dort zugrunde liegenden Untersuchungen beträgt die Gesamtumlaufszeit 118,5 Stunden, also die auf den Übergangsbahnhöfen 0,19 · 118,5 = 22,2 Stunden. Eine Wagenstunde kostet in Goldmark 0,04 ℳ (Archiv a. a. O., S. 435). Bei je 10% ersparter Aufenthaltszeit auf Verschiebebahnhöfen sind das: 0,04 · 0,10 · 22,2 = 0,089 für jede Wagenreise, oder für 36 000 000 Reisen im Jahr rund 3 200 000 ℳ.

c) Bessere Auslastung der Bahnhöfe.

Durch Verminderung der Zahl der Bahnhöfe werden die übrigbleibenden (die neu zu erbauenden) besser und gleichmäßiger belastet. Wie erwähnt, nehmen die Kosten für den Wagen mit zunehmender Belastung hyperbolisch ab (Archiv a. a. O., S. 436, Tafel 19). Im Bereich der gewöhnlichen Belastungsschwankungen vermehrt eine Verminderung der Belastung um 10% die Kosten für einen Wagen um rund 10% und umgekehrt. Die Zahl der täglichen Rangierbewegungen kann man etwa wie folgt

[4]) Zu diesen Werten kommen noch etwa 4% für Nebenkosten.

[5]) Man könnte einwenden, die Betriebskosten eines Bahnhofes ließen sich nicht vorher berechnen, weil Unvorhergesehenes — z. B. das Wetter — eine Rolle spielte. M. E. ist die Berechnung sehr wohl möglich, da man die Erfahrungen bei vorhandenen Bahnhöfen mitbenutzt.

[6]) Das Beispiel ist ohne Wahl herausgegriffen. Möglich, daß örtliche Untersuchungen das Bild etwas ändern. Grundsätzlich könnte dann ein anderer Bahnhof an seine Stelle treten, etwa einer der beiden genannten anderen. Pankow z. B. würde noch größere Zahlen aufweisen.

[7]) V. W. 23, S. 312 ff.

[8]) Nach amtlicher Schätzung betrug die Wagenzahl 1921 = 610 000 Stück. Nach dem Bericht der Reichsbahn wird sie für das Jahr 1922 auf rund 680 000 und nach dem Gutachten der Entente-Sachverständigen auf 723 000 Stück zurzeit angegeben. Will man sicher gehen, und auch das Stillager bei Wagenüberfluß berücksichtigen, so kann man mit 500 000 Wagen rechnen.

[9]) Verk. Woche Sonderheft 23: Verschiebebahnhöfe in Bau und Betrieb — Tafel S. 39 (umgerechnet) und Archiv a. a. O.

schätzen: Bei der Umlaufszeit von 5 Tagen für nur 500 000 Wagen und 2,3 Umstellungen finden kalendertäglich $\frac{500\,000 \cdot 2,3}{5}$ = 230 000 oder arbeitstäglich $\frac{230\,000 \cdot 360}{320}$ = 260 000 Umstellungen statt. Rechnet man davon 60% auf die großen Verschiebebahnhöfe, die hier in Frage kommen, so lassen sich die Jahresersparnisse schätzen für je 10% Zulaufsvermehrung für den Bahnhof auf: 260 000 . 0,6 . 0,71 . 0,10 . 320 = 3 550 000 ℳ/Jahr.

d) Zeitgewinn aus c.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf den Verschiebebahnhöfen beträgt 8 Stunden. Je 10% Ersparnis bringen also etwa 0,04 . 8 . 0,10 . 260 000 . 0,6 . 320 = 1 600 000 ℳ. Es sei betont, daß es sich bei diesen Zahlen um Werte für eine Einheit — 10% — handelt, die in Wirklichkeit wohl mehrfach auftreten werden.

e) Bessere Zugauslastung.

Nach den statistischen Mitteilungen des Reichsverkehrsministeriums — Maiheft 1922 — sind im Jahre 1921 — dem letzten Jahre das durch die Ruhrbesetzung nicht berührt wurde — rund 180 000 000 Güterzugkilometer, mit 15,1 Milliarden Achskilometern bei einer Zugstärke von 84,1 Achsen gefahren. Wenn man auch nur annimmt, daß durch die Zusammenlegung der Bahnhöfe ein Viertel aller Güterzüge der Hauptbahnen um 10% verstärkt werden können, also, eine Achsstärke von 92,5 haben, so werden statt 180 000 000 : 4 = 45 000 000 Zugkilometern $\frac{15\,100\,000\,000}{4 \cdot 92,5}$ = 41 000 000 Zugkilometer zu fahren sein; es wären also 4 000 000 Zugkilometer gespart.

Durch die Ausrüstung der neuen Bahnhöfe mit einer wirksamen Gleisbremse werden die Unfälle so herabgemindert, daß man fast von einem Aufhören sprechen könnte. Rechnet man man mit einer Abnahme um 75%, andererseits bei dem jetzigen Verfahren auf 1 250 Abläufe einen Unfall, so werden auf 1000 Wagen etwa 20 ℳ Unfallkosten gespart. Die Personalersparnisse sollen hier nicht in die Wagschale geworfen werden (vgl. Z. d. V. D. E. 24. Nr. 23).

Auch der günstige Einfluß der Zusammenlegung auf die Beförderungsselbstkosten läßt sich zahlenmäßig feststellen. Hier soll nur folgendes angedeutet werden: Der mittlere Reiseweg der Gütertonne und also auch annähernd des Wagens betrug im Jahre 1921 rund 200 km. Der Unterschied gegen die Friedenszeit ist beachtenswert: der Weg maß 1913 nur 100 km, nach Sax 137 km (Sax, Verkehrsmittel II S. 38). Der Unterschied ist wohl besonders auf die veränderte Verkehrsgeographie (Gebietsabtretungen) und den Übergang der (unvorteilhaften) Nahtransporte auf die Kraftwagen zurückzuführen. Da die Voraussetzungen noch fortbestehen, wird diese Entfernung auch heute noch ohne zu großen Fehler zugrunde gelegt werden können. Nach der Zusammenstellung V. W. 1923, S. 345 machen die Umstellkosten für diese Entfernung 15% der Gesamtselbstkosten aus (diese Zahl gilt auch fast noch für die angegebene Friedensentfernung — 16%). Eine Verminderung der Verschiebekosten hat also einen erheblichen Einfluß auf die gesamten Beförderungskosten.

Es kann und soll mit diesen Werten zunächst noch nicht errechnet werden, wieviel Kapital danach für den Um- oder Neubau von Bahnhöfen zur Verfügung stände, es soll aber eindringlich darauf hingewiesen werden, welche außerordentlichen wirtschaftlichen Werte in der Zusammenlegung stecken. Dabei ist noch völlig abgesehen von der glatteren Abwicklung des Verkehres bei Störungen, deren erheblicher Wert zu ermessen ist, wenn man bedenkt, daß bei ihrer Beseitigung — z. B. von Stockungen — Kosten sozusagen überhaupt keine Rolle mehr spielen. Die Zahlen sollen auch versuchen darzulegen, daß die Frage, wie eine Zusammenlegung stattfinden kann, wert ist, von einem größeren Kreis Sachverständiger eingehend untersucht zu werden. Diese müßte sich nicht auf ein beschränktes Gebiet erstrecken, sondern irgendwo an schwieriger Stelle beginnend die betrieblichen und wirtschaftlichen Folgen für die gesamte Reichsbahn prüfen und auf Grund genauer Zahlen im Einzelfalle den Nachweis erbringen, daß an bestimmten Stellen große Verschiebebahnhöfe wirtschaftlich sind, unter Ausschaltung von bestimmt angegebenen teuerer arbeitenden Anlagen. In dieser Weise würde ein Netz notwendiger Bahnhöfe gebildet, das als Ziel anzustreben ist. Mit diesem Ziel wäre aber auch zugleich der Weg festzustellen, wie unter möglichster Benutzung des bestehenden auf billigste und wirtschaftlichste Weise der endgültige Zustand erreicht werden kann, und welche Ersparnisse damit zu erzielen sind. Denn bisher ist von der stillschweigenden Voraussetzung ausgegangen, daß der Neubau eines Bahnhofes für die Zusammenlegung notwendig wäre. Dies scheint aber durchaus nicht immer der Fall zu sein. Es ist sehr wohl denkbar, vorhandene Anlagen unter günstigen Umständen so auszubauen, daß doch nicht die vollen Kosten eines Neubaues aufzuwenden sind. Das muß von Fall zu Fall geprüft werden. Auch wird es in manchen Fällen möglich sein, das als richtig erkannte Ziel — den großen Bahnhof — schrittweise zu erreichen, ohne sofort die gesamten Mittel für einen umfassenden Neubau aufzuwenden. Es wird Sache einer genauen Untersuchung sein, festzustellen, welches einmal das ideale Ziel ist, dann aber, wie man es unter Aufwendung geringster Mittel erreicht, oder wie man sich ihm nähert, wenn man entgegenstehende Schwierigkeiten (Geldbeschaffung) nicht völlig überwinden kann.

Im allgemeinen wird man also nicht ohne große Mittel zu den erkannten Zielen kommen können, dann gilt es in jedem Einzelfalle zahlenmäßig nachzuweisen, daß sich das aufgewandte Kapital nicht bloß notdürftig verzinst. In unserer heutigen Not kann dann keine Rede davon sein, es herbeizuschaffen, das gelingt nur, wenn Verzinsung und Abschreibung in verhältnismäßig kurzer Zeit gewährleistet ist.

Die Stufe, bis zu der man bei der Zusammenlegung gehen kann, ist natürlich in erster Linie abhängig von der Leistungsfähigkeit des Verschiebebahnhofes. Wenn dieser richtig durchgebildet, ist sie immer gleich der Bergleistung. Nur bei verhältnismäßig wenigen neueren Bahnhöfen ist dieser Grundsatz rein durchgeführt, weil an irgendeiner anderen Stelle ein zu geringer Durchflußquerschnitt ist. (Zum Beispiel zu wenig Einfahr- oder Richtungsgleise, geringe Länge, Behinderung der Bewegungen u. a.) Die erreichte Wagenzahl bleibt also in den meisten Fällen hinter der an sich möglichen Bergleistung zurück. Auf dem Berge sind auch bei weitgehender Zerlegung 20 . 3 . 60 = 3600 Wagen zu bewältigen. Tatsächlich geben die meisten, auch guten, neueren Bahnhöfe nur 2500—3000 Wagen a[b]. Nur Brockau mit 7500, Mannheim mit 8000 und Kornwestheim mit 4000 Wagen (einseitig) Bahnhofsleistung bleiben darüber (abgesehen von wenigen ausgesprochenen Massenbahnhöfen). Wenn es gelingt, alle Vorteile einer einwandfreien Gleisbremse — vor allem Verminderung der Unfälle, Einschränkung der Arbeit des Zusammendrückens, also Abbremsen auf Entfernung — auszunutzen, so kann man wohl bis zu 4000 Wagen im Dauerbetriebe gehen. Der Beweis dafür dürfte in kurzer Zeit erbracht sein. Die Folgerung, bis zu welcher Höhe man gehen kann, muß durch den praktischen Betrieb gezogen werden. Immerhin scheint man die Leistung Kornwestheim schon jetzt als erreichbar zugrunde legen zu können. Vielleicht wird sogar noch eine wesentlich höhere Wagenzahl praktisch nachgewiesen.

Die Frage, ob man diese Hochleistungen bei einer Zusammenlegung als zu erreichendes Ziel annehmen darf, beantwortet sich wie folgt: Der gut ausgelastete Bahnhof bearbeitet (wie erwähnt) den einzelnen Wagen am billigsten, man muß ihm also ein solches Gebiet zuweisen, daß er im mittleren Verkehr gut belastet ist, denn, je größer das Zuführungsgebiet, desto leichter werden sich kleinere Spitzen ausgleichen. Der dann im Herbst auftretenden Schwierigkeit der Bewältigung der großen Verkehrsspitzen muß man durch Vorbahnhöfe in einfachster Form Herr werden — Einfahrgruppe, Berg, Richtungsgruppe. Bei d

Zusammenfassung hat man aber auch die Möglichkeit, den einen oder anderen der vorhandenen Bahnhöfe zur Bewältigung der Spitzen bestehen zu lassen. Man hat dann in der ruhigen Zeit für den stilliegenden Vorbahnhof keinerlei Betriebskosten aufzuwenden. Dieser Weg ist wohl der wirtschaftlichste, da die Aufbringung der bloßen Kapitalkosten durch die Beseitigung der Gefahr von Stockungen gewährleistet zu sein scheint. Möglich erscheint auch der Fall, daß man für die Spitzen schon den Anfang eines neuen Bahnhofes baut, und zwar an der im Gesamtplan festzulegenden Stelle (selbstverständlich werden auch die Hochleistungsbahnhöfe bei wachsendem Verkehr durch neue Anlagen ergänzt werden müssen). Hier wird der Bauvorgang Kornwestheim, auf den an anderer Stelle hingewiesen ist, beachtenswert sein. (Archiv a. a. O.).

Zusammenfassung:

Der Ersatz älterer, unwirtschaftlich arbeitender Verschiebebahnhöfe durch neue, zeitgemäß ausgestattete, erscheint als eine dringende Forderung der Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus fordert aber der billigste Betrieb möglichste Zusammenfassung der Verschiebeaufgaben auf möglichst leistungsfähigen Bahnhöfen, die vor allem an den Punkten größten Verkehrsaufkommens und an den wichtigsten Kreuzungspunkten der erstklassigen Verkehrsstraßen anzulegen sind. Als Endziel ist ein Netz dieser größten Bahnhöfe anzustreben, deren Lage auch unter Berücksichtigung der billigsten Zu- und Abfuhrstraßen auszuwählen ist. Mit dem Ziel ist auch der billigste Weg dahin (Bauprogramm) und die Sicherstellung der Kapitalkosten (Verzinsung und Abschreibung) festzustellen.

Literatur:

Cauer: Z. d. V. D. E. 1906 S. 833 u. 849.

Cauer, Verschiebebahnhöfe — Sonderheft „Verkehrstechn. Woche“ 1923 S. 3.

Heinrich: Verschiebebahnhöfe — Sonderheft „Verkehrstechn. Woche“ S. 24.

Kümmell: Verschiebebahnhöfe — Sonderheft „Verkehrstechn. Woche“ S. 13.

Heinrich: Z. d. D. E. V. 21 S. 713.

Der Wettbewerb des Lastkraftwagens[1]).

Wir erhalten in dieser Frage noch folgende Beiträge:

1. Von Reichsbahnrat **Burger**, Würzburg.

Der Wettbewerb des Kraftwagens im Güterverkehr fängt an, einen besorgniserregenden Umfang anzunehmen. Vor einigen Jahren noch befaßte sich der Kraftwagen in der Hauptsache nur mit dem Nahverkehr. Heute droht er auch den Fernverkehr an sich zu reißen. Der Verkehr mit Umzugsgut, ausgeführt mit Motormöbelwagen, geht in wachsendem Umfang trotz der niedrigen Tarifierung von Umzugsgut an den Kraftwagen verloren. Das Gleiche gilt für den lohnenden Verkehr mit Wein und Bier. Transporte auf Entfernungen von 200 km und mehr werden vom Kraftwagen regelmäßig ausgeführt. Dem Vernehmen nach soll sogar auf der beträchtlichen Strecke Leipzig—Hamburg eine regelmäßige Stückgutlinie eingerichtet werden.

Wir sehen diese Vorgänge Tag für Tag. Wir sind uns darüber einig, daß gegen diesen schädlichen Wettbewerb etwas unternommen werden müsse. Aber was tun wir? Nichts. Wir bilden uns ein, durch Einflußnahme auf die gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen des „Kraftverkehr Deutschland“ oder „Bayern“ usw., durch Einrichtung von Eisenbahnverkehrslinien regelnd auf den Kraftverkehr einwirken, und damit einen schädlichen Wettbewerb ausschalten zu können. Zugegeben, daß damit einiges erreicht wird. Aber damit können wir gegen den wachsenden Wettbewerb der Privatunternehmer nicht ankämpfen. Die Reichsbahn-Gesellschaft muß den unvermeidlichen Kampf gegen den Wettbewerb des Kraftwagens aufnehmen, und zwar soweit vertretbar durch Wettbewerbstarife, Senkung der Rollgebühren, dann aber auch durch Inanspruchnahme gesetzlicher Maßnahmen. Wettbewerbstarife sind im allgemeinen nur angängig, wenn sie einen solchen Zuwachs an Verkehr erwarten lassen, daß der Frachtenausfall durch die Zunahme der Transporte aufgewogen wird. Solchen Maßnahmen sind durch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes enge Grenzen gezogen. Gleichwohl wird man ohne Senkung gewisser Tarife den Wettbewerb mit dem Kraftwagen nicht erfolgreich aufnehmen können. Ebenso wichtig ist die Herabsetzung der Rollgebühren. Die Rollgebühren betragen heute vielfach das 2½fache der Vorkriegssätze. Die Rollgebühren müssen abgebaut werden.

Daneben müssen wir aber unsere Abwehr mit Nachdruck auf die Forderung nach gesetzlichen Maßnahmen einstellen. Niemand will die Entwicklung des Kraftverkehrs, und damit das Hochkommen des Kraftwagenbaues unterbinden; aber wir müssen, solange die Reichsbahn mit gewaltigen Reparationsverpflichtungen belastet ist, verlangen, daß der Reichsbahn nicht die Lebenskraft entzogen wird. Wenn die Reichsbahn ihren Reparationsverpflichtungen nachkommen soll, dann darf ihr kein ungesunder Wettbewerb bereitet werden. Der gesunde Wettbewerb darf nicht aufgehalten werden. Denn Wettbewerb ist Fortschritt. Aber darin liegt eben unsere Klage, daß der Wettbewerb des Kraftwagens Bahnen eingeschlagen hat, die wirtschaftlich nicht mehr begründet sind, und daß der Kraftwagen den Kampf mit ungleichen Waffen führt. Zugegeben, daß der Kraftwagen der Eisenbahn im Nahverkehr überlegen ist; aber im Fernverkehr kann der Kraftwagen den Wettbewerb nur deshalb mit Erfolg bestehen, weil er mit ungleich geringeren Verpflichtungen belastet ist als die Eisenbahn. In der Wettbewerbslage von Eisenbahn und Kraftwagen sehen wir folgende Unterschiede:

1. Die Eisenbahn hat ihren Schienenweg selbst zu unterhalten: der Kraftwagen zahlt für die Abnutzung der Straße eine geringe gar nicht ins Gewicht fallende Abgabe;
2. die Eisenbahn muß von den Güterfrachten — von einigen Ausnahmen abgesehen — eine 7 proz. Verkehrssteuer entrichten; der Kraftwagen zahlt lediglich die übliche Umsatzsteuer von 1½ %, aber keine Güterverkehrssteuer;
3. die Reichsbahn muß eine gewaltige Reparationslast aufbringen; dem Kraftverkehr ist eine solche Last nicht auferlegt;

In dem Augenblick, in dem der Kraftwagen in diesen drei Punkten der Reichsbahn gleichgestellt wird, wird er den Fernverkehr der Eisenbahn zurückgeben müssen. Darum sind folgende Forderungen zu erheben:

1. Der Kraftverkehr ist in angemessener Weise zu den Straßenunterhaltungskosten heranzuziehen;
2. der Kraftverkehr ist der gleichen Besteuerung des Güterverkehrs zu unterwerfen wie die Eisenbahn;
3. der Kraftverkehr hat einen seiner Verkehrsbeteiligung entsprechenden Teil der Reparationsverpflichtungen der Reichsbahn zu übernehmen.

Diese Gedanken lassen sich im folgendem Vorschlag zusammenfassen:

In einem besonderen Kraftverkehrsteuergesetz wird dem Güterverkehr mit Kraftwagen eine Steuer in Höhe von 20 % des erhobenen Beförderungspreises auferlegt. Diese Steuer fällt

[1]) Von weiteren Beiträgen in dieser Frage bitten wir vorläufig abzusehen, da hierüber noch Aufsätze vorliegen, nach deren Veröffentlichung wir die Angelegenheit für hinreichend behandelt erachten.

Die Schriftleitung.

zu 3/10 an die Länderverwaltungen als Straßenbenutzungsabgabe, zu 3/10 an das Reich als Güterverkehrssteuer, zu 3/10 an die Reichsbahn-Gesellschaft als Beitrag zu den Reparationsverpflichtungen dieser Gesellschaft. Das restige 1/10 wird zur Deckung der Kosten des Steuervollzuges einbehalten. Jede einzelne mit Kraftwagen beförderte Sendung muß von einem Kraftverkehrfrachtbrief begleitet sein, der ähnlich wie der Eisenbahnfrachtbrief alle für die Frachtberechnung maßgebenden Einträge enthalten muß. Die Steuer ist durch Aufkleben von Steuermarken zu entrichten. Die Steuermarken sind mit einem Datumstempel zu entwerten. Die Steuermarken werden an den Eisenbahnschaltern verkauft. Die Aufsicht über den Vollzug der Steuer wird den Reichsbahndirektionen übertragen. Gegen die Übertretung der Steuervorschriften sind empfindliche Strafen (Steuerzuschläge) anzudrohen. Für die Entdeckung von Zuwiderhandlungen gegen die Steuervorschriften sind Entdeckerprämien zu gewähren.

Der Güterverkehr der Postverwaltung ist der gleichen Besteuerung zu unterwerfen.

Der Kraftverkehr im eigenen Betrieb soll innerhalb einer gewissen Entfernungsgrenze (etwa bis zu 20 km) steuerfrei bleiben. Ebenso soll der gesamte Ortsverkehr steuerfrei bleiben. In ähnlicher Weise möchte auch die gewerbsmäßige Personenbeförderung im Fernverkehr zu besteuern sein.

Eine den vorstehenden Gesichtspunkten entsprechende Besteuerung des Kraftverkehrs wäre durchaus gerecht. Die Steuer würde endlich einmal den Ländern die Mittel an die Hand geben, ihre Straßen ordentlich zu unterhalten; und die Mittel hierzu würden von jener Seite geliefert werden, die die Straßendecke am meisten abnutzt. Die Länder würden damit — und namentlich wenn gleichzeitig auch die Personenkraftwagen stärker besteuert würden — Geldmittel zur Anlegung von besonderen Automobilstraßen erlangen.

Das Reich bekäme durch die Besteuerung der Beförderungseinnahmen des Kraftverkehrs vollen Ersatz für die entgehende Güterverkehrssteuer. Zusammen mit der Umsatzsteuer würde der Steueranteil des Reiches etwa den Betrag der regelrechten Güterverkehrssteuer (7 %) ausmachen.

Die Reichsbahngesellschaft bekäme für den Verkehr, der ihr vom Kraftwagen entzogen wird, einen dem entgangenen Verkehr entsprechenden Beitrag zu der ihr obliegenden Reparationslast.

2. Von Eisenbahn-Amtmann **Lippens**, Hamburg.

Nach Beendigung des Weltkrieges war eine Reihe größerer Firmen, die sich früher ausschließlich oder in der Hauptsache mit der Herstellung von Heeresgütern aller Art befaßt hatten, genötigt, ihre Betriebe umzustellen. Ein Industriezweig, der sich trotz der schwierigen Wirtschaftslage und der Schwierigkeiten, die sich aus der Umstellung im allgemeinen ergaben, zu guten Leistungen emporarbeitete, ist die Kraftwagenindustrie. Die Vorbedingungen hierfür waren allerdings gerade für sie in reichem Maße gegeben. So kann man heute die Tatsache verzeichnen, daß die Zahl der Kraftwagen — sowohl die für Personenbeförderung als auch die für die Güterbeförderung — in den letzten Jahren ganz bedeutend gestiegen ist. Neben der rein zahlenmäßigen Erhöhung hat in technischer Beziehung aber eine stete Verbesserung und Vervollkommnung der einzelnen Systeme stattgefunden, so daß Leistungen erzielt werden, die im Verhältnis zur bewegten Last nur einen geringen Zeit- und Kräfteaufwand erfordern. Diese Tatsache hat sich der Kaufmann mit schnellem Blicke zunutze gemacht.

Kam der Kraftwagen früher in der Hauptsache nur als Zubringer von einem Sammelplatze nach dem Lager oder der Fabrik oder umgekehrt von beiden letzteren nach einem Versandplatze als Abholer in Frage, so liegen die Verhältnisse heute bereits wesentlich anders. Heute ist der Kraftwagenzug eine typische Erscheinung. Wir sehen ihn auf allen Landstraßen, die Orte mit regerem Frachtverkehr mit einander verbinden. Auch die Entfernung spielt keine Rolle mehr. Von Hamburg aus verkehren solche regelmäßigen Kraftwagenzüge nach Bremen, Kiel, Lübeck, Hannover, Berlin und zurück. Eine Verbindung mit Leipzig soll in Aussicht genommen sein. Die Kraftwagenzüge befördern durchweg 10—11 000 kg; sie haben bestimmte Ankunfts- und Abfahrzeiten. So hat sich auch hier im Laufe der Zeit ein Wandel vollzogen. Der Schwerpunkt liegt heute nicht mehr bei dem einzelnen Kaufmann, der den Kraftwagen ursprünglich als Ersatz für das Fuhrwerk benutzte, um das zu verfrachtende Gut nach einem bestimmten Versandplatze bringen oder von einem Empfangsplatze holen zu lassen. Vielmehr sind es nunmehr die Eigentümer der Kraftwagenzüge, die es übernommen haben, die Beförderung von Gütern zwischen Orten mit einem lebhaften Güterverkehr zu übernehmen. Für den Kaufmann entsteht hierbei zunächst nur die Frage, ob er seine Ware schneller und preiswerter nach ihrem Bestimmungsorte befördern lassen kann als mit der Eisenbahn; erst in zweiter Linie steht die bequeme Art der Beförderungsmöglichkeit. Betrachtet man allerdings die Verhältnisse, wie sie sich gerade in den letzten Jahren entwickelt haben, dann wird man ohne weiteres zugeben müssen, daß beide Punkte eine zum Vorteil der Verkehrstreibenden ausschlaggebende Bedeutung erlangt haben.

Die Ursachen sind verschiedener Art. Der Kraftwagenzug fährt zu einer vereinbarten Stunde entweder bei dem Lager oder der Fabrik vor. Der Eigentümer des Lastwagenzuges übernimmt die Ware mit der Verpflichtung, sie zu einem bestimmten Zeitpunkte am Lager des Empfängers abzuliefern. Der Beförderungspreis ist nach einem denkbar einfachen Tarife zu entrichten und in der Regel voraus zu zahlen. Die Einfachheit des Tarifs und die vor Abschluß des Handelsgeschäfts genau bekannte Beförderungsdauer ermöglichen es den Kaufleuten, ihre Berechnungsart des Preises für die Ware auf eine völlige sichere Grundlage zu stellen. Dazu kommt für sie die Ersparnis an Kraft und Zeit, die nötig wären, wenn das Gut zunächst auf einen Wagen geladen, dann zur Bahn gefahren und daselbst wieder eingeladen werden müßte. Das gleiche gilt am Empfangsorte für den Empfänger der Ware.

Vor dem Kriege hatte jedes einigermaßen bedeutende Geschäft seinen besonderen Tarifangestellten. Zu seinen Obliegenheiten gehörte nicht nur die Nachprüfung aller Bahnfrachten, sondern auch die Erledigung aller sonstigen Obliegenheiten, die sich aus dem Verfrachtungsgeschäfte mit der Eisenbahn ergaben. Die schwierige Wirtschaftslage einerseits zwang aber viele Geschäfte, von der Beschäftigung tarif- und eisenbahnkundiger Angestellten abzusehen; andererseits war Mangel an solchen Angestellten nach dem Kriege eingetreten, so daß der Kaufmann schon aus diesem Grunde nach anderen Mitteln und Wegen suchen mußte, um sich gegen Schäden, die sich für ihn aus der Tarifunkenntnis ergeben konnten, zu sichern. Diese Erkenntnis gewann für ihn um so größere Bedeutung, als er sich in den von Jahr zu Jahr sowohl hinsichtlich der Berechnungsarten als auch der Güterklassifikation schwieriger und unübersichtlicher gestaltenden Tarifen der Eisenbahn nicht mehr zurechtfand. Die Unsicherheit die auf diesem Gebiete für ihn eingetreten war, wirkte lähmend auf seine Entschließungen. Da bot sich ihm die Möglichkeit, einen Teil seiner Ware mit Kraftwagenzügen zu einem in keiner Beziehung zweifelhaften Beförderungspreise schnell und bequem befördern zu lassen. Sollte er diese Möglichkeit nicht in allen solchen Fällen ausnutzen, die dafür geeignet waren?

Man ist — auch in Eisenbahnkreisen — im allgemeinen leicht geneigt, die Bedeutung der Kraftwagenzüge zu unterschätzen. Es wird geltend gemacht, daß die Kraftwagenzüge als ernsthafte Wettbewerber mit der Eisenbahn nicht in Frage kommen könnten, weil sie nur eine geringe Last zu befördern in der Lage wären und außerdem ihre Geschwindigkeit sich nach dem guten oder schlechten Zustande der Landstraßen richten müsse. Es darf aber nicht übersehen werden, daß wir hierbei am Anfange einer Entwickelung stehen, deren Auswirkungen nicht zu übersehen sind. Für die Technik bestehen aber keine Schwierigkeiten; sie wird wünschenswerte oder sich als nötig erweisende Verbesse-

rungen an der Bauart, Tragfähigkeit usw. sehr schnell einführen. Schwierigkeiten, die sich für die Gemeinden als die Wege-Unterhaltungspflichten dadurch ergeben, daß die Landstraßen, deren Unterbau nicht für einen etwaigen Massenverkehr beschaffen ist über Gebühr abgenutzt werden, werden ebenfalls eines Tages, nötigenfalls mit Hilfe des Reiches gelöst werden. Es kommt auch weniger darauf an, welche Last der Kraftwagenzug befördert, als darauf, daß dem Kaufmann bei der Verfrachtung seiner Waren günstige Aussichten geboten werden. Der Kaufmann, der 4 Wagen zu je 15 t einer gewissen Güterart an einem bestimmten Tage auf dem Güterbahnhofe der Eisenbahn verladen will, verfrachtet diese Menge nicht deshalb an einem Tage, weil der Empfänger die Ware in der zu verfrachtenden Menge auf einmal nötig hätte. Er tut dies vielmehr notgedrungen in erster Linie aus dem Grunde, weil er die Arbeitsmethode auf seinem Lager unbedingt in Einklang bringen muß mit dem großen Zeit- und Kräfteaufwand, den die Beförderung von seinem Lager nach dem Bahnhofe und die Verladung daselbst erfordern. Gelingt es ihm nicht, hierbei so zweckmäßig wie möglich seine Arbeitskräfte einzusetzen, dann wird für ihn ein Wettbewerb schwierig. Das Bild ändert sich aber wesentlich, wenn der Kaufmann weiß, daß die zu verfrachtende Ware von seinem Lager mit unmittelbar daran anschließender direkter Beförderungsmöglichkeit von einem Kraftwagenzuge abgeholt wird. Dann kann er die vorgen. 60 t an zwei oder mehreren in seinem Belieben stehenden Tagen verfrachten, ohne in seinem eigentlichen Betriebe durch besondere Maßnahmen beschränkt oder behindert zu sein.

Die Gründe, die einen Kaufmann bewegen können, seine Ware unter Umständen mit einem Kraftwagenzuge nach einem bestimmten Orte befördern zu lassen, statt sich der Eisenbahn zu bedienen, sind also verschiedener Art. Bei der Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit des Kaufmannes ist nicht daran zu zweifeln, daß er künftig zwei Beförderungsmöglichkeiten in Betracht ziehen wird, wenn er verfrachten will. Er wird aber nicht nur diese Möglichkeiten, sondern auch die Art des Gutes berücksichtigen. Bei der Eisenbahn hoch tarifierendes Gut wird er dem Kraftwagen zuteilen, niedriger tarifierendes ihr belassen. Er hat es also jetzt zum großen Teile in der Hand, über die Tarifierung eines Gutes in gewisser Hinsicht selbst eine Entscheidung zu treffen. Dazu bietet ihm der einfache Beförderungstarif der Kraftwagenverbände günstige Gelegenheit. Schon jetzt kann diese Feststellung gemacht werden. Auf dem Ladebahnhofe der Güterabfertigung Hamburg Hgbf. Berl. ist der Wagenverkehr von April bis November 1924 um etwa 30 % gestiegen. Bei einzelnen Stationen, insbesondere den eingangs erwähnten, ist aber ein zahlenmäßiger Rückgang eingetreten, der beispielsweise bei Berlin rd. 50 % beträgt.

Es gab eine Zeit, in der es der Eisenbahn bis zu einem gewissen Grade erwünscht sein konnte, wenn sie entlastet würde. Heute liegen die Verhältnisse anders. Mehr denn je muß die Eisenbahn darauf Bedacht nehmen, verkehrsfördernd zu wirken, überhaupt sich so einzustellen, daß sie den Wünschen der Verkehrstreibenden in weitestgehendem Maße gerecht wird. Neben einer nach Möglichkeit eintretenden Verbilligung der Tarife müßte eine Vereinfachung der Tarife Hand in Hand gehen. Es wird weiter geprüft werden müssen, ob und inwieweit die Eisenbahn in gewissen Verkehrsbeziehungen ebenfalls Kraftwagenzüge verkehren lassen könnte. Hierbei kann teils ein Weittransport, teils ein Nahtransport in Frage kommen. Bei ersterem würden die Wünsche des Verfrachters ausschlaggebend bleiben müssen; letzterer würde in solchen Großstädten einzurichten sein, in denen nicht nur im Hinblick auf die großen Entfernungen in der Stadt, sondern auch in Anbetracht der meist schwierigen betrieblichen Verhältnisse daselbst die Beförderung nach der Bestimmungsstation unverhältnismäßig viel Zeit erfordert. Gerade durch letzteren Umstand wird der Eisenbahn aber manches Gut entzogen und mit Kraftwagen befördert. In größeren Städten wäre weiter die Einrichtung von Sammelplätzen für Stückgüter zu erwägen, um auch selbst zu Zeiten stärksten Verkehrs die glatte Abfertigung an den Stückgutversandschuppen sicherzustellen. Von diesen Sammelplätzen, deren Benutzung unter Umständen nur gewissen größeren Firmen zuzugestehen sein würde, müßte die Eisenbahn die Güter mit eigenen Kraftwagen nach den Stückgutschuppen befördern. Auch die Verkehrsreklame würde ins Auge zu fassen sein; dabei müßten alle Umstände, die für die Verfrachter von Wichtigkeit sind, hervorgehoben werden. Die Reklame müßte selbstredend so durchgeführt werden, daß sie an die jeweiligen örtlichen Verkehrsbedürfnisse anknüpft.

Gelingt es der Eisenbahn, sich in jeder Weise der Entwicklung anzupassen, sich unter gewissen Voraussetzungen den Kraftwagenzug selbst nutzbar zu machen, dann wird sie einen Wettbewerber in ihm nicht zu fürchten brauchen.

Verkehrswerbung.

Von Regierungsrat **Dr. Zeitler**, Vorstand der Betriebsinspektion Rosenheim.

Es wird in letzter Zeit viel über die kaufmännische Gebarung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geschrieben. Auf eines wurde bisher nicht hingewiesen: Daß jeder Kaufmann, um seinen Kunden werben muß, und daß auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft allen Anlaß hat, dies zu tun.

Die früheren Staatsbahnen glaubten im allgemeinen auf Verkehrswerbung verzichten zu können. Sie gaben sich mit der Tatsache zufrieden, daß sie Monopolstellung besaßen. Wohl verfolgten sie in der Tarifpolitik volkswirtschaftliche Ziele; eine Werbung um den einzelnen Verfrachter, die eigentliche Verkehrswerbung, kannten die früheren Staatseisenbahnen nicht. Auf dem Gebiet des Personenverkehrs waren gewisse Ansätze vorhanden; sie sind aber nicht über bescheidene Versuche hinausgekommen. Die Werbetätigkeit im Personenverkehr lag eigentlich außerhalb der Eisenbahnverwaltung, sie lag im großen und ganzen in den Händen der Fremden-Verkehrsvereine.

Auf dem Gebiet der Verkehrswerbung im Personenverkehr ist inzwischen manches geschehen. Der Zentrale für Deutsche Verkehrswerbung kann die Rührigkeit keineswegs abgesprochen werden. Aber noch gibt es viel zu tun, wenn unsere Verkehrswerbung auch nur annähernd auf den Grad der Vollkommenheit gebracht werden soll, wie in England und Amerika. Die beste Werbung ist stets gute Ware, auf das Gebiet des Eisenbahnwesens übertragen: Rasche und angenehme Beförderung. Die Eisenbahn muß zum Reisen einen Anreiz geben. Das Reisen, auch in IV. Klasse, darf nicht durch langsame Beförderung und andere Unbequemlichkeiten zur Qual werden. Wo irgendwie das Bedürfnis besteht, müssen besondere Reisegelegenheiten geschaffen werden. Es ist unkaufmännisch, in dieser Hinsicht die Initiative den Reisegesellschaften zu überlassen. In den geeigneten Jahreszeiten kann durch Einlegung von Sonderzügen die Reiselust Hand in Hand mit einer geschickten Ankündigung usw. gehoben werden. Die Reklame wird erleichtert wenn für jeden Monat diese Sonderzüge zusammengestellt und bekanntgegeben werden. Für Reisen ins Gebirge kann über den Deutsch-österr. Alpenverein und andere Verbände billig und wirksam Propaganda gemacht werden. Mancher deutsche Bürger kann noch im Jahr 50 ℳ für Reisen ausgeben, vielleicht bei sonstiger Einschränkung auch 100 ℳ. Es kommt einzig und allein darauf an, ob die Reichsbahn es versteht, überzeugend darzustellen, daß es nützlich ist, nicht 50 sondern 100 ℳ im Jahr zu verreisen.

Wesentlich schlechter liegen die Verhältnisse auch heute noch

auf dem Gebiete der Verkehrswerbung im Güterverkehr. Es kann fraglich sein, ob überall die Stationen, die (Unterinspektionen) und die Direktionen jenen engen persönlichen und sachlichen Zusammenhang mit den einzelnen Verfrachtern haben, der notwendigerweise zwischen einem Geschäftsmann und seinen Kunden bestehen muß. Es fehlt oft der „Kommerzielle Außendienst“.

Eine neue Organisation?? Neue Dienststellen? Keineswegs. Es handelt sich nicht um neue Stellen, sondern um eine andere Auffassung. Wie sieht der kommerzielle Außendienst aus?

Verkehrswerbung und Güterverkehr verlangt persönliche Fühlungnahme. Die Eisenbahn muß die Wünsche und Verkehrsbedürfnisse jedes einzelnen Verfrachters kennen. Sie muß wissen, woher er seine Waren bezieht und wohin seine Waren gehen, was keineswegs immer aus dem Frachtbrief oder aus der Statistik entnommen werden kann. Alle Sendungen ins Ausland müssen daraufhin geprüft werden, ob sie denjenigen Weg gehen, der der Deutschen Reichsbahn die bestmöglichsten Frachteinnahmen sichert. Eine Firma in München sendet ihre Ware nach Amerika über Triest statt über deutsche Häfen. Sofort wäre im einzelnen nach den Gründen zu forschen, warum das geschieht. Sind die Eisenbahnfrachten zu hoch? Sind die Schiffsfrachten ab Triest niedriger als über Hamburg? Wissen die deutschen Schiffahrtsgesellschaften von diesen Transporten? Läßt sich nicht ein Weg über deutsche Binnenhäfen finden, der den Transport über weitere deutsche Strecken leitet, als dies auf dem bisher vom Verfrachter gewählten Weg der Fall ist?

Besondere Aufgaben hat selbstverständlich der kommerzielle Dienst an den Grenzbahnhöfen. Dort läßt sich der Verkehr am besten überwachen, von dort aus am besten auch die Nachbarverwaltung (die Konkurrenzfirma) beobachten. Auf den Grenzstationen wären daher nur ganz ausgezeichnete Güterdienstleiter zu verwenden, die in tarifarischen und kommerziellen Fragen die erforderliche Ausbildung genossen haben, und die frei von bürokratischer Auffassung die geschäftliche Seite zu erkennen vermögen. Die Grenzstationen berichten über alle Beobachtungen. Die Reichsbahn-Gesellschaft entsendet ihre Werber, stellt unter Umständen Tarifermäßigung in Aussicht. In allen Fällen, in denen ein Wettbewerb von ausländischen Seehäfen in Frage steht, oder in denen das Gut, um es für deutsche Strecken zu gewinnen, teilweise über deutsche Binnenwasserstraßen reisen muß, hat der kommerzielle Dienst ungesäumt die wichtigsten See-Schiffahrts-Gesellschaften oder, wenn notwendig, auch größere Binnenschiffahrtsgesellschaften auf die Transporte aufmerksam zu machen.

Dieses Zusammenwirken zwischen Eisenbahn, Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt, dessen Fehlen gerade von der Binnenschiffahrt so häufig beklagt wurde, muß zum Nutzen aller deutschen Verkehrswege ausschlagen; denn es ist klar, daß mancher Transport erst dadurch für deutsche Häfen oder für deutsche Schiffe gewonnen werden kann, daß nicht nur die Eisenbahn, sondern auch Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt hinsichtlich der Frachthöhe nachgeben, und daß die Frachtermäßigungen wenn sie von mehreren Schultern getragen werden, höher sein können und trotzdem leichter erträglich sind.

Heute läuft mancher Transport nicht auf der für die Reichsbahn günstigsten Strecke ins Ausland, ohne daß Gegenmaßnahmen ergriffen werden, um diesen Transport für günstige Strecken zu gewinnen, noch manche deutsche Sendung geht über ausländische statt über heimische Häfen, ohne daß mangels der persönlichen und unmittelbaren Fühlungnahme mit dem Verfrachter und den Speditionsgesellschaften die Verkehrswerbung einsetzt. Endlich gehen viele ausländische Sendungen nicht über deutsche, sondern über fremde Strecken und Häfen, weil mit den ausländischen Verfrachtern nicht entsprechende Verhandlungen gepflogen werden. Wenn in Zukunft jede Station, jede (Amtsinspektion) und jede Direktion im Sinne dieser Anregung kommerziellen Außendienst treibt, so ist es unmöglich, daß Verfrachter, die ihre Waren über fremde Häfen senden, dem Werber der Reichsbahngesellschaft, der Binnenschiffahrtsgesellschaften und der Seeschiffahrts-Gesellschaften entgehen können.

In der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 45 Seite 881 Jahrgang 1924 wird empfohlen, die Reichsbahn solle besondere Speditionsabteilungen bei den Güterabfertigungen bilden, um das Speditionsgeschäft teilweise zu übernehmen. Dieser Gedanke hat zweifellos einen guten Kern, ich möchte ihn jedoch wesentlich erweitert wissen, und zwar für das Gebiet der Verkehrswerbung. Die Bedeutung von solchen Speditionsabteilungen kann nicht in der Übernahme verhältnismäßig nebensächlicher Speditionstätigkeiten liegen, sondern muß in der Verkehrswerbung gefunden werden. Ob diese Speditionsabteilungen an die Güterstationen angeschlossen werden, oder ob diese Tätigkeit von einer neu zu gründenden Speditions-A.-G. zu übernehmen wäre, ist Frage der näheren Untersuchung. Ich würde dazu neigen, die neue Speditions-A.-G. als selbständiges Unternehmen ins Leben zu rufen. Sie wäre dann in ihrer Tätigkeit freier und ungebundener. Die Aktien müßten allerdings zum weitüberwiegenden Teil in Händen der Reichsbahn-Gesellschaft sein und bleiben.

Um eine möglichst breite Basis für die Tätigkeit der Speditions-A.-G. zu schaffen, wäre es jedoch klug, auch den größeren Seeschiffahrtsgesellschaften und einzelnen größeren Binnenschiffahrtsgesellschaften durch Überlassung eines kleinen Aktien-Paketes in der Gesellschaft Einfluß zu verschaffen.

Speditions-A.-G., Reichsbahngesellschaft, Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt — alle von dem gleichen Geist beseelt, im Wettbewerb mit dem Ausland die deutschen Verkehrswege zu fördern — kann eine solche Organisation für die Verkehrswerbung und für die Finanzen der Reichsbahn-Gesellschaft ohne Bedeutung sein?

Allgemeines.

— Neues Gefrierverfahren für Warenbeförderungen. In Norwegen soll ein neues amerikanisches Gefrierverfahren bald einer Probe unterworfen werden. Es handelt sich um eine Erfindung, die von zwei amerikanischen Wissenschaftlern, W. S. Josephson und Th. B. Slate, gemacht wurde, und die von einer Gesellschaft, Preß-Air Corporation, vertrieben wird, die ihre Fabrik in New York hat und nunmehr ebensolche an verschiedenen Plätzen in Amerika und Kanada anlegt. Die Erfindung geht darauf hinaus, daß auf mechanischem Wege hergestellte flüssige Kohlensäure zu Eis gefriert, in welcher Form sie nicht in freier Luft bestehen bleiben kann, wenn die Temperatur — 112 ° Fahrenheit (— 80 ° C) übersteigt. Oberhalb dieser niedrigen Temperatur schmilzt das Kohlensäureeis, aber in Form von Gas. Das Eis wird in Blöcke gepreßt, die in Röhren mit einer regulierbaren Öffnung am oberen Ende eingesetzt werden. Die Röhren werden in dem Raume, der abgekühlt werden soll, aufgestellt. Die Abkühlung geschieht dadurch, daß das kalte Gas über den oberen Rand der Röhren ausströmt. Das Gas ist schwerer als die Luft und sinkt deshalb zu Boden. Indem es an Menge zunimmt, wird die Luft verdrängt. Auf diese Weise erzielt man eine steril Atmosphäre, in der die Bakterien absterben. Man kann auf diese Weise jede gewünschte Temperatur zwischen — 81 und + 25 ° C festlegen und beibehalten. Da das Kohlensäureeis nahezu zweimal so schwer ist wie gewöhnliches Eis, so braucht es weniger Raum und beläßt daher im Kühlwagen mehr Platz für Frachtgut. Man kann so eine Wagenladung Fische mit von vornherein festgelegter Temperatur auf weite Strecken versenden, ohne daß eine Temperaturveränderung im Wagen vor geht.

bbau des Triebwagenverkehrs auf den Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.

In Nr. 57 des Jahrgangs 1910 dieser Zeitung hatte ich mit-
eteilt, welche Ergebnisse die Vereinigten Arader und Csanáder
isenbahnen durch Einführung des Triebwagenbetriebes*) auf
hrem 390,5 km umfassenden Bahnnetz bis Ende des Jahres 1909
rzielt hatten. Sowohl die Leistungen der einzelnen Triebwagen-
rten als auch die Betriebsergebnisse wurden angeführt und
araus die Folgerung gezogen, daß der Verkehr mit leichten
riebwagen betriebstechnisch und wirtschaftlich empfehlens-
ert sei.

Die Entwicklung der Privatbahn besserte sich wesentlich mit der Inbetriebnahme der Triebwagenzüge. Von 1887 bis 1902, also in 15 Jahren, sind die Gesamteinnahmen auf das Bahnkilometer von 5449 auf 8101 Kronen gestiegen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stellten sich auf 1747 Kronen für das Bahnkilometer im Jahre 1887 und auf 2177 Kronen im Jahre 1902. Die Gesamteinnahmen auf das Bahnkilometer stiegen nach Schaubild 1 mit der Einführung des Triebwagenverkehrs von 8101 Kronen im Jahre 1902 auf 19 765 Kronen im Jahre 1913, wobei die Einnahmen aus dem Personenverkehr sich von 2177 auf 5291 Kronen verbesserten. Von 1914 an geben die Einnahmen wegen vielfacher Tarifänderungen und wegen der Geldentwertung kein klares Vergleichsbild.

Abb. 1.
Betriebseinnahmen auf das Bahnkilometer auf den Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen in den Jahren 1887—1919.

Ob nun die lebhafte Entwicklung des Personenverkehrs bei Einführung des Triebwagenverkehrs ihren befruchtenden Einfluß auf den Güterverkehr ausübte, oder ob umgekehrt der große Aufschwung des Güterverkehrs die Entwicklung des Personenverkehrs zur Folge hatte, bleibt eine offene Frage; die Meinungen hierüber sind geteilt. Ich behaupte, daß eine gesunde Entwicklung des Personenverkehrs unbedingt sehr befruchtend auf das gesamte Wirtschaftsleben einwirkt und demzufolge im Güterverkehr auch eine gesunde Entwicklung zu erwarten ist.

Innerhalb der drei Jahre von 1903 bis 1906 ist der Triebwagenverkehr auf dem gesamten 390,5 km umfassenden Bahnnetz durchgeführt worden. Die Leistungen der Triebwagen betrugen nach Abbildung 2 im Jahre 1913 bereits 1 674 140 Zugkilometer; die Entwicklung dauerte ungestört sieben Jahre. Während dieser Zeit steigerte sich die Belastung der Triebwagenzüge durch Zunahme des Personenverkehrs. Man verlangte nun höhere Fahrgeschwindigkeiten, die aber mit den anfangs verwendeten 30pferdigen benzinelektrischen Triebwagen und auch mit den 35pferdigen Dampftriebwagen nicht erreicht werden konnten. Man hatte sich danach mit der Verstärkung der maschinellen Einrichtungen zu befassen. Diese Arbeiten wurden von 1910 bis 1913 durchgeführt; man zog sowohl die Dampftriebwagen als auch die (22 Stück) kleinen benzinelektrischen Triebwagen reihenweise aus dem Dienst, um sie mit stärkeren Maschinen auszustatten.

Nachstehend ist die Weiterentwicklung des Betriebes betrach-
t. Um ein möglichst klares Bild zu geben, möchte ich jedoch
was weiter zurückgreifen und die wirtschaftliche und be-
iebstechnische Entwicklung der Bahn im Zusammenhang mit
m Triebwagenverkehr näher beleuchten. Die wirtschaftliche
ntwicklung der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn
t in Abbildung 1 dargestellt. Die Gesamteinnahmen und auch
e Einnahmen aus dem Güterverkehr auf das Bahnkilometer
igen bis zum Jahre 1902 eine befriedigende Steigerung; dem-
genüber sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr in die-
m Zeitabschnitt kaum befriedigend.

Nach den Betriebserfahrungen wurde ferner für den Umbau das nachstehend wiedergegebene neue Programm aufgestellt:

1. Im Triebwagenverkehr soll einheitlich die elektrische Kraftübertragung verwendet werden.
2. Die Triebwagen-Personenzüge mit 3 Anhängewagen sollen eine Geschwindigkeit von 40—45 km i. d. Std. entwickeln und sind mit benzinelektrischen Motoren von je 60—70 PS auszurüsten.
3. Die Triebwagen-Schnellzüge mit 2 Anhängewagen sollen eine Geschwindigkeit von 60—65 km i. d. Std. entwickeln und ebenso wie die schweren Personenzüge mit

*) Im angezogenen Leitaufsatz waren die Triebwagen mit
Motorwagen“ oder „Kraftwagen“ bezeichnet. Da es sich vor-
iegend um bezinelektrische Betriebsmittel handelt, ist die Be-
ennung „Triebwagen“ zutreffender und für die vorliegende Ab-
andlung durchweg benutzt.

5 Beiwagen 90pferdige benzinelektrische Motore erhalten.

4. Alle Triebwagen und Anhängewagen sind nach wie vor mit mittlerer Stoß- und Zugvorrichtung zu versehen.

Nach diesen Richtlinien wurden alle Triebwagen umgebaut. Im Jahre 1913 waren 8 Triebwagen mit 60pferdigen, 14 Triebwagen mit 70pferdigen und 12 Triebwagen mit 90pferdigen benzinelektrischen Maschinen mit entsprechend starken Gleichstrom-Dynamos und je zwei Elektromotoren ausgerüstet. Gleichzeitig wurden weitere Verbesserungen, z. B. das elektrische Anwerfen des Benzinmotors und die elektrische Beleuchtung, eingeführt. Weitere Verstärkungen der Maschinen sollte man m. E. nicht vornehmen, da dies mit den Grundsätzen des leichten Personenverkehrs nicht mehr in Einklang zu bringen ist. Sollte sich der Personenverkehr jedoch noch weiter erhöhen, so muß dem durch Vermehrung der Personentriebwagenzüge Genüge geleistet werden. Eigentlich hätte man nur zwei Motorformen verwenden sollen, nämlich eine 60pferdige mit vier Zylindern und eine 90pferdige mit sechs Zylindern. Da aber die 70pferdige Maschine noch von früher her zur Verfügung stand, hatte man auch diese noch beibehalten. Die Dienstleistungen der 60 und 70 PS starken Einheiten sind derart, daß beide für die Personentriebwagenzüge mit gleichem Erfolge verwendet werden konnten.

Wie aus Schaubild 2 ersichtlich, fallen sowohl die Leistungen der Triebwagen als auch die Gesamtleistungen der Personenzüge seit dem Kriegsjahre 1914; sie bewegen sich tief unter den Leistungen in den Friedensjahren. Die Anzahl der Reisenden hingegen steigt in dem gleichen Zeitraum ganz außerordentlich.

Die Leistungen im Triebwagenverkehr mußten mit Beginn des Krieges stark vermindert werden, weil der flüssige Brennstoff nur spärlich und nur unter großen Schwierigkeiten zu beschaffen war. Auf diese Weise ist die Leistung von 1 674 140 Triebwagenzugkilometern im Jahre 1913 auf 105 504 im Jahre 1917 heruntergegangen, wogegen die Zahl der Reisenden während dieser Zeit von rd. 2,5 Mill. auf rd. 4 Mill. gestiegen ist, da die Fahrpreise verhältnismäßig niedrig waren.

Nach dem Zusammenbruch im Jahre 1919 erfolgte der rumänische Einfall und die Besetzung von Arad und Umgebung, wodurch von dem 390,5 km umfassenden Bahnnetz der Arader und Csanáder Privatbahn nicht weniger als 267 km Bahnstrecke unter rumänische Herrschaft gelangten und damit auch sämtliche Dampflokomotiven, alle Trieb- und Beiwagen, sämtliche Personenwagen, die Ausbesserungswerkstätte und das Materiallager. Nach dem Wegfall aller Betriebsmittel und völlig abgeschnitten von den übrigen Strecken wurden dann 127 km des Bahnnetzes durch die königlich ungarische Staatsbahn nach dem System der Vizinalbahnen in Betrieb genommen; es verkehrten täglich nur zwei gemischte Züge.

Die blühende Privatbahn mit ihren modernen Einrichtungen und vielseitigen Unternehmungen mußte also, wie so manches Unternehmen im besetzten Gebiete, ihren Betrieb stark einschränken, bis schließlich anfangs 1923 der rumänische Staat die ganze Privatbahn mit ihren Einrichtungen kurzweg in das Bahnnetz des rumänischen Staates einverleibte. Seit dieser Zeit ist uns Näheres über den Betrieb nicht bekannt geworden; einige Triebwagen sollen auf den Strecken Arad-Nagyvárad und Arad-Pécska verkehren. Die meisten Triebwagen sind danach außer Dienst gestellt.

Obwohl der Triebwagenverkehr auf dem Bahnnetz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen sich während zweier Jahrzehnte glänzend bewährt hat, ist er, wie so manche andere Kultureinrichtung, abgebaut worden.

Die Zahlen der Betriebsausgaben und -einnahmen aus den Jahren 1913 bis 1922 sind zum Vergleiche nicht geeignet, da während dieser Zeit sowohl die Materialpreise als auch die Tarife sich sprunghaft erhöhten. Es dürfte jedoch von Interesse sein, den Verbrauch an Heiz- und Schmiermaterial zweier Triebwagenformen aus nachstehender Tabelle zu erfahren.

Abb. 2.
Personenverkehr im Betriebe der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen.

Betriebsjahr	70-PS Benzinmotor mit 4 Zylindern		90-PS Benzinmotor mit 6 Zylindern	
	Heizmaterial	Schmiermaterial	Heizmaterial	Schmiermaterial
	für das Zugkilometer in Gramm		für das Zugkilometer in Gramm	
1906	587	28	—	—
1907	704	18	—	—
1908	717	19	—	—
1909	677	19	—	—
1910	724	17	—	—
1911	752	21	—	—
1912	728	24	—	—
1913	633	24	487	23
1914	677	25	543	18
1915	724	30	640	19
1916	812	37	700	24
1917	483	36	826	26
1918	915	37	871	30
1919	915	48	845	50
1920	983	40	795	37
1921	993	47	735	37
1922	933	63	828	38

Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Brennstoffverbrauch von der Belastung und Fahrgeschwindigkeit der Züge abhängi

ist. Solange z. B. der 70pferdige Motor nur im Schnellzug mit einem Anhängewagen verwendet wurde, verbrauchte er auf das Zugkilometer im Jahresdurchschnitt 587 Gramm Benzin. Der 90pferdige Motor verbrauchte im Durchschnitt des Jahres 1913, in dem die damit ausgerüsteten Wagen nur als Schnellzüge verkehrten, nur 487 Gramm Benzin auf das Zugkilometer. Sobald die Belastung stieg und die Fahrgeschwindigkeit vermindert wurde, nahm der Verbrauch an Heizmaterial erheblich zu. Das ist ein Fingerzeig dafür, daß im leichten Personenverkehr das Eigengewicht der Triebwagenzüge möglichst niedrig zu halten ist und überflüssige Anhängewagen möglichst zu vermeiden sind.

Budapest, 23. November 1924. Andreas von Sarmezey.

Unfälle bei den englischen Eisenbahnen im Jahre 1923.

Nach dem amtlichen Bericht eines mit der Untersuchung von Eisenbahnunfällen betrauten Beamten des englischen Verkehrsministeriums sind im Jahre 1923 auf den englischen Eisenbahnen, die im Berichtsjahr eine Gleislänge von rd. 83 400 km hatten, 743 Personen tödlich verunglückt und 23 240 verletzt worden; gegen den Durchschnitt der 10 Jahre 1912 bis 1921 mit 1008 Todesfällen und 26 628 Verletzungen ist also eine Verbesserung zu verzeichnen. Unter den Toten waren 66, unter den Verletzten 2262 Reisende; eingeschlossen sind dabei die Unfälle, die auf eigenes Verschulden der Reisenden zurückzuführen sind. Bei diesen Zahlen muß allerdings berücksichtigt werden, daß auch der leichteste Unfall, bei dem Reisende beteiligt sind, dem Verkehrsministerium angezeigt werden muß, während Unfälle, von denen Bedienstete der Eisenbahngesellschaften betroffen worden sind, erst anzeigepflichtig sind, wenn schwerere Verletzungen dabei vorkommen.

Die vorstehenden Unfallzahlen über die verletzten und getöteten Personen haben den Eisenbahngesellschaften Veranlassung gegeben, darauf hinzuweisen, daß sie nicht für alle diese Todesfälle und Verletzungen in vollem Umfange verantwortlich sind. Unter den 743 Toten des vergangenen Jahres waren z. B. 185 Selbstmörder und 137 Personen, die sich unbefugt auf dem Eisenbahngelände aufhielten. Die Zahl der Todesfälle, die den Eisenbahnen zur Last zu legen sind, schrumpft damit auf 421 oder 57 % der im Bericht genannten Zahl zusammen. Unter den 5942 im Eisenbahndienst verletzten Personen befanden sich ebenfalls 9, die Selbstmord versucht hatten, und 59, die unbefugt die Bahn betreten hatten. Hier ist der Anteil derjenigen Fälle, in denen die Eisenbahnen von der Verantwortung entlastet sind, erheblich geringer. Es kann jedoch wohl als ihr gutes Recht angesehen werden, zu verlangen, daß diese Unfälle ihnen nicht angerechnet werden. Bei 26 Unfällen ist vom Verkehrsministerium eine förmliche Untersuchung angestellt worden. 20 von ihnen waren Zusammenstöße, 2 Entgleisungen, in 3 Fällen waren Schäden an Betriebsmitteln die Ursache der Unfälle, und bei einem Unfall lag ein „anderer“ Grund vor. Bei drei Zusammenstößen lief ein Personenzug auf einen anderen Personenzug, bei vier ein Güterzug auf einen anderen Güterzug auf; in 10 Fällen fand der Zusammenstoß zwischen einem Personenzug und einem Güterzug oder einzelnen Fahrzeugen statt, und vier Güterzüge stießen mit anderen Güterzügen oder einzelnen Fahrzeugen zusammen. Zwei Personenzüge und ein Güterzug liefen auf Prellböcke auf. Natürlich sind das nicht die gesamten Unfälle, die im Jahre 1923 die englischen Eisenbahnen betroffen haben, sondern nur diejenigen, bei denen nach den gesetzlichen Vorschriften eine Untersuchung durch das Ministerium nötig war.

Keiner von den Zusammenstößen kam auf einer eingleisig betriebenen Strecke vor. Dagegen war eine der häufigsten Ursachen für Zusammenstöße — 6 aus 10 Fällen — der Umstand, daß der Stellwerkwärter die Anwesenheit einer leer fahrenden Lokomotive oder eines einzelnen Fahrzeugs in einem Gleis vergessen hatte, in das er die Einfahrt für einen herannahenden Zug freigab. Ein Zusammenstoß zweier Güterzüge, von denen der stehende durch Signale gedeckt war, gibt Anlaß zu der Bemerkung, daß auch die Anwesenheit eines Aufsichtsbeamten, der die Fahrt mitmachte, nicht verhüten konnte, daß Signale überfahren wurden. Bei einem der Unfälle durch Auffahren auf einen Prellbock hatten die Führer des mit zwei Lokomotiven bespannten Personenzugs die Bremsen unter Nichtachtung der für solche Fälle gegebenen Vorschriften unrichtig bedient.

Von den zwei Entgleisungen war eine darauf zurückzuführen, daß eine spitz befahrene Weiche unter dem Zuge umgestellt wurde, was wiederum durch Versagen eines Signals möglich war. In dem anderen Fall lag eine Gleisverwerfung vor, deren Grund zu enge Stößlücken bei großer Hitze waren.

Von den drei Schäden an Betriebsmitteln waren zwei Brüche der Kuppelstangen von Lokomotiven, wobei in einem Fall ungenügende Festigkeit des Baustoffs festgestellt wurde. Der dritte Unfall wurde durch eine Explosion im unbesetzten Führerabteil eines elektrischen Zuges verursacht, ein äußerst seltenes Vorkommnis; durch Verdampfung des Öls in einem Schalter hatte sich ein explosibles Gemisch gebildet; wie sich dieses entzündet hat, ist in unserer Quelle nicht angegeben.

Außer den ebengenannten drei Unfällen, die durch Fehler an den Betriebsmitteln verursacht wurden, waren noch zwei auf Versagen der technischen Einrichtungen zurückzuführen; in diesen Fällen hatte ein Signal nicht richtig gearbeitet, und der Oberbau Anlaß zu einem Unfall gegeben. In vier Fällen hatten Lokomotivführer Signale unbeachtet gelassen, in sieben Fällen hatten sie entgegen ihren Vorschriften gehandelt; in fünf Fällen traf die Signalwärter, in zwei Fällen andere Bedienstete die Schuld. In drei Fällen war die Verantwortung unter mehrere geteilt.

In den Fällen, wo das Ministerium eine Untersuchung anstellt, gibt es auch Anregungen, wie die Unfälle hätten vermieden werden können, und beugt so einer Wiederholung vor. Selbst wenn es nicht in der Lage ist, in dieser Beziehung Vorschriften zu machen, sondern eben nur Anregungen gibt, kann sich doch die betroffene Eisenbahn einem Eingehen auf solche Anregungen nicht entziehen. Die öffentliche Meinung, die in England sehr mächtig ist, würde sich sonst gegen sie wenden und ihr Vorwürfe machen, daß sie mit Leben und Gesundheit der Fahrgäste, die sich ihr zur Beförderung anvertrauen, und ebenso mit den Gütern, die ihr zum Transport übergeben werden, leichtsinnig umginge. Die Einwirkung auf die Erhöhung der Betriebssicherheit erscheint als der wesentliche Überschuß der Untersuchung eines Unfalls durch das Ministerium gegenüber einem gerichtlichen Verfahren, das sich allein mit der Ermittelung des Schuldigen und seiner Bestrafung befaßt.

Bei drei von den Zusammenstößen ist das Ministerium zu dem Schluß gekommen, daß selbsttätige Signale den Unfall hätten verhüten können. Die Eisenbahngesellschaften haben einen Ausschuß zur Erörterung der mit der selbsttätigen Zugsicherung zusammenhängenden Fragen eingesetzt, dessen Beratungen aber noch nicht zu einem Abschluß geführt haben. Eine Erhöhung der Betriebssicherheit wird durch vermehrte Anwendung von Knallkapseln und selbsttätigen Vorrichtungen, um sie auszulegen, angestrebt.

In drei von den Fällen, in denen der Signalwärter vergessen hatte, daß ein Gleis besetzt war, hätte die Anwendung von Gleisströmen den Unfall verhüten können.

In fünf Fällen hätte die Ausrüstung der Güterzüge mit durchgehender Bremse das rechtzeitige Anhalten des Zuges ermöglicht.

Die Mißverständnisse zwischen Lokomotivführer und Stellwerkwärter, die zu Unfällen geführt haben, hätten nicht vorkommen können, wenn Nachrücksignale vorhanden gewesen wären.

Bei den Brüchen der Kuppelstangen von Lokomotiven wurde

einmal die Notwendigkeit eines besseren Entwurfs, das andere Mal mangelhafte Unterhaltung festgestellt.

Von den 25 Vorschlägen zur Verhütung ähnlicher Unfälle wie der untersuchten wurden 18 von den Eisenbahngesellschaften ganz oder teilweise angenommen, einer abgelehnt; in sechs Fällen schweben noch Erörterungen.

Außer bei den vorstehend erwähnten Unfällen, in denen eine förmliche Untersuchung stattgefunden hat, hat das Ministerium noch wegen einer Anzahl weiterer Unfälle Erörterungen angestellt, die zu einem Schriftwechsel mit den Eisenbahngesellschaften geführt haben.

Im ganzen sind im Jahre 1923 bei den englischen Eisenbahnen 246 Zusammenstöße und 418 Entgleisungen vorgekommen. Diese Zahlen sind erheblich höher als in den Vorjahren, die Zunahme der Unfälle, soweit Zusammenstöße in Frage kommen, ist aber nur eine scheinbare, weil neuerdings eine veränderte Art der Zählung eingeführt worden ist. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Unfällen, die auf ein Versagen der Wagenkuppelungen zurückzuführen sind. Beim Überschreiten schienengleicher Wegekreuzungen kamen 37 Personen zu Tode und 17 wurden verletzt. 15 und 11 von diesen Unfällen ereigneten sich auf öffentlichen Wegen. Die englischen Schranken an schienengleichen Straßenkreuzungen schwingen bekanntlich als Tore um eine senkrechte Achse, so daß sie, wenn der Straßenverkehr freigegeben ist, die Strecke sperren; sie gefährden in diesem Falle einen Zug, der vor der Umstellung der Schranke herannaht. Die hierdurch verursachten Unfälle sind nicht ganz selten, und ihre Zahl hat neuerdings etwas zugenommen. Die Zahl der Entgleisungen hat gegen die beiden Vorjahre um etwa 30 % zugenommen, was darauf schließen läßt, daß Oberbau und Betriebsmittel nicht immer in dem Zustand waren, der für einen durchaus sicheren Eisenbahnbetrieb gefordert werden muß.

Was die durch Schäden an den Fahrzeugen verursachten Unfälle anbelangt, so hat deren Zahl gegen die letzten zwei Jahre ebenfalls zugenommen, doch ist der Grund hierfür auch wenigstens zum Teil eine verschärfte Art der Zählung. Andrerseits ist die Unfallgefahr durch die Erhöhung des Gewichts der Güterzüge vergrößert worden. Insgesamt kamen 11 086 Unfälle vor, die auf Schäden an den Betriebsmitteln zurückzuführen waren; 75 — im Vorjahre 56 — führten zu einer Entgleisung, zur Zerstörung von Fahrzeugen oder zu Verletzungen von Personen.

Eine auffallende Rolle spielen in England die Unfälle durch Herausfallen von Personen aus dem fahrenden Zug. Im ganzen sind im Jahre 1923 dabei 25 Personen tödlich und 39 Personen leichter, ebenso viele wie im Vorjahre, verletzt worden. Auf 20 Millionen Reisende kommt einer, der auf diese Weise verunglückt. Ursache dieser Unfälle war nicht nur das Versagen der Türschlösser, sondern es lag auch Verschulden der Reisenden vor, die z. T. betrunken waren, auf der Fensterbrüstung saßen, Selbstmord versuchten oder der Prüfung der Fahrkarten entgehen wollten. Als Abhilfe für solche Unfälle ist die Einführung eines verbesserten Türschlosses gefordert worden, doch wird gegen diese Maßnahme das Bedenken erhoben, daß dadurch das Öffnen der Türen und damit die Rettung der Reisenden bei einem Unfall erschwert werden könnte.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

In der am 13., 14. und 15. Januar 1925 in Hamburg abgehaltenen 137. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Verkehrsausschusses sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

1. Zur Beseitigung wiederholt aufgetretener Schwierigkeiten hinsichtlich der Verpackungsvorschriften für Kostbarkeiten wird die Ausführungsbestimmung II (2) zu § 54 (2) B 1 EVO. wie folgt gefaßt:

„Die unter (1) genannten Gegenstände (d. h. Kostbarkeiten) werden nur als Eilgut oder als beschleunigtes Eilgut zur Beförderung angenommen und dürfen nicht bahnlagernd gestellt werden. Wenn die Gegenstände nicht in einer unbedingt sicheren, den Vorschriften des § 62 EVO. in jeder Hinsicht entsprechenden Verpackung aufgegeben werden, muß der Absender, wenn nicht die Annahme des Gutes abgelehnt wird, das Fehlen oder die Mängel der Verpackung gemäß § 62 (2) EVO. anerkennen."

In diesem Zusammenhang wurde auch empfohlen, die Ausführungsbestimmungen zur EVO. einheitlicher und übersichtlicher zu numerieren.

2. Ein Antrag, die heute 2 % und mindestens 0,20 ℳ betragende Gebühr für die Einziehung von Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüssen herabzusetzen, fand nicht die Zustimmung der ständigen Tarifkommission. Ebenso wurde es abgelehnt, die augenblicklichen Auszahlungsfristen für Nachnahmen zu verkürzen.

3. Die Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung wird von 0,5 Pf. auf 0,2 Pf. für je 10 Goldmark und 10 Tarifkilometer herabgesetzt. Die Mindestgebühr von 0,40 ℳ bleibt bestehen.

4. Die Frage, ob nach der Lage des Eisenbahnbetriebes eine Verkürzung der Lieferfristen vorgenommen werden kann, soll in der nächsten Sitzung der ständigen Tarifkommission erörtert werden.

5. Zur Bedeckung leicht feuerfangender Güter dürfen in Zukunft nur noch Segeltuchdecken, also keine Jute- und Textilitdecken (Mischgewebe) mehr verwendet werden.

6. Die Beratung eines Antrages betreffend Änderung der Verpackungsvorschriften für Zelluloidabfälle und Filmabfälle wurde vertagt. Die Angelegenheit soll zunächst in der am 3. und 4. März 1925 stattfindenden Sitzung des Unterausschusses zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung vorberaten werden.

7. Ein Antrag, den 5prozentigen Gewichtszuschlag für die Beförderung in bedeckten Wagen bei solchen Sendungen, die aus dem Ausland kommen, nicht zu erheben, wurde abgelehnt.

8. Bei Bier und frischen Fischen darf Eis fernerhin auch bei Stückgutsendungen frachtfrei zugeladen werden, wenn die Sendungen mindestens 2500 kg Gewicht für jeden verwendeten Wagen und jede Frachtbriefsendung aufweisen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht erfolgt. Bei Bier ist diese frachtfreie Eisbeiladung bis zur Höhe der zum Schutze der Sendung während der Beförderung erforderlichen Menge zulässig, während sie bei frischen Fischen höchstens 20 % des wirklichen Gewichts ausmachen darf.

9. Der § 49 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B erhält folgende Fassung:
„Privatwagen sind:

a) Behälterwagen (Kessel-, Reservoir-, Bassin-, Tank-, Topf- oder Faßwagen),

b) sonstige Wagen (außer Behälterwagen), die zur Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtet sind

die in den Park einer Eisenbahnverwaltung eingestellt sind. Zu den Privatwagen im vorstehenden Sinne gehören auch Wagen, die der Einsteller von einem Dritten oder von der Eisenbahn zur ausschließlichen Benutzung für längere Zeit gemietet hat."

Außerdem wird an allen im Tarif vorkommenden Stellen das Wort „Kesselwagen" geändert in „Behälterwagen" und das Wort „Privatgüterwagen" in „Privatwagen".

Die Trennung des Verzeichnisses V (der zur Beförderung in Privatwagen zugelassenen Güter) in Güter, die in privaten Kühlwagen, und solche, die in anderen Privatwagen zu befördern sind, fand nicht die Billigung der Versammlung.

10. Fischreusen aus Draht werden in das Verzeichnis I (der errigen Stückgüter) neu aufgenommen. Außerdem wird hinter pinnkannen" usw. zugesetzt: „ausgenommen ineinandergezte". Eine in diesem Zusammenhang gegebene Anregung, das errigkeitsverzeichnis aufzuheben, fand nicht die Zustimmung r Versammlung.

11. Durch Aufnahme in das Verzeichnis II dürfen künftighin großräumigen bedeckten Wagen befördert werden:

a) Kartoffelflocken;

b) Kammzug;

c) Wolle, fabrikgewaschene (chemisch gereinigte).

e durch die Maßnahme b) im Verzeichnis III (der zur Berderung in großräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter) tbehrlich werdende Ziffer 25 (Kammzug) wird gestrichen. ußerdem werden in Ziffer 59 (Wolle) dieses Verzeichnisses die orte „oder gewaschen" ersetzt durch: „auch rückengewaschen".

12. Die Beschlußfassung über einen Antrag, „Beton- und Eisentonbalken, Masten, Pfosten, Kandelaber bei mehr als 3 m ücklänge" in das Verzeichnis III aufzunehmen, wurde vertagt. ußerdem wurde beschlossen, in dem genannten Verzeichnis ter Streichung der bisherigen Ziffer 40 (Röhren aus Beton) lgende neue Stelle zu bilden:

„Beton- und Eisenbetonwaren, folgende:

a) Asch- und Müllkästen, Bottiche, Behälter;

b) Rohre, auch die zugehörigen Verbindungsstücke (Bogen, Knie, Abzweigrohre)."

13. Die Aufnahme von Natronlauge und Ätzkalilauge in das erzeichnis III wurde abgelehnt. Im Verwaltungswege soll aber rch Ergänzung der Güterwagenvorschriften dahin gewirkt erden, daß für die genannten Güter 20 t-Wagen auch bei Verdung von weniger als 15 t gestellt werden dürfen.

14. Braunkohlenstaub und Steinkohlenstaub werden in das erzeichnis IV aufgenommen und dadurch zur Beförderung in esselwagen zugelassen.

15. In das Verzeichnis V (der zur Beförderung in Privatwagen gelassenen Güter) werden neu aufgenommen:

a) Eier (gilt nur für Kühlwagen);

b) Eier, ausgeschlagen, Eiweiß, Eigelb, sämtlich gefroren.

e Beschlußfassung darüber, ob ausgeschlagene Eier in die asse B und die ermäßigte Stückgutklasse aufgenommen werden llen, wurde vertagt.

Außerdem wird die Ziffer 7 des Verzeichnisses V wie folgt faßt:

„Frisches Fleisch, auch gefroren, und frisch geschlachtetes Vieh sowie frische gekochte Wurstwaren, diese auch geräuchert (Einstellung großräumiger bedeckter Wagen zulässig)".

e Zulassung von Privatkühlwagen zur Beförderung von nicht Verzeichnis V genannten Gütern wurde abgelehnt.

16. Die Einbeziehung von Zuckerrüben- und Futterrübensteckgen in die ermäßigte Eilgutklasse wurde abgelehnt.

17. Aluminiumoxyd zur Weiterverarbeitung auf Aluminium rd aus Klasse C in Klasse D versetzt.

18. In die Klasse E werden folgende Stellen neu aufgenommen:

a) „Baugerätschaften, gebrauchte, unzerlegt oder nur so weit zerlegt, als es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforderlich ist, beim unmittelbaren Versand von oder an Bauunternehmungen zur Verwendung oder Lagerung im eigenen Betrieb oder zur Instandsetzung. Zu dieser Tarifstelle gehören unter den bezeichneten Bedingungen: Geräte, Maschinen, Werkzeuge, Eisenbahnoberbaugegenstände, Kipp- und Förderwagen, Lastfuhrwerke mit oder ohne Kraftbetrieb, Maschinisten- und Gerätewagen, Handwagen und Handkarren, Schlitten, Boote und Kähne mit oder ohne Kraftbetrieb, Rohholz (Rüstholz), Schnittholz (Schalholz), Buden und Baracken und deren Einrichtungen sämtlich für Bauarbeiten*),

b) „Dampf- oder Motor-Straßenwalzen, auch mit den zugehörigen Maschinen, Geräten (Pumpen, Straßenaufreißern und dergl.), Werkzeugen und Fahrzeugen (Maschinisten- und Gerätewagen, Lastfuhrwerken, Handwagen und dergl.) bei gleichzeitiger Auflieferung, ferner Maschinen zur Herstellung von Teermakadam, sämtlich gebraucht, unzerlegt oder nur so weit zerlegt, als es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforderlich ist."

Gleichzeitig wird in der ermäßigten Stückgutklasse folgende neue Stelle gebildet:

„Baugerätschaften, gebrauchte, wie in dieser Tarifstelle der Klasse E genannt."

Die hierdurch entbehrlich werdenden Stellen „Geräte und Werkzeuge für Bauarbeiten" und „Maschinen, gebrauchte, für Bauarbeiten" in der ermäßigten Stückgutklasse, „Gleisrahmen, gebrauchte usw." in Ziffer 4 b) der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse D, „Eisenbahnfahrzeuge usw." in Abatz a) der Stelle „Fahrzeuge" der Klasse D, „Geräte und Werkzeuge für Bauarbeiten" in Klasse D, „Maschinen, gebrauchte, für Bauarbeiten" in Klasse B und „Dampf- und Motorstraßenwalzen usw." in Klasse D werden gestrichen.

19. Die Frage einer Frachtermäßigung für Salzsäure und Schwefelsäure soll so lange ruhen, bis positive und von den berufenen Vertretungen der beteiligten Industrie gestützte Anträge vorliegen.

Natriumbisulfat wird aus Klasse D in Klasse E versetzt.

In die Tarifstelle „Salze" der Klasse F werden folgende drei Stellen neu aufgenommen:

a) Steinsalz, auch zerkleinert oder gemahlen, zur Herstellung von Chlor, Salzsäure, Soda, Glaubersalz und künstlichen Farbstoffen sowie zur Abrüstung von Schwefelkiesabbränden im Deutschen Reiche;

b) Glaubersalz kristallisiert und kalziniert (Natriumsulfat) im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr;

c) Abfallglaubersalz (Abfallnatriumsulfat), wasserhaltig (Abfallerzeugnis der Chromsäuregewinnung).

Außerdem wird in der Stelle „Salze" der Klasse E unter Ziffer 3 (Glaubersalz) die Bezeichnung „(Sulfat)" geändert in „(Natriumsulfat)".

20. In der Tarifstelle „Eisen und Stahl" wird die Ziffer 1 a der Klasse B und die Ziffer 9 a der ermäßigten Stückgutklasse ersetzt durch:

„Baubeschläge, auch verzinkt.

Anmerkung: Als Baubeschläge gelten nicht: Dachfenster, Fenster- und Türverschlußeinrichtungen, Möbelbeschläge."

Ferner wird in der Stelle „Eisen und Stahl" die Ziffer 6 b der Klasse C wie folgt gefaßt:

„Drehscheiben für Feld- und Förderbahnen mit einem Drehplattendurchmesser von höchstens 3 m, einfache Prellböcke, Weichen, sämtlich auch zerlegt."

21. Über die tarifarische Begünstigung von Maschinen und Maschinenteilen im Inlands- sowie im Ausfuhrverkehr soll in der am 3. und 4. März d. J. abzuhaltenden 10. Sitzung des Unterausschusses zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung beraten werden.

22. In die Stelle „Eisenbetonwaren" der Klasse E wird aufgenommen:

a) unter Ziffer 1 vor „Platten": „Balken, Träger";

---

*) Unter Bauarbeiten sind zu verstehen: die Ausführungen, Ausbesserungen oder Änderungen usw. von Gebäuden oder von Eisenbauwerken, ferner Betonbauten und Tiefbauten, sowie die Herrichtung oder Instandsetzung von Maschinen- und Kesselwagen.

b) unter Ziffer 2 vor „Pfähle“: „Masten und Säulen, einschließlich der zu ihrer Aufstellung und Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen Teile aus Eisenbeton“;
c) als neue Ziffer 3: „Eisenbahnschwellen“;
d) als neue Ziffer 4: „Gewächshaus-(Treibhaus-)Teile“;
e) die jetzige Ziffer 3 erhält die Ziffer 5.

23. Die Beschlußfassung über die Frage der Versetzung von Essigsäure aus Klasse A in Klasse B wurde vertagt.

24. Aus Klasse A in Klasse B werden versetzt:

„Felle und Häute, folgende:

1. Rind- (auch Büffel-)häute, Roßhäute, Schweinehäute, Kalbfelle, Schaffelle und Schaflammfelle, Ziegenfelle und Zickelfelle, sämtlich frisch (grün, roh), auch gesalzen, getrocknet, gekalkt oder mit Konservierungsmitteln behandelt.
2. Spalte von ungegerbten Häuten, naß, gekalkt, auch gesalzen, lose verladen“.

25. Fleischkuchen wird in die Klasse E eingereiht. Außerdem werden Grieben durch Aufnahme in die Klasse E und die ermäßigte Stückgutklasse mit Griebenkuchen tarifarisch gleichgestellt.

26. Die Versetzung von Rohglasröhren aus Klasse B in Klasse E wurde abgelehnt.

27. Das in Verzinkereien anfallende, nicht gereinigte Bodenzink wird handelsüblich mit „Hartzink“ bezeichnet und mußte, da dieses im Tarif bisher nicht genannt war, nach Klasse A verfrachtet werden. Es soll nunmehr in der Stelle „Zink“ der Klasse D und in Ziffer 60 b der ermäßigten Stückgutklasse namentlich aufgeführt werden.

28. Die Ziffern 1 und 2 der Stelle „Holz“ der Klasse E werden wie folgt neu gefaßt:

1. Stamm-, Stangen-, Scheit- (Kloben-), Rollen-, Prügel- (Knüppel-) und Reisholz, ferner Abfall von Holz, lose, in Säcken oder gebündelt, (Bündelholz) sämtlich bis 1,5 m lang,
2. Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz),

Zu 1. und 2. von folgenden Holzarten:

Ahorn, Akazie, Apfelbaum, Aspe, Birke, Birnbaum, Buche (Rotbuche, Weiß- oder Hainbuche), Douglastanne (Douglasfichte), Eberesche, Edelkastanie, Eibe, Eiche, Erle, Esche, Faulbaum, Fichte, Kiefer (Föhre, auch Zirbelkiefer oder Arve), Kirschbaum, Lärche, Linde, Mehlbeerbaum, Nußbaum, Pappel, Pflaumenbaum, Roßkastanie, Tanne, Tulpenbaum (sogen. amer. Pappel oder Whitewood), Ulme, Rüster und Weide.

Anmerkung zu Ziffer 1. und 2.:

Die Hölzer dürfen entrindet, gespalten oder gerissen sein. Eine Weiterbearbeitung, die im Frachtbrief anzugeben ist, schließt die Abfertigung nach diesen Stellen aus. Daubholz siehe Klasse D, Ziffer 4, und Klasse E, Ziffer 5 Stangenholz siehe auch Klasse E, Ziffer 4.“

29. Geschlitzte hölzerne Messergriffe und hölzerne Deckel für Wandbüchsen werden der Klasse C zugewiesen. Infolgedessen erhält die Ziffer 9 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse C folgende Fassung:

„Holzdrehwaren, auch gebohrt, geschlitzt, geschliffen, gebeizt, gefärbt, gewichst oder lackiert, folgende:

Bettstellen, Deckel für Wandbüchsen, Eier, Faßhähne, Griffe für Geräte und Werkzeuge, Kleidernägel (Holzpflöcke), Knöpfe, Kugeln, Mangelwalzen, Möbelfüße, Rollen, Rundstäbe, Spulen, Trapezstangen, Treppenpfosten, Treppenstäbe.“

30. Die in Ziffer 14 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse D genannten Holzstäbe sollen diese Tarifierung auch dann genießen, wenn sie mit Eisenbeschlägen versehen sind.

31. Ein Antrag wegen Abtarifierung von hölzernen Fässern sowie wegen Frachtbegünstigung für Holz und Holzwaren im Falle der Ausfuhr wurde dem am 3. und 4. März d. J. tagenden Unterausschuß zur Nachprüfung der deutschen Gütereinteilung zur Vorberatung überwiesen.

32. Die Stelle „Kakaoschalen, auch gemahlen“ der Klasse F wird wie folgt gefaßt:

„Kakaoschalen und Kakaorückstände, zur menschlichen Ernährung nicht geeignet, sämtlich auch gemahlen, gepreßt oder miteinander gemischt.“

33. Die Stelle „Gummiwaren usw.“ in Klasse D wird gestrichen. Dafür wird in Klasse E und in der ermäßigten Stückgutklasse folgende neue Stelle gebildet:

„Kautschukwaren (Gummiwaren, Guttaperchawaren), sämtlich alt abgenutzt, Abfälle davon, sowie Abfälle und Abgänge der Herstellung dieser Waren.“

34. Ein Antrag, Korkrinde aus Klasse D in Klasse E zu versetzen, wurde als zu weitgehend abgelehnt. Es soll aber der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Einführung eines gegenüber der Klasse D um etwa 20 % ermäßigten Ausnahmetarifs empfohlen werden.

35. In der Stelle „Papier“ der Klasse B werden die Worte „auch geglättet“ gestrichen. Den Stellen „Papier“ der Klassen B und C wird als Tarifanmerkung zugesetzt:

„Glätten (Satinieren) gilt nicht als Weiterverarbeitung.“

36. Pflanzenanzuchttöpfe aus Torf werden in die ermäßigte Stückgutklasse, in die Klasse E und in das Verzeichnis II (der in großräumigen bedeckten Wagen zu befördernden Güter) aufgenommen.

37. Die tarifarische Gleichstellung von Pilzkonserven mit Obst- und Gemüsekonserven durch Aufnahme in die Klasse B und die ermäßigte Stückgutklasse soll in der nächsten Sitzung erörtert werden.

38. Die Beschlußfassung über einen Antrag, betreffend Abtarifierung von Rohterpentin (Kienöl) und Nadelholzteer wurde mit Rücksicht darauf, daß inzwischen auch ein Antrag wegen Detarifierung von Kiefernrohharz gestellt worden ist, vertagt.

39. Die Stelle „Salze“ der Klasse E Ziffer 1 wird wie folgt ergänzt:

e) Vollsalz (Siedesalz) mit einem Zusatz von 0,0005 vH. Jodkalium.“

Außerdem werden unter die „Salze“ der Klasse F folgende Stellen neu aufgenommen:

„Magnesiumsulfat, unreines, mit einem Magnesiumoxydgehalt von höchstens 28 % (berechnet auf wasserfreie Substanz)“ und „Natriumsulfat, unreines, mit einem Natriumoxydgehalt von höchstens 38 % (berechnet auf wasserfreie Substanz) zur Weiterverarbeitung auf Glaubersalz.“

40. Die Tarifstelle „Schuhwichse (Stiefelwichse), gewöhnlich schwarze“ der Klasse C wird gestrichen, weil Schuhwichse, besonders bekannt unter der Bezeichnung „Perleberger Wichse“ durch die sogenannte Schuhcreme (Wachscreme) vollständig vom Markt verdrängt worden ist und nirgends mehr hergestellt wird.

41. In der Tarifierung von Tonwaren und Specksteinwaren treten folgende Änderungen ein:

a) in der Stelle „Tonwaren“ der Klasse B wird die jetzige Ziffer 3 gestrichen und als neue Ziffer 3 aufgenommen „Kleine Stanzwaren aus Porzellan, folgende: Gardinenhalter, Griffe, Knöpfe, Quasten, Ringe, Rollen, Walzen, soweit sie nicht unter Ziffer 1 der Klasse C fallen“;
b) in der Stelle „Tonwaren“ der Klasse C ist als neue Ziffer 1 aufzunehmen: „Isolierkörper aus Porzellan oder Steingut für elektrotechnische Zwecke, auch in Verbindung mit anderen Stoffen“; die Ziffern 1 und 2 werden aus diesem Anla[ß] Ziffer 2 und 3.
c) Im Verzeichnis II wird die Ziffer 22 wie folgt gefaßt:

„Tonwaren, folgende:

a) Tonwaren der Klassen A und B sowie der Ziffern [2] und 3 der Klasse C usw. wie bisher.“

d) Im Verzeichnis III erhält die Ziffer 53 folgende Fassung: „Tonwaren, folgende:

a) Tonwaren der Klassen A und B sowie der Ziffern 1 und 3 der Klasse C usw. wie bisher."

e) Die Tarifstelle „Specksteinwaren, folgende: Isolierkörper aus Steatitmasse für elektrische Zwecke, auch in Verbindung mit anderen Stoffen" der Klasse B wird gestrichen und dafür in die Klasse C neu aufgenommen „Specksteinwaren, folgende: Isolierkörper aus Steatit für elektrotechnische Zwecke, auch in Verbindung mit anderen Stoffen."

42. Durch Änderung der Ausführungsbestimmung zu § 42 EVO. wie der Anlage V zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I soll künftighin entsprechend den Bestimmungen im Güterverkehr auch bei Expreßgut dem Antrage des Absenders auf Erbringung des Auslieferungsnachweises gegen Vorauszahlung einer Gebühr von 20 Pf. für die Sendung und gegen Ersatz der etwa erwachsenen Post-, Telegramm- und Fernsprechgebühren entsprochen werden. Die Gebühr wird auf Antrag erstattet, wenn das Gut infolge eines von der Eisenbahn zu vertretenden Verschuldens innerhalb der tarifmäßigen Lieferfrist auf der Bestimmungsstation nicht eingegangen ist.

43. Nach der allgemeinen Ausführungsbestimmung 3b zu § 40 EVO ist die Annahme von Expreßgut nach Stationen jenseits einer Grenzzollabfertigung ausgeschlossen. Die Grenzzollabfertigung liegt aber vielfach schon auf ausländischem Gebiet, so daß die Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften des Nachbarlandes beobachtet werden müssen. Um diese Notwendigkeit in gleicher Weise wie für Güter im Tarif zu regeln, erhält § 43 folgende Ausführungsbestimmung 2:

„Sind Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften von der Ablieferung an den Empfänger zu erfüllen, so gelten sinngemäß die Bestimmungen für Güter im § 65 EVO. nebst Ausführungsbestimmungen." (Die bisherigen Ausführungsbestimmungen 2 bis 6 des § 43 werden dadurch 3 bis 7.)

Die bei dieser Regelung entbehrlich werdenden Ausführungsbestimmungen 3b zu § 40 EVO. wird gestrichen. Infolgedessen erhalten die Ausführungsbestimmungen 3c und 3d die Ziffern 3b und 3c.

44. Von den den Personen- und Gepäcktarif, Teil I betreffenden Beschlüssen ist nur die Überprüfung der Fahrpreisermäßigungen von Bedeutung. Diese Überprüfung führte dazu, daß die Fahrpreisermäßigungen für Unterstützte des Deutschen Museums usw. in München, für gemeinnützige Theaterunternehmungen und Orchestervereinigungen, zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und der Fürsorge für gefallene Frauen und Mädchen aufgehoben werden sollen. Für Gesellschaftsfahrten wird eine Fahrpreisermäßigung eingeführt, deren Ausmaß $33^1/_3$ % des normalen Fahrpreises betragen soll. Die Mindestteilnehmerzahl beläuft sich auf 30, die Mindestentfernung auf 50 km. Für Fahrten zugunsten der Jugendpflege soll eine Untergruppe der Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten geschaffen werden. Die Teilnehmerzahl wird hier auf 10 Personen, die Mindestentfernung auf 10 km festgesetzt. — Die Fahrpreisermäßigung für Kriegsteilnehmer und für deutsche Kriegsbeschädigte wird derart eingeschränkt, daß die Benutzung der 3. Klasse mit Fahrkarten 4. Klasse fortfällt. Außerdem wird die Fahrpreisermäßigung für österreichische Kriegsteilnehmer nicht mehr gewährt. — Auch die Fahrpreisermäßigung zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger Stadtkinder auf dem Lande soll fortfallen.

Die Beschlüsse müssen unter den zu den Generalkonferenzen zugelassenen Eisenbahnverwaltungen zur schriftlichen Abstimmung gestellt werden und treten, sofern kein wirksamer Widerspruch erfolgt, vermutlich am 1. April 1925 in Kraft.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Künftig keine bahneigenen Wagendecken mehr!** Die Bestände an bahneigenen Wagendecken werden, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, nicht mehr ergänzt werden, da die Beschaffung neuer Decken und ihre Unterhaltung zu kostspielig sind. Erfahrungsgemäß werden die bahneigenen Decken nicht geschont, Ersatzansprüche gegen ihre Mieter aber bleiben meist erfolglos. Da auch die Kontrolle der Decken schwierig und mit erheblicher Arbeit für die Dienststellen verbunden ist, wird die Deckenversorgung künftig den Versendern selbst und privaten Deckenverleihanstalten überlassen werden.

Die privaten Deckenverleihanstalten verfügen über zahlreiche Lager und ausreichende Bestände an Wagendecken, so daß Schwierigkeiten bei der Besorgung privater Leihdecken nicht zu befürchten sein dürften.

Bemerkt sei noch, daß fortan nach den Beschlüssen der maßgebenden Organe für die Bedeckung leicht feuerfangender Güter nur noch Segeltuchdecken zugelassen sind.

— **Platzkartenverkauf.** Erst vor einigen Wochen konnte gemeldet werden, daß der Platzkartenvorverkauf für die D-Züge von Köln nach Berlin, Hamburg und Leipzig bei der Fahrkartenausgabe in Köln Hbf. wieder zugelassen sei. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, ist ein beschränkter Platzkartenvorverkauf seit dem 1. Februar auch in Leipzig für die D-Züge Leipzig ab 6.32 vorm. nach Wittenberge (Hamburg) sowie Leipzig ab 7.00 vorm. und 10.39 nachm. nach Köln wieder eingerichtet.

— **Das Eisenbahnunglück in Herne im Haushaltausschuß des Reichstages.** Im Haushaltausschuß wurde am 7. d. M. das Eisenbahnunglück in Herne besprochen, worauf ein Regierungsvertreter eine statistische Übersicht über die Eisenbahnunfälle der letzten Jahre gab. Danach ereigneten sich in den Jahren 1913 bis September 1924 auf dem gesamten Gebiet der deutschen Eisenbahnen nicht weniger als 4075 Zusammenstöße. Das Überfahren von Haltesignalen nimmt bei den Eisenbahnunglücken einen breiten Raum ein. 1917 wurden hundertmal die Haltesignale überfahren, 1921 38mal, 1924 bis zum September sechsmal. Dabei wurde das Überfahren der Haltesignale durch schlechte Erkennbarkeit infolge von schwierigen Witterungsverhältnissen im Jahre 1921 fünfmal begünstigt. — Die Zahl der beim Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen (ohne Selbstmörder) betrug im Jahre 1913 3786, im Jahre 1917 6488, im Jahre 1922 3742, vom 1. April 1923 bis zum 30. November 1924 betrug die Zahl der im Eisenbahnbetrieb getöteten oder verletzten Personen 3665.

Um Eisenbahnunfälle in Zukunft nach Möglichkeit zu verhüten, sind von den betreffenden amtlichen Stellen eine ganze Reihe von Maßnahmen in Aussicht genommen.

— **Personalabbau im Reiche.** Nach der vom Reichsminister der Finanzen dem Reichstag vorgelegten Ergänzung zur Denkschrift über den Personalabbau vom 10. Januar 1925 ist in der Zeit vom 1. Oktober 1923 bis 1. Oktober 1924 folgende Personalverminderung eingetreten:

a) Hoheitsverwaltungen:

Beamte	10 081	Köpfe,
Angestellte	24 274	„
Arbeiter	4 789	„

b) Deutsche Reichspost einschl. Reichsdruckerei:

Beamte	43 970	Köpfe,
Angestellte	4 723	„
Arbeiter	28 948	„

Im Verhältnis zum Kopfstand vom 1. April 1924 ergibt sich folgendes Gesamtbild:

A. Hoheitsverwaltung.

	1. April 1924	1. Oktober 1924	weniger	mehr
Beamte	98 068	95 895	2173	—
Angestellte	27 881	24 120	3761	—
Arbeiter	37 428	45 257	—	7829

B. Deutsche Reichspost einschl. Reichsdruckerei.

Beamte	252 576	250 157	2419	—
Angestellte	3 583	3 769	—	186
Arbeiter	47 065	50 435	—	3370

— **Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn.** Die zum 31. Januar 1925 einberufene außerordentliche Generalversammlung genehmigte die für den 1. April 1924 aufgestellte Goldmarkeröffnungsbilanz und die dadurch notwendige Umstellung des 3 730 000 Papiermarkkapitals im Verhältnis 5 : 4 auf 2 984 000 RM. Die Umstellung erfolgt in der Weise, daß jede Aktie über 1000 Papiermark auf 800 RM. abgestempelt wird. Die beantragte Abänderung der Satzungen fand einstimmige Annahme. Es wird danach das Geschäftsjahr, das vom 1. April bis 31. März lief, auf das Kalenderjahr verlegt.

— **Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln.** Für den Weiterbau der Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln sollen, wie die D. A. Z. mitteilt, zunächst von den Stadtverordneten 2,6 Mill. ℳ zur weiteren Entwurfsbearbeitung sowie 2,5 Mill. ℳ im Haushaltsplan für 1925 für weitere Vorarbeiten zur Verfügung gestellt werden. Die ausführliche Magistratsvorlage über diesen wichtigen Bahnbau wird voraussichtlich einem Ausschuß überwiesen werden, und es ist anzunehmen, daß im Zusammenhang hiermit auch die übrigen dringenden Schnellbahnbauten Berlins, z. B. die weitere Fortführung der Nord-Süd-Bahn nach dem Lufthafen und nach Tempelhof erörtert werden. Für die Vollendung der Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln, die zu einem Drittel im Rohbau, und zwar an den schwierigsten Stellen, bereits hergestellt ist, sind noch 72,6 Mill. ℳ erforderlich.

— **Saarländisches Eisenbahnmaterial für Frankreich.** Aus Saarbrücken wird der Berl. Börsen-Ztg. unter dem 26. Januar geschrieben: Das bereits vielfach für Eisenbahnmateriallieferungen von der französischen Staatsverwaltung bevorzugte Stahlwerk Dingler, Karcher & Cie., das bekanntlich mit der Fa. de Dietrich & Cie. in Niederbronn liiert ist und in Frankreich „Aciéries Sarroises“ firmiert, hat bei der am 22. Januar erfolgten Vergebung der französischen Staatsbahnen den Zuschlag erhalten für die Lieferung von 300 Gleitstühlen aus Gußstahl, Fußplatten 48 mm, in einer Gesamtmenge von 5850 kg zu 200 Fr. je 100 kg.; ferner für die Lieferung von etwa 5000 kg Knielaschen u. dgl. zu 240 Fr. je 100 kg.

— **Brieftelegramme im Verkehr mit Österreich.** Vom 1. Februar ist der Brieftelegrammverkehr zwischen Deutschland und Österreich zugelassen. Die Gebühr ist auf die Hälfte der gewöhnlichen Telegrammgebühr bemessen und für mindestens 20 Worte zu zahlen. Die Brieftelegramme sind vor der Anschrift mit dem gebührenpflichtigen Vermerk „L T“ zu versehen. Andere Vermerke und abgekürzte Anschriften sind untersagt, ausgenommen Bestellvermerke wie postlagernd, bahnlagernd usw. Eine Gebührenerstattung ist ausgeschlossen. Sonst gelten die gleichen Bedingungen wie für den innerdeutschen Brieftelegrammverkehr.

— **Berliner Verkehr.** Die Wiedergesundung unseres Wirtschaftslebens zeigt sich auf dem Gebiete des Verkehrs in der Zunahme der Verkehrsmittel wie ihrer Benutzung durch die Öffentlichkeit. In dieser Hinsicht ist eine der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung vorliegende Statistik der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft (Aboag) von Interesse, die in dem verflossenen Jahr eine ungemein starke Entwicklung des Verkehrs aufweist. Während im Januar 1924 die Zahl der im Stadtbetriebe beförderten Personen 2 344 000 betrug, stieg diese Zahl im Dezember auf 5 360 000. Mit 81 Wagen wurden im Januar auf sechs Linien 457 000 km geleistet, im Dezember 921 000 km auf 11 Linien mit 142 Wagen. Von 100 Fahrgästen fuhren weiter als eine Teilstrecke im Januar 31 %, im Dezember 36 %. Diese Zahlen zeigen deutlich, daß das Berliner Verkehrsleben in aufsteigender Entwicklung begriffen ist.

Man darf hoffen, daß die Berliner Verkehrsmittel durch die Neueinstellungen, die bereits für die nächste Zeit angekündigt sind, dem Ansturm des Publikums allmählich gewachsen sein werden.

— **Die Reichsrichtzahlen.** Die auf den Stichtag des 4. Februar 1925 berechnete Großhandelsrichtzahl des statistischen Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 28. Januar (140,4) um 2,6 % auf 136,7 zurückgegangen. Niedriger lagen vor allem die Preise für Getreide, Schweinefleisch, einige Kolonialwaren, Rindshäute, Kalbfelle, die meisten Textilrohstoffe und Nichteisenmetalle. Gestiegen sind die Preise für Kartoffeln, Butter, Schmalz, Rindfleisch, Milch, Treibriemenleder, Baumwolle, Baumwollgarn, Benzin und Gasöl. Von den Hauptgruppen sind die Lebensmittel von 140,9 auf 135,5 oder um 3,8 %, die Industriestoffe von 139,6 auf 139,0 oder um 0,4 %, zurückgegangen. Für den Durchschnitt des Monats Januar ergibt sich eine Steigerung der Großhandelsrichtzahl von 131,3 im Durchschnitt Dezember auf 138,2 oder um 5,3 %. Die Reichsrichtzahl für die Lebenshaltungskosten (Ernährung, Wohnung, Heizung, Beleuchtung und Bekleidung) für Mittwoch, den 4. Februar, blieb nach den Feststellungen des statistische Reichsamts mit 124,8 gegenüber der Vorwoche (124,4) nahez unverändert. Für den Durchschnitt des Monats Januar ist gegen über Dezember v. J. (122,6) eine Steigerung von 1,1 % (au 124,0) festzustellen. Die Richtzahl der Ernährungskosten allei ist im Januardurchschnitt 136,6.

— **Ruhrgebiet und Weltwirtschaft.** Unter diesem Titel ve öffentlicht Dr. Alfred Krüger, Köln, in Nr. 3 der Rhein Westf. Wirtsch.-Ztg. einen interessanten Aufsatz, dem wir fol gendes entnehmen:

Das Ruhrgebiet ist eine einzige riesige Arbeitsstätte, desse südliche Grenze die Ruhr und die nördliche die Emscher bildet Die Entwicklung der Wirtschaft und ihre Rückwirkung au die Städte hat in den letzten Jahrzehnten ein rasendes Temp angenommen. In wenigen Jahren entstanden zahlreiche Groß städte von mehr als 100 000 Einwohnern. Essen zählt heute run 475 000 Einwohner, Duisburg 256 000, Gelsenkirchen 208 000 Bochum 157 000 und Mülheim/Ruhr 126 000. Von der Dichte de Bevölkerung kann man sich einen Begriff machen, wenn ma weiß, daß in den Bezirken Essen, Herne und Gelsenkirche 1500 Menschen auf ein Quadratkilometer kommen. Das be deutet das Zwölffache der durchschnittlichen Bevölkerungsdicht im übrigen Preußen. Die Gesamtbevölkerung des Ruhrgebiet beläuft sich auf rund 4 Millionen. Die Gesamtzahl der Arbeite schaft beträgt nach den neuesten Erhebungen rund 1¼ Millio Das Hauptkontingent davon stellen die Bergarbeiter mi 500 000 Mann. 400 000 Menschen sind in der Eisen- und Ma schinenindustrie tätig. Der Rest verteilt sich auf die übrige Industrien.

Der Lebensnerv des Landes sind Kohle und Eisen. Die Kohle flöze befinden sich im Süden mehr in den oberen Bodenschichte Im Norden dagegen erstrecken sich die Kohlenlager bedeuten tiefer in die Erde hinein. Man hat berechnet, daß die Kohle vorräte, wenn man die Förderung des Jahres 1913 als Maßsta anlegt, noch etwa 600—800 Jahre reichen werden. Unter de Oberfläche der Erde dehnt sich ein verwirrendes Labyrinth vo Schächten in endloser Ausdehnung. Die Zahl der Schachtanlage beträgt 400, die der Zechen 200. An Kohle wurden im Jahr 1913 täglich 600 000 Tonnen gefördert. Nur ein bis ins Kleinst technisch vollendetes Verkehrsinstrument konnte in der Lag sein, den Abtransport der riesigen Kohlenmengen zu gewäh leisten. Einige Zahlen illustrieren die vielen Verkehrs möglichkeiten. Die Eisenbahnen des Ruhrgebiets besitze eine Länge von 1200 km. Das ist der 40. Teil vom deutsche Reichsbahnnetz, das eine Kilometerzahl von 50 000 umfaßt. I Jahre 1913 stellte sich der Verkehr in Preußen und im rheinisc westfälischen Industriegebiet wie 1 : 3. Allein 150 Millione Tonnen durchliefen im Jahre 1913 das Ruhrgebiet, während d gesamte deutsche Frachtverkehr 450 Millionen Tonnen betru An Wagen rollten 12 Millionen durch das Ruhrgebiet, so daß sic die Zahl der täglich gestellten Wagen auf 40 000 belief. Heu ist diese Zahl auf 25 000 zurückgegangen. Die zahlreichen B triebe, die in der letzten Zeit entstanden sind, haben das Ve kehrsproblem ungeheuer kompliziert. Die Eisenbahn ist kau mehr in der Lage, irgendwelche neue Linien anzulegen. D wichtigsten Durchgangsstraßen, die zum großen Teil noch vo Napoleon stammen, genügen nicht mehr den Anforderungen d modernen Verkehrs und müssen vollkommen neu aufgearbeit werden.

Neben der Kohlen- und Eisenindustrie gibt es zahlreiche be deutende Nebenindustrien. Es kommen hier folgen Gewerbe in Betracht: Steine und Erde, Chemikalien, forstwir schaftliche Nebenerzeugnisse, Spinnstoffe, Papierherstellung u Verarbeitung, Leder, Holz- und Schnitzstoffe, Nahrungs- und G nußmittel. Der Essener Bezirk ist der bedeutendste. Es b finden sich dort 16 Betriebe mit je über 1000 Arbeitern. Bei d Betrachtung der Ruhrwirtschaft kann man an der Weltfirm Krupp nicht vorübergehen. Ihre Entwicklung ist unzertrennb mit der Gesamtentfaltung der Ruhrindustrie verknüpft. Sie b schäftigte im Frieden gegen 75 000 Arbeiter. Diese Zahl sti nach der Verwirklichung des Hindenburg-Programms währe des Krieges auf 180 000, unter denen sich 35 000 Frauen befande wozu noch 100 000 von Angehörigen kommen, die also alle v einem Unternehmer abhängen. Das bedeutendste Werk v Krupp ist bekanntlich das Gußstahlwerk in Essen, das heu allein über 35 000 Arbeiter beschäftigt, während die Gesamtza der für Krupp im Ruhrgebiet tätigen Menschen rund 57 600 b trägt. Die große Hindenburg-Werkstätte wurde nach dem Krie für Lokomotiv- und Wagenbau eingerichtet. Bereits im Jah 1923 war die Jahresleistungsfähigkeit der Firma auf üb 300 schwere Güterzuglokomotiven und 2500 Normalwagen v 15 Tonnen Tragfähigkeit neben Spezialwagen eigener Ba art gestiegen. Infolge des Ruhreinfalls, der der gesamt Ruhrwirtschaft bekanntlich schwere Wunden schlug, h auch die Firma Krupp eine Zeitlang schwer gelitten.

Die Absatzmöglichkeiten waren infolge der Errichtung der Zollinie fast gänzlich unterbunden. Nach und nach beginnt sich die Ruhrindustrie wieder zu beleben und hat besonders in der letzten Zeit einen erfreulichen Aufschwung genommen.

— **Die Hilfstätigkeit für die Werften.** Nach amtlicher Mitteilung ist die Hilfstätigkeit für die deutsche Schiffahrt beschlossen. Die Tatsache ist bereits bekannt, daß 50 Millionen ℳ jährlich auf Konto produktiver Erwerbslosenunterstützung für Kredite an die Reedereien mit der Maßgabe, daß hierfür neue Schiffe gebaut werden und die Kredite bis zur Hälfte des Baupreises genommen werden können. Für die Baudauer ein Zinssatz von 1½ % für das Jahr, später gestaffelt von 4 bis 6 %. Die Kredite laufen erstmals fünf Jahre. Das Reich behält sich ein Aufsichtsrecht über die Verwendung vor, die Baupläne müssen vorgelegt werden, für die Auswahl der Werften hat das Reich die letzte Entscheidung.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Quelle in Hannover und Levy in Köln als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Altona, Zugwurst in Erfurt und Kessler in Magdeburg als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Dresden, Crayen in Brandenburg West als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin und Weese in Magdeburg als Werkdirektor zum Eisenbahnwerk Brandenburg West, — die Reichsbahnräte Schucht in Essen als Mitglied zum Zentralamt in Berlin, Dr. jur. Fritz Busch in Köln und Weskott in Frankfurt (Oder) als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Cassel, Oeser in Stargard (Pom.) als Vorstand zum Verkehrsamt Stralsund, Frhr. von Wilmowski in Aschersleben zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Sommermeier in Altona als Kassenrat zur Reichsbahndirektion Mainz, Niermann in Essen als Vorstand zum Verkehrsamt Trier, Spangenberg in Braunschweig als Vorstand zum Verkehrsamt Emden, Schick in Berlin als Vorstand zum Verkehrsamt Osnabrück, Ruscheweyh in Stettin als Vorstand zum Verkehrsamt Kiel, Stegmayer in Stralsund als Vorstand zum Betriebsamt Prenzlau, Lorenz in Stettin als Vorstand zum Betriebsamt Eberswalde, Bischof in Eberswalde als Vorstand zum Betriebsamt 1 Stettin, Johannes Neumann in Oppeln zum Betriebsamt 2 Duisburg, Grandpierre in Darmstadt zur Bauabteilung Halle (Saale), Wentzel in Leipzig, Köppe in Erfurt und Sorger in Halle (Saale) als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Dresden, Schütz in Hannover und Tromski in Oppeln als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Berlin, Balfanz in Stettin, Stockhausen in Altona und Wagler in Oppeln als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Breslau, Silbereisen in Neumünster und Sußmann in Frankfurt (Main) als Mitglieder zur Reichsbahndirektion Altona, Havliza in Magdeburg als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Braunschweig, Richard Schaefer in Schneidemühl als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Cassel, Gygas in Leinhausen als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Siegen, Reck in Eberswalde als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Königsberg (Pr.), Gantzer in Braunschweig als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Magdeburg-Buckau und Zahn in Hannover zur Reichsbahndirektion Cassel, sowie der Reichsbahnassessor Dr. jur. Gerhard Koch in Cassel zur Reichsbahndirektion Erfurt.

Übertragen ist: dem Reichsbahnoberrat Hartwig in Cassel die Leitung der bei der Reichsbahndirektion Cassel zu errichtenden Werkstättenabteilung, dem Reichsbahnrat Dönges in Schneidemühl die Stellung als Werkdirektor beim Ausbesserungswerk Schneidemühl.

Überwiesen ist: der Reichsbahnrat Sembdner vom Ausbesserungswerk zur Reichsbahndirektion Berlin.

Der Reichsbahnrat Hoepner in Neumünster ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Werkdirektors beim Ausbesserungswerk Neumünster beauftragt worden.

Gestorben sind: die Reichsbahnräte Marder, Vorstand des Betriebsamts 1 in Lyck, und Grählert, Vorstand des Betriebsamts in Husum.

Österreich.

— **Österreichisch-italienisches Eisenbahnabkommen.** In den letzten Wochen fanden in Rom Verhandlungen zwischen Vertretern der österreichischen und der italienischen Regierung statt, die die Einführung direkter Eisenbahntarife zwischen Österreich und Italien unter Gewährung ermäßigter Frachtsätze für die wichtigsten Ausfuhrgegenstände der beiden Staaten auf den Bahnen des anderen Staates zum Gegenstande hatten. Diese Verhandlungen, deren Inangriffnahme bereits gelegentlich des Abschlusses des österreichisch-italienischen Handels- und Schiffahrtsvertrages vereinbart worden war, führten zu einem beide Teile befriedigenden Ergebnis. Die italienische Regierung hat es übernommen, für eine Reihe wichtiger österreichischer Ausfuhrgegenstände, wie Schnittholz, landwirtschaftliche Maschinen, Packpapier, Schrauben, Draht, Drahtseile, Sensen, Sicheln, Zellulose und Kaolin, auf den italienischen Bahnen namhafte Frachtnachlässe zu gewähren, wogegen die österreichischen Regierungsvertreter die Einräumung von ermäßigten Frachtsätzen für wichtige italienische Bodenerzeugnisse zugesagt haben.

Ferner wurde die eheste Einführung eines direkten Eisenbahngütertarifs zwischen Venedig und einer Anzahl wichtiger nach diesem Hafen strebenden österreichischer Stationen vereinbart. Das Regierungsabkommen soll, die Ratifikation durch die beiden Staaten vorausgesetzt, mit 1. April 1925 in Kraft treten und durch mindestens zwei Jahre in Wirksamkeit bleiben.

— **Eisenbahnanschluß und Übergangsdienst zwischen Österreich und der Tschechoslowakei.** Im Bundesministerium für Handel und Verkehr sind die Verhandlungen zwischen den Regierungen der österreichischen und tschechoslowakischen Republik über die Regelung der beiderseitigen Eisenbahnanschluß- und Übergangsverhältnisse fortgesetzt worden. Hierbei wurden zunächst die grundsätzlichen Fragen einer eingehenden Erörterung unterzogen und in wesentlichen Punkten eine Einigung erzielt. Die Verhandlungen über die weiteren Einzelheiten werden in Prag fortgesetzt werden.

— **Interessengemeinschaft zwischen Salzburg und dem Grenzgebiet.** Auf Anregung der Landeskommission für Fremdenverkehr fand kürzlich zur Herstellung einer engeren wirtschaftlichen Interessengemeinschaft zwischen Salzburg und dem Grenzgebiet von Berchtesgaden eine Aussprache mit dem Bürgermeister von Berchtesgaden und der Direktion Reichenhall statt. Es wurde eine Reihe von Forderungen aufgestellt, deren Durchsetzung gemeinsam angestrebt werden soll.

Hierbei handelt es sich, wie die Landeskommission für Fremdenverkehr mitteilt, in erster Linie um die Erwirkung von Paßerleichterungen und die Verbesserung des Verkehrs auf der Strecke Salzburg-Schellenberg-Berchtesgaden, um die Herstellung einer Kraftwagenverbindung zwischen Salzburg und Berchtesgaden sowie um die Veranstaltung von Rundflügen auf der Strecke Salzburg-Berchtesgaden-Reichenhall. Für Touristen und Wintersportler sollen im Grenzverkehr gemeinsame besondere Erleichterungen geschaffen, auch in Werbefragen von den drei genannten Orten gemeinsam vorgegangen werden.

— **Kurswagenlauf.** Der vordem in den Nachtschnellzügen D 209/D 409—D 410 (Wien Westbhf. ab 22.30, an 8 Uhr) nur zwischen Wien und Würzburg verkehrende Kurswagen mit allen drei Wagenklassen über Frankfurt am Main-Köln wird seit 1. Februar d. J. bis Hagen weitergeführt.

— **Schillingrechnung bei den Eisenbahnen.** In der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr hat kürzlich eine Besprechung wegen Einführung der Schillingrechnung stattgefunden, derzufolge vom 1. März d. J. ab auf allen österreichischen Eisenbahnen in deren gegenseitigem Verkehre sowie im Verkehre mit den Bahnbenutzern die Schillingwährung Anwendung finden soll. Die Bestimmungen werden von den Eisenbahnverwaltungen zeitgerecht bekanntgegeben werden.

— **Fremdenverkehrstag der Generaldirektion der Bundesbahnen.** Unter sehr starker Beteiligung aller am Reise- und Fremdenverkehr beteiligten Verbände fand in der Generaldirektion der Bundesbahnen ein Sprechtag für Fremdenverkehrsangelegenheiten statt. Auch das Bundesministerium für Handel und Verkehr sowie die Generalpostdirektion hatten Vertreter entsandt.

Der Vorsitzende Betriebsdirektor Ing. Sedlak gab in der Begrüßung seiner Freude darüber Ausdruck, daß die Abhaltung der Sprechtage in der Öffentlichkeit solchen Anklang finde. Um trotz der starken Beteiligung eine rasche Erledigung der verschiedenen Fahrplanwünsche zu erzielen, wurden auf Vorschlag der Versammlung mehrere Verhandlungsuntergruppen gebildet und die örtlichen Verkehrsfragen von den einzelnen Berichterstattern gesondert behandelt.

Betriebsdirektor Sedlak berichtete sodann über den gegenwärtigen Stand des Triebwagenverkehres. Zurzeit stehen Triebwagen auf drei Linien probeweise in Verwendung, und zwar auf der Linie Mauthausen-Grein, Mistelbach-Hohenau und Schwarzenau-Zwettl. Von dem Ergebnis dieses Probeverkehrs wird es abhängen, ob und in welchem Maße der Triebwagen, von dem man sich eine Verbilligung und Verbesserung des Verkehrs auf verkehrsschwächeren Linien und im örtlichen Verkehr verspricht, eingeführt werden soll.

Die von der Generaldirektion der Bundesbahnen erstatteten Mitteilungen über die Änderungen und Verbesserungen der kom-

menden Sommerfahrordnung fanden allgemeine zustimmende Anerkennung. Eine Reihe besonderer vorgebrachter Wünsche der Beteiligten konnte von dem Vorsitzenden bereits als berücksichtigt erklärt werden, zum Teil wurden sie zur eingehenden weiteren Behandlung entgegengenommen.

Der Bericht über die von der Generaldirektion der Bundesbahnen zur Förderung des Reise- und Fremdenverkehrs getroffenen Maßnahmen erwähnte u. a. die geplante Beteiligung an der Deutschen Verkehrsausstellung in München, in deren Rahmen auch von der österreichischen Bundesbahnverwaltung einer wirkungsvollen Fremdenwerbung Rechnung getragen werden soll. Die Herausgabe einer Reihe von Werbeanschlägen für Österreich, die zum Aushang in ausländischen Bahnhöfen bestimmt sind und auf Anregung der Bundesbahnen von der österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft und dem Österreichischen Verkehrsbureau aufgelegt werden, hat mit dem ersten Blatt „Salzkammergut" bereits begonnen. Ferner wird ein wöchentlich erscheinendes Werbeblatt für Wien, das eine vollständige Besuchsordnung der Wiener Sammlungen und Sehenswürdigkeiten, alle Theaterprogramme und Berichte über die wichtigsten Veranstaltungen aller Art sowie einen übersichtlichen Stadtplan enthält und im Verlag der österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft erscheint, in alle Abteile der vom Auslande nach Wien verkehrenden Züge zur unentgeltlichen Verfügung der Reisenden eingelegt werden.

Anläßlich der im laufenden Jahre erfolgenden Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der ganzen Arlbergstrecke wird von der Generaldirektion der Bundesbahnen eine hauptsächlich der Fremdenverkehrswerbung dienende, künstlerisch mit Bildern ausgestaltete Schrift in entsprechend großer Auflage in mehreren Sprachen herausgegeben und ein Teil während der Münchener Verkehrsausstellung verteilt werden. Die Generaldirektion hat ferner die Neuauflage einer das Verkehrsgebiet umfassenden Sammlung „Österreichische Bundesbahnführer für Reise und Touristik" veranlaßt, deren erste Bände schon in diesem Frühjahre erscheinen werden.

Nach der diesem Bericht folgenden Wechselrede, in der das Einverständnis der anwesenden Vertreter der erschienenen Fremdenverkehrsverbände zum Ausdruck kam, schloß Betriebsdirektor Ing. Sedlak den Sprechtag mit Worten des Dankes für die der Bundesbahnverwaltung ausgesprochene Anerkennung.

— **Inbetriebsetzung des Spullerseekraftwerkes.** Am 26. Januar d. J. wurde mit der Füllung der Wasserführung zwischen dem See und dem Krafthause in Danöfen begonnen und einen Tag später eine von den drei Turbinen der 8000pferdigen Maschinensätze in Gang gebracht. Dieses in der Baugeschichte des Spullerseewerkes bedeutsame Ereignis leitet seinen Probebetrieb ein, der bis zu der im Frühjahr 1925 erfolgenden Betriebseröffnung fortgesetzt werden wird.

— **Arbeitslosigkeit in Österreich.** Die Zahl der unterstützten Arbeitslosen in Österreich im Jahre 1924 betrug: im Januar 98 050, Februar 119 766, März 125 783, April 106 908, Mai 82 524, Juni 68 969, Juli 63 556, August 66 457, September 74 191, Oktober 77 550, November 89 017, Dezember 115 601.

Der Zuwachs an unterstützten Arbeitslosen im Monate Dezember um 36 % geht weiter über die regelmäßige Ausdehnung der Arbeitslosigkeit in den Wintermonaten hinaus und muß als eine schwere Krisenerscheinung der österreichischen Volkswirtschaft angesehen werden. Die Verschlechterung der Wirtschaftslage erfaßt den Bereich aller industriellen Bezirkskommissionen und erstreckt sich, zum mindesten für den Bereich der Stadt Wien, so ziemlich auf alle Berufszweige.

— **Die Auswanderung aus Österreich.** Während des Jahres 1924 haben im ganzen 2650 Österreicher ihre Heimat verlassen, womit die Auswanderung auf ein Sechstel der vorjährigen gesunken ist. An dieser beträchtlichen Verminderung nehmen alle Einwanderungsländer teil, in erster Linie die Vereinigten Staaten mit 810 Personen gegenüber 9385 im Jahre 1923, Brasilien mit 780 gegen 3452, Argentinien mit 631 gegen 2267. Größere Zahlen für die Auswanderung in die einzelnen Überseeländer finden wir in diesem Jahre nur bei Ägypten (77), Kanada (68), Mexiko (35), Palästina (31), Türkei (27) und Chile (26).

Von den Bundesländern bleibt auch in der Jahresübersicht Wien mit 816 an erster Stelle; ihm schließen sich an das Burgenland mit 523, Steiermark mit 478, Niederösterreich mit 396, Oberösterreich mit 138, Kärnten mit 122, Tirol mit 101, Vorarlberg mit 41 und Salzburg mit 35 Personen. Die früher erwähnte allgemeine Verringerung der Auswanderung gegenüber dem Vorjahre tritt am wenigsten in Tirol und Wien (½ bzw. ⅓), am stärksten im Burgenland (1/12) in Erscheinung.

Die größte Zahl der Auswanderer stellt die Land- und Forstwirtschaft mit 382 Personen bei; größere Zahlen weisen das kaufmännische Personal mit 159, die Industrie in Maschinen usw. m 150 und das Haushaltungspersonal mit 149 Personen auf.

Seit Kriegsende sind im ganzen 38 911 Personen, davon 25 6 nach den Vereinigten Staaten, 7853 nach Brasilien, 3981 na Argentinien, ausgewandert.

— **Großhandelsindex.** Die absoluten Zahlen des Großhande index weisen im Jahre 1924 folgende Entwicklung auf (I. Ha jahr 1914 = 1):

1924	Nahrungsmittel	Industriestoffe	Gesamtind
Januar	16 792	23 130	18 748
Februar	17 335	23 245	19 158
März	17 564	22 605	19 120
April	18 220	22 253	19 465
Mai	18 252	22 183	19 465
Juni	16 765	21 679	18 282
Juli	18 018	21 631	19 133
August	19 195	22 244	20 136
September	18 469	21 397	19 373
Oktober	19 300	21 847	20 086
November	20 106	22 245	20 766
Dezember	20 012	22 416	20 754

Das Verhältnis der zwischen den beiden Gruppenindexzahl hat sich im abgelaufenen Jahre derart gestaltet, daß der Na rungsmittelindex, der zu Beginn des Jahres 1924 noch bedeute niedriger war als der Index der Industriestoffe, sich diese schon sehr angenähert hat. Im Januar 1925 ist der Großhande index um weiter 2018 auf 21 181 gestiegen. Es stellte sich i besondere infolge der beträchtlichen Erhöhung der Brotgetrei preise, der nur eine leichte Preisermäßigung in Mais u Zucker entgegenstand, der Index der Nahrungs- und Genußmit auf 20 346, jener der Industriestoffe auf 22 850, wobei nament die Verteuerung von Leder, Benzin und der Metalle in die W schale fiel.

Niederlande.

— **Die Sommerzeit.** Die Regierung beabsichtigt nach Z tungsmeldungen, die Sommerzeit nicht wieder einzuführen.

Übrige europäische Länder.

— **Das dänische Wirtschaftsleben 1924.** Das Wirtschaftsle Dänemarks stand im vergangenen Jahre ganz im Zeichen der A bahnung normaler Handelsbeziehungen. Handel, Industrie u Landwirtschaft können auf ein günstiges Jahr zurückblick Der Wert der dänischen Krone ist nach mannigfachen Schw kungen und einem erheblichen Rückgang im Sommer am En des Jahres der gleiche wie Ende 1923, d. h. die dänische Kro hat ein Drittel von ihrem Vorkriegswerte ziffernmäßig ein büßt. Am Ende des Sommers wie im Herbst zogen die Preise alle Waren erheblich an. Die Handelsbilanz ist günstiger 1923, indem der Einfuhrüberschuß von etwa 200 Mill. Kron gegen 334 Mill. im Jahre 1923 betragen wird. Namentlich Ausfuhr landwirtschaftlicher Gegenstände, insbesondere n Deutschland, das nach Einführung der stabilen Währung wie als Abnehmer auftreten kann, wie auch die Ausfuhr von Au mobilen (16 000 gegen 6000 Wagen im Jahre 1923) sind herv zuheben. Die Zahl der Arbeitslosen, die Anfang 1924 n 49 000 betrug, sank in den Sommermonaten auf 15 000 und e sprach damit sogar der Vorkriegszahl. Im Durchschnitt w 1924 die Zahl der Arbeitslosen um 5—6000 niedriger als 19 Nur im Dezember 1924 wuchs sie stärker, auf 31 000 gegen 34 im Jahre 1923. Die Industrie war gut beschäftigt; die Einf von Fertigwaren wies einen starken Rückgang auf, was auf Wettbewerbskraft der dänischen Erzeugnisse deutet. Schiffahrt weist nach dem kritischen Jahr 1921 einen weite Aufschwung auf und konnte ihre Stellung auf dem Weltfracht markt gut behaupten. Das wesentlichste ist aber der bedeute Aufschwung der Landwirtschaft, die auf ein selten gutes J zurückblicken kann. Die Ausfuhr von Butter, Fleisch, leben Tieren ist stark gestiegen, nur die Ausfuhr von Geflügel w infolge der Maul- und Klauenseuche, die in Dänemark einigen Monaten herrscht, einen stärkeren Rückgang auf. Gesamtaussichten für das dänische Wirtschaftsleben für 1 werden als günstig bezeichnet.

— **Norwegens Wirtschaftsleben 1924.** Das norwegische W schaftsleben stand im vergangenen Jahre im Zeichen der K solidierung. Der Geldwert der norwegischen Krone beträgt e 56—57 % und steht damit etwas höher als vor einem Jah Immerhin hat die Inflation in Norwegen noch nicht ihr Ende reicht. Die Staats- und Kommunalschulden wuchsen weiter, Ausgaben übersteigen die Einnahmen und die Handelsbilanz f

ssiv aus. Norwegen hat schon immer unter einer radikalen beiterschaft zu leiden und muß in jedem Jahre mit vielen ßen Lohnkämpfen rechnen, die sich stets durch große Dauer zeichnen. So wurde in fast allen Zweigen des Wirtschaftsens im Frühjahr auf 3 Monate die Arbeit niedergelegt, was em Verlust von etwa 150 Millionen Kronen gleichkommt. Der fuhrüberschuß wird etwa 475 Mill. (gegen 512 Mill. Kronen Jahre 1923) betragen. Im Frieden wurde die Bilanz durch die nahmen der norwegischen Schiffahrt, einer der Haupteinmequellen des Landes, ausgeglichen. Für 1924 wird sich der erschuß der Einfuhr dadurch voraussichtlich auf etwa Mill. Kronen ermäßigen, da die Einnahmen aus der Schiffrt zurzeit nicht so günstig sind. Die Erneuerung der norgischen Handelsflotte macht weitere Fortschritte. Etwa 000 Br.-Reg.-T. sind noch für norwegische Rechnung im Bau. im Kriege als drückend empfundene Abhängigkeit von ausdischen Zufuhren hat hier und da zur Entwicklung einer enen Industrie geführt, begünstigt durch die Bodenschätze und aftquellen des Landes. Abgesehen von der Konserven- und lluloseindustrie und der Verarbeitung von Walfett wird aber se Entwicklung gehemmt durch den beschränkten Verbrauch 2½-Millionen-Volkes, die Ausfuhr aber durch die hohen hne unmöglich gemacht. Daher wird Norwegen auf dem Weltrkt nur für seine charakteristischen Erzeugnisse: lebende sche, Fischkonserven, Walfett, Erz, Holz, Zellulose, Holzmasse, pier, Aluminium Absatz finden. Sie bildeten auch im vergenen Jahre die Hauptausfuhrartikel.

— **Finnlands Außenhandel 1924.** Die Ausfuhr Finnlands hatte vergangenen Jahr einen Wert von 4965,6 Mill. finn. Mark gen 4392,5 Mill. 1923), die Einfuhr einen solchen von 4713,3 ll. finn. ℳ (gegen 4600,3 Mill. 1923). Die Ausfuhr weist mit einen Ueberschuß von 252 Mill. finn. ℳ im vergangenen re auf (gegen ein Passivsaldo von 207,8 Mill. finn. ℳ im re 1923).

— **Bauten der finnischen Staatseisenbahnen.** Im laufenden re sollen die Bauarbeiten an fünf verschiedenen finnischen hnen ausgeführt werden.

Die Bahn Idensalmi-Ylivieska, die seit Jahresbeginn von nsalmi bis Pyhäsalmi betrieben wird, soll von Pyhäsalmi iter nach Westen fortgesetzt werden, während gleichzeitig Arbeiten von Ylivieska begonnen werden. Die Strecke ischen Pyhäsalmi und Ylivieska ist 54 km lang. Die Erdeiten sind in der Hauptsache fertig und das Gelände bietet dem ostbottnischen Flachland keine Schwierigkeiten. Man ft daher, die Arbeiten an der Bahn beendigen zu können, nit sie um den Jahresschluß dem Verkehr übergeben werden n. Doch sollen die Arbeiten nicht gedrängt werden. Die anschlagten 30 Millionen Finnmark dürften genügen.

Von Kontiomäki werden die Bahnbauarbeiten nach Süden zu dem wichtigen Knotenpunkt für Flößerei im nördlichen rbotten, Sotkamo, fortgesetzt. Auch diese Strecke, für 15 Millionen bewilligt sind, soll um den Jahreswechsel dem kehr übergeben werden. Man rechnet auf einen bedeutenden zwarenverkehr. Wünschenswert wäre gewesen, daß die Bahneiten gleichzeitig von Koatiomäki westlich nach Kiehimäjoki onnen worden wären, da die Staatsbahnen auf einen großen zwarenverkehr von den Flößwassern in Ristiijärvi, Xyrynni und Suomussalmi zu rechnen gehabt hätten. Die Müng des Kiehimäjokiflusses in den Uleåsee liegt nur 14 km von tiomäki entfernt.

Für die Trångsundbahn sind in diesem Jahre 11 Milien genehmigt worden, wozu 3 Millionen Überschuß von 1924 men. Der Betrag wird aber nicht reichen, und es sollen die arbeiten u. a. nach Maßgabe der Mittel ausgeführt werden.

Für Fortsetzung der Suojäwibahn bis zu einem Punkt km von der Station Suojäwi sind 19 Millionen bewilligt, der rag reicht, um die Bahn in diesem Jahre fertigzubauen.

Die Bahn Karunki-Tengeliönjoki soll demnächst einem Anschlag von 5 Millionen Mark begonnen werden. Man ft damit bis Martimonjoki, nicht ganz halbwegs Tengeliön-, zu kommen.

In Bahnhof Fredriksberg sind die Arbeiten soweit vorgeritten, daß sie im Frühjahr fertig werden dürften und der sonenverkehr nach der neuen Station verlegt werden kann.

Da für 1925 weniger für Neubau vorgesehen ist als 1924, könbei Eisenbahnbauten nicht mehr Arbeiter eingestellt wer. Teilweise herrscht großes Arbeiterangebot, insbesondere der Kontiomäkibahn.

Die finnischen Staatsbahnen wollen eine neue Zentralwerkte bauen. Ein hierzu eingesetzter Ausschuß hat sich als für Xyvinge ausgesprochen. Die Kosten sind auf 40 Milien Mark veranschlagt, doch sollen erst 1926 hierfür Mittel illigt werden.

— **Die Erprobung des ersten Radiowagens in Rußland.** Die elektrotechnische Abteilung der russischen Staatsbahnen hat einen Radiowagen erbaut, mit dem nunmehr Versuchsfahrten zu machen waren. Es hat sich hierbei herausgestellt, daß mit dem aufgestellten Sender vom Zuge aus mit ortfesten Radiostationen auf etwa 300 Werst verkehrt werden kann durch Übergabe und Empfang von Telegrammen, wobei noch eine Erweiterung auf einen viel größeren Bereich anzunehmen ist. Die weiteren Versuche zeigten, daß ungeachtet der geringen Senderstärke diese Radiostation auf sehr große Entfernung arbeiten kann, wenn man als Empfangsantenne die Telegraphenleitungen benutzt, längs deren sich die elektromagnetischen Wellen des Radiowagens ausbreiten. Zu diesem Zweck wurde auf zwei Felderweiten der Eisenbahntelegraphenleitung eine Kupferfernsprechleitung gespannt, die auch als Antenne diente und die elektromagnetischen Wellen von dem Telegraphenleitungsnetz, das an denselben Masten befestigt war, bekam. Bei dieser Einrichtung wurde in Serpuchow Radio bis von Kursk (etwa 425 Werst Entfernung) aufgenommen, und man kann noch an eine Vergrößerung dieses Netzes denken. Zahlreiche Anträge auf Ausrüstung solcher Radiowagen laufen ein.

— **Schwellentränkung auf russischen Bahnen.** Die russischen Bahnen hatten am 1. Juli 1924 im ganzen 39 Schwellentränkungsanlagen, davon 30 feste ständige und 9 bewegliche mit zusammen 79 Tränkzylindern. Sechs Bahnverwaltungen haben überhaupt keine derartigen Anlagen. Rechnet man die monatliche Leistungsfähigkeit eines Zylinders bei einmaligem Wechsel zu 15 000 Schwellen, bei zwei Wechseln zu 25 000 und bei drei zu 40 000, so ist die theoretische größte Monatsleistung aller 73 Zylinder 2 920 000 Schwellen und die Jahresleistung, wenn 10 Monate Arbeit angenommen wird, 29 200 000 Schwellen. Fünf Anstalten arbeiten aus verschiedenen Gründen nicht, die übrigen sind in Ordnung. Eine Anstalt der transkaukasischen Bahnen wird für Versuche mit der Schwellenvulkanisierung nach dem Verfahren von Prof. Gulenko eingerichtet. Alle Anstalten ohne Ausnahme arbeiteten ursprünglich mit Chlorzink, und erst in neuerer Zeit wurden einige von ihnen mit sogenannten Homogenisatoren, Vorrichtungen zur Herstellung einer Kreosotemulsion, ausgestattet. Für Kreosottränkung nach dem Rüpingverfahren sind nur einzelne Anstalten eingerichtet.

Im Haushaltsjahr 1922/23 sollten von 22 Millionen zu verlegenden Schwellen 5 Millionen getränkt werden. Tatsächlich wurden nur 90 % davon fertig.

Mit den antiseptischen Tränkungsmitteln steht die Sache in Rußland augenblicklich so, daß trotz des lebhaften Bestrebens, nach dem Beispiele anderer Länder von Chlorzink auf entsprechendere Antiseptika wie Kreosot und Fluorsalze überzugehen, noch geraume Zeit bei Chlorzink beharrt werden muß, da bisher Fluorsalze in Rußland nicht hergestellt werden und Hoffnungen auf Erzeugung von Kreosot in genügender Menge und zu annehmbarem Preise nicht bestehen. Man möchte dabei wenigstens auf die teilweise Tränkung nach dem Rüpingverfahren, etwa 16—17 Pfund auf die Schwelle, eingehen. Von den Versuchen, diese Verwendung auf 2 Pfund auf die Schwelle auf dem Wege der Anwendung von Emulsion herabzusetzen, wird man, wenigstens in größerem Maßstabe, voraussichtlich absehen müssen, da mit diesem Verfahren nur schwer immer gute Ergebnisse zu erzielen sind. Die Anwendung aller anderen Tränkungsverfahren, wie Vulkanisierung u. a., sind aus dem Versuche noch nicht herausgekommen, und es wäre verfrüht, auf deren baldige Anwendung in ausgedehnterem Maße zu rechnen. Wenn es also nicht gelingt, den Preis für Kreosot etwa auf 1,2 Rubel für das Pud herabzusetzen und die Erzeugung zu vermehren, so ist die ganze Schwellentränkung auf Chlorzink angewiesen, wiewohl die Mängel dieser Tränkung allgemein bekannt sind.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Monat November 1924 wurden befördert 17 446 618 Personen (— 98 492 gegenüber dem Oktober), 8813 t Gepäck und Eilgüter (— 1543 t) und 7 561 167 t Frachtgüter (— 636 961 t). Hiervon entfallen auf Kohle und Koks über 2 Millionen Tonnen, auf Zuckerrüben über 1 Mill. und auf Rübenschnitzel über 900 000 t. Die Einnahmen betrugen beim Personen- und Gepäckverkehr 58 682 465 Kc (— 6 022 485 Kc), beim Güterverkehr 315 010 552 Kc (— 6 909 906 Kc), die Gesamteinnahmen demnach 373 693 017 Kc (— 12 932 391 Kc).

— **Einführung von Ausfuhr-Ausnahmetarifen in der Tschechoslowakei.** Ein bedeutendes Hindernis für die Entwicklung der Ausfuhrindustrie sind die hohen Eisenbahntarife. Es wird daher begrüßt, daß sich die Eisenbahnverwaltung zur Einführung von ermäßigten Frachtsätzen für alle in Betracht kommenden Ausfuhrgüter entschlossen hat. Nach einer soeben veröffentlichten Kundmachung des Eisenbahnministeriums werden nämlich mit Gültigkeit vom 1. Februar 1925 bis längstens 31. Dezember 1925 im Rahmen des Gütertarifes,

Teil II, Heft 1 und 2, folgende Ausfuhr-Ausnahmetarife eingeführt: Schieferton, roh, verpackt, E. A. Tarif Nr. 1, Kaolin E. A. T. Nr. 2, Bier Nr. 3, Ziegel, Steingutröhren, Klinkersteine, Mörtel, Chamotte, übergossene Fließen Nr. 4, Papier und Papierwaren Nr. 5, Glas und Hohlglaswaren Nr. 6, Zement, Mörtel, Marmor, Sägemehl, Kalk- und Marmormehl Nr. 7, Porzellanwaren Nr. 8, Pflastersteine und behauene Steine Nr. 9, Mühlsteine Nr. 10, Zellulose Nr. 11, Landwirtschaftliche Maschinen Nr. 12, Dampfkessel, Lokomobile, Straßenwalzen, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren Nr. 13, Mineralschmieröl, Gasöl und Petroleumpech Nr. 14, Möbel aus gebogenem Holz Nr. 15. Mit Ausnahme der Ausfuhr-Ausnahmetarife Nr. 3 und 10, deren Anwendung ohne Rücksicht auf die Versandstation gestattet ist, können die übrigen Ausnahmetarife auf die vorgenannten Güter nur dann angewendet werden, wenn sie in bestimmten, in diesen Tarifen namentlich angeführten Stationen aufgeliefert werden. Die Frachtsätze der einzelnen Tarife sind in besonderen Gebührenberechnungstabellen zusammengestellt und bedeuten gegenüber der normalen Fracht eine 10- bis 25prozentige Ermäßigung. Die Fracht muß mindestens für 5000 oder 10 000 kg oder für das Ladegewicht — je nachdem, was der betreffende Ausnahmetarif vorschreibt — bezahlt werden.

— **Tschechoslowakisch-polnische Handelsvertragsverhandlungen.** Die unmittelbar nach Weihnachten in Warschau begonnenen Verhandlungen der Tschechoslowaken mit den Polen über einen Handelsvertrag gehen unverhältnismäßig langsam vonstatten. Die Ursache dürfte darin zu suchen sein, daß polnischerseits eine ganz bedeutende Erhöhung des Einfuhrkontingentes von Kohle in die Tschechoslowakei — man spricht von rund 2,5 Millionen Tonnen jährlich — sowie eine Herabsetzung der tschechoslowakischen Frachtsätze für polnische Kohle im Durchgang nach Italien, Österreich und Ungarn angestrebt wird. Da die bisherige Einfuhr von polnischer Kohle nur 600 000—700 000 Tonnen jährlich betrug, so würde die angestrebte Erhöhung die einheimische Kohlenindustrie aufs schwerste gefährden. Hierbei muß beachtet werden, daß der einheimische Kohlenbergbau mit der Kohlensteuer und mit hohen Frachttarifen belastet ist, während der polnischen Kohlenindustrie die Befreiung von der Kohlensteuer, ferner niedrige Löhne und die verlängerte Arbeitszeit sehr zustatten kommen. Dem Vernehmen nach hat sich die tschechoslowakische Regierung zu einer Herabsetzung der Kohlentarife für polnische Kohle im Durchgang entschlossen und verlangt dagegen eine günstige tarifarische Behandlung für tschechische Ausfuhrgegenstände im Durchzug durch Polen. Die Verhandlungen werden in dieser Woche in Prag fortgesetzt.

— **Zur bevorstehenden Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn.** Bekanntlich wurde im Jahre 1921 der Betrieb dieser bedeutenden Privatbahn von der tschechoslowakischen Eisenbahnverwaltung übernommen. Das Eigentumsrecht und die mit diesem verbundene Tarifhoheit blieben dagegen der Gesellschaft nach wie vor gewahrt. Der sogenannte Sozietätsdienst wird in Budapest ausgeübt. Die schwere Wirtschaftskrise, von der besonders die slowakischen Industrien in den letzten Jahren betroffen wurden, hatte für die Einnahmen dieser Privatbahn die ungünstigsten Folgen. Der Fehlbetrag, welcher im vorjährigen Geschäftsjahr 190 Millionen tschechische Kronen betrug, bezifferte sich im letzten Geschäftsjahr noch auf 90 Millionen Kronen. Von den 113 205 Aktien befanden sich 6000 Stück in Händen deutscher Interessenten; die Reparationskommission beschlagnahmte jedoch diese 6000 Stück, wodurch sie in französischen Besitz übergingen. In den letzten Tagen fanden nun im Finanzministerium in Prag Verhandlungen über die Beendigung der Verstaatlichungsaktion der Kaschau-Oderberger Bahn statt. Die Aktien, die auf 200 Goldgulden lauten, sollen in 4prozentige Staatsobligationen umgewandelt werden. Zu einem abschließenden Ergebnis haben jedoch diese Verhandlungen noch nicht geführt.

— **Wagenausgleich Belgien-Rumänien.** Belgien und Rumänien haben eine Vereinbarung über die seinerzeit aus dem Betriebe der deutschen Militärbahnen in Belgien verbliebenen rumänischen und in Rumänien verbliebenen belgischen Eisenbahnwagen getroffen. Da sich herausstellte, daß sich die letzteren Wagen in Mehrzahl befinden, wird Rumänien den Überschuß an Belgien ausliefern. Auf einen Austausch von Wagen zu Wagen wurde verzichtet.

— **Eisenbahntarifermäßigung in der Schweiz.** Wie der Frankf. Ztg. aus Zürich gemeldet wird, gedenkt die Generaldirektion der Bundesbahnen mit Wirkung vom 1. Juli 1925 eine Ermäßigung der Gütertarife auf kurze Entfernungen einzuführen, nachdem bereits vom 1. Januar 1925 ab eine Ermäßigung im Güterverkehr auf Entfernungen von über 150 km eingetreten ist. Die in Aussicht gestellte Tarifermäßigung werde alle Strecken einbeziehen. Für größere Strecken werden die Sätze unter denen der Vorkriegszeit stehen. Schätzungsweis wird der neue Tarif einen Einnahmeausfall von etwa 10 Mill Franken verursachen. Das günstige Betriebsergebnis der Bundesbahnen im abgelaufenen Jahre wird den verantwortlichen Organen diesen Schritt wesentlich erleichtern.

— **Zum Eisenbahnunglück von Bellinzona.** Nach Mitteilung der D. A. Z. hat die schweizerische Bundesverwaltung der Staatsanwaltschaft des Kantons Tessin eine Anklageschrift zugestellt, in der vier Bahnangestellte, Stationsbeamte und Weichensteller, der Mitschuld an dem Eisenbahnunglück von Bellinzona angeklagt werden.

— **Frachtstundung bei den französischen Eisenbahnen.** Regelmäßige Versender von größeren Mengen von Gütern können bei den französischen Eisenbahnen ihre Frachtrechnung wöchentlich oder ein- oder zweimal im Monat berichtigen; sie müssen aber vorher eine Haftsumme in entsprechender Höhe hinterlegen. Das macht zahlreichen Handelstreibenden Schwierigkeiten, und die Eisenbahnen lassen es daher neuerdings zu, daß eine Bank die Haftung für die gestundeten Beträge übernimmt. Jeder Beteiligte kann dafür die Bank wählen, bei der er seine Geldgeschäfte erledigt, es bedarf aber zu der Auswahl der Genehmigung durch die Eisenbahngesellschaft. Die Eisenbahnen erlauben schon bisher die Zahlung der Frachtgebühren durch Verrechnungsschecks und haben nunmehr in Aussicht gestellt, daß sie die neue Art der Frachtstundung tatkräftig fördern wollen. Sie bezwecken damit, nicht nur den Handel treibenden Kreisen entgegenzukommen, sondern auch den Umlauf der Zahlungsmittel einzuschränken.

— **Gepäckversicherung in Frankreich.** Die französischen Eisenbahnen haben mit der Versicherungsgesellschaft l'Européeune ein Abkommen getroffen, wonach diese die Versicherung von Reisegepäck für eine einzelne Reise oder für längere Zeit übernimmt. Die Versicherung wird durch die Bahnhöfe vermittelt, indem bei einer Versicherung für eine einzelne Reise auf den Gepäckschein Marken aufgeklebt werden. Die Versicherung umfaßt den gänzlichen Verlust und auch Beschädigungen des Gepäcks und gilt auch für den Fall höherer Gewalt, ausgenommen sind aber Verluste durch Ausstand, Aufstand, Mobilmachung, Kriegshandlungen. Arglist des Versicherers oder Schäden, die durch die eigene Beschaffenheit des Gepäcks verursacht sind, befreien die Versicherungsgesellschaft von der Verpflichtung zum Ersatz. Versichert werden können außer Handgepäck alle Gegenstände, die als Reisegepäck angenommen werden. Ausgeschlossen von der Versicherung ist bares Geld, Wertpapiere u. dgl., Musterkoffer von Handlungsreisenden, Kostbarkeiten wie Edelsteine, Pelze, Spitzen dagegen nicht; in diesen Fällen darf aber der Versicherungsbetrag ein Viertel der Gesamtversicherung und 5000 Fr. nicht überschreiten. Die Versicherungsgebühr beträgt 1,50 Fr. für 1000 Fr. auf eine Entfernung von 150 km und steigt um je 1,50 Fr. für die nächsten Stufen: bis 400 km, bis 700 km, bis 1200 km; darüber hinaus beträgt sie 9 Fr.

Die Dauerversicherung kann sich über sechs Wochen erstrecken; sie kostet 15 Fr. für jede angefangene 1000 Fr. Ausgeschlossen von ihr sind die Musterkoffer der Handlungsreisenden. Die Versicherungsscheine werden ebenfalls von den Bahnhöfen ausgegeben. Die Gepäckstücke gelten nicht nur während des Versands auf der Eisenbahn als versichert, sondern auch während des Aufenthalts an irgend einem Ort in Europa außerhalb des Wohnorts des Besitzers. Die Versicherung umfaßt auch den Verkehr zwischen den französischen Häfen und denjenigen von Algerien.

— **Förderung des Weinbaus durch die Orléansbahn.** Die Verkehrsverwaltung der Orléansbahn beabsichtigt, im laufenden Jahre zum ersten Male eine Tagung — Congrès national — zur Förderung des Weinbaus zu veranstalten. Dabei sollen in der Hauptsache Fragen des Anbaus, der Konservierung und des Verkaufs des Weins in ihrer Bedeutung für die verschiedenen Teile des Landes erörtert werden. Besondere Aufmerksamkeit soll dabei auch den Absatzgebieten gewidmet werden. Da die Beförderung von Wein einen beträchtlichen Bruchteil des Güterverkehrs der französischen Eisenbahnen ausmacht, ist es verständlich, daß sie sich des Weinbaus annehmen und ihn fördern suchen.

— **Das Schicksal ehemaliger deutscher Erzgruben in Frankreich.** Man schreibt der „Frkf. Ztg.“: „Um die ehemaligen deutschen Erzgruben in der französischen Normandie will es nicht still werden. An erster Stelle machen wieder die Erzgruben von Diélette (unweit Cherbourg), die ehemals Thyssen gehörten und nach Ausbruch des Krieges unter Sequester gestellt worden waren, von sich reden (345 ha). Diese waren erstmalig im Jahre 1923 zu 3 Mill. Franken ausgeboten worden, fanden aber zu diesem Preis keinen Liebhaber. Desgleichen

icht zu 1½ Mill. Franken. Bei einem dritten Ausgebot zu 00 000 Franken wurde sie einem Herrn Boly für 1½ Millionen ugeschlagen, während die französische Hüttengesellschaft La hiers-Longwy 750 000 Franken geboten hatte. Nunmehr aber tellte es sich heraus, daß Herr Boly seinen Verpflichtungen icht nachkommen kann, und so dürfte Diélette erneut unter en Hammer kommen. Anscheinend kostet die Wiederherstellung er dortigen Förderanlagen sowie die eisenbahnmäßige Verbinung mit Cherbourg bis 20 Millionen Franken, was über die entabilität der Grube hinausgehen soll. — Die Erzgruben von arbery (325 ha, unweit Caen), welche ehedem der Gutehoffnungshütte gehörten und die vor einiger Zeit den Aciéries e Firminy für 1½ Mill. Franken zugeschlagen worden waren. ingen infolge eines Übergebotes jetzt in den Besitz der Société ouvelles des mines de Barbery über, und zwar für 1 750 000 ranken. Die Instandsetzungsarbeiten für diese Gruben kosten iel weniger, und es dürfte daher der Betrieb in Barbery viel her wieder aufgenommen werden."

— **Fährendienst über den Ärmelkanal.** Der seit einiger Zeit wischen Harwich und Zeebrügge eingeführte Fährenetrieb für den Gütertransport scheint sich befriedigend zu entickeln. Ein Mitarbeiter des „Manchester Guardian" hat einehende Untersuchungen über den Betrieb angestellt und ist zu em Schluß gekommen, daß dieser Fährendienst überaus wichtig t und die Anlegung des Kanaltunnels überflüssig macht. Der ienst erfordere allerdings noch gewisse Einrichtungen zu einer Vervollkommnung, wie z. B. den Ausbau der Mole in eebrügge, die Ersetzung des Öles durch Kohlen als Brennstoff nd vielleicht die Benutzung der Fähre auch für den Personenerkehr. Für den Verkehr von Belgien nach England sind geöhnlich genügend Frachtgüter vorhanden, nicht aber für den ückweg, der sehr oft leer ausgeführt wird. Gleich wie die üterwagen könnten ja auch die Personenwagen auf der Fähre efördert werden.

— **Straßenbahnen in England.** Nach einem statistischen Beicht des englischen Verkehrsministeriums gab es im Betriebsahr 1923/24, das am 31. März 1924 zu Ende gegangen ist, in roßbritannien, also in England, Schottland und Wales, ohne Irand, 243 Straßenbahnunternehmen, von denen 73 Eigentum von rivatgesellschaften waren, während die übrigen 170 Behörden r Selbstverwaltung, also Gemeinden, Gemeindeverbänden, Berken, gehörten. Das Anlagekapital dieser Unternehmungen beef sich im Berichtsjahr auf 92 218 557 £, 3 128 053 £ mehr als n Vorjahre. Die Betriebsausgaben betrugen 22 882 028 £ 1922/23: 23 831 523 £), die Betriebseinnahmen 29 433 647 £ 31 264 142 £), so daß ein Überschuß von 6 551 619 £, 880 999 £ eniger als im Vorjahr, verblieb. Die Betriebszahl war infolgessen von 76,23 auf 77,74 % gestiegen; vor 10 Jahren, im Beiebsjahr 1913/14, hatte sie sogar nur 64,51 % betragen. Von n 170 Unternehmen, die sich in den Händen der Selbstveraltungsstellen befanden, brachten 156 einen Überschuß ein; sie ugen 280 537 £ zu den allgemeinen Ausgaben dieser Stellen i, während bei den 14 verbleibenden öffentlichen Unternehmen hlbeträge in Höhe von 256 537 £ durch den Steuerzahler aufbracht werden mußten. Im ganzen ergaben also diese Unterhmen einen Überschuß von 23 760 £, was gegen 1913/14 eine ch weit größere Verschlechterung ist, als in der Betriebszahl um Ausdruck kommt; damals betrug nämlich der Zuschuß zu n allgemeinen Ausgaben, den die Straßenbahnen leisteten, nicht eniger als 515 491 £.

Die Straßenbahnen, auf die sich der Bericht bezieht, waren zummen 4225 km lang; der Zuwachs im Berichtsjahr hat nur rd. km betragen. 2961 km davon entfallen auf die öffentlichen, 64 km auf die privaten Unternehmungen. Die Betriebsleistunn umfaßten 584 523 188 Wagenkilometer, 3,17 % mehr als im orjahre. 99,42 % dieser Leistung wurde mit elektrischem Anieb vollbracht. Befördert wurden 4 443 326 581 Fahrgäste, 2,18 % hr als im Vorjahre. Die Durchschnittseinnahme auf den Fahrst betrug 1,53 Penny, ist also gegen 1922/23 mit 1,66 Penny ich etwas zurückgegangen.

— **Die Sommerzeit in England.** Die Regierung beabsichtigt, n Gesetzentwurf wieder aufzunehmen, der die Sommerzeit gelmäßig auf die Zeit vom 1. April bis zum ersten Sonntag im ktober festlegt.

Fremde Erdteile.

— **Neue Wagen für die Staatsbahnen in Niederländisch Indien** e Rotterdamer Fabrik Allan & Co. hat für die auf elektrischen trieb umgebaute Strecke Tandjong Priok-Batavia-Weltevreden hängerwagen gebaut, die 17 m lang und 2½ m breit sind und n Gewicht von 27 t aufweisen (Spurweite 1067 mm). Die hmen des Wagens sind ganz aus Stahl hergestellt, außerdem sitzen die Wagen eine selbsttätige Kuppelung, und auch die Faltenbälge zwischen den einzelnen Wagen werden gleich mit der selbsttätigen Kuppelung bedient. Jeder Wagen hat einen Führerstand, von dem aus der ganze Zug gesteuert werden kann und von dem auch die Türen des ganzen Zuges elektropneumatisch geöffnet und geschlossen werden. Die Wagen enthalten 80 Sitzplätze.

— **Ausfuhrverkehr aus dem belgischen Kongogebiet.** Ebenso wie das französische Kongogebiet (s. Nr. 46 der Ztg. v. 13. Nov. 1924) leidet auch das belgische Kongogebiet unter den Schwierigkeiten, die sich der Ausfuhr seiner Erzeugnisse entgegenstellen. Der Kongo ist zwar auf etwa 6000 km schiffbar, doch beginnt die befahrbare Strecke erst bei dem weit im Innern gelegenen Leopoldville, während unterhalb dieses Orts bis Matadi Stromschnellen die Schiffahrt unmöglich machen. Die Eisenbahn Matadi-Leopoldville, die die Stromschnellenstrecke in großem Bogen umgeht, kann monatlich etwa 5000 bis 6000 t Güter in jeder Richtung befördern, und damit ist die Möglichkeit, Güter aus dem an Bodenschätzen und Naturerzeugnissen reichen Kongobecken, in dem im übrigen etwa 3000 km Eisenbahnen im Betriebe sind, erschöpft, wenn man nicht die Rhodesische Eisenbahn mit heranziehen will, die die Provinz Katanga bis Bukama durchquert und damit die Verbindung mit dem anderen Ende des schiffbaren Teils des Kongos vermittelt.

— **Bahnbau in Ostafrika.** Ein englischer Parlamentsausschuß, geführt vom Unterstaatssekretär für die Kolonien, ist soeben von einer Bereisung von Ostafrika zurückgekehrt, bei der er die Verkehrslage von Nord-Rhodesien, Nyassaland, Tanganyika, Uganda und Kenia erörtert hat. Der führende Unterstaatssekretär hat sich bei seiner Rückkehr dahin ausgesprochen, daß er die Kostenvoranschläge für Eisenbahnneubauten in Ostafrika für phantastisch halte. Das gilt namentlich von der Verbindung zwischen Ngerengere und dem Nordufer des Nyassa-Sees sowie zwischen der Tanganyika- und der Nordbahn. Um mit einer Abzweigung der Tanganyika-Central-Eisenbahn den Nyassa-See zu erreichen, bedarf es des Baues einer etwa 650 km langen Strecke, deren Ausführung weniger Schwierigkeiten als der Bau irgendeiner anderen der bisher in Ostafrika geschaffenen Eisenbahnen bietet. Sie wird sich nur etwa bis auf 900 m Höhe erheben, während bei der Uganda-Bahn die Paßhöhe auf etwa 2450 m Höhe liegt und die neue Eisenbahn durch Uganda bis auf 2750 m ansteigen muß. Es wird nur eine größere Brücke, nämlich über den Ruaha-Fluß zu erbauen sein. Die neue Eisenbahn würde von der Zentralbahn bei Ngerengere abzweigen. Ihr Bau wird als eine dringende Notwendigkeit angesehen; sie bietet nicht nur dem Becken des Nyassa-Sees und Nordost-Rhodesien die Möglichkeit, ihre Erzeugnisse auszuführen, sondern erschließt auch das Hochland von Südwest-Tanganyika und die fruchtbare Gegend am oberen Rufiji für die Besiedelung durch weiße Einwanderer.

— **Die Eisenbahn von Brazzaville an die Küste.** Im Jahre 1914 war die Verwaltung von Französisch Äquatorial-Afrika ermächtigt worden, eine Anleihe von 171 Millionen Franken zur Ausführung großer öffentlicher Arbeiten aufzunehmen; von diesem Betrag waren 93 Millionen für den Bau der Eisenbahn Brazzaville-Pointe Noire bestimmt über die in dieser Zeitung bereits berichtet worden ist (s. Nr. 35 v. 28. August 1924, S. 675, und Nr. 46 v. 3. November 1924, S. 915). Die allgemeine Preissteigerung hat Anlaß gegeben, den Kostenanschlag für die Eisenbahn zu überprüfen, und es hat sich herausgestellt, daß für den Bahnbau unter heutigen Verhältnissen insgesamt 370 Millionen aufzuwenden sein werden. Daher hat sich die Aufnahme einer weiteren Anleihe von 300 Millionen nötig gemacht, die außer für die Eisenbahn auch für die Überladeanlagen auf die anschließenden Schiffahrtsstrecken an beiden Enden ausreichen sollen. Der Bau soll insgesamt acht Jahre dauern.

Französisch Äquatorial-Afrika ist aus eigenen Kräften nicht imstande, die Mittel zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe aufzubringen. Der französische Staat hat daher die Gewährleistung für den sich daraus ergebenden Schuldendienst übernehmen müssen. Es wird gehofft, daß im Jahre 1932, also zu dem Zeitpunkt, wo der Bahnbau beendet sein soll, die Kolonie über die nötigen Mittel verfügen wird, um dem Heimatland wenigstens einen Teil seiner Aufwendungen zu ersetzen.

— **Montreal — erster Getreideausfuhrhafen der Welt.** Aus der soeben erschienenen Handelsstatistik von Kanada ergibt sich, daß für das Jahr 1924 der kanadische Hafen Montreal im Getreidetransport der erste Hafen der Welt geworden ist. Es wurden dort 165 139 000 Bushel Getreide verladen. In den ersten neun Monaten bis Ende November hat der Hafen um 9 Millionen Bushel die sieben großen amerikanischen Getreideausfuhrhäfen New York, Galveston, Philadelphia, Baltimore, Boston und Norfolk überholt. Die Ladeeinrichtungen in Montreal werden derart erweitert, daß daselbst 40 Millionen Bushel mehr geladen werden können als heute.

Wasserstraßenverkehr.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Teilnehmer in Hamburg ist eine vollständige Einstellung des Flußschiffahrtsbetriebes dank der für diese Jahreszeit ungewöhnlich milden Witterung bisher nicht eingetreten. Zwar ist der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb von den Elbeschiffahrtsgesellschaften am 28. Dezember 1924 für geschlossen erklärt, aber in beschränktem Umfange ist die Schiffahrt auch wärend des Januar im Gange geblieben. Das Risiko der Einwinterung besteht auch während des Februar, und es ist deshalb nach wie vor bei Wasserverladungen Vorsicht geboten, wenngleich der bisherige Verlauf des Winters und der in den letzten Tagen von der Oberelbe gemeldete erhebliche Wasserwuchs zu der Hoffnung berechtigen, daß wohl schon im Februar der regelmäßige Schiffahrtsbetrieb wieder aufgenommen werden kann. Die Benutzung der Elbdampferverkehre empfiehlt sich demnach auch weiterhin. Bei dem in den Wintermonaten naturgemäß selbst bei offener Schiffahrt flauen Ladungsangebot haben die Frachten im vergangenen Monat eine Kleinigkeit nachgeben müssen, die Stimmung am Frachtenmarkt bleibt aber außerordentlich zuversichtlich, und es ist daher mit einem Anziehen der Frachten zu rechnen, sobald das Frühjahrsgeschäft einsetzt. Die in unserem letzten Bericht gemeldete Sperre der Saaleschleusen ist vorzeitig schon am 1. Februar nach beendeter Ausbesserung aufgehoben und die Schiffahrt auch nach der Saale kommt somit wieder in Gang. Es wird ganz besonders auf den gut wirkenden Eildampferverkehr zwischen Hamburg und Halle hingewiesen. Der Friede im hiesigen Hafen ist durch eine erneute Lohnzulage an die Hafenarbeiter und Lagerarbeiter einstweilen wieder gesichert.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr im Januar 1925.** Im Monat Januar sind im Hamburger Hafen ein- und ausgelaufen:

Angekommen: 1925: 1141 Seeschiffe mit 1 391 019 NRT., davon 924 Dampfschiffe; 1913: 1037 Seeschiffe mit 1 075 055 NRT., davon 821 Dampfschiffe.

Abgegangen: 1925: 1338 Seeschiffe mit 1 441 154 NRT., davon 963 Dampfschiffe, 1913: 1104 Seeschiffe mit 1 108 489 NRT., davon 874 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 660 Schiffe mit 555 229 NRT., die britische Flagge 198 Schiffe, die niederländische Flagge 96 Schiffe und die amerikanische Flagge 22 Schiffe.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge 838 Schiffe mit 580 715 NRT., die britische Flagge 203 Schiffe, die niederländische Flagge 98 Schiffe und die amerikanische Flagge 23 Schiffe.

— **Hafenverkehr in Rotterdam.** Von den 11 714 Schiffen, die 1924 in den Nieuwen Waterweg einliefen, führten 3255 die englische, 2625 die niederländische, 2609 die deutsche, 743 die norwegische, 642 die französische Flagge. Ferner waren vertreten u. a. Südslawien mit 53, Belgien mit 39, Danzig mit 37, Rußland mit 34, Lettland mit 21, Ungarn mit 12 und Memel mit 7 Schiffen. — Die Erzeinfuhr im Groß-Rotterdamer Hafen betrug im Jahre 1924: 6 106 720 t (1919: 90 257 t; 1920: 1 197 425 t; 1921: 2 445 722 t; 1922: 4 983 226 t). Im einzelnen betrug der Umschlag in den ersten drei Monaten 458 478 t, in dem zweiten Vierteljahr 2 064 260 t, im dritten Vierteljahr 1 772 091 t und in den letzten drei Monaten 1 811 891 t. Es kamen u. a. aus Bilbao 159 350 t, aus Huelva 365 534 t, aus Luleå 384 732 t, aus Narock 1 999 288 t, aus Oxelösund 290 768 t, aus Melilla 290 768 t und aus Wabana 648 932 t (1913 wurden 8 616 962 t in Rotterdam eingeführt).

— **Die belgische Kauffarteiflotte,** die Ende 1923 aus 183 Seeschiffen mit 381 650 Netto-Reg.-T. bestand, umfaßte Ende 1924 nur noch 164 Schiffe mit 350 415 t.

Luftverkehr.

— **Eröffnung der Karlsruher Luftfahrtausstellung.** In der städtischen Ausstellungshalle wurde am 2. Februar in Anwesenheit zahlreicher geladener Gäste die erste badische Luftfahrtausstellung eröffnet. Professor Paulcke, der Ehrenvorsitzende des Luftfahrtvereins, begrüßte die Erschienenen. Oberbürgermeister Finter dankte den Herren, die sich um das Zustandekommen der Ausstellung besonders bemüht haben. Dann ging Architekt Dr.-Ing. Eisenlohr näher auf die Bedeutung und das Ziel der Ausstellung ein. Die verschiedenen Abteilungen der Ausstellung behandeln die Wetterkunde als Hilfswissenschaft der Luftschiffahrt, das Luftbild (Aufnahmen aus der Vogelschau) in seiner Bedeutung für die Heimatkunde, Architektur und Stadtbaukunde, die Luftpost.

Ausstellungen und Messen.

— **Köln als Kongreßstadt.** Während der Jahrtausendausstellung werden außer den schon mitgeteilten Verbänden die folgenden in Köln Tagungen abhalten: im Mai der Gesamtverband Deutscher Metallindustrieller, Berlin (Geschäftsführerkonferenz), vom 14. bis 21. Juni der Deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern, vom 22. bis 27. Juni die Wirtschaftliche Vereinigung Deutscher Gaswerke. Das Gaskokssyndikat Frankfurt (Main) hält gleichfalls im Juni eine Versammlung in Köln ab. Vom 7. bis 25. Juni veranstaltet der Gauverband Rheinland und Westfalen des deutschen Vereins für Vermessungswissenschaften, Euskirchen, in Köln eine Geodätische Woche.

— **Freie Reisevisa zur Prager Frühjahrsmesse.** Ohne Zahlung der Visagebühren ist die Grenzüberschreitung der Tschechoslowakischen Republik nur auf Grund des Messeausweises, welcher mit einem runden Stempel der tschechischen Vertretungsbehörde versehen sein muß, in der Zeit vom 12. März bis einschließlich 8. April 1925 gestattet. Jeder ausländische Messebesucher muß sich aber diesen Ausweis vor der Abfahrt aus der Republik entweder in der Kanzlei der Prager Mustermesse in Prag I, Altstädter Rathaus, oder während der Messedauer (22. bis 29. März 1925) auf dem Ausstellungsplatz im Pavillon C beglaubigen lassen, anderenfalls müßte er bei der Ausfahrt die d o p p e l t e n Visagebühren entrichten.

— **Vom österreichischen Messewesen.** Der österreichische Nationalrat hat kürzlich einer Gesetzesvorlage betr. die Regelung des Messewesens zugestimmt. Zur Vermeidung von Irreführungen durch mißbräuchliche Verwendung der Bezeichnung Messe ist danach die G e n e h m i g u n g neuer Meßveranstaltungen an die Erfüllung b e s t i m m t e r B e d i n g u n g e n und an die Einhaltung von Vorschriften geknüpft, und zwar: 1. an den Nachweis, daß die Messe auf Wunsch der Mehrheit der Erzeuger messefähiger Waren am Orte der zu veranstaltenden Messe stattfindet; 2. an den Nachweis der Bereitstellung des zur Messe notwendigen Kapitals sowie der für ihre Unterbringung erforderlichen Räumlichkeiten; 3. an den Nachweis, daß die Messeveranstaltung mit einer gleichartigen inländischen Veranstaltung weder zeitlich noch örtlich zusammentrifft, und an die vom Bundesministerium für Handel und Verkehr je nach Besonderheit des Falles noch weiter geforderten Bedingungen. Für Zuwiderhandlungen sind Strafen angedroht.

Allgemeines.

— **Der russisch-japanische Vertrag.** Einer Abhandlung des Dr. F. W. Mohr in Nr. 6 des „Wirtschaftsdienstes" vom 6. Februar 1925 entnehmen wir folgendes:

Seit dem Abbruch der russisch-japanischen Verhandlungen im August 1923 hat sich in der politischen Lage Ostasiens und Europa-Amerikas mancherlei geändert. Das Erdbeben vom 1. September 1923 brachte durch eine Naturkatastrophe innerhalb weniger Stunden eine schwere Erschütterung der wirtschaftlich politischen Stellung der japanischen Großmacht. Die schroffe Art, in der die Vereinigten Staaten Japan in der Einwanderungsfrage brüskierten, zeigte dem japanischen Volk erneut, daß eine rechtzeitige Rückendeckung nach dem Festland hin eine dringende Notwendigkeit sei. Die Fortdauer der Wirtschaftskrise drängte nach Erschließung neuer Absatzmärkte. England, Italien, China, endlich auch Frankreich traten in Verhandlungen mit Sowjetrußland ein, die zur Anerkennung führten oder führen mußten. So hielt man es in Tokio für geboten, die Verhandlungen mit Sowjetrußland wieder aufzunehmen, die aber nicht mehr in Tokio, sondern durch die beiderseitigen Gesandten Karakhan und Yoshizawa in Peking geführt wurden und nach monatelanger Dauer im Januar 1925 ihren Abschluß erreichten.

Der Hauptinhalt des am 19. Januar gezeichneten Vertrages ist folgender:

1. A l l e Verträge zwischen Japan und Rußland, die vor dem 19. November 1917 abgeschlossen wurden, werden durch eine besondere Konferenz einer Revision unterzogen. Ausgenommen hiervon bleibt der Friedensvertrag von Portsmouth, der den russisch-japanischen Krieg beendete. 2. Die diplomatischen und konsularischen Beziehungen werden wieder aufgenommen. 3. Die Verhandlungen über einen Handels- und Schiffahrtsvertrag sollen aufgenommen werden. Jede Partei behält das Recht seinen Außenhandel seinem eigenen Wirtschaftssystem entsprechend zu regulieren. Keine Maßnahmen sollen getroffen werden dürfen, die die Handelsbeziehungen zu dem anderen Staate zu hindern geeignet sind. Beide Staaten gewähren einander die absolute Meistbegünstigung. 4. Beide Parteien verpflichten sich, sich jeder Propaganda durch Staatsangestellte oder staatlich unterstützte Organisationen zu enthalten. 5. Japan verpflichtet sich, Nordsachalin zu räumen und das geräumte Gebiet

len Sowjetbehörden zu übergeben. 6. Die Frage früherer Anleihen sowie die Regelung privater Ansprüche bleibt einer späteren Konferenz vorbehalten. 7. Japan erhält Wirtschaftskonzessionen in Ostsibirien. 8. Über die Ausbeutung Nordsachalins ist folgendes vereinbart:

Japan erhält das Recht, für die nächsten 5 bis 10 Jahre an der Ostküste von Nordsachalin auf Gebieten von über 1000 qkm nach Öl zu schürfen, und 50 % der gemachten Funde werden Japan in Form von Konzessionen zur Ausbeutung übertragen. Sollte die Sowjetregierung für die restlichen 50 % weitere Konzessionen erteilen, so soll Japan an denselben teilnehmen dürfen. Kohlenkonzessionen an der Westküste Nordsachalins sollen späteren Vereinbarungen vorbehalten bleiben. Japan wird 5 bis 8 % der gewonnenen Kohlen und 5 bis 15 % des gewonnenen Öls an die russische Regierung abliefern. Alle Kontrakte für diese Konzessionen müssen spätestens 6 Monate nach Zeichnung dieses Vertrages und nicht später als 5 Monate nach der endgültigen Räumung von Nordsachalin unterzeichnet werden.

Der Pekinger Vertrag vom 19. Januar gibt im wesentlichen beiden Parteien, was sie erstrebten. Sowjetrußland erhält — und das war sein Ziel in diesen jahrelangen Verhandlungen — die politische Anerkennung seiner Regierungsform. Nach der im Mai erfolgten Anerkennung durch China schließt sich allmählich der Ring der Staaten, die das gegenwärtige Herrschaftssystem in Rußland anerkennen. Und mit der Wiedergewinnung Nordsachalins und der Behauptung seines Einflusses auf die Ostchinesiche Bahn hat Rußland territorial im Fernen Osten seinen Besitzstand aus der Vorkriegszeit behauptet. Kein Fußbreit russischen Landes ist ihm verlorengegangen, die unmittelbare Verbindung mit Wladiwostok bleibt ihm gesichert. Japan gibt dieser Vertrag, zumal der Friedensvertrag von Portsmouth, die Grundlage der japanischen Machtstellung in Nordostasien, erneut ausdrücklich bestätigt wird, die politische Rückendeckung auf dem asiatischen Festland, die seinen Politikern und der öffentlichen Meinung notwendig und wünschenswert erschien, besonders seitdem die Vereinigten Staaten in der Einwanderungsfrage die berechtigten nationalen Empfindungen des japanischen Volkes unnötigerweise in rücksichtslosester Weise brüskiert hatten. Die ungeheuere Begeisterung, mit der der Abschluß dieses Vertrages in Japan begrüßt wurde, ist zum großen Teil zu erklären damit, daß das japanische Volk sich mit diesem Vertrag aus gefährlich erscheinender Isolierung befreit glaubt. Darüber hinaus gewinnt Japan durch die Erwerbung von Ölkonzessionen auf Nordsachalin, die für Japan das Hauptziel dieser Vereinbarungen war, eine erhebliche Stärkung seiner maritimen Rüstung, da die Ölkonzessionen es unabhängig machen können von dem guten Willen des Auslandes.

Rechtspflege.

— **Zur Haftung der Eisenbahnen bei Unfällen auf unbeschranktem Überweg.** Diese Frage hat jetzt besondere Bedeutung gewonnen (vergleiche dazu Mantey in dieser Zeitung 1924, Nr. 47, S. 940). Zu Ersparniszwecken sind häufig Hauptbahnen in Nebenbahnen umgewandelt und dann — das ist nach den geltenden Bestimmungen der Bau- und Betriebsordnung nur bei letzteren zulässig (§ 18, Abs. 3) — die Schranken entfernt worden. Zu dieser Entfernung der Schranken ist die Zustimmung der Landesaufsichtsbehörden erforderlich. Diese Zustimmung schließt aber nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts keineswegs die Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle aus, das Gericht prüft vielmehr nach dem Grundsatze der Trennung der Gewalten von sich aus nochmals die Erforderlichkeit der Schranken nach und die Eisenbahnverwaltung wird daher gut tun, dauernd zu prüfen, ob in einzelnen Fällen, etwa wegen Steigerung des Verkehrs bei der betreffenden Nebenbahn oder bei der diese kreuzenden Straße, die Wiederanbringung der Schranke geboten ist (RG. in Eger's Entscheidungen, Band 34, S. 237).

Jedenfalls aber liegt in allen Fällen, auch wo ein Fortlassen der Schranken an sich gerechtfertigt erscheint, nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (s. z. B. diese Zeitung 1913, S. 1036) eine erhebliche Steigerung der an sich schon bestehenden Betriebsgefahr vor und diese ist bei Streitigkeiten über das mitwirkende Verschulden des Verunglückten zuungunsten der Bahn in Anrechnung zu bringen, wobei § 254 BGB. sinngemäß Anwendung findet. Hiernach ist z. B. in einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Kolmar (Eger's Entscheidungen Band 35, S. 170) bei einem Unfall, bei dem Kühe überfahren wurden, der Schaden zur Hälfte der Eisenbahn auferlegt worden. Einen ähnlichen Unfall hat eine ganz kürzlich ergangene Reichsgerichtsentscheidung des IV. Senats vom 20. Dezember 1924 in Sachen Juhl gegen Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zum Gegenstande; von einer Herde von 26 Rindern waren 8 Rinder auf einem unbeschranktem Überweg überfahren worden. Sämtliche Instanzen haben die Klage gegen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft abgewiesen. Die Gründe dieses grundsätzlich wichtigen Urteils, aus denen besonders die Verneinung eines Verschuldens der Eisenbahn dann, wenn die Aufsichtsbehörde die Anbringung von Schranken nicht angeordnet hat, hervorzuheben ist, seien auszugsweise wiedergegeben:

„Der Berufungsrichter hält eigenes Verschulden des Klägers, das nach § 25 des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 die Ersatzpflicht der Beklagten ausschließt, deshalb für gegeben, weil Kläger eine Herde von 26 Stück Jungvieh, die eine Bahnstrecke zu überschreiten hatte, nicht einem einzigen 16jährigen Jungen, wenn dieser auch vom Hofe stammte und von einem Hunde begleitet gewesen sei, habe anvertrauen dürfen. Die Revision rügt Verletzung des § 276 Abs. 1 BGB., da hierbei die Umstände des besonderen Falles nicht berücksichtigt seien. Es komme auf die Persönlichkeit des Hirten — seine Tüchtigkeit oder Untüchtigkeit, Zuverlässigkeit oder Unzuverlässigkeit —, auf die Beschaffenheit und Gewöhnung der Herde, auf die Örtlichkeit — Gefährlichkeit oder Ungefährlichkeit der Wegestrecke — endlich auf die in jener Gegend bestehende Übung an. . . . Das Landgericht hat in Erwägung gezogen, daß die Herde aus Jungvieh bestand, das unruhiger gehe als ältere Tiere, daß eine Bahnstrecke, also eine gefährliche Wegstrecke, zu überschreiten und in der fraglichen Jahreszeit mit plötzlichen Nebeln zu rechnen war und daß deshalb die Herde wenigstens von einem älteren, im Hüten erfahreneren Hirten hätte geleitet werden müssen. Wenn die Vorinstanzen unter diesen Umständen zu dem Schlusse kommen, es sei neben dem Hütejungen noch ein zweiter erforderlich gewesen und es habe der Kläger, indem er die Herde nur einem 16jährigen Hirten anvertraute, die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen, so ist das rechtlich nicht zu beanstanden. . . .

Auch die weitere Rüge, es habe das allenfallsige Verschulden des Klägers gegenüber der von der Beklagten zu vertretenden, durch die Geschwindigkeit des Zuges noch gesteigerten Eisenbahnbetriebsgefahr abgewogen werden müssen, ist nicht begründet. Nach der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts . . . ist in den § 25 des Preußischen Eisenbahngesetzes zu beurteilenden Fällen § 254 BGB. überhaupt nicht anwendbar. Nur darum kann es sich fragen, ob nicht dem eigenen Verschulden des Klägers ein Verschulden der Beklagten gegenüberstand, das im Rahmen der §§ 823, 31, 89 BGB. ihre Ersatzpflicht begründete, so daß insoweit eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens nach § 254 BGB. einzutreten hätte. Das Verschulden der Beklagten wird darin gefunden, daß an dem betreffenden Wegübergang keine Bahnschranken angebracht waren. Nach § 18 Abs. 3 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 sind bei Nebenbahnen . . . Schranken nur auf Anordnung der Aufsichtsbehörde anzubringen. Auf das Fehlen dieser Anordnung allein kann sich allerdings die Beklagte nicht berufen. Vielmehr handelt es sich darum, ob die zu ihrer Vertretung berufenen Organe nach pflichtmäßigem Ermessen an jener Stelle für die Anbringung von Schranken hätten sorgen müssen. In dieser Beziehung hatte Kläger behauptet, daß der ziemlich starke Verkehr auf dem hier in Frage stehenden Weg die Schutzvorrichtung erforderlich mache. Es handelt sich aber nach ihrem eigenen Vorbringen nicht um eine Landstraße, sondern um einen alten Verbindungsweg, den die Beklagte als Feldweg bezeichnet. Wenn hier die Aufsichtsbehörde die Anbringung von Schranken nicht für nötig hielt, so kann . . . der Beklagte aus der Unterlassung darauf zielender Maßnahmen kein Vorwurf gemacht werden; sie durfte sich mit den üblichen Warnungszeichen (Signal der Lokomotive, Warnungstafel) begnügen. Jedenfalls wäre mit dem Berufungsurteil unter den obwaltenden Verhältnissen ein etwa vorhandenes Verschulden der Beklagten so leicht zu bewerten, daß es gegenüber dem überwiegenden Verschulden des Klägers nicht ins Gewicht fiele." Reichsbahnrat Dr. Blüher, Stettin.

— **Der Reisepelz als Kostbarkeit.** Bei der Bahnbeförderung müssen Kostbarkeiten als solche bezeichnet werden. Werden die vorgeschriebenen Bedingungen nicht erfüllt, so kann die Bahn die Haftung für Verlust von Kostbarkeiten ablehnen. Der Kaufmann P. übergab, wie die Frankf. Ztg. meldet, der Eisenbahn zwei Koffer mit Inhalt auf einen Gepäckschein zur Beförderung als Reisegepäck: einen Holzkabinenkoffer und einen Rohrplattenkoffer. Die Koffer, deren Gewicht zusammen 76 kg betrug, gingen verloren. Der Kläger fordert Schadensersatz in Höhe von 4000 Goldmark von der Reichsbahn. Den Hauptverlust bildet ein Herrenreisepelz, der in dem Rohrplattenkoffer untergebracht war. — Das Landgericht Berlin erkannte auf Abweisung der Klage. Das Kammergericht erkannte den Anspruch auf Ersatz des Holzkabinenkoffers dem Grunde nach als berechtigt an, wies dagegen gleich dem Landgericht die Klage auf Ersatz für den anderen Koffer ab, da es ihn infolge seines Inhalts als Kostbarkeit ansieht. Das Landgericht hatte beide Koffer mit ihrem Inhalt als einheitliches Gepäckstück betrachtet und gefunden, daß ihr Wert im Verhältnis zu ihrem Gewicht und Umfang im Vergleich mit andern ähnlichen Sachen unverhältnis-

mäßig hoch sei und daß sie beide Kostbarkeiten im Sinne des Eisenbahnfrachtrechts darstellen. Das Kammergericht bewertet jeden Koffer für sich und stellt fest, daß nur der Koffer mit dem Reisepelz als Kostbarkeit in Betracht komme, nicht dagegen der andere Koffer, der gewöhnliche Gebrauchsgegenstände enthielt und für sich allein keinen besonders hohen Wert repräsentierte. Diese Entscheidung ist jetzt vom Reichsgericht gebilligt und die gegen sie eingelegte Revision des Klägers, der auch für den Rohrplattenkoffer die Annahme der Kostbarkeit für ungerechtfertigt hält, zurückgewiesen worden. Daß der Reisepelz ein Gebrauchsstück sei, sei nicht entscheidend, da auch Gebrauchsgegenstände Kostbarkeiten sein können. Es kommt immer darauf an, ob das Gepäckstück an sich im Vergleich mit andern einen ungewöhnlich hohen Wert hat

---

Bücherschau.

— **Die Reichsbahn**, amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, herausgegeben in der Hauptverwaltung Berlin W 66, Voßstr. 35. Vierteljahres-Bezugspreis 3,60 ℳ, Einzelhefte 40 ₰.

„Die Reichsbahn" erscheint seit 1. Februar d. J. regelmäßig als Wochenschrift. Das Blatt soll die Öffentlichkeit über die Lage und die Geschäftsführung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unterrichten und fortlaufend ein Bild über die Entwicklung und den Stand des Unternehmens geben. Hierbei soll auch die Öffentlichkeit über Neuerungen auf den vielen Gebieten des Eisenbahnwesens aufgeklärt und zu kritischen Bemerkungen in der Presse über Maßnahmen der Reichsbahn Stellung genommen werden.

Um diese Ausgestaltung des Blattes zu erleichtern, ist — wie es in den einleitenden Worten heißt — die Mitarbeit aus Kreisen des Personals der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erwünscht; es soll auch nicht ausgeschlossen sein, im Laufe der Entwicklung Anregungen und Vorschläge Außenstehender zur Verbesserung des Reichsbahndienstes zur Veröffentlichung zu bringen.

Der Inhalt des Blattes wird sich künftig in einen amtlichen und einen nichtamtlichen Teil gliedern.

Das vorliegende Heft enthält u. a. Berichte über die Betriebslage der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1924 sowie über den Eisenbahnunfall in Herne am 13. Januar 1925.

— **Ernst Voß, Lebenserinnerungen und Lebensarbeit des Mitbegründers der Schiffswerft von Blohm & Voß.** Herausgegeben von Oberingenieur Asmussen (Verlag Carl Flemming und C. T. Wiskott A.-G., Berlin).

Ein hohes Lied der Arbeit bedeuten die überaus lesenswerten „Erinnerungen aus meinem Leben" von Ernst Voß, aus denen Asmussen in einem kleinen Buche das zusammengestellt hat, was für weitere Kreise von Interesse ist. Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts herrschten ähnlich schlechte Zeiten wie jetzt, und die dem großbäuerlichen Grundbesitz entstammende Familie Voß verarmte dermaßen, daß der Sohn sich in Fockbeck bei Rendsburg mit der einfachen Stellung eines Hufschmiedes begnügen mußte. Er war der Vater unseres Ernst Voß, der im Jahre 1842 geboren wurde. Dieser erzählt, daß von seinen Eltern, die außerordentlich tüchtig und hilfsbereit waren, der Vorsteher des Dorfes einmal den Ausspruch getan habe: den Segen, den meine Eltern nach Fockbeck gebracht hätten, könnten vier Pferde nicht ziehen. Mit 15 Jahren trat Ernst Voß als Lehrling in die Carlshütte ein und wurde dort fünf Jahre lang vielseitig als Schlosser und im Maschinenbau ausgebildet. Als auch noch theoretischer Unterricht hinzutrat, steigerten sich die Ansprüche an seine Leistungsfähigkeit außerordentlich. Er kam selten vor 10 Uhr, zuweilen erst gegen 11 Uhr abends nach Hause und genoß regelmäßig nur fünf, höchstens sechs Stunden Schlaf. Ihm selbst erschien es nachträglich geradezu als ein Wunder, wie er dabei habe bestehen und sich körperlich entwickeln können. 1862 trat Ernst Voß in die Erfurter Gewerbeschule ein und erledigte den an und für sich zweijährigen Kursus in einem Jahre. Auf Grund der Erfurter Zeugnisse wurde er 1863 im Züricher Polytechnikum aufgenommen, und dort konnte er sich drei Jahre lang den Ingenieurwissenschaften widmen. Hieran schloß sich eine mehrjährige Tätigkeit als Schiffbauer in England und Schottland und später in Deutschland an. Und nun folgt der Teil der Lebensgeschichte, der den Glanzpunkt der „Erinnerungen" bedeutet und dementsprechend auch mit besonderer Liebe dargestellt worden ist, nämlich die Gründung und Entwicklung der Werft Blohm & Voß auf Steinwärder, der betriebsamen Elbinsel Hamburgs. Im Herbst 1876 lernt Ernst Voß den Ingenieur Hermann Blohm kennen, mit dem er in kühnem Wagemute bereits im Jahre 1877 den Bau der Werft begann. Als sie Anfang 1878 in Betrieb genommen werden sollte, fehlte es freilich am wichtigsten, nämlich an Aufträgen. Englische Erzeugnisse wurden in Deutschland wahllos bevorzugt, und erst nach und nach wurde die neue Werft wenigstens mit Reparaturen betraut. Schließlich kam aber im Novemb[er] 1878 der erste Auftrag auf einen Neubau und zwar eines Ra[d]dampfers für die Fahrt zwischen Hamburg und Brunshause[n]. Das Vertrauen wuchs nun schnell, und die Hamburger große[n] Reedereien gaben der Werft mehr und mehr Beschäftigung. Do[ch] ging man auch zum Bau von Schwimmdocks über, deren A[n]fertigung bisher englisches Monopol gewesen war. Im Jahr[e] 1887 wurde die Werftfläche von 15000 auf 150000 qm ve[r]größert. Am 2. September 1893 konnte schon das hundertst[e] Schiff von Stapel laufen. Einer der größten Tage der Werft wa[r] es, als im Jahre 1899 das Panzerschiff „Kaiser Karl" von Stap[el] lief und der „alte Häseler" auf der Taufkanzel stand. Imm[er] größer wurden die Ansprüche hinsichtlich Leistungen u[nd] Größenverhältnisse, und im Jahre 1908 mußte sich infolgedesse[n] die Werft auf 460000 qm ausdehnen. Zahlreiche Kriegsschiff[e] wurden vom Reichsmarineamt bei Blohm & Voß bestellt, imm[er] schneller ging die Entwicklung vorwärts: eine äußere Ersche[i]nungsform für den gewaltigen Gesamtaufstieg Deutschland[s]. Mit dem Docken der „Deutschland" war man bei den vorha[n]denen Einrichtungen noch fertig geworden, aber die Schiff[e] wuchsen fast sprunghaft. So wurde denn wieder ein neu[es] Schwimmdock gebaut, wiederum das weitaus größte der Wel[t]; es trug 46000 t und wurde 1909 in Dienst gestellt. Im Jah[re] 1911 bestellte die Hamburg-Amerika-Linie die Riesendampf[er] „Vaterland" und „Bismarck". Am 3. April 1913 fand der Stape[l]lauf von „Vaterland" statt; jetzt fährt das Schiff unter fremd[er] Flagge. Ernst Voß hat noch den Zusammenbruch Deutschlan[ds] erlebt. Er starb im Jahre 1920 in dem festen Glauben, daß d[as] deutsche Volk durch angestrengteste Arbeit wieder hochkomme[n] würde. Die Arbeit war es, die ihm den Leitstern seines Lebe[ns] bedeutete, und mit Stolz konnte er im Jahre 1911 nied[er]schreiben: „Wenn Hermann Blohm und ich jetzt auf das i[n] 34 Jahren in gemeinschaftlicher Arbeit geschaffene We[rk] blicken, dann dürfen wir wohl mit unserm Schicksal zufried[en] sein. Wir haben nie einen großen plötzlichen Gewinn zu ve[r]zeichnen gehabt, wie es ja in kaufmännischen Geschäften wo[hl] vorkommt, wir haben auch nie und von keiner Seite uns ein[er] besonderen Protektion zu erfreuen gehabt, sondern der gan[ze] Erfolg ist durch unentwegte, nicht rastende Arbeit errunge[n] worden."

Dr. O.

— **Freytags Hilfsbuch für den Maschinenbau** für Maschine[n]ingenieure sowie für den Unterricht an Technischen Leh[r]anstalten. Siebente, vollständig neubearbeitete Auflage. Unt[er] Mitarbeit von Prof. Dipl.-Ing. M. Coenen, Prof. A. Schmid[t], Prof. Dr.-Ing. G. Unold, Prof. Dr. Fr. Wicke und Pro[f.] Dipl.-Ing. C. Zietemann. Herausgegeben von Prof. [P.] Gerlach. Mit 2484 in den Text gedruckten Abbildungen, ein[er] farbigen Tafel und drei Konstruktionstafeln. Berlin 1924. Ve[r]lag von Julius Springer. Preis geb. 17,40 GM.

Die Ausgabe der neuen Auflage hat nach dem Tode des erste[n] Herausgebers Prof. P. Gerlach übernommen und mit einer A[n]zahl bekannter Mitarbeiter wesentlich um- und neubearbeite[t], wobei außer einer starken Vermehrung des Inhalts auch d[ie] Anzahl der Abbildungen um rund 1200 gestiegen ist. Der math[e]matische Teil ist von Prof. Dr. Wicke auch unter Berücksicht[i]gung der Erfordernisse des wissenschaftlich gebildeten M[a]schineningenieurs erweitert worden. Prof. Dr.-Ing. Unold ve[r]faßte den Abschnitt über „Technische Mechanik" und „Elast[i]zität und Festigkeit", wobei ein Abschnitt über „Baustatik" ne[u] hinzugefügt wurde. Der Herausgeber gliederte das Kapitel „Ma[]schinenteile" in solche des allgemeinen Maschinenbaus u[nd] solche, die vorzugsweise im Kolbenmaschinen- und Hebezeugba[u] Verwendung finden und in den betreffenden Abschnitten beha[n]delt werden. Die Arbeiten des deutschen Industrie-Normenau[s]schusses sind dabei eingehend berücksichtigt. Die „Wärm[e]mechanik" nebst den Abschnitten „Dampfmaschinen, Dampftu[r]binen, Kondensation, Verbrennungskraftmaschinen und Abdamp[f] und Abwärmeverwertung" sind von Prof. Dipl.-Ing. Zieteman[n] erweitert bzw. vollständig umgearbeitet worden. „Dampfkess[el] und Wasserkraftmaschinen" hat der Herausgeber übernomme[n]. Die „Hebezeuge fester Körper" sind von Prof. Dr.-In[g.] Unold unter besonderer Berücksichtigung des dynamischen Ve[r]haltens der Krantriebwerke und ferner der Elektrotec[h]nik der Hebemaschinen behandelt. Die Hebewerke für tropfba[r] flüssige Körper bearbeitete der Herausgeber, während den A[b]schnitt „Kompressoren und Gebläse" Prof. Dipl.-Ing. Zieteman[n] durch Berücksichtigung der Turbomaschinen erweiterte. Pro[f.] Dipl.-Ing. Coenen hat den Abschnitt „Werkzeugmaschine[n]" wesentlich ausgebaut. Prof. Schmidt bearbeitete den Abschni[tt] „Elektrotechnik". Ein Tabellenanhang sowie die Gebühre[n]ordnung schließt, wie bisher, das Hilfsbuch, dem ein ausfüh[r]liches Sachverzeichnis beigefügt ist. Trotz der Vergrößeru[ng] des Umfanges ist das Hilfsbuch noch handlich geblieben u[nd] wird sicherlich auch in seiner neuen Gestalt viele Freunde fi[n]den, zumal Druck, Zeichnungen und Ausstattung vorzüglich si[nd].

Sch.

– **Handbuch der Starkstromtechnik.** Von Ing. R. Weigel Ing. K. Wernicke. I. Band. Konstruktion und rechnung elektrischer Maschinen und Appa-e, erläutert durch Beispiele, von Ing. Robert Weigel. lständig umgearbeitet und erweitert von Dipl.-Ing. Hugo ewe. Vierte, verbesserte und ergänzte Auflage. Teil I: neratoren, Umformer, Transformatoren (ein-ießlich Gleichstrom- und Synchronmotoren). Mit 265 Ab-ungen im Text und 14 Konstruktionstafeln. Teil II: Asyn-ron- und Wechselstrom-Kommutator-Mo-ren. Mit 163 Abbildungen im Text und 2 Konstruktions-ln. Teil III: Schalter, Regler und Anlasser. Mit Abbildungen im Text. Leipzig 1924, Verlag von Hachmeister Thal. Preis geh. 22 *M.*, geb. 26 *M.*

as vorliegende Werk, das nach kaum drei Jahren wieder in er Auflage erscheint, will dem eingearbeiteten Praktiker des ktromaschinenbaus ein Nachschlag- und Wiederholungsbuch und dem angehenden Ingenieur und Studierenden zur wei-n Fortbildung dienen. Es bietet an Hand guter Erläute-gen genaue, bis ins einzelne durchgeführte zahlenmäßige chrechnungen praktisch ausgeführter Maschinen- und Stark-mapparate, wobei an Hand zahlreicher Literaturnachweise modernsten Ausführungen herangezogen werden. Der neue rbeiter hat das einleitende Kapitel im Abschnitt „Gleich-mmaschinen" wesentlich geändert; neu sind die Darlegungen über Wasserkraftgeneratoren und Wärmeabführung bei Wechsel-strom-Turbogeneratoren sowie über Beseitigung der Wirbel-strombildung in den Ankerleitern. Neu berücksichtigt sind ferner ihrer Bedeutung entsprechend Quecksilberdampf-Gleichrichter. Hingewiesen sei noch auf die Behandlung der Asynchrongene-ratoren mit Selbsterzeugung, der neueren Induktionsregler, der Kurzschlußläufer mit Anlaßwicklungen und der Phasenschieber. Die besprochenen Schalter- und Anlasserbauarten entsprechen den neuesten Bestimmungen des Verbandes Deutscher Elektro-techniker aus dem Jahre 1922. Die Zeichnungen sind klar und anschaulich, während die verschiedenen Lichtbilder bei dem ge-wählten Papier nicht immer deutlich herausgekommen sind. Das stattliche Werk (im ganzen 532 Seiten Großquart) wird sich auch in seiner neuen Auflage viele Freunde erwerben. Schl.

— **Hanomag-Nachrichten**, herausgegeben von der Hannover-schen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, Hannover-Linden. Im Heft 135 vom Januar 1925 schildert ein Aufsatz von E. Falz an-hand von praktischen Beispielen die wirtschaftliche Bedeutung der Abdampfverwertung und des Hochdruckdampfes. Neben dieser, in erster Linie den Dampfmaschinenbesitzer interessie-renden Abhandlung, bringt das Heft einen Artikel über das neue Großkraftwerk Hannover sowie eine Untersuchung über die Taupunkttemperaturen der Verbrennungsgase fester Brennstoffe von Ingenieur Hennig.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

und Abrechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

ie 22,654 km lange Strecke Stadskanaal-Ter Apel-ichsgrenze ist als eingleisige Nebenbahn für den öffent-en Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und den einsbahnstrecken der Niederländischen Eisen-hnen zugerechnet worden.

om 1. Januar 1925 an ist die vollspurige, 6,14 km lange nur Güterverkehr dienende Verbindungsbahn zwischen den nhöfen Leipzig-Connewitz und Leipzig-Plagwitz als Neben-n für den öffentlichen Verkehr aufgehoben und den Vereins-nstrecken der Reichsbahndirektion Dresden ab-chnet worden.

nderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

eichsbahndirektionsbezirk Stettin. Auf nhof Werbellinsee (Strecke Britz-Fürstenberg) ist vom 'ebruar d. J. keine Kopframpe mehr vorhanden. Güter, zu n Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind diesem Zeitpunkt ab auf den Nachbarbahnhof Alt-Hütten-(2,36 km entfernt) oder Bahnhof Joachimsthal (2,13 km ernt) zu verweisen. Die Seitenrampe in Werbellinsee bleibt chen.

undschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-en worden:

·. I 25 vom 2. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwal-tungen, betreffend einheitliche Fragebogen über Schmiervor-richtungen;

Nr. I 27 vom 2. Februar 1925 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes in Vertretung der RBD. Magdeburg auf Ergänzung des Achsdruck-verzeichnisses durch Vorschriften über Einschränkung der Breitenabmessungen der Personen- und Gepäckwagen;

Nr. I 28 vom 3. Februar 1925 an die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Niederschrift Nr. 63a über die Sitzung am 28. Januar 1925 in München;

Nr. I 29 vom 3. Februar 1925 an die Mitglieder des Aus-schusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag der Niederländischen Eisenbahnen auf Neubearbeitung des § 76 und der Blätter VIII und IX der TV. betr. Kupplungen;

Nr. I 33 vom 6. Februar 1925 an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag der General-direktion der Niederländischen Eisenbahnen auf Neubearbeitung der TV. und Grz.;

Nr. I 35 vom 7. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwal-tungen, betr. Bearbeitung der Güteprobensammlung;

Nr. III 18 vom 3. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwal-tungen, betreffend Neuaufstellung des Anhangs zum Diensttele-grammübereinkommen;

Nr. III 19 vom 4. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwal-tungen, betreffend Güterwagen der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

rchfuhrausnahmetarif D 22, Verkehr ederlande - Schweiz. Durchfuhraus-ametarif D 24, Verkehr Niederlande-terreich. Durchfuhrausnahmetarif D 26, rkehr Niederlande - Tschechoslowakei. rchfuhrausnahmetarif D 30, Verkehr Niederlande-Polen.

it Gültigkeit vom 10. Februar er-nen zu den vorgenannten Tarifen je Nachtrag 1, die neben einigen Ände-ren der Warenverzeichnisse die Aus-ung der Tarife auf die von der Regie ewordenen deutsch-niederländischen zübergänge enthalten. Die Nachträge zu beziehen durch das Drucksachen-der Reichsbahndirektion Köln zum se von 25 Goldpfennig.

ln, den 6. Februar 1925. (159)

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preu-ßisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. (Tfv. 9).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1925 treten in einigen Teilheften Entfernungsände-rungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn hier, Bahnhof Alexanderplatz. (155)

Berlin, den 7. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1925 tritt der Ausnahmetarif 15 für Graphit und Graphitstaub im Versande von be-stimmten bayerischen Stationen nach allen Reichsbahnstationen in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Aus-kunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (157)

Berlin, den 7. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Im deutsch-litauischen Gütertarif vom 1. Juni 1924 für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königs-berg (Pr.) und den litauischen Staats-bahnen ist im Teil A unter I B. mit Gül-tigkeit vom 15. Februar 1925 die Station **Kupiškis** (Skupischky) aufzunehmen.

Königsberg, den 6. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion. (154)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 werden in dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. noch weitere Stationen nachgetragen. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Februar 1925. (147)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 tritt die Kreis Altenaer Eisenbahn dem Ausnahmetarif 11 bei.

Berlin, den 7. Februar 1925. (146)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 werden die nachfolgenden Stationen der Reichsbahndirektion Stuttgart und der Hohenzollerischen Landesbahn in den Tarif aufgenommen:

Breitenfürst OR,
Burladingen BO, Br, OK, Zu 38, [Hz. L.]
Gammertingen BO, Br, Zu 38, [Hz. L.]
Gauselfingen BO, Br, OK, Zu 38, [Hz. L.]
Haubersbronn OR,
Jungingen (Hohenz.) BO, OK, Zu 38, [Hz. L.]
Klaffenbach-Althütte OR,
Laufenmühle OR,
Michelau (Württ.) OR,
Miedelsbach-Steinenberg OR,
Neufra (Hohenz.) BO, Br, OK, Zu 38, [Hz. L.]
Oberndorf b. Rudersberg OR,
Rangendingen BO, Br, OK, Zu 38, [Hz. L.]
Schlechtbach OR,
Stetten b. Haigerloch BO, Br, Ok, Zu 38, [Hz. L.]

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 5. Februar 1925. (151)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. Februar wird der Ausnahmetarif 77 für Kalziumkarbid, wie in der Klasse C des Deutschen Gütertarifs Teil I, Abt. B genannt, zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger.

Altona, den 6. Februar 1925. (150)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif Teil II Ausnahmetarif 6u für Kohlen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 werden die Stationen Speyer Hafen und Mainz Kastel in den Ausnahmetarif 6u für Kohlen aufgenommen. Für beide Stationen gilt der Frachtsatzzeiger 1 des Ausnahmetarifs.

Köln, den 5. Februar 1925. (152)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das Deutsche Zollgebiet.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 wird zum Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 für den Verkehr Schweiz-Niederlande der Nachtrag 1 ausgegeben. Er enthält außer den bisher im Verfügungswege erlassenen Änderungen und Ergänzungen Frachtsätze für einige, durch den Abzug der Regie freigewordene deutsch-niederländische Grenzübergangsstationen. Der Nachtrag ist zum Preise von 20 Reichspfennig beim Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe erhältlich.

Karlsruhe, den 5. Februar 1925. (153)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 werden nachstehende Stationen badischer Nebenbahnen in den Tarif aufgenommen:

Oberharmersbach - Dorf, Oberharmersbach-Riersbach, Hammerstein (Baden), Rümmingen, Wollbach (Baden), Münstertal, Staufen, Sulzburg, Fahrenbach, Limbach (Baden), Mudau, Billigheim (Baden), Unterschefflenz, Ettenheim, Münchweier.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (144)

Hannover, den 2. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Tier- und Kohlentarife.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die deutsch-nordischen Güter-, Tier- und Kohlentarife von Goldmark auf „Reichsmark" umgestellt, wobei eine Goldmark gleich eine Reichsmark zu setzen ist.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, 7. Februar 1925. (149)

Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Auf Seite 18 des Tarifs ist unter c) „Lokalbahn Gotteszell - Viechtach" in Zeile 2 der Vordruck 5000 kg* und die dazugehörende Fußnote zu streichen und dafür zu setzen:

bei gemischten Zügen mit 25 km/St Höchstgeschwindigkeit 6250 kg,
bei reinen Güterzügen mit 15 km/St Höchstgeschwindigkeit 6500 kg.

München, 2. Februar 1925. (143)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. Gr. Bayern.

Durchfuhr - Ausnahmetarif D 97 vom 10. Juli 1924 für bestimmte verkehrswichtige Güter, Verkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1925 wird der Nachtrag 1 ausgegeben. Er enthält außer den bereits im Verfügungswege bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache die Aufnahme von weiteren deutsch-niederländischen Grenzübergangsstationen. Der Nachtrag kann zum Preise von 10 Reichspfennig bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München bezogen werden. (142)

München, den 3. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 wir[d] die Überfuhrgebühr für Mannheim Vieh[hof] im Abschnitt D, Seite 43 des Tarif[s] von 0,90 RM. auf 1,30 RM. erhöht. Di[e] verkürzte Veröffentlichungsfrist ist ge[mäß] der vorübergehenden Änderung de[s] § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) ge[neh]migt. Nähere Auskunft geben di[e] beteiligten Güterabfertigungen sowie di[e] Auskunftei der Deutschen Reichsbahn[,] hier, Bahnhof Alexanderplatz. (158

Berlin, den 7. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 192[5] werden in dem Ausnahmetarif 12 für di[e] unter C aufgeführten Bühnenbedarfs[-]gegenstände besondere Bestimmunge[n] über die Frachtberechnung bei Aufgab[e] als Eilgut eingeführt. Näheres enthäl[t] der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die bete[i]ligten Güterabfertigungen sowie die Au[s]kunftei der Deutschen Reichsbahn-G[e]sellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplat[z].

Berlin, den 9. Februar 1925. (156

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Au[s]nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 192[5] Neuherausgabe der Ausnahmetarife [...] und 31a für Baumwolle usw. Näher[es] durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. Februar 1925. (14

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 19[25] tritt die Reinickendorf-Liebenwalde-Gr[oß] Schönebecker Eisenbahn dem Ausnahm[e]tarif 1 b für Holz bei.

Berlin, den 5. Februar 1925. (1[...]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tschechoslowakischer Donau - Umschl[ag]verkehr über Bratislava und Komarn[o]

Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924.

Ergänzungen und Frachtbegünstigun[gen] für Getreide und Hülsenfrüchte.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im [...]nannten Tarife Ergänzungen, sowie [...] Gültigkeit vom 1. Februar 1925 bis [...] weiteres Frachtbegünstigungen [...] Eisenbahndurchlaufe des oben bezei[ch]neten Verkehres für Getreide [...] Hülsenfrüchte der Post 0—2 des [...] Eisenbahngütertarifes, Teil I, Ab[tei]lung B

von Behumin (Oderberg) C.S.D. tra[...]
„ Decin (Tetschen) Umschlagsplatz
„ Loubi (Laube) Umschlagsplatz,
„ Rezbelesy (Rosawitz) Umschl[ags]platz

nach Bratislava dunajske nàbrezie [...] Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die Di[rek]tion und die gesellschaftlichen Die[nst]stellen. (1[...]

Regensburg, den 9. Februar 1925.

Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltung[en].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 8 | Berlin, den 19. Februar 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Wiederherstellung der französischen und belgischen Eisenbahnen beim deutschen Vormarsch 1914*).

Von **Dr. Wilhelm Kretzschmann,** im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens.

Verantwortlich für Wiederherstellung und Ausbau der Eisenbahnen im Kriege war der im Großen Hauptquartier befindliche Chef des Feldeisenbahnwesens, dem alle für den Eisenbahnbau bestimmten Formationen unterstanden. Durch diese einheitliche Unterstellung aller Bautruppen unter den in engster Fühlungnahme mit der obersten Führung arbeitenden und mit deren Absichten voll vertrauten Feldeisenbahnchef war die Möglichkeit gegeben, die Wiederherstellung des besetzten Eisenbahnnetzes nach einheitlichen operativen Gesichtspunkten durchzuführen und durch entsprechenden Kräfteausgleich den Forderungen der Führung im Rahmen der Operationen zu entsprechen. Dadurch, daß der Dienstbereich des Feldeisenbahnchefs den gesamten Eisenbahnbau und Betrieb umfaßte, war außerdem engstes Zusammenarbeiten aller Bau- und Betriebsorgane gewährleistet und hierdurch der in vielen Fällen notwendige Ausgleich zwischen den Anforderungen des Betriebes und den bei den geringen Baukräften stets beschränkten Ausbaumöglichkeiten sichergestellt.

Im allgemeinen beschränkte sich der Chef des Feldeisenbahnwesens darauf, den für den Bau unterstellten Dienststellen allgemeine Weisungen für die auszuführenden Wiederherstellungs- und Ausbauarbeiten zu geben und den hierzu notwendigen Kräfteausgleich vorzunehmen. Im übrigen waren die bauleitenden Stellen in ihren Anordnungen für die Bauausführung selbständig und voll verantwortlich und hatten unbeschränkte Freiheit in der Wahl der Mittel für die Erfüllung ihres Auftrages und im Einsatz der ihnen unterstellten Kräfte. Ein großes Maß von Selbständigkeit erwuchs hieraus den bauleitenden Offizieren, an die gleichzeitig hohe Anforderungen an Entschlußkraft, an technisches Können und organisatorische Befähigung gestellt wurden.

Zur Leitung der Bauarbeiten unterstanden dem Chef des Feldeisenbahnwesens Regimentskommandeure und Stabsoffiziere der Eisenbahntruppen, denen bestimmte größere Bauaufgaben zugewiesen und die hierzu notwendigen Baukräfte nach Bedarf zugeteilt wurden.

Für die Ausführung der Wiederherstellungsarbeiten standen zu Kriegsbeginn 90 Eisenbahnbaukompagnien mit einer Stärke von etwa 26000 Köpfen zur Verfügung. Hiervon waren 66 Kompagnien nach der Kriegsgliederung dem Westheer zugeteilt, während der Rest auf dem östlichen Kriegsschauplatz und in den Festungen Verwendung fand.

Der Mannschaftsbestand der Eisenbahnbaukompagnien setzte sich aus Handwerkern und Technikern fast aller Berufsarten zusammen. Neben dem Zimmermann war der

*) Die Abbildungen sind mit Genehmigung des Verlages E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, dem Werk „Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz" von W. Kretzschmann entnommen.

Schlosser und Schmied, neben dem Mechaniker der Bergmann, Schiffer und Landmesser zu finden. Daneben war technisches Eisenbahnpersonal der verschiedensten Dienstzweige vorhanden, im besonderen Lokomotivführer und Heizer, Werkstättenarbeiter, Telegraphisten und Oberbauarbeiter. Diese Vielseitigkeit in der Zusammensetzung ermöglichte den Kompagnien die Ausführung fast aller im Felde auftretenden Bauarbeiten.

Gleich dem Mannschaftsbestand gehörte auch das Offizierkorps der Eisenbahnbautruppen zum überwiegenden Teil dem Beurlaubtenstande an. Unter den Offizieren befanden sich zahlreiche Beamte unserer Staatsbahnverwaltungen und eine Reihe hervorragender Persönlichkeiten der heimischen Industrie und unseres Wirtschaftslebens. Während den wenigen vorhandenen aktiven Offizieren im Felde in erster Linie die rein militärischen und organisatorischen Aufgaben zufielen, waren die Offiziere des Beurlaubtenstandes die Hauptträger des technischen Geistes in der Truppe.

Das für Ausführung der Wiederherstellungsarbeiten erforderliche Werkzeug und Gerät führten die Eisenbahnbaukompagnien in ihrem „Bauzug" mit sich. Der Umfang des vorhandenen Feldgeräts befähigte die Truppe zur Ausführung sämtlicher Bauarbeiten an Eisenbahnen und zur Durchführung aller Zerstörungsmaßnahmen. Um die Kompagnien von ihrem Bauzug unabhängig zu machen, was namentlich im Bewegungskrieg von Bedeutung war, konnte ein Teil des Feldgeräts als „bewegliches Depot" auf mit Pferden bespannten Fahrzeugen verladen werden.

In einer vorzüglichen Zusammensetzung in personeller Hinsicht und einer reichhaltigen, vortrefflichen Ausstattung mit Gerät und Material trat die Eisenbahntruppe in den Krieg.

Als im Westen der rechte deutsche Heeresflügel den Vormarsch durch Belgien antrat, wurde die Eisenbahntruppe an die sofortige Wiederherstellung der besetzten feindlichen Bahnen angesetzt. Die Baukompagnien überschritten mit der den Armeen vorauseilenden Heereskavallerie die Grenze und arbeiteten vielfach weit vor den Anfängen der Marschkolonnen der Armeen in Feindesland. Die in der ersten Zeit des deutschen Vormarsches an den belgischen Eisenbahnen vorgefundenen Zerstörungen waren verhältnismäßig gering und beschränkten sich fast ausschließlich auf wenige einfache Gleissprengungen, auf Zerstörung der Fernsprech- und Telegraphenleitungen sowie auf Tunnelsperrungen, die in einfachster Art durch Zusammenfahren von Lokomotiven und Wagen zur Ausführung gekommen waren. In Anbetracht dieser geringen Unterbrechungen ging die Wiederherstellung der Bahnen der belgischen Grenzgebiete schnell vonstatten.

Anders lagen die Verhältnisse an den vor der Heeresmitte auf französischem Boden gelegenen Bahnen (vergl. Übersichtskarte). Hier waren bereits im ersten Teil der Strecke von Diedenhofen auf Sedan die Tunnel von Longuyon und Montmédy so gründlich zerstört, daß an ihre schnelle Fahrbarmachung nicht zu denken war. Ihre bergmännische Aufräumung sowie der gleichzeitig in Angriff genommene Bau einer Umgehungsbahn boten hier erhebliche Schwierigkeiten und ließen die Wiederherstellungsarbeiten nur sehr langsam fortschreiten.

Als beim weiteren deutschen Vormarsch die Maas zwischen Namur und Sedan erreicht wurde, nahmen Zahl und Umfang der an den belgischen und französischen Eisenbahnen vorgefundenen Zerstörungen ganz erheblich zu. So waren sämtliche in diesem Abschnitt vorhandenen vierzehn großen Maasbrücken sowie de

Übersichtskarte der beim deutschen Vormarsch 1914 wiederhergestellten französischen und belgischen Eisenbahnen.

Tunnel bei Mohon gründlich gesprengt. In gleicher Weise waren fast alle in dem Raum zwischen Sambre und Maas vorhandenen größeren Eisenbahnkunstbauten so nachhaltig zerstört, daß zeit-

Fourmies, Blangis, Ohis und Origny gelegenen großen Viadukte, die Brücken über die Sambre bei Jeumont, Hautmont und Berlaimont, die Brücken über die Aisne bei Rilly, Rethel und Guigni-

Abb. 1.
Behelfsbrücke über die Maas bei Donchery. Im Vordergrund die Trümmer des zerstörten Bauwerks.

Abb. 2.
Die wiederhergestellte Brücke bei Fourmies (Höhe: 22 m). Im Vordergrund die Trümmer der gesprengten Friedensbrücke.

raubende und umständliche Wiederherstellungsarbeiten erforderlich wurden, die eine schnelle Inbetriebnahme recht ungünstig beeinflußten. An größeren zerstörten Bauwerken in diesem Abschnitt seien erwähnt: der Tunnel bei Liart, die um Hirson bei

court. Ferner waren an den Strecken von Laon und St. Quentin nach Tergnier vier größere Bauwerke über die Oise und den Kanal Crozat gesprengt. Alle diese Zerstörungen waren unter erheblichem Aufwand an Sprengstoff und mit großer

Gründlichkeit ausgeführt und legten Zeugnis ab von dem entschiedenen Willen des Gegners, dem deutschen Vormarsch größtmöglichen Aufenthalt zu bereiten.

Im Gegensatz hierzu fehlten an den nördlich und westlich der Strecke Lüttich-Namur-Maubeuge-St. Quentin-Tergnier gelegenen Bahnen umfangreichere Zerstörungen nahezu vollständig. Ihre

am 30. August die Strecke über Bastogne-Libramont bis P a l i s e u l und am 31. die Bahn über T r o i s P o n t s - R i v a g e J e m e l l e - A n s e r e m m e in Betrieb.

Von Luxemburg wurde am 30. August M o n t m é d y übe Athus-Virton erreicht und am 15. September nach Fertigstellu der Umgehungsbahn bei Montmédy der durchgehende Zugverke

Abb. 3.
Die unter Verwendung des abgestürzten Trägers wiederhergestellte Brücke über den Kanal Crozat bei Montescourt.

Unterlassung war wohl auf die Unkenntnis des Feindes über die Ausdehnung des deutschen rechten Heeresflügels zurückzuführen und begünstigte eine schnelle Wiederherstellung der Bahnen in diesem Abschnitt ganz außerordentlich.

Es gelang daher durch Einsatz zahlreicher Eisenbahntruppen, die Strecke von Lüttich über Löwen-Brüssel-Mons-Valenciennes-Cambrai in kurzer Zeit wieder in Betrieb zu nehmen. Bereits am 26. August konnte der Zugverkehr bis B r ü s s e l , am 29. bis M o n s , am 30. bis C a m b r a i , am 3. September bis C h a u l n e s , am 4. bis R o y e und über Busigny nach S t. Q u e n t i n und am 5. über Ham bis C h a u n y durchgeführt werden. Es bedeutete eine gewaltige Leistung der Eisenbahntruppe, daß es schon am 9. September vormittags gelang, die ersten Truppentransporte bis C o m p i è g n e vorzuziehen und daß an diesem Tage in C r e i l , dicht vor den Toren von Paris, deutsche Bautruppen an der Wiederherstellung der französischen Bahnen arbeiteten.

Von Landen aus (an der Strecke Lüttich-Brüssel) wurde am 25. August C h a r l e r o i , am 30. über Berzée-Chimay das nördlich Hirson gelegene F o u r m i e s und am 5. September F u m a y über Florennes-Mariembourg erreicht. Die weitere Inbetriebnahme der südlich anschließenden Bahnen verzögerte sich außerordentlich infolge gründlicher Sprengung der um Hirson gelegenen Viadukte bei Blangis, Ohis und Origny. Bis zu ihrer Wiederherstellung wurde vom 13. September ab zwischen Fourmies und Origny ein Kraftwagenpendelverkehr und anschließend von Origny bis L a o n der Zugverkehr auf der schnell instand gesetzten Bahn aufgenommen.

Nach dem Fall von Namur und Maubeuge gelang es am 2. September, die Bahn von Lüttich bis C h a r l e r o i , am 19. bis M a u b e u g e und am 23. bis B u s i g n y in Betrieb zu nehmen.

Von den östlich der Maas gelegenen belgischen Bahnen kam

über Virton-Montmédy-Sedan-Mohon bis nach R e t h e l u A t t i g n y mit einer Abzweigung von Sedan nach Dun aufg nommen.

Die meisten übrigen Bahnen kamen erst später in Betrieb, man sich bei dem großen Umfang der Zerstörungen zunächst a die Wiederherstellung der wichtigsten Linien beschränken u die Arbeiten an den stark zerstörten, minder wichtigen Bahn vorerst zurückstellen mußte.

Grundsatz bei Wiederherstellung aller Eisenbahnen war, hierbei auszuführenden Bauten von vornherein so l e i s t u n g f ä h i g zu gestalt daß auf ihnen g a n Militärzüge durch führt werden konnt Nur so war es mögli die Eisenbahnen als o ratives Kampfmittel größere Truppenv schiebungen aus nutzen. Die Einsch tung eines, wenn au nur kurzen, weni leistungsfähigen Streckenteils mußte Leistungsfähigkeit ganzen Linie her setzen. Bei allen A bauarbeiten kam es her neben Ersparnis Zeit und Arbeitsk ten vor allem auf stungsfähige Ausg tung der ganzen lage an. Nicht Rücksicht auf schne Bau, sondern auf l stungsfähigkeit späteren Betriebes bei allen Erwägungen über die Ausführung von Wiederher lungsarbeiten letzten Endes maßgebend.

Den größten Aufenthalt bei Inbetriebsetzung des belgis und französischen Bahnnetzes bereitete die Instandsetzung B r ü c k e n und T u n n e l. Bei ihrer Wiederherstellung war her neben der erforderlichen Betriebssicherheit die S c h n e l l k e i t der Bauausführung Haupterfordernis. Dies führte d ihren Wiederaufbau mit den e i n f a c h s t e n M i t t e l n du zuführen und alle schwierigen Konstruktionen zu vermeiden.

Der Bau einfacher H o l z b r ü c k e n , für die das erforderl Material meist an Ort und Stelle beschafft werden konnte, bild daher bei der ersten Wiederherstellung die Regel. Meist ka

Abb. 4.
Die mit vorbereitetem Kriegsbrückenmaterial wiederhergestellte Brücke über die Scarpe bei Douai.

Bock- oder Pfahljochbrücken mit kurzen Spannweiten von —5 m und Holzbalken als Träger zur Anwendung. Bei Mangel an Holz wurden auch vereinzelt Schienen als Träger eingebaut. Sie bildeten jedoch nur einen Notbehelf, da sie infolge ihrer geringen Höhe und ihrer großen Elastizität als Brückenträger wenig geeignet waren. Wo sich in der Nähe der Baustellen eiserne Träger vorfanden, wurden sie als Fahrbahnträger verwendet und hierdurch die Anordnung größerer Durchflußöffnungen ermöglicht.

Die aus dem Einbau hölzerner Träger sich ergebenden kurzen Spannweiten wurden bei der ersten

Bei der zur Anwendung kommenden einfachen Bauart der Brücken erfolgte ihre Wiederherstellung in außerordentlich kurzer Zeit. So wurde die bei Bazeilles zerstörte Maasbrücke in der Zeit vom 1. bis 10. September 1914 von einer Eisenbahnbaukompagnie durch eine Holzbrücke von fast 100 m Länge und 10 m Höhe ersetzt. Ihr in knapp 10 Tagen ausgeführter Bau stellte eine glänzende Leistung der Truppe dar. Eine andere 110 m lange Behelfsbrücke über die Maas bei Donchery kam vom 3. bis 14. September zur Ausführung. Abbildung 1 zeigt das instandgesetzte Bauwerk mit den Trümmern der ursprünglichen Brücke.

Abb. 5.
Die zerstörte Eisenbahnbrücke über die Maas bei Namur.

schnellen Wiederherstellung in Kauf genommen, da infolge der Trümmer der zerstörten Eisenbahn- und Straßenbrücken die Schiffahrt fast überall gesperrt war und eine Gefährdung der Brücken durch Hochwasser und Eisgang auf dem westlichen Kriegsschauplatz eine nur untergeordnete Rolle spielte. Anders lagen die Verhältnisse auf dem russischen Kriegsschauplatz, wo die starkes Hochwasser und Eisgang führenden Ströme zur Anordnung möglichst großer Spannweiten und zur häufigen Verwendung eiserner Träger führten. Bei einer Höhe derselben bis zu 1 m ließen sich mit ihnen Spannweiten bis zu 20 m freitragend überbrücken.

Bei Durchlässen und kleineren Brücken wählte man bisweilen auch Schwellenstapel als Unterstützungen. Sie gaben jedoch unter dem Einfluß der Witterung leicht nach und befanden sich alsdann unter der hämmernden Wirkung der darüberrollenden Last in ständiger Bewegung. Die Verwendung gerammter Unterstützungen war daher meist vorzuziehen.

Eines der größten wiederherzustellenden Bauwerke des westlichen Kriegsschauplatzes war die Brücke bei Fourmies, deren gewaltiges Trümmerfeld dazu zwang, die neue Brückenlinie seitlich zu verschieben, wodurch sie in einer Kurve zu liegen kam (Abbildung 2). Für die Wiederherstellung wurden gerammte hölzerne Pfeiler gewählt, die aus 24 Pfählen, mit einer Eindringungstiefe von etwa 9 m, bestanden. Der 10 m betragende Abstand der Pfeiler war durch eiserne Träger überbrückt. Die durch Heranführung der Baustoffe sehr erschwerten Arbeiten begannen am 3. Oktober; am 5. November erfolgte die Inbetriebnahme des 175 m langen und 22 m hohen Bauwerks.

Vereinzelt wurden auch die bei der Sprengung abgestürzten Träger für die Wiederherstellung der Brücken nutzbar gemacht. So war der 35 m lange Parallelträger der Brücke über den Kanal Crozart bei Montescourt (Abbildung 3) durch Sprengung der Auflager ohne wesentliche Beschädigungen herabgestürzt. Da der Träger genügend Festigkeit zeigte, wurde er

Abb. 6.
Die von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, wiederhergestellte Brücke über die Maas bei Namur.

Abb. 7.
Die von der Brückenbauanstalt Hein, Lehmann & Co., Düsseldorf, wiederhergestellte Talbrücke bei Blangis (Höhe: 24 m).

ı seiner Lage belassen, durch Böcke an seinen Enden unter-tützt und durch den Aufbau einer Holzkonstruktion für die Auf-ahme des Oberbaues hergerichtet. Die Brücke wurde auf diese Veise in der überaus kurzen Zeit vom 11. bis 15. September für eide Gleise wieder fahrbar.

Ähnlich verfuhr man bei der Brücke über die Maas bei ,umes. Hier waren durch Sprengung zweier Steinpfeiler die lachen Blechträger in beinahe horizontaler Lage etwa 4 m tief bgestürzt. Sie wurden auf den gesprengten Pfeilern durch Jntermauerung fest gelagert und durch gerammte Pfähle in ihrer ,age gesichert. Auf den in dieser Weise festgelegten Trägern rrichtete man Schwellenstapel zur Aufnahme der Fahrbahn. Die zeitig, die deutsche Privatindustrie zu den Arbeiten heranzuziehen. Am 1. September 1914 erging zum erstenmal an eine deutsche Brückenbaufirma, die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, die Anfrage, ob sie zur Übernahme von Brückeninstandsetzungsarbeiten im besetzten Gebiet bereit sei. Bereits am 3. September trafen Vertreter der Firma beim Feldeisenbahnchef im Großen Hauptquartier in Luxemburg ein, und schon am folgenden Tage erfolgte nach Besichtigung des zerstörten Bauwerks der Abschluß eines Vertrages zur eingleisigen Wiederherstellung der Brücke über die Maas bei Namur. Als Zeitpunkt der Fertigstellung war der 30. September 12 Uhr mittags bestimmt.

Abb. 8.
Einbau des letzten Überbaus der Brücke bei Origny. Ausführung durch die Brückenbauanstalt Hein, Lehmann & Co., Düsseldorf.

rbeiten wurden vom 4. bis 14. September ausgeführt. Die ge-ählte Bauart führte schnell zum Ziel, machte aber dauernde ›rgfältige Überwachung nötig.

An zwei Stellen kam auf dem westlichen Kriegsschauplatz auch ›rbereitetes Kriegsbrückenmaterial zum Einsatz, ob-ohl in beiden Fällen eine unbedingte Notwendigkeit zu seiner 'erwendung nicht vorlag. Abbildung 4 zeigt die auf diese Weise iederhergestellte, 20 m lange Brücke über die Scarpe i Douai, deren Bau vom 11. bis 17. Oktober von beiden Ufern is freischwebend mittels Ballastträgern erfolgte. Das hierbei 'rwendete Kriegsbrückenmaterial bestand aus 2 m langen Stäben ›n Z-förmigem Querschnitt, die in den Knotenpunkten durch elenkbolzen verbunden und verschraubt waren. Der Nachteil eser Kriegsbrücke lag hauptsächlich in der großen Zahl ver-hiedenartiger, vielfach recht kleiner Einzelteile, wodurch eine erwendung der Konstruktion im Felde sehr behindert wurde.

Der gewaltige Umfang der Wiederherstellungsarbeiten und e im Verhältnis hierzu geringe Zahl militärischer Bauforma-tnen veranlaßte den Chef des Feldeisenbahnwesens schon früh-

Die 130 m lange, 12 m über dem Wasserspiegel gelegene Brücke diente der Überführung der zweigleisigen Bahn Namur-Luxemburg und der eingleisigen Maastalbahn Namur-Charleville und bestand aus drei gleichen Spannweiten, die mit eisernen Überbauten überbrückt waren. Die Zerstörung erfolgte durch Sprengung des dem linken Ufer benachbarten Strompfeilers, wodurch die Überbauten der beiden angrenzenden Öffnungen aller drei Brückengleise zum Absturz kamen (Abbildung 5).

Das mit Wiederherstellung beauftragte Werk Gustavsburg der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg baute die neue Brücke zwischen die Gleise des alten Bauwerks und wählte als Unterstützungen gerammte eiserne Pfahljoche mit aufgesetzten eisernen Pendelstützen, über welche Walzträger als Überbauten verlegt wurden. Die größte Spannweite betrug 15 m, für die 1 m hohe Träger zur Verwendung kamen (Abbildung 6).

Am 8. September traf der erste Zug mit Personal der Firma und mit dem notwendigen Werkzeug und Gerät an der Baustelle ein, am 18. begann die Errichtung der Pendelstützen, am 29. war die gesamte Eisenkonstruktion aufgestellt, so daß am 30. Sep-

tember vormittags pünktlich zu dem vom Feldeisenbahnchef geforderten Zeitpunkt der erste Zug über die Brücke rollen konnte. In der überaus kurzen Zeit von 27 Tagen nach erfolgter Auftragserteilung kam die Brücke wieder in Betrieb. Durch ihren Bau hatte die deutsche Brückenbautechnik zum erstenmal im Kriege Beweise ihrer großen Leistungsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit erbracht. Die mit Heranziehung dieser Firma gemachten überaus günstigen Erfahrungen führten in der Folgezeit zu einer ausgedehnten Verwendung der deutschen Privatindustrie bei den Brückenwiederherstellungen. Die hierbei von den Firmen angewendete Bauweise bestand darin, daß die gesamte Eisen-

Abb. 9.
Wiederherstellung des Tunnels bei Mohon durch Abtragen der über der Sprengstelle lagernden Erdmassen. Höhe des über dem Tunnel gelegenen Berges: 15 m.

konstruktion in den heimatlichen Werkstätten auf Grund der an der Brückenstelle aufgenommenen Abmessungen fertiggestellt, in zerlegtem Zustand an die Baustelle herangeführt und dort zusammengesetzt wurde.

Nach diesem Verfahren wurden auch die um Hirson zerstörten großen Viadukte bei Blangis, Origny und Ohis von der Brückenbauanstalt Hein, Lehmann & Co., Düsseldorf, wiederhergestellt. Sämtliche drei Bauwerke waren gemauerte Gewölbebrücken, die bei ihrer Sprengung ein gewaltiges Trümmerfeld bildeten, das umfangreiche Aufräumungsarbeiten erforderlich machte. Ihre Wiederherstellung erfolgte derart, daß nach Aufräumung der Brückentrümmer auf den Resten der alten Pfeiler eiserne Pendelstützen errichtet und diese durch Blechträger überbrückt wurden. Abbildung 7 zeigt die in dieser Form wiederhergestellte Brücke bei Blangis. Bei ihr kam für das Verlegen der langen, schwer zu handhabenden Träger zum erstenmal ein sel zweckmäßiges Verfahren mittels eines besonders konstruiert Auslegerkranes zur Anwendung, das in Abbildung 8 beim B der Brücke bei Origny veranschaulicht ist. Der einzubauen Träger wurde von hinten in den Kran gefahren, mittels La katzen angehoben und unter dem Auslegerarm nach vorn gezog und auf die Stützen abgesetzt. Auf diese Weise war es möglic Träger bis zu 20 m Länge und 25 t Gewicht schnell und sicher verlegen.

Einen Überblick über die bei den erwähnten drei Brücken forderlichen Bauzeiten (einschließlich der umfangreichen A räumungsarbeiten) gibt folgende Zusammenstellung:

Brücke bei	an Strecke	Länge	Bauzeit vom Ta der Auftrags- erteilung
Blangis	Hirson-Fourmies	130 m	43 Tage
Origny	Hirson-Laon	90 „	46 „
Ohis	Hirson-Busigny	182 „	37 „

Die letztgenannte Brücke wurde zweigleisig ausgeführt; ih in nur 37 Tagen erfolgte Wiederherstellung zählt zu den best Leistungen während des Krieges.

Neben den Brücken verursachte die Wiederherstellung der ze störten Tunnel größere Arbeiten. Sie bereiteten dadurch b sondere technische Schwierigkeiten, daß sie von Zufälligkeit und Einflüssen abhängig waren, die sich in ihrem Umfang u ihrer Auswirkung meist schwer übersehen ließen. Nachstür des durch die Sprengung beunruhigten Gebirges und Wasserei brüche als Folge der durch die Zerstörung freigelegten wass führenden Schichten waren die hauptsächlichsten Hindernisse diesen Arbeiten. Sie wurden dadurch noch erschwert, daß infol des beschränkten Arbeitsraums nur eine verhältnismäßig gerin Zahl von Arbeitskräften angesetzt werden konnte. Die Fahrb machung zerstörter Tunnel erforderte daher meist sehr viel Ze Alle diese Schwierigkeiten führten dazu, daß neben der Tunn wiederherstellung meist gleichzeitig der Bau einer Umgehun bahn in Angriff genommen wurde. Ihre Linienführung erforde naturgemäß große Längenentwicklung mit starken Steigung und Krümmungen sowie erheblichen Erdarbeiten.

Sofern es sich bei den Tunnelsprengungen nur um Zerstöru der beiden Portale handelte, ging die Aufräumung durch B seitigung der Verschüttungen meist schnell vonstatten. Dageg gestalteten sich die Arbeiten stets sehr schwierig, wenn Spre gungen im Innern des Tunnels erfolgten und die darüb lagernden Gebirgsmassen in denselben einbrachen. War hier der über dem Tunnel liegende Berg nur von geringer Höhe, erfolgte die Wiederherstellung durch Abtragen der über d Sprengstelle lagernden Erd- oder Gesteinmassen. Das Verfahr hatte den Vorteil, daß zahlreiche Arbeitskräfte in Tag- u Nachtarbeit eingesetzt werden konnten. In dieser Weise erfolg z. B. die Fahrbarmachung des Tunnels von Mohon (Abbildung dessen Gewölbe in der Mitte auf 25 m Länge im Scheitel du schlagen war. Zur Freilegung der Sprengstelle mußten 15 000 Boden des über dem Tunnel gelegenen, etwa 15 m hohen Berg terrassenförmig abgetragen werden. Die am 17. September dur vier Kompagnien begonnenen Arbeiten führten am 6. Oktober z Inbetriebnahme des einen Gleises.

War bei großer Höhe des über dem Tunnel liegenden Ber ein Abtragen desselben nicht möglich, so mußte die Wiederh stellung durch Ausbau der Sprengstelle im bergmännisch Tunnelbauverfahren erfolgen, wie z. B. bei den zerstörten Tu neln von Trois Ponts, Longuyon, Montmédy und Liart. Die A führung erfolgte meist behelfsmäßig in Holz durch den Einb einfacher Türstöcke im Abstand von ½ bis 1 m und Abdecken Zwischenräume durch Bohlen (Abbildung 10).

Da alle beim Tunnelbau auszuführenden Arbeiten große Sa kenntnis und praktische Erfahrung erforderten, wurden für il Ausführung besondere Bergarbeiterkolonnen un Führung höherer Bergbeamter herangezogen. Sie haben bei Fahrbarmachung zahlreicher Tunnel Hervorragendes geleist-

Abb. 10.
Querschnitt und Längenschnitt der bei Wiederherstellung des Tunnels von Longuyon eingebauten Türstockzimmerung.

o wurde der im Innern auf 110 m Länge gesprengte Tunnel estlich Longuyon von einer 100 Mann starken Bergarbeiterolonne mit Unterstützung von 100 italienischen Arbeitern in der eit vom 1. September bis 22. Oktober in angestrengtester und efahrvoller Arbeit eingleisig wieder fahrbar gemacht und der an rei Stellen auf insgesamt 86 m ärge zerstörte Tunnel von iart (Abbildung 11) vom 2. September bis 21. Oktober urch 230 Bergleute und drei zur ilfeleistung beigegebene Eisenahnbaukompagnien instandgeetzt. Die letzteren Arbeiten aren durch die geringe Festigeit des Gebirges sehr erhwert. Am 11. Oktober wurde urch sich lösende Gebirgsassen die Türstockzimmerung uf der Nordseite des Mittelruchs zum Teil durchschlagen nd die Arbeitsstelle vollständig erschüttet. Mit Einbau der immerung mußte erneut beonnen werden.

Wo bei Tunnelzerstörungen folge der Sprengung der Druck es Gebirges so groß war, daß ölzerne Einbauten ihm nicht andhielten, mußte zur Wiedererstellung in permanenter Form eschritten werden. Diese Arbein kamen ausschließlich durch unnelbaufirmen zur Ausführung und nahmen naturgemäß stets längere Zeit in Anspruch. Hierbei erfolgte die Wiederherstellung meist derart, daß entsprechend dem Tunnelprofil gebogene Eisenrahmen eingebaut und die Zwischenräume durch Beton ausgefüllt wurden. In dieser Weise kam der Tunnel von Montmédy zum Ausbau, wobei drei Sprengstellen auf eine Länge

Abb. 11.
Der zerstörte Tunnel bei Liart.

von insgesamt 66 m wiederhergestellt werden mußten. Starker Druck des mit Wasser durchsetzten Gebirges erschwerte die Arbeiten außerordentlich. Wiederholt wurden die durch die Schuttmassen geschlagenen Stollen verschüttet und zum Teil vollständig zerdrückt. Nur mit größter Anstrengung und unter ständiger Lebensgefahr ließ sich der Bau zu Ende führen. Die am 19. September 1914 begonnenen Arbeiten kamen erst Anfang Mai 1915 zum Abschluß.

Mit Rücksicht auf die schwierigen Instandsetzungarbeiten des Tunnels von Montmédy wurde frühzeitig mit dem Bau einer Umgehungsbahn begonnen. Sie erforderte bei einer Länge von 3,9 km fast 20 000 cbm Erdbewegung und wurde innerhalb 16 Tagen fertiggestellt. Auf ihr vollzog sich bis zur Inbetriebnahme des Tunnels der ganze Zugverkehr der stark belasteten Strecke Diedenhofen-Sedan.

Neben dem Bau der zerstörten Brücken und Tunnel erforder die Wiederherstellung der Bahnhöfe mit ihren für die B triebführung unentbehrlichen Anlagen, im besonderen die Wiede ingangsetzung der Wasserstationen und Stellwerke sowie d Telegraphen- und Fernsprechleitungen erhebliche Kräfte.

Gegen Ende des Jahres 1914 waren von dem belgischen u französischen Eisenbahnnetz etwa 4900 km Vollspurbahnen u 150 km Schmalspurbahnen in deutschem Betrieb. Ihre in kurz Zeit erfolgte Wiederherstellung und Inbetriebnahme stellt ei gewaltige organisatorische und technische Leistung der Eise bahntruppe und der hieran beteiligten deutschen Privatindustr dar, die beide in aufreibender, zäher, nach außenhin oft wen in die Erscheinung tretender Arbeit ihre volle Kraft und i ganzes Können eingesetzt haben.

Die wirtschaftliche Lage der rumänischen Staatsbahnen.

Es ist sehr schwer, ein klares Bild über die wirtschaftliche Lage der rumänischen Staatsbahnen zu gewinnen. Die amtlichen Veröffentlichungen ermangeln fast immer der Eindeutigkeit, unter anderem wohl auch darum, weil in dem noch immer nicht entwirrten Chaos der Nachkriegszeit selbst die berufensten amtlichen Stellen nicht immer ganz klar sehen.

Auch die rumänischen Bahnen haben bekanntlich durch den Krieg sehr stark gelitten. Die ungeheuren Zerstörungen an Brücken und sonstigen Anlagen, vor allem aber an rollendem Material, mußten beinahe ganz aus den eigenen Einnahmen der Bahn, und wo diese nicht ausreichten, durch Anleihen aus den Staatskassen hergestellt werden. Eine Entlastung brachte für diese das anfangs geübte, nicht eben einwandfreie Mittel der deckungslosen Staatsschatzanweisungen, die eine Zeitlang, in der trügerischen Hoffnung auf eine Währungsgesundung, in vielen westlichen Staaten willige Abnehmer fanden. Ebenso half man sich im Innern durch Nichtbezahlen der Lieferungen, also durch eine Art innerer Zwangsanleihe bei den Staatslieferanten.

Die derzeitige Regierung Rumäniens hat dieser heillosen Wirtschaft ein Ende gemacht, sie bezahlt ausländische und inländische Lieferungen verhältnismäßig prompt und hat auch mit den Schulden aus früherer Zeit aufzuräumen begonnen, indem sie die Schatzanweisungen zu konsolidieren sucht und auch die inländischen Schulden stufenweise abbaut.

Leider muß dies durch die äußerste Beschränkung der noch lange nicht abgeschlossenen Wiederherstellungsarbeiten erkauft werden. Rumänien ist es nämlich bisher nicht gelungen, eine ausländische Wiederaufbauanleihe zu machen; die hierfür allein in Frage kommenden amerikanischen und englischen Geldleute und Regierungen verhielten sich bisher Rumänien gegenüber durchaus ablehnend.

Tatsache ist, daß Rumänien heute wirtschaftlich wohl oder übel auf eigenen Füßen stehen muß, und daß auch die Eisenbahnen sich mit diesen Verhältnissen abfinden müssen, die von Tag zu Tag schwieriger und unhaltbarer werden.

Die Schaulinien der Abb. 1 zeigen die Währungsschwankungen und die Preisverhältnisse des Landes nach der Neujahrsnummer der rumänischen volkswirtschaftlichen Zeitung „Argus“.

Wie ersichtlich, scheint die Währung, wenn auch mit fortwährenden sehr großen Schwankungen, bis auf weiteres stabilisiert zu sein. Wenigstens ist das Jahresmittel des Dollarkurs aus 1923 und 1924 fast genau übereinstimmend, nämlich 39, we der Kurs der Vorkriegszeit gleich Eins gesetzt wird.

Die Preise der ausländischen Erzeugnisse (Maschinen, Text

Abb. 1.
Währung und Lebenshaltung in Rumänien.

waren und andere Industrieerzeugnisse) stiegen bis Ende 1 im großen und ganzen mit dem Dollarkurs, von da ab setzt a eine gleichmäßige, unaufhaltsam ansteigende Überteuerung zum Schluß des Jahres 1924 ein.

Die Preise der inländischen Erzeugnisse (Lebensmittel, Koh Petroleum u. dgl.) sind ebenfalls in unaufhaltsamem Steigen griffen. Während man in Rumänien unmittelbar nach d

Kriege, in Gold umgerechnet, sehr viel billiger lebte, als vor dem Kriege, ist dies seit Mitte 1924 anders geworden, zu welchem Zeitpunkte auch die inländischen Erzeugnisse den Goldpunkt erreichten.

Wenn nun auch die Ausgaben der Eisenbahnen zum größten Teile dem Inlande zugute kommen und nur zu einem Bruchteile ins Ausland gehen, liegen diese Ausgaben, in Gold umgerechnet, heute doch zweifellos erheblich höher als in der Vorkriegszeit.

Demgegenüber zeigen die Schaulinien der Abb. 2, daß die Tarife der rumänischen Staatsbahnen dieser Sachlage in keiner Weise Rechnung tragen.

Diese Linien sind der zeichnerische Auszug aus einem Artikel des halbamtlichen „Buletinul căilor ferate române" vom Dezember 1924 und vergleichen die derzeitigen Tarife der polnischen, tschechoslowakischen, österreichischen, ungarischen und rumänischen Bahnen.

Abb. 2. Vergleichendes Schaubild der Eisenbahntarife der polnischen, tschechoslowakischen, oesterreichischen, ungarischen und rumänischen Bahnen.

Abb. 3. Betriebsergebnisse der rumänischen Staatsbahnen.

Der Vergleich zeigt, daß die rumänischen Bahnen ihre Tarife auf das Dreifache erhöhen könnten, ohne die Größtwerte der angeführten Tarife zu erreichen.

Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen hat eine solche, natürlich stufenweise durchzuführende Erhöhung auch in Vorschlag gebracht, die Regierung glaubte jedoch dem nicht zustimmen zu können. Dies wohl aus innerpolitischen Gründen und um die herrschende Handels- und Industriekrise nicht zu verschärfen. Es wurde nur eine 50prozentige Tariferhöhung bewilligt, die in zwei Stufen durchgeführt wurde. Natürlich ist die Angelegenheit dadurch nur hinausgeschoben, aber nicht erledigt. Rumänien versucht eben dieselben Mittel, die überall in der Welt zu nichts geführt haben. Denn eine Gesundung der Volkswirtschaft ist unmöglich, solange die großen Staatsbetriebe eine Bankrottwirtschaft betreiben.

Wie ungesund die wirtschaftliche Lage der rumänischen Staatsbahnen infolge dieser Tarifpolitik ist, zeigen die Schaulinien der Abb. 3, die ebenfalls der Neujahrsnummer des „Argus" entnommen sind, dem natürlich auch die Verantwortung für die Richtigkeit der mitgeteilten Daten überlassen bleiben muß.

Es ist noch die Schaulinie der Betriebszahl hinzugefügt, da allein diese Aufschluß über die Richtung der Entwicklung geben kann. Wir sehen da in den unmittelbar dem Kriegsschluß folgenden Jahren die ungeheuerlichsten Schwankungen bis zur Zahl 16. Im Haushaltsjahr 1920/21 waren also die Ausgaben der rumänischen Staatsbahnen sechzehnmal höher als die Einnahmen!

Seither ist unter einer wirtschaftlich besser, wenn auch noch lange nicht gut beratenen Regierung die Betriebszahl wieder einigermaßen erträglicher geworden, nach einer vorübergehenden Abdrosselung in 1921/22 und 1922/23 hat aber das Rumpfhaushaltjahr 1923 wieder ein starkes Anschwellen gebracht, und ob die leise Besserung, die sich in dem eben vergangenen Jahre ankündigte, anhalten wird, bleibt abzuwarten.

Abb. 4. Lokomotivbestand der rumänischen Staatsbahnen.

Es liegt auf der Hand, daß ohne eine vernünftige Tarifpolitik ein Aufhören der Defizitwirtschaft nicht zu erwarten ist. Ja, wenn die Preislinien der Abb. 2 weiter steigen werden, wozu alle Vorbedingungen gegeben sind, kann die Lage sich nur noch verschlimmern.

Zum Schlusse sollen noch einige Schaulinien (4 und 5) und Daten über das rollende Material der rumänischen Staatsbahnen mitgeteilt werden. (Auch diese sind der Neujahrsnummer des „Argus" entnommen.)

Abb. 5. Wagenbestand der rumänischen Staatsbahnen.

Rumänien hatte bei Kriegsausbruch, im Jahre 1916, ein Eisenbahnnetz von 3700 km Länge, 932 Lokomotiven und 26 347 Eisenbahnwagen, also 0,25 Lokomotiven und 7,1 Wagen für das Kilometer, also 28,2 Wagen auf eine Lokomotive.

Es hat heute ein Eisenbahnnetz von 11 300 km Länge, etwa 1900 betriebsfähige Lokomotiven und 50 000 ebensolche Wagen, also 0,168 bzw. 4,4 für das Kilometer und 26,4 Wagen auf eine Lokomotive.

Wohl hat es einen ungeheuren Park von Lokomotiv- und Wagenruinen, welche, hergestellt, diese Zahlen auf 0,41 bzw. 9,75 für das Kilometer, also anscheinend mehr als genügend er-

höhen würden, es sind aber die Lokomotivruinen veraltete, schwache Maschinen, die für den modernen Großverkehr kaum mehr in Betracht kommen, und andererseits zeigt die sehr bezeichnende Linie der betriebsfähigen Wagen in Abb. 5, daß die rumänischen Werkstätten knapp imstande sind, die Anzahl der betriebsfähigen Wagen auf der einmal erreichten Höhe zu halten; von einer nennenswerten Lichtung der großen Wagenfriedhöfe, welche die Abstellgleise besetzt halten, kann keine Rede sein. Ebenso ist das Anschwellen der Anzahl der betriebsfähigen Lokomotiven abgeflaut, seitdem keine Neubestellungen mehr erfolgen und seitdem auch die Lokomotivreparaturen im Auslande stark abgebremst wurden.

Die Anzahl der betriebsfähigen Lokomotiven scheint i übrigen der Anzahl der zur Verfügung stehenden Wagen ange messen zu sein. Die Anzahl der letzteren ist aber jedenfalls vie zu klein und erklärt wohl auch, warum die Eisenbahnwage heutzutage in Rumänien einen Seltenheitswert haben.

Freilich ist es auch mehr als fraglich, ob die vorhandene Gleisanlagen für den Verkehr aller vorhandenen Lokomotive und Wagen ausreichen würden, wenn sie durch ein Wunde plötzlich hergestellt würden. Von wo aber die Gelder herzu nehmen wären, die zu ihrer Erweiterung erforderlich sind, is bei der dargestellten wirtschaftlichen Lage des Landes nich leicht zu sagen.

Grundzüge der Eisenbahn-Wirtschaftslehre.

Sir William M. Acworth genießt in englischen Fachkreisen hohes Ansehen als Autorität auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, soweit die Gliederung einer Eisenbahnverwaltung und wirtschaftliche Angelegenheiten, namentlich Tariffragen, zu erörtern sind. Durch seine Teilnahme bei Ausarbeitung des Dawes-Gutachtens, wobei er mit dem Franzosen Leverve zusammen bekanntlich die Grundlagen für die Umgestaltung der Reichsbahn geliefert hat, und infolge seiner Berufung in den Aufsichtsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft haben seine Ansichten auch für Deutschland Bedeutung erlangt. Das Erscheinen eines Buches über wirtschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens aus der Feder von Sir W. Acworth ist daher ein Ereignis, wenn auch, wie wir noch sehen werden, das Buch die Anforderungen nicht in vollem Umfang erfüllt, die man an eine Neuauflage eines Werks von ursprünglich anerkannter Bedeutung wohl stellen dürfte.

Sir W. Acworth hat 1905 die 1. Auflage seines Werks „The Elements of Railway Economics" erscheinen lassen; das Buch sollte damals eine Lücke ausfüllen, die der Verfasser bei seinen Vorträgen über Eisenbahn-Wirtschaftslehre an der Londoner Volkswirtschaftsschule empfand, indem er seinen Hörern kein Werk empfehlen konnte, in dem sie das, was er ihnen vortrug, nachlesen konnten. Das Buch muß damals seinen Zweck erfüllt haben und fleißig gekauft worden sein, denn es mußte noch in demselben Jahre ein Neudruck erscheinen, und in den Jahren 1907 bis 1921 ist dreimal die Herausgabe eines Neudrucks wiederholt worden. Nunmehr hat sich der Verfasser entschlossen, eine 2. Auflage[1]) herauszugeben, die er selbst als überarbeitet und erweitert bezeichnet, die aber, abgesehen von redaktionellen Änderungen an einigen Stellen und der Hinzufügung einiger Zahlenangaben aus neuerer Zeit, in ihren wesentlichen Teilen ein unveränderter Abdruck der 1. Auflage ist. Nur am Schluß sind drei neue Kapitel angehängt, die die englischen Eisenbahnen im Kriege, das Eisenbahntarifgericht, das durch das englische Eisenbahngesetz von 1921 ins Leben gerufen worden ist, und die Personentarife behandeln.

Sir W. Acworth ist 1850 geboren, hat also die Erfahrung eines ganzen Lebens hinter sich, und wenn auch die erste Stufe in der Entwickelung des heutigen Eisenbahnwesens sich zu einer Zeit abgespielt hat, wo er an der Lösung der dabei auftretenden Aufgaben noch nicht teilnahm, so hat er doch die Zeit miterlebt, in der die Eisenbahnen nach Überwindung der Kinderkrankheiten und gewisser Erschütterungen im Jünglingsalter in die Mannesjahre eintraten, nützliche Arbeit im Wirtschaftsleben der Völker verrichteten, ihre Netze und ihre Tätigkeit ausbauten und ihre heutige Stelle in der Volkswirtschaft eroberten. Er hat diese Zeit nicht nur mit erlebt, sondern er hat an der Entwicke lung tätig mitgewirkt, indem er nicht nur, wie schon erwähn über Eisenbahnwirtschaftslehre unterrichtete, sondern auc Bücher und Zeitschriftenaufsätze über die einschlägigen Frage schrieb, vor gelehrten Gesellschaften Vorträge darüber hielt usw Als Rechtsanwalt — er war von Haus aus Jurist — wirkte e besonders vor dem Parlament, wo bekanntlich die Vertretun der Interessen der Eisenbahngesellschaften große Arbeit e fordert, sei es, daß die Eisenbahngesellschaften die Genehmigun ihrer an das Parlament gerichteten Anträge durchzudrücken b strebt sind oder Gesetzentwürfe bekämpfen, die für sie drückend Bestimmungen enthalten. Ferner hat Sir W. Acworth in zah reichen Ausschüssen zur Untersuchung von Eisenbahnfrage mitgewirkt und Gutachten über Organisationsfragen im Eise bahnwesen, sowohl für englische und andere europäische Eise bahnen, als auch für solche in überseeischen Ländern bearbeite Er gehört dem Aufsichtsrat mehrerer englischer Eisenbahngese schaften, darunter der Londoner Untergrundgruppe an und i auch Mitglied des Tarifbeirats beim englischen Verkehrsminist rium. Auf dem Festlande ist er in der letzten Zeit dadurch z einer in Fachkreisen allgemein bekannten Persönlichkeit g worden, daß er bei der Umgestaltung der Eisenbahnen Öste reichs und zuletzt auch Deutschlands mitgearbeitet hat. Ei seiner letzten Arbeiten auf diesem Gebiet ist ein Gutachten üb die Eisenbahnen von Indien, wo man zur Zeit auch an der Arbe ist, die Eisenbahnen aus dem Staatshaushalt herauszulöse Dieser Vorgang spielt sich, hier und dort in anderer Form, fa überall da ab, wo Sir W. Acworth an der Neuordnung des Eise bahnwesens mitgewirkt hat, und daß dies der Fall ist, ist ken zeichnend für die Stellung, die er in bezug auf die Einordnu der Eisenbahnen in das Wirtschaftsleben einnimmt: er betracht sie lediglich vom privatwirtschaftlichen Standpunkt. In Deutsc land ist er allerdings mit diesem Standpunkt nicht ganz durc gedrungen, denn gleich der grundlegende § 2 des Gesetzes üb die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schreibt neben der G schäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen die Wahru der Interessen der deutschen Volkswirtschaft vor.

Nach einem einleitenden Kapitel, in dem der Begri Eisenbahn erläutert und ein flüchtiger Blick auf die Entwicklu der Eisenbahnen geworfen wird, folgen in Acworths Buch Da legungen über das Anlagekapital, die Einnahmen und Ausgab der Eisenbahnen. Die wichtigsten Abschnitte d Buchs sind wohl die Kapitel VIII und IX, in denen unter de bei derartigen Erörterungen in England eine große Rolle spi lenden Schlagwort: Charging what the traffic will bear — d Gebühr erheben, die der Verkehr tragen kann — die Frage d Festsetzung der Höhe der Tarife behandelt wird. Der Grun satz, daß man die Gebühren für die Beförderung von Frac gut erheben soll, die der Verkehr tragen kann, klingt zunäch schlimmer, als er gemeint ist, und Acworth erläutert ihn in au führlichen Darlegungen dahin, daß man nicht durch hohe Tari den Handel so weit belasten dürfe, wie er es ertragen kan sondern nur soweit, wie er es zu ertragen bereit ist. Bei eine

[1]) The Elements of Railway Economics by Sir William M. Acworth, K. C. S. J., M. A.; New Edition revised and enlarged by the Author and W. Stephenson, B. A., Cassel Reader in Transport (University of London). Oxford, at the Clarendon Press, 1924. Preis 3 Sh. 6 d.

isenbahnwesen, wie es das englische bis zum Erlaß des Eisenahngesetzes von 1921 war, wo also etwa 130 Eisenbahngesellhaften, darunter etwa 30 große, abgesehen von zahlreichen leineren, sich in den Verkehr teilen, wo viele Städte paarweise urch die Strecken mehrerer Gesellschaften verbunden waren, pielte natürlich der Wettbewerb eine wichtige Rolle, und das ußerte sich am deutlichsten bei der Festsetzung der Gütertarife, ir die infolgedessen sich aus der Entfernung, dem Gewicht, den elbstkosten u. dergl. ergebende Gesichtspunkte nicht, minestens nicht in dem Maße, wie es ihnen eigentlich zukommt, ngewendet werden konnten. Eingehend wird die Entwicklung er englischen Gütertarife geschildert; merkwürdiger Weise acht aber die Darstellung vor den Zuständen halt, die heute folge des Zusammenschlusses der Eisenbahnen zu vier Gruppen nd der dadurch verursachten, wenigstens teilweisen Ausschalng des Wettbewerbs in England herrschen. Es wäre wertvoll, ne Schilderung dieser Zustände in so zusammengefaßter Form, ie es der Rahmen des hier besprochenen Buches erlauben ürde, gerade von Acworth zu besitzen, aber es ist nicht ausgehlossen, daß er es absichtlich vermieden hat, hierauf einzuehen, weil die Verhältnisse noch nicht geklärt sind und namentch die Ordnung der Gütertarife durch das Tarifgericht noch ussteht. Aber auch abgesehen davon läßt das Buch die neuere ntwickelung der Tariffragen unbeachtet. Es entspricht das der nglischen Anschauung, bei einer einmal gefaßten Ansicht zu bearren und neuere Grundsätze, namentlich wenn sie aus dem uslande stammen, abzulehnen. Das Buch beschäftigt sich überaupt im wesentlichen nur mit englischen Verhältnissen, so daß ein Titel nicht ganz treffend gewählt erscheint, er müßte wohl chtiger auf eine geschichtliche Darstellung der englischen isenbahnwirtschaft hinweisen. Nur ab und zu wird ein — eist nur flüchtiger — Seitenblick auf das Ausland geworfen. erücksichtigt werden dabei fast allein die Vereinigten Staaten on Amerika, die infolge ihrer Verbindung mit England durch die emeinsame Sprache dort mehr Beachtung finden als wohl gendein anderes Land. Aber auch bei der Erwähnung von merika und seinen Eisenbahnen geht der Verfasser achtlos an er Entwickelung vorbei, die die Frage der Eisenbahntarife in er Zeit seit Erscheinen der 1. Auflage, namentlich aber während es Krieges und nach seiner Beendigung dort genommen hat.

Was auf diesem Gebiet fehlt, kann durch die neu aufgenomenen Kapitel, die, wie schon erwähnt, die Kriegszeit behaneln, nicht ausgeglichen werden. Entspricht aber die Neuauflage es Buches, das bei seinem ersten Erscheinen trotz seines geringen Umfangs ein grundlegendes geworden ist, nicht voll den Erwartungen, die man berechtigt zu sein glaubt, daran zu stellen, so ist sein Erscheinen doch willkommen zu heißen. Die 18 Jahre alte Auflage wird kaum noch jemand zur Hand nehmen; er wird sie als veraltet zurückweisen. Wenn jedoch ihr Inhalt in neuer Form vor uns liegt, lesen wir das Buch ganz gern noch einmal. Bringt es uns auch im wesentlichen nichts neues, so faßt es doch viel, was uns bekannt war, in handlicher Form zusammen, und sein geringer Umfang — 216 Oktavseiten — ist gerade ein Vorteil. Man kann es, zumal es in einem flüssigen Englisch geschrieben ist, in wenigen Tagen durcharbeiten und wird dadurch an manches erinnert, was man schon wußte, aber was dem Gedächtnis zum Teil entschwunden war. Die 1. Auflage ist s. Zt. von dem österreichischen Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek ins Deutsche übersetzt worden. Bei der 2. Auflage wird sich das wegen ihrer weitgehenden Übereinstimmung mit der 1. kaum lohnen, doch bleibe vorbehalten, über das eine oder das andere der neuen Kapitel hier noch eingehender zu berichten. Jedenfalls hat Sir W. Acworth, der seine Erhebung in den Adelstand zweifellos seinen Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verdankt, sich durch die 2. Auflage seines Buches das Verdienst erworben, daran zu erinnern, daß er ein solches Buch verfaßt hat, nachdem die 1. Auflage etwas in Vergessenheit geraten war, und diese Erinnerung ist bei der Rolle, die er bei der Neuordnung des deutschen Eisenbahnwesens gespielt hat, auch für uns insofern von Bedeutung, als sie denjenigen Kreisen, die an der Entstehung des heutigen Zustands Anteil nehmen und ihn nicht nur als etwas gegebenes betrachten, die Möglichkeit erleichtert, die Entwickelungsgeschichte der Ereignisse, die schließlich zu dem heutigen Zustande geführt haben, zu verfolgen. Acworth ist zweifellos ein Vertreter, ein überzeugter Anhänger des Privatbahngedankens, und dieser seiner Anschauung hat er bei seiner Mitwirkung bei der Neuregelung des deutschen Eisenbahnwesens, wenn auch nicht in vollem Umfange, so doch in weitgehendem Maße, zum Siege verholfen. Es ist also von Wert, seine Anschauungen über eisenbahnwirtschaftliche Fragen kennen zu lernen, und hierzu ist sein Buch ein geeigneter Behelf. Daß die darin vertretenen Anschauungen in den Kreisen, die, auf die Erfahrung und Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen in Deutschland gestützt, ebenso überzeugte Anhänger des Staatsbahngedankens sind, Widerspruch erregen, ist nur selbstverständlich, ändert aber nichts an dem Wert des Buches, wenn es so, wie vorstehend angedeutet, gewürdigt wird. Wernekke.

Kartierungstarife und internationale Verbandsgütertarife.

Von Eisenbahnoberinspektor **Kallweit** in Erfurt.

Bei Wiederaufnahme der internationalen Verkehrsbeziehungen ach dem Kriege waren die Verfrachter genötigt, im Verkehr it denjenigen Ländern, mit welchen tarifliche Abmachungen och nicht wieder zustande gekommen waren, die Abfertigung rer Güter von Land zu Land vorzunehmen und sich hierbei n der Grenze eines Spediteurs als Mittelsperson zu bedienen. an kehrte damit zu Zuständen zurück, wie sie uns aus den sten Anfängen der Eisenbahnen bekanntgeworden sind. Dieser otbehelf genügte jedoch bei der Wiederbelebung des internatioalen Verkehrs in keiner Weise auch selbst den bescheidensten nsprüchen. Die Grenzabfertigung brachte eine große Uncherheit in das Frachtgeschäft, die Beförderung wurde durch en Aufenthalt an der Grenze sehr verzögert; auch war dem erfrachter eine vorherige, einigermaßen zutreffende Kalkulaon der Frachtkosten bei dem bald nach Friedensschluß eintzenden Währungsverfall nicht möglich. Alles dies drängte einem beschleunigten Wiederaufbau der internationalen Verndsgütertarife. Die bald nach Friedensschluß mit den einlnen Verbandsverwaltungen zur Aufstellung neuer Güterrife eingeleiteten Verhandlungen gestalteten sich jedoch zum Teil recht schwierig und kamen nur sehr langsam vorwärts. Um wenigstens die allergrößten Unzuträglichkeiten, die sich aus der Grenzabfertigung ergaben, alsbald zu beseitigen, gelangte man zu einer zwischenzeitlichen Regelung, den sogenannten Kartierungstarifen. Zuerst wurde für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Österreich die ab 1. Juni 1920 gültige Dienstanweisung über die direkte Kartierung (ohne Bestand direkter Tarife) von Eil- und Frachtgutsendungen von deutschen Stationen nach Stationen der österreichischen Staatsbahnen und den in Österreich liegenden Stationen der Südbahngesellschaft erstellt, die bereits als Kartierungstarif anzusprechen ist. Die Kundmachung über den direkten Güter- und Kohlenverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen einerseits und Stationen tschechoslowakischer Eisenbahnen andererseits folgte mit Gültigkeit vom 1. September 1920.

I. Aus dem Vorgehen in diesen Verkehren entwickelten sich später nach und nach die noch gegenwärtig bestehenden Kartierungstarife für den Güterverkehr mit fast allen Ländern Mitteleuropas. Stellen diese Kartierungstarife auch keinen idealen Zustand her, so haben sie selbst vor den früheren und

den jetzt noch bestehenden direkten Verbandstarifen mancherlei Vorzüge, die es mit sich gebracht haben, daß sie in einzelnen Verkehren neben den eigentlichen Verbandstarifen bestehen. Nach den Kartierungstarifen erfolgt die Abfertigung über den vom Absender in den Frachtbriefen vorzuschreibenden Beförderungsweg. Die Frachten werden von der Versandstation bis zum ersten Grenzübergang auf Grund des Binnentarifs des Versandlandes berechnet und in den Frachtbrief und die das Gut begleitende Frachtkarte eingestellt, während die Berechnung der Frachten ab der ersten Grenzübergangsstation der jeweils übernehmenden Anschlußbahn obliegt. Handelt es sich nicht um Durchfuhrsendungen über Zwischenländer, sondern nur um einen Verkehr zwischen zwei Nachbarländern, so erfolgt die Frachtberechnung für die Anschlußbahn auf der jeweiligen Bestimmungsstation für die zurückgelegte Beförderungsstrecke ab der Grenzübergangsstation, um hier eine außergewöhnliche Belastung durch die Frachtberechnung und einen längeren Aufenthalt des Gutes und dadurch entstehende Verkehrsstockungen zu vermeiden. Die Kartierungstarife ermöglichen sonach infolge ihrer Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit eine direkte Abfertigung von allen nach allen Stationen ohne den Bestand direkter Tarife mit zahlenmäßigen Sätzen und unter Ausschaltung der Grenzspediteure. Sie sind den Verbandstarifen somit insofern überlegen, als letztere nur denjenigen Stationen zu Gebote stehen, die in sie mit direkten Frachtsätzen einbezogen sind. Die Zahl dieser Stationen ist in der Regel beschränkt, um die Verbandstarife nicht zu sehr zu belasten und zu umfangreich zu gestalten. Außerdem gestatten die Kartierungstarife eine automatische Übertragung a l l e r Neuerungen und Änderungen der Binnentarife der einzelnen Länder auf die Verbandsverkehre und verhüten dadurch die Unterbietung der letzteren, wenn die Ergänzungen in ihnen nicht gleich durchgeführt werden können. Anträge auf nachträgliche Gewährung von Umbehandlungsfrachten werden durch die Kartierungstarife sonach ausgeschlossen. Auch ist die Durchführung der durch die Fortbildung der Binnentarife der einzelnen Länder erforderlichen Änderungen und Ergänzungen in den Verbandstarifen und die Herausgabe von Einzelnachträgen hierzu sowie zu den Anteilsübersichten beim Bestehen von Kartierungstarifen neben den Verbandstarifen nicht mehr dringlich und kann deshalb für längere Zeitabschnitte zusammengefaßt werden. Die Zahl der Nachträge läßt sich hierdurch wesentlich vermindern, was wiederum eine Ersparnis an Druckkosten und Papier sowie Tarifarbeit zur Folge hat. Es liegt deshalb nahe, sich die hier geschilderten Vorteile des Kartierungstarifs auch für die Zukunft zu sichern und ihn neben den internationalen Verbandsgütertarifen beizubehalten. Zu diesem Zwecke empfiehlt es sich, die wesentlichsten Bestimmungen des Kartierungstarifs unter einem besonderen Abschnitt in die Bestimmungen des internationalen Gütertarifs, Teil II, für alle Verbände einzuarbeiten. Hierbei würde gleichzeitig zu prüfen sein, ob sich alsdann nicht auch eine wesentliche Beschränkung der zahlenmäßigen Sätze des internationalen Gütertarifs, Teil II, auf die allerwichtigsten d e u t s c h e n Verbandsstationen mit regelmäßig starkem Verkehr erreichen läßt, zumal wenn für die internationalen Gütertarife die jetzt beliebte Schnittform beibehalten wird, die dem deutschen Verfrachter unter Zuhilfenahme des deutschen Tarifs auch ohne den Bestand ausgerechneter direkter Frachtsätze jede Frachtkalkulation ermöglichen würde.

II. Voraussetzung für die allgemeine Einführung von Kartierungstarifen ist das Vorhandensein von sogenannten Tarifgrenzpunkten. Diese sind bis auf den Verkehr mit den nordischen Ländern überall geschaffen. In dem letztgenannten Verkehr hat sich das Fehlen von Tarifgrenzpunkten immer fühlbarer gemacht. Der gegenwärtige Zustand in dem genannten Verkehr bedingt, daß, um die im Reichsbahn-Binnenverkehr für gewisse Artikel bei der Ein- oder Ausfuhr bestehende Frachtermäßigung, wie beispielsweise bei den Gütern des Nottarifs und den Ausnahmetarifen 33, 33a, 49 und 61, weitestgehend auszunutzen, das Gut auf die letzt vorgelegene Verbandsstation z Umbehandlung abgefertigt werden muß. Die Fracht bleibt a hier im Vergleich mit dem übrigen Auslande relativ höher, w sie durch die Umbehandlung um eine volle Abfertigungsgeb teurer ist, wozu noch die erhöhte Fracht für die Reststre von der Umbehandlungsstation bis zur Grenze aus der ers Staffel hinzutritt. Die Einrichtung von Tarifgrenzpunkten Verkehr mit Dänemark, Schweden und Norwegen ist desh von einzelnen Verwaltungen wiederholt angeregt und hier darauf hingewiesen worden, daß die unterschiedliche Tarif staltung hier gegenüber allen anderen Auslandsverkehren die Dauer unhaltbar sei und wegen der entstehenden Frachtv teuerung bereits zu berechtigten Klagen der Verkehrsint essenten geführt hat.

Wenn die dänische Staatsbahn sich gegenüber der Einführ von Tarifgrenzpunkten bisher ablehnend verhalten hat, dürfte dies in der Hauptsache darauf zurückzuführen sein, von ihr die Vorteile, die sich hieraus für den direkten Gü verkehr in Verbindung mit dem Kartierungstarife ergeben, ni genügend gewürdigt wurden. Eine Anhäufung der Güter, sie befürchtet wird, ist hierbei ausgeschlossen, da nach den o gemachten Ausführungen eine Umbehandlung oder ein Auf halt der Sendungen an der Grenze nicht stattfindet. Auch die Seestrecken lassen sich die Schwierigkeiten durch Einführ eines Fährenzuschlages ohne weiteres beseitigen. Jedenf dürfte die Deutsche Reichsbahn an der Wegräumung der Sch rigkeiten, die sich der Schaffung von Tarifgrenzpunkten und Ausnutzung der Vorteile eines Kartierungstarifs in den V kehren mit Dänemark, Schweden und Norwegen bisher in Weg gestellt haben, zur Erleichterung des Verkehrs und Heb der Warenausfuhr nach diesen Ländern ein ganz erhebli Interesse haben.

III. Um die internationalen Eisenbahngütertarife wirtsch licher zu gestalten, empfiehlt es sich, auch den vom Tarif in München herausgegebenen Internationalen Eisenbahngü tarif als Tarifheft I. Abt. A für a l l e internationalen Verbä g e m e i n s a m herauszugeben. Heute bestehen neben dem In nationalen Eisenbahngütertarif noch in einer Anzahl von bänden gesonderte Tarifhefte, Teil I, Abt. A, die dadurch behrlich werden würden. Ob die Sonderbestimmungen der zelnen Länder, wie es vor dem Kriege im Internationalen T verband für den Verkehr zwischen den österreichisch-ungari und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits und deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländis Eisenbahnen andererseits durchgeführt war, in das neu zu s fende Tarifheft, Teil I Abt. A aufzunehmen und als solche sonders kenntlich zu machen sind, oder unter den besond Bestimmungen des Tarifheftes, Teil I, für die einzelnen bände Aufnahme finden sollen, wie dies gegenwärtig bereits Teil geschieht, ist eine Frage der Zweckmäßigkeit, die zwis den einzelnen Verwaltungen noch geklärt werden müßte. keinen Fall aber dürfte der Internationale Gütertarif u seiner j e t z i g e n B e z e i c h n u n g weiter fortbestehen nen, weil die Tarifhefte, T e i l II der Verbandstarife das handensein eines Tarifheftes, T e i l I voraussetzen und de eine Umbenennung des Internationalen Gütertarifs nicht der Hand gewiesen werden kann.

Da der mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1921 herausgege Internationale Gütertarif bereits vergriffen und sein Neud in Aussicht genommen ist, dürfte der zuletzt gemachte schlag besonders dringlich zu behandeln sein.

IV. In diesem Zusammenhang kann nicht unerwähnt blei daß die Herausgabe der in neuerer Zeit erschienenen Tarifdr sachen sich mit dem Gebote größter Wirtschaftlichkeit Deutschen Reichsbahn nicht immer vertreten läßt. Das streben, die Tarife in einer Weise auszubauen, daß sie auch einem tariftechnisch nicht geschulten Verfrachter auf den er Blick leicht gehandhabt werden können, darf nicht dazu füh

einzelne Verbände Tariftabellen herauszugeben, die bereits anderer Stelle vorhanden sind, da sonst die entstehenden Verdskosten sehr leicht in ein Mißverhältnis geraten können zu Einnahmen, die die Deutsche Reichsbahn aus diesen Verden bezieht. Hierher gehört beispielsweise auch, wenn man timmte Ausnahmetarife aus dem Heft C II des Reichsbahnertarifs für einzelne Verbände in besonderen Anhängen derholt, wie es für die belgischen Seehäfen durch den Anhang n Reichsbahngütertarif Heft C II, gültig vom 1. Dezember 4, und die niederländischen Seehäfen durch den Anhang zum tsch-Niederländischen Verbandsgütertarif Teil 2 Heft I, gültig n 1. Januar 1925, geschehen ist. Beide Anhänge sind entbehr. Es hätte genügt, wenn man die betreffenden Ausnahmefe des Reichsbahngütertarifs Heft C II auf die betreffenden häfen im Deutsch-Belgischen und Deutsch-Niederländischen band ausgedehnt und dies im Tarif- und Verkehrsanzeiger anntgegeben hätte. Dies Verfahren hätte außerdem noch Vorzug, daß die betreffenden Ausnahmetarife von den Dienststellen an einer Stelle gefunden würden, während sie von ihnen jetzt in drei verschiedenen Tarifheften gesucht werden müssen. Letzteres schafft neue Fehlerquellen für den Abfertigungs- und Kontrolldienst und macht die Tarife unübersichtlich. Für den Anhang zum Deutsch-Niederländischen Tarif kann man zu diesen Ausführungen einwenden, daß der fragliche Anhang gleich dem Tarif in Guldenwährung erstellt sei, während das Heft C II des Reichsbahngütertarifs die Frachtsätze in Markwährung enthalte. Dies ist aber für den deutschen Verfrachter, der sich in der Hauptsache mit diesen Ausnahmetarifen befassen wird, und der bei seiner Frachtkalkulation mit Mark rechnet, kein Vorzug, sondern eher ein Mangel, weil er bei Zuhilfenahme des Anhanges gezwungen ist, die ermittelte Guldenfracht erst wieder in Markwährung umzurechnen. Auch ist nicht einzusehen, weshalb der Verfrachter nach den holländischen Seehäfen bei seiner Frachtkalkulation mit der Markwährung nicht ebenso auskommen kann, als der Verfrachter nach den belgischen Seehäfen.

Bevorstehender Lohnkampf bei den englischen Eisenbahnen.

Die englische Eisenbahngewerkschaft (National Union of Railwaymen) hat den Eisenbahngesellschaften einen Lohnplan vorgelegt, nach dem alle Arbeiter sehr erhebliche Lohnerhöhungen alten sollen. Die Forderungen werden von der Gewerkschaft großem Nachdruck vertreten, und es wird erklärt, daß alle werkschaftlichen Mittel in Bewegung gesetzt werden sollen, diese Forderungen durchzudrücken. Sie seien vorsichtig und ig aufgestellt, und es gehe nicht an, daß ein Teil davon illt werde, sondern es müsse darauf bestanden werden, daß neue Lohnplan im vollen Umfang angenommen wird. Er sei t das Werk einzelner Führer, sondern die Forderung sei von Gesamtheit der Mitglieder aufgestellt, die bereit sei, für die chführung zu kämpfen. Im Zusammenhang damit wird die staatlichung der Eisenbahnen verlangt, die zum wirtschaften Besten der Allgemeinheit betrieben werden müßten und t, um einem kleinen Kreis „ungeheure Dividenden" einzugen.

Wie zu erwarten war, haben sich die Eisenbahngesellschaften ig gegen jede Lohnerhöhung ausgesprochen und sogar eine absetzung der Löhne und auch der Gehälter angekündigt. Sie ünden diese Maßnahme mit ihrer wirtschaftlichen Lage, die zwingt, Ersparnisse einzuführen und die Ausgaben einzuränken. Wenn die Forderungen der Eisenbahngewerkschaft llt werden sollten, würde ein jährlicher Mehraufwand von 00 000 £ entstehen. Diesen können die Eisenbahnen nicht ringen. Ihre Ausgaben für die Löhne beliefen sich vor dem ege auf 47 000 000 £ im Jahre; infolge der Erhöhung der nsätze und der Vermehrung der Arbeiterzahl, ihrerseits vercht durch die Verkürzung der Arbeitszeit, sind diese Ausen jetzt auf 120 000 000 £ oder um 155 % gestiegen. Der eine Arbeiter bezieht etwa 215 % seines Friedenslohnes, wähd sonst in England die Erhöhung der Löhne nur 70 bis 75 % ägt. Die neue Forderung der Gewerkschaften würde die gaben für Löhne um weitere 100 % des Friedensbetrags eren. Nun sind aber die Einnahmen der Eisenbahngesellschaften Jahre 1924 sehr erheblich zurückgegangen; der Güterverkehr vier Millionen weniger eingebracht, und eine Mehreinnahme etwa drei Viertel Millionen aus dem Personenverkehr gleicht nur einen Bruchteil dieser Mindereinnahme aus. Die Eisenbahngesellschaften sehen daher der Zukunft mit erheblicher Besorgnis entgegen, zumal neben den Lohnerhöhungen auf der anderen Seite Herabsetzungen der Frachten von ihnen verlangt werden.

Am 3. Februar haben die Leiter der englischen Eisenbahngesellschaften zum erstenmal mit den Vertretern ihrer Arbeiter über die Angelegenheit verhandelt und sind dabei zu großem allerseitigen Erstaunen mit ihrem vorstehend angedeuteten Plan hervorgetreten, die persönlichen Ausgaben herabzusetzen. Die Löhne sollen in London und anderen Industriebezirken um vier Schilling, sonst um sechs Schilling wöchentlich verringert werden, die gleitenden Teuerungszulagen sollen aber beibehalten werden. Bei den Gehältern sollen zwar die Sätze unverändert bleiben, das Aufrücken soll aber verzögert werden, so daß hier zwar der einzelne sein Einkommen behält, die jüngeren Beamten aber später in die bisherigen Gehaltsstufen einrücken.

Die Verhandlungen am 3. Februar sind unter diesen Umständen natürlich erfolglos verlaufen. Bei der Entschlossenheit, mit der der beiderseitige Standpunkt vertreten wird, sind nun wohl heftige Kämpfe zu erwarten, wenn nicht schließlich doch auf einer Seite nachgegeben wird. Der Zeitpunkt zur Aufstellung von Lohnforderungen wird als höchst ungeeignet bezeichnet. Handel und Gewerbe leiden in England immer noch unter den Folgen des Krieges, und nur eine ruhige Entwicklung kann sie vorwärts bringen. Lohnstreitigkeiten bei den Eisenbahnen, zumal wenn sie, wie zu erwarten ist, zu Arbeitseinstellungen führen, stören aber das gesamte Erwerbsleben heftig und halten daher die Aufwärtsentwicklung auf. Es wird übrigens bestritten, daß in dieser Frage die Mitglieder der Eisenbahngewerkschaft hinter ihren Führern stehen. Die Lohnforderungen sollen vielmehr von den Führern nur erhoben sein, weil sie sich in ihrer Stellung nicht sicher fühlen, wenn sie nicht den Mitgliedern etwas bieten können und durch Aufstellung derartiger Forderungen ihre Rührigkeit beweisen.

Wir werden die Vorgänge, die sich aus den vorstehend geschilderten Ereignissen ergeben, überwachen und abschließend über sie berichten. Wk.

Allgemeines.

Eine Fahrkartensammlung. Von einem Sammler in mar, Korrektor Weise, berichtet die Allg. Thür. Landesung Deutschland aus Anlaß seines 70. Geburtstags, er habe ichst eine Sammlung von 34 000 Ansichtskarten, darunter verschiedene Ansichten aus der Stadt Weimar zusammenacht. Als dann das Sammeln von Ansichtskarten infolge Überproduktion versandete, wandte sich sein Sammeltrieb dem Gebiet der Eisenbahnfahrkarten zu, und er brachte es auch darin in 30jähriger Arbeit zu der vermutlich größten Sammlung der Welt, die sorgfältig geordnet und untergebracht etwa 120 000 Sorten (ohne Stationsverschiedenheiten) aller Erdteile und fast aller Länder in 80 Mappen und Kästen enthielt und schließlich neun Zentner wog. Diese Schätze, die bis 1838 zurückreichen und einzig dastanden, fanden in Amerika ein geeignetes Unterkommen, da in Deutschland das Reichsverkehrsministerium den Ankauf ablehnen mußte.

Elektrischer Zugbetrieb in Bayern.

Mit dem Ausbau der bayerischen Großwasserkräfte — zunächst des Walchenseewerkes und der Mittleren Isar — erfolgt bekanntlich nach einem vom Reichsverkehrsministerium genehmigten Bauplane die Umstellung wichtiger in Bayern gelegener Eisenbahnstrecken der Reichsbahn vom Dampfbetrieb auf die elektrische Betriebsform. Im Walchenseewerke sind von den vier zur Aufstellung gelangenden Bahnstromerzeugern bereits zwei in Betrieb gesetzt; sie werden von Doppel-Peltonturbinen mit je 18 000 PS Höchstleistung angetrieben. Die Kraftstufen Aufkirchen und Eitting der Mittleren Isar, die beide ein Nutzgefälle von je 25 m aufweisen, erhalten gleichfalls Bahnstromerzeuger, und zwar Aufkirchen davon zwei, Eitting zunächst einen solchen; sie werden von Spiralturbinen von je 12 700 PS Leistung angetrieben. Im ganzen sind also rund 109 000 PS eingebaute Leistung für die Bahnstromerzeugung verfügbar. Die Möglichkeit, eine weitere noch zu erbauende Kraftstufe der Mittleren Isar (Pfrombach) der Lieferung von Bahnstrom dienstbar [zu] machen, ist offengehalten; unter Einrechnung der Leistungsfähigkeit dieser Kraftquelle können bis zu 250 Millionen kW[h] Bahnstrom für den elektrischen Zugbetrieb bereitgestellt werde[n].

Zur Verteilung der aus den Wasserkräften bezogenen Arbei[ts]mengen wird der Bahnstrom zunächst in den mit den Kr[aft]anlagen verbundenen Umspannwerken auf 110 000 Volt Spannu[ng] gebracht und mit dieser einem besonderen Bahnstrom-Ü[ber]tragungsnetz zugeführt. Das letztere ist so angelegt, daß e[s] den Bahnstrom mit der Fahrleitungsspannung abgebenden Un[ter]werke von zwei Seiten und zwei Kraftquellen aus versorgt w[er]den können. Diese mit Rücksicht auf die Betriebssicherheit [er]forderliche Bedingung war grundlegend für die räumliche [An]ordnung des Übertragungsnetzes, denn sie führt zur V[er]maschung des letzteren durch Leitungsringe, wie sie auf d[em] Lageplan angegeben ist. Die Leitungsstraße Walchensee[we]

rnau-Pasing (73 km) ist bereits unter Spannung gesetzt, jene Pasing nach Landshut (70 km) und nach München Ost (26) schon ganz, jene vom Walchenseewerk über Holzkirchen h Rosenheim (75 km) und von München Ost nach Landshut km) bis auf das Anbringen der Leitungsseile fertiggestellt; Ausbau der Leitungsstraßen von Landshut nach Regensburg km), von Rosenheim nach Traunstein (42 km) und von unstein über Mühldorf nach Landshut (92 km) wird demhst in Angriff genommen. Von den Unterwerken sind Mur- und Pasing bereits an das Übertragungsnetz angeschaltet, ndshut im Rohbau fertiggestellt, die Unterwerke München t, Rosenheim, Regensburg und Traunstein kommen in nächster it zur Ausführung.

m Unterwerk Murnau, dessen Versorgungsgebiet auch die auf chsgebiet liegenden Äste der Mittenwaldbahn Garmisch-Scharz und Garmisch-Griesen umfaßt, sind zwei, im Unterwerk sing zunächst drei Bahnstrom-Transformatoren für je 0 kVA Leistung aufgestellt; die Kammern für den Einbau drei weiteren ebenso großen Transformatoren im Unterwerk sing sind bereits erstellt.

Die Fahrleitungsanlage (Einheitsfahrleitung der Reichsbahn, den Bahnhöfen Querseil-Aufhängung) auf der Strecke Münn-Garmisch (100 km) einschließlich Nahverkehr Münchenuting und Tutzing-Kochel (36 km) ist betriebsfertig. Seit vember v. J. wurden in dem Abschnitte Murnau-Garmisch, t Dezember im Abschnitt Weilheim-Garmisch und seit Mitte nuar d. J. in dem Abschnitt Starnberg-Garmisch einzelne Züge ktrisch gefahren; auch die Mittenwaldbahn, die bisher Strom s den Ruetzkraftwerken in Tirol bezog, ist, soweit auf ichsgebiet gelegen, bereits seit Dezember v. J. vom Walchenwerke aus mit Strom versorgt. Anfang Februar wird der ktrische Teilbetrieb sich bis in den Starnberger Bahnhof in nchen, dessen Bespannung bereits fertiggestellt ist, erecken.

Die nächste zur Umstellung gelangende Strecke ist jene von nchen nach Herrsching (38,3 km), die vom Unterwerke Pag aus versorgt wird; bei der Fahrleitungsanlage dieser nentlich im Sommer einen großen Ausflugsverkehr aufweisen Linie sind von Pasing bis Herrsching nach amerikanischem ster Hängeisolatoren zum Tragen des Kettenwerkes und zur lichen Abstützung des Fahrdrahtes verwendet. Auf der ppelbahn München-Landshut (76 km) ist das Gestänge für das tenwerk der Fahrleitung bereits aufgestellt, in den nächsten Monaten wird der Einbau der Fahrleitung durchgeführt, so daß Mitte, längstens Herbst dieses Jahres mit der teilweisen Aufnahme des elektrischen Betriebes auf dem Abschnitte München-Landshut zu rechnen ist.

Die Bauarbeiten für die elektrische Streckenausrüstung der Doppelbahn München-Freilassing (146 km) und Rosenheim-Kufstein (34 km) sind auf dem Abschnitte München-Rosenheim eingeleitet; mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf dieser Linie ist nicht vor 1926 zu rechnen.

Die volle Umstellung auf den elektrischen Betrieb ist abhängig von der Anlieferung der neuen elektrischen Lokomotiven.

Für die oben angeführten Strecken sind 125 elektrische Lokomotiven und 10 Triebwagen bestellt. Die Lokomotiven zerfallen in folgende Bauarten:

Zuggattung	Stückzahl	Bauart	Größtes Zuggewicht t	Größte Fahrgeschwindigkeiten km/Std.
Schnellzüge	10	1 AAAA 1	600	110
Schwere Personenzüge	35	2 BB 2	500	90
Leichte Personenzüge	29	1 C 1	300	75
Leichte Güterzüge	31	1 BB 1	850	65
Schwere Güterzüge	20	C – C	1200	55
Zusammen	125			

Auch die Heizung der Züge soll elektrisch durchgeführt werden; hierfür maßgebend sind die Beschlüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, nach denen die Wagen mit einer durchgehenden Heizleitung für 1000 Volt Höchstspannung und 400 kW größter Heizleistung zu versehen sind. Zur Verbindung dieser Leitungen an den Wagen erhalten diese unter dem gewölbten Puffer eine Dose, unter dem flachen Puffer eine Steckvorrichtung.

Die Wagen selbst erhalten entweder Hochspannungs-Heizkörper oder es werden nach einer der Reichsbahndirektion München geschützten Anordnung (DRP. Nr. 402 312 vom 13. Septbr. 1924) die Rohre der vorhandenen Dampfheizanlage als elektrische Heizkörper benützt. Diese „Verbund"-Heizung ist namentlich für die Übergangszeit wegen des gemischten Betriebes und für die Freizügigkeit in der Verwendung der Wagen wertvoll.

N a d e r e r.

Amerikanische Eisenbahnstatistik.

n den Vereinigten Staaten besteht bekanntlich eine Vorliebe große Zahlen; sie wird aber auch auf Zahlen schlechthin gedehnt, und die Folge dieses Interesses für Zahlen ist, daß Amerika außergewöhnlich viele und zum großen Teil auch cht wertvolle statistische Angaben zusammengetragen und ver-entlicht werden. Nicht in allen Fällen stehen die Veröffent-ungen alsbald nach Ablauf des Zeitraumes, auf den sie sich iehen, zur Verfügung; zuweilen sind sie bei der Bekanntgabe eits veraltet, aber den statistischen Veröffentlichungen, die Bureau of Railway News and Statistics mit Unterstützung Eisenbahngesellschaften und staatlicher Stellen, sowohl sol- der Einzelstaaten als auch der Bundesregierung, herausgibt, d nachgerühmt, daß sie sowohl ohne Zeitverlust erscheinen auch ein klares Bild der einschlägigen Verhältnisse ver-eln. Anfang dieses Jahres ist der 21. Jahrgang dieser stati-chen Berichte erschienen; er beschäftigt sich im wesentlichen dem Kalenderjahr 1923 und stellt dessen Zahlen zum Teil en früherer Jahre, zum Teil auch denen des ersten Halbjahrs 9 gegenüber; stellenweise wird auch das Ausland zum Ver-ch herangezogen.

as Berichtsjahr — 1923 — war für die Vereinigten Staaten besonders günstiges, der Vergleich mit dem ersten Halbjahr 1924 zeigt aber, daß auch in wirtschaftlich günstigen Zeiten lebhafte Schwankungen vorkommen. Besonderen Wert dürfte eine amerikanische Eisenbahnstatistik im gegenwärtigen Zeitpunkt deshalb haben, weil man wohl annehmen kann, daß die Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnnetzes gegenwärtig zu einem gewissen Abschluß gekommen ist. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind heute etwa 400 000 km lang und haben damit ungefähr denselben Umfang wie 1914. Die Neubaustrecken der letzten zehn Jahre sind in ihrer Wirkung auf die Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen dadurch ausgeglichen worden, daß ungefähr ebenso lange Strecken — etwa 11 000 km in den letzten sieben Jahren — stillgelegt und in manchen Fällen sogar abgebrochen worden sind, weil der Betrieb auf ihnen nicht mehr lohnte. In bezug auf die Gleislänge wird der Verlust allerdings durch die Erweiterung der Bahnhofsanlagen und sonstiger Nebengleise wieder ausgeglichen.

Besonders reizvoll ist ein Vergleich der statistischen Zahlen und der sich in ihnen spiegelnden Entwicklung zwischen den Vereinigten Staaten und England, weil dadurch die Eigenart beider Länder deutlich zum Ausdruck kommt. England besaß schon zu der Zeit, als die Eisenbahnen aufkamen, eine hochentwickelte Industrie, und die Eisenbahnen gliederten sich in den

so gegebenen Rahmen ein; in Amerika eilten dagegen die Eisenbahnen in vielen Fällen der Entwicklung der Gewerbe voraus und ermöglichten dadurch häufig erst die Besiedelung der von ihnen durchschnittenen Flächen. England ist ein verhältnismäßig kleines Land, und die Entfernungen, die mit der Eisenbahn zurückzulegen sind, sind verhältnismäßig kurz, dafür ist aber der Verkehr sehr dicht. Amerika ist dagegen ein Riesenland, die Entfernung, auf die Güter und Reisende befördert werden, fällt gegenüber der Menge schwerer ins Gewicht. Das englische Eisenbahnnetz ist engmaschig, während in Amerika noch größere Flächen ohne Eisenbahn sind. England ist dicht bevölkert, Amerika hat zwar eine große, aber auf einen Riesenraum verteilte Bevölkerung, so daß die Bevölkerungsdichte dort weit geringer ist.

In Zahlen ausgedrückt, ergeben die vorstehend angedeuteten Unterschiede das im folgenden ersichtliche Bild. Die englischen bzw. amerikanischen Einheiten sind dabei beibehalten, weil es sich um runde Zahlen handelt und die Umrechnung in deutsches Maß unrunde Werte ergeben würde. Das Eisenbahnwesen von England und Amerika ist zwar erheblich älter als 50 Jahre, aber die Entwicklung der 50 Jahre, an deren Ende wir jetzt stehen, ist besonders bedeutungsvoll gewesen. Es sei daher zunächst angeführt, daß vor 50 Jahren das amerikanische Eisenbahnnetz etwas mehr als dreimal so groß war als dasjenige von England; in diesen 50 Jahren hat sich die Länge des englischen Eisenbahnnetzes veranderthalbfacht. Die amerikanischen Eisenbahnen sind dagegen in diesem Zeitraum auf fast die fünffache Länge angewachsen, und sie sind jetzt etwa zehnmal so lang als die englischen. In England entfällt eine Meile (1,61 km) Gleis auf 5 Quadratmeilen und 2000 Einwohner, in den Vereinigten Staaten auf 12 Quadratmeilen und 450 Einwohner. Beide Eisenbahnnetze haben in den letzten zehn Jahren nicht nennenswert an Länge zugenommen. Die Verkehrsleistung, in Reisendenmeilen ausgedrückt, ist in England etwa fünfmal so groß als in Amerika, dagegen hat Amerika, in Tonnenmeilen ausgedrückt, den stärkeren Güterverkehr; der englische Güterverkehr ist nur einhalb bis eindrittel so stark wie der amerikanische. Der amerikanische Reisende legt andererseits im Durchschnitt das Drei- bis Vierfache der Strecke zurück, auf der der einzelne Reisende in England die Eisenbahn benutzt, und ungefähr in demselben Verhältnis steht die Länge des Wegs, auf die die Güter in beiden Ländern befördert werden. Trotz der weit höheren Zahl von Reisenden, aber wegen der geringeren von ihnen durchfahre[nen] Entfernung kommen die englischen Eisenbahnen mit der and[ert]halbfachen Zahl der Personenwagen aus, wie sie zur Bewä[lti]gung des Verkehrs in Amerika nötig sind; sie werden in Engl[and] schlechter ausgenutzt als in Amerika, denn der anderthalbfac[hen] Zahl von Personenwagen stehen nur 125 % beförderte Reise[nde] gegenüber.

Die amerikanischen Eisenbahnen beförderten im Jahre 1[9..] fast fünfmal so viel Frachtgut wie die englischen; dazu brau[ch]ten sie aber trotz der größeren Entfernungen, auf die die Gü[ter] verfrachtet werden, nur die dreifache Anzahl von Güterwag[en], weil die durchschnittliche Ladefähigkeit der amerikanisc[hen] Güterwagen etwa 43 t beträgt, während in England der 2[.]- Wagen schon für großräumig gilt und der Durchschnitt etwa [bei] einer Ladefähigkeit von 12 t liegen mag.

Trotz des weit stärkeren Verkehrs und der größeren A[us]dehnung haben die amerikanischen Eisenbahnen nicht ganz d[rei]mal soviel Lokomotiven wie die englischen, dafür sind aber [die] Lokomotiven in den Vereinigten Staaten weit schwerer und, [was] die Zugkraft anbelangt, leistungsfähiger. In den dreißig Jah[ren] vor 1923 hat sich die Gesamtzahl der Lokomotiven noch n[icht] ganz verdoppelt, ihr Gewicht aber mehr als vervierfacht; [die] Lokomotive von heute wiegt also im Durchschnitt doppelt so [schwer] wie eine solche von vor 30 Jahren. Zu dieser Verstärkung [des] Lokomotivparks wurden die Eisenbahnen durch die Zunahme [des] Verkehrs gezwungen. Die Bevölkerung hat in den 30 Jah[ren] um 80 % zugenommen, die Zahl der Reisenden ist allerd[ings] hinter dieser Zunahme zurückgeblieben, die Zahl der Reiseme[ilen] ist etwa zwei- bis dreimal so groß wie damals. Ganz unverhält[nis]mäßig ist der Güterverkehr gewachsen, der für 70 % der [Ein]nahmen der Eisenbahnen aufkommt; das Gewicht ist drei- [bis] viermal so groß wie damals, die Tonnenmeilen sind auf das V[ier-] bis Fünffache angewachsen. Die Zahl der Personenwagen [ist] etwas schwächer als die Bevölkerung und etwas stärker als [die] Zahl der Reisenden zugenommen. Bei den Güterwagen ist [wie] bei den Lokomotiven die erhöhte Leistung ebensowohl durch [die] Vermehrung der Zahl als durch Erhöhung der Tragfähigkeit [er]möglicht worden; die letzten 30 Jahre haben eine Verdoppe[lung] der Zahl der Güterwagen, aber eine Vervierfachung ihrer [ge]samten Tragfähigkeit gebracht.

Aus den vorstehend angeführten Zahlen lassen sich, wie s[chon] angedeutet, eine ganze Anzahl interessanter Schlüsse ziehe[n].

Anwendung der Eignungsuntersuchung bei der Auswahl von Beamten zur Abkürzung der Probedienstzeit.

Eine bemerkenswerte Anwendung psychotechnischer Untersuchungsverfahren hat auf Anregung des Herrn Sparkommissars vor einiger Zeit bei der Auswahl von Bürobeamten stattgefunden. Aus Gründen des Personalabbaues mußten beim Statistischen Reichsamt die noch in Beamtenstellen tätigen Angestellten gegen verfügbar werdende Beamte anderer Verwaltungen ausgetauscht werden. Es kamen hierfür zunächst 106 Beamte in Frage, die in einer mehr oder weniger langen Probedienstzeit für die neue Diensttätigkeit vorzubereiten waren. Da bereits in kurzer Zeit der Austausch stattfinden sollte, mußte darauf gedrungen werden, die Ausbildungszeit auf das geringste Maß zu beschränken. Der Sparkommissar und der Reichswirtschaftsminister hatten deshalb das Statistische Reichsamt veranlaßt, sich an die Deutsche Reichsbahn zu wenden, mit der Bitte, durch die Psychotechnische Versuchsstelle ein Untersuchungsverfahren für die Eignung der Beamten für ihre neue Diensttätigkeit ausarbeiten zu lassen. Die Versuchsstelle hat nach einem von ihr nach Benehmen mit dem Statistischen Reichsamt entworfenen Verfahren 106 Beamte psychotechnisch geprüft, die von der Reichsmonopol- und Reichsschuldenverwaltung dem Statistischen Reichsamt zur Übernahme zur Verfügung gestellt waren. Hiervon wurden 41 als nicht geeignet für den in Aussicht genommenen Dienst befunden. Der Präsident des Statistischen Reichsamts teilt [über] seine Erfahrungen folgendes mit:

„Der im Rahmen der Sparmaßnahmen des Reichs erf[olgte] Personalabbau innerhalb der Reichsverwaltung machte [eine] große Anzahl noch leistungsfähiger Beamter verfügbar, d[eren] anderweite Verwendung unter anderem auch an solchen St[ellen] ins Auge zu fassen war, die bisher durch nichtbeamtete H[ilfs]kräfte versehen wurden. Das traf insonderheit für den Be[reich] des Statistischen Reichsamts zu. Da jedoch hier fast durch[weg] Arbeiten zu leisten sind, die mit den Arbeiten in anderen Zwe[igen] der Reichsverwaltung nicht vergleichbar sind und eine beson[dere] Vorbildung und Eignung voraussetzen, sah sich das Amt vo[r die] schwere Aufgabe gestellt, unter der großen Anzahl der ver[füg]baren Beamten diejenigen auszulesen, die diesen speziellen [An]forderungen entsprachen.

Bei der Beschränkung der Zahl der dem Statistischen Re[ichs]amt verbliebenen Arbeitskräfte und der Wichtigkeit und D[ring]lichkeit der ihm obliegenden Arbeiten war eine Belastung [des] Amtes durch Auslese erst nach längerer Probezeit nicht trag[bar]. Ein anderer Weg mußte gesucht werden. Er wurde in Verh[and]lungen mit dem Herrn Reichswirtschaftsminister und dem S[par]kommissar, Herrn Staatsminister a. D. Saemisch, gefunden in[...]

n der Deutschen Reichsbahn für ihren Geschäftsbereich be-
ts seit längerer Zeit in weitestem Maße durchgeführten psy-
otechnischen Prüfung. Diese konnte naturgemäß nicht in der
rm übernommen werden, in der sie für die Prüfung der Be-
ten und sonstigen Angestellten usw. der Reichsbahn zur An-
ndung kommt, sondern mußte den besonderen Zwecken des
tistischen Reichsamts in geeigneter Weise angepaßt werden.
n die für die speziellen Bedürfnisse des Statistischen Reichs-
ts erforderlichen Prüfungsmethoden zu finden, ist den Ver-
tern der Psychotechnischen Versuchsstelle bei der Reichsbahn
einer eingehenden Besichtigung der einzelnen Arbeitsstätten
Statistischen Reichsamts Gelegenheit gegeben worden, sich
Ort und Stelle über die Art der Tätigkeit der hier verwen-
en Bürokräfte zu unterrichten. Im Anschluß an diese Be-
tigung wurden seitens der Versuchsstelle Vorschläge ge-
cht, die alsdann in einer Versuchsprüfung von Amtsange-
igen, über deren Eignung infolge ihrer langjährigen Tätig-
t im Amt ausreichende praktische Erfahrungen vorlagen,
robt wurden. Dabei zeigte es sich, daß Prüfiinge mit beson-
s guten dienstlichen Leistungen auch besonders gute Prü-
gsergebnisse erzielten, während die Prüflinge, deren Lei-
ngen nach den dienstlichen Erfahrungen geringere waren,
h schlechtere Ergebnisse in der psychotechnischen Prüfung
zuweisen hatten. Die Ergebnisse der vorgeschlagenen Eig-
gsprüfung entsprachen sonach im allgemeinen dem hier be-
chteten Grade der Eignung der Versuchsprüflinge.

uf Grund dieser Erfahrungen sind die für die Übernahme in
Dienst des Amtes von anderen Stellen präsentierten Be-
en der Eignungsprüfung unter weitgehendster, freundlicher
erstützung durch die Versuchsstelle der Reichsbahn unter-
en worden, die sich auf folgende Aufgaben erstreckte:

Gebundene Kombination — Lückentext,
Merkfähigkeit für Ortsnamen und Zahlen — 15 Ortsnamen und Zahlen,
Raumlagegedächtnis — 15 Zahlen in räumlicher Zuordnung,
Konzentration — Abstreichen von Zahlen,
Mehrfachhandlung — Erfassen des Wesentlichen und Rechnen,
6. Arbeitseinteilung und Anstelligkeit — Sortierprobe,
7. Aufmerksamkeit bei Dauerleistungen — Bourdonsche Probe,
8. Ruhe und Sicherheit bei drängender Arbeit — Rechnen unter Druck,
9. Auftragserledigung (Güte und Schnelligkeit) — Arbeiten an alphabetischer Tabelle.

Die Prüfungen sind zunächst in der Psychotechnischen Versuchsstelle und später im Statistischen Reichsamt mit dem Prüfgerät der Versuchsstelle vorgenommen worden. Die Auswertung der Prüfungsergebnisse erfolgte nach den Vorschriften der Versuchsstelle.

Da die Bewerber, die auf Grund ihrer ausreichenden Prüfungsergebnisse in den Dienst des Statistischen Reichsamts aufgenommen worden sind, erst kurze Zeit ihre neue Tätigkeit ausüben, kann ein abschließendes Urteil über ihre praktische Bewährung noch nicht abgegeben werden. Jedoch kann jetzt schon damit gerechnet werden, daß sich Versager unter ihnen nicht befinden.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann sonach als feststehend angesehen werden, daß die eingeführte Eignungsprüfung zumindest die Aussonderung der für den besonderen Dienst des Statistischen Reichsamts ungeeigneten Bewerber gewährleistet. Ein endgültiges, abschließendes Urteil über den Wert der Eignungsprüfung kann erst eine über eine längere Zeit praktischer Arbeit geführte Bewährungskontrolle geben, die das Prüfungsergebnis eines jeden Prüflings mit seinen dienstlichen Leistungen in Vergleich zieht."

Soweit der amtliche Bericht des Präsidenten des Statistischen Reichsamts. Es ist zweifellos, daß die Verfahren ohne weiteres mit gleichem Erfolge auch bei anderen Behörden anwendbar sind, namentlich dann, wenn es sich um die Auswahl einer kleinen Zahl von Personen aus einem großen Bewerberkreise handelt. Es ist ferner die Möglichkeit vorhanden, bei großen Verschiedenheiten in den Schulzeugnissen, Urteilen von Vorgesetzten und dienstlichen Leistungen sehr bald und objektiv die Zuverlässigkeit der Bewertungen durch solche Eignungsuntersuchungen nachzuprüfen.

Dr.-Ing. Schwarze.

Die Lage der englischen Eisenbahnen und ihre Pläne für 1925.

n den englischen Eisenbahnen war bis Ende 1923 ein Kapital
1 800 000 000 £ angelegt; der Reinertrag von rd. 51 Mill.
eutet eine Verzinsung dieses Kapitals mit rd. 4,40 %. Die
ischen Eisenbahnen beschäftigen ein Heer von etwa 700 000
fen. Sie haben im Jahre 1923 nahezu 1 772 000 000 Reisende
00 000 000 mehr als im Jahre 1913 — und 343 000 000 t Güter
eine Durchschnittsentfernung von etwa 80 km befördert.

Jahre 1924 sind die Roheinnahmen der englischen Eisen-
en sehr erheblich zurückgegangen, was ihren Leitern und
sonst beteiligten Kreisen keine geringen Sorgen bereitet.
Ursache für den Rückgang der Einnahmen ist eine dreifache.
meisten in die Augen springt der Ausstand der Eisenbahn-
iter im Anfang des Jahres. Schlechter Geschäftsgang in den
le und Eisen erzeugenden und verarbeitenden Gewerben war
weiterer Grund für den Rückgang in den Einnahmen der
nbahnen, und als dritter Grund wird die Herabsetzung der
ertarife seit August 1923 angeführt. Sie hat zwar eine Ver-
ssteigerung zur Folge gehabt, ohne daß diese aber genügt
e, den durch die niedrigeren Frachtsätze verursachten Aus-
auszugleichen. Mit großem Nachdruck wird von vielen Seiten
weiterer Abbau der Gütertarife verlangt. Abgesehen von der
öglichkeit, bei niedrigeren Frachtsätzen Einnahmen und
aben der Eisenbahnen im Gleichgewicht zu halten, wird
als Ablehnungsgrund für diese Maßnahme noch angeführt,
die Erfahrungen mit der letzten Herabsetzung der Tarife
zu einem weiteren Vorgehen auf diesem Wege zu ermutigen
öchten. Während von den Kreisen außerhalb der Eisenbahnen der Tarifabbau als das äußerste Mittel zur Belebung der darniederliegenden Wirtschaft bezeichnet wird, machen die Eisenbahnen geltend, daß es dazu noch der Anwendung einer ganzen Anzahl anderer Mittel bedürfe, und daß sie erst imstande seien, ihre Tarife herabzusetzen, wenn sie die Überzeugung gewonnen hätten, daß das Wirtschaftsleben und damit der Verkehr in der Aufwärtsentwicklung begriffen wären, so daß der Einnahmeausfall infolge der niedrigen Tarife durch den erhöhten Verkehr ausgeglichen wird. An eine Verminderung der Ausgaben ist zurzeit nicht zu denken, im Gegenteil, von den Arbeitern werden erhöhte Löhne und leichtere Arbeitsbedingungen gefordert, die die Ausgaben der Eisenbahngesellschaften sehr erheblich belasten würden.

Es ist den englischen Eisenbahnen nahegelegt worden, durch Vergebung von größeren Aufträgen selbst zu einer Belebung des englischen Wirtschaftslebens beizutragen. Trotz ihrer nicht gerade glänzenden Lage haben sie sich dazu bereit finden lassen und angekündigt, daß sie für das Jahr 1925 sehr erhebliche Beträge für einmalige Ausgaben zur Ergänzung und Verstärkung ihres Betriebsmittelparkes und zur Erweiterung ihrer baulichen Anlagen bereitgestellt haben. So will die London und Nordostbahn ihr Anlagekapital um eine Million Pfund Sterling erhöhen und außerdem noch sechs Millionen zur Beschaffung von Lokomotiven und Wagen, zu Gleiserneuerungen, Brückenbauten und dergl. aufwenden. Die London, Midland und Schottische Eisenbahn hatte schon im vorigen Jahr Pläne auf den obengenannten Gebieten aufgestellt, deren Durchführung einen Aufwand von

14 Mill. Pfd. Sterl. erforderte, und hat die Absicht, im laufenden Jahre nochmals denselben Betrag für die gleichen Zwecke auszugeben. Es soll allein eine Million für Oberbauteile verausgabt werden. Damit ihr Geld weiten Kreisen zugute kommt, hat sich die London Midland und Schottische Eisenbahn entschlossen, von dem sonst in England üblichen Verfahren, Lokomotiven und Wagen in bahneigenen Werkstätten herzustellen, abzusehen; sie will vielmehr den Bau von 65 Lokomotiven, 700 Personen- und 5500 Güterwagen an bahnfremde Lieferwerke vergeben.

Auch die Große Westbahn will im Jahre 1925 denselben Betrag wie 1924, nämlich 12 000 000 £, für außergewöhnliche Unterhaltung und Erneuerungsarbeiten aufwenden. Sie vergibt vergrößerte Aufträge für die Lieferung von Lokomotiven und Wagen und baut ihre Häfen in großem Umfang aus. Bei der Südbahn waren bereits 10 Mill. für die genannten Zwecke bereitgestellt, und dieser Betrag ist neuerdings noch um eine Million erhöht worden.

Als eins der Ziele, die mit dem Zusammenschluß der Eisenbahnen von England, Schottland und Wales zu vier großen Gruppen erreicht werden sollten, waren große Ersparnisse in Betrieb und Verwaltung hingestellt worden. In dieser Beziehung hat der Zusammenschluß bis jetzt enttäuscht, doch versucht man sich darüber mit der Erwägung hinwegzutrösten, daß er sich noch nicht in vollem Umfang ausgewirkt hat und daß erst das Bestehen der vier Gruppen während eines längeren Zeitraumes die Ausnutzung der dadurch geschaffenen Ersparnismöglichkeiten erlauben werde. Zunächst ist auf diesem Gebiete n viel zu tun. Der Zusammenschluß soll namentlich auch zu ei Vereinheitlichung im englischen Eisenbahnwesen führen. eine Normung bietet sich sowohl auf dem Gebiete des Baus der Streckenausrüstung als auch namentlich auf dem Geb des Wagenwesens noch ein weites Feld der Betätigungsmögl keit. Namentlich wird einer Vereinheitlichung des Güterwag parks das Wort geredet, und dabei muß auch nach einer A fassung, die sich in England endlich durchzusetzen beginnt, Ladegewicht der Güterwagen erhöht werden. Die englisc Eisenbahnen haben bis vor kurzem mit großer Hartnäckig an den kleinen, leichten Güterwagen festgehalten. Neuerdi hat namentlich die Große Westbahn sich eifrig um die Ein rung von Großraumwagen für den Kohlenverkehr bemüht, wo man freilich nicht außer acht lassen darf, daß in England se ein Wagen mit 20 t Tragfähigkeit für großräumig gilt. Im er Halbjahr 1924 war die durchschnittliche Nutzlast eines englisc Güterwagens 5,75 t und eines mit Kohle beladenen Wagens Das bedeutet schon einen erheblichen Fortschritt, aber es bl auf diesem Gebiete noch manches zu tun übrig. Das hier ers benswerte Ziel zu erreichen, liegt aber nicht ausschließlich der Hand der Eisenbahnen, sondern sie bedürfen dazu der wirkung der Verfrachter, namentlich der Leiter der Zechen sonstiger Großbetriebe, die Güter regelmäßig in großen Men versenden. Durch ein zielbewußtes Zusammenarbeiten aller teiligten Kreise kann viel getan werden, um den Eisenbahnbet wirtschaftlicher zu gestalten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 2. d. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 4 des Reichs-Gesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Die Aufgaben des Reichsverkehrsministeriums.** In der 25. Sitzung des Reichstages am 16. Februar 1925 gab der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne einen Überblick über die Aufgaben seines Ministeriums. Wenn auch die Reichsbahn dem Verkehrsministerium verlorengegangen sei, so bleibe doch noch ein großes Arbeitsfeld übrig. Es sei kein Rumpfministerium, sondern habe noch eine große Bedeutung. Das Ministerium habe jetzt, losgelöst von der Reichsbahn, die gesamte Wirtschaftslage ins Auge zu fassen und unter Aufrechterhaltung der Verkehrsfreiheit die wirtschaftlichen Vorgänge zu fördern. Er habe dafür zu sorgen, die Verkehrssicherheit auf den Schienen, auf der Landstraße und auf den Wasserstraßen zu vermehren. Die Rechte des Verkehrsministers auf die Eisenbahnverwaltung seien nicht so gering, wie es nach den Darlegungen des Berichterstatters erscheinen könne. Der Minister erklärte, er habe keinen Grund zu der Annahme, daß in dieser Hinsicht irgendwelche Schwierigkeiten von der Reichsbahn kommen werden.

Der Minister teilte mit, daß er ermächtigt sei, zu erklären, daß die Reichsbahn jede Auskunft erteilen werde, die er wünsche. Wir sollten nicht von vornherein die Reichsbahn zu einem Kampfgebiet machen. Meinungsverschiedenheiten werden ja möglich sein, aber das Ministerium werde das engste Zusammengehen mit der Reichsbahn pflegen. Die Reichsbahn stehe so sehr im Mittelpunkt des Interesses, daß sie sich der Kritik der Öffentlichkeit nicht entziehen könne. Die bisherige Wasserstraßenpolitik werde fortgesetzt werden. Sollten Schwierigkeiten in den Tariffragen entstehen, so werde es sich zeigen, daß man mit einem starren Prinzip nicht durchkomme. Alle Verkehrsmöglichkeiten müßten zusammengefaßt werden. Die Länder müßten beruhigt werden über die Wahrung ihrer Landesinteressen. Um die Begriffsbestimmungen im Luftverkehr werde jetzt gekämpft. Man werde hoffentlich einsehen, daß man im Luftverkehr ohne Deutschland nicht auskommen könne. Ein Kraftwagen sei kein Luxus mehr, sondern ein Verkehrsmittel.

— **Aufhebung der Pensionskürzungen.** Der Reichsrat h am 12. d. M. unter Vorsitz des Ministers Schiele eine öffentl Vollsitzung ab. Von besonderer Wichtigkeit in der zur handlung stehenden Regierungsvorlage war die Neuregelung Pensionskürzungen. In der Personalabbauverordnung, die Grund des Ermächtigungsgesetzes erlassen wurde, war die sionskürzung ausgedehnt worden auf solche Fälle, in denen kommen aus Privatvermögen vorlag. In der jetzigen lage wird lediglich das Einkommen aus gewinnbringender schäftigung, also das Arbeitseinkommen, bei der sionskürzung berücksichtigt. Demgegenüber hat der Reichs ausschuß beschlossen, daß Artikel 10 der Personalabbauve nung vollständig außer Kraft gesetzt werden soll, also die g Pensionskürzung fortfällt, weil sie nach Ansicht des Reichs ausschusses einen Eingriff in wohlerworbene Rechte und e Verstoß gegen Treu und Glauben bedeutet. Einzelnen mi samen Fällen, die bei pensionierten Beamten vorkommen k ten, müsse man auf anderem Wege beikommen. Ein Vert des Reichsfinanzministeriums erklärte, daß sich die Reic regierung vorbehalte, in der Frage der Pensi kürzung eine eigene Vorlage an den Reichstag gela zu lassen. — Der Reichsrat nahm den Gesetzentwurf nach Ausschußbeschlüssen an.

— **Deutsch-rumänischer Güterverkehr.** Am 4. und 5. Feb 1925 fand in Breslau eine Besprechung der beteiligten Eisenb verwaltungen zwecks Verbesserung der Verkehrsbeziehu zwischen Deutschland und Rumänien statt. Das Ergebnis Besprechung besteht u. a. in folgenden, für den Handel w tigen Beschlüssen, deren Durchführung den Aufsichtsbehö empfohlen werden soll:

Der die Verkehrsabwicklung äußerst hindernde Frankatur-Überweisungszwang soll möglichst bis zum 1. Mai d. J. bese werden. Weiter soll sobald wie möglich ein deutsch-rumäni Gütertarif herausgegeben werden, der für die in Betracht k menden Güter unmittelbare Frachtsätze von der Versand- zur Bestimmungsstation in der deutschen Markwährung ent Es wird alsdann den Verkehrtreibenden wieder möglich den Frachtsatz für die gesamte Beförderungsstrecke aus Tarif zu entnehmen.

— **Eine Bahn auf das Nebelhorn.** Aus Augsburg wird „Frkf. Ztg." berichtet: Auf das Nebelhorn, den beliebtesten sichtspunkt in den Vorbergen der Allgäuer Alpen, soll von ei in Sonthofen gegründeten Bahnverein nach dem Projekt Münchener Ingenieure Files und Schulze eine Bahn gebaut den. Zur Finanzierung des Unternehmens als einer A.-G. s größere Banken zugezogen werden. Die Kosten dürften auf ungefähr 7—800 000 ℳ belaufen. Die Genehmigung

atsbehörden liegt vor. Die Ausführung des Projektes, das Jahre 1914 zurückgestellt wurde, soll so beschleunigt werden, die Bahn bereits im kommenden Sommer in Betrieb genommen werden könne.

— **Ungehörigkeiten im Reiseverkehr.** Die Reichsbahndirektion lin nimmt Anlaß, die Bahnhofs- und Zugbeamten erneut anweisen, gegen die schon öfter gerügten Ungehörigkeiten im severkehr mit aller Strenge vorzugehen. Insbesondere soll en die Mitnahme zu umfangreichen Handgepäcks in die Ab-, gegen das Betreten der Abteile durch Nichtreisende, um ze freizuhalten, und gegen die mißbräuchliche Benutzung erer Wagenklassen eingeschritten werden. Die für die Überungen festgesetzten Zuschläge und Strafen sind unnachsichteinzuziehen.

— **Kraftomnibusbetrieb der Rhein-Sieg Eisenbahn.** Die Gesellft hat am 31. Januar d. J. den Kraftomnibusbetrieb eröffnet. läufig werden folgende Linien regelmäßig befahren: Niederendorf-Oberpleis, Bonn-Honnef a. d. Sieg-Waldbröl und Sieg-Honnef-Asbach i/Westerw. Erstgenannte Linie beginnt an Rheinfähre in Niederdollendorf und erhält hierdurch unelbare Verbindung mit Godesberg, die zweite Linie beginnt Reichsbahnhof Bonn und erhält Verbindung mit den Reichslinien Coblenz-Köln und Euskirchen-Bonn sowie mit der inuferbahn Bonn-Wesseling-Köln, der Vorgebirgsbahn Bonnl-Köln und den Kleinbahnen Bonn-Mehlem sowie Bonnigswinter. Die Linien, auf welchen der Kraftomnibusbetrieb hrt wird, haben eine Länge von etwa 90 km. Die Betriebsfnung weiterer Strecken steht bevor.

— **Amerikaner in Europa.** Nach einer statistischen Angabe en im Jahre 1924 rund 200 000 Amerikaner besuchsweise in opa gewesen sein. Bei Annahme eines Durchschnittsverichs von 2000 Dollar für den einzelnen Reisenden ergäbe sich hübsche Summe von 400 Millionen Dollar, die zum größten in Europa geblieben sein müßte. Davon hat Deutschland r nicht viel gesehen, da es sich amerikanischer Gäste nur eringer Zahl erfreuen durfte. Der Löwenanteil ist nach and, der Schweiz und Italien geflossen, wo keine größeren hwernisse bestanden und die Reisenden in richtiger Würng ihrer Bedeutung für die Fremdenindustrie mit offenen en aufgenommen wurden.

— **Stahlwerks-Verband Aktiengesellschaft, Abt. Rohstahleinschaft, Düsseldorf.** Unter dieser Firmenbezeichnung ist . November v. J. eine Vereinigung ins Leben getreten, der liche deutschen Stahlwerke, soweit sie für die Erzeugung Rohstahl zur Weiterverarbeitung Bedeutung haben, beigen sind. Es sind dies 31 Stahlwerke mit einer Jahresbeteiliziffer von 13 652 404 t. Der Zweck des Vertrages, den die lieder der Gemeinschaft untereinander einerseits und mit Stahlwerks-Verband anderseits geschlossen haben, ist die erung des Stahlgewerbes durch Zusammenfassung und Zuenarbeit der beteiligten wirtschaftlichen Kräfte, Anpassung Rohstahlerzeugung der Gesellschaft an den jeweiligen Beund Verfolgung der gemeinsamen wirtschaftlichen Ziele im nd Auslande. Aus dieser Zweckbestimmung ist zunächst Regelung der Erzeugung nach dem vorliegenden oder zu erenden Bedarf der Hauptzweck der Gemeinschaft. Es soll t in der Hauptsache der Übererzeugung an Stahl- und Walzserzeugnissen gesteuert und damit der Preisschleuderung egengetreten werden. Eine gewisse Gesundung auf dem markte ist in der Tat dadurch schon erreicht worden. der Stärkung unserer Währung und dem Eintritt stetiger schaftsverhältnisse, offenbar als Wirkung der schweren ndungskrisis der Sommermonate des vergangenen Jahres, sich zum ersten Male in weiten Kreisen der Eisenindustrie er der Gedanke an Verbandsbildungen im Sinne der Karrung. Man hatte aber noch nicht genügend Mut gewonnen den Umfang der bisher beim Verkauf erlittenen Verluste hinreichend erkannt, um alsbald zu festgefügten Verkaufsinden zu schreiten. Was man jetzt geschaffen hat, ist ein gangs- und Hilfsmittel dazu, jedoch ein bemerkenswerter uch, das Verhältnis zwischen Erzeugung und Bedarf mit n Mitteln zu regeln. Die Rohstahlgemeinschaft ist kein ll im üblichen Sinne des Wortes. Der Verkauf bleibt den ken, ebenso die Bestimmung der Preise und sonstigen wirttlichen Bedingungen. Die Gemeinschaft beobachtet nur die e und beeinflußt sie mittelbar durch Einschränkung oder erung des Angebotes gegenüber der Nachfrage. Die Rohbeteiligung kann in jedem Monat je nach der Marktlage eroder vermindert werden. Es liegt auf der Hand, daß durch estlegung der Erzeugung der Gesamtrohstahlmenge die Bilvon Einzelverbänden für die Gruppenerzeugnisse, z. B. eug, Oberbaustoffe, Bleche, Röhren, Stab- und Formeisen, draht erleichtert wird. In der Tat schweben gegenwärtig mancherlei Verhandlungen zur Bildung solcher eigentlichen Kartelle. Ob und in welcher Weise sie zum Ziele führen, steht noch dahin. Für einzelne Erzeugnisse, z. B. Halbzeug, Röhren, scheinen die Verhandlungen indes schon weit gediehen, und es scheint Aussicht auf ein baldiges Aufleben der betreffenden Verbände vorhanden zu sein. Es ist zu erwarten, daß bei einem Zustandekommen der wichtigsten Gruppenverbände die Rohstahlgemeinschaft an Bedeutung verlieren wird, um schließlich entbehrlich zu werden, wenn sie ihre Dienste als Mittel zum Zweck, wie vorhin angedeutet, geleistet hat.

Es sei noch bemerkt, daß unter Rohstahlerzeugung verstanden wird sämtlicher von den Mitgliedern der Gemeinschaft im Zollinlande nach dem Thomas-, Bessemer-, Siemens-Martin-, Tiegel-, Elektro- oder irgendeinem anderen Verfahren hergestellter Rohstahl.

— **Die Fichtelberg-Baude.** Nachdem eine neue Seilschwebebahn von Oberwiesenthal auf den Fichtelberg gebaut und vor kurzem eröffnet worden ist, steht der höchste Berg Sachsens vor neuen Entwicklungsmöglichkeiten. Im Frühjahr 1925 will der Bergwirt Hieke des zurzeit bestehenden Unterkunftshauses eine „Fichtelbergbaude" auf der Waldlichtung unterhalb des Gipfels erbauen lassen. Die neue Baude scheint ein Hotel großen Stiles zu werden, mit etwa 180 bis 200 Betten. Man wird hier nicht nur eine bescheidene Unterkunft finden, sondern auch ganz abgeschlossene Wohnungen aus drei bis vier Zimmern, mit Badegelegenheit und allen Bequemlichkeiten. Neben dem Hauptgebäude sind Wirtschaftshäuser mit Autogaragen, Pferdeställen und Räumen für die Kutscher und Kraftwagenführer vorgesehen.

Österreich.

— **Pressekonferenz.** Am 9. Februar fand in der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen eine Pressekonferenz statt, in der über die bisherigen Ergebnisse und die Aussichten für die Zukunft der Bahnen ein ausführlicher Bericht erstattet wurde. Der Generaldirektor der österreichischen Bundesbahnen, Dr. Maschat, eröffnete die Sitzung mit einer Ansprache an die Pressevertreter, in der er die Bedeutung der Presse auch für das Gedeihen der Bundesbahnen hervorhob.

Den Pressevertretern wurde ein gedruckter Bericht über die „Fortschritte in der Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen", der im Selbstverlage der Unternehmung erschienen ist, überreicht.

— **Einführung der Schillingrechnung.** Nach dem Bundesgesetz vom 20. Dezember 1924, BGBl. Nr. 461, über die Einführung der Schillingrechnung, die Ausprägung von Goldmünzen und über andere das Währungswesen betreffende Bestimmungen (Schillingrechnungsgesetz), hat an Stelle der geltenden Rechnung in Kronen die Schillingrechnung zu treten. Ihre Einheit ist der Schilling (S). Er wird in 100 Groschen (g) eingeteilt. Die Umrechnung von der Krone auf den Schilling findet derart statt, daß 10 000 K. gleich 1 Schilling zu rechnen sind.

Bei der Umrechnung in Schillinge und bei Berechnungen in Schillingen sind Bruchteile, die einen halben Groschen oder mehr betragen, für einen Groschen zu rechnen, Bruchteile unter einem halben Groschen zu vernachlässigen.

Der Übergang der österreichischen Bundesbahnen von der Rechnung in Kronen zu der Schillingrechnung wird mit dem 1. März 1925 vollzogen. Mit demselben Tage werden auch das Postsparkassenamt und die Postanstalt sowie die österreichischen Privatbahnen und die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahnen in der Republik Österreich zur Schillingrechnung übergehen.

Demgemäß ist über Auftrag der Generaldirektion der Bundesbahnen von diesem Zeitpunkte an die finanzielle Verwaltung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt in der Schillingrechnung zu führen, und es sind alle Belege über Einnahmen und Ausgaben und alle Eintragungen in die Bücher und sonstigen Aufschreibungen der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt in dieser Rechnung zu vollziehen.

Geldbeträge in für Parteien bestimmten Verfügungen der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt sind vom 1. März an in Schillingen festzusetzen, sofern die Zahlung nicht in einer bestimmten Münzsorte oder in einer anderen als der Landeswährung zu leisten ist. Vor dem 1. März sind Geldbeträge im inneren Dienste sowie im Verkehr mit Parteien dann in Schillingen anzugeben, wenn die betreffenden Einnahmen und Ausgaben erst nach dem 28. Februar zu vollziehen sind.

— **Der Sommerfahrplan der Bundesbahnen.** Westbahnstrecke: Der nächste Sommerfahrplan bringt eine namhafte Ausgestaltung des internationalen Verkehrs von und mit Wien. Als wichtigste Neuerung kann die Wiedereinführung des vor

dem Kriege bestandenen Wien-Ostende-Expreßzuges, durch den die kürzeste Verbindung zwischen Wien und London hergestellt wird, bezeichnet werden. Dieser Dienst wird in der Weise eingerichtet werden, daß im Anschluß an den bestehenden Orientexpreßzug von Linz aus ein Expreßzug über Passau-Frankfurt-Brüssel-Ostende nach London und zurück verkehren wird.

Der im Vorjahre eingeführte Wien-Arlberg-Paris-Expreß, der sich bei den Reisenden großer Beliebtheit erfreut, wird um eine Stunde beschleunigt; außerdem wird ein neuer D-Zug eingeführt, der 1½ Uhr nachmittags von Wien abgeht, in Salzburg um 7 Uhr abends, in Innsbruck um Mitternacht, in Zürich um 7 Uhr 20 Min. morgens und in Paris um 6 Uhr abends eintrifft.

Die Stationen des Gesäuses erhalten dadurch neue günstige Verbindungen, daß der von Wien um 7 Uhr abends abgehende und der von Innsbruck um 10 Uhr 22 Min. abends abgehende Schnellzug über Selztal geführt werden. Durch diese Änderung wird es ermöglicht, das Gesäuse von Wien aus in den Abendstunden zu erreichen und von dort in den Morgenstunden nach Wien zurückzufahren.

Ein neuer Tagesschnellzug Wien-Bregenz wird es ermöglichen, in einer Tagesfahrt die Stationen der Zillertal- und Brennerbahn, des Oberinntales und den Arlberg zu erreichen und umgekehrt von diesen Stationen in einer Tagesfahrt nach Wien zurückzukehren. Dieser Zug wird um 7 Uhr 5 Min. morgens in Wien abgehen, in Salzburg um 1½ Uhr, in Innsbruck um 6 Uhr 45 Min. abends und in Bregenz um 11 Uhr 20 Min. nachts eintreffen und in der Gegenrichtung in Bregenz um 6 Uhr morgens abfahren und in Wien um 10 Uhr 15 Min. abends ankommen.

Der elektrische Betrieb auf der Salzkammergutstrecke Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning ermöglicht im kommenden Sommerfahrplane eine Ausgestaltung des Zugverkehrs auf dieser Strecke. Es wird nach Möglichkeit getrachtet, während der Hauptreisezeit im Salzkammergut auf der Strecke Attnang-Puchheim Bad Aussee 9 und auf der Strecke Bad Aussee-Stainach-Irdning sechs Zugpaare täglich zu führen. Den Verkehr zwischen Wien und Gmunden, Bad Ischl und Bad Aussee werden in den Sommermonaten zwei regelmäßige Schnellzugpaare bedienen; von diesen wird der eine Zug während des ganzen Sommers um 9 Uhr 25 Min. in Wien abfahren und in Bad Aussee um 3 Uhr 51 Min. nachmittags eintreffen, der andere wird in der Hauptreisezeit (28. Juni bis 15. September) Wien um 1½ Uhr nachmittags verlassen und um 7 Uhr 41 Min. abends in Bad Aussee ankommen. In der Gegenrichtung wird in den Nachmittagsstunden ein Schnellzug von Bad Aussee nach Wien geführt werden, der mit einer Abfahrt in Bad Aussee um 1 Uhr 25 Min. nachmittags um 7 Uhr 20 Min. abends in Wien eintreffen wird. Während der starken Reisezeit wird zur Entlastung dieses Zuges ein zweiter Schnellzug von Bad Aussee nach Wien in einer ungefähr 40 Minuten früheren Lage verkehren.

— **Eisenbahnunfall durch Sturm.** Aus Salzburg wird unterm 15. d. M. gemeldet: Der vor zwei Tagen eingetretene Fön entwickelte sich zu einem außerordentlich heftigen Sturm, der an verschiedenen Gebäuden Schaden anrichtete. Ein Personenzug der Salzkammergut-Lokalbahn wurde vom Sturm erfaßt und aus dem Gleise geworfen. Mehrere Wagen stürzten die Böschung hinunter. Dabei wurde ein Schaffner getötet und mehrere Eisenbahnangestellte und 15 Reisende leicht verletzt. Ein an die Unfallstelle abgegangener Hilfszug mit Ärzten usw. wurde ebenfalls vom Sturm erfaßt und umgeworfen. Verletzt wurde dabei niemand. Die Fernsprech- und Telegraphenverbindungen sind gestört.

— **Personenseilbahn auf den Erzberg.** Ein Vortrag im Ingenieur- und Architektenverein in Wien berichtete über eine neue Personenseilbahn der Alpinen Montangesellschaft, die auf den Erzberg hinaufführt und die Arbeiter zu ihren hochgelegenen Arbeitsplätzen befördert. Baurat Professor Dr. Seefehlner schilderte eingehend die von der am Fuße des Erzberges gelegenen Ortschaft Trofeng in die 400 bis 500 m höher gelegenen Abbaugebiete am Nordabhange führende Standseilbahn. Die mittlere Neigung beträgt rund 400, die größte 610 ‰. Ein 170 m langer Viadukt aus Stampfbeton mit elf Öffnungen, drei Unterfahrten und zwei Durchlässen bietet ein eindrucksvolles Bild. In der Mitte der Linie befindet sich eine Umsteigestation. Es können über 800 Mann in jeder Richtung in einer Stunde befördert werden. Die ganze technische Anordnung dieser Bahn — des sogenannten Hugo Stinnes-Aufzuges — zielt auf erhöhte Wirtschaftlichkeit des Betriebes und auf geringeren Material- und Personalaufwand gegenüber anderen Seilbahnen ab. Die Personenwagen fassen je 90 Personen und weisen alle modernen Sicherheitseinrichtungen auf.

— **Erholungsheime.** Der Spar- und Darleheusverein für B[...] dienstete der Staatseisenbahnverwaltung hat das Strandhot[...] Porto Apollo in Isola, an der Bahnstrecke Triest-Parenzo g[...] legen, käuflich erworben; es wird am 1. März d. J. als Erholung[...] heim in Betrieb gesetzt werden.

Der Verein ist auch Eigentümer des „Tiroler-Heimes" Sta[...] bei Schwaz, welches das ganze Jahr hindurch geöffnet ist.

— **Handelsbilanz im November.** Laut Mitteilung des Bunde[...] ministeriums für Handel und Verkehr (Handelsstatistisch[...] Dienst) zeigt die Handelsbilanz im November eine auffällig[...] Besserung, da der Einfuhrüberschuß, der sich im Oktober gege[...] über den Vormonaten stark erhöht hatte, wieder eine wesentlich[...] Abnahme erfahren hat und sogar hinter dem bisherigen Monat[...] durchschnitt zurückblieb. Der Ausfall betrug nämlich im Durc[...] schnitt der ersten sechs Jahresmonate 88,5, im Juli 80,5, i[...] August 67,9, im September 60,9, im Oktober 88,3 und im N[...] vember nur 56,6 Millionen Goldkronen. Diese Abnahm[...] gegenüber dem Vormonat ergibt sich aus einer wesentlich[...] Verminderung der Einfuhr, die auf den Durchschnitt der Mona[...] Juli bis September (174,1 Millionen Goldkronen) zurückgegang[...] ist, so daß die starke Oktobereinfuhr (214,8) als eine auß[...] gewöhnliche Erscheinung augenfällig hervortritt. Die Ausfu[...] (117,5) blieb wohl auch etwas hinter der Zahl des Vormona[...] (126,5) zurück, hielt sich aber doch auf der durchschnittlich[...] Höhe der letzten drei Monate. Die Minderung gegenüber d[...] Oktober erklärt sich fast vollständig durch die im Oktober [...] sonders stark zum Ausdruck gelangte Obstausfuhr. Der Ei[...] fuhrrückgang gegenüber Oktober um rund 40 Million[...] Goldkronen betrifft vor allem die Einfuhr von Getreide u[...] Mehl, frischem Fleisch (Gefrierfleisch), Kohle und Textilerze[...] nissen (Webwaren), doch wurde auch in anderen Gruppen d[...] Fertigwaren im November zumeist viel weniger aus dem Au[...] lande bezogen als im Oktober.

— **Kohlenförderung Österreichs.** Die inländische Kohlenför[...] rung im Dezember 1924 betrug 16 884 t Steinkohle und 260 38[...] Braunkohle. An der Förderung waren beteiligt: Niederöst[...] reich mit 31 714, Steiermark mit 142 406, Kärnten mit 11 0[...] Oberösterreich mit 46 934, Tirol mit 3010 und das Burgenland [...] 42 182 t. Die Förderung im Dezember 1924 übersteigt diejen[...] des Vormonats um 43 634 t. An dieser Mehrförderung sind [...] steirischen Kohlengruben mit rund 18 000 t, die oberösterrei[...] schen und burgenländischen Gebiete mit je rund 9000 t beteili[...] Gegenüber der durchschnittlichen Monatsförderung des Jah[...] 1924 von 245 749 t weist die Dezemberförderung eine Steigeru[...] um 31 517 t auf, welche vor allem auf die in letzter Zeit e[...] getretene Besserung des Absatzes der österreichischen Bra[...] kohlengruben zurückzuführen ist.

Ungarn.

— **Geschäftsergebnisse und Verkehr der Staatsbahnen und [...] Donau-Save-Adriabahn.** Nach den vorläufigen Zusammenstell[...] gen gestalteten sich die Geschäftsergebnisse der Staat[...] bahnen vom 1. Juli bis 31. Dezember 1924 wie folgt: Au[...] gaben: 442 086 394 000 K., Personalbezüge 16 833 587 000, Sa[...] auslagen 694 954 254 000, Betriebsausgaben: Zuschüsse für [...] Pensionsinstitut, die Pensionskasse und die Krankenversic[...] rungsanstalt 304 051 137 000, sonstige verschiedene Ausga[...] 13 106 201 000, Zinsendienst 25 136 846 000, Betriebspräm[...] 46 658 370 000, zusammen 1 542 826 789 000. Einnahmen: P[...] sonen- und Gepäckverkehr 443 589 126 000, Eil- und Frachtgü[...] 132 346 880 000, Verschiedenes 237 682 916 000, zusamm[...] 813 618 922 000, Investitionsausgaben 149 250 480 000. Die D[...] über die Ausgaben umfassen für die Monate Juli-November [...] gültige, für Dezember vorläufige Zahlen, die Einnahmeziff[...] für Juli-August endgültige und für September-Dezember v[...] läufige Zahlen. Die ungarischen Staatsbahnen und die durch [...] verwalteten Bahnen haben in der zweiten Hälfte des Jahres 1[...] insgesamt 1 040 199 Wagenladungen Güter befördert. Geg[...] über 1923 bedeutet dies eine Steigerung von 1,4 %. Von [...] beförderten Gütern entfielen 64 636 Wagen auf Getreide, 18[...] auf Mehl, 67 202 auf Zuckerrüben, 193 399 auf Kohlen, 140 120 [...] Holz und Holzwaren, 30 377 auf Stückgüter und 108 939 auf B[...] materialien. Der Rest verteilte sich auf verschiedene Güter. [...] gesamte Last- und Eilgutverkehr der Staatsbahnen [...] der mitverwalteten Bahnen erreichte in dem erwähnten Z[...] abschnitt 11 486 988 t, was gegenüber dem Vorjahre eine Ste[...] rung von 2,9 % gleichkommt. Von dieser Menge entfa[...] 10 486 988 t auf gebührenpflichtige Waren, der Rest auf Re[...] transporte. Die Steigerung bei den gebührenpflichtigen Wa[...] beträgt im Vergleich mit der entsprechenden Zeit des Vorja[...] 4,6 %. In Tonnenkilometern ausgedrückt erreichte der V[...] kehr 1 247 432 000 tkm, um 3,4 % mehr als im Vorjahre. D[...] Daten beziehen sich auf gebührenpflichtige Waren. In [...]

weiten Hälfte des vergangenen Jahres wurden 41 119 000 Personen befördert. Die Zahl der Reisenden verminderte sich um 5 %. Die Zahl der Personenkilometer beträgt 1 618 071 000 nd zeigt eine Steigerung von 0,6 % dem Vorjahre gegenüber.

Die Geschäftsergebnisse der ungarischen Linien der Donau-Save-Adriabahn betrugen im Juli—Dezember 1924 nach en vorläufigen Ausweisen: Ausgaben: Personalausgaben .363 707 000 K., Sachauslagen: 1 637 835 000, Betriebsausgaben 2 134 773 000, Pensionen und Krankenversicherung 17 789 619 000, onstige Ausgaben 750 880 000, zusammen 113 676 822 000, Investitionsausgaben 137 478 000 K. Einnahmen: Personen- und epäckverkehr 53 098 441 000 K., Eil- und Frachtgüter 6 830 512 000, verschiedene Einnahmen 604 970 000, zusammen 10 533 923 000. Auf Grund der Artikel 29 und 45 des Abkommens n Rom hat die ungarische Regierung an die Obligationsinhaber er Donau-Save-Adriabahn am 25. September 1924 781 250 Goldfranken und am 25. Dezember 1924 ebenfalls 781 250 Goldfranken, usammen 1 562 500 Goldfranken erstattet. Die Gesamtmenge er auf den Linien der Donau-Save-Adriabahn beförderten Güter erreichte in der zweiten Jahreshälfte 84 291 Wagenladungen. Gegenüber dem Vorjahre ist eine Steigerung von 84 % eingetreten. Von den beförderten Gütern waren 4631 Wagen Getreide, 1381 Wagen Mehl, 13 345 Wagen Zuckerrüben, 1 397 Wagen Kohlen, 12 450 Wagen Holz und Holzwaren, 2573 Wagen Stückgüter und 9711 Wagen Baumaterialien. Der gesamte Eil- und Frachtgüterverkehr der Bahn erreichte 965 174 t, es bedeutet eine Steigerung von 1,79 % im Vergleich zum Vorjahre. Auf gebührenpflichtige Waren entfielen davon 842 910 t, er Rest auf Regiegüter. Bei den gebührenpflichtigen Waren trägt die Zunahme 2,84 %. In Tonnenkilometern ausgedrückt etrug der Verkehr 67 613 286, wobei sich eine Steigerung von 42 % ergibt. An Personen wurden in der zweiten Jahreshälfte 157 777 befördert, um 7,13 % weniger als in der Vergleichszeit. ie Zahl der Personenkilometer beträgt 56 299 313 und weist em Vorjahre gegenüber einen Rückgang von 5,21 % auf.

Niederlande.

— **Die Generalversammlung der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS.) und der Holländischen Eis.-Ges. (HSM.)** hat die Anträge auf Genehmigung der neuen Postverträge und einer neuen S-Anleihe von 25 Mill. Gulden (vgl. Nr. 6, S. 168 d. Ztg.) genehmigt, ebenso bei HSM den Ankauf der Linie Haarlem-Zandvoort und den neuen Betriebsvertrag mit der Almelo-Salzbergener Bahn.

— **Kleinbahn Arnheim-Velp.** Die von der Gelderschen Dampfeinbahn-Gesellschaft beabsichtigte Durchführung der von der estfälischen Grenze bei Gendringen über Doetinchem und eren nach Velp führenden Kleinbahn bis in Arnheim hinein läßt ch ohne geldliche Beihilfe der Regierung nicht durchführen. n Gesetzentwurf der Regierung sieht daher ein 6prozentiges arlehen von 280 000 Gulden an die Gesellschaft vor, das jährh mit 10 000 Gulden zu tilgen ist. Man erhofft von der Durchführung nach Arnheim vor allem eine Belebung des Güterverkehrs, aber auch dem Personenverkehr würde die neue Linie gute kommen, da das lästige Umsteigen in die elektrische raßenbahn Velp-Arnheim in Zukunft fortfallen wird.

— **Kleinbahn Leiden den Haag.** Die Arbeiten an der Fortührung der Linie den Haag-Wassenaar nach Leiden sind so weit rtgeschritten, daß der Betrieb voraussichtlich Anfang April fgenommen werden kann.

— **Elektrische Straßenbahn den Haag.** Ende 1925 endigt die onzession der Haagschen Tramweg Maatschappij für den Beieb des Straßenbahnnetzes in der Residenzstadt. Es sind daher vischen der Gemeinde und der Gesellschaft Unterhandlungen ngeknüpft, die auf Einführung eines gemischtwirtschaftlichen etriebes hinzielen.

— **Eilgüterzüge Holland-Paris.** Die Belgischen Staatsbahnen ben zur Beschleunigung des Verkehrs ein neues Eilgüterzugaar auf der fast 400 km langen Strecke Esschen-Brüssel-Paris ngelegt, ab Esschen 8.28 morg., an Paris 1.30 nachts, ab Paris 4 morg., an Esschen 7.43 abends.

— **Der Schlafwagen Hoek van Holland-Eydtkuhnen** verkehrt it 1. Februar 1925 nicht mehr.

— **Der Berlin-London Expreß**, der zurzeit dreimal wöchentlich ischen Berlin und Hoek van Holland verkehrt, wird voraushtlich am 1. April in einen D-Zug umgewandelt werden, der ßer Wagen 1. und 2. Kl. wahrscheinlich auch einen Salonwagen iren wird.

— **Julianakanal.** Der neue Maasseitenkanal von Maastricht nach Maasbracht ist mit Genehmigung der Königin nach der Thronfolgerin Julianakanal genannt worden.

— **Twenthe-Rheinkanal.** Auch wenn die Verhandlung über die Linienführung des von Almelo nach Zutfen in die Ijssel führenden Kanals und über die Aufbringung der Kosten noch nicht abgeschlossen sind, scheint doch damit zu rechnen zu sein, daß die Arbeiten im Jahre 1926 aufgenommen werden können.

— **Die neue Eisenbahnbrücke über den Koningshaven in Rotterdam.** Die jetzige Drehbrücke soll durch eine Hubbrücke ersetzt werden; die gesamten Arbeiten sind der Guten Hoffnungshütte in Oberhausen übertragen worden.

Übrige europäische Länder.

— **Fährverbindung Norwegen-Dänemark.** Die Verhandlungen über eine Fährverbindung Norwegen-Dänemark sind kürzlich zwischen der dänischen und norwegischen Staatsbahn wieder aufgenommen worden. Als dänischer Hafen ist Skagen oder Fredrikshavn in Aussicht genommen. Im März soll die Entscheidung über dieses Projekt fallen.

— **Eisenbahnbau in Norwegen.** Die schwierige finanzielle Lage Norwegens führt zu einer erheblichen Herabsetzung der für das Haushaltsjahr 1925/26 in Aussicht genommenen Beträge. Für Untersuchungen sind nur 109 610 Kr. veranschlagt, für Fortsetzung der Bauarbeiten 17,37 Millionen Kronen anstatt 28,6 Millionen. Von den 17,37 Millionen Kronen sind außerdem 0,87 Millionen von den betroffenen Kommunen aufzubringen. In Zukunft wird nur dann noch mit dem Bau von Bahnen begonnen werden, nachdem die von den Kommunen aufzubringenden Beträge beschafft sind. Die für Bauarbeiten bewilligten Mittel verteilen sich wie folgt: 1. Südlandsbahn 6,7 Millionen, 2. Flaamsbahn 1,2 Millionen, 3. Nordlandsbahn (Sunnan-Grong) 4 Millionen, 4. Namsos-Grong 2 Millionen, 5. Voss-Eide 1 Million Kronen. Der Restbetrag entfällt auf Umbau- und Verstärkungsarbeiten bestehender Linien.

— **Durchgehender Fischtarif Norwegen-Deutschland.** Im norwegisch-schwedisch-deutschen Verkehr wird in nächster Zeit ein stark ermäßigter durchgehender Tarif für die Beförderung von frischen Fischen von Norwegen nach verschiedenen deutschen Städten eingeführt werden. In Schweden und Deutschland wird ein Ausnahmetarif festgesetzt, in Norwegen eine erhebliche Ermäßigung, um 18 %, durchgeführt, so daß der zu dem ordentlichen Tarif erhobene Zuschlag von 120 % auf 80 % ermäßigt wird. Diese ermäßigten Sätze gelten auch für den inneren norwegischen Verkehr.

— **Eröffnung der Linie Kongsberg-Bakkerud** (Numedalsbahn, Norwegen). Das 37 km lange Teilstück Kongsberg-Bakkerud der aus Privatmitteln zu bauenden Numedalsbahn (Kongsberg-Nore 92 km, Verlängerung bis Gjeilo an der Bergensbahn in Aussicht genommen) wird dieser Tage dem vorläufigen Verkehr übergeben.

— **Die Wirtschaftslage Schwedens.** Im allgemeinen ist im Jahre 1924 im Wirtschaftleben Schwedens keine wesentliche Änderung eingetreten. Es wird durch Stabilität und geringe Unternehmungslust charakterisiert. Man arbeitet infolge der hohen Arbeitslöhne, die meist über denen anderer Länder liegen, mit sehr geringem Gewinn. Das schwedische Kapital wird dem heimischen Markt entzogen und wegen der höheren Verzinsung lieber im Auslande angelegt, so daß teilweise die schwedische Industrie (Grängesberggesellschaft) wie auch der Staat ihrerseits Kredite im Auslande aufnehmen müssen. Sie zu erlangen, ist für Schweden um so leichter, als es im Kriege glückte, die Auslandsanleihen zurückzuzahlen, so daß Schweden gegenüber dem Auslande so gut wie schuldenfrei dasteht. Die im Frühjahr 1924 erfolgte Rückkehr zur Goldwährung hat wohl zu der Stabilität beigetragen, anderseits aber wegen des hohen Wertes der Krone einen ungünstigen Einfluß auf die Ausfuhr ausgeübt, der namentlich unter dem Wettbewerb Finnlands, Rußlands und der Randstaaten, besonders auf dem Holzmarkte, zu leiden hatte. Die weitere Entwicklung hängt vor allem von der Gestaltung der Lohnfrage ab. Der schwedische Arbeiter erhält gegenüber den der anderen Länder wie auch verhältnismäßig gegenüber 1913 einen viel höheren Lohn, er ist also „überkompensiert". Der immer stärker werdende Wettbewerb auf dem Weltmarkte führte daher zur Einschränkung in vielen Betrieben, namentlich der Textilindustrie, dem Bergbau und der Eisenindustrie. Die alle Länder berührende Krisis auf dem Holzmarkte mußte auf Schweden, dessen einer Hauptausfuhrartikel Holz ist, besonderen Einfluß ausüben. Die Arbeitslosigkeit ist daher wie-

der im Steigen begriffen. Wenn auch die für den 1. Januar befürchteten Lohnkämpfe in letzter Stunde vermieden werden konnten, so bedeutet das jedoch nur einen Aufschub, nicht aber eine Beilegung der bestehenden Schwierigkeiten. Eine höhere Ausfuhr können nur Holzmasse, Zellulose und Erz aufweisen. In diesen Artikeln sind auch für die nächste Zeit die Aussichten günstig zu beurteilen. Die Handelsbilanz hat sich gegenüber 1923 nicht unwesentlich gebessert. In den ersten 11 Monaten 1924 betrug der Überschuß der Einfuhr 154 gegen 222 Millionen Kronen im Jahr 1923. Die ungünstige Ernte erforderte eine größere Getreideeinfuhr. Sonst wäre die Handelsbilanz voraussichtlich noch günstiger ausgefallen.

— **Schwedens Güterverkehr.** Durch den milden Winter konnte in Schweden bis in die letzte Zeit der Schiffahrtsverkehr auch nach den nördlicheren Teilen aufrechterhalten werden. Dadurch ist der Eisenbahn ein erheblicher Teil des Güterverkehrs verlorengegangen. Die Zahl der wöchentlich beladenen Wagen ist um über 2000 geringer als im Vorjahre, in der Woche vom 4. bis 10. Januar wurden sogar nur 12 864 Wagen beladen gegen 19 170 im Vorjahre. Dadurch, daß ganz im Gegensatz zu allen früheren Jahren bis weit nach dem Süden herunter kein Schnee gefallen ist, leidet vor allem der Holzverkehr. Unter diesen Verhältnissen hat sich das Betriebsergebnis der schwedischen Staatsbahn in letzter Zeit wesentlich verschlechtert, so daß sogar die in Aussicht genommene Tarifherabsetzung in Frage gestellt ist.

— **Die Schwellenfrage in Rußland.** Für 1924 war die Auswechselung von 17,8 Millionen Schwellen auf russischen Bahnen vorgesehen. Verlegt wurden nur ungefähr 16 Millionen und zwar infolge Verteuerung der Schwellen gegenüber den Anschlagspreisen. Von den auszuwechselnden Schwellen sollten 11 Millionen getränkt sein; die Tränkanstalten wären auch in der Lage und mit den nötigen Tränkmitteln ausgestattet gewesen, allein infolge verspäteter Schwellenlieferung werden es nur 8 Millionen werden. Daß es auf russischen Bahnen mit der Schwellenauswechselung vorwärtsgeht, deutet auch ein Erlaß im amtlichen Teil des „Wjestnik Putej Soobschenja" an, wonach das Verlegen schwacher Schwellen auf Hauptbahnen ausdrücklich verboten wird. Das sei bei früherem Schwellenmangel vertretbar gewesen, aber jetzt nicht mehr.

— **Neue technische Bedingungen für Stahlschienen in Rußland.** Am 18. Oktober 1924 wurden von Borisow neue technische Bedingungen für Stahlschienen unterzeichnet. In strittigen Punkten wurden folgende Entscheidungen getroffen: die Elastizitätsgrenze wurde entsprechend den bestehenden Bestimmungen auf 30 kg/mm² anstatt der von den Industrievertretern vorgeschlagenen 28 kg/mm² festgesetzt, da kein Grund bestand, die Anforderungen an die Eigenschaften der Schienen herunterzusetzen. Was die Wünsche der Industrievertreter betrifft, daß eine allgemeine Krümmung der Schienen in wagerechter Fläche auf die ganze Schienenlänge mit $^1/_{2000}$ anstatt $^1/_{2500}$ zugelassen werden möchte, so wurde diesem Verlangen teilweise entgegengekommen. Bei Schienen von mehr als 12 m Länge soll $^1/_{2200}$ Pfeil zugelassen werden.

— **Bau eines großen Kühlhauses im Petersburger Hafen.** Zurzeit wird der Bau eines großen dreistöckigen Kühlhauses schottländischer Bauart für schnellverderbliche Güter, die ins Ausland gehen sollen, begonnen. Die Gesamtbaukosten werden sich auf etwa anderthalb Millionen Rubel belaufen. In der Schiffahrtzeit 1925 soll das Kühlhaus für Ausfuhrzwecke schon verfügbar werden. Beim Bau sollen alle neuesten Errungenschaften der Technik auf diesem Gebiete Anwendung finden.

— **Die aktive Handelsbilanz der Tschechoslowakei im Jahre 1924.** Zu den bereits mitgeteilten Zahlen (siehe Nr. 6 d. Ztg.) über die Spezialausfuhr im Monat Dezember und im abgelaufenen Jahr überhaupt, veröffentlicht nun das statistische Staatsamt eine Übersicht über die Spezialeinfuhr in die Republik in den genannten Zeitabschnitten. Danach betrug die Einfuhr im Monat Dezember v. J. 633 750 t und 100 867 Warensendungen im Werte von 1 821 642 087 Kc. Die gesamte Spezialeinfuhr belief sich im Vorjahr auf 5 665 644 t und 1 047 725 Warensendungen im Werte von 15 862 297 629 Kc. Aus der Gegenüberstellung dieser Zahlen über die Spezialeinfuhr mit den bereits mitgeteilten über die Spezialausfuhr ergibt sich, daß die Handelsbilanz im Monat Dezember mit dem Betrag von 290 547 165 Kc. und im Jahre 1924 insgesamt mit dem Betrag von 1 159 953 406 Kc. aktiv war.

— **Aus dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen.** Die erste Sitzung des Verwaltungsrates, die im Jahre 1925 stattfand, wurde von ihrem Präsidenten, Ständerat Dr. G. Keller (Winterthur), mit einer kurzen Ansprache eingeleitet, der folgendes zu entnehmen ist:

Auf dem Gebiete der Finanzwirtschaft, die die Tätigkeit d[…] Herren Verwaltungsräte am meisten beeinflußt, sind im vergangenen Jahre die Bestrebungen zur inneren Konsolidierung fo[…] gesetzt worden, indem namentlich für den Erneuerungsfonds [d…] heutigen Zeitlage angepaßte Vorschriften erlassen wurden u[…] im weiteren das System der seinerzeit von Quartal zu Quar[…] verlängerten Reskriptionen bei der Nationalbank durch i[…] Umwandlung in feste Anleihen aufgegeben worden ist. Mit [d…] Abnahme der Rechnung für das Jahr 1924 werden wir uns gru[nd]sätzlich schlüssig zu machen haben, in welchem Zeitabschn[…] das Kriegsdefizit-Konto abgeschrieben werden soll, woraus s[…] dann indirekt gewisse Richtlinien auch für den Umfang des T[…] abbaues ergeben werden.

Das Jahr 1925 sollte uns vor allem einen großen Teil der du[…] die neue Verwaltungsordnung, insbesondere durch die Vermin[de]rung der Zahl der Kreise zu erzielenden Ersparnisse einbring[…] Auf Grund der bisherigen Erfahrungen in den neugebilde[…] Dienstabteilungen werden wir auch Gelegenheit erhalten, [d…] vor Jahresfrist provisorisch erlassenen Geschäfts- und Zust[än]digkeitsordnungen für die Generaldirektion, die Kreisdir[ek]tionen, sowie die Dienstabteilungen endgültig zu verabschied[…] In der Zweckmäßigkeit dieser Bestimmungen liegt namentl[…] der Schlüssel für den in Art. 1 des neuen Organisationsgeset[zes] verlangten „einfachen und raschen Geschäftsgang". Was [d…] Personalabbau anbelangt, so begrüßen wir es, daß die Gene[ral]direktion auch eine fachmännische Untersuchung über die W[irt]schaftlichkeit des Werkstättenbetriebes in die Wege [ge]leitet hat.

Auf dem Gebiete der Tarifpolitik hat uns das Jahr 1924 [ge]zeigt, wie leicht auf unserem heimatlichen Boden Sond[er]ansprüche entstehen. Über ihre Begründetheit will ich ni[cht] sprechen, in der Zersplitterung der verfügbaren Mittel li[…] jedoch eine große Gefahr, da das ganze Land den Taxab[bau] wünscht und auch nötig hat. Generaldirektion und Verwaltu[ngs]rat werden dieser Angelegenheit nach wie vor gemeinsam i[…] größte Aufmerksamkeit schenken müssen.

Was das Verhältnis zwischen Verwaltung und Personal [be]trifft, so ist daran zu erinnern, daß Art. 30 des Organisati[ons]gesetzes den Erlaß der Vorschriften über die Bildung von P[er]sonalausschüssen in die Zuständigkeit des Verwaltungsra[tes] legt. Der Rat wird demnächst Gelegenheit erhalten, auf e[…] Vorlage über diese wichtige Materie einzutreten, deren zwe[ck]mäßige Ordnung für unser Unternehmen von großer [Be]deutung ist.

An diese Ausführungen schloß sich der Wunsch, daß das J[ahr] 1925 unserem Kontinent Frieden, Ruhe und Erholung brin[ge], da nur bei diesen Voraussetzungen die erhoffte und für [d…] Gedeihen des Unternehmens erforderliche Verkehrszunahme [ein]treten kann.

— **Die Ergebnisse der italienischen Staatsbahnen im Re[ch]nungsjahr 1923/1924** (1. Juli bis 30. Juni). Mitte Februar ha[…] die italienischen Staatsbahnen in einem Bande von [ü…] 260 Seiten, dem einige graphische Tabellen und [e…] Eisenbahnkarte von Italien beigeschlossen ist, den [jähr]lichen Bericht des Generaldirektors an den Verkehrsmini[ster] über die Ergebnisse des letzt abgeschlossenen Rechnungsjah[res] veröffentlicht. Wir entnehmen diesem folgendes: Die Rein[ein]nahmen (ausschließlich der bereits an das Finanzminister[ium] abgeführten Steuern) beliefen sich auf 3480 Millionen Lire; [die] Ausgaben auf 3778 Millionen, was einen Fehlbetrag von 298 [Mil]lionen Lire darstellt (gegen 906 Millionen des Vorjahres), […] der bereits durch Mehreinnahmen und Minderausgaben der s[…] Monate des laufenden Rechnungsjahres (1924/25) vollkom[men] gedeckt ist, so daß die Voraussicht, daß die italienischen Sta[ats]bahnen schon in diesem Jahre nicht mehr passiv sein wer[den], zutrifft.

Die Länge der Staatsbahnen betrug 16 487 km, hiervon [s…] 742 km schmalspurig. Die Einnahmen erhöhten sich für […] Kilometer von 197 000 auf 216 000 Lire, für das Zugkilom[eter] von 27,95 auf 30,62 Lire, für das Achskilometer von 0,76 [auf] 0,80 Lire.

Der Abbau an Beamten erreichte ungefähr 31 000 Angeste[llte], die teils entlassen, teils in den ständigen Ruhestand vers[etzt] wurden, so daß auf jedes Betriebskilometer, wie in der V[or]kriegszeit, nunmehr nur 10,43 Angestellte entfallen.

Durch den Abbau wurde eine Ersparnis von 356 Millio[nen] Lire erzielt, der eine Mehrausgabe von 231 Millionen für R[u]gehälter und einmalige Abfertigungsgelder gegenübersteht.

Die Ausgaben für das Personal betrugen 1923 Millionen, [d…] jährliche Durchschnittsgehalt eines Beamten 10 562 Lire.

An Doppelgleisen wurden 24 km neu gebaut und der ele[k]trische Betrieb auf weitere 80 km ausgedehnt. Neues [R…] material ist nur wenig beschafft worden. Es vermehrte [s…] um 40 neue Lokomotiven, 147 elektrische Maschinen [u…]

5 österreichische Maschinen, außerdem um 424 neugebaute und
gefähr 2000 österreichische Güterwagen. Hingegen wurden
5 Lokomotiven und 6763 Personen- und Güterwagen aus dem
triebe entfernt. Das Kohlenlager der Staatsbahnen umfaßte
n 30. Juni 1924 2 Millionen t und genügte für einen neun-
matigen Betrieb; im Vorjahre betrug der Vorrat nur 998 000 t.
Der Verkehr entwickelte sich mit vollster Regelmäßigkeit.
ie Unglücksfälle und Verletzungen sanken von 2670 auf 2173.
otz des großen Aufschwunges in allen Dienstzweigen.

— **Ostern in Rom.** Das Mitteleuropäische Reisebüro veran-
altet eine 22tägige Osterreise nach Rom, die am 30. März in
uttgart beginnt und am 20. April in München endet. Es werden
bei Lugano, Mailand, Genua, Rapallo, Pisa, Rom, Florenz und
enedig sowie ihre Umgebung besucht. Der Aufenthalt in Rom
auf eine volle Woche, vom 7. bis 14. April, bemessen. Die
osten betragen für Reise, Verpflegung usw. 840 *M.* Bei Be-
tzung der 1. Wagenklasse in Italien erhöhen sie sich um
M. Die Anmeldefrist läuft am 23. März ab. Für katholische
eiseteilnehmer vermittelt das Reisebüro eine Audienz beim
pst.

— **Schutz der Reisenden bei den französischen Eisenbahnen.**
it einigen Jahren haben die räuberischen Überfälle auf Rei-
nde im Eisenbahnzug in Frankreich stark zugenommen. Man
örtert daher schon seit einiger Zeit Maßnahmen zum Schutze
r Reisenden, doch standen die hohen Kosten eines Sicherheits-
enstes der Durchführung hindernd im Wege. Die Eisenbahn-
sellschaften haben sich nunmehr entschlossen, gemeinsam vor-
gehen und einen Polizeidienst einzurichten. Es war erst
eifelhaft, ob die Eisenbahnpolizei an die Sicherheitspolizei
geschlossen werden oder ob sie selbständig arbeiten sollte;
n hat sich für Zusammenarbeiten mit der allgemeinen Polizei
tschieden, und deren Leitung hat nunmehr 104 Beamte für den
senbahndienst bereitgestellt. Die Kosten des Sicherheits-
enstes betragen 1,4 Mill. Franken und werden von den Eisen-
hngesellschaften gemeinschaftlich getragen. Die Eisenbahn-
lizeibeamten, die für ihren Dienst besonders ausgebildet wor-
n sind, begleiten zu zweien die Züge und überwachen dabei
Reisenden. Die Aufsicht über sie übt ein Beamter der
cherheitspolizei aus, der auch die Dienstpläne aufstellt und
ren Einhaltung überwacht. Die neue Einrichtung wird von
n Reisenden mit Freuden begrüßt.

— **Straßburg als Baumwollhafen.** Der im vergangenen Som-
r unternommene Versuch der Beförderung einer Menge ägypti-
er Baumwolle von 90 t über Antwerpen über den Rhein
h Straßburg hat nun in der Straßburger Presse den Wunsch
hgerufen, Straßburg zum mitteleuropäischen Baumwollhafen
machen und von dort aus die Ostprovinzen Frankreichs und
Schweiz mit Baumwolle zu versorgen. Es wird darauf hin-
wiesen, daß die Gebiete um Mülhausen und Colmar mit den
schaften am Ostabhang der Vogesen jährlich rund 1 800 000
llen Baumwolle brauchen, wozu noch die Gegenden um Epinal,
Dié und Remiremont mit etwa 2 Millionen Spulen kommen,
weiter die Fabriken an der oberen Saône und am Doubs.
h könnten die 30 000 t, welche die Schweiz jährlich über
tsche Häfen bezieht, über Straßburg befördert werden. Gegen-
rtig kommt die von den Ostprovinzen benötigte Baumwolle
n Teil aus Amerika über Havre und zum anderen Teil aus
ypten und Indien über Marseille. Diese beiden Seehäfen wer-
sich schwerlich die Transporte zugunsten Antwerpens ab-
men lassen, wie auch kaum die bei den Transporten eben-
s beteiligten französischen Bahnen.

— **Bahnhofsbau in Le Havre.** Die französischen Staatsbahnen
bsichtigen, in Le Havre einen neuen Bahnhof in Gestalt eines
chtbaues zu errichten; zu diesem Zweck wollen sie ein in
Jahren zu tilgendes Darlehen von 17 Millionen Franken auf-
men. Um den hierfür nötigen Jahresbetrag von rd. 1,4 Mill.
zubringen, soll der Personen- und Güterverkehr mit einer
dersteuer belegt werden. Der Stadtrat von Le Havre hat
mit diesem Plan einverstanden erklärt.

— **Förderung des Getreidebaues durch die Orléansbahn.** In
nkreich wird lebhaft über die Teuerung, namentlich der Nah-
gsmittel, geklagt, und die Eisenbahngesellschaften beteiligen
an der Bekämpfung der Teuerung. Um zu besserer Ver-
ung der Bevölkerung mit Brotgetreide zu kommen, wird es
nötig gehalten, nur ausgesuchtes und sorgfältig gereinigtes
getreide zu verwenden. Auf diesem Gebiete läßt es die
zösische Landwirtschaft noch fehlen, und die Orléans-
n sucht auf eine Besserung hinzuwirken, indem sie über ihr
einen Zug mit den zum Reinigen des Getreides nötigen
richtungen verkehren läßt; diese Vorrichtungen, die besten
r Art, sind von den Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen
Verfügung gestellt worden. Der Zug hält auf bestimmten
Bahnhöfen, um das Getreide aus den benachbarten Gütern zu
reinigen. Er wird von einem im Dienste der Orléansbahn
stehenden landwirtschaftlichen Sachverständigen begleitet, der
die Landwirte über die Wichtigkeit der Reinigung des Getreides
aufklärt und ihnen den Gebrauch der dazu nötigen Vorrich-
tungen erläutert.

— **Eisenbahnunfälle in England im Jahre 1924.** Der amtliche
Bericht über die Unfälle des Jahres 1924 bei den englischen
Eisenbahnen wird zwar noch einige Zeit auf sich warten lassen,
die Zeitschrift „Railway Gazette" wirft aber in einer ihrer
ersten Nummern des Jahres 1925 einen kurzen Rückblick auf
das vergangene Jahr, soweit Eisenbahnunfälle in Betracht
kommen, bei denen der V e r l u s t v o n M e n s c h e n l e b e n
zu beklagen war. Im Jahre 1924 sind bei Unfällen, die Personen-
züge betroffen haben, 23 Reisende tödlich verunglückt; die Zahl
dieser Unfälle betrug drei; im April forderte ein Zusammenstoß
im Bahnhof Euston (London) 5, im Juli ein zweiter in Edin-
bourgh ebenfalls 5 Todesopfer, und im November wurden bei
einer Entgleisung bei Lytham 13 Reisende getötet. In den letzten
25 Jahren ist die Zahl der getöteten Reisenden nur in fünf
Jahren größer gewesen als im Jahre 1924. In zwei Jahren —
1901 und 1908 — kamen Todesfälle bei einem Unglück, das einen
Personenzug traf, unter den Reisenden überhaupt nicht vor; in
zwei weiteren Jahren — 1909 und 1917 — war ein solcher
Unfall, in den Jahren 1914, 1918, 1920 und 1923 waren deren
zwei und in acht Jahren, einschließlich 1924, deren drei zu ver-
zeichnen.

— **Vom Sturm umgeworfene Züge.** Der verhältnismäßig sel-
tene Unfall, daß ein Zug vom Sturm umgeworfen worden ist, hat
sich kürzlich wieder einmal in Irland ereignet. Ende Januar
stürzte auf einer 116 m langen Brücke zwischen Londonderry
und Burtonport, die über eine 10 m tiefe Schlucht führt, ein
Wagen, vom Sturm umgeweht, ab und riß die beiden benach-
barten Wagen mit sich. Da die Kupplungen aushielten, ohne zu
brechen, blieben alle drei Wagen in der Luft hängen. Die Rei-
senden wurden zum Teil bei dem Sturz aus dem Wagen heraus-
geschleudert; drei waren sofort tot, ein vierter starb später. Die
Strecke verläuft an der Unfallstelle in der Richtung von Süden
nach Norden, so daß der abgestürzte Zug dem vollen Anprall
des Weststurmes ausgesetzt war. — Der Unfall gibt Anlaß, an
einige ältere Unfälle aus gleicher Ursache zu erinnern. Im No-
vember 1898 entgleiste zwischen Tralee und Dingle ein Zug im
Sturme, wobei ein Reisender umkam, und schon im nächsten
Januar ereignete sich der gleiche Unfall zweimal an einem Tage.
Im Jahre 1903 wurde auf der damaligen Furneß-Eisenbahn ein
ganzer Zug von zehn Wagen vom Sturm umgeweht, ohne daß
dabei ein Verlust an Menschenleben zu beklagen gewesen wäre.
Ähnliche Unfälle sind in der letzten Zeit zweimal in Indien vor-
gekommen, und auch die deutschen Eisenbahnen sind von ihnen
nicht ganz verschont geblieben (z. B. Kesselsdorf auf der Schmal-
spurstrecke Potschappel-Wilsdruff der ehemaligen sächsischen
Staatseisenbahnen im Anfang dieses Jahrhunderts).

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen von Indochina.** Das Eisenbahnnetz von
Indochina zerfällt in drei Teile: zwischen den südlichen und den
nördlichen sind die Eisenbahnen von Mittel-Annam eingeschoben.
Der wirtschaftlich bedeutendste Bezirk ist zwar der südliche,
die Eisenbahnen des nördlichen Bezirks haben aber die höchsten
Einnahmen aufzuweisen. Im nördlichen Bezirk haben die Ein-
nahmen der Eisenbahnen allerdings in den letzten Jahren auch
zugenommen, der Grund dafür lag aber mindestens zum Teil in
den Entwässerungs- und sonstigen Arbeiten, die die Bebauung
des Landes vorbereiten und verbessern sollen, so daß die dadurch
bedingten Transporte in Zukunft wegfallen werden. Man glaubt
nicht erwarten zu können, daß der lebhafte Verkehr anhalten
wird. In Mittel-Annam leidet die Entwicklung unter den schwan-
kenden Witterungsverhältnissen. Unwetter, verbunden mit Berg-
stürzen, haben z. B. im Jahre 1919 zu längerer Betriebsunter-
brechung Anlaß gegeben, die sich durch einen Fehlbetrag in der
Betriebsrechnung bemerkbar machte. Im Süden sind die von der
Eisenbahn durchschnittenen Gegenden in günstiger Entwicklung
begriffen. Der Eisenbahnverkehr nimmt infolgedessen zu, wo-
durch aber auch die Betriebskosten steigen. Namentlich auf die
Instandhaltungsarbeiten muß infolgedessen erhöhte Sorgfalt ver-
wendet werden; das gilt sowohl von den baulichen Anlagen wie
auch vom Betriebsmittelpark.

Die Zahl der Reisenden ist auf dem ganzen Netz von Indo-
china in den letzten Jahren ungefähr die gleiche geblieben, da-
gegen hat der Güterverkehr beträchtlich zugenommen. 1919
wurden 404 419 Personen, 1921 401 620 Personen befördert. Im
gleichen Zeitraum ist der Güterverkehr von 75 312 t auf 97 103 t
gestiegen, und die Zunahme hat seitdem weiter angehalten. Die
Einnahmen sind in drei Jahren von 2098 Piaster über

2350 Piaster auf 2499 Piaster für das Kilometer gestiegen. Dafür haben aber auch die Ausgaben zugenommen, und zwar in höherem Maße. Der Grund dafür liegt in einer Teuerung der Rohstoffe und in einer Erhöhung der persönlichen Ausgaben. Infolgedessen ist der Überschuß beständig zurückgegangen, und das Anlagekapital verzinst sich nur mit 0,7 %. Über dieses wenig günstige Ergebnis hilft man sich mit der Betrachtung hinweg, daß in einem in der Erschließung begriffenen Lande von der Eisenbahn keine Einnahmen erwartet werden dürfen, sondern daß die Eisenbahnen dazu da sind, zukünftige Einnahmequellen zu erschließen.

— **Betriebsergebnisse der südafrikanischen Eisenbahnen.** Nach dem amtlichen Bericht über das Betriebsjahr 1923/24, das am 31. März zu Ende gegangen ist, umfaßte das Netz der Staatsbahnen von Südafrika 17 890 km, 200 km mehr als am Anfang des Jahres. Insgesamt betrugen die Einnahmen im Berichtsjahre 21 594 644 £ (plus 7,19 % gegen das Vorjahr), die Ausgaben 15 980 733 £ (plus 2,95 %). Das günstige Verhältnis zwischen der Vermehrung der Einnahmen und der Ausgaben drückte die Betriebszahl von 77,1 auf 74 % herunter. Die Zahl der beförderten Reisenden und Güter, die Einnahmen aus dem Güterverkehr und der Betriebsüberschuß haben bisher noch nicht dagewesene Werte erreicht. Das Anlagekapital hat sich mit etwa 5,3 % verzinst. Die Zahl der gefahrenen Zugkilometer betrug 61,4 Mill. gegen 53,2 Mill. im Vorjahre.

— **Bahnbau in Kamerun.** Frankreich hat bekanntlich auf Grund des sogen. Friedensvertrags das „Mandat“ über das ehemals deutsche Kamerun übernommen; es ist, seit es im Jahre 1915 dort eingedrungen ist, bemüht, das Verkehrswesen der Siedelung zu heben, hat aber erst Anfang Januar 1922 mit dem Bau einer Verlängerung der 180 km langen, in das Innere des Landes führenden Eisenbahn beginnen können. Diese Eisenbahn endigt auf etwa 20 m Seehöhe, und die Verlängerung muß auf eine Entfernung von 38 km einen Höhenunterschied von 400 m überwinden. Sie führt durch Urwälder und stark durchschnittenes Gelände. Beim Eisenbahnneubau in Kamerun waren für die französische Verwaltung zwei Gesichtspunkte maßgebend: die Kosten sollten aus laufenden Mitteln aufgebracht werden; es sollte also keine Anleihe zu ihrer Deckung aufgenommen werden, und der Bau sollte mit einheimischen Arbeitskräften ausgeführt werden. An Baukosten sind in den drei vergangenen Jahren etwa 22,2 Mill. Franken aufgewendet worden. Im Jahre 1923 haben im Durchschnitt 4500, im Jahre 1924 5200 Eingeborene aus den der Baustrecke benachbarten Gegenden am Bau gearbeitet. Etwa die Hälfte der Arbeitsleistung war freiwillig; neben guter Bezahlung hat die Sicherstellung reichlicher Verpflegung die eingeborenen Arbeitskräfte angelockt.

Bis Ende 1924 waren an Erdarbeiten etwa 3,5 Mill. Kubikmeter geleistet. Die Vorarbeiten sind bis Jaunde beendet, bis wohin auch die Strecke abgesteckt ist. Bis Kilometer 248 ist die durch Urwald führende Strecke freigelegt, bis Kilometer 230 ist der Unterbau fertiggestellt. Die ersten 38 km haben soviel Arbeit gemacht wie die 80 km, die noch zu bauen sind. Es waren u. a. fünf große Brücken von im Mittel 100 m Spannweite zu bauen. Ende 1926 erwartet man mit der Eisenbahn Jaunde zu erreichen und damit die Ausfuhr von Gummi aus jener Gegend ermöglichen zu können.

— **Bahnbau in Dahome.** In der französischen Siedelung Dahome wird, von der Eisenbahn Kotonu-Save ausgehend, eine Zweigstrecke Abome gebaut. Auf den ersten 5 km vom Ausgangsbahnhof Bohicon an ist das Gleis bereits verlegt, bis Kilometer 10 wird an der Strecke gearbeitet. Vorarbeiten zur Verlängerung der Eisenbahn mit dem Ziel, einen Anschluß an die Eisenbahn von Ost-Dahome zu erreichen, sind im Gange. Durch die Neubaustrecken wird eine reiche, stark bevölkerte und bereits bebaute Landschaft dem Verkehr erschlossen.

— **Selbsttätiges Anhalten der Züge in den Vereinigten Staaten.** Bis zum 1. Januar 1925 waren auf den amerikanischen Eisenbahnen Strecken in einer Ausdehnung von 5783 km oder 42 % der Länge, die nach Anordnung des Bundesverkehrsamts mit Vorrichtungen zum selbsttätigen Anhalten der Züge bei auf Halt stehendem Signal ausgerüstet werden sollen, mit solchen Vorrichtungen versehen oder der Einbau war im Gange. Insgesamt werden die Kosten für die Durchführung der vom Bundesverkehrsamt vorgeschriebenen Sicherungsmaßnahmen für den Zugverkehr auf 32 Millionen Dollar oder bei 13 460 km Länge auf 2377 Dollar für 1 km geschätzt. In der deutschen Tagespresse wird aus Anlaß von Unfällen, die sich durch Überfahren von Haltesignalen in der letzten Zeit ereignet haben, bekanntlich die Forderung erhoben, daß derartige Einrichtungen auch auf deutschen Eisenbahnen eingeführt werden. Wollte man nur die 31 500 km der deutschen Hauptbahnen so ausrüsten, so würde das nach dem amerikanischen Satz etwa 300 Milllionen Mark kosten. Ganz abgesehen davon, daß es noch keine derartige V[orrichtung] gibt, die den an sie zu stellenden Anforderungen v[oll] entspricht, würde es also gar nicht möglich sein, die da[zu] nötigen Mittel aufzubringen. Da aber Unfälle durch Überfah[ren] von Haltsignalen auch bei schwachem Verkehr vorkommen k[ön]nen, müßte man, um die Forderung der Tagespresse zu erfüll[en], auch noch die rd. 21 000 km Nebenbahnen und schließlich a[uch] die 1050 km Schmalspurbahnen mit solchen Vorrichtungen a[us]statten, wodurch die an sich ungeheuren Kosten geradezu [ins] Ungemessene gesteigert werden würden.

Die Arbeiten zur Ausstattung der vom Bundesverkehrsa[mt] vorgeschriebenen Strecken mit Vorrichtungen zum selbsttäti[gen] Anhalten der Züge haben im Jahre 1924 lebhafte Fortschritte [ge]macht; sie werden auch jetzt eifrig weiter gefördert. Von [den] tödlich verlaufenen Unfällen entfielen aber im Jahre 1923 [nur] 134 Todesfälle oder 6 % der Gesamtzahl, unter denen sich [nur] 12 befanden, die Reisende betroffen hatten, auf Zusammenst[öße] auf der freien Strecke oder auf Hauptgleisen der Bahnh[öfe], während 2135 Personen auf den schienengleichen Straßenkr[eu]zungen tödlich verunglückten. Es wird deshalb auch die [An]sicht vertreten, daß es richtiger wäre, Maßnahmen zu treff[en], um die letztgenannte Gefahrenquelle zu beseitigen, als die hoh[en] Kosten für Verbesserung des Signalwesens der Strecke auf[zu]wenden.

— **Neue Bogenbrücke für die Michigan Central-Bahn über [den] Niagara.** Im April 1924 ist mit der Aufstellung der Eisenk[on]struktion begonnen worden, und bereits sechs Monate später, [am] 11. Oktober, erfolgte der Schluß der 195 m weitgespannten Zw[ei]gelenkbogen. Die Aufstellung der Fachwerk-Zwickelbogenträ[ger] geschah ohne feste Rüstungen in freiem Vorbau mit Rückv[er]ankerung im Fels der beiden Ufer. Beim Bogenschluß im Sche[itel] ergab sich eine sehr gute Übereinstimmung in dem berechne[ten] und tatsächlich vorhandenen Abstand der Enden der letzten Gu[rt]stäbe, gemessen in der Trägerebene, dagegen zeigte sich in [der] Querrichtung eine Abweichung von rund 7 cm. Diese Abw[ei]chung wird einem nicht ganz einheitlichen Vorgehen bei [dem] Aufbau zugeschrieben, indem, wie die Schweiz. Bauztg. n[ach] „Eng. News Record“ vom 30. Oktober 1924 berichtet, auf der a[me]rikanischen Hälfte zuerst jeweils die Stäbe des südlichen Ha[upt]trägers, auf der kanadischen Hälfte dagegen jeweils zuerst [die] Stäbe des nördlichen Hauptträgers eingebaut worden wa[ren]. Mit einer geringen Druckkraft war es möglich, die Enden [zu]sammenzubringen, und es wird damit gerechnet, daß die dadu[rch] erzeugten Nebenwirkungen beim Ersatz der Schrauben in [den] Anschlüssen der Verbände durch Nieten verschwinden werde[n].

— **Verbindung der Eisenbahnen von Kolumbien und von Ve[ne]zuela.** Die Herstellung des Schlußglieds zwischen der Tach[ira]-Eisenbahn in Venezuela und der Cucuta-Eisenbahn in Kolumb[ien] macht lebhafte Fortschritte. Es ist nur noch eine Lücke [von] 15 km zu überbrücken. Wenn diese geschlossen ist, kann [die] umfangreiche Kaffee-Erzeugung des Bezirks von Santander [in] Kolumbien über den Hafen von Maracaibo in Venezuela au[sge]führt werden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Ausschluß der Hafenanlagen von Mannheim, Rheinau, K[ehl] und Ludwigshafen (Rhein) von dem Übergang auf das Re[ich].** Die bayerische und badische Regierung haben von dem ge[m.] § 1 Ziff. 3 des Staatsvertrags über den Übergang der Sta[ats]eisenbahnen auf das Reich vorbehaltenen Rechte, die Ha[fen]anlagen in Mannheim, Rheinau, Kehl und Ludwigshafen (Rh[ein]) von dem Übergang auf das Reich auszuschließen, Ende [ver]gangenen Jahres Gebrauch gemacht.

Zwischen den beteiligten Länderregierungen, der Reichsre[gie]rung und der Deutschen Reichsbahn wurden u. a. folgende V[er]einbarungen getroffen:

1. Die Länder haben sich vorbehalten, zur Bedienung der Ha[fen]anlagen ein selbständiges Unternehmen zu bilden.
2. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernimmt die A[us]führung des Eisenbahnbetriebs in den Hafenanlagen und [den] Anschlußgleisen auf Grund eines noch abzuschließenden [Be]triebsvertrages.
3. Die Reichsbahn wird ihre persönlichen und sachlichen [Lei]stungen für die Hafenunternehmungen mit den Selbstko[sten] in Rechnung stellen, sofern nicht für bestimmte Leistun[gen] feste Pauschgebühren vereinbart oder von der Reichsbahn [be]sondere Gebühren erhoben werden, durch die diese Leistun[gen] als abgegolten zu erachten sind. Besondere Verwaltu[ngs]zuschläge werden nicht angerechnet.

Über die Einzelheiten der Betriebsverträge, die voraussi[cht]lich am 1. April d. J. in Kraft treten, behalten wir uns vor, [zu] gegebener Zeit weiteres zu berichten.

— **Schiffahrtseröffnung.** Die Elbeschiffahrtsgesellschaften eben bekannt, daß am 20. Februar der regelmäßige Schiffahrts-etrieb wieder eröffnet wird.

— **Bremens Schiffsverkehr im Januar 1925** weist gegenüber er starken Zunahme in den vorhergehenden Monaten einen ückgang auf. Es kamen 491 366 NRT. an gegen 545 509 NRT. n Dezember 1924, dem bisherigen Rekordmonat. Die Januar-nkünfte 1925 übertreffen aber immer noch bei weitem die ahlen des gleichen Monats in früheren Jahren. Es kamen ämlich an im Januar 1924 439 845 NRT., im Januar 1923 72 406 NRT. und im Januar 1913 408 287 NRT.

— **Die deutsche Flagge im bremischen Seeschiffsverkehr.** Nach-em bereits die Gesamtzahlen des bremischen Seeschiffsverkehrs on 1924 vor einiger Zeit veröffentlicht sind, die mit 5,30 Mill. etto-Register-Tonnen angekommener Schiffe das Jahr 1913 mit 25 Mill. N.-R.-T. etwas übertroffen haben (aber nur im Schiffs-, och keineswegs im Güterverkehr), liegen nunmehr auch die An-ile der einzelnen Flaggen vor. Die deutsche Flagge, die 19 it 66.7 % weit an der Spitze stand und 1921 nur 28,2 % auf-ies, hat seitdem ständig zugenommen. 1922 entfielen 36,1 %, 23 44,3 % auf sie und im vergangenen Jahre hat sie mit 51,1 % stmalig wieder das Übergewicht erlangt. Interessant ist das geheure Anwachsen der amerikanischen Flagge. Die unter r angekommene Tonnage war 1924 66mal so groß wie 1913. r Anteil am bremischen Verkehr ist von 0,3 % auf 19,3 % ge-egen. Sie steht nunmehr an 2. Stelle, während die britische agge auf zwei Drittel ihres Vorkriegsstandes und im Anteil n 22 % auf 14,2 % zurückgegangen ist. Verdoppelt hat sich e niederländische Flagge, und die japanische, 1913 gar nicht rtreten, hat den 5. Rang erobert.

— **Der Verkehr im Memeler Hafen** ist, wie der „Ost-Expreß" eldet, 1924 gegenüber dem Vorjahre um etwa 25 % gestiegen d bleibt nur um etwa 16 % hinter der Vorkriegszeit zurück. 24 wurden über den Memeler Hafen aus Litauen 143 435 t aren ausgeführt und 294 611 t eingeführt. Die Ausfuhr ging ch Deutschland, England, Holland, Dänemark und Belgien. isgeführt wurde vor allem bearbeitetes Holz, Kistenbretter, llulose, Papierholz, Flachs usw. Eingeführt wurden Dünger, ment, Steinkohle und Kalk.

Kraftwagenverkehr.

– **Die Rheinische Verkehrsgesellschaft A.-G. in Köln.** Unter sem Namen ist Mitte Januar mit einem Kapital von 10 Mil-nen *M*, das von den Städten, Kreisen und Betriebsgesell-aften aufgebracht ist, eine Gesellschaft gegründet, deren eck sein soll: Förderung des Verkehrs, insbesondere die Zu-mmenfassung der an ihm beteiligten Unternehmungen, die Ein-ederung des Kraftwagenverkehrs in das Wirtschaftsleben in rbindung mit den Staats- und Kleinbahnen, mit Schiffahrt l Spedition. Die Reichsbahn ist vorläufig nicht herange-en. Für Westfalen soll eine besondere Gesellschaft ge-ndet werden, die mit der rheinischen in Verbindung stehen d. Gegen die Errichtung der Rheinischen Verkehrsgesell-aft A.-G. fand am 1. Februar in Düsseldorf eine von der sseldorfer Speditions- und Fuhrwerksvereinigung E. V. ein-ufene Protestversammlung statt. Die Versammlung faßte e Resolution gegen die Bildung dieser Verkehrsgesellschaft.

– **Der Kraftwagenverkehr der Staatsbahnen in Niederländisch-ien** ist in Java, das ja ein engmaschiges Netz von Eisen-nen und Kleinbahnen besitzt, nicht von Bedeutung. Hier be-ht in Cheribon eine Linie von 51 km und in Preanger laufen Wagen auf 3 Linien von insgesamt 105 km Länge. Dagegen lt der Kraftwagenverkehr auf Sumatra, wo erst drei weit einanderliegende Eisenbahnnetze bestehen, eine große Rolle. Süden der Insel, wo die Staatsbahnen die Kleinbahnnetze um embang und Telok Betoeng (Lampong) betreiben, ist die dschaft Benkoelen durch ein Netz von 6 Autolinien (insge-t 748 km lang) an die Bahnen angeschlossen, während in embang 6 Linien von 908 km bestehen. Eine Verbindung er Verkehrsgebiete mit dem Eisenbahnnetz an der West-te um Padang ist noch nicht zustande gekommen, dagegen eht eine Kraftwagenlinie von Fort de Kock, dem äußersten kt der Padangbahnen nach Siantar, dem südlichsten Punkt Delibahn im Norden, die ihrerseits wieder an die Atjeh-nbahn anschließt. Diese Autolinie ist 603 km lang; insge-t umfaßt das Autoliniennetz von Padang 878 km. Dazu mt noch eine 67 km lange Linie zum Korintij-See, so daß die e Länge der Kraftwagenlinien der Staatsbahnen auf Su-a 2601 km umfaßt.

Die kleinste Eisenbahn der Welt.

Dem sportfreudigen Sinne des Engländers verdankt das Eisenbahnwesen die Entstehung eines ebenso eigenartigen wie reizvollen Zweiges, der sogenannten Miniatur- oder Garteneisenbahnen. In ihrem Heimatlande haben diese Zwergeisenbahnen, deren Spurweite zwischen 184 und 381 mm schwankt, bereits eine beachtenswerte Entwicklung erreicht. Die Mehrzahl von ihnen befindet sich im Besitz begüterter Liebhaber, weitere Anlagen dienen in Seebädern, Vergnügungsparks und Ausstellungen zur Unterhaltung namentlich der jugendlichen Besucher. Einzelne Bahnen weisen einen stattlichen Umfang auf, so besitzt die Miniatureisenbahn des Herzogs von Westminster eine Gesamtlänge von 8 km und vermittelt neben dem Personenverkehr vor allem die Beförderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie der Bedarfsgüter des Herrensitzes Eaton Hall.

Den ersten Rang unter den britischen Miniatureisenbahnen nimmt heute die Ravenglass & Eskdale Railway ein, die als „kleinste öffentliche Eisenbahn der Welt" weit über England hinaus Beachtung gefunden hat. Einer von dem Lokomotivingenieur dieser Linie Mr. Henry Greenly verfaßten Beschreibung der Bahn entnehmen wir die nachstehenden Angaben, die für den Fachmann von Interesse sein dürften.

Die Bahn beginnt in dem Hafenplatz Ravenglass, einer alten Römersiedlung an der Westküste von Cumberland, wo sie an die Küstenlinie der Furneßeisenbahn anschließt, und wurde im Jahre 1876 mit einer Spurweite von 2′ 9″ (83,8 cm) eröffnet. Die Linie diente der Abbeförderung der Eisenerze aus den Gruben von Boot, bis infolge Stillegung der Gruben in den Jahren 1908 bis 1912 der Betrieb eingestellt wurde.

Während des Weltkrieges übernahm die Narrow Gange Railways Ltd. die verlassene Bahnlinie. Von dieser wurde sie unter Mitwirkung erfahrener Kenner des Modellokomotivbaues auf die Spurweite von 15″ (381 mm) umgebaut und in den Jahren 1916 bis 1917 wieder eröffnet. Die Gesamtlänge der Linie bis zu ihrem heutigen Endpunkt Dalegarth beträgt sieben englische Meilen (11,3 km), die Bahn erreicht eine Seehöhe von 207′ (63 m) und weist Steigungen bis 1 : 34 auf, die an das Lokomotivmaterial hohe Ansprüche stellen. Die Bahn erschließt eine der reizvollsten Gebirgsgegenden des westlichen England, den Seenbezirk von Cumberland. Die Hauptrolle spielt daher der Personenverkehr und die Züge vermögen oft den Andrang der Touristen, die nicht minder von der technisch interessanten Eisenbahn selbst wie von den Schönheiten der als „englische Schweiz" bezeichneten Landschaft angelockt werden, kaum zu fassen. Für die Leistungsfähigkeit der Bahn spricht die Eröffnung eines Granitsteinbruches mit Schotterwerk bei Beckfoot bzw. Murthwaite, 2½ englische Meilen von Ravenglass entfernt, dessen Gesamtförderung über die Schmalspurstrecke geleitet wird.

Von besonderem Interesse ist das Lokomotivmaterial dieser Zweigeisenbahn. Die neueren „Schnellzuglokomotiven" sind maßstäbliche Modelle bekannter Bauarten der großen englischen Bahnnetze. Zwei Maschinen, „Colossus" und „Sir Aubrey Brocklebank", weisen die sogenannte Pazifikbauart (2 C 1) auf, während die etwas früher beschaffte Lokomotive „Sanspareil" die Atlantikbauart (2 B 1) zeigt. Eine vor kurzem in Auftrag gegebene Güterzuglokomotive der Bauart 1 D 1 stellt sogar die erste in England verwendete derartige Maschine dar. Über die Abmessungen der beiden Lokomotiven „Sanspareil" und „Colossus" geben die folgenden Zahlen Auskunft. Gesamtlänge 4800 bzw. 5296 mm, Zylinderdurchmesser 102 bzw. 105 mm, Kolbenhub 172 bzw. 178 mm, Treibraddurchmesser je 483 mm, Gesamtradstand der Lokomotive 2020 bzw. 2540 mm, Dampfdruck 8½ bzw. 9½ at, Kohlen- und Wasservorrat des Tenders 273 l bzw. 57 kg. Die größte Höhe der Maschine beträgt 1099 bzw. 1175 mm. Die regelmäßige von den Lokomotiven zu befördernde Zuglast beträgt rd. 8½ t. Der Lokomotivführer verrichtet seinen Dienst auf dem Tender sitzend, die Belästigung durch Rauch und Ruß wird anscheinend ohne Widerspruch in Kauf genommen.

Zur Personenbeförderung dienen während des Sommers zweiachsige offene Wagen, die beim Publikum sehr beliebt sind; bei Regenwetter finden geschlossene Drehgestellwagen mit 12 Sitzplätzen Verwendung. Der Güterwagenpark umfaßt offene Wagen verschiedener Bauarten, darunter sechs stählerne Wagen von 2 t Tragkraft und Sonderwagen für die Steinbeförderung.

Rechtspflege.

— Berechnung von Haftpflichtansprüchen. Das Reichsgericht hat in seinem in Sachen L. wider Posen am 15. Oktober 1908 gefällten Urteile — VI. B 84/07, RB. Band 65 (v. F. 19), S. 347 ff. — ausgeführt, daß die Bestimmungen des § 12 des Reichsunfallfürsorgegesetzes für Beamte usw. vom 18. Juni 1901 (RGBl. 20) wörtlich aufzufassen seien, d. h. daß ein im Eisenbahnbetriebe verletzter Reichsbeamter seine Unfallpension erhält und damit endgültig abgefunden ist, ohne daß ihm auf Grund des Haftpflichtgesetzes noch weitere Ansprüche gegen die Eisenbahnverwaltung zuständen; letztere gehen vielmehr auf die eigene Betriebsverwaltung über. Die Begründung fand es hierfür in dem jetzt in der Reichsversicherungsordnung mit den beiden anderen ursprünglichen sozialen Gesetzen vereinten Gewerbeunfallversicherungsgesetze, das unfallverletzte Arbeiter auf ihre Rente beschränkt, also durch ihre Gewährung ein für allemal alle weiteren Ansprüche gegen den Unternehmer abschneidet.

Damit ist aber das Verhältnis zwischen Berufsgenossenschaft und dem an und für sich grundsätzlich Schadenersatzpflichtigen noch nicht geregelt, vielmehr greift hier § 1542 RVO. Platz, der bestimmt, daß die dem Beschädigten oder seinen Hinterbliebenen auf Grund anderer gesetzlicher Vorschriften zustehenden Ansprüche insoweit auf den Träger der Versicherung übergehen, als er nach d i e s e m Gesetze Leistungen jenen zu gewähren hat. Ist also die Eisenbahnverwaltung, weil sie weder eigenes Verschulden des Verletzten noch höhere Gewalt nachzuweisen in der Lage war, auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes verurteilt worden, so liegt der Fall zwischen ihr und der Berufsgenossenschaft einfach, sie hat eben dieser alle auf Grund der Reichsversicherungsordnung gemachten Aufwendungen o h n e j e d e n A b z u g zu erstatten. Anders ist es aber, wenn der Schaden zwischen dem Verletzten (seines Verschuldens wegen) und der Eisenbahnverwaltung zu teilen ist. In diesem Falle hat man zunächst ziffernmäßig festzustellen, welche Leistungen die Berufsgenossenschaft dem Verletzten gewährt hat. Diesem Betrage ist dann derjenige gegenüberzustellen, den das Gericht als von der Eisenbahnverwaltung erstattungspflichtig ermittelt hat. Übersteigt er jenen, so geht der Überschuß zugunsten der Eisenbahnverwaltung, bleibt er darunter, so hat diese nur das wirklich von der Berufsgenossenschaft Aufgewendete sich anrechnen zu lassen, mit anderen Worten: der von dem Gerichte festgesetzte Betrag bedeutet den Gipfel der Leistungspflicht der Eisenbahnverwaltung.

Der Berufsgenossenschaft gegenüber wäre es eine Ungerechtigkeit, wollte man die von dem Gerichte beliebte Teilung des Schadens so auslegen, als beträfe sie die von ihr gemachten gesetzlichen Auslagen, zumal ein Verschulden des Verletzten i h r e Verpflichtungen nicht herabzusetzen vermag, sie also unter allen Umständen den Schaden voll abzugelten hat; die Eisenbahnverwaltung, in deren Betriebe die Verletzung sich ereignet hat, kann aber mit dem Einwande des anteiligen Verschuldens des Verletzten durchdringen, allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, daß die auf das Reichshaftpflichtgesetz sich gründenden Ansprüche in der Regel höher sein werden als die gegen die Berufsgenossenschaft zu erhebenden. Deshalb würde diese sich auf Grund einer gesetzlichen Zession ungerechtfertigt bereichern, wenn sie ungeachtet ihrer eigenen Leistungen oder deren Höhe den g e s a m t e n Schadensbetrag, zu dem die Eisenbahnverwaltung verurteilt ist, verlangen oder erhalten würde (s. Entsch. d. RG. vom 16. Oktober 1924 — IV — in Sachen H. B./Reichsbahn im Archiv für Eisenbahnwesen, Heft 1 von 1925, S. 136 ff. und das dort angezogene Schrifttum).

Bücherschau.

— Das „Reichsministerialblatt“ Zentralblatt für das Deutsche Reich, herausgegeben vom Reichsministerium des Innern, enthält in Nr. 5 vom 6. Februar 1925 die V e r o r d n u n g ü b e r d i e B i l d u n g v o n B e t r i e b s v e r t r e t u n g e n n a c h d e m B e t r i e b s r ä t e g e s e t z vom 4. Februar 1920 im Bereiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (BRV), sowie die W a h l o r d n u n g für die Betriebsvertretungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

— Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes, herausgegeben vom Generalsekretariat, Paris. Das in einem Heft zusammengefaßte 2. und 3. Heft enthält in seinem ersten Teil das Protokoll über die dritte Versammlung des geschäftsführenden Ausschusses zu Paris vom 15. bis 17. Oktober 1924, sowie in den Anhängen I—VII verschiedene geschäftliche Berichte. Im Anhang VIII wird die Herausgabe einer Eisenbahnkarte des Verbandes behandelt. Im zweiten Teil ist der Text der durch den geschäftsführenden Ausschuß verpflichtend erklärten Beschlüsse der Generalversammlung vom 1. Oktober 1923 enthalten.

— Berufsberatung, Berufsauslese, Berufsausbildung. I t r ä g e z u r F ö r d e r u n g d e s g e w e r b l i c h e n N a w u c h s e s. Mit zahlreichen Textzeichnungen und 16 Bildta Unter Mitarbeit anerkannter Fachleute herausgegeben vo Reichsarbeitsverwaltung als Sonderveröffentlichung zum Re arbeitsblatt. (32. Sonderheft, 320 Seiten.) Verlag des Re arbeitsblattes (Reimar Hobbing). 1925. Berlin SW 61. 10 *M.*

Mit der Entwicklung des Deutschen Reiches vom Agrar- Industriestaat hat gleichzeitig eine Verschiebung der Bev rung sowohl örtlich als auch beruflich stattgefunden; neben Großstädten mit Einwohnerzahlen über 100 000 bildeten noch besondere Industriemittelpunkte, die sich infolge An lung zahlreicher Arbeiter recht rasch zu ansehnlicher G entwickelten. Infolge der eintretenden Arbeitsteilung Spezialisierung sind die Anforderungen an den einzelnen beiter bedeutend höhere geworden; sie haben sich geste und die Möglichkeit einer falschen Berufswahl mit i schweren Folgen werden häufiger. Die Berufswahl ist d zu einem sozialen Problem geworden. Weite Kreise, Behö Schulen und Verbände haben sich mit dieser Frage beschäf sie ist zu einem besonderen Studium geworden.

Staat und Wirtschaft dürfen an dem Berufsschicksal des zelnen, aus dem sich das Volksganze zusammensetzt, gleichgültig vorübergehen.

Der Inhalt des Buches gliedert sich in zwei Teile, von d der erste sich mit der Berufsberatung und den Grundlagen für beschäftigt. Der zweite Teil führt uns dann ein in die bildung der Lehrlinge im Handwerk und im besonderen in Großindustrie. Eine derartige Arbeit ist insofern von Be tung, als sie auch der breiten Öffentlichkeit, die hiervon n wenig weiß, Kenntnis gibt von einer Einrichtung, die für Lebensfreudigkeit und das Berufsleben eines jeden vo außerordentlicher Bedeutung ist. Sie gibt gewissermaßen e eingehenden Bericht über den gegenwärtigen Stand der Be beratung. Sie würdigt die zugrunde liegenden sozialen wirtschaftlichen Probleme und kennzeichnet die Zusam hänge mit Arbeitsvermittlung, Erwerbslosenfürsorge sowie dem Schulwesen.

Die Frage der Berufswahl bereitete von jeher auch früh Generationen schon Sorge. Hierfür gibt in dem einleite Aufsatz über die Ziele der Berufsberatung sein Verfasser, sident Dr. Syrup, eine Stelle wieder aus dem Briefwe Friedrichs des Großen mit V o l t a i r e: „Eine Hauptquelle Elends ist, daß die Menschen nicht an ihrer rechten Stelle Mancher Kaufmann würde besser ein Pächter, mancher St mann ein Stallmeister, mancher Kardinal ein Küster gewe sein.“

Veröffentlicht ist die vorliegende Arbeit in der Erkenn daß die Frage des Facharbeiternachwuchses heute für deutsche Wirtschaft eine der dringlichsten ist. Die He geber haben deshalb von anerkannten Fachleuten auf d Gebieten die verschiedenen Bestrebungen darstellen lassen zur Lösung dieses Problems von öffentlichen und privaten richtungen durchgeführt werden. Daneben haben auch reiche Industriegroßbezirke sowie zuständige Einrichtunge Städte die Erfahrungen ihrer Praxis dargelegt. Aus dem re Inhalt seien besonders erwähnt die behandelten Fragen de rufsberatung, der Berufsauslese (Bedeutung, Methoden praktische Anwendung der Psychologie, Psychotechnik) un Berufsausbildung (Lehrlingswesen in Handwerk und industrie). Das Buch, das unter dem Gesichtspunkt der derung des Facharbeiternachwuchses zusammengestellt ist, eine gute Mischung von Theorie und Praxis, wobei letzter deutend überwiegt; es stellt damit eine vorzügliche Grun zur Beurteilung dieses wichtigen Problems dar und gib gutes, an Beispielen und bildlichen Darstellungen reiche entbehrliches Material für alle Kreise, Betriebe und Pe lichkeiten, die mit diesen Fragen zu tun haben.

Da Auswahl und Ausbildung der Berufsberater von a ordentlicher Wichtigkeit für eine erfolgreiche Durchfü sind, schildert ein Artikel in recht anschaulicher Weise Werdegang eines deutschen Berufsberaters.

Soweit es sich um das Eisenbahnwesen handelt, werd dem Buch in erster Reihe die Ausbesserungswerke, die ja d weg mit Lehrwerkstätten verbunden sind, viele Anreg finden. Das Lehrlingswesen bei der Reichsbahn wird hier in einem besonderen Abschnitt aus der Feder des zustän Referenten der Hauptverwaltung bei der Reichsbahn, des R bahndirektors, Geheimen Baurat Dr.-Ing. Schwarze, beha Als besonders wichtiges, grundlegendes Material dürfte Buch aber allen amtlichen Berufsberatungsstellen zu empf sein.

Unter Berücksichtigung der großen Bedeutung und der tigen Ziele, die hier verfolgt werden, können wir dem W nur eine recht weite Verbreitung wünschen. Gotter, Berl

— **Handbuch für Eisenbahnverfrachter.** Praktische Ausnutzung r Gütertarifierung, zweckmäßige Vorbereitung der Transporte d deren Sicherung vor Schadensfällen. Von R. Leskow, orstand des Verkehrsbüros der Handelskammer in Leipzig. 8 S. Preis geh. 5 ℳ, in Halbleinen geb. 6 ℳ. 1924. Industrie- rlag Spaeth & Linde, Berlin C 2.

Das Buch soll, wie sein Verfasser im Vorwort ausführt, dem ngen Kaufmann, dem Handelsschüler und letzten Endes jedem, r sich in dem weitverzweigten und umfangreichen Gebiete der iterbeförderungsfragen schnell und mühelos zurechtfinden will, s Wegweiser dienen. Ich zweifle nicht, daß das Werk diesen veck erfüllen wird. In erster Linie wird es dem Eisenbahn- rfrachter als gemeinverständliches Handbuch willkommen sein. r Verfasser gibt zunächst einen kurzen Überblick über die ganisation der Deutschen Reichsbahn sowie der für die rifbildung eingesetzten Körperschaften und im Anschluß daran e Darstellung der Zusammensetzung und Zuständigkeit der rtretungskörperschaften von Handel, Industrie, Gewerbe und ndwirtschaft. Es folgen dann Abschnitte über die rechtlichen undlagen für die Güterbeförderung, über das Tarifsystem und er die Frachtberechnung. Zahlreiche Beispiele für die Ermitt- g der Fracht werden insbesondere den kaufmännischen Büros te Dienste leisten. Dem nächsten Kapitel über die Art der iterverladung, in dem u. a. die einzelnen Arten der Eisenbahn- terwagen beschrieben werden, schließt sich ein weiteres über Annahme der Güter und die Vorbereitung der Beförderung , in dem insbesondere die Darstellung der Verpackungsvor- riften für Stückgüter einen breiteren Raum einnimmt. Weiter gen dann Abschnitte über die Haftung der Eisenbahn aus dem chtvertrage, über das Reklamationsverfahren und über das preßgut. Der Stoff ist übersichtlich angeordnet, die Schreib- ise knapp und klar, und es gereicht der praktischen Brauch- keit des Buches nur zum Vorteil, daß der Verfasser, der selbst langjähriger Berater der Kaufmannschaft in Güterverkehrs- gelegenheiten wirkt, mit Absicht darauf verzichtet hat, sich wissenschaftliche Betrachtungen oder weitläufige Erörterun- n einzelner Paragraphen der einschlägigen Transportbestim- ngen einzulassen. So wird jeder, der das Buch zur Hand mt, in der Lage sein, sich über alles Wesentliche, das den nungsmäßigen Warenversand auf der Eisenbahn angeht, in ßen Zügen rasche und befriedigende Auskunft zu verschaffen. m Buch ist weite Verbreitung, namentlich in den Kreisen der rkehrtreibenden, zu wünschen. Z.

— **Die Diesel-elektrische Lokomotive.** Von Professor G. monossoff. Übersetzt aus dem Russischen von Dr.-Ing. ch Mrongovius. Mit 285 Abbildungen. Berlin 1924. VDI.- rlag. Preis geh. 20 M., geb. 22 M.

Die Verbrennungskraftmaschine hat im letzten halben Jahr dert besonders in Deutschland eine großartige Entwicklung hren, besonders nachdem die Erfindung Rudolf Diesels nach rwindung großer technischer Schwierigkeiten eine wirtschaftlich brauchbare Gestalt gewonnen hat. Nachdem die Dieselmaschine auf dem Lande als Betriebsmaschine festen Fuß gefaßt hatte, eroberte sie sich auch ihren Platz im Schiffsbetriebe als Handelsschiffs- und Unterseebootsmaschine. Auf diesem Gebiete des Verkehrs steht ihr eine noch größere Zukunft bevor.

Erheblich größer sind die Schwierigkeiten, die sich der Verwendung der wirtschaftlich arbeitenden Ölmaschine im Landverkehr, d. i. bei Lokomotiven, entgegenstellen. Hier bedarf es einer langwierigen gemeinsamen Arbeit von Wärmetechnikern und Eisenbahnern, um etwas brauchbares zu schaffen. Die Eisenbahnausstellung in Seddin hat allen Gelegenheit geboten, die bisherigen Errungenschaften auf diesem Gebiete kennenzulernen. Im besonderen hat einer der Pioniere auf diesem Gebiete, Prof. G. Lomonossoff, einen eingehenden Vortrag über die von ihm in Deutschland durchgearbeitete dieselelektrische Lokomotive gehalten und gibt in dem vorliegenden Werk Aufschluß über die Vorarbeiten und Versuche, die ihn zu der von ihm gewählten Bauart führten.

Nach einer fesselnden geschichtlichen Einleitung, besonders über die Entwicklung der Thermolokomotive, folgt zunächst eine eingehende Beschreibung der ersten diesel-elektrischen Lokomotive. Die nächsten Abschnitte behandeln die Organisation der Versuche und die Versuchsergebnisse, die auf dem ersten ortsfesten Lokomotivprüfstand in Europa erzielt wurden. Der Schlußabschnitt geht auf die Ergebnisse des ersten Arbeitsmonats der diesel-elektrischen Lokomotive und ihre wirtschaftlichen Aussichten näher ein. Die Dieselmaschine der neuen Thermolokomotiven stammt von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN), der elektrische Teil von Brown, Boveri & Cie., das Untergestell wurde bei der Lokomotivfabrik Hohenzollern A.-G. in Düsseldorf unter Leitung von Prof. F. M. Meineke entworfen; wegen der infolge des Ruhreinbruchs aufgetretenen Schwierigkeiten wurde die Lokomotive in der Maschinenfabrik Eßlingen fertiggestellt und auf dem Prüfstand erprobt. Die Ergebnisse waren außerordentlich günstig, was insbesondere für die russischen Bahnen, für die die neue Lokomotive in erster Linie bestimmt ist, mit ihren langen wasserlosen Strecken bei teuren Kohlen zu beachten ist. Die praktische Erprobung der Lokomotive im Dauerbetriebe hat begonnen und ihr Ergebnis auch bezüglich der Unterhaltung und Instandsetzung wird abzuwarten sein. Man braucht nicht gleich, wie es in der Tagespresse hieß, von der „Lokomotive der Zukunft" begeistert zu reden, aber erfreulich ist es, daß über den Werdegang und die Entwicklung einer solchen epochemachenden technischen Neuerung ein so eingehendes Werk, wie es uns der Verfasser gegeben hat, vorliegt, und ungeschminkt und rückhaltlos auch über mißglückte Einzelheiten berichtet. Es verdient in jeder Beziehung ein eingehendes Studium, sowohl der beschriebenen Konstruktionen mit ihren Einzelheiten, wie auch der in ausführlichen Tabellen und Schaubildern dargestellten Versuchsergebnisse. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Die nächste ordentliche Vereinsversammlung, die h dem Beschluß der Vereinsversammlung 1923 im lau- den Jahre abgehalten werden soll, wird voraussichtlich Monat September stattfinden; als Ort der Tagung ist ächst Salzburg in Aussicht genommen. Nähere Mitteilung rüber wird den Vereinsverwaltungen demnächst be- ders zugehen.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

m 1. Februar 1925 ist die Salzkammergutlokalbahn mit den ecken Bad Ischl-Salzburg mit dem Flügel St. Lorenz-Mondsee die Schafbergbahn in Eigenbetrieb übergegangen und daher den Vereinsbahnstrecken der Österreichischen Bundesbahnen mit 72,6 km abgerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

. Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Die an der Strecke Bütow-Sonnenwalde gelegenen Bahnhöfe Sonnenwalde und Bernsdorf werden mit sofortiger Gültigkeit in Sonnenwalde (Kr. Bütow) und Bernsdorf (Kr. Bütow) umbezeichnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 23 vom 12. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinsabrechnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

stdeutsch-südwestdeutscher Verkehr. um 15. Februar 1925 erscheinen die hträge III zu den Heften 1 und 3. Nachtrag III zum Heft 2 wird später usgegeben.

urch diese Nachträge werden die bis- im Nord/Südwestdeutschen Gütertarif altenen Entfernungen mit den badi- n und württembergischen Stationen r Fortfall der durch das Saargebiet chneten Entfernungen übernommen. Die Nachträge enthalten ferner hauptsächlich Entfernungskürzungen für eine Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Altona und anschließender Privatbahnen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (164)

Frankfurt (Main), den 5. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 für den Holzverkehr Tschechoslowakei - Niederlande. Durchfuhrausnahmetarif D 23 für verschiedene Güter im Verkehr Tschechoslowakei-Niederlande.

Mit Wirkung vom 6. Februar 1925 gelten die in den genannten Durchfuhrausnahmetarifen in Goldpfennig angegebenen Verkaufspreise in Reichspfennig.

Dresden, am 10. Februar 1925. (167)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 3. Februar 1925 verschied im 83. Lebensjahre in Friedenau der

Geheime Baurat

Herr **Arthur Schlemm.**

Der Verstorbene stand über 40 Jahre im Eisenbahndienst und gehörte davon allein 17 Jahre bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand im Jahre 1910 der Eisenbahndirektion Bromberg an.

Sein vornehmer Charakter, sowie sein anspruchsloses und liebenswürdiges Wesen sichern ihm bei Mitarbeitern und Untergebenen ein ehrendes Andenken.

Frankfurt (Oder), den 11. Februar 1925. (178)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion Osten.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1925 tritt der Ausnahmetarif 56 für Elektrodenkasten zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt wird der Ausnahmetarif 57 aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Februar 1925. (171)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ die Unterabschnitte Zu 22, 28a, 33, 36 und 88a geändert und ergänzt. Näheres enthält die am 16. Februar 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Februar 1925. (173)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1925 werden in dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. noch einzelne Stationen nachgetragen. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Februar 1925. (192)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 wird auf jederzeitigen Widerruf für eine Reihe von Gütern, die seewärts nach Königsberg (Pr.) oder Pillau eingeführt und von den Königsberger Bahnhöfen oder Pillau über die Pillkaller Kleinbahn nach Litauen ausgeführt werden oder in umgekehrter Richtung laufen, ein Ausnahmetarif eingeführt, der eine 35proz. Ermäßigung der Normalklassen vorsieht.

Königsberg, den 5. Februar 1925. (161)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird aus dem Ausnahmetarif 2 d für Haus- und Straßenkehricht die Empfangsstation Wandlitz gestrichen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Februar 1925. (191)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ib (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 8 zum Preise von 10 Reichspfennig für ein Stück. Außer den bereits im Verfügungswege veröffentlichten Tarifänderungen der Unterabschnitte 22, 28a, 33, 36 und 88a des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ enthält der Nachtrag für den gleichen Abschnitt:

a) Änderungen und Ergänzungen der Unterabschnitte 2, 3, 8a, 14, 15, 30, 36, 37, 51, 53, 61a, 63, 64, 67, 69, 93, 96b und 100.
b) Aufhebung des Unterabschnitts „45a Köln-Bonner Eisenbahnen“,
c) Einführung von Anstoßfrachten für die Beförderung von Gütern zwischen Wilhelmshaven Industriehafen und Sande (Unterabschnitt Zu 110 bei „Wilhelmshaven“).

Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914 S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Februar 1925. (194)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Am 1. März 1925 erscheint der Nachtrag 2, durch den für eine Anzahl Stationen des Reichsbahndirektionsbezirks Altona und anschließender Privatbahnen Entfernungskürzungen bis zu 14 km und für eine Anzahl Stationen anderer Privatbahnen Entfernungserhöhungen bis zu 4 km eintreten. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (185)

Frankfurt (Main), den 14. Febr. 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Hefte C I
(Tfv. 4b) und D (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar wird die Ladestelle Sürth Mönchshof genommen. Ferner werden vom glei Tage ab die Überfuhrgebühren für denkirchen b. Köln erhöht. — Das baldige Inkrafttreten der Erhöhu gründet sich auf die vorübergehende derung des § 6 der Eisenbahn-Verke ordnung (RGBl. 1914, Seite 455) Näheres enthält die am 16. Februar erscheinende Nummer des Tarifanzei Weitere Auskunft geben auch die b ligten Güterabfertigungen sowie die kunftei der Deutschen Reichsbahn-Ge schaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexar platz.

Berlin, den 11. Februar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverk

Vom 15. Februar 1925 ab werden ei neue Stationen in den Tarif aufgenom und mit Gültigkeit vom 10. März werden die Tarifentfernungen für schiedene Privatbahnstationen erl Näheres hierüber und weitere Tar richtigungen enthält der Berliner T und Verkehrsanzeiger und unser kehrsanzeiger. Das alsbaldige Ink treten der Erhöhungen gründet sich die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455).

Dresden, den 9. Februar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbah verband.

Verbandsgütertarif Teil II Heft

Mit sofortiger Gültigkeit wird der tarif sinngemäß in seiner Fassung 1. Januar 1925 im Deutsch-Niederl schen Güterverkehr unter Aufhe unserer Bekanntmachung lfd. Nr. vom 15. 9. 1924 (TVA. Nr. 115 v. 2 1924) auch für den direkten Ver von den Niederlanden nach Deu land wie früher auf die Guldenfrachts gewährt. Die Umbehandlung an Grenze kann daher entfallen. Sowei 10proz. Ermäßigung entsprechend Wortlaut des Tarifs für Güter i deutscher Ausnahmetarife gewährt die im deutsch-niederländischen Güte kehr keine Anwendung finden kö tritt nur eine entsprechende Ermäßi der betreffenden Normalklassen ein.

Köln, den 11. Februar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 97 für stimmte verkehrswichtige Güter, Ver Österreich-Niederlande und bayer. Donauumschlagplätze-Niederlande

Im Abschnitt II Frachtberechnung Frachterhebung ist mit Gültigkeit 12. Februar 1925 bis auf je zeitigen Widerruf als neue fer 4 einzuschalten:

„4. Bei Aufgabe von geschlacht tem Geflügel in Wagenladu wird das gegen den Einfluß der W beigegebene Eis bis zu 20 % des lichen Gewichtes der Sendung frach befördert.“

Die bisherige Ziffer 4 ist in „5“ ändern.

München, den 10. Februar 1925. (
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayer

Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Am 1. März 1925 wird der Frankatur-
l Überweisungszwang bis und ab
tsch-tschechoslowakischer Grenzüber-
gsstation aufgehoben. Vom gleichen
ge an werden Nachnahmen im be-
ränkten Maße zugelassen. Es ergeben
n dadurch folgende Änderungen: Ziff. 5
hebung der Fracht" erhält folgende
ssung: „(1) Bei Teilfrankaturen ist
Angabe eines bestimmten Betrages
Vorschrift des Absenders gleichzu-
ten, daß er die Fracht bis zu einer
nzübergangsstation bezahlen will. In
em Falle darf eine weitere Bezeich-
g zu frankierender Unterwegsgebüh-
nicht stattfinden. Der Frankaturver-
k hat zu lauten: „Franko bis . . . . .
zeichnung der Grenzübergangssta-
)". (2) Sind die in der tschecho-
akischen Kronenwährung berechne-
Frachten und sonstigen Gebühren in
tschland zu erheben, so werden sie
Reichsmark, wenn sie von den Saar-
nen zu erheben sind, in französische
nken umgerechnet. Die Umrechnung
rbleibt für die auf tschechoslowaki-
m Gebiet gelegenen Stationen der
schen Reichsbahn-Gesellschaft. (3)
die Umrechnung ist der bahnamtliche
s des Umrechnungstages maßgebend."
. 6 „Nachnahmen" erhält folgende
ung: „Nachnahmen und Barvor-
sse sind nur in der Währung des
andlandes zugelassen, und zwar in
Richtung nach Deutschland bis zum
age von 1200 tschechoslowakischen
en, in der Richtung nach der Tsche-
lowakei bis zum Betrage von
Reichsmark, im Verkehr von Saar-
stationen bis zum Betrage von
Franken französischer Währung."
er ist in Ziff. 2 „Inhalt des Fracht-
es" am Schlusse des Absatzes (1)
nder Satz nachzutragen: „Im Ver-
nach und von den Saarbahnen außer-
die Reichsbahn-Saarbahnübergangs-
on." In der Anlage auf S. 7 sind
nde Grenzübergangsstationen nach-
gen: d) Reichsbahn-Saarbahnüber-
sstationen:

Einöd (Saar) / Zweibrücken Grenze,
Homburg (Saar) / Eichelscheid Grenze,
Jägersburg / Schönenberg-Kübelberg Grenze,
Namhorn / Walhausen Grenze,
mbach (Kr. Saarlouis) / Büschfeld Grenze,
Saarhölzbach / Taben Grenze.

sden, im Februar 1925. (193)
eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

snahme für Neuroder Schieferton.

Gültigkeit vom 16. d. M. bis auf
zeitigen Widerruf wird ein Aus-
etarif für gerösteten (gebrannten)
ferton von Neurode, Königswalde
Neurode) und ferner Mittelsteine
von Schlegel eingehende Sendun-
nach bestimmten rheinischen und
ilischen Stationen eingeführt. Die
t innerhalb dieser Stationsverbin-
n wird nach den Frachtsätzen der
F berechnet. Näheres enthält der
und Verkehrsanzeiger der Deut-
Reichsbahn (Preußisch-Hessisches

slau, den 9. Februar 1925. (162)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Lokalgütertarif Teil I—IV. Änderung der Verhältniszahlen.

Ab 1. März 1925 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen:

Zur Umrechnung auf:	Lokalgütertarif Teil I–III	Lokalgütertarif Teil IV (Holz)
Goldpfennige	0,30	0,30
Österreichische Kronen im Verkehre zwischen		
bayerischen und österreichischen Stationen	50*)	50
bayerischen und ungarischen Stationen	58	50
österreichischen und ungarischen Stationen	64	50
österreichischen Stationen untereinander	42*)	42
Čechoslovakische Heller im Verkehre zwischen		
bayerischen und čechoslovakischen Stationen	2,5	2,2
österreichischen und čechoslovakischen Stationen	2,5	2,2
ungarischen und čechoslovakischen Stationen	3,1	2,2
čechoslovakischen Stationen untereinander	2,5	2,2
Ungarische Kronen im Verkehre zwischen		
ungarischen Stationen untereinander	66	66
Para im Verkehre zwischen		
bayerischen und SHS-Stationen	6,—	5,3
österreichischen und SHS-Stationen	6,6	5,3
čechoslovakischen und SHS-Stationen	6,6	5,3
ungarischen und SHS-Stationen	6,6	5,3
rumänischen und SHS-Stationen	5,3	5,3
bulgarischen und SHS-Stationen	5,3	5,3
SHS-Stationen untereinander	5,3	5,3
Bani	14	14
Stotinki	10	10

*) Für Eilgüter zwischen Stationen der Strecke Passau-Wien besteht ein besonderer Tarif.

Die vorstehenden Verhältniszahlen gelten auch im čechoslovakischen Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno.

Wien, am 15. Februar 1925. (183)

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. Februar 1925: Aufnahme von Stationen in die A. T. 33, 33a, 35, 52, 58, 59, 60 und 61. Streichung von Günzburg im A. T. 31.

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. Februar 1925. (174)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1925 wird in den Ausnahmetarif 7 a (Eisenerz) Schwerte (Ruhr) als Empfangsstation aufgenommen.

Elberfeld, den 12. Februar 1925. (188)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 wird die Station Altschweier (Bühlert.) mit den um 8 km erhöhten Entfernungen der Station Bühl (Baden) in den Tarif einbezogen.

München, 13. Februar 1925. (186)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Gütertarif Teil I, Abteilung B. Lagergeldfreie Frist bei der Auflieferung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 bis auf weiteres wird die im Abschnitt F des Tarifes, Punkt X Ziffer 1 A für die Auflieferung festgesetzte Frist von drei Tagen für alle Güter mit Ausnahme der unter Ziffer 2 B, a) und b) genannten Güter auf 5 Tage ausgedehnt.

Regensburg, den 15. Februar 1925.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. (169)

Čechoslovakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno Gütertarif Teil II.

Mit 1. März 1925 treten Änderungen rücksichtlich des Schiffsdurchlaufes (u. a. auch Änderungen des Kopfes der Tariftafeln sowie einzelner Tarifziffern) in Kraft. Auskunft erteilen die Direktion und die Dienststellen der beteiligten Verwaltungen. (190)

Regensburg, den 15. Februar 1925.
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Teil I Abteilung B.

Mit 1. März 1925 tritt ein neuer Gütertarif Teil I Abteilung B in Kraft.

Preis für das Stück 4.— ℳ.

Regensburg, den 15. Februar 1925.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft. (168)

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, und Teil II.

Mit 1. März 1925 treten ein neuer Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B, und ein Nachtrag I zum Lokalgütertarif Teil II in Kraft.

Preis für das Stück:
Teil I, Abt. B . . . . 70 000 ö. K.
Nachtrag I zum Teil II 10 000 ö. K.

Wien, am 15. Februar 1925. (181)
Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. vom 1. Mai 1918. Aufhebung.

Dieser Tarif tritt mit Ablauf des 28. Februar 1925 außer Geltung. Die Einführung eines neuen Tarifs wird gesondert verlautbart.

Wien, im Februar 1925. (177)
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güter-, Getreide- und Holzverkehr.

Ab 1. März 1925 bis auf weiteres betragen die Verhältniszahlen:

Zur Umrechnung auf:	Güter- und Getreide-verkehr	Holz-verkehr
Goldpfennige	0,30	0,30
Österreichische Kronen im Verkehre zwischen		
bayerischen und österreichischen Stationen	50	50
bayerischen und ungarischen Stationen	58	50
österreichischen und ungarischen Stationen	64	50
österreichischen Stationen untereinander	42	42
Tschechoslowakische Heller im Verkehre zwischen		
bayerischen und tschechoslowakischen Stationen	2,5	2,2
österreichischen und tschechoslowakischen Stationen	2,5	2,2
ungarischen und tschechoslowakischen Stationen	3,1	2,2
tschechoslowakischen Stationen untereinander	2,5	2,2
Ungarische Kronen im Verkehre zwischen		
ungarischen Stationen untereinander	66	66
Para im Verkehre zwischen		
bayerischen und SHS-Stationen	6,0	5,3
österreichischen und SHS-Stationen	6,6	5,3
tschechoslowakischen und SHS-Stationen	6,6	5,3
ungarischen und SHS-Stationen	6 6	5,3
rumänischen und SHS-Stationen	5,3	5,3
bulgarischen und SHS-Stationen	5,3	5,3
SHS-Stationen untereinander	5,3	5,3
Bani	14	14
Stotinki	10	10

Die vorstehenden Verhältniszahlen gelten auch im tschechoslowakischen Donauumschlagverkehr über Bratislava und Komarno. (170)

Regensburg, den 15. Februar 1925.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Gütertarife. Änderung der Verhältniszahlen.

Mit 1. März 1925 bis auf weiteres treten folgende Verhältniszahlen zur Umrechnung der Tarifziffern in die Frachtsätze in Geltung:

zur Umrechnung in:	Gütertarif, Teil I. „ II Ausnahmetarif für Getreide usw.	Ausnahmetarif für Holz usw.
Goldpfennig	0,30	0,30
Österreichische Kronen im Verkehr zwischen		
bayerischen und österreichischen Stationen	50	50
bayerischen und ungarischen Stationen	58	50
österreichischen und ungarischen Stationen	64	50
österreichischen Stationen untereinander	42	42
Ungarische Kronen	66	66
Tschechoslowakische Heller im Verkehr zwischen		
bayerischen und tschechischen Stationen	2,5	2,2
österreichischen und tschechischen Stationen	2,5	2,2
ungarischen und tschechischen Stationen	3,1	2,2
tschechischen Stationen untereinander	2,5	2,2
Para im Verkehr zwischen		
bayerischen und S. H. S.-Stationen	6,0	5,3
österreichischen und S. H. S.-Stationen	6,6	5,3
tschechischen und S. H. S.-Stationen	6,6	5,3
ungarischen und S. H. S.-Stationen	6,6	5,3
rumänischen und S. H. S.-Stationen	5,3	5,3
bulgarischen und S. H. S.-Stationen	5,3	5,3
S. H. S.-Stationen untereinander	5,3	5,3
Bani	14	14
Stotinken	10	10

(166)

München, im Februar 1925.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Gütertarif, Teil II, vom 20. Mai 1924.

Dieser Tarif tritt mit Ablauf des 28. Februar 1925 außer Geltung. Über die Einführung eines neuen Tarifs erfolgt gesondert Verlautbarung.

München, im Februar 1925. (175)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Anhang zum Gütertarif, Teil I, Abteilung B. Aufhebung.

Dieser vom 20. Mai 1924 gültige Anhang tritt mit Ablauf des 28. Februar 1925 außer Geltung.

Wien, im Februar 1925. (176)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III (Spezialta[rif] Nr. 1 für die Beförderung von Getrei[de] usw.) gültig vom 1. Mai 1918. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 [bis] auf weiteres werden im Abschnitt [...] Ziffer (1) die Absätze B (Kartoff[eln] [Erdäpfel], gedörrt usw.) sowie K (S[a]men und Sämereien, entölte usw.) [ge]strichen.

Wien, am 13. Februar 1925. (17[...])

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil IV. (Spezialta[rif] Nr. 2 für Holz.) Änderungen.

Im Zusammenhange mit der Einführ[ung] eines neuen Lokalgütertarifes Teil I, [Ab]teilung B, treten mit Gültigkeit v[om] 1. März 1925 einzelne Änderungen [der] oben bezeichneten Tarife ein. Ausku[nft] erteilen die Direktion und die ges[chäft]schaftlichen Dienststellen.

Wien, am 15. Februar 1925. (1[...])

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I, Abteilung B. Lagergeldfreie Frist bei der Auflieferu[ng].

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 [bis] auf weiteres wird die im Abschnitt [...] des Tarifes, Punkt X, Ziffer 1 A für [die] Auflieferung festgesetzte Frist von [...] Tagen für alle Frachtgüter mit A[us]nahme der unter Ziffer 2 B des bezei[ch]neten Punktes genannten Güter a[uf] fünf Tage ausgedehnt.

Wien, am 15. Februar 1925. (1[...])

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

3. Verdingungen.

Der Bau eines Bahnsteigtunnels [im] Bahnhof Bad Schandau soll in öff[ent]licher Verdingung vergeben werden.

1500 cbm Massengewinnung, Erde [und] Felsen.

770 cbm Beton und Eisenbeton.

Fertigstellung innerhalb 7 Monate[n].

Eröffnung der Angebote am 6. M[ärz] 1925, 11½ Uhr vorm., im Eisenbahn[bau]amt Pirna (Elbe), Grohmannstr. 10.

Zuschlagsfrist 28. März 1925.

Preislisten gegen Einsendung [von] 2,50 RM. — nicht in Briefmarken — soweit der Vorrat reicht durch das Ei[sen]bahnbauamt Pirna.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Eisenbahnbauamt Pirna. ([...])

Die Ausführung der Oberbauarbeiten [der] zweigleisigen Ausbau der Strecke Te[gel]-Hennigsdorf (Teilstrecke: Schulzend[orf]-Heiligensee, km 14,2 + 50 bis 18,2 + [...]) soll öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum 3. März 1[925] vormittags 10½ Uhr, portofrei, versie[gelt] und genau mit obiger Bezeichnung [ver]sehen, an uns, Berlin W 35, Schönebe[rger] Ufer 1—4, Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden im Zimmer [...] um 11 Uhr geöffnet.

Angebotshefte sind von uns ([Zim]mer 258) gegen gebührenfreie Einsen[dung] von 2,40 M. (nicht in Briefmarken) [zu] beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen [lie]gen im Zimmer 265 zur Einsichtnahme [aus,] wo auch Auskünfte erteilt werden.

Zuschlagsfrist: 20. März 1925.

Berlin, den 13. Februar 1925. ([...])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin. Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 9. Berlin, den 26. Februar 1925. LXV. Jahrgang.

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichnis des Jahrgangs 1924 bei.

Inhalt:

Gedanken zum Gütertarif.

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Domsch**, Dresden.

[I]n Nr. 50/1924 dieser Zeitung hat Oberregierungsbaurat [S]telen unter dem Stichwort „Gedanken zum Gütertarif“ in [inte]ressanten Ausführungen den Vorschlag gemacht, die Fracht[sät]ze für den Güterverkehr nicht mehr nach Streckenkilometern, [son]dern nach Luftkilometern zu berechnen. Er hat dabei seinem [Vor]schlage eine Reihe von kritischen Bemerkungen über den [geg]enwärtigen Aufbau des deutschen Normalgütertarifs voraus[ges]chickt und daneben auch den Übergang von der Klassenein[teil]ung der Güter zur Einzelwerttarifierung empfohlen. Der [glei]che Vorschlag ist von dem Verfasser erstmalig in einem im [Hef]t 41 der Verkehrstechnischen Woche (1924) abgedruckten [Vor]trag über Gütertariffragen veröffentlicht worden.

[D]aß der Übergang vom Streckenkilometer zum Luftkilometer [auf dem] Gebiete des Gütertarifs etwas außerordentlich Fremdartiges [ist] und von jedem „Eisenbahner“ einen „Umdenkungsprozeß“ er[for]dert, wird von dem Verfasser selbst hervorgehoben. Um so [meh]r lohnt es sich wohl, sich mit dieser neuen Anregung aus[e]inanderzusetzen. Denn es wäre für den Tariffachmann durch[au]s verfehlt, den Vorschlag mit der Einseitigkeit eines in Über[lief]erungen und Lehrmeinungen befangenen Spezialisten ohne [wei]teres zu den Akten zu legen. Es sei mir daher gestattet, als [Bei]trag zur weiteren Klärung der Frage auch meinerseits einige [Ged]anken zur Sache zu äußern.

[W]as zunächst die kritischen Bemerkungen zum gegenwärtigen [Tar]ifaufbau und die Empfehlung der Einzelwerttarifierung an[geh]t, so stehen sie nur in losem Zusammenhang mit dem Vor[schl]ag der „Luftkilometrierung“. Letztere wäre auch ohne Än[der]ung des Tarifsystems denkbar. Da aber in dem Aufsatz ein [brei]ter Raum diesen beiden Punkten gewidmet ist, soll auch [dar]über einiges gesagt werden.

1. Aufbau des gegenwärtigen Normalgütertarifs.

Daß der jetzt geltende Gütertarif, in dem der Verfasser mit einem gewissen Aufwand technischen Rüstzeugs „Unstetigkeiten und Unbegründetheiten“ feststellt, stark verbesserungsbedürftig ist, wird von niemandem bestritten. Der Tarif hat sich in seiner gegenwärtigen Gestalt in einer Reihe von „Tarifreformen“ — unter Mitwirkung teils des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen, teils des Reichseisenbahnrates — aus dem Vorkriegstarif entwickelt in der Weise, daß den infolge der Geldentwertung notwendigen Papiermarkerhöhungen von Zeit zu Zeit eine systematische Einarbeitung der Zuschläge folgte. Hierbei wurden auch entsprechend den dringendsten wirtschaftlichen Bedürfnissen einzelne Systemänderungen vorgenommen — wie Einfügung neuer Tarifklassen und weiterer Ausbau der Staffeltarife —, ohne daß aber bei der Schnelligkeit, mit der gearbeitet werden mußte, eine ausreichende Prüfung aller Verhältnisse und Einzelheiten möglich gewesen wäre. Im übrigen sah man, wie aus den Niederschriften des Reichseisenbahnrates hervorgeht, trotz mannigfacher Anregungen bewußt davon ab, weitergehende Umwälzungen vorzunehmen, weil dies bei den vielfach einander diametral gegenüberstehenden Änderungswünschen der Interessenten und bei der völlig ungeklärten Lage der deutschen Wirtschaft nicht hätte verantwortet werden können. Der gegenwärtige Normalgütertarif ist daher nur historisch und wirtschaftlich zu erklären, wobei festgestellt werden muß, daß die historische Entwicklung die wirtschaftliche Richtigkeit stark beeinträchtigt hat. Denn mit den seit dem Kriege sozusagen nur vorläufig vorgenommenen Änderungen hat man, wie schon angedeutet, den grundlegenden Umwälzungen in der

politischen Gestaltung und im Wirtschaftsleben unseres Vaterlandes nur unvollkommen folgen können. Gerade in dieser Beziehung wird, wenn sich die Verhältnisse einigermaßen weiter geklärt haben und beständiger geworden sind, eine eingehende Nachprüfung vorgenommen werden müssen, bei der in Ruhe und Gründlichkeit alle die verwickelten volkswirtschaftlichen und finanziellen Fragen zu erörtern sein werden, deren Berücksichtigung für einen guten und wirtschaftlich richtigen Tarifaufbau unerläßlich ist. Ob dabei auch mathematisch einwandfreie Kurven herauskommen, erscheint mir reichlich nebensächlich. Die von Oberbaurat Rintelen vorgeführten Schaubilder sind zwar sehr lehrreich, aber für den Tariffachmann durchaus nicht etwas Neues oder Ungewöhnliches. Denn auch im Kreise der Tarifdezernenten und bei den Tarifbüros ist es üblich, sich über die Tarifgestaltung durch graphische Darstellung Klarheit zu verschaffen. Nur wird man dort weniger geneigt sein, wirtschaftliche Erfordernisse mathematischen Formeln und Kegelschnitten unterzuordnen. Wenn z. B. beim Staffeltarif die vertikale Staffelung bei 1000 km aufhört, weil nicht das geringste wirtschaftliche Bedürfnis besteht, sie darüber hinaus fortzusetzen, so mag das vom Standpunkt der „mathematisch richtigen Linie“ ein Fehler sein. Diesen Fehler wird aber der wirtschaftlich denkende Tarifmann gern auf sein Gewissen nehmen. Auch der „tollen Zickzacklinie“ des Ausnahmetarifs 2d für Kehricht, Abtrittsdünger und Stalldünger, die der Verfasser als unrichtig beanstandet, könnten noch zahlreiche ähnliche Linien anderer und wichtigerer Ausnahmetarife beigefügt werden, die trotz angeblich unrichtiger mathematischer Linie wirtschaftlich durchaus einwandfrei sind. Ja, es gibt „Tariflinien“, über die der Mathematiker die Hände über dem Kopf zusammenschlagen würde und die doch erst nach langen schwierigen Verhandlungen mit einander widerstrebenden Interessentengruppen zustande gekommen sind und schließlich gerade in ihrer sonderbaren Gestaltung den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Gesamtheit am besten dienen. Immerhin soll nicht bestritten werden, daß beim völligen Neuaufbau des Normaltarifes, zu dem sich ja wohl die Reichsbahn-Gesellschaft wird entschließen müssen, mehr als bisher dem Gedanken Rechnung getragen werden könnte, daß ein Normaltarif von der richtigen mathematischen Linie nur dann abweichen soll, wenn hierzu ein wirtschaftlicher Zwang besteht. Welches aber die „richtige“ mathematische Linie ist, ob insbesondere die der arithmetischen Reihe (Gerade) oder die der geometrischen Reihe (Exponentialkurve), bleibt hiernach immer noch offen und wäre wieder in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu entscheiden. Für den Kegelschnitt (Parabel, Hyperbel) scheinen mir keinerlei wirtschaftliche Gründe zu sprechen. Der weiter ausgesprochene Gedanke, die Ausnahmetarife lediglich durch Verhältniszahlen von den Hauptklassen zu unterscheiden, läuft letzten Endes darauf hinaus, sie als Normalklassen in das Normaltarifsystem einzureihen und somit die Klassenzahl zu vermehren, ein Gedanke, der für die sog. allgemeinen Ausnahmetarife, d. h. die zwischen allen Stationen geltenden, bereits seit einiger Zeit erwogen wird. Diese allgemeinen Ausnahmetarife würden sich dann auch in ihrer Linienführung den Normaltarifen anpassen. Für den Kohlenausnahmetarif wie für die besonderen Ausnahmetarife, die sämtlich auf ganz besondere wirtschaftliche, handelspolitische oder soziale Bedürfnisse oder auch auf Wettbewerbsverhältnisse zugeschnitten sind, verzichtet man wohl am besten von vornherein auf das Streben nach der „richtigen mathematischen Linie“.

Oberbaurat Rintelen hat leider seiner Kritik und seinen Schaubildern zum Teil unrichtige Annahmen über den Aufbau des jetzt geltenden Normalgütertarifs und daher auch unrichtige Ziffern zugrunde gelegt. Er arbeitet mit Zahlen, die er sich offenbar aus den ausgerechneten Frachtsätzen des Frachtsatzzeigers rückwärts errechnet hat, wobei er anscheinend infolge der bei den Frachtsätzen nicht zu vermeidenden Abrundungsverschiebungen zu falschen Einheiten gekommen ist. Ein Einblick in die bei jeder Reichsbahndirektion vorhandene „Darstellung zum Frachtsatzzeiger (Heft C Ia)“ hätte ihm einwandfreie Einheitssätze und Erläuterungen zum Tarifaufbau geliefert. D[...] inneren Gründe für den gesamten Tarifaufbau hätte er in ei[...] gehender Darstellung in den Niederschriften des Reichseise[...] bahnrates finden können. (Zu vgl. besonders Voll- bzw. Au[...] schußsitzung vom 17., 29. und 30. August 1922 und vom 10. J[...] nuar 1923.) Wenn die Unrichtigkeiten auch nicht schwerwiege[...] der Natur sind, so erscheint es mir doch notwendig, schon u[...] dem sich hierfür interessierenden Leser dieser Zeitschrift e[...] klares und einwandfreies Bild zu geben, den Tarifaufbau kurz [...] erläutern.

Seit den Zeiten des Reformtarifs von 1877 hat sich d[...] deutsche Normalgütertarif weder zu dem reinen Gewichts- u[...] Raumsystem noch zu dem reinen Wertsystem bekannt, sonde[...] er folgt den Grundsätzen des sog. gemischten Systems, bei de[...] für die Frachtsatzbildung teils die Selbstkosten, teils der We[...] des Gutes oder besser die Fähigkeit des Gutes, Frachten bis [...] einer gewissen Höhe zu tragen, maßgebend sind. Die verschi[...] dene Belastungsfähigkeit der Güter, die keineswegs ohne we[...] teres dem Verkaufswert entspricht, wird durch die Einreihu[...] in die verschiedenen Güterklassen des Normalgütertarifs berüc[...] sichtigt, ohne daß aber der Werttarifgedanke ein so stark[...] Übergewicht über die Selbstkosten hat, wie der Verfasser a[...] zunehmen scheint. Es soll im folgenden, um die Darstellu[...] nicht unnötig zu verwirren, nur von Frachtgut in Wage[...] ladungen (also nicht von Eilgut und Stückgut) und nur von d[...] Hauptklassen (also nicht von den Nebenklassen) gesproch[...] werden.

Während der Vorkriegstarif nur 4 Haupt-Wagenladungsklass[...] enthielt:

Allg. Wagenladungsklasse	Spezialtarif	Spezialtarif	Spezialta[...]
B	I	II	III,

umfaßt der jetzige Normalgütertarif deren 6, und zwar:

A	B	C	D	E	F
(früher B)	(neu)	(früher SpT I)	(früher SpT II)	(früher SpT III)	(ne[...]

Das Spannungsverhältnis zwischen den Klassen wird als ho[...] zontale Staffel bezeichnet. Maßgebend für die Bildung der ho[...] zontalen Staffel sind die ausgerechneten Frachtsätze (einsc[...] Abfertigungsgebühr) für die Entfernung von 200 km (mittle[...] Entfernung für die Hauptmasse des Verkehrs). In diesen E[...] fernungen ist das Spannungsverhältnis seit dem 1. Januar 19[...] wie folgt festgesetzt (Klasse A = 100):

A	B	C	D	E	F
100	85	70	55	35	26

Die Spannung zwischen den Klassen A bis D beträgt also ([...] arithmetischer Reihe) je 15 Punkte, die Spannung zwischen [...] und E 20 Punkte, die zwischen E und F 9 Punkte. Die größe[...] Spannung zwischen den Klassen D und E und das nähere Z[...] sammenstehen der Klassen E und F ist mit dem historisch[...] Besitzstande dieser Klassen (schon im Vorkriegstarif w[...] zwischen Spezialtarif II und III eine besonders große Spannun[...] und damit begründet worden, daß die Klasse E neben gewiss[...] Halberzeugnissen wichtige Rohstoffe und Abfälle enthält, [...] nach wie vor besonders geschont werden sollten. Wiederho[...] Versuche, die Spannung zwischen D und E zu verringern u[...] die horizontale Staffel auch bei den unteren Klassen in ei[...] gleichmäßiger verlaufende Abstufung zu bringen, sind bisher [...] wirtschaftlichen Erwägungen, auf die hier wegen Raummang[...] nicht näher eingegangen werden kann, gescheitert. Die ho[...] zontale Staffel setzt, wie bereits bemerkt, das Spannungsve[...] hältnis der Klassen untereinander bei der Entfernung von 200 k[...] und einschl. der Abfertigungsgebühr fest. Dabei gilt als „Ta[...] grundzahl“ der ausgerechnete Frachtsatz in Pfennigen für 100 [...] und 200 km für die mittlere, die Selbstkosten sicher decken[...] Klasse D. Diese Tarifgrundzahl ist bei den organischen E[...] arbeitungen von Tariferhöhungen (oder im letzten Jahre au[...] Tarifermäßigungen) — entsprechend erhöht oder ermäßigt [...] auch zum Ausgangspunkt des jedesmaligen Neuaufbaues [...] Tarifs gemacht worden, damit der Boden für die finanzielle A[...]

[illegible]virkung der Tarifänderung nicht verloren gehe. Neben der Festsetzung dieser Tarifgrundzahl, aus der mittels der horizontalen Staffel die Frachtsätze der übrigen Klassen für 200 km ohne weiteres festzustellen waren, war zunächst noch die Festsetzung der Abfertigungsgebühren notwendig. Die Abfertigungsgebühr ist die Vergütung für die bei jeder Sendung neben der eigentlichen Beförderungsleistung auf der Versandstation und auf der Empfangsstation mit der Abfertigung verbundenen Leistungen (wie Ausfertigung der Begleitpapiere, Bereitstellen und Verschieben der Wagen, Vorhalten der Gleisanlagen, Güterschuppen, Rampen usw.). Sie besteht aus einem bestimmten Betrage für die den Tarifsätzen zugrunde liegende Gewichtseinheit. Die Abfertigungsgebühren betragen jetzt (nicht wie Oberbaurat Rintelen annimmt 20 — 20 — 18 — 14½ — 12½ — 9 Pf., sondern)

bei A	B	C	D	E	F
20	20	18	14	12	10 Pf.,

die stehen also in folgendem Verhältnis zueinander (bei Klasse A = 100):

A	B	C	D	E	F
100	100	90	70	60	50

Oberbaurat Rintelen bemängelt auch hier „Unstetheit" und meint, daß die Abfertigungsgebühren bei Abstellung auf die Selbstkosten in allen Klassen gleich sein, bei Abstellung auf den Werttarifgedanken im gleichen Verhältnis wie die Streckensätze stehen müßten. Er empfiehlt letzteres und schlägt vor, die Abfertigungsgebühr als kilometrischen Zuschlag (etwa 20 km) oder unter geringer Erhöhung der Streckensätze in Form eines Mindestfrachtsatzes (für etwa 40 km) zu erheben.

Ich kann diesem Vorschlage nicht folgen. Es ist nicht richtig, daß die Selbstkosten der Abfertigung für alle Klassen gleich wären. Sie sind bei den Massengütern der unteren Klassen, von denen viele von Rohstoffgewinnungsstätten täglich in gleicher Weise und in größeren Mengen abgefertigt werden, niedriger als bei den Gütern der oberen Klassen. Neben dieser Rücksicht auf die Selbstkosten bleibt die Tragfähigkeit der oberen, die Schonungsbedürftigkeit der unteren Klassen zu berücksichtigen. Diesem doppelten Gedanken ist jetzt Rechnung getragen. Der Vorschlag Rintelen, der hier nur das Wertsystem gelten lassen will, würde die oberen Klassen viel zu hoch, die unteren im Hinblick auf die tatsächlichen Selbstkosten zu wenig belasten. Auch würden die Privatbahnen, deren Einnahmen aus dem Übergangsverkehr bei ihren verhältnismäßig kurzen Strecken zu einem beträchtlichen Teile auf der ihnen bei der Frachtverteilung mit zugeschiedenen halben Abfertigungsgebühr beruhen, durch den Wegfall besonderer Abfertigungsgebühren und bei rein kilometrischer Frachtverteilung ein sehr schlechtes Geschäft machen und für eine solche Regelung sicher nicht zu haben sein.

Die Abfertigungsgebühren sind bei jeder organischen Neubearbeitung des Tarifs unter Berücksichtigung der allgemeinen Tariferhöhung oder Ermäßigung neu festgesetzt worden.

Nach Ausscheidung der Abfertigungsgebühren aus den Frachtsätzen für 200 km wurde auf den verbleibenden reinen Streckenfrachten für 200 km die reine Streckenfracht für 1 km bei der Entfernung für 200 km ermittelt und hieraus nach Maßgabe der Verhältniszahlen für die vertikale Staffel der ganze weitere Aufbau des Tarifs durchgeführt. Während die horizontale Staffel das Spannungsverhältnis der Klassen, also das Absinken der Frachten von Klasse zu Klasse bezeichnet, stellt sich das Absinken der Frachten von Entfernungsstufe zu Entfernungsstufe in einer vertikalen Zahlenreihe, also als sog. „vertikale Staffel" dar. Im Vorkriegstarif war von den Wagenladungsklassen nur der Spezialtarif III gestaffelt. In allmählich fortschreitender Entwicklung ist dann in den Nachkriegsjahren der Normalgütertarif immer mehr als Staffeltarif ausgebaut worden. Während anfangs die Klassen verschieden stark und nicht in gleichmäßig fortlaufender Absenkung gestaffelt waren, kam man nach mehrfachen Änderungen und unter lebhaften Kämpfen der verschiedenen Interessentengruppen zu der am 1. Oktober 1922 in Kraft getretenen und seitdem beibehaltenen, in allen Klassen gleichen und bis 1000 km gleichmäßig abfallenden Staffelung. Gegen die bis dahin geltende Staffelung mit stärkerer Begünstigung der mittleren Entfernungen und der unteren Klassen waren aus den Wirtschaftskreisen Einwendungen und Änderungsanträge eingebracht worden, die sich aber vielfach in einander völlig entgegengesetzter Richtung bewegten. Verlangten die abgelegenen Gebiete eine noch stärkere Abstaffelung auf die weiteren Entfernungen, so wünschten die Vertreter der zentralgelegenen Industrien eine Abschwächung der Staffel. Man hätte daher die mittlere Linie gehen und die Staffel unverändert lassen können. Man entschloß sich aber doch nach eingehender Prüfung und unter Zustimmung des Reichseisenbahnrates zu einer nochmaligen Änderung. Und zwar wurde beschlossen, den weitab gelegenen Gebieten durch Verschärfung der vertikalen Staffel für die oberen Klassen, die weniger stark gestaffelt waren, eine weitere Erleichterung zu bieten. Dagegen hatte sich nach den inzwischen gemachten Erfahrungen und mit Rücksicht auf die Selbstkosten der Eisenbahn die vertikale Staffel der beiden unteren Klassen als etwas zu weitgehend herausgestellt. Man wählte daher eine Staffelung, die gegenüber der bisherigen in den oberen Klassen schärfer, in den beiden unteren schwächer und nun für alle Klassen gleichmäßig stark und auch ohne besondere Begünstigung mittlerer Entfernungen ganz gleichmäßig fortschreitend von oben nach unten abfiel in folgender Anordnung.

Wird die bei 100 km für 1 km der Gesamtentfernung sich ergebende reine Streckenfracht auf 100 gesetzt, so soll die reine Streckenfracht für 1 km der Gesamtentfernung sein:

bei 100 km	gleich	100	bei 600 km	gleich	75
„ 200 „	„	95	„ 700 „	„	70
„ 300 „	„	90	„ 800 „	„	65
„ 400 „	„	85	„ 900 „	„	60
„ 500 „	„	80	„ 1000 „	„	55.

Der gegenwärtige Staffeltarif gewährt also bei 1000 km eine Ermäßigung von 45 % oder eine Ermäßigung bis auf 55 % der reinen Streckenfracht. Diese Staffelbildung kann meines Erachtens als ein wesentlicher Fortschritt in der Entwicklung der deutschen Staffeltarife angesehen werden. Denn bei einem ganz gleichmäßigen Abfall der vertikalen Staffel in allen Klassen und für alle Entfernungsstufen (bis 1000 km) ist die Gefahr unbilliger Eingriffe in Wettbewerbsverhältnisse wesentlich geringer, als wenn die Klassen und Entfernungen verschieden stark begünstigt werden. Es darf hier nicht unerwähnt bleiben, daß der alte Gegensatz zwischen den weit abgelegenen Randgebieten des Reiches, die eine noch weitergehende Verschärfung der Staffel wünschen, und den zentralgelegenen, mehr an den kürzeren Entfernungen interessierten Gebieten, die eine Abschwächung oder gar Beseitigung der Staffelung fordern, immer wieder auflebt. Bei einer Neuordnung ihrer Tarife wird sich die Reichsbahngesellschaft auch mit dieser schwierigen Frage zu befassen haben. Auch Oberbaurat Rintelen widmet ihr einige Zeilen, indem er von der schweren Belastung der nahen Entfernungen zugunsten der weiten Entfernungen spricht und in seinem Schaubild 7 einen Weg zur Entlastung der kürzeren und Belastung der längeren Entfernungen zeigt. Anscheinend unterliegt er aber hier dem gleichen Irrtum, dem so viele Befürworter einer Rückkehr zum reinen Kilometertarif verfallen, daß nämlich dieser Schritt eine sehr starke Entlastung der nahen Entfernungen bringen müsse, weil jetzt wegen der Schonung der weiteren Entfernungen die *nahen Entfernungen ganz übermäßig mit Fracht belastet seien.*

Das *trifft aber gar nicht zu.* Die normale Streckenfracht, die bei einem reinen Kilometertarif zu rechnen wäre, liegt nicht etwa in der Mitte bei 500 km, so daß nun beim Staffeltarif alle Frachten zwischen 1 und 500 km erhöht, alle Frachten über 500 km ermäßigt wären, sondern der Schnittpunkt befindet sich bei 200 km, weil dies (nach den damaligen Feststellungen) vom Standpunkte der Einnahmen die durchschnittliche mittlere Entfernung für alle gefahrenen Transporte war. Wenn man also den jetzt bestehenden Staffeltarif in einen

reinen Kilometertarif mit gleichbleibendem Einheitssatz umwandeln wollte, so würde das, um das gleiche finanzielle Ergebnis zu erzielen, für alle Entfernungen die Anwendung etwa des Streckeneinheitssatzes von 200 km nötig machen. Das würde aber z. B. bei der Klasse D zur Folge haben, daß zwar ermäßigt würden die ausgerechneten Frachten für 50 km um 2,2 %, für 100 km um 3,9 %, für 150 km um 0,9 %, daß sich aber erhöhen würden die Frachten beispielsweise für 300 km um 5,5 %, für 500 km um 17,9 %, für 800 km um 44,6 %, für 1000 km um 70,1 %. (Aber selbst wenn man mit dem Streckeneinheitssatz von 300 km auskäme, erhielte man zwar bei 100 km eine Ermäßigung um 7,9 %, bei 500 km aber eine Erhöhung um 12,2 % und bei 1000 km eine solche um 61,7 %.) Für einen großen Teil der Gesamtwirtschaft würde daher die Rückkehr zum Kilometertarif oder auch nur ein Abbau der Staffeltarife recht wenig vorteilhaft sein.

Von den vom Verfasser vermuteten „Willkürlichkeiten" im Tarifaufbau dürfte hiernach nicht allzuviel übrig geblieben sein. Im übrigen sei nochmals hervorgehoben, daß Eisenbahngütertarife weniger einem „theoretischen oder logischen Zwange" folgend, als vielmehr den jeweiligen praktischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend eingerichtet und fortentwickelt werden müssen.

Was schließlich noch die vom Verfasser für den Frachtsatzzeiger empfohlene Abrundung der Frachtsätze auf 10 km und 10 Pf. anlangt, so haben auch hierüber wiederholt Erörterungen stattgefunden. Eine Zusammenfassung von Entfernungen ergibt sich ganz von selbst dadurch, daß bei den niedrigen Klassen schon bei nahen Entfernungen, bei den höheren Klassen in den weiteren Entfernungen auf eine immer größer werdende Reihe von Kilometern derselbe Frachtsatz entfällt. Eine künstliche Zusammenfassung in regelmäßige Entfernungszonen etwa von 10 zu 10 km wäre aber ebenso wie die Abrundung der Frachtsätze auf 10 Pf. nach den gemachten Erfahrungen wohl ausgeschlossen, denn die sich ergebenden Frachterhöhungen für die Zwischenentfernungen würden bei der heutigen gespannten Wirtschaftslage besonders im Nahverkehr doch zu sehr ins Gewicht fallen, um von der Geschäftswelt ohne Widerspruch getragen zu werden. Bei der Ausrechnung der Fracht findet bekanntlich eine Abrundung auf volle 10 Pf. statt.

2. Einzelwerttarifierung.

Der Verfasser gibt zu, daß der Wert der Güter durchaus nicht der einzige Maßstab für ihre Frachtbelastung sein dürfe, sondern daß andere, z. B. handelspolitische, volkswirtschaftliche und soziale Gesichtspunkte die „wirtschaftliche Tragfähigkeit" wesentlich mit beeinflussen, beanstandet aber die vorhandenen gewaltigen Abweichungen vom reinen Wertmaßstab. Er weist darauf hin, daß z. B. bei 1000 km Entfernung das Verhältnis vom Frachtpreis zum Marktpreis betrage bei gekämmter Wolle 1 %, bei roher Baumwolle 6 %, bei Kartoffeln 20 %, bei Eisenschrott 40 %, bei Steinkohle 60 %, bei Braunkohle und Baukalk 110 %. (Nach amtlichen Ermittelungen ergeben sich bei der gleichen Entfernung für den 1. Oktober 1924 folgende zum Teil abweichende Ziffern: gekämmte Wolle 0,4 %, rohe Baumwolle 2,4 %, Kartoffeln 21 %, Eisenschrott 48 %, Steinkohle 116 %, Braunkohlenbriketts 151 %, Baukalk 103 %.) Im Hinblick auf diese so außerordentlich verschiedene Belastung der Güter mit Fracht und im Anschluß an zwei frühere ähnliche Vorschläge anderer Schriftsteller empfiehlt der Verfasser die einfache Verhältnisgleichheit zwischen Frachtpreis und Warenpreis und den Übergang von der Klasseneinteilung zur Einzelwerttarifierung als die nicht nur theoretisch richtigste, sondern auch praktisch am einfachsten zu handhabende Regelung. Das wäre der Übergang vom sog. gemischten System zum reinen Wertsystem in seiner äußersten Konsequenz, da die Fracht stets in Hundertteilen des Wertes der Einzelsendung erhoben werden soll. Mit dieser Empfehlung verläßt der Verfasser aber selbst den eben von ihm ausgesprochenen Gedanken, daß der Wert der Güter nicht der einzige Maßstab für die Frachtbelastung sein dürfe, sondern d[illegible] die wirtschaftliche Tragfähigkeit maßgebend sein müsse. De[illegible] die wirtschaftliche Tragfähigkeit oder Beförderungsfähigkeit d[illegible] Gutes, d. h. der Unterschied zwischen dem Preise des Gutes a[illegible] Versandort und der Preiswilligkeit des Käufers am Bestimmung[illegible] ort steht nun und nimmer zu dem Preise der Ware im Versan[illegible] ort in einem bestimmten einfachen Verhältnis. Hierfür nur e[illegible] Beispiel: Angenommen, eine Baumwollspinnerei und -webe[illegible] beziehe für ihren Betrieb als Betriebsstoff Steinkohle aus de[illegible] Ruhrgebiet, als Rohstoff Baumwolle über Bremen, beides auf [illegible] Entfernung von 300 km, und versende als Erzeugnis Baumwo[illegible] gewebe (Kattun) auf eine Durchschnittsentfernung von eb[illegible] falls 300 km. Auf diese Entfernung beträgt die Frachtbelastu[illegible] bei der Kohle 67 %, bei der Baumwolle 1 %, bei dem Text[illegible] erzeugnis 0,6 % des betreffenden Durchschnittspreises des Gut[illegible] Nach dem Vorschlage würde für alle drei Güter der gleiche P[illegible] zentsatz vom Wert — bei 300 km etwa 35 % — erhoben werde[illegible] Es sei die Frage gestattet, ob wohl die Textilfabrik, sel[illegible] wenn die Frachtbelastung für ihren hauptsächlichsten Betrie[illegible] stoff, die Kohle, von 67 % auf 35 % herabginge, bei einem A[illegible] steigen der Frachtbelastung für ihren hauptsächlichsten R[illegible] stoff von 1 % auf 35 % und für ihr Erzeugnis von 0,6 % a[illegible] 35 % weiterbestehen könnte?

Die reine Werttarifierung ist wirtschaftli[illegible] eine glatte Unmöglichkeit. Schon hiermit fällt au[illegible] der Vorschlag der Einzelwerttarifierung. Gegen diesen le[illegible] teren Vorschlag bestehen aber auch im übrigen derartig schw[illegible] Bedenken wirtschaftlicher, finanzieller, tarif- und abfertigun[illegible] technischer Art, daß man ihn nur als Utopie bezeichnen ka[illegible] Diese Gründe im einzelnen darzulegen, darf ich an dieser Ste[illegible] unterlassen, da sie bereits in dieser Zeitschrift, und zwar [illegible] Nr. 46 vom 17. November 1921, in dem Aufsatz „Einzelwertta[illegible] fierung im Güterverkehr" von Ministerialrat Dr. Born in e[illegible] gehender und m. E. durchaus überzeugender Weise zusamm[illegible] gestellt sind. Ich kann diesen Ausführungen nur Punkt [illegible] Punkt beipflichten. Wenn Oberbaurat Rintelen sie als „ni[illegible] recht überzeugend" bezeichnet und dabei nur anführt, daß [illegible] Furcht vor Hinterziehungen nicht übertrieben werden dürfe, erstreckt er seine Kritik nur auf das schließlich nebensä[illegible] lichste der von Dr. Born angeführten Bedenken und übergeht [illegible] viel wichtigeren und m. E. zwingenden wirtschafts- und fina[illegible] politischen Gegengründe mit Stillschweigen. Wäre der [illegible] danke der Einzelwerttarifierung nicht wirtschaftlich falsch [illegible] praktisch unbrauchbar, so fände man ihn sicher schon in irge[illegible] einem der Eisenbahntarifsysteme der Welt durchgeführt. [illegible] sollte nun endlich ehrenvoll bestattet werden.

3. Luftkilometrierung.

Während es sich bei 1. nur um kritische Bemerkungen [illegible] kleine Änderungsvorschläge zum jetzigen Normaltarifsystem [illegible] bei 2. um Wiederaufnahme schon früher erörterter Vorschl[illegible] handelte, kommen wir bei dem Vorschlag der Luftkilometrier[illegible] zu einem tatsächlich neuen und, man kann wohl sagen, [illegible] kühnen Gedanken.

Der Verfasser geht davon aus, daß die bisher selbstverstä[illegible] liche Grundlage für die Frachtpreisbemessung — das Streck[illegible] kilometer — in verschiedenen Beziehungen in bezug auf [illegible] Richtigkeit anfechtbar sei. Soweit damit ein Maßstab für [illegible] Selbstkosten gegeben werden soll, treffe er nicht oder nur [illegible] ganz rohem Durchschnitt zu. Steigungen und Kosten besond[illegible] teurer Bauwerke, die doch die Selbstkosten wesentlich bee[illegible] flußten, blieben unberücksichtigt. Das ist zunächst nicht g[illegible] richtig. Die Tarifkilometer, d. h. die für die Frachtberechn[illegible] zu grunde zu legenden, in die Kilometerzeiger aufgenomme[illegible] Kilometer entsprechen nicht überall den tatsächlichen Streck[illegible] längen, sondern enthalten vielfach für besonders kostspiel[illegible] Bauwerke wie Brücken, Tunnel oder für besonders hohe [illegible] triebskosten gewisse Entfernungszuschläge, wobei im erste[illegible] Falle unter Umständen nach Tilgung des Anlagekapitals die [illegible] schläge beseitigt werden. Solche Zuschläge kommen aber a[illegible]

or bei Verbindungsstrecken, um zu verhindern, daß sich bei echnung über solche Strecken, die für den Durchgangsverkehr cht bestimmt und eingerichtet sind, niedrigere Entfernungen geben als über die zu befahrenden Strecken, ferner bei Ab- irzungsstrecken, deren Inbetriebnahme ohne dieses Hilfsmittel er Eisenbahn besonders hohe Verluste an Einnahmen für einen sher über weitere Strecken geleiteten Verkehr bringen würde. ei einzelnen Linien sind sogar Entfernungszuschläge nur für n Bergverkehr vorgesehen, wenn erhebliche Steigungen den etrieb besonders verteuern. Auf die Möglichkeit einer der- tigen Berücksichtigung tatsächlicher Verhältnisse weist ja ich der Verfasser in einer späteren Bemerkung hin. Daß die aupolitik durch die Streckenkilometrierung beeinflußt wird, as der Verfasser beklagt, ist zweifellos richtig, aber welches rtschaftlich geleitete Eisenbahnunternehmen könnte selbst bei meinwirtschaftlicher Tarifpolitik bei der Planung neuer hnlinien auf eine Prüfung der durch sie gegebenenfalls ent- ehenden Frachtausfälle verzichten? Sieht der Verfasser die reckenkilometrierung wegen ihrer Beeinflussung der Baupoli- : als volkswirtschaftlich schädlich an, so möchte ich die von n empfohlene Unabhängigmachung der Baupolitik von der nwirkung der Streckenlängen auf die Frachteinnahmen als für Eisenbahnfinanzwirtschaft unmöglich bezeichnen. Wie wenig eine von dem andern getrennt werden kann, zeigen gewisse reichend bekannte Beispiele, bei denen aus betrieblichen ünden Abkürzungstunnel bzw. abkürzende Strombrücken zwar tz drohender Ausfälle gebaut, diese Ausfälle aber künstlich ch vorläufige Beibehaltung der alten Tarifkilometer über den weg vermieden worden sind.

Venn der Verfasser den Ausweg eines alle Selbstkosten richtig assenden „virtuellen Tarifkilometers“ und einer grundsätz- ien Tarifkilometrierung in diesem Sinne als unmöglich und brauchbar hinstellt, so ist ihm durchaus beizupflichten. Wie ht es aber nun mit der von ihm als Allheilmittel für die ge- vorhandenen Unzulänglichkeiten der Streckenkilometrierung pfohlenen L u f t k i l o m e t r i e r u n g , d. h. mit der völligen lösung der Frachtberechnung vom Schienenwege und Zu- ndelegung lediglich der Luftentfernung für die Frachtpreis- nessung? Bei der Beurteilung dieses Vorschlages ist zu unter- eiden zwischen a) seiner inneren logischen Begründung, seiner verkehrsdienstlichen Anwendbarkeit und c) seiner tschaftlichen Brauchbarkeit.

u a). Der Verfasser folgert so: Da man mit dem Werttarif Selbstkostengebäude ja doch in seinem wesentlichen Punkte hüttert habe, so sei zu erwägen, ob man nicht auch in an- en Punkten an Stelle des Selbstkostenprinzips lediglich die Verfrachter erstrebte Leistung und sein Interesse daran Grundlage der Tarifbildung machen solle. Das Interesse Verfrachters richte sich lediglich darauf, sein Gut am Be- mungsorte marktfähig zu machen und bemesse sich daher it nach der Bahnlänge, sondern lediglich nach der Luftlinien- ernung zwischen Versand- und Bestimmungsort, also nicht h Bahn-, sondern nach Luftkilometern. Hierzu ist zunächst bemerken, daß wir ja einen „Werttarif“ vorläufig gar nicht en, sondern einen Tarif des gemischten Systems, bei dem die stkosten noch immer eine recht beachtliche Rolle spielen, daß die empfohlene Einzelwerttarifierung bis auf weiteres t in Frage kommen kann. Aber auch der weitere Gedanken- g des Verfassers erscheint mir recht anfechtbar. Das In- sse des Verfrachters richtet sich ausschließlich auf den Be- erungspreis, es bemißt sich allerdings nicht nach Bahnkilo- ern, aber ebensowenig auch nach Luftkilometern. Welche stäbe die Eisenbahn der Bildung ihrer Beförderungspreise unde legt, also, ob sie den Preis bildet aus Gewicht und enenweg oder aus Wert und Luftweg, ist dem Verfrachter sich gleichgültig. Ihm liegt lediglich daran, daß der Be- erungspreis so niedrig als möglich gehalten wird, damit das tzgebiet des Gutes und außerdem auch der Gewinn aus dem rschied zwischen Erzeugungskosten plus Beförderungspreis dem Verkaufspreis am Empfangsort möglichst groß bleibe. Es trifft also nicht zu, daß sich das Interesse eines Verfrachters lediglich nach der Luftlinienentfernung zwischen Versand- und Empfangsort bemesse. Die Volkswirtschaft ist an den Boden gebunden. Von seiner Gestaltung und Form wird ihre Art und Richtung, also auch die Anlage und Entwicklung ihrer Verkehrswege einschl. der Eisenbahn in stärkstem Grade bestimmt. Dabei beeinflussen sich Wirtschaft und Eisenbahn in ihrer Entwickelung gegenseitig. Große Rohstofflager oder große Städte lassen Industriezentren entstehen, Wasserkräfte haben die Industrie auch in Gebirgstäler gezogen. Der Eisenbahnbau folgte dieser Entwicklung, indem er Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete verband, oder er ging ihr voraus, indem er verkehrsarme Gebiete erschloß und neue Industrieansiedlungen entstehen ließ. Immer aber war er dabei an die technischen und auch an die politisch-geographischen Möglichkeiten der Linienführung gebunden, die sich aus der Bodengestaltung und zum Teil auch noch aus dem Verlauf der Landesgrenzen ergeben. Der Verfasser sieht hierin Zufälligkeiten und will mit der Luftkilometrierung die Zufälligkeiten der Linienführung der Eisenbahn beseitigen. Da die Linienführung zu einem erheblichen Teile von der Gestaltung der Erdoberfläche abhängt, läuft der Vorschlag darauf hinaus, den Einfluß des Bodens und der Natur auf die Volkswirtschaft wenigstens in gewissem Grade auszuschalten. Geht man dem Vorschlag folgerichtig weiter nach, so dürfte für eine Sendung von Berlin nach Wladiwostok auch nicht der Luftweg, der ja infolge der Kugelgestalt der Erde ein Bogen ist, zugrunde gelegt werden, vielmehr müßte der ideelle Beförderungsweg gleich der Sehne dieses Bogens sein, da ja nach Ansicht des Verfassers der Versender an dem Bogen über der Erdoberfläche, den die Eisenbahn der Frachtberechnung in diesem Falle selbst bei Luftkilometrierung zugrunde legen müßte, kein Interesse haben, sondern sich sein Interesse in diesem Falle lediglich nach der kürzesten Verbindungslinie zwischen den beiden Stationen bemessen würde. Schon aus diesem Beispiel sieht man, daß die wirtschaftliche Beweisführung für die Richtigkeit des Vorschlags nicht zutreffend sein kann. Der Vorschlag bedeutet vielmehr im Grunde nichts anderes als die Übernahme der Wegkilometerberechnung eines anderen Verkehrsmittels, nämlich des Flugzeuges oder Luftschiffes auf die Eisenbahn. Am Schluß seines Aufsatzes meint der Verfasser, daß der Wettbewerb des Luftreiseverkehrs, dem ein solcher des Luftgüterverkehrs allerdings wohl nur in verschwindendem Maße folgen werde, zwangsläufig zur Luftkilometrierung wenigstens im Personenverkehr führen werde, und nennt in diesem Zusammenhang den Übergang vom Streckenkilometer zum Luftkilometer einen solchen von der zufälligen Erscheinungsform zum wesentlichen Begriff. Ich bin der Meinung, daß für jedes Frachtführerunternehmen, sei es nun Botenfuhrmann, Eisenbahn oder Schiff, Kraftwagen oder Flugzeug, der zurückzulegende Weg immer „wesentlicher Begriff“ bleiben wird, den bei der Bemessung des Beförderungspreises bis zu einem gewissen Grade außer acht zu lassen zwar besondere Gründe vorliegen können (Wettbewerb usw.), den aber ganz fallen zu lassen weder eine innere Notwendigkeit, noch auch nur die Möglichkeit besteht. Der Luftkilometerzonentarif der Post — nur getragen durch die besondere Bevorrechtung auf der Eisenbahn — und die Zonentarife städtischer Straßenbahnen sind hier in keiner Weise beweiskräftig. Auch daß bei der Eisenbahn die Güter nach den Leitungsvorschriften unter Umständen aus wirtschaftlichen Gründen zum Teil andere Wege gefahren werden als über die Tarifbildungswege, ändert nichts an der Richtigkeit des Grundsatzes, daß der Frachtberechnung die billigsten tatsächlich vorhandenen Eisenbahnverbindungen zugrunde gelegt werden. Die nicht zu bestreitenden Unzulänglichkeiten der Selbstkostenerfassung bei der Streckenkilometrierung sind nicht derart, daß es notwendig wäre, dafür zu einem System überzugehen, das dem der Streckenkilometrierung an Logik und innerer Begründung wesentlich nachsteht.

Zu b). Der Verfasser sieht in der Berechnung der Frachtsätze nach Luftkilometern eine erhebliche Vereinfachung und will sie aus den Tarifbüros in die Abfertigungsstellen verlegen. Auf

einer hierzu hergestellten Landkarte sollen konzentrische Kreise um den jeweiligen Versandort die Frachtpreise angeben, und zwar beim Klassentarif nur diejenigen einer Hauptklasse, während die übrigen Hauptklassen, die Nebenklassen und die Ausnahmetarife durch Verhältniszahlen zur Hauptklasse zu ermitteln wären. Bei der Annahme der Einzelwerttarifierung hätten die Kreise den der jeweiligen Entfernung entsprechenden Verhältnissatz zwischen Frachtpreis und Warenpreis anzugeben, wobei handelspolitische oder soziale Ermäßigungen oder Zuschläge für Stückgut, Nebenklassen, Eilgut usw. durch ermäßigende oder erhöhende Beiwerte, und zwar erst als Berichtigungsfaktor beim Schlußresultat berücksichtigt werden sollen.

Die Einteilung der konzentrischen Kreise auf jede einzelne Versandstation soll mit durchsichtigem Deckblatt zur Landkarte oder durch Anfertigung solcher Karten für jede einzelne Versandstation erfolgen. Daneben sollen nur noch alphabetische Stationsverzeichnisse und ein Verzeichnis aller erhöhenden und erniedrigenden Beiwerte erforderlich sein. Diese Unterlagen sollen nicht nur Behelfe für die Abfertigungsstellen, sondern auch das offizielle Tarifmaterial für die Verfrachter darstellen.

Daß in dieser Form gestaltete Tarifunterlagen nicht nur von der Verkehrswelt als völlig unzulänglich angesehen werden, sondern auch den Erfordernissen der Eisenbahn-Verkehrsordnung an eine ordnungsgemäße Veröffentlichung der Tarife nicht entsprechen würden, bedarf keiner näheren Ausführung. Wenn es die Verkehrtreibenden schon jetzt als äußerst lästig beklagen, wenn sie im Tarif für die gewünschte Stationsverbindung nicht einen ausgerechneten Frachtsatz (sei es als Stationstarif, sei es unter Benutzung des Kilometerzeigers) vorfinden, sondern diesen z. B. bei einem Schnittarif erst aus zwei Schnitten zusammenrechnen müssen, kann man sich vorstellen, mit welchen Empfindungen sie den vorgeschlagenen Tarifkarten mit Beiwertverzeichnissen gegenübertreten würden. Welche Fülle von Irrtümern und Ungenauigkeiten in der Frachtkalkulation derartige Unterlagen für die Verfrachter zur Folge haben würden, sei nur angedeutet. M. E. können die Verfrachter, ebenso wie die Verkehrsbüros und Verkehrskontrollen ohne einen Kilometerzeiger, der die Entfernungen zwischen sämtlichen Stationen ein für allemal in ständig gleicher Höhe abzulesen ermöglicht, und ohne Frachtsatzzeiger gar nicht auskommen. Aber auch für die einzelnen Güterabfertigungen bringt der Vorschlag nicht die von dem Verfasser gerühmten Vorteile. Zunächst ist es nicht richtig, daß bei Beibehaltung des Kilometertarifs die Karte nur Frachtpreise für eine einzige Hauptklasse enthalten könnte und alle anderen Frachten durch Verhältniszahlen zu ermitteln seien. Denn die Voraussetzung, daß alle Klassen, Nebenklassen und Ausnahmetarife in allen Entfernungen in einem festen Verhältnis zu der einen angegebenen Hauptklasse stehen, wird niemals zutreffen. Die Einzelwerttarifierung ist aus den oben angegebenen Gründen überhaupt unmöglich. Hiernach bliebe nichts übrig, als die konzentrischen Kreise (oder Vielecke) auf der Karte nicht gleich auf Frachtpreise oder Warenpreisprozente, sondern nur auf Luftkilometer abzustellen. Brächte nun eine solche Karte überhaupt noch einen Vorteil für die Abfertigung? Meiner Meinung nach nicht den geringsten. Heute findet der Abfertigungsbeamte im Stationstarif (Reichsbahngütertarif Heft D) folgende Angaben:

1. Tarifkilometer,
2. Stationsnamen (nach Buchstabenfolge geordnet),
3. Kontrollbezirksnummer,
4. Verwaltungsbezirk,
5. Dienstbeschränkungen,
6. Ladenummer,
7. Ladevorschrift,
8. Leitungsvorschriften.

Die Angaben unter 2—5 sind vorgedruckt, die unter 1, 6—8 werden von den Güterabfertigungen für alle gangbaren Stationsverbindungen auf Grund des Entfernungszeigers, der Ladev schriften und der Leitungsvorschriften selbst eingetragen. A diese Angaben sind dann für den immer wieder erneuten brauch zusammengedrängt auf einer Zeile im Tarif enthalt Zur Berechnung der Fracht sind lediglich noch erforderlich Frachtsatzzeiger der Regelklassen und der Ausnahmetarife, denen der Frachtsatz für 100 kg zu entnehmen ist. Demgeg über würde die Feststellung der Entfernung mit Hilfe von S tionsverzeichnis und Landkarte nur ein Erschwernis bedeut Überdies legen sich die Güterabfertigungen, um sich die Arl noch mehr zu vereinfachen, schon heute Handtarife an, in de sie sich für die in ihrem Versand häufiger vorkommenden S tionsverbindungen nicht nur die oben unter 1—8 bezeichne Angaben, sondern auch die Frachtsätze eintragen, so daß sie abgesehen von der Tarifklasse, die ihnen aber bei allen re mäßig vorkommenden Gütern geläufig ist — alle für die Fra briefbearbeitung erforderlichen Angaben an einer Stelle find Hiernach würden die Güterabfertigungen es sicher nicht bei d jeweiligen Gebrauch der Karte bewenden lassen, sondern s selbst Kilometerzeiger aufstellen. Nun ist aber eine ordentli Abrechnung und Kontrolle nur möglich, wenn der Kilome zeiger der Versandstation mit dem der Empfangsstation dem der Verkehrskontrolle genau übereinstimmt. Eine sol Übereinstimmung wäre nicht gewährleistet, wenn diese Stellen ihre Kilometerzeiger getrennt für sich aufstellen. allen diesen Gründen wäre die Ermittelung der Luftentfern gen durch die einzelnen Abfertigungsstellen mit Hilfe Karten unzweckmäßig und unwirtschaftlich und die Herausg eines Kilometerzeigers durch eine Zentralstelle auch bei nahme der Luftkilometrierung erforderlich. Die seit kürze Zeit erstrebte Aufstellung eines gemeinsamen deutschen K meterzeigers für das ganze Reichsgebiet, die bei der jetzi Art der Entfernungsbildung auf große Schwierigkeiten st würde allerdings bei der Luftkilometrierung wesentlich leichtert werden. Demgegenüber bleibt aber besonders ber kenswert, daß selbst bei Einführung der Luftkilometrier der bisherige Kilometerzeiger mit den Bahnwegkilometern ka wegfallen könnte, weil diese Entfernungsangaben gebrau werden zur Berechnung der Lieferfrist, zur Auszahlung Nachnahmen usw. Auf die mancherlei weiteren abfertigun technischen Bedenken bei Einstellung von Frachtpreisen o von Warenpreisprozenten statt von Entfernungen in die L karte soll nicht erst eingegangen werden, weil diese Lösun schon oben als unmöglich bezeichnet werden mußten.

Zu c). Wir kommen nun zu dem wesentlichsten Punkte Beurteilung des Vorschlags der Luftkilometrierung, näm dem seiner **wirtschaftlichen Brauchbarkeit**. Verfasser rühmt die volkswirtschaftlichen Vorteile seines V schlages. Die Zufälligkeiten der Bahnlinienführung, die b der Geländegestaltung, bald politischen, bald Wettbewerbsr sichten früherer Privatbahnen, bald sonstigen nur historisch rechtfertigenden Umständen ihr Leben verdanken, würden einem Schlage aus der Welt geschafft. Gewiß — aber möchte behaupten, daß dies für einen großen Teil der Wirtsc ein tödlicher Schlag werden könnte. Es wurde schon oben gedeutet, wie die Eisenbahnen einerseits, wie Industrie, Har Gewerbe und Landwirtschaft andererseits in steter gegenseit Beeinflussung emporgewachsen sind zu einem organisch zus menhängenden, einheitlichen Gebilde, dessen Blutkreislauf Eisenbahngüterverkehr darstellt. Würde nicht dieser Blutkr lauf durch einen so ungeheuerlichen Eingriff, wie ihn die führung der Luftkilometrierung bedeuten würde, in leben fährdender Weise gestört werden? Ein Verbluten vieler e Teile dieses Körpers, ein künstliches und ungesundes Ansch len anderer Teile wäre die sichere Folge. Wer durch langjäh Mitarbeit weiß, wie jede kleine Verschiebung alt eingele Wettbewerbsverhältnisse durch Tarifmaßnahmen heftige schütterungen und Kämpfe zwischen Erzeugungs- oder Abs gebieten verursacht, welch sorgsames Abwägen jede einz Tarifänderung erfordert, um nicht durch ungeschickte Eingri

[…] bestehende Verhältnisse mehr Schaden als Nutzen zu stiften, [wi]rd mir zustimmen, wenn ich den Umsturz eines Überganges [vo]n der Strecken- zur Luftkilometrierung als wirtschaftlich un[e]träglich bezeichne. Man braucht sich nur der andauernden [Kä]mpfe für und gegen die vertikale Staffel zu erinnern, um zu [er]kennen, welche Beunruhigung selbst diese wirtschaftlich [du]rchaus begründete und überall als gleichmäßige Entfernungs[kü]rzung wirkende Frachtverbilligung für die weiteren Entfer[nu]ngen in die deutschen Wirtschaftskreise getragen hat und [no]ch trägt. Schon ihr gegenüber wird von ihren Gegnern be[ha]uptet, daß sie einen ungerechtfertigten Eingriff in natürliche [We]ttbewerbsverhältnisse darstelle. Wieviel mehr würde eine [sol]che Umwälzung wie der Übergang zur Luftkilometrierung [mit] seiner völligen Nichtachtung bestehender Verhältnisse, mit [sei]ner oft geradezu grotesken Verkürzung weiter Eisenbahn[ent]fernungen auf der einen Seite und mit seiner Verlängerung [kür]zer Entfernungen (infolge Frachterhöhung bei gradliniger [Ver]bindung) auf der anderen Seite heftigste und unüberwind[lic]he Widerstände auslösen! Der Verfasser behauptet, daß die [Vor]- und Nachteile der eisenbahnlichen Lage auf den breiten [Sch]ultern der Gesamtheit der Frachtenzahler ausgeglichen wer[den] würden, und führt an anderer Stelle aus, daß im großen [Dur]chschnitt die bisherigen Streckenkilometerentfernungen etwa [das] 1,3fache der Luftlinienentfernungen betragen und daß daher [im] gleichen Verhältnis die bisherigen Tarifsätze zu erhöhen [sei]n würden. Glaubt der Verfasser wirklich, daß die bisherigen [Nut]znießer gradliniger Verbindungen eine 30prozentige Fracht[erh]öhung übernehmen werden, damit nach seinem eigenen Bei[spie]l an anderer Stelle für andere Verfrachter bestehende Eisen[bah]nverbindungen von 100 km auf nur 5 km zusammen[sch]rumpfen können? Der Trost von den „breiten Schultern der [Ges]amtheit der Frachtenzahler“ würde wohl den von der Fracht[erh]öhung Betroffenen nur wenig einleuchten. Hieran würde [auc]h die vom Verfasser zur Vermeidung allzu lauter Klagen [emp]fohlene allmähliche Angewöhnung nicht viel ändern. Daß [übri]gens in dem vom Verfasser angenommenen Beispiel auch [der] wirkliche Bau eines Abkürzungstunnels (5 km gegen 100 km) [in g]leichem Sinne der Gesamtheit der Frachtenzahler zur Last [gefa]llen wäre, ist insofern nicht richtig, als der Tunnelbau ganz [gew]iß nicht zu einer Tariferhöhung geführt hätte, oder aber [daß] der Tunnelbau, wenn hierzu eine Tariferhöhung nötig ge[wese]n wäre, unterblieben wäre. Schon die vom Verfasser als [zur] Erzielung des gleichen finanziellen Ergebnisses notwendig [ange]nommene allgemeine Frachterhöhung von 30 % wäre meines [Erac]htens untragbar. Nach meinen Untersuchungen dürfte aber [dies]e Erhöhung für den erstrebten Zweck noch nicht einmal [ausr]eichen. In den nachstehend behandelten Beispielen ist an[gege]ben, um wieviel Prozent sich die Streckenkilometer [höhe]r stellen als die Luftkilometer:

Einzelverbindungen:

Berlin Potsd. Bf.-Cöln-Gereon	16,4 %
München-Stuttgart	25,3 %
Breslau-München	54,3 %
Libau-Eisenstein	179,8 %

[G]anze Gruppen aus den Kilometerzeigern (Durchschnitte):

[Von] Berlin Anh. Bf. nach den 50 ersten Stationen des [p]reußischen Bereichs mit Anfangsbuchstaben A:	18,4 %
[Von] den 40 ersten Stationen des preußischen Bereichs [m]it Anfangsbuchstaben A; nach 10 Knotenstationen [d]es Reichsbahndirektionsbezirks Essen (400 Ver[b]indungen)	21,7 %
[De]s. nach 10 Knotenstationen des Bezirks Stettin (400 [V]erbindungen)	23,1 %
[Von] den 40 ersten Stationen des bayerischen Netzes mit [A]nfangsbuchstaben A nach 10 bayerischen Knoten[s]tationen (400 Verbindungen)	34,5 %
[Die e]rsten 540 Stationsverbindungen des Entfernungs[z]eigers für die vollspurigen Linien im Reichsbahn[d]irektionsbezirk Dresden	64,6 %
Von den 14 Stationen der Linie Heidenau-Altenberg nach den 12 Stationen der Linie Hainsberg-Kipsdorf (benachbarte Gebirgstäler im Erzgebirge) (168 Verbindungen)	282,8 %

Diese außerordentlich lehrreichen Beispiele zeigen, daß sich selbst bei den in der Tiefebene von Berlin ausgehenden Verbindungen Prozente von rd. 16—18 % ergeben, daß Bayern mit 34 %, Sachsen mit 64 %, Schlesien-Bayern wegen des Umwegs um die Tschechoslowakei mit 54 bzw. 179 % auftreten, und daß das Beispiel zweier Gebirgstäler die ungeheuerliche Ziffer von 282 % aufweist. Hieraus wird man folgern dürfen, daß die notwendige Frachterhöhung mit 30 % bei weitem zu niedrig gegriffen ist. Ob nun aber die notwendige Frachterhöhung mit 30 % oder mit 50 % oder umgekehrt auch nur mit 20 % angenommen wird — eine solche Mehrbelastung aller bisher ohne größere Umwege zu fahrenden Sendungen zugunsten der bisher mit größeren Umwegen gefahrenen und die hiermit eintretende Verschiebung eingelebter Wettbewerbsverhältnisse halte ich für völlig ausgeschlossen. In dieser Meinung bestärkt mich ein tarifpolitisch interessanter Vorgang aus jüngster Zeit. Bekanntlich werden in der Tschechoslowakei die Lokalbahnen verstaatlicht. Als Folge dieser Verstaatlichung war in Aussicht genommen, auf den verstaatlichten Lokalbahnen die niedrigeren Tarifsätze der tschechoslowakischen Staatsbahnen einzuführen sowie die Frachtsätze zwischen den Stationen der Lokalbahnen und der Hauptbahnen durchzurechnen und somit auch noch um die Abfertigungsgebühren des Überganges von Bahn zu Bahn zu verringern. Der hierdurch verursachte Einnahmenausfall sollte durch eine 2prozentige Tariferhöhung wettgemacht, d. h. also „auf die breiten Schultern der Allgemeinheit der Verfrachter abgeladen“ werden. Dieser Plan hat aber bei allen Industriekreisen der Tschechoslowakei einen derartigen Widerstand hervorgerufen, daß sich das Eisenbahnministerium Prag schließlich veranlaßt gesehen hat, von der Tariferhöhung abzusehen, und daß meines Wissens nun auch die Frage der Durchrechnung noch nicht entschieden ist. Dabei handelt es sich um eine Tariferhöhung von nur 2 %.

Es sei aber auch noch kurz auf einige weitere Bedenken hingewiesen. Die Luftkilometrierung mit der damit zum Ausgleich verbundenen allgemeinen Tariferhöhung hätte eine wesentliche Erschwerung der für die deutsche Gesamtwirtschaft so außerordentlich wichtigen Ausfuhr zur Folge, denn gerade die von den Hauptindustriegebieten zu den Ausfuhrhäfen und wichtigen Grenzübergängen hinführenden Hauptlinien weisen gegenüber der Luftlinie nur verhältnismäßig geringe Umwege auf, so daß bei der Ausfuhr die Verteuerung durch die allgemeine Tariferhöhung die Verbilligung durch die Wegabkürzung bei weitem überwiegen und daß somit eine recht erhebliche Mehrbelastung an Fracht entstehen würde. Die Luftkilometrierung hätte ferner zur Folge, daß alle Transporte auf geradem Eisenbahnwege (Sendung in der Längsrichtung der Eisenbahn) wegen der dort eintretenden Frachtverteuerung noch mehr als bisher dem Kraftwagen zufallen würden, dagegen würden der Eisenbahn verbleiben oder zufallen alle Transporte, deren Frachtberechnungswege durch die Luftkilometrierung wesentliche Verkürzungen erführen, die also auf großen zu fahrenden Umwegen nur geringe Einnahmen brächten (Sendungen in der Querrichtung zur Eisenbahn). Damit würde gerade das Gegenteil von dem eintreten, was bezüglich der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Kraftwagen bei dem nun einmal nicht auszuschaltenden Wettbewerb des Kraftwagens vernünftigerweise erstrebt werden muß. Des weiteren würde das nach wirtschaftlichen Notwendigkeiten entstandene und immer weiter ausgebaute vielgestaltige System der Ausnahmetarife, bei dem die jeweils besonders gestaltete, sorgsam durchdachte Staffelbildung einen Hauptfaktor der wirtschaftlichen Wirksamkeit bildet, durch die Einführung der Luftkilometrierung völlig über den Haufen geworfen werden. Bei Zugrundelegung von Luftkilometern geeignete neue Staffeln zu finden, die in gleicher Weise wie die jetzigen Ausnahmetarife ganz bestimmte gebietliche Abgrenzungen oder

ganz bestimmte örtliche Auswirkungen der gewährten Vergünstigungen ermöglichen, dürfte wohl ausgeschlossen sein.

Auch für den internationalen Güterverkehr würden sich bei Annahme der Luftkilometrierung kaum zu überwindende Schwierigkeiten ergeben. Bei dem allmählichen Wiederaufbau der durch den Krieg aufgehobenen internationalen Gütertarife wird bei Nachbarverkehren in der Regel der Frachtsatz über den billigsten Weg gebildet, während man für die Verkehrsleitung — unter Ausschluß unwirtschaftlicher Wege — meist den kürzesten Weg vereinbart. Hierauf gründet sich die sog. Verkehrsteilung, soweit nicht noch andere Richtlinien festgesetzt werden. Bei der Ermittlung des Leitungsweges müssen auf beiden Seiten die gleichen Grundsätze gelten, wenn nicht die eine oder andere Verwaltung geschädigt werden soll. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft kann deshalb solchen Ermittlungen nicht einseitig Luftkilometer zugrunde legen. Noch deutlicher tritt dies zutage bei den Mehrländerverkehren, wo die Verkehrsteilungsfragen noch schwieriger zu regeln sind. Für die Bedienung des Verkehrs läßt man Umwege zu, aber nur bis zu einer gewissen Grenze, die prozentual festgesetzt wird. Hierbei würde sich eine Luftkilometrierung mit künstlich stark gedrückten Entfernungen und damit künstlich gesteigerter Verkehrsberechtigung für Deutschland in den meisten Fällen zum Schaden der außerdeutschen Verwaltungen auswirken. Es erscheint ganz ausgeschlossen, daß die Auslandsverwaltungen einer solchen Regelung zustimmen würden. Auch würde die Deutsche Reichsbahn in vielen Fällen Verkehr an sich ziehen, den sie infolge der zu übernehmenden Frachtausfälle gar nicht zu fahren wünscht.

Beispiel: Oppeln-Tarvis.

1. Oppeln-Oderberg, wirkliche km 10
Oderberg-Lundenburg, wirkliche km 19
Lundenburg-Tarvis, wirkliche km 62
zusammen 92
2. Oppeln-Salzburg über Deutschland, wirkliche km . 94
Salzburg-Tarvis, wirkliche km 23
117

Dagegen bei Anrechnung von Luftkilometern in Deutschla
Oppeln-Salzburg, Luftkilometer 47
Salzburg-Tarvis, wirkliche km 23
70

Demnach ergibt sich jetzt (bei Zugrundelegung der wirklich Kilometer) Leitung auf außerdeutschen Strecken, bei Zugrun legung von Luftkilometern in Deutschland würde sich Leitu über Deutschland ergeben.

Schon hieraus folgt, daß die wirklichen Entfernungen im int nationalen Verkehr auch bei Einführung von Luftkilometern deutschen Reichsbahn-Binnenverkehr nicht würden entbe werden können. Die Aufstellung direkter Tarife würde s noch weit schwieriger gestalten, als dies ohnehin schon Fall ist. —

Oberbaurat Rintelen bezeichnet selbst den gegenwärtig Augenblick — wegen der zurzeit gebotenen Vorsicht in fin zieller Beziehung — als wenig günstig für seinen Vorschl Aus den vorstehend dargelegten Gründen muß ich bei all Streben, dem neuen Gedanken ohne jede Voreingenommenh gerecht zu werden, lebhaft bezweifeln, daß sich der Vorsch der Luftkilometrierung überhaupt jemals wird verwirklich lassen.

Das Gutachten von Sir William Acworth und der Stand der Reorganisierung bei den österreichischen Bundesbahnen.

Von Ministerialrat **Dr. Anton Dauscha**, Wien.

Der Bericht, den Sir William M. Acworth im August 1923 über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen an den Generalkommissär des Völkerbundes für Österreich erstattete, hat das ohnedies weitreichende Interesse an der bezeichneten Frage noch in erheblichem Maße gesteigert.

v. Schaewen, der den Inhalt dieses Berichtes in der vorliegenden Zeitung (Nr. 49 vom 13. Dezember 1923) in meisterlicher Kürze wiedergegeben hat, hebt dessen Bedeutung auch für die deutschen Eisenbahnen hervor, wo sich die Verhältnisse fast ganz in der gleichen Richtung wie in Österreich entwickelt hätten.

Ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Verwirklichung der in dem Berichte gezeigten Reformgedanken ist bald geschehen. Mit 1. Oktober 1923 ist auf Grund des Bundesgesetzes vom 19. Juli 1923 der selbständige Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" ins Leben getreten und hat die ihm vom Bunde übertragene treuhändige Verwaltung des gesamten im staatlichen Eigentum verbliebenen Vermögens der österr. Bundesbahnen und deren Betriebführung übernommen. Die neue Unternehmung hat nun den Jahrestag der Berichterstattung Sir Acworths zum Anlaß genommen, eine Untersuchung darüber anzustellen, ob und inwieweit die in dem Acworthschen Bericht — im folgenden kurz „Gutachten" genannt — enthaltenen Anregungen und Vorschläge für die österr. Bundesbahnen nutzbar gemacht werden konnten.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen hat die Generaldirektion der österr. Bundesbahnen in einer kleinen Broschüre veröffentlicht, die in knapper Form den wesentlichen Punkten des Gutachtens eine Darstellung des gegenwärtigen Standes der betreffenden Angelegenheiten gegenüberstellt. In einem Vorwort wird u. a. dem Personal für die Mitwirkung an dem Reformwerk Anerkennung gezollt und eine merkliche Besserung der Verhältnisse auf fast allen Gebieten der Verwaltung festgestellt. Die Generaldirektion ist erfüllt von dem Glauben an eine vollständige und dauernde Gesundung der Bundesbahnen, wenngleich sie sich nicht verhehlt, daß bis zur Erreichung dieses Zieles noch eine gewalt Arbeit zu leisten sein wird.

Im Hinblick auf das allgemeine Interesse, das die gedach Untersuchungen beanspruchen dürfen, wird es nicht unangebra erscheinen, wenn sie hier etwas ausführlicher verarbeitet werd In der Einteilung des Stoffes und der Reihenfolge der einzel Kapitel schließt sich die folgende Darstellung dem Gutachten Das Gutachten selbst wird hierbei als bekannt vorausgesetzt und soll dessen Inhalt nur insoweit wiedergegeben werden, als es n wendig ist, um den Zusammenhang herzustellen. In diesem Sir wird auch die Einleitung des Gutachtens nicht besprochen und fort in die konkrete Materie eingegangen.

Verwaltung nach kaufmännischen Grundsätzen.

1. In diesem ersten Hauptkapitel befaßt sich Sir Acworth nächst mit der E i s e n b a h n b i l a n z in der Richtung, wie Bilanz sich darstellen müßte, würde sie die wirkliche Lage Bundesbahnen zum Ausdruck bringen, und gelangt hierbei zu gebnissen, die er in folgenden 4 Sätzen zusammenfaßt:

a) die Bahnen erzielen bedeutende Einnahmen, die ihnen ni gutgebracht sind (Verkehrssteuern);

b) die Bahnen verrichten wichtige und kostspielige Dien wofür sie keine Vergütung erhalten (Postbeförderung);

c) den Bahnen sind drückende Lasten für Zwecke auferl die nicht im Interesse der Bahn als solcher liegen (hohe P sionslasten usw.);

d) die Bahnen werden gegenwärtig nicht mit allen Ausgab die sie eigentlich tragen sollten, belastet (Wertabschreibun oder Dotierung von Erneuerungsfonds, Schuldendienst).

Diesen Mängeln ist nun bereits in weitgehendem Maße ab holfen worden.

Vorerst sind die V e r k e h r s s t e u e r n schon im Jahre 19 von den Bundesbahnen nicht mehr an die Staatskassen abgefü

len; sie wurden vielmehr den Bundesbahnen von der staat-
n Finanzverwaltung zur Deckung des Betriebsabganges über-
n, daher mit dem Bundeszuschuß kompensiert. Auch im
e 1925 werden die Bundesbahnen Verkehrssteuern nicht zu
ichten haben und sie werden nach dem Budgetentwurfe mit
Ertrage dieser Steuern den Reinverlust zu decken vermögen,
aß ein Betriebszuschuß des Bundes bereits im Jahre 1925 voll-
men entbehrlich werden wird. Hierbei ist zur richtigen Beur-
ng der Sachlage festzuhalten, daß das Ausmaß der Verkehrs-
rn mit Wirksamkeit vom 1. September 1924 bei gleichbleiben-
Tarifen von 30 % auf 5 % herabgesetzt worden ist.

ie Vergütung für die Leistungen, die die Bundesbahnen im
resse der Postverwaltung vollziehen, hauptsächlich die Ver-
ng für die Postbeförderung, ist Gegenstand von Ver-
llungen, die bisher noch nicht zu einem endgültigen Abschluß
acht werden konnten. In jüngster Zeit ist wenigstens in-
it ein positives Ergebnis erzielt worden, als sich die Postver-
ung bereit gefunden hat, in ihr Budget für das Jahr 1925 eine
me von 60 Milliarden Kronen als Vergütung für die Post-
derung auf den Bundesbahnen und den in deren Betriebe
nden österreichischen Südbahnlinien einzustellen. Hiermit ist
m Bundesbahngesetz begründete Anspruch der Bundesbahnen
volle Vergütung der Selbstkosten zwar noch nicht endgültig
kannt oder durchgesetzt, es kommt aber doch der bezeich-
Entschließung der Postverwaltung in dieser Beziehung be-
ere Bedeutung zu.

as nun die Gruppe von Belastungen betrifft, die den Bundes-
en vom Bunde auferlegt sind, für die diese aber nach An-
Acworths nicht aufzukommen haben, weil sie nicht in ihrem
ttelbaren Interesse gelegen sind, führt Acworth zunächst
ell die Ausfälle beim Betriebe der sogenannten niederöster-
ischen Landesbahnen an, die nach seiner Meinung vom
le zu übernehmen wären, weil kein logischer Unterschied
hen diesen Bahnen und anderen notleidenden Lokalbahn-
ben, bei denen der Betriebsausfall vom Bunde als solchem
gen wird, bestehe. Die endgültige Regelung dieser Ange-
heit steht noch aus.

erher gehört weiter die den Bundesbahnen aufgebürdete
sionslast, die finanziell außerordentlich ins Gewicht
Acworth geht von dem Grundsatz aus, daß das Bundes-
unternehmen nur verhalten sein sollte, eine solche Last zu
nehmen, die bei dem neuen Stand von aktivem Personal nach
rungsgrundsätzen normalerweise vorhanden sein könnte.
wird der Jahresaufwand für Alt- und Neupensionen (ein-
ßlich jenes für die Südbahnpensionäre) für 1925 mit unge-
1140 Milliarden Kronen veranschlagt, wovon die Bundes-
n eine Quote von 738 Milliarden Kronen, also nahezu 65 %
tet, so daß diese Quote etwa 29 % der Gesamtkosten des
en Personals oder rund 35 % der Hauptbezüge des Per-
s beträgt, während diese letztere Verhältniszahl sich in den
n Jahren vor dem Kriege (1911—1913) auf nur 14—15 % be-
te. Nach dem Bundesbahngesetze und in Anwendung dieses
zes auf die Übergabe des Betriebes der österreichischen Süd-
linien an die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen"
r Aufwand für die sogenannten „Neupensionen" — d. h. die
ionen der nach dem 1. Oktober 1923 in den Ruhestand getre-
Bundesbahnbediensteten und der nach dem 1. Januar 1924
n Ruhestand getretenen Südbahnbediensteten — von der
nehmung „Österreichischer Bundesbahnen" zu tragen, wo-
diese Unternehmung zum Aufwande des Bundes für die so-
nnten „Altpensionen" der Bundesbahnen und Südbahn nur
Beitrag zu leisten hat. Vorläufig ist auf Grund dieser Be-
ungen für das Jahr 1925 vereinbart worden, daß die Bundes-
n außer dem vollen Aufwand für die Neupensionen noch
Beitrag zum Aufwand für die Altpensionen in jenem Aus-
leisten, um welches der Gesamtaufwand für die Altpensionen
undesbahnen und der Südbahn den Betrag von 402 Milliarden
n übersteigt.
, die normale Pensionslast (15% der Hauptbezüge des Perso-
ungefähr 320 Milliarden Kronen betragen würde, während
die tatsächliche Belastung, wie schon erwähnt, 738 Milliarden Kronen ausmacht, ergibt sich eine Mehrbelastung von 418 Milliarden Kronen und sind die Bundesbahnen somit noch weit davon entfernt, lediglich eine den Friedensverhältnissen verhältnismäßig entsprechende Pensionslast aufzuweisen.

In die Gruppe von Belastungen, von der eben die Rede ist, gehörten auch die Fahrbegünstigungen für die Staatsangestellten. Es ist errechnet worden, daß der mit diesen Begünstigungen verbundene Einnahmeentgang dermalen mit 30 Milliarden Kronen für ein Jahr bewertet werden kann. Vorläufig hat das Bundesministerium für Finanzen für das Jahr 1925 eine Entschädigung von 10 Milliarden Kronen in Aussicht gestellt.

Acworth führt schließlich noch den Ankauf von Bau- und Betriebsmaterialien an und berührt hier besonders die früher von Staats wegen geübte Einflußnahme, die Einkäufe im Inlande zu tätigen sowie die fast ausnahmslos erfolgende öffentliche Offertausschreibung, die er gleichfalls für nachteilig hält. Diesen Bemühungen ist jedoch seit der Gründung der selbständigen Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" der Boden entzogen, da insbesondere der Materialeinkauf auf durchaus moderne, kaufmännische Grundlagen gestellt wurde.

Zur Begründung des Satzes, daß es auf der anderen Seite auch in die Rechnung der Bundesbahnen nicht einbezogene Sollposten gibt, weist Acworth vorerst darauf hin, daß ein Erneuerungs- und Abnützungsreservefonds gebildet werden sollte, um zu einer richtigen Gewinn- und Verlustrechnung zu gelangen. Mit dieser Neuerung wird im Entwurf des Voranschlages für das Jahr 1925 der Anfang gemacht, indem zum erstenmal zu Lasten des Betriebes (also im Sinne des Acworthschen Gutachtens und nicht zu Lasten der Ertragsrechnung) ein Betrag von nahezu 68 Milliarden Kronen für Ersatzbeschaffungen und Erneuerungen eingestellt ist. Wohl kommt dies einer nach kaufmännischen Grundsätzen durchgeführten Wertabschreibung nicht gleich, weil es sich bei dieser Post nur um eine Vorsorge für die dringendsten Ersatzbeschaffungen beim Fahrpark und bei den maschinellen Einrichtungen der Werkstätten handelt, eine Rücklage für weitergehende Wertverminderungen jedoch darin nicht enthalten ist. Das Wesentliche aber bleibt bestehen, daß damit begonnen wurde, Erneuerungen und Ersatzbeschaffungen, die die Betriebsrechnung belasten sollen, von den das Anlagekonto belastenden Investitionen im Sinne wertvermehrender Herstellungen und Anschaffungen strenge zu scheiden.

In dem erwähnten Zusammenhange stellt Acworth auch die Forderung auf, daß die Bundesbahnen die Zinsen für die Eisenbahnschuld einlösen sollten. Der Entwurf des Voranschlages pro 1925 wird dieser Forderung insofern gerecht, als im Ertragsvoranschlag eine Sollpost von fast 73 Milliarden Kronen für den Schuldendienst erscheint, worin neben der Verzinsung und Tilgung der amortisablen Staatseisenbahnschulden sowie der für Eisenbahnzwecke aufgewendeten Staatsrentenanteile auch die Verzinsung des im Jahre 1924 bestrittenen Aufwandes für die Elektrisierung mit 45 Milliarden Kronen inbegriffen ist.

2. Das, was Acworth in diesem Kapitel als 2. Teil über die Beziehungen des Unternehmens zum Bunde und zum Finanzministerium sagt, ist im großen und ganzen schon durch die rechtlichen Unterlagen, die dem neuen Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" gegeben worden sind, erfüllt. Es handelt sich da vor allem um den Voranschlag, seinen Aufbau und seine Behandlung sowie um die geänderte Stellung des Finanzministeriums gegenüber der Verwaltung der Bundesbahnen. Es ist wohl entbehrlich, hier länger zu verweilen. Es mag die Feststellung genügen, daß im Wesen die in dem Gutachten enthaltenen Vorschläge in die Tat umgesetzt sind.

Innere Neugestaltung.

Bei diesem Kapital wird es genügen, sich auf einige allgemeine Bemerkungen zu beschränken. Die neue äußere Organisation der Bundesbahnverwaltung, wie sie ihr im Jahre 1923 gegeben wurde,

ist noch sehr jung und es ist naturgemäß nicht möglich, in einer so kurzen Zeit auch auf ein völlig neuartiges System der inneren Verwaltung überzugehen, wie es das Gutachten vor Augen hat. Wenn wir das Muster Englands übernehmen wollen, so könnte dies nur schrittweise geschehen. Das Gutachten selbst hält es nicht für unbedenklich, plötzlich mit einer eingelebten Organisation zu brechen, die Neuordnung müsse schrittweise aus dem Personal und auf dem Unterbau der alten Verwaltungsordnung von Beamten, die in ihr arbeiten sollen, aufgerichtet werden; sie können nicht im vorhinein in Statuten und Verordnungen niedergelegt werden. Nichtsdestoweniger sind gewisse Vorschläge des Gutachtens bereits in der neuen Organisationsform verwirklicht. Auch die vom Gutachten empfohlene Zentralisierung der Verwaltung hat bereits wesentliche Fortschritte gemacht, indem eine Reihe wichtiger Geschäftsgruppen seitens der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen zur unmittelbaren Besorgung übernommen worden ist.

Sir Acworth bezeichnet als den Leitgedanken der Umorganisierung die Vereinfachung. Dieser auf allen Gebieten der Verwaltung zum Durchbruch zu verhelfen, ist gewiß das ernste Streben der Unternehmung. Inwieweit in dieser Hinsicht bereits Erfolge vorliegen und weitere erwartet werden dürfen, ist jedoch eine derart in Einzelheiten führende Frage, daß auf deren Erörterung, sofern sie nicht ohnedies bei den einzelnen Kapiteln erfolgt, in dem gegebenen Rahmen verzichtet werden muß.

Bemerkt soll nur noch werden, daß die im Gutachten empfohlene Errichtung örtlicher Eisenbahnräte kaum weiterverfolgt werden dürfte, weil man sich von einer solchen Institution keine überwiegenden Vorteile für die Verwaltung und das Unternehmen verspricht.

Außendienst.

1. Das Investitionsprogramm.

Das Gutachten — in diesem Kapitel hauptsächlich eine Arbeit Dr. Herolds — geht davon aus, daß sich die Bahnanlagen mit gewissen Ausnahmen (Rückstände in der Oberbauauswechselung) in gutem Zustande befinden und daß die Bundesbahnverwaltung im Hinblick auf die prekäre Finanzlage Österreichs und die ungünstigen Ertragsverhältnisse bei den Bundesbahnen es sich versagen müsse, größere Investitionen auszuführen und mit einer Beschaffung neuer Fahrbetriebsmittel vorzugehen.

Hierzu kann zunächst festgestellt werden, daß im allgemeinen nur notwendige Bauarbeiten ausgeführt werden, deren Wirtschaftlichkeit außer Frage steht und für die auch die erforderlichen Geldmittel vorhanden sind, um die Ausführung in raschestem Tempo bewirken zu können. Eine gewisse Sonderstellung nimmt allerdings die Schaffung von Personalwohnungen ein, die zum Teil über die dauernden Bedürfnisse des Betriebes hinausgeht, aber nicht allein unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu beurteilen ist, sondern sich als unausweichliche Folge unserer Verhältnisse auf dem Wohnungsmarkte darstellt.

Im Jahre 1925 wird übrigens eine weitere beträchtliche Einschränkung des Investitionsaufwandes eintreten; im Entwurf des Voranschlages ist für das durch einen Bundeszuschuß zu bedeckende Investitionserfordernis eine Summe von 397 Milliarden Kronen (und zwar für die Elektrisierung 257 Milliarden, für bauliche Anlagen, maschinelle Werkstätteneinrichtungen 100 Milliarden und für Fahrparkvermehrung 40 Milliarden Kronen) eingestellt, was gegenüber dem Vorjahre (1924) eine Verminderung um 266 Milliarden Kronen bedeutet.

Was die im Gutachten zur Sprache gebrachten einzelnen Investitionen betrifft, so ist die Fortsetzung des Umbaues des Bahnhofes in Linz, den das Acworthsche Gutachten im gegenwärtigen Augenblick nicht für gerechtfertigt hält, ohnedies nicht beabsichtigt. Die geringfügigen, noch ausgeführten Arbeiten bezwecken nur die bessere Nutzbarmachung der bereits begonnenen und mit großem Aufwande durchgeführten Herstellungen. In der durch das Gutachten gleichfalls berührten Frage der Vermeidbarkeit kostspieliger Herstellungen für Anlagen, die der Abwicklung des Übergangsdienstes an den Grenzen Österreichs z dienen haben, spielen vielfach politische Fragen mit, die un ebenso wie die Abhängigkeit von dem Entgegenkommen der frem den Anschlußbahnen keine volle Entschließungsfreiheit gewähren Jedenfalls herrscht bei uns das Bestreben, eine möglichst billig wirtschaftliche Regelung des Anschlußdienstes zu erreichen un für den Betriebswechsel nur solche Stationen in Aussicht zu neh men, wo mit Rücksicht auf bereits vorhandene Anlagen und Ei richtungen der Übergangsdienst bequem und unter Vermeidun allzu großer Kosten bewerkstelligt werden kann. In diesem Sin wird wohl die ursprünglich ins Auge gefaßte Ausführung groß Grenzbahnhöfe in Retz, Laa und Nikelsdorf unterbleiben.

Ebenso wurde auch die Herstellung des zweiten Gleises in d Strecke Haiding—Passau zurückgestellt und die damit in Zusam menhang stehende Erweiterung der Station Neumarkt-Kallha dem Gutachten gemäß auf das unbedingt notwendige Maß eing schränkt. Selbst neue Kreuzungs- und Überholungsgleise steh vorläufig nicht in Erwägung.

Den Fahrpark betreffend hält das Gutachten eine nennenswer Erhöhung des Lokomotivstandes in nächster Zeit für u nötig. Die nachfolgenden Ziffern scheinen dies allerdings z nächst zu bestätigen. Nach vollzogener Aufteilung des Fahrpa kes der ehemaligen K. U. Staatsbahnen, die uns zur Abgabe no von 165 durchwegs betriebsfähigen Lokomotiven nötigt, werde zuzüglich der bis Ende 1924 noch eingelieferten Dampf- und ele trischen Lokomotiven zum Betriebe der österreichischen Bunde bahnen einschließlich der österreichischen Südbahnlinien m einer Betriebslänge von zusammen 5927 km 2813 Lokomotiven, s mit 0,47 Lokomotiven pro Betriebskilometer verbleiben. D früheren k. k. österreichischen Staatsbahnen hatten eine Betrieb länge von 19 472 km und 7255 Lokomotiven, somit nur 0,37 L komotiven auf 1 Betriebskilometer, wozu kommt, daß auf dies Linien vor dem Kriege (1913) jährlich pro Betriebskilomet 12 401 Lokomotivkilometer gefahren wurden, während diese Ziff bei den von den jetzigen österreichischen Bundesbahnen betrieb nen Linien nach den Ergebnissen des 1. Halbjahres 1924 n 12 201 beträgt. Zur Richtigstellung dieses Vergleiches ist jedo darauf hinzuweisen, daß der Güterverkehr im Zusammenhang m der herrschenden Wirtschaftskrise ein schwacher war und d wir noch immer einen hohen Reparaturstand haben, der info der Abgabe von Fahrbetriebsmitteln bei der im Jahre 1924 folgten Aufteilung des Fahrparks der vormaligen Südbahnges schaft und der schon oben erwähnten Repartition des österreic schen Fahrparks auf über 30% anwachsen dürfte. Ein Herabs ken des Reparaturstandes auf den unter günstigen Betriebsv hältnissen erreichbaren Satz von 15% ist bei der starken Be spruchung unserer Lokomotiven (Gebirgsstrecken!) und ih schwierigen Instandhaltung (Bauart, hohes Alter, viele Typ kaum zu erhoffen und es werden daher Neubeschaffungen u Umgestaltungen von Lokomotiven, wenn auch nur in gering Umfange, wohl nicht zu vermeiden sein.

Ein Vergleich mit der Schweiz ist nicht gut haltbar. Dort fallen wohl auf den Betriebskilometer nur 0,40 Lokomotiven, d weist die Schweiz einen erheblich geringeren Güterverkehr und besitzt außerdem eine durch den Krieg unberührte Zugför rungsorganisation mit Zugförderungsstellen an freigewähl passenden Plätzen, während Österreich eine Anzahl wicht Zugförderungsstationen verloren hat, die selbst mit den erfor lichen Geldmitteln in gleichwertiger Weise an anderen Ste nicht geschaffen werden können, so daß die Traktion nicht wirtschaftlich eingerichtet werden kann (kurze österreichis Strecken von Wien nach Norden und Osten, Leerfahrten, Bei schaftslokomotiven usw.). Trotzdem hat dermalen die Leist einer Lokomotive an Lokomotivkilometern im Jahresdurchsch (angestiegen auf 25 704 Lokomotivkilometer) die Durchschn leistung der Schweizer Lokomotiven schon nahezu erreicht.

Bei dem übrigen rollenden Material (Wagenpark) st das Acworthsche Gutachten gleichfalls auf dem Standpunkt, Österreich angesichts der herrschenden Geldknappheit wohl (

bel seine Eisenbahnen mit dem Material weiterbetreiben muß, das besitzt. Nun ist aber das Gutachten von der Voraussetzung asgegangen, daß Österreich für immer den ganzen damaligen estand an Personen- und Güterwagen wird behalten können, neVoraussetzung, die sich bedauerlicherweise nicht bewahrheitet it. Auch war zur Zeit der Abfassung des Gutachtens noch nicht it der am 1. Januar 1924 erfolgten Übernahme der österreichihen Südbahnlinien in den Betrieb der Bundesbahnen gerechnet orden. Berücksichtigt man die Abgaben an Fahrbetriebsmitteln n die außerösterreichischen Südbahnnetze infolge der Aufteilung es Südbahnfahrparks sowie die Verluste bei der Aufteilung des ltösterreichischen Fahrparks, schließlich die Rückgabe des Fahrarkes der Graz-Köflacher Bahn an die Eigentumsgesellschaft nläßlich der Aufnahme des Eigenbetriebes) und der Leihwagen, o ergibt sich, die notwendigen Kassierungen nicht gerechnet, ein tand an Personenwagen von 5258 und an Güterwagen von 34 016. iervon entfallen 4649 Personenwagen und 29 041 Güterwagen uf die österreichischen Bundesbahnen und 609 Personenwagen owie 4975 Güterwagen auf die österreichische Südbahn einhließlich der Wien-Sottendorf-Wr.-Neustädter Bahn. Es ehen uns somit nur ungefähr 85% des früheren Personenwagenandes und etwa 75% des früheren Güterwagenstandes zur Vergung. Auf 1 Betriebskilometer entfallen daher 0,88 Personenagen und 5,7 Güterwagen, d. i. erheblich weniger, als bei den hweizer Bundesbahnen, wo diese Ziffern 1 : 13 bzw. 6 : 21 beagen.

Hierbei sind die Wagen lediglich nach ihrer Anzahl und nicht ach ihrer Verwendbarkeit in Betracht gezogen. Geschieht letzres, so müssen bei den Personenwagen zunächst die in rer Bauart gänzlich veralteten und den Anforderungen des heuzen Verkehrs in keiner Weise mehr entsprechenden Wagen 'oupéwagen) sowie die seinerzeit für Sekundärbahnen gebauten 'agentypen, die heute auch auf Lokalbahnen für den regelmäßin Verkehr nicht mehr herangezogen werden können, endlich die r den regelmäßigen Verkehr nicht in Frage kommenden Salonıd Krankenwagen ausgeschieden werden. Dadurch sinkt aber r Personenwagenstand auf 4876 (= 79% des ehemaligen Stans) oder 0,82 Wagen auf das Betriebskilometer, wobei noch etwa 0 über 35 Jahre alte Wagen mitgezählt sind, die in absehbarer eit kassiert werden müssen. Insbesondere beim österreichischen idbahnnetz steht einem unter Berücksichtigung des Wiener Nahrkehrs ermittelten Bedarfe von 1031 Personenwagen eine bei r Aufteilung des Südbahn-Fahrparks erfolgte Zuweisung von r 707 Personenwagen (darunter 75 altartige Wagen) gegenüber; besteht daher ein Wagenmangel, und zwar namentlich an Wan 3. Klasse und mußte eine Nachbestellung von 500 Personend Dienstwagen erfolgen. Ferner wird mit der Notwendigkeit s Ersatzes der kassierungsreifen Personenwagen, bei denen e Wiederherstellung unwirtschaftlich wäre, gerechnet werden issen.

Bei den Güterwagen liegen ähnlich ungünstige Verhältsse vor. Auch da sind uns viele alte und in der Bauart veraltete Wagen (mit hölzernen Langträgern und Brustbäumen) zufallen, die den Anforderungen des heutigen Verkehrs nicht mehr nügen. Für andere Wagen (z. B. 455 Hornvieh- und 410 Etagegen) haben wir keine Verwendung. Scheidet man alle diese en und unbrauchbaren Wagen aus, so verbleiben von dem n angeführten Stande (34 016) nur 28 710 voll verwendbare terwagen, d. s. 63% des dem Acworthschen Gutachten zundeliegenden Güterwagenstandes oder 4,8 Güterwagen auf Betriebskilometer.

Diese unverhältnismäßig große Anzahl veralteter Wagen drückt h natürlich auch in dem Ausbesserungszustande aus, der bei ns die abnorme Höhe von etwa 20% erreicht, während er bei Schweizer Bundesbahnen nur 5% beträgt.

Während wir nun mit den gedeckten Güterwagen immerh das Auslangen zu finden hoffen dürfen, wird bei den offenen Güterwagen nach und nach Ersatz beschafft werden müssen, wil wir infolge der Aufteilung des österreichischen Fahrparks ingesamt nicht weniger als 1020 hochbordige Wagen (K, Ke, Ike, Iko) abzugeben gezwungen sind. Insbesondere leiden wir empfindlichen Mangel an Wagen der Reihen Ike und Iko, die wir ohne baldigen Ersatz nicht werden entbehren können, zumal hierdurch sowie durch den Mangel an neuen Wagentypen (z. B. für Holzsendungen) unser Holzexport — und Holz ist ein Hauptausfuhrartikel Österreichs — schwer betroffen wird.

Für die zur Kassierung kommenden Güterwagen wird gleichfalls Ersatz zu schaffen sein, da der niedrige Wagenstand von 4,8 für das Kilometer eine Kassierung ohne Ersatz nicht zuläßt.

Unter diesen Umständen sind, wie ersichtlich, die in dem mehrerwähnten Gutachten bei diesem Kapitel vorgenommenen Feststellungen nicht mehr aufrecht und damit auch die Folgerungen zum großen Teil gefallen, die aus diesen Feststellungen gezogen worden sind.

Einen besonderen Abschnitt in dem Kapitel über das Investitionsprogramm widmet das Acworthsche Gutachten der Elektrisierung. Entsprechend der Forderung dieses Gutachtens wurde die volle Tätigkeit auf die Beschleunigung und Vollendung der Bauarbeiten für die Arlberglinie bis Bludenz und für die Salzkammergutlinie von Stainach-Irdning nach Attnang-Puchheim gerichtet, so daß die für die einzelnen Teilstrecken ursprünglich in Aussicht genommenen Vollendungstermine bisher unterboten werden konnten. Die für den Elektrisierungsbau verfügbaren Mittel (300 Milliarden Kronen im Jahre 1923 und etwa 450 Milliarden Kronen im Jahre 1924) sind auf diese Weise für die Arlberg- und Salzkammergutlinie in einem solchen Maße in Anspruch genommen worden, daß dann die Arbeiten auf den Baustellen an der Mallwitz und im Stubachtale auf den notwendigsten Umfang eingeschränkt werden mußten, womit gleichzeitig dem Gutachten auch in dieser Richtung weitestgehend Rechnung getragen worden ist. Beim Mallwitzwerk hat man sich auf die Wasserfassung, Oberwasserführung und das Wasserschloß beschränkt und den Bau des Krafthauses und der Siedlungsanlage nicht begonnen, doch haben Bewegungserscheinungen, die in der vom Wasserschloß berührten Lehne aufgetreten sind, unaufschiebbare Vorsichtsmaßnahmen für den Bahnbestand erfordert, die ebenso wie die nur in den Wintermonaten möglichen Vollendungsarbeiten am Einlaufwerk in das Jahr 1925 werden übergreifen müssen. Im Stubachtale ist die zur Kraft- und Lichtversorgung gebaute Hilfsanlage am Grünsee im Betriebe und das, was hier noch geschieht, dient lediglich der Herstellung von Wegbauten, die eine Minderung der mit beträchtlichem Geldaufwande geschaffenen Werte verhüten sollen.

Das Acworthsche Gutachten streift bei der Untersuchung, ob und inwieweit die Elektrisierungsbauten fortgeführt werden sollen, auch die allgemeine Frage der Ertragfähigkeit des elektrischen Betriebes und weist hier auf den Zusammenhang mit den Kohlenpreisen hin. Im Rahmen der vorliegenden Abhandlung ist jedoch für die Erörterung dieser schwierigen Frage nicht der rechte Platz, zumal es erforderlich wäre, auch auf die besonders für die österreichischen Verhältnisse ebenso bedeutsamen als verwickelten Zusammenhänge näher einzugehen, die zwischen der erwähnten Frage und den Geldbeschaffungskosten bestehen. Es soll lediglich darauf hingewiesen sein, daß in Übereinstimmung mit dem Gutachten die Rentabilität des Spullerseewerkes erst bei einem weiteren Ausbau der Elektrisierung auf den Vorarlberger Linien als gegeben erachtet wird und daß demgemäß, da überdies wohl angenommen werden darf, daß die Schweizerischen Bundesbahnen mit der Elektrisierung in etwa 1½ Jahren bis Buchs kommen werden, die nächste Aufgabe der Elektrisierung auf österreichischem Boden der Fortsetzung bis Bregenz mit der Abzweigung Feldkirch—Buchs gelten wird, wofür die erforderlichen Geldmittel pro 1925 im Voranschlagsentwurfe eingestellt sind.

Was die Bemerkung des Gutachtens betrifft, daß die Schätzung der notwendigen Zahl der elektrischen Lokomotiven für die Arlbergstrecke ausgesprochen hoch sei, ist zu sagen, daß die bestellten 53 Lokomotiven den Bedarf der Arlbergstrecke (einschließlich Bludenz—Buchs) und der Salzkammergutlinie

decken (39 + 14). Diese Bedarfsziffern (einschließlich Reparaturstand) sind auf Grund einer Leistung — allerdings nicht der Höchstleistung — einer Lokomotive von 7000 km im Monat errechnet. Auf 1 km entfallen 0,22 bzw. 0,13 Lokomotiven, so daß die Schweizer Ziffer von 0,3 nicht über-, sondern unterschritten ist. Dazu kommt, daß die Schweizer Elektrolokomotiven eine erheblich höhere Leistung und Zugkraft haben als die von uns beschafften, sowie daß der erforderliche Lokomotivbedarf mit der Länge der von einer Lokomotive zu durchfahrenden Strecke stark abnimmt und wir in Österreich dermalen nur kurze Elektrostrecken haben.

Die Reparaturwerkstätte in Linz ist als Hauptwerkstätte für alle früher oder später zu elektrisierenden Linien gedacht. Die im Gutachten erwähnte Entfernung vom Arlberg kommt auch deshalb weniger in Betracht, weil diese Werkstätte nur die Hauptreparaturen besorgen soll. Im übrigen wird die Ausgestaltung der Linzer Werkstätte im Sinne des Gutachtens nur im unbedingt notwendigen Ausmaß durchgeführt, so daß z. B. das seinerzeit geplante Baustofflager ganz entfallen wird.

Die endlich im Gutachten enthaltene allgemeine Anregung, unterdessen die überschüssige Kraft des Spullerseewerkes einem Privatunternehmen abzutreten, begegnet dem Einwande, daß eine solche Stromabgabe nicht wirtschaftlich wäre, weil hierfür eine verhältnismäßig kostspielige Einrichtung notwendig sein würde. Die beste Verwendung der vorläufig überschüssigen Kraft bleibt jene für die in Aussicht genommene Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Vorarlberger Linie (bis Buchs und Bregenz).

2. Das Personal.

a) Gehälter und Löhne. Die neue Besoldungsordnung soll einheitliche, feste Monatsgehaltssätze (nebst einer Ortszulage) bringen, so daß die im Gutachten bemängelte, umständliche Berechnung (auf Grund des Indexsystems usw.) und die damit verbundene viele und unproduktive Schreibarbeit entfallen wird.

Die im Gutachten hervorgehobene Tatsache, daß die Bezüge bei den verschiedenen Dienstkategorien in einem ungleichen Verhältnisse zu denjenigen in der Zeit vor dem Kriege stehen, ist bis nun allerdings noch bestehen geblieben; während die untersten Bedienstetengruppen — nach der Goldparität gerechnet — in ihren Gesamtbezügen das Existenzminimum des Jahres 1914 erreicht haben, sind die höheren Gruppen in ihren Bezügen gegenüber der Vorkriegsbesoldung stark zurückgeblieben. Doch auch in dieser Beziehung darf man von der neuen Besoldungsordnung erwarten, daß sie das alte Verhältnis zwischen den Gehalten der niedrigsten und der obersten Verwendungsgruppen einigermaßen wiederherstellen wird.

b) Die Arbeitszeit. Was in dem Gutachten zu diesem Punkte über den Achtstundentag, über den bezahlten Bereitschaftsdienst, die Verminderung zu langer Dienstzeiten und die Einschaltung nicht entlohnter Dienstpausen gesagt ist, wird am besten bei den einzelnen Dienstzweigen untersucht werden können.

Im Bahnhof- und Zugbegleitungsdienst ist die Durchführung des Achtstundentages durch Vorschriften geregelt, deren Erlassung vor der Verfassung des Gutachtens liegt. Auf eine Verschärfung dieser sohin erst etwa 1½ Jahre in Geltung stehenden Vorschriften mußte bisher wohl verzichtet werden, doch ist durch straffe Handhabung dieser Vorschriften eine intensivere Ausnutzung der Arbeitszeit und eine Einschränkung der entbehrlichen Bereitschaften erreicht worden.

Der Anregung, unbezahlte Pausen in die Dienstschicht einzuschieben, ist bei der Neuregelung der Dienstpläne für die Bahnhofbediensteten insbesondere durch die Bestimmung entsprochen worden, daß Pausen, d. s. die im Dienstplan mit genauer Bezeichnung ihres Beginnes und ihrer Beendigung vorgesehenen Arbeitsunterbrechungen weder als Arbeitszeit noch als Bereitschaft zählen. Solche Zeitabschnitte, während welcher die Bediensteten ohne Beeinträchtigung des Dienstes ihren Posten verlassen können, müssen unbedingt als Pausen bezeichnet und die Einbeziehung zweckloser Dienstbereitschaften in die Dienstschicht soll sorgfältig vermieden werden.

Der volle Erfolg dieser Maßnahmen wird allerdings erst a[llmählich] erreichbar sein, weil das Personal an diese für uns[ere] Verhältnisse völlig neuartige Erstellung der Diensteinteilung [ge]wöhnt werden muß und die ungünstigen Wohnungsverhä[lt]nisse, die die Bediensteten vielfach zwingen, weitab von ihr[em] Dienstort zu wohnen, der praktischen Durchführung dieser B[e]stimmungen oft unüberwindliche Hindernisse in den W[eg] stellen.

Bei den Fahrdiensteinteilungen der Zugbegleiter wurde glei[ch]falls auf eine gute Ausnutzung der Arbeitszeit hingewirkt, [so] ist z. B. der Zeitaufwand für verschiedene Nebenleistungen (Vo[r]bereitungs- und Übergabezeiten) auf das unbedingt nötige A[us]maß zurückgeführt und sind die Fahrgastfahrten und die Anza[hl] der den einzelnen Zügen beizugebenden Zugbegleiter weitgehe[nd] eingeschränkt worden.

Unter dem Einfluß aller dieser Maßnahmen ist nabezu all[ge]mein die Höchstleistung von 208 Arbeitsstunden im Monat [er]reicht, in vielen Heimatstationen sogar nicht unerheblich üb[er]schritten worden.

Im Lokomotivfahrdienst wurden die Bedienstet[en] durch die im Jahre 1924 erfolgte Einführung eines neuen, für [die] Bundesbahnen und die Südbahn gemeinsamen Nebengebühr[en-] (Fahrgebühren-) Systems an den Arbeitsstunden (Fahrleistunge[n]) interessiert, wodurch auch eine Herabsetzung der Wendezeit[en] erzielt werden wird, da gleichzeitig das „Ausbleibestundengel[d]" abgeschafft wurde und die Fahrtleistungen (Fahrstunden) [be]deutend höher entlohnt werden als die Wendezeiten.

Was den Zugförderungsdienst betrifft, so wu[rde] im inneren Heizhausdienst — soweit Schichtendienst in Fra[ge] kommt — die Einhaltung einer einstündigen Pause (Mitt[ag,] Mitternacht) vorgesehen, um Ablösungen zu ersparen. [Die] Durchführung dieser Maßnahme geht allerdings nur langs[am] vor sich.

Die Ferienordnung der österreichischen Eisenbahn[en] findet das Gutachten äußerst freigebig. Von den nunmehr g[el]tenden Urlauben wird dies kaum gesagt werden können, die [bei] einer Dienstzeit von fünf Jahren mit 14 Tagen, von 15 Jah[ren] mit 21 Tagen und von über 15 Jahren mit 28 Tagen festgese[tzt] sind. Urlaube von 5 und 6 Wochen gibt es nicht mehr, so d[aß] das Urlaubsausmaß bei einer Dienstzeit von über 25 Jahren so[gar] geringer ist als nach dem Privatangestelltengesetz.

Zu der Bemerkung des Gutachtens, daß die Pensionsbeitr[äge] des Personals seit dem Kriege nur mehr bedeutungslos sind, [ist] zu sagen, daß die Bediensteten seit dem 1. Januar 1923 die P[en]sionsbeiträge wieder aus eigenem entrichten und daß diese B[ei]träge dermalen jährlich ungefähr 60 Milliarden Kronen erbring[en]. Für das Jahr 1923 waren es Pauschalbeträge, ab 1. Januar 1[924] sind es Prozentualbeiträge von den Bezügen, und zwar beweg[en] sich die für die einzelnen Gruppen aufgestellten Prozents[ätze] zwischen 2,8 und 3,6 % der maßgebenden Aktivbezüge. [Im] übrigen steht im Zusammenhange damit, daß die bisherige B[e]messungsgrundlage in absehbarer Zeit nicht verlassen werd[en] soll, eine Erhöhung dieser Beiträge unmittelbar bevor.

Wenngleich nun diese Beiträge naturgemäß nur einen klei[nen] Teil der laufenden Pensionslasten zu decken vermögen, so si[nd] doch die im Acworthschen Gutachten aufgezeigten Wege [zu] einer Herabminderung der Pensionslast nicht recht gangbar.

Was zunächst den vom Gutachten unter Berufung auf [die] Pensionssysteme anderer Länder in Betracht gezogenen Ab[bau] der Pensionen betrifft, so hat ihn das Gutachten selbst erst [für] einen späteren Zeitpunkt gedacht, denn die Voraussetzungen [für] einen solchen Abbau, von denen das Gutachten ausgeht, sind t[at]sächlich dermalen noch nicht gegeben.

Immerhin ist bereits bei den sogenannten Altpensionisten [ab] 1. Mai 1924, allerdings im Zusammenhang mit einer Bezugsn[eu]regelung, die Ruhegenußbemessungsgrundlage, die bis dahin 90

er anrechenbaren Bezüge betragen hatte, auf 78,3 %, daher um 1,7 % herabgesetzt worden.

An zweiter Stelle erwähnt das Gutachten, daß durch den Personalabbau ganz vorwiegend Funktionäre in mittlerem und höherem Alter getroffen werden und nur in verschwindendem Maße junge Leute, die erst seit kurzem bei der Bahn arbeiten, und wünscht eine Änderung dieser Praxis im Interesse einer finanziellen Entlastung des Pensionsetats. Nach den ein Jahr zurückliegenden statistischen Erhebungen über die Verteilung des Abbaues nach dem Dienstalter entfallen von den Abbaufällen rund je ein Drittel auf Dienstalter von 1—10, von 10—30 und von 30—35 Dienstjahren. Daß die jüngeren Jahrgänge nicht in einem noch stärkeren Ausmaß zum Abbau herangezogen wurden oder werden, verbietet sich zunächst aus personalwirtschaftlichen Gründen, weil bei der schon mehrere Jahre bestehenden Aufnahmesperre (für Beamte alten Stils) auf die Heranbildung eines entsprechenden Nachwuchses nicht verzichtet werden kann; es war aber auch die zum Teil von den Abbauausschüssen verlangte Rücksichtnahme auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Abzubauenden mit im Spiele, die bei den voll oder nahezu voll Ausgedienten eben im Hinblick auf deren höhere Pensionsansprüche entsprechend günstiger waren und sind.

c) Die Pensionen. Über die Aufteilung der Pensionslast zwischen dem Bund und der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ ist schon in dem ersten Kapitel gesprochen worden.

(Schluß folgt.)

Direkter Verkehr Deutschland-Sowjetrepubliken ohne Umladung.

Im Januar d. J. haben in Königsberg (Pr.) zwischen Vertretern der Bahnen der Sowjetrepubliken, Estlands, Lettlands, Litauens und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Verhandlungen stattgefunden, die einen direkten Verkehr zwischen den Bahnen mit russischer Breitspur und denen mit Vollspur ohne Umladung ermöglichen sollen. Von Anfang an war erkennbar, daß alle Beteiligten mit dem Wunsch gekommen waren, unter allen Umständen zu Ergebnissen zu gelangen. Dementsprechend ist dann auch in den zum Teil recht schwierigen Verhandlungen volles Einverständnis erzielt worden: einen Monat nach der Genehmigung der Verhandlungen durch die beteiligten Verwaltungen wird es möglich sein, Wagenladungen ohne Umladung von Moskau oder einem anderen Punkte der Sowjetrepubliken nach Ostpreußen oder umgekehrt von dort nach den Sowjetrepubliken zu senden. Auf Grund der hierbei gewonnenen Erfahrungen soll der Verkehr dann baldmöglichst nach dem übrigen Reich ausgedehnt werden.

Das neue Umsetzverfahren hat gegenüber dem vor dem Kriege zwischen Deutschland und Rußland für den Verkehr ohne Umladung üblichen Breidsprecher-Verfahren den wesentlichen Vorzug, daß nicht verhältnismäßig wenige, besonders eingerichtete, sondern alle Wagen der hauptsächlichsten Gattungen umgesetzt werden können. Infolgedessen sind nur besondere Umsetzradsätze für den Lauf des Wagens auf der fremden Spur erforderlich, während die Breidsprecher-Wagen Radsätze hatten, die von der Regelbauart der Heimatbahn abwichen.

Die Umsetzung geschieht an der Grenze zwischen Breit- und Vollspur auf einer Umsetzstelle, deren Gleis so eingerichtet ist, daß es sowohl von Wagen mit breitspurigen wie vollspurigen Radsätzen sicher befahren werden kann. Der umzusetzende Wagen russischer Bauart wird mit Hebeböcken von den breitspurigen Radsätzen gehoben, so daß diese mit den Achsbüchsen unter dem Wagen fortgerollt werden können. Es werden dann bereitgehaltene Radsätze unter den Wagen gebracht. Diese Radsätze entsprechen mit den auf ihnen befindlichen Achsbüchsen der russischen Bauart, damit sie für die Tragfedern und Achshalter passen. Es sind bei ihnen nur die Räder auf Vollspur gebracht, indem jedes Rad ungefähr 10 mm weiter nach der Achsmitte zu auf die Achswelle gepreßt ist. Bei der Rücksetzung eines Wagens von Vollspur auf Breitspur werden in gleicher Weise die Radsätze mit Vollspur gegen solche mit Breitspur ausgetauscht. Die Umsetzung soll einstweilen bei schwächerem Verkehr durch Handbetrieb der Hebeböcke ausgeführt werden und dauert dabei etwa 10 Minuten für jeden Wagen. Sobald der Umsetzverkehr auch nur einige Bedeutung erlangt haben wird, soll der Handbetrieb durch elektrischen Betrieb ersetzt werden, wodurch nicht allein die Kosten, sondern auch die Zeit für die Umsetzung wesentlich herabgesetzt werden. Die elektrisch betriebene Umsetzanlage wird schätzungsweise [illegible]-35 000 RM. kosten.

Im Verkehr zwischen den Sowjetrepubliken, Lettland, Litauen und Deutschland trifft die Breitspur mit der Vollspur auf lettländischem Boden zusammen. Dementsprechend haben die Vertreter der lettländischen Bahnen zugesagt, daß die Umsetzung auf dem Wege von Moskau nach Litauen und Deutschland in Daugavpils (Dünaburg) und, soweit der Weg über Riga in Frage kommt, auf dem Bahnhof Riga-Skirotawa stattfinden soll. Die erforderlichen Vorrichtungen werden von der lettländischen Verwaltung bis zu dem oben angegebenen Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens hergestellt werden.

In der Rigaer Konferenz vom Mai 1924 (vgl. Nr. 26/1924. S. 491 d. Ztg.) sind die Umsetzgebühren für den Umsetzverkehr zwischen Lettland und Litauen-Deutschland auf 3,60 Dollar festgesetzt worden. Eine eingehende Nachprüfung der Umsetzkosten ergab, daß es voraussichtlich möglich sein wird, diese auf 2,80 Dollar herabzusetzen. Da die Gebühr von 3,60 Dollar jedoch durch Beschluß der lettländischen Regierung festgelegt ist, muß dieser zunächst geändert werden. Der Vertreter der lettländischen Staatsbahnen hat es übernommen, das Erforderliche alsbald zu veranlassen. Ob die jetzt errechnete Gebühr von 2,80 Dollar den tatsächlich entstehenden Kosten entspricht, wird nachgeprüft werden, sobald praktische Ergebnisse vorliegen. Es ist sehr wohl denkbar, daß noch eine weitere Herabsetzung möglich sein wird, wenn der Verkehr sich in beiden Richtungen in größerem Umfange mit beladenen Wagen vollzieht. Neben den Kosten der Umsetzung spielen für den Umsetzverkehr eine ausschlaggebende Rolle die Tarife. Diese müssen einen Wettbewerb gegenüber dem gebrochenen Bahn- und Seeweg ermöglichen. Im Zusammenhang mit den Vereinbarungen über den Umsetzverkehr finden daher Verhandlungen über die Tarifgestaltung zwischen den beteiligten Bahnen in Königsberg statt, die zurzeit noch nicht abgeschlossen sind.

Besondere Schwierigkeiten bot die Verständigung über das für den Umsetzverkehr anzuwendende Wagenrecht. Das innerrussische Wagenrecht, das zugleich vertragsmäßig auch für den Verkehr von den Sowjetrepubliken nach Estland und Lettland gilt, ist grundsätzlich von dem westeuropäischen Wagenrecht (VWÜ/RIV) unterschieden. Es beruht auf dem Naturalausgleich. Jede Bahn hat der anschließenden Bahn innerhalb kürzester Frist ebenso viele Wagen zurückzugeben, wie sie erhalten hat. Hierbei ist es unwesentlich, wer Eigentumsverwaltung der Wagen ist. Die im Austauschwege übernommenen Wagen gelten bis zum Ablauf der Untersuchungsfrist als eigene Wagen der übernehmenden Verwaltung. Nur zur Vornahme der Untersuchung müssen die Wagen der Eigentumsbahn zurückgegeben werden. Kann die erforderliche Wagenzahl im Austauschwege nicht zurückgegeben werden, so ist eine hohe Strafmiete, rd. 6 RM. für jeden Tag, zu zahlen. Für Spezialwagen gibt es die „befristete Rückgabe“, ein Verfahren, das dem Mietrecht des RIV/VWÜ. nahekommt. Von der Tatsache, daß dieses Wagenrecht auch im Verkehr zwischen den Sowjetrepubliken und Lettland schon gilt, mußte ausgegangen werden. Die litauische Verwaltung, die in Ansehung ihrer langen Durchgangsstrecke von Dünaburg bis Eydtkuhnen ein großes Inter-

esse an dem Umsetzverkehr hat, erklärte sich bereit, den ihr aus dem vormals russischen Wagenpark überwiesenen Bestand von 700 gedeckten und 120 Plattformwagen russischer Bauart, die sie dauernd auf Vollspur umgesetzt hat, dem Umsetzverkehr im Austauschwege dienstbar zu machen. Die Sowjeteisenbahnen werden nötigenfalls auch umgesetzte litauische Wagen dieser Art mit Lettland austauschen. Somit gilt im Verkehr zwischen den Sowjeteisenbahnen, Estland, Lettland und Litauen für den Umsetzverkehr im wesentlichen das russische Wagenrecht. Für den Verkehr zwischen Litauen und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit umgesetzten Wagen kann dieses Wagenrecht keine Anwendung finden, weil ein Austausch von Wagen zunächst nicht in Frage kommt, denn eine Umsetzung vollspuriger Wagen auf Breitspur ist nicht ohne weiteres möglich. Als Grundlage des Wagenabkommens zwischen Litauen und Deutschland wurde daher das für den Verkehr vollspuriger Wagen schon jetzt zwischen diesen Verwaltungen geltende RIV. vereinbart.

Die Besonderheiten des Umsetzverkehrs machten jedoch gewisse Zugeständnisse an Litauen erforderlich, die in einem besonderen Abkommen, das ebenfalls in Königsberg geschlossen wurde, niedergelegt sind. Da Litauen nur ein beschränkter Wagenpark für den Naturalausgleich mit Lettland zur Verfügung steht, hat diese Verwaltung ein wesentliches Interesse daran, daß ihr die Wagen russischer Bauart beschleunigt zurückgegeben werden, weil sie sonst die hohe oben angegebene Strafmiete zu zahlen haben würde, wenn ihr nicht genug Wagen für den Austausch zur Verfügung stehen. Dementsprechend ist in dem Sonderabkommen der litauischen Verwaltung zugestanden worden, daß für die 4. und 5. Staffel des RIV. § 9 Ziffer 1 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft statt 2,0 und 2,5 Fr. für Wagen russischer Bauart im Verkehr mit dem Bezirk der Reichsbahndirektion Königsberg 3 und 4 Fr. zahlt. Für den Verkehr nach dem übrigen Reich sollen die Staffeln des RIV. gelten. Jedoch ist eine 6. Staffel, gültig vom 21. Tage ab, in Höhe von 3 Fr. für jeden weiteren Tag hinzugefügt worden. Maßgebend für diese Sondervereinbarung war die Erwägung, daß bei den größeren Entfernungen im Reich eine so beschleunigte Rückgabe der Wagen wie vom Bezirk Königsberg im Durchschnitt unmöglich sein wird.

Eine besondere Regelung erforderte ferner die Behandlung der Wagenschäden. Das VWÜ/RIV. gehen (§ 16 Ziffer 1) davon aus, daß beschädigte Wagen grundsätzlich von der Eigentumsbahn auf ihre Kosten wiederhergestellt werden. Nur für schwerbeschädigte Wagen hat die beschädigende Bahn die Kosten zu übernehmen (§ 16 Ziffer 8). Im Gegensatz hierzu geht das russische Wagenrecht davon aus, daß jeder Wagen ohne Schäden an die Nachbarbahn weiterzugeben ist. Die Schäden sind daher im allgemeinen vor der Weitergabe an eine anschließende Bahn zu beseitigen. Da demnach grundsätzlich Litauen die Wag des Umsetzverkehrs in unbeschädigtem Zustande an Lettla zurückzugeben hat, mußte es auch von der Deutschen Reich bahn-Gesellschaft verlangen, daß diese ihr solche Wagen gleichen Zustande zurückgibt. Ein auf dieser grundsätzlich Erwägung beruhendes Sonderabkommen ist zwischen der Reic bahndirektion Königsberg und der litauischen Verwaltung eb falls in Königsberg abgeschlossen. Da die Wagen russisch Bauart in vielen Einzelteilen von der deutschen Bauart weichen, wird es erforderlich sein, die Ausbesserung die Wagen soweit irgend möglich ausschließlich im Bezirk Köni berg vorzunehmen, wo ein Bestand von Ersatzteilen vorrätig halten werden soll. Wenn der Verkehr von Wagen russisch Bauart auf das übrige Reich ausgedehnt wird, werden daher d artige Wagen im Falle der Beschädigung der Regel nach e sprechend § 16 Ziffer 1 RIV. zum Bezirk Königsberg zurück senden sein.

Da bei Zunahme des Umsetzverkehrs und bei dem Verkeh von Wagen russischer Bauart nach dem Reich bald der Fall e treten kann, daß Litauen nicht genügend Wagen zum Natu ausgleich zur Verfügung stehen, war es von besonderem In esse, festzustellen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der neuesten Bauart des gedeckten Einheits-Güterwagens Wa geschaffen hat, die sich auch als Bremswagen zur Umsetz auf russische Spur eignen. Ein solcher Wagen wurde der V sammlung vorgeführt. Da unter den gegenwärtigen Verh nissen nur wenige solche Wagen gebaut werden können, wer diese nach ihrer Einstellung in den Verkehr vorzugsweise Umsetzverkehr nutzbar gemacht werden müssen. Es ist vo halten worden, die jetzigen die Deutsche Reichsbahn-Gesellsch einseitig belastenden Vereinbarungen abzuändern, sobald ein a reichender Bestand an Wagen dieser Bauart vorhanden und da die Möglichkeit der Gegenseitigkeit des Wagenaustausches geben ist.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß die teiligten Verwaltungen ihrer Aufgabe, dem Verkehr die W zu ebnen, hier in weitgehender Weise entgegengekommen s Das Breidsprecher-Verfahren hatte den Nachteil, daß die Wa im allgemeinen nur dem Verkehr zwischen bestimmten Verke gebieten dienstbar gemacht werden konnten. Durch das n Verfahren wird allen Verkehrsanforderungen in viel wei gehender Weise dadurch gedient werden können, daß es n mehr erforderlich ist, Wagen besonderer Bauart, die sich für Umsetzung eignen, zu den Bedarfsstellen unter Umständen weit her zuzuführen, sondern daß letzten Endes die mei Wagen umsetzfähig sind. Es ist zu hoffen, daß der Verk sich der neuen Möglichkeit in großem Umfange bedienen w sobald die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse es lauben.

Dr. Simo

Bücherschau.

— **Der metallische Werkstoff.** Gewinnung, Behandlung, Veredlung. Herausgegeben von Dr. W. Guertler, ao. Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg. Band II. Grundbegriffe der mechanischen Technologie der Metalle von Dr.-Ing. Georg Sachs. Mitarbeiter im Kaiser-Wilhelm-Institut für Metallforschung. Mit 232 Abbildungen. Leipzig 1925. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. Preis geh. 13 M., geb. 15 M.

Das Werk will einen Überblick über den umfangreichen Tatsachenstoff der mechanischen Technologie geben und stellt die bisherigen Versuchsergebnisse unter strenger Berücksichtigung aller wichtig erscheinenden Versuchsbedingungen zusammen. Der Inhalt beschränkt sich größtenteils auf die als grundlegend und physikalisch am einfachsten und durchsichtigsten erscheinenden Vorgänge aus dem weitreichenden Gebiete der mechanischen Technologie, worunter hier im wesentlichen der Wissenszweig verstanden ist, der sich mit den Gesetzen der bleibenden Formänderungen in beanspruchten Stoffen beschäftigt. Die beschriebenen Erscheinungen sind in drei Hauptteilen zusammengefaßt. Der erste handelt von den Beziehungen zwischen den Spannungen und den durch sie hervorgerufenen Verformungen; nach einem kurzen Hinweis auf die mechanischen Eigenschaften geschmolzener Metalle wird das mechanische Verhalten fester Metalle gehend besprochen (elastische Eigenschaften, bleibende Fo änderungen, Zug-, Druck- und Verdrehungsversuche, festigung, Härte, Kerbwirkungen und Kerbschlagproben). zweite umfangreichste Teil behandelt das Verhalten von Me kristallen und der kristallinen Aggregate. Im besonderen hier die Änderung der mechanischen Eigenschaften und des füges durch Kaltverformung, Anlassen (Vergüten) und Wa verformung ausführlich besprochen. Der Schlußteil geht auf Zusammenhänge zwischen dem Aufbau reiner Metalle und Le rungen und ihre mechanischen Eigenschaften näher ein und st kurz den Einfluß der Wärmebehandlung. Der verfügbare Ra gestattet leider nicht, ausführlicher den ganzen Inhalt glänzend geschriebenen Buches darzulegen. Es kann nur je der mit den behandelten Problemen in Wissenschaft und Pr zu tun hat, zum sorgfältigen Studium empfohlen werden. Hie wird das Literaturverzeichnis, das dem Buche beigefügt ist, w volle Dienste leisten, da die Quellenangaben das Schrifttum ü den behandelten Gegenstand fast vollständig aufzufinden gesta Auch das Sachverzeichnis wird in seiner Ausführlichkeit wertvoll sein, der das Werk als Nachschlagebuch für ma Einzelfragen benutzen will, Druck und Ausstattung sind z· züglich.

Sc

Haftung der Bahn aus der unrichtigen Abstempelung eines Frachtbriefduplikats unter Berücksichtigung der Vertragsklausel: „Zahlung gegen Frachtbriefduplikat".

In den Nrn. 19 S. 358 und 37 S. 714/15 Jahrg. 1924 d. Ztg. sind auszugsweise die Urteile des III. Senats des Reichsgerichts vom 23. Oktober 1923 — III. 91/23 — und vom 30. April 1924 — III. 893/23 — abgedruckt, in denen das Reich nach § 1 des D. Rhaftungsges. für haftbar erklärt wird, wenn der Käufer Schaden erleidet, weil er vertragsmäßig gegen Frachtbriefduplikat Zahlung geleistet hat, es sich aber dann heraussteilt, daß das auf der Reichsbahn abgestempelte Duplikat nicht mit dem Frachtbrief übereinstimmt, oder wenn ein Frachtbrief ebensowenig wie die Ware der Bahn übergeben ist, und zwar sofern ein Bahnbediensteter mit Beamteneigenschaft i. S. des Reichsbeamtengesetzes innerhalb der ihm übertragenen auf das Beurkundswesen sich beziehenden Befugnisse eine Amtspflicht verletzt hat; letzteres sei aber der Fall, wenn der Beamte trotz Unstimmigkeit von Frachtbrief und Duplikat das Duplikat zum Zeichen der Übereinstimmung abstempele; es handle sich dabei um eine öffentliche Beurkundung, welche mit Rücksicht auf ihren Zweck, ein mit erhöhter Beweiskraft ausgestattetes Beweismittel zu schaffen, dem Gebiete der öffentlichen Fürsorge angehöre, in der sich die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte ebenso äußern könne, wie in der Anwendung von Gewalt (S. 358 Sp. 2).

Schon die Schriftleitung bemerkt in ihren Anmerkungen auf S. 358 u. 715, daß durch Abstempelung des Frachtbriefes und des Duplikats gelegentlich der Annahme stets nur eine private Urkunde hergestellt werde, bei der Reichsbahn ebenso wie bei der Privatbahn; auch bei ersterer werde der Abschluß der Frachtverträge nicht notwendig von Beamten, sondern zum großen Teile von Arbeitern, die nur im Lohnverhältnis stehen, betätigt; beide Urteile seien mit dem des I. Zivilsenats vom 3. Oktober 1922 — I. 646/21 — nicht vereinbar, wonach es sich beim Eisenbahnbetriebe nicht um Ausübung von Hoheitsrechten, sondern um eine in das Gebiet des Privatrechts fallende Tätigkeit des Staates handle. Letzteres erklärt das Reichsgericht im Urteil vom 30. August 1924 zwar im allgemeinen für richtig, aber innerhalb der an sich privatwirtschaftlichen Tätigkeit des Staates beim Eisenbahnbetriebe könnten doch Handlungen der Beamten vorkommen, die in Ausübung der den Beamten anvertrauten öffentlichen Gewalt vorgenommen sind, und dahin gehöre namentlich diejenige Tätigkeit der Beamten, welche sich, wie im Urteil vom 23. Oktober 1923 dargelegt, auf die Herstellung öffentlicher Urkunden bezieht (S. 715 d. VZ. v. 24).

Die Erklärungen der Schriftleitung sind meines Erachtens zutreffend und werden durch die Ausführungen im zweiten Urteil nicht widerlegt. Auch ich halte die Urteile nicht für richtig. Es handelt sich offenbar um deutschen Binnenverkehr und kommt das in Anl. D des D. E. G. T I A vorgeschriebene Frachtbriefformular in Frage, auf dem unter „Frachtbrief" steht: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife." Danach ist der Absender verpflichtet, mit dem Gute einen Frachtbrief zu übergeben, in den insbesondere Zahl, Art der Verpackung und Inhalt, und ev. der Antrag auf Erteilung eines Duplikates einzutragen sind; er haftet unbedingt für die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Angaben und trägt alle Folgen, die aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Eintragungen entspringen (§§ 55[1], 56[1] und 57 EVO.); er hat das Frachtbriefduplikat mit gleichen Angaben vorzulegen (§ 61[5] a. a. O.). Kein Absender ist von diesen Verpflichtungen befreit; wird ein Duplikat ohne Frachtbrief vorgelegt oder sind im Duplikate Angaben enthalten, die nicht im Frachtbriefe stehen, so muß die Dienststelle die Annahme und Abstempelung des Duplikats ablehnen. Aber auch wenn die Täuschung gelingt, hat die Abstempelung nicht die Bedeutung einer Bescheinigung über Annahme des Gutes (§ 61[5] EVO.); die Rechtslage gegenüber der Eisenbahn ist so, als wenn ein Frachtbriefduplikat gar nicht überreicht und eine Abstempelung nicht erfolgt wäre, denn nach § 6[3] a. a. O. ist jede Abweichung von den Tarifen verboten und nichtig. Dies gilt auch für den Käufer des Gutes, auch wenn er zugleich der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger, was aus der mitgeteilten Begründung nicht ersichtlich ist. Der Bahnfrachtvertrag wird zwischen der Bahn und dem aus dem Frachtbrief ersichtlichen Absender durch Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes abgeschlossen; nur sie erlangen derzeit Rechte und übernehmen Verpflichtungen nach Maßgabe des Tarifs und des Frachtvertrags, also der Absender das Recht auf Abstempelung des Duplikats, sofern letzterer tarifmäßig ausgestellt ist. Erst wenn in letzterem Falle der Absender das Frachtbriefduplikat dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger übergeben hat, erhält auch der Empfänger einen Anspruch gegen die Eisenbahn, und zwar aus § 73[5] EVO. auf Ersatz des Schadens, der ihm entsteht, wenn die Bahn eine nachträgliche Verfügung des Absenders befolgt, ohne die Vorlegung des Duplikats zu verlangen, während sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrage ihm erst nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung zustehen und geltend gemacht werden können (§ 76 EVO.). Dabei ist es gleichgültig, ob dem Empfänger gegen den Absender aus einem zwischen ihnen schon vor dem Frachtvertrage abgeschlossenen Vertrage ein Anspruch auf Lieferung des Gutes zusteht und ob der Absender (Verkäufer) sich zur Hingabe eines Frachtbriefduplikats gegen Zahlung des Kaufpreises verpflichtet hat. In beiden Streitfällen mußten die Frachtverträge als „ohne Frachtbriefduplikat" abgeschlossen gelten; weder für die Absender noch für die Käufer kam ein Anspruch auf Abstempelung eines der von ersteren gefälschten und von vornherein ungültigen Frachtduplikats in Frage, und ebensowenig für die Bahn eine entsprechende Verpflichtung; Ansprüche für die Käufer um so weniger, als nach den Urteilsgründen im ersten Streitfalle in den Frachtbriefen das Gut ganz anders bezeichnet war als in dem Kaufvertrage; im zweiten Falle war gar kein Gut aufgeliefert, die Beförderungsverträge bezogen sich also gar nicht auf die verkaufte „Ware". Wenn die Abstempelung trotzdem erfolgte, war sie, ebenso wie die Übergabe des Duplikats, gem. § 6 EVO. von vornherein nichtig und konnte für den Käufer, auch wenn er Empfänger war, keinerlei Ansprüche gegen die Bahn begründen. Ebensowenig kann ich aus § 1 des Reichshaftungsges. vom 22. Mai 1910 Ansprüche für die Käufer herleiten. § 1 lautet: „Verletzt ein Beamter (§ 1 des Reichsbeamtengesetzes) in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die im § 839 BGB. bestimmte Verantwortung an „Stelle des Beamten das Reich." Daß in den hier vorliegenden Fällen die Käufer nach den Frachtverträgen nicht zu den im § 1 erwähnten Dritten gehörten, glaube ich oben dargelegt zu haben, aber auch sonst fehlt es, wie die Schriftleitung dieser Zeitung in ihren Anmerkungen schon angedeutet hat, an den Voraussetzungen des § 1 Rhaft.Ges.

In dem in den D. E. G. T. I A aufgenommenen § 1 der EVO. heißt es: „Die EVO. gilt auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands", also ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Bahnen handelt, die im Eigentum oder unter Verwaltung des Reiches stehen, oder um eine Privatbahn, und ferner ohne Rücksicht darauf, ob das Reich den Bahnbetrieb von Beamten oder von Personen ohne Beamteneigenschaft versehen läßt. In allen Fällen gelten die gleichen Vorschriften, denn es heißt weiter in dem bereits oben zitierten § 6 EVO.: „1. Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben. Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung. Sie sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden. 2. Die Beförderungspreise müssen dem Betrage nach feststehen. 3. Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist ver-

boten und nichtig.“ Danach soll das gesamte Recht für Verträge über Beförderung von Gütern auf deutschen Haupt- und Nebeneisenbahnen in den deutschen Tarifen, deren gemeinsamer Teil I A die EVO. mit den Allg. Ausführungsbestimmungen enthält, Aufnahme finden; diese Tarife sollen nicht nur die Beförderungspreise, sondern die Gesamtheit der Modalitäten enthalten, unter denen eine Eisenbahn die Beförderung von Gütern dem Publikum ankündigt (Erlaß des R.Eis.A. vom 12. Oktober 1900. ROHG. XXI, 108), und dem entspricht auch der oben erwähnte Aufdruck des ebenfalls durch die EVO. vorgeschriebenen Frachtbriefformulars. Dieses Zusammenfassen aller für den Frachtverkehr der deutschen Haupt- und Nebeneisenbahnen maßgebenden Bestimmungen ist auch durch das allgemeine Verkehrs- und das dienstliche Interesse sowie durch den Annahme- und Beförderungszwang bedingt, womit es nicht vereinbar ist, daß die Dienststellen und das Publikum die maßgebenden, dem häufigen Wechsel unterworfenen Vorschriften erst aus den gesetzlichen und Verwaltungs-Vorschriften heraussuchen. In der EVO. und in den in den Tarifen enthaltenen Ausführungsbestimmungen sind auch die Verpflichtungen festgelegt, die den betr. Bahnen gegenüber den Verkehrsinteressenten hinsichtlich des Ersatzes der Schäden obliegen, welche aus Nichtbeachtung der Tarifbestimmungen entstehen, und von denen weder zuungunsten noch zugunsten eines Interessenten abgewichen werden darf (§ 6[1], [3] EVO.).

Damit sind die Urteile des RGer. und deren Begründung nicht vereinbar, wonach für die Haftung des Reiches aus fahrlässiger Abstempelung der mit den Frachtbriefen nicht übereinstimmenden Duplikate § 1 des Rhaftungsges. maßgebend sein soll, und die Entscheidung sich darauf gründet, daß ein Reichsbeamter die Abstempelung „in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt zum Zwecke der Herstellung eines mit erhöhter Beweiskraft ausgestatteten Beweismittels vornimmt“. Damit statuiert das Reichsgericht eine unterschiedliche Behandlung der Interessenten, je nach dem sie ihre Sendungen bei einer Abfertigungsstelle aufgeben, die von einem Reichsbeamten besetzt ist, oder bei einer anders besetzten Stelle. Dies verstößt gegen den oben zitierten § 6 EVO., der jede Begünstigung gegenüber dem Tarif für nichtig erklärt, und ist meines Erachtens einer der Fälle des § 6 Rhaftungsges., wo es heißt: „Unberührt bleiben die Vorschriften anderer Reichsgesetze, soweit sie für bestimmte Fälle die Haftung des Reiches über einen gewissen Umfang hinaus ausschließen“.

Die Ausführung des Reichsgerichts im Urteil vom 23. Oktober 1923 (VZ. S. 358 Sp. 2): „Die Abstempelungen, welche die beiden Beamten unstreitig innerhalb des ihnen zugewiesenen Kreises von Geschäften bewirkten, seien in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt erfolgt, und es handle sich dabei um öffentliche Beurkundungen“, findet meines Erachtens weder in dem Wortlaut des vom Reichsgericht hier zitierten § 455[2] HGB. noch sonst ihre Begründung. Der § 455 a. a. O. hatte ebenso wie die an seine Stelle getretenen §§ 61[5]/73[5] EVO. Geltung für alle Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands, also auch für Privatbahnen, die ja früher in der überwiegenden Mehrzahl waren, enthält aber — ebensowenig wie die oben zitierten §§ d. EVO. — nichts davon, daß auch deren Angestellten die Befugnis erteilt werden soll, durch Bescheinigung der Annahme des Gutes bzw. Abstempelung des Frachtbriefduplikats die Übereinstimmung des letzteren mit dem Frachtbriefe öffentlich zu beurkunden, oder darüber, wie sonst diese Beurkundung erfolgen soll. Nach § 380 d. ZPrO. sind öffentliche Urkunden solche, die von einer öffentlichen Behörde innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse oder von einer mit öffentlichem Glauben versehenen Person innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises in der vorgeschriebenen Form aufgenommen sind. Eine Behörde kommt hier nicht in Frage, sondern nur eine Person, und diese müßte nach ihrem Namen und nach ihrer Stellung aus der Urkunde ersichtlich sein, das ist aber — auch bei einer für das Annahmegeschäft mit einem Reichsbeamten besetzten Abfertigungsstelle — bei Abstempelung mit dem Namen der Stelle und dem Datum nicht der Fall. Ebensowenig ist a Form die Abstempelung vorgeschrieben; ja das Reichsgericht i sogar im Zweifel, ob sie als die im § 455[1] HGB. und § 61[5] EV vorgeschriebene Bescheinigung genügt (VZ. S. 388 Sp. 1).

In beiden Urteilen und ebenso in dem von der Schriftleitu in der Anmerkung auf S. 358 erwähnten Urteil des I. Senats vo 18. Oktober 1922 — I 646/21 — (Arch. f. Eisenbahnwesen 19 S. 512) wird anerkannt, daß es sich auch beim Reichsbah betriebe um eine privatwirtschaftliche Tätigkeit des Reich handle und daß besondere Umstände hinzukommen müssen, u anzunehmen, daß der Beamte das Dienstgeschäft in Ausübu der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorgenommen, woh namentlich diejenige Tätigkeit gehöre, die sich auf die Herst lung öffentlicher Urkunden bezieht. (S. 358 Sp. 2 und 7 Sp. 1.) Solches wird im Reichsgerichtsurteil vom 3. Mä 1922 (RGZ. 104, 143), auf welches das Urteil vo 23. Oktober 1923 Bezug nimmt, für den Reichspostschec verkehr sogar dann verneint, „wenn ein Postangestellt die wesentlichsten Hilfsmittel für den Betrug, nämlich die Vo drucke zu dem falschen Kontoauszug und dem Gutschriftszett den Briefumschlag, den Poststempel zur Herstellung des Ste pelabdrucks auf dem Zettel, sowie die Kenntnis vom richtig Stand des Kontos des Kl. beschafft und weiterhin den Brief n den trügerischen Nachrichten im Postscheckamt unter die zu Abgang bestimmten Postsachen eingeschmuggelt habe. Die Handlungen beziehen sich vielmehr“, wie es in dem Urteil vo 3. März 1922 des Weiteren heißt, auf den Verkehr und d Rechtsverhältnis, die im Postscheckvertrage der beiden Proze parteien (öff. G. G H. Reichsfiskus), einem Kassenhaltungsv trage, ihre Grundlage finden und dem Gebiete des bürgerlich Rechts angehören; eine Ausübung der dem Postbeamten anv trauten öffentlichen Gewalt kommt nicht in Frage.“

Die Klausel „Kasse gegen Frachtbriefduplikat“ erfüllt z gunsten des Käufers den Zweck, ihn nach Zahlung des Ka preises und Auslieferung des Duplikats gegen ihm schädlic nachträgliche Verfügungen des Verkäufers zu sichern (§ EVO.) und kann wohl bei gegenseitigem Vertrauen und zwisch ehrlichen Kaufleuten die Abwickelung des Kauf- bzw. L ferungsgeschäftes erleichtern und vereinfachen. In diesem le teren Falle regelt die Klausel in beiderseits günstiger Weise Zahlung des Kaufpreises, dann aber auch den Übergang d Eigentums an der Ware vom Verkäufer auf den Käufer. Zu d sem Übergang ist nach § 929 BGB. erforderlich, daß der Eig tümer der Ware diese dem Erwerber übergibt und beide darü einig sind, daß das Eigentum übergehen soll; ist ein Dritter Besitze der Sache — hier die Bahn —, so kann die Übergabe durch ersetzt werden, daß der Eigentümer dem Erwerber den A spruch auf Herausgabe der Sache abtritt. (§ 931 BGB.) S nun auch die Übergabe des Frachtbriefduplikats zunächst n dazu dienen, den Empfänger (Käufer) gegen eigenmächtige V fügungen des Absenders zu sichern (§ 73[5] EVO.), so kann d unter Umständen in der Übergabe vom Verkäufer an den Käu der Ausdruck des beiderseitigen Willens gefunden werden, d damit der Anspruch des Verkäufers gegen die Eisenbahn a Herausgabe des Frachtguts und das Eigentum an dem Gute a den Käufer gem. §§ 931, 929 BGB. übergehen soll. (Urt. d. Reic gerichts v. 20. Mai 1908 I 444/07, Warneyer Bd. von 1908 Nr. 58 und ein solcher Wille ist nach der neueren Verkehrsentwicklu namentlich dann für vorliegend zu erachten, wenn der Vertr mit der Klausel „Kasse gegen Frachtbriefduplikat“ geschloss worden ist und demgemäß beiderseits erfüllt wird. (Urteil d Reichsgerichts vom 1. Oktober 1918 — III 150/18 JW. 19 S. 182 und Urteil des Reichsgerichts vom 15. August 1921 II 439/20 RG. Z. 102,96).

Ganz anders liegt die Sache, wenn der Käufer es mit ein unsicheren Verkäufer zu tun hat. Hat er dann die Gewißhe daß die Sendung nun auch tatsächlich die im Kaufvertrage dungene Ware enthält, was doch für ihn ebenso wichtig ist die Sicherung gegen nachträgliche Verfügungen des Absend (Verkäufers)? Und gerade solche Fälle, wie die hier beha

elten, in denen der Käufer im Vertrauen auf die Klausel „Kasse gen Frachtbriefduplikat" mit dem Kaufpreise das Duplikat nlöste, dann entweder keine Sendung erhielt oder nach der uslieferung der Bahnsendung fand, daß letztere nur wertloses ler minderwertiges Gut, geschweige denn die versprochene are enthielt, sind in den letzten Jahren sehr häufig gewesen, s unlautere Elemente in großer Zahl sich in den Handelsstand rängten und ihre verlockenden Angebote in den Kriegsjahren lbst bei öffentlichen Korporationen auf Annahme rechnen konnn. Es wurde hier und es wird auch noch jetzt die Bedeutung id die Beweiskraft des Frachtbriefduplikats gegenüber der isenbahn verkannt und überschätzt. Der Absender (Käufer) hat s vorgeschriebene Muster des Frachtbriefes auszufüllen, er aftet für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben, trägt ch alle Folgen, die aus unrichtigen, ungenauen und ungenügenn Angaben entspringen (§§ 56, 57 EVO.), und gibt insoweit für ine Person dem Empfänger (Käufer) formell die Versicherung, ß die verkaufte Ware bei der Bahn aufgeliefert sei, aber nur r seine Person; er bestätigt also nur sein dem Käufer gebenes Versprechen. Aber damit ist dem Käufer nicht geholfen, eser will eine Bestätigung seitens der Bahn für die Übereinimmung der Sendung mit der gekauften Ware und glaubt sie dem von der Bahn abgestempelten Frachtbriefduplikat zu erlten. Eine solche Bestätigung ist selbstverständlich bedingt d begrenzt durch die der Bahn obliegende Prüfung und Hafng bezüglich der Frachtbriefangaben, und zwar bei der Aufbe des Gutes und vor der Abstempelung des Duplikats. Diese rpflichtung der Bahn beschränkt sich auf Feststellung der ückzahl sowie des Gewichts, wenn letzteres im Frachtbriefe cht angegeben ist, und zwar allgemein bei dem von r Bahn zu verladenden Stückgut, bei anderem Gut, sorn es nach den örtlichen und Betriebsverhältnissen mögh und besonders beantragt ist; ferner auf Feststellung s Gewichts bei Ladungen, wenn es beantragt und auf r Verladestation möglich ist. Zur Nachprüfung des Inhalts bzw. der im Wagen verladenen Stücke, also insbesondere zum Öffnen der Verpackung einschl. der Wagen, wie sie den Interessen des Käufers entspräche, ist die Bahn nicht verpflichtet; sie unterbleibt in der Regel, um nicht die Abfertigung, Beförderung und Auslieferung zu verzögern und damit die Aufrechterhaltung eines geregelten Betriebes zu gefährden; sie findet statt, wenn eine Frachthinterziehung durch unrichtige, ungenaue oder unvollständige Angaben im Frachtbriefe, also eine Unterdeklaration des Gutes zu befürchten ist. Dem wird sich aber ein unredlicher Verkäufer nur selten aussetzen, da die Zahlung der Fracht usw. wohl stets dem Käufer obliegt und er somit finanziell nichts riskiert, wenn er dem Kauf- bzw. Lieferungsvertrage entsprechend deklariert. Dies wird auch bezüglich der Zahl und des Gewichts gelten, zumal es dem Verkäufer ein leichtes ist, minderwertige oder wertlose Ware in der vereinbarten Menge einzuladen. Berücksichtigt man dies und den Umstand, daß die bahnseitigen Feststellungen, mit Ausnahme der des Gewichts und der Stückzahl bei bahnseitig zu verladenden Stückgütern sowie der Stückzahl bei sonstigen Sendungen, auch während und nach der Beförderung auf der Bestimmungsstation, also erst nach der Abstempelung und Aushändigung des Frachtbriefduplikats an den Absender erfolgen und dann in dem Duplikat gar nicht erwähnt werden können, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß die Eintragungen im Duplikat dem Käufer keine Gewähr dafür bieten, vertragsmäßige Ware zu erhalten, selbst wenn Frachtbrief und Duplikat genau übereinstimmen. Auch in den beiden Streitfällen haben die Käufer die Bedeutung und die Beweiskraft der Frachtbriefduplikate gegenüber der Eisenbahn verkannt und dies, in Verbindung mit dem betrügerischen Handeln der Verkäufer, hat die Schädigung der Käufer bzw. Kläger herbeigeführt, aber nicht die Abstempelung der der Bahn gegenüber von vornherein ungültigen Duplikate; gegenüber den Käufern entstanden weder nach Privat- noch nach öffentlichen Rechte irgendwelche Verpflichtungen der Eisenbahn.

Nottebohm.

Frachtstundungsverfahren und Verkehrs-Kreditbank*).

Das Frachtstundungsverfahren bei der Reichshn war seit längerer Zeit heftigen Angriffen seitens der Instrie und des Handels ausgesetzt. Die Angriffe bezogen sich mal darauf, daß die Frachtstundungsgebühr von 6‰ monath zu hoch wäre, ferner darauf, daß die wöchentlichen Abdagszahlungen als drückend empfunden würden, und schließh, daß die Vertragsstrafe für die verzögerte Begleichung der achtschuld von ¼ % täglich zu hoch sei. Die Reichsbahn hat ächst geprüft, ob sie in der Lage sei, diesen Wünschen aus h heraus entgegenzukommen. Sie ist aber zu dem Schluß gemmen, daß insbesondere eine Herabsetzung der Frachtstunngsgebühr nicht möglich ist, weil diese sowohl Zinsen als auch lbstkosten zu decken habe und diese Faktoren sich nicht erßigen ließen, daß andererseits auch die Vertragsstrafe in der he erhalten bleiben müsse, um ein wirksames Druckmittel für n pünktlichen Eingang der Frachten darzustellen.

Auf der anderen Seite hat die Reichsbahn einen zehnjährigen trag mit der Deutschen Verkehrs-Kreditbank A.-G. geschlossen, wonach diese berechtigt ist, für ihre Kunden hlung mittels Anweisungen zu leisten, welche halbmonatlich ammengestellt und unter Vergütung von 1‰ dem Konto der chsbahn gutgeschrieben werden. Die Bank erhob für die ihr vermittelten Frachtkredite eine Vergütung von 5‰ der bmonatssumme, verlangte nur eine vierzehntägige Begleing des Kontos und kannte keine Vertragsstrafe im Sinne der chsbahn, sondern lediglich die bankühlichen Verzugszinsen.

Die Dienststellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hatten mit drei Verfahren zu tun:

der eisenbahnseitigen Monatsstundung,
der eintägigen Stundung und
dem Stundungsverfahren der Bank.

Es war natürlich, daß dieses Nebeneinander der drei Verfahren für die Dienststellen der Reichsbahn unbequem war, daß schon die getrennte Kontenführung für Monats- und Tagesstundungsnehmer, die für die Schuldbegleichung zugelassenen verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten (bar, Bankabruf, Banküberweisung, Scheck) und die Buchung und Abführung der Beträge namentlich den größeren Dienststellen Schwierigkeiten bereitete. Dem Bestreben der Reichsbahn, das Verfahren für die Dienststellen zu erleichtern, kam der Wunsch der Interessenten auf Herabsetzung der Gebühren entgegen. Da ein vollständiger Fortfall der Frachtstundungsgebühren, wie er von den Interessenten gewünscht wurde, ausgeschlossen erschien, war zu prüfen, ob durch die Verbindung zwischen Eisenbahn und Bank sich die gewünschte Vereinfachung erzielen ließe. Die mit der Bank gepflogenen Verhandlungen ergaben folgendes Bild:

Die Bank hat sich allmählich zum Geldinstitut der Reichsbahn entwickelt. Da beobachtet wurde, daß sie gut geleitet wurde, erwarb die Reichsbahn nach und nach einen großen Teil der Aktien, so daß sie heute etwa 70 % des ganzen Aktienkapitals in ihrem Besitz hat, während 20 % im Besitz der Großbanken, der Rest im Besitz einzelner Aktionäre sich befinden. Das Bankstundungsverfahren hatte immer mehr Anklang gefunden, die Zahl der Bankstundungsnehmer war ständig im Steigen be-

---
*) Abdruck aus „Die Reichsbahn", Nr. 7.

griffen. Es lag daher der Gedanke nahe, alle Stundungsnehmer durch die Bank, die in Wirklichkeit eine Bankabteilung der Reichsbahn geworden war, gehen zu lassen. Die Bank hat sich nun damit einverstanden erklärt, daß die Stundungsgebühr, vorausgesetzt, daß alle Monatsstundungen über sie gehen, auf 3‰ der Halbmonatssumme ermäßigt wird; das bedeutet bei Zugrundelegung einer durchschnittlich siebentägigen Verzinsung einen Jahreszinssatz von 14,4 %. Die Bank ist ferner in der Lage, Sonderabmachungen mit einzelnen Verfrachtern zu treffen und ihnen über den normalen Stundungszeitraum von 2 Wochen hinaus längere Kredite zu gewähren. Sie hat von dieser Möglichkeit bereits in großem Umfange bei den Zuckerfabriken Gebrauch gemacht. Für die Reichsbahn besteht der Vorteil des Bankstundungsverfahrens darin, daß keinerlei Sonderbuchungen oder besondere Kontenführung mehr notwendig sind. Es entfällt die Abstimmung der Stundungskonten mit den Gegenkonten, der telephonische Abruf der Wochen- oder Tagesschuld, die Einziehung rückständiger Frachten und der hiermit und mit der Mahnung verbundene Schriftwechsel, sowie die Berechnung und Einziehung der Vertragsstrafen. Es entfällt schließlich die Verwaltung der Sicherheiten, die eine starke Verwaltungsarbeit erforderte.

Bezüglich der Sicherheiten ist auch noch folgender Vorteil für die Reichsbahn zu beachten. Die Sicherheiten werden nicht selten in der Weise geleistet, daß eine Versicherungsbank Bürgschaft übernimmt. Es ist für die Reichsbahn außerordentlich schwierig zu prüfen, ob die Versicherungsbank nicht bei der Übernahme von Bürgschaften ihre Mittel zu stark beansprucht hat. Es besteht die große Gefahr, daß solche von Versicherungsbanken garantierten Bürgschaften zu Ausfällen für die Reichsbahn führen. Diese Gefahr ist beseitigt, wenn die Frachtstundungen durch die Bank erledigt werden, da die Bank mit ihrem kaufmännischen Rüstzeug die Frage der Sicherheit sehr viel genauer und richtiger beurteilen kann, als es der Reichsbahn möglich ist.

Für die Kunden ergibt das Bankstundungsverfahren außer der Verbilligung der Stundungsgebühr noch den Vorteil, daß sie kein Gegenkonto mehr zu führen haben, da die Kontrolle durch die Anweisungshefte selbst geschieht, und ferner, daß die Anweisungshefte der Bank freizügig sind, d. h. daß sie von allen Abfertigungsstellen der Reichsbahn in Zahlung genommen werden müssen. Es kann also beispielsweise ein Vieh- oder Pferdehändler, der verschiedene Märkte besucht, mit diesem Anweisungsheft seine Frachtschulden bei den verschiedensten Güterabfertigungen begleichen.

Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat sich mit der Übertragung der Monatsstundung an die Bank in seiner letzten Sitzung einverstanden erklärt. Die Änderung soll sobald wie möglich durchgeführt werden. Der Verwaltungsrat ist ferner damit einverstanden, daß die Reichsbahn nach ihrem Ermessen flüssige Gelder der Bank zur bankmäßigen Verwaltung überläßt unter der Bedingung, daß die Bank sich nicht mit allgemeinen Bankgeschäften befaßt und demgemäß sich nicht zu einem allgemeinen Bankinstitut entwickelt. Die Gelder dürfen durch die Bank nur an anerkannte, angesehene Banken gegeben werden. Die Kreditgewährung der Verkehrs-Kreditbank ist gebunden an die Zustimmung des Überwachungsausschusses der Bank, der nach den Wünschen des Verwaltungsrats zusammengesetzt sein muß.

Es mag hierbei erwähnt werden, daß die österreichischen Bundesbahnen seit dem 1. November 1924 gleichfalls zum Bankstundungsverfahren übergegangen sind, vornehmlich deshalb, weil sie starke Ausfälle durch ungenügende Sicherheiten erlitten haben und weil durch die Stundungsgebühr die Selbstkosten und die Zinsen nicht gedeckt wurden.

Es ist zu erwarten, daß das Bankstundungsverfahren sich allmählich gut einbürgern wird und daß die in der Ausführung ihm etwa noch anhaftenden Unebenheiten sich durch die Praxis werden beseitigen lassen. Das eintägige Frachtstundungsverfahren soll grundsätzlich beibehalten werden. Außerdem wird, einem Wunsche der Industrie entsprechend, die Vorauszahlung der Frachten unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden. Es würde zu weit führen, auch dieses Verfahren hier zu erörtern. Es soll nur darauf hingewiesen werden, daß durch dieses Verfahren ein durchaus pünktlicher Eingang der Frachten gewährleistet wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Reichsbahn-Kartei für Arbeitsrecht.** Nach der „Reichsbahn" Nr. 6 S. 21 hat sich das Bedürfnis ergeben, bei der Reichsbahn-Gesellschaft eine Stelle zu schaffen, die den die Gesellschaft berührenden Rechtsstoff aus dem Gebiete des Arbeitsrechts, aus Schrifttum und Rechtsprechung sammelt und sichtet und den Reichsbahnstellen (Hauptverwaltung, Gruppenverwaltung Bayern, Reichsbahndirektionen, Eisenbahn-Zentralamt) auf Anfragen Auskunft erteilt.

Diese Stelle, die die Bezeichnung „Reichsbahn-Kartei für Arbeitsrecht" führt, wird bei der Gruppenverwaltung Bayern in München errichtet. „Die Reichsbahn-Kartei für Arbeitsrecht" ist befugt, unmittelbar mit den Reichsbahnstellen zu verkehren.

— **Die Einheitskurzschrift im Eisenbahndienst.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft macht im Heft 6 der „Reichsbahn" Seite 22/23 die Bestimmungen bekannt, die für die Einführung einer Einheitskurzschrift für den Eisenbahndienst maßgebend sind. Hiernach ist nur noch die amtliche Einheitskurzschrift zu führen. Alle nach dem 1. Oktober 1925 neu eintretenden Kanzleikräfte müssen imstande sein, mindestens 100 Silben in der Minute nach der amtlichen Einheitskurzschrift zu schreiben. Für die Übergangszeit werden besondere Anordnungen gegeben. Die näheren Bestimmungen befinden sich an der angegebenen Stelle.

— **Deutsch-polnischer Güterverkehr.** Am 12., 13. und 14. Februar 1925 fand in Breslau eine Besprechung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen zwecks Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Polen statt, deren für Handel und Verkehr mit unserem östlichen Nachbar bedeutsame Beschlüsse zu einer Ausgestaltung und wesentlichen Verbesserung der Eisenbahnbeziehungen zwischen Deutschland und Polen führ[en] dürften.

Das Ergebnis der Besprechung besteht u. a. in folgende[m]: Wie im Güterverkehr mit Rumänien soll auch im Verkehr [mit] Polen unter Beschleunigung die genannte „Frachtzahlungsfr[ei]heit" durchgeführt werden. Die jetzt bestehende Beschränku[ng], daß die Fracht bis zur Grenze vom Absender zu tragen ist, w[ird] aufgehoben werden, und es wird in das Ermessen des Frac[ht]versenders gestellt werden, ob er selbst die Fracht bezahlen w[ill] oder ob sie von dem Empfänger der Sendung einzuziehen ist.

Ferner soll alsbald an die Schaffung von Tarifen und aus[ge]rechneten Frachtsätzen für diejenigen Güter herangegan[gen] werden, die im Verkehr zwischen Deutschland und Polen e[ine] wichtige Rolle spielen.

Schließlich ist — und das ist wohl das bedeutsamste Ergeb[nis] der Konferenz — ein deutsch-polnischer Eise[n]bahnverband für den Güterverkehr zwischen beid[en] Staaten geschaffen worden, dem die Aufgabe obliegt, ständig [an] der Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen bei[den] Ländern zu arbeiten. Die Geschäftsführung im deutsch-po[lni]schen Eisenbahnverbande ist der Reichsbahndirektion Bres[lau] übertragen worden.

— **Leichenbeförderung.** Die Abfertigung der auf der Ei[sen]bahn beförderten Leichen erfolgte bisher auf Beförderungs-sch[ein]. Nach einer im Reichsgesetzblatt Nr. 5/1925 veröffentlichten V[er]ordnung sind Leichen fortan nur noch mit Eilfrac[ht]brief aufzuliefern. Gleichzeitig ist neu bestimmt worden, [daß] Leichensendungen nicht mit Nachnahme belastet werden dür[fen].

— **Ermäßigung der Verzugszinsen.** Bei verspäteter Be[glei]chung von Forderungen der Reichsbahn gegen Dritte wurden [bis]her 18 % Verzugszinsen berechnet. Wie die Reichszentrale [für] Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, ist dieser Satz jetzt [auf] 12 % ermäßigt worden. Die fälligen Zinsbeträge sind auf v[olle] 5 Pf. nach oben abzurunden. Auf die Einziehung von Z[ins]beträgen bis zu 1 RM. kann dagegen verzichtet werden.

— **Fahrpreisermäßigung für Kleingärtner.** Die tarifmäßige ...hrpreisermäßigung für Kleingärtner wird auch in diesem ...hre, und zwar für die Zeit vom 1. März bis 31. Oktober ge...hrt. In den Anträgen hat der Antragsteller neben seinem ...men auch seine Wohnung anzugeben. Die Ausfertigungsge...hr für jeden Ausweis beträgt 1 M. Zur Verhinderung der miß...äuchlichen Benutzung vorjähriger Ausweise werden diese Aus...ise diesmal mit roter Tinte ausgefertigt. Es entfällt ferner ... im vorigen Jahre angewendete runde Adlerstempel in der ...hten oberen Ecke des Ausweises.

— **Vermietung von Wagendecken durch die Reichsbahn-Gesell...aft.** Die Mitteilung in Nr. 7 S. 179 unserer Zeitung, nach der ... Bestände an bahneigenen Wagendecken nicht mehr ergänzt ...rden, hat bei einigen Verkehrsinteressenten zu der Annahme ...führt, als ob jetzt eine grundsätzliche Änderung in der Decken...wirtschaftung eingetreten sei, daß in Zukunft Decken durch ... Reichsbahn überhaupt nicht mehr vermietet würden. Diese Auf...sung ist irrig. An dem seit nahezu drei Jahren bestehenden ...stand, über den seinerzeit die Verkehrtreibenden durch An...lag und durch Mitteilung der Reichsbahn an die maßgebenden ...rperschaften und Verbände eingehend unterrichtet worden ...d, hat sich nichts geändert. Wenn danach auch die in der ...iegs- und Nachkriegszeit stark verminderten Deckenbestände ... Reichsbahn vorerst nicht wieder auf die alte Höhe gebracht ...rden konnten, so sollen doch die noch vorhandenen Decken in ...em Bestande erhalten bleiben und, soweit sie nicht für Eisen...nzwecke gebraucht werden, den Versendern nach wie vor ... Verfügung gestellt werden. Immerhin empfiehlt es sich bei ...ser Sachlage für die Versender, die die Gefahr etwaiger Ver...gerung in der Deckenbereitstellung nicht tragen wollen, sich ...ene Decken zu beschaffen oder die Dienste von Verleih...stalten in Anspruch zu nehmen.

— **Landeseisenbahnrat Hannover.** Am 11. März d. J. findet im ...ndtagssaale des Ständehauses in Hannover die 5. Sitzung des ...ndeseisenbahnrates Hannover statt. Die Tagesordnung betrifft ...a. Personalangelegenheiten, Änderung der Geschäftsordnung, ...teilungen über wesentliche Änderungen des Personen-, Ge...k- und Expreßguttarifs sowie des Güter- und Tierverkehrs.

— **Dolmetscher auf Berliner Bahnhöfen.** Das Mitteleuropäische ...sebureau (MER) hat jetzt die bereits seit längerer Zeit in ...ssicht genommene Aufstellung von Dolmetschern auf dem ...nhof Friedrichstraße, auf dem Anhalter Bahnhof sowie auf ... Schlesischen Bahnhof für die Züge des internationalen Ver...rs durchgeführt. Die Dolmetscher sind uniformiert und er...en allen ankommenden und abfahrenden Reisenden unent...lich jede gewünschte Auskunft.

— **Wiederaufnahme des Nachtverkehrs auf der Saßnitzlinie.** ...er Nacht vom 14. zum 15. Mai (also noch vor Einführung des ...merfahrplans) werden die Nachtschnellzüge D 17/D 14 Ber...-Stett. Bf.-Saßnitz Hafen mit Fährenanschluß Saßnitz-Trälle...g wieder aufgenommen. Die durchgehenden Schlafwagen ... Klasse Berlin- bzw. Hamburg-Malmö werden wieder in ...en Zügen verkehren. D 17 verläßt Berlin Stett. Bf. 7.45, ...nitz Hafen 2.05, Trälleborg an 6.56 mit Ankunft in Malmö 7.32, ...kholm 6.05 bzw. Kristiania 10.09. In umgekehrter Richtung ...lgt die Abfahrt in Stockholm 10.10 bzw. Kristiania 7.30, ...mö 9.53, Saßnitz Hafen (D 14) 3.40 mit Ankunft in Berlin 9.31.

— **Eröffnung des elektrischen Betriebes München-Garmisch.** ... der „Frankf. Ztg." aus München gemeldet wird, ist am ... d. M. mit dem Schnellzug, der von Garmisch kommend ...5 Uhr in München eintrifft, der elektrische Betrieb auf der ...nstrecke München-Garmisch aufgenommen worden. Der Zug, ... stark belastet war, hat seine Leistungsprobe glänzend be...den. Die Steigung zwischen den Stationen Hechendorf und ...nau, deren Überwindung bei Dampfbetrieb stets eine Schub...motive erfordert, wurde von der elektrischen Maschine ohne ...vierigkeiten überwunden. Seit 23. d. M. werden alle Per...n- und Schnellzüge auf der Strecke München-Garmisch elek...ch gefahren.

— **Die Zugspitzbahn.** Wie der „Frkf. Ztg." aus München ge...et wird, ist die Konzession für eine Zugspitzbahn jetzt auch ...deutschem Gebiet erteilt worden. Die bayerische Regierung ...m 17. Februar das Projekt einer Bahn auf den Ostgipfel ...Zugspitze nach den Plänen des Ingenieurs Cathrein ge...nigt. Die Bahn soll eine Länge von 18,5 km haben, ihr End...t befindet sich in einer Höhe von etwa 2900 m. Vom Eibsee ... die Bahn als Zahnradbahn gebaut, wodurch es möglich ... große Massen zu befördern und die höchste Betriebssicher...i zu erreichen.

— **Amerikanische Reisegesellschaften in Deutschland.** Während in den letzten beiden Jahren nur zwei größere deutsch-amerikanische Gesellschaftsreisen nach Deutschland unternommen wurden, scheint jetzt die Reiselust der Deutschen in Amerika stärker zu werden. Nach bisherigen Mitteilungen haben schon fünf verschiedene Gruppen Deutschlandfahrten geplant. Darunter befinden sich eine Reisegesellschaft des sehr angesehenen New Yorker Gesangvereins „Beethoven Männerchor", eine Gesellschaft des Apothekerverbandes und des „Arion". Sogar in Omaha, im fernen Westen, wird für eine Deutschlandfahrt gerüstet. Der Leiter dieser Gruppe ist der Herausgeber der dortigen deutschen Zeitung, Herr Val. Peters. Auch aus Kentucky wird eine Reisegesellschaft nach Deutschland kommen, die sich aus Professoren und Studenten zusammensetzt. Der Osten der Vereinigten Staaten hat seinen regen Verkehr mit dem europäischen Kontinent längst wieder aufgenommen; die Tatsache aber, daß jetzt auch das Innere des Landes und der amerikanische Westen sich wieder für Deutschland interessieren, darf als ein erfreuliches Zeichen begrüßt werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Nather in Regensburg als Referent zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen und Gießen in Ludwigshafen nach München als Referent zum Maschinenkonstruktionsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern, die Reichsbahnräte Dr. jur. Pax in Stettin als Vorstand zum Verkehrsamt Stargard (Pom.), Dr.-Ing. Kümmell in Elberfeld als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin, Pantel in Wittenberge als Vorstand zum Betriebsamt 2 Nordhausen, Joseph Müller in Berlin als Vorstand zum Betriebsamt 1 Elberfeld, Binder in Birkenwerder zur Reichsbahndirektion Berlin, Fröhlich in Berlin als Vorstand zur Bauabteilung Birkenwerder, Voitel in Zwickau (Sa.) zur Bauabteilung Gleiwitz mit amtlichem Wohnsitz in Hindenburg (Oberschles.), Doll in Kaiserslautern nach München als Hilfsreferent zur Gruppenverwaltung Bayern, und Diedrich in Essen als Mitglied zur Reichsbahndirektion Elberfeld.

Überwiesen sind: die Reichsbahnräte Zorn von der Reichsbahndirektion zum Betriebsamt 6 Berlin und Dr. jur. Fischl von der Reichsbahndirektion zur Betriebsinspektion Regensburg als Vorstand.

Gestorben: der Reichsbahnrat Adolf Rosenthal in Berlin.

Österreich.

— **Verbesserung des Verkehrs im Burgenland.** Im künftigen Sommerfahrplan wird auch der Verkehr mit dem Burgenlande weiter ausgebaut und verbessert werden. Namentlich wird der lange geäußerte Wunsch auf Schaffung einer Vormittagsverbindung von Eisenstadt nach Wien über Parndorf und umgekehrt erfüllt und auch sonst der Zugverkehr beschleunigt werden. Auf der Strecke Parndorf-Pamhagen wird der Zugverkehr ebenfalls beschleunigt und in den Verkehrszeiten wesentlich verbessert. Auch auf der Strecke Wiener-Neustadt-Ödenburg wird der Verkehr ausgebaut, und zwar ergeben sich durch die Vorverlegung des Plattensee-Schnellzuges um ungefähr eine Stunde sehr günstige Anschlüsse in der Richtung nach Ungarn und nach Südslawien. Weiter wurde eine neue durchlaufende Personenzugverbindung zwischen Wien und Steinamanger bzw. Groß-Kanizsa und umgekehrt geschaffen und dadurch auch eine günstigere Lage anderer Züge zwischen Wiener-Neustadt und Mattersdorf bzw. Ödenburg ermöglicht.

— **Neue Schnellzüge Wien-Slowakei.** Behufs Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Wien und der Slowakei werden im Sommerfahrplan 1925 zwischen Wien-Ostbahnhof und Preßburg zwei neue Schnellzugpaare geführt werden, die im unmittelbaren Anschluß an die Schnellzüge der Strecke Preßburg-Sillein-Kaschau stehen und durchlaufende Wagen aller drei Klassen führen werden.

Hierdurch wird sowohl von Wien aus der Besuch der slowakischen Bäder und die Rückkehr nach Wien am selben Tage ermöglicht, anderseits wird auch von der Slowakei aus die Fahrt nach Wien und zurück an einem Tage bewerkstelligt werden können. Die Abfahrt der beiden neuen Schnellzüge von Wien wird um 7.10 und um 19.45, die Ankunft in Wien wird um 10.20 und um 22.45 erfolgen. Auch die übrigen personenführenden Züge werden weiterhin verkehren.

— **Die Kohlenförderung im Jahre 1924.** Die inländische Kohlenförderung im Jahre 1924 betrug insgesamt 2 949 989 t. Hiervon entfallen auf Niederösterreich 168 041 t Steinkohle und 176 301 t Braunkohle, Steiermark 1 573 102 t Braunkohle, Kärnten 120 407 t Braunkohle, Oberösterreich 4002 t Steinkohle und 456 650 t Braunkohle, Tirol 37 243 t Braunkohle, Burgenland

413 243 t Braunkohle. Der Gesamtverbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug im Jahre 1924 2 922 288 t. Abgesehen vom Verbrauche der Verkehrsanstalten wurde die in den einzelnen Bundesländern geförderte Kohle hauptsächlich in diesen selbst verbraucht. An inländischer Kohle wurden im Jahre 1924 bezogen: von den Verkehrsanstalten rund 325 600 t, von den Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken rund 443 700 t, für Hausbrandzwecke rund 448 200 t, von der Eisenindustrie 636 800 t und von der übrigen Industrie 968 000 t, wobei in letzterer Summe der Eigenverbrauch der Kohlenbergbaue von 316 500 t enthalten ist.

— **Das Eisenbahnfach an der Wiener technischen Hochschule.** An Stelle des in den Ruhestand getretenen Professors Ludwig Stockert, der durch viele Jahre an dieser Hochschule das Lehramt für Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnmaschinenwesen und Eisenbahnbetriebsmittel ausübte, wurde mit Zustimmung der Generaldirektion der Bundesbahnen ein in aktivem Eisenbahndienst stehender Fachmann, der Zentralinspektor der Bundesbahnen Ingenieur Richard Schager, berufen. Der neue Dozent wird seine Vorlesungen im beginnenden Sommersemester aufnehmen.

Ungarn.

— **Festsetzung der Eisenbahntarife in Papierkronen.** Der ausgesprochene Zweck der am 1. Juli v. J. bei den Staats- und Privatbahnen in Kraft gesetzten Reformtarife war es, die neuen Tarife auf einer wertfesten Grundlage zu erstellen, die auch der geschäftlichen Kalkulation hinsichtlich der mit der Verfrachtung verbundenen Kosten eine feste Grundlage verleihen sollte. Die in Papierkronen erstellten Tarife mußten, wie erinnerlich, in den letzten Jahren wegen des unausgesetzten Verfalls der Krone häufig erhöht werden, um den Haushalt der Eisenbahnen vor dem Bankerott zu bewahren. Die einander häufig folgenden Tariferhöhungen haben namentlich mit ihren kurzbefristeten Kundgebungen die Unsicherheit in die ohnehin bedrängte Wirtschaftslage getragen. Mit dieser Unsicherheit wollte man durch Einführung des Goldtarifs aufräumen. Da die Stabilität der Ungarkrone nunmehr als endgültig hergestellt zu betrachten ist, hat die Regierung verfügt, daß die Tarife wieder in Papierkronenwert erstellt werden, und zwar in der Weise, daß die heutigen Goldkronentarife unter Anwendung des ursprünglichen Multiplikators (17 000) in Papierkronen umgerechnet werden. Die Dauerhaftigkeit der Tariflage läßt sich durch diese Maßnahme ebenso erzielen, wie durch auf Goldkronengrundlage errechnete Tarife, gleichzeitig läßt sich hierdurch aber auch jenes berechtigte Interesse des Publikums befriedigen, daß die Tarife jeder Partei gegenüber gleichmäßig angewendet werden. Die Rückkehr zum Papierkronenwert bedeutet mithin auch, daß den Eisenbahntarifen das jedermann zugängliche Zahlungsmittel des Geldverkehrs zur Grundlage dient. Die Staatsbahnen werden die Regierungsmaßnahme in der Weise vollziehen, daß sie den Lokaltarif (II. Teil) der Königlich ungarischen Staatsbahnen und die Lokaltarife der unter ihrer Verwaltung stehenden Lokalbahnen in einem gemeinsamen Heft vereint neuerdings herausgeben werden. Zur Neuausgabe gelangt auch der Anhang zu diesen Tarifen und noch das 2. Heft des II. Teiles des ungarischen Verbandstarifs, hingegen werden die in den Abschnitten A und B des I. Teils des ungarischen Gütertarifs, des weiteren die im 1. Heft des II. Teils des Verbandstarifs enthaltenen Änderungen im Kundmachungswege bekanntgemacht werden. Die Tarifveränderungen treten alle am 1. März d. J. in Kraft. — Eine ähnliche Verfügung haben auch sämtliche Privatbahnen getroffen.

— **Das Wertverhältnis der Goldkrone zur Papierkrone.** Der Finanzminister hat eine Rundverordnung erlassen, in der das Wertverhältnis vom Jahre 1914 an festgestellt ist. Danach betrug im Durchschnitt das Wertverhältnis im Jahre 1914: 1, 1915: 1,25, 1916: 1,60, 1917: 2,20, 1918: 2,30, 1919: 9,20, 1920: 48, 1921: 85, 1922: 280, 1923: 3500, 1924: 15 000. Im verflossenen Jahre gestaltete sich das Wertverhältnis in den einzelnen Monaten wie folgt: Januar 6500, Februar 7000, März 13 000, April und Mai 16 000, Juni 18 000, Juli 17 000 und in den übrigen Monaten des Jahres 17 000.

Niederlande.

— **Gasbeleuchtete Wagen.** Die Direktion der Niederländischen Eisenbahnen hat beschlossen, die noch vorhandenen 3. Klasse-Personenwagen, die noch mit gewöhnlichem Gaslicht versehen sind, soweit wie irgend möglich aus den regelmäßigen Zugbildungsplänen zurückzuziehen und sie nur noch in Zügen auf kurze Entfernungen zu benutzen, falls ihre Verwendung sich nicht vermeiden lassen sollte.

— **Elektrischer Betrieb Leiden-den Haag.** Aus Anlaß des 350jährigen Jubiläums der Universität Leiden haben am 9. Februar wieder elektrische Triebwagenzüge auf der Hauptbahnstrecke nach dem Haag verkehrt.

— **Der Tunnel unter der Schelde.** Nachdem die Pläne für einen Scheldetunnel in Antwerpen einstweilen aufgegeben waren, hat sich neuerdings eine Gesellschaft bereit erklärt, den Bau zu finanzieren und auszuführen; die Prüfung der Pläne durch die Regierung ist noch nicht beendigt. Der Plan stammt von dem Lütticher Ingenieur Alfons Mullender, der Tunnel selbst soll etwa in der Gegend des Coquerill Kais zu liegen kommen, 400 m lang, 13 m breit und 8 m hoch werden; die Herstellung soll etwa 150 Millionen Franken kosten, für die Benutzung des Tunnels sollen von Fußgängern 25—30 Centimes, von Wagen 1—2 Franken erhoben werden. Hand in Hand mit diesem Projekt geht der Plan, am linken Scheldeufer um die Tunnelmündung herum ein neues Stadtviertel zu schaffen.

— **Die Tagesschnellzüge Holland-Berlin** (D 171/172), die seit einiger Zeit 3. Klasse-Wagen Bentheim-Berlin führen, werden vom 5. Juni ab voraussichtlich auch auf der holländischen Teilstrecke die 3. Klasse führen.

Übrige europäische Länder.

— **Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil in Dänemark.** Auch in Dänemark macht sich der Wettbewerb des Automobils in immer zunehmenden Grade für die Eisenbahnen bemerkbar. So hat eine Stadt wie Aalborg einige 30 Automobillinien zum Ausgangspunkt genommen und entzieht der Eisenbahn vor allem den Nahverkehr. Hauptsächlich werden die im allgemeinen nur kurze Strecken führenden Privatbahnen betroffen, von denen jetzt einige vor der gänzlichen Betriebseinstellung stehen. Die bereits seit 1879 in Betrieb befindliche ostseeländische Linie Köge-Haarlev-Fakse mit Nebenbahn nach Rødvig (46 km) hat 1923 und 1924 mit einem Zuschuß von 40 000 Kr arbeiten müssen. Außer dem Personenverkehr ist auch der Güterverkehr auf Automobillinien übergegangen. Ähnlich steht es mit der Lökkenbahn (Hjörring-Lökken-Aabybro, 57 km), deren Liquidation ebenfalls bevorsteht. Es ist beabsichtigt, im dänischen Verkehrsministerium eine Konferenz zusammenzuberufen, um zwischen Eisenbahn und Automobil einen Gemeinschaftsbetrieb einzurichten. Doch verspricht man sich wenig davon bei den widerstreitenden Interessen.

— **Die Arbeitszeitbestimmungen bei der norwegischen Staatsbahn.** Durch Beschluß des Storthings vom 18. Juli 1919 wurde für das festangestellte Personal der norwegischen Staatsbahn der 8-Stunden-Arbeitstag eingeführt. Die schwierige finanzielle Lage der norwegischen Staatsbahn und das dringende Erfordernis der Sparsamkeit führten jedoch zu einer Revision in dem Sinne, daß zwar grundsätzlich der 8-Stunden-Arbeitstag beibehalten werden, aber nur für den wirklichen Dienst, nicht also etwa Bereitschaftsdienst oder dergl., gelten sollte. Die neuen, seit dem 15. Mai 1923 geltenden Bestimmungen sind, der „Svensk Trafiktiding“ zufolge, im wesentlichen folgende: Für den überwiegenden Teil des festangestellten Personals der Staatsbahn gilt der 8-Stunden-Arbeitstag oder eine wirklich geleistete Arbeit von 48 Stunden in der Woche. Wo ein Durchschnittsarbeitstag von 8 Stunden aus dienstlichen Gründen nicht innerhalb des wöchentlichen Turnus liegen kann, muß der Dienst innerhalb vier Wochen, in Ausnahmefällen innerhalb sechs Wochen, geleistet werden. Über die Diensteinteilung können die verschiedenen Beamtenklassen durch Beamtenausschüsse mit dem betreffenden vorgesetzten Beamten verhandeln. Wird eine Einigung nicht erzielt, wird die Angelegenheit einer höheren Instanz (Oberverkehrsinspektor, Oberingenieur oder in besonderen Fällen Distriktschef) unterbreitet. Hierbei soll auch der Beamtenausschuß vertreten sein. Sofern es sich mit dem Dienst vereinbaren läßt, sollen die Wünsche des Beamtenausschusses berücksichtigt werden.

Für Wachtdienst und Dienst, der nur teilweise in wirklicher Leistung besteht, wird 1¼ Stunde gleich einer Arbeitsstunde gesetzt. Die Entscheidung über eine solche Dienstberechnung wird vom Distriktschef nach Anhörung des Beamtenausschusses getroffen. Der Beamtenausschuß kann verlangen, daß die Entscheidung des Distriktschefs einem besonderen Ausschuß zur Prüfung überwiesen wird. Dieser besteht aus neun Mitgliedern, von denen vier von der Hauptverwaltung der Staatsbahn ernannt und vier von sämtlichen festangestellten Staatsbahnbeamten durch unmittelbare schriftliche Abstimmung gewählt werden. Der Vorsitzende, der nicht der Eisenbahn angehören darf, wird von den übrigen Mitgliedern des Ausschusses gewählt. Sofern über die Wahl keine Einigung erzielt wird, wird der Vorsitzende vom Justitiar des höchsten Gerichtshofes gewählt.

ie Tätigkeit der sämtlichen Mitglieder des Ausschusses er-
reckt sich auf zwei Jahre. Die Entscheidung des Ausschusses
t endgültig und für beide Parteien bindend.

— **Ermäßigter Gepäcktarif für Geschäftsreisende auf der hwedischen Staatsbahn.** Bereits seit etwa einem Jahre gewährt e schwedische Staatsbahn Inhabern und Reisenden von in hweden eingetragenen Firmen eine Ermäßigung von 33⅓ % r das Gepäckübergewicht (25 kg sind allgemein frei), sofern sich um Mustersendungen handelt und das Gewicht mindestens 0 kg beträgt oder die Gebühr für dieses Gewicht entrichtet ird. Da aber dieses Mindestgewicht von einem großen Teil der eschäftsreisenden nicht erreicht wird, hat der Verband der roßhändler beantragt, allgemein in solchen Fällen, ohne Rück- cht auf das Gewicht, den Frachttarif an Stelle des Gepäcktarifs izuwenden.

— **Erleichterungen im tschechoslowakisch-ungarischen Güter- d Kohlenverkehr.** Mit Gültigkeit vom 15. d. M. wurde im ge- nnten Verkehr der Frankierungszwang aufge- oben. Demnach können die Fracht- und Nebengebühren auch f den Empfänger überwiesen werden. Weiter sind Nach- hmen und Vorschüsse, jedoch nur in der Währung des rsandlandes zulässig. In dieser Währung hat auch das eferungsinteresse zu erfolgen; die Gebühr hierfür wird nach n Lokaltarifen der beteiligten Bahnen bis zur Grenzstation be- chnet. Endlich wird eine etwaige Frankierung nur bis zur renzübergangsstation gestattet.

— **Tschechoslowakisch-polnische Eisenbahnverhandlungen.** ährend die tschechoslowakisch-polnischen Handelsver- agsverhandlungen, die zurzeit der Abfassung dieser ilen vermutlich wegen der äußerst schwierigen Frage der Eisen- hntarifbegünstigungen und des Kohlenverkehres aus Polen ch der Tschechoslowakei und im Durchzug über diese nach lien, der Schweiz und Österreich noch zu keinem Abschluß ge- gt sind, wurden dieser Tage in Olmütz zwischen den Ver- tern der Eisenbahnverwaltung beider Staaten Verhand- gen eingeleitet, die die Festsetzung der tschechoslowakisch- lnischen Eisenbahnübergänge und weiter insbeson- re die Regelung des Übergangs- und Anschluß- enstes zum Gegenstande haben. Zwei von den Übergange- tionen sollen in Schlesien liegen und sieben in der Slowakei. iderseits herrscht das Bestreben, zu einem Einvernehmen zu langen und die getroffenen Vereinbarungen sodann in einem atsvertrag niederzulegen.

— **Die Prioritäten der ehemaligen Staatsbahngesellschaft.** Die tsche Zeitung „Bohemia" in Prag berichtet, daß in der Frage Zahlung der 3prozentigen auf Franken lautenden Prioritäten ehemaligen Staatsbahngesellschaft (der sogenannten alten ranzosen") ein neuer Vorschlag überreicht worden ist. Da- h würden sämtliche Nachfolgestaaten der österreichisch-un- schen Monarchie u. a. an der Zahlung beteiligten Staaten in ris ein Zentralbüro errichten, das den Verlosungs- wie Kupon- nst führen würde. Die Eigentümer würden 3 % für den Kupon alten, das ist 15 franz. Franken. Der Kurs würde in ent- echender Höhe gehalten werden. Die etwaige Annahme ses Antrages würde bedeuten, daß die Eigentümer den Betrag durchberechneten Kupons für die Zeit vom 1. April 1920 1. April 1923 erhielten, also 75 Franken. Die ausgelosten oritäten würden aus dem Verkehr genommen werden. Der trag wurde jedoch von einigen Staaten noch nicht bestätigt, nentlich muß die Entscheidung Rumäniens abgewartet werden.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** llte sich im Monat Januar d. J. wie folgt.

	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
Einnahmen aus dem Personenverkehr	8 766 000	8 706 940
Einnahmen aus dem Güterverkehr	16 386 000	16 356 621
Verschiedene Einnahmen	1 969 000	1 964 588
Zusammen	27 121 000	27 028 149
Betriebsausgaben	23 933 000	23 165 641
Betriebsüberschuß	3 188 000	3 862 508

— **Beraubung von Kohlenwagen in England.** Im südlichen Wales haben sich förmliche Banden gebildet, um Kohlenzüge zu berauben. Eine der dortigen Zechen beziffert den Verlust, der ihr durch Beraubung der auf ihren Zweiggleisen stehenden Wagen zugefügt wird, auf 300 t im Monat, obgleich sie zur Ver- hinderung derartiger Vorkommnisse einen besonderen Polizei- dienst eingerichtet hat. Die Räuber sind bis jetzt noch nicht so weit gegangen, daß sie fahrende Züge auf der freien Strecke zum Halten gebracht hätten; aber sie kennen die Stellen, wo Züge vor gesperrten Signalen mit großer Regelmäßigkeit zu halten pflegen. Die Räuber erklettern dann in Trupps die Wagen und werfen die Kohle tonnenweise herunter, um sie später in Ruhe abzuholen. Der Verlust zwischen Versand und Empfang beträgt zuweilen 2 bis 3 t bei einem Wagen. Dabei haben die Räuber einen Wachtdienst eingerichtet, der sie einerseits vom Herannahen eines Zuges, andererseits von einer zu erwartenden Störung ihrer räuberischen Tätigkeit be- nachrichtigt. Nur wenige dieser Räuber sind bis jetzt gefaßt und bestraft worden; es wird darüber geklagt, daß die Strafen zu milde ausfallen und infolgedessen nicht genügend ab- schreckend wirken.

Fremde Erdteile.

— **Betriebsüberwachung bei den chinesischen Staatsbahnen.** Seit dem Jahre 1922 besteht bei den chinesischen Staatsbahnen ein Zug- und Wagen-Überwachungsamt. Seine Aufgaben sind Beseitigung aller Gründe zu Klagen über den Zugverkehr, Ein- wirkung auf die Eisenbahnverwaltungen, um die gleichmäßige Durchführung der Fahrpläne zu erreichen, Herbeiführung einer besseren Verteilung der Wagen, Verbesserung des Eisenbahn- verkehrs im allgemeinen. Das Überwachungsamt untersteht un- mittelbar dem Verkehrsministerium; der Ministerialdirektor der Eisenbahnabteilung leitet zugleich das Überwachungsamt. Die- ses besteht aus vier Abteilungen: für allgemeine Angelegen- heiten, für die Überwachung des Verkehrs, für das Wagenwesen und für den Lokomotivdienst. Ausländische Sachverständige werden zur Beratung des Überwachungsamts herangezogen. Das Amt hat täglich dem Minister über die Verteilung der Wagen und die allgemeine Betriebslage zu berichten. Zurzeit sind dem Amt nur sieben Strecken unterstellt, die ihm täglich telegraphisch die Zahl der im Dienst und in den Werkstätten befindlichen Loko- motiven und die Zuteilung der Güterwagen für die verschiedenen Zwecke anzeigen.

— **Paris-Timbuktu in 12 Tagen.** Die „Compagnie Trans- africaine Citroen" in Paris unterhält zweimal wöchentlich einen regelmäßigen Dienst zwischen Paris und Timbuktu wie folgt: Paris-Marseille 12 Stunden Eisenbahnfahrt, Marseille-Algier 28 Stunden mit Dampfschiff und von dort nach Colomb Bechar in 32stündiger Bahnfahrt; von dort geht es 14 Stunden im Raupenauto und 45 Stunden im gewöhnlichen Auto und schließ- lich 18 Stunden im Motorboot auf dem Niger nach Timbuktu. Während der Fahrt durch die Wüste findet der Reisende bei jeder Etappenstation entweder ein Hotel mit modernen Einrich- tungen (z. B. elektrisches Licht) oder ein einwandfreies Lager mit privaten Schlafzelten und einem großen Speisezelt.

— **Eine neue Eisenbahn in Australien.** Anfang Dezember hat der Premierminister von Queensland die neugebaute Eisenbahn zwischen Cairus in Queensland und Brisbane, die sog. Nord- küstenbahn, eröffnet, und am übernächsten Tage ist der öffent- liche Verkehr auf ihr zugelassen worden, der durch drei Zug- paare in der Woche bedient wird. Seit der Eröffnung dieser Eisenbahn kann man von Cairus bis Perth an der Westküste auf eine Entfernung von 7290 km mit der Eisenbahn reisen, wobei man allerdings wiederholtes Umsteigen wegen des Spurwechsels an den Grenzen der durchfahrenen Staaten in Kauf nehmen muß. Im Zuge der Neubaustrecke liegt eine 220 m lange Brücke über den North-Johnstone-Fluß mit 11 Öffnungen.

Wasserstraßenverkehr.

— **Neuer Ozeandampfer der Hamburg-Amerika-Linie.** Für den Schnelldienst nach New York hat die Hapag bei Blohm & Voß in Hamburg einen neuen Dampfer in Auftrag gegeben von den gleichen Ausmaßen wie die beiden Nachkriegsdampfer „Albert Ballin" und „Deutschland", die ungefähr 21 000 Br.-R.-Tonnen groß sind. Der Hapag würden sodann wieder drei große Dampfer neben der 16 500 t großen „Hansa", der früheren „Deutschland" für den Amerikadienst zur Verfügung stehen. Neben „Albert Ballin" und „Deutschland", fertigt die Hapag nach New York im Gemeinschaftsdienst mit den United American Lines ab ihre frü- heren jetzt unter der Flagge von Panama fahrenden Dampfer „Cleveland", sowie die beiden erst 1920 fertig gestellten für den Hapagdienst nach Südamerika bestimmt gewesenen außerge- wöhnlich schönen Schnelldampfer „Reliance" und „Resolute", früher „Bürgermeister Burchhardt" und „O'swald" je 20 000 t groß. Es sei noch erwähnt, daß die letzten Vorkriegsschiffe der Hapag wesentlich größer waren. Von den drei Schiffen der Im- perator-Klasse, die jetzt noch weitaus die größten und schnell- sten Schiffe der Welt sind, war der „Imperator" jetzt „Beren- garia" der Cunard Line 52 117 t groß, er trat seine erste Aus- reise am 22. April 1913 an; die „Vaterland", die jetzt unter dem Namen „Leviathan" in amerikan. Staatsdienst steht, war 55 000 t

groß, erste Ausreise am 14. Mai 1914. Der am 20. Juni 1914 vom Stapel gelassene „Bismarck", 56 550 t groß, verließ am 28. März 1922 den Hamburger Hafen, um unter der englischen Flagge der White Star Line und unter dem Namen „Majestic" den Ruhm deutschen Könnens ins Ausland zu tragen. Die White Star Line hat sich übrigens auch den von Schichau in Danzig gebauten ersten „Columbus" des Norddeutschen Lloyd angeeignet, der jetzt unter dem Namen „Homerie" mit seinen 34 692 t als „ship of splendor" wegen seiner unübertroffenen schönen deutschen Einrichtung bei Engländern und Amerikanern außerordentlich beliebt ist, und den der Lloyd inzwischen durch einen neuen „Columbus" von gleicher Größe, ebenfalls von Schichau geliefert, ersetzt hat; dieser ist zurzeit das weitaus größte und schnellste deutsche Schiff.

— **Verkehr Schweden-England.** Der direkte Verkehr von Schweden nach England mit der schwedischen Schifflinie Gotenburg-Hull und der dänischen Linie Esbjerg-Harwich hat sich im vergangenen Jahre ganz erheblich entwickelt. Im Sommer bestand zweimal wöchentlich Verbindung zwischen Hull und Gotenburg und viermal zwischen Harwich und Esbjerg. Es ist wegen des steigenden Verkehrs sogar in Aussicht genommen, auch im Winter auf der Linie Hull-Gotenburg zweimaligen Verkehr in der Woche einzurichten. Aus der Statistik des Reisebüros ergibt sich nämlich, daß der Verkehr Schweden-England, der früher hauptsächlich über das Festland, d. h. Deutschland, führte, nunmehr den direkten Weg wählt.

Ausstellungen und Messen.

— **Ausstellungs- und Messewesen in Deutschland.** Nachdem in der Inflationszeit eine rechnungsmäßige Beurteilung des Erfolges der Beschickung von Ausstellungen und Messen unmöglich geworden war, hat die Stabilisierung darin jetzt gründlich Wandel geschaffen. Viele Firmen haben sich infolgedessen auch veranlaßt gesehen, dem Ausstellungs- und Messe-Amt der Deutschen Industrie (Berlin W 10, Königin-Augusta-Straße 28) beizutreten. Das deutsche Wirtschaftsleben muß entschieden Einspruch dagegen erheben, daß von Jahr zu Jahr neue „Messen" auftauchen und Ausstellungen veranstaltet werden, die keinerlei Bedeutung haben. Als zentrale Stelle zur Beobachtung aller Vorgänge auf dem Gebiete des Ausstellungs- und Messewesens hat sich die genannte Organisation seit nunmehr fast 20 Jahren bemüht, eine genaue Überwachung aller Vorgänge auf dem Gebiete des Ausstellungs- und Messewesens innerhalb und außerhalb Deutschlands durchzuführen, überflüssige und schädliche Veranstaltungen zu bekämpfen und das als gute Anerkannte zu fördern. Was in Spanien und Österreich mit Hilfe der Wirtschaftsgesetzgebung erreicht werden soll, müßte in Deutschland durch die Selbsthilfe der Wirtschaftsorganisationen geleistet werden.

— **Leipziger Messe.** Zur Messe richtet der Deutsche Aero-Lloyd einen besonderen Messe-Luftexpreßverkehr vom 1. bis 7. März ein. Abflug von Berlin Tempelhofer Feld 9.00 vorm. und 12.30 mittags, Rückflug von Leipzig 4.30 nachm. Flugzeit in beiden Richtungen 1 Std. 15 Min. Der Preis für einen Flug beträgt 40 *M.* hin und zurück 75 *M.* einschließlich Beförderung zum und vom Flughafen. 10 kg Gepäck sind frei. Jedes weitere Kilogramm Handgepäck wird mit 50 Pf. berechnet. Flugkarten bei allen Agenturen des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie.

Da auch der Junkers-Luftverkehr in der Zeit vom 1. bis 8. März täglich 12.15 mittags von Berlin und zurück ab Leipzig 4.30 nachm. Flüge ausführt, scheint mit einem besonders regen Luftverkehr zwischen Berlin und Leipzig aus Anlaß der Leipziger Frühjahrsmesse gerechnet zu werden.

Auf der Messe dürfte die Ausstellung der Linke-Hofmann-Lauchhammer Aktiengesellschaft (im eigenen Pavillon) einen besonderen Anziehungspunkt bilden. Sie wird im Hinblick auf das 200jährige Jubiläum des Werkes Lauchhammer von den einzelnen LHL-Werken in besonders umfangreichem Maße beschickt und bietet deshalb ein geschlossenes Bild der gesamten Erzeugnisse des LHL-Konzerns.

Außer den porzellanemaillierten Sanitätsgegenständen des Werkes Lauchhammer werden Werk Riesa besonders mit seiner Umkehrstellenfabrikation, nahtlosen Röhren, Original-Lokomotiv- und Schiffsüberhitzern, Kesseln und Behältern, Werk Gröditz mit zahlreichen verschiedenen Eisenbahn- und Grubenwagenradsätzen vertreten sein. Besonderes Interesse werden die LHL-Radsätze mit Timkenrollenlagern erwecken, die auf dem Gebiete der Achslagerung infolge ihrer außerordentlichen Wirtschaftlichkeit eine umwälzende Neuerung darstellen. Werk Breslau führt im LHL-Pavillon einen kompressorlosen Dieselmotor von 150 PS in Betrieb vor. Dieser Motor soll außerordentliche Vorteile gegenüber den bisherigen Bauarten besitzen. Vor dem LHL-Pavillon werden auf anschließender Fläche elektrische und Dampflokomotiven für den Grubenbedarf, Selb[illegible] entlader, Kohlenstaubwagen und Kastenkipper des LHL-Werk[illegible] Breslau, Förderwagen usw. zur Aufstellung kommen. D[illegible] Archimedeswerk der LHL stellt Schrauben, Muttern, Fassonte[illegible] usw. im Esti-Haus aus.

— **Eine Betriebstechnische Ausstellung und Tagung in Leipz[illegible]** Die von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieu[illegible] im Verein Deutscher Ingenieure geschaffene Betriebstec[illegible] nische Wanderausstellung findet dieses Mal [illegible] Rahmen der Leipziger Technischen Messe statt, und zwar in d[illegible] oberen Räumen der Betonhalle auf dem Ausstellungsgelände. [illegible] ist am 21. Februar eröffnet worden und wird bis vier Tage na[illegible] Beendigung der Messe, also bis 15. März, für alle Interessent[illegible] offengehalten. Es handelt sich um eine wissenschaftliche A[illegible] stellung, in welcher das einwandfrei zur Förderung der Betrie[illegible] wirtschaft verwendbare Material so zusammengestellt und du[illegible] Beispiele erläutert wird, daß jeder Fachmann in der Lage [illegible] neue Erkenntnisse auf dem Gebiete der Betriebswirtschaft [illegible] sammeln.

Mit dieser Ausstellung wird vom 6. bis 8. März eine B[illegible] triebstechnische Tagung verbunden sein, die von d[illegible] vorgenannten Arbeitsgemeinschaft in Verbindung mit der M[illegible] schinenschau G. m. b. H., Berlin, veranstaltet wird und allen Fa[illegible] leuten Gelegenheit geben soll, sich über wichtige Fragen z[illegible] gemäßer Gütererzeugung zu unterrichten.

Am ersten Tage wird Professor Schlesinger, Berlin, üb[illegible] „Wege zum Fabrikationserfolg in der mechanischen Industr[illegible] und Professor Schwerd, Hannover, über „Grundlagen des We[illegible] zeugmaschinenbaues im Hinblick auf neuzeitliche Anforder[illegible] gen" sprechen. Am zweiten Tage kommen „Wirtschaftliche [illegible] sichtspunkte für den Einkauf von Werkzeugmaschinen" von [illegible] Ing. Koch, Berlin, „Neuzeitliche Schmiedeverfahren" von Dir[illegible] tor Schweißguth, Zuckmantel-Teplitz, sowie „Herstellungsv[illegible] fahren in der Feinmechanik" von Direktor Föllmer, Berlin, z[illegible] Vortrag. Der dritte Tag wird zusammenhängend die wichtigs[illegible] Fragen bei der Zahnradherstellung behandeln. Hierbei w[illegible] Professor Cranz, Hannover, über „Kritische Betrachtungen [illegible] Verzahnungstheorie", Oberingenieur Neubert, Zwickau, üb[illegible] „Wärmebehandlung von Zahnrädern" und Direktor D[illegible] Friedrichshafen, über „Neuzeitliche Herstellungsverfahren [illegible] Zahnrädern" berichten. — Für die Abende sind einige gesell[illegible] Veranstaltungen vorgesehen.

Der Preis für die Teilnehmerkarte beträgt 12 *M.* Hier[illegible] sind die Vorträge, geselligen Veranstaltungen und ferner [illegible] Kosten des Meßabzeichens (Preis 5 *M.*) für die Dauer der Te[illegible] nischen Messe eingeschlossen. Nähere Auskunft erteilt die [illegible] schäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betrie[illegible] ingenieure, Berlin NW 7, Sommerstraße 4 a.

— **Budapester internationale Messe.** Die Eisenbahnen [illegible] Südslawien haben den Besuchern der zwischen dem 18. [illegible] 27. April stattfindenden Budapester internationalen Messe [illegible] ihren Strecken eine 50prozentige Tarifermäßigung zu[illegible] standen. Die Eisenbahnen der übrigen Nachbarstaaten ha[illegible] gleichfalls ähnliche Nachlässe in Aussicht gestellt.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 254.)

— **Betriebstaschenbuch.** Herausgegeben von Oberschulrat P[illegible] Dipl.-Ing. R. Horstmann, Berlin, und Prof. Dr.-Ing. K. L[illegible] dien, Breslau.

Mechanik, Statik und Dynamik der festen Körper und Flüssigkeiten und Festigkeitslehre. Bearbeitet von Prof. Di[illegible] Ing. H. Haberland. Preis 3,60 *M.* Wärmemechan[illegible] und Mechanik der Gase und Dämpfe. Bearbeitet [illegible] Prof. Dipl.-Ing. H. Haberland. Preis 1.60 *M.* Leipzig 1[illegible] Dr. Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung.

Im Winter 1919 hatten die beiden Herausgeber den Plan ei[illegible] maschinentechnischen Taschenbuches gefaßt, das, von der al[illegible] Einstellung „Konstruieren" abgehend, den Erfordernissen [illegible] Betriebsfachmannes Rechnung tragen sollte. Unter Ausschalt[illegible] höherer Mathematik wurde Wert auf elementare Behandl[illegible] gelegt, wobei die Grundlagen für den jetzigen Stand der Tech[illegible] klar herausgearbeitet werden sollten. Die gestellten Forderun[illegible] ließen sich nach Ansicht der Herausgeber in dem engen Rah[illegible] eines Bandes nicht erfüllen, so daß aus dem Taschenbuch [illegible] Reihe von Einzelbänden wurde, von denen die beiden ersten [illegible] mehr vorliegen. Sie geben in klarer, knapper Darstellung [illegible] notwendigen Grundlagen der behandelten Disziplinen, w[illegible] vorzügliche Abbildungen gute Dienste leisten. Die Ausstatt[illegible] der einzelnen Bände ist ausgezeichnet, indessen dürfte es [illegible] empfehlen, nicht jedem Bande solche umfangreichen Verl[illegible] ankündigungen (jedesmal 32 Seiten!) mit eingebunden beizuge[illegible] da die Handlichkeit dadurch etwas beeinträchtigt wird. Sc[illegible]

— „Mein Bruder Sven. Nach Briefen und Erinnerungen" mit Abbildungen in Ganzleinen gebunden 15 ℳ. Verlag von A. Brockhaus, Leipzig 1925.

Am 19. Februar d. J. hat Sven Hedin seinen 60. Geburtstag gefeiert. Man darf dem seit langen Jahren mit Sven Hedin befreundeten Verlage „Brockhaus" dankbar dafür sein, daß er die Schwester Hedins, Alma, dazu anregte, zum 60. Geburtstage des Bruders ein Buch über ihn zu schreiben. Ist doch diese Schwester, obwohl viele Jahre jünger als ihr Bruder, stets, wie er selbst sagt, seine Vertraute gewesen, sie ist diejenige, die ihn am besten kennt und am besten beurteilen kann. Alma Hedin hat zweifellos den Verehrern Sven Hedins durch das Buch eine große Freude bereitet.

Es ist hochinteressant, den Werdegang und die äußere Entwicklung dieses großen Forschers zu verfolgen. Ruhig und klar ging er, wie wir aus dem Buche ersehen, schon in jungen Jahren auf sein Ziel los. Wir bewundern seinen Fleiß, mit dem er sich auf seinen Beruf vorbereitete und mit dem er in tage- und nächtelanger Arbeit seine schriftstellerischen Werke fertigstellte. Wir staunen über seine äußeren Leistungen, über seine mühe- und gefahrvollen Fahrten durch Asien, die ihm den Ruhm des größten Forschungsreisenden sicherten.

Bemerkenswert ist auch die Fülle von Einzelheiten, die wir von seinem Empfange bei gekrönten Häuptern und aus seinem Umgange mit den Männern erfahren, die ihm auf seinen Fahrten begegneten, wie dem englischen Feldmarschall Kitchener, dem Vizekönig von Indien Lord Minto u. a. Trotz aller Erfolge und Ehrungen blieb Hedin aber einfach und sein tiefes Gemüt zeigt sich in seiner Liebe zu seinen Angehörigen, insbesondere, wie aus den Briefen hervorgeht, zu seinen Eltern. Bei seinen vielen langjährigen Auslandsfahrten blieb er auch treu und fest in seiner Liebe zu seinem Vaterlande.

Wir Deutsche haben aber allen Grund, Sven Hedins besonders dankbar zu gedenken. Hedin hat in seinen jungen Jahren in Deutschland, insbesondere in Berlin, seinen Studien obgelegen. Er hörte bei dem berühmten Geographen Ferdinand von Richthofen, bei Professor Kiepert u. a. In diesen Jahren gewann Hedin Zuneigung und Liebe zu deutschem Wesen und deutscher Art und innige Lebensfreundschaft verband ihn für das ganze Leben mit manchen seiner Studiengenossen, z. B. mit Dr. Georg Wegener.

Ein treuer Freund ist Hedin dem deutschen Volke auch in diesen Tagen geblieben. Er hat während und nach dem Weltkriege stets durch Wort und Tat die Sache der Deutschen oft vertreten und sich von seiner Überzeugung auch nicht abbringen lassen, als er wegen seines mutigen Eintretens für Deutschland von vielen Seiten angefeindet und ihm sogar die Ehrenmitgliedschaft wissenschaftlicher Gesellschaften in England und Frankreich entzogen wurde. Ganz besonders warm sind daher unsere Wünsche, die wir Deutsche dem großen Forscher zu seinem 60. Geburtstage entgegenbringen.

Das interessante, stattliche und reich mit vorzüglichen Abbildungen versehene Buch kann jedem Verehrer Hedins warm empfohlen werden. W.

— **Weltwirtschaft, Monatsschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr,** herausgegeben von der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft E. V. Schriftleitung: Dr. Max Roscher, Berlin, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW. 61, Großbeerenstr. 17.

Infolge der durch die Markentwertung herbeigeführten ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse mußte die „Weltwirtschaft", die auf eine 12jährige Tätigkeit zurückblicken kann, ihr Erscheinen für kurze Zeit einstellen. Mit Anfang dieses Jahres ist die Zeitschrift wieder erschienen. „Sie will", wie es im Geleitwort heißt, „gestützt auf die Forschungsarbeit der Wissenschaft, aufklärend, belehrend, anregend wirken, um durch Verbreitung der Wahrheit über die weltwirtschaftliche Lage die Menschen dazu zu erziehen, daß sie lernen, bei allen wichtigen Fragen in Kontinenten, über den Erdball hinweg, zu denken." In erster Linie soll die Zeitschrift dem Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft im Rahmen der Weltwirtschaft dienen.

Eine Zahl hervorragender Kräfte haben ihre Mitarbeit zugesagt. In dem ersten Heft sind folgende Aufsätze enthalten: Deutsche Wirtschaft und Weltwirtschaft. Von Reichsminister a. D. Dr. Koeth, Der Zwang zur Weltwirtschaft. Von Dr. Max Roscher, Die Prinzipienfrage: Schutzzoll oder Freihandel in der gegenwärtigen Weltlage. Von Universitätsprofessor Dr. J. Jastrow, Agrarkrisis und Zollpolitik. Von Universitätsprofessor Dr. Max Sering, Über die gegenwärtige Lage der deutschen Wirtschaft. Von Präsident Dr. Saenger, Die Nationalisierung der südamerikanischen Industrien. Von Dr. A. Hartwig. Außerdem bringt das Heft eine Weltwirtschafts-Chronik.

Das Wiedererscheinen der Zeitschrift ist zu begrüßen. Bei ihrer Tendenz ist ihr bester Erfolg zu wünschen. W.

— **Taschenbuch für alle Werkstättenangehörigen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf das Jahr 1925.** Verlag H. Apitz, Berlin W 57.

Der Inhalt des Taschenbuches beginnt in seiner dritten Ausgabe festere Form anzunehmen. Was als Rüstzeug für die Tagesarbeit des Werkstättenmanns nützlich erscheint und bereits in den früher erschienenen Jahrgängen enthalten war, ist beibehalten und, wo erforderlich, ergänzt worden. So sind die Personalien der Werkstättenverwaltung durch die Personalien des Betriebsmaschinendienstes in Gestalt der Namen der Sachdezernenten bei den Reichsbahndirektionen und des Verzeichnisses der Maschinenämter nebst Angabe der Vorstände unter Beifügung der Bahnbetriebs- und Bahnbetriebswagenwerke vervollständigt worden. Dadurch ist der mehrfach ausgesprochene Wunsch erfüllt, über die Kundschaft der Eisenbahn-Ausbesserungswerke zuverlässige Angaben nach amtlichen Unterlagen zum Handgebrauche zu besitzen. In das Verzeichnis der Lokomotivgattungen sind die sächsischen Lokomotiven neu aufgenommen worden. Die praktischen Winke für den Hilfszug, das Ergebnis langjähriger Erfahrungen, werden besonders den Beifall der Betriebsbeamten finden, denen die Verantwortung für den Hilfszugdienst obliegt. Die Ratschläge für die Geschäftserledigung haben nur wesentliche Abänderungen erfahren. Die Vordrucke zur Buchführung über die Einnahmen und Ausgaben wollen jeden Taschenbuchinhaber anregen, sich über seine eigene Geldwirtschaft Rechenschaft zu geben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die Abfertigung von Wagenladungsgütern nach und von der zum Bahnhof Magdeburg Nord gehörenden Ladestelle „Am Packhof" wird auf den Verkehr mit den dieser Ladestelle angeschlossenen Werken beschränkt.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab wird der Stationsname Rotthausen (Bz. Essen) in Gelsenkirchen-Rotthausen geändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ergangen worden:

Nr. I 37 vom 9. Februar 1925 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag des Eisenbahn-Zentralamtes in Vertretung der Reichsbahndirektion Magdeburg auf Ergänzung der Drucksache „Einheitliche Bezeichnung der Dampflokomotiven usw.";

Nr. III 32 vom 20. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift des Unterausschusses zur Überprüfung des VPÜ.;

Nr. IV 21 vom 15. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend die Niederschrift 2 des Ständigen Unterausschusses für Abrechnungs- und Währungsfragen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigung von Wagenladungsgütern nach und von der zum Bahnhof Magdeburg Nord gehörenden Ladestelle „Am Packhof" wird auf den Verkehr mit den dieser Ladestelle angeschlossenen Werken beschränkt. (204)

Magdeburg, den 16. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ.

Am 16. Februar 1925 war die Strecke Villach-Rosenbach infolge Entgleisung unfahrbar. Gesamtverkehr eingestellt.

Villach, den 19. Februar 1925. (229)

Bundesbahndirektion Villach.

3. Nachruf.

Am 5. Februar d. J. entschlief im 72. Lebensjahre der

Reichsbahnrat a. D.

Wilhelm Fuchs.

Im Jahre 1871 ist der Entschlafene als Zivilsupernumerar in den Eisenbahndienst eingetreten und hat seit dem Jahre 1900 bis zu seiner Zurruhesetzung am 1. August 1921 der Reichsbahndirektion Köln als Rechnungsdirektor angehört.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Köln, den 10. Februar 1925. (199)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C 1b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 wird die Bestimmung für die Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft durch Aufhebung des bisherigen Entfernungszeigers und der zugehörenden Nachweisung der Zuschläge und Einführung allgemein geltender Frachtzuschläge durchgreifend geändert. Der neue Wortlaut der Bestimmung ist in dem am 1. März 1925 erscheinenden Nachtrag 8 enthalten.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (202)

Berlin, den 18. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1b (Tfv. 4a).

In der Bekanntmachung vom 11. Februar 1925 erhält der erste Satz folgenden Wortlaut: „Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1925 werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ die Unterabschnitte Zu 28a, 33, 36, 48 und 88a geändert und ergänzt.“ — Näheres enthält die am 26. Februar 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Februar 1925. (229)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände, Teil I, der direkten Gütertarife. Tfv. 202a.

Mit Wirkung vom 15. Februar 1925 werden im Teil I Abt. A die einheitlichen, d. h. die mit größerer liegender Schrift gedruckten Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen teilweise geändert und ergänzt.

Näheres aus den Tarifanzeigern.

Karlsruhe, den 20. Februar 1925. (218)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet—Österreich.

Ab 1. März 1925 wird der zurzeit in beiden Verkehrsrichtungen bis zur deutsch-österreichischen oder deutsch-tschechoslowakischen Grenzübergangsstation bestehende Frankaturzwang aufgehoben. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger. (228)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif).

Am 1. März 1925 erscheint der Nachtrag 7. Er enthält außer den bereits im Bekanntmachungswege eingeführten Tarifmaßnahmen weitere Änderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (232)

Berlin, den 24. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 47, Verkehr Polen-Niederlande (Sammelgut usw.).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. erscheint zu diesem Tarif ein Nachtrag mit neuen Tariftabellen für sämtliche z. Zt. zum Durchgangsverkehr freigegebenen deutsch-niederländischen Grenzübergänge. Der Nachtrag ist durch die Stationskasse Breslau Hbf. zum Preise von 20 Reichspfennig zu beziehen. (205)

Breslau, den 16. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Belgien-Schweiz über Deutschland.

Mit Wirkung vom 1. März 1925 wird der Frankaturzwang im Verkehr Belgien-Schweiz über Deutschland aufgehoben. Gleichzeitig werden Nachnahmen und Barvorschüsse bis zur Höhe von 200 Schweizerfranken oder 800 belgischen Franken zugelassen.

Karlsruhe, 18. Februar 1925. (221)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 sind in obigem Tarif folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

a) neu aufzunehmen in der Entfernungstafel I
Beeskow Hl 279
Berlin Westhafen Bln 351
Elend Nordh. 548
Großhesselohe
Isartalbahn Lok.A.G. 829;

b) zu streichen Freistett mit sämtlichen Angaben;

c) abzuändern die Stationsnamen Bernsdorf in Bernsdorf (Kr. Bütow) Sonnenwalde in Sonnenwalde (Kr. Bütow);

d) abzuändern bei Ahaus der Verwaltungsbezirk von „H. B.“ in „Westf. L.“

Oppeln, den 21. Februar 1925. (227)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Deutsch-dänischer u. deutsch-schwedis norwegischer Gütertarif, Teil II.

Am 1. März 1925 tritt in beiden Tarif je ein Ausnahmetarif für frische Seefisc und frische (grüne) Heringe und Bre linge in Kraft; er gilt für Wagenladung bei Aufgabe als Frachtgut oder Eilg und bei Beförderung über Gjeds Warnemünde bzw. Trälleborg-Saßn Hafen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. Februar 1925. (2
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für v schiedene Güter im Verkehr Tschec slowakei-Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1 ist der Nachtrag 1 erschienen, der neb einigen Änderungen des Warenverzei nisses die Ausdehnung des Tarifs auf von der Regie freigewordenen deuts niederländischen Grenzübergänge e hält. Er kann zum Preise von 25 Reic pfennig durch unsere Wirtschaftshau verwaltung in Dresden-Neustadt, L nitzstraße 12, bezogen werden. (1

Dresden, am 17. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterv kehr (Verkehr mit deutschen Seehaf stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 s im Tarif folgende Ergänzungen durch führen: 1. Auf Seite 103 ist bei Gütern der Abteilung B 1 am Schlu „Stahlflaschen“ nachzutragen. 2. Seite 104 hinter Ziffer 4 des Abschni F und Seite 105 hinter Ziffer 2 des schnittes G ist folgendes nachzutrag „Werden den Sendungen Jutestreifen Teer als Isolierungsmittel beigeladen wird die Fracht für das Gesamtgew nach den Frachtsätzen dieser Klasse rechnet, wenn das Gewicht der beigel nen Güter nicht mehr als 500 kg beträ Tschechoslowakischer Wortlaut: „Při — li sek zásilkám isolační jutové pr a dehet a neváží — li tote přilož zboží více než 500 kg počítá se dovc za celou váhu zásilky podle sazeb třídy.“ 3. Auf Seite 106 sind in Schnittafel A folgende neue Sätze na zutragen:

zwischen	und dem Schnittpunkt		
	Güter der Abteilung	für	[illegible]
Bremen . . .	B 1	5 t	[illegible]
	nur für	10 t	[illegible]
	Stahlflaschen	15 t	[illegible]
	F 4	10 t	[illegible]
		15 t	[illegible]
Hamburg . .	B 1	5 t	[illegible]
	nur für	10 t	[illegible]
	Stahlflaschen	15 t	[illegible]
	F 4	10 t	[illegible]
		15 t	[illegible]
Stettin	B 1	5 t	[illegible]
	nur für	10 t	[illegible]
	Stahlflaschen	15 t	[illegible]
	F 4	10 t	[illegible]
		15 t	[illegible]
	B 1	5 t	[illegible]
	nur für	10 t	[illegible]
	Stahlflaschen	15 t	[illegible]
	F 4	10 t	[illegible]
		15 t	[illegible]

Dresden, den 20 Februar 1925. (
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltung.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

it Gültigkeit vom 20. Februar 1925 den in dem Verzeichnis der anernten Grubenholzsammellager usw. weitere Stationen nachgetragen. eres enthält die nächste Nummer des if- und Verkehrsanzeigers. Außerdem en Auskunft die beteiligten Güterabigungen sowie die Auskunftei der tschen Reichsbahn, hier, Bahnhof anderplatz. (213)

rlin, den 11. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

it Gültigkeit vom 23. Februar 1925 den in den Ausnahmetarif 5 h für rzit, roh, die Stationen Dänischburg, enberg (Schles.), Podejuch, Pomensdorf, Scheune als Empfangsonen und die Verkehrsverbindungen ka (Laus.) - Gleiwitz und Mücka us.)-Ratibor neu aufgenommen. Zum chen Zeitpunkt sind die im Ausnahme- enthaltenen Stationsfrachtsätze, die h die allgemeine Tarifermäßigung 18. September 1924 wirkungslos geen sind, gestrichen worden.

ähere Auskunft geben die beteiligten erabfertigungen sowie die Auskftei der Deutschen Reichsbahn, hier, nhof Alexanderplatz. (211)

rlin, den 18. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

t Gültigkeit vom 25. Februar 1925 wird r Aufhebung des Ausnahmetarifs rlsruhe Nr. 2" der Ausnahmetarif 79 Holzzellstoff der Tarifklasse D zur uhr nach der Schweiz und Italien eführt. Nähere Auskunft insbesondere die Anwendungsbedingungen und die htberechnung geben die beteiligten rabfertigungen sowie die Auskunftei Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof anderplatz. (210)

rlin, den 18. Februar 1925.

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

isbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 26. Februar 1925 en in dem Verzeichnis der anerten Grubenholzsammellager usw. re Stationen nachgetragen. Näheres lt die nächste Nummer des Tarif- Verkehrsanzeigers.

ßerdem geben Auskunft auch die belten Güterabfertigungen sowie unftei der Deutschen Reichsbahnllschaft in Berlin C 2, Bahnhof nderplatz.

lin, den 21. Februar 1925. (223)

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

---

hsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A und Heft C Ic.

Gültigkeit vom 1. März 1925 werden n Bestimmungen für die Elbumsplätze Dresden und Riesa die tbriefduplikate durch Nachweise für hlagsgut ersetzt. Nähere Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen die Auskunftei der Deutschen sbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof nderplatz.

lin, den 21. Februar 1925. (219)

eutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1925 wird in den Ausnahmetarif 2 d (Haus- und Straßenkehricht) die Station Rochau als Empfangsstation aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (212)

Berlin, den 11. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1925 werden die Stationen Aach-Linz, Bohmte, Holzhausen-Heddinghausen, Sentenhart und Zollhaus-Blumberg als Versandstationen in den Ausnahmetarif 10b (Brenntorf) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Februar 1925. (215)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1925 wird die Station Eintracht in den Ausnahmetarif 7 b (Eisenerz usw.) als Versandstation unter Gruppe 1 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz (214)

Berlin, den 18. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1925 werden im Ausnahmetarif 5a (Steine, rohe, usw.) die Stationen Oberschlema und Weinböhla als Versandstationen nachgetragen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Februar 1925. (222)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden die Entfernungen für die Mehrzahl der Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn erhöht. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Februar 1925. (226)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. Februar 1925 tritt die Brohlthal-Eisenbahn dem Ausnahmetarif 11 (Düngemittel) bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Februar 1925. (224)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C Ic (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925, sofern im einzelnen kein anderer Termin angegeben ist, erscheint der Nachtrag 4 zum Preise von 10 Reichspfennig für ein Stück. Außer den bereits im Bekanntmachungswege durchgeführten Tarifmaßnahmen enthält der Nachtrag Änderungen der Bestimmung für Elbing (neuer Wortlaut). Das alsbaldige Inkrafttreten der Erhöhungen gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn - Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (203)

Berlin, den 18. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Güter-, Kohlen- und Tierverkehre.

1. Ab 1. März 1925 können alle Frachten und sonstigen Gebühren wahlweise in Deutschland oder in den nordischen Ländern bezahlt werden. Der im Verkehr mit den norwegischen Stationen für die schwedische Durchgangsstrecke zu erhebende Kurszuschlag (vgl. den deutsch - schwedisch - norwegischen Gütertarif Teil II S. 6) wird jedoch stets von der norwegischen Versand- oder Empfangsstation berechnet und erhoben.
2. Ab 1. März 1925 sind Nachnahmen in der unten angegebenen Währung wie folgt zugelassen:
   In der Richtung:
   a) nach Dänemark (in Reichsmark) unbeschränkt,
   b) nach Schweden bis zu 150 Reichsmark,
   c) nach Deutschland bis zum Betrage von 200 dänischen oder 130 schwedischen oder 230 norwegischen Kronen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Februar 1925. (196)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - dänischer und deutsch - schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. März 1925 wird die Station Berlin Westhafen in die Tarife einbezogen, außerdem die Station Walkenried in den deutsch-schwedisch-norwegischen Tarif. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Februar 1925. (195)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Einführung einer neuen Hafenordnung für Maltsch-Hafen einschl. Gebührentarif sowie eines neuen Gebührentarifs für Pöpelwitz (Umschlag).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 erscheint eine neue Hafenordnung einschl. Gebührentarif für die Wasserumschlagstelle (jetzt Tarifstation) Maltsch-Hafen und ein neuer Gebührentarif für Pöpelwitz (Umschlag). Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Über die Höhe der Gebühren geben die Umschlagstellen Auskunft. (206)

Breslau, im Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1925 tritt ein neuer Ausnahmetarif 10 b für Brenntorf von Brenntorfgewinnungs- und Kanalstationen nach allen Stationen der Deutschen Reichsbahn in Kraft, der Frachtermäßigungen auf Entfernungen bis 200 km gewährt. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (201)

Berlin, den 16. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehre Sachsen-Baden und Sachsen-Württemberg.

Am 1. März 1925 tritt je ein neuer Gütertarif, Teil II, Heft B, in Kraft. Hierdurch werden das Heft 9 B vom 1. März 1922 nebst Nachträgen I und II und das Heft 11 B vom 1. März 1922 nebst Nachtrag I, sowie die zu beiden Heften erlassenen Verfügungen aufgehoben. In die Tarife sind einige Stationen neu aufgenommen worden. Außerdem enthalten sie Entfernungskürzungen für eine größere Anzahl von Stationen. Die Tarife können von den beteiligten Stationen bezogen werden. (200)

Dresden, den 17. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Die laut Erlaß des Königl. ungarischen Handelsministeriums Zahl 1310/B vom 21. August 1914, in der Nummer 94 ex 1914 des „Vasuti és közlekedési Közlöny" unter Zahl 234 956/1914 F. IV. a. verlautbarten **Lieferungs-Zuschlagsfristen** von 6 bzw. 14 Tagen werden mit dem 28. Februar l. J. außer Kraft gesetzt.

An Stelle dieser Zuschlagsfristen werden infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse mit Gültigkeit vom 1. März auf Grund Alinea 5 Punkt 3 des § 75 des ungarischen Betriebsreglementes beziehungsweise auf Grund Alinea 2 Punkt 3 des § 6 den Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen zu Art. 14 mit Genehmigung des Königl. ungarischen Handelsministeriums Zahl 50 477/1925 VIII vom 29. Januar l. J. für alle Sendungen, welche auf unseren oder auf den in unserem Betriebe stehenden Stationen sowohl zur Aufgabe als auch zur Ablieferung gelangen, wie auch diese Strecken nur transitieren, folgende vorübergehende Zuschlagsfristen festgesetzt:

1. Eilgüter aller Art wie auch als Eilgut aufgegebene lebende Tiere für je angefangene
200 km . . . . 3 Tage.
2. Als Frachtgut aufgegebene lebende Tiere für je angefangene
200 km . . . . 4 Tage.
Frachtgüter in ganzen Wagenladungen für je angefangene
200 km . . . . 5 Tage.
Frachtgüter als Frachtstückgut aufgegeben für je angefangene
200 km . . . . 6 Tage.

Diese Zuschlagsfristen werden sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr nebst den reglementarischen Lieferfristen und den tarifarischen Zuschlagsfristen angewendet. (207)

Budapest, am 14. Februar 1925.

Máv Direktion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. Februar 1925: Aufnahme von Stationen in die A. T. 33, 35, 49 und 60. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (217)

Altona, den 19. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterannahme.

Die Güterannahme für Schleppladungen in allen Relationen, sowie für Stückgüter und Wagenladungen im Verkehre der Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest DUB) untereinander, ferner von diesen Stationen nach Osijek, Vukovar, Novisad, Zemun, Belgrad, Orsova, Turnseverin, Lompalanka, Rustschuk und Giurgiu wird am 21. Februar 1925 wieder eröffnet. (216)

Regensburg, den 19. Februar 1925.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

Lokalgütertarif Teil III (Spezialtarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide usw.). Änderung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 bis auf weiteres werden im Abschnitte I (Anwendungsbestimmungen) im Punkt (1) im Absatz „Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten" die Worte: „der Post G—6" gestrichen. (208)

Wien, 17. Februar 1925.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güterannahme in den Frachtgutverkehren und des Schleppladungsverkehres.

Am 21. Februar 1925 erfolgt die Wiedereröffnung der Güterannahme für den Frachtgutverkehr auf sämtlichen Strecken.

Insbesondere werden vom genannten Tage Frachtgüter, auch Teilladungen in beliebigen Mengen (Waggonladungen und Stückgüter), unter anderem auch von und nach Regensburg, Passau, Linz, Wien, Bratislava, Budapest (auch Budapest D. U. B.), den Stationen der Strecke Budapest - Mohács, ferner von und nach Vukovar, Novi Sad, Zemun, Beograd, Smederevo, Osijek, sowie von und nach Orsova, Vidin, Lom, Rahova, Somovit, Swischtow, Ruse, Giurgiu, Braila und Galatz angenommen.

Einschlägige Auskünfte, insbesondere auch wegen Aufnahme von Teiltransporten in anderen hier nicht besonders genannten Stationen, sowie wegen Expedition von Komplettschleppladungen in sämtlichen Relationen, erteilen die Direktion in Wien sowie sämtliche gesellschaftliche Dienststellen.

Die für den Güterverkehr auf vorerwähnten Strecken maßgebende Güterfahrordnung für 1925 wird in den nächsten Tagen zur Ausgabe gelangen. (209)

Wien, am 18. Februar 1925.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Kilometerzeiger für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Rbd. Oldenburg, Tfv. 622.

Durch ein vom 1. Mai 1925 ab gültiges Ergänzungsblatt werden die Entfernungen für Falkenrott durchweg um 1 k[m] erhöht. (23[…])

Oldenburg, den 23. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Nebe[n]arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpe[rs] und seiner Nebenanlagen von km 18,3 + [53] bis 22,2 + 64,40 der Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisiger Ausbau und Hochlegun[g]) soll öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum Sonnabe[nd], den 14. März 1925, vormittags 10 U[hr] portofrei, versiegelt mit der Aufschri[ft] „Angebot auf die Ausführung der E[rd]- und Nebenarbeiten für die Herstellu[ng] des Bahnkörpers und seiner Nebenanlag[en] von km 18,3 + 53 bis 22,2 + 64,40 d[er] Strecke Tegel-Hennigsdorf (zweigleisig[er] Ausbau und Hochlegung) versehen, [an] uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—[4], Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 11 Uhr [im] Dienstgebäude der Reichsbahndirekti[on] Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—[4], Zimmer Nr. 200 (Sitzungssaal) geöffn[et] werden.

Angebotshefte sind, soweit Vorrat v[or]handen ist, bei uns, Berlin W 35, Schön[e]berger Ufer 1—4, Zimmer 258, geg[en] portofreie Einsendung von 2,50 Reic[hs]mark (nicht in Briefmarken) zu bezieh[en].

Zeichnungen und Bedingungen lieg[en] im technischen Büro, Zimmer 267, t[äg]lich von 10 bis 1 Uhr zur Einsicht aus. Zuschlagsfrist bis 15. April 1925.

Berlin, im Februar 1925. (1[…])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Die Lieferung:

A. von Steinschlaggabeln, Feuerhak[en], Stopfhacken, Kohlenkästen, Kiessch[au]feln, Grasschaufeln, Spaten, Kohl[en]schaufeln, Hackenscheren, Sig[nal]hörner, Müllschüppen, Handscher[en], Harken, Holzbohrer, Beile, Handla[ter]nenbrustleder, Eimer, Handhämm[er], Vorschlaghämmer, Schraubenschlüs[sel], Kohlenkörbe, Signalpfeifen, Vierk[ant]schlüssel, Gashahnschlüssel, He[mm]schuhe, Ölspritzen, Kneifzang[en], Heizerschaufeln, Schrotmeißel, Ha[nd]leder, Laternenstützen, Vorhä[nge]schlösser, Schraubenzieher, Werkze[ug]taschen aus Leder, Drahtscheren

B. von Laternen, Signalscheiben und [Öl]kannen,

C. von Pinseln, Bürstenwaren und F[uß]matten und

D. von Laschenschrauben-, Herzst[ück]schrauben-, Schwellenschrauben-Aufsatzschlüssel

für das Rechnungsjahr 1925 soll öffen[tlich] vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind ge[gen] porto- und bestellgeldfreie Einsend[ung] von 1,00 ℳ für Angebotsheft A und je 0,30 ℳ für die Angebotshefte B[, C] und D vom Vorstande unserer Kanzle[i] beziehen.

Eröffnung der Angebote am 20. M[ärz] 1925, vormittags 10 Uhr. Zuschlags[frist] bis 16. April 1925.

Münster (Westf.), 21. Februar 192[5].

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 10. Berlin, den 5. März 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Über die Weiterführung der von den ehemaligen Ländereisenbahnen begonnenen Eisenbahnbauten durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnrat **Dr. Nonweiler**, Elberfeld.

Das Eisenbahngesetz vom 30. August 1924 bringt in § 43 durch Iinweis auf § 17 des Staatsvertrags vom 1. April 1920 zum Ausdruck, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nicht verpflichtet ist, von den Ländern begonnene Bauten, und damit auch den Bau von ihnen begonnener Eisenbahnstrecken weiterzuführen. § 10 Absatz 3 gibt als Ersatz dafür der Reichsregierung die Machtbefugnis, der Gesellschaft jederzeit den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs aufzuerlegen. Wenn die Gesellschaft den Bau solcher Bahnen nicht für wirtschaftlich hält oder unbilligen Wettbewerb von ihnen fürchtet, geht der Bau und Betrieb auf Rechnung des Reichs, das auch Wettbewerbsausfälle zu ersetzen hat.

Die Tragweite der ersten Bestimmung, die die Gesellschaft von er Verpflichtung zur Weiterführung begonnener Bauten befreit, ist nicht ohne weiteres klar. Soll die Gesellschaft, wenn ie sich dahin entscheidet, nicht weiter zu bauen, auch von den en früheren Ländereisenbahnen und ihrem Rechtsnachfolger, er Reichsbahn, aus Bauverträgen obliegenden Verpflichtungen ntbunden sein, so daß diese zu Lasten des Reichs abzuwickeln ären — denn das Reich wird durch das Eisenbahngesetz von en ihm nach § 17 des Staatsvertrags obliegenden Verpflichtungen zur Weiterführung begonnener Bauten nicht befreit —, der muß die Gesellschaft für die Folgen der Einstellung der auten ohne Rückgriffsmöglichkeiten auf das Reich aufkommen?

Zur Klärung dieser Frage ist ein geschichtlicher Rückblick erforderlich.

Als am 1. April 1920 das Deutsche Reich die Staatseisenbahnen der Länder übernahm, waren zahlreiche neue Bahnen im Bau begriffen. Zum Teil waren es Neubaustrecken aus der Vorkriegszeit, die im Kriege allmählich in immer größerem Umfang wegen Arbeitermangels oder aus anderen Gründen hatten stillgelegt werden müssen, zum Teil waren es nach Beendigung des Krieges zwecks Beschäftigung von Arbeitslosen neu in Angriff genommene Bahnbauten. Die Finanzlage der Länder und des Reichs verschlechterte sich immer mehr. Alle begonnenen Bahnbauten weiterzuführen wäre den Ländern bei der fortschreitenden Zerrüttung ihrer Finanzen nicht möglich gewesen. Auch das Reich konnte sich aus dem gleichen Grunde bei der Übernahme der Ländereisenbahnen nicht unbedingt zur Fortführung der begonnenen Bahnbauten verpflichten. Es wurde deshalb im § 17 des Staatsvertrags bestimmt: „Das Reich ist verpflichtet, die von den Ländern begonnenen Bauten fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Lage fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen entgegenstehen." Die im zweiten Absatz des § 17 getroffene Bestimmung, daß beim Übergang der Bahnen auf das Reich durch den Haushalt oder durch Gesetze der Länder bewilligte Mittel als vom Reich bewilligt gelten, ist durch die Inflation gegenstandslos geworden.

Das Reich hat die begonnenen Bauten wohl in der Mehrzahl weitergeführt. Im November 1923 hatte es dann aber infolge der von dem Finanzminister verhängten Kreditsperre fast alle Bahnbauten einstellen müssen, und im Februar 1924 sah es sich gezwungen, die Reichseisenbahnen als ein Sondervermögen aus seinem Haushalt auszuscheiden. Die Bildung des Sondervermögens sollte die Reichsbahn finanziell unabhängig machen und ihr u. a. auch ermöglichen, selbständig Anleihen zu Bauzwecken aufzunehmen. In der Verordnung vom 12. Februar 1924, durch die das Unternehmen Deutsche Reichsbahn begründet wird, ist in § 3 Abs. 2 bestimmt, daß alle mit dem Reichseisenbahnunternehmen verbundenen Forderungsrechte und Schulden des Reichs auf die Deutsche Reichsbahn übergehen, und zwar mit Rechtswirksamkeit auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern des Reiches. Für die Verbindlichkeiten aus dem Staatsvertrag haftet jedoch das Reich auch weiterhin den Ländern. Diese können aber auch Erfüllung von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn fordern, abgesehen von gewissen hier nicht in Frage kommenden Ausnahmen. Demgemäß konnten die Länder die Fortführung der s. Z. von ihnen begonnenen Bahnbauten sowohl von dem Deutschen Reich als auch von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn im Rahmen des § 17 des Staatsvertrags fordern.

Am 11. Oktober 1924 wurde entsprechend den Londoner Vereinbarungen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. August 1924 errichtet, die als Gesellschaft besonderen Rechts den Betrieb der Reichseisenbahnen unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hat. Die Gesellschaft ist eine reine Betriebsgesellschaft. Das Eigentum an den Reichseisenbahnen mit allem Zubehör einschließlich der Fahrzeuge bleibt dem Reich. Mit dem Betriebsrecht sind alle mit den Reichseisenbahnen und alle mit dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn verbundenen Rechte und Pflichten mit Rechtswirksamkeit gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern auf die Gesellschaft übergegangen, jedoch unbeschadet der Vorschrift des § 43. Diese besagt aber, daß die Rechte und Pflichten aus den Bestimmungen des § 17 des Staatsvertrags nicht auf die Gesellschaft übergehen, die Gesellschaft also nicht verpflichtet ist, die von den Ländern begonnenen Bahnbauten weiterzuführen. Diese Verbindlichkeit obliegt lediglich dem aus dem Staatsvertrag den Ländern gegenüber noch weiterhin verpflichteten Reich. Die Reichsregierung kann dem dadurch entsprechen, daß sie gemäß § 10 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes der Gesellschaft den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnlinien auferlegt und kann ihre Forderung auch dann durchsetzen, wenn die Gesellschaft glaubt, daß der Bau und Betrieb solcher neuer Eisenbahnen nicht ertragsreich sei oder ihren anderen Linien unbilligen Wettbewerb bereite. In diesen Fällen geht allerdings auf Antrag der Gesellschaft der Bau und Betrieb auf Rechnung des Reichs, das Ersatz für etwaige Ausfälle der alten Strecken, die durch den Wettbewerb der neuen entstehen, leisten muß. Das Gesetz spricht zwar nur davon, daß der Bau neuer Bahnen der Gesellschaft auferlegt werden kann. Als solche werden aber auch die von den Ländern begonnenen Bahnbauten, die das Reich noch nicht fertiggestellt hat, zu verstehen sein. Für die Gesellschaft sind solche noch nicht betriebene Bahnen, die weiterzuführen sie nicht verpflichtet ist, als neue anzusehen. Wollte man diese Auslegung ablehnen, so würde eine Lücke im Gesetz bestehen und dem Reich die Möglichkeit genommen sein, die Vollendung derartiger Bahnen, für die es vielleicht schon große Summen aufgewendet hat, zu erzwingen. Eine andere Ansicht wird von Sarter und Kittel*) für den Fall vertreten, daß das Unternehmen Deutsche Reichsbahn den Bau solcher Bahnen bis zum Tage des Übergangs des Betriebsrechts auf die Gesellschaft, also bis zum 11. Oktober 1924 weiter betrieben hat. Es wird ausgeführt, daß dem Betriebsrecht der Gesellschaft auch eine Betriebspflicht entspricht und dementsprechend ein von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn bis zur Errichtung der Gesellschaft betriebener Bau von dieser weitergeführt werden müsse. Was unter Betriebsrecht zu verstehen ist, kann zweifelhaft sein, im Gesetz wird der Ausdruck auch in einem weiteren Sinne gebraucht, der Verwaltung mit einbegreift. Andererseits unterscheidet das Eisenbahngesetz in seinem § 10 Abs. 1 ein Betriebsrecht im engeren Sinn: „Die Gesellschaft hat das ausschließliche Recht zum Betrieb aller Eisenbahnen“, von dem im Absatz 2 daselbst geregelten Baurecht: „Die Gesellschaft hat ferner das ausschließliche Recht, neue Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, soweit sie in Zukunft zugelassen werden, zu bauen.“ Man wird es also nicht von der Zufallstatsache abhängig machen dürfen, ob gerade am 11. Oktober 1924 an einer Strecke gebaut worden ist, um daraus die Verpflichtung der Gesellschaft zum Weiterbau herzuleiten. Damit würde der Gesellschaft die Verpflichtung des Reichs, die ihr § 43 des Eisenbahngesetzes abnimmt, wieder auferlegt und die Möglichkeit genommen, sich durch Forderung der Ertragsgarantie des Reichs gegen Ausfälle und Verluste zu decken, die aus dem Bau unrentabler Strecken entstehen könnten.

Daß das nicht die Absicht des Gesetzes sein kann, ergibt sich aus den Gedankengängen, die zur Errichtung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geführt haben. Dem Reiche war es von den Sachverständigen zum Vorwurf gemacht worden, daß die Reichseisenbahnen nicht nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten betrieben würden, sondern in erster Linie den allgemeinen Wohlfahrtszwecken des Reiches dienten und das Streben nach Gewinn den Interessen der Allgemeinheit und der gesamten Volkswirtschaft nachgeordnet wurde. Daß die in den letzten Jahrzehnten in Angriff genommenen Nebenbahnbauten in der Mehrzahl dem Aufschluß weniger stark besiedelter Landesteile und der wirtschaftlichen Förderung des Landes dienen sollten und nicht die Mehrung des Gewinns aus dem Eisenbahnbetrieb bezweckten, ist bekannt. Nicht gerade erhebend war häufig in den Parlamenten der Kampf der Abgeordneten um „ihre“ Bahn. Der Gesellschaft durfte aber nicht zugemutet werden, solche als unrentabel anerkannte Bahnen, deren Bau von den Ländern in Angriff genommen und von dem Reich übernommen worden war, fortzuführen und dadurch die Ertragsfähigkeit des Gesamtnetzes für die von ihr übernommenen Reparationspflichten zu schmälern. Von diesen Lasten mußte die Gesellschaft befreit werden. Daß der Bau auch unrentabler Strecken im Interesse der Förderung der Wohlfahrt des Landes nötig ist, erkennt das Gesetz ausdrücklich in seinem § 10 Absatz 3 an, verlangt aber, daß solche Bahnen nicht zu Lasten der Gesellschaft, sondern des Reichs gebaut werden. Der Grundgedanke ist also, die Gesellschaft in ihrer Baupolitik von politischen Einflüssen freizumachen, die beim Bahnbau in Deutschland immer eine Rolle gespielt haben.

Schon bei dem Übergang der Ländereisenbahnen auf das Reich tritt dieser Gesichtspunkt in Erscheinung, denn das Reich ist nur verpflichtet, die von den Ländern begonnenen Bahnen fortzuführen, soweit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht und nicht Rücksichten auf die wirtschaftliche Lage der Reichseisenbahnen entgegenstehen. Bei Meinungsverschiedenheiten hierüber zwischen Reich und Ländern entscheidet, wenn keine Einigung durch Verhandlungen zu erzielen ist, der Staatsgerichtshof. Die Verbindlichkeit des Reichs aus § 17 des Staatsvertrages ist damit als eine politische, den Ländern gegenüber bestehende, anerkannt.

Dagegen handelt es sich bei der Frage, ob die Gesellschaft zur Abwickelung der aus den seitherigen Bahnbauten der Länder und des Reichs entstandenen Rechtsverhältnisse auf ihre Kosten verpflichtet ist, um Fragen des bürgerlichen und öffentlichen Rechtes.

Als am 15. November 1923 der Reichsbahn die Möglichkeit zum Weiterbauen durch die Kreditsperre des Reichsfinanzministers fast ganz genommen war, beschränkte man sich im wesentlichen darauf, die in der Ausführung begriffenen Bauten soweit zu fördern, daß ihr Zerfall und damit der dauernde Verlust der

*) Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft, S. 55.

n angelegten Werte vermieden wurde. Die Stabilisierung der rung ermöglichte es dann wieder, einen Voranschlag aufzu-n, und nun wurde auch ein Teil der wegen Geldmangels elegten Bauten erneut in Angriff genommen, und zwar die austrecken, die einen ausreichenden Ertrag erwarten ließen, bei der schwierigen Finanzlage des Unternehmens die Aufgung der Baukosten noch rechtfertigte. Als die Reichsbahn-llschaft das Unternehmen Deutsche Reichsbahn übernahm, sie begonnene Bahnbauten vor, deren Vollendung einen Auf-l von mehreren hundert Millionen Mark erfordert. Im Reichsgesetz sind keine Bestimmungen enthalten, die sich unmittel-nit der Abwickelung dieser Bautätigkeit befassen, abgesehen dem schon mehrfach erwähnten § 43. Das Gesetz spricht nur dem Betrieb der Reichseisenbahnen, es überträgt der Gesell-t das Betriebsrecht an den Reichseisenbahnen mit allem Zu-r, sagt aber nicht, was unter dem Begriff Reichseisenbahnen erstehen ist. Nach dem Sprachgebrauch würde anzunehmen daß der Gesellschaft das Recht und die Pflicht zum Betrieb vorhandenen schon von dem Unternehmen betrieben ge-nen Eisenbahnen übertragen wird. Daß auch im Bau ffene noch unvollendete Strecken, die noch gar nicht die tseigenschaft von Eisenbahnen haben, sondern erst Eisen-en werden sollten, unter den Begriff „Reichseisenbahnen" Eisenbahngesetzes von 1924 fallen sollen, ist aus diesem Ge-allein nicht zu entnehmen. Was unter den Begriff „Reichsbahnen" zu verstehen ist, ergibt sich, wenn man auf den svertrag und die Verordnung über die Schaffung eines Un-hmens Deutsche Reichsbahn zurückgreift. Der Staatsver-hatte alle Rechtsverhältnisse eingehend geregelt. Dabei ist achten, daß er nicht nur Vertragsrecht enthält, sondern auch s Recht schafft. Das Gesetz betreffend den Staatsvertrag den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich sagt ntsprechend ausdrücklich „Der nachfolgende Staatsvertrag . . wird genehmigt und tritt — unbeschadet seiner Eigen-t als Vertrag — mit Wirkung vom 1. April 1920 . . . . . esetz in Kraft". Er enthält danach sowohl materielles Recht, tliches und privates, als auch eigentliche Vertragsverein-ngen, die lediglich Verpflichtungen zwischen den Vertrags-eßenden schaffen. Zu den Bestimmungen materiellen Rechts en die §§ 1 und 2, nach denen das Reich das Eisenbahn-nehmen jedes Landes als ganzes mit allem Zubehör und damit verbundenen Rechten und Pflichten übernimmt. Alle dstücke der Länder, die schon Eisenbahnzwecken gewidmet erst für sie bestimmt sind, werden dem Reich igentum übertragen. Das Reich wird also Gesamtrechtsnach-der Länder nicht nur hinsichtlich der vorhandenen, son-auch der im Entstehen begriffenen Eisenbahnen und über-damit selbstverständlich mit dem gesamten Eisenbahn-gen der Länder auch die Abwickelung aller aus Anlaß Bautätigkeit laufenden Verträge. Das Reich wird der Bau-rller von den Ländern in Angriff genommenen Eisenbahn-n. In der Notverordnung über die Schaffung eines Unter-ns „Deutsche Reichsbahn" vom 12. Februar 1924 schafft eich ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes thaftliches Unternehmen, durch das es die im Eigentum des s stehenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet. Das nehmen umfaßt (§ 3) die Reichseisenbahnen mit allem Zu-r und allen damit verbundenen Rechten und Pflichten, alle ungsrechte und Schulden des Reichs, die mit dem Reichs-nternehmen verbunden sind, gehen auf die Deutsche bahn über. Der Eintritt der Deutschen Reichsbahn in die m Reichsbahnunternehmen verbundenen laufenden Ver-at Rechtswirksamkeit auch gegenüber den bisherigen Ver-egnern des Reichs. Es handelt sich also um eine Gesamt-nachfolge. Da die Ländereisenbahnen mit allen Rechten flichten, insbesondere auch der aus ihrer Bautätigkeit, auf ich übergegangen waren, und die für Eisenbahnbauten be-n gewesenen Grundstücke kraft Gesetzes Reichseigentum den sind, gehen auch alle Rechte und Pflichten aus der tigkeit der Länder und des Reichs auf das Unternehmen Deutsche Reichsbahn über. So wie das Reich die für Eisenbahnbauten der Länder erst bestimmten Grundstücke mit den bestehenden Eisenbahnen zusammen erworben hat, so gehen sie jetzt auf das Unternehmen Deutsche Reichsbahn über. Es besteht also kein Zweifel, daß auch die im Entstehen begriffenen Eisenbahnen Eisenbahnen im Sinne der Verordnng über die Schaffung eines Unternehmens Deutsche Reichsbahn sind. Neben dem Unternehmen ist aber das Reich für die Verbindlichkeiten aus dem Staatsvertrag den Ländern verhaftet geblieben. Zu diesen Verbindlichkeiten gehört auch die des § 17 des Staatsvertrags, die begonnenen Bauten der Länder fortzuführen, soweit das Bedürfnis unverändert fortbesteht und nicht Rücksichten auf die finanzielle Lage der Reichsbahn entgegenstehen. Es handelt sich hier, wie oben schon ausgeführt, um eine Verbindlichkeit staatsrechtlicher Art, nicht etwa um eine privatrechtliche Belastung des Unternehmens. Die Länder konnten deshalb nicht etwa gegen das Reich oder das Unternehmen Deutsche Reichsbahn wegen Einstellung eines Bahnbaues vor den ordentlichen Gerichten klagen, Grundstücke herauszugeben, die gemäß dem Staatsvertrag als für zu Eisenbahn-Bauzwecken bestimmt in das Eigentum des Reichs und des Unternehmens übergegangen waren. Der Übergang des gesamten Eisenbahnzwecken gewidmeten und für sie bestimmten Ländervermögens ist vielmehr vollkommen lastenfrei erfolgt. Für die Entscheidung eines Streites zwischen Land und Reich, ob das Unternehmen zum Weiterbau verpflichtet ist, war demgemäß die Entscheidung des Staatsgerichtshofs vorgesehen, sofern gütliche Vereinbarungen nicht zum Ziele führten. Hieran konnte und sollte durch die Begründung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn nichts geändert werden (§ 10 Abs. 2 der Verordnung über die Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn), die juristische Natur der Verbindlichkeit des Reichs zur Fortsetzung begonnener Bauten ist dieselbe geblieben. Da nach § 3 Abs. 3 der Verordnung das Reich für Verbindlichkeiten aus dem Staatsvertrage den Ländern verhaftet bleibt, diese jedoch auch von dem Unternehmen Erfüllung fordern können, stehen den Ländern jetzt zwei Verpflichtete gegenüber, das Reich und das eine selbständige juristische Person darstellende Unternehmen Deutsche Reichsbahn.

Als das Unternehmen am 11. Oktober 1924 auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft überging, ist diese nicht Eigentümerin der Reichseisenbahnen geworden, sondern lediglich als eine Betriebsgesellschaft für den Betrieb der Reichseisenbahnen errichtet worden. Bei dem Übergang der Rechte des Unternehmens Deutsche Reichsbahn auf die Gesellschaft handelt es sich also um eine Rechtsnachfolge anderer Art als bei den seitherigen Rechtsübertragungen. Das Eigentum an den Reichseisenbahnen verbleibt nach § 6 des Eisenbahngesetzes dem Reich, die Gesellschaft hat nur ein beschränktes im Gesetz näher geregeltes Verfügungsrecht über sie. Über Gegenstände, die zum Reichseisenbahnvermögen gehören, darf sie nur verfügen, soweit dies mit einer ordnungsmäßigen Betriebsführung vereinbar ist; bei Verfügung über Gegenstände, deren Wert 250 000 *M.* übersteigt, ist die Einwilligung der Reichsregierung einzuholen. Wenn nun auch in den §§ 5 und 6 des Eisenbahngesetzes nicht gesagt ist, was unter Reichseisenbahnen zu verstehen ist, ob der Begriff „Reichseisenbahnen" z. B. auch solche Gegenstände, insbesondere Grundstücke mitumfaßt, die noch nicht dem Betrieb der Eisenbahn gewidmet, sondern erst als Bauland für sie bestimmt sind (vgl. § 2 des Staatsvertrages), so ist doch als Sinn des Gesetzes zu entnehmen, daß alles was zu dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn gehört hatte, auch zum Reichseisenbahnvermögen gehören soll und nicht etwa Teile des Vermögens des Unternehmens freies Eigentum des Reichs oder der Gesellschaft werden können, abgesehen von der Ausnahme des § 5 Abs. 6 des Eisenbahngesetzes, nach der die Betriebsvorräte und Kassenbestände sowie Bankguthaben des Unternehmens freies Eigentum der Gesellschaft werden. Demnach fallen unter den Begriff „Reichseisenbahnen" im Sinne des § 6 des Eisenbahngesetzes auch die für Bahnbauten bestimmten Gegenstände aus dem Vermögen des Unternehmens, insbesondere auch Grundstücke, und

alle Rechten und Pflichten aus der Bautätigkeit des Unternehmens und des Reichs.

Nach § 5 des Eisenbahngesetzes hat das Reich der Gesellsch das ausschließliche Recht zum Betrieb der Reichseisenbahnen übertragen. Betriebsrecht in diesem Sinne muß also auch die Verwaltung der Neubaustrecken mitumfassen, da alle Rechte und Pflichten, die mit den Reichseisenbahnen und dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn verbunden waren, also auch die aus der Bautätigkeit, auf die Gesellschaft übergegangen sind (§ 5 Abs. 4). Ihr allein obliegt also die Abwickelung aller aus der Bautätigkeit ihrer Rechtsvorgänger entstandenen Rechtsverhältnisse. Daraus ergibt sich, daß die Gesellschaft nicht nur die Abwickelung solcher Bahnbauten auf ihre Kosten und ohne Rückgriff auf das Reich zu übernehmen hat, deren Weiterführung sie selbst erst aufgegeben hat, sondern auch derjenigen, die schon beim Übergang des Betriebsrechts auf sie von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn eingestellt worden waren. Zur Erfüllung der ihr aus dieser Belastung obliegenden Verbindlichkeiten stehen der Gesellschaft nur ihre laufenden Einnahmen neben den ihr Eigentum gewordenen Kassenbeständen und Bankguthaben des Unternehmens zur Verfügung. Aus § 43 des Eisenbahngesetzes in Verbindung mit § 17 des Staatsvertrags, der der Gesellschaft die Verpflichtung zur Weiterführung begonnener Bahnbauten abnimmt, kann sie also keine Befreiung von Verpflichtungen bürgerlich-rechtlicher oder öffentlich-rechtlicher Art herleiten. Insbesondere kann sie nicht vom Reich verlangen, daß ihr Ersatz für Aufwendungen geleistet werde, die sie machen muß um die Ansprüche abzufinden, die gegen sie aus der Bautätigkeit der Länder und des Reichs an Neubaustrecken erhoben werden, deren Weiterführung sie auf Grund des § 43 des Eisenbahngesetzes, der sie von den Bauverpflichtungen des Reichs ausdrücklich entbindet, ablehnt. Andererseits kann die Gesellschaft, selbst wenn sie nicht die Absicht hat, begonnene Bahnbauten in der ursprünglich geplanten Weise zu Ende zu führen, doch die Erfüllung der für den Bahnbau von den Ländern und dem Reich abgeschlossenen Verträge verlangen und Enteignungsverfahren weiter durchführen. Ein Grundstückeigentümer, der etwa sein Grundstück in Anbetracht der ihm sonst drohenden Zwangsenteignung freiwillig in der vereinfachten Form des Enteignungsgesetzes an die Länder oder das Reich zum Eisenbahnbau verkauft hat, kann nicht die Erfüllung des Kaufvertrages verweigern, weil der Bahnbau von der Gesellschaft nicht weitergeführt werde. Solange die Gesellschaft nicht erklärt hat, daß sie auf ein schon verliehenes Enteignungsrecht verzichtet, kann ihr im Enteignungsverfahren nicht mit der Einwendung entgegengetreten werden, daß ihr das Enteignungsrecht nicht mehr zustehe, weil sie nicht weiter zu bauen beabsichtigt. Zu einem Rücktritt von dem Unternehmen im Sinne des Enteignungsrechts liegt für die Gesellschaft aber im allgemeinen jetzt noch kein Anlaß vor, zumal ihr dadurch Entschädigungspflichten erwachsen könnten. Man muß sich darüber klar sein, daß eine sofortige Entscheidung der Fragen, ob begonnene Bahnbauten weiterzuführen sind, der Gesellschaft nicht zugemutet werden kann. Dazu ist die finanzielle Lage im Augenblick noch zu wenig geklärt. Die Gesellschaft ist zudem lediglich eine Betriebsgesellschaft, deren sich das Reich zum Betrieb der nach wie vor ihm gehörenden Reichseisenbahnen bedient, die ihm nach Abtragung der Reparationslasten wieder zu freiem Eigentum zufallen.

Schon in Anbetracht dieses Verhältnisses zum Reich muß in der Frage des Weiterbauens zunächst eine Klärung zwischen der Reichsregierung, die ja den Ländern gegenüber aus § 17 des Staatsvertrags zur Weiterführung begonnener Eisenbahnbauten verpflichtet bleibt, und der Gesellschaft erfolgen, die dem Verlangen des Reichs, weiterzubauen entsprechen muß. Die Gesellschaft darf daher nicht ohne weiteres mit der Vergangenheit abbrechen, sie könnte dadurch dem Reich unter Umständen rechtswidrig Schaden zufügen und es mit erheblich höheren Baukosten belasten, wenn es gemäß § 10 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes später von seinem Recht Gebrauch macht und der Gesellschaft den Weiterbau begonnener Eisenbahnen auf seine Kosten auferlegt. Jede Unterbrechung eines Bahnbaues bedingt durch die Räu der Baustelle und die bei Wiederaufnahme der Arbeiten stehenden Kosten der Neueinrichtung erhebliche Aufwendu Aus der Auflösung laufender Verträge entstehen für die U nehmer Ansprüche auf Ersatz des entgangenen Gewinns neue Verträge können unter Umständen nur unter wesentlic günstigeren Bedingungen abgeschlossen werden. Alles da höht die Baukosten und muß die Ertragsfähigkeit einer baustrecke mehr oder weniger beeinträchtigen.

Das Reich selbst wird in vielen Fällen gezwungen sein den Ländern über seine Verpflichtung zur Fortführung de ihnen begonnenen Eisenbahnbauten zu verhandeln. Nach des Staatsvertrages hat es begonnene Bauten fortzuführe weit das Bedürfnis in unveränderter Weise fortbesteht. weitere Einschränkung, daß nicht Rücksichten auf die wirts liche Lage der Reichseisenbahnen dem Weiterbau entg stehen dürfen, ist durch die Neugestaltung der Rechtsve nisse zwischen Reich und Gesellschaft gegenstandslos gewo Ob die Verpflichtung des Reichs nunmehr sinngemäß ein grenzung in seiner eigenen wirtschaftlichen Lage finden muß, wenn eine Einigung zwischen Reich und Ländern nic stande kommt, durch den Staatsgerichtshof entschieden we

Bevor die Gesellschaft und das Reich über die Frage der terführung begonnener Eisenbahnbauten beschließen kö muß deren Ertragsfähigkeit ermittelt werden. Bringt die baustrecke nach ihrer Vollendung der Gesellschaft voraus lich keinen ausreichenden Gewinn oder bereitet sie gar anderen Strecken unbilligen Wettbewerb, so ist das Reich, es den Weiterbau verlangt, auf Antrag der Gesellschaft pflichtet, die Kosten des Baues und Betriebs sowie den E der befürchteten Ausfälle zu übernehmen. Was die Gesell als „ertragreich" ansehen will, steht nach dem Gesetz in durch keine Richtlinien beschränkten freien Ermessen. F nügt, daß sie glaubt, daß der Bau und Betrieb nicht ertrag sei, um dem Reich die Kosten des Bahnbaues aufzubürden daß er ihren anderen Strecken Wettbewerb bereite, um die pflichtung des Reichs zum Ersatz der Ausfälle eintret lassen. Wenn also das Reich den Bau einer nach Ansich Gesellschaft nicht ertragreichen Strecke verlangt, so müss diesen Fall Vereinbarungen über das Abrechnungsverfahre schen Reich und Gesellschaft getroffen werden, denn de und der Betrieb der vollendeten Strecke werden von de sellschaft auf Rechnung des Reichs geführt. Wenn au genaue Ermittelung der Betriebskosten mit gewissen Schw keiten verbunden sein wird, so lassen sich diese doch verh mäßig leicht überwinden. Eine andere Frage aber ist man Ausfälle ermitteln will, die durch den Betrieb de dem Reich geforderten Strecke den übrigen Strecken der G schaft entstehen. Es wird kaum möglich sein, eine solche einwandfrei zu lösen, hier kann nur durch großzügig machungen dauernden Streitigkeiten vorgebeugt werden. selbe gilt von der Bestimmung des letzten Satzes des Abs. 3 des Eisenbahngesetzes, daß, wenn die neuen bahnen für den Betrieb der übrigen Strecken einen Vortei gen, dieser Vorteil auf den dem Reiche etwa zur Last fal Zuschuß für den Betrieb der neuen Bahnen anzurechnen i

Weiterhin ist die Frage zu klären, ob die vor der Erri der Gesellschaft für eine Neubaustrecke verausgabten B durch ihren Betrieb künftig verzinst werden müssen oder Gesellschaft sich damit begnügen kann, daß die von ihr für den Bahnbau schon aufgewendeten und noch aufzuwen Kosten durch den zu erwartenden Betriebsüberschuß v und allenfalls auch getilgt werden.

Die Baukosten, die vor der Errichtung der Gesellscha standen sind, sind in dem von den Sachverständigen mit liarden geschätzten Wert der Reichseisenbahnen enthalt dieser Wert richtig ermittelt ist, kann bezweifelt werd die vorliegende Frage ist er ohne Bedeutung, denn er ha lich statistischen Wert. Man ist nämlich nicht davon aus gen, eine bestimmte Verzinsung dieses Anlagekapitals

n, sondern hat die Bruttoeinnahme zu ermitteln versucht, ie Reichseisenbahnen bei normalem Verkehr bringen können. n Betrag hat man mit 4 Milliarden Goldmark veranschlagt berechnet, daß bei einem Betriebskoeffizienten von 80 % Reineinnahme von 800 Millionen Mark jährlich erreicht werönne. Bei 660 Millionen Mark Reparationsleistungen würden noch 150 Millionen Mark für andere Zwecke, zu denen aber die Verzinsung und Tilgung der Vorzugsaktien zu rechnen erfügbar sein. Die Reparationsleistungen müssen nun aber bracht werden ohne Rücksicht auf die größere oder gerin- Ertragsfähigkeit der einzelnen Strecken, die bisherigen alaufwendungen der Länder und des Reichs haben dabei Bedeutung für die Gesellschaft, es könnte ihr also so lange gültig sein, ob eine nicht vollendete Neubaustrecke ben wird oder nicht, als nicht ein im Verhältnis zu den n, die ihr für die Vollendung noch zur Last fallen, gün- Ertrag, der ihren Gewinn vermehrt, zu erwarten ist. Bei r Rechnung muß die Gesellschaft aber mit berücksichtigen, hr die gute Unterhaltung der schon ausgeführten Anlagen, wenn sie nicht weiterbaut, obliegt, ohne daß sie in der einen Ertrag aus ihnen ziehen kann, der auch nur einigern den in ihnen angelegten Werten entspricht. Grundstücke sich zwar verpachten, aus einem Tunnel, einer Brücke, - und Überführungsbauwerken, die die Hauptkosten verht haben, läßt sich kein Nutzen ziehen, dagegen können die n der laufenden Unterhaltung unter Umständen größer als bei einer im Betrieb befindlichen Strecke. Man denke n die mutwillige Zerstörung von Bauwerken infolge der nden Aufsicht. Diese Verpflichtung zur guten Unterhaltung der Gesellschaft durch § 9 des Eisenbahngesetzes auferlegt; arf also nicht etwa ohne Zustimmung des Reichs die schon stellten Anlagen verfallen lassen oder abbrechen.

e diese Gesichtspunkte rechtfertigen es, die von den ern und dem Reich für eine Neubaustrecke schon aufgewen- Kosten ganz außer Ansatz zu lassen. Dagegen sind alle n, die seit dem 11. Oktober 1924, dem Tage der Errichtung Gesellschaft, entstanden sind, als Kapitalkosten der neuen ke anzusehen. Dazu gehören auch die Aufwendungen, die esellschaft zu machen hat, um den schon während der Bauzeit ihrer Rechtsvorgänger entstandenen und nach Überdes Betriebsrechts auf sie fällig gewordenen Verpflichn zu genügen, wie Abfindung der Unternehmer für die e der Bauunterbrechungen im Winter 1923 entstandenen en, für Aufwertungsansprüche usw., da sie diese Kosten von sich abwälzen kann. Wenn ein von der Gesellschaft stellter Bahnbau wieder in Angriff genommen wird, so sind s zur Stillegung des Baues und die durch diese der Gesell- entstandenen Kosten (also die seit dem 11. Oktober 1924 wendeten) den für die Weiterführung des Baues verantten Beträgen zuzuzählen.

glich erscheint, ob bei der Prüfung der ausreichenden Erfähigkeit neuer Strecken den Baukosten die Kosten zuzugen sind, die für die Ausrüstung der Strecke mit Lokomo- und Fahrzeugen rechnungsmäßig erforderlich sind. In- des zurzeit überaus schwachen Verkehrs dürften Neuanungen von Betriebsmitteln für jetzt weiterzuführende neue eken nicht erforderlich werden, eine Vermehrung des Ver- durch Zuwachs einer Strecke ist vielmehr, abgesehen von teigerung des Ertrags, schon deshalb willkommen, um die der abgestellten Fahrzeuge, die durch Nichtbenutzung vornen, zu verringern. Man wird daher solange, als durch Ertungsbauten keine Neubeschaffung von Betriebsmitteln erlich wird, von dem Ansatz solcher Kosten absehen können. aber wieder Neubeschaffungen, die über den Ersatz abgen Materials hinausgehen, erfolgen müssen, sind die Werte r die Ausrüstung der Neubaustrecke erforderlich werden- etriebsmittel auch voll in Ansatz zu bringen.

verlangen ist also, daß die Kapitalaufwendungen der Geaft, die sie für eine neue Eisenbahnstrecke machen muß, us dem Reinertrag der Strecke mit einem den jeweiligen Zeitverhältnissen entsprechenden Zinsfuß verzinsen lassen und daß ihr Ertrag höher ist als der Zinssatz, den die Gesellschaft etwa für ein Baudarlehn gewähren muß oder als ihrer Belastung durch Ausgabe von Vorzugsaktien entspricht. Im Eisenbahngesetz ist die Ausgabe solcher Aktien der Gesellschaft als Mittel, um Geld für werbende Anlagen zu beschaffen, und zwar bis zum Betrag von 1½ Milliarden Mark*) an die Hand gegeben. Sie ist frei in der Ausgabe der Vorzugsaktien, solange die Dividende nicht höher als 7 % ist und der Ausgabekurs mindestens den Nennwert erreicht (§ 5 Absatz 2 der Satzung). Man rechnete also offenbar damit, daß sich die Gesellschaft Geld mit einer Zinslast von höchstens 7 % werde ohne Schwierigkeiten beschaffen können. An den Schuldverschreibungen kann die Gesellschaft nur bis zum Betrage von 250 Millionen Goldmark und unter sich erschwerten Bedingungen ausgeben (§ 8 der Satzung). Mit einem Reinertrag, der mindestens eine Verzinsung des Anlagekapitals ermöglicht, dürfte die untere Grenze gegeben sein, unter der die Ertragsfähigkeit einer neuen Strecke nicht bleiben darf, um nicht verlustbringend für die Gesellschaft zu sein. Da die Belastung der Gesellschaft durch Ausgabe von Vorzugsaktien infolge der Tilgungsbedingungen aber eine höhere als mit 7 % sein wird, da ferner ihre Ausgabe insofern unerwünscht ist, als durch sie der Einfluß der Reichsregierung im Verwaltungsrat geschwächt wird, denn von den jetzt seitens der Reichsregierung besetzten Sitzen sind später vier den Inhabern der Vorzugsaktien mit der Maßgabe einzuräumen, daß auf je 500 Millionen Goldmark ausgegebener Vorzugsaktien ein Sitz im Verwaltungsrat entfällt, ist eine noch wesentlich höhere Verzinsung des Baukapitals zu verlangen, falls das Baugeld nur durch Ausgabe von Vorzugsaktien aufgebracht werden kann. Ist die Aufbringung der Baukosten in anderer Weise möglich, etwa durch Darlehn der an einer neuen Strecke interessierten Gemeinden, so werden für die Beteiligten etwas günstigere Bedingungen von der Gesellschaft gestellt werden können. Immer aber, einerlei wie die Baukosten aufgebracht werden, wird zu fordern sein, daß der Aufwand der Gesellschaft für Verzinsung und Tilgung der Baukosten nicht nur aus dem Reinertrag der neuen Strecke gedeckt wird, sondern daß auch ein Unternehmergewinn übrig bleibt, denn die Gesellschaft muß verlangen, daß auch die neuen Strecken zur Abtragung ihrer Reparationslasten, die aus den Betriebsüberschüssen zu leisten sind, beitragen. Andernfalls würden sie eine Belastung für sie bedeuten und demgemäß ihr Betrieb auf Kosten des Reichs gehen müssen.

In welcher Höhe dieser Gewinn zu fordern ist, ergibt sich aus der Erwägung, daß die in dem Sachverständigengutachten errechneten Einnahmemöglichkeiten bei einem der Vorkriegszeit entsprechenden Verkehr einen Betriebskoeffizienten von 80 % zur Voraussetzung haben. Der von den Sachverständigen erwartete Verkehrsumfang ist bei weitem noch nicht erreicht und es ist auch sehr fraglich, ob er unter den drückenden Wirtschaftsbedingungen der Nachkriegszeit wieder erreicht werden kann. Deshalb wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nur dann ihren Reparationspflichten mit einer gewissen Sicherheit genügen können, wenn es ihr möglich ist, ein günstigeres Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben zu erreichen. Es wird deshalb zu fordern sein, daß der Betriebskoeffizient für die Neubaustrecke, nachdem der auf die Baukostenverzinsung und Tilgung entfallende Teil des Ertrags ausgeschieden ist, etwa 70 % ist. Daß bei solchen Berechnungen aber auch noch andere Gesichtspunkte mitsprechen können und müssen und z. B. durch eine Neubaustrecke eintretende Entlastungen an anderer Stelle zu berücksichtigen sind, sei hier nochmals bemerkt.

Jede neue Strecke bedeutet eine Werterhöhung des Reichseisenbahnvermögens, denn alles, was die Gesellschaft erwirbt, fällt kraft Gesetzes (§ 6 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes) in das Eigentum des Reichs. Dieser Erwerb des Reichs ist insoweit

*) 500 Millionen Goldmark aus dem Erlös der vorgesehenen 2 Milliarden Vorzugsaktien sind dem Reich zur Verfügung zu stellen.

unentgeltlich, als die Gesellschaft die Baukosten aus laufenden Betriebseinnahmen oder aus der Verwertung von Vorzugsaktien bestritten hat. Die Vorzugsaktien müssen, wenn das Betriebsrecht endet, also am 31. Dezember 1964, getilgt, zurückgekauft oder eingezogen sein (§ 5 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes). Dasselbe gilt für Kredite, die die Gesellschaft aufgenommen hat, außer für den Fall, daß sich die Gesellschaft mit der Reichsregierung darüber verständigt hat, daß die Belastung sich über den 1. Januar 1965 hinaus erstrecken soll (§ 8 des Eisenbahngesetzes). Für Schuldverschreibungen und hypothekarisch gesicherte Anleihen gilt aber außerdem auch die schon erwähnte Begrenzung ihres Höchstbetrages in § 9 der Satzung auf 250 Millionen Goldmark. Diese Bestimmungen erschweren es der Gesellschaft wesentlich, begonnene Bahnen fertig zu stellen und neue Bahnbauten in Angriff zu nehmen, und zwar um so mehr, je näher der Zeitpunkt der Beendigung des Betriebsrechts rückt. Es wird deshalb an das Reich wohl in gewissen Fällen die Forderung gestellt werden können, daß es der Gesellschaft eine Entschädigung für Bauten gibt, die eine dauernde Werterhöhung bringen und deren Kosten während der Dauer des Betriebsrechts der Gesellschaft ohne einen solchen Zuschuß nicht getilgt werden könnten.

Wenn nach den vorstehenden aus dem Eisenbahngesetz entwickelten Grundsätzen künftig verfahren werden muß, so bedeutet das für die meisten jetzt im Bau befindlichen Strecken, daß ihre Weiterführung sich nur mit großen Opfern der Beteiligten wird ermöglichen lassen. Daß das Reich, das mit anderen Verpflichtungen schon überbürdet ist, und das wesentlich weniger als die Länder und die engeren Kommunalverbände an Bahnbauten interessiert sein wird, sich in größerem Umfange mit Kostenzuschüssen wird beteiligen können, kann nicht erwartet werden. Deshalb wird es der gegebene Weg sein, daß sich diejenigen, die an einer neuen Eisenbahn interessiert sind, mit der Gesellschaft in Verbindung setzen und entweder durch billige Darlehn und verlorene Zuschüsse den Weiterbau oder einen Neubau ermöglichen. Das wird vor allem bei den schon von den Ländern begonnenen Nebenbahnstrecken in Frage kommen, die die Gesellschaft wegen unzureichender Ertragsfähigkeit nicht weiterbauen kann. In Preußen war für den Bau von Nebenbahnen Bedingung, daß der für den Bahnbau erforderliche Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde. E wurden häufig Kapitalzuwendungen gefordert und von Ge den und weiteren Kommunalverbänden bewilligt. Alle diesa wendungen würden für die Beteiligten bei dauernder Stillegu Bahnbaues zum größten Teil verloren sein. Bei der Herga Bauzuschüsse handelte es sich nicht um eine Leistung aus gegenseitigen Vertrag bürgerlichen Rechts, etwa aus Werkvertrag, durch den der Staat verpflichtet würde, ein Eisenbahn zu bauen, sondern um Zuschüsse, die, wie es b in Preußen üblichen Verträgen hieß, in der Erwartun staatsseitigen Ausbaues der betreffenden Eisenbahn g wurden. Das Eisenbahnbaurecht war von jeher ein staa Hoheitsrecht in Deutschland, infolgedessen wurde auch Vertragsfassung gewählt, um zum Ausdruck zu bringen, d klagbares Forderungsrecht der Gemeinden und sonstigen geber auf Durchführung des Bahnbaus nicht begründet w sollte. Wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sich Benehmen mit der Reichsregierung und mit deren Zustin entschlossen hat, einen von den Ländern schon begon Bahnbau nicht weiterzuführen, kommt lediglich in Frag die zum Bahnbau geleisteten Zuschüsse von den Bete nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches üb ungerechtfertigte Bereicherung zurückgefordert werden, mit ihrer Leistung erwartete Erfolg nicht eingetreten ist. hiermit wird nicht viel zu erreichen sein, denn die gew Zuschüsse werden für die seitherigen Bauausführunge wendet und infolgedessen das Reich zu ihrer Herausgabe stande sein; es ist also im Sinne des § 818 des Bürgerlich setzbuchs nicht mehr bereichert. Die zum Bahnbau überla Grundstücke aber sind zum großen Teil durch Ausschach oder Aufträge für ihre seitherige Nutzung entwertet, s mit ihrer Rückgabe der frühere Zustand auch nicht wied zustellen ist. Infolgedessen wird den Beteiligten im allge nur übrig bleiben, durch neue Opfer zu verhüten suche die schon gebrauchten nutzlos aufgewendet worden sind. E wisse Erleichterung für einen solchen Entschluß dürfte se etwa von Gemeinden und anderen Kommunalverbänden nommene Darlehen für den Eisenbahnbau inzwischen du Inflation ebenfalls entwertet worden sind und insofern drückende Last mehr bedeuten.

Ernennung von Ausländern zu Reichsbahnbeamten.

Von Reichsbahndirektor **Dr. Reindl** in München.

I. Mit der Errichtung der Reichsbahn-Gesellschaft und der Übertragung des Betriebsrechts auf der Deutschen Reichsbahn an die Gesellschaft ist ein neuer Beamtentyp geschaffen worden, der Reichsbahnbeamte. Er ist nicht Reichsbeamter im Sinne des Reichsbeamtengesetzes (RBG.), weil sein Dienstherr nicht das Reich, sondern die Gesellschaft ist; aber er ist nicht privater Angestellter der Gesellschaft, sondern Beamter des öffentlichen Rechts und als solcher Beamter im Sinne der Reichsverfassung. Seine Anstellung erfolgt durch die hierzu als zuständig erklärten Organe der Gesellschaft — Verwaltungsrat, Generaldirektor oder die von ihm ermächtigten Stellen der Gesellschaft — kraft der ihnen in §§ 17 und 23 Abs. 3 des Reichsbahngesetzes, § 15 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft und §§ 1 und 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes eingeräumten öffentlich-rechtlichen Befugnisse. Die Anstellung ist also ein öffentlich-rechtlicher Verwaltungsakt, ein sogen. Staatsakt (vgl. Begründung zum Reichsbahngesetz Teil I Ziff. 2 F, Teil II zu § 17, Begründung zu §§ 1 und 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes, ferner Sarter-Kittel, die deutschen Reichsbahngesetze S. 160 und Roser, die Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Einleitung B. S. 11 und Anm. 3 zu § 1 S. 27, Anm. 1 zu § 6 S. 40)[1].

II. § 1 Abs. 2 des Reichsbahnpersonalgesetzes bestim für die Anstellung des Reichsbahnbeamten folgendes: „E nennung zum Reichsbahnbeamten setzt den Besitz der de Staatsangehörigkeit voraus. Durch Staatsverträge fest

[1]) Sarter-Kittel a. a. O. S. 160 zählen den Reichsbahnbeamten zu den „mittelbaren Reichsbeamten". Das erscheint aber nicht richtig. Man hat in der Rechtslehre allerdings die Re amten nach § 1 des RBG. in „unmittelbare" und „mitt Reichsbeamte geteilt; als erstere wurden die vom Kaise Reichspräsidenten) oder in seinem Auftrage angestell amten des Reiches bezeichnet, als letztere dagegen die im RBG. gedachten und dessen Vorschriften unterliegend amten der einzelnen Staaten verstanden, die nach Vorsch Reichsverf. den Kaiserlichen Anordnungen Folge zu leist pflichtet waren (vgl. Arndt, RBG. Anm. 1 zu § 1; Schulz Anm. 3a und b zu § 1; Brand RBG, 2. Auflage S. 8; Rhe die preuß. Disziplinargesetze S. 25; RGZiv. Bd. 1 S. 30 meinsam und wesentlich war demnach beiden Arten von beamten die Verpflichtung zur Dienstleistung für das der Unterschied bestand nur in der Person des Anste Der Reichsbahnbeamte wird aber nicht zur Dienstleist das Reich von der Gesellschaft angestellt, er hat den We der Reichsbehörden nicht zu folgen, er hat, wie Sarter-Kit O. selbst zutreffend bemerken, „mit dem Reiche dienstlich zu tun und dem Reiche gegenüber keine Rechte und Pfl Er kann also auch nicht mittelbarer Reichsbeamter sei für seine Rechtsbeziehungen zur Gesellschaft vielfa gleichen Vorschriften gelten, wie nach Reichsrecht für die beamten, ist selbstverständlich ohne Einfluß für die Fra dienstlichen Stellung zum Reich.

Ausnahmen bleiben unberührt"[2]). Es ergibt sich nun die Frage, welche Bedeutung dieser Vorschrift hinsichtlich der Rechtsgültigkeit der Ernennung zukommt und welche Wirkung die Außerachtlassung der Vorschrift hat, sei es, daß sie auf ein Versehen oder einen Irrtum der anstellenden Dienststelle hinsichtlich der Staatsangehörigkeit des Anzustellenden oder aber auf eine Täuschung seitens des letzteren zurückzuführen ist. Ist in einem solchen Falle der Anstellungsakt nichtig oder anfechtbar oder überhaupt nicht mehr abänderbar?

Die Entscheidung hängt von der Stellungnahme zu dem allgemeinen Problem der sogen. fehlerhaften Staatsakte, insbesondere zu der Frage, ob und inwieweit die staatsrechtlichen Akte der Einwirkung von Willensmängeln unterliegen, wenn sie durch Irrtum oder arglistige Täuschung hervorgerufen werden.

Zu der Frage hat das Reichsgericht in einem Urteil vom 3. Juni 1914 (RGZ. Bd. 83 S. 429) bereits einmal Stellung genommen. Es hat dabei die Auffassung vertreten, daß, soweit vermögensrechtliche Ansprüche von unmittelbaren oder mittelbaren Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältnis im ordentlichen Rechtswege verfolgt werden können, auch der Anstellungsakt durch die ordentlichen Gerichte auf seine Rechtsbeständigkeit, sofern diese bestritten oder zweifelhaft sei, zu prüfen sei, gleichviel ob die etwaigen Mängel die Form oder den Inhalt des Anstellungsaktes betreffen. Die Prüfung könne sich also auch darauf erstrecken, ob der Wille der Anstellungsbehörde in rechtlich erheblicher Weise durch Irrtum oder arglistige Täuschung beeinflußt worden sei. Damit ergebe sich neben den regelmäßigen Beendigungsgründen des Beamtendienstverhältnisses wie Tod, Dienstentlassung auf Antrag mit oder ohne Ruhegehalt, Dienstentlassung im Disziplinarwege, Kündigung oder Widerruf bei entsprechendem Vorbehalt, noch ein weiterer, nämlich der Anspruch der Unwirksamkeit der Anstellung durch das Gericht infolge eines festgestellten wesentlichen Mangels des Anstellungsaktes. Für die Feststellung dieser Mängel seien die auf dem Gebiete des bürgerlichen Vertragsrechtes bestehenden Vorschriften, insbesondere jene in §§ 119 ff. 123 BGB. insoweit entsprechend anzuwenden, als sie die *sachlichen* Erfordernisse des wesentlichen Irrtums und einer rechtlich bedeutsamen arglistigen Täuschung betreffen. Ob auch die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über die *Art der Geltendmachung* dieser Willensmängel und die Einhaltung gewisser Fristen anzuwenden seien oder ob die Anstellung, die auf einem mangelhaften Staatsakte beruht, nur durch einen neuen, die Zurücknahme der Anstellung oder ihre Nichtigkeit aussprechenden Staatsakt rückgängig zu machen sei, ferner ob die auf dem einen oder anderen Wege erfolgende Aufhebung des Dienstverhältnisses nur für die Zeit von der Erklärung ab (ex nunc) wirke oder ob sie zurückwirke auf die seit der Anstellung verflossene Zeit (ex tunc), ist in dem Urteil dahingestellt gelassen[3]).

Nach dieser Auffassung des Reichsgerichts ergäbe sich für den Fall des § 1 Abs. 2 des Reichsbahnpersonalgesetzes jedenfalls so eine, daß die infolge Irrtums oder arglistiger Täuschung erfolgte Anstellung eines Ausländers als Reichsbahnbeamter — von den in Staatsverträgen vorgesehenen Ausnahmen natürlich abgesehen — angefochten und — sei es mit Wirkung ex tunc oder ex nunc — aufgehoben werden könnte.

Gegen die vom Reichsgericht vertretene analoge Anwendung der bürgerlich-rechtlichen Vorschriften über Irrtum und Täuschung auf das öffentlich-rechtliche Beamtendienstverhältnis sind jedoch von mehrfacher Seite Bedenken erhoben worden, so von Hartmann in Jur. W. 1915 S. 120 und von Josef im „Recht" 1920 S. 141, 142; letzterer hat auch auf die unannehmbaren Folgen aufmerksam gemacht, die sich aus dieser Auffassung für die Sicherheit der aus dem Beamtendienstverhältnis zustehenden Rechte ergeben könnten.

Auch in einem zur gleichen Zeit wie das Urteil des RG. ergangenen Urteil des OLG. Braunschweig vom 13. Januar 1914 (mitgeteilt im „Recht" 1914 Nr. 578 und bei Eger Eisenb. E. Bd. 30 S. 519) ist ein von der Anschauung des RG. abweichender Standpunkt vertreten und ausgesprochen, daß das Verwaltungsrecht einen allgemeinen Rechtssatz des Inhalts, daß ein Verwaltungsakt wegen Irrtums angefochten oder widerrufen werden könne, nicht kenne, eine solche Widerruflichkeit vielmehr nur da zulässig sei, wo sich nachträglich das Fehlen wesentlicher gesetzlicher Voraussetzungen für die Gültigkeit des Verwaltungsaktes herausstelle[4]).

Auch ich bin der Meinung, daß die hier zur Erörterung stehende Frage auf dem vom RG. vertretenen Wege der analogen Anwendung der zivilrechtlichen Vorschriften über Irrtum und arglistige Täuschung nicht gelöst werden darf, daß die Lösung vielmehr nur unter Zuhilfenahme der in der Wissenschaft und Praxis des Verwaltungsrechts über das allgemeine Problem der Nichtigkeit und Anfechtbarkeit von staatlichen Verwaltungsakten aufgestellten Rechtsregeln gewonnen werden kann, wobei aber zu beachten ist, daß die erste Quelle für die Entscheidung immer das Gesetz selbst, also hier der § 1 Abs. 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes und die übrigen in Betracht kommenden Vorschriften dieses Gesetzes und des Reichsbahngesetzes sowie der Personalordnung, bleiben muß.

Die Verwaltungsrechtslehre unterscheidet nun zwischen nichtigen, anfechtbaren (widerruflichen) und zurücknehmbaren Verwaltungsakten. Nichtige Verwaltungsakte sind solche, die von Anfang an und kraft gesetzlicher Bestimmung als rechtlich überhaupt niemals vorhanden anzusehen sind; als anfechtbare Verwaltungsakte werden diejenigen bezeichnet, die zwar nach Maßgabe ihres Inhalts zunächst bindende Kraft besitzen, die aber von Amts wegen (Selbstanfechtung) oder auf eine Beschwerde des Betroffenen (Parteianfechtung) durch eine nachträgliche Kraftloserklärung außer Wirksamkeit gesetzt werden können mit der Folge, daß sie als von Anbeginn an nicht rechtsgültig zu betrachten sind (Wirkung ex tunc). Absolute Nichtigkeit und Anfechtbarkeit unterscheiden sich daher nicht in ihren Wirkungen, sondern bloß in der Art, wie die Beseitigung der ungültigen Verfügung herbeigeführt wird. Unter zurücknehmbaren Verwaltungsakten werden diejenigen verstanden, die von Anbeginn an Gültigkeit haben, später aber durch eine behördliche Verfügung wieder außer Kraft gesetzt (zurückgenommen) werden, jedoch mit der Wirkung, daß die Ungültigkeit erst mit dem Zeitpunkt der Zurücknahme eintritt (Wirkung ex nunc). Anfechtung und Zurücknahme unterscheiden sich daher dadurch, daß der angefochtene Staatsakt fingierterweise als nie vorhanden zu betrachten sei, während der zurückgenommene bis zum Zeitpunkt der Zurücknahme in Kraft bleibt[5]).

Absolute Nichtigkeit ist im Gebiete des Verwaltungsrechtes, abweichend vom Privatrecht, nur etwas Singuläres; sie tritt

[2]) Eine ähnliche Bestimmung enthält auch § 68 Abs. 1 der Bayer. Verf. vom 12. August 1919, wonach zu einem öffentlichen Amte nur berufen werden kann, wer seit mindestens 5 Jahren die deutsche Reichsangehörigkeit besitzt, und Ausnahmen nur auf Grund eines Beschlusses des Gesamtministeriums zulässig sind. Vgl. hierüber meine Abhandlung in bayer. Gemeinde- und Verwaltungszeitung 1922, S. 98. Die folgenden Ausführungen sind eine Übertragung der damaligen Ausführungen auf das Verhältnis der Reichsbahnbeamten.

[3]) Roser nimmt in seinem Kommentar zur Personalordnung Anm. 2 zu § 6 S. 41 ohne weiteres die Anwendung der Bestimmungen des BGB. § 119 ff. *in ihrem vollen Umfange* auf das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis der Reichsbahnbeamten an und will eine Anfechtung wegen Irrtums sogar dann zulassen, wenn die dem Beamten ausgehändigte Anstellungsurkunde mit der aktenmäßigen Verfügung der Gesellschaft im Widerspruch steht. Das Letztere erscheint mir jedenfalls unrichtig und mit dem Wesen der Begründung des Reichsbahnbeamten-Dienstverhältnisses als eines reinen Formalaktes und mit der konstitutiven Wirkung der Aushändigung der Urkunde nicht vereinbar; vgl. darüber Näheres unten.

[4]) Das Reichsgericht hat dieses Urteil bestätigt, aber nur deshalb, weil es sich um irrevisible Normen des (Braunschweigischen) Landesrechts handle; vgl. das Urteil des RG. bei Eger Eisenb. E. Bd. 32, S. 178

[5]) Vgl. zum Vorstehenden W. Jellinek, der fehlende Staatsakt (1908), S. 45, 52, 149, 156, 167, 168; Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechtes (1911) S. 171—173; Kormann, Grundzüge eines allgemeinen Teiles des öffentlichen Rechts in Hirths Annalen 1912, S. 46—51.

außer den Fällen der sachlichen und örtlichen Unzuständigkeit der verfügenden Behörden und Verletzung der gesetzlich vorgeschriebenen Form, bei Verwaltungsakten nur dann ein, wenn deren Inhalt auf einen absolut unmöglichen Rechtserfolg gerichtet ist[6]). Hierzu gehört auch der Fall, wo kraft positiver gesetzlicher Vorschrift bestimmte Personen für unfähig zu bestimmten Rechtsverhältnissen erklärt werden, wie dies in §§ 31 und 34 RStGB. geschehen ist. Die Ernennung einer zur Bekleidung öffentlicher Ämter nach §§ 31, 34 RStGB. als unfähig erklärten Person zum öffentlichen Beamten und somit auch zum Reichsbahnbeamten ist daher wegen absoluter rechtlicher Unmöglichkeit nichtig und der Ernannte überhaupt nicht Beamter geworden[7]).

Von einer derartigen persönlichen Unfähigkeit (Inkapazität) zur Bekleidung eines öffentlichen Amtes kann aber im Falle des § 1 Abs. 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes keine Rede sein. § 1 Abs. 2 wollte den Ausländer nicht als persönlich unfähig zur Wahrnehmung des Dienstes eines Reichsbahnbeamten erklären, wie sich schon aus dem Wortlaute der Vorschrift und insbesondere aus der Zulassung von Ausnahmen durch Staatsverträge ergibt; er wollte vielmehr nach der Begründung hierzu nur eine Sicherung gegen Verfremdung im Beamtenkörper der Reichsbahn schaffen. Die Vorschrift bedeutet also nicht eine Einschränkung der Rechtsfähigkeit gewisser Personen — wozu im Reichsbahn-Personalgesetz auch gar nicht der richtige Ort gewesen wäre —, sondern eine Bindung des freien Ernennungsrechtes der Gesellschaft. Die Ernennung eines Ausländers zum Reichsbahnbeamten kann daher nicht die absolute Nichtigkeit der Ernennung zur Folge haben; der Ernannte wird Reichsbahnbeamter mit allen Rechten und Pflichten eines solchen.

Liegt sonach nicht Nichtigkeit vor, so fragt sich weiter, ob die unter Außerachtlassung des § 1 Abs. 2 a. a. O. erfolgte Ernennung nicht wegen materieller Gesetzwidrigkeit anfechtbar ist mit der Wirkung, daß sie nachträglich ex tunc wieder aufgehoben werden kann.

Die Anfechtung eines Verwaltungsaktes wegen materieller Gesetzwidrigkeit, soweit die letztere nicht schon absolute Nichtigkeit zur Folge hat (wie z. B. bei Verstoß gegen § 31 und 34 RStGB.), wird nun in der Verwaltungsrechtslehre bei sogen. konstitutiven Verwaltungsakten, d. h. solchen, durch welche Rechte (öffentliche oder private) der Partei begründet werden, zwar allgemein zugelassen, soweit es sich um sogen. einfache Verwaltungsakte handelt. Dagegen werden sogen. Formalakte, d. h. Verwaltungsakte, bei denen die Begründung von Rechten und Pflichten an die Einhaltung einer bestimmten Form, z. B. Aushändigung einer schriftlichen Urkunde, gebunden ist, grundsätzlich als der Anfechtung entzogen erklärt; bei ihnen wird eine Anfechtung nur im Umfange der bürgerlichen Restitutionsklage (§ 580 ZPO.) als zulässig anerkannt[8]). Die Ernennung zum Reichsbahnbeamten ist aber nach § 6 Ziff. 1 der Personalordnung unbestreitbar ein solcher Formalakt, da die Ausstellung und Aushändigung der Urkunde wesentliche und unerläßliche Voraussetzung für den Erwerb der Eigenschaft eines Reichsbahnbeamten ist[9]). Hiernach wird eine Anfechtung der Ernennung in Form einer Außerkraftsetzung derselben wegen Außerachtlassung des § 1 Abs. 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes jedenfalls dann ausgeschlossen sein, wenn diese Außerachtlassung nur auf Irrtum oder objektive Täuschung der Stelle, die die Ernennung ausgesprochen hat, beruht und höchstens dann als zulässig anzuerkennen sein, wenn sie durch arglistige Täuschung (Betrug, Erschleichung, z. B. durch Vorlage eine falschen Ausweises über die Staatsangehörigkeit) seitens de Anzustellenden herbeigeführt wurde. Aber selbst im letztere Falle möchte ich die Anfechtung nicht für zulässig erachten Denn die in solchem Falle in der Rechtslehre zugelassene An fechtung von sogen. Formalakten ist nur die Regel; diese kan aber nur insoweit Geltung beanspruchen, als nicht ausdrücklich Rechtssatzung oder stillschweigender Gesetzeswille im einze nen Falle die fehlerhafte Verfügung gleichwohl als unanfechtba erklärt[10]). Das letztere muß aber für Fälle der vorliegende Art als Wille der die Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamte regelnden, im Reichsbahngesetz, Reichsbahn-Personalgesetz un in der Personalordnung niedergelegten Gesetzesbestimmunge angenommen werden. Wie das Reichsbahnbeamten-Dienstve hältnis nach § 6 der Personalordnung nur durch förmlichen Ak begründet ist, so soll es auch, wie übrigens auch das sontig öffentlich-rechtliche Beamtendienstverhältnis, nur durch b stimmte Akte wieder zur Aufhebung gelangen. Diese Au hebungsgründe sind in erschöpfender Weise in den d Rechtsverhältnisse der Reichsbahnbeamten regelnden Bestim mungen angegeben: es sind Tod, Widerruf oder Kündigung b den jederzeit widerruflichen oder kündbar angestellten Beamt (§ 2 Reichsbahnpersonalgesetz, § 25 Ziff. 1 und § 19 F der Pe sonalordnung), Entlassung auf Antrag (§ 100 RBG. in Verbi dung mit § 19 B Ziff. 4 der Personalordnung und Roser Anm. zu § 19 und Anm. 5 zu § 6 der Personalordnung), Versetzung den Ruhestand nach § 22 und 24 der Personalordnung und En lassung im Disziplinarwege nach § 23 Abs. 2 Reichsbahngeset § 5 Abs. 1 Reichsbahnpersonalgesetz und § 19 Personalordnun Daß daneben auch noch andere Gründe für die Beendigung d Reichsbahnbeamtendienstverhältnisses, insbesondere eine nac trägliche Außerkraftsetzung des Ernennungsaktes als mögli gedacht oder gewollt war, ist nicht anzunehmen, und zwar u so weniger, als die in den gesetzlichen Bestimmungen vorg sehenen Beendigungsgründe hinreichende Mittel in die Han geben, um den mit der gesetzlichen Bestimmung des § 1 Abs. des Personalgesetzes nicht vereinbaren Zustand wieder ausz gleichen.

Aus den gleichen Gründen wie eine nachträgliche Außerkra setzung durch Selbstanfechtung ist auch eine Zurücknahme d entgegen der Vorschrift in § 1 Abs. 2 des Personalgesetzes e folgten Ernennung mit Wirkung vom Zeitpunkte der Zurüc nahme (ex nunc) abzulehnen. Praktisch würde eine solche Z rücknahme zwar der Lösung des Dienstverhältnisses gleichko men, aber nur bei den jederzeit widerruflichen Beamten.

Hiernach ergibt sich für die im Eingange der Ziff. II gestell Frage folgendes:

Die Ernennung eines Ausländers, der nicht im Besitze d deutschen Staatsangehörigkeit ist, zum Reichsbahnbeamten rechtsgültig, gleichviel, ob die Nichtbeachtung der Vorschr des § 1 Abs. 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes auf Unkennt des Gesetzes seitens der anstellenden Dienststelle oder auf I tum oder auf arglistige Täuschung seitens des Anzustellend zurückzuführen ist; der Ernannte wird Reichsbahnbeamter m allen Rechten und Pflichten eines solchen. Die ernennen Dienststelle oder die Aufsichtsbehörde[11]) hat aber, wenn s nachträglich der Mangel der gesetzlichen Voraussetzung des Abs. 2 ergibt, das Recht und die Pflicht, das Dienstverhält auf dem durch die beamtengesetzlichen Bestimmungen vor schriebenen Wege wieder zu lösen. Dieses geschieht, wenn (

[6]) Fleiner a. a. O. S. 172, Kormann a. a. O. S. 46.

[7]) Vgl. Fleiner a. a. O. S. 46, 47; für das bayer. Beamtenrecht Reindl, Kommentar zum bayer. BG. Bem. 5 zu Art. 3, S. 21; für das Reichsbahnbeamtenrecht Roser Personalordnung Anm. 10 zu § 6, S. 46; a. M. Jellinek a. a. O. S. 85, 86, der hier nur Anfechtbarkeit annimmt.

[8]) Vgl. Kormann a. a. O. S. 51; Hartmann in JW. 1915 S. 121; s. auch Jellinek a. a. O. S. 156 f., 161, 163, 166.

[9]) Vgl. Roser Personalordnung Anm. 3 und 4 zu § 6; für die materiell gleichlautenden Vorschriften des bayer. BG. Reindl, Kommentar Bem. 2 zu Art. 5 S. 28.

[10]) Jellinek a. a. O. S. 166.

[11]) Als solche kommt bei der Ernennung durch eine dem (neraldirektor untergeordnete Dienststelle dieser, in allen Fäll aber auch der Reichsverkehrsminister als Aufsichtsbehörde Betracht; denn die Gesellschaft ist nach § 22 Abs. 1 des Reic bahngesetzes verpflichtet, bei Regelung ihrer Personalverhä nisse die Bestimmungen des Reichsbahngesetzes und des Reic bahnpersonalgesetzes zu beachten, und der Reichsregierung w das Recht der Nachprüfung zugestanden werden müssen, ob v. d. Gesellschaft geübte Anwendung mit den ges. Best. in E klang steht (vgl. auch Roser, Einltg. D. S. 20 zur Personalo nung und wohl auch Sarter-Kittel unter Ziff. 2 S. 161).

chsbahnbeamte auf jederzeitigen Widerruf angestellt ist, ch Geltendmachung des Widerrufs, wenn er auf Kündigung estellt ist, durch Ausübung des Kündigungsrechtes nach § 25 f. 1 der Personalordnung. Hat der Beamte bereits das Recht Lebenslänglichkeit erlangt, so wäre die Lösung des Dienstverhältnisses nur mehr im Wege des förmlichen Disziplinarverrens möglich. Dies letztere kann aber hier nicht Platz greifen, es sich selbst dann, wenn der Beamte sich durch falsche Anen über seine Staatsangehörigkeit die Ernennung erschlichen en sollte, um eine vor der Ernennung zum Beamten begangene dlung handelt, wegen der vor dem Eintritt in das Beamtenstverhältnis begangenen Handlungen aber nach dem für die chsbahnbeamten gemäß § 23 Abs. 2 des Reichsbahngesetzes gemäß zur Anwendung kommenden Reichsbeamtenrecht Dienststrafverfahren ausgeschlossen ist[12]). Nach Eintritt der enslänglichkeit des Reichsbahnbeamtendienstverhältnisses ist er eine Beseitigung des infolge Nichtbeachtung des § 1 Abs. 2 Reichsbahn-Personalgesetzes bestehenden Mangels nicht r möglich. Das öffentliche Interesse an der Lebenslänglich- des Dienstverhältnisses muß hier gegenüber der Fehlerhafeit des Verwaltungsaktes als das höhere und des Schutzes r bedürftige angesehen werden.

I. Der Erörterung bedarf noch kurz die Frage, ob der Ausler durch die Ernennung zum Reichsbahnbeamten die deutsche tsangehörigkeit auf Grund des Reichs- und Staatsangehörigsgesetzes vom 22. Juli 1913 erwirbt. Die Frage ist zu verien. In Betracht könnte nur die Vorschrift in § 15 dieses etzes kommen, wonach die im Reichsdienst erfolgte Anstel- eines Ausländers, der seinen Wohnsitz in einem Bundest hat, als Einbürgerung in diesem Bundesstaat gilt, sofern t in der Anstellungsurkunde ein Vorbehalt gemacht ist, und ach ferner dann, wenn der im Reichsdienst angestellte Auser seinen Wohnsitz im Auslande hat und ein Diensteinkom- aus der Reichskasse bezieht, die Einbürgerung von demgen Bundesstaat vorzunehmen ist, bei dem er den Antrag t. Da aber, wie oben in Ziff. I bereits ausgeführt ist, die tellung im Reichsbahndienste keine Anstellung im Reichsste ist, und zwar weder eine unmittelbare noch eine mittel-, kann § 15 des Staatsangehörigkeitsgesetzes nicht zur Anlung kommen. Im übrigen würde, selbst wenn der Ausländer durch die Ernennung die deutsche Staatsangehörigkeit erwerben würde, die Ernennung gleichwohl mit § 1 Abs. 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes im Widerspruch stehen, da nach der klaren Fassung desselben der Besitz der Staatsangehörigkeit schon bei der Ernennung vorhanden sein muß[13]), der erst mit der Ernennung eintretende Erwerb derselben daher nicht genügt. Es müßte daher auch in diesem Falle die Beseitigung des mit der gesetzlichen Bestimmung nicht vereinbaren Zustandes durch Lösung des Dienstverhältnisses, soweit sie nach den Ausführungen unter Ziff. II möglich ist, herbeigeführt werden. An der einmal erworbenen Staatsangehörigkeit könnte aber in diesem Falle die nachträgliche Entlassung nichts mehr ändern, da die Staatsangehörigkeit nur aus den im § 17 des Staatsangehörigkeitsgesetzes erschöpfend aufgeführten Gründen wieder verloren werden kann. Dies würde selbst dann gelten, wenn man der Auffassung beipflichten würde, daß die entgegen der Vorschrift des § 1 Abs. 2 des Reichsbahn-Personalgesetzes erfolgte Ernennung eines Ausländers durch die Anfechtung nachträglich mit Wirkung ex tunc wieder außer Wirksamkeit gesetzt werden könnte. Denn auch die anfechtbaren fehlerhaften Verwaltungsakte haben, solange die Aufhebung nicht erfolgt ist, bindende Kraft, und müssen von jedem als rechtlich vorhanden anerkannt werden. Auch durch die anfechtbare Ernennung würde daher, vorausgesetzt daß § 15 des Staatsangehörigkeitsgesetzes hier Anwendung finden würde, der zum Reichsbahnbeamten ernannte Ausländer die deutsche Staatsangehörigkeit erwerben und zweifellos Deutscher werden. Diese Eigenschaft könnte ihm aber nur mehr, wie erwähnt, aus den in § 17 des Staatsangehörigkeitsgesetzes ausschließend und erschöpfend aufgeführten Gründen genommen werden. Es wäre auch kein Grund einzusehen, warum die nachträglich erfolgte Außerkraftsetzung des Anstellungsaktes und die damit verbundene Rückgängigmachung des Dienstverhältnisses als Reichsbahnbeamter auch auf die Eigenschaft des Betroffenen als Deutscher wirken soll, da es doch keinen gesetzwidrigen Zustand bedeutet, wenn ein eingebürgerter Ausländer, auch wenn er nicht Reichsbahnbeamter bleiben kann, doch deutscher Reichsangehöriger bleibt[14]).

[12]) Vgl. Urteil des Reichsdisziplinarhofs vom 19. 5. 1884 bei lze, Rechtsprechung des Kaiserl. Disziplinarhofs S. 23; ferner r, Anm. 1 zu § 19 Personalordnung S. 80, der aber Anfech- der Ernennung für diese Fälle für zulässig hält.

[13]) verbis: „setzt den Besitz der Staatsangehörigkeit voraus".

[14]) Über die Frage, ob eine fehlerhafte Naturalisation durch die Anfechtung widerrufen werden kann, gehen die Meinungen auseinander. Jellinek a. a. O. S. 166, 167 hält in Übereinstimmung mit der Praxis des preuß. Oberverwaltungsgerichts dies für ausgeschlossen. Fleiner a. a. O. S. 174 und Kormann a. a. O. S. 51 halten eine Aufhebung des Naturalisationsaktes wenigstens im Umfange der bürgerlichen Restitutionsklage für zulässig.

Bewirtschaftung der Oberbaustoffe.

Von Reichsbahnoberrat **Hölzel**, Vorstand des Baukonstruktionsamtes München.

unterliegt keinem Zweifel, daß auf dem Gebiet der Bewirttung der Oberbaustoffe, die bei dem Umfang der Deutschen sbahnen einen ungeheuren Wert darstellen, große Ersparsgemacht werden können. Dieses Ziel kann nur durch eine nisation erreicht werden, die die Gewähr dafür bietet, daß berbaustoffe entsprechend ausgenützt werden und die Vor- an neuen sowie die Bestände an alten noch brauchbaren en auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben. darüber hinaus gehenden Bestände bedeuten totes Kapital, bei unseren heutigen Geldverhältnissen sehr hohe Zinsen

zeit bestehen noch verschiedene Organisationen, wie ich bei den früheren Länderverwaltungen herausgebildet n. Eine Neuordnung auf dem Gebiet der Beschaffung und altung der Oberbaustoffe ist schon deshalb notwendig, weil h eine „Materialienordnung" geschaffen werden sollte, die uf der Grundlage der neuen Regelung des Oberbaustoffs erstehen kann.

die Organisation sein soll, um der Bedingung größter chaftlichkeit zu entsprechen, darüber wurde in der Zeit seit dem Bestehen der Deutschen Reichsbahnen viel gesprochen und manches geschrieben. In Fachkreisen ist man sich darüber klar, daß die Bewirtschaftung der Oberbaustoffe streng zentral erfolgen muß, daß aber andererseits das räumliche Gebiet, das von einer zentralen Stelle aus bewirtschaftet werden soll, nicht zu groß sein darf. Das Gebiet muß mit Sicherheit übersehen und bequem bereist werden können.

Geheimrat Kurth hat in seiner Abhandlung „Ziele und Organisation im Oberbauwesen der Deutschen Reichsbahnen"[1]) die Gründe näher ausgeführt, die für eine Regelung im angedeuteten Sinne sprechen. Neuerdings kommt Oberregierungsbaurat Schneider in seinen Ausführungen „über planmäßiges Wirtschaften mit neuen und altbrauchbaren Oberbaumaterialien"[2]) auch zu dem Schluß, daß ein Gebiet von der Größe der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen für zentrale Bewirtschaftung der Oberbaustoffe viel zu groß ist. Oberregierungsbaurat Schneider erblickt ebenso wie Geh. Rat Kurth die zweckmäßigste

[1]) Sonderausgabe der Verkehrstechnischen Woche v. März 1923.

[2]) Der Bahnbau, Jahrgang 42, Nr. 1 v. 4. 1. 1925.

Organisation des Oberbauwesens in der Bildung von Gruppen, die einige Direktionen (etwa 4) umfassen sollten.

Damit sind die Vorschläge einer Organisation nahegekommen, wie wir sie in Bayern seit dem Jahre 1907 besitzen, einer Organisation, die sich bis heute aufs beste bewährt hat. Ich halte es daher im Interesse der Sache für nützlich, diese Organisation in großen Umrissen hier zu schildern.

Bis zur Neuordnung der vormaligen Bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1907 war das Oberbauwesen ähnlich der heute noch bei der Gruppe Preußen-Hessen bestehenden Organisation geregelt. Die neuen Stoffe wurden zentral beschafft, die Verwaltung der Bestände oblag dagegen den einzelnen Direktionen, bei denen zu diesem Zweck eigene Dienststellen, die sog. Materialverwaltungen, bestanden.

Die wirtschaftlichen und verwaltungstechnischen Nachteile einer solchen Organisation waren schon vor dem Jahre 1907 erkannt und beklagt worden. Die Neuordnung der Bayerischen Verkehrsverwaltung, die im Bestreben größter Sparsamkeit auf allen Gebieten durchgeführt wurde, bot daher einen willkommenen Anlaß, auch das Oberbauwesen im Sinne einer gesunden Wirtschaftsführung gründlich umzugestalten. Die „Materialverwaltungen" wurden aufgehoben und ihre Geschäfte dem Baukonstruktionsamt in München zur zentralen Erledigung übertragen. Damit war den Direktionen jede Befassung mit der Oberbaustoffverwaltung genommen, für die Direktionen eine wesentliche Entlastung, für das Oberbaustoffwesen selbst ein großer Vorteil. Mit der zentralen Bewirtschaftung der Bestände ist man so weit gegangen, daß das Verfügungsrecht über alle Bestände an neuen und alten Stoffen grundsätzlich dem Baukonstruktionsamt übertragen wurde. Zur Befriedigung plötzlich auftretender Bedürfnisse bei Unfällen und dgl. wurden bei den Bahnmeistereien „eiserne Bestände" angelegt, die nur das allernotwendigste der in den Gleisen der Bm-Bezirke liegenden Oberbauformen, und zwar in der Regel je eine Schiene normaler Länge und je eine Zunge der in den wichtigsten Betriebsgleisen liegenden Schienen- bzw. Weichengattungen enthalten. Die Vorhaltung von Kleineisenzeug ist nicht nötig, da es den Bahnmeistereien jederzeit aus den für die gewöhnliche Unterhaltung zugewiesenen Mengen zur Verfügung steht. Die eisernen Bestände müssen jeweils nach Entnahme einzelner Teile unverzüglich wieder aufgefüllt werden. Für den Fall, daß zur Wiederinstandsetzung eines durch einen Unfall beschädigten Gleises der eiserne Bestand nicht reicht, sind die Bahnmeistereien berechtigt, aus dem nächstgelegenen Lager des Baukonstruktionsamtes die weiter benötigten Stoffe zu entnehmen, sie sind aber verpflichtet, die nachträgliche Genehmigung des B.-A. zur Verwendung der Stoffe unter entsprechender Begründung sofort einzuholen, damit die beim B.-A. geführten Bestandsnachweise richtiggestellt werden können.

Hiernach spielt sich die Stoffgebarung folgendermaßen ab. Die im Rahmen des genehmigten Haushaltes für das Wirtschaftsjahr in Aussicht genommenen Gleis-, Weichen- und Schwellenumbauten, Gleisverstärkungen usw. werden von den Direktionen in den „Arbeitsplan" (Anhang V der Bayerischen Materialienordnung v. 1. 4. 1907) aufgenommen, der nach Festsetzung durch die Gruppenverwaltung Bayern die Grundlage für die Beschaffung und Verteilung der Oberbaustoffe aller Art bildet. Der Arbeitsplan enthält alle, sowohl die mit neuen als auch die mit alten Stoffen durchzuführenden Gleisumbauten. Der Umfang der mit Altstoffen umzubauenden Gleise ist so bemessen, daß bis auf eine gewisse erfahrungsgemäß in einem Jahr zur laufenden gewöhnlichen Unterhaltung benötigte Menge über alle Altstoffe, die bei den Umbauten mit Neustoffen anfallen, von vornherein verfügt ist. Es werden also die in einem Wirtschaftsjahr anfallenden noch brauchbaren Altstoffe in demselben Jahr restlos wieder verwendet.

Die Direktionen sind gehalten, den Bedarf an alten und neuen Oberbaustoffen für die im Arbeitsplan festgelegten Bauvornahmen sowie für die gewöhnliche Unterhaltung zu berechnen und die a. a. O. vorgeschriebenen „Materialbedarfsverzeichniss[e] dem Baukonstruktionsamt zuzuleiten. Auf Grund dieser [Be]helfe beschafft das B.-A. die neuen Stoffe und verteilt di[e] sowie die alten, die aus den mit neuen Stoffen umzubauend[en] Gleisen usw. im Laufe des Wirtschaftsjahres anfallen, an [die] Verbrauchsstellen nach einem Verteilungsplan, bei dessen A[uf]stellung in erster Linie auf den Ausgleich zwischen Mehr- [u.] Minderanfall bei den einzelnen Bauinspektionen und damit a[uf] möglichste Verminderung der Frachtwege Bedacht genomm[en] wird. Die neuen Stoffe werden den Bahnmeistereien im all[ge]meinen unmittelbar aus den Lieferwerken, zum kleinen Teil a[us] den Oberbauhauptlagern (s. weiter unten) zugewiesen.

Nun ist über sämtliche neuen und während des ganzen Wi[rt]schaftsjahres anfallenden alten Oberbaustoffe verfügt, die Bah[n]meistereien wissen, daß sie über keine bei ihnen anfallen[de] Schiene verfügen dürfen, wenn sie ihnen nicht im Verteilun[gs]plan zur Verwendung im eigenen Bezirk zugewiesen ist. Würd[en] sie die Schiene trotzdem verwenden, so kämen sie in Verleg[en]heit, wenn das B.-A. die Absendung der Schiene an die im V[er]teilungsplan vorgesehene Verbrauchsstelle verfügt.

Das B.-A. führt Buch über die bei den Umbauten [m.] neuen Stoffen anfallenden alten Stoffe auf Grund der reg[el]mäßigen monatlichen Meldungen der Bauinspektionen und üb[er] die inzwischen eingegangenen Abrufe dieser Stoffe durch [die] Verbrauchsstellen. Jeder Abruf wird vor seiner Erledigu[ng] dahin geprüft, ob er hinsichtlich Stoffgattung und Menge mit d[em] Arbeitsplan übereinstimmt. Bei dieser Kontrolle sind Mißstän[de], wie sie bei verschiedenen Besprechungen beklagt wurden (v[gl.] Vortrag des Abteilungsdirektors Leonhard am 9./10. Juni 1[9..] in Berlin), daß eine Bahnmeisterei oder Bauinspektion e[ine] Strecke umbaut, die nicht im Arbeitsplan vorgesehen ist, o[der] die Schienenform nach eigenem Gutdünken wählt, ausgeschloss[en]. Mit welcher Schienenform die einzelnen Strecken auszurüst[en] sind, bestimmt die Gruppenverwaltung Bayern, und zwar sch[on] vor der Aufstellung des Arbeitsplanes nach einem Program[m], für das die Anforderungen des Betriebes maßgebend sind.

Die Verwertung der alten für Gleiszwecke der Reichsba[hn] nicht mehr brauchbaren Oberbaustoffe und des gesamten bei [der] Bahnunterhaltung anfallenden Schrotes wird vom B.-A. für [das] ganze Netz besorgt.

Die geschilderte Organisation hat innerhalb der 17 Jahre, [die] sie besteht, die Probe glänzend bestanden. Unter ihrer He[rr]schaft waren bald die von früher her vorhandenen sehr [be]trächtlichen toten Bestände verschwunden; sie machte es m[ög]lich, daß während des Krieges alle entbehrlichen Oberbausto[ffe] auf dem schnellsten Wege der Heeresleitung zur Verfügung [ge]stellt werden konnten, und daß in der Zeit der großen St[off]knappheit nach dem Kriege die Oberbaustoffe bis zur letz[ten] Schiene mit Sicherheit erfaßt und der Verwendung zugefü[hrt] werden konnten. Bei aller Zuverlässigkeit erfordert die V[er]waltung der Oberbaustoffe nicht einmal eine ganze Arbeitskr[aft] mit Einschluß der Veräußerung der alten Stoffe und [des] Schrotes nur etwa 2½ Arbeitskräfte bei der Zentralstelle [für] den ganzen Bereich der Gruppe Bayern mit 6 Direktionen.

Zur Vervollständigung des Bildes der Organisation ist n[och] anzufügen, daß sich im Bereich der Gruppe Bayern zwei „Ob[er]bauhauptlager" befinden, in München und Nürnberg, die ebe[nso] wie die beiden Schwellenwerke Kirchseeon und Schwandorf [mit] Säge- und Tränkbetrieb dem B.-A. unmittelbar unterstehen.

In den Oberbauhauptlagern wird je ein eiserner Bestand [an] Schienen, eisernen Schwellen, Laschen, Unterlagsplatten, gan[zen] Weichen und Weichenteilen, außerdem das leichte Kleinei[sen] (Schrauben, Klemmplättchen u. dgl.) für unvorhergesehene d[rin]gende Bedarfsfälle vorgehalten. Andere Oberbaulager gibt [es] nicht, wenn man nicht als solche die über das ganze Netz [ver]streuten Lagerplätze ansehen will, auf denen die bei Gleis[um]bauten anfallenden alten Oberbaustoffe bis zur Wiederverw[en]dung an anderen Stellen gelagert werden.

Die Instandsetzung von Weichen und die Auffrischung alter oerbaustoffe erfolgt in der Weichenwerkstätte Neuaubing bei ünchen (eine zweite ist für Nürnberg geplant) und in den eben auf die Direktionen verteilten Schwellenaufsattelungs erkstätten.

Bei der Neuordnung des Oberbaustoffwesens für den ganzen ereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft muß, wenn die ruppenverwaltung gewählt werden sollte, auf die Verschiedentigkeit der Oberbauformen bei den vormaligen Länderverwaltungen Rücksicht genommen werden. Es sollte nach Möglichkeit vermieden werden, daß zwei Gebiete mit ganz verschiedenen Oberbauformen zu einer Gruppe zusammengelegt werden, da eine solche Zusammenfassung keinerlei Vorteile, sicherlich aber beträchtliche Schwierigkeiten mit sich bringen würde. Voraussetzung für eine gute Bewirtschaftung der Oberbaustoffe ist und bleibt, daß die verwaltende Stelle die Stoffe bis ins einzelne genau kennt und über Verwendungszweck und alle sonstigen einschlägigen Umstände Bescheid weiß.

Das Gutachten von Sir William Acworth und der Stand der Reorganisierung bei den österreichischen Bundesbahnen.

Von Ministerialrat **Dr. Anton Dauscha**, Wien.

(Schluß)

3. Die Dienstabteilungen des Betriebes.

A. Bahnerhaltung.

Das Gutachten bemängelt hier hauptsächlich den zu großen Aufand und den hohen Personalstand, der, bezogen auf 1 Betriebsiometer, das Doppelte und teilweise (Bahnaufsichtsdienst) ehr als das Doppelte der Schweizer Ziffer betrage, und fordert i 22 400 Bediensteten einen Abbau von 8000 Leuten, wobei och immer höhere Ziffern als in der Schweiz und England vereiben würden. Betreffs des allgemeinen Aufsichts- und des gnalwerkstättendienstes wird bei den Außendienststellen eine ößere Zahl von Rechnungsbediensteten erspart werden können, bald die Reform des Rechnungsdienstes, die derzeit erprobt ird, volle Wirkung zeigen wird und im Zusammenhange mit n sonstigen, insbesondere infolge der Auflassung von Bahneisterbezirken möglich werdenden Personalverminderungen ird die Vergleichsziffer wesentlich verbessert werden können. n Mehrerfordernis gegenüber den Schweizerischen Bundesihnen dürfte aber immerhin noch längere Zeit verbleiben, weil ı Gefolge der Rückstände aus der Kriegs- und Nachkriegszeit, r notwendig gewesenen Verwendung minderwertiger Ersatzustoffe usw. bei den österreichischen Strecken ein stärkeres haltungsbedürfnis besteht und die Personalführung und Enthnung, letztere auch wegen unserer Währungsverhältnisse ielstellige Zahlen!) noch immer nicht die erwünschte Einfachit aufweist.

Beim eigentlichen Bahnaufsichts- und Schrankenwärterdienst id die Vergleichsziffern heute schon bedeutend günstiger; dies ırde durch Schrankenauflassungen und Schrankenumgestaltıngen, dann durch Änderung der Diensteinteilungen der Bahnirter, durch Herabsetzen der Zahl der Streckenbegehungen und rch Einführung der Nachtdienstsperre in einzelnen Teilecken erzielt und wird durch Fortsetzung der Schrankenflassungen und -umgestaltungen noch wesentlich gesteigert rden können. Im ganzen Aufsichtsdienst wird der im ıtachten angegebene Personalstand im Laufe des Jahres 1925 raussichtlich nahezu erreicht werden.

Bei einem Vergleich des Personalstandes im Bahnerhaltungsenste mit jenem der Schweizer Bundesbahnen müssen gewisse erreichische Besonderheiten in Rücksicht gezogen werden. sind in dem Personalstand des Bahnerhaltungsdienstes der erreichischen Bundesbahnen Arbeiter enthalten, die nicht bei d Erhaltung, sodern beim Bau und bei anderen Dienstzweigen (erkehr, Zugförderung) tätig sind. Es ist dies eine Anzahl, d mit 12 % nicht zu hoch angegeben wird, während solche beiter in dem zum Vergleich herangezogenen Personalstand d Schweizer Bundesbahnen nicht enthalten sind. Ferner besen die Schweizerischen Bundesbahnen fast keine bahneigenen Sottergruben, Steinbrüche, Bahnerhaltungswerkstätten u. dgl. ul lassen auch alle wesentlichen Umgestaltungen und Ergänzıgsbauten, ja sogar größere Erhaltungsarbeiten durch die Priv industrie besorgen; bei den österreichischen Bundesbahnen g chieht dies jedoch größtenteils in Eigenarbeit.

Werden alle diese Umstände berücksichtigt, so gelangt man zu einer Ziffer, die der im Gutachten genannten fast gleichkommt und die nach Aufarbeitung der aus der Kriegs- und Nachkriegszeit rückständigen Erhaltungsarbeiten sowie durch weitgehende Verwendung maschineller Hilfsmittel und vermehrte Vergebung bestimmter Arbeiten an Unternehmer wohl noch wird herabgesetzt werden können.

Das Gutachten bespricht auch die übliche gleichmäßige Anwendung des Achtstundentages im Bahnerhaltungsdienste. In dieser Beziehung wird wohl an einer Verfügung gearbeitet, die in den 4 Wintermonaten eine Arbeitszeit von 7 Stunden, in den 4 Übergangsmonaten von 8 Stunden, endlich in den 4 Sommermonaten eine Arbeitszeit von 9 Stunden vorsicht, doch dürfte die Durchführung gewissen Schwierigkeiten begegnen. Bei den im Gehaltsbezuge stehenden, festangestellten Arbeitern wäre wohl ein einfacher Zeitausgleich zwischen Sommer und Winter bei gleichbleibenden Monatsbezügen möglich, bei den nichtständigen Hilfsbediensteten und den sogenannten „Reservearbeitern" aber ist ein solcher Zeitausgleich größtenteils nicht tunlich, weil die Mehrzahl solcher Arbeiter über den Winter entlassen wird und bei der völlig unregelmäßigen Dauer ihrer Verwendung auch die Entlohnung nach den tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden nicht zu umgehen ist. Bei diesen Arbeiterklassen wäre die gedachte Maßnahme auch weniger wirtschaftlich, da einerseits gewisse Bezüge (wie z. B. Familienzulagen) auch bei kürzerer täglicher Arbeitsdauer voll zu zahlen sind, andererseits die 9. Arbeitsstunde nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften als Überstunde zu bezahlen sein würde.

Der Aufbau der Organisation in Hinsicht der bestehenden Über- und Unterordnung, den das Gutachten einer Kritik unterzieht, dürfte in Österreich keineswegs vereinzelt dastehen und schließt nicht aus, daß jede Dienststelle ihren selbständigen, festgelegten Wirkungskreis hat, ebenso wie bei den Außendienststellen des Bahnerhaltungsdienstes auch die Obliegenheiten und Verantwortlichkeit jedes einzelnen Bediensteten durch eine Geschäftsordnung und einen Geschäftsplan geregelt sind. Die vom Gutachten geforderte unmittelbare Verantwortung jedes Bediensteten für seine Arbeit, die namentlich bei den untersten Gruppen wegen häufigen Mangels an der erforderlichen Vorbildung noch nicht voll in Erscheinung tritt, wird durch Auswahl geeigneter Bewerber, an deren Vorbildung erhöhte Ansprüche gestellt werden, weiterhin angestrebt.

Wenn das Gutachten den österreichischen Bundesbahnen vorwirft, daß zu viel Kontrollpersonal vorhanden sei, so muß besonders betreffs der Bahnerhaltungskontrolleure festgestellt werden, daß sich diese Einrichtung als notwendig erwiesen hat und sich auch sehr gut bewährt. Diese Kontrolleure haben die Aufgabe, jene Maßnahmen, insbesondere im Baudienst, die nur auf Grund genauer Ortskenntnisse getroffen werden können, womöglich an Ort und Stelle zu verfügen und gleichzeitig die Einheitlichkeit der Dienstführung bei den Außenstellen sowie die Einhaltung der Vorschriften und Anordnungen zu überwachen,

wodurch sie die gesamte Geschäftsführung wesentlich erleichtern und beschleunigen.

Acworth bemängelt auch, daß die Streckenbezirke zu klein und die Bahnmeister zu zahlreich sind. Nach Durchführung der noch beabsichtigten Auflassungen von Streckenleitungen und Bahnmeisterbezirken werden auf eine Streckenleitung durchschnittlich 103 Betriebskilometer (also gleich der im Gutachten angeführten Vergleichsziffer für den Kreis I der Schweizer Bundesbahnen) und auf einen Bahnmeisterbezirk im Durchschnitt 17 Betriebskilometer (gegenüber der Vergleichsziffer von 27 km für den Kreis I der Schweizer Bundesbahnen) entfallen. Die Bahnmeisterbezirke noch wesentlich zu vergrößern, würde bei unseren dermaligen Verhältnissen für eine geregelte Dienstesabwicklung von Nachteil sein. Für eine Besserung der Verhältnisse in Hinsicht der Erlangung vollwertigen Personals für die Bahnmeisterposten ist durch entsprechende Aufnahmebedingungen und durch Abhaltung von Bahnmeisterkursen vorgearbeitet.

In bezug auf die Bemerkungen des Gutachtens wegen einer kostspieligen Schrankenbedienung wurde bereits gesagt, daß wir im Bahnwärterdienst jeglicher Art durch Schrankenauflassungen und -umgestaltungen, Änderungen der Diensteinteilung, Herabsetzung der Anzahl der Begehungen und Einführung der Nachtdienstsperre in einzelnen Strecken dermalen mit 0,36 Mann für das Betriebskilometer schon wesentlich besser sind als die Schweizer Bundesbahnen, wo 0,48 Mann auf 1 Betriebskilometer entfallen. Die bezeichneten Maßnahmen werden fortgesetzt. Auch an einer erhöhten Heranziehung der Familienangehörigen zum Schrankendienst und der Neuregelung der Entlohnung hierfür wird gearbeitet. Endlich wird der Ersatz von Schranken durch selbsttätige optische oder akustische Signale an mehreren Bahnstellen erprobt.

Der Stellenplan für die Bahnerhaltungsarbeiten fußt auf einem geringen Umfang der laufenden Erhaltungsarbeiten und entspricht jenen Ständen, die auch über den Winter aus Betriebsrücksichten beibehalten werden müssen. Die für die Durchführung vermehrter Erhaltungsarbeiten und der Bauarbeiten im Sommer notwendige Erhöhung dieser Stände wird nunmehr genau in Tagwerken vorgeschrieben, wobei eine genaue Überprüfung der Einzelherstellungen auf Notwendigkeit und Umfang vorangeht. Wegen der Größe der Rotten, die nach dem Gutachten zu stark sind, sind für die wichtigsten Oberbauerhaltungsarbeiten Richtlinien gegeben worden.

Es ist nun noch von den sachlichen Auslagen der Bahnerhaltung zu sprechen. Der im allgemeinen gute Eindruck, den Sir Acworth von dem Erhaltungszustand der Bahnanlagen gewonnen hat, ist wohl nicht durchaus zutreffend. Während des Krieges und auch in der Nachkriegszeit war die Erhaltungstätigkeit eingeschränkt und es kamen minderwertige Ersatzbaustoffe zur Verwendung; die sohin nachzuholenden Instandsetzungen sind noch immer im Rückstand. Viele Brücken- und Tragwerksanstriche sind seit 15 Jahren und länger nicht erneuert worden, der Erhaltungszustand der Straßen und Plätze bei den Magazinen ist vielfach zurückgeblieben, Dächer sind schadhaft, die Brückenobjekte auf den mit Beginn des Jahres 1924 in den Betrieb der Bundesbahnen übernommenen Südbahnlinien weisen einen unerfreulichen Zustand auf. Sollen diese Schäden gutgemacht und weitergehender Schaden an den Bahnanlagen hintangehalten werden, so müssen größere Aufwendungen gemacht werden. Die Neuanschaffungen von Baustoffen werden trotzdem seit Jahren eingeschränkt, größere Vorräte, wo solche vorhanden waren, aufgebraucht und Materialbeschaffungen auch weiterhin nur in dem unbedingt notwendigen Umfange vorgenommen, was durch den zentralen Ankauf und die zentrale Verwaltung der Vorräte erleichtert wird.

Die Aufwendungen für die Erneuerung und Verstärkung des Oberbaues werden auf das unerläßliche Ausmaß beschränkt. Oberbau*neulagen* werden in der Regel nur auf den Hauptlinien und auch da nur in jenem Umfang durchgeführt, den die Rücksicht auf die Betriebssicherheit erfordert. Eine Ausnahme hiervon bilden nur die Strecken Wien-Salzburg, Wels-Passau und die zu elektrisierenden Linien, bei denen aus zwingend[er] Bedachtnahme auf Betriebsnotwendigkeiten angestrebt wi[rd,] baldigst die Zulässigkeit eines Achsdruckes von 16 t zu [er]reichen. Es ist bereits gelungen, vor allem die Strecke Wi[en-]Wels für den freizügigen Verkehr von Lokomotiven mit 16[t] Achsdruck auszurüsten und auch die übrigen für den West-O[st-]Verkehr wichtigen Strecken Wels-Salzburg und Wels-Passau [so] weit zu bringen, daß sie voraussichtlich Ende 1925 für die A[n]wendung dieses Achsdruckes geeignet sein werden. Nur sow[eit] es der bei den Neulagen auf Hauptlinien erzielte Rückgewi[nn] an altbrauchbarem Material gestattet, werden auch Lokalba[hn]strecken für höhere Achsdrücke ausgestaltet. Wie sehr wir d[en] Absichten des Gutachtens gerecht zu werden trachten, ergibt si[ch] aus folgendem:

Unter Zugrundelegung einer durchschnittlich 25jährigen Ob[er]bau-Liegedauer müßten bei der dermaligen Länge der durchla[u]fenden Hauptgleise von rund 7560 Kilometern rund 300 Gle[is]kilometer jährlich zur Auswechslung kommen, während tatsä[ch]lich im Jahre 1924 (mit den Herstellungen auf den Südba[hn]strecken und allen Nachträgen) nur rund 180 km (150 km Ne[u]lage und 30 km Altlage) ausgewechselt wurden. Hierbei si[nd] die starken Rückstände infolge der andauernden Arbeitsbeh[in]derungen während der letzten 10 Jahre außer Betracht gelass[en].

Das Zurückdrängen der Oberbauauswechslung hat allerdi[ngs] eine bedeutende Vermehrung der Erhaltungsarbeiten auf d[en] Strecken mit älterem Oberbau zur Folge; auch wird eine A[n]häufung der Neulagearbeiten in den kommenden Jahren ka[um] vermeidbar sein. Schließlich kann in vielen Teilstrecken [die] nach den Anlageverhältnissen der Bahn anderenfalls erreichba[re] Geschwindigkeit nicht ausgenützt und den Anforderungen [des] Verkehrs in bezug auf Geschwindigkeitserhöhungen aus Sich[er]heitsrücksichten nur in beschränktem Maße entsprochen werd[en]. Auf Linien, deren Oberbau noch nicht verstärkt ist, muß sog[ar,] wenn schwerere Lokomotiven in Verkehr gesetzt werd[en,] streckenweise die bisher zulässige Fahrgeschwindigkeit vorüb[er]gehend vermindert werden (vgl. z. B. die Strecke Attnang-Pu[ch]heim-Stainach-Irdning, bei der die Elektrisierung vielmehr [zu] der Möglichkeit einer Erhöhung der Geschwindigkeiten füh[ren] würde.)

Zur Verlängerung der Lebensdauer des Oberbaues älterer F[or]men wird von der Umarbeitung schadhafter Befestigungsmit[tel,] der Wiederinstandsetzung von Weichenbestandteilen und [der] Verwendung von Schwellenschonungsmitteln weitgehend [Ge]brauch gemacht. Dies ist um so notwendiger, als die öst[er]reichischen Bundesbahnen verschiedene ehemalige Privatba[hn]netze in sich aufgenommen haben, so daß eine selten große A[n]zahl verschiedenartiger älterer Oberbauformen vorhanden [ist,] für die Einzelnachschaffungen heute nur mehr mit hohen Kos[ten] möglich wären. Zum Teil wird die Oberbauverstärkung a[uch] durch Schwellenvermehrung und nachträgliches Einziehen v[on] Spannplatten bewirkt, doch ist besonders die erstere Maßnah[me] wegen des bedeutenden Arbeitsaufwandes nur noch bei gut [er]haltenem Oberbaueisenmaterial wirtschaftlich gerechtfertigt u[nd] daher auch nur dann anwendbar.

B. Bahnhofdienst.

An die Spitze der Untersuchungen stellt das Gutachten h[ier] die Bemängelung des in Österreich üblichen, *ununterbr[o]chenen* Betriebes, den er als die Hauptursache der Kostspiel[ig]keit des Stationsdienstes ansieht. In dieser Hinsicht ist fest[zu]stellen, daß die Zusammenlegung des Verkehrs auf die Tag[es]stunden, die schon früher auf einzelnen verkehrsschwächen Linien eingeführt worden war, auf vielen Nebenlinien du[rch] Ausschaltung einzelner Bahnhöfe von der Abfertigung der Fr[üh-] und Abendzüge begünstigt worden ist. Durch die im Jahre 1[9..] erfolgte Ausgabe von Richtlinien für die Einführung von Ba[hn]hofssperren ist die Einführung des Nachtverkehrs über un[be]setzte Bahnhöfe und Teilstrecken geregelt. Auf den Lin[ien] Wien-Ostbahnhof-Bruck-Neudorf, Wr. Neustadt-Grammatneusi[edl,] Amstetten-St. Michael-Klagenfurt, St. Veit a. d. Glan-Villa[ch]

-vis, Schwarzach-St. Veit-Villach-Rosenbach, Bleiburg-Innen, Feldkirch-Bregenz und Feldkirch-Buchs wird der Zugkehr zur Nachtzeit bereits über einzelne gesperrte und unetzte Bahnhöfe oder Teilstrecken abgewickelt; für die Linie z-Selztal ist dies in Aussicht genommen.

ie weitgehende Trennung beim Bahnhofspersonal nach Verrsdienst und kommerziellem Dienst, die das Gutachten im eresse der Vereinfachung des Betriebes und der ökonomischen rwendung des Personals beseitigt sehen möchte, bleibt nur recht, wo es der Geschäftsumfang oder Personalbedarf erdert; beim Stellenplan wurde soviel als möglich zusammenogen. Eine solche Zusammenlegung kann bei der bestehen- Organisation des Stationsdienstes nur schrittweise erfolgen.

n dem neuen Stellenplan sind auch sämtliche Stellvertreterten, die im Bahnhofsdienst bestanden und die das Gutachten überflüssig ansieht, aufgelassen worden; allerdings mußten n Teil Ersatzposten aufgestellt werden, da ja die meisten llvertreter neben der Vertretung des Vorstandes auch andere schäfte zu besorgen hatten.

)as Gutachten empfiehlt auch eine weitergehende Heranhung der Stationsvorstände zu turnusmäßigen Dienstleistun-. Ein Vergleich des Jahres 1924 mit dem Jahre 1920 zeigt, der Bahnhofvorstandsdienst im Jahre 1924 in 45 % aller in tracht kommenden Dienststellen mit dem gesamten Dienst verden war, während dieser Prozentsatz noch im Jahre 1920 37 betrug. Einen Bahnhofvorstandsdienst als Aufsichtsnst ohne sonstige Dienstleistung gab es im Jahre 1924 nur hr in 8 % der betreffenden Dienststellen, im Jahre 1920 daen noch in 12 % dieser Stellen. In allen übrigen Fällen ist Vorstandsdienst mit dem Bahnhofkassa-, Güterkassa- und weisem Fahrdienstleiterdienst, und zwar entweder mit einnen dieser Dienste oder mit allen zusammen verknüpft.

)er neu festgesetzte, notwendige Personalbedarf im Bahnhofnste (ohne Reserven) beläuft sich auf 18 302 Köpfe und ist 6025 (= 24,8 %) geringer, als der im Jahre 1920 b e i w e i t- s s c h w ä c h e r e m V e r k e h r festgesetzte Personalbedarf. starke Stellendifferenzierung, in der das Gutachten eine elle für eine zu reichliche Dotierung mit Personal erblickt, gt innig mit der geltenden Besoldungsordnung zusammen, en Änderung aber im Zuge ist. Die neue Besoldungsordnung d die Verwendungsgruppe der „Bahnhelfer" aufweisen, die Forderung des Gutachtens nach Einführung einer allgeinen Gruppe „Stationsdiener" für Beschäftigungen, die keine ge Schulung oder keinen hohen Grad technischer Fertigkeit ordern, entspricht. Beim Stellenplan wurden übrigens bereits sammenfassungen von Geschäften verschiedenster Art vornommen, wo es zur Ausnutzung eines Dienstpostens erforder- war.

)ie Frage der Rekrutierung und Vorbildung des Personals ist olge der bestehenden Aufnahmssperre wenig aktuell. Sofern ch den Personalabbau Abgänge aufgetreten sind, die ersetzt rden mußten, und zur Deckung des Personalmehrbedarfs im mmerverkehr wurden sogenannte „Reversarbeiter" einge- llt, die in der Regel aber nur für den niederen Dienst zur rwendung kommen.

Vas den Personalstand der fünf großen Wiener Bahnhöfe ne Südbahnhof) betrifft, so ist die Ziffer vom 1. Mai 1923 54) innerhalb eines Jahres um 2064 vermindert worden, woch die Ziffer des Gutachtens, das einen Stand von 4000 bis 0 Mann in Aussicht nimmt, bereits am 1. Mai 1924 u n t e r- ritten war.

)er Personalstand im gesamten Bahnhofdienst der österreichien Bundesbahnen (ohne Südbahnlinien) konnte im gleichen traum von 24 816 auf 20 530 herabgesetzt werden. Nach dem llenplan ergibt sich (einschließlich der notwendigen Urlaubs- Krankenreserven) ein Bedarf von ungefähr 20 000 Mann. Überschreitung des im Gutachten als zulässig bezeichneten ndes von 18 500 Mann fällt nicht stark ins Gewicht, wenn ogen wird, daß die Ziffer des Gutachtens auf bloßer Schätzung beruht. (Vgl. z. B. die vorangeführten Ergebnisse des Personalabbaues bei den Wiener Bahnhöfen.)

Das Gutachten verweist darauf, daß in Österreich noch immer der Gedanke an das Vorhandensein eines sehr bedeutsamen Verkehrs vorherrsche, und fordert Maßnahmen zur Anpassung des Dienstes an die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse. Unter Bedachtnahme auf dieses Verlangen ist bereits ein Schlüssel zur Bewertung der tatsächlichen Leistung eingeführt und der Personalaufwand danach geregelt worden. Ferner sind zur Vereinfachung des Dienstes auf verkehrsschwachen Hauptbahnlinien nach Möglichkeit folgende Maßnahmen teils durchgeführt worden, teils sind sie vorbereitet: Rückbau von Stationsanlagen, Vereinfachung der Sicherungsanlagen, Abtragung des zweiten Verkehrsgleises, Einführung gemischter Züge, Sperrung von Verkehrsbahnhöfen und Umwandlung solcher in kommerzielle Bahnhöfe, Auflassung vieler Wegschranken. Speziell in Wien ist der Nordwestbahnhof im Monate Februar 1924 als Personenbahnhof gesperrt worden. Zur Entlastung des Nordbahnhofes wurden 3 Schnellzugspaare auf den Ostbahnhof verlegt. In Vorbereitung ist die Entlastung des Westbahnhofes durch Überweisung von Zügen auf den Südbahnhof (über Unterhetzendorf) und die Entlastung des Südbahnhofes durch den Ostbahnhof.

An eine weitere vom Gutachten empfohlene Erhöhung der Miet- und Pachtzinse für Lagerräume und Lagerplätze auf den Wiener Bahnhöfen konnte angesichts der bestehenden Stockungen im Wirtschaftsleben Österreichs nicht geschritten werden. Die allgemeine Nachfrage nach Mietobjekten ist nicht unwesentlich zurückgegangen. Die Miete für Kohlenrutschen wurde mit 1. Januar 1924 einheitlich mit 12 000 000 Kronen für das Jahr festgesetzt; für die sogenannten Reserverutschen wird der doppelte Betrag erhoben. Die Beistellgebühr für die Zustellung von Kohle zu den Rutschen und Lagerplätzen wurde am 1. Aug. 1924 von 40 000 auf 60 000 Kronen für den Waggon erhöht. Die vom Gutachten angeregte Festsetzung einer besonderen Manipulationsgebühr für außerordentliche Betriebskosten auf den Wiener Kopfbahnhöfen, weil durch die eingetretene Verkleinerung Österreichs die Beförderung auf weiten Inlandsstrecken und der deraus entstehende Nutzen für die österreichischen Bundesbahnen weggefallen sind, wurde nicht für ratsam erachtet, da eine solche Gebühr, wenn sie allgemein zur Erhebung gelangen würde, den Nahverkehr verteuern und damit die Automobilkonkurrenz noch fühlbarer gestalten würde, wenn sie aber auf Ferngüter beschränkt bliebe, von den betroffenen Nachbarstaaten als eine gegen sie gerichtete unfreundliche Maßnahme empfunden werden könnte.

Sofern das Gutachten zu erwägen gibt, ob in der österreichischen Einrichtung des Betriebes auf einspurigen Linien alles getan ist, was nach heutigen Begriffen möglich wäre, ist zu bemerken, daß sich die Aufstellung mit besonderen Kompetenzen ausgestatteter Fahrdienstleiter an bestimmten Punkten (traindispatcher) für die österreichischen Eisenbahnen nicht in gleicher Weise empfiehlt, wie für Amerika, da die Linien in Österreich im allgemeinen nicht so große Stationsentfernungen aufweisen, so daß die Einholung der Anordnungen dieses Organs bei der kurzen Fahrtdauer der Züge von Bahnhof zu Bahnhof eher eine Verzögerung als eine Förderung des Verkehrs herbeiführen könnte.

An Maßnahmen, die dem Zwecke dienen, Ersparungen im Lokalbahnbetriebe zu erzielen, ist zunächst zu erwähnen, daß ungefähr 50 Stationen in Agentenstationen oder unbesetzte Haltestellen umgewandelt worden sind und daß einige nicht entsprechend frequentierte Haltestellen aufgelassen wurden. Ferner sind die Fahrpläne zur Erzielung erhöhter Betriebsökonomie umgestaltet worden; auch wurde verfügt, daß den wenigen noch bestehenden reinen Personenzügen im Falle geringer Ausnutzung der Lokomotivkraft Güterwagen beigegeben werden. Auf einer Lokalbahn wurde eine Heißdampflokomotive (mit Speisewasser-Vorwärmer) eingestellt, wodurch ein 20prozentiger Kohlenminderverbrauch erreicht worden ist. Schließlich wurde eine

Reihe noch bestehender Bahnschranken aufgelassen. Auf verkehrsarmen Strecken sollen in kurzer Zeit zur Ergänzung des Dampflokomotivbetriebes Triebwagen zur Verwendung kommen. Die Einführung einmänniger Besetzung der elektrischen Lokomotiven ist für die Mittenwaldbahn in Aussicht genommen.

C. Zugbegleitungsdienst.

Auch hier ist es wieder der Personalstand, den das Gutachten in erster Linie untersucht und gegenüber den Ziffern der Schweiz als viel zu hoch befindet. Es wird die Herabsetzung um ein Drittel gefordert. Der Personalstand im Fahrdienst am 1. Mai 1923 (8515) ist im Laufe eines Jahres (ohne Südbahn) um 1612 Köpfe vermindert worden, übersteigt aber noch immer den vom Gutachten geforderten Stand um etwa 1200 Mann. Auf eine Million Bruttotonnenkilometer entfallen nach der in dem gedachten Zeitraum erzielten Leistung 0,69 Zugbegleiter, während das Gutachten nur eine Ziffer von 0,55 zulassen will. Demgegenüber ist allerdings festzustellen, daß im alten Österreich im Jahre 1913, also lange vor Einführung des Achtstundentages, auf 1 Million Bruttotonnenkilometer 0,56 Zugbegleiter entfielen, also etwas mehr als es das Gutachten für die jetzigen österreichischen Bundesbahnen erforderlich erachtet.

Die im Gutachten angeregte Änderung der bestehenden Bremsvorschriften ist in Einführung begriffen, doch werden hierdurch voraussichtlich wesentliche Personalersparnisse nicht erzielt werden können. Betreffs der vom Gutachten bemängelten doppelten Fahrkartenkontrolle werden zwar Maßnahmen zur Einschränkung dieser Kontrolle, insbesondere des Türstehordienstes, bereits seit längerer Zeit erwogen, mußten jedoch wegen auftretender Bedenken bisher zurückgestellt werden. Zum Beispiel hat ein im Frühjahr 1924 auf die Dauer von 3 Wochen unternommener Versuch, die Fahrkartenabnahme bei allen D-Zügen in den Wiener Stationen zu unterlassen, ungünstige Ergebnisse gezeigt. Nichtsdestoweniger wird diese Angelegenheit weiterhin geprüft.

Der Gepäckmanipulationsdienst wird schon dermalen auf den Nebenlinien meistens durch die Zugführer besorgt. Eigene Manipulanten werden nur dort geführt, wo es der Umfang der beförderten Reisegepäck- und Expreßgutsendungen erfordert. Voraussetzung dafür, daß die Zugführer in einem höheren Ausmaße zur Besorgung des Manipulationsdienstes herangezogen werden, ist eine vorherige teilweise Entlastung der Zugführer von ihren bisherigen Funktionen. Diesbezügliche Maßnahmen werden weiter erwogen werden.

D. Zugförderungsdienst.

Die im Gutachten für den gesamten Personalstand in diesem Dienstzweig zugelassene Ziffer (9500) scheint zu gering angenommen zu sein, da sie an Voraussetzungen geknüpft ist, die sich wenigstens in nächster Zeit nicht werden verwirklichen lassen. Gleichwohl ist der Gesamtstand (12 874), von dem das Gutachten ausgeht, binnen Jahresfrist fast um die Hälfte des gegenüber obiger Ziffer von 9500 bestehenden Überschusses herabgesetzt worden; eine weitere Verringerung wird ständig angestrebt. Die genannten Ziffern gelten naturgemäß unter Ausschluß der Südbahn. Der Personalstand besonders im Verwaltungs- und Aufsichtsdienst, den das Gutachten viel zu hoch findet, mag den Vergleich mit den Verhältnissen in der Schweiz deshalb nicht aushalten, weil dort offenbar viele Verrechnungs- und statistische Arbeiten anderweitig besorgt werden.

Im inneren Heizhausdienst ist der große Unterschied gegenüber der Schweiz, abgesehen davon, daß unsere Heizhausanlagen veraltet sind, wahrscheinlich darin gelegen, daß wir aus Rücksichten für den Verkehrsdienst dem weitgehenden Beispiele der Schweiz in der Durchführung voller Nachtsperre nicht gänzlich folgen konnten. Im übrigen diente die Auflassung von Heizhausleitungen und die Umwandlung solcher in Nebenstellen nicht in letzter Linie dem Zwecke, Personalersparnisse zu erzielen. und es ist durch diese Maßnahmen der Durchschnitt der von einer solchen Dienststelle verwalteten Betriebskilometer so[illegible] über jenes Ausmaß gehoben worden, das vor dem Kriege besta[illegible]

Der Stand an Kohlenarbeitern, den wir innerhalb eines Jah[illegible] um rund 22 % herabgesetzt haben, wird dadurch ungünstig [illegible] einflußt, daß der Kohlenzuschub vom Auslande her im Zusa[illegible]menhang mit der Wagenbeistellung oft unregelmäßig, vielf[illegible] stoßweise erfolgt, zur Vermeidung hoher Wagenstandsgel[illegible] aber für eine rasche Entladung selbst bei derart erhöhten [illegible]forderungen gesorgt sein muß. Der Abbau an Kohlenarbeit[illegible] ist durch eine weitere Ausgestaltung des Kohlenakkordsyste[illegible] ermöglicht worden, das die persönliche Leistung hebt, indem [illegible] erst für die über das Normale hinausgehenden Leistungen [illegible]sondere Vergütungen bestimmt. Beim Lokomotivfahrdienst [illegible] der Personalstand bereits nicht unwesentlich unter die im G[illegible]achten geforderte Ziffer von 6500 gesunken.

Die im Zusammenhang mit der Übernahme des Südbahn[illegible]triebes möglich gewordene Zusammenlegung der Heizhäuser [illegible] Villach hat beträchtliche Ersparnisse in den Wendezeiten [illegible]bracht und eine Personalverminderung um rund 13 % herbei[illegible]führt. Der im Gutachten enthaltene Vergleich des Heizhau[illegible] Villach (ohne Südbahn) mit dem Depot Brugg (Schweiz) zi[illegible] irrigerweise den Gesamtbereich der Heizhausleitung (a[illegible] einschl. Nebenstellen und Lokomotivstationen) in Betracht. I[illegible] Personalstand (ohne Nebenstellen und Heizhauswerkstättendien[illegible] ist nach Durchführung des Abbaues bereits nach einem Ja[illegible] geringer gewesen als das 2⅓fache des Personalstandes von Br[illegible] (und nicht mehr das Vierfache).

Die im Gutachten berührte Frage der einmännigen Bedien[illegible] elektrischer Lokomotiven steht für einzelne größere Streck[illegible] in Erwägung. Dermalen haben nur kleinere Triebwagenstreck[illegible] von Lokalbahncharakter (Mödling-Hinterbrühl, Mirnitz-St. [illegible]hart, Peggau-Übelbach, Bludenz-Schruns, Wien-Großmarktha[illegible]-Groß-Schwechat) und die Akkumulatoren-Triebwagenstrecken [illegible] Linz und Salzburg einmännige Besetzung und Bedienung. [illegible] der vom Gutachten angeregten Steigerung der Leistungsfähigk[illegible] vorhandener Lokomotiven und Anlagen ist vor allem fest[illegible]stellen, daß der wirtschaftlichen Bedeutung des Heißdampfes v[illegible] Rechnung getragen wird; fast alle seit den letzten Vorkrie[illegible]jahren in Betrieb gestellten Neulokomotiven sind mit „Schmi[illegible] Überhitzern" ausgestattet. Es wurden auch Lokomotiven älte[illegible] Typen zur Erzielung höherer Wirtschaftlichkeit umgebaut u[illegible] es sind hierbei auch die Kessel auf Heißdampf umgestaltet w[illegible]den. Mit der Ausnutzung der Abgas- und Abdampfwärme wu[illegible] erfolgreich begonnen. Es sind Versuche mit Rauchgasvorwärme[illegible] (Bauart Rihosek) erfolgt, und neuestens werden Abdampfv[illegible]wärmer (System Dabeg mit Fahrpumpe und Bauart Knorr [illegible] Dampfpumpe) sowie Abdampfspeiser (Metcalfe-Friedmann) [illegible] einer stattlichen Anzahl von Lokomotiven in Verwendung [illegible]nommen. Ein besonderer Versuch ist die Einführung der Len[illegible]-Ventil-Steuerung bei Güter- und Schnellzuglokomotiven. [illegible] werden auch ständig neuzeitliche Verbesserungen studiert u[illegible] durchgeführt, so z. B. die Anwendung schmaler Ringe bei K[illegible]benschiebern, die dampfsparend wirken. Ferner kommen in [illegible]tracht: die Anbringung von Ölzerstäubern bei Dampfschiebe[illegible] und Kolben, die Achs- und Stangenlagerschmierung mit Fi[illegible]streifeneinlagen, verbesserte Dichtungsscheiben, Abschlam[illegible]schieber, Antikesselsteinmittel (bei hartem Speisewasser) u. a.

Mechanisierungen sind in großem Umfange durchgeführt u[illegible] werden fortgesetzt, so namentlich Drehscheiben und Wass[illegible]stationen mit elektrischem Antriebe, mechanische Bekohlun[illegible]anlagen (Aufzüge und fahrbare Krane), mechanische Lösch[illegible]transport-Vorrichtungen und Sandbeschickungskrane in einzel[illegible] neueren Anlagen. Eine durchgreifende Änderung in dem v[illegible] Gutachten bemängelten Zustande, daß die Heizhauswerkstätt[illegible] zu viel Arbeiten besorgen, die zum Geschäfte der ordentlich[illegible] Werkstätten gehören, wird erst nach völliger Überwindung d[illegible] Nachwirkungen des Krieges möglich sein. Dermalen ist d[illegible] Ausbesserungsstand der Lokomotiven wieder im Ansteigen [illegible]griffen, da insbesondere die schwerwiegenden Abgaben bei d[illegible] Repartition des altösterreichischen Fahrparks (meistens unse[illegible]

ten neueren Typen mit kürzen Laufzeiten nach der Haupt aratur) eine Überbeanspruchung der verbleibenden Lokoiven und daher ein Überhandnehmen der laufenden Repara n mit sich bringen, ähnliche Zustände übrigens auch bei den gen bestehen, und die Heizhauswerkstätten in nicht geringem fange auch zu Wagenausbesserungen herangezogen werden ssen. Nichtsdestoweniger sind vom Zeitpunkte der Lostrenng der Heizhauswerkstätten vom Hauptwerkstättendienst im zhauswerkstättendienst (ohne Südbahn) 510 Mann abgebaut den. Eine weitere Herabsetzung der Arbeiterstände in den zhauswerkstätten wird sich in nächster Zeit aus den vorange rten Gründen kaum verwirklichen lassen.

a der Betriebsstoffwirtschaft des Zugförderungsdienstes ist ch verschiedene Maßnahmen ein wesentlicher Fortschritt ert worden. Diese Maßnahmen betreffen die ständige Einflußme auf die Betriebswerkstätten und deren Ausgestaltung, lurch der Erhaltungszustand des Lokomotivparkes gebessert de, die Überprüfung der Lokomotivzuteilung bei den einzel- Dienststellen unter dem Gesichtspunkte der günstigsten Ver dbarkeit, die Neuerstellung der Lokomotiv- und Mannschaftsusse (durchgreifende Einführung der Doppelbesetzung der omotiven), wodurch das Durchfahren langer Strecken ohne omotivwechsel und damit eine wesentlich günstigere Kesselmewirtschaft erzielt worden ist, die eingehende Schulung des sonals und die Einführung einer Kohlenersparnisprämie. nentlich durch letztere Maßnahme ist ein namhafter Rückgang Kohlenverbrauches für die Leistungseinheit und im Gesamtbrauch erreicht worden. Während der Verbrauch an Normalle in den Monaten Januar bis Mai 1923 (ohne Südbahn) pro Bruttotonnenkilometer 193,2 kg und pro Lokomotivkilometer km betrug, hat dieser Verbrauch im gleichen Zeitraum des res 1924 nur mehr 173,5 bzw. 32,6 kg betragen.

uch beim Schmiermaterial ist ein stetes Sinken des Verches für die Leistungseinheit zu verzeichnen. Durch die ennung von eigenen „technischen Ölbeamten“, durch einende Schulung der Lokomotivmannschaften, Aufstellung günerer Lokomotivturnusse mit längeren Lokomotivwechselcken, Einführung genauer Ölverbrauchsausweise, wie auch h Anwendung technischer Neuerungen (Filzstreifen, verserte Dichtungsscheiben) ist ein stärkeres Zurückgehen des erbrauches eingetreten. Von der vorbereiteten Einführung r Schmierstoffersparnisprämie wird ein noch rascherer und nsiverer Rückgang beim Ölverbrauch erwartet.

E. Werkstättendienst.

eit Erstattung des Gutachtens ist eine Neuordnung des Werktendienstes in Angriff genommen worden, die noch nicht ab hlossen ist. Veraltete Betriebe wurden aufgelassen und ere Auflassungen (in Wien und Umgebung) sind beabsich- bis sich die Reparaturverhältnisse beim Fahrpark gebessert en werden.

er Neubau von Fahrbetriebsmitteln wird grundsätzlich der atindustrie überlassen; die Werkstätten besorgen nur Ausserungen, darunter allerdings auch sehr umfangreiche. Die erfolgte, seit langer Zeit in Schwebe gewesene Aufteilung altösterreichischen Fahrparks wird es ermöglichen, Instandungen, die wirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigt werden nen, zu unterlassen und die betreffenden Fahrbetriebsmittel umustern.

er Forderung des Gutachtens nach einer Verminderung der sonalstände der Werkstätten ist reichlich Rechnung getragen den. Ein ziffernmäßiger Vergleich des Jahres 1924 mit dem ahre ist durch die zwischenweilig eingetretenen, einschneiden Veränderungen, zu denen auch die Übernahme der Südwerkstätten gehört, erschwert. Die Ziffern des Jahres 1924 ten deshalb, soweit irgend tunlich, für die Bundesbahnen e Südbahn ermittelt werden. In diesem Sinne sind die follen Ziffern zu verstehen. Das Gutachten ging von den Perständen im Mai 1923 aus und nahm eine Herabsetzung der von 14 687 um 2500 Mann in Aussicht. Tatsächlich ist binnen Jahresfrist eine Verminderung um über 1000 Mann durchgeführt worden. Bezogen auf die Anzahl der Lokomotiven und Personenwagen ergeben sich schon für Mai 1924 Einheitssätze, die niedriger sind als jene der Great Western Railway (im März 1923) und der Schweizer Bundesbahnen (im Jahresdurchschnitt 1922). Das Verhältnis des Werkstättenpersonals zur Güterwagenanzahl ist allerdings bei uns etwas ungünstiger (auf 1 Güterwagen 0.26 Mann) als bei den beiden vorgenannten Bahnverwaltungen (hier beträgt die Vergleichsziffer 0,18 für die Great Western Railway und 0,24 für die Schweizer Bundesbahnen).

Zur Beurteilung der Leistungen der Werkstättenarbeiter diene die Feststellung, daß auf 1 Mann bei der Lokomotiv- und Wagenausbesserung

i. J 1913 ... 147 Leistungseinheiten bei 9stünd. Arbeitszeit im Tag
1919 ... 101 „ „ 8 „ „ „ „
1923 ... 138,3 „ „ 8 „ „ „ „
1924 ... 149,7 „ „ 8 „ „ „ „

entfallen, wobei für das Jahr 1924 die im 1. Halbjahr erzielte Leistung auf das ganze Jahr umgerechnet ist. Der Stand vor dem Kriege ist sonach nicht nur erreicht, sondern sogar übertroffen.

Das Akkordsystem (Gedingearbeit), dessen Aufbau das Gutachten als verfehlt bezeichnet, ist verbessert worden, indem die „bewilligte“ Zeit, die sogenannte Stückzeit, ab 1. Juli 1923 um 10—26 % herabgesetzt, dagegen der Stundenvergütungssatz für eine ersparte Stunde ab 1. März 1924 erhöht worden ist (z. B. für Handwerker in Wien von 3000 auf 8000 Kronen). Der durchschnittliche Gedingeverdienst eines Handwerkers in Wien stellte sich im Monat Juni 1924 auf 3780 Kronen für eine Arbeitsstunde, die durchschnittlichen ständigen Bezüge auf 9430 Kr. für eine Arbeitsstunde. Demnach betrug der Akkordverdienst 40 % der ständigen Bezüge, während er im Juni 1923 auf 7,7 % der ständigen Bezüge herabgesunken war. Die Akkordarbeit ist also wieder wirtschaftlich geworden; sie hat eine Leistungssteigerung und den Abbau von Arbeitern ermöglicht.

Schließlich noch einige Worte über die vom Gutachter beobachtete außerordentliche Anhäufung der Reparaturen. Zur Zeit, als das Gutachten entstand, betrug der Ausbesserungsstand bei den Lokomotiven 30 %, bei den Personen-, Post- und Dienstwagen 24,7 % und bei den Güterwagen 14,5 %. Diese Reparaturstände betrugen Mitte Juli 1924: 28,6 %, 20,3 % und 16,2 %. Diese Sätze sind noch immer hoch. Die Ursachen hierfür sind bereits an anderer Stelle erwähnt worden; vornehmlich ist es die Abgabe von Fahrbetriebsmitteln an die Nachfolgestaaten, durch die unser Ausbesserungsstand ungünstig beeinflußt wird.

F. Schlußbemerkungen.

Da nun die Verhältnisse bei den einzelnen Dienstzweigen durchgesprochen sind, wird es genügen, von den allgemeinen Bemerkungen des Gutachtens am Schlusse des Kapitels „Außendienst“ nur die Zusammenfassung betreffs des Personalabbaues herauszugreifen. Das Gutachten hält eine Herabsetzung des Gesamtpersonalstandes der Bundesbahnen (ohne Südbahn) auf rund 64 000 Mann für möglich.

Zu dieser Ziffer gelangt das Gutachten auf folgende Weise:

1. Bahnerhaltungsdienst (einschließl. Signalwerkstätten)	22 691 —	8 500 =	14 191
2. Stationsdienst	24 816 —	6 300 =	18 516
3. Zugbegleitungsdienst	8 515 —	2 800 =	5 715
4. Zugförderungsdienst	12 874 —	3 500 =	9 374
5. Werkstättendienst	14 687 —	2 500 =	12 187
Zusammen	83 583 —	23 600 =	59 983
6. Zentraldienst	5 700 —	1 700 =	4 000
Neuer Effektivstand	89 283 —	25 300 =	63 983

Der Gesamtpersonalstand (mit Südbahn) betrug nach einem Jahre, d. i. am 1. Mai 1924 95 314. Hiervon entfallen nach der Provenienz der Bediensteten — durch die mit 1. Januar 1924 erfolgte Übernahme des Betriebes der österreichischen Süd-

bahnlinien hat eine Vermischung des Personals und Vereinigung von Dienststellen stattgefunden — auf alte Bundesbahnbedienstete 71 480 und ehemalige Südbahnbedienstete 22 268, wenn das Personal für Investitionsbauten (Elektrisierung), Neben- und Hilfsbetriebe (rund 1600 Köpfe) abgerechnet wird. Ein der Ziffer des (die Südbahn außer Betracht lassenden) Gutachtens entsprechender Gesamtpersonalstand dürfte durch das Zusammenwirken der Aufnahmesperre, des natürlichen Abfalles und des Abbaues mit Ende des Jahres 1925 nahezu erreicht werden.

Tarife.

Sir Acworth ist ein Verfechter des Gedankens, daß die Tarife nicht nur die Betriebskosten und Kapitalszinsen decken, sondern auch einen Gewinn abwerfen sollen. Erst kürzlich hat er in einer Abhandlung über „Rentabilität und Aktienbewertung der Eisenbahngesellschaften in England" geschrieben: „. . . so viel kann gesagt werden, daß die Erhöhungen der Eisenbahntarife, die in England durchschnittlich 50 % betragen, noch immer bedeutend geringer sind, als die durchschnittliche Steigerung der Löhne, der Lebenskosten oder der Preise der lebensnotwendigen Bedarfsartikel sowohl im Großhandel als im Detailgeschäft. Wenn der Durchschnittsengländer, vorausgesetzt, daß es ihn überhaupt gibt, um 60 oder 70 % höhere Löhne bekommt, wenn man ihm zumuten kann, ohne viel Murren seinem Fleischer, Bäcker und Kurzwarenhändler um 60 oder 70 % mehr zu bezahlen, als vor 10 Jahren, so muß er es auch erschwingen können, der Eisenbahn mindestens 50 % mehr für seine eigenen Reisen oder für die Beförderung der Waren zu bezahlen."

Was insbesondere die Personentarife betrifft, stellt das Gutachten auf Grund der zur Zeit seiner Verfassung geltenden Verhältnisse fest, daß diese Tarife hinter der Goldparität zurückstehen und daß die Bundesbahnen mit den Vorkriegstarifen nicht bestehen können. Mit dem am 1. Januar 1924 eingeführten Reformtarif ist der Anschauung des Gutachters, daß der Personentarif im Durchschnitt um 25 % zu erhöhen sei, entsprochen worden, ja es hat dieser neue Tarif im allgemeinen sogar eine etwas weitergehende Erhöhung gebracht, wobei die Fahrpreise im Fernverkehr noch erheblich stärker getroffen wurden. Durch diesen letzteren Umstand ist dem Gutachten auch insofern Rechnung getragen worden, als es sich gegen eine allzustark abfallende Tarifstaffelung wendet.

Das vom Gutachten bemängelte Verhältnis der Fahrpreise der einzelnen Wagenklassen zueinander, das derzeit 1 (3. Klasse) : 2 (2. Klasse) : 3 (1. Klasse) beträgt, wurde dagegen in der Erwägung beibehalten, daß eine Verschiebung dieses Verhältnisses zugunsten der höheren Wagenklassen keinen Erfolg verspricht, weil dadurch die Gewinnung neuer Reisender für die 1. od 2. Wagenklasse kaum erwartet werden kann. Der Forderur nach Vereinfachung durch Aufrundung der Einheitssätze ist en sprochen; die mit 1. Januar 1924 eingeführten Fahrpreise laute im allgemeinen auf Tausenderbeträge, abgesehen von den a einigen Lokalbahnen gültigen Fahrpreisen, die auf gerade Hu dertkronenbeträge abgerundet sind.

Wie bekannt, mußten sich übrigens die Bundesbahnen en schließen, mit 1. Januar 1925 eine weitere durchschnittlich 3 prozentige Erhöhung des Personentarifes (bei Gleichbleiben d Reisegepäcktarifs) eintreten zu lassen; dies hauptsächlich i Hinblick auf die zum gleichen Zeitpunkt einsetzende Durch rechnung der Tarife des Personen- und Güterverkeh zwischen dem alten Netze der Bundesbahnen und dem von dies betriebenen österreichischen Südbahnnetze, die eine große A zahl von Tarifermäßigungen mit sich bringt. Auch der mit de 1. Januar 1925 in Kraft getretene neue Nachtrag zum tschech slowakisch-österreichischen Eisenbahngütertarif wird für vie Relationen und Artikel namhafte Frachtverbilligungen im G folge haben.

Die Vorschläge des Gutachtens in Hinsicht der Güte tarife wurden bereits in dem Reformtarif vom 1. Januar 19 weitestgehend berücksichtigt. Im Einklang mit dem Gutacht ist das Niveau des Gütertarifes durchschnittlich um 10 % hinau gesetzt worden. Die Frachtsätze der unter der Goldparität g bliebenen Tarifklassen und Ausnahmetarife wurden unter B dachtnahme auf das vor dem Kriege bestandene Verhältn zwischen Güterpreis und Fracht wesentlich gehoben. Insbeso dere sind die Ausnahmetarife für Baumaterialien und minde wertige Rohstoffe ausgiebig hinaufgesetzt worden. Wenn hi trotzdem eine Annäherung an die Vorkriegsparität noch nic voll erreicht werden konnte, so lag der Grund hierfür dari daß die Frachtsätze dieser Tarife bisher besonders niedrig g halten waren und beim Ausmaß der Erhöhung auf die wi schaftlichen Verhältnisse Rücksicht genommen werden mußt

Vereinfachungen der Gebührenberechnung sind auch bei d Gütertarifen durch entsprechende Aufrundung der Frachtsät (auf Hundert-Kronen) erzielt worden.

Am Schlusse der Ausführungen sei es erlaubt, der Erwartu Ausdruck zu geben, daß diese eine Vorstellung von der Manni faltigkeit und Schwierigkeit der Aufgaben vermitteln, die a dem Wege zur Sanierung zu erfüllen sind. Wenngleich ersich lich ist, daß noch viele dieser Aufgaben der Erfüllung harre darf andererseits wohl angenommen werden, daß der Verwaltu der österreichischen Bundesbahnen die Anerkennung für d bisher Geleistete nicht wird versagt werden.

Bücherschau.

— **Anleitung zur Berechnung einer Dampfmaschine.** Ein Hilfsbuch für den Unterricht im Entwerfen von Dampfmaschinen von R. Graßmann, o. Professor an der Technischen Hochschule in Karlsruhe i. B., Geheimer Hofrat, Regierungsbaumeister a. D. Vierte, umgearbeitete und stark erweiterte Auflage. Mit 25 Anhängen, 471 Figuren und 2 Tafeln. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 28 *M.*

Der Unterricht im Entwerfen ganzer Maschinen soll dem Studierenden eine allgemeine Schulung im Konstruieren zuteil werden lassen. Durch seine Vorbildung ist er leicht zu dem Glauben geneigt, daß Konstruktionsaufgaben ähnlich gelöst werden können wie mathematische Schulaufgaben. Das trifft nicht zu, denn die Bedingungen, die die Konstruktion beeinflussen, sind zahlreich und verschiedenartig; neben den Ergebnissen der Rechnung verlangen die leichte und zweckmäßige Bearbeitung mit den Mitteln der Werkstatt, der einfache Zusammenbau, die gute Zugänglichkeit der zu bedienenden Teile im Betriebe Berücksichtigung, wohingegen wieder manche dieser Rücksichten in Widerstreit mit anderen Forderungen geraten, als Einschränkung des Baustoffaufwandes, Zahl der die Maschine zusammensetzenden Teile und nicht zuletzt mit den Forderungen der Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Mit Rezepten und Faustregeln, wie sie in manchen Lehr- und Taschenbüchern zu finden sind, ist in der Praxis nichts zu machen. Das macht einen nutzbringenden Unterricht eben so schwierig, wenn dem Studierenden die erwünschte Freiheit u Selbständigkeit gegeben werden soll, er aber nicht lange oh Hilfe bleiben darf. Zur Unterstützung bei diesem Unterricht i das vorliegende Werk bestimmt, das nunmehr schon in der viert Auflage vorliegt, seine Brauchbarkeit also bereits zur Genü bewiesen hat. Die allgemeine Anordnung ist die gleiche g blieben, wie in den früheren Auflagen, so daß der Haupttext si im wesentlichen mit dem Gange des Entwurfes befaßt, währe Darlegungen allgemeinerer Art in besonderen Anhängen beha delt werden. In diesen Anhängen sind einzelne wichtige Gebie des Dampfmaschinenbaues in breiter, lehrhafter und system tischer Form bearbeitet, so daß sie auch dem Manne der Prax wertvolle Aufschlüsse und Anregungen geben können; es s hier u. a. auf die Abschnitte über Steuerungen und ihre Di gramme, die Arbeitsdiagramme der Verbundmaschinen, die Vo ausberechnung des Dampfverbrauches, die Maßverhältnisse d Schwungräder verwiesen. Naturgemäß übertrifft der Gesan umfang der Anhänge den des Haupttextes erheblich. Wer d Werk als Nachschlagebuch für manche Fragen benutzen wi wozu es sehr geeignet ist, kann dies mit Hilfe des ausführlich Inhaltsverzeichnisses und eines alphabetischen Sachverzeic nisses leicht und bequem. Die Darstellung ist knapp und kl die zahlreichen Abbildungen ausgezeichnet. Das Werk ka nicht allein dem Studierenden des Maschinenbaues, sondern au den in der Praxis tätigen Ingenieuren in jeder Beziehung wa empfohlen werden. Die Ausstattung entspricht dem Rufe d Verlages Springer. Sch.

Maßnahmen zur Verbilligung der planmäßigen Gleisunterhaltung.

Reichsbahnoberrat Schneider der Reichsbahndirektion Berlin ıcht in einer Zuschrift an die Schriftleitung darauf aufmerkm, daß die in dem Aufsatz über Maßnahmen zur Verbilligung r planmäßigen Gleisunterhaltung von mir in Nr. 52 dieser itung der wirtschaftlichen Berechnung zugrundegelegte Zahl r mit der Unterhaltung des Oberbaues der durchgehenden uptgleise befaßten Arbeiter zu hoch bemessen ist. Unter Betzung dieses Hinweises und unter Annahme der von mir angebenen Unterlagen ergibt sich eine Ersparnis durch die gehilderte Arbeitsweise von 304 Tagewerken auf 5 km, d. h. auf 779 km = 23 779×¹/₅ = 4756 Köpfe.

Entsprechend stellt sich die jährliche Geldersparnis nicht auf 5, sondern auf 2,4 Millionen Mark. Nach Abzug der Nebensten mit rd. 1 000 000 ℳ verbleiben noch 1,4 Millionen Erspar3. Hierzu sind noch 10 % Kosten für Ausfall an Arbeitskraft folge Urlaub, Krankheit usw. zuzuschlagen, so daß sich die sparnis auf 1,54 Millionen stellen wird.

Die am Schluß meines Aufsatzes in Ziffer 10 bzw. 11 als Vorle der Gleisunterhaltung festgehaltenen Zahlen ermäßigen sich nnach auf 0,54 bzw. 2,54 Millionen Mark.

Bei diesem Anlaß sei mit Rücksicht auf zahlreiche Anfragen Vollständigkeit halber bemerkt, daß als Anleitung für die wendung des Nalenzschen Verfahrens das Werkchen von Oberdmesser Max Höfer „Die Berichtigung der Krümmung in eisbogen" dienen kann.

Landenberger, Reichsbahnrat.

* * *

m Anschluß an den Aufsatz Landenbergers in Nr. 52 des rganges 1924 unserer Zeitung weist Amtmann Höfer in ona in einer Zuschrift an uns darauf hin, daß das Verfahren im Jahre 1910 verstorbenen Landmessers Nalenz, das in der eorie sehr schwierig sei, durch seine (Höfers) Beschäftigung der Sache für den Praktiker ohne wissenschaftliche Vorlung brauchbar gemacht sei. Er macht in dieser Beziehung seine Schriften: „Die Berichtigung der Krümmung in Gleisgen" und „Anleitung zur Bogenregulierung" aufmerksam und rt hierüber des näheren folgendes aus:

Meine Schrift behandelt nur das „Ausgleichverfahren": die wendung des Verfahrens auf irgendwelche größeren Verschiengen ist nur in einem kurzen Kapitel angedeutet und hat leider dem Mißverständnis geführt, als sei das ganze Verfahren ein iherungsverfahren", das man mehrmals wiederholen müsse, um einem guten Ergebnis zu gelangen. Als „Ausgleichverren" berichtigt es die zufälligen Krümmungsfehler nach der thode der kleinsten Quadrate und wirkt durchaus genau; nur erheblichen seitlichen Verschwenkungen (von mehreren tern) treten gewisse Ungenauigkeiten auf, die praktisch unädlich sind.

Wo man Gelegenheit hat, Neues zu schaffen, z. B. bei Verung eines neuen Oberbaues, liegt kein Anlaß vor, sich auf die richtigung der Krümmungsfehler nach der Methode der kleinsten adrate zu beschränken. Damit vereinfacht sich aber das Verren; freilich muß man sich den Grundgedanken des Verrens völlig zu eigen gemacht haben, und das ist nicht ganz ht, wie die Erfahrung gelehrt hat. Es gehört dazu eine gese Schulung im wissenschaftlichen Denken, die unsere Versungstechniker durchweg nicht haben, — Ausnahmen gern zutanden. Nach dem Aufsatz von Landenberger werden mit der Pfeilhöhenmessung zwei Vermessungstechniker beschäftigt; aber i Vermessungsbeamter genügt vollkommen. Es handelt sich wohl um die ersten Versuche, was das wirtschaftliche Ernis um so erfreulicher macht; aber es ist noch viel mehr hertzuholen. Für geübte Bearbeiter und geschulte Meßgehilfen ansprucht die Aufnahme eines Kilometers bei weitem nicht unden, sondern höchstens 3 Stunden.

s fragt sich, ob der von Landenberger angestellte Vergleich überhaupt ein klares Bild ergibt. Und das möchte ich verneinen, soweit er als Empfehlung des Nalenzschen Verfahrens in seiner wirtschaftlichen Auswirkung dienen soll.

Landenberger vergleicht die Festlegung der Gleisachse in Krümmungen nach Nalenz mit derjenigen nach dem in den Oberbauvorschriften gegebenen Verfahren. Ohne das letztere herabsetzen zu wollen, muß doch gesagt werden, daß es zu einer dauerhaften Vermarkung der Achse niemals führen konnte und deshalb sehr oft erneuert werden mußte, während eine Vermarkung nach Nalenz, besonders wenn man in Abständen von 10 m ein Siederohr in Beton versetzt, Jahrzehnte aushält, wie sich im Direktionsbezirk Köln gezeigt hat. Man darf das Nalenzverfahren also nur mit einem im Enderfolg gleichwertigen, d. h. wissenschaftlich einwandfreien Verfahren vergleichen, und da gibt es meines Wissens nur die genaue geometrische Aufnahme des bestehenden Zustandes, Entwurf auf Grund von oft recht verwickelten Berechnungen und Absteckung von Sehnen, Tangenten oder Polygonzügen aus.

Die Kosten für die Festpunkte und ihren Einbau sind bei jedem Verfahren die gleichen und gehören in den Vergleich nicht hinein. Wer je einen Bogen geometrisch durchgearbeitet hat und dabei das Unglück hatte, auf verkehrreicher Strecke (Vorortverkehr) zu wirken, wo die ursprünglichen Tangenten wegen fortgeschrittener Bebauung nicht mehr herzustellen waren, wo er also einen Polygonzug zugrunde legen mußte, der wird mit Grauen an die notwendig gewesenen Rechnungen und fruchtlosen Versuche zurückdenken. Je verwickelter die örtlichen Verhältnisse sind, um so größer ist der Vorsprung des Nalenzschen Verfahrens vor jedem anderen, so daß ich zu behaupten wage: die Arbeits- und Zeitersparnis kann über 90 % betragen; aber auch in leichten und einfachen Fällen beträgt sie rund 50 %.

Dazu kommt, daß zur Absteckung von geometrischen Linien ein Landmesser oder Vermessungstechniker nötig ist, während die Absteckung vom Gleise auch nach Nalenz von einem geschulten Arbeiter gemacht wird, ohne daß ein technischer Beamter dabeizustehen braucht; dieser hat sich nur nach Vollendung der Absteckung durch Nachprüfung der Stichmaße von der Richtigkeit zu überzeugen, und diese Nachprüfung kostet nur 1½ Stunden. Wieviel Zeit tatsächlich im Durchschnitt gespart wird, wage ich gar nicht zu verraten, weil es mir nur wenige Eingeweihte — glauben würden.

Man muß nur nicht das Unmögliche verlangen. Es kommt leider häufig vor, daß eine Bogenlage durch nachträglichen Einbau unveränderlicher Brücken oder gar längerer Viadukte empfindlich gestört ist, oder daß die gewünschten Übergangsbogen wegen nachträglich vorgezogener Weichen an Bahnhofsenden sich nicht einbauen lassen. Dann darf man die Schuld nicht dem Verfahren geben. Das Nalenzsche Verfahren kann nur versagen, wo jedes andere Verfahren versagt; aber häufig versagt das geometrische Verfahren, wo Nalenz noch lange nicht versagt.

Es wäre im Interesse der Wirtschaftlichkeit sehr zu wünschen, daß das bisher nur zugelassene Nalenzsche Verfahren amtlich eingeführt würde, wozu der Anstoß bereits gegeben ist.

* * *

Anmerkung der Schriftleitung: Zu dem Vergleich, den Landenberger und Höfer zwischen dem Nalenzschen Verfahren und den preußisch-hessischen Oberbauvorschriften ziehen, darf erwähnt werden, daß die Oberbauvorschriften das Näherungsverfahren nicht allgemein vorschreiben. Vielmehr empfehlen und fordern die Oberbauvorschriften, daß in Bögen von größerer Länge und ebenso wenn eine annähernd richtige Lage nicht auf einfache Weise zu erzielen ist, die richtige Bogenlage durch Absteckung festgelegt wird. Insoweit decken sie sich also mit dem, was Landenberger und Höfer fordern; auch weisen sie selbst bereits (unter Nr. 22 Absatz 3) auf das Nalenzsche Verfahren hin.

Über Vorschläge zur Zusammenfassung der Großberliner Verkehrsmittel.

In den Nachkriegsjahren ist mehr und mehr in der Öffentlichkeit und besonders in Fachkreisen der Gedanke erörtert worden, in welcher Weise die in Berlin bestehenden unzulänglichen Verkehrszustände behoben werden könnten. Anstoß hierzu gaben die Erfahrungen, die Öffentlichkeit und Verkehrsanstalten in den Nachkriegsjahren und namentlich in den Jahren der sich überstürzenden Markentwertung sammeln konnten und gesammelt haben. In den Vorkriegsjahren konnte bei den sich im allgemeinen gleichbleibenden Tarifverhältnissen von einem unliebsamen Wettbewerb der Verkehrsunternehmungen kaum gesprochen werden. Das änderte sich in der Nachkriegszeit. Während in dieser die Straßenbahn, die unter den nachrevolutionären Erscheinungen und Streiks als städtischer Betrieb schwer zu leiden hatte, infolge der ständigen Tariferhöhungen einen auffälligen und immer stärker werdenden Verkehrsrückgang zeigte, bis sie schließlich im Jahre 1923 bei einer Einschränkung auf wenige Linien dicht vor dem Zusammenbruch stand, erhielten die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen infolge einer Tarifpolitik, mit der kein anderes Verkehrsunternehmen wetteifern konnte, ständig größeren Zuzug, und zogen schließlich nahezu ¾ des gesamten Verkehrs an sich. Diese eigenartigen Verhältnisse zeigen deutlich, daß, wenn sich der Verkehr gedeihlich und auf die Verkehrsmittel zweckmäßig verteilt entwickeln soll, eine gewisse gegenseitige Rücksichtnahme und ein Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsunternehmungen notwendig ist.

Der Magistrat von Berlin hat schon früh den Gedanken verwirklichen helfen wollen und bereits im Jahre 1922 dem Reichsverkehrsminister ein Programm über die verschiedenen Möglichkeiten eines Zusammengehens der Berliner Verkehrsunternehmungen in Tarif- und anderen Fragen überreicht. Der darauf im städtischen Verkehrsamt ausgearbeitete Bericht erblickt als Endziel eine Betriebsgemeinschaft aller Großberliner Verkehrsunternehmen und als Vorstufe und Vorbereitung hierfür die losere Form einer Verkehrsgemeinschaft.

In neuester Zeit ist der Gedanke in zwei Gutachten von bekannten Fachmännern behandelt worden. Das eine ist eine unter dem 15. Oktober 1924 als Handschrift gedruckte Arbeit des Geh. Baurat Dr.-Ing. G. Kemmann in zwei Teilen, die als „Ergänzter Bericht betr. die Frage einer Regelung des Großberliner Orts-Verkehrs" und als „Ergänzter Nachtrag" zu diesem Bericht bezeichnet sind. Es ist die Wiederholung eines im Jahre 1923 von ihm erstatteten Gutachtens unter Weglassung aller inzwischen entbehrlich gewordenen, insbesondere auf die Papiermarkzeit abgestellten Ausführungen. Das andere ist eine Abhandlung des Professors an der Technischen Hochschule Berlin, Dr. E. Giese, die im November 1924 im Verlag „Verkehrstechnik" unter dem Titel „Zur Frage der Zusammenfassung der Berliner Verkehrsunternehmen" erschienen ist. Beides sind überaus dankenswerte Beiträge zur praktischen Lösung der Berliner Verkehrsfragen. Sie sollen in den folgenden Ausführungen ihren wesentlichen Ergebnissen nach dargelegt und verglichen werden. Eine kurze Schilderung ihres Hauptinhalts muß hierzu vorausgeschickt werden.

I.

Es möge mit dem zeitlich voraufgegangenen Gutachten von Kemmann begonnen werden, das übrigens, da es im Jahre 1923 zufolge eines Auftrags der Stadt Berlin auf Grund der von ihr mit Vertretern der Reichsbahnverwaltung und der Hochbahn geführten Besprechungen für diese drei Interessenten erstattet wurde, gewissermaßen einen amtlichen Charakter besitzt. Als Voraussetzung für ein Zusammengehen der Berliner Nahverkehrsunternehmungen war schon damals die Forderung nach einer wirtschaftlichen Verselbständigung der Stadt- und Vorortbahnen gestellt worden, die nach Prüfung durch den Verkehrsminister von diesem als gangbar angesehen wurde. Kemmann schickt seinen Betrachtungen eine Schilderung des Berliner Nahverkehrs vor und nach dem Kriege voraus. Er weist darauf hin, daß die verschiedenen Verkehrsunternehmen — näm-lich Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, Straßenbahn, Hochbahn un[d] Omnibus — vor dem Kriege bei den durchgängig niedrigen Ta-rifen kaum jemals in unerträglichen Wettbewerb miteinande[r] getreten seien, bemängelt aber auch schon die damalige Zei[t]kartentarifpolitik der staatlichen Schnellbahnen, die mangels de[s] Gedankens der wirtschaftlichen Selbsterhaltung im allgemeine[n] Interesse den Zeitkarteninhabern nahezu „Gratisfahrten" ge-währten. Nach dem Kriege setzt, wie Kemmann in seiner Bild-tafel 1 zeigt, eine eigenartige, ungemein stark ausgeprägt[e] Gegenläufigkeit der Verkehrskurven der Straßenbahn und de[r] Stadt- und Vorortbahnen ein. Während vor dem Kriege di[e] Hälfte des gesamten Verkehrs von den Straßenbahnen bewältig[t] wurde, sank ihr Verkehr nach dem Kriege von Jahr zu Jah[r] und nahm umgekehrt auf den reichseigenen Schnellbahnen meh[r] und mehr zu. Es lag dies an den neuzeitlichen Lohn- und Ar-beitsverhältnissen im Verein mit der steigenden Geldentwertung, die die Straßenbahn im Interesse der Selbsterhaltung zu fort-währender erheblicher Erhöhung der Tarife — die übrigens ta[t]-sächlich nicht Erhöhungen, sondern Verbilligungen im Verhältni[s] zu den Vorkriegspreisen darstellten — zwang, während di[e] reichseigenen Schnellbahnen ohne Rücksicht auf ihre Wirtschaft-lichkeit nur langsameren Schrittes und nur in geringerem Maß[e] Tariferhöhungen vornahmen. Die Bildtafel 2, die Kemmann[s] Gutachten beigelegt ist, macht in Kreisdarstellungen für die je-weiligen Jahre das Anschwellen und Einschrumpfen des Straßen-bahn- und Stadtbahnverkehrs besonders anschaulich und sinn-fällig. Sie zeigt, daß die Straßenbahn vor dem Kriege die Trä-gerin der Hälfte des Verkehrs und die reichseigenen Schnell-bahnen die Trägerin eines Drittels des örtlichen Berliner Gesamt-verkehrs waren, und daß in den Kriegsjahren bis 1918 der Ver-kehr auf den Straßenbahnen bis auf drei Viertel des Gesamtver-kehrs anwuchs, um dann nach dem Kriege mehr und mehr z[u] fallen, bis er 1923 auf nur ein Viertel des Gesamtverkeh[rs] sank, während der Verkehr der reichseigenen Schnellbahne[n] in der Zeit anschwoll und 1923 nahezu drei Viertel de[s] Gesamtverkehrs ausmachte. Das Jahr 1923, in dem di[e] Inflation ihren Höhepunkt erreichte, ist auch das Jahr de[s] Zusammenbruchs der Straßenbahn, deren Betrieb auf wenig[e] Linien zusammengeschmolzen war. Im Dezember 1923 nach de[m] Ende der Inflation traten beim Wiederaufbau des Straßenbahn-wesens in Form einer selbständigen städtischen Betriebsgesel[l]-schaft unter dem Einfluß einer neuen Tarifpolitik (Einführun[g] von Umsteigefahrscheinen zum einfachen Fahrpreise) bal[d] Zeichen der Gesundung auf, so daß allmählich wieder der vor-kriegsmäßige Anteil am Verkehr für die Straßenbahn und di[e] reichseigenen Schnellbahnen eintreten dürfte. Begünstigt wurd[e] die Entwicklung durch eine wenigstens etwas erhöhte Preis-staffelung der Monats- und Arbeiterwochenkarten bei den reichs-eigenen Schnellbahnen, wenngleich die Preiserhöhungen noc[h] keineswegs ausreichten. Nach Kemmanns Berechnungen entfäll[t] selbst jetzt auf die Einzelfahrt bei der Stadt- und Ringbahn i[m] Monatskartenverkehr 3. Klasse unter Annahme von 90 Fahrte[n] durchschnittlich ein Betrag von noch nicht 6 ₰ und im Vorort-verkehr unter Zugrundelegung von 60 Fahrten von nur etw[a] 8 ₰. Auch bei der Hochbahn sind nach Überwindung der fün[f] Kriegsjahre und fünf Nachkriegsjahre, die für die Gesamtent-wicklung des Verkehrs ausscheiden müssen, wieder vorkriegs-mäßige Verkehrszustände und in der Verkehrsziffer infolge de[r] Erweiterung und Ausdehnung des Betriebsnetzes entsprechend[e] Steigerungen eingetreten. Der Omnibusverkehr, der seit Kriegs-beginn infolge Ablieferung zahlreicher Pferde und fast sämt-licher Kraftfahrzeuge für Kriegszwecke beschränkt war un[d] schließlich aus Futtermangel für die Pferde fast zum Erliege[n] kam, ist nach dem Kriege allmählich wieder in Form des Kraft-omnibusverkehrs mehr in Aufnahme gekommen.

In seiner Betrachtung beleuchtet Kemmann an der Hand de[r] Verkehrsziffern und der Tarifgestaltung die mannigfachen Be-

ehungen und Unterschiede der einzelnen Verkehrsunternehmungen und geht namentlich auch auf ihre wirtschaftlichen Unterschiede, die Verschiedenheit der Betriebsaufwendungen nd Kapitallasten ein. Er kommt dabei zu dem Ergebnis, daß otz beträchtlicher wirtschaftlicher Unterschiede der einzelnen nternehmungen bei einer wirtschaftlich gesunden Tarifemessung nicht solche Tarifungleichheiten entstehen würden, aß dem einzelnen Unternehmen bei einem gewissen Maß von ücksichtnahme auf die Nachbarunternehmungen nicht ein usreichender Verkehrszuspruch gesichert würde. Ein unbekümmertes selbständiges Vorgehen wird leicht, wie die Nachriegszeit gelehrt hat, zu schädlichen Tarifkämpfen zwischen n Großstadtverkehrsmitteln führen. In diesem Zusammenhang eist Kemmann darauf hin, daß Voraussetzung für die von ihm ngeregte Verkehrsgemeinschaft ist, daß alle beteiligten Verehrsunternehmungen unter unabhängiger Verwaltung stehen nd nach den Grundsätzen der Selbsterhaltung bewirtschaftet erden, und gibt Richtlinien für eine anderweitige Zeitkartenrifbemessung bei den reichseigenen Bahnen, die den Betrieb us eigenen Mitteln zu führen und Rücklagen und Verzinsung ı erzielen ermöglicht. Er geht dann auf die Selbstverwaltung bei n Straßenbahnen ein, die jetzt in Form einer städtischen Beiebsgesellschaft mit beschränkter Haftung selbständig geworden nd, aber noch durch politische Einflüsse und durch die städtihen Körperschaften und Ausschüsse gehemmt werden; er bendelt dann eingehend die Einrichtung einer Selbstverwaltung i den reichseigenen Schnellbahnen. Da für die Stadt-, Ringnd Vorortbahnen die gesamten Bahnanlagen, die Bahnhöfe, die etriebsmittel, sowohl ihre Aufstellung wie ihre Pflege zum oßen Teil mit den Hauptbahnen gemeinsam sind, kann die erselbständigung nur eine bedingte sein, keine völlige Herausennung aus dem Gesamtbahnnetz. Kemmann schlägt vor, wenn ner Verpachtung oder vertraglichen Übertragung des Betriebes eine besondere Gesellschaft, wie es namentlich in Amerika d England vielfach geschieht, Bedenken entgegengehalten wern sollten, das Eigentum der Bahnen und die Betriebsführung im Reich oder der jetzt ins Leben gerufenen Reichsbahn-Gellschaft zu belassen und nur einen getrennten Wirtschaftsenst zu errichten, dem die Bewirtschaftung und finanzielle bahrung des Betriebes zufiele. Diese Wirtschaftsstelle würde h in einen Vorstand und einen Verwaltungsrat gliedern, und üßte neben sachverständigen, von der Reichsbahnverwaltung zuordnenden Mitgliedern auch das kaufmännische Element beicksichtigen. Der Vorstand würde zweckmäßig aus einem chnischen und einem kaufmännischen Mitglied bestehen, das enso wie ein Teil der Hilfskräfte aus der Privatwirtschaft zu tnehmen wäre, und müßte mit genügend weitgehenden Vollchten ausgestattet sein. Die Wirtschaftsführung müßte in ner Weise geschehen, die jederzeit gestattet, den wirtschaftlhen Stand des Unternehmens festzustellen, namentlich würden triebs- und Verkehrsstatistiken zur Erreichung übersichtlicher rtschaftlicher Verhältnisse auszubauen sein. Kemmann gibt nn als guter Kenner unseres Eisenbahnwesens eine vollstände Übersicht des Wirtschaftsplanes unter Einbeziehung von neuerungsrücklagen und Zinsendienst und zeigt, daß mit Hilfe n Sachverständigen, Schätzungen und statistischem Material e Auseinanderrechnung im einzelnen, wie auch anderweit geehen, ohne allzu große Schwierigkeiten und unangemessene beit möglich ist.

Wenn dann die reichseigenen Schnellbahnen und die Straßenbn gleich den übrigen Verkehrsunternehmungen wirtschaftlich bständig sind und auf eigenen Füßen stehen, würde der Zummenschluß der sämtlichen Unternehmen in einer Arbeitseinschaft erfolgen können. Kemmann gibt dieser Gemeinaft die Form und den Namen einer Wirtschaftsstelle. Die anisation würde nicht als Behörde im landläufigen Sinne anchen sein, sondern den Charakter einer mit weitgehenden iheiten ausgestatteten Körperschaft tragen. Entschließungen ßten, um Verletzung wichtiger Interessen der Einzelunternmungen zu vermeiden und die Verantwortlichkeit der Spitzen der Unternehmen zu beachten, vorbehaltlich anderweitiger Einigung Einstimmigkeit voraussetzen. Dann wäre es möglich, aus jedem Unternehmen je einen oder zwei stimmberechtigte Vertreter in die Arbeitsgemeinschaft zu entsenden und Beschlußfähigkeit bei Anwesenheit je eines Vertreters der verschiedenen Unternehmungen anzunehmen. Sachverständige, Vertreter der Stadt und Interessenten könnten vor dieser Körperschaft gehört werden. Den Gedanken einer Berufungsinstanz für die Arbeitsgemeinschaft bei Meinungsverschiedenheiten verwirft Kemmann, da sicherlich die in der Arbeitsgemeinschaft zusammengefaßten Verwaltungsspitzen der Unternehmen ihre Angelegenheiten selbständig regeln wollen und auch die volle Verantwortung für die Durchführung ihrer Pläne tragen.

Aufgabe der Wirtschaftsstelle soll nach den von Kemmann aufgestellten „Richtlinien" sein, die gemeinschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder zu wahren und engere Beziehungen zwischen ihnen aufrechtzuerhalten, die Fragen der Tarife und des gegenseitigen Wettbewerbs zu behandeln, zu Ansprüchen, die das gemeinsame Interesse betreffen, Stellung zu nehmen und für geeignete Bedienung der Presse zu sorgen. Des Näheren führt Kemmann in seinem Bericht und namentlich in seinem ergänzten Nachtrag auf: Fragen der Lohn- und Arbeitspolitik (Arbeitszeiten und soziale Fürsorge, stärkere Abstufung in den Entlohnungen für tüchtige und weniger tüchtige, verheiratete und unverheiratete, jugendliche und ältere Angestellte), Fragen der Tarife, die innerhalb gewisser Grenzen zur Vermeidung unangemessenen Wettbewerbs angenähert werden können, Stellungnahme zur Öffentlichkeit und zur einschlägigen Gesetzgebung, die einer Verkehrszersplitterung wesentlich entgegenzuarbeiten vermag. Auch in den Fragen der Verwaltung und des Betriebes gibt es zahlreiche Belange, die gemeinschaftlicher Behandlung bedürfen. Besonders nennt Kemmann in dieser Hinsicht die Verkehrssteuer und das Entgelt für die Straßenbenutzung, das die die Straßen benutzenden Kleinbahnen angeht — beides Dinge, die heute bei den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen der Nachprüfung bedürfen —, schließlich der Gewinnanteil für die Wegeberechtigten und die Höhe der Dividende. Der Aufgabenkreis läßt sich im Laufe der Zeit bei guter Zusammenarbeit weiter ausbauen. Nach den von Kemmann am Schluß seiner Abhandlungen aufgestellten, in einem Satzungsentwurf zusammengefaßten Richtlinien soll der Wirtschaftsstelle außer den einzelnen Verkehrsunternehmungen — reichseigene Schnellbahnen, Hochbahn, Straßenbahn und Omnibus, die je einen oder zwei Vertreter bestellen — noch die Stadt Berlin als Mitglied zur Wahrung der öffentlichen Interessen angehören. Durch Ausscheiden von Mitgliedern, das unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von zwei Jahren erfolgen kann, wird der Bestand der Wirtschaftsstelle für die übrigen Mitglieder nicht aufgehoben. Der Vorsitz wechselt zwischen den Mitgliedern jahrweise. Ein dem Vorsitzenden unterstellter Geschäftsführer wohnt den Verhandlungen der Wirtschaftsstelle und der etwaigen für besondere Aufgaben zu bestellenden Ausschüsse bei und besorgt die Niederschriften und den Schriftwechsel. Die Mitglieder sind verpflichtet, die Wirtschaftsstelle bei Durchführung der beschlossenen Maßnahmen zu unterstützen, ihren Anordnungen Folge zu leisten und alle für die gemeinsamen Zwecke erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Die Kosten werden durch Beiträge der Mitglieder, deren Höhe nach Maßgabe der Verkehrseinnahmen bestimmt wird, aufgebracht.

II.

Giese gibt in seinem Gutachten vom November 1924 zunächst eine geschichtliche Entwicklung der Berliner Verkehrsunternehmen, in der er ein anschauliches Bild von dem ungeheuer raschen Wachsen der Bevölkerung Berlins und damit des Verkehrs entwirft. Er zeigt namentlich, wie einerseits die Große Berliner Straßenbahngesellschaft nach und nach die anderen konkurrierenden Privatgesellschaften in sich aufnahm und wie andererseits im Laufe der Zeit in den Vororten aus lokalen, von der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft wegen

des 10-Pf.-Tarifs nicht befriedigten Bedürfnissen heraus zahlreiche Gemeinde- und Kreisbahnen entstanden. Ende 1918 waren mehr als ein Viertel der Straßenbahnstrecken Groß-Berlins Gemeinde- und Kreisbahnen. Zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs wurden in den Jahren 1872 bis 1882 mehr und mehr die Stadt- und Ringbahn ausgebaut und 1902 entsprechend dem Muster elektrischer Schnellbahnen in anderen Großstädten in Berlin die Hochbahngesellschaft geschaffen, die jetzt unter Einschluß der städtischen Nordsüdbahn-Aktiengesellschaft über eine Betriebsstrecke von 45,5 km verfügt. Auch der Omnibusverkehr wurde vor dem Kriege in Form des Pferdeomnibusses und des Kraftomnibusses durch die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft wieder eingeführt, aber sehr bald durch den Krieg lahmgelegt, bis er in den Nachkriegsjahren allmählich von neuem in Aufnahme kam. Um sich Einfluß auf die Entwicklung des Omnibusverkehrs zu verschaffen, erwarben 1914 die Große Berliner Straßenbahn und die Hochbahngesellschaft je etwa ein Drittel des Aktienkapitals der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft und schlossen April-Mai 1914 einen Vertrag, wonach sie sich gegenseitig verpflichteten, selbst keine Anträge auf Erteilung von Konzessionen von Omnibuslinien zu stellen.

Zur Bereinigung der verworrenen und zersplitterten Verkehrsverhältnisse wurde am 1. April 1912 der Verband Groß-Berlin ins Leben gerufen. Er trat an Stelle der Gemeinden in alle Rechte und Vertragsverhältnisse ein, die zwischen den Gemeinden und den Privatgesellschaften bestanden, und erhielt gewisse Befugnisse gegenüber den Bahnen der Kreise und Gemeinden. Die Unzahl und die Verschiedenheit der Vertragsvorschriften führten schließlich zu dem sogenannten Einheitsvertrage vom 28. Mai 1918. Alle am Vertrage beteiligten 5 Straßenbahngesellschaften — die Große Berliner Straßenbahn-Gesellschaft, die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, die Westliche Berliner Vorortbahn, die Südliche Berliner Vorortbahn und die Nordöstliche Berliner Straßenbahn — bildeten eine Tarifeinheit und führten unter Beseitigung aller bisherigen Tarifunterschiede den Einheitstarif von 12½ Pf. für die Fahrt, Doppelfahrscheine zu 25 Pf. und Sammelkarten für 8 Fahrten zu 1 ℳ ein. Gleichartige Verträge wurden dann auch mit den Berliner Ostbahnen und den Berliner Elektrischen Straßenbahnen geschlossen.

Die Große Berliner Straßenbahn war durch den Einheitsvertrag, der dem Verband zugleich in allen wichtigen Fragen ein Mitbestimmungsrecht einräumte, und der namentlich die Bestimmungen wegen Übernahme in die öffentliche Hand verbesserte, schon in erheblichem Maße zu einem gemeinwirtschaftlichen Betriebe geworden. Bald aufgenommene Erwerbsverhandlungen führten zu dem Kaufvertrag vom 15. Juli 1919, wonach der Verband die Große Berliner Straßenbahn für rd. 137,5 Millionen Mark erwarb. Die bewährten Verwaltungsgrundsätze der Aktiengesellschaft wurden im allgemeinen unverändert belassen. Mit den anderen noch selbständigen Straßenbahngesellschaften wurden in der Folgezeit entsprechende Übernahmeverträge abgeschlossen. Kurze Zeit nach Schaffung der neuen Einheitsgemeinde, die am 1. Oktober 1920 in Kraft trat, war die Verkehrseinheit im Groß-Berliner Straßenbahnwesen unter der Bezeichnung „Berliner Straßenbahn" erreicht.

Das in der Hand der Stadt Berlin vereinigte Straßenbahnunternehmen kam indessen leider durch den Einfluß politischer Faktoren auf die Kommunalpolitik und auf die Lohn- und Arbeitspolitik, durch die Schwerfälligkeit und Vielheit der Instanzen im Verein mit den durch das Versailler Diktat bedingten wirtschaftlichen Nöten allmählich so weit herunter, daß es im September 1923 dicht vor dem Zusammenbruch stand, der nur durch eine betriebs- und verwaltungstechnische Umformung vermieden wurde. Nach eintägiger Stillegung wurde an Stelle des rein kommunalen Unternehmens die Berliner Straßenbahn-Betriebsgesellschaft m. b. H., losgelöst aus dem kommunalen Verwaltungsapparat, mit neuen Lohn- und Arbeitsbedingungen, mit erheblich verkleinertem Beamtenapparat und mit einer nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeitenden Direktion ins Leben gerufen, und zunächst nur auf wenigen Linien der Betrieb eröffnet, der aber, begünstigt durch die Stabilisierung de Mark, bald wieder mehr und mehr zunahm.

Dann schildert Giese die Entwicklung des Verkehrs un bringt hierzu die Zahlen und Kurven des gesamten Verkehr und des Verkehrs der einzelnen Unternehmungen von 1870 a bis auf die Gegenwart. Er weist dabei in gleicher Weise wie v ihm Kemmann auf die eigenartige gegensätzliche Entwicklung d Verkehrs der Straßenbahn und der Stadt-, Ring- und Voror bahnen hin und gibt in bildmäßiger Darstellung für die charakt ristischen Jahre 1913, 1918, 1923 und 1924 den prozentualen A teil der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr. Währer die Jahre 1913 und 1924 annähernd wieder den gleichen Ve kehrsanteil für die beiden erwähnten Verkehrsmittel zeigen, b trägt im Jahre 1918 der Straßenbahnverkehr 67 % und der Stad und Ringbahnverkehr infolge der durch den Krieg bedingte Einschränkung des Zugumlaufes nur 25,1 % des Gesamtve kehrs. Im Jahre 1923 hat sich das Bild umgekehrt: Die Reich bahn hat mit ihren geringen Tarifen den Verkehr zu 68,3 % a sich gezogen und die Straßenbahn ist durch den Verkehrsrüc gang und ihre Schwierigkeiten in der Organisation auf 18,1 Anteil am Verkehr herabgesunken. Der Verkehr auf den Hoc und Untergrundbahnen hat sich entsprechend der Erweiteru des Netzes in den Jahren gleichmäßig von 5,6 % auf 12,5 % en wickelt. Der Omnibusverkehr, der während des Krieges bis a 0,5 % gefallen war, beginnt sich allmählich wieder zu beleben.

Solche Erscheinungen sowie die Erfahrungen der geschich lichen Entwicklung der Berliner Verkehrsunternehmen lehre daß, wenn auch jedes einzelne Unternehmen sich den Bedür nissen des Verkehrs anzupassen und die Verkehrsnot zu b heben bestrebt ist, doch eine einheitliche und planmäßige Ve kehrspolitik für ein einheitliches Wirtschaftsgebiet nicht durc geführt werden kann, solange sie nicht von einem einheitlich Willen geleitet wird. Giese beruft sich für seine Ansicht a Lord Ashfield, den Leiter des größten Londoner Verkehrsunte nehmens, das die Untergrund- und Röhrenbahnen, Omnibusse u einen Teil der Straßenbahnen — sämtlich rein privatwirtscha lich eingestellte Betriebe — umfaßt, der eine Vereinheitlichu der großstädtischen Verkehrsmittel empfiehlt, eine Vereinhei lichung zunächst der Wirtschaftsverhältnisse, dann aber au eine Einheitlichkeit der Leitung und des Betriebes, natürli unter Beibehaltung der privatwirtschaftlichen Organisatione Für erstrebenswert hält Ashfield die Ausdehnung der Betrieb gemeinschaft auf alle Verkehrsmittel, um einen einhe lichen Tarif zu erreichen und einen Mehr- oder Minde ertrag des einzelnen Unternehmens auszugleichen. Weit verweist Giese in dieser Hinsicht noch auf Lehmann, d Generaldirektor der Kölner Straßenbahnen, der in einem i Mai 1921 auf dem Internationalen Straßenbahn- und Kleinbah kongreß in Wien gehaltenen Vortrag für alle Verkehrsunte nehmungen einer Großstadt den Zusammenschluß zur geme samen Behandlung der verkehrstechnischen, wirtschaftlich und Tariffragen fordert. Er nimmt ferner Bezug a die „Wirtschaftlichen Nachrichten aus dem Ruhrbezir (1921, Nr. 11, Seite 298), die ähnliche Gedanken f das gesamte Verkehrsnetz des Industriebezirkes erwäge und den Hauptkommissar der Polizei in Rotterdam Sirks, der v kurzem das Handinhandarbeiten und den Zusammenschluß d Verkehrsanstalten der Vereinigung holländischer Gemeinden einem Vortrag empfohlen hat. Ein großer Schritt zur Vereinhe lichung des Verkehrs ist in Berlin schon durch den erwähnt Zusammenschluß der Berliner Straßenbahnunternehmen geta Weitere Anregungen zur Beseitigung der Mängel der gegenwä tigen Verkehrsverhältnisse sind wiederholt gegeben worden. Gie erwähnt dann ebenfalls das vom Magistrat Berlin Anfang 1922 d Reichsverkehrsminister vorgelegte „Programm über die versch denen Möglichkeiten eines Zusammengehens der sämtlichen Be liner Nahverkehrsunternehmen in Tarif- und anderen Frage sowie das von Kemmann daraufhin erstattete Gutachten aus de

[J]ahre 1923 nebst Nachtrag und den oben besprochenen er[g]änzten Bericht nebst Nachtrag vom 15. Oktober 1924. Der An[tr]ag der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft auf [G]enehmigung von neuen Omnibuslinien, der neuerdings auch [v]on der Berliner Straßenbahn für sich selbst gestellt worden [is]t, hat wegen der bestehenden vertraglichen Bindung zwischen [S]traßenbahn und Hochbahn die Frage der Zusammenfassung der [B]erliner Verkehrsunternehmen erneut aufgerollt.

Giese schwebt zwar wie auch Kemmann als Endziel die Ver[e]inigung der Unternehmen in einer Hand vor (ähnlich der ein[h]eitlichen Betriebsverwaltung in Hamburg), doch genügt ihm [e]benfalls zunächst der Zusammenschluß der Unternehmen zu [e]iner lockeren Gemeinschaft. Diese soll aber im Gegensatz zur [A]nsicht des Generaldirektors der Kölner Straßenbahnen, der eine [Z]wangsgemeinschaft der Verkehrsunternehmungen unter Füh[ru]ng der Stadt vorschlägt, möglichst auf freier Vereinbarung [b]eruhen. Nur wenn ein freiwilliger Zusammenschluß scheitern [s]ollte, müßten die erforderlichen Maßnahmen durch gesetzliche [R]egelung erfolgen. Als Mitglieder der Gemeinschaft, die Giese [„]Zentralamt der Berliner Verkehrsunternehmen“ nennt, führt er [i]n Gegensatz zu Kemmann, der auch der Stadt Mitgliedsrechte [ei]nräumt, nur die einzelnen Verkehrsunternehmungen auf, [gi]bt aber im beschließenden Organ, im Verwaltungsrat, [d]er Stadt und der Behörde auch Sitz und Stimme. Eine [v]öllige Herausnahme der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen aus [d]em Gebilde der Reichsbahn erscheint Giese hierzu nicht erfor[d]erlich; nur bei einem engeren Zusammenschluß würde eine [b]esondere Geschäftsleitung und Lostrennung erfolgen müssen. [D]ie Aufgabe des Zentralamtes erblickt Giese in der Förderung [u]nd Entwicklung des Berliner Verkehrs unter Ausschaltung [d]en unwirtschaftlichen Wettbewerbs der Mitglieder unterein[a]nder. Zur Durchführung dieser Aufgabe übertragen die Mit[g]lieder dem Zentralamt die Zuständigkeit für die Aufstellung [ei]nes Gesamtverkehrsplanes, für den Ausbau und Betrieb neuer [L]inien, für wesentliche Änderungen bei den bestehenden Linien, [fü]r die Tarifpolitik und den Nachrichtendienst. Um einen Aus[g]leich zwischen den Tarifen der einzelnen Unternehmungen mit [R]ücksicht auf die verschiedenartigen Bau- und Betriebskosten [h]erbeizuführen, wird zugleich zur Förderung des Ausbaues des [V]erkehrsnetzes ein Tarifausgleichsstock begründet, an den die [M]itglieder alljährlich Beiträge zu leisten haben, die sich nach [d]em Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsaus[g]aben staffeln. Die Organisation des Zentralamtes entlehnt [d]iese der Verwaltung der neuen Deutschen Reichsbahn und [sc]hlägt als Beschlußorgan einen Verwaltungsrat vor, dem Ver[tr]eter der einzelnen Unternehmungen unter Berücksichtigung [d]es Verkehrsumfanges und des Anlagekapitals, nicht aber mehr [al]s je drei Vertreter, ferner zur Wahrung der öffentlichen In[te]ressen ein Vertreter der Stadt und der Aufsichtsbehörde [so]wie zwei von den Interessenvertretern gewählte Sach[v]erständige angehören, und als ausführendes Organ einen [D]irektor vor, der vom Verwaltungsrat gewählt wird, die [A]ufsicht über die Geschäfte führt und das Amt nach außen ver[tr]itt. Ob der Direktor zugleich stimmberechtigtes Mitglied des [V]erwaltungsrats ist oder nicht, hält Giese für nebensächlich. In [de]m auch seiner Abhandlung beigegebenen Entwurf einer Satzung [is]t der Direktor als stimmfähiges Mitglied des Verwaltungsrates [a]ngenommen. Die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates ist [da]rin auf 14 vorgesehen, und zwar je drei Mitglieder der Deut[sc]hen Reichsbahn-Gesellschaft und der Berliner Straßenbahn-[B]etriebsgesellschaft, zwei Vertreter der Hochbahngesellschaft [un]d ein Vertreter der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien[ge]sellschaft. Zu diesen neun Interessenvertretern kommen [de]r vom Oberbürgermeister zu ernennende Vertreter der [St]adt Berlin, der Vertreter der kleinbahngesetzlichen Auf[si]chtsbehörde und die beiden Berliner Sachverständigen [so]wie der Direktor des Zentralamtes hinzu. Die ver[sc]hiedenen Verkehrsunternehmen wechseln wie auch bei Kem[m]ann alljährlich in der Führung des Vorsitzes im Verwaltungs[ra]te ab. Beschlußfähig soll der Verwaltungsrat sein, wenn mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend ist. Die Beschlüsse sind mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder zu fassen. Ausschüsse, die aus mindestens je einem Vertreter der Interessentenmitglieder bestehen, können eingesetzt werden. Ihnen soll überdies stets der Direktor als Mitglied angehören.

III.

Beide Arbeiten kommen zu demselben Ergebnis, dem jedermann zustimmen kann und wird, nämlich daß eine gesunde und planmäßige Entwicklung des Groß-Berliner Verkehrs nur möglich ist, wenn ein Zusammengehen der sämtlichen Berliner Nahverkehrsunternehmungen gewährleistet ist. Beide Verfasser sind auch der Meinung, daß der erstrebenswerte engere und festere Zusammenschluß durch eine zunächst lockerere Gemeinschaft vorbereitet werden müsse. Die Form des Zusammenschlusses, die beide vorschlagen, ist, abgesehen von der rein formalen, verschiedenen Bezeichnung der Gemeinschaftsstelle und seiner Organe, in vieler Hinsicht ähnlich und berührt sich in manchen Punkten eng. Es bestehen aber doch Unterschiede und zwar zum Teil recht wesentliche, die im Nachstehenden erörtert und beleuchtet werden sollen.

Den Hauptunterschied bildet die Zusammensetzung des beschlußfassenden Körpers und die Art des Zustandekommens von Beschlüssen. Bei Kemmann ist die Wirtschaftsstelle ein einheitlich zusammengesetztes Organ, das aus je einem oder zwei Vertretern der einzelnen Verkehrsunternehmen und zur Wahrung der öffentlichen Interessen aus einem Vertreter der Stadt Berlin besteht, und das seine Beschlüsse mit Stimmeneinheit faßt. Da also einem zu fassenden Beschlusse jedes Mitglied zustimmen muß, ist es auch ohne Bedeutung, ob das einzelne Unternehmen durch einen oder zwei Abgeordnete vertreten ist. Sind es zwei, so wird und muß ihre Abstimmung für das Unternehmen doch einheitlich erfolgen. Für die Beschlußfähigkeit genügt es, wenn von jedem Mitgliede mindestens ein Vertreter anwesend ist. Die Person des Geschäftsführers scheidet für das beschließende Kollegium völlig aus. Er nimmt an den Verhandlungen der Wirtschaftsstelle und der Ausschüsse nicht beschließend, sondern nur als Schriftführer teil und hat den Weisungen des Vorsitzenden, dem allein die Überwachung der Ausführung der Beschlüsse obliegt, Folge zu leisten. Ganz anders Giese. Bei ihm besteht der Verwaltungsrat des Zentralamtes aus 14 Mitgliedern, der seine Beschlüsse mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden Mitglieder faßt. Beschlußfähigkeit erfordert die Anwesenheit von mehr als der Hälfte der Mitglieder, also von mindestens acht Mitgliedern. Sind acht Mitglieder anwesend, so könnte mit sechs Stimmen jeder Beschluß, selbst ein überaus tief einschneidender und wichtiger, gefaßt werden. Die Verwaltungsratsmitglieder bestehen aus je drei Vertretern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Straßenbahn-Betriebsgesellschaft, zwei Vertretern der Hochbahngesellschaft, einem Vertreter der Allgemeinen Berliner Omnibus-Gesellschaft, ferner aus einem Vertreter der Stadt Berlin, einem Vertreter der kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörde, zwei Sachverständigen und dem Direktor des Zentralamtes, also aus neun Vertretern der Interessengruppen und fünf außenstehenden Vertretern. Ein Verwaltungsrat von so vielen Köpfen wird indessen nicht leicht arbeitsfähig sein. Es ist eine zu umfangreiche und umfassende Körperschaft, um eine glatte Erledigung der Geschäfte zu gewährleisten. Giese selbst fordert in seinen Betrachtungen für den Verwaltungsrat, daß bei ihm im Interesse der Erleichterung der Verhandlungen eine zu große Vielköpfigkeit vermieden werde. Die große Zahl der Mitglieder ist aber weder notwendig noch erwünscht. Die verschiedene Vertreterzahl für die einzelnen Verkehrsunternehmen läßt Unternehmungen, wie die Omnibusgesellschaft und die Hochbahngesellschaft, in einer durch Außenstehende so vergrößerten Körperschaft nicht ihrer Bedeutung entsprechend namentlich bei Berücksichtigung des Abstimmungsverhältnisses zur Geltung kommen und verurteilt sie geradezu zur Ohnmacht. Das berechtigte Verlangen eines Verkehrsunternehmens auf Erhöhung der Zahl seiner Vertreter, wie es

infolge Verkehrszuwachses, Netz- oder Linienerweiterung begründet sein könnte, würde bei der Abstimmung jederzeit vereitelt werden können.

Zwei Berliner Sachverständigen Sitz und Stimme im Verwaltungsrat zu geben, erscheint überflüssig und unzweckmäßig Es ist zu bedenken, daß die Vertreter der Verkehrsunternehmen sämtlich erste Fachmänner sein und über ein reiches Maß praktischer Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrs verfügen werden. Der Vorschlag Kemmanns dürfte vorzuziehen sein, der der Wirtschaftsstelle die Befugnis einräumt, zu den Beratungen jederzeit Sachverständige zuzuziehen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Interessengruppen wird vielfach ein Gutachten eines außenstehenden Sachverständigen von Ruf viel zur Klärung der Sachlage und Herbeiführung einer Einigung beitragen können. Dagegen laufen die dem Verwaltungsrat ständig angehörenden Sachverständigen, die auch von den Interessengruppen gewählt sind, bei allem guten Willen zur Unparteilichkeit Gefahr, von einzelnen Mitgliedern, gegen deren Interessen sie einmal haben Stellung nehmen müssen, nicht mehr als unbeteiligt und objektiv urteilend angesehen zu werden. Sie können daher leicht die gedeihliche Zusammenarbeit mehr hindern als fördern, wie das sonst ein wirklich sachliches Gutachten eines Sachverständigen vermag. Dem Vertreter der kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörde, der nach Giese den Ausgleich zwischen etwaigen verschiedenen Ansichten der einzelnen Unternehmen im Interesse der Öffentlichkeit herbeiführen soll, wird es ähnlich ergehen. Wenn an sich auch die ständige Mitarbeit eines solchen Mitgliedes zu begrüßen ist, so wird doch dadurch die Körperschaft zum Nachteil der Interessenmitglieder unnötig vergrößert. Es dürfte genügen und zweckmäßiger sein, wenn in der einzelnen Frage ein Gutachten der Aufsichtsbehörde beigezogen und der Versammlung vorgelegt wird. In seinem Satzungsentwurf gibt Giese dem Direktor des Zentralamtes Sitz und Stimme im Verwaltungsrat und in sämtlichen Ausschüssen, wenngleich er diese Frage an sich für nebensächlich erklärt. Mir scheint die Frage indessen nicht so nebensächlich zu sein, da sie je nach ihrer Beantwortung ein völlig verschiedenes Bild ergibt. Ist der Direktor nicht Mitglied des Verwaltungsrates und der Ausschüsse, wohnt er vielmehr den Sitzungen nur als Schriftführer bei, so hat er in der Organisation keine ausschlaggebende Bedeutung, ist nur Mittel zum Zweck, geschaffen zur Erledigung der Geschäfte unter Aufsicht des Vorsitzenden, entspricht also völlig der Person des Geschäftsführers in dem Vorschlage Kemmanns. Ist der Direktor dagegen Mitglied, so erscheint das Zentralamt in völlig anderem Lichte. Es ist dann nicht mehr der bloße Zusammenschluß der einzelnen Verkehrsunternehmen, wie er gewollt und bezweckt war, sondern es ist über den gesamten Verkehrsgesellschaften eine neue Körperschaft geschaffen, die in ihrer Spitze beschließendes und mitentscheidendes Organ ist. Das gibt der Stelle eine andere Färbung, einen eigenen Willen, der bei der Verteilung der Kräfte von Bedeutung ist. Die Macht des Direktors wächst noch insofern, als er jedem Ausschuß, der zur selbständigen Erledigung bestimmter Aufgaben beliebig eingesetzt werden kann, als stimmberechtigtes Mitglied neben je einem Vertreter der vier Verkehrsunternehmen angehört. Während bei Kemmann Ausschüsse nur beratenden Charakter haben, insofern ihre Entschließungen der Wirtschaftsstelle zur Beschlußfassung vorzulegen sind, kann der Verwaltungsrat Gieses seine Befugnisse nach freiem Ermessen einem Arbeitsausschuß oder sonstigem Ausschuß zur selbständigen Erledigung und somit zur endgültigen Beschlußfassung übertragen. Weiter wird die Macht des Direktors noch verstärkt, weil er durch die ihm übertragene Geschäftsführung und Vertretung des Zentralamtes, durch die Vorbereitung und Ausführung der Beschlüsse Kenntnis aller Vorgänge besitzt und Einfluß auf ihren Gang erhält. Alle diese Gesichtspunkte gewinnen an Bedeutung dadurch, daß die Beschlüsse des Verwaltungsrats lediglich eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden Mitglieder erfordern. Einstimmigkeit, wie sie Kemmann verlangt, verwirft Giese, da alsdann der Verwaltungsrat in gewissen Fällen nicht arbeitsfähig sein würde. Es ist auch zuzugeben, daß das Erfordernis der Einstimmigkeit d[...] Zustandekommen der Beschlüsse erschwert. Das würde aber [...] noch höherem Maße für einen so umfangreichen Verwaltungs[...] zu gelten haben, der unter Umständen dadurch fast zur Tat[...] losigkeit verurteilt werden könnte. Andererseits ist die v[...] Giese vorgeschlagene Zweidrittelmehrheit imstande, die wi[...] tigsten Beschlüsse gegen die Stimmen von einem oder zwei V[...] kehrsunternehmen zu fassen, ohne daß diese etwas dagegen a[...] richten könnten. Bei Anwesenheit aller Mitglieder könnte [...] 10 Stimmen alles beschlossen werden. Es brauchte also [...] Unternehmen außer seinen drei Vertretern nur noch die auße[...] stehenden Vertreter (unter Einschluß des Direktors) und [...] Verkehrsunternehmen von mindestens zwei Stimmen für sei[...] Ansicht zu bekehren, um diese durchsetzen zu können. Da d[...] Verwaltungrat bei Anwesenheit von acht stimmberechtigt[...] Mitgliedern beschlußfähig ist, könnte beispielsweise in ein[...] solchen Falle die Reichsbahn oder die Straßenbahn bei Gew[...] nung von drei nicht den Interessengruppen angehörenden M[...] gliedern für ihre Ansicht diese den übrigen Gesellschaften a[...] zwingen. Welches Zufallsspiel der Abstimmung kann hi[...] wirken? Die Sache hat aber noch eine weit wichtigere Sei[...] Das ist die Verantwortlichkeit der Vertreter eines Unternehme[...] gegenüber ihrem Aufsichtsrat und ihrer Generalversammlu[...] Die Unternehmen sind ja, abgesehen von der Reichsbahn, sän[...] lich Aktiengesellschaften oder sonstige Kapitalgesellschaft[...] deren Direktor oder Vorstand nach den gesetzlichen Besti[...] mungen dem Aufsichtsrat und der Generalversammlung vera[...] wortlich ist. Wenn nun ein Beschluß im Verwaltungsrat z[...] standegekommen ist, der für ein solches Verkehrsunternehm[...] wirtschaftlich nachteilig ist oder wirkt, so wird sich der Dire[...] tor oder Vorstand gegenüber seinem Aufsichtsrat oder d[...] Generalversammlung nicht dadurch entlasten können, daß d[...] Beschluß, wie es vielleicht zutreffen mag, ohne seine Mitwirku[...] oder entgegen seiner Abstimmung gefaßt worden ist, vi[...] mehr wird er dann verantwortlich gemacht werden, daß er [...] Zentralamt Bestimmungen eingegangen ist, die die Interess[...] der Gesellschaft nicht wahren. Hat aber der Vorstand d[...] Unternehmens schon vor dem Beitritt zum Zentralamt pflichtg[...] mäß seinen Aufsichtsrat auf die Möglichkeit der Majorisieru[...] bei Fassung von Beschlüssen hingewiesen, so wird ein Aufsich[...] rat, der es mit seinen Pflichten ernst nimmt, nicht die Zusti[...] mung zum Beitritt erteilen können, da er gar nicht weiß, w[...] für nachteilige Folgen für die Gesellschaft dadurch eintrete[...] können. Daran wird und muß die von Giese geplante For[...] des Zusammenschlusses scheitern. Es ist, da es sich bei den Ve[...] kehrsunternehmungen, abgesehen von der Reichsbahn, um sel[...] ständige, auf Erwerb gerichtete Kapitalgesellschaften hande[...] die ihrem Aufsichtsrat und ihrer Generalversammlung über d[...] Beschlüsse Rede und Antwort zu stehen haben, nur der v[...] Kemmann vorgeschlagene Zusammenschluß, bei dem Einstimmi[...] keit für die Beschlüsse vorgeschrieben ist, möglich. Das E[...] fordernis der Einstimmigkeit bringt nur dann die geringste[...] Hemmungen mit sich, wenn die Gemeinschaft auf die unbedin[...] notwendigen Mitglieder, also die Verkehrsunternehmen und d[...] Stadt, beschränkt bleibt. Die Beteiligten unter sich werden [...] diesem engen Kreise am ehesten in der Lage sein, in ihre[...] eigensten Interesse einen einheitlichen Willen zustande[...] bringen. Ihnen als erfahrenen Fachmännern wird es bei weite[...] weniger schwer sein, praktische Arbeit zu leisten und nötige[...] falls nach interner Fühlungnahme mit den Aufsichtsräten d[...] verschiedenen Gesellschaften zu einem die Meinungsverschied[...] heiten ausgleichenden Beschlusse zu kommen. Im Wege d[...] gegenseitigen Annäherung dienen die Unternehmungen letzte[...] Endes nur ihren eigenen Interessen. Aus diesen Erwägunge[...] heraus ist auch der Gedanke einer Berufungsinstanz nicht z[...] verwirklichen.

Eine Verschiedenheit besteht auch in dem Aufgabenkreis, d[...] der Gemeinschaftsstelle zugewiesen wird, und der in de[...] früheren Ausführungen bereits geschildert ist. Kemmann gib[...] allgemeine, weniger speziell gefaßte Aufgaben an und fügt übe[...]

es das Recht der Mitglieder hinzu, der Wirtschaftsstelle ihnen geeignet scheinende Angelegenheiten zur Beratung und Beschlußfassung zuzuweisen. Giese stellt die Förderung und Entwicklung des Berliner Verkehrs als wesentliche Aufgabe in den Vordergrund und führt dann die Angelegenheiten genau auf, die die Mitglieder unter Verzicht auf eigene Zuständigkeit dem Zentralamt übertragen. Auch hier bürgt die größere Bewegungsfreiheit, glaube ich, für mehr Gewinn. Durch eine zu eingehende Festlegung der Aufgaben werden die Mitglieder zu sehr gebunden. Das zeigt sich schon daran, daß Giese beispielsweise, wenn ein Mitglied den Bau einer beschlossenen neuen Linie ablehnt, diese selbst herstellen und betreiben oder einem Dritten übertragen will. Unter Umständen würde also das Zentralamt dann eigene Linien und somit eigenen Geschäftsbetrieb haben, was das reibungslose Zusammenarbeiten wiederum wesentlich erschweren würde. Kemmann dagegen schließt richtigerweise jeglichen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb durch die Wirtschaftsstelle aus. Auch wesentliche Änderungen bestehender Linien nimmt Giese für das Zentralamt in Anspruch, wobei schon Streit sein kann, wann von wesentlichen Änderungen gesprochen werden muß. Es ist klar, daß es besser und ersprießlicher ist, wenn die zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmungen einen großen, weitgesteckten Rahmen für ihre Arbeiten haben und nicht zu sehr durch Spezialbestimmungen eingeengt sind. Es läßt sich heute wohl die Richtung, in der zu arbeiten ist, übersehen, aber erst bei der praktischen Arbeit wird sich zeigen, wie weit im einzelnen zu gehen und was zu tun zweckmäßig ist.

Ferner verpflichtet Kemmann im Gegensatz zu Giese die Mitglieder noch, die Wirtschaftsstelle bei Durchführung der beschlossenen Maßnahmen zu unterstützen, ihren Anordnungen Folge zu leisten sowie alle erforderlichen Auskünfte zu geben. Ohne diese Pflichten vermag die Wirtschaftsstelle nicht zu arbeiten. Es sind zwar Pflichten, deren Erfüllung sich nicht erzwingen läßt, die aber festgelegt sein müssen, um die Mitglieder darauf verweisen zu können.

Ein Unterschied besteht noch darin, daß Kemmann als Voraussetzung für einen Zusammenschluß die Verselbständigung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ansieht, während Giese das nur als wünschenswert bei einem engeren Zusammenschluß bezeichnet und die Auffassung vertritt, daß es auch ohne diese Verselbständigung geht. Es scheint mir jedoch, daß eine klare wirtschaftliche Trennung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen von den Hauptbahnen nicht zu entbehren ist, um eine Körperschaft zu schaffen zwischen Mitgliedern, die wirtschaftlich gleichgeartet und selbständig sind.

Nun noch ein Wort über den Tarifausgleichstock, den Giese beim Zentralamt bilden will. Das ist an sich eine überaus zu begrüßende Einrichtung und ist auch von Kemmann in Aussicht genommen. Nur daß dieser den Ausgleich der Wirtschaftsergebnisse späterer Erwägung vorbehält und auf eine Zeit verweist, in der ein noch engerer Zusammenschluß auf Grund der bisherigen Erfolge und Leistungen wünschenswert erscheint. Wenn der Ausgleichstock gleich bei Beginn eingeführt wird, wo noch jede Erfahrung in der gemeinschaftlichen Zusammenarbeit fehlt, könnte der Ausgleich leicht seinen Zweck verfehlen und zu einer Prämie für das wirtschaftlich schlechter funktionierende Unternehmen auf Kosten der besser verwalteten werden.

Im ganzen bin ich der Ansicht, daß sich beide Autoren durch ihre gutachtlichen Arbeiten um das Berliner Verkehrswesen beträchtliche Verdienste erworben haben. Die beiden Arbeiten haben in der Frage des Zusammenschlusses der Berliner Nahverkehrsmittel zweifellos klärend gewirkt und gezeigt, welche Wege vorbereitend eingeschlagen werden könnten, um unser Verkehrswesen den Anforderungen der heutigen Zeit gewachsen zu machen und die Aufwärtsentwicklung, die während der Kriegszeit und Nachkriegszeit gehemmt war, zielbewußt fortzusetzen. Dr. L.

Generaldirektor Oeser vor der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft.

Am 27. Februar sprach Generaldirektor Reichs- und Staatsminister a. D. Oeser vor der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft über „Das deutsche Eisenbahnwesen". Er gab zunächst einen Rückblick über die Entwicklung seit 1914, schilderte eingehend die Notwendigkeit, nach dem Umsturz durch die „Klammer" der Eisenbahnen das Deutsche Reich zusammenzuhalten und seinen eigenen Anteil am Zustandekommen der Deutschen Reichsbahn, ein Ziel, das auf Betreiben Oesers, des damaligen preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, ein Jahr vor dem in der Verfassung festgesetzten Zeitpunkt erreicht wurde, während andere Kreise den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich über einen Zeitraum bis zu 10 Jahren ausdehnen wollten. Weiter schilderte Oeser die schweren Zeiten der Geldentwertung, in der die Betriebszahl bis auf 475 % gestiegen war. Ein Zuschuß von 520 Mill. Gold hätte die Eisenbahnen damals gesund machen können, der Finanzminister konnte diesen Betrag aber nicht aufbringen, und so wurden denn die Eisenbahnen im November 1923 selbständig gemacht, wonach Oeser schon lange gestrebt hatte. Ihr Zustand war kritisch: große Schulden, kein Betriebsvermögen, aber schon im Januar 1924 war es gelungen, die Betriebszahl auf 80 % herabzudrücken, freilich nicht ohne „Grausamkeit", die aber zur Stützung der Rentenmark unerläßlich war. Dann traten nun Schwierigkeiten auf: die Ruhrbesetzung und die weitgehende Mitwirkung der Reichsbahn an der Wiedergutmachung auf Grund des Londoner Abkommens, das die Reichsbahn die Verpflichtung auferlegt, rd. 1 Milliarde jährlich abzuliefern. Dadurch ist zwar die Einheit der Reichsbahn wiederhergestellt, aber sie ist schwer belastet. Die Erfüllung der Forderungen, die durch den Dawes-Plan an die Reichsbahn gestellt werden, ist zur Zeit deren wichtigste Aufgabe. Die Reichsbahn muß dabei entgegen den Forderungen der Industrie ihre Tarife auf der jetzigen Höhe halten, sie entlastet sie aber durch ihre Leistungen auf Wiedergutmachungs-Rechnung. Eingehend wurde die Notwendigkeit begründet, die Ausgaben der Reichsbahn durch ihre Einnahmen zu decken. Der Zwang, ganz bestimmte Erträgnisse aus der Eisenbahn herauszuwirtschaften, bedeutet einen großen Unterschied gegen den früheren Zustand, der der Leitung des Unternehmens eine schwer zu tragende Verantwortlichkeit auferlegt. Sehr angenehm berührte die Zuversicht, mit der der Redner von der Möglichkeit der Erfüllung der der Reichsbahn auferlegten Pflichten sprach; gerade am Tage des Vortrags hatte er die erste Anweisung, auf 100 Millionen lautend, zur Zahlung an den Reparationsagenten unterschrieben.

Einen breiten Raum im Vortrag nahm die Besprechung der Verkehrssteuer, der Staffeltarife, der Gütereinteilung ein, doch kann hierauf nicht näher eingegangen werden. Ferner wurde die Frage der Leistungszulagen besprochen und der „innere Wettbewerb" der einzelnen Teile des Reichsbahnunternehmens behandelt, der zu einer gewissen Verselbständigung der einzelnen Direktionsbezirke führen muß. Das Verhältnis der Eisenbahn zum Kraftwagen und die Umstellung des Werkstättenwesens, zwei Fragen, die die beteiligten Kreise zur Zeit lebhaft beschäftigen, bildeten weiter den Gegenstand der Erörterung durch den Redner.

Betreffs der internationalen Beziehungen kann gesagt werden, daß die Kriegserscheinungen allmählich verschwinden, eine Milderung der Paßvorschriften ist aber dringend nötig.

Am Schluß seiner Darlegungen, die namentlich durch ihre nüchterne Sachlichkeit wirkten, wies Generaldirektor Oeser darauf hin, daß noch niemals auf dem Gebiete des Verkehrs eine solche Umwälzung dagewesen sei wie in der Gegenwart; selbst die Einführung der Lokomotive trete dagegen zurück. Die Menschen

werden beweglicher, der Verkehr nimmt zu, die Welt wird kleiner. Aufgabe des Verkehrs ist es, diese Bewegung zu fördern, und er ist dazu gerüstet. Mit einem Ausblick in die Zukunft schloß der Vortrag: Nicht die Parteien, rechts oder links, seien die Revolutionäre, sondern der Verkehr; er könne alle Grenzen beseitigen, alle Werte umstellen; er sei der Schrittmacher der neuen Zeit; das müsse man festhalten, wenn man so arbeiten will, wie es die Zukunft verlangt.

Aus der sich an den Vortrag anschließenden Erörterung waren besonders reizvoll die Darlegungen des Reichsministers a. D. Dr. Gothein, der mit großem Nachdruck von der Leitung der Reichsbahn eine Herabsetzung der Tarife im Interesse des deutschen Wirtschaftslebens forderte. Im Gegensatz zu Generaldirektor Oeser glaubte er, die Gewähr dafür übernehmen zu können, daß eine Herabsetzung der Tarife eine Vermehrung des Verkehrs und damit eine Steigerung der Überschüsse bringen werde; er stützte sich mit dieser Ansicht auf seine vierzigjährige Tätigkeit als Abgeordneter, während der er stets für niedrige Tarife eingetreten sei; die Erfolge, die er dabei erzielt habe, seien nicht nur der Industrie, sondern namentlich auch der Eisenbahn zugute gekommen.

Der erste Vorsitzende der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft, Reichsminister a. D. Dr. Koeth, faßte den Eindruck, den die Zuhörer vom Oeserschen Vortrag gewonnen hatten, dahin zusammen, daß er namentlich von dem tiefen Ernst berührt worden sei, mit dem der Redner dargelegt habe, was die Eise bahn leisten muß; er dankte ihm namentlich für die klaren Da legungen ihrer Verpflichtungen auf Grund des Londoner A kommens. Selbständige deutsche Wirtschaftspolitik sei zur Z nicht möglich, wir seien vom Auslande abhängig. Dr. Koe warnt vor einer falschen Blüte der deutschen Wirtschaft u tritt Generaldirektor Oeser in seiner Ablehnung von Tar erhöhungen bei: er könne nicht anders.

In einem Schlußwort, dem die zahlreichen Anwesenden w dem Vortrag bis zuletzt mit gespannter Aufmerksamkeit folgte wies Generaldirektor Oeser, nachdem er auf die Erörterung sein Vortrags aus dem Kreise der Zuhörer kurz eingegangen wa noch auf die wissenschaftliche Betriebsführung, namentlich den Werkstätten, hin. Die Erörterungen hierüber seien abg schlossen. Das Werkstättenwesen sei umgestellt. Freilich au hier ginge es nicht ohne Schwierigkeiten ab, z. B. wenn Wer stätten, die entbehrlich würden, geschlossen werden müßten. Kreisen der Arbeiter sehe man die Notwendigkeit derartiger Ma nahmen ein, dagegen stießen sie auf heftigen Widerstand bei d Städten, Provinzen, auch Landesregierungen, in deren Gebiet d der Stillegung anheimfallenden Werkstätten liegen.

Die Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft, die ihren M gliedern schon manchen anregenden Vortrag geboten hatte, ka jedenfalls den Abend mit dem Oeserschen Vortrag als einen ihr erfolgreichsten verbuchen. Wk.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Leichenbeförderung.** Der Reichsverkehrsminister hat durch Verordnung vom 30. Januar 1925 eine Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung dahin herbeigeführt, daß Leichensendungen, wie bereits in Nr. 9, S. 258 d. Ztg. kurz erwähnt, künftig nicht mehr auf Beförderungsschein, sondern auf Eilfrachtbrief abgefertigt werden und daß für die Beförderung von Leichen sinngemäß die Vorschriften für die Beförderung von Gütern (Abschnitt VIII der Eisenbahnverkehrsordnung) gelten, wobei jedoch Nachnahmebelastungen der Sendungen durch den Absender ausgeschlossen sind.

Mit der Einführung des Frachtbriefs ist für die erwähnte Beförderungsart ein Frachtpapier geschaffen, das eine einwandfreie Grundlage für die Rechtsbeziehungen zwischen Eisenbahn und Verfrachter bildet. Der Frachtbrief sichert dem Absender die Abfertigung und Beförderung nach seiner Anweisung und gibt dem Empfänger eine richtige Beförderungsurkunde und eine Quittung über gezahlte Frachtbeträge usw. in die Hand.

Der Eisenbahn ermöglicht der Fortfall des Beförderungsscheines, der nur noch für die vereinzelten Fälle der Leichensendungen in Anwendung kam, die Aufhebung eines umständlichen und mitunter zu Unzuträglichkeiten führenden Verfahrens. Die Eisenbahn wird ferner der Notwendigkeit enthoben, alle Stationen mit einem selten gebrauchten Beförderungspapier auszurüsten, und sie erzielt damit wirtschaftliche Ersparnisse.

— **Organisatorische Umgestaltung des Eisenbahn-Zentralamts.** Für das wirtschaftlich außerordentlich wichtige Beschaffungswesen der Reichsbahn war bereits kurz nach Errichtung der Reichsbahn-Gesellschaft in der Hauptverwaltung eine eigene Einkaufsabteilung eingerichtet und zu deren Leiter der bisherige Präsident des Eisenbahn-Zentralamts bestellt worden. Im Zusammenhang damit sind nunmehr die einzelnen Abteilungen des Zentralamts mit der Hauptverwaltung in unmittelbare geschäftliche Verbindung gebracht worden, woraus sich wesentliche Vereinfachungen des Geschäftsganges sowie Einsparungen an Personal ergeben.

Als selbständige Geschäftsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bleibt das Eisenbahn-Zentralamt nach wie vor auf der gleichen Stufe wie die Reichsbahndirektionen bestehen. Im Geschäftskreis des Zentralamts tritt keine Änderung ein, insbesondere werden die Zuständigkeiten des Zentralamts in keiner Hinsicht vermindert.

— **Wünsche auf Gehaltserhöhung.** Die zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und den Eisenbahnerorganisationen stattgefundenen Verhandlungen über die von den Gewerkschaften angestrebten Verhandlungen haben zu keinem Ergebnis geführt. D Verhandlungen sollen fortgesetzt werden.

— **Änderung der Personalabbauverordnung.** Dem Reichsta ist der Entwurf eines Gesetzes über eine zweite Änderung d Personalabbauverordnung zugegangen. Die Regierung will jet nachdem der allgemeine Personalabbau mit Ende Dezember 19 das durch die Verhältnisse notwendig gewordene Maß im wese lichen erreicht hat, noch einen Schritt weitergehen, indem s die Entscheidung der Frage, in welchen Verwaltungen ein w terer Abbau zu erfolgen hat, der regelrechten Gesetzgebung üb trägt. Die Abbauartikel schon jetzt gänzlich aufzuheben, nach Auffassung der Reichsregierung nicht möglich, weil t sächlich noch Reichsverwaltungen vorhanden sind, deren P sonalstand vermindert werden kann, sobald eine Geschäftsv einfachung und Geschäftsentlastung eingetreten ist. Nach V abschiedung des Gesetzes soll ein allgemeiner Abbau von B amten und Angestellten nicht mehr möglich sein. Die Abba artikel dürfen dann nur noch auf Reichsverwaltungen ang wendet werden, die ganz oder teilweise zu Abbauverwaltung erklärt werden.

Der Reichsrat hat die Vorlage gebilligt, aber d Pensionskürzungsvorschriften gänzlich g strichen. Die Regierung hält demgegenüber an ihre Vorlage fest, insbesondere, wie erklärt wird, mit Rücksic darauf, daß infolge Entmilitarisierung und Personalabbau vielen Tausenden von völlig dienstfähigen Personen über d Grundgedanken des Versorgungswesens hinaus Versorgungsg bührnisse zum Lebensunterhalt haben gewährt werden müsse und in der Regierungsvorlage ein Ruhen dieser Versorgung gebührnisse nur solange vorgesehen wird, als dem Beteiligten folge der ihnen verbliebenen Dienstfähigkeit Existenzmittel über das zum Lebensunterhalt erforderliche Maß hinaus a anderen Quellen zufließen.

— **Dienstbezeichnungen der Reichsbahnbeamten.** Die frühere Amtsbezeichnungen mit dem Zusatz „a. D." können von all Reichsbahnbeamten im außerdienstlichen Verke weitergeführt werden. Im dienstlichen Verkehr sind jedoch d neuen Dienstbezeichnungen ausschließlich zu führen.

— **Direkter Tarif Deutschland-Italien.** Am 17. und 18. Febru d. J. wurden Beratungen über den deutsch-italienischen Güte tarif in Nürnberg fortgesetzt. Hierbei wurde über die Grun lagen des neuen Tarifs volle Einigung der beteiligten Verwa tungen erzielt. Die in früheren Verhandlungen gefaßten, ins sondere die auf der Venediger Konferenz (vgl. Nr. 44, S. 8 Jahrg. 1924 d. Ztg.) zustandegekommenen Beschlüsse wurd nach mancher Richtung hin geändert. Dies gilt vor allem v der Währungsfrage, die nunmehr endgültig im Sinne d Doppelwährung entschieden wurde. Der ursprüngli Plan, den Tarif für den gesamten Durchlauf in Lirewährung

llen, wurde fallen gelassen und nur für den italieni-
e'n Durchlauf die Lirewährung, für den außer-
enischen Durchlauf aber die deutsche Reichsmark
Tarifwährung angenommen.

Belegung von Plätzen in den Eisenbahnzügen. Wiederholt
es unliebsame Auseinandersetzungen zwischen den Reisen-
im Eisenbahnabteil wegen der Belegung von Plätzen. Es sei
r darauf aufmerksam gemacht, daß durch Hinlegen einer
ung oder eines Buches sowie durch Niederlegen des Hand-
cks im Gepäcknetz ein Anspruch auf den darunter befind-
n Platz nicht erworben wird. Als besetzt gilt der Platz nur,
n Handgepäck, Kleidungsstücke usw. auf dem betreffenden
latz niedergelegt sind. Eine Ausnahme davon besteht selbst-
tändlich für solche Züge, in denen durch Lösung von Platz-
en Sitzplätze belegt werden können. Neuerdings ist auch in
vierten Wagenklasse die Belegung von Plätzen gestattet.
i ist in gleicher Weise zu verfahren wie in den übrigen
enklassen. Was die Mitnahme von Kindern betrifft, so
n solche, für die eine Kinderfahrkarte zum halben Preise
t ist, Anspruch auf einen Sitzplatz. Kinder, für die eine
rderungsgebühr noch nicht erhoben wird, müssen dagegen
Platzmangel auf den Schoß genommen werden.

Wasserbaupläne für 1925. In dem Haushaltsplan 1925 des
nsverkehrsministeriums sind unter den Vorschlägen der
serbauverwaltung und des Eisenbahnwesens folgende beson-
bemerkenswert: Neubauten an Binnenwasserstraßen der ein-
en Länder sind vorgesehen in Preußen, Bayern, Sachsen,
n, Hamburg, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt und Mecklen-
-Strelitz; desgleichen Bauten an Seewasserstraßen in
ßen, Hamburg und Bremen. Von Ausgaben für die Reichs-
erstraßenverwaltung kommt besonders die Beteiligung des
es an der Neckar-A.-G. und der Rhein-Main-Donau-A.-G.
Übernahme von Aktien und Gewährung von Darlehen in
e. Ferner Ausgaben für den Rhein-Weser-Kanal, den Kanal
Niederfinow, die Verbesserung der Oder-Wasserstraße bei
lau und im Unterlauf, den Ausbau des Pregels zwischen
rburg und Groß-Bubainen, die Fortsetzung des Kanalbaues
ch Hannover sowie diejenige des von Preußen 1914 begon-
n und 1919 wieder aufgenommenen Ausbaues des Ihle-
ener Kanals und des ebenfalls von Preußen 1919 begonnenen
-Spree-Kanals und den Ausbau des Hunte-Ems-Kanals von
nburg bis Kampe.

— Die französischen Wagenaufträge. Über die französischen
enaufträge erfährt die „Kölnische Zeitung" von dem Leiter
Waggon-Handelsfirma Rheinisches Waggon-Comptoir Rudolf
ner in Aachen, der die Verhandlungen mit den Franzosen
Grund einer Vollmacht der 14 maßgebenden Wagenfabriken
esetzten Gebietes geführt hat, daß der bekannte Abschluß
100 Koks- und 300 Ballastwagen zu Lasten des Reparations-
ten auf Wunsch der französischen Nordbahn, die eine zu
e Zersplitterung vermeiden wollte, auf nur 8 von den 14 Fir-
verteilt worden ist, nämlich van der Zypen & Charlier,
metall, Talbot in Aachen, Linke-Hofmann-Lauchhammer
k Köln, Gebr. Schöndorff in Düsseldorf, Uerdinger Waggon,
eldorfer Eisenbahnbedarf und Goossens, Lochner & Co. in
en. Neuerdings traten Krupp, Dortmunder Union und
umer Verein der Lochner-Gruppe bei und im Auftrag der
nten Gruppe wird Lochner mit den 6 anderen französischen
en über die Lieferung von 3300 Wagen verhandeln. Auch
emeinschaft Deutscher Waggonfabriken, die auch die rechts-
ischen Firmen umfaßt, hat sich der Vollmacht für Lochner
in gemeinsames Angebot an die französischen Bahnen an-
lossen, so daß zu diesem Zwecke rund 50 Werke der deut-
n Wagenindustrie vereinigt sind.

— Bankabteilung des Bayerischen Eisenbahner-Verbandes
— in München. Die auf den 16. März einberufene ordentliche
ralversammlung soll u. a. die Reichsmarkeröffnungsbilanz
n 1. Juli 1924 und den Rechnungsabschluß vom 31. Dezember
2 genehmigen, im Zusammenhang damit soll das Aktien-
al auf 80 000 RM. Stamm- und 2000 RM. Vorzugsaktien um-
llt werden. Ferner wird die Erhöhung des Kapitals auf
0 RM. beantragt. Die neuen vom 1. Januar 1925 ab divi-
nberechtigten Aktien sollen den alten Aktionären im Ver-
is von 1 : 1 zum Kurse von 80 ℳ für 100 RM. angeboten
en.

— Bedrohliche Absatzstockung im Ruhrbergbau. Die Kohlen-
rung des Ruhrbeckens hat im Februar 1925 im Vergleich zu
vorhergehenden Monaten einen nicht unerheblichen Rück-
n erfahren. Während die arbeitstägliche Förderung von
400 t im Oktober 1924 in den drei folgenden Monaten auf
500 t, 370 000 t und 379 000 t gesteigert wurde, stellte sich
r Zeit vom 1. bis 21. Februar 1925 die Förderung arbeits-
täglich im Durchschnitt auf 344 000 t. Die Ursache dieses För-
derrückganges ist in der Absatzstockung zu suchen, von der zur-
zeit nicht nur der deutsche Kohlenbergbau, sondern auch der
ausländische Kohlenbergbau betroffen wird. Infolge der Absatz-
krise mußten in den letzten Wochen in erheblichem Umfange
Feierschichten eingelegt werden. Während die Gesamtzahl der
Feierschichten im Dezember 1924 101 856, im Januar d. J. 173 837
betrug, waren allein in der Woche vom 8. bis 14. Februar d. J.
162 788 Feierschichten und in der Woche vom 15. bis 21. Februar
d. J. 219 752 Feierschichten zu verzeichnen.

Die weitere Folge der mißlichen Absatzverhältnisse ist ein ge-
waltiges Anwachsen der Halden- und Lagerbestände. Im Ruhr-
bergbau beläuft sich der Bestand an unverkaufter Kohle (das
sind Kohlen, die weder den Zechen noch dem Ruhrkohle-Kohlen-
syndikat abgenommen sind) auf 7½ Millionen Tonnen. Die
Kohlenbestände stellen etwa die Förderung eines ganzen Monats
dar. Zu diesen Lagerbeständen treten noch die großen Bestände
hinzu, die der Kohlenhandel im Hinblick auf die bekannte Kon-
junktur in der Winterszeit angelegt hat.

Die Gründe der ungünstigen Marktlage sind verschiedener Art.
In erster Linie kommt der ungewöhnlich milde Winter in Frage,
der nicht nur für den Hausbrand geringeren Verbrauch, sondern
auch einen geringeren Verbrauch der Industrie verursacht wegen
der geringen Wärmeverluste, die in einem solchen milden Win-
ter einzutreten pflegen. Von großem Einfluß auf die Absatz-
verhältnisse im Ruhrbergbau ist auch der Wettbewerb der
Braunkohle. Einen nicht unwesentlichen Rückgang hat auch der
Verbrauch von Bunkerkohle erfahren, da die Schiffahrtsgesell-
schaften immer mehr zur Heizung mit Öl übergehen.

— **Bädertag.** Am 20. Februar hielt die Wirtschaftsabteilung
des Allgemeinen Deutschen Bäderverbandes ihre Frühjahrs-
tagung in Cassel ab. Gleichzeitig tagte der Standesverein reichs-
deutscher Badeärzte.

— **Außenhandel im Januar.** Die Ausfuhr, die bisher eine lang-
same stetige Zunahme zeigte, ist nicht unerheblich zurückge-
gangen, die Einfuhr dagegen weiter gestiegen, so daß sich die
Handelsbilanz um 105 Mill. Mark weiter verschlechterte. Die
Einfuhr stieg von 1309 auf 1372 Mill., die Ausfuhr fiel von 740
auf 697 Mill., der Einfuhrüberschuß stieg von 569 auf 674 Mill.
Mark.

Österreich.

— **Abbau der Ein- und Ausfuhrverbote.** Das Bundesgesetzblatt
veröffentlicht eine Verordnung, mit der neue Verbotslisten für
die Ein- und Ausfuhr von Waren über die Grenzen Österreichs
verlautbart werden. Durch die neuen Verbotslisten wird der
Umfang der bisherigen Verbote sehr stark eingeschränkt. Ver-
boten bleiben in der Einfuhr von wichtigeren Gütern: Winter-
rüben, gebrannte geistige Flüssigkeiten, Wein, Salami, Kon-
serven, Detailgarne, Baumwolldruckwaren, Seidengewebe, Kon-
fektion, Kautschukwaren, Wachstuch, Schuhe, Möbel, Waffen,
Aluminiumwaren, elektrische Maschinen, Automobile, Edelsteine,
Schmuckwaren aus Edelmetallen, Uhren, Kalziumkarbid, Leim,
Kerzen, Reiskleie. In der Ausfuhr bleiben noch verboten
eine Reihe von Rohstoffen, wie Melasse, Zuckerrüben, Haare,
Eisenerze, Wolle, Kunstseide, Felle und Häute, Holz, Hörner
und Knochen, Alteisen, unedle Metalle, gebrauchte Maschinen,
Kleie. Auch für die dem Einfuhrverbote noch unterliegenden
Waren bleibt es bei der bisherigen entgegenkommenden Hand-
habung. Außerdem schaffen die in den bisherigen Verträgen
und Abmachungen mit den Auslandsstaaten getroffenen Ver-
einbarungen in der Handhabung der Verbote weitere Erleichte-
rungen. Im Zusammenhange mit der oben erwähnten Verfügung
steht eine gleichzeitig erscheinende Verordnung, mit welcher die
bisherige Zentralstelle für Ein-, Aus- und Durchfuhr-
bewilligungen samt ihren Zweigstellen aufgelöst wird. Die
Handhabung der verbliebenen Verbote wird durch das Bundes-
ministerium für Finanzen im Einvernehmen mit den beteiligten
Ministerien erfolgen.

— **Sommerfahrplan.** Der jetzt um 10 Uhr abends von Wien
abgehende Schnellzug nach Italien wird im Sommer in zwei
Teilen geführt werden; damit wird eine neue Verbindung nach
Meran geschaffen. Dieser neue Schnellzug nach Meran wird als
erster Teil um 9 Uhr 35 Min. abends abgehen. Durch Neuein-
führung von Personenzügen wird der Verkehr von Klagenfurt
nach St. Michael verbessert, ferner eine Vormittagsverbindung
zwischen Klagenfurt und Villach eingeführt sowie eine neue
Verbindung ins Pustertal geschaffen.

Weiter wird neben der neuen Tagesschnellzugverbindung
Wien-Italien wie im Vorjahre zur Bedienung des Wörthersee-
verkehres noch ein Tagesschnellzugpaar von Wien über Bruck

a. M.-Klagenfurt nach Lienz (ab Wien-Südbahnhof 10 Uhr 30 Min.) geführt werden.

Mit Rücksicht darauf, daß der Wörther See einen stetig steigenden Zuzug von Sommergästen aus Südslawien aufweist, werden im Sommer zwei neue Personenzüge von Villach nach Agram verkehren.

Außer den bereits bestehenden Nachmittagsschnellzügen Wien-Graz wird während der Sommermonate ein neues Schnellzugpaar zwischen Wien und Graz geführt, und zwar mit der Abfahrt von Wien um 6 Uhr abends, Ankunft in Graz um 10 Uhr 28 Min. nachts. In der Gegenrichtung erfolgt die Abfahrt von Graz Hauptbahnhof um 8 Uhr morgens und die Ankunft in Wien um 12 Uhr 22 Min. mittags.

Die bisherige tägliche viermalige Schnellzugverbindung Wien-Budapest und zurück wird um ein Zugpaar vermehrt; vom 1. Juni an werden die Budapester Schnellzüge von Wien um 7 Uhr 50 und 11 Uhr vormittags, um 2 Uhr und 4 Uhr nachmittags und um 11 Uhr 45 nachts, von Budapest um 7 und 9 Uhr morgens, 1 Uhr und 3 Uhr 35 nachmittags und 11 Uhr 20 nachts abgehen.

Im Verkehr Wien-Marchegg werden zwei neue Schnellzugpaare eingeführt, und zwar ein Zugpaar (ab Wien 7 Uhr 10, an Wien 10 Uhr 45 nachts) nach Preßburg und Kaschau, ein Zugpaar (ab Wien 7 Uhr 45 abends, an Wien 10 Uhr 20 morgens) nach Preßburg und Sillein.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Durch die Braunkohlenbestellungen der Bundesbahnen sind die Graz-Köflacher Reviere ebenso wie die meisten anderen österreichischen Braunkohlenunternehmungen stärker beschäftigt als im Vorjahre. Der Kohlenabsatz der Graz-Köflacher Gesellschaft hat sich aber auch dadurch gebessert, daß infolge des Ansteigens des Dinars südslawische Kohleneinfuhren durch steirische Braunkohle ersetzt wurden. Da im Güterverkehr der Graz-Köflacher Eisenbahn die Kohlenförderung die größte Rolle spielt, hat diese Besserung der Kohlenlage auch auf die geschäftliche Entwicklung der Bahn belebend gewirkt. Trotz der am 1. Januar vorgenommenen beträchtlichen Erhöhung der Personentarife ist auch der Personenverkehr nicht zurückgegangen, und es dürfte daher die Bahn in diesem Jahre bessere Ergebnisse aufweisen.

— **Brand in der Werkstätte St. Pölten.** In der Nacht vom 25. auf den 26. Februar brach in der Lackiererei der Wagenmontierung der Bundesbahnwerkstätte in St. Pölten ein Brand aus, dem die Lackiererei zum Opfer fiel. Die in derselben befindlichen 23 Wagen, darunter 4 Vierachser, wurden schwer beschädigt. Dank dem raschen Eingreifen der städtischen Feuerwehr und der Feuerwehren der Umgebung konnte der Brand, der um 2 Uhr nachts ausgebrochen war, in kurzer Zeit auf seinen Herd beschränkt werden, wodurch weiterer Schaden vermieden wurde.

Ungarn.

— **Ermäßigter Verbandstarif für über Fiume und Triest eingeführtes Überseegetreide.** Die zur Erzielung ermäßigter Einfuhrfrachtsätze mit Südslawien geführten Verhandlungen wurden mit unzulänglichem Erfolg beendet. Laut der getroffenen Vereinbarung gewähren die südslawischen Bahnen einen dreißigprozentigen Nachlaß auf der Linie Postumia-Murakeresztur, so daß der Frachtsatz für diese Linie 1260 Para betragen wird. Die Sendungen über Fiume-Gyékényes werden in den Tarif ß eingereiht werden, was dem bisherigen Frachtsatz von 2130 Para gegenüber einem solchen von 1922 Para gleichkommt. Die überseeischen Getreidesendungen werden auf den ungarischen Linien der Staats- und Südbahn zu 47 % des jetzigen Frachtsatzes nach den Sätzen des Tarifs 14/C befördert werden.

— **Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn** hielt am 19. d. M. unter dem Vorsitze des Geheimen Rates Dr. Alexander Popovics ihre 53. ordentliche Generalversammlung ab. Die Jahresberichte der Direktion und des Aufsichtsrates wurden einstimmig zur Kenntnis genommen. Sodann wurden die Wahlen vorgenommen und in die Direktion Isidor Mauthner und Kornel v. Tolnay, in den Aufsichtsrat Paul v. Ernyey, Tobias Kudela und Baron Alexander Szterényi gewählt. Im weiteren Verlaufe der Generalversammlung unterbreitete Aktionär Dr. Ludwig Ludinsky eine Interpellation, in der er die traurige Lage der ungarländischen Pensionisten der Kaschau-Oderberger Bahn zur Sprache brachte. Diese Pensionisten sind alle im Jahre 1920 anläßlich der Auflösung der Budapester Generaldirektion der Bahn von den Tschechen, die zu jener Zeit den Betrieb der Bahn übernommen haben, in den Ruhestand geschickt worden. Ihre damals festgesetzten Ruhegehälter sind seitdem, trotz des geänderten wirtschaftlichen Verhältnisses, nicht geregelt worden, so daß diese Pensionisten jetzt ungefähr nur ein Drittel der Pensionen ihrer Kollegen bei den ungarischen Staatsbahnen und übrigen ungarischen größeren Privatbahnen erhalten, und zwar ohne das bei den letzteren systemisierte Quartiergeld, das mit dem Anwachsen des Mietzinses automatisch erhöht und Krankenkassenbehandlung. — Dr. Ludinsky verwies ferner die negativen Ergebnisse der Betriebsführung, die auch in zur Verhandlung stehenden Betriebsjahre 1923 einen Ausfall 95 Millionen tschechischen Kronen aufweist, ein Fehlbetrag, bei dem einst so blühenden Unternehmen besonders auffallend. Der Vorsitzende gab die beruhigende Versicherung, daß Direktion die Frage ständig auf der Tagesordnung halte und Hoffnung vorhanden sei, daß die Sache der Pensionisten in kürzesten Zeit geregelt werden wird.

Übrige europäische Länder.

— **Ermäßigung für Ferien- und Studienfahrten auf der schwedischen Staatsbahn.** Der schwedische Reichstag hat bei Staatsbahn eine Herabsetzung der Fahrpreise für Ferien- Studienfahrten von Volksschulkindern in der Art beantragt, höchstens die Selbstkosten der Staatsbahn gedeckt werden. schwedische Staatsbahn vertritt jedoch grundsätzlich den St punkt, daß ein solches Verlangen im Gegensatz zu den Be bungen steht, die sich in den letzten Jahren geltend gem haben, nämlich eine durchaus kaufmännische Abgren zwischen dem Staate als wirtschaftlichen Unternehmer auf einen Seite und der allgemeinen Staatsverwaltung und ihre zialen Aufgaben auf der anderen Seite durchzuführen. W die finanzielle Lage ferner dem Staate als solchem eine dir Unterstützung von Studienreisen nicht gestatte, würde sie e sowenig eine indirekte Unterstützung in der Gestalt einer T herabsetzung erlauben. Denn eine solche würde die Einnah der Staatsbahn vermindern und damit auch den Zuschuß Staatsbahn zu den allgemeinen Staatseinnahmen.

Die Staatsbahn ist trotz dieser grundsätzlichen Bedenke reit, die Tarife für Studienfahrten zu ermäßigen, da solche Tarifherabsetzung zweifellos zu einer Steigerung Reisen beitragen würde, ohne daß die Einnahmen der Staats eine Minderung erleiden. Die Staatsbahn rechnet sogar mit bescheidenen Steigerung der Einnahmen. In den weitaus me Fällen ist auch eine wesentliche Herabsetzung eine notwe Voraussetzung für das Zustandekommen solcher Fahrten haupt. Dies gilt besonders für Kinder über 12 Jahre, für di Gebühr doppelt so hoch ist wie für Kinder unter 12 Jahren. Staatsbahn ist der Ansicht, daß die gesteigerte Kenntnis eigenen Landes und seiner Sehenswürdigkeiten, die die Ki durch die Reisen erlangen, dazu führen wird, die Reiselus allgemeinen zu steigern und so ihrerseits der Eisenbahn n Verkehr zuzuführen. Die Staatsbahn schlägt eine Herabset für die älteren Kinder auf dieselben Sätze vor, die für jün erhoben werden, d. h. 18,75 Öre für die Zone, was 37,5 % vom normalen Zonenpreis gleichkommt.

Dieselben Gründe, die für eine Erleichterung der Stu fahrten von Volksschulkindern sprechen, gelten aber nach sicht der Staatsbahn für Schulreisen im allgemeinen, wie f ten von Sportvereinen und ähnlichen Unternehmungen, we auch hierfür der ermäßigte Tarif von 18,75 Öre für die Zone ten soll.

Für Ferienreisen der Volksschulkinder wird schon nur eine Gebühr von 12,5 Öre für die Zone erhoben, ein T der bereits erheblich unter demjenigen liegt, den die St bahn als äußerste Grenze für Studienfahrten in Vorschlag bracht hat. Dieser niedrige Tarif von 12,5 Öre für die Zone auch unter den durchschnittlichen Selbstkosten für den Pers verkehr, weshalb eine Herabsetzung dieses Tarifes a schlossen erscheint.

— **Bahnomnibusse auf der schwedischen Bahn Halmstad-Nä** Die Bahn Halmstad-Nässjö hat beschlossen, den Wettbewerb dem Automobilbetrieb sozusagen mit dessen eigenen Waffen zunehmen und hat zu diesem Zwecke „Bahnomnibusse“, Motorwagen auf Schienen, angeschafft. Diese Wagen haben besonderen Zweck, eine schnellere Personenbeförderung zu möglichen, aber auch im Stückgutverkehr soll der Wagen Aufgabe erfüllen. Kürzlich wurde der erste der bestellten W ein Lastwagen für Stückgut, geliefert und soll nach Erpro unmittelbar in den Verkehr eingestellt werden. Der ungew liche „Güterzug“, der mit einem gewöhnlichen Fordmotor sehen ist, hat ein Ladevermögen von 3½ t.

— **Die tschechisch-polnischen Handelsvertragsverhandlu** haben in der Frage der Durchgangsfrachtsätze für poln Kohle, deren Lösung sich ungemein schwierig gestaltete, Einigung geführt. Die Durchgangsfrachtsätze für poln Kohlen nach Österreich werden derart gekürzt, daß die Fr ermäßigung für den Wagen 80 Kc. beträgt. Eine noch grö

Ermäßigung soll bei Durchfuhrkohle nach Italien und der Schweiz eintreten. Die Einfuhrmenge polnischer Kohle nach der Tschechoslowakei wird weiter ungefähr 60 000 t monatlich betragen. Es ist wahrscheinlich, daß die Kohlenlieferungen nicht nur einige polnische Firmen durchführen dürfen, sondern daß innerhalb des Anteils freier Wettbewerb eintreten wird. Voraussichtlich werden die Handelsvertragsverhandlungen in drei Wochen beendet sein, worauf es zur Unterfertigung des Zolltarif- und Transitvertrages kommen wird.

— **Tschechoslowakisch-polnisches Eisenbahnabkommen.** Die in der Vorwoche in Olmütz begonnenen Verhandlungen (siehe Nr. 9 der Ztg.) wurden am 27. Februar beendet. An diesem Tage wurde in der Plenarsitzung der vom Unterausschuß ausgearbeitete Vorschlag angenommen und unterzeichnet. In dem Abkommen wurden folgende Übergangsstationen festgesetzt: Zibřidowitz, Teschen, Zwardon, Suchá Hora, Orlow, Medzilaborze, Sianky, Lawozne und Jasina. Von diesen liegen fünf Stationen auf tschechischem und vier auf polnischem Gebiet. Der Schlußtext wird in der zweiten Hälfte April in Prag unterzeichnet werden. Die polnischen Abgeordneten verpflichteten sich, daß in nächster Zeit der Verkehr auf der für die Tschechoslowakei wichtigen Linie Delatin-Jasina aufgenommen wird, wo er wegen der zerstörten Brücken unterbrochen war.

— **Verkehrsregelung in Bukarest.** Der gesamte Eisenbahnpersonenverkehr der rumänischen Hauptstadt wird heute von einem einzigen Hauptbahnhofe im Nordwesten der Stadt bedient. Dieser Bahnhof liegt in einem dicht bebauten Stadtteil, enthält nur die notwendigsten Aufstellgleise und ist nur durch einen viergleisigen Engpaß zugänglich, durch den nicht nur alle ankommenden und abfahrenden Personenzüge, sondern, da der Abstellbahnhof Grivitza jenseits des Engpasses liegt, auch alle zu- und abfahrenden Leerzüge hindurch müssen. Außerdem muß durch diesen Engpaß auch noch der Eilgüterschuppen und eine Werkstättengruppe bedient werden.

Bereits vor dem Kriege hatte diese Verkehrsanlage die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht, und es waren nahe dem Stadtinnern am Boulevard Elisabeth, im Westen der Stadt, ausgedehnte Flächen für einen zukünftigen neuen Hauptbahnhof angekauft. Nach den notgedrungenen Einschränkungen der Nachkriegszeit ist die Anzahl der in Bukarest an- und abfahrenden Züge wieder so groß geworden, daß die Grenze erreicht ist, über die, zumal in den Hauptverkehrszeiten, eine Vermehrung der Züge nicht mehr tunlich ist. An diesem Zustande scheiterte u. a. auch die Einführung besonderer Lokalzüge für die Umgebung; dieser Verkehr muß vielmehr vollständig durch die Fernzüge versehen werden.

Die für den neuen Hauptbahnhof vorbehaltene Baufläche ist inzwischen so wertvoll geworden, daß sie zur Abstellung der Wohnungsnot zu Hausbauzwecken zur Verfügung gestellt werden muß. Außerdem wird die Generaldirektion der Staatsbahn dort ihr neues Verwaltungsgebäude errichten. An Stelle dieses Planes hat nun die Staatsbahnverwaltung im Einvernehmen mit dem Bauamte der Stadt Bukarest einen Plan ausarbeiten lassen, der den, die ganze Stadt von NW nach SO mitten durchziehenden tiefeingeschnittenen Dimbowitza-Kanal zur Anlage einer Stadtbahn ausnützen will. Dieser Kanal ist heute durch grasbewachsene Böschungen eingefaßt. Man wird ihn nun zwischen Stützmauern etwas nach SW verschieben und in das am NO-Ufer so gewonnene Gelände die zwei Gleise dieser Stadtbahn unterbringen. Im Inneren der Stadt sollen 3,5 km davon als Unterpflasterbahn geführt werden.

Nach Berliner Muster würden alle Züge nach dem Norden und Westen (Pitescht und Ploescht) in einem neuen Betriebsbahnhofe Cioplea im SO der Stadt gebildet, durchlaufen die Stadtbahn und erreichen über die Gleise der Linie Giurgiu beim alten Betriebsbahnhofe Grivitza die bestehenden Hauptlinien. Umgekehrt bildet Grivitza die Züge für den Süden und Osten (Giurgiu, Oltenitza, Konstantza), die sich nach dem Durchlaufen der Stadtbahn vom Betriebsbahnhof Ciopla nach den betreffenden Richtungen verteilen.

Beim Boulevard Elisabeth, beim Justizpalast und beim Schlachthause sind Bahnhöfe geplant, dem beim Justizpalast ist die Rolle von Berlin-Friedrichstraße zugedacht.

Die Kosten dieser Anlage sind auffallend niedrig, auf nur 5 Millionen Goldfranken geschätzt; die Durchführung liegt aber noch in weitem Felde und kommt wohl überhaupt nur in Frage, wenn Rumänien eine größere Auslandsanleihe für Eisenbahnzwecke erhalten wird.

Der Plan hat aber auch mit einer starken Gegnerschaft zu rechnen. Vorläufig wird man daher wohl nur versuchen, im Rahmen der engbegrenzten Mittel des Staatshaushaltes am bestehenden Hauptbahnhof allmählich etwas Luft zu schaffen. Das Empfangsgebäude dieses Bahnhofes ist vor drei Jahren zum großen Teil abgebrannt, und seitdem wird an ihm herumgebaut, ohne daß die Arbeiten wesentlich fortschreiten.

— **Rumänisch-tschechischer Gemeinschaftsverkehr in der Marmarosch.** Die alte ungarische Hauptlinie Budapest-Debrezin-Sathmar-Királyháza-Mármarossziget-Körösmezö (Stanislau) wird durch die neuen Grenzen mehrfach geschnitten. Diese Linie gelangt heute bei Ermihályfalva (Valea lui Mihai) auf rumänisches Gebiet und dient von hier an dem Bukarest-Prager bzw. Szigeter Verkehr. Bei Halmi erreicht sie die tschechische Grenze. In Királhyháza zweigt der Bukarest-Prager Verkehr gegen Kaschau ab, und der Verkehr Prag-Karpathorussien mündet ein. Bei Hosszúmezö (Campulung la Tisa) tritt die Linie aber wieder auf rumänischen Boden, den sie dann bei Visóvölgy (Valea Visaului) wieder verläßt, um abermals tschechischen Boden zu erreichen.

Es können also die rumänischen Bahnen die Stadt Sziget und die um sie gruppierten Lokalbahnen nur über tschechische Linien erreichen, und ebenso ist für die tschechischen Bahnen die Linie im oberen Theißtal nur über rumänische Linien erreichbar.

Dieser merkwürdige Zustand führte zu einem Gemeinschaftsvertrag zwischen den beteiligten Eisenbahnen, demzufolge die rumänischen Züge über tschechisches Gebiet und umgekehrt frei verkehren konnten. Dies hatte aber so große zolltechnische Schwierigkeiten zur Folge, daß sich die tschechoslowakischen Staatsbahnen bemüßigt fühlten, den Ausbau der Verbindungslinie Hosszúmezö-Terebesfejérpatak am rechten Theißufer in Angriff zu nehmen, die sie von den rumänischen Bahnen unabhängig machen wird.

Da das Aufhören der Gegenseitigkeit aber den Verkehr der rumänischen Züge über tschechisches Gebiet ungemein kostspielig machen wird, steht Rumänien die Aufgabe bevor, seinerseits eine Verbindungslinie nach Sziget auszubauen, was angesichts der natürlichen Hindernisse ein sehr schwieriges und teures Unternehmen zu werden verspricht.

— **Ein scharfer Wettbewerb um die rumänisch-westeuropäischen Eisenbahnbeförderungen** ist jetzt zwischen den polnischen, tschechoslowakischen und österreichischen bzw. ungarischen Bahnen im Gange. Wie die „Bukarester deutsche Tagespost“ vom 18. Februar mitteilt, gelang es zuerst Polen durch einen Verbandstarif einen großen Teil des gesamten Verkehrs von den tschechoslowakischen auf die eigenen Linien abzuziehen. Daraufhin setzten die tschechoslowakischen Bahnen ihre Frachtsätze über Halmi teilweise bis zu 47 % herab. Diese als Abwehr gegen Polen gedachte Maßregel wirkte aber wieder auf die österreichisch-ungarisch-rumänischen Beförderungen absaugend, so daß die österreichischen und ungarischen Bahnen sich gezwungen sahen, mit Gültigkeit vom 9. Februar auch ihrerseits im Verkehre von Passau und Buchs nach den rumänischen Grenzbahnhöfen Curtici und Episcopia erhebliche Frachtermäßigungen einzuführen.

Das Ergebnis dieser Kette ist eine wesentliche Verbilligung des Verkehrs zwischen Rumänien und Westeuropa. Da aber dadurch auch eine gesteigerte Wettbewerbfähigkeit des Auslandes am rumänischen Markt gegeben ist, hat das jetzt schwer leidende rumänische Geschäftsleben daran nicht viel Freude.

— **Straßenbau in Bessarabien.** Die rumänische Regierung hat im diesjährigen Haushaltsplan für Straßenbauten in Bessarabien den Betrag von 300 Millionen Lei ausgeworfen. Die Arbeiten sollen im Frühjahr mit militärischer Hilfe beginnen.

— **Tarifermäßigungen der Schweizerischen Transportanstalten.** Nachdem zum 1. Januar d. J. eine Ermäßigung der Frachten der Schweizerischen Bahnen für die Entfernungen über 151 km stattgefunden hat, hat die kommerzielle Konferenz der Schweizerischen Transportanstalten am 20. Februar weitere Tarifermäßigungen für den 1. Juli beschlossen. Der Abbau der Kriegszuschläge wird in der Weise erfolgen, daß für die Entfernungen von 1—50 km künftig 160 % Zuschlag zu den Vorkriegssätzen erhoben werden an Stelle von bisher 175 % Zuschlag, von 51—100 km treten 150 % Zuschlag an die Stelle von ebenfalls 175 %, von 101 bis 150 km werden 110 %, an Stelle von bisher 105 %, von 151 bis 200 km 50 % statt bisher 105 % Zuschlag erhoben. Von 201 km an gehen die neuen Sätze unter die Vorkriegstaxen herunter, und zwar werden diese von 201—300 km um 10 %, über 301 km um 50 % ermäßigt, an Stelle der bisherigen Zuschläge von 20 bzw. 10 %.

Der Ausschuß der Verkehrsinteressenten in der Konferenz war einstimmig der Ansicht, daß für die ersten 100 km eine einheitliche Herabsetzung auf 140 % Zuschlag statt auf 160 % bzw. 150 %, wie von den Bahnen vorgeschlagen, erfolgen soll.

— **Gewinn- und Verlustrechnung der Schweizer Bundesbahnen.** Nach Pressemeldungen schließt die annähernde Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen für das Jahr 1924 bei 144,22 Millionen Franken Einnahmen und 127,50 Millionen Franken Ausgaben mit einem Einnahmeüberschuß von 16,92 Millionen Franken ab. Die Verzinsung der festen Anleihen erforderte etwa

100 Millionen, diejenigen der stehenden Schulden 1,25 Millionen Franken. Für Tilgung und Abschreibungen wurden 7,35, für Einlagen in Spezialfonds 16,92 Millionen Franken ausgegeben.

— Zwangsliquidation der Furkabahn. Da das auf der ersten Versteigerung abgegebene Angebot vom Bundesgericht nicht angenommen ist, ist auf den 30. März ein zweiter Versteigerungstermin in Brig anberaumt worden. Es soll diesmal das nicht betriebene Teilstück Gletsch—Disentis sowohl mit der Konzession als auch ohne diese (also auf Abbruch) ausgeboten werden. Die Strecke Brig—Gletsch wird aber nach wie vor mit der Verpflichtung des Weiterbetriebes versteigert.

Pressenachrichten zufolge hat der Bundesrat zur Erhaltung und Vollendung der Furkabahn beschlossen, durch die Gewährung eines Beitrages von 3,35 Millionen Franken zu den Kosten der Erwerbung und des Ausbaues der Bahn, sowie gegebenenfalls durch Leistung von Zuschüssen zur Deckung der Hälfte des Betriebsdefizits während der ersten zehn Jahre nach der Betriebseröffnung der Furkabahn beizustehen. Da ferner der Kanton Wallis, der Kanton Graubünden sowie ein besonders hierfür gegründetes Syndikat, ferner die Rhätische Bahn sowie mehrere Gemeinden der Kantone Wallis und Graubünden namhafte Obligationsbeträge gezeichnet haben, dürfte die Furkabahn für die Zukunft gesichert sein. Es handelt sich im wesentlichen um den Ausbau der Linie Gletsch durch das Urserental nach Disentis.

— Die Arbeitslosigkeit. Während die Zahl der vollständig Arbeitslosen in Italien am Ende des Jahres 1923 sich auf 258 580 belief, betrug sie am Ende des Jahres 1924 nur noch 150 449, so daß sie also um rund 100 000 abgenommen hat. In den Sommermonaten belief sich die Zahl der Arbeitslosen sogar auf nur noch rund 117 000, stieg alsdann im November wieder auf rund 135 000. Die Vermehrung vom November auf Dezember betrifft in der Hauptsache die in der Landwirtschaft und in der Fischerei beschäftigten Arbeiter.

Aus den Veröffentlichungen des englischen Arbeitsministeriums ergibt sich, daß in der ersten Februarwoche die Zahl der Arbeitslosen in England auf 1 243 000 angestiegen ist; gegenüber der letzten Januarwoche ist die Zahl um 4713 gestiegen und gegenüber der gleichen Zeit im Vorjahre um 54 327.

— Eisenbahngesetzgebung der Insel Man. Die kleine Insel Man hat ihre eigene Eisenbahngesetzgebung. Die Eisenbahngesellschaft der Insel hatte die Beförderung von Vieh wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten der Entseuchung der Wagen abgelehnt, und das örtliche Parlament, das House of Keys, hat nunmehr einen Gesetzentwurf angenommen, der den Eisenbahnen die Verpflichtung auferlegt, alle Vorkehrungen zur Beförderung jeder Art von Gütern zu treffen.

— Kinderfahrkarten in England. Das durch das englische Eisenbahngestz geschaffene Eisenbahn-Tarifgericht, das die Tarife und sonstigen Gebühren der Eisenbahnen zu regeln hat, hat den Vorschlag der Eisenbahngesellschaften gebilligt, Kinderfahrkarten zu halbem Preis für Kinder von 3 bis 12 Jahren auszugeben. Eine Anfrage im Parlament regte an, die Ausgabe von Kinderfahrkarten bis auf das Alter von 15 Jahren auszudehnen, um den Fahrpreis mit dem Schulzwang in Einklang zu bringen. Die Regierung hat es aber unter Hinweis auf die Entscheidung des Tarifgerichts abgelehnt, im Sinn des genannten Antrags auf die Eisenbahngesellschaften einzuwirken.

— Die Ausgaben der Londoner Untergrundbahnen. Die fünf Verkehrsunternehmen, die zusammen die Londoner Untergrundgruppe bilden, haben, wie schon in Nr. 4 dieser Zeitung berichtet wurde, im Jahre 1924 wirtschaftlich wenig günstig abgeschnitten. Der Grund dafür liegt hauptsächlich in einer Erhöhung der Zinslast, ihrerseits verursacht durch Umbau und Erweiterung der Anlagen. Zur Ausführung der Arbeiten sind die Untergrundbahnen zwar auf Grund des Trade Facilities Act unterstützt worden, eines Gesetzes, das die Hebung des englischen Wirtschaftslebens dadurch erstrebt, daß staatliche Mittel zur Förderung der Bautätigkeit oder zur Finanzierung von großen Lieferungsaufträgen bereitgestellt werden. Sobald aber die Bauten in Betrieb genommen werden, belasten die Baukosten das Anlagekapital, so daß die Zinslast wächst. Die sich hieraus ergebenden Vorgänge werden, wie sie im vergangenen Jahr aufgetreten sind, auch noch in Zukunft, voraussichtlich etwa zwei oder drei Jahre, anhalten. Die City and South London Railway, die nach ihrem Umbau City Railway heißt, hat für die Erweiterung ihres Tunnelquerschnitts auf das Maß der anderen Untergrundbahnen, unter denen sie die älteste ist, und für die damit verbundenen Umbauten der Haltestellen usw., für die Beschaffung neuer Fahrzeuge im Jahre 1924 2 316 000 £ aufgewendet, und im Jahre 1925 wird sie für die südliche Verlängerung nach Morden und andere Bauten einen noch etwas höheren Betrag, etwa 2,7 Millionen, aufzubringen haben. Die Londoner Electric Railway, zu deren Strecken u. a. diejenigen nach Hampstead und Highgate gehören, hat für die Verlängerung über Hampstead hinaus nach Edgware mit den dazu gehörigen Nebenanlagen 1 030 000 £ vertan, und ihr neuer Zweig Charing Cross-Kennington wird im Jahre 1925 mit dem Umbau der Haltestellen Leicester Square und Piccadilly Circus zusammen fast 2 Millionen kosten. Bei den anderen Mitgliedern der Untergrundgruppe sind Ausgaben von dieser Größenordnung nicht vorhanden. Die Erweiterungsbauten scheinen einen günstigen Einfluß auf die Stärke des Verkehrs zu haben, und so sind denn die Untergrundbahnen in der glücklichen Lage, die erhöhten Lasten tragen zu können. Die Kühnheit, mit der sie an die Erweiterung ihres Netzes herangetreten sind, wird in der englischen Fachpresse anerkannt, und es wird ihr guter Erfolg dazu gewünscht.

Fremde Erdteile.

— Über die Unsicherheit auf den chinesischen Eisenbahnen entnehmen wir der „Frkf. Ztg." folgendes: Die chinesischen Eisenbahnen haben sich früher beim reisenden Publikum wie auch bei den Verfrachtern eines berechtigten guten Rufs erfreut. Sie waren — mit Ausnahme der Peking-Hankou-Bahn — solide gebaut, mit einem guten Wagenpark versehen, gut geleitet und der Verkehr im allgemeinen pünktlich und sicher. Heute hat sich alles sehr geändert. An der Tatsache, daß das chinesische Eisenbahnwesen vor dem Bankerott steht, ändern nichts die offiziellen und offiziösen Veröffentlichungen der letzten Tage, die, wenn man sie mit der Lupe betrachtet, schließlich nichts weiter enthalten als Versprechungen für die Zukunft. Im übrigen wurde alles bestätigt: die Zerrüttung des ganzen Eisenbahnwesens, die Unkenntnis der Verwaltungen darüber, wo sich ihr rollendes Material befinde, der schlechte Zustand der Lokomotiven und der Personen- und Güterwagen, der große Reparaturen und Ergänzungen notwendig mache, endlich auch die finanzielle Misere der Bahnen.

Ein Vorwurf brauchte nicht zurückgewiesen werden, weil er bisher nicht gemacht worden ist: der der mangelnden Sicherheit in den Zügen. Man hat es schon fast vergessen, daß am Morgen des 6. Mai 1923 der Blaue Expreß von Pukou nach Tientsin nahe der Station Lincheng in Schantung überfallen, ein Ausländer erschossen und 26 andere als Geiseln entführt wurden, von denen die letzten erst fünf Wochen später frei gelassen wurden. Aber das war schließlich ein einzelnes Vorkommnis, das auf die Banditen zurückzuführen und in, wenn man will, abgelegener Gegend zur Ausführung gebracht worden war. Bis heute ist es noch nicht gesühnt worden und ein neues Vorkommnis unter sehr viel erschwerenderen Umständen gibt denjenigen Recht, die den Vertretern der fremden Mächte in Peking damals Schlappheit vorwarfen und ein sehr viel energischeres Vorgehen zum Schutz des Reiseverkehrs verlangten.

Am Nachmittag des 30. Dezember 1924 verließ einigermaßen fahrplanmäßig der Zug nach Tientsin den Pekinger Bahnhof. Nicht weit vor Tientsin drang plötzlich eine Anzahl chinesischer Soldaten mit Revolvern und Handgranaten in den einzigen Wagen erster Klasse ein, bedrohte die darin befindlichen Ausländer und erpreßte von ihnen auf diese Weise Bargeld und Wertsachen im Werte von etwa 10 000 Dollar. Es gelang ihnen mit ihrer Beute ungehindert zu entkommen, obwohl im selben Zug englische Soldaten mitfuhren. Als besonders bemerkenswert verdient hervorgehoben zu werden, daß die Soldaten sich nur an die Ausländer hielten und den chinesischen Reisenden ausdrücklich zuriefen, daß sie unbelästigt bleiben würden.

Was bedeutet dieses Vorkommnis, bei dem übrigens auch ein deutscher Landsmann zu Schaden gekommen ist? Es bedeutet zunächst, daß das chinesische Militär zu einem großen Teil durchaus undiszipliniert ist und sich auch durch grausamste Strafen — die Plünderung von Kalgan büßten bisher beinahe 500 Mann mit ihrem Leben! — nicht zur Raison bringen läßt. Es bedeutet ferner, daß die Person des Ausländers an sich gar keinen Respekt mehr genießt, sondern ein bevorzugtes Objekt des Angriffs geworden ist. Es bedeutet ferner, daß China nicht einmal imstande ist, auf der kaum mehr als 100 km langen Eisenbahnstrecke von Peking nach Tientsin die durch internationale Verträge geschützte Sicherheit des Verkehrs aufrechtzuerhalten.

Es fehlt in der ersten Aufregung über diesen fast unglaublichen Raubüberfall natürlich nicht an Stimmen, die sofortige Wiederbesetzung der Bahnlinie durch europäisches und amerikanisches Militär vorschlagen. Es ist kaum anzunehmen, daß solche Vorschläge Wirklichkeit werden. Sehr zu wünschen aber wäre es, daß die bereits bestehende Bahnpolizei verstärkt und unter einem wirklich fähigen Manne völlig neuorganisiert werde.

— Kosten des Eisenbahnbetriebes in Amerika. Eine statistische Untersuchung über die Kosten des Eisenbahnbetriebes, die dem Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten vorgelegt worden ist, beschäftigt sich mit den einschlägigen Zahlen der Zeit vom 31. Juli 1915 bis zum 31. Dezember 1923. Das Bundesverkehrs

amt hat während dieser Zeit ein Verfahren zur Verteilung der Betriebskosten auf den Personen- und den Güterverkehr ausgearbeitet. Von seiten der Eisenbahngesellschaften wird der Standpunkt vertreten, daß die Erhöhung der Eisenbahntarife während des Zeitraumes, auf den sich die genannte Arbeit erstreckt, im wesentlichen auf die Steigerung der Löhne zurückzuführen ist, was von den Arbeiterführern bestritten wird. Diese behaupten vielmehr, die erhöhten Tarife seien eine Folge der Steigerungen im Preise aller Bau- und Betriebsstoffe und der sonst zum Eisenbahnbetrieb nötigen Dinge. In der erwähnten statistischen Untersuchung werden die Preise der am 30. Juni 1917 zu Ende gegangenen drei Jahre denen des Jahres 1923 gegenübergestellt; es ergibt sich dabei folgendes Bild: Erhöhung der Löhne für gleichwertige Arbeitsleistung 119 %, der Preise für Stoffe usw. 74,5 %, Zunahme der allgemeinen Kosten 89 %. Abnahme der Lasten für den Schuldendienst 12 % auf die Tonnenmeile, 5,5 % auf die Personenmeile. Demnach entfällt also der größte Anteil der Steigerung, die die Kosten des Eisenbahnbetriebes durchgemacht haben, auf die erhöhten Arbeitslöhne, während die Beschaffungskosten für Stoffe usw. daran nur geringen Anteil haben. Auf die Erhöhung des Anlagekapitals ist die Vermehrung der Betriebskosten nicht zurückzuführen. Das soll damit zusammenhängen, daß der Betriebsüberschuß in dem Maße zurückgegangen ist, wie der Verkehr zugenommen hat (?). Man kann auf eine ausführliche Veröffentlichung der statistischen Zusammenstellung, aus der die vorstehenden wenigen Zahlen auf Grund einer englischen Quelle wiedergegeben werden, und ihre eingehende Würdigung, die sie voraussichtlich in der Fachpresse finden wird, gespannt sein. Können die Ergebnisse der Untersuchung auch nicht ohne weiteres auf deutsche Verhältnisse angewandt werden, so zeigt doch vielleicht die Art, wie man in Amerika zu ihnen gelangt ist, einen Weg, auf dem die schwierige Aufgabe der Verteilung der Betriebskosten auf den Personen- und den Güterverkehr ihrer Lösung näher gebracht werden kann. Bei den heutigen Bestrebungen, die äußerste Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu erreichen, ist die genaue Ermittlung der Selbstkosten und ihre richtige Verteilung auf die einzelnen Verkehrsarten von besonderer Bedeutung; sie muß die Grundlage für die Bemessung der Tarife bilden. Nur auf diesem Wege kann einer Willkür bei Fortsetzung der Tarife sowohl nach oben wie nach unten vorgebeugt werden. Es ist in der letzten Zeit auch in Deutschland wertvolle Arbeit auf diesem Gebiete geleistet worden, endgültig gelöst sind die einschlägigen Aufgaben aber noch nicht, und jeder Beitrag zu ihrer Lösung muß willkommen sein.

— **40 Jahre Kanadische Pacific-Eisenbahn.** Schon im Jahre 1837 wurde die erste Lokomotive in Kanada, und zwar auf der Champlain- und St. Lorenz-Eisenbahn, in Betrieb genommen, es dauerte aber noch bis 1852, ehe mit der Schaffung der Grand Trunk-Eisenbahn die Entwicklung des kanadischen Eisenbahnwesens einsetzte, die zu dem heutigen Stande geführt hat. Im Jahre 1885, am 7. November, wurde bei Cragellachie im Eagle Paß, einer Schlucht im Goldgebirge von Britisch Kolumbien, der letzte Schienennagel in eine Schwelle der Montreal mit Vancouver und damit zum ersten Male die Ost- mit der Westküste verbindenden Kanadischen Pacific-Eisenbahn eingeschlagen. An der seitdem erfolgten Entwicklung Kanadas, namentlich seiner westlichen Teile, hat die Eisenbahn einen beträchtlichen Anteil. Im Jahre 1885 wohnten in Kanada westlich der Großen Seen schätzungsweise kaum mehr als 180 000 Menschen, heute beträgt die Bevölkerungszahl dieser Gegend zwei Millionen, und von den etwa 30 000 km Eisenbahn gehören rd. 13 500 km zu der Kanadischen Pacific-Eisenbahn.

— **Die Neuordnung der Eisenbahnen von Neuseeland.** Die Regierung von Neuseeland hat, wie kurz vorher diejenige von Neusüdwales, sich ein Gutachten über die Neuordnung ihres Eisenbahnwesens ausarbeiten lassen und damit zwei namhafte englische Fachleute — Sir W. Acworth ist nicht unter diesen — beauftragt. Wie es heute geradezu als eine Mode bezeichnet werden kann, fordert das Gutachten, das vor kurzem veröffentlicht worden ist, daß die Wirtschaft der Eisenbahnen vollständig vom Staatshaushalt getrennt werden soll, und daß die Eisenbahnverwaltung in ihrer Geldwirtschaft vollkommen selbständig gemacht werden soll. Für den Betrieb unwirtschaftlicher Strecken, die aber im Interesse der Erschließung der von ihnen angezapften Gegenden für nötig gehalten werden, sollte die Eisenbahn aus staatlichen Mitteln entschädigt werden, wobei allerdings der Verkehr anzurechnen wäre, den diese Eisenbahnen den Hauptstrecken zuführen. Nach Abzug der Betriebskosten, der Zinsen für das Anlagekapital, der Rücklagen usw. verbleibende Überschüsse sollen nicht zur Deckung der allgemeinen Ausgaben des Staats, sondern zu einer Ermäßigung der Tarife verwendet werden; umgekehrt müßten Fehlbeträge durch Erhöhung der Tarife wieder hereingebracht werden. Halbjährlich soll eine Abrechnung aufgestellt werden. Zur Leitung des Unternehmens empfiehlt das Gutachten einen Verwaltungsrat, bestehend aus einem Vorsitzenden und zwei Mitgliedern, denen ein Sekretär, ein Rechnungsbeamter und ein Beamter für den Betrieb und für die Betriebsmittel zur Seite steht. Für jede der beiden Inseln soll ein den Betrieb leitender Beamter ernannt werden, dem neben dem Betrieb im engeren Sinne auch der Verkehr und die Unterhaltung untersteht. Besonders empfohlen wird auch die Berufung eines leistungsfähigen leitenden Beamten für den Maschinendienst.

Wasserstraßenverkehr.

— **Hamburgs Flußschiffahrtsverkehr im Jahre 1924.** Nach den Angaben des Handelsstatistischen Amtes sind in Hamburg angekommen:

1924	Insgesamt Anzahl der Schiffe	Insgesamt Tragfähigkeit i. Tonnen zu 1000 kg	davon beladen Anzahl der Schiffe	davon beladen Tragfähigkeit i. Tonnen zu 1000 kg
Von der Oberelbe	11 698	5 053 000	10 238	4 521 284
„ „ Niederelbe	6 988	446 733	6 300	347 374
	18 686	5 499 733	16 538	4 868 658

Davon führten die niederelbischen Fahrzeuge sämtlich die deutsche Flagge.

die Flaggen d. oberelb. Fahrzeuge verteilen sich auf				
Deutschland .	10 910	4 541 789	9 485	4 032 645
Tschechoslow.	759	502 117	726	480 303
Danzig . . .	10	3 196	9	2 637
Polen	19	5 896	18	5 699

Ähnlich sind die Zahlen für die von Hamburg abgegangenen Schiffe. Gegenüber 1913 bedeutet dies einen gewaltigen Rückgang. Kamen doch in Hamburg an:

1913	Insgesamt Anzahl der Schiffe	Insgesamt Tragfähigkeit in Tonnen zu 1000 kg	davon beladen Anzahl der Schiffe	davon beladen Tragfähigkeit in Tonnen zu 1000 kg
Von der Oberelbe .	23 279	9 538 495	17 820	7 210 736
„ „ Niederelbe	15 178	1 221 572	14 321	992 177
	38 457	10 760 067	32 141	8 202 913

Gegenüber dem Verkehr von 1913 beträgt also der Rückgang etwa die Hälfte, bemessen nach der Tragfähigkeit.

— **Der Ausbau der Rheinstrecke Basel-Straßburg und der französische Seitenkanal.** Mit der Schiffahrtsfrage des Rheins und der Rheinstromaufrage Straßburg-Basel beschäftigte sich in einer rein sachlichen Arbeitssitzung am 27. Februar, in der die politische Seite des Problems trotz ihrer großen eigenen Bedeutung angesichts des Zweckes der Beratungen außer acht gelassen wurde, eine vom „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen" einberufene Versammlung, bei der sämtliche Handelskammern des Rheinstromgebietes und die niederländische Handelskammer sowie die deutsche Handelskammer in Zürich und zahlreiche Fachverbände, wie der „Zentralverein für Binnenschiffahrt", der „Südwestdeutsche Kanalverein", der „Verband der Interessenten an der Schweizer Rheinschiffahrt in Basel" usw. vertreten waren. Es wurde eine Entschließung einstimmig angenommen, in der es u. a. heißt:

Die auf Einladung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Mannheim versammelten Vertreter sämtlicher rheinischer Handelskammern und führender Fachkörperschaften der Industrie, Landwirtschaft und Schiffahrt nehmen zur Frage des Ausbaues des Oberrheins zwischen Straßburg und Basel, wie folgt, Stellung: Die Ausführung des französischen Vorhabens eines Seitenkanals von Straßburg nach Basel würde, wie eine eingehende Prüfung Sachverständiger ergeben hat, eine wesentliche Erschwerung und Veränderung des Betriebes der Rheinschiffahrt gegenüber der bisherigen Art der Betriebsführung auf dem Rheinstrom zur Folge haben. Angesichts der außerordentlichen Bedeutung der zu treffenden Entscheidungen für den gesamten Rheinverkehr, für die Volkswirtschaft aller Länder des gesamten Rheinstromgebietes, insbesondere des Oberrheins, wird für notwendig gehalten, daß das amtliche Projekt des linksrheinischen Seitenkanals Straßburg-Basel, ebenso wie es bei der Regulierung des Rheinstroms geschehen ist, schnellstens vollständig und mit eingehenden Erläuterungen versehen der Öffentlichkeit übergeben wird.

Rechtspflege.

— **Die Bedeutung des Inlandswertes der Mark bei Aufwertungsansprüchen für Frachtschaden aus den Jahren 1919/20.** Die neuere reichsgerichtliche Rechtsprechung verwirft für den Fall einer Aufwertung des Kaufpreises für gelieferte Waren die glatte Umrechnung des ursprünglichen Kaufpreises in Goldmark nach dem Dollarstande. Derselbe Grundsatz ist aber auch bei Schadensersatzansprüchen für die Zeit anzuwenden, zu welcher der Wert der Mark im Inlande noch größer war, als er im Spiegel der Dollarnotierung erschien. Man konnte deshalb in jenen Jahren in Deutschland weit billiger kaufen als anderswo. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes erscheint es ungerecht, wenn man den Schadensersatz für Verluste, die 1919 eingetreten sind, heute nach dem Dollarstande bemessen wollte. Für 2000 ℳ konnte man sich damals in Deutschland eine ganze Zimmereinrichtung kaufen, für den Dollarwert (200 Goldmark) heute vielleicht einen Schrank oder einen guten Überzieher. Schon an diesem Beispiel erkennt man, daß der Geschädigte keinen vollen Ersatz erhalten würde, wenn heute in Goldmark unter Anwendung des damaligen Dollarstandes aufgewertet werden sollte.

Ersatz verlangt wird für die Beschädigung eines im Dezember 1919 auf der Eisenbahnfahrt von Bochum nach Wiesbaden beschädigten Möbelwagens des Spediteurs K. in Göttingen. Der Kläger verlangte in der ersten Instanz 10 000 deutsche Mark, vor dem Oberlandesgericht 2600 Goldmark. Das Landgericht Mainz hat die beklagte Reichseisenbahngesellschaft zur Zahlung von 7200 deutsche Mark verurteilt, das Oberlandesgericht Darmstadt im Dezember 1923 zur Zahlung von 260 Goldmark. Das Oberlandesgericht berechnet die Verminderung des Wertes des Wagens gemäß § 88 EVO. für Dezember 1919 auf 2600 ℳ, spricht dem Kläger aber nur 260 Goldmark zu, weil die deutsche Mark im Dezember 1919 nur noch rund den zehnten Teil ihres wirklichen Wertes gehabt habe, 2600 Papiermark mithin 260 Goldmark gleichgekommen wären. Das Reichsgericht hat dieses Urteil des Oberlandesgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen hierzu heißt es: Das Oberlandesgericht hat die Erfahrungstatsache unberücksichtigt gelassen, daß die deutsche Mark im Dezember 1919 einen erheblich höheren Inlandswert hatte, als er dem Stand des amerikanischen Dollars entsprach. Für den im Deutschen Reich wohnenden Kläger bedeuteten daher damals 2600 deutsche Mark viel mehr als heute 260 Goldmark oder der entsprechende Dollarbetrag, wenn er das Geld im Inland verwandte. Und etwas anderes kommt, soweit ersichtlich ist, nicht in Betracht. Es ist daher von der festgestellten Wertminderung von 2600 deutschen Mark im Dezember 1919 auszugehen, ohne daß diese Summe nach dem damaligen Kurs in Dollar umzurechnen wäre. Weiter ist dann zu prüfen, wie diese Summe mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Geldentwertung aufzuwerten ist. Allerdings ist dabei auf die übrige reichsgerichtliche Rechtsprechung, betreffend den Eintritt des Verzuges der Bahn, Rücksicht zu nehmen, da die Aufwertung erst von diesem Zeitpunkt ab zu berechnen ist (I 65/24. — 14. Januar 1925.) K. M.-L.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 281.)

— **Das Reichsbeamtengesetz** (R.B.G.) vom 31. März 1873. Amtlicher Wortlaut in der neuesten Fassung unter Berücksichtigung aller Änderungen und Ergänzungen bis zum 1. Januar 1925 mit erläuternder Gegenüberstellung aller früheren Fassungen. Verlegt bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin. Preis 2,60 ℳ.

Es ist zu begrüßen, daß das Reichsbeamtengesetz, das seit seinem Inkrafttreten wesentlichen Änderungen und Ergänzungen unterworfen war, amtlich in seinem neuesten Text veröffentlicht ist. Die Ausgabe bringt sowohl die neueste Fassung des Gesetzestextes, die in Fettdruck wiedergegeben ist, als auch in übersichtlicher Form alle früheren Fassungen seit 1873, die in kleinerer Schrift gegenübergestellt sind. Hierdurch kommt die lückenlose Entwicklung des Gesetzes von seinem Ursprung an zur Darstellung. Bei allen Ergänzungen und Veränderungen sind die Quellen, auf denen sie beruhen, vermerkt. Der Ausgabe sind 5 Anlagen (Auszug aus der Reichsverfassung, Gesetz über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik, Verordnung über den Urlaub der Reichsbeamten, Gesetz betreffend die Pensionierung der Reichsbeamten infolge der Umgestaltung, Auszug aus der Personalabbauverordnung) beigefügt. Das Werk stellt sich für den praktischen Gebrauch als ein gutes Nachschlagewerk dar. W.

— Otto Günther, **Streiflichter auf die österreichischen Eisenbahnen.** Die Wechselbeziehungen zwischen Verkehrswesen und Volkswirtschaft mit einleitendem Vorwort von Eduard Heinl, Bundesminister a. D. und Nationalrat. Verlag: Hölder-Pichler-Tempsky A.-G. Wien. 1925. Gz. 2,20 (Schlüsselzahl 16 000), 2,20 RM.

Der bekannte österreichische Verkehrspolitiker Otto Günther behandelt in 18 kurzen Aufsätzen auf 66 Seiten eine Reihe von Fragen, die nicht nur für den Eisenbahnfachmann und Verkehrspolitiker, sondern auch für jeden, der sich mit dem Eisenbahnverkehrswesen befaßt, Interesse bietet. Auf Vollständigkeit und streng wissenschaftliche Vertiefung soll das Büchlein, wie der Verfasser selbst sagt, keinen Anspruch erheben. Es soll dem Leser vor Augen geführt werden, welche ungeheuren Schwierigkeiten der Betrieb der österreichischen Alpenbahnen mit sich bringt. Einige aktuelle Probleme werden gestreift, insbesondere aber, will der Verfasser manches aufklären, was von der Öffentlichkeit unberechtigt gefordert und gerügt wurde, sowie auf einiges hinweisen, was möglicherweise nicht nur den Bundesbahnen, sondern auch jedem einzelnen Staatsbürger von Nutzen sein könnte.

In den Kapiteln II bis VII beschäftigt sich der Verfasser mit Fragen, zu denen auch Sir William Acworth in seinem Gutachten Stellung genommen hat. Es geschieht dies aber, wie der Verfasser hervorhebt, nicht in streitbarer Absicht, er will vielmehr die Ansicht des englischen Fachmannes nur insoweit ergänzen, als dadurch so manche allzu weitgehende Forderung sowie ein allzu hartes Urteil vom Standpunkt des österreichischen Verkehrspolitikers aus beleuchtet und entkräftigt werden kann. Aus der Fülle der Fragen seien einige hervorgehoben: „Wie Sir William Acworth die österreichischen Eisenbahnverhältnisse sieht“, „Die Grenzen des Personalabbaues“, „Eigenarten des österreichischen Eisenbahnwesens“, „Post und Eisenbahn“, „Das Problem der ersten Klasse“, „Nachteile der Elektrifizierung“. In dem letzteren Kapitel kommt Günther zu dem Ergebnis, daß eine Elektrisierung von Eisenbahnen nur dann wirtschaftlich möglich und rentabel ist, wenn sie wirklich billig und unter erträglicheren Kreditverhältnissen, als dies heute der Fall ist, durchgeführt wird und günstige Kraftbeschaffungsverhältnisse gegeben sind.

Das Buch ist anregend geschrieben und der Inhalt wird auch über die Grenzen Österreichs hinaus Interesse erwecken. Es kann bestens empfohlen werden. W.

— **Riegler, Transit-Kilometer von Europa.** Dieser im Selbstverlage des Verfassers (F. Riegler, Wien V, Blechturmgasse 33, österr. Postsparkassenkonto A-195 359, Postscheckkonto Berlin 122 609) soeben erschienene Behelf enthält die Tarifentfernungen von jedem Grenzpunkte zu allen anderen Grenzpunkten, größeren Hafen- und Uferplätzen und Wirtschaftsmittelpunkten in folgenden Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Danzig, Deutschland, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Ostpreußen, Polen, Rumänien, dem Saargebiet, Schweden, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Ungarn. Er zeigt den billigsten Weg innerhalb der einzelnen Länder mit Angabe der anzuwendenden Barèmes für die allgemeinen Tarifklassen und die allgemein gültigen Ausnahmetarife nach dem Tarifstand vom 1. Januar 1925. Zur leichteren Unterrichtung ist dem Werke eine große Übersichtskarte (95/63) der Eisenbahnen Europas mit besonderer Berücksichtigung der Grenzübergangspunkte und der Tarifierung, ferner ein Geographisches Verzeichnis der Grenzübergangspunkte mit Angabe der Verkehrsbeschränkungen beigegeben. Preis 120 000 österr. Kronen. Die Karte wird auch gesondert zum Preise von 10 000 österr. Kronen (ausschl. Porto) abgegeben.

Chronik.

Februar.

Deutschland. 6. Der deutsche Außenhandel im Jahre 1924 hat eine Einfuhr von 388 Millionen Tonnen im Werte von 9,3 Milliarden Mark und eine Ausfuhr von 159 Millionen Tonnen im Werte von 6,6 Milliarden Mark, somit ein Bilanzpassivum von 2,7 Milliarden Mark.

10. Der frühere Reichskanzler Marx im preußischen Landtage zum Ministerpräsidenten gewählt.

11. Folgenschwere Explosion auf der Zeche „Minister Stein“ der Gelsenkirchner Bergwerks A.-G., Dortmund. 130 Tote, 8 Verletzte.

16. Die Denkschrift über die Ruhrentschädigungen geht dem Reichstage zu.

16. Im Haushaltsausschuß des Reichstages nimmt Reichsverkehrsminister Dr. Stresemann zu den deutsch-rumänischen Streitfragen Stellung.

16. Eröffnung der britischen Handelskammer in Hamburg.

16. Die Reichseinnahmen im Januar ergeben einen Überschuß von 156 Mill. Mark.

Das deutsch-polnische Abkommen über Staatsangehörigkeit
)ptionsfragen vom 2. Februar 1925 tritt in Kraft. (RGBl.
Nr. 5.)

Die Großhandels-Indexziffer des Statistischen Reichsamts
egenüber dem Stande vom 4. Februar (136,7) auf 136,1 zu-
egangen. Die Reichsindexziffer für die Lebenshaltungs-
n ist mit 125,2 gegenüber der Vorwoche (125,1) unverändert
ben.

Das Rotorschiff „Buckau" (Erfinder Flettner) kommt
seiner ersten Reise durch die Nordsee wohlbehalten nach
igiger Reise in Edinburg an.

Das Reichsfinanzministerium veröffentlicht sieben neue
rgesetze (Einkommensteuer, Körperschaftssteuer, Reichs-
tungsgesetz, Vermögenssteuer, Erbschaftssteuer, Gesetz
die gegenseitigen Besteuerungsrechte des Reichs, der Län-
nd der Gemeinden, Gesetz über die Änderung der Verkehrs-
rn).

Im preußischen Landtag hat die Abstimmung über den
g, dem neugebildeten Staatsministerium (Ministerpräsident
) das Vertrauen auszusprechen, folgendes Ergebnis: Von
bgegebenen Stimmen lauten 218 auf ja, 221 auf nein. In-
dieses Ergebnisses tritt das Kabinett Marx zurück.

Die Reichsbank ermäßigt den Diskontsatz von 10 %
%.

Das deutsch-siamesische vorläufige Wirtschaftsabkommen
tifiziert und tritt in Kraft (RGBl. 1925, Heft 8).

Zustimmung der deutschen und französischen Regierung
m von den beiden Delegationen vereinbarten Richtlinien
n Provisorium und zu den Grundlagen für einen endgül-
deutsch-französischen Handelsvertrag.

Reichspräsident Ebert an den Folgen einer Blinddarm- und
fellentzündung gestorben.

terreich: 3. Der Monatsbericht des Generalkommissärs
ermann über die Zeit vom 15. Dezember bis 15. Januar
ilt die Lage Österreichs freundlicher als in den letzten
en und weist insbesondere darauf hin, daß die Staatsein-
en keine beunruhigende Entwicklung zeigen. Als beson-
Kennzeichen der gegenwärtigen Wirtschaftskrise hebt der
alkommissär hervor, daß die Zahl der unterstützten Ar-
osen von 50 000 im Juli auf 173 000 bis Mitte Januar ge-
n ist.

5. Die Handelsvertragsverhandlungen mit der Schweiz wurden vorläufig abgeschlossen.

5. Der Handelsvertrag mit Spanien wurde unterzeichnet und tritt am 16. Februar bis zur vollen Ratifizierung als modus vivendi in Kraft.

5. Die Regierung hat eine Novelle zum Beamtenabbaugesetz eingebracht, die dessen Verlängerung bis Ende Dezember 1925 vorsieht.

28. Die Schillingrechnung wird vom 1. März ab bei den österreichischen Bundesbahnen, Post, Telegraph sowie bei der National-Bank und allen übrigen österreichischen Banken eingeführt.

Ungarn. 1. Bis zum Ende des Jahres 1924 wurden 10 500 Beamte abgebaut. Nach dem Sanierungsprogramm sollen insgesamt 15 000 Beamte abgebaut werden.

14. Austausch der Ratifikationsurkunden über das Abkommen mit Norwegen.

15. Die seit dem 1. Juli 1924 bestehenden Goldkronentarife der Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Linie werden ab 1. März auf Papierkronensätze abgeändert. Umrechnung mit 17 000.

15. Die Ausgaben der Staatsbahnen im zweiten Halbjahr 1924 betrugen 1543, die Einnahmen 1814, die Ausgaben für Investitionen 149 Milliarden ung. Kronen. Die Ausgaben der ungarischen Linie der ehemaligen Südbahn betrugen 114, die Einnahmen 141, die Investitionsausgaben 0,137 Milliarden ung. Kronen. Die Einfuhr ist im Jahre 1924 mit 702,8 Mill. Goldkr. gegen das Vorjahr um 66 % gestiegen, die Ausfuhr mit 575 Mill. Goldkr. um 70 %. Der Großhandelsindex vom 31. Januar ist mit 23,075 um 1,7 % gegenüber dem Vormonat zurückgegangen. Die Lebensmittel sind um ½ % gestiegen, die Industrieartikel senkten sich um 3,4 %. Der Teuerungsindex hat sich von 20 503,47 am 31. Januar auf 20 212,62 am 14. Februar ermäßigt.

Frankreich. 15. Der Franken, der lange Zeit ziemlich stabil geblieben war, ist plötzlich stark gefallen.

Rußland. Russisch-japanischer Vertrag am 20. Januar abgeschlossen.

Schweden. 24. Der schwedische Ministerpräsident Branting im Alter von 65 Jahren gestorben.

Amtliche Bekanntmachungen.

inschränkung der Abfertigungs-befugnisse von Stationen.

r Bahnhof 4. Klasse Bujaken bleibt
. Mai 1925 ab unbesetzt. Seine Ab-
ingsbefugnisse werden von diesem
ab nur darin beschränkt, daß im
d von Bujaken Vorauszahlung der
ausgeschlossen und nur für solche
ngen zugelassen wird, für die der
Vorauszahlung der Fracht fordert.
rkehr nach Bujaken ist Frachtüber-
ig zugelassen. Die Dienstbeschrän-
n: „O R" = Ohne Rampe und
= Nur für Eil- und Frachtstückgut"
n bestehen. Mutterstationen sind
hnhöfe Waplitz und Gutfeld. Wa-
tellungen nimmt nur der Bahnhof
z an.
igsberg (Pr.), den 17. Februar 1925.
utsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion. (237)

2. Güterverkehr.

bahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

i Gültigkeit vom 2. März 1925: Auf-
n von Spulen aus Holz in das Waren-
hnis des A. T. 60. Näheres durch
bahntarifanzeiger.
na, den 24. Februar 1925. (234)
utsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

bahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

it Gültigkeit vom 10. März 1925 wird
. Ausnahmetarif 15 für Graphit
vgl. lfd. Nr. 234. III dieses An-
von 1925) im Geltungsbereich
hinter den Worten „nach allen Reichsbahnstationen" nachgetragen: „sowie nach den Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn".

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1925. (246)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 2. März 1925 tritt die Lokalbahn Gotteszell-Viechtach dem Ausnahmetarif 5f bei.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1925. (242)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Die mit Gültigkeit vom 10. März 1925 bekanntgemachte Erhöhung der Überfuhrgebühr für Mannheim Viehhof tritt nicht in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (253)

Berlin, den 28. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 werden in dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 14a als Versandstationen nachgetragen:

Ammendorf, Deuben b. Zeitz, Oberröblingen a. See, Oberwerschen (Kr. Weißenfels), Stedten, Teutschenthal, Theißen und Zeitz.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1925. (243)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Auf S. 110 (Tarif Nr. 21) sind die Frachtsätze des Schnittpunktes 1 (Oderberg) bei der Station Frýdek-Místek wie folgt richtigzustellen:

A^1, A^3	St/kus	722
A^2, B	„	633
A	5 t	633
	10, 15 t	610
B	5 t	474
B, C, E	10, 15 t	474
D, F	10, 15 t	394
G	15 t	394

Dresden, am 2. März 1925. (255)
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 werden in dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. noch einige Stationen nachgetragen. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben auch nähere Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1925. (240)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 wird die Station Nikrisch als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a einbezogen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Februar 1925. (248)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Infolge der am 1. März 1925 stattfindenden Wiedereröffnung der Gütertarifstation Altschweier der Bühlertalbahn werden im Verkehr mit dieser Station auch wieder Frachtzuschläge erhoben. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Februar 1925. (252)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 werden im Abschnitt „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" die Unterabschnitte 12, 25a und 41a geändert. Das alsbaldige Inkrafttreten gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455). Näheres enthält der am 1. März 1925 erscheinende Nachtrag 8.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Februar 1925. (241)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 werden im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 18 unter I als Versandstationen nachgetragen: Annen-Süd, Bochum-Süd, Düsseldorf-Grafenberg, Düsseldorf-Reisholz, Mülheim (Ruhr), Niederschelden, Remscheid, Remscheid-Hasten und Ruhrort Hafen alt.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (251)

Berlin, den 28. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II (Entfernungstafeln).

Vom 1. Mai d. J. an werden im Fernverkehr (Verkehr über 30 km) die Stationsverbindungen nachstehender Stationen zusammengelegt:

1. Arnstadt Hbf. und Arnstadt Süd,
2. Eisenach und Eisenach West,
3. Ilmenau und Ilmenau Bad,
4. Jena Saalbf., Jena Paradies und Jena West (letztere nur aus Richtung Göschwitz).

Die Fahrkarten erhalten den Aufdruck: „Arnstadt, Eisenach, Ilmenau und Jena". Sie werden nach den Entfernungen von Arnstadt Hbf., Eisenach, Ilmenau und Jena Saalbf. berechnet.

Die eintretenden Erhöhungen betragen im Höchstfall 3 km.

Erfurt, den 28. Februar 1925. (249)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 wird auf jederzeitigen Widerruf für Stammholz der Kl. D der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, das aus Polen oder Rußland über Prostken nach Ragnit, Tilsit, Labiau, Tapiau und Königsberg (Pr.) Kai, Lizent, Ost- und Pregelbahnhof befördert und von dort als Schnittholz auf dem Binnenwasserweg wiederum über See aus Deutschland ausgeführt wird, ein Einfuhr-Ausnahmetarif mit ermäßigten Frachtsätzen eingeführt.

Königsberg, den 23. Februar 1925. (245)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr mit den belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen, sowie mit den Saarbahnen über Frankreich (Els.-Loth.).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 tritt ein neuer Gütertarif, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen im Verkehr mit:

1. den belgischen, französischen und luxemburgischen Bahnen einerseits und den deutschen Bahnen anderseits,
2. den belgischen, französischen und luxemburgischen Bahnen einerseits und den Saarbahnen anderseits mit Ausschluß des unmittelbaren Verkehrs über die Übergänge zwischen den Saarbahnen und den französischen Bahnen.
3. den deutschen Bahnen einerseits und den Saarbahnen anderseits im Durchgang über französische Bahnen (Els.-Loth.)

in Kraft. Der Verkehr der ostpreußischen Stationen mit den belgischen, französischen und luxemburgischen Bahnen sowie mit den Saarbahnen über Frankreich im Durchgang durch den polnischen Korridor fällt nicht unter diese Regelung.

Köln, den 1. März 1925. (247)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 wird in der Entfernungstafel II des Tarifs neben der Tarifentfernung für Basel Bad. Bf.-Augsburg Hbf. = 349 km noch nachgetragen die weitere Entfernung von 599 km, nur gültig für Eilgut (auch beschleunigtes Eilgut) mit der Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief über „Karlsruhe-Stuttgart".

München, 24. Februar 1925. (250)
Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Deutscher Seehafenverkehr mit S[…] deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1925 […] der Nachtrag 4 (neue Folge) ausge[…] der nur die durch Aufhebung de[…] schlages für die Lauenburger Elb[…] eingetretenen Entfernungskürz[…] enthält.

Hannover, den 24. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[…]
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 41 H[…] verkehr Polen/Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 15. Februa[…] erscheint zu diesem Tarif ein Na[…] mit neuen Tariftabellen für sän[…] zurzeit zum Durchgangsverkehr […] gebenen deutsch-niederländischen […] übergänge. Der Nachtrag ist dur[…] Stationskasse Breslau Hbf. zum […] von 10 Reichspfennigen zu beziehe[…]

Breslau, den 27. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[…]
Reichsbahndirektion.

Am 1. März 1925 tritt eine Neua[…] des Gütertarifs Teil II, Verke[…] Deutschen Reichsbahn-Gesellscha[…] den Kleinbahnen und Fähren im […] der Reichsbahndirektion Oldenbu[…] Kraft. Der bisherige Tarif vom 1[…] 1918 nebst Nachträgen und Ergä[…] blättern wird aufgehoben. Der Tar[…] durch die Güterabfertigungen im […] der Reichsbahndirektion Oldenbu[…] von der Auskunftei der De[…] Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin […] hof Alexanderplatz) zum Preis[…] 70 Reichspfennigen bezogen werde[…]

Oldenburg, den 24. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[…]
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Schmalspurbahnv[…] verkehr.

Am 1. März d. J. tritt zu de[…] schlesisch. Schmalspurbahnwechsel[…] vom 1. September 1924 der Nachtr[…] Kraft. Er enthält neben Änderun[…] Entfernungen zwischen einer Anz[…] Schmalspurbahnstationen durch ei[…] nische Neubaulinie auch kleiner[…] rungen und Ergänzungen der Ab[…] A, B, C und G. Abdrücke des Na[…] sind demnächst bei der Statio[…] (Schmalspurbahn in Beuthen ([…] haben.

Oppeln, den 25. Februar 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[…]
Reichsbahndirektion Oppeln (O[…] schlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwalt[…]

Zinsenberechnung für nicht re[…] bezahlte Gebühren.

Mit 1. März 1925 tritt eine Ä[…] der Verzugszinsenberechnung fü[…] der Verfrachter nicht rechtzeitig […] bzw. den Verfrachtern kreditie[…] bühren ein.

Nähere Auskunft erteilen di[…] schaftliche Direktion und die be[…] Dienststellen.

Wien, 24. Februar 1925.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Lokalgütertarif, Teil I, Abteil[…] Tarifierung von Eiern.

Mit Gültigkeit vom 15. März […] auf weiteres ist die Tarifier[…] „Eier" der Post E—3 auf III ab[…]

Wien, 25. Februar 1925.
Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 11. Berlin, den 12. März 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die deutschen, insbesondere die preußischen Staatsbahnen in verfassungsloser Zeit.

Von Staatsminister a. D. Hoff, Wirkl. Geheimer Rat, Bad Driburg.

[I]n den für die Neuformung unseres Staatswesens wichtigen [Ges]chehnissen der Revolutionszeit Ende 1918 und Anfang 1919 [sic]h zurecht zu finden, ist nicht leicht. Wo immer man zugreift, [tür]men sich Wirrnisse aller Art auf. Und doch muß die Zeit [ko]mmen, in der die Verworrenheiten aufgelöst und verdunkelte [Vor]gänge geklärt werden. Jeder Versuch, zu dieser Klärung beizutragen, wird zu begrüßen sein, wenn er auch nur ein Teil[geb]iet seiner Geschehnisse erfaßt. Auch aus solchen Teildarstel[lun]gen wird geschickte Erfassung des Ganzen Lehrreiches und [Nüt]zliches zu entnehmen wissen.

[D]ie folgenden Ausführungen wollen einen solchen Beitrag dar[bi]eten. Sie wollen darlegen,

1. wie es mit den deutschen Eisenbahnen in der ersten Revolutionszeit bestellt war, und
2. wie sie dazu beitrugen, unser von dem Weltkriegsfieber in den Fugen erschüttertes Staats- und Wirtschaftsleben nicht gänzlich zusammenfallen zu lassen.

[G]alt es doch damals, mehr als große Volkskreise in Reich un[d Län]d nur ahnten, den gefährlichsten Kampf gegen die Wieder[einf]ührung verfassungsmäßiger Zustände niederzuringen und die [Hei]mat vor einer Gewaltherrschaft nach russischem Vorbilde zu [bew]ahren. Mag unser neues Verfassungswesen noch so besse[run]gsbedürftig sein, damals bedeuteten schon die von National- [und] Landesversammlungen beschlossenen vorläufigen Ordnungen [der] Reichs- und Staatsgewalten die Rettung vor dem Schlimm[sten], vor dem Anarchismus und Bürgerkrieg.

Wenn es gelungen ist, dieser unabsehbar großen Gefahr zu entgehen, so gebührt an den Abwehrmaßnahmen gegenüber dieser Gefahr auch den deutschen Eisenbahnen ein nicht geringer Anteil. Sie haben nicht nur in der Kriegszeit Hervorragendes geleistet. Noch weit größer war die Wucht ihrer Aufgaben in der ersten Nachkriegszeit.

I.

Als am 9. November 1918 die Verfassungen des Reichs und der Länder zusammenbrachen, die Monarchien den Todesstoß erhielten und wildes Revolutionsfieber in großen Volksmassen tobte, war es in dem deutschen Eisenbahnwesen nicht mehr gut bestellt. Nach einer glänzenden Vergangenheit hatte der große Krieg an unsere Eisenbahnen, namentlich an die Staatsbahnen, höchste Anforderungen gestellt. Zuletzt waren diese bis zur Überspannung aller Kräfte und bis zu bedrohlichster Schwächung des technischen Rüstzeugs gestiegen, weil Deutschland gegenüber einer Übermacht von Feinden im Waffenkampf nicht unterliegen und sein gesamtes Wirtschaftsleben aufrecht erhalten wollte. Da hatte der schwerste Schlag Deutschland getroffen. Die feindliche Übermacht erlag nicht, und das Reich verfiel der Umwälzung gesetzlicher Ordnung. Zwar überließ die Masse der Sozialdemokratie es den Spartakusleuten und dem linken Flügel der unabhängigen Sozialisten, die Urheberschaft der Revolution für sich in Anspruch zu nehmen. Aber sie bemächtigte sich — zunächst im Verein mit einem Teile der Unabhängigen — mit erstaunlicher Geschicklichkeit der Regierungsgewalten. Die be-

stehenden Reichs- und Staatsbehörden waren der Selbständigkeit entkleidet. Sie hatten sich den Revolutionsgewalten zu fügen, wenn sie weiter wirken wollten.

Die Staatsbahnverwaltungen standen vor der Frage, entweder den Eisenbahnbetrieb, den Pulsschlag der Volkswirtschaft, aus Gegnerschaft zu den Regierungsgewalten sozialistischer Weltanschauung diesen zu überlassen, oder ihn unter möglichster Wahrung altbewährter Grundsätze selbst fortzuführen. Die Entschließung lag bei den obersten Leitungen des Verkehrswesens. Unverzüglicher Zugriff war das Gebot der Stunde. Besonders schwer war die Entschließung für die führende preußische Staatsbahnverwaltung. Der langjährige, verdienstvolle oberste Leiter, Staatsminister von Breitenbach, hatte bereits vor Ausbruch der Revolution seine Verabschiedung erbeten. Im vollsten Einvernehmen mit ihm und dem Kriegsminister Scheüch, nicht ununterrichtet über die Grundsätze der Leitung, trat der Verfasser dieser Abhandlung an die Spitze des Verkehrswesens. Er wurde ebenso wie die im Amt bleibenden beiden anderen Fachminister — der Kriegsminister und der Handelsminister — nicht Mitglied der sozialistischen Volksregierungen — des „politischen Kabinetts" — im Reich und in Preußen. In den großen Fragen der Leitung hatte er sich mit den Volksregierungen im Einvernehmen zu halten, und er mußte es hinnehmen, daß ihm ein Mehrheits- und ein unabhängiger Sozialist mit der Auflage beigegeben wurde, sie namentlich über politische Vorgänge von Bedeutung unterrichtet zu halten. Eine harte Auflage, die nur angesichts unabweisbarer Pflicht am Vaterlande hingenommen werden konnte und werden mußte. Nur so war die Möglichkeit gegeben, den mit der Betriebsführung vertrauten, ordnungstreuen Dienstkörper ohne jede Änderung in allerschwerster, verfassungsloser Zeit fortwirken zu lassen.

Gewiß war der Entschluß ein gewagtes Unterfangen. Er fiel zeitlich zusammen mit Aufrufen der sozialistischen Volksregierungen im Reich und in Preußen. In beiden Kundgebungen war ausgesprochen, die Aufgabe der rein sozialistischen politischen Leitung sei die Verwirklichung des sozialistischen Programms. Sie verkündeten „mit Gesetzeskraft" eine Reihe von Anordnungen schwerwiegendster Art, namentlich über Aufhebung des Belagerungszustands und aller Beschränkungen des Vereins- und Versammlungsrechts, auch für Beamte und Staatsarbeiter; auch die Inkraftsetzung des achtstündigen Höchstarbeitstags wurde spätestens zum 1. Januar 1919 zugesagt. Zwar wurde das deutsche Volk unter Hinweis auf „das Gespenst des Hungers" zur Ruhe und Ordnung ermahnt und zugleich ausgesprochen, daß über die künftigen Regierungsformen verfassungsgebende Versammlungen entscheiden würden, die aus allgemeinen Volkswahlen hervorgehen sollten. Damit war kundgegeben, daß die vorläufigen Regierungsgewalten einer verfassungsmäßigen Ordnung, keiner dauernden Gewaltherrschaft zusteuerten. Aber niemand vermochte zu übersehen, ob im weiteren Verlauf der Dinge die gemäßigtere sozialistische Richtung die Oberhand behielt. Die Spartakusverbände hatten die Mitwirkung an der vorläufigen Regierung abgelehnt. Unter Führung Liebknechts behielten sie für sich freie Hand, weil sie die an der Macht befindlichen Volksregierungen, die ihren uferlosen Plänen nicht entsprachen, zu stürzen und die Alleinherrschaft radikalster Volksmassen im Gewande einer internationalen Räterepublik nach russischem Vorbilde zu errichten trachteten.

Schwerste Kämpfe mit dieser radikalen Richtung mußten vorausgesehen werden. Bestimmt war zu erwarten, daß in diesen Kämpfen der Ansturm gegen den Eisenbahnbetrieb eine hervorragende, vielleicht die wichtigste Rolle spielen würde. Wer ihn in der Hand hat, besitzt im Notfalle eine Waffe von entscheidendem Werte. Erst recht war dies nach dem Kriegsende der Fall. Die Heimat war bereits in der letzten Kriegszeit von militärischem Schutze fast gänzlich entblößt. Der Schutz des Eisenbahnbetriebs war in den Tagen vor und nach der Revolution so mangelhaft, daß es kleinen, mäßig bewaffneten Matrosentrupps möglich war, mit Gewalt Eisenbahnzüge zu benutzen, sich weit über das Innere der Heimat zu verbreiten, das Umsturzfieber in zahlreichen größeren Städten zu schüren und allzuschwa Widerstände gegen den Umsturz im Keime zu ersticken*). Verkehrsnot war auf vielen wichtigen Eisenbahnlinien bei stigend groß; Störungen und Eingriffe aller Art behinderten planmäßigen Betrieb, der ohnehin infolge des schlechten standes der überbeanspruchten und nur mangelhaft unterhalte Fahrzeuge und infolge Erschlaffung des Dienstpersonals seinen Leistungen arg beeinträchtigt war. Er war nicht sammengebrochen, aber der Zermürbung nahe. Verkehrssper — in ihren Folgeerscheinungen schädliche Notbehelfe — wa zuletzt zu einem ständigen Werkzeug der Eisenbahnbetri leitungen geworden. Es wäre ungerecht, hieraus einen Vorw unrichtigen Verhaltens der Eisenbahnverwaltung in schw Kriegszeit herzuleiten. Nicht sie hatte über das Maß der ansprunchnahme der Verkehrsanstalten zu entscheiden, als es alle Mittel zu erschöpfen, von denen sich die Oberste Hee leitung noch Erfolg versprach. Aber an der Sachlage änd dies nichts. Sie stand der Eisenbahnleitung in den Revoluti tagen klar vor Augen. Nicht minder die Gefahren, die für Verkehrsanstalten entstehen mußten, wenn das offenkun Ringen der sozialistischen Strömungen untereinander zu gunsten der gemäßigteren Richtung auslaufen würde. Zugl stand fest, daß eine amtliche Leitung alten Gepräges angesi der Wucht der Aufgaben mit einem Erfolge nur rechnen kon wenn der Dienstkörper trotz aller Sorgen um das Aufre erhalten der persönlichen Ansprüche treu zur Verwaltung st würde, während ein Versagen des Dienstkörpers oder auch eines wesentlichen Teils von ihm einen Zusammenbruch Eisenbahnbetriebes und damit unsäglich großes Unheil für R und Volk zur Folge haben müsse. Zu alledem kam die klare kenntnis, daß auch noch mit einer rücksichtslosen Schwäch gerade des so unzulänglich gewordenen Eisenbahnfuhrp durch die Waffenstillstandsbedingungen werde gerechnet we müssen. Nur der Ziffer nach stand die Schwächung noch n fest. Diese Ungewißheit war in dem Augenblick der Ents dung fast schlimmer als der Schlag selbst.

Das war die Sachlage, als die deutschen Eisenbahnver tungen, allen voran die preußische, vor die Frage gestellt den, den Eisenbahnbetrieb den sozialistischen Regierungsgew zu überlassen, oder ihn, so gut es ging, in der Hand zu beha Da gab, vier Tage nach dem Revolutionstage, das Verhalten Obersten Heeresleitung den Ausschlag. Volkmann sagt über Verhalten: „In denselben Tagen, in denen das Deutsche R zusammenbrach, in denen die Monarchie den Todesstoß er und die marxistische Internationale nach der Palme des Si griff, sicherte die Oberste Heeresleitung durch eine sch Wendung dem Offizierkorps den Platz an der Spitze des rep kanischen Heeres. Sie verhandelte mit den siegreichen Män der Revolution wie „von Macht zu Macht". Gestützt auf Kern nationalgesinnter Unteroffiziere und Mannschaften, nah die Offiziere, ohne auch nur einen Tag zu zögern, den Ka gegen das bolschewistische Rätesystem auf und führten ih folgreich zu Ende. . . . Sie bewahrten das Volk vor der H schaft des radikalen Sozialismus." Gleichzeitig mit den wähnten Aufrufen der Volksregierungen wurde bekanntgeg daß Generalfeldmarschall v. Hindenburg es für seine Pf halte, trotz der erzwungenen Abdankung des Kaisers und Übernahme der Regierungsgewalt durch Sozialisten auf sei Posten zu bleiben, um das Heer in die Heimat zurückzufü sowie die immer gefahrdrohenderen Ernährungs- und Wirtsch nöte des Volkes überwinden und die niederschmetter Waffenstillstandsbedingungen erfüllen zu helfen.

Nach diesem Entschluß konnte kein Schwanken der St bahnpolitik mehr in Frage kommen. Es bestimmte sie zw läufig. Ihr oberstes Ziel konnte nur darin bestehen, mit ihr verbliebenen Kraft die Oberste Heeresleitung und di ihr hervorgehenden Befehlsstellen in der Durchführung i

---

*) Vgl. auch: „Der Marxismus und das deutsche Heer im V kriege." Von Major a. D. und Mitglied des Reichsarchivs C Volkmann. Berlin 1925. (Reimar Hobbing.)

gaben zu unterstützen. Dieses Ziel hat die Eisenbahnpolitik der verfassungslosen, wirrenreichsten Zeit, unbeirrt durch Angriffe und Forderungen politischer Parteien und wirtschaftlicher Volkskreise sowie des eigenen Dienstkörpers, nicht aus dem Auge verloren. Es war der Angelpunkt aller nachfolgend geschilderten Anordnungen und Handlungen in Verwaltung und Betrieb der deutschen Eisenbahnen.

Die Weiterführung des Verkehrswesens durch den übernommenen Dienstkörper fand bis auf „Die Rote Fahne", das Blatt der äußersten Umsturzparteien, den Beifall der Presse, wie immer sie politisch gerichtet war. Von der radikalen Presse war keine andere Haltung zu erwarten; sie hat die Schwierigkeiten der Verkehrsleitung erhöht, wo immer es möglich war. Rühmend ist hingegen anzuerkennen, daß die Verkehrsleitung in der übrigen Öffentlichkeit, mit der engste Fühlung gehalten wurde, reichste Unterstützung fand. Wie die Verhältnisse lagen, war die Masse der Wünsche und Anregungen gewaltig groß; es fehlte aber auch nicht an der Würdigung der Schwierigkeiten, die sich immer wieder der Lösung der Verkehrsaufgaben entgegenstellten.

II.

Mitwirkung an der Heereszurückführung. Dezemberunruhen.

Keine Atempause gab es für die deutschen Eisenbahnen nach dem Zusammenbruch der Staatsordnung. Mit einer Wucht ohnegleichen türmten sich die Aufgaben unverweilt turmhoch auf.

Unverzüglich begann die Mithilfe an der unvorbereiteten Zurückführung des Heeres mit allem Zubehör in die Heimat. Diese Aufgabe duldete keinen Aufschub; ihre Lösung ging allen anderen Aufgaben voran; sie verlangte ein Übermaß von Leistungen. Tatsächlich wurden trotz der Zermürbung des Fahrparks und trotz Ermattung des Dienstkörpers allein von Mitte November bis Ende 1918 über 5000 Militärzüge einschließlich 800 Gefangenenzüge planmäßig von den Eisenbahnen befördert. Unübersehbar groß war daneben namentlich vom Westen aus die Inanspruchnahme der anderen Eisenbahnzüge jeder Art durch führerlose Soldatentrupps und einzelne Mannschaften. Was in dieser Zeit der Höchstspannung an Eisenbahnknotenpunkten wie Aachen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt a. M., Karlsruhe, Kattowitz, Breslau und vielen anderen an planmäßigen und außerplanmäßigen Leistungen vollbracht ist, würde als Taten ersten Ranges anerkannt sein, wenn sie nicht damals im geräuschvollen Orkan der politischen Umwälzung untergegangen wären. Gilt doch selbst in geordneter Friedenszeit der Herbstverkehr als Spitzenleistung des Eisenbahnverkehrs. Auf keinen Fall durfte an jenen Tagen neben der Truppenbeförderung die Zuführung von Lebensmitteln und Brennstoffen in die volkreichen Städte und Wirtschaftsgebiete zum Erliegen kommen. Gerade diese Städte, vor allen anderen die Reichshauptstadt, und Gebiete deckten sich mit den politisch gefährdetsten Stellen. Feinden im Auslande und im Innern wäre nichts gelegener gekommen, als ein Versagen der Eisenbahnen in der Erfüllung dieser Aufgaben. Es hätte dem deutschen Volke den Rest gegeben.

Zu einem solchen Zusammenbruch kam es nicht. Der Stamm des alten Dienstpersonals bewies eine Leistungsfähigkeit ersten Grades, obgleich Entbehrungen die physischen Kräfte gemindert hatten und eine schwere Grippeseuche einen großen Teil des Personals vorübergehend dienstunfähig machte. Hinzu kam die Ungewißheit der Lage des Dienstpersonals, das ohnehin in der Besoldung knapp gehalten war, dessen Versorgung aber in der alten Staatsordnung als gesichert gegolten hatte. Zwar war mit auf nachdrücklichstes Betreiben der obersten Eisenbahnleitung, von den vorläufigen Regierungen bereits Mitte November die Anerkenntnis der Pflicht zur Versorgung des Dienstpersonals ausgesprochen. Aber sie wog in den Tagen des Ringens radikalster Massen um die Macht nicht schwer.

Unsagbar schwer war es für die verantwortliche oberste Eisenbahnleitung, unter solchen Umständen die vertrauende Hingabe der Eisenbahnerschaft an den Beruf aufrechtzuerhalten. Nur ununterbrochene, menschliche Kraft fast übersteigende Verhandlung mit den überkommenen Personalvertretungen konnte die Schwierigkeiten lösen. Natürlich konnte dies nicht ohne Zugeständnisse der Verwaltung abgehen. Aber diese wogen, alles in allem betrachtet, in ihren Auswirkungen leicht gegenüber dem, was Reich und Volk verloren hätten, wenn es damals zu einem allgemeinen oder auch nur umfassenderen Stillstand des Eisenbahnbetriebs gekommen wäre. Es war unabweisbare Notwendigkeit, ihn unter allen Umständen zu verhüten. In der gänzlich machtlosen Zeit war die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes eine der ersten Voraussetzungen für die Herbeischaffung eines Machtmittels, auf das sich die Regierungsgewalten, die auf eine verfassungsmäßige Ordnung zusteuerten, stützen konnten.

Da traf im Dezember 1918, gerade in der Zeit, als das Heer im größten Zurückfluten begriffen war und unter den politischen Machthabern der beiden großen sozialistischen Richtungen darum gestritten wurde, ob es zur Einberufung von National- und Landesversammlung auf Grund von allgemeinen Volkswahlen kommen sollte oder nicht kommen dürfe, die Eisenbahnverwaltung ein schwerer Schlag. Ihr unausgesetztes Bemühen, das Treiben verwegenster, radikaler Parteigruppen im Eisenbahnbetriebe keinen Einfluß gewinnen zu lassen, schien zu scheitern. Namentlich die Massenarbeit, die zur raschen Wiederinstandsetzung eines Fuhrparks, der für die Betriebführung und die Abgabe der an die Feindstaaten abzuliefernden Fahrzeuge unbedingt nötig war, und die Durchführung des allgemeinen achtstündigen Arbeitstages machten starke Personalvermehrungen notwendig. Die Allgemeinheit ohne jede Ausnahme, allen voran die Demobilmachungsstellen, drangen darauf, von den zurückflutenden Mannschaften aus Heer und Marine und von Beschäftigungslosen aus Kriegsbetrieben immer mehr Leute in den Staatsbetrieben unterzubringen. Kein Betrieb wurde dafür geeigneter angesehen als der Staatsbahnbetrieb. Er könne, so wurde verlangt, unerschöpfliche Gelegenheit zum Unterbringen von Arbeitslosen schaffen. Er galt hierfür in der damaligen Zeit der Unruhe und Verworrenheit als Allheilmittel.

Kein Widerstreben der Eisenbahnverwaltung konnte demgegenüber aufkommen. Außer den Eisenbahnmannschaften, die zum Teil politisch angekränkelt, von den Kriegsschauplätzen zurückkehrten, fanden viel mehr große Massen arbeitsunlustiger, verwegener junger Arbeiter, bis dahin meistens berufslos, Beschäftigung im Eisenbahndienst. Sie übten von Anfang an einen unheilvollen Einfluß auf das berufsmäßige Eisenbahnarbeiterpersonal aus. Arbeitsfreudigkeit ließen sie nicht aufkommen; Betätigung von Fleiß war ihnen ein Greuel. Führend in diesem Fremdkörper im Eisenbahnpersonal wurden bald ehemalige Marinemannschaften. Sie beanspruchten von der Eisenbahnverwaltung einen Arbeitslohn nach der Lohnstaffel, die von der Marineverwaltung für die Werften der Nord- und Ostseeküste bereits bewilligt war, und zwar ohne Rücksicht auf die Leistung und den Familienstand des Einzelnen. Die Staffel ging über die Eisenbahnlöhne, teilweise nicht unerheblich hinaus. Während die Eisenbahnverwaltung eine Neuregelung ihrer Löhne auf anderer Grundlage vorbereitete, wurde von dem aufwieglerischen Fremdkörper eine Gegenbewegung angezettelt. Brennpunkt der Bewegung wurde die Reichshauptstadt mit ihren großen Eisenbahnausbesserungswerken. Für den Fall der Weigerung der Eisenbahnverwaltung, die Marinelohnstaffel einzuführen, war ein Generalstreik der Eisenbahnarbeiter vorbereitet. Von dem Streikausschuß hatten sich leider auch Arbeiter aus dem Eisenbahnbetriebsdienste in das Schlepptau nehmen lassen. In Übereinstimmung mit der Obersten Heeresleitung, mit der ständige Fühlung gehalten wurde, mußte ein Stillstand des Eisenbahnbetriebs, selbst in einer zeitweisen Beschränkung auf Berlin und seine Zufuhrlinien, als eine Gefahr gelten, die in den Ab-

grund geführt hätte. Zum Niederwerfen des Anschlags fehlte es der Regierung an jeglicher verläßlichen Macht. Nur ein Verhandeln, wenn auch widerwärtigster Art, konnte in Frage kommen. Es führte auf das Drängen gerade der mehrheitssozialistischen Volksbeauftragten, denen das Zustandekommen von Volkswahlen zu verfassunggebenden Körperschaften obenan stand, zu dem Zugeständnis einer Lohnregelung auf der Grundlage der Marinelohnstaffel. Für Berlin wurden die Höchstsätze, für den ganzen übrigen Bereich der preußischen Staatsbahnverwaltung nach zehn Ortsklassen erheblich abwärts gestaffelte Lohnsätze bewilligt. Eine andere Lösung war bei der Einheit des Eisenbahnbetriebs und dem Ineinandergreifen des Dienstes aller Gebiete ungangbar. Der Mehraufwand hielt sich im allgemeinen in den Grenzen des Bedürfnisses. Noch nicht zehn Monate später war die inzwischen gebildete parlamentarische Regierung genötigt, außer den neuen Lohnsätzen noch Beihilfen zu gewähren.

Wegen dieser durch die Macht der Verhältnisse erzwungenen Maßnahme blieben der Eisenbahnverwaltung Vorwürfe einzelner Wirtschaftskreise nicht erspart. Sie beruhten auf falscher Unterrichtung. Nicht diese Verwaltung ersann das neue Lohnsystem. Nur vermochte sie dem Eindringen des Marinelohnsystems in den Eisenbahndienst kein Halt zu gebieten, weil sie machtlos war, aber dennoch die Leitung des Eisenbahnbetriebes fest in der Hand behalten mußte. Sie hatte sich für eine schwerere Zeit, deren Eintritt bei ungeschminkter Beurteilung der innerpolitischen Lage mit Sicherheit vorauszusehen war, gerüstet zu halten. Übrigens war es die Staatsbahnverwaltung, die seit diesem Vorgange unaufhörlich mit allem Nachdruck eine einheitliche Stelle für Lohnregelungen im Reiche verlangte, um einseitigen Vorgriffen von einzelnen amtlichen Betrieben und von wirtschaftlichen Kreisen wirksam vorzubeugen.

Auf jeden Fall gingen die Erwartungen der Unruhestifter auf einen Generalstreik im Eisenbahnbetriebe, der allerdings Anfangs Dezember 1918 für große Landesteile, namentlich auch für Berlin, auf des Messers Schneide stand, nicht in Erfüllung. Der Eisenbahnbetrieb bestand die Belastungsprobe der Mithilfe bei der Demobilmachung des Heeres, und der Generalfeldmarschall spendete den Eisenbahnverwaltungen und dem Betriebspersonal wärmsten Dank dafür.

Die Eisenbahnverwaltung hatte auch die Genugtuung, daß die großen Eisenbahnermassen trotz des Wühlens außenstehender Aufwiegler gute Ordnung hielten, als gegen das Ende des Jahres 1918 allerwärts zum Äußersten entschlossene Kommunisten im Kampfe mit dem gemäßigteren Teile der Sozialdemokratie lagen. Das Eisenbahnpersonal hatte keinen Anteil an den tumultreichen Verhandlungen von Soldaten- und Arbeiterräten und von Vollzugsausschüssen sowie an den blutigen Zusammenstößen, zu denen es kurz vor Revolutionsweihnachten in den Straßen von Berlin kam. Aber drückende Schwüle lag auf der verantwortlichen Verkehrsleitung am Schlusse dieses ersten Abschnitts ihres Wirkens in verfassungsloser Zeit. Es fehlte nicht an Anzeichen dafür, daß dem Eisenbahnbetriebe gefährliche Störungen und Anstürme drohten. Woher sie kommen und wie sie geartet sein würden, war Geheimnis.

b) Januarstürme auf den Eisenbahnbetrieb. Waffenstillstandsauflagen.

Bereits in den ersten Tagen des Januar 1919 machten sich die ersten Sturmzeichen bemerkbar. Die Volksbeauftragten der unabhängigen Sozialdemokraten waren inzwischen aus den Volksregierungen im Reich und in Preußen ausgeschieden. Die verbliebenen Volksbeauftragten der Mehrheitssozialisten hatten eingesehen, daß Volkswahlen zu verfassungsgebenden Körperschaften ohne Schutz der Regierungsgewalten unmöglich waren. Als ihr Rückhalt war die Ausgestaltung einer neu zu schaffenden Volkswehr unter der Leitung des Volksbeauftragten Noske beschlossen. Jeder Ordnungsliebende wußte nun, wohin das Ziel ging. Gewißheit bedeutete Stärke. Zu dieser Gewißheit kam für die Eisenbahnverwaltung noch ein weiteres. D
Bemühen der Staatsbahnen, die Oberste Heeresleitung
Zurückführung geschlossener, noch in der Hand ihr
Führer befindlicher Truppenkörper in die Heimat,
Reichshauptstadt und über sie hinaus, mit allen Kräften z
stützen, hatte gute Früchte getragen. Nahten diese T
körper dem Innern des Reichs auch nur langsam: sie w
Sicht. Das gab Stärkung und Zuversicht, auch in d
schwerster Drangsale.

Wie vorausgesehen war, kam der Gegenschlag ge
Pläne der Wiederherstellung verfassungsmäßiger Ordn
den anarchistischen Spartakusgruppen, verstärkt durch
aus den Unabhängigen. Ihr Ziel war die Errichtung ei
waltherrschaft nach russischen Vorgängen; ihr Angelpu
Macht über die Reichshauptstadt, von der alle Anordnu
das Reich ausströmten. Mit Waffengewalt und unter
setzten sie sich in den Besitz von großen Berliner Ze
und von Gebäuden öffentlicher Behörden, namentlich des
präsidiums. Es waren die Voraussetzungen für erfo
Aufwiegelung der großen Volksmassen in bolschewi
Geiste und für Strafunmöglichkeit jeder Schandtat. We
es darauf an, Berlin von jeder Zuführung von Ordnungs
und von Lebensmitteln jedenfalls für die ordnungsli
Volksteile abzuschneiden. Zu diesem Zwecke mußten
Aufrührer die Herrschaft über den Eisenbahnbetrieb Ber
seiner weit verästelten Zufuhrlinien aneignen.

Die Aufrührer hatten Verbindung namentlich mit
lichen Auslande. Die ersten gewalttätigen Anstürme
Eisenbahnbetrieb zeigten sich daher in den östlichen E
wo Spartakusverbände Hand in Hand mit polnischen A
den für die Zufuhr nach Berlin wichtigen Bahnlinien
Schaden zufügten. Unverweilt traf die oberste Eisenba
ihre Maßnahmen zur Vereitelung der Anstürme, die
Verkehrsgebieten erwartet werden mußten. Das gesamt
bahnpersonal aller Bezirke, zum Teil irregeleitet über
der Regierung, wurde über die vernichtenden Folgen ei
sagens des Staatsbahnbetriebes aufgeklärt. Ein mit
Beschleunigung geschaffener und, bereits unter Gefahre
Mitglieder, zusammenberufener Eisenbahnbeamtenrat,
zelnen über die gefahrvollste Lage unterrichtet, überze
von der unabweisbaren Notwendigkeit des Aufrechterha
Ordnung im Eisenbahnbetriebe und erließ in diesem Si
telegraphischen Aufruf an das Gesamtpersonal. Das war
des unentwegten Bemühens der Eisenbahnleitung, die
Personals zufriedenstellend zu schaffen. Der Aufruf h
vergleichlich größere Wirkung, als eine ministerielle A
und Ermahnung in damaliger Zeit politischer Verw
hätte hervorbringen können. Er hat wesentlich dazu bei
daß die Eisenbahnerschaft unter der Schreckensh
bolschewistischer Spartakusanhänger im Januar 1919 i
maßgeblichen Stamm treu zur Verwaltung stand.

An dem Brennpunkte Berlin und auf seinen Zufuhrli
wickelte sich die Eisenbahnbestürmung am 5. Januar
die Truppenzuführung nach Berlin größeren Umfang
Die Betriebsmannschaften wurden auf einer Anzahl v
höfen an der Dienstausübung mit Gewalt behindert. D
hofsschutz war noch unzureichend. Bereits am folgen
wurde durch Überrumpelung, begünstigt von eini
wegenen Spartakusanhängern im eigenen Personal,
schäftsgebäude der Eisenbahndirektion Berlin von ei
takushorde besetzt. Es war vor allen Dingen darauf a
die Betriebsbefehlsstelle in der Anordnung der Trup
porte nach Berlin lahmzulegen. Der Überfall scheitert
Mitwirkung der obersten Betriebsbefehlsstelle des E
ministeriums kam die Truppenzufuhr nicht zum Erlie
rade noch rechtzeitig wurde sie durchgeführt. Eine Re
schwerer Not. Bereits am Tage nach dem Überfall k
neue Sicherheitswehr das Eisenbahndirektionsgebäu
heftigem Kampfe, der Tote und Verwundete auf dem Pl

aufrührerischen Horden säubern und gegen weitere An- sichern.

Eisenbahnministerium, in dem die Fäden des gesamten hnbetriebs zusammenliefen, blieb von unmittelbaren An- verschont. Es stand unter dem Schutze der sogenannten garde". Aber der Aufruhr brandete gefährlich um das rialgebäude. Blutige Gefechte der ordnungstreuen gegen die Aufrührer von allen zum Ministerialgebäude en Straßen tobten hin und her und das Gebäude erhielt he Kugeleinschläge. Seine Eingänge unterlagen öfter Gewehrfeuer und auch die nahegelegenen Häuser, ich an der Voßstraße trugen noch lange Zeit starke gleicher Einschläge. Die unerläßliche Verbindung der hnleitung mit den anderen Regierungsstellen war wie- nur unter Lebensgefahr aufrecht zu halten. Die Be- haft aber harrte unentwegt auf ihrem Posten aus.

nstiger stand es mit dem Schutz der großen Berliner fe und der weitverzweigten anderen Eisenbahnanlagen. n, nach dem die Schutztruppen die Säuberung Berlins von frührern vornahmen, ließ die von der Eisenbahnleitung militärische Hilfe erst nach Reinigung des Zeitungs- zu. Nur so erklärt es sich, daß große, für die Lebens- fuhr besonders wichtige Bahnhöfe Berlins von anarchi- Banden erobert und tagelang besetzt gehalten oder belästigt werden konnten. Außer dem Schlesischen Bahn- trotz tapferstem Verhalten des Dienstpersonals fast eine lang in die Hand der Aufständischen geriet, standen der sche, Potsdamer, Lehrter und Stettiner Bahnhof zeitweise eftigen Angriffen bewaffneter Anarchistentrupps. Auch Bahnhöfe und Anlagen der Stadt- und Vorortbahnen ge- eitweise unter starkes Feuer, und die Dienstausübung Gefahr für Leben und Gesundheit des Eisenbahnperso- rbunden. Überall erlitten die Bahnanlagen, stellenweise nachbarte Geschäfts- und Wohnhäuser beträchtlichen

solchen Drangsalen konnte von einem ungestörten Auf- alten des Eisenbahnbetriebs in und für Berlin nicht die in. Unaufhörlich stritt die Betriebsführung mit immer nstürmen, bis endlich Mitte Januar nach blutiger Abwehr schläge das Säuberungswerk in vollem Umfange durch- war und wieder Ordnung geschaffen werden konnte. war die Zufuhr von Lebensmitteln und Brennstoffen be- tigt. Aber zu einer Hungersnot mit allen ihren ver- ringenden Folgen kam es nicht. Auch der verruchte r Spartakusanhänger, die Volkswahlen am 19. Januar un- zu machen und sich selbst die Macht anzueignen, war ge- t. Dazu hatte das ordnungstreue Verhalten des Eisen- sonals wesentlich beigetragen. Es widerstand in seinem Stamm unter Führung unermüdlich tätiger, besonnener erzter Dienstvorsteher den Lockungen verwegener Auf- Zwar gelang es diesen, auch an anderen Eisenbahn- nkten des Landes den Eisenbahnbetrieb vorübergehend n. Aber auch hier stießen sie auf unüberwindlichen and des Dienstpersonals, dem glücklicherweise aus- e militärische Hilfe zur Seite stand. Das war für die streuen Männer um so wohltuender, als sie selbst durch e Hilfe an der Zurückführung des Heeres dazu beige- atten, daß es der geängstigten Heimat an diesem Schutz hr fehlte.

in tollkühnes Unterfangen war ein Vorgang, den der rwähnte, in den Eisenbahndienst eingedrungene Fremd- on jungen Leuten aus Heer, Marine und Kriegsindustrie brachte, als der Zusammenbruch des Aufruhrs bereits nd. In einer durch Überrumpelung und Drohung zu- brachten Massenversammlung von Eisenbahnarbeitern Tempelhofer Felde wurde der Generalstreik und die g der Volksregierung beschlossen. Nur die Arbeitsein- n der Belegschaft von Eisenbahn-Ausbesserungswerken für einige Tage war das Ergebnis dieses Anschlags. Dann brach das Unterfangen kläglich zusammen. Es kostete der Eisenbahnverwaltung quälende Überwindung, den für diesen Schandfleck verantwortlichen Fremdkörper nicht unverzüglich aus dem Eisenbahndienst zu entfernen. Die damalige politische Lage und das Verhalten der Regierung gegenüber anderen gleichgearteten Vorgängen erheischte aber gebieterisch vorläufige Duldung. Die gründliche Entfernung des Fremdkörpers mußte einer späteren Zeit vorbehalten bleiben.

Zu diesem Entschlusse führte auch praktische Erwägung. Eine auch nur vorübergehende Störung der Gesamtausbesserungen am Eisenbahnfuhrpark hätte im Januar 1919 nicht ertragen werden können. Wie ein Damoklesschwert lag neben allem anderen Ungemach auf der Eisenbahnverwaltung die rücksichtslos geforderte Erfüllung der Waffenstillstandsbedingungen. Der Eisenbahnfuhrpark befand sich, wie bereits angeführt wurde, in höchst mangelhaftem Zustande. Mit größter Hast mußten nicht nur die für eigene Zwecke nötigen Fahrzeuge, sondern auch diejenigen wieder instandgesetzt werden, die an die Feindstaaten abzuliefern waren. Gerade diese Fahrzeuge unterlagen an der Reichsgrenze nörgelndster Untersuchung von ausländischen Abnahmekommissionen. Ungeachtet aller Widrigkeiten und Verworrenheiten gelang es den deutschen Staatsbahnen, unter Erschöpfung aller Möglichkeiten bereits bis Ende Januar 1919 nicht weniger als 159 000 Eisenbahnwagen und 10 000 Lokomotiven, nach dem Urteil deutscher Fachmänner in betriebsfähigem Zustande, an der Reichsgrenze zur Abnahme bereit zu stellen. Was für unmöglich gehalten war, hatte rastlose Arbeit zuwege gebracht. Allein schon die Abfuhr der Fahrzeuge aus allen Teilen Deutschlands an die Reichsgrenze war angesichts der damaligen Betriebslage eine Leistung großen Stils. Zur Abfuhr der Eisenbahnwagen waren 3184 Eisenbahnzüge einzulegen. Eine empfindliche Erschwerung der heimatlichen Verkehrsbedienung war nur mit äußerster Anstrengung abzuwenden, zumal ein erheblicher Bruchteil der angebotenen Fahrzeuge von den Auslandskommissionen nicht angenommen wurde und zum zweitenmal den Ausbesserungswerken zugeführt werden mußte.

Wird das Ende des Monats Januar 1919 als der Abschluß des zweiten Abschnitts des Wirkens unserer Eisenbahnen in verfassungsloser Zeit betrachtet, so war der Stand des Eisenbahnbetriebes derart, daß die oberste Eisenbahnleitung sich stark genug fühlte, der Einberufung der Deutschen Nationalversammlung zum 6. Februar nach Weimar zuzustimmen. Sie glaubte, für die Leistungsbereitschaft des Eisenbahndienstkörpers die Verantwortung übernehmen zu können, und vertraute angesichts möglicher Anstürme auf den Eisenbahnbetrieb von außenstehenden Aufwieglern auf die Abwehrhilfe der nun vorhandenen Schutztruppen.

c) Wiederaufbauarbeiten. Letzte Revolutionsstürme.

Der dritte und letzte Abschnitt dieses Wirkens trug mehr, als es in der überwundenen, wirrenvollsten Zeit erreichbar sein konnte, das Gepräge der unmittelbaren Mithilfe der Eisenbahnen am Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft, der eigentlichen Aufgabe dieses wichtigsten Verkehrsmittels.

Unter diesem Gesichtspunkte hätte es vor allem der Ordnung der eigenen Bewirtschaftung unserer Staatsbahnen bedurft. Sie rechneten am Kriegsende und in der Revolutionszeit nicht mehr zu den Überschußverwaltungen. Nur ein gutgehendes Verkehrsunternehmen konnte aber auf die Dauer für die Volkswirtschaft von Nutzen sein. In kriegsgegnerischen und neutralen Ländern wurden die Eisenbahnbeförderungsgebühren zwecks Gleichstellung der Einnahmen mit den Beförderungskosten zeitweise ganz außerordentlich erhöht. Es hätte in Deutschland erst recht geschehen müssen, um einer Verdunkelung der ungünstigen Finanzlage mit ihren verderblichen Folgen zuvorzukommen. Das heißeste und unaufhörliche Bemühen der Eisenbahnleitung, gerade auch auf diesem Gebiet das Nötige rechtzeitig zu tun, war leider den Volksbeauftragten der vorläufigen Regierungsgewalten un-

bequem. Es paßte nicht in ihre parteipolitischen Pläne. Die Eisenbahnleitung mußte sich auf die Vorbereitung dessen, was nötig war, beschränken. Die Durchführung wurde von den Machthabern auf die Zeit verfassungsmäßiger Ordnung vertagt. Es war ein Fehler, daß nicht zur rechten Zeit geschah, was später, um vieles gesteigert, unserem Wirtschaftsleben auferlegt werden und dann um so schwerer empfunden werden mußte.

Tatkräftige Hilfe fand indessen sofort das Wirtschaftsleben dadurch, daß die Eisenbahnverwaltung die Bau- und Unterhaltungsarbeiten sowie die Beschaffung von Materialien aller Art und von Geräten, vor allem von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen bis zum höchsterreichbaren Maße steigerte. Der Auftrag zur Lieferung von Lokomotiven (2290) und Eisenbahnwagen (42 440) für das Jahr 1919 war so groß, wie er nie zuvor gewesen war. Mehr als 3 Milliarden ℳ, außer einer weiteren hohen Aufwendung für Arbeiten und Beschaffungen in der allgemeinen Bauverwaltung, wurden für die Durchführung solcher Pläne bereitgestellt. Großen Wirtschaftskreisen wurde so die Umstellung ihrer Betriebe in Friedensarbeit wesentlich erleichtert. Dazu kam, daß die Ordnung im Eisenbahnbetrieb zunahm und die Verkehrsbedienung geregelter wurde. Die störenden Verkehrssperren wurden immer seltener.

In die kurze, in jener Zeit als Ruhepunkt betrachtete Atempause ohne Abwehrkämpfe gegen äußere Anstürme fielen wichtige Aufgaben politischer Art. Wie umfassende Vorbereitungen die ersten Schritte zur Umformung der Staatsbahnen in Reichsbahnen erheischten, ist in einer Abhandlung in der Nummer 24 dieser Zeitung von 1924 ausgeführt. Schwerer lastete die Sorge um eine eben noch tragbare endgültige Gestaltung der Eisenbahnauflagen in den Waffenstillstandsbedingungen und ihren Ergänzungen auf der Eisenbahnleitung. Sorgenreich waren auch die Regelungen mit den ausländischen militärischen Eisenbahnkommissionen, die mit dem Eindringen der feindlichen Besatzungstruppen in die westlichen Gebiete des Reichs das Verfügungsrecht der Eisenbahnbehörden über den Eisenbahnbetrieb immer mehr einzuschränken trachteten.

Ohne Angriffe und Drangsale von radikalen Revolutionshelden sollte aber auch der letzte Abschnitt des Wirkens der Eisenbahnen in verfassungsloser Zeit nicht bleiben. Bereits Mitte Februar, als die Nationalversammlung in Weimar tagte, machten sich in den westlichen Eisenbahndirektionsbezirken Putschversuche auf den Eisenbahnbetrieb bemerkbar. Ein Teil der Aufwiegler in dem Januaraufruhr schien sein Tätigkeitsfeld nach dem Westen verlegt zu haben. Dort befanden sich nur geringe militärische Schutzwehren; die verfügbaren Truppen waren für harte Säuberungskämpfe in Hafenstädten der Nordseeküste und zur Bildung eines Ostschutzes in Oberschlesien dringend nötig. Diese Schwächung wurde von den Aufrührern ausgenutzt, um das ordnungstreue Eisenbahnpersonal besonders auf weit verzweigten, schwer zu schützenden Bahnhöfen des Industriegebiets des Westens mit Drohungen und Waffengewalt an der Betriebsausführung zu hindern. Soldaten- und Arbeiterräte griffen störend in das empfindliche Gewebe des Eisenbahnbetriebs ein. Treugesinnte Eisenbahnerverbände gerieten in Gefahr, zum Schutze ihrer Vereinsangehörigen sich durch einen allgemeinen Eisenbahnerstreik Luft zu verschaffen. Dieser hätte aber, vom Standpunkt der allgemeineren Lage im Reich betrachtet, ein schweres Unheil bedeutet. Der Notschrei der vaterländischen Eisenbahnerverbände hatte unverweilt eine gemeinsame Anordnung des Eisenbahnministers, des Kriegsministers und des Oberbefehlshabers der Truppen zur Folge. Die Aufwiegler und Stürmer außerhalb des Eisenbahndienstes wurden in kürzester Zeit unschädlich gemacht und das Eisenbahnpersonal war verständig genug, bis dahin Unbilde zu ertragen, um dann mit größter Anstrengung im Eisenbahnbetriebe nachzuholen, was notgedrungen hatte versäumt werden müssen.

Kritischer wurde es im Eisenbahnbetriebe, insbesondere in Mitteldeutschland, als gegen Ende Februar der Entwurf der neuen Reichsverfassung bekannt wurde und darin ein Fortbestehen des Rätesystems nicht in einer Form vorgesehen war, die den bolschewistischen Spartakusanhängern genügt
Ein erneuter Spartakusaufstand flammte hiergegen auf.
punkt wurde im Eisenbahnbetriebe der äußerst wichtige
bahnknotenpunkt Halle a. S., in der Mitte der Bahnlinie zw
der Reichshauptstadt und Weimar mit ihrem besonders ge
Parlamentsverkehr. Einem Generalstreik der mitteldeu
Bergleute, Metall- und anderen Fabrikarbeiter hatte si
Teil der Eisenbahnerschaft, meistens aus jungen Leu
stehend, angeschlossen. Zu dem geplanten allgemeinen
bahnstillstand in Mitteldeutschland kam es aber nicht
Masse des alten zuverlässigen Stammes widerstand
Lockungen und Bedrohungen. Schwüle Tage kamen erne
die Eisenbahnbetriebsleitung. Angriffe auf die Betriebs
rung dehnten sich auf Bitterfeld und Leipzig, einen groß
des Thüringischen Braunkohlengebiets, von Halle abwä
Magdeburg, über Erfurt und Gotha bis Eisenach, Weim
umkreisend, aus. Nur mit größter Anstrengung, mit
leitungen und anderen Betriebsmaßnahmen konnte der
bahnverkehr mit Weimar, namentlich von Berlin, aufre
halten werden. Das diensttreue Eisenbahnpersonal wur
den Aufständischen mit Waffengewalt vielerorts von
stellen und Eisenbahnzügen vertrieben. Zwar gelang
schnürung von Weimar nicht, aber die Verkehrsschwieri
waren doch so groß, daß die Zusammenberufung der verfa
gebenden preußischen Landesversammlung auf Mitte Mä
schoben werden mußte. Preußen erhielt daher seine vor
Verfassung erst am 20. dieses Monats, über einen Monat
als das Reich.

Anfang März kam die Erlösung der Eisenbahnen au
diesen Nöten der Revolutionszeit. Schutztruppen unter
Märker stießen von Westen über Weimar vor und säuber
Haupteisenbahnlinien von dem bolschewistischen Gesinde
eine wilde Horde hatte es namentlich in den ausgedehnten
anlagen von Halle gehaust. Unverweilt wurde der ruch
störte Eisenbahnverkehr auf allen beteiligt gewesenen
linien wieder hergestellt. Auch diese schwere Belastung
bestand der Eisenbahndienstkörper. Unsaubere Elemen
sich eingenistet hatten, verschwanden von der Bildfläche

Trotz des blutigen Zusammenbruchs des mitteldeutsche
ruhrs übertrug blindwütiges Anarchistenvolk seinen Ra
zug gegen jedermann, der sich nach verfassungsmäßiger O
sehnte, noch einmal nach Berlin, wo es, wie es im Aufr
Oberbefehlshabers der Schutztruppen hieß, „mit Graus
und Bestialität“ vorging. Dieser Aufruhr, soviel Plünde
und andere Schreckenstaten er mit sich gebracht, und
Leben und Blut sein Niederringen gekostet haben mag
für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr die große Gefahr f
Anstürme. Es fehlte den Aufständischen in dieser Bez
an einem großzügigen Plane. Betriebsstörungen, teilwe
Zerstörungen von Bahnanlagen verbunden, konnten, o
die Bahnhofsanlagen, namentlich bei Tempelhof, zeitweis
großer Gefahr standen, von der Eisenbahnbetriebsleitu
Erfolg begegnet werden. Die gerade in dieser Zeit be
dringende Zufuhr von Lebensmitteln und Brennstoff
Berlin erlitt keine wesentliche Stockung, da das gesam
triebspersonal treu zur Staatsbahnverwaltung stand.

Nur in kurzem Abriß konnte an dieser Stelle versucht
das Verhalten und Wirken unserer vormaligen Staatsbah
der Revolutionszeit darzustellen. In einer Zeit, in der si
wohl in keiner anderen Zeit wuchtigste Aufgaben und G
nisse in solcher Fülle zusammendrängten. Es war eine
und Drangperiode, die an verantwortlicher Stelle körperli
seelisch kaum noch tragbar war. Fast ununterbrochen sta
Eisenbahnbetrieb unter Angriffen zerstörender Aufrühre
Gefahr des Stillstands des Eisenbahnbetriebs war jedesm
größten, wenn der Kampf um die politische Macht, um
herstellung einer verfassungsmäßigen Ordnung oder um
herrschaft, zu hellem Aufruhr aufloderte. Das arg mit
mene technische Rüstzeug unterlag immer wieder gefäh

hung durch rücksichtslose Waffenstillstandsauflagen. Die rsaufgaben wechselten infolge des Umstellungswerks im aftsleben in nie dagewesenem Umfange. Alles dies be- die Gesamtleitung und mehr noch die Bezirksleitungen lichen Dienststellen. Bei ihnen machten sich die Betriebs- schärfster und drohendster Gestalt unmittelbar geltend, aß angesichts der Verworrenheit der jeweiligen Gesamt- derzeit Ursache und Ziel der Ausführungs- und Gegen- aßnahmen klar zu erkennen waren. Friedrich Hebbels Ausspruch: „Oben brennt es im Dach und unten rauchen die Minen. Aber mitten im Haus schlägt man sich um den Besitz" wird an schwersten Tagen manchen Eisenbahnberufsmännern vor Augen getreten sein. Nur unbedingtes Vertrauen zur amtlichen Gesamtleitung vermochte alle Ungewißheit zu meistern. Möchte das innere Gefüge unseres Eisenbahnwesens, des Rückgrats der gesamten Volkswirtschaft, stets so beschaffen sein, daß dies wichtigste Verkehrsmittel auch in allen kommenden Zeiten seine volle Kraft zum Besten des deutschen Volkes hergibt!

Eisenbahnunfälle.

Von Regierungsbaurat **Dr. Karl Günther**, Aschaffenburg, Privatdozent an der Technischen Hochschule Darmstadt.

Geschichte lehrt die Erfahrung, daß Erfindungen und ngen dann wirksam werden, wenn ihre Zeit da ist, das wenn die Vorbedingungen für ihre Wirksamkeit erfüllt Bei den Eisenbahnen, dieser glanzvollen, technischen Er- , waren die Bequemlichkeit, Billigkeit, Pünktlichkeit, äßigkeit, Schnelligkeit, vor allem aber die Sicher- er Beförderung die Vorbedingung für ihren unvergleich- Siegeszug durch die Welt, den deshalb auch die stärksten tände nur hemmen, aber niemals aufhalten konnten.

Eisenbahnen sind das sicherste Verkehrs- l. Der Begriff der Betriebssicherheit ist jedoch ebenso mmt wie der des Unfalles. Die Sicherheit einer Bahn her nicht durch die Zahl ihrer Unfälle ausgedrückt wer- ensowenig kann die Zahl der Unfälle mit der Zahl der einer anderen Bahn verglichen werden, auch wenn kehrsverhältnisse gleich sein sollten. Für die Beurteilung herheit einer Bahn ist vielmehr ihre ganze Eigenart maß- ihre äußere und innere Gestaltung, ihre Anlage, ihr Ver- e Betriebsform, die Verwaltungsart.

daher nicht leicht, einen Maßstab für die Betriebssicher- finden. Als gerechter und verlässiger Maßstab der Sicher- Betriebsführung wird jetzt derjenige betrachtet, welcher l der Unfälle mit dem Betriebsumfang in Verbindung Der größere Zug- und Wagenverkehr ist eine geeignetere hsunterlage als die Längenausdehnung des Netzes, eben- lie Zahl der Eisenbahnwagen eines Landes ein genauerer für die Größe seiner Industrie ist als die Kilometer- der Eisenbahnen. Und zwar bildet das Achs- oder Zug- r die Grundlage. Die Statistiken dürfen daher nicht reinen Unfallzahlen enthalten, sondern müssen sie in ng zu den Zug- und Achskilometern bringen.

tatistiken befassen sich selbstverständlich auch mit den der Unfälle, mit der Zahl der getöteten und verletzten n. Diese Zahlen bilden jedoch keinen so zuverlässigen für die Beurteilung der Betriebssicherheit wie die ler Unfälle. Denn die Zahl der Opfer eines Unfalles ist ich und von Zufälligkeiten abhängig, so daß sie kein ge- Unterscheidungsmerkmal bieten kann, denn das eine Mal zertrümmerter und zersplitterter Wagen glücklicher- llkommen leer, das andere Mal unglücklicherweise dicht Das Unglück im Sowerbridge Tunnel in England ober 1903) ist hierfür ein klassisches Beispiel, bei dem es zweifachen Zusammenstoßes im Tunnel mit fast voll- r Zertrümmerung der Betriebsmittel von fünfzig Reisen- derbarerweise nur einer getötet wurde.

llem müssen die Unfallstatistiken wahrheitsgetreu und tslos geführt werden. Dann ist die Frage zu entscheiden, Unfälle in die Statistiken aufzunehmen sind, damit einer- Statistiken nicht ohne Grund belastet, andererseits aber ehrliches Bild gegeben wird. Hier fordert das Gebot achheit, daß alle Unfälle aus der Statistik ferngehalten die nur bedingt Beziehung zum Eisenbahnwesen be- So sind beispielsweise Unfälle nicht zu berücksichtigen, h unerlaubten Aufenthalt fremder Personen auf dem Bahnkörper entstehen, also alle selbstverschuldeten Unfälle.

Wertvoll ist es, sich einen Überblick über Unfallzahlen zu verschaffen.

Für die Zahl der Unfälle sei Deutschland Beispiel. Seit 1880 ist die Zahl der Unfälle jährlich unverändert 3500 geblieben. Da aber die Zahl der auf ein Kilometer entfallenden Zugkilometer von 6000 auf 13 000 km stieg, fiel die auf eine Million Zugkilometer treffende Zahl der Unfälle von 17,9 auf 4,5. Da diese Zahlen jedoch alle möglichen Unfallsarten enthalten, ist es wertvoller, sich nur auf die eigentlichen Eisenbahnunfälle, die Zusammenstöße und Entgleisungen, zu beschränken. Jährlich ereignen sich 350 Zusammenstöße und 400 Entgleisungen, also täglich je ein derartiger Unfall. Im Jahre 1880 entfielen auf eine Million Zugkilometer je 2,5 Zusammenstöße oder Entgleisungen, heute nur noch je 0,5.

Für die Zahl der getöteten und verletzten Personen seien die nordamerikanischen Bahnen gewählt, das größte Landeseisenbahnnetz der Welt mit mehr als 450 000 km Längenausdehnung. Die Übersicht kann bis in die letzten achtziger Jahre zurückreichen, von wo ab verlässige Zahlen vorliegen, da die Unfallmeldung der Eisenbahngesellschaften durch Bundesgesetz angeordnet wurde. In diesen Jahren wurden jährlich 6000 Personen getötet, 25 000 bis 30 000 verletzt. Ende der neunziger Jahre waren die jährlichen Unfallzahlen 7000 Tote, 40 000 bis 45 000 Verletzte. Seit Beginn dieses Jahrhunderts stiegen die Zahlen im zweiten Jahrzehnt von 10 000 auf 11 000 jährlich getötete und von 80 000 bis 90 000 auf 150 000 bis 170 000 jährlich verletzte Personen. Auch beim Vergleich mit der gewaltigen Ausdehnung des Netzes erschreckende Zahlen! Diese Zahlen sind aber zur Beurteilung unbrauchbar, da sie auch jene Personen enthalten, die durch eigenes Verschulden zu Schaden gekommen sind. Diese Unfälle stehen aber zur Betriebssicherheit in gar keiner Beziehung.

Die genaue Prüfung liefert nämlich das überraschende Ergebnis, daß fast 90 % der Tötungen und mehr als 80 % der Verletzungen nicht den Eisenbahngesellschaften zur Last gelegt werden können, da sie nicht aus den mit dem Bahnbetrieb verknüpften, unabwendbaren Gefahren herstammen, sondern bei Anwendung auch nur der gewöhnlichsten Vorsicht vermieden hätten werden können. Viele Verunglückungen ereignen sich durch eine sträfliche, ja in nicht wenigen Fällen absichtliche Nichtbeachtung der vorhandenen Sicherheitsvorkehrungen. Die Unvorsichtigkeit des Publikums und die Nachlässigkeit der Angestellten tragen die Hauptschuld an den vielen Unglücksfällen. Besonders durch Abspringen vom fahrenden Zuge und durch Betreten des Bahnkörpers begeben sich sehr viele Personen mutwillig in Gefahr. Also nur 10 bzw. 20 % der Getöteten und Verletzten verunglücken ohne ihr Zutun bei den eigentlichen Eisenbahnunfällen, das sind 1000 Tote und 30 000 Verletzte.

So wertvoll auch die Betrachtung der Verhältnisse eines Landes für sich ist, so gibt doch erst die Gegenüberstellung der Ergebnisse verschiedener Länder ein richtiges Bild für den Vergleich der Einrichtungen als Gradmesser ihrer Betriebssicher-

heit. Verschiedene Umstände erschweren jedoch diesen Vergleich und die Ermittlung von Vergleichszahlen außerordentlich, ja machen ihn unmöglich.

Vor allem bestehen Unterschiede in der Aufstellung der Statistiken. So erfolgt die Zählung der Unfälle verschieden, weil der Begriff des Unfalles in den verschiedenen Ländern nicht derselbe ist. Hierzu kommt, daß die Grundlagen der Statistik desselben Landes plötzliche Änderungen erfahren, so daß selbst die Jahresergebnisse derselben Statistik nicht mehr miteinander vergleichbar bleiben.

Die alte Wahrheit, daß bei der Verwertung statistischer Ergebnisse nur arges Mißtrauen gegen die eigenen, vielleicht gar

Betriebssicherheit

Reisesicherheit

Betriebs- und Verkehrsdichtigkeit im Jahre 1909

Land	Betriebslänge in km	auf 1 km treffen jährlich: Züge	Reisende
England	37431	18050	31950
Deutschland	57228	11560	25320
Frankreich	40225	9200	11860
Österreich-Ungarn	41296	6800	6760
Nordamerika	368790	5000	2380

Abb. 1.

zu mechanisch abgeleiteten Folgerungen und nur gründliche Sachkenntnis auf dem behandelten Gebiet vor Trugschlüssen bewahren können, verdient daher bei den Statistiken über Eisenbahnunfälle besondere Beachtung.

Wird trotz dieser Schwierigkeiten der Vergleich verschiedener Länder versucht, so dürfen keine einzelnen Zahlen herausgegriffen werden, sondern nur die Betrachtung eines möglichst langen Zeitraumes kann einwandfreie Vergleichswerte liefern. Und zwar deshalb, weil sich noch nicht wie bei den meisten anderen Gebieten des Eisenbahnwesens Durchschnittswerte herausgebildet haben, und besonders bei kleineren Eisenbahnnetzen ein oder zwei schwere Unfälle große Schwankungen hervorrufen.

Ein derartiger Vergleich ergibt, daß die europäischen Eisenbahnen trotz größerer Betriebs- und Verkehrsdichte eine höhere Betriebs- und Reisesicherheit als die außereuropäischen Bahnen besitzen. (Abb. 1.)

In der vordersten Reihe bewegen sich die deutschen bahnen. Die große Sicherheit des Reisen Deutschland kann auch derart nachgewiesen werde man in einem deutschen Eisenbahnzug 2½mal sicherer ist den Verhältnissen des gewöhnlichen Lebens, und daß ein M der im Eisenbahnzug geboren, sein ganzes Leben in ih bringt und täglich 1200 km zurücklegt, über 200 Jahre alt w müßte, bis er durch einen Eisenbahnunfall verletzt, und als 2000 Jahre, bis er durch einen Unfall getötet würde dieser Tatsache können auch einzelne Katastrophen, w jüngster Zeit Kreiensen und Herne, nichts ändern.

Die wichtigste Rolle spielt jedoch die Unfallursache. allen Umständen muß daher versucht werden, die Ursache jeden Unfalles einwandfrei festzustellen, damit das Kapit Eisenbahnunfälle stets die Fundgrube wertvoller Erfahr bleibt und die erfolgreiche Feststellung der Unfallursach Weg zur unerläßlichen Verhütung gleicher oder ähnliche fälle weisen kann.

Als ihre wichtigste Aufgabe muß es dahe Unfallstatistik betrachten, über die Un ursachen Auskunft zu geben. Denn erst hier wird der Wertmaßstab für die Bekämpfung der einzelne sachen gegeben, da vor allem jene Unfallmöglichkeiten v dert werden müssen, die zahlreiche, schwere Unfälle sachen.

Zunächst können, wie bei jedem anderen Verke mittel, dieses selbst (der Weg, das Fahrzeug, die bewe Kraft) die Ursache von Unfällen sein, dann äußere flüsse (die vier „Elemente“: Erde, Feuer, Luft, Wasse Tiere), ferner die Verwaltung.

Neben diesen unpersönlichen Einflüssen bildet pe liches Verschulden die Hauptursache, und zwar V lungen des Personals, der Reisenden und Verfrachter fremder Personen. Bei vielen Unfällen bleibt die Ursach bekannt.

Besonderer Erwähnung bedürfen jene Unfälle, bei dener rere Ursachen in Betracht kommen und bei denen nur d glückliche gleichzeitige Zusammentreffen oft an sich wen deutungsvoller Umstände ausschlaggebenden Einfluß besa z. B. bei Bellinzona (23. April 1924, 15 Tote). Deren suchung ist besonders schwierig und erfordert große Sach nis, so daß die Vorbildung der Ingenieure für diesen schon auf der Hochschule nicht nur als erwünscht, sonde notwendig zu bezeichnen ist.

Aus der Untersuchung müssen aber auch unter aller ständen die nötigen Folgerungen und Forderungen gezoge den, damit weiterhin ähnliche Unfälle vermieden werde wenigstens auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben. E eben die vergleichende und forschende Beobachtung der E heiten jeden Unfalles die Anhaltspunkte zu ihrer Verh geben.

Die Regierungen der meisten Länder haben schon zeitig auf ihre Aufmerksamkeit gerichtet und auf dem Wege d setzgebung und Anordnung allgemeine Vorschriften für de und Betrieb der Eisenbahnen erlassen. Zum Teil sind bes Behörden eingesetzt, die jeden Unfall an Ort und Stelle zu suchen haben.

Die Grundlagen für diese staatlichen Vorschriften bild Beschlußfassungen der technischen Ausschüsse von Verei gen größerer Eisenbahngebiete. Für die mitteleuropä Länder sind es beispielsweise die „Technischen Vereinbar des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Derartig schlüsse besitzen wichtige Bedeutung, da sie in bestimmter abschnitten einer Prüfung unterzogen und entsprechen wechselnden Anforderungen des Eisenbahnbetriebes un praktischen Erfahrungen verbessert oder geändert werden. Ausschüsse müssen daher alle Neuerungen auf allen Ge der Technik aufmerksam verfolgen und bestrebt sein, dungen und Erfindervorschläge aus dem Bereiche des w

lichen Begriffs in das praktische Dasein des Eisenbahn-
bes zu verbringen.

wichtigstes Sicherungsmittel des Eisenbahnbetriebes wurde
lst neben der durchgehenden Bremse das Sig-
wesen, die „Sprache des Eisenbahnwesens", erkannt. Die
Forderung der Betriebssicherheit ist daher ein einheitliches
infaches Signalwesen.

engsten Zusammenhang steht das Sicherungswesen,
llem die Verhinderung der Entgleisungsmöglichkeit bei der
über Weichen, sei es, daß die Weiche sich in Fehlstellung
let oder während des Befahrens umgestellt wird. Diese
lsmöglichkeit gehört einer vergangenen Zeit an. Heute sind
für die größten Bahnhöfe mit ihren vielen gleichlaufenden,
menlaufenden und sich kreuzenden Gleisen, mit ihren Hun-
 von Weichen und Signalen diese Betriebsgefahren be-
t. Denn die Ausbildung der Sicherungs- und der Stell-
einrichtungen ist trotz zahlreicher, teils in den verschie-
Systemen begründeter, teils völlig unnötiger Unterschiede
ellos zu einem Abschluß gekommen. Für die deutschen
bahnen dürfen es sich deutsche Ingenieure zum Ruhme an-
en, daß sie das Sicherungswesen zu einer Vollkommenheit
cht haben, die kein anderes Land erreicht hat.

denjenigen Unfällen, die durch das Überfahren
s Haltsignals entstehen, ist das Zugpersonal schuld-
ıd, ohne daß der Vorwurf der Fahrlässigkeit erhoben wer-
kann, wenn dunstige Witterung oder Nebel, Regen oder
egestöber, Rauch oder Sturm vorhanden waren und nicht
t ein Versagen der menschlichen Nerven. Schon frühzeitig
daher die Suche nach Mitteln zur Verhütung des Über-
ıs eines Haltsignals ein. Von den zahlreichen Erfinder-
lägen hat jedoch bis heute noch kein einziger den ge-
n Anforderungen entsprochen und weitere Verbreitung ge-
n. Der Grund ist darin zu suchen, daß für die Kraftüber-
ng vom Gleis auf die fahrende Lokomotive mechanische
htungen verwendet wurden. Erfahrungsgemäß hält aber
deren beste Konstruktion auf die Dauer die Beanspruchung
 den schweren Vollbahnbetrieb nicht aus.

Unglück bei Herne (13. Januar 1925, 22 Tote) gab die
lassung, die Frage der „Signalübertragung auf
Lokomotive" wieder in der Öffentlichkeit aufzurollen.
en deutschen Eisenbahnen waren jedoch weitere Versuche
ösung dieser schwierigen Frage, die während des Krieges
n den ersten Nachkriegsjahren begreiflicherweise ruhen
n, schon im Jahre 1923 vor dem Unglück bei Kreien-
(31. Juli 1923, 46 Tote) wieder aufgenommen worden, ob-
gerade in den Kreisen der Lokomotivführer Widerspruch
die Signalübertragung laut wurde und auch in anderen
bahnfachkreisen vielfach Abneigung dagegen bestand.

 die elektrischen Schnellbahnen ist diese schwierige Frage
. Denn bei ihnen verhindert die Fahrsperre diese
lie, da sie die selbsttätige Bremsung des Zuges vornimmt.
elsweise besteht die Fahrsperre der Berliner Hoch- und
grundbahn aus einem einfachen, eisernen Balken, der bei
ellung des Signals einen Anschlag auf dem Wagendach
ft. Hierdurch wird durch eine Feder die Drehung einer
walze in Bremsstellung freigegeben.

derholt ist der Grad der Sicherheit bei diesen Unfällen
ucht worden. Einfache Sicherheit wird allgemein in der
ik zur Verhütung von Unfällen als ungenügend erachtet.
fahrenden Zuge ist eine doppelte Sicherheit vorhanden, da
r und Heizer nach den Signalen schauen müssen. Da aber
eizer durch Bedienung der Lokomotive von der Strecke
nkt wird, so beruht die Sicherheit der Fahrgäste letzten
d während dieser Zeiten nur noch auf einem Augenpaar.
it nun dieses einzige wachsame Augenpaar nicht auch im
benden Augenblick versagt, ist bei verschiedenen Ver-
lungen trotz der hohen Kosten die Hinzufügung eines nur
r Streckenaufsicht betrauten Fahrwachmannes als günstig
et worden. Eine einwandfreie Zugfahrt läßt sich aber
auch durch Hinzuziehung der Begleitmannschaften zur Überwachung des Lokomotivführers ohne große Kosten erreichen.

Diese Fragen mußten neuerdings wieder eingehende Prüfung und Behandlung erfahren bei jenen Verwaltungen, die zur elektrischen Betriebsführung übergingen, wegen der Stellungnahme zur „Einmannbesetzung der elektrischen Lokomotiven".

Eine bedeutende Erhöhung der Betriebssicherheit brachte ferner die wissenschaftliche Behandlung der Bahnhofsanlagen. Begründet von Goering (†), fand sie durch seine Schüler Cauer, Oder (†), Blum meisterhafte Fortsetzung. Auch hier befinden sich die deutschen Eisenbahnen an erster Stelle.

Bei den Betriebsanlagen wurde bei den neueren, großen Bahnhofsumbauten die räumliche Trennung der Personen-, Güter-, Abstell-, Umstell- und Lokomotivanlagen durchgeführt, ferner die selbständige Einführung sämtlicher Linien und die Vermeidung schienengleicher Kreuzungen zwischen Personenzuggleisen. Ferner erfolgte die richtige Anordnung der Gleise (Richtungsbetrieb oder Linienbetrieb), die richtige Anordnung vermehrter Hauptgleise, die möglichste Vermeidung der Kreuzungen von Personenzuggleisen mit Güterzuggleisen besonders verschiedener Linien.

Abb. 2.

Die verschiedenen Unfallmöglichkeiten auf den Gleisabschlüssen führt die Betriebsgefahr der Kopfbahnhöfe immer wieder vor Augen.* Für durchgehenden Verkehr sollten sie daher, wenn irgend möglich, keine Verwendung finden. (Abb. 2.)

Bei den Verkehrsanlagen ist auf die Aufhebung schienengleicher Überfahrten und auf die schienenfreien Übergänge für Reisende, Gepäck und Post hinzuweisen.

Bei der großen Bedeutung, die den Eisenbahnunfällen zukommt, ist es notwendig, sie auf schnellstem Wege zu einer Quelle nutzbringender Erfahrungen zu machen.

Es bedarf eingehender Prüfung, ob die bisher übliche Form der Veröffentlichung der statistischen Angaben in der Form von Tabellen, nur selten durch bildliche Darstellung er-

läutert und unterstützt, genügt. Hier bietet sich ein dankbares Feld, neue Wege zu weisen, um in knapper, auffälliger Form die Hauptergebnisse plastisch zur Darstellung zu bringen, so daß sich niemand ihrer überzeugenden Form entziehen kann. Gewiß werden die Tabellen meist jährlich veröffentlicht, die monatlichen Ergebnisse meist auszugsweise bekannt gegeben, ferner besonders lehrreiche Unfälle sofort nach Abschluß der Unfalluntersuchung bekannt gegeben, aber es will bedünken, wie auf dem Gebiete der Unfallverhütung auf fast allen Gebieten durch reklamehafte Bildwirkung derzeit neue Wege beschritten wurden, so muß es auch hier möglich werden. Leicht wird die Aufgabe nicht sein, um so mehr, da die meisten Menschen der Statistik ein natürliches Widerstreben entgegenbringen, ja sehr viele jeder Statistik überhaupt ablehnend gegenüberstehen. Hierzu kommt, daß gerade die peitschende Unrast der Gegenwart wenig Muße zu Sammlung und stiller Vertiefung gibt. Diese sind aber die Vorbedingung für gereifte Leistungen, sonst bleibt es bei Ansätzen und Versuchen, und womöglich gilt der Keim für die nährende Frucht.

Die Scheu mancher Verwaltungen vor der Veröffentlichung von Unfallsachen ist unbegründet. Die Eisenbahnen sind das sicherste und zuverlässigste Verkehrsmittel. Zudem erregt jeder Eisenbahnunfall die Öffentlichkeit in hohem Maße, weil die gewaltigen lebendigen Kräfte der großen Zugmassen bei den hohen Geschwindigkeiten furchtbare Wirkungen verursachen und jeder sich der Möglichkeit gegenübersieht, von einem Unfall betroffen zu werden. Auffallend ist, das auch schwerste Unfälle, wenn nur Eisenbahnbedienstete getötet oder verletzt werden, in der Öffentlichkeit nur wenig oder gar keine Beachtung finden.

Das unablässige Streben nach Vervollkommnung aller Einrichtungen hat erreicht, daß Unfälle im regelmäßigen Be[trieb] nicht vorkommen können. Wenn sich immer wieder und w[ieder] Unfälle ereignen, so versagen nicht die Einrichtungen, so[ndern] der sie bedienende Mensch, oder furchtbare Naturereignisse [sind] die Ursache, deren Vermeidung nicht in Menschenhan[d] geben ist.

Weiter und weiter werden die Bestrebungen gehen, mit [allen] Mitteln alle Unfälle zu verhindern. In ruhiger Überlegung [darf] sich jedoch niemand darüber täuschen, daß sich auch weit[erhin] die Spalten der Unfallstatistiken füllen werden, daß auch w[eiter]hin Menschenleben vernichtet werden, weil es eine Zei[t, die] keinerlei Eisenbahnunfälle aufweist, niemals geben wird [und] niemals geben kann, es sei nur der zahllosen selbstverschul[deten] und der unvermeidbaren Unfälle beim Rangieren gedacht. [So] wie bisher werden sich die Eisenbahnunfälle, wie im Mens[chen]leben die Krankheiten, aber auch weiterhin unregelmäßig [epi]demisch häufen und die Gültigkeit des vielumstrittenen [„Ge]setzes der Serie" wenigstens für sich beanspruchen, trotz [allen] Strebens, die Unfälle vollständig einzudämmen, wofür die [ja]nischen Eisenbahnen mit ihren Unfällen am 22. und 24. [Ja]nuar d. J. die neueste Bestätigung lieferten.

Literatur: von Stockert, Eisenbahnunfälle, Leipzig 1913; [...] Folge, Berlin-Wien 1920.

Günther, Eisenbahnunfälle, Glasers Annalen, Jahrgang [...] Heft 1—3.

Abhandlungen in der Tagespresse und in den verschiede[nen] Zeitschriften.

Schnellgüterverkehr.

Von Ministerialamtmann a. D. Reffler, München.

In einer in der Verkehrstechnischen Woche Nr. 46 u. ff. 1924 erschienenen höchst interessanten Abhandlung verbreitet sich Dr.-Ing. Bäseler über das Problem des Schnellgüterverkehrs in Verbindung mit der Überwindung der Zugbildung, die ihm in ihrer derzeitigen Form als das Hauptübel des heutigen Güterverkehrs erscheint. Die Arbeit erstreckt sich auf ein ganz ungeheuer großes Gebiet von Fragen technischer, betrieblicher, beförderungsdienstlicher, verkehrswirtschaftlicher und auch volkswirtschaftlicher Natur und sie wird unzweifelhaft auf allen diesen Gebieten Anregung zu weiteren Erörterungen und Untersuchungen geben. Hier soll davon gesprochen werden, ob und inwieweit die Beförderung von Stückgut in ladetechnischer und beförderungsdienstlicher Hinsicht, sowie in ihrer wirtschaftlichen Auswirkung zu den vom Verfasser erhofften günstigen Ergebnissen führen kann.

Von dem Gedanken ausgehend, daß der Gütertransport auf den Eisenbahnen in seiner derzeitigen Gestaltung überaltert sei und eine durchgreifende Verbesserung nur von einer grundsätzlichen Umgestaltung unter Einführung neuer Formen erhofft werden könne, kommt der Verfasser zu dem Vorschlag, Eisenbahn- und Kraftwagenbeförderung zusammenzuschließen. Es soll ein kombiniertes Transportsystem geschaffen werden, welches die charakteristischen Vorteile der beiden Transportsysteme, das ist bei der Eisenbahn das Fahren in Gruppen (Zügen), und beim Kraftwagen die große Freizügigkeit, vereinigt. Die Durchführung des Transportes ist in der Weise gedacht, daß der Kraftwagen die zum Versand bestimmten Güter bei den Versendern abholt, daß er nach seiner Verladung auf einen Eisenbahnwagen gesetzt und seiner Bestimmungsstation zugeführt wird, woselbst er dann die Verteilung an die Empfänger wieder selbst besorgt. Es wird angenommen, daß bei großen Plätzen von einer Stadt zur anderen regelmäßig täglich ein geschlossener Zug zusammenkommt, z. B. München-Berlin und umgekehrt. Der Vorgang ist in diesem Falle folgendermaßen gedacht. Der aus Plattformwagen bestehende Zug steht geschlossen an einer Rampe. [Jeder] Plattformwagen nimmt vier Kraftwagen zu je 4 t auf. [Die] Plätze im Zug sind vorher bestellt und bezahlt. Die Kraftw[agen], die den Tag über Güter aufgesammelt haben, kommen kur[z vor] der Abfahrt an, fahren seitlich auf, werden mit normalisi[erten] Ketten und Haken in wenigen Minuten befestigt und der [Zug] fährt am Nachmittag etwa um 4 oder 5 Uhr ab. Früh in [...] — etwa um 9 oder 10 Uhr angekommen —, fährt der Zug w[ieder] an den Güterbahnsteig, die Kraftwagen fahren ab und ver[teilen] ihre Ladung in der Stadt. Nachdem die Züge mit sehr g[roßer] Geschwindigkeit fahren, wird es für möglich gehalten, [die] Züge auf Entfernungen von 600—700 km, also für den Ve[rkehr] zwischen Berlin-München, Berlin-Mannheim, Berlin-Köln, B[erlin-] Königsberg, in der vorangegebenen Zeit durchzubringen. [Wenn] aber ein geschlossener Zug von einer Stadt zur anderen [nicht] zusammenkommt, dann müssen Wagen für Seitenlinien [be]fördert werden; für solche Seitenlinien hält die Eisenba[hn auf] der Abzweigstation ebenfalls einen geschlossenen Plattfor[mzug] bereit, so daß keine Umrangierung notwendig ist, sondern [das] Gut „steigt um", das heißt, der Kraftwagen geht auf den [Platt]formzug über.

Dem Schnellverkehr sollen zunächst alle Stückgüter zuge[wiesen] werden, und es wird angenommen, daß gerade die Stückgut[beför]derung der neuen Verkehrsart auf den Leib zugeschnitten [ist]. Ferner soll ein großer Teil Ladungsgüter, vor allem Le[bens]mittel, dann Baustoffe, Halb- und Fertigfabrikate aller Ar[t und] dergl., dem Schnellgüterverkehr zugewiesen werden, also [etwa] ein Drittel des gesamten Güterverkehrs. Die übrigen [zwei] Drittel müßten der Eisenbahn verbleiben, also namentlic[h der] Massenverkehr und der Verkehr auf sehr große Entfernu[ngen].

Die praktischen Folgen des Schnellgüterverkehrs werden [in] jeder Richtung hin sehr hoch eingeschätzt, und es wird beis[piels]weise angenommen, daß der jetzt 3 bis 5 Tage betra[gende] Wagenumlauf auf einen Tag herabgesetzt werden könne.

wird nun zunächst die Frage näher zu prüfen sein, ob die ammlung und Verteilung des Stückgutes in der gedachten se durchgeführt werden kann und ob der Betrieb sich so einen läßt, daß der Kraftwagen tagsüber ohne Unterbrechung tet und nur nachts, also auf seiner Eisenbahnfahrt zum stille steht. Angenommen, es könnte in München regelg ein Zug für Berlin gebildet werden und es wäre dementhend nur für ein Ziel zu sammeln, dann wäre die Aufilung sehr erleichtert und die beladenen Kraftwagen könnohne weitere ladedienstliche Behandlung auf den Plattformübergehen, vorausgesetzt, daß nicht noch eine Zusammeng ungenügend ausgenützter Kraftwagen vor ihrem Abgang endig wird, was wahrscheinlich ist, da eine gleichmäßige astung der einzelnen Kraftwagen bei der Aufsammlung gut erreicht werden kann, tote Last aber vermieden werden Nach Ankunft in Berlin wird aber vor der Zustellung eine adung und Sortierung der Güter nicht umgangen werden en, weil ja die Aufsammlung bunt erfolgt und dabei auf n Berlin notwendige Ausscheidung der Güter keine Rückgenommen werden kann; die Kraftwagen werden also an Halle zu bringen, dort zu entladen, die Güter nach Zustellken auszuscheiden und dann wieder in die Kraftwagen einen sein. Diese Arbeit wird immerhin eine längere Zeit in ruch nehmen und so erscheint schon aus diesem Grunde elhaft, ob es dann noch möglich ist, daß ein und derselbe wagen Güter abgibt und aufnimmt und noch rechtzeitig zum gang auf den Plattformzug auf dem Bahnhof eintrifft. esfalls würde dieser Turnus dann eingehalten werden en, wenn der Plattformzug mit größerer Verspätung ein-, ein Umstand, mit dem bei einem mit Schnellzugsgeschwinit auf eine große Entfernung verkehrenden Güterzug doch gerechnet werden muß. Dieselben Verhältnisse ergeben für die Verkehrsrichtung Berlin-München. Dabei ist der igste Fall angenommen, nämlich der, daß nur für ein aufgesammelt wird und daß sich infolgedessen auf der ndstation ladedienstlich glatte Verhältnisse ergeben. Wenn was wahrscheinlich ist, für ein Ziel nicht genügend Fracht ildung eines Plattformzuges aufkommt und wenn dann für e Ziele — für den Zug München/Berlin, vielleicht noch für ig, Halle, Magdeburg, Hamburg — Güter aufgenommen n müssen, dann würde auch die Aufsammlung schwieriger es könnte eine ladedienstliche Behandlung der einzelnen wagen vor ihrem Übergang auf den Plattformzug kaum gen werden. Bestimmt müßte sie eintreten, wenn die ein-Kraftwagen bunt für alle Ziele sammeln würden. Bei eren Zielen mit verschiedener Verkehrsstärke läßt sich bei ufsammlung eine ausreichende, gleichmäßige Belastung der wagen nicht erreichen; ein Ausgleich der Belastung der nen Kraftwagen wird deshalb vor Abgang notwendig n.

den hier kurz geschilderten Verhältnissen dürfte zu ern sein, daß die Annahme, es könne der Verkehr so eintet werden, daß die Kraftwagen am Tage immer arbeiten ur nachts stille stehen, kaum erreicht werden kann. Es vielmehr so sein, daß ein und derselbe Kraftwagen in der an einem Tage nur Güter verteilen und am anderen Tage üter aufnehmen kann. Die Zahl der erforderlichen Kraft- wird sich also gegenüber der Annahme des Verfassers und vielleicht ganz wesentlich erhöhen müssen, und ebenso die Ersparnis, die aus dem Fortfall eines Zwischenumes bei der Kraftwagenbeförderung erzielt werden soll, tlich abgemindert werden.

r auch bei den Plattformzügen wird ohne Reserve nicht kommen werden können; wenigstens wird eine solche an großen Platze, wie etwa in Berlin vorgehalten werden n. Auch würde einer gleichmäßigen Auslastung der Plattige der Umstand hinderlich im Wege stehen, daß die zur ichtung kommenden Gütermengen in verschiedenen Verichtungen sehr ungleichmäßig sind. Bayern ist beispielsweise für eine größere Zahl von Gütern hauptsächlich Empfangsgebiet, und es würde einem voll belasteten Zuge nach Bayern nicht immer ein vollbelasteter Zug aus Bayern gegenüberstehen. Einer gleichmäßigen Auslastung der Kraftkarren und der Plattformzüge ist auch der Umstand sehr hinderlich, daß die aufkommenden Gütermengen erfahrungsgemäß an den einzelnen Wochentagen schwankend sind; diese Schwankungen treten namentlich in den verkehrsschwachen und verkehrsstarken Monaten auf. In verkehrsstarken Monaten nicht benötigte Kraftwagen und Plattformwagen werden in verkehrsschwachen Monaten kaum ausreichende Verwendung finden können. Abgesehen davon, ist es auch sehr fraglich, ob sich ein Fahrplan erstellen läßt, der die sofortige Umkehr eines zwischen München-Berlin verkehrenden Plattformzuges ermöglicht. Kaum wird dies dann erreicht werden können, wenn größere Zwischenplätze in den Schnellverkehr einbezogen werden sollen. Bei einem Schnellgüterzugverkehr München-Berlin müßten im Versand aus Bayern die Städte Augsburg, Nürnberg, vielleicht auch noch Bamberg u. z. letztere wahrscheinlich auch für den Empfang einbezogen werden. Das Anfahren einer Rampe in großen Bahnhöfen, das Aufnehmen und Absetzen von Kraftwagen auf Plattformwagen sind Vorgänge, die selbst unter sehr günstigen Umständen noch viel Zeit in Anspruch nehmen.

Nun würde ein Schnellgüterverkehr für Stückgutsendungen, wie er hier ins Auge gefaßt ist, für den Empfang nur auf den Ortsverkehr ausgedehnt und im Versand würde über den Ortsverkehr hinaus nur noch jener Verkehr berücksichtigt werden können, der unmittelbar mit dem Kraftwagen zugeführt werden kann. In Hinsicht auf die allgemein anzustrebende Beschleunigung des Stückgutverkehrs wäre damit kein sehr großer Gewinn erzielt, denn der Ortsverkehr zwischen großen Verkehrsplätzen wird auch heute schon gut mit Ortswagen bedient. Der infolge wiederholter Umladungen besonders notleidende, aus den hinterliegenden Gebieten der großen Verkehrsplätze stammende und nach diesen bestimmte Verkehr würde in die Schnellgüterbeförderung nicht einbezogen werden können, denn es darf wohl als ausgeschlossen gelten, daß eine mit der Eisenbahn in München ankommende Stückgutsendung auf den Kraftwagen übergeht, um in Berlin von diesem wieder an die Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben zu werden. Für diesen, abseits der großen Plätze liegenden Verkehr würde sogar noch eine Verschlechterung eintreten, denn die künftighin der Eisenbahn noch verbleibenden kleineren Verkehrsmengen könnten nicht mehr so günstig weiter verladen werden, wie dies heute der Fall ist.

Auch die Annahme des Verfassers, es würde mit der neuen Verkehrsart das bisher ungelöste Problem des Karrweges im Stückgutverkehr eine befriedigende Lösung finden, wird sich nicht erfüllen. Dieses Problem bleibt für die große Menge des Stückgutes, das vom Schnellgüterverkehr in der hier gedachten Form nicht erfaßt werden kann, nach wie vor bestehen und es wird dort nicht beseitigt, wo auch bei der neuen Form eine Zusammenführung und Niederlegung des Gutes erfolgen muß. Hier wird die Länge der Karrwege von der Menge der niederzulegenden Güter und von der Zahl der notwendigen Ausscheidungen für die Abfuhr abhängen.

Als besonderer Nebenvorteil wird auch genannt, daß fast das ganze leidige Reklamationswesen, das zu Recht oder Unrecht aus den Rangierstößen abgeleitet wird, entfalle, denn ziemlich alle empfindlichen Güter würden dem Schnellverkehr zufallen. Eine solche Annahme könnte wohl nur dann zutreffend sein, wenn die Eisenbahn für Güter, die mit Plattformzügen befördert werden, überhaupt jede Haftung ablehnen würde.

Um die besondere Eignung des Kraftwagens für die Stückgutbeförderung darzutun, wird auch auf Berlin verwiesen und gesagt, daß dort der Stückgutverkehr zwischen den Bahnhöfen jetzt nicht mehr durch Vermittlungszüge, sondern durch Kraftwagen besorgt werde. Abgesehen davon, daß sich diese Beför-

derung nur auf Eilgut beschränkt, das im Durchgang über Berlin hinaus geführt wird, liegen die Verhältnisse in Berlin so eigenartig, daß sie nichts weniger als ein Regelfall gelten und als Musterbeispiel angesprochen werden können. In keiner anderen deutschen Großstadt liegen die einschlägigen Verhältnisse so wie in Berlin und es wird deshalb der dortige Vorgang auch nur in wenigen Fällen Nachahmung finden können. Dabei darf man es aber auch nicht als eine ideale Lösung eines Verkehrsvorganges betrachten, wenn ein über Berlin hinausgehender Eilguttransport auf einem Bahnhof die Eisenbahn verlassen muß, um ihr auf einem anderen Bahnhof wieder zugeführt zu werden. Es wird eine zweimalige Umladung des Gutes, die Aufnahme desselben in eine umfangreiche Ladeliste und ein Straßentransport eingeschaltet, Vorgänge, die man nur in den Kauf nehmen wird, wenn sie von zwei Übeln als das Kleinere erscheinen.

Die Überführung von Eisenbahngut von einem Bahnhof zu einem anderen ist übrigens kein neuer Vorgang; sie war in Berlin im direkten Gepäckverkehr von jeher Übung. Auch in München sind seinerzeit die auf dem Südbahnhof im italienischen Lebensmittelverkehr angekommenen Eilgutsendungen mit Fuhrwerken nach dem Hauptbahnhof gebracht und dort aufgeliefert worden. Mit der Inbetriebnahme der neuen Großmarkthalle in München-Südbahnhof wurde diese Überführung aufgegeben und das Eilgut sogleich im Südbahnhof in die Kurswagen verladen.

Es muß sehr zweifelhaft erscheinen, ob der Stückgutverkehr im allgemeinen geeignet ist, in größerem Umfange auf den Kraftwagen überzugehen. Unzweifelhaft wird der Kraftwagen alle jene Güter an sich ziehen, für die er eine bessere und billigere Beförderung bieten kann. Wie weit sich diese Überlegenheit auswirken kann, wird sich bald zeigen. Vom beförderungsdienstlichen Standpunkte aus ist man versucht, [a]nehmen, es müßte die Zufuhr der Lebensmittel in die Groß[städte], namentlich aber die Zufuhr der Milch und des Kleinvieh[s ein] besonders günstiges Betätigungsfeld für den Kraftwage[n sein] und es muß deshalb als auffallend bezeichnet werden, d[aß der] Kraftwagen sich dieser Transporte noch nicht in größere[m Um]fange bemächtigt oder sie ganz zu seiner Domäne gemac[ht hat]. Sollte hier die Tariffrage hinderlich im Wege stehen?

Der Verfasser erachtete es als einen Vorzug, wenn Güte[r vom] Warenherren begleitet werden können, und er meint, diese[r Vor]zug sei durch die Eisenbahnbeförderung vollständig ve[rloren] gegangen und er müsse durch den Kraftwagen wieder z[urück]gewonnen werden. Soweit Güter vom Kraftwagen unmi[ttelbar] vom Versender zum Empfänger überführt werden, ist die [Be]gleitung ohne weiteres gegeben; nicht so, wenn, wie i[m vor]liegenden Falle, eine Eisenbahnfahrt eingeschaltet ist. [Doch soll] aber auch hier die Begleitung, namentlich wertvoller un[d emp]findlicher Güter erweitert werden und es soll der Schnel[l]zug für die Begleiter einen eigenen Schlafwagen führen. [Der] Verfasser sagt: „Es ist reizvoll, sich vorzustellen, wi[e eine] Fabrik, die irgendwo in Deutschland liegt, nachmittags [einen] Mann mit einem Kraftkarren losschickt, der am nächste[n Tage] eine Reihe in einer Gegend liegenden Kunden besucht, [die be]stellten Waren abliefert, Grüße vom Chef bestellt, eink[assiert,] leere Emballagen mitnimmt, und am nächsten Morgen wie[der zu] Hause ist, wobei er in den Nächten immerhin ganz gut, [wenn] auch mit Unterbrechung hat schlafen können. Das hier g[ezeichnete] Bild ist — wie man befürchten muß — zu schön, um [in der] Wirklichkeit der praktischen Verkehrsabwicklung wahr [werden] zu können.

Der Kraftomnibus.

Der Kraftwagenverkehr befindet sich in Deutschland in lebhafter Entwicklung. Der während des Krieges und der Nachkriegszeit stark zurückgedrängte Verkehr belebt sich und verlangt nach günstigen und schnellen Verkehrsmitteln. Das ist für die Entwicklung der Volkswirtschaft und den Wiederaufbau unseres darniederliegenden Wirtschaftslebens von großer Wichtigkeit, da der Verkehr einer der Hauptfaktoren der Wirtschaft ist.

Bereits vor dem Kriege hatte der Kraftomnibus eine gewisse Beliebtheit erlangt, da seine Hauptvorzüge, schnelle und leichte Anpassung an das Verkehrserfordernis, bald erkannt waren, doch boten die hohen Betriebskosten der allgemeineren Verbreitung Schwierigkeiten. Von der Industrie wurden nun unter Ausnutzung der im Kriege und im Ausland gesammelten Erfahrungen rastlos an der Verbesserung und Vervollkommnung der Konstruktionen gearbeitet. Die letzte Kraftfahrzeugausstellung (1924 in Berlin) hat hierfür den Beweis erbracht. In der Erkenntnis, daß der Omnibus ein besonderes Fahrgestell verlangt, hat man sich von den alten, dem Pferdeomnibus und den Straßenbahnwagen nachgeahmten Bauarten freigemacht. Der hinter dem Motor gekröpfte Fahrgestellrahmen mit unter den Achsen liegenden breiten und langen Tragfedern und der große Radstand (bis zu 5 m und mehr, je nach dem Fassungsraum) ist nahezu Allgemeingut geworden. Abb. 1 zeigt ein derartiges Fahrgestell der Hansa-Lloyd-Werke, Bremen. Diese Bauart hat nicht nur den Vorzug des bequemeren Einstiegs, sondern vor allem der Tieferlegung des Wagenschwerpunktes, womit eine ruhige und sichere Fahrt auch in Kurven gewährleistet ist. Das Bestreben nach Tieflage des Wagenschwerpunktes macht sich weiter bemerkbar in der Einschränkung des freien Raumes im Wageninnern im Mittelgang wie über den Bänken auf das unbedingt erforderliche Maß. Auch in der Verwendung des Materials zum Aufbau der Wagenkasten sucht man durch weitgehende Verwendung von gebogenen, bewehrten Hölzern, leichten Verkleidungen, besonderen Entlüftungseinrichtungen die Massenwirkung möglichst dem Fußboden zu nähern. Bei Vergrö[ßerung] des Fassungsraums sucht man aus gleichem Grunde den [zwei]achsigen Decksitzwagen durch den langgestreckten dreiac[hsigen] Wagen ohne Decksitz zu ersetzen. Auch beim Bau der [Räder,] die jetzt durchweg für Vorder- und Hinterachse gleichen [Durch]messer zeigen, strebt man leichte Bauweise und geringen [Durch]messer an. Durch das Gewicht des Rades, das am Fahrze[ug den]

Abb. 1.

weitaus größten Teil der unabgefederten Masse darstellt, [wird] die Abnutzung der Bereifung, besonders bei höheren Ges[chwin]digkeiten, stark beeinflußt, auf die aber in den Gesamtb[etriebs]kosten ein hoher Anteil entfällt.

Auf dem Gebiet der Bereifungen sind in Deut[schland] außerordentliche Fortschritte erzielt worden. Bei den [Voll]gummireifen ist die Elastizität des Materials wesentlich [erhöht] worden und hat zu den Riesenkissenreifen und Riesen[luft]blockreifen geführt. Diese Reifen weisen hinsichtlich [Feder]wirkung und Leistung gegenüber regelrechten Vollgumm[ireifen] eine etwa 60 % größere Gesamtleistung auf. Betriebssich[erheit] und Haltbarkeit ist bei diesen Reifen sehr groß und in [der] Elastizität kommen sie m. E. nahezu den Luftreifen glei[ch. Es werden] von den großen Reifenfirmen als sogenannte Ballonreif[en] Niederdruck und Riesenluftreifen hergestellt werden. Geg[...]

gewöhnlichen Kreuzgewebebereifung liegen bei dieser Be-
ng mit Cordstoffen die einzelnen aus hochwertigster Baum-
faser zu einer tragfähigen Kordel verarbeiteten Fäden in
mi eingebettet, so daß sie sich gegeneinander nicht berühren.
Druckübertragung erfolgt gleichmäßig ohne Zerrung der
n und Reibung derselben gegeneinander, wodurch sich der
reifen bedeutend weniger als der Reifen aus Kreuzgewebe
rmt. Die Elastizität dieser Reifen ist außerordentlich hoch;
Leichtigkeit überwinden sie die Unebenheiten der Straßen,
ern somit den Stoß auf Fahrgäste, Motor und Getriebe und
indern den Fahrwiderstand, so daß bei gleichen Leistungen
nstoff gespart wird. Diese Eigenschaften gestatten, die Ge-
indigkeit der mit derartigen Reifen versehenen Omnibusse
blich zu erhöhen. Praktische Versuche haben ergeben, daß
enluftreifen eine Geschwindigkeit bis zu 60 km in der
de, sogenannte Kissen- oder Elastikreifen solche von 45 km
ssen, ohne eine größere Abnutzung des maschinellen Teils
Folge zu haben. Von Bedeutung sind hier die Erfahrungen,
nach einem Bericht des Ingenieurs Hohl in der Zeitschrift
Motorlastwagen" in der Schweiz an Postomnibussen mit

Abb. 2.

reifen gemacht worden sind. Danach haben sich diese gut
hrt, Wagengetriebe und Wagenaufbau werden wesentlich
ont. Ein 45pferdiger Omnibus mit 21 Sitzplätzen hat
4 km zurückgelegt, ohne trotz strengen Winterdienstes und
ieriger Steigungsverhältnisse erhebliche Abnutzung zu
n, so daß unbedenklich ohne Überholung des Wagens die-
Wegleistung nochmals zu erzielen gewesen wäre. Im
nstoffverbrauch ergab sich eine Ersparnis von etwa 19 %,
ß hierdurch allein schon die Mehrkosten der Luftreifen ge-
werden. Der Verbrauch an Brennstoff steigerte sich in
Wintermonaten nur um 10 % gegen sonst bis zu 50 %.
eketten werden im Winter nur bei frischem Schneefall oder
vereister Straße gebraucht, aber in aufgeweichtem Boden
tiefem Schnee ist der Wagen auch ohne dies Hilfsmittel
Schleudern oder Gleiten der Triebräder gesichert. Reifen
sogenanntem Geradseitquerschnitt werden bevorzugt, ihre
nsdauer wird auf etwa 15 000 km geschätzt.

der durch Tieferlegung des Wagenschwerpunktes und
Luftbereifung erreichbaren größeren Fahrgeschwindigkeit
die Ausbildung der Bremsen Schritt gehalten, indem die
re Zweiradbremse durch die Vierradbremse ersetzt ist. Das
sonders für den Omnibus-Überlandverkehr von Wichtigkeit.
e Vierradbremse gestattet, die gesamte verfügbare Boden-
ng zur Verzögerung der Fahrzeuge auszunutzen und unter-
t auch fast ganz das gefährliche Schleudern der Wagen auf
r Fahrstraße. Die Schwierigkeit, die Vorderräder zu bremsen,
n ihre Lenkbarkeit zu beeinträchtigen, ist behoben. Die Fahr-
e haben zwei völlig voneinander getrennt arbeitende Hinter-
bremsen und eine Vorderradbremse; die Vorderradbremse und
Hinterradbremse werden durch einen Fußhebel, die zweite
rradbremse durch den Handbremshebel betätigt. Besonders
rzuheben sind hierbei die Bremsanordnungen der Knorr-
se A.-G., Berlin-Lichtenberg für Autozüge, die auf der be-
ieten Ausstellung an einem Lastkraftwagenzug gezeigt
und die in derselben Anordnung auch für Omnibusse mit

und ohne Anhänger verwendbar ist. Jedes Rad besitzt einen
besonderen druckluftgespeisten Bremszylinder, der am Rade be-
festigt ist und dessen Kolbenstange unmittelbar auf den Brems-
schlüssel der Innenbackenbremse wirkt. Die Vorderräder sind
mit dem Bremszylinder schwenkbar; Bremsung kann in Kurven
wie auf gerader Fahrt erfolgen. Die Bremswirkung kann je
nach der Last eingestellt werden; die Bremszylinder werden so
gesteuert, daß vorerst die Bremsen des Anhängers, dann die
Bremsen der Omnibushinterachse und zuletzt die der Vorder-
achse anziehen. Das Lösen der Bremsen erfolgt in umgekehrter
Folge, damit der Zug stets gestreckt bleibt. Beim Anhänger sind
die Bremszylinder derart ausgebildet, daß beim Reißen der Kupp-
lung zwischen Omnibus und Anhänger die Bremsung am An-
hänger selbsttätig erfolgt. Auch im Bau der Motoren und Ver-
gaser sind wesentliche Fortschritte erzielt worden; geringerer
Brennstoffverbrauch und erweiterter Bereich der verwendbaren
Öle sind die willkommene Folge. Volkswirtschaftlich ist letzteres
von besonderer Bedeutung für die weitere Entwicklung der deut-

Abb. 3.

schen Teerölindustrie. Die Verbreitung des Kraftomnibusver-
kehrs auf den Landstraßen wird wesentlich davon abhängen, in
welchem Umfange betriebssichere Brennstoffe für schnellaufende
Motoren preiswert zur Verfügung gestellt werden können, um
den Kraftverkehr von dem Bezug ausländischer Betriebsstoffe
unabhängig zu machen. In dieser Beziehung sind die Bestrebun-
gen, den wirtschaftlich hochwertigen Dieselmotor zur Verwen-
dung in Kraftfahrzeugen geeignet zu machen, von größter Be-
deutung; auf der Berliner Ausstellung zeigten die Maschinen-
fabrik Augsburg-Nürnberg, Daimler und Benz-Gaggenau erprobte
Bauarten. Die Betriebsstoffkosten liegen ungefähr bei einem
Drittel derjenigen des Benzolmotors.

Auch an der Verbesserung des Wechselgetriebes zur Herab-
setzung des Brennstoffverbrauchs und zur besseren Ausnutzung
der bei Verwendung von Luftreifen möglichen hohen Geschwin-
digkeiten wird mit Erfolg gearbeitet; verschiedene Firmen haben
bereits ihre Fahrzeuge mit Siebengang- oder sogenannten Über-
ganggetrieben ausgestattet. Die Wagengeschwindigkeit soll mit
diesen Getrieben auf ebener Strecke je nach der Besetzung bis
50 % gesteigert oder der Brennstoffverbrauch um etwa 35 bis 38 %
herabgesetzt werden, da die Motordrehzahl zwangläufig vermin-
dert wird. Die Kardanhinterachse hat wegen ihrer vielen Vor-
züge den Kettenantrieb verdrängt.

Die Berliner Ausstellung gab ein Bild von der vielseitigen
Verwendung der Kraftomnibusse im privaten und öffentlichen
Verkehr; man sah Hotel- und Kurhauswagen, Aussichtswagen
und Wagen für öffentlichen Stadt- und Landverkehr in den ver-
schiedensten Größen. Der mittelgroße Wagen mit etwa 30 Sitz-
plätzen und einigen Stehplätzen herrscht für diese Zwecke vor.
Es besteht jedoch das Bestreben nach weitaus größerem Fas-
sungsraum, um im Stadtverkehr den Anhänger und im Überland-
verkehr den Decksitzwagen zu umgehen. Einen neuzeitlichen
Wagen mit Decksitz stellt der in Abb. 2 wiedergegebene Nieder-
omnibus der Nationalen Automobil-A.-G. (N.A.G.) mit 24 unteren
und 32 oberen Sitzplätzen dar. Die Allgemeine Berliner Omnibus-

Aktien-Gesellschaft wird demnächst ähnliche Wagen mit Quersitzen auf dem Deck und seitlichem Einstieg für 52 sitzende Personen in Betrieb nehmen. Wie schon erwähnt, sind diese Decksitzwagen im Überlandverkehr nicht beliebt, schon in Hinblick auf die große Staubentwicklung bei der höheren Fahrgeschwindigkeit. Für zweiachsige Wagen ohne Decksitze hat die Voigtländische Maschinenfabrik Plauen i. V. in geschlossener Bauart mit vorderer und hinterer Stehplattform, 30 Sitz- und 15 bis 20 Stehplätze bei niedrigem Einstieg wohl das Höchsmaß erreicht (vgl. Abb. 3). Um das Fassungsvermögen des Wagens

Abb. 4.

noch weiter zu steigern, ist man zum dreiachsigen Wagen übergegangen, wie er bereits in England und Frankreich Eingang gefunden hat. Hersteller solcher Wagen sind bisher die Voigtländische Maschinenfabrik, H. Büssing in Braunschweig (Abb. 4) und die N.A.G. in Berlin. Solche Omnibusse bieten für 50 bis 55 Personen Sitzgelegenheit und können im ganzen bis zu 75 Personen aufnehmen. Hierbei waren bauliche Schwierigkeiten zur Einstellung der beiden Hinterachsen in Kurven zu überwinden, die von den Firmen verschieden gelöst sind. Beim Büssing-Fahrgestell ist die hintere Tandemachse mit Vierräderantrieb versehen, indem jede der beiden nahe beieinander liegenden Hinterachsen Kardanantrieb wie beim gewöhnlichen zweiachsigen Wagen hat und auf eine besondere Lenkung der Achsen verzichtet ist. Diese erfolgt gewissermaßen selbsttätig, indem sich die Radfelgen infolge der geringen Seitenstabilität der Luftreifen um das erforderliche Maß verschieben, das nur wenige Millimeter beträgt. Durch die Anwendung eines leichten Ausgleichhebels zwischen den beiden hinteren Achsen auf jeder Wagenseite werden die auf die Räder treffenden Stöße auf alle vier Räder übertragen.

Beim Vomag-Omnibus wird nur die mittlere Achse durch Kardanwelle angetrieben, während die dritte Achse als Lenkachse

Abb. 5.

ausgebildet ist, so daß ihre Räder zwangläufig gesteuert werden und genau wie die Vorderräder der theoretisch vorgeschriebenen Spur folgen. Durch ein Hebelwerk wird die Belastung auf die beiden hinteren Achsen im Verhältnis von 1 : 2 verteilt, so daß die mittlere Achse, die mit doppeltem Luftreifen versehen ist, genügend Adhäsion erzeugt. Auch beim N.A.G.-Dreiachswagen ist die zweite Hinterachse als Lenkachse ausgebildet.

Die Anordnung der Sitze im Wageninnern, des Zugangs am Wagenende oder von der Seite, vorn oder hinten, ist verschieden gelöst. Für die Art des Einstiegs ist vielfach die Betriebsart ausschlaggebend. So bauen u. a. die Benzwerke, Gaggenau, einen Omnibus mit Einmannkarosserie. Dieser Wagen hat Linkssteuerung; rechts neben dem Führersitz befindet sich der stieg für die Fahrgäste, die demnach beim Einsteigen den Fü passieren müssen, der gleichzeitig Schaffnerdienste vers Eine besondere Bauart in der Platz- und Türanordnung zeigt in Abb. 5 dargestellte Hansa-Lloyd-Expreß-Omnibus. Die Ka serie ist ähnlich dem Coupésystem bei der Staatsbahn geb jedes mit vier Sitzen versehene Abteil hat einen besonderen gang. Das Fahrzeug eignet sich besonders für weitere Be an Stelle der Eisenbahn.

Aus dem Vorstehenden geht hervor, daß die Entwicklung Kraftomnibus für die verschiedensten Verkehrsanforderun bedeutend fortgeschritten ist, und das ist zu begrüßen, da inf des Reichseisenbahngesetzes eine so freie Entwicklung Neben- und Kleinbahnen wie vor dem Kriege nicht möglich dürfte. Auch hindert die allgemeine Geldknappheit die bringung größerer Kapitalien zum Bau von Kleinbahnen, ur mehr, als letztere stets notleidend waren und bedeutende triebszuschüsse erforderten. Anderseits darf heute weniger je der Ausbau des Verkehrs stillstehen, und alle Produkti möglichkeiten müssen mobil gemacht werden. Der Reichsb mit ihren großen Lasten müssen neue Einnahmequellen z führt, vorhandene gesteigert werden. Hier ist der Autoomn berufen, helfend einzuspringen, der heute schnell und betri

Abb. 6.

sicher bei annehmbaren Kosten arbeitet und mit dem die Anl kosten für Betriebslinien nicht allzuhoch, jedenfalls wesen geringer als bei Schienenbahnen sind. Für diese wird im a meinen eine geeignete Herrichtung der Straßen genügen, di folge der Luftbereifung der Abnutzung nicht mehr so ausge sind wie früher. Die Frage, ob die Betriebskosten derart nehmen, daß die Kraftomnibusunternehmen Abgaben und Ste mit Rücksicht auf die Abnutzung der Straßen ertragen, n dahingestellt bleiben; nur wäre es unbedingt erforderlich, solche Gelder auch der Unterhaltung der Straßen zugute kom würden.

Zum Schluß noch ein Wort über den Ausflugsverkehr, de Deutschland mit den Postlinien (Abb. 6) einen ersten An zeigt und im Ausland, z. B. in Frankreich, geradezu vorbil von den Bahngesellschaften gepflegt und gefördert wird. Is doch in Frankreich möglich, über die Alpen, den Jura, die gesen, Ardennen, von Nizza bis Lüttich im Kraftomnibus fahren. Die Fahrt kann an jeder Stelle beliebig lange ur brochen werden, um die Gegenden zu besichtigen. Ebenso kön zahlreiche kleinere Rundfahrten in entlegenere Gege unternommen werden, die von Eisenbahnen nicht berührt wer Derartige Fahrten geben Gelegenheit, das eigene Vaterland seinen Reizen und Schönheiten kennenzulernen, und viel Natio vermögen bleibt im Lande. Es wäre gewiß von Vorteil, w die bereits mit der Reichsbahn im Güterverkehr zusammenar tenden Kraftverkehrsgesellschaften auch dieser Verkehrsf ihr Interesse zuwenden.

Przygod

Regierung und Eisenbahnen in Frankreich.

Wiedereinstellung der Arbeiter, die bei den französischen bahnen aus Anlaß des Ausstandes im Jahre 1920 entlassen en waren, hat zu langwierigen und hitzigen Erörterungen r Kammer und im Senat geführt. Die Redner der sozialisti- und der kommunistischen Partei, die beide zu den Ent- nen gehören, machten dabei der Regierung Vorwürfe, daß ne weitgehende Zurückhaltung der Eisenbahngesellschaften Wiedereinstellung dieser Arbeiter dulde; die Gesellschaften n lieber ausländische und ungelernte Arbeiter angenommen, ß sie ihre früheren Arbeiter wieder eingestellt hätten. Der ter der öffentlichen Arbeiten legte demgegenüber dar, daß ahl der wiedereingestellten Arbeiter im allgemeinen 33 bis der entlassenen betrage, lediglich die Paris-Orléansbahn nur 12 % wieder eingestellt. Insgesamt haben 4313 Ent- e ihre Wiederannahme beantragt, und von diesen arbeiten wieder im Eisenbahndienst, allerdings in ihren Stellungen 920, während ihre damaligen Arbeitsgenossen mittlerweile rückt sind. Die Eisenbahngesellschaften sind aber den lichtungen nachgekommen, die sie in bezug auf die Wieder- llungen der Regierung gegenüber übernommen haben.

diesen Angriffen zu begegnen und einen weitergehenden ß auf die Eisenbahngesellschaften zu erlangen als ihr zusteht, hat die Regierung einen Gesetzentwurf einge-, nach dem die Ernennung von Mitgliedern des Über- ngsausschusses der Eisenbahnen durch die Gesellschaften enehmigung durch die Regierung unterliegt. Dieser Aus-, der aus 21 Personen besteht, hat weitgehende Befugnisse ilt geradezu für allmächtig. Bei seiner jetzigen Zusammen- g kann es vorkommen, daß die Vertreter der Eisenbahn- schaften diejenigen der Staatsbahnen überstimmen, so daß erwaltung der Staatsbahnen gezwungen werden kann, Maß- en durchzuführen, die nicht im Sinne der Regierung sind. aber nur verständlich, daß die Regierung in diesem Über- ngsausschuß nur solche Vertreter der Eisenbahngesell- en sehen will, die ihr angenehm sind. Außer auf diesem will aber die Regierung ihren Einfluß auf die Leitung der eisenbahnen auch dadurch stärken, daß deren Direktoren inige andere leitende Beamten nur mit Genehmigung der rung ernannt werden sollen. Da der Staat sehr erhebliche in Gestalt von Gewährleistung der Verzinsung des An- pitals der Eisenbahnen zu tragen hat, hält man ihn auch rechtigt, bei deren Verwaltung in weitem Umfang mitzu- und die Kammer hat daher nach längerer Erörterung eine ordnung angenommen, in der die Regierung aufgefordert d gesetzgeberische Maßnahmen zur Stärkung des staatlichen sses auf die Privatbahnen vorzubereiten. Dabei wird auch gt, daß dem Staat das Recht eingeräumt wird, bei den Pri- nen die Wiedereinstellung der wegen des Ausstandes im Jahre 1920 entlassenen Arbeiter unter denselben Bedingungen zu erzwingen, unter denen diese Arbeiter bei den Staatsbahnen wieder eingestellt werden.

Mit diesen Erörterungen wird wieder einmal die Frage der Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen angeschnitten, die schon immer zu den Schlagworten der französischen Sozialdemokratie gehört hat. Es wäre ein großer Fortschritt gewesen, hat Herriot bei der Erörterung in der Kammer gesagt, als durch Zusammenfassung der französischen Eisenbahnen die fünf großen Gruppen geschaffen worden seien. Könne man in der Zusammenfassung nicht noch weitergehen? Es gebe Länder, die die Leitung ihrer Eisenbahnen selbst in die Hand genommen hätten und gut dabei stünden. Frankreich wolle in diesem Sinne weiterzukommen suchen; allerdings erfordere das eine gründliche Vorarbeit.

Der Boden für derartige Neuerungen wird einerseits zurzeit in Frankreich als gut vorbereitet angesehen, trotzdem wird es andererseits nicht ohne heftige Kämpfe abgehen, wenn als ein weiterer Schritt auf dem Wege zur Verstaatlichung aller französischen Eisenbahnen die Befugnisse, die die Regierung gegenüber den Eisenbahngesellschaften in ihrer jetzigen Form besitzt, erweitert werden sollen. Auffallend ist dabei auch, daß die französische Regierung zu einem Zeitpunkte, wo sie soeben erst dazu beigetragen hat, daß die deutschen Eisenbahnen, wenn auch nicht in Privatbahnen umgewandelt, so doch dem Einfluß der Reichsregierung in weitgehendem Maße entzogen worden sind, im eigenen Lande den entgegengesetzten Weg einschlagen will.

Die französischen Eisenbahngesellschaften lehnen natürlich jede weitergehende Einmischung des Staates in die Verwaltung der Eisenbahnen, als sie der jetzige Stand der Gesetzgebung zuläßt, tatkräftig ab. Sie betonen ihre Verantwortlichkeit für den Betrieb ihrer Unternehmungen, die sie nur tragen können, wenn sie ihre Beamten frei wählen dürfen. An dem Tage, an dem diese Wahl von der Zustimmung der Regierung abhängig gemacht würde, seien sie tatsächlich verstaatlicht, und die Pläne in dieser Beziehung, die 1921 gescheitert sind, seien damit erreicht. Damit wären auch alle anderen Privatunternehmen in ihrem Bestande bedroht, und der soziale Umsturz hätte damit einen Riesenschritt vorwärts gemacht. Das Recht, das die Regierung in bezug auf die Stellenbesetzung für sich beansprucht, geht allerdings ziemlich weit. Abschnitt 3 des von ihr eingebrachten Gesetzentwurfs will die Vorschrift eines Erlasses von 1852 auf alle Beamten und Angestellten der Eisenbahnen und des betriebsleitenden Ausschusses ausdehnen, und jener Erlaß bestimmt, daß das gegenwärtige und zukünftige Personal der Eisenbahngesellschaften der Beaufsichtigung durch die öffentliche Verwaltung untersteht, die das Recht hat, nach Anhörung der Eisenbahngesellschaften die Entlassung eines Angestellten der Gesellschaft zu verlangen. Wk.

Bücherschau.

— Die amtliche Einheitskurzschrift (Reichskurzschrift) für nterricht in den Eisenbahnfachschulen und zum Selbst- richt, bearbeitet von Dr. B. Gaster, Studiendirektor, und O en, Reichsbahnoberamtmann bei der Hauptverwaltung der hen Reichsbahn-Gesellschaft. Vertrieb H. Apitz, Verlag, W. 57. 1,50 ℳ.

Di Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft term 12. Februar d. J. eine Verfügung betreffs Einführung nheitskurzschrift bei der Deutschen Reichsbahn erlassen 9, S. 258 dieser Zeitung). Das Lehrbuch für den Dienst- cht ist im Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehr- esellschaft m. b. H. erschienen. Der Vertrieb des Buches durch den obengenannten Verlag.

Da Lehrbuch ist in leicht faßlicher Weise geschrieben und sich auch für den Selbstunterricht. Die Anschaffung kann er auf Weiterbildung bedachten Beamten und Angestellten pf len werden.

— **Was muß ich schon jetzt vom Industrie-Belastungsgesetz wissen?** Auf diese für weite Kreise wegen der jetzt erfolgenden Ausstellung der Obligationen für die Industriebelastung wichtige Frage gibt der auf dem Gebiete des Steuerwesens bekannte Rechtsanwalt Dr. Carl Becher, Berlin, in einer wertvollen Einführung in die Belastung von Handel und Industrie (Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96, Preis 4,50 ℳ) kurz und bündig in allgemeinverständlicher Weise Antwort. Der Verfasser löst dabei zahlreiche Zweifelsfragen, untersucht u. a. die Bedeutung der Vermögenssteuerveranlagung für die neue Belastung, die Bedeutung von Vermögensverschiebungen und gibt eine lehrreiche Gegenüberstellung der Haftung und Zahlungsverpflichtung nach dem Industriebelastungs- und dem Aufbringungsgesetze, wie überhaupt beide Gesetze in jeder Beziehung geklärt werden. Im Anhang sind alle Gesetze einschließlich der Durchführungsbestimmungen, die Materialien und Muster wörtlich abgedruckt. Die Schrift ist für alle von Wert, die an der Industriebelastung interessiert sind.

Kraftwagen, Eisenbahn und Spediteure.

Die moderne Entwicklung des Kraftverkehrswesens, die sich von den eigentlichen Aufgaben des Kraftwagens, die im erweiterten Lokalverkehr liegen, entfernt hat, und mehr und mehr dazu drängt, Fernverkehrslinien zu organisieren, stellt die Frage der besten Formen für die Eingliederung des Kraftwagens in den Kreis der Verkehrswirtschaft mehr als je in den Vordergrund.

Wie es immer gewesen ist, gehen die Interessen und daher die Meinungen bei neuer Gestaltung der Dinge, sei es in der Technik oder im Verkehr, auseinander, und so sind auch jetzt die Ansichten verschieden über die besten Wege, die bei der Einstellung der bisherigen Verkehrsmittel und ihrer Interessenten zu dem Kraftwagen und die durch denselben geschaffenen Probleme zu verfolgen sind.

Diese Fragen, die bisher mehr in der Stille erörtert wurden, haben die Öffentlichkeit lebhafter beschäftigt durch die erfolgte Gründung der Rheinischen Verkehrs-Gesellschaft A.-G. in Köln, welcher die Westfälische Verkehrs-Gesellschaft A.-G. in Kürze folgen soll.

Alle Kreise, die am Verkehr interessiert sind, müssen sich notgedrungen darüber klar werden, in welcher Weise die im Zuge befindliche Entwicklung ihre Interessen berührt, und es kann daher wohl die Debatte über diese Fragen von allen Seiten nur als angenehm empfunden werden.

Von einer Tatsache wird fundamental ausgegangen werden müssen, das ist die Feststellung, daß sich der Kraftwagen seinen Platz in der Verkehrswirtschaft mehr noch als in der Vergangenheit erobern wird. — Ebenso feststehend ist aber die Erfahrung, daß in der heutigen Konstruktion des Wagens noch lange nicht das Endziel erreicht ist, welches für die praktischste Gestaltung dieses Beförderungsmittels gefordert werden muß, um alle seine Vorteile restlos zur Auswirkung zu bringen.

Es ist nicht Aufgabe dieser Zeilen, sich über solche technischen Fragen zu verbreiten, sondern die Eingliederung des Kraftverkehrswesens zu behandeln. Der großzügigste Versuch auf diesem Gebiete bedeutet zunächst die Gründung der Rheinischen Verkehrs-Gesellschaft A.-G. in Köln. Von den Aufgaben und Zielen, die sich nach der vorliegenden Druckschrift das genannte Unternehmen gestellt hat, möchte ich auch ausgehen.

Ich vermisse zunächst bei den Ausführungen, mit denen die Rheinische Verkehrs-Gesellschaft A.-G. sich der Öffentlichkeit vorstellt, um die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit ihrer Gründung nachzuweisen, zahlenmäßige Angaben darüber, auf welcher Grundlage das neue, großangelegte Unternehmen seine Rentabilität festgestellt hat. Der zur Einführung gegebene historische Rückblick kann nicht zum Vergleich herangezogen werden, um nachzuweisen, daß auf dem im Rheinland eingeschlagenen Wege eine günstige Entwicklung sich als Tatsache herausstellen wird, weil bei dem Bau von Eisenbahnen vor 100 Jahren andere Voraussetzungen im Verhältnis zur Schiffahrt und zur Post sowie zum Fuhrwesen gegeben waren, als es heute mit dem Kraftwagen der Fall ist.

Die Eisenbahn bedeutete gegenüber der Schiffahrt keine Konkurrenz, weil sie ganz neue Gebiete verkehrstechnisch aufschloß. Gegenüber der Post und dem Fuhrwesen war die Eisenbahn ein gewaltiger verkehrstechnischer Fortschritt, der ohne weiteres infolge seiner technischen Überlegenheit die alten Verkehrsmittel überragte und neuen Verkehr schaffte, der den natürlichen Aufgabenkreis der damals als Konkurrenz angesehenen Verkehrsmittel völlig ausfüllte. Diese Voraussetzungen sind im Verhältnis des Kraftwagens zur Eisenbahn nicht ohne weiteres gegeben.

Zur Schiffahrt ist der Kraftwagen in natürlichem Maße ein Zubringer und kann hier nur verkehrsfördernd wirken.

Für die Post bedeutet der Kraftwagen in derem Dienste eine Erhöhung der Schnelligkeit, eine Belebung des Verkehrs in Gebieten, die noch weniger erschlossen gewesen sind und dah[...] die Wirkung, gleich wie früher, eine günstige sein.

Zur Eisenbahn ist zunächst eine Konkurrenzierung ge[...] Diese kann nur unter ganz bestimmten Voraussetzunge[...] mieden werden.

Die Aufstellung großer Kraftwagenparks, wie sie heut[...] weise in für den Wirkungskreis des Kraftwagens unnatü[...] Form in Privathand und jetzt in noch verstärktem Maße [...] mischtwirtschaftlichen Großunternehmungen sich entwick[...] deutet die Schaffung eines erheblichen Laderaumes in der[...] schaft, in welchem große Kapitalien festgelegt sind, die un[...] nach Arbeit suchen und diese Arbeit nur auf den Land[...] finden können, die bei dem dichten Eisenbahnnetz Deutsc[...] zu einer Konkurrenzierung der Bahn führen muß.

Dieser Gedanke an die Konkurrenzierung braucht nun [...] aus nicht ohne weiteres gegen den Kraftwagen verwer[...] werden, sondern diese Entwicklung würde volkswirtsch[...] zugegeben werden können, wenn die Eisenbahn am End[...] technischen Entwicklung angelangt oder der Kraftwagen [...] Lage wäre, wirklich billigere Frachten zu erstellen als die[...]

Beide Voraussetzungen sind nicht gegeben. — Die Eis[...] ist noch lange nicht am Ende ihrer technischen Entwi[...] angelangt und wird in bezug auf Schnelligkeit, wie auf [...] fähigkeit noch erhebliche Fortschritte machen. Diese [...] Faktoren sind aber die Grundgesetze der Preisbildung f[...] vollbrachte Verkehrsleistung.

Der Kraftwagen hat der Eisenbahn gegenüber zwar de[...] teil der größeren Anpassungsfähigkeit an die Einzelbedü[...] voraus und kann daher vermöge der Vorzüge, die in der [...] tralisation des Verkehrs liegen können, erhebliche Ersp[...] erzielen. Die Ladefähigkeit wird aber immer beschränk[...] und ebenso die Schnelligkeit. — Außerdem haften dem [...] wagen in seiner heutigen Form noch technische Mängel [...] nicht ohne weiteres zu beheben sind.

In den „Aufgaben und Zielen der Rheinischen Verke[...] sellschaft A.-G." wird das ganze Problem in der Hauptsac[...] Standpunkt der Organisation aufgefaßt, die für die späte[...] tabilität des Verkehrszweiges aber nicht der ausschlag[...] Faktor sein wird, wenngleich die Bedeutung durchau[...] unterschätzt werden soll.

Erfahrungen, die im reinen Kraftwagenfernverkehr [...] schon gewonnen werden konnten, haben die Lehre ergeb[...] die Eisenbahn, sobald sie in Konkurrenz zum Kraftwage[...] mit verhältnismäßig geringen Mitteln, deren technisc[...] finanzielle Durchführbarkeit bestimmt gegeben ist, dem [...] wagen überlegen bleibt.

Der bei den bisherigen Betriebsmethoden sich [...] Tonnenkilometersatz ist sehr hoch, ohne Berücksichtigu[...] Wegesteuer, welche den Kraftwagenfernverkehr noch we[...] lasten muß, sei es in der bisherigen Form, oder sei es [...] direkten Aufwendung von Kosten für den Straßenbau.

Es erscheint nach wie vor der Einsatz des Kraftwagens [...] gerechtfertigt, wo die Eisenbahn unter Aufrechterhaltu[...] geregelten Verkehrs aus Mangel an Güterquantitäten ode[...] der geringen Entfernung, oder mit Rücksicht auf den [...] Zentralisation des Verkehrs im Eisenbahnbetrieb sich erg[...] Zeitaufwand, zu teuer arbeitet; außerdem überall da, [...] Kraftwagen reiner Zubringer für die Bahn ist.

Bei dieser Sachlage muß aber die Initiative für die Ge[...] der Dinge vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus [...] größeren und wichtigeren Verkehrsmittel liegen, um [...] sichtspunkte der Allgemeinheit in den Vordergrund zu s[...]

Die maßgebende Stelle hierfür ist die vom Staat ges[...] Instanz, die die Belange und berechtigten Lebensintere[...]

elnen, am Verkehr interessierten Kreise gegeneinander ab igen und sicherzustellen hat.
e gegenwärtige Entwicklung, daß Gelder aus öffentlichen sen in wirtschaftlichen Unternehmungen investiert werden, etzten Endes in einem gewissen einseitigen Interessenkreis bar werden können, löst Bedenken aus.
r Spediteur als Stütze des Zubringerdienstes und Bindeglied mit den übrigen Wirtschaftskreisen und den Verkehrsmitteln hat jeweilig die Wahl in der Benutzung des einzelnen Beförderungsmittels und wird sich eine gewisse Beweglichkeit erhalten müssen, deren Methode von Fall zu Fall verschieden sein kann.

Das größere Interesse des Spediteurs kann natürlich von seiten der Eisenbahn leichter entwickelt werden.

Fritz Bäte.

Das Ende der Nordbrabant Deutschen Eisenbahn (NBDS).

n 15. November 1922 geriet die Gesellschaft, der die Linie el-Wesel gehört, auf Antrag eines Obligationenbesitzers in kurs, und damit ging vereinbarungsgemäß der Vertrag vom ärz 1919 mit der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS), die Juni 1919 den Betrieb der NBDS übernommen hatte, zu Ende; ezahlte damals eine jährliche Pacht von 25 000 fl, von denen esellschaft 15 000 fl zur Auslosung von Anteilen der zweiten othek zu verwenden hatte; sie war auch bereit, die Bahn er zu betreiben, doch wollte sie den Pachtpreis herabgesetzt 1, da sie durch ihn zu stark belastet zu sein meinte. Noch end der Verhandlungen erbot sich SS am 15. März 1923, die ile der ersten NBDS-Hypothek gegen eigene Schuldverschreien umzutauschen, ein günstiges Angebot, von dem die en Anteilsinhaber Gebrauch machten. Auch den Inhabern zweiten Hypothek wollte SS ein Umtauschangebot machen, gelang es hier nicht so schnell, über dessen Höhe sich zu ändigen. Es war daher nötig, über den vermutlichen Ausder Konkurs-Liquidation Unterlagen zu schaffen, Aktiva Passiva also festzustellen. Inzwischen erbot sich SS, für holländischen Teil der Linie (52,6 km) 2 Mill. Gulden zu len, einschließlich des gesamten Zubehörs, soweit es hyporisch belastet ist. Anderseits ließen auch die Kuratoren Abschätzung des Wertes der Eisenbahn vornehmen, die eine ne von nur 1 224 490 fl ergab; das SS-Angebot war somit aus günstig. Wegen des in Deutschland gelegenen 40,061 km n Teiles wurden Verhandlungen mit dem Reichsverkehrsterium angeknüpft, die endlich zu einem Angebot von einer n Gulden führten, für welche Summe das Deutsche Reich trecke mit Signaleinrichtungen und sonstigem Inventar, das SS für 157 000 fl besonders erworben werden mußte, überen wollte. Auch dieser Preis erschien den Kuratoren anssen, da die holländische Strecke wesentlich länger und fast zweigleisig und in gutem Unterhaltungszustand ist, während eutsche Teilstrecke eingleisig ist und in ihrem Untergszustand zu wünschen übrig läßt; dazu kommt, daß die dische Strecke reicher an Kunstbauten ist, als die deutsche, gt z. B. die große Maasbrücke bei Gennep auf holländischem n. Nach Abzug der von NBDS zu übernehmenden Aufgskosten usw. verbleibt für die deutsche Teilstrecke ein rlös von 810 000 fl.

von SS für die holländische Teilstrecke zu bezahlenden ionen fl müssen ganz für die Ablösung der ersten Hypothek 438 fl) dienen. Die deutsche Teilstrecke ist belastet mit sten Hypothek zu 6 000 000 M. und der zweiten Hypothek zu 000 M. Nach den Grundsätzen der dritten Steuernotverng entfällt zurzeit auf diese Hypotheken ein Betrag von 0 Reichsmark oder 540 000 fl und 450 000 Reichsmark oder 0 fl. Der für die deutsche Strecke zu zahlende Kaufpreis licht es also, auf beide Hypotheken das auszuzahlen, was auf sie nach den jetzigen Rechtsgrundsätzen entfällt; so ergibt sich also das seltsame Bild, daß die zweite Hypothek — wenn auch in einer anders gewordenen Währung — voll ausgezahlt wird, während die erste Hypothek notleidend bleibt. Die Vermögenslage ist daher folgende: Die Eisenbahn erbringt 2 Mill fl für die holländische, 810 000 fl für die deutsche Strecke, dazu kommen die sonstigen Vermögenswerte nach Abzug der Konkurskosten mit 240 000 fl; insgesamt also 3 050 000 fl. Dem stehen an Schulden gegenüber die erste Hypothek mit 7 693 438 fl, die zweite Hypothek mit 6 365 400 fl, weitere Forderungen mit 257 713 fl, zusammen 14 316 551 fl. Die erste Hypothek erhält außer den 2 Mill. fl den Rest des deutschen Kaufpreises mit 540 000 fl, zusammen 2 540 000 fl und geht mit 5 153 437 fl in die Masse; die zweite Hypothek bekommt ihren deutschen Anteil mit 270 000 fl und geht mit 6 095 400 fl in die Masse. Insgesamt bleiben also 11 506 551 fl Schulden übrig, für die als Deckung 240 000 fl vorhanden sind, was einer Quote von 2,0858 % entspricht. Es entfallen somit auf die durch die erste Hypothek gesicherte Forderung außer den 2 540 000 fl noch 107 490 fl, also 34,4245 %, auf die zweite außer den 270 000 fl noch 127 135 fl oder 6,24 % des Gesamtbetrages.

Von diesen Voraussetzungen und weiter von der Tatsache ausgehend, daß SS, falls der Konkurs nicht ausgebrochen wäre, jährlich 15 000 fl für die Auslosung der zweiten Hypothek hätte auszahlen müssen, hat sich SS bereit erklärt, auf die Anteile der zweiten Hypothek 12½ % in bar auszuzahlen. Dies Angebot haben die meisten Gläubiger angenommen. Nachdem somit SS die große Mehrheit der beiden Hypotheken in ihre Hand bekommen hat, ist an dem Zustandekommen der in Aussicht genommenen Kaufverträge wohl nicht mehr zu zweifeln und die fast 56jährige Geschichte der NBDS, die eine fortlaufende Kette geldlicher Mißerfolge gewesen ist — die Aktionäre haben nie etwas bekommen und selbst die Hypothekenzinsen mußten oft unbezahlt bleiben —, wird nunmehr bald zu Ende gehen. Der durchgehende Schnellzugsverkehr Deutschland-Vlissingen, der außer in den Jahren 1888—1893/1897 über Boxtel-Wesel ging, war nicht in der Lage, eine genügende Einnahme zu gewährleisten. Zurzeit sucht der Vlissinger Verkehr andere Wege: nach Norddeutschland geht er seit Oktober 1923 von Tilburg aus über Arnheim-Bentheim nach Osnabrück und der süddeutsche Verkehr geht, wie 1888—1897, über Boxtel-Venlo nach Köln; Boxtel-Wesel ist zu einer unbedeutenden Nebenbahn geworden. Damit ist allerdings nicht gesagt, daß die Rolle der Linie Boxtel-Wesel im internationalen Güterverkehr ganz ausgespielt ist, die Strecke wird immer den direkten Zugang von Vlissingen zum rheinisch-westfälischen Industriebezirk bilden und somit ist es durchaus wahrscheinlich, daß ihr demnächst ein Teil des Vlissinger Verkehrs wenigstens wieder zufällt.

Allgemeines.

Anweisung für die Ermittlung der Fahrzeiten der Züge zeichnerischem Verfahren. In Nr. 41 auf S. 797 und in auf S. 952 des Jahrgangs 1924 d. Ztg. sind die Abhandn bekanntgegeben, die sich bisher mit der Bildrechnung zur eitenermittelung befaßten. Zur Ergänzung dieses Quellenchnisses ist zu vermerken, daß inzwischen zwei weitere die chnung behandelnde Arbeiten veröffentlicht wurden. rbaurat Dr. techn. Franz Nußbaum, Wien, verbreitet sich über die zeichnerische Ermittlung des Fahrtverlaufs, der Fahrzeit, der Erwärmung und des Verbrauchs für Dampf- und Elektrolokomotiven im Heft 1 des laufenden Jahrgangs des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“.

Dr.-Ing. W. Müller, jetzt Professor an der Technischen Hochschule in Dresden, macht mit einer wesentlichen Vereinfachung seines früher erwähnten zeichnerischen Verfahrens zur Ermittlung der Fahrzeiten im Heft 8 des laufenden Jahrgangs der „Verkehrstechnischen Woche“ bekannt.

Die australische Überlandbahn Kalgoorlie-Port Augusta.

Einen Markstein in der Entwicklung des australischen Eisenbahnwesens bildet die Schaffung der ersten, den Weltteil von West nach Ost durchquerenden Überlandbahn. Die Neubaustrecke Kalgoorlie—Port Augusta, die das Bindeglied zwischen den Eisenbahnnetzen West- und Südaustraliens darstellt, mißt 1051 engl. Meilen (1691 km). Sie wurde von der australischen Bundesregierung erbaut und am 17. Oktober 1917 für den Durchgangsverkehr eröffnet. Einer Beschreibung der Linie in der Londoner Fachzeitschrift „The Locomotive" entnehmen wir die folgenden Angaben.

Die Überlandbahn ist mit der Vollspur von 1,435 m erbaut. Die Schienen haben ein Gewicht von rd. 40 kg/m und sind ebenso wie das Kleineisenzeug australisches Erzeugnis; es sind die ersten Eisenbahnschienen, die im Lande selbst hergestellt wurden. Auch die 2½ Millionen Schwellen sind australischer Herkunft. Zum Verlegen der Gleise wurden zum ersten Male in Australien Gleislegemaschinen (Bauart Roberts) benutzt.

Die Linie durchzieht ein Gebiet, das vor dem Bahnbau noch fast unbekannt war. Von den großen Forschungsreisenden hielten sich sowohl Eyre auf seinem gefahrvollen Zuge im Jahre 1840 wie die Forrests im Jahre 1870 südlich des heutigen Schienenweges, Giles folgte dem heutigen Laufe der Eisenbahn zwar fast 700 km weit bis Ooldea, um sich alsdann jedoch weiter nördlich zu halten. Pioniere der Viehzucht folgten den Spuren von Giles, und vier Jahrzehnte hindurch diente das Land bis zu einer Entfernung von rund 500 km von Port Augusta der Viehhaltung, zunächst der Schafzucht. Die Verluste, die die Schafherden durch die großen Dürren und die Angriffe der wilden Hunde erlitten, und das Fehlen einer Eisenbahnverbindung führten an vielen Stationen zu einer Verdrängung des Schafes durch das Rind. Erst seit der Eröffnung der Überlandbahn beginnt die Schafhaltung wieder einen größeren Umfang anzunehmen.

Weite Landstriche harren noch der Erschließung, darunter die große Nullarborebene, die sich in ostwestlicher Richtung über 700 km weit erstreckt und deren Name (nulla arbor) schon auf das Fehlen des Baumwuchses hinweisen soll. — Das Klima des von der transaustralischen Bahn durchquerten Gebietes ist gut. Im Winter erwärmt die an einem wolkenlosen Himmel strahlende Sonne den Körper angenehm; im Sommer steigt allerdings die Tagestemperatur zu beträchtlicher Höhe, die Nächte erfahren jedoch regelmäßig eine starke Abkühlung durch die vom südlichen Eismeer her wehende Brise. Wie neuerdings unternommene Versuche gezeigt haben, eignet sich die Nullarborebene vortrefflich zur Schafzucht. Gutes Wasser kann an fast allen Punkten durch Bohren in einer Tiefe von rd. 500 Fuß beschafft werden. Neben der Viehzucht dürfte auch der Bergbau gute Aussichten bieten. Gold, Kupfer und Mangan werden bereits gewonnen, Salz von hoher Reinheit findet sich in unbeschränkten Mengen vor.

Was die Betriebsmittel der Überlandbahn anlangt, so sind die beiden Hauptgattungen des Lokomotivparks fünfachsige Personenzuglokomotiven der Bauart 2 C und fünfachsige Güterzuglokomotiven der Bauart 1 D. Besondere Aufmerksamkeit hat man der Beschaffung geeigneter Wagen für den Viehtransport geschenkt. Die Wagen für die Beförderung von Schafen fassen bequem 200 Stück, diejenigen für den Rindertransport 20 St Vieh.

Durch ihre glänzende Ausstattung zeichnen sich die Fahrze des dreimal wöchentlich in beiden Richtungen verkehren transaustralischen Personenzuges aus. Sie sind als Durchga wagen mit Mittelpuffer und selbsttätiger Kuppelung ausgebil Die Züge haben durchweg elektrische Beleuchtung, die Sch wagen sind mit elektrischen Ventilatoren ausgerüstet. In je Zug befindet sich ein Brausebad, das den Fahrgästen I. Kl unentgeltlich zur Verfügung steht. Ein Hauptreiz des Zuges der prächtige Salonwagen mit Abteilen für Raucher und Ni raucher, mit Schreib- und Spieltischen, Schreibwarenverkauf u Auch ein Klavier steht in jedem Zuge zur Verfügung, eine nehmlichkeit, die von den Fahrgästen besonders geschätzt w Ein berühmter Pianist, der kürzlich die Bahn benutzte, sichert, daß er schon an manchem ungewöhnlichen Orte gesp habe, aber noch nie zuvor in einem Eisenbahnzuge. Das Mitt essen wird im Speisewagen eingenommen, Kaffee und N mittagstee im Salonwagen, während der Morgentee in die Sch wagenabteile gereicht wird.

Der Überlandzug entwickelt eine beträchtliche Reisegeschw digkeit. Die 1691 km lange Strecke Kalgoorlie-Port Aug wird in 37¼ Stunden zurückgelegt, was einer Stundenleist von 45,4 km entspricht. Die englischen Postdampfer treffen Fremantle (Westaustralien) alle vierzehn Tage ein. Hier der Reisende noch am selben Tage Anschluß nach dem Os Gegenüber dem Seewege bedeutet die Benutzung der Eisenb bis Melbourne einen Zeitgewinn von mindestens 48 Stun bis Sydney einen Vorsprung von etwa drei Tagen. Allerdi hat der Reisende auf dieser Fahrt Gelegenheit, das Grund des australischen Eisenbahnwesens, die Verschiedenheit der Sp weiten, am eigenen Leibe genügend auszukosten. Die Reise Fremantle bis Brisbane erfordert nämlich ein nicht weniger fünfmaliges Umsteigen der Reisenden bzw. Umladen von P Gepäck und Frachtgut.

Über die Länge der einzelnen Abschnitte des transaustralisc Schienenweges und ihre Spurweiten unterrichtet die folgende sammenstellung:

	Spurweite	Lä
Fremantle-Kalgoorlie (Westaustralien)	1.067 m	623
Kalgoorlie (Westaustr.)-Port Augusta (Südaustralien)	1.435 m	1691
Port Augusta-Terowie (Südaustralien)	1.067 m	193
Terowie (Südaustral.)-Albury (Neusüdwales)	1.60 m	1310
Albury-Wallangarra (Neusüdwales)	1.435 m	1437
Wallangarra (Neusüdwales)-Brisbane (Queensland)	1.067 m	359
	Gesamtlänge	5613

Die Entfernungen und die Fahrzeiten zwischen den einzel Hauptstädten Australiens endlich gestalten sich heute wie fo

	Entfernung	Fahr
Perth-Adelaide	2713 km	69¼
Adelaide-Melbourne	778 km	16
Melbourne-Sydney	952 km	17¼
Sydney-Brisbane	1151 km	27¼

Bücherschau.

— Zur Wiedereinführung der „Sommerzeit". Im Jahre 1916 wurde in Deutschland die sogenannte „Sommerzeit" gesetzlich eingeführt, d. h. die Früherlegung der Arbeitszeit vom 1. April bis zum 1. Oktober um eine Stunde. Das ergab einen großen volkswirtschaftlichen Vorteil: Ersparnis an Licht, Kraft und Kohle, für die werktätige Bevölkerung den Reingewinn von vollen 60 Minuten Tageslicht und damit ein sehr fühlbares Mehr an Zeit, die man in freier Luft zubringen konnte. Dagegen wurde insbesondere von der Landwirtschaft wegen mancherlei Nachteilen Widerspruch erhoben, die die „Sommerzeit" zur Folge habe. Seit 1919 gibt es keine Sommerzeit mehr. Aber die Sti ihrer Verfechter ist seit damals nicht mehr verstummt, und i meldet sich mit einer soeben in Ecksteins Biographischem Ve Berlin, erschienenen Denkschrift die eigens dafür geschaf Sommerzeitzentrale der „Sarotti"-Aktiengesellschaft, Be Tempelhof, die schon vor dem Kriege zu den wärmsten kämpfern der Einrichtung gehört hatte, um den damals gefüh Kampf wieder aufzunehmen. Sie führt in ihrer Schrift Äußerungen vieler hervorragender Vertreter der Gesundh pflege, der Sozialpolitik und des Kulturlebens an. Es ist a nehmen, daß die Frage in nächster Zeit auch in den Parlame wieder aufgerollt werden wird.

Reiseeindrücke in Spanien und Portugal.

)er Reisende, der aus Mitteleuropa nach dem Zentrum der
renäenhalbinsel sich begeben will, hat zwischen drei
uptwegen die Wahl:

Von Berlin über Paris-Bordeaux-Irun direkt nach Madrid.
Durch die Schweiz über Genua:
) entlang der Riviera di Ponente bis Ventimiglia, weiter an
der französischen Riviera nach Marseille und über Cette-
Narbonne-Cerbère (franz. Grenzstation)-Portbou (spanische
Grenzstation) nach Barcelona; oder
) von Genf direkt nach Lyon-Portbou (-Barcelona); oder
zu Schiff von Genua nach Barcelona.
Zu Schiff direkt nach Vigo oder Lissabon und von dort mit
Bahn nach dem Innern.

ährend der erstgenannte Weg den Vorzug der
ınelligkeit bietet, findet der weniger eilige Reisende
de auf dem zweiten Wege eine Fülle von Anregung,
der häufige Wechsel verschiedener Landschaftsformen in
ıem Maße mit sich bringt. Andererseits darf nicht unbe-
et bleiben, daß die Bequemlichkeit durch Benutzung
direkten Züge über Paris nach dem Süden eine größere ist
ıuf der Strecke zu 2 a) und b) trotz der hier verkehrenden
swagen, z. B. Genf-Portbou. Der Weg zu 2 c) wird wegen
verhältnismäßig seltenen Schiffsverbindung Genua-Barcelona
. beliebt sein.

r Wasserweg zu 3 hat die Vorteile jeder großen Seereise
ist auf den Überseedampfern besonders erholungsuchenden
ınden oder solchen, die unmittelbar nach Südspanien streben,
mpfehlen.

ır entschlossen uns im November 1924 für die Hinfahrt zu
Wege durch Schweiz-Italien-Südfrankreich (oben 2 a) und
gten in 2½ Tagen und drei Nächten nach Barcelona.

n vornherein ist darauf hinzuweisen, daß das Reisen in
nien auf den Hauptbahnstrecken sehr angenehm ist.
Mängel in dieser Beziehung vor dem Weltkriege sind im
ıtlichen beseitigt. Allerdings ist die Ausgestaltung des
sonenzugfahrplanes namentlich im Hinblick auf
denverkehr noch etwas dürftig. Auf den Hauptbahnen
hren mit großer Pünktlichkeit Expreßzüge, die nur
ste Klasse führen, — gewöhnlich nachts — und Schnell-
e vielfach mit nur erster und zweiter Klasse, meist als
schnellzüge. Diese Züge überraschen durch ihren außer-
entlichen Komfort und die peinliche Sauber-
selbst denjenigen, der an Reisen in dem vom Kriege nicht
ırten Ländern, besonders in Schweden und der Schweiz,
. Die auf der Breitspur (1,676 m) besonders ruhig laufen-
ıreiten vierachsigen Drehgestellwagen der Expreß- und
llzüge, aber auch die dreiachsigen Wagen erster und
er Klasse der Personenzüge einer der wichtigsten Bahnen
ıens, der Madrid-Saragossa-Alicante Bahn —
Netz im Norden wie im Süden Spaniens liegt — zeigen
h nur üppig schwellendes Polster, eleganteste Aufmachung
eichfedernde Läufer in den Gängen und Abteilen, die sehr
ämigen Toiletten geben auch neben Seife und Handtüchern
rs und kaltes Wasser über oft prächtig eingerichteten
s.becken. Die Faltenbälge sind in den Gangseiten mit
tangen und weißen Behängen versehen, um möglichst jede
enutzung der Reisenden zu verhindern. Speisewagen der
ationalen Schlafwagen-Gesellschaft laufen auf sämtlichen
gen Strecken und bieten gute Verpflegung. Die Expreß-
trenes de lujo, sind mit besonderen Schlafabteilen
Mitte der Wagen ausgerüstet, die als sehr geräumige und
ngerichtete Sonderabteile (mit besonderer Toilette) für
ı Reisenden und in weiteren Abteilen als Schlafsessel
ür drei Personen nebeneinander bestimmt sind. Diese
bteile sind benutzbar gegen geringere Zuschläge als in
agen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, die
n Expreß- und Schnellzuge, vielfach auch Personenzügen,
auf weiten Strecken beigegeben sind. Die Tarife sind nicht hoch,
so daß in den Expreßzügen regelmäßig die Mehrzahl der Plätze
besetzt ist. Die Grundgeschwindigkeit dieser Züge übersteigt
nicht 70 km in der Stunde.

Den besonderen Vorzügen des Reisens auf den spanischen Bahnen stehen gewisse Nachteile gegenüber, die sich durch die fehlende Rücksichtnahme auf den Fremdenverkehr erklären. Dies gilt nicht nur für Seitenstrecken, wie nach La Coruña, sondern auch für solche Strecken wie Madrid-Lissabon. Selbst auf den größten Bahnhöfen sind keine Aushang- oder Buchfahrpläne zu finden, die Personenwagen sind gewöhnlich nicht beschildert, Auskunft über verkehrende Züge kann man nur im Hotel erhalten. In der dunkeln Vorhalle einer Abzweigstation, in Monistrol, waren dagegen auf riesiger Tafel hoch oben vergilbte Ausschnitte aus der Verkehrsordnung zu sehen. Auch hier macht der Fremde seine Erfahrungen. Wir waren in einem großen Hotel Madrids abgestiegen und wollten nach Toledo. Das deutsche Reichskursbuch verzeichnete einen Schnellzug für die Rückfahrt, das im Hotel uns als neuestes Kursbuch gegebene Buch einen zu späterer Zeit abfahrenden Zug. Im Vertrauen auf die Angaben des spanischen Kursbuches erfuhren wir bei der Rückkehr auf dem Bahnhof Toledo, der trotz seines prächtigen maurischen Stils für die Orientierung der Reisenden keine Möglichkeit bietet, zu unserem großen Erstaunen, daß der Schnellzug bereits fort war. Also hatte das deutsche Reichskursbuch rechtbehalten. Die Verständigung mit dem jefe de estación ergab schließlich, daß nur ein graphischer Dienstfahrplan zu Rate gezogen werden konnte, der jeden Trost am gleichen Tage auf direktem Wege nach Madrid zu gelangen, nahm. Wir versuchten daher auf einer Nebenstrecke über Castillejo (dem Knotenpunkt der Bahn Madrid-Alicante) zum Ziel zu kommen, konnten aber auch hier auf der Hauptstrecke lange vor 9 Uhr abends, 65 km von Madrid entfernt, keinen Zug mehr heimwärts erreichen. Wir wurden dann in großzügiger Weise von dem Bahnhofsvorstand als Angehörige der gleichen Fakultät in dem kleinen Wartesaal I. Klasse untergebracht, der mit seinem funkensprühenden Kamin, seinen Klubsesseln und allmählich erlöschenden Wandlampen zur nächtlichen Ruhe bis zum nächsten Morgen lud. Ein anderes Unterkommen gab es weit und breit nicht. In Madrid angekommen, stellten wir alsbald das Hotel zur Rede wegen Übergabe des Oktoberkursbuches als des neuesten Kursbuches. Denn inzwischen war schon das November-Kursbuch, wie wir in Erfahrung gebracht hatten, erschienen. Aber der Geschäftsführer wies uns auch aus der Novemberausgabe nach, daß der Zug hier ebenfalls falsch eingetragen war, und der Portier bemerkte, eine zuverlässige Unterrichtung über den Fahrplan sei nur auf Grund mündlicher Überlieferung bei ihm zu haben, wir hätten sagen sollen, daß wir nach Toledo zu fahren beabsichtigten. Als wir über diese offenkundigen Mängel mit einem alteingesessenen deutschen Geschäftsherrn sprachen, meinte er, daß für den Geschäftsverkehr eben nur gewisse Züge in Spanien in Frage kämen, diese blieben meist unverändert oder eine Änderung spräche sich sofort herum. Ein Verkehrsamt für Fremde wird hier noch lohnende Aufgaben lösen können. Auffallend erschien uns auch der Umstand, daß zu den Expreßzügen mit Ausnahme der Schlafplätze Platzkarten ohne numerierte Angabe des Platzes verkauft werden, wodurch Schwierigkeiten bei Belegung der Plätze entstehen. Hierauf wurde uns erwidert, daß die spanischen Eisenbahn-Gesellschaften aus finanziellen Gründen gern Platzkarten über die Zahl der im Zuge verfügbaren Plätze hinaus verkaufen. Weitere Hindernisse bereitet für den Fremden auch die dortige Angewohnheit, sämtliche Plätze und Gepäcknetze zu belegen, so daß der später zusteigende Fremde schon auf den Zugangsstationen unter Umständen erst nach Auseinandersetzungen seine Sachen unterzubringen vermag.

Die geringe Einstellung auf den Fremdenverkehr zeigt sich auch in der Behandlung der Paß- und Zollformalitäten in Portbou. Dort kam der französische Zug gegen 2 Uhr nachts an. Die wenig organisierte Paß- und Zollabfertigung aller Reisenden zugleich in einem kleinen Zimmer hatte eine erhebliche Überschreitung der Abfahrtzeit des Expreßzuges nach Barcelona zur Folge, den wir bei mangelhafter Beleuchtung in letzter Minute mit Mühe erreichten.

Einer guten Aufnahme in Spanien ist im übrigen der Deutsche nicht nur im Zuge, sondern auch sonst gewiß. Vielerorts konnte man die zuvorkommende Liebenswürdigkeit des Spaniers gerade mit Bezug auf unsere Nationalität feststellen, während andererseits der Franzose aus verschiedenen politischen Gründen sich nicht dieser Beliebtheit erfreut. Die Verluste, die die Spanier durch die deutsche Papiermark erlitten haben, lassen das Vertrauen in die jetzige deutsche Währung noch nicht ganz aufkommen; das zeigt sich nicht nur in der Schwierigkeit, Renten- oder Reichsmark in Peseten umzuwechseln, sondern auch in Gesprächen über Valutafragen.

Wer nach Spanien reist, muß sich darüber klar werden, daß er im Norden des Landes landschaftlich wenig reizvolle, vielmehr öde Steppengegenden trifft. Erst im Süden in der Gegend von Sevilla, Granada und weiter zur Küste nach dem Südwesten zu (Valencia, Alicante, Malaga) kommt er in das Gebiet voller südlicher Vegetation, umweht vom Zauber des Südens in der Atmosphäre, in Landschaft und Kunst.

Barcelona macht den Eindruck einer romanischen Stadt ohne spezifisch spanischen Einschlag. Die Einfahrt auf dem im Umbau befindlichen Hauptbahnhof enttäuscht. Man glaubt in einen offenen Kuhstall geraten zu sein; nicht die geringsten provisorischen Bequemlichkeiten sind hier für den Reisenden geschaffen, der bei Regenwetter durch wahre Sümpfe sich durcharbeiten muß. Typisch auch für die modernen Häuser Barcelonas sind die schmalen Treppen. Auf den Straßen fehlen die Briefkästen, die sich dafür in den Vorräumen der Hotels und öffentlichen Gebäude befinden. In den Verkehrsunternehmungen innerhalb der Stadt hat viel ausländisches, insbesondere englisches und belgisches Kapital Anlage gefunden, z. B. in den Straßenbahnen, in den Autobussen und neuerdings der Untergrundbahn. Großartig ist das Panorama von Tipidabo, besonders bei Abendsonnenschein auf die Stadt, die Pyrenäen und das Meer. Das Montserrat-Gebirge, das Gelegenheit zu einem Tagesausflug von Barcelona mit Eisenbahn und Zahnradbahn, schließlich Drahtseilbahn gibt, erinnert in seinen Formen vielfach an das Elbsandsteingebirge; jedoch in seiner Wirkung und seinen Ausmaßen ist das spanische Gebirge massiver und bizarrer, voll romantischer Reize.

Madrid, die moderne, großzügig angelegte Hauptstadt, weist alle neuzeitlichen Verkehrsmittel auf, neben Straßenbahnen und der während des Krieges erbauten Untergrundbahn aber auch Ochsenkarren und Eselfuhrwerke. Die spanische Kunst feiert hier ihre Triumphe im Prado, das spanische Leben in den Klubs, den Theatern — die zu sehr später Stunde erst ihre Pforten öffnen — und auf den Märkten. Die riesigen architektonisch bemerkenswerten Bankpaläste und einige andere Privatgebäude weisen darauf hin, wieviel Geld während des Krieges in Spanien verdient worden ist.

Die weitere Fahrt nach dem Süden umfaßt vor allem den Besuch von Cordoba, Sevilla und Granada. Auch hier muß man sich von der verbreiteten Vorstellung frei machen, die bei uns als solche bekannten spanischen Trachten häufig zu sehen. Das ist nur der Fall bei besonderen Volksbelustigungen und Kirchenfesten. Dafür genießt man hier die maurische Kunst, die in Cordoba ihre ausdrucksvollste Verkörperung in der berühmten Moschee-Kathedrale, in Sevilla in der Kathedrale, dem Turm Giralda und dem Alkazar (Königsschloß) mit seinem Märchengarten, zu Granada in der Alhambra findet. Ein Besuch der Prunkgebäude für die kommende ibero-amerikanische Ausstellung inmitten der Parkanlagen Sevillas ist von hohem Interesse. Der feenhafte Glanz einer südspanischen Vollmondnacht unter turmhohen Palmen wird manchem unvergeßlich blei In den vielfach äußerst schmalen Straßen ist der Verkehr übrigen sehr rege und vollzieht sich ohne Schwierigkeit s bei der häufigen Durchfahrt der Automobile.

Noch ein Wort über die südliche Küche. An die k narischen Genüsse muß man sich hier schnell gewöhnen. ständige Gebrauch von Olivenöl, mehr noch der Zusatz Knoblauch zu den Fleischspeisen, liegt nicht jedem Frem Der Spanier liebt dabei den Fleischgenuß. Die unangeneh Rauchschwaden von Olivenöl, die durch eine Straße in Cor vormittags brodelten, verrieten erst bei näherem Hinzutreten die offenen Kessel, daß dort Kuchen zubereitet wurden, besser schmecken, als ihre Herstellung ahnen läßt.

Allgemein ist zu bemerken, daß die spanische Indust während des Krieges einen starken Aufschwung genommen Drei Lokomotivfabriken, an denen ausländisches Kapital teiligt ist, können die Bahnen versorgen. Die ehemals st deutsche Konkurrenz auf industriellem Gebiet muß sich dem Kriege ihr Tätigkeitsfeld erst wieder erobern.

Der Oberbau der Hauptstrecken ist in verhäl mäßig gutem Zustande, die Signaleinrichtungen meist sehr primitiv mit der Hand durch Hebelzug zu bedie immerhin trifft man auch moderne Systeme auf einzelnen tionen. Wir bemerkten, daß die Bahnunterhaltungsarbeiter an Sonntagen auf der Strecke tätig sind; sie finden zum ihren Ausgleich in den zahlreichen Feiertagen als Ruhet Für diese Arbeiter bei den Eisenbahnen gilt nicht der stündige Arbeitstag.

Wir wenden uns nun in 24stündiger Bahnfahrt dem Weste nach Portugal. Die Strecke nach Lissabon führt d Berglandschaften über Merida-Badajoz (spanische Grenzstat -Elvas (portugiesische Grenzstation) -Entrocamento. Der nische Zug ist gut geheizt für die Fahrt durch die Hochel In Merida, der alten Römerkolonie, ist Zugwechsel. Wir g über in einen kleinen spanischen Zug, der selbst in der e Klasse keine Toiletten und primitive Heizeinrichtungen Gegen die empfindliche Kälte, die nach Sonnenuntergang ein schützen aber auch die langen metallenen Wärmflaschen heißem Wasser nur kurze Zeit. Der Bahnhof Badajoz, auf wir spät abends ankommen, ist alles andere als einladend. verlassen hier den Zug, um für drei Stunden bis zum Ab des portugiesischen Zuges in dem düsteren Wartesaal Aufn zu finden. Die Strecke Sevilla-Lissabon wird nicht Schnellzügen befahren. Wir hofften aber doch, in dem p giesischen Postzug menschenwürdig reisen zu können, wir uns schwer enttäuscht sahen. Dieser Zug bestand aus rostetem Wagenmaterial, das an unsere schlechtesten K wagen erinnert. Die Sitze in der ersten Klasse waren mit derwertigem Drell überzogen, keine Heizung war vorha und eine Toilette nur in dürftigster Form; in der Nacht herr bitterste Kälte, die wir mit unserem ganzen Aufgebot von dungsstücken nicht meistern konnten, da durch die Fenst windete und der Boden des Abteils Kälte ausströmte. Plö stiegen in der Nacht vermummte Männer ein mit Kapuzen weiten Radmänteln, wenig vertrauenerweckende Gestalten stellte sich dann gegen Morgen heraus, daß diese Männer mit Schutzkleidern wegen der Kälte so ausstaffiert hatten. Zug fuhr inzwischen mit hoher Geschwindigkeit die Hoch herunter, um gegen 6 Uhr früh in Lissabon einzutref

Sogleich bei Verlassen des Hauptbahnhofs, der für di förderung der Reisenden von den hochgelegenen Bahnst wohl einen Fahrstuhl, aber sonst nicht einmal Wartesäl bemerken wir den auffallenden Unterschied gegen Spanie Sauberkeit auf den Straßen und in dem Kaffee, das wir zu betreten, ist stark vernachlässigt. Wir sehen in diesem g Kaffee, in dem uns ein recht mangelhaftes Frühstück ge wird, daß man sich in dem allgemeinen Speiseraum w Nach der ermüdenden Nachtfahrt können wir diese Geleg auch nicht ungenutzt vorübergehen lassen. Die Bevölkeru ärmlich gekleidet, die portugiesischen Geldscheine erinne

deutsche Papiergeld während der Inflation in ihrem Kurse in ihrem Aussehen. Das Wechselgeschäft in den Kaffees t infolgedessen Blüten. Rentenmark wird nicht ungern chselt, verschmäht werden die Billionenscheine.

i der Rundfahrt durch die Stadt bergauf und bergab be- en wir nichts vom Glanz, weder prächtige Anlagen noch artige Gebäude. Nur der ehemalige Königspalast von Ne- dades überragt weithin das Stadtbild. Die Arbeitsunlust der lkerung wird dadurch gekennzeichnet, daß die meisten Ge- fte erst gegen 10 Uhr geöffnet werden; einen Friseur ver- ten wir in verschiedenen offenstehenden Läden gegen 9 Uhr eblich zu erreichen. Das Hauptleben spielt sich statt dessen veit nach Mitternacht ab. Am besten verläßt man alsbald Stadt, um in der Umgebung landschaftliche Schönheit zu ßen. Da springt vor allem Cintra heraus mit seinem Königs- ß und seinen tropischen Gärten, die ihresgleichen suchen. htenswert ist auch der Blick vom Hafen auf den Tejo. Die stehenden öffentlichen Gebäude, insbesondere das Post- ude, zeigen noch deutliche Spuren der letzten Revolutions- Man überdenkt die Geschichte des Landes, die erneut be- , daß hier die Revolutionen keinen Fortschritt in der r gebracht haben. Auch die Hygiene steht hier sehr niedrig, auf die Zusammenwürfelung dieser Mischbevölkerung zu- zuführen ist. Die Frau nimmt eine außerordentlich zurück- zte Stellung ein. Das gesellschaftliche Leben spielt sich im tlichen in den Klubs ab unter Ausschluß der Frau.

ige Worte noch über die Eisenbahnen. Die Haupt- e von Lissabon nach Porto zeichnet sich dadurch aus, daß r in dem Abschnitt Lissabon-Entocamento, auf 113 km einer chnellsten Züge Europas verkehrt; diesen Zug befördern che Lokomotiven. Die Strecke Lissabon-Porto ist auch ige Strecke, die komfortable Züge in bescheidenem Um- aufweist.

er Entschluß, das Land auf dem Seewege zu verlassen, dadurch erleichtert, daß ein Überseedampfer der Stinnes- „General San Martin" gerade vor Anker gegangen war. Preis der Schiffskarte in der ersten Klasse — das Schiff ur 1. und 3. Klasse — beträgt 15 engl. Pfund, worin und 10 Schilling Ausreisegebühr, die bei Verlassen des giesischen Hafens über See zu entrichten sind, einbegriffen sind. Die Abfahrt des Schiffes zur festgesetzten Zeit gestattete den herrlichen Blick auf Lissabon, der so gar nicht dem Innern der Stadt entspricht. Weiß leuchten im Sonnenglanz die Häuser, an Bilder aus dem Orient erinnernd. Die Paß- und Zollförm- lichkeiten bei der Ausreise über See sind außerordentlich ein- fach; nur Messer bestimmter Größe und Feuerzeuge sind ver- boten. Das Schiff fährt vorbei an der Stelle, von der Kolumbus und Vasco da Gama gen Westen aufbrachen und die ein Denk- mal, der Turm von Belem, krönt, und passiert am Ausfluß des Tejo in den Ozean die Insel-Festung Lissabon, dem Aufenthalt mancher politischer Gefangener.

Weiter bleibt das Land in Sicht: Cintra und die verschiedenen kleinen Badeorte — abwechslungsreich in Höhenzügen gebettet — tauchen auf, in denen das Sommerleben billig und einfach ist. Am nächsten Morgen landen wir nochmals auf spanischem Boden, in Vigo, wo uns der sechsstündige Aufenthalt Gelegenheit bietet, die Stadt und die Festung mit ihrem umfassenden Ausblick auf Meer und Land zu besuchen.

Dann nimmt uns das Schiff wieder auf. Zu loben ist die aus- gezeichnete Verpflegung und die Sauberkeit, sowie die Bedie- nung. Nach einer Fahrt von vier Tagen und vier Nächten quer durch den Golf von Biscaya und den Ärmelkanal, in dem uns das rauhe, neblige Wetter wieder an nordische Breiten gemahnt, landen wir in Hamburg. Die einzige Angelegenheit, die sich auf dem Schiff nicht als geregelt erwies, wurde zwischen Cux- haven und Hamburg für manche Reisende ein Grund zu Miß- stimmung, nämlich die Trinkgelderfrage. Es war nicht einleuchtend, warum diese leidige Frage nicht durch eine zehn- prozentige Ablösung, wie auf manchen italienischen Dampfern geregelt war. Jedenfalls würde von vielen Reisenden ein Wandel in dieser Beziehung dankbar begrüßt werden.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die vernünftige Kombination von Land- und Seereise für den Besuch der Pyre- näenhalbinsel eine nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit dar- stellt. Aus den vielen Anregungen und Perspektiven, die eine solche Reise gerade für den Eisenbahner bietet, konnten hier nur einige Hauptmomente aufgezeigt werden. Als Richtschnur wird auch hier der Grundsatz: „non multa sed multum" zu beachten sein.

Spode.

Die Londoner Untergrundbahnen im Jahre 1924.

i City-Eisenbahn, die Central London-Eisenbahn, die London ic Railway und die Metropolitan-District-Eisenbahn bilden ntlich mit der Londoner Omnibusgesellschaft auf Grund Abkommens aus dem Jahre 1915, das 1921 ergänzt worden ne Wirtschaftsgemeinschaft, indem sie ihre Überschüsse gemeinsamen Kasse zuführen, aus der sie dann nach einem barten Schlüssel wieder verteilt werden. Im Jahre 1924 diese Kasse einen Überschuß von 819 724 £ gegen 92 £ im Vorjahre zu verteilen.

Einnahmen der vier Untergrundbahnen und der Omnibus- lchaft aus ihrem Personenverkehr betrugen 11 919 940 £ 11 197 555 £); hieran sind die Inhaber von Dauerkarten 1 016 £ (688 710 £) beteiligt. Die Zahl der beförderten ste auf den Schnellbahnstrecken betrug einschließlich der r von Dauerkarten 298 356 083, das sind 7 185 733 weniger i Vorjahre. Diese Abnahme ist zum großen Teil darauf zuführen, daß die City-Eisenbahn wegen Umbaus während beträchtlichen Teils des Jahres stillgelegt war, doch hat ie Central London-Eisenbahn einen Rückgang um fast M. Fahrgäste zu verzeichnen. Bei der Omnibusgesellschaft Zahl der Fahrgäste trotz zunehmenden Wettbewerbs Omnibusunternehmen um 118 475 655 auf 1 158 411 377 en, der Wettbewerb hat aber trotz dieser Steigerung des rs auf die Einnahmen gedrückt. Der Durchschnittsfahr- preis für einen Fahrgast ist von 2,07 Pence auf 2,03 Pence ge- fallen (1 Penny nach Friedenswert = 8,5 ₰).

Die fünf Gesellschaften hatten zusammen eine Roheinnahme von 13 570 252 £; nach Abzug der Betriebsausgaben, der Zinsen, der Dividenden für Aktien mit fester Dividende, der Rücklagen für Tilgung des Anlagekapitals und Erneuerung der Anlagen im Betrage von 12 750 528 £ blieb der schon erwähnte Überschuß von 819 724 £, der an die Gemeinschaftskasse abgeführt wurde. Den Rücklagen für unvorhergesehene Fälle und Erneuerungen wurden 60 000 £ weniger als voriges Jahr gutgebracht, und auf neue Rechnung wurden 70 750 £ weniger vorgetragen. Infolge- dessen war es bei den vier Schnellbahngesellschaften möglich, dieselbe Dividende wie im Vorjahr auszuschütten, während die Omnibusgesellschaft gezwungen war, ihre Dividende von 9 auf 6 % herabzusetzen. Grund hierfür war der schon erwähnte Wettbewerb, der der Omnibusgesellschaft nicht nur Verkehr ent- zog, sondern sie auch veranlaßte, die Zahl ihrer Omnibusse zu vermehren, um dem Wettbewerb zu begegnen. Dadurch wurden die Betriebskosten erhöht, und auch die Vermehrung des Anlage- kapitals hat die Ausgaben vergrößert, ohne daß die mit diesem neuen Kapital geschaffenen Anlagen bisher als werbende ange- sehen werden könnten. Sehr schlecht abgeschnitten haben auch die Londoner Straßenbahnen, und zwar ebenso sehr diejenigen, die der Grafschaftsrat betreibt, als auch diejenigen, die zur

Untergrundgruppe gehören. Der Grund hierfür ist wie bei der Omnibusgesellschaft im Wettbewerb fremder Omnibusse zu suchen.

Die Londoner Untergrundbahnen hatten im Jahre 1924 zwei bemerkenswerte Ereignisse zu verzeichnen: am 20. April wurde die umgebaute Strecke Moorgate-Euston und mit ihr die sechsgleisige Tunnelanlage bei Camden Town in Betrieb genommen; damit konnte ein durchgehender Verkehr von Moorgate nach Hendon und Highgate eröffnet werden, der am 18. August nach Fertigstellung der Verlängerungsstrecke Hendon-Edgware auf diese ausgedehnt wurde. Am 1. Dezember wurde sodann auf der umgebauten Strecke Moorgate-Clapham Common, die während der Erweiterung ihres Tunnelquerschnitts stillgelegt war, der Betrieb wieder aufgenommen. Die City und Südlondoner Eisenbahn führt seitdem die Bezeichnung City-Eisenbahn. Ihr Umbau hat die Möglichkeit geschaffen, die größeren Betriebsmittel der jüngeren Untergrundstrecken auch auf der City-Eisenbahn zu verwenden. Ihre südliche Fortsetzung bis Morden wird voraussichtlich Anfang 1926 betriebsfähig fertiggestellt sein. Auch der Bau der südlichen Verlängerung der Hampstead-Strecke zwischen Charing Cross und Konnington macht befriedigende Fortschritte.

Die Londoner Metropolitan-Eisenbahn kündigt für das Jahr 1924 eine Dividende von 5 % an, ein Betrag, der in ihrer Geschichte nur fünfmal überschritten worden ist, und zwar in de Jahren 1864 bis 1868. Ihre Mehreinnahmen von 382 593 £ h diese Eisenbahn im wesentlichen dazu verwendet, ihre Rücl lagen zu verstärken, indem sie ihnen 148 664 £ (1923: 95 146 £ zuführte. Die Gesamteinnahmen betrugen 2 264 040 £, ihre B triebsausgaben 1 470 305 £ (1923: 1 289 996 £), so daß ein B triebsüberschuß von 793 735 £ (591 450 £) verblieb. Die Meh ausgaben sind zum großen Teil durch den vermehrten Verkehr 117 918 109 gegen 104 898 557 Personen und 4 887 504 geg 4 193 580 t Güter — verursacht worden. Dazu kamen noch d bereits erwähnten, erhöhten Rücklagen und 51 190 £ Sonde zulagen an die Bediensteten wegen des verstärkten Verkeh nach der Ausstellung in Wembley. Auch der Schuldendien stellte im vergangenen Jahre erhöhte Anforderungen.

Am 5. Januar d. J. ist der elektrische Betrieb über Harro hinaus bis Rickmansworth ausgedehnt worden. Gemeinschaftli mit der London und Nordostbahn wird eine Anschlußstrecke na Watford angelegt, deren Bau rüstig vorwärts schreitet; der B trieb soll noch im laufenden Jahre eröffnet werden. Die Halt stellen St. Johns Wood, Willesden Green und Aylesbury werd umgebaut. Wenn diese Bauten im Laufe des Jahres vollend werden, soll dann der Umbau der Haltestellen Aldgate und E gware Road in Angriff genommen werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Zum Tode des Reichspräsidenten** erläßt der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Oeser in der „Reichsbahn" folgende Kundgebung:

Am 28. Februar, vormittags 10¼ Uhr, verstarb Herr Friedrich Ebert, der seit 1919 als erster Reichspräsident an der Spitze des Deutschen Reiches gestanden hat.

Mit ihm ist ein Mann von uns gegangen, dem unter Hintanstellung aller persönlichen Interessen nur das Wohlergehen unseres Vaterlandes am Herzen lag.

Der Verstorbene bekundete für die Deutsche Reichsbahn ein verständnisvolles Interesse und förderte, wenn auch oft unbemerkt vor der Öffentlichkeit, die schwere Arbeit der letzten Jahre am Wiederaufbau des Eisenbahnwesens in kraftvollster Weise. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird ihm, der durch einen vorzeitigen Tod mitten aus seinem Wirken gerissen wurde, ein dankbares Gedenken bewahren.

— **Streikbewegung unter der Arbeiterschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Am 5. März sind, hauptsächlich wegen Lohnforderungen, auf einigen Dienststellen der Reichsbahndirektion Dresden, Arbeiter in den Streik getreten. Der Streik hat in den folgenden Tagen auf weitere Dienststellen in Sachsen übergegriffen, auch haben auf einigen Dienststellen anderer Direktionsbezirke (Berlin, Breslau, Halle) die Arbeiter am 7. März die Arbeit niedergelegt. Während der Personenverkehr überhaupt nicht durch die Streikbewegung berührt wird, ist auch der Betrieb und Verkehr auf den Güterböden und Rangierbahnhöfen nicht gestört, da die Verwaltung durch Ersatzkräfte diese vollständig aufrechterhält. Die Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Gewerkschaften am 7. März waren ohne Erfolg. Am Mittwoch, den 11. März, traten sowohl die Arbeitergewerkschaften wie die Beamtenverbände zur Sitzung in Berlin zusammen, um zur Lage Stellung zu nehmen. Auf die wirkliche Sachlage weist die Reichsbahn mit folgenden Ausführungen hin: „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat den Eisenbahnarbeitern immer wieder angeboten, ihre Löhne dort, wo sie unter den Industriearbeiterlöhnen liegen, an diese anzugleichen. Das haben die beteiligten Gewerkschaftsführer abgelehnt und eine allgemeine Lohnerhöhung gefordert. Eine solche glaubt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zurzeit vermeiden zu müssen, um nicht im gesamten Deutschland wiederum eine allgemeine Lohnsteigerung auszulösen und damit die Gefahr einer Preissteigerung und einer neuen Inflation heraufzubeschwören. Die Reichsbahn muß bei ihrer finanziellen Belastung für jede neue Ausgabe eine Einnahmequelle suchen. Eine Erhöhung der Personentarife würde sich bei Lohn- und Gehaltsaufbesserungen nicht vermeiden lassen.

Es ist mit aller Zuversicht zu hoffen, daß die Reichsbahnbeamtenschaft die Ruhe bewahrt und sich an einer Streikbewegung nicht beteiligt. Es ist irreführend, wenn die Reichsgewer schaft deutscher Eisenbahnbeamten, die den streikenden A beiterverbänden ihre Sympathie ausgesprochen hat, mit der g samten Beamtenschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellscha identifiziert wird. Der Reichsbahnbeamte weiß zur Genüge, da er kein Streikrecht besitzt. Ihm ist bewußt, daß er sich dur Dienstverweigerung eines Dienstvergehens schuldig macht u daß ihm Dienstentlassung oder Kündigung bevorstehen würde.

Der Weg, den Reichsarbeitsminister als Schlichter anzurufe bleibt immer noch offen. Nach den vereinbarten Bestimmunge ist dieser Schritt zu gehen, bevor seitens der einen Vertragspart in den Streik getreten wird."

— **Geschäftsanweisung für das Eisenbahn-Zentralamt.** „D Reichsbahn" Nr. 8 veröffentlicht die neue Geschäftsanweisung f das Eisenbahn-Zentralamt, deren organisatorische Umgestaltu in Nr. 10, Seite 290 dieser Zeitung bereits erwähnt ist. Na dieser Geschäftsanweisung ist weiter noch hervorzuheben d Gliederung des Eisenbahn-Zentralamtes in 12 Abteilungen (Allgemeine und Verwaltungsabteilung, 2. Abteilung für Sozi versicherung, 3. Bautechnische Abteilung, 4. Lokomotivabteilur 5. Wagenbauabteilung, 6. Betriebsabteilung, 7. Wagendienst- u Verkehrsabteilung, 8. Bremsabteilung, 9. Werkstätten- und Sto wirtschaftsabteilung, 10—12. Einkaufsabteilungen E. F. S.). D Eisenbahn-Zentralamt ist der Hauptverwaltung der Deutsch Reichsbahn-Gesellschaft unmittelbar unterstellt. Die Abteilunge die unter Führung von Abteilungsleitern sachlich ihre Dien geschäfte selbst erledigen, stehen im engsten Geschäftsverke mit den zuständigen Fachabteilungen der Hauptverwaltung. P sönlicher Vorgesetzter der Oberbeamten des Eisenbahn-Zentr amtes ist der Generaldirektor, persönlicher Vorgesetzter (übrigen Beamten sowie Angestellten und Arbeiter der Vizeprä dent, der auch die allgemeinen Geschäfte zu führen hat.

„Die Reichsbahn" Nr. 8 enthält gleichzeitig die neue Geschäf anweisung für die Behandlung der Angelegenheiten des Güt wagendienstes im Eisenbahn-Zentralamt.

— **Vierteljährliche Gehaltszahlung.** Am 5. März d. J. wu im Reichsrat ein Gesetzentwurf über die vierteljährliche Gehal zahlung angenommen. Mit dem 1. April d. J. würde nach Aufhören der Ermächtigung der Regierung zu einer anderwe gen Zahlung automatisch die Gesetzbestimmung über die viert jährliche Gehaltszahlung an Beamte wieder in Kraft treten. I Gesetzentwurf sieht nun vor, daß der Regierung die Ermäch gung gegeben wird, mit Zustimmung des Reichsrats und des ständigen Reichstagsausschusses den Zeitpunkt für das Wied inkrafttreten der vierteljährlichen Zahlung festzusetzen. I Gründe dafür sind, daß ein automatisches Wiederinkrafttre am 1. April kassentechnische Bedenken haben würde und fer für die Beamten selbst wirtschaftlich nicht vorteilhaft s würde.

— **Ausrüstung der Personenwagen wie vor dem Kriege.** reits bei Gelegenheit des Empfanges der Presse am 8. Jan. d. hat Generaldirektor Oeser mitgeteilt, daß die sämtlichen P

enwagen planmäßig in die Werkstätten kommen sollen, um s Ersatzmaterial, das noch aus dem Kriege herstammt, ausrechen und durch richtiges Material zu ersetzen. Auch sollen tere Verbesserungen getroffen werden, um die Personenen wieder auf den früheren Zustand zu bringen. Die Reichsn-Gesellschaft hat jetzt versuchsweise die Ausrüstung der rte verschiedener D-Zugpaare auf einzelnen Linien mit Stofftüchern und flüssiger Seife angeordnet. Auch sollen die gel in den Abteilen der 1. und 2. Klasse der D-Zugwagen in sämtlichen Aborten der D-Züge wieder angebracht wer- Ferner ist die Verwendung von Plüsch als Polsterbezugf und die Anbringung von Fenstervorhängen in den Personenen im früheren Umfange allgemein verfügt. Endlich soll die trische Beleuchtung der D-Zugwagen weiter durchgeführt den.

Freizügigkeit der Wochenendkarten. Die Deutsche Reichs-Gesellschaft teilt mit, daß bereits Sonntagsrückfahrkarten egeben werden, die zur Rückfahrt von einer anderen Station ler Endstation der Hinfahrt benutzt werden können. In wel Umfange die Ausgabe solcher Karten zugelassen werden , ist der Entscheidung der einzelnen Reichsbahndirektionen lassen, weil diese allein zu übersehen vermögen, ob ein Benis für Sonntagsrückfahrkarten vorliegt, und ob keine nde betrieblicher Art dagegen sprechen. Die Rückfahrt von n beliebigen Bahnhof aus kann aus dem Grunde nicht geet werden, weil nur solche Bahnhöfe in Frage kommen en, die von der Anfangsstation nicht weiter entfernt sind lie Endstation der Hinfahrt.

Anschriften am Reisegepäck. Aus den Kreisen des reisen Publikums ist der Wunsch geäußert worden, das „Kofferett", das mit der Adresse des Fahrgastes versehen, am er anzuheften ist, bei den heute wieder sicheren Reiseverissen abzuschaffen. Dazu teilt die Deutsche Reichsbahnllschaft mit: Die Bestimmung der Eisenbahn-Verkehrsord-, daß jedes Gepäckstück die Adresse des Reisenden sowie Namen der Aufgabe- und Bestimmungsstation tragen muß, ingeführt worden, um Verschleppungen des Gepäcks mögt zu vermeiden. Sie besteht seit dem Jahre 1917 und hat durchaus bewährt, nicht zum wenigsten im eigenen Interesse Reisenden. Eine Änderung ist nicht beabsichtigt.

Sicherheit der Reisenden auf der Fahrt. Die Reichsbahntion Köln hat ihr Personal nochmals eingehend über die mmungen zur Sicherheit der Reisenden in den Zügen unteret, so daß anzunehmen ist, daß Belästigungen von Reisenden fremde Personen nach Möglichkeit für die Folge vermieden en. Dabei ist auch an die Maßnahmen gegen Diebstähle von gepäck erinnert worden. Hier kann sich natürlich der nde am besten selbst schützen, indem er auf sein Eigentum lt Obacht gibt. Zweckmäßig werden alle im Abteil unterchten Gegenstände am Gepäcknetz mit besonderen Kettchen tigt, so daß ein Wegnehmen erschwert oder ganz unmöglich Vor der Abfahrt der Züge möge der Reisende bei seinem ck bleiben und sich nicht von Begleitern verabschieden oder stoff usw. kaufen, ohne auf sein Eigentum zu achten, denn esem Augenblick übt gewöhnlich der Gepäckdieb, meist in nter Kleidung, sein Handwerk aus. Das Gleiche gilt beim h des Speisewagens. Die Reichsbahndirektion hat eine nung ausgesetzt dem, der einen Gepäckdieb ergreift oder Gepäckdiebstahl anzeigt, so daß der Täter gerichtlich be- werden kann.

Schlafwagenverbindung Berlin-Danzig. Zwischen Berlin Danzig besteht eine Schlafwagenverbindung dadurch, daß n Nachtschnellzügen Berlin-Eydtkuhnen und umgekehrt Allenstein) zwei Schlafwagen laufen, von denen der eine und bis Schneidemühl in dem Anschlußzug zwischen eidemühl und Marienburg sowie umgekehrt weiführt wird. Die Ankunft in Marienburg erfolgt 6.25 vorm., bfahrt von dort 10.27 nachm. Zwischen Marienburg und g sind die planmäßigen Züge zu benutzen.

Die Frachtenpolitik der Reichsbahn. Die Industrie- und lskammer zu Düsseldorf hat in einer eingehenden Eingabe Wünsche hinsichtlich der zukünftigen Frachtenpolitik get und begründet. Es handelt sich hierbei um folgende Forgen: 1. Grundsätzliche Nachprüfung der Gütereinteilung. ederherstellung eines angemessenen Spannungsverhältnisses hen den verschiedenen Klassen. 3. Herabsetzung der ten insbesondere auf nahe Entfernungen, besonders durch Bigung der Abfertigungsgebühren unter 100 km. 4. Beseig der Mindestfracht von 5 km. 5. Tarifarische Begünstigung innenwasserstraßenverkehrs. 6. Herabsetzung der Nebenhren. 7. Verbilligung der Ausfuhrfrachten.

— **Die rheinisch-westfälische Städtebahn.** Wie der „D. A. Z." aus Gelsenkirchen gemeldet wird, hat der Plan dieser Städtebahn nun feste Formen angenommen. Die Stadtverordnetenversammlungen der großen Industriestädte werden sich in diesen Tagen mit der Zustimmung zu den Kostenanteilen zu beschäftigen haben. Die Städteschnellbahn beginnt in Köln; ihre Hauptlinie geht über Düsseldorf, Duisburg, Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund. Anschlußbahnen von Duisburg nach Mörs, von Duisburg über Hamborn nach Dinslaken, von Duisburg über Oberhausen nach Essen, von Oberhausen nach Hamborn und von Essen nach Gladbeck sind vorgesehen.

Der Gesamtplan hat die staatliche Konzession erhalten und damit die rechtliche Grundlage zu seiner Durchführung. Der Bau soll mit größter Schnelligkeit betrieben werden, so daß im Januar 1930 spätestens die Stammlinie und ihre Nebenlinien dem Betrieb übergeben werden können. Die Fahrzeit für die ganze Strecke Köln-Dortmund einschließlich der Aufenthalte auf den Stationen wird voraussichtlich 78 Minuten betragen, die mittlere Stundengeschwindigkeit rund 80 km. Ein Normalzug besteht aus zwei je 21 langen Triebwagen. Zur Sicherung des Betriebes wird die Ausgestaltung der Bremsvorrichtungen sowohl wie die der Signalvorrichtungen mit besonderer Vorsicht erfolgen.

— **Zugtelephonie A.-G., Berlin.** Unter dieser Firma ist nach der B. B. Ztg. eine Aktiengesellschaft gegründet worden. Die Gesellschaft ist mit einem Kapital von 900 000 RM ausgestattet und übernimmt die gesamten Verträge, welche die Dr. Erich F. Huth G. m. b. H. mit der Deutschen Reichspost und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geschlossen hat, um die Ausstattung des Reichseisenbahnnetzes mit allen Einrichtungen durchzuführen, welche dazu dienen, den Telephonverkehr zwischen ortsfesten Stationen und fahrenden Eisenbahnzügen und zwischen diesen Zügen untereinander herbeizuführen. Als erste Strecken, welche mit den in Betracht kommenden Einrichtungen ausgestattet werden sollen, sind die Strecken Berlin-Hamburg und Berlin-München in Angriff genommen, von denen die erstere im Laufe des Sommers dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird. Die seit Monaten auf dieser Strecke durchgeführten Versuche haben den Beweis geliefert, daß das Problem der Zugtelephonie auf Grund der bisher geleisteten Vorarbeiten als gelöst betrachtet werden kann. Die Verständigung zwischen fahrenden Zügen und jeder beliebigen Telephonstation des Deutschen Reiches ist so klar wie zwischen ortsfesten Stationen und läßt sich in kürzester Frist herstellen. Die Deutsche Reichsbahn wird daher das erste große Eisenbahnnetz sein, welches mit einer den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zugtelephonie ausgestattet sein wird, deren weiterer Ausbau durch Ausnutzung des Rundfunks später erfolgen soll. Den Aufsichtsrat der Zugtelephonie Aktiengesellschaft bilden die Herren Dr. Georg Solmssen, Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft, Dr.-Ing. Vielmetter, Direktor der Knorrbremse Aktiengesellschaft, Leo Simon, Direktor der Dübel-Werke, Max Warburg in Fa. M. M. Warburg & Co., Dr. I. Rosenberg, Direktor der Allgemeinen Gesellschaft für chemische Industrie m. b. H., Dr. phil. Rottgardt und Diploming. Rosenbaum, letztere beide Direktoren der Erich F. Huth G. m. b. H. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin, Unter den Linden 35.

— **Die Verbesserung der Wärmewirtschaft des Ausbesserungswerkes Opladen.** Hierüber sprach in der Februarversammlung der Deutschen Maschinentechnischen Gesellschaft Reichsbahnoberrat Boehme, Opladen. Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Opladen, mit einer Belegschaft von mehr als 2700 Mann, eines der größten der Reichsbahn, ist in den letzten Jahren auf eine neuzeitliche Verbindung der Kraft- und Wärmewirtschaft umgestellt worden. Bis dahin wurde der Gleichstrom durch Sauggasmaschinen erzeugt, der Drehstrom gekauft. Die über 20 Jahre alten Sauggasmaschinen waren verschlissen und die Kesselanlage genügte auch nicht mehr den Anforderungen.

Die vorhandene Kesselanlage hatte zusammen etwa 2200 qm Heizfläche und die Spannung lag größtenteils zwischen 4 und 8 Atm. Der Rest waren Lokomotivhilfskessel mit 10—12 Atm. Es wurden drei neue Kessel von zusammen 1150 qm Heizfläche und 20 Atm. Überdruck mit Überhitzung und Rauchgasvorwärmung aufgestellt. Ein Kessel von 8 Atm. und 250 qm Heizfläche blieb bestehen, alle anderen wurden stillgesetzt. Zur Kraftversorgung dient jetzt eine Tandemverbunddampfmaschine von 1500 PS höchster Leistung, auf deren Hauptwelle ein Drehstromerzeuger und ein Gleichstromerzeuger sitzen. Der Aufnehmer zwischen Hoch- und Niederdruckzylinder hat 6 Atm. Spannung und ist angezapft, so daß die Dampfhämmer und alle Prüfleitungen mit Zwischendampf gespeist werden, der im Hochdruckzylinder bereits von 19 bis 6 Atm. herab Arbeit geleistet hat. Es können bis 11 000 kg Zwischendampf entnommen werden. Der Abdampf der Hämmer dient zum Betrieb der Abkocherei. Auch ein Teil der Heizung wird mit Zwischendampf gespeist, ein anderer Teil mit dem Abdampf der Dampfmaschine,

der vorher sorgfältig entölt wird. Auch der Abdampf des neu aufgestellten Dampfkompressors für Preßluft kann zu Heizzwecken verwendet werden. Im Sommer arbeiten beide Dampfmaschinen mit Kondensation. Wenn an sehr kalten Tagen die Zwischen- und Abdampfmengen nicht genügen, kann Frischdampf durch ein Reduzierventil zugegeben werden. Die Sauggasgeneratoren sind auf Druckgas und Braunkohlenbrikettvergasung umgebaut und sollen in Zukunft die Schmiedeöfen versorgen. Die Dampfkessel werden mit einem Gemisch von Rauchkammerlösche und Nußkohle betrieben, bei Beanspruchungen unter 20 kg je Quadratmeter Heizfläche genügt eine Mischung von 20 bis 25 % Kohlenzusatz, darüber hinaus müssen 30 bis 40 % zugesetzt werden.

Infolge der Ruhrbesetzung ist die Anlage reichlich ein Jahr später fertig geworden, als beabsichtigt war, eingehende Betriebsergebnisse sollen daher erst nach Ablauf eines Jahresbetriebes veröffentlicht werden. Soweit der bisherige Betrieb eine Schätzung zuläßt, werden in einem Jahre etwa 5000 t Kohle verbraucht werden gegen 9000 t früher. Außerdem werden noch die Kosten für den gekauften Strom (rund 1,4 Millionen kw/Std.) gespart. Die Ersparnisse an Flammkohle für die Schmiede sind dabei noch nicht berücksichtigt. Die Anlage, die durch die vielen Unterbrechungen durch die Ruhrbesetzung erheblich teurer wurde als veranschlagt war, besonders, da sehr oft mit kostspieligen Provisorien gearbeitet werden mußte, dürfte in etwa 6 Jahren durch die Ersparnisse an Kohle und Bedienungspersonal abgeschrieben sein.

— **Städtisches Fremdenverkehrsbureau in Berlin.** Die Verhandlungen über die Errichtung eines Fremdenverkehrsbureaus der Stadt Berlin nähern sich ihrem Abschluß. Mehrere deutsche Großstädte, wie München und Köln, verfügen bereits seit längerer Zeit über eine derartige städtische Einrichtung, und sowohl die Fremden als auch die Stadtverwaltungen haben damit die besten Erfahrungen gemacht. Das Berliner Fremdenverkehrsbureau soll möglichst zum 1. April d. J. errichtet werden und seinen Sitz, wenn irgend angängig, in der Nähe der großen Bahnhöfe erhalten. Es wird dem Verkehrsamt des Magistrats unterstellt, aber nach kaufmännischen Grundsätzen als selbständiges wirtschaftliches Unternehmen verwaltet. Man hofft, aus dem Betriebe des Fremdenverkehrsbureaus mit der Zeit auch Einnahmen zu erzielen, wie dies bereits in den erwähnten Großstädten der Fall ist. Für die Reisezeit ist die Eröffnung des Fremdenverkehrsbureaus zum 1. April dringend erwünscht, um so mehr, als die von der Reichsbahn neuerdings eingerichteten Sonntags-Sonderzüge nach Berlin der Reichshauptstadt neue Scharen von Besuchern zuführen, deren Leitung und — zu einem Teil — Unterbringung mit eine der Aufgaben der städtischen Fremdenverkehrsstelle bilden werden.

— **Direktor v. Lavale †.** Wie die „Frkf. Ztg." meldet, ist in Heidelberg, wo er seit 1908 im Ruhestande lebte, der frühere langjährige Direktor der pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen v. Lavale gestorben.

— **Vizepräsident Höfinghoff †.** Am 5. März 1925 ist der Vizepräsident des Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin, Wilhelm Höfinghoff, infolge eines Gehirnschlages plötzlich verschieden. Er ist am 13. Juli 1864 in Delstern, Kreis Hagen in Westfalen, geboren. Nach dem Besuch des Realgymnasiums zu Hagen und nach praktischer Tätigkeit in der Eisenbahn-Hauptwerkstatt Witten studierte er auf der Technischen Hochschule zu Hannover das Eisenbahn-Maschinenfach. Die erste Hauptprüfung bestand er mit Auszeichnung. Im Jahre 1889 wurde er zum Regierungsbauführer, und 1893 zum Regierungsbaumeister ernannt. Vorübergehend war er dann im sächsischen Staatseisenbahndienst tätig. Seit 1896 wieder in preußischen Diensten, hatte er an verschiedenen Stellen dieser großen Eisenbahnverwaltung Gelegenheit, seine reichen theoretischen Kenntnisse praktisch zu erweitern. Nach erfolgreicher Tätigkeit bei den Eisenbahndirektionen Bromberg, Essen und Mainz erhielt er, inzwischen zum Eisenbahnbauinspektor ernannt, 1905 die Leitung der Maschineninspektion in Bremen und 1908 die in Hamburg. 1910 wurde er zum Regierungs- und Baurat ernannt. Von 1910 bis 1912 war er Vorstand der Werksstätten-Inspektion in Tempelhof bei Berlin und dann kurze Zeit Mitglied der Eisenbahndirektion Halle. Seine reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Lokomotivbaues und -betriebes veranlaßten das Ministerium, Höfinghoff 1912 zum Mitglied des Eisenbahn-Zentralamtes zu ernennen, wo er zunächst das Lokomotivbeschaffungsdezernat erhielt. Als Oberbaurat (1918) hatte er dann die Oberleitung der gesamten Fahrzeugbeschaffung. In dieser Stellung und in der eines Abteilungsdirektors (1921) leistete er seiner Verwaltung ganz besondere Dienste. Als langjähriges Mitglied und Vorsitzender des preußischen Lokomotivausschusses war er auch seit Errichtung der Fachausschüsse der Deutschen Reichsbahn Vorsitzender des Deutschen Lokomotivausschusses. Hier gab er dank seiner reichen Erfahrungen mancherlei Anregungen zu V besserungen des modernen Lokomotivbaues. Im Verein Deuts Eisenbahnverwaltungen war er erst seit 1921 tätig. Aber dieser verhältnismäßig kurzen Zeit hatte er es verstanden, gewisse Führerrolle im Technischen Ausschuß dieses Verba zu übernehmen. Als Vorsitzender des Wagenbauausschusses Vereins zeigte er, daß er nicht nur im Lokomotivbau, sond auch im Wagenbau Tüchtiges zu leisten imstande war. Eb beherrschte er das Gebiet der internationalen Wagenbenutz so daß er auch in diesem Ausschuß des Vereins wie auch in übrigen Ausschüssen sich hervorragend betätigte. Mit se ganzen Kraft und innerster Überzeugung setzte er sich dafür ein, daß das technische Eisenbahnwesen, wie es im reiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgebildet wu auch über deren Grenzen hinaus Anerkennung fand und Geltung verschafft wurde.

Dieses arbeitsreiche Leben nötigt wohl jedem die größte H achtung vor dem Manne ab, der als echter Mann der „roten E einen geraden, offenen Charakter hatte. Grad aus, das ist W falenbrauch! Das konnte man immer wieder an ihm erfah Ein lauterer Charakter und unbeugsame Gerechtigkeit zeichneten den Mann aus, der jedem ein hilfsbereiter Freund der sich ihm vertrauensvoll näherte. Jeder, der ihn kannte, ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken bewahren, und wird man noch den Mann entbehren, der sein ganzes Leben die Arbeit einsetzte.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Ge schaft sind versetzt: der Reichsbahnoberrat Lieffer Stettin als Mitglied zur Reichsbahndirektion Magdeburg, Reichsbahnräte Geittner in Aschersleben als Mitglie Reichsbahndirektion Stettin, Säufferer in Stuttgart Reichsbahndirektion Trier, Schlenke in Brandenburg als Vorstand zum Eisenbahnbetriebsamt 8 Berlin, Lüttg Glogau zur Oberbetriebsleitung Ost in Berlin, Gustav Wag in Cottbus als Vorstand zur Bauabteilung Trier, Theuerk in Trier nach Brandenburg West als Leiter der bautechnis Abteilung beim Eisenbahnwerk, Stendel in Königsberg (als Mitglied zur Reichsbahndirektion Hannover und Richter in Hannover zur Reichsbahndirektion Kö berg (Pr.).

Österreich.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen:**

Betriebsleistung:

	Dezember 1
1000 Zugkilometer	3 480
1000 Wagenkilometer	67 855

Verkehrsleistung:

	1000 Nutzlastton kilometer
der personenführenden Züge	41 922
der Güterzüge	332 528

	Millionen K
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis	401
davon Personen- und Gepäckverkehr	95
davon Güterverkehr	306

— **Großhandelsindex.** Die absoluten Zahlen des Großhan index weisen in den Monaten Januar und Februar 1925 fol Entwicklung auf (1. Halbjahr 1924 = 1):

	Januar	Februar
Gesamtindex	21 181	21 081
Nahrungsmittel	20 346	20 100
Industriestoffe	22 850	23 276

Die Spannung zwischen den beiden Gruppen der Nahr mittel und der Industriestoffe, deren Preishöhe im Laufe de gangenen Jahres sich stark angenähert hatte, wurde im Fe wieder etwas erweitert. Die Getreidepreise machten die wärtsbewegung auf dem Weltmarkte mit, die jedoch keine gerung des Index der Nahrungsmittelgruppe herbeizuführe mochte, zumal sie in letzter Zeit wieder eine Abschwächu fuhr und überdies durch die Ermäßigung der Preise bei a Lebensmitteln wieder aufgehoben wurde.

— **Arbeitslosigkeit in Österreich.** Ende Januar 1925 w in Österreich 187 070 unterstützte Arbeitslose gezählt. Wi wogen, daß die Zahl der Erwerbslosen infolge der einschrä den Bestimmungen der Arbeitslosenversicherung um 10— höher sein dürfte und die Zahl der Unterstützten in der Hälfte des Monats Februar in Wien und Umgebung um w 2000 gestiegen ist, so ergibt sich, daß es gegenwärtig in reich über 200 000 Erwerbslose gibt, was bei einem schätz

berechneten Stand von höchstens 1,3 Millionen Arbeit-
r in Gewerbe und Handel den überaus hohen Satz von mehr
% ausmacht. Dieser Stand bedeutet den Höhepunkt seit der
g der Arbeitslosenunterstützung, also annähernd seit dem
d der Republik, da der bisherige Höchsstand (im April
mit 186 030 ausgewiesen ist.

)sterreichs Erzgewinnung. Im Vorjahre ist die Eisenerz-
ung infolge der geringen Roheisenerzeugung bedeutend
gegangen. Sie betrug am steirischen und kärtnerischen
g insgesamt nur 7,1 Millionen Meterzentner gegen 12 Mil-
im Jahre 1923. Die Erzförderung ging besonders im
n Halbjahr 1924 stark zurück. Von 950 000 Meterzentnern
li sank die Förderung auf 120 070 Meterzentner im No-
r und stieg im Dezember auf 130 070 Meterzentner an.
bgabe an die Eisenwerke betrug im Dezember jedoch be-
vieder 326 000 Meterzentner gegen nur 14 600 im November
e wesentliche Steigerung weist dagegen die salzburgische
erzförderung auf. Die Monatsförderung stieg im Vor-
auf über 75 000 Meterzentner an. Die Gesamtförderung
im Vorjahre 757 000 Meterzentner gegen 578 000 im Jahre

**ie Bedeutung der Seehäfen Hamburg und Bremen im Eisen-
erkehr mit Österreich.** Am 21. Januar 1925 hielt Ober-
ngsrat Klewitz, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona,
Hochschule für Welthandel in Wien einen Vortrag über
edeutung der Welthäfen Hamburg und Bremen im Eisen-
erkehr mit Österreich. Der Vortragende legte zunächst
ß für das nordwesteuropäische Festland Antwerpen, Rot-
, Hamburg und Bremen die Welthäfen geworden sind und
auf, daß jeder dieser Häfen eine Verkehrszone habe, die
schließlich beherrsche, daß jedoch außerhalb dieser Zonen
ifen sich bekämpften. Die Lage der beiden deutschen
schließe die Möglichkeit zu Verkehrsbeziehungen auch zu
eich in sich; für Österreich komme aber auch das Mittel-
n Frage, so daß Triest im Wettbewerb mit den deutschen
häfen stehe. Die angestellten Untersuchungen zur Ab-
ng jener Zonen, in denen sich die Häfen bekämpfen,
ergeben, daß es sich nicht um geographisch abgegrenzte
handle, vielmehr jede Ware ihre eigene Verkehrszone
Die Kosten der Beförderung zum Hafen seien durchaus
die alleinige und ausschlaggebende Vorbedingung für seine
ungskraft, da diese auch von einer Reihe anderer Bedin-
abhänge, welche nicht für jedermann leicht zu beurteilen
hierzu gehören: die Lage des Hafens in Beziehung zu den
rsgebieten, seine Zugänglichkeit für den Seeverkehr, die
seiner Schiffahrtslinien und die Regelmäßigkeit ihrer
n, die Freihafeneigenschaft, die Beschaffenheit seiner
, die Hafenausrüstung, seine Eisenbahnanschlüsse und
Beförderungsmöglichkeiten nach dem Hinterlande. Der
gende legte dar, daß alle vorher als wesentlich bezeich-
Bedingungen in Hamburg und Bremen in weitestem Maße
seien. — Die den Vortrag begleitenden Lichtbilder ließen
en, mit welchen modernen Hilfsmitteln die beiden deut-
Nordseehäfen ausgestattet sind und welche besonderen An-
geschaffen sind, um Massenverkehre, wie Kohle und Ge-
und besondere Güter, wie Südfrüchte, Gefrierfleisch und
wolle zweckmäßig zu behandeln. Die Bedienung der Häfen
die Deutsche Reichsbahn und ihre Verbindung mit dem
ande wurde gleichfalls erwähnt.
eßlich wurde der Verkehr von und nach Österreich über
läfen behandelt und dargelegt, welche günstigen Durch-
erbindungen von Hamburg und Bremen über Passau ge-
n sind, die die Beförderung von der Küste nach Wien in
nden ermöglichen; der Einrichtung des geschlossenen
utverkehrs von Hamburg nach Linz und Wien wurde Er-
g getan. Der Vortragende gab der Hoffnung Ausdruck,
beiden Häfen auch neuen erweiterten Verkehrsaufgaben
werden.

Ungarn.

oratorium für die Kaschau-Oderberger Bahn. Die unga-
e Regierung hat eine Verordnung erlassen, nach welcher
schau-Oderberger Bahn Aktien-Gesellschaft ein Morato-
ir unbestimmte Zeit gewährt wird. Anlaß zu dieser Maß-
n boten die oft erfolgreichen Klagen der ungarischen Pen-
n dieser Bahn. Da die Strecken dieser Bahn in der
oslowakei liegen und die ungarische Aktien-Gesellschaft
keine Einnahmen hat, mußte ein Moratorium erlassen
de.

ue Eisenbahnbrücke über die Maros bei Makó. Die ehe-
Direktion der Vereinigten Arader und Csanáder Eisen-
hegte schon vor Beginn des Weltkrieges die Absicht, die
lz hergestellte und für den Eisenbahnverkehr verstärkte
Straßenbrücke über den Marosfluß als Eisenkonstruktionsbrücke
umzubauen.

Die zurzeit vorhandene alte Überbrückung des Marostales be-
steht aus einer Strombrücke und zwei Brücken über das Über-
schwemmungsgebiet. Die Strombrücke hat vier Öffnungen von
je 28 m und ist eine alte Fachholzbrücke, Bauart Howe; über
das beiderseitige Überschwemmungsgebiet führen Balkenholz-
brücken, die rechtsseitige mit 16 Öffnungen, die linksseitige mit
8 Öffnungen zu durchschnittlich je 7 m.

Da schon vor 1914 die Beschaffung des entsprechenden Holz-
materials zur Erhaltung dieser Brücken mit Schwierigkeiten und
unverhältnismäßig großen Kosten verbunden war, so wäre der
Umbau der Brücken schon damals nicht nur zweckmäßig, sondern
sehr notwendig gewesen. Doch fehlten hierzu die Mittel.
Während des Krieges war der Umbau nicht durchführbar und
infolge des Trianoner Friedensvertrages blieb nur ein geringer
Teil (133 km) der Bahnlinie im verstümmelten Ungarn. Die
Hoffnung, daß die Einnahmen dieser so kurzen Linie die zum
dringend gewordenen Umbau nötigen Mittel liefern könnten, war
also sehr gering. Und doch ist es dem unermüdlichen Eifer der
seit Anfang 1923 betriebführenden Verwaltung der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahndirektion, bei Anspannung aller mate-
riellen und physischen Kräfte, in kurzer Zeit gelungen, die mate-
riellen Mittel zum Umbau bzw. Neubau der Eisenbahnbrücken zu
finden.

Der ursprüngliche Plan, die alten Holzbrücken selbst umzu-
bauen, wurde wegen technischer und anderer Schwierigkeiten
fallen gelassen, da nach eingehenden Berechnungen die verhält-
nismäßig billigste und sowohl für den ungestörten Eisenbahn-
als auch für den Straßenverkehr gesundeste Lösung der Bau
einer neuen Eisenbahnbrücke war.

Die neuen Brücken, ebenfalls eine Strombrücke und zwei Brücken
über das Überschwemmungsgebiet, liegen 18 m oberhalb der alten
Holzbrücken und parallel mit diesen und sind seit Juni v. J. im
Bau. Die Strombrücke hat drei Öffnungen von 28 + 54 + 26 m,
mit Betonpfeilern und Betonwiderlagern, mit Konsolfachwerk
und zwei eingehängten Parallelfachträgern. Der Konsolträger
überhängt die beiden Strompfeiler um je 9 m und hat eine Ge-
samtlänge von 55,9 + 18,0 = 73,9 m. Die beiden Seitenträger sind
20,4 und 18,5 m lang und sind in dem Konsolträger in oberen
Gelenken eingehängt.

Da man die Kosten der neuen Brücke möglichst verringern
mußte, so entspricht die Brückenbreite dem Mindestmaß einer
vollspurigen eingleisigen Eisenbahnbrücke. Infolgedessen macht
sie einen ungemein schlanken Eindruck, den die abnormal große
Pfeilhöhe des Konsolfachwerkes noch erhöht. Das Gesamt-
gewicht des Eisenwerkes der Strombrücke hat 190,7 t.

Die beiden Strompfeiler haben Brunnenfundierung auf blauem
Ton, der in der ganzen Ausdehnung des Strombettes nahezu
wagerecht und durchschnittlich 11 m unter dem Kleinwasser der
Maros liegt. Über diesen erstklassigen blauen Ton ist etwas
grober, dann bis zum Bettgrund feiner Sand gelagert. Die Wider-
lager wurden auf Lärchenpiloten betoniert. Die im rechts-
seitigen Überschwemmungsgebiet liegende Brücke hat 8 Öffnun-
gen von je 12,8 m, mit Betonunterbau und normalen Blechträgern
mit oberer Fahrbahn, die etwa 5 m über dem Überschwemmungs-
gelände liegt. Die Fundierung der sieben Brückenpfeiler ist
sehr einfach, da sich etwa 2—2,5 m unterhalb des Geländes
eine genügend starke Tonschicht fand, auf der die Betonpfeiler
aufliegen. Die linksseitige Brücke hat vier Öffnungen mit
11 + 3 + 14,8 m, ebenfalls mit Betonmauerwerk und Blechträgern
mit oberer Fahrbahn. Die Gründung dieser im alten Strombett
gelegenen Brücke war etwas schwieriger, da sowohl die Pfeiler
als auch die Widerlager auf ziemlich tief gerammte Piloten be-
toniert werden mußten. Das Gesamtgewicht der Blechträger
beider Überschwemmungsbrücken hat 123,5 t.

Den raschen Fortschritt des Brückenbaues begünstigte das bei-
nahe ausnahmslos trockene Wetter und der langandauernde
außergewöhnlich niedrige Wasserstand des Marosflusses, so
daß die Brücken bereits aufgestellt und die Hauptarbeit der ver-
legten anschließenden Eisenbahnlinie, samt den ziemlich ausge-
dehnten und sehr sorgfältig ausgeführten Uferschutzbauten
nahezu beendet sind.

Die neuen Brücken und die mit diesen zusammen verlegte
Bahnstrecke wird also voraussichtlich in diesem Frühjahr dem
Verkehr übergeben werden können.

Der Brückenentwurf stammt vom Leiter der Arbeiten, Ober-
regierungsrat Kamillo Straner, der auch die Eisenbahnbrücke
über die Tisza bei Kisköre baute.

**— Der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen der
Tschechoslowakei und Südslawien durch Ungarn** tritt am 15. Fe-
bruar ins Leben. Direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckver-
rechnung kann nur zwischen tschechoslowakischen und südslawi-
schen Stationen geschehen.

— **Die ungarisch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen.** Im Laufe dieser Verhandlungen wurde über den allgemeinen wirtschaftspolitischen Teil des Vertragsentwurfes sowie in den Eisenbahnfragen eine Einigung erzielt, die die gegenseitige Verkehrslage wesentlich heben wird.

— **Die Teuerungszahlen** haben sich im letzten Monat 1923 und seit Oktober 1924 folgendermaßen gestaltet: 31. Dezember 1923: 6812,74; 1924, 31. Oktober: 20 888,77; 30. November: 20 781,87; 30. Dezember: 20 569,00; 1924, 31. Januar: 20 503,47; 28. Februar: 19 740,17. (System: Pester Lloyd.)

Übrige europäische Länder.

— **Sonntagsrückfahrkarten in Dänemark** (vgl. S. 109 d. Ztg.). Mit dem 1. März sind auf der dänischen Staatsbahn die Sonntagsrückfahrkarten wieder eingeführt worden. Sie sollen jetzt dauernd beibehalten werden. Nur am ersten Oster- und Pfingsttage sowie während des ganzen Juli sollen sie wegen des in dieser Zeit besonders starken Reiseverkehrs nicht verausgabt werden.

— **Die dänischen Staatsbahnen im Betriebsjahr 1923/24.** Das Staatsbahnnetz ist im Berichtsjahr mit 2408 km unverändert geblieben, nur das Netz der doppelspurig betriebenen Linien weist einen Zuwachs um 37,7 km auf. Die Einnahmen betrugen 142,4 Mill. Kr. (145,5 Mill. Kr. im Vorjahre), die Ausgaben 139,1 Mill. Kr. (144,6 Mill. Kr. im Vorjahre), mithin verbleibt ein Überschuß von 3,3 Mill. Kr. gegen einen solchen von nur 0,9 Mill. Kr. im Vorjahre. Bei Berechnung des Überschusses ist wohl eine Abschreibung von etwa 1 %, nicht aber eine Verzinsung des Anlagekapitals berücksichtigt worden. Immerhin ist es seit 1915/16 das beste Ergebnis. Es ist hauptsächlich auf einen Rückgang der Gehälter und Löhne infolge fallender Indexzahl wie Herabsetzung des Konjunkturzuschlages zurückzuführen. Außerdem sind verschiedene Ersparnismaßnahmen durchgeführt worden. Der Rückgang der Einnahmen entfällt allein auf den Personenverkehr, der 3,6 Mill. Kr. weniger abwarf, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr nur um 0,7 Mill. Kr. stiegen. Das Ergebnis ist auf frühere Tarifänderungen zurückzuführen. Die Anzahl der Reisenden stieg von 29,8 Mill. auf 30,2 Mill. im Berichtsjahre, die beförderte Gütermenge von 7,02 Mill. t auf 7,14 Mill. t. Der Personenwagen war durchschnittlich mit 36 % besetzt, die Durchschnittslänge der zurückgelegten Reisen betrug 36 km. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 56,7 Mill. Kr., aus dem Güterverkehr 77,4 Mill. Kr. Während noch vor zehn Jahren Personen- und Güterverkehr je die Hälfte der Einnahmen ausmachten, bildet jetzt der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle. Der Personalbestand betrug am 31. März 1924 21 713 gegen 21 600 im Vorjahr. Die Arbeitslast war aber verhältnismäßig stärker gestiegen. Die Anzahl der Zugkilometer stieg von 15,3 Mill. auf 16,8 Mill., was hauptsächlich auf den stark erweiterten Sommerfahrplan 1923 zurückzuführen ist.

— **Verstaatlichung in Norwegen.** Es wird zurzeit die Enteignungssumme für die größte norwegische Privatbahn, Oslo-Eidsvold (127 km), für den Fall der Verstaatlichung festgesetzt. Der norwegische Staat hat das Recht, innerhalb eines Jahres nach Festsetzung der Summe die Übernahme zu erklären. Von den Aktien dieser wichtigsten Privatbahn befinden sich etwas über 87 % schon in den Händen des Staates. Seit dem 1. Juli 1921 findet bereits ein gemeinsamer Betrieb mit den Staatsbahnen in der Weise statt, daß der Direktor dieser Privatbahn gleichzeitig Distriktschef im Bezirk Oslo der Staatsbahnen ist.

Die Linie Oslo-Eidsvold wurde als die erste norwegische Eisenbahn im Jahre 1854 eröffnet. Es ist anzunehmen, daß der Staat sich für die Übernahme entscheiden wird, zumal diese Linie ein Teilstück der Linie Oslo-Drontheim, also einer Hauptlinie bildet.

— **Die schwedische Staatsbahn im Jahre 1924.** Die schwedische Staatsbahn mit Ausnahme der durch besondere Verträge mit den Erzgesellschaften ausgenommenen Strecke Luleå-Riksgränsen weist im Jahre 1924 172,8 Mill. Kronen (Vorjahr 175,1) Einnahmen, 142,6 Mill. Kronen (150,8) Ausgaben und 30,2 Mill. Kronen (24,3) Betriebsüberschuß (ohne Berücksichtigung der Verzinsung) auf. Die Erzbahn Luleå-Riksgränsen erzielte einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals für diese Strecke einen Überschuß von 6 Mill. Kronen.

Das mit Ausnahme dieser Strecke aufgewendete Staatskapital betrug Ende vorigen Jahres 920 Mill. Kronen (896 im Vorjahr). Für die Verzinsung werden 32 Mill. veranschlagt; da der Betriebsüberschuß 30,2 Mill. beträgt, fehlen für eine völlige Verzinsung nur 1,8 Mill. Kronen (im Vorjahr fehlten 6,9 Mill.), so daß das Betriebsergebnis für 1924 eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr bedeutet.

Im Personenverkehr ist die Anzahl der Reisenden von 25,3 auf 27,3 Mill. gestiegen, die Einnahmen jedoch von 67,5 auf 62,1 Mill. Kronen zurückgegangen. Die Steigerung der Zah Reisenden ist auf die mit dem 1. Januar 1924 erfolgte Einfü der zweitägigen Rückfahrkarten zurückzuführen, die für Stationen, wenn auch geringe, Erhöhung der Einnahmen h geführt haben. Auf den Stationen, auf denen keine Rück karten verabfolgt wurden, und für Reisen auf große Entfe gen ist der Personenverkehr, wie es auch deutlich in den o Zahlen zum Ausdruck kommt, weiter zurückgegangen.

Der Güterverkehr weist eine erfreuliche Entwicklun Die beförderte Gütermenge, abgesehen von dem lappländi Erz, ist um etwa 12 % auf 10,2 Mill. t (9,1 Mill. im Jahre gestiegen und steht jetzt auf der gleichen Höhe wie 1913. Steigerung fällt vor allem auf die Massengüter. Indesse während der letzten Monate des vergangenen Jahres der G verkehr im Rückzug begriffen, der jedoch zum großen Tei die Witterungsverhältnisse zurückzuführen ist, die einerseit ger als sonst die Schiffahrt ermöglichten, anderseits das B schaffen von Gütern, namentlich Holz, zu den Stationen v derten. Die Eisenbahnverwaltung schätzt diesen Einnahm lust aus dem Güterverkehr auf etwa 2 Mill. Kronen. Die nahmen aus dem Güterverkehr, abgesehen von dem lappländi Erzverkehr, betragen 102,6 Mill. gegen 99,9 Mill. Kronen im jahre. Die Einnahmesteigerung ist prozentual geringer al Steigerung in der beförderten Gütermenge, da während Teiles des Jahres 1923 ein höherer Tarif galt und die Verk steigerung hauptsächlich auf Güter der niedrigeren Tarifkl entfällt.

Die beförderte Menge lappländischen Erzes ist von 4, 4,8 Mill. Tonnen gestiegen und hat damit fast die Höhe von erreicht (5,0 Mill. Tonnen).

— **Direkter Personen- und Gepäckverkehr Schweden—H und England.** Der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwi Schweden einerseits und Holland wie England andererseit seit 1914 eingestellt war, ist in gewissem Umfange am 1. wieder aufgenommen worden. Es findet jetzt daher wiede direkte Gepäckabfertigung zwischen Stockholm, Gote Malmö und Trälleborg einerseits wie London und gewisse ländischen Stationen andererseits, statt, so daß die Neuau auf den Grenzbahnhöfen in Zukunft in Fortfall kommt.

— **Verstaatlichung der Lokalbahnen in der Tschechoslo** In Durchführung der Verstaatlichungsaktion wurde im E bahnministerium der Vertrag über den Kauf von 48 Lokalba unterfertigt. Der Gesetzentwurf, betreffend die Übern dieser Lokalbahnen in die Staatsverwaltung wird in der jahrstagung dem Parlament unterbreitet werden.

— **Die Prag-Duxer Eisenbahn** hat die Rückzahlung Markobligationen begonnen. Vor ungefähr eine hat sie den Betrag von 11,2 Millionen Mark, der auf die b nicht zur Einlösung vorgelegten Obligationen entfiel, bei richt hinterlegt. Im Zusammenhang damit wurde für die E tümer der Markobligationen vom Prager Handelsgericht Marek bestellt. Im November 1924 wurde in der Person de Tonder ein neuer Kurator eingesetzt. Die zweite Instan die Bestellung des neuen Kurators aufgehoben und die Lös des Pfandrechtes der Markobligationen auf der staatlichen lösungsrente wurde bestätigt, der Aufwertungsgedanke ist worfen. Die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes steh zeit noch aus.

— **Ausfuhr und Einfuhr von Kohle in der Tschechoslo** Im Jahre 1924 wurden insgesamt 1 738 761 t Steinkohle, 2 8 Tonnen Braunkohle, 486 244 t Koks und 132 955 t Briketts geführt. Die Steinkohlenausfuhr betrug ungefähr 12 % Bruttobeförderung, die Braunkohlenausfuhr etwa 14 % Gesamtförderung. Die Einfuhr betrug in Stein 951 788 t, in Braunkohle 9346 t, so daß die Ausfuhr in Stein um 786 973 t und bei Braunkohle um 2 847 202 t größer Steinkohlen wurden geliefert nach Österreich über 1 M Tonnen, nach Deutschland über 230 000 t, nach Polen 18 nach Südslawien 8359 t, dann noch kleinere Mengen nach mänien, Italien, Ungarn und der Schweiz. Braunk wurde am meisten nach Deutschland (2 114 024 t liefert und dann nach Österreich (697 243 t). Die Gesamt rung von Steinkohle des Jahres 1924 besserte sich von 11 Tonnen des Jahres 1923 auf 14 Mill. und jene von Braun besserte sich von 14 Mill. Tonnen des Jahres 1923 auf 20 Abschließend muß betont werden, daß sich die Ausfuhr Kohle aus der Tschechoslowakei im Jahre 1924 gegenübe Vorjahr nur teilweise gebessert hat.

— **Tschechoslowakische Handelsbilanz.** Nach der vom st schen Staatsamt zusammengestellten Übersicht stellt sic Spezialeinfuhr für den Januar 1925 folgendermaßen 4 368 285 t und 88 872 Gütersendungen im Werte von 1 406

hische Kronen. Die Spezialausfuhr für den genannten betrug 1 039 914 t und 590 379 Gütersendungen im Werte .506 966 077 Kc. Demnach war die Handelsbilanz mit 7 339 Kc. aktiv. Die wichtigsten Einfuhrländer waren hland, die Vereinigten Staaten von Amerika, Österreich Polen, die hauptsächlichsten Einfuhrgegenstände waren: wolle, Garne, Getreide, Malz, Mehl, Wolle und Wollwaren.

Zur Wirtschaftslage in Bulgarien. Dem Ostdevisenbericht Schoenberger & Co., Berlin, zufolge, hat sich die haftslage Bulgariens in der letzten Zeit nur wenig ge-, doch ist, wenigstens in innerpolitischer Hinsicht, eine Beng festzustellen. Die Regierung Zankoff verfolgt durchne kapitalfreundliche Richtung und hat es bisher auch ver-, den Frieden im Innern zu wahren. Obwohl das Land 0 000 Flüchtlinge aus Thrazien und Mazedonien aufgenomt und große Schwierigkeiten zur Versorgung und Unterng dieser Leute überwinden muß, sind doch die Reparationsgen bisher durchweg pünktlich geleistet worden. In außenher Hinsicht verstimmt, daß die Entente trotz Erfüllung aller zspflichten seitens Bulgariens den dem Lande zugesagten g zum Ägäischen Meere immer noch nicht geschaffen hat. andelsbilanz im Jahre 1924 weist, soweit dies aus sher veröffentlichten Angaben entnommen werden kann, ünstige Entwicklung auf. Von seiner Einfuhr bezieht nd weiter den größten Teil aus Deutschland. Ihm folgen England und Österreich. Falls die stabilen Verhältnisse eren Politik des Landes aufrechterhalten werden können, zu rechnen ist, wird man in den kommenden Monaten ver-, einer Regelung des Problems der Vorkriegsschulden treten. Der Zinsendienst dieser früheren Anleihen wird nur in Papierlewa aufrechterhalten, während von den gern entsprechend dem Wortlaut der Urkunden Goldzahverlangt werden. Im Zusammenhang mit der Regelung heren Anleihen beabsichtigt man offenbar, eine neue Ausleihe mittleren Ausmaßes zu erlangen, um auf diese Weise rtschaftskrise zu mildern und die Regelung des Lewaaufrechtzuerhalten.

eue Anleihe der Schweizerischen Bundesbahnen. Wie gewird, hat die Schweizer Regierung für Rechnung der zerischen Bundesbahnen bei der De Twentsche-Bank in dam eine Anleihe von 50 Millionen Schw. Franken zum ust 1925 abgeschlossen, nachdem die Schweizerischen Bunnen erst Mitte Januar in der Schweiz selbst eine Anleihe 5 Millionen Schw. Franken aufgenommen hatten. Der Neuabschluß einer zweiten Anleihe hängt laut „Berner mit den internationalen Geldmarktverhältnissen zusam-Besonders in Holland herrscht gegenwärtig eine außerche Geldflüssigkeit, und es seien sichere Anleihen dort illkommen. Diese Geldflüssigkeit sei aber zum großen ne künstliche und werde sich bald wieder verändern, so Bundesrat schnell noch daraus Nutzen ziehen wollte, um r, als auf dem schweizerischen Kapitalmarkt demnächst nige weitere öffentliche Anleihen untergebracht werden

ierquälerei beim Eisenbahntransport. Die London, Midland hottische Eisenbahngesellschaft hat sich eine Anklage Tierquälerei zugezogen, weil sie versuchsweise Geflügel ckt in einem Güterwagen verschickt hatte, statt sie in st üblichen Lattenverschlägen einzuschließen. Bei der am Ziel der 70 Stunden langen Fahrt waren von den k Geflügel der drei Wagenladungen 59 tot und einige Verletzungen auf. Die Eisenbahngesellschaft bekannte uldig, machte aber geltend, daß es sich um einen Verhandelt habe, um zu ermitteln, bei welcher Beförderungs-a Geflügel am meisten geschont werde, und daß nach den ngen mit diesem Versuch eine solche Beförderungsart nie vorkommen würde. Trotzdem wurde sie verurteilt, aber milden Strafe der Zahlung einer Buße von 5 £, wozu gefähr der gleiche Betrag an Kosten kam. Geflügeltwagen, wie sie auf den Bahnen des Festlandes verscheinen also in England noch unbekannt zu sein.

Fremde Erdteile.

s Niederländisch-Indien. Die Eröffnung des elektrischen s auf der Staatsbahnlinie Tandjong Priok-Bataviaden soll gleichzeitig mit dem 50jährigen Jubiläum der hn stattfinden. — Die Anlage des zweiten Gleises der hnlinie (Soerabaja-)Wonokromo-Bangkil ist genehmigt — Im neuen Haushalt ist die Elektrisierung der Haupt-Soerabaja-Malang, der zweiten Strecke in Java, grundgenehmigt. — Wegen des Übergangs der Semarangn-Kleinbahn auf die Staatsbahn ist zwischen der Gesellschaft und dem Staat eine Übereinstimmung erzielt; die Staatsbahn wird den Betrieb voraussichtlich zum 1. Januar 1926 übernehmen und mit Hilfe der kürzlich wesentlich verbesserten Linie eine direkte Verbindung Batavia-Semarang, die Nordküste Javas entlang, herstellen. — Im Hafen von Soerabaja kamen 1924 1993 Schiffe mit 12⅓ Mill. Kubikmeter Nettoinhalt an gegen 1764 Schiffe mit 10½ Mill. Kubikmeter im Jahre 1923.

— **Neubauten und Beschaffungen bei den südafrikanischen Eisenbahnen.** Dem Verwaltungsrat der Eisenbahnen von Südafrika liegen zurzeit nicht weniger als 32 Planungen für Eisenbahnneubauten vor, die er nach Prüfung dem Parlament vorlegen wird. Es scheint allerdings nicht sicher, daß alle vom Parlament werden genehmigt werden, doch ist die Genehmigung bei einigen davon mit Bestimmtheit zu erwarten. An einigen Stellen wird lebhaft gebaut, so an der Strecke Upington-Kakamos, an der Strecke Touws River-Ladysmith, ferner zwischen George und Knysna. Auch an der Eisenbahn Klaver-Kokenap an der Mündung des Oliphant-Flusses sind die Bauarbeiten im Gange, obgleich die Genehmigung durch das Parlament noch aussteht, doch ist an dieser nicht zu zweifeln.

Der Ausbau der Strecke Maritzburg-Glencoe für elektrischen Betrieb ist soweit gediehen, daß Ende März auf der Teilstrecke von Ladysmith bis zum Mooi-Fluß die elektrische Zugförderung aufgenommen werden soll. Die weitere Teilstrecke bis Glencoe soll dann im Mai folgen, und im August oder September soll auf der ganzen Strecke elektrisch gefahren werden. Das täglich über die Strecke zu befördernde Gewicht beträgt 30 000 t; es sollen Güterzüge mit 1450 t Ladung befördert werden. Die Kosten des elektrischen Ausbaus werden nach den neuesten Schätzungen auf 3,85 Mill. Pfd. Sterl. beziffert.

Unter den neuen Betriebsmitteln, die für die südafrikanischen Eisenbahnen bestellt worden sind, befinden sich auch etwa 50 Lokomotiven neuester Bauart. Ein deutsches Lieferwerk soll bei der Ausschreibung ein Angebot eingereicht haben, das 20 % hinter dem englischen zurückbleibt.

— **Der längste Tunnel der Welt.** Der Durchstich des riesigen Tunnels von Huntington Lake in Californien ist nach einer Mitteilung der Frankf. Ztg. beendet. Vor vier Jahren wurde mit dem Bau begonnen und vor einigen Tagen ist er mit unglaublicher Genauigkeit vollendet worden. Die Abweichung der Tunnelschächte, die von zwei Seiten her in das Gebirge getrieben wurden, beträgt kaum 30 cm. Der Huntington-Tunnel ist 2 km länger als der Simplontunnel, der eine Länge von 19 730 m hat. Der Huntington-Tunnel dagegen ist 21 760 m lang und besitzt in seiner ganzen Länge einen Durchmesser von 4½ m. Der Tunnel ist ein Glied in dem gewaltigen hydroelektrischen Huntington Lake-Projekt, das die Edison-Gesellschaft von Süd-Californien vor 12 Jahren in Angriff genommen hat.

— **Eisenbahnbau in Tasmanien.** Zur Verbindung von Hobart an der Ostküste mit den Erzlagern an der Westküste wird der Bau einer elektrischen Eisenbahn quer durch Tasmanien geplant. Sie wird etwas über 200 km lang werden und einen Bauaufwand von rund 1 000 000 £ verursachen. Roseberg, das als westlicher Endpunkt in Aussicht genommen ist, ist der Mittelpunkt eines Bezirks, in dem sich große Lager von Zink- und Bleierzen sowie von Schwefel befinden; ausgebeutet können sie aber erst werden, wenn eine Bahnverbindung hergestellt ist.

Wasserstraßenverkehr.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Die Wiederaufnahme des regelmäßigen Elbeschiffahrtsbetriebes am 20. Februar hat nach einem Bericht des Spediteur-Vereins Hermann & Teilnehmer in Hamburg einen merklichen Einfluß auf das Verladegeschäft nicht ausgeübt, weil bei dem ungewöhnlich milden Winter 1924/25 die Flußschiffahrt, streng genommen, überhaupt nicht zum Stillstand gekommen ist und sich infolgedessen auch nicht die sonst bei Schiffahrtseröffnung zur Andienung kommenden Güter angesammelt hatten. Aber auch der wirtschaftliche Druck in Deutschland, der der Einfuhr recht enge Grenzen zieht, trägt dazu bei, daß das Ladungsangebot keinen größeren Umfang annimmt. Der Wasserstand sowohl auf der Elbe wie auf der Oder ist gut. Störungen der Elbeschiffahrt durch Hochwasser sind bei den geringen Schneemengen in den mitteldeutschen Gebirgen kaum zu erwarten. Die Frachten haben bei dem scharfen Wettbewerbe und das im Verhältnis zum Kahnraumvorrat geringe Ladungsangebot einen Tiefstand erreicht, der die Grenze der Existenzmöglichkeit für die Großbetriebe sowohl wie für die einzelnen Schiffer streift, und gerade deshalb muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß, je plötzlicher und dringender das Ladungsangebot sich vermehrt, desto schärfer die Frachtensteigerung sein wird.

— Hamburgs Seeschiffsverkehr im Februar. Im Monat Februar sind im Hamburger Hafen ein- und ausgelaufen:

Angekommen: 1925: 968 Seeschiffe mit 1 271 823 NRT, davon 800 Dampfschiffe; 1913: 970 Seeschiffe mit 1 000 256 NRT, davon 742 Dampfschiffe.

Abgegangen: 1925: 1201 Seeschiffe mit 1 318 819 NRT, davon 870 Dampfschiffe; 1913: 1166 Seeschiffe mit 1 073 155 NRT, davon 783 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge. 529 Schiffe mit 479 793 NRT; die britische Flagge: 176 Schiffe; die niederländische Flagge: 79 Schiffe; die amerikanische Flagge: 12 Schiffe.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge: 738 Schiffe mit 510 785 NRT; die britische Flagge 179 Schiffe; die niederländische Flagge: 90 Schiffe; die amerikanische Flagge: 15 Schiffe.

— Der bremische Schiffsverkehr blieb im Februar 1925, wie fast alljährlich, hinter dem Januar zurück. Er übertrifft aber den Verkehr in den gleichen Monaten der vorhergehenden Jahre. Es kamen an: Februar 1925: 402 056, Februar 1924: 363 539, Februar 1923: 399 326 und Februar 1913: 335 654 NRT. Abgegangen sind im Februar 1925: 421 181, Februar 1924: 362 731, Februar 1923: 378 869 NRT.

— Der Schiffsverkehr der deutschen Seehäfen 1924. Vom statistischen Reichsamt ist die Seeverkehrsstatistik der deutschen Häfen für das vergangene Jahr veröffentlicht worden. Sie umfaßt den Verkehr der 19 wichtigsten Seehäfen an der deutschen Ost- und Nordseeküste und damit etwa 96 % des gesamten deutschen Seeverkehr überhaupt. Nach dem Raumgehalt gemessen, ist der Seeverkehr dieser 19 Häfen im letzten Jahr um 1 % hinter dem des Vorjahres und um etwa 2 % hinter dem des Jahres 1913 zurückgeblieben. Dieser Rückgang, der die bisher aufsteigende Verkehrsentwicklung unserer Häfen unterbrochen hat, ist, wie wir dem „Wirtschaftsdienst" Heft 8 entnehmen, nicht allein auf die wenig günstige Lage des Außenhandels im vergangenen Jahre zurückzuführen; auch andere Momente sind von hemmender Wirkung gewesen. Zu Anfang des Jahres wurde die Seeschiffahrt durch den Frost stark behindert. Im März lähmte dann der in Hamburg und Bremen ausgebrochene Streik der Hafenarbeiter den Verkehr. Die Frühjahrsverschiffungen und der dringende Bedarf der deutschen Wirtschaft ließen dann im April und Mai die Schiffahrt so lebhaft werden, daß im letztgenannten Monat der höchste bisher in den deutschen Seehäfen erreichte Verkehr zu verzeichnen war. Diesem Verkehrsaufschwung folgte im Hochsommer wieder eine Periode des Rückgangs. Mit den großen Herbstverschiffungen an Getreide und mit der etwas reger werdenden Geschäftstätigkeit in Deutschland setzte dann abermals eine Belebung des Verkehrs ein, die während der letzten Monate des Jahres anhielt.

Der Verkehr deutscher Schiffe hat sich dank des stattlichen Tonnagezuwachses, den die deutsche Handelsflotte im vergangenen Jahre erfahren hat, gegen das Vorjahr um 10 % gehoben. Er stieg von 42,4 % auf 47,4 %, umfaßt also gegenwärtig noch nicht die Hälfte des gesamten in deutschen Seehäfen bewegten Raumgehalts. Im letzten Vorkriegsjahr 1913 deckte die deutsche Flagge drei Fünftel dieses Gesamtverkehrs.

Die mittlere Größe der in den 19 Seehäfen verkehrenden Schiffe betrug im Berichtsjahre 667 N.-R.-T. gegenüber 733 im Vorjahre. Diese Abnahme der Durchschnittsgröße ist wohl hauptsächlich auf die Steigerung des deutschen Küstenverkehrs zurückzuführen.

Betrachtet man jetzt den Seeverkehr gesondert nach Ost- und Nordseegebiet, so ergibt sich, daß der Ostseeverkehr gegenüber dem Vorjahre um fast 4 % zurückgegangen ist. Er erreichte nur wenig mehr als drei Viertel seines Vorkriegsumfanges. Dieser Rückgang ist vor allem auf den verminderten Verkehr des größten deutschen Ostseehafens, Stettin, zurückzuführen, der um fast ein Drittel gesunken ist. Dieser Ausfall konnte auch durch den gesteigerten Verkehr mancher anderer Häfen nicht wieder wettgemacht werden. Prozentual gewachsen ist insbesondere der Schiffsverkehr Kiels, der sich namentlich durch Eingemeindung von Nachbarhäfen auf mehr als das Doppelte erhöht hat. Den Vorkriegsstand übertraf von allen deutschen Ostseehäfen nur das bei Stettin liegende Stolzenhagen. Dagegen erreichte Swinemünde nur ein Viertel, Lübeck wenig mehr als die Hälfte und Stettin nicht ganz zwei Drittel ihres Vorkriegsverkehrs. Die deutsche Flagge überwog im Ostseeverkehr mit 58,9 %.

Im deutschen Nordseegebiet ist der Schiffsverkehr gegenüber dem Vorjahr nur um 0,6 % gesunken, während die Gesamtheit der Ostseehäfen hinter ihrem Vorkriegsverkehrsumfang noch um 23,6 % zurückgeblieben sind, hat ihn die Gesamtheit der Nordseehäfen bereits um 5 % überschritten. Einen beträchtlichen Rückgang gegenüber 1923 weisen vor allem Brake und Nordenham auf, deren Verkehr immer mehr auf Bremen übergeht. In Hamburg und Bremen erhöhte sich die Schiffahrt gegenüber dem Vorjahre nur unwesentlich. Hamburgs Seeverkehr hat über seinem Vorkriegsumfang jetzt ein Plus von 10 % weisen. Bremen verzeichnet sogar ein Plus von 57 %. W im Verkehr der Ostseehäfen die deutsche Flagge überwie miniert in den Nordseehäfen vorläufig noch die fremde F Auf die fremden Schiffe entfallen hier 55,4 %, auf die deu 44,6 % der Verkehrstonnage.

— Täglicher Dampferdienst Hoek van Holland-England. her verkehrten nur die den Tagesdienst vermittelnden Da zwischen Vlissingen und Folkestone täglich, währen Dampfer der Nachtverbindung zwischen Hoek van Hollan Harwich nur wochentags fuhren, Sonntags in beiden Richt aber ausfielen. Von Sonntag, 5. April, ab werden, w Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, diese den direkten Verkehr zwischen dem Festlande und den bedienenden Dampfer unbeschränkt täglich verkehren: van Holland ab 11 Uhr abends, Harwich an 6.15 vorm. und wich ab 10.15 abends, Hoek van Holland an 6.00 vorm.

— Günstige Bilanzen der tschechischen Dampfschiffal sellschaften. In den ersten Tagen des März werden in de tschechoslowakischen Dampfschiffahrtsgesellschaften, i Elbe-, Oder- und Donaugesellschaft die Bilanzen für da gangene Betriebsjahr zusammengestellt. Dem Vernehmen ist zu erwarten, daß diese Bilanzen ziemlich günstig sein w Namentlich der Umsatz der Elbe-Gesellschaft war im Hi auf die lange andauernde Schiffahrt sehr befriedigend. Au der Donau-Gesellschaft tritt im Vergleich zu den Vorjahre wesentliche Besserung zutage.

Luftverkehr.

— Das neue Großverkehrsflugzeug. Die Entwicklun Luftverkehrs hat das Bedürfnis nach Flugzeugen hervorge die außer größerem Fassungsvermögen auch einen grö Aktionsradius haben. Es spielt dabei auch die Wirtschaftli eine Rolle, die bei Verwendung eines größeren Flugzeugs ist, als beim Einsatz mehrerer Fleugzeuge, die zusamme gleiche Fassungsvermögen haben. Außerdem bietet der überschuß bei Einbau mehrerer Motoren sowie die Untert des Antriebs noch größere Sicherheit als bei Verwendun eines Motors. Das neue Junkers-Großverkehrs-Flugzeug, G 23, wird ohne Zwischenlandung längere Strecken durchf können als die bisherigen Bauarten. Zu seiner Bedienun hören zwei Piloten. Die Kabine bietet in bequemen Leders Platz für 9 Personen, ist an jeder Seite mit 6 Fenstern ve und gestattet Zugang zum Führerraum sowie zu der an de wand eingebauten Toilette. Zur Besatzung des Flugzeugs auch ein Page, der den Gästen zur Hand geht und Erfris reicht.

— Staatliche Unterstützung des Flugverkehrs in Sch Der schwedischen Regierung ist von einer Sachverstän kommission die Unterstützung folgender drei Linien schlagen: Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Amsterdam, Stock Hälsingfors, Oslo-Gotenburg-Kopenhagen. In erster Linie nach der Ansicht der Sachverständigen eine Unterstützu die Amsterdamer Linie in Frage. Von Amsterdam besteht anschluß nach London und Paris, die man noch an dem Tage erreicht, an dem man Malmö verläßt. Man beabsi größere Flugzeuge in diesen Verkehr zu stellen und ber bei rein schwedischem Verkehr den Jahresverlust (bei Betrieb von sechs Monaten) auf 378 000 Kr., bei gemis schwedisch-dänischen Verkehr auf 277 000 Kr.

In zweiter Linie wird eine Unterstützung der Linie Stoc Hälsingfors vorgeschlagen. Die jetzige Reisedauer mit und Eisenbahn beträgt zwischen Stockholm und Hälsi 22—25 Stunden, die mit dem Flugzeug auf etwa 3½ Stund gekürzt werden kann. Dazu kommt, daß ein Luftverke dieser Linie auch einen Zeitgewinn nach und von dem g Teile des übrigen Finnland und auch gewissen Teilen lands und Estlands mit sich führt. Eine Fluglinie Stoc Hälsingfors würde eine besonders gute Ergänzung der Malmö-Amsterdam bilden, wodurch ein wertvoller Durch verkehr für Post und Reisende von England und West nach Finnland und einigen Teilen Rußlands, wie auch umge gewonnen wird. Allerdings setzen die Sachverständigen v daß die Hälfte der Unkosten von Finnland getragen wird.

Schließlich kommt nach den Sachverständigen eine sta Unterstützung für die Linie Oslo-Gotenburg-Kopenhag Frage, um so mehr, als Anschlußlinien zwischen Kopenhag Hamburg wie auch Kopenhagen und Berlin im kommende mer bestehen sollen. Diese Linien werden gemeinsam von deutschen und dänischen Unternehmen befahren werden staatliche Unterstützung soll für das zurückgelegte Flugk

trecke Malmö-Amsterdam 1,75 bzw. 2,10 Kr., auf den en Stockholm-Hälsingfors und Oslo-Kopenhagen 1,50 Kr. en.

Zusammenschluß der nordischen Flugverkehrsgesellen. Die auf Anregung Schwedens bereits auf der Kopener Luftfahrtkonferenz (vgl. Jahrg. 1924, S. 1076 d. Ztg.) ben gerufene nordische Luftunion ist nunmehr offiziell am uar in Stockholm unter dem Namen „Skandinaviska luftrbundet" gegründet worden. Ihr gehören Schweden (A. B. ansport), Norwegen (Norsk Aerotransport A. S.), Däne- (Dansk Luftfartsselskab) und Finnland (Finska aero- t) an. Der Zusammenschluß erfolgt vor allem als Gegen- t gegen die ausländischen Flugkonzerne zur gemeinsamen ehmung der nordischen Interessen. Die Tätigkeit des ndes beginnt am 1. April. Der Sitz ist Stockholm, da der zende ein Schwede ist.

rrichtung einer neuen Flug-A.-G. in der Tschechoslowakei. Tage findet in Prag eine Sitzung dreier Banken (Kredit- Industrie- und Handelsbank und Zirnostenská Banka) mit tern von vier Fabriken für Flugmotoren (Skoda, Walter, ld-Danek, Laurin-Klement) und von drei Flugzeugfabriken , Bondy & Co., Militärflugzeugfabrik) statt, in welcher e Gründung einer tschechoslowakischen Aktiengesellschaft iem Kapital von mindestens 10 Millionen Kronen beraten Diese Gesellschaft soll die Fluglinien ins Ausland be- und würde vom Staat unterstützt werden; erforderlichen- ürde sich der Staat im Bedarfsfalle mit einem bestimmten beteiligen. Es ist wahrscheinlich, daß der neuen Gesell- sämtliche ins Ausland führenden Linien anvertraut wer- it Ausnahme der Linien der Franko-Rumänischen Gesell- und der Linie nach London, die nach Verhandlungen mit hen Kreisen von der englischen Gesellschaft Imperial Air- etrieben werden soll.

Ausstellungen und Messen.

Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und kraftnutzung Basel 1926. Die Stadt Basel hat beschlossen, ch der Eröffnung der neuen Rheinhafenanlagen in der m 1. Juli bis 15. September 1926 eine Internationale Aus- g für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel nstalten. Die Ausstellung steht unter dem Protektorate Ehrenkomitees; Vorsitzender des Ehrenkomitees ist der nt des Regierungsrates von Basel-Stadt Dr. Miescher.

dustrieausstellung für das Baufach, Wohnungswesen und dte Gewerbe vom 16. Mai—2. Juni 1925 in den sämtlichen n des Sportpalastes und der Philharmonie zu Berlin. Ver- er der Ausstellung ist die Bauinnung zu Berlin, Bund der Maurer- und Zimmermeister. Die Ausstellung soll dem aufbau des Baugewerbes und aller mit ihm verbundenen ien dienen. Sie soll in großzügiger Weise ein Bild von utigen Stande der Bautechnik geben und soll insbesondere er notwendigen Förderung der wirtschaftlichen Betriebs- durch Vorführung von Baumaschinen aller Art dienen. usstellungsbüro befindet sich Potsdamer Str. 82 d.

Rechtspflege.

ntspricht eine nach Monaten festgesetzte Ruhegehalts- ng den Bestimmungen des § 75 des Reichsbesoldungs- s? In der Disziplinaruntersuchung wider den Ober- orsteher z. D. W. in M. hat der Reichsdisziplinarhof zu z in der öffentlichen Sitzung vom 1. Dezember 1924 nach her Verhandlung für Recht erkannt: Die Berufungen des n der Staatsanwaltschaft und des Angeschuldigten gegen tscheidung der Reichsdisziplinarkammer zu M. vom 1924 werden verworfen. Die baren Auslagen des Be- verfahrens fallen je zur Hälfte dem Angeschuldigten r Reichskasse zur Last.

nde: Der Angeschuldigte ist im angefochtenen Urteil enstentlassung verurteilt, jedoch ist ihm die Hälfte des chen Ruhegehalts auf die Dauer von sechs Monaten worden. Sowohl der Angeschuldigte wie der Beamte atsanwaltschaft haben Berufung eingelegt, ersterer mit klärung, daß er die Ruhegehaltsbelassung als nach Um- d Dauer unzureichend beanstande, im übrigen aber das nicht anfechte. Diese Beschränkung des Rechtsmittels ssig. Die Verhandlung in diesem Rechtszuge hat jedoch rgeben, was sachlich dazu führen könnte, über das Maß der Disziplinarkammer bewilligten Ruhegehaltsbelassung ugehen. Zweck derselben ist lediglich, dem Angeschul- eine Beihilfe zu gewähren, die ihm die Umstellung seines erleichtern soll. Bei einem Manne von der Bildung und den Fähigkeiten des Angeschuldigten, der erst 33 Jahre alt und unverheiratet ist, brauchte diese aus sachlichen Gründen nicht ausgiebiger wie geschehen bemessen zu werden. Ebensowenig erschien es sachlich geboten, die Berücksichtigung, die im angefochtenen Urteil dem Angeschuldigten gewährt ist, in Wegfall zu bringen.

Zu prüfen war jedoch, ob das von der Disziplinarkammer gewählte Ausmaß von sechs Monaten der Bestimmung des § 75 RBG. entspricht, die vorsieht, daß gegebenenfalls ein Ruhegehaltsteil „auf Lebenszeit oder auf gewisse Jahre zu belassen sei". Hieraus wird gefolgert, daß die Dauer, auf welche Ruhegehalt belassen wird, entweder auf Lebenszeit oder auf volle Jahre zu bemessen, und daß es deshalb nicht statthaft sei, auf weniger als ein Jahr eine Ruhegehaltsbelassung zuzubilligen. In diesem Sinne hat sich auch der Reichsdisziplinarhof ausgesprochen.

An dieser Rechtsprechung ist jedoch insoweit nicht festzuhalten, als sie eine Ruhegehaltsbelassung für kürzere Zeit als ein Jahr ausschließt. Der Wortlaut des § 75 RBG. zwingt, wie auch früher schon nicht verkannt worden ist, keineswegs dazu, und der früher angegebene Grund (Schulze, Rechtsprechung des Disziplinarhofs S. 167), daß eine für einige Monate erfolgende Ruhegehaltsbelassung nicht geeignet sei, dem Angeschuldigten den Übergang in eine andere Beschäftigung zu erleichtern, kann in dieser Allgemeinheit nicht als überzeugend und durchschlagend angesehen werden. Es kann durchaus vorkommen, daß es der den Verhältnissen näherstehenden Disziplinarkammer aus triftigen Gründen als völlig ausreichend erscheinen kann, weniger als eine Jahreshilfe zu gewähren. Diese geringere Hilfe kann sachlich geboten, ein Mehr aber nicht erforderlich und deshalb auch nicht zu gewähren sein. Wenn nun in der Berufungsinstanz keine sachlichen Gesichtspunkte hervortreten, die zu einer Erhöhung der Zubilligung führen könnten, so würde es eine unbillige Härte sein, die Ruhegehaltsbelassung deshalb in Wegfall zu bringen, weil sie nicht für ein Jahr zugebilligt worden ist. Andererseits zwingt aber, wie bereits angeführt, das Gesetz nicht, die Belassung, ohne daß sachliche Gründe dafür vorliegen, auf eine längere als die aus sachlichen Gründen zugebilligte Dauer zu erstrecken. Daher besteht keine Notwendigkeit daran festzuhalten, daß die Dauer der Ruhegehaltsbelassung mindestens ein Jahr betragen müsse. Die Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft war daher ebenso wie die des Angeschuldigten unter Anwendung des § 124 RBG. zu verwerfen.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 313 u. 316.)

— **„Ossendowski und die Wahrheit"** von Sven Hedin. Leipzig: F. A. Brockhaus. Geheftet 2 ℳ.

In seinem bekannten Buche „Von Peking nach Moskau" hat sich Sven Hedin in dem Kapitel „Ein literarischer Seitensprung" mit dem Buche „Tiere, Menschen und Götter" des polnischen Professors an der Kriegsschule in Warschau, Dr. Ferdinand Ossendowski, kritisch beschäftigt. Hedin führt aus, daß Ossendowski keinen wahrhaften Tatsachenbericht gibt, und behauptet, daß der von Ossendowski geschilderte Abstecher nach Tibet erdichtet ist. Diese Ausführungen wurden von Ossendowski und seinen Vertretern mit großer Schärfe zurückgewiesen. In der vorliegenden kleinen Schrift legt Hedin das von ihm gesammelte Material gegen diese Angriffe der Öffentlichkeit vor. Er schreibt zum Schluß seines Vorworts: „Mir liegt vor allem daran, daß in Deutschland, wo die Pflege der Geographie mit am höchsten steht und wo ich meine hauptsächliche geographische Ausbildung empfangen habe, meine Beweggründe und meine Ansichten voll erkannt werden. Gerade der geographische Forscher muß Wahrheit und Dichtung streng voneinander scheiden" — und schließt sein Buch mit den Worten: „Ich wende mich an das Rechtsgefühl, an den Geschmack- und die gesunde Vernunft des lesenden Publikums, wenn ich es eindringlich davor warne, die schlechten literarischen Erscheinungen zu unterstützen, die den Untergang der abendländischen Kultur beschleunigen, statt ihn aufzuhalten."

Die Schrift, die bei aller Gründlichkeit temperamentvoll geschrieben ist, ist lesenswert für jeden, der Interesse an diesem literarischen Kampfe Hedins gegen Ossendowski nimmt. W.

— **Theorie der Schüttelschwingungen und Untersuchungen der Schüttelerscheinungen von elektrischen Lokomotiven mit Parallel-Kurbelgetrieben.** Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens, Heft 266. Von A. Wichert, Berlin 1924, V. D. I.-Verlag. Preis geh. 12 ℳ.

Die Schrift bildet eine Zusammenfassung und Erweiterung der zahlreichen Veröffentlichungen des Verfassers über die Störungserscheinungen in Parallelkurbelgetrieben elektrischer Lokomotiven. Diese Störungen äußerten sich in starken Erschütterungen

des Triebwerks, vom Verfasser als Schüttelschwingungen bezeichnet, die zu Heißlaufen der Lager und mitunter sogar zu Stangenbrüchen führten. Über die Ursachen dieser Erschütterungen, die nicht auf einzelne Lokomotivbauarten beschränkt blieben, andererseits aber nur bei einzelnen Lokomotiven derselben Bauart auftraten, entstand ein umfangreiches Schrifttum. Wichert bringt den Nachweis, daß es sich hier um pseudoharmonische Schwingungen handelt, das sind Schwingungen, deren Eigenschwingungsdauer sowohl mit dem Ausschlag wie mit der Zeit veränderlich ist. Der Verfasser entwickelt ein besonderes zeichnerisches Verfahren zur Ermittlung dieser Schwingungen unter Berücksichtigung des Einflusses von Lagerspiel und Stichmaßfehlern und gibt die Mittel zur Beseitigung der Schüttelerscheinungen an. Diese Mittel sind Einbau von Federn und Dämpfungen an den Stellen des Triebwerks, die bei Schwingungen der Anker gegeneinander oder gegen die Räder beansprucht werden. Eine Reihe von an fahrenden Lokomotiven aufgenommenen Torsiogrammen bestätigt die theoretischen Ermittlungen und bildet eine wertvolle Bereicherung der Arbeit. G.

— **Über Diesel-elektrische Lokomotiven im Vollbahnbetrieb.** Von Dr.-Ing. Herbert Brown, Baden (Schweiz), zurzeit in der Firma Brown, Boverie & Cie., Baden. Gr. 8, etwa 68 Seiten mit 27 Abbildungen. Verlag von Ernst Waldmann, Zürich.

Der Verfasser hat es unternommen, in einer ausführlichen Arbeit die Verhältnisse der Diesel-elektrischen Lokomotive zu untersuchen. Die Arbeit wird dadurch besonders wertvoll, daß zum erstenmal alle in Frage kommenden Funktionen eingehend wissenschaftlich behandelt worden sind.

Im ersten allgemeinen Teil wird auf die verschiedenen Ausführungsmöglichkeiten für Diesel-Lokomotiven eingegangen. Es werden die Antriebsmöglichkeiten erwähnt und mit Recht darauf hingewiesen, daß es allein der Antrieb ist, von dem die Lebensfähigkeit einer Diesel-Lokomotive abhängt. Dem Dieselmotor fehlt die für jedes Triebfahrzeug erforderliche Hauptschlußcharakteristik, so daß stets Zwischenübertragungen geschaffen werden müssen, die diesen Mangel ausgleichen. Da die Diesellokomotive mit elektrischer Kraftübertragung zurzeit die einzige Ausführungsform ist, die sich einwandfrei herstellen und betreiben läßt, wird diese vom Verfasser im zweiten Teil des Buches für eine Leistung am Radumfang von 1500 PS eingehend theoretisch untersucht.

Nach Erörterungen über die allgemeine Bauart des schnelllaufenden Dieselmotors wird sehr eingehend auf die Rückkühlanlage eingegangen und die Leistungen der einzelnen Kühlerformen rechnerisch untersucht. Dieser Abschnitt gewinnt dadurch besonders an Bedeutung, daß die Behandlung des Kühlerproblems nicht nur für die Diesellokomotive, sondern ganz allgemein für alle Rückkühlanlagen an Fahrzeugen anwendbar ist und daher auch für den Wärmeingenieur allgemeine Bedeutung haben dürfte.

In den weiteren Abschnitten werden der Gleichstromgenerator sowie die Triebmotoren durchgerechnet und die Abmessungen für die vorgesehene Lokomotivleistung festgelegt. Weiterhin wird die Regulierungsmöglichkeit des Generators und Dieselmotors berührt und der Brennstoffverbrauch bei den einzelnen Belastungen angegeben. Zum Schluß des zweiten Teiles wird die Lokomotivcharakteristik durch zahlreiche Kurvenbilder festgelegt und der Einfluß der Triebmaschinenschaltung auf die Charakteristik untersucht.

Im dritten Teil geht der Verfasser auf die praktischen Betriebsverhältnisse ein, und zwar ist hier ein Streckenabschnitt der Schweizer Bundesbahnen zugrunde gelegt. Es werden die Fahrlinien der Diesel-elektrischen Lokomotive solchen einer Dampflokomotive gegenübergestellt.

Besonders wichtig für die Beurteilung der Diesellokomotive sind die nun folgenden vergleichenden Kostenberechnungen mit einer Dampflokomotive etwa gleicher Leistung am Radumfang.

Auf Grund dieser Untersuchungen kommt dann der Verfasser zu dem Ergebnis, daß die Diesel-elektrische Lokomotive zwar in technischer Beziehung den Bedingungen genügt, daß s[ie] wirtschaftlich bei den augenblicklichen Ausführungsm[öglich]keiten noch nicht mit der Dampflokomotive in Wettbewer[b treten] kann. Um eine Angleichung zu erreichen, müßten er[heblich] höhere Jahresleistungen erzielt werden, als praktisch err[eichbar] ist. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß infolge des h[ohen] Gewichtes die Abnutzung des Oberbaues bedeutend größ[er] und damit die Unterhaltungskosten steigen.

Aus den interessanten Folgerungen des Buches muß m[an den] Schluß ziehen, daß eine weitere Entwicklung der Die[sellok]omotive nur dann möglich ist, wenn die einzelnen Aufbauel[emente] den Forderungen entsprechend besonders durchgebildet w[erden]. Für die Diesel-elektrische Lokomotive gilt insbesondere, d[aß] schnellaufende Dieselmotoren mit geringem Gewicht in [Frage] kommen. Generator und Motoren müssen auf äußerste Ge[wichts]ersparnis gerechnet werden. Auf jeden Fall sieht man, d[aß die] Diesel-elektrische Lokomotive vorläufig nicht die Ausfüh[rungs]form ist, die eine weitere Verbreitung des Dieselmotors [im Lo]komotivbetrieb herbeiführen wird. Vielmehr scheinen di[e Bau]arten Aussicht auf Erfolg zu haben, bei denen keine me[hrfache] Umwandlung der Maschinenleistung notwendig ist, sonde[rn die] sich auf die Ausbildung von Hilfsantrieben beschränken. [Aus]sichtsreich ist dabei der unmittelbare Antrieb mit Dampf[hilfs]antrieb, bei dem gleichzeitig die Abwärme des Dieselmo[tors in] einem mitgeführten Wärmespeicher angereichert und in [Form] von Dampf zur Erzeugung der Anfahrleistung verwende[t wird].

Das Buch bietet somit für jeden Ingenieur, der sich mit [diesen] Fragen beschäftigt, eine Fülle wertvoller Anregungen.

Drae[...]

— **Sonderheft der Bayerischen Industrie- und Handels[zeitung] in München.** Ein neues Heft, das soeben reich illustri[ert im Umfang von] etwa 120 Seiten Text erschienen ist, behandelt die w[irt]schaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Wasserstra[ße, an] deren Ausführung sich bereits Karl der Große versuch[te]. Die Arbeiten schreiten nunmehr in raschem Tempo vo[ran,] und damit ist der Anfang zu einem Werk gemacht, das in [seiner] Tragweite von ungeheurer Bedeutung ist. Die Hoffnu[ng, in] einem einzigen Anlauf ein so gigantisches Werk in[nerhalb] weniger Jahre herzustellen, kann das verarmte Deuts[chland] nicht mehr erfüllen; aber gerade bei der uns durch die V[erhält]nisse aufgezwungenen langen Bauzeit tritt die helfende [Rolle] der Wasserkraftwerke deutlich in Erscheinung. Besond[ers er]wähnenswert sind in dem Sonderheft die Beiträge des baye[rischen] Ministerpräsidenten Dr. Held über die Geschichte des [Rhein-]Main-Donau-Gedankens. Ferner berichten: Staatsrat D[r.] Graßmann, Generaldirektor der Rhein-Main-Donau-A.-G. [über] die Verbindung von Rhein-Main-Donau, Ministerialrat K[...] über Wasserstandsverhältnisse von Rhein, Main und [Donau,] Flußregulierungsarbeiten und ihren Einfluß auf die Ve[rkehrs]belebung, Regierungsbaurat Th. Reichel über den Rhei[n-Main-]Donau-Kanal; Geplantes und Erreichtes, Direktor Henftlin[g über] die Wasserkräfte der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße un[d ihre] wirtschaftliche Bedeutung, Graf E. v. Zedwitz über den [Wett]lauf der Nationen um die Rhein-Main-Donau-Wasserstra[ße,] M. Grasmann vom Bayerischen Industriellen-Verband üb[er die] Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Linie für die bayerische [Wirt]schaft.

Die Oberbürgermeister von Amsterdam, Hanau, Köln, [Nürn]berg, Regensburg usw. haben ebenfalls interessante Artik[el bei]gesteuert.

Preis des Sonderheftes 3 ℳ (Verlag F. C. Mayer, G. m. [b. H.,] München, Briennerstraße 9).

Druckfehlerberichtigung.

In Nr. 10, Seite 296 muß es in der Chronik in der 5. und 6[. Zeile] von unten statt „Reichsverkehrsminister“: „Reichsmi[nister...“] heißen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

— **Rundschreiben** der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 43 vom 23. Februar 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einheitliche Fragebogen über Schmiervorrichtungen;

Nr. III 37 vom 23. Februar 1925 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses;

Nr. III 43 vom 5. März 1925 an sämtliche Vereinsv[erwal]tungen, betreffend Vereinswagenausschuß, Auslegung d[es] Ziff. 8 VWÜ, Antragsteller: RBD. Dresden;

Nr. V 130 vom 7. März 1925 an sämtliche Vereinsverwalt[ungen,] betreffend Berichtigung des Adressenverzeichnisses der V[ereins]verwaltungen und des Alphabetischen Verzeichnisses der E[igen]tumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 27. Februar d. J. starb in Weimar, wo er im Ruhestand lebte,

Herr Eisenbahndirektionspräsident a. D.

Hermann Brandt

Alter von fast 75 Jahren.

Der Verstorbene hat 44 Jahre lang sein reiches Wissen und Können ie seine hohen Gaben der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung idmet. Seit 15. Oktober 1909 stand er als Präsident an der Spitze der nbahndirektion Stettin. In den schwersten Jahren des Krieges und der hkriegszeit hat er an dieser verantwortungsreichen Stelle seine Fähigkeiten ervorragender Weise bewiesen. Am 1. November 1919 trat er in den wohlienten Ruhestand. Seine Arbeitsfreudigkeit war vorbildlich, sein Wesen s liebenswürdig. Als Vorgesetzter war er hochgeachtet.

Wir werden das Andenken an ihn stets in hohen Ehren halten.

Stettin, den 5. März 1925. (268)

Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Stettin.

Am 5. März d. J. ist der

Vizepräsident des Eisenbahn-Zentralamts

Herr **Wilhelm Höfinghoff**

Alter von 60 Jahren plötzlich verschieden.

Der Verstorbene gehörte dem Eisenbahn-Zentralamt seit dem 1. Oktober , zuerst als Mitglied, später als Abteilungsdirektor und zuletzt als Vizeident an.

Wir beklagen in dem seinem Wirkungskreise so jäh Entrissenen einen umfassendem Wissen und reicher Sachkenntnis und Erfahrung ausgestatteten rbeiter, der sich namentlich auch wegen seiner vornehmen Gesinnung und Beamtentreue besonderer Wertschätzung erfreute. (277)

Sein Andenken wird bei uns allen in hohen Ehren bleiben.

Berlin, den 9. März 1925.

Die oberen Beamten des Eisenbahn-Zentralamts.

Am 11. Februar 1925 verschied in Berlin-Friedenau, wohin er nach seiner 1. Oktober 1922 erfolgten Zurruhesetzung verzogen war, an den Folgen s Schlaganfalles im fast vollendeten 70. Lebensjahre der

Oberregierungsbaurat a. D., Geheime Baurat

Herr **Karl Röthig.**

Der Verstorbene hatte eine über 40jährige, erfolgreiche Staats- und hseisenbahndienstzeit hinter sich. Vom 1. Januar 1911 bis 30. September 1922 rte er der Reichsbahndirektion Halle (Saale) an. Hier war ihm neben rem die nicht leichte Aufgabe der Einrichtung des elektrischen Betriebes der Strecke Magdeburg—Zerbst—Leipzig übertragen. Herr Röthig hat sich er Aufgabe, die er mit Stolz als seine Lebensaufgabe bezeichnete, mit nderem Geschick und großer Hingabe unterzogen und sie auch zum lichen Abschluß gebracht.

Sein strenges Pflichtgefühl und seine große Verantwortungsfreudigkeit e sein liebenswürdiges und anspruchloses Wesen haben ihm die Wertitzung seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter gewonnen.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Ferner verschied am 27. Februar d. J., wenige Tage nach Vollendung s 65. Lebensjahres, plötzlich und unerwartet infolge Herzschlags der

Regierungsbaurat i. e. R.

Herr **Theodor Füllner**

ittenberg.

Seit 1. Juli 1898 ununterbrochen im Eisenbahndienst tätig, hat der Verene vom Juni 1906 bis zu seiner am 1. März 1924 erfolgten einstweiligen uhesetzung das Reichsbahn-Maschinenamt in Wittenberg verwaltet. Er t ich hierbei durch Sachkenntnis und reiche Erfahrung ausgezeichnet.

Wir verlieren in ihm einen treuen Mitarbeiter, dem wir stets ein ehrendes nken bewahren werden.

Halle (Saale), den 2. März 1925. (261)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Beschränkte Freigabe eines Bahnhofs für den Sprengstoffverkehr.

Ab 10. März 1925 wird der Bahnhof Castrop für die Annahme und Auslieferung explosionsgefährlicher Gegenstände (Sprengmittel der 3. Gruppe, Anlage C I a A 3 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung), jedoch beschränkt auf Ladungen für das Anschlußgleis Dynamit A.-G., freigegeben. (257)

Essen, den 21. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Stationsausnahmetarif (Stettin Nr. 1).

Mit Gültigkeit vom 12. März 1925 ist ein Stationsausnahmetarif von Stolzenhagen-Kratzwieck nach Dänischburg für Hochofenschlacke, auch zerkleinert, zur Zementerzeugung eingeführt. Der Frachtsatz beträgt 60 ₰ für 100 kg. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und das Tarifbüro der Reichsbahndirektion Stettin.

Stettin, den 5. März 1925. (265)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr. Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 wird die Station Schernberg Ziegelei in die Entfernungstafel I des Tarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (270)

Berlin, den 5. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 werden die Stationen Bitterfeld und Griesheim (Main) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 56 für Elektrodenkohlen aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. März 1925. (273)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1925 wird in den Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies Freienohl als Empfangsstation aufgenommen.

Elberfeld, den 3. März 1925. (267)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. März 1925 ist die Station Schlackow in den Ausnahmetarif 8 als Versandstation aufgenommen worden.

Stettin, den 6. März 1925. (276)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. März 1925:

Ausdehnung des Ausnahmetarifs 69 von Seehafenstationen der Unterweser auf Holz der Tarifklasse D, Ziffer 1—4 und Aufnahme der Station Elsfleth.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Februar 1925. (256)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. März 1925:

Aufnahme von Stationen in die A.-T. 33, 35, 40, 41, 52 und 61.

Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. März 1925. (271)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 9. März 1925 sind die Stationen Bremerhaven Fischhalle und Saßnitz Hafen in den Ausnahmetarif 8 des Tarifs aufgenommen.

Altona, den 6. März 1925. (272)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.

Ab 15. März 1925 wird die Station Goch Reichsb. in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, im März 1925. (275)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 9. März 1925 wird zwischen Plieningen-Hohenheim und Kehl Grenze eine besondere Eilgutentfernung von 237 km für Eilgut mit Wegevorschrift über Mühlacker-Karlsruhe eingeführt.

Karlsruhe, im März 1925. (279)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Im deutsch-litauischen Gütertarif vom 1. Juni 1924 für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen sind im Teil A unter I B mit Gültigkeit vom 1. März 1925 die Stationen Memel-Hafen (Klaipėda Uostas), Kalvarija (Kalvaria) und Skapiskis (Skapischki) aufzunehmen. (260)

Königsberg, den 17. Februar 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Am 1. März 1925 tritt der Nachtrag VI zum Teil III des Gütertarifs der Saarbahnen in Kraft, der u. a. Erhöhungen des Lagergeldes und des Wagenstandgeldes für Privatgüterwagen enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,30 fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, 28. Februar 1925. (259)

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-litauisch-lettisch-estischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1925 sind in das Verzeichnis der Grenzübergangsstationen zum deutsch-litauisch-lettisch-estischen Gütertarif folgende Stationen aufgenommen:

In Litauen: Mažeikiai,
Prikule (Gemeinschaftsstation mit den lettischen Bahnen).

In Lettland: Mažeikiai (Gemeinschaftsstation mit den litauischen Bahnen),
Prikule.

Königsberg, den 6. März 1925. (278)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1924.

1. Mit sofortiger Wirksamkeit sind in der Entfernungstafel II folgende Entfernungen zu berichtigen:

		von		in
Saalfeld-Bad Nauheim		313		306
„ -Butzbach	„	303	„	299
„ -Lich	„	299	„	284
„ -Butzbach Ost	„	299	„	281
„ -Ettingshausen	„	270	„	252
„ -Gambach (Hess.)	„	294	„	276
„ -Griedel	„	296	„	278
„ -Harbach	„	269	„	251
„ -Hof u. Dorf Güll	„	285	„	267
„ -Münster (Oberhess.)	„	272	„	254
„ -Münzenberg	„	291	„	273
„ -Muschenheim	„	287	„	269
„ -Niederbessingen	„	275	„	257
„ -Oberbessingen	„	273	„	255
„ -Oberhörgem-Eberstadt	„	292	„	274
„ -Oggershofen	„	301	„	283
„ -Quackborn	„	266	„	248
„ -Rockenberg	„	299	„	281
„ -Steinfurth	„	304	„	286
„ -Trais-Münzenberg	„	289	„	271
„ -Benzelrath (KöFr)	„	434	„	474
„ -Weilmünster-Kurhaus	„	232	„	332

(Nachtr. I).

2. Druckfehlerberichtigung: Entfernungstafel I:

Farchan*	in Farchant*
Langenneufach*	in Langenneufrach*
Mönchsherrnsdorf*	in Mönchherrnsdorf*
Oberhanustadt*	in Oberhaunstadt*
Obernlzel*	in Obernzell*
Veilbrunn*	in Veilbronn*
Wülfertshausen*	in Wülfershausen*

Entfernungstafel II:

Birkenfeld (Stadt) in Birkenfeld (Nahe)

Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 455).

München, den 3. März 1925. (266)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Grupenverwaltung Bayern.

Am 1. März 1925 tritt der Nachtrag I zum Tiertarif der Saarbahnen in Kraft, der Änderungen des Nebengebührentarifs enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,20 fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden. (258)

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion.

Saarbrücken, den 28. Februar 1925.

Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Entfernungen für den Binnen Wechselverkehr der früheren pr hessischen usw. Staats- und bahnen.

Mit Gültigkeit vom 6. April 19 den einzelne Entfernungen mit Grenze sowie mit verschiedenen nen der Rhein-Sieg Eisenbahn er

Nähere Auskunft geben die be Güterabfertigungen sowie die Au der Deutschen Reichsbahn-Gese hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverke die Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 10. März 19 den im Verkehr Deutschland über Basel Bad. Bf.-Schweiz die F über die rechts- und linksrhe Strecken für Wagenladungen in vergütungswege gleichgestellt.

Die näheren Bestimmungen ent nächste Tarif- und Verkehrsanzei Reichsbahndirektion Berlin.

Nähere Auskunft erteilen die gungen und die Auskunftsbureau

Frankfurt (Main), den 6. März

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.

Tschechoslowakischer Donauum verkehr über Bratislava und K

Gütertarif Teil II vom 1 1924, Frachtbegünstigun Gegenstände für den E bahn-Oberbau.

Mit Gültigkeit vom 23. Febru bis auf weiteres, längstens bis 1925, treten im Eisenbahndurchla genannten Tarifes von den St Třinec und Svinov Vitkovice na tislava dunajske nábrežie Frach stigungen für Gegenstände fü Eisenbahn-Oberbau der Post Z—3 čsl. Eisenbahngütertarifes, Teil I. ein.

Nähere Auskunft erteilen die tionen und die gesellschaftlichen stellen.

Regensburg, den 26. Februar 19

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellscha
namens der beteiligten Verwalt

Gütertarif, Teil I, Abteilung B, rung von Eiern der Post E

Mit Gültigkeit vom 15. März 1 auf weiteres ist auf Seite 58 de genannten Tarifes die Tarifieru „Eier" der Post E—3 in der S (Klasse) von IV auf III abgeänd

Regensburg, den 27. Februar 19

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellscha

Zinsenberechnung für nicht rec bezahlte Gebühren.

Mit 1. März 1925 tritt eine Ä der Verzugszinsenberechnung für der Verfrachter nicht rechtzei zahlte bzw. den Verfrachtern kre Gebühren ein.

Nähere Auskunft erteilen die schaftliche Direktion und die ligten Dienststellen.

Regensburg, den 27. Februar 19

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaf

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

r. 12. | Berlin, den 19. März 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Vom neuen Reichsbahnoberbau.

Zweck und Gestaltung des neuen Reichsbahnoberbaues. — Vergleich von Einheitsform und Versuchsform untereinander und mit dem bisherigen preußischen Oberbau. — Stellung des neuen Oberbaues in der bisherigen Konstruktionsentwicklung. — Offene Fragen für die fernere Gestaltung.

I diesem Jahre bringt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft n neue Oberbauform heraus, die in Zukunft die bisherigen o ien ersetzen soll. Nachdem die Staatsbahnen der deutschen ä er im Jahre 1920 in das Eigentum des Deutschen Reiches b zegangen waren, erhob sich das Verlangen nach einer Ver- n itlichung der in den einzelnen Ländern verschiedenen Ober- a ysteme; die wachsende Achslast neuerer Lokomotivkon- r tionen verlangte neue, tragfähigere Formen, und so o nt der neue Reichsbahnoberbau dringenden Forderungen e Gegenwart entgegen. In seiner vor Vertretern der deut- h Presse am 8. Januar d. J. gehaltenen Rede*) spricht der e raldirektor Oeser u. a. die Absicht aus, in diesem Jahre 0 km Gleis umzubauen, um auf dem Gebiet des Oberbaues s r Versäumtes mit aller Energie nachzuholen. Man wird a sichts dieses von der Spitze der Verwaltung bekundeten t esses hoffen dürfen, daß die neue Oberbauform sich schnell n in großem Stile Eingang verschafft.

I r neue Oberbau ist aus den Probestücken auf der eisen- a echnischen Ausstellung in Seddin, Herbst 1924, bekannt ge o en. Er ist hervorgegangen aus einem Entwurf des preu- is en Eisenbahn-Zentralamts, der vor dem Oberbauausschuß r eten wurde durch die Herren Samans und Schwemann, und d nkt seine jetzige Gestalt der Einwirkung der Herren Kurth und Stierl. Er trägt die Bezeichnung Einheitsoberbau der Deutschen Reichsbahn und gliedert sich nach seiner Tragfähigkeit in zwei Formen, eine schwerere Form für die sog. N- und E-Strecken, die mit 25 t und 20 t Lokomotiv-Achsdruck und schweren Großgüterwagen rechnen, und eine leichtere Form für sog. G-Strecken mit 20 t Lokomotiv-Achsdruck und gewöhnlicher Wagenbelastung. Bei ersterer beträgt das Gewicht der Schienen rund 49 kg/m und die Schwellenentfernung 65 cm, bei letzterer 45 kg/m und 80 cm. Schwellen und Kleineisenzeug sind für beide Formen dieselben.

Bisher ist nur die Konstruktion auf eisernen Schwellen herausgekommen. Hier unterscheidet der Reichsoberbau die Regelanordnung der Schienenbefestigung nach badischem Muster (B) und eine Versuchsanordnung mit Schienenbefestigung nach Oldenburger Muster (O). Die abgekürzten Bezeichnungen geben, etwas weitergehend als die bisherigen preußischen Bezeichnungen, auch über das Gewicht der Schienen und die Art der Schienenbefestigung (B oder O) Auskunft, z. B. B 49 $\frac{Br + 22 E}{15}$.

Vergleicht man die schwerere Schiene des Einheitsoberbaues mit der der schweren preußischen Norm (Form 15c), so findet man Gewicht, Gesamthöhe, Fußbreite, Kopfhöhe größer, Kopfbreite geringer, Stegdicke und Länge der Schiene unverändert. Die neue Schiene ist tragfähiger und gegen Kippen (Wackeln infolge der von den Fahrzeugen ausgehenden Seitenstöße) wider-

*) S. 72 dieser Zeitung.

standsfähiger; die Neigung der Laschenanlageflächen ist steiler (1 : 3 statt 1 : 4).

	Schiene S 49 (Einheitsoberbau)	Schiene 15 (preußische Norm)	
Gewicht	48,89	45,05	kg/m
Gesamthöhe	148	144	mm
Fußbreite	125	110	"
Kopfhöhe, an der Seite gemessen	38,8	34,5	"
Kopfbreite oben	67	72	"
Kopfbreite unten	70		
Stegdicke	14	14	"
Widerstandsmoment	234	216,8	cm³
Schienenlänge	15	15	m
Steigung der Laschenanlageflächen	1 : 3	1 : 4	

die Schwelle geknickt werden. Der Seitenhalt der Schie
die Regelung der in den Kurven verschiedenen Spurweite
den durch Spurplättchen erzielt, die Befestigung durch I
platten mit Hakenschraube. Die Durchbrechung der Sch
decke durch die Lochung ist klein. Die bei der preuß
Norm gegebene Möglichkeit, die Schiene vermittels de
wirkung der Klemmplatte seitlich genau und fest einzus
ist bei den Spurplättchen in dieser Weise nicht vorhande
Laschen sind Flachlaschen ohne Winkelansatz, also auc
Ausklinkung und deren schädliche Folgen. Außen- und
laschen sind einander gleich, die Schraubenlöcher sind bei
kreisrund (gebohrt, nicht gestanzt); ein Mitgehen des Sch
bolzens beim Aufdrehen der Schraubenmutter wird dadur
hindert, daß der viereckige Schraubenkopf zwischen Leist
Lasche nur wenig Spielraum hat, so daß er sich nicht
kann.

REICHSBAHN EINHEITSOBERBAU

REICHSBAHN VERSUCHSOBERBAU

10 0 20 40 60 80 100 mm.

PREUSSISCHE FORM 15

STOCKTON-DARLINGTON 1825
NACH HAARMANN DAS EISENBAHNGELEISE

Die Schwellen des Einheitsoberbaues sind erheblich schwerer als die bisherigen preußischen (Nr. 71): Höhe 100 gegen 75 mm bei Fortfall der oberen Rippe, obere Breite 250 gegen 232 mm, und Dicke der Schwellendecke 11 gegen 10 mm. Die Länge ist verkürzt auf 2,50 gegen 2,70 m. Trotz der Verkürzung beträgt das Gesamtgewicht 78,03 gegen 62 kg. Die Stoßschwelle (Breitschwelle) unterscheidet sich von der früheren noch besonders durch eine nach unten gehende Mittelrippe, die das beiderseitige Stopfen erleichtern soll. Die Zahl der Schwellen ist um 2, bei der leichteren Anordnung um 5 auf eine Schienenlänge vermindert.

Mit der Beibehaltung der breiten Stoßschwelle, also des — eigentlich — ruhenden Stoßes ist ein Hauptcharakteristikum des preußischen schweren Oberbaues übernommen; in der Befestigung auf der Schwelle zeigt sich aber eine wesentliche Verschiedenheit: die Unterlagsplatte mit Haken und Zapfen fehlt. Um der Schiene die schräge Neigung nach innen zu geben, muß

Man erkennt in der Konstruktion den Grundsatz der Ein
heit: ein Zwischenteil, die Unterlagsplatte, ist fortgefallen
ihm zwei Berührungs-, also Abnutzungsflächen; Laschen
Klemmplatten (nicht allerdings die Spurplättchen) sind ein
Walzstäbe; Gleichheit der Innen- und Außenlaschen,
Gleichheit von Schwellen und Kleineisenzeug für schweres
leichtes Schienenprofil. Ferner ist charakteristisch das au
beiderseits fest spannenden Schrauben ersichtliche Streben
Schiene durchaus fest mit der Schwelle zu verbinden, um
Bewegung der Teile gegeneinander, also einem Verschlei
weit wie irgend möglich vorzubeugen. Im Gegensatz hi
ließen Haken und Zapfen der Unterlagsplatte preußischer
unvermeidlich einen gewissen Spielraum, dessen Folge ein
der Zeit eintretendes Klappern der Schiene auf der Platte
der Platte auf der Schwelle ist. Offenbar sollen Schiene
Schwelle beim Reichsbahnoberbau zu einem einheitlichen
stänge zusammengefügt werden, das die aus den Stößen

·n Lasten resultierenden dynamischen Beanspruchungen verarbeiten kann. Frühere Anschauungen, daß eine ge- Beweglichkeit der Schiene auf der Schwelle nötig oder tzen sei (Blum, Zimmermann), um ein Abheben der e von der Bettung und damit deren allmähliche Zer- rung zu vermeiden, sind hiermit verlassen. Auch am r Schwellen wird eine Zertrümmerung der Bettung, die der Verkürzung eintreten könnte, bei ihrer größeren t nicht befürchtet.

Versuchsoberbau mit Befestigung der Schienen nach rger Muster verfolgt denselben Grundsatz der möglichst Niederhaltung der Schiene. Die etwas komplizierte An- der Spurplättchen fehlt hier; die Konstruktion ist ein- Allerdings erscheint der seitliche Halt bei der beider- Abstützung nur gegen schräge Anschlagflächen etwas d erschwerend für die Verlegung des Oberbaues, beson- den, der an den festen Seitenhalt der preußischen Haken- gewöhnt ist. Bemerkenswert ist bei dem Oldenburger noch die Zwischenschaltung des komprimierten Holz- ns zwischen Schienenfuß und Schwelle, das — seiner- cht ersetzbar — die Schwelle schont, ein sattes Auflager l vermöge der Haftung des Eisens am getränkten Holz ndern der Schiene entgegenwirkt.

euen Reichsbahnoberbau und die ihm zugrunde liegenden n dürfen wir als das Ergebnis einer einhun- hrigen Entwicklung ansehen. Die vor hundert eröffnete erste Eisenbahn (Stockton-Darlington, 1825) inen Oberbau von ganz anderer Gestalt: Schienen von rigem Querschnitt, zum Teil noch aus Gußeisen, in Form schbauchträgers, gelagert auf Einzelstützen, gußeisernen auf Steinwürfeln in etwa 90 cm Abstand, nur die Spur- eselbe, wie wir sie heute haben. Dieser Oberbau stellte eine wesentliche, den Anforderungen der Lokomotiv- uchung und größerer Schnelligkeit Rechnung tragende rung des vorhandenen Oberbaues der Bergwerks- und ahnen dar, war aber noch stark gebunden an die Schwie- und Kostspieligkeit der Materialherstellung. Seitdem hr vervollkommnete Hütten- und Walztechnik gestattet, i von ganz anderen Qualitäten (Festigkeit, Elastizität), feinerter Querschnittsgestaltung und verhältnismäßig fast beliebig großen Mengen zu produzieren. Der hnoberbau steht aber heute nach 100 Jahren nicht am ß eines Werdeganges, sondern noch immer im Fluß der klung.

ntwicklung der Konstruktion ist von 1825 bis 1925 keine e oder einheitliche: Neben einer den früheren Bohlen- entsprechenden Längsunterstützung der Schienen und st neben den Einzelstützen findet sich frühzeitig Unter- durch Querschwellen, die auch heute als die unbedingt gilt. Aber noch nicht gar so lange zurück, noch in ziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts hatte man offnungen auf die Längsunterstützung gesetzt: die Ber- dtbahn erhielt für den schweren Betrieb, für den sie war, Langschwellenoberbau; und noch zu Anfang der r Jahre knüpften sich weitgehende Erwartungen an die rechter Richtung) zweigeteilte Schwellenschiene. Eine rung des stumpfen Stoßes der Schienen — rechtwinklig Längsachse —, der der herrschende geblieben ist, suchte frühzeitig durch schrägen Stoß zu erreichen, und Bestre- in ähnlichem Sinne waren noch im ersten Jahrzehnt Jahrhunderts im Gange durch Ausführung des Blatt- er eine preußische Norm war. Den ruhenden Stoß der ersetzte man frühzeitig durch den schwebenden, zwei Schwellen liegenden Stoß, der die von den Fahr- m Stoß ausgehenden Schläge auf zwei Schwellen über- nd ein elastischeres Fahren erzielen sollte. Diese An- war lange Zeit hindurch die herrschende, bis die Ein- der Breitschwellen wieder zu einer Art ruhenden Stoß — denn beide Schienen ruhen auf derselben fest unterstützten Schwelle — zurückkehrte. Die anfänglich ausschließlich ver- wendeten Flachlaschen wurden im Laufe der Zeit durch winkel- und „zet"-förmige ersetzt, und heute ist man wieder zu Flach- laschen, allerdings von größerer Tragfähigkeit zurückgekehrt. Neben das Bestreben nach fester Verbindung der einzelnen Ge- stängeteile trat später die Forderung nach einer gewissen Be- weglichkeit, die in dem neuen Oberbau völlig verlassen ist. Von der im Laufe der Jahre immer enger gewordenen Schwellen- teilung kommt man heute, besonders in der leichteren Form des Einheitsoberbaues wieder zurück. In Schienenform und Schie- nenlagerung besteht keine Einheitlichkeit zwischen den ver- schiedenen Ländern, weil in großen Gebieten an der Doppel- kopfschiene statt der Breitfußschiene und an der Stuhllagerung festgehalten wird.

Bei solchem nicht einheitlichen und nicht stetigen Verlauf der bisherigen Entwicklung ist die fernere Gestaltung un- gewiß, und manche Fragen bleiben für die Zukunft noch offen. Wenn die amerikanische Entwicklung für uns maßgebend ist, so muß man für die Zukunft mit immer noch größeren Lasten und schwereren Schienenprofilen rechnen. Doch werden auch die Bestrebungen nicht ruhen, die Qualität des Materials zu ver- bessern — wie ja neuerdings auch in der Eisenkonstruktion ein hochwertiger, um 30 % tragfähigerer Stahl eingeführt wird —, also für den Oberbau einen Stahl zu erzeugen, der bei unbeein- trächtigter Elastizität und Bruchfestigkeit härter und verschleiß- fester ist. Es wird damit neben größerer Tragfähigkeit eine längere Liegedauer erzielt, und letztere ist um so wichtiger, als bei zunehmender Verkehrsdichte die mit dem Arbeitsvorgang der Gleiserneuerung verbundenen Kosten und auch Betriebsgefahren sehr an Bedeutung gewinnen. Wenn auch die Zukunft in dem jahrzehntelangen Wettbewerb zwischen hölzernen und eisernen Schwellen eine Entscheidung nach dieser oder jener Seite wohl nicht so bald bringen wird und auch nicht zu bringen braucht, so wird sie sich doch mit der Frage der Eisenbetonschwellen, über die ein abschließendes Urteil bisher nicht vorliegt, über kurz oder lang auseinandersetzen müssen. Vielleicht bringt sie auch die Antwort auf die Frage, ob man nicht ebenso wie bei der Schiene und der hölzernen Schwelle auch bei der eisernen Schwelle von der elastischen Formänderung Nutzen ziehen soll, um den von den rollenden Fahrzeugen ausgehenden dynamischen Beanspruchungen zu begegnen, wie das z. B. die Anordnung der Scheibeschen röhrenförmigen Schwelle zum Ziel hat. Einen Ansatz für die künftige Entwicklung bietet vielleicht die wieder aufgenommene Verwendung elastischer Zwischenstücke, wie sie die Anordnung der Pappelholzplättchen des Versuchsoberbaues der Reichsbahn zeigt, indem sie von der Forderung ausgeht, daß die Berührungsflächen der Oberbauteile zu viel satterem An- liegen gebracht werden müssen, als zwischen Eisenflächen von verhältnismäßig roher Bearbeitung, um die es sich hier handelt, möglich ist. Weitere Aufgaben stellen die Riffeln in der Ober- fläche des Schienenkopfes, deren Ursache einwandfrei festzu- stellen, oder deren Bildung zu verhindern bisher nicht gelungen ist; auch das Problem der Deckung des Schienenstoßes mit den verschiedenen dort zu befriedigenden, aber einander zum Teil widersprechenden Forderungen harrt noch der endgültigen Lösung.

Angesichts der noch immer im Fluß befindlichen und keinen sicheren Weg in die Zukunft weisenden Entwicklung und der vielerlei der Lösung harrenden Probleme wird man in dem neuen Reichsbahnoberbau einen mit Vorsicht und Festigkeit getanen Schritt vorwärts erblicken dürfen. Die neue Konstruktion hat mit den Forderungen der Zeit mitgehend Überholtes ausgeschie- den, Bewährtes zusammengefaßt. Hierbei standen langjährige Erfahrungen verschiedener deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung. Später, nach Durchführung der Vereinheitlichung wird das allerdings nicht mehr so der Fall sein, und Einheit- lichkeit birgt leicht die Gefahr der Erstarrung in sich, weil die aus dem Vergleich mit anderem sich ergebende Anregung zu

Verbesserungen und bei ihrer Einführung die Sicherheit fehlt, welche anderwärts gemachte Erfahrungen bieten. Aber der neue Reichsbahnoberbau zeigt sich frei von starrem Schematismus, indem er von Anfang an neben die Einheitsreform die Versuchsform setzt. Und wenn sich der Blick künftig — notgedrungen mehr als bisher — über die Grenzen des Reiches hinaus richtet, so sind dort schon innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Anregungen leicht zu finden und Erf leicht kennen zu lernen.

Quellen-Angabe: Niederschriften über die Beratu Oberbauausschusses 1919 und 1921; Drucksache de bahnzentralamtes Nr. R 260: Der Reichsoberbau au schwellen, 1925; Haarmann: Das Eisenbahngelei Blum: Eisenbahnbau der Gegenwart 1897.

Reichsbahnoberrat Schneider,

Die Eisenbahnen im österreichischen Bundesvoranschlag 1925.

Von Ministerialrat **Dr. Rottleuthner**

Am 22. Januar 1925 wurde im Finanz- und Budgetausschusse des österreichischen Nationalrates der Teilvoranschlag 1925 über die Eisenbahnen verhandelt.

Alle das Eisenbahnwesen betreffenden Ausgaben — bezügliche Einnahmen gelangen für das Jahr 1925 nicht zur Veranschlagung — sind im bundesstaatlichen Haushaltsplane aus Zweckmäßigkeitsgründen zu einer eigenen Voranschlagsgruppe zusammengefaßt. Die einzelnen Teilerfordernisse dieser Gruppe betragen in Milliarden Kronen:

	1925	1924	sohin gegenüber d. Voranschl. g 1924 weniger
1. Bundeszuschuß an die Bundesbahnen	393,8	522,4	128,6
2. Lasten aus dem Südbahnabkommen	112,0	191,0	79,0
3. Garantievorschüsse an Privatbahnen	30,6	39,9	9,3
4. Begünstigungen auf Grund der Lokalbahngesetze	17,6	20,7	3,1
5. Vergütungen an die Bundesbahnen für ausständige Betriebskosten der Privatlokalbahnen	14,3	23,3	9,0
6. Bundesanteil am Betriebsabgange der Wiener Stadtbahn	10,0	17,7	7,7
7. Bau neuer Linien	20,4	35,0	14,6
8. Mehrerfordernis für Bezugsaufbesserungen des Personales der im Betriebe der österr. Bundesbahnen stehenden Privatlokalbahnen für fremde Rechnung	—	3,9	3,9
zusammen	598,7	853,9	255,2

Es erscheint sohin das erfreuliche Bild, daß der Voranschlag 1925 für die Eisenbahnen in allen Unterteilungen gegenüber dem Vorjahre geringere Ansprüche an die Bundesfinanzen stellt, was allerdings nur unter schweren Opfern und durch weitestgehende Rückstellungen erreicht werden konnte.

Die erste und wichtigste Post bildet der Bundeszuschuß an die Bundesbahnen (einschließlich der Südbahn). Dieser Zuschuß ist auf Grund des § 2 (4) des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923, B. G. Bl. Nr. 407 der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“, (von der das gesamte im Bundeseigentum verbliebene Vermögen der Bundesbahnen mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten treuhändig zu verwalten ist), zu leisten „insolange und insoweit die Ausgaben in den Einnahmen ihre Deckung nicht finden“.

Hinsichtlich der Einzelheiten, aus denen sich der Bundeszuschuß entwickelt, fehlt jenes übersichtliche Detail, das in den Zeiten der behördlichen Verwaltung genauen Einblick in die Veranschlagung gewährte und das auch die Schweizer Bundesbahnen ihrem Voranschlage beigeben; selbst der noch im Vorjahre veröffentlichte „Betriebsvoranschlag“ mit seiner Gliederung der Betriebsausgaben und -Einnahmen nach dem Buchungsschema der Bundesbahnen wird heuer vermißt. Immerhin gaben mehrere in den allgemeinen Erläuterungen zum Bundesfinanzentwurfe enthaltene Angaben über die Kreditanforderungen für die Eisenbahnen einigen Aufschluß.

Darnach setzt sich das von den österreichischen Bund betriebene Eisenbahnnetz wie folgt zusammen:

Bundeseigene Bahnen . . . .
das ehemalige Südbahnnetz . . . .
Sonstige Privatbahnen auf Rechnung der Unternehmung (Pachtbahnen) . . . .

auf Rechnung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ werden sohin betrieben . . . .
Privatbahnen für Rechnung der Eigentümer . . . .

Länge des gesamten von der Unternehmung betriebenen Netzes . . . .

Der Bundeszuschuß ist sowohl für den kassenmäßi triebsabgang, der aus Summarposten eines Ertragsvoran resultiert, wie auch für die wertvermehrenden Aufwe der Bundesbahnen gedacht.

A. Kassenmäßiger Betriebsabgang: De wähnte Ertragsvoranschlag weist aus

in Milliarden K	1925
Eigentlicher Betriebsabgang der österreichischen Bundesbahnen (Soll)	165
Schuldendienst (Soll)	73
Betriebsüberschuß der Nebenbetriebe (Bodensee-Dampfschiffahrt, Salzgeschäft, Rollfuhrdienst, Lastkraftwagenverkehr) im Saldo, sonstige Einnahmen wie Kursgewinn, Aktivzinsen (Haben)	—13
Saldo des Ertragsvoranschlages als Reinverlust der Unternehmung (Haben)	225

Demnach wäre aus dem Titel des kassenmäßigen I abganges ein Bundeszuschuß von 225 Milliarden K im voranschlage 1925 vorzusorgen. Da aber die hinsicht österreichischen Bundesbahnen (einschließlich der Südbah falls mit 225 Milliarden K veranschlagten Eisenbahnv steuern zur Deckung des vorangeführten Reinverlus Bundesbahnen verbleiben sollen, wurden sie (in Abweich den sonstigen Budgetierungsvorschriften), wie sich der voranschlag ausdrückt, „der Einfachheit halber“ mit dem gleicher Höhe ausgewiesenen Reinverluste kompensiert, aus dem gegenständlichen Titel ein finanzieller Ansatz scheint.

Das im Vergleiche zum Voranschlage 1924 augenfällig Mehrerfordernis für den Schuldendienst ist auf eine den tember 1924 gefaßten Genfer Beschlüssen Rechnung grundsätzliche Änderung der bezüglichen Berechnung zu führen, indem gelegentlich dieser Völkerbundtagung s österreichische Regierung in Punkt 6 der Beilage I zu d einbarungen verpflichtete: „Wenn der Staat den Betrieb für Investitionen zur Verfügung stellt, dafür Vorsorge fen, daß die Betriebe dem Staate angemessene Zinsen un tisationen dieser Kredite zahlen“.

Anlangend den eigentlichen Betriebsabgang der öst schen Bundesbahnen im Ausmaße von 165 Milliarden K, sich derselbe aus nachstehenden Teilveranschlagungen:

A. Ausgaben	1925	1924
der aktiven Bediensteten	2512	
en	738	
tivkohle	667	3593
Materialien und Unternehmerleistungen	545	
Ausgaben	320	
schaffung und Erneuerung	68	
zusammen	4850	3593
B. Einnahmen	4685	2876

n wird für das Jahr 1925 eine Betrieb-zahl von 103.52 er 124.93 im Vorjahre veranschlagt. Diese merkliche ng des Betriebserfolges ist darauf zurückzuführen, daß nnahmesteigerung von 62.9% eine Ausgabensteigerung 35% gegenübersteht.

Veranschlagung einer solchen außergewöhnlichen Einsteigerung erscheint der Hauptsache nach dadurch be- daß einerseits mit Wirksamkeit vom 1. September 1924 lgemeinen 30%igen Eisenbahnverkehrssteuern bei Gleich- der sie mitenthaltenden Tarife auf einheitlich 5% herab- worden sind (vergl. bezüglichen Aufsatz in Nr. 37 aus ser Zeitung, Seite 697 ff.) und daß andererseits mit r 1925 im Zusammenhange mit einer Durchrechnung der rife zwischen Bundesbahnen und Südbahn und den Lo- n (die einen Einnahmeausfall von rund 120 Milliarden sachen dürfte), eine rund 30%ige Erhöhung der Personen- attgefunden hat. Außerdem ist eine von der Postver- an die Bundesbahnen zu leistende Vergütung für die rderung im Betrage von 60 Milliarden K sowie eine entschädigung für die Fahrbegünstigungen der Bundes- ten im Betrage von 10 Milliarden K bei den Verkehrs- en neu einbezogen. Letzterer Betrag wird den Bundes- vom Bunde als Äquivalent dafür gewährt, daß der Bund er Fahr- und Frachtbegünstigungen seiner Angestellten ngen bei den Reise- und Übersiedlungsgebühren erzielt. fend die 35%ige Steigerung der Betriebsausgaben sei ingewiesen, daß im allgemeinen leider noch immer eine Preistendenz besteht. Zur Veranschaulichung dersel- e nachstehende Zusammenstellung:

	Januar 1923	Januar 1924	November 1924
ndex	16.986	18.748	20.754
ir Nahrungsmittel	15.004	16.792	20.012
r Industriestoffe	21.425	23.130	22.416
ostenindex			
(billiger) Wohnung . .	9.454	11.740	13.650
le Wohnung	11.836	14.565	16.810

n Betriebsausgaben bildet erklärlicherweise der Auf- f die aktiven Bediensteten die größte Post. Er dürfte ücksicht auf die gelegentlich des Eisenbahnstreikes vom ovember 1924 gemachten Zugeständnisse an das Perso- l noch einer Erhöhung bedürfen. Leider ist aus den ein- rwähnten Gründen ein Vergleich mit dem Vorjahre nicht l Der Veranschlagung liegt die Annahme zugrunde, daß e des Budgetjahres ein Personalstand von rund 85.000 Angestellten erreicht werde, was gegenüber dem Perso- ne im Voranschlage 1924 von 92.500 Bediensteten (hier- ndesbahnen 72.500 und Südbahn 20.000) einen weiteren abbau von 7500 Köpfen voraussetzt.

it, als in Österreich das Sanierungswerk im Sinne der r Vereinbarungen in Angriff genommen wurde, hatten die ischen Bundesbahnen einen Personalstand von 104.219 n Stand vom 1. Oktober 1922). Ein Jahr später, beim e reten der selbständigen Unternehmung „Österreichische s hnen" betrug der Stand nur mehr 85.026 Köpfe, am ember 1924 war die Zahl der an den Generalkommissär ölkerbundes gemeldeten Bundesbahnbediensteten auf 68.039 gangen. Es hat sich sohin der Stand dieser Angestell- sten Jahre der Sanierung während der behördlichen Verwaltung um 18,4% und seither um weitere 16,3%, sohin bis nun insgesamt um 34.7% vermindert; er stellt sich nurmehr um 4000 Köpfe höher, als nach dem Gutachten Sir William Acworths über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen zugestanden wird. Der Personalstand der Südbahnbediensteten wurde für den 10. Februar 1923 dem Generalkommissär des Völkerbundes mit 28.614 Köpfen ausgewiesen; er betrug am 27. Dezember 1924 nur mehr 21.328 Köpfe. Sohin hat auch diesfalls ein einschneidender Personalabbau (25.5% in kürzerer Zeit) stattgefunden. Auf einen Betriebskilometer der von den „Österreichischen Bundesbahnen" betriebenen Bahnlinien entfielen sohin Ende 1924 nur mehr 14.9 Bedienstete gegenüber rund 12 Bediensteten in der Vorkriegszeit.

Bei diesem gewaltigen Personalabbau ist es andererseits erklärlich, daß in gegenläufiger Weise die Zahl der Ruheständler beängstigend zugenommen hat, wodurch auch der finanzielle Effekt der Abbauaktion äußerst beeinträchtigt ist. Der Veranschlagung liegt eine Anzahl von 57.540 Pensionsparteien, hiervon 40.772 Altpensionisten (aus der Zeit vor der Errichtung der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen", 1. Oktober 1923) und 16.768 Neupensionisten, die nach diesem Zeitpunkte von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" als deren Bedienstete pensioniert wurden, zugrunde. Der Gesamtaufwand für diese Pensionsparteien ist mit 1.140 Milliarden K veranschlagt. Hiervon entfallen 835 Milliarden K auf Altpensionen, die zufolge § 4 (4) Bundesbahngesetz grundsätzlich zu Lasten des Bundes gehen, zu deren Bestreitung jedoch die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen", die alle aus der konkreten Pensionsbehandlung sich ergebenden Verwaltungsaufgaben sowie die Liquidierung dieser Ruhe- und Versorgungsgenüsse besorgt, einen Beitrag zu geben hat, und 305 Milliarden K auf Neupensionen, die ausschließlich der Unternehmung zur Last fallen. Für das Jahr 1925 ist die obenerwähnte Beitragsleistung der Unternehmung zu den Kosten der Altpensionisten mit 433 Milliarden K veranschlagt; die Unternehmung hat sohin insgesamt 738 Milliarden K an Pensionen zu bestreiten, was ungefähr dem doppelten normalen Erfordernisse für Pensionen entspricht.

Bei der Ermittlung des Aufwandes an Lokomotivkohle wurde einerseits der durch die fortschreitende Elektrisierung zu gewärtigende Minderverbrauch (ungefähr 4—5%), andererseits die sparsamere Gebarung mit der Lokomotivkohle in Rechnung gezogen. Gegenüber einem Verbrauche von 186.3 kg Normalkohle pro 1000 Bruttotonnen-Kilometer im Jahre 1923 wurde für das Jahr 1925 nur mehr ein solcher von 171.4 kg Normalkohle in Rechnung gestellt.

Mit dem Betrage von 68 Milliarden K erscheint schließlich im Voranschlage 1925 zum ersten Male ein Betrag für Ersatzbeschaffungen und Erneuerungen zu Lasten des Betriebes eingestellt, der nur die Vorsorge für die dringlichsten Ersatzbeschaffungen beim Fahrparke und bei den maschinellen Einrichtungen der Werkstätten darstellt, nicht aber jenem Betrag entspricht, den eine nach kaufmännischen Grundsätzen berechnete Wertabschreibung vom Eisenbahnbestande erfordern würde.

B. Wertvermehrende Aufwendungen: An Investitionen sind vorgesehen: 257 Milliarden K für die Elektrifizierung, 100 Milliarden K für bauliche Anlagen, maschinelle Einrichtungen der Werkstätten und für Geräte, schließlich 40 Milliarden K für den Fahrpark zur teilweisen Ersatzbeschaffung für jene Fahrbetriebsmittel, die nach dem Friedensvertrage und nach dem Südbahnabkommen an die Nachfolgestaaten abgegeben werden mußten. Von diesem Investitionsgesamtaufwande von 397 Milliarden Kronen werden 3.25 Milliarden K aus Veräußerungserlösen und Rückgewinnen bestritten, so daß vom Bund nur mehr der Restbetrag von 393.75 Milliarden K als Bundeszuschuß an die Bundesbahnen budgetmäßig bereitzustellen ist.

Als Lasten aus dem Südbahnabkommen hat Österreich auf Grund des am 16. Oktober 1923 ratifizierten, auf den Staatsvertrag von St. Germain zurückzuführenden Abkommens

von Rom über die administrative und technische Reorganisation des Netzes der Südbahngesellschaft (B. G. Bl. Nr. 546 aus 1923) und insbesondere in Durchführung der Artikel 15, 25 und 39 dieses Abkommens (siehe bezüglichen ausführlichen Aufsatz von Min.-Rat Dr. Dauscha in Nr. 14 aus 1924 dieser Zeitung, Seite 243 ff.) im Jahre 1925 insgesamt 7.260.000 Gold-Frs. und 250.000 Goldkronen (zusammen rund 103.6 Milliarden österreichische Papierkronen) zu zahlen. Außerdem mußten zur Liquidierung alter Schulden der Südbahn im Sinne des Artikels 25 des Abkommens weitere 8.4 Milliarden K vorgesorgt werden.

Die Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen der seit 1. Januar 1924 in den Pachtbetrieb der österreichischen Bundesbahnen übergegangenen Südbahn werden ohne besondere Aufschreibungen mit den bezüglichen Gebarungen der Bundesbahnen selbst mitveranschlagt und -verrechnet, so daß der Betriebserfolg der Südbahn in jenem der Bundesbahnen aufgegangen und im mehrfach erwähnten Betriebsabgange von 165 Milliarden Kr. mitberücksichtigt erscheint.

Die als Garantievorschüsse an Privatbahnen (30,6 Milliarden Kronen), Begünstigungen auf Grund der Lokalbahngesetze (17,6 Milliarden Kr,), Vergütungen für ausständige Betriebskosten der Privatlokalbahnen (14,3 Milliarden K.) und Bundesanteil am Betriebsabgange der Wiener Stadtbahn (10,0 Milliarden K.) angesprochenen Kredite von insgesamt 72,5 Milliarden K. dienen fast zur Gänze zur Refundierung der Betriebsabgänge der hier in Betracht kommenden Eisenbahnen an die ihren Betrieb führenden österreichischen Bundesbahnen. In der Verringerung der gegenständlichen Ausgaben um 33 Milliarden K. gegenüber dem Voranschlage 1924 kommt die fortschreitend bessere Finanzlage dieser Bahnen zum Ausdrucke.

Beim B a u e n e u e r L i n i e n wirkten sich ganz besonders die Sparbestrebungen der Bundesregierung aus, indem lediglich zur Beendigung des Bahnbaues Friedberg-Pinkafeld, die für den Herbst des Jahres 1925 zu gewärtigen ist, eine staatliche Beitragsleistung von 20 Milliarden K. und für Trassierungsarbeiten im Burgenlande und Kärnten 400 Millionen K. vorgesorgt werden konnten. Die vielen Bahnprojekte, so vor allem jene, die die wirtschaftliche Angliederung des Burgenlandes an Österreich bezwecken, konnten nicht berücksichtigt werden. Ja selbst die die Bauarbeiten am Bahnbau Landeck-Tösens mußten mit Ende 1924 eingestellt werden und ist auch eine Fortführung der Bauarbeiten an den während des Krieges oder noch vor demselben in Angriff genommenen Linien Ruprechtshofen-Gresten und Feldbach-Gleichenberg nicht möglich, da hierfür im Jahre 1925 Geldmittel nicht bereitgestellt werden konnten.

Auf die Unzulänglichkeit dieser Veranschlagung wurde auch bei der Beratung des Teilvoranschlages 1925 für die Eisenbahnen im Finanz- und Budgetausschusse des österreichischen Nationalrates von Rednern aller Parteien wiederholt hingewiesen und nahmen die Wünsche nach Vorbereitung und Bau neuer Bahnlinien den breitesten Raum in der Debatte ein:

Sie betrafen insbesondere den Bahnbau Landeck-Pfunds, den Bau der Fernbahn, (Nationalrat Steinegger und Scheibein), einer Bahn von Mittersdorf im Mürztal in die Veitsch (Nationalrat Dr. Eisler), einer Seilbahn auf die Kanzel beim Annenheim in Kärnten sowie der Kärntner Ostbahn (Nationalrat Dr. Angerer), schließlich die Herstellung verschiedener burgenländischer Bahnlinien (Nationalrat Sailer). Leider mußten es sich die Vertreter der Mehrheitsparteien bei der Finanznot des Bundes versagen, ihre Wünsche durch entsprechende Abänderungsanträge der Budgetziffern der Erfüllung näherzubringen.

Im Verlaufe der übrigen Verhandlungen fanden insbesondere die Anfrage des Nationalrates Dr. Eisler (Sozialdemokrat), ob die wiederholt in der Öffentlichkeit mitgeteilten Gerüchte über eine große Kreditoperation der Bundesbahnen den Tatsachen entsprechen, und die Anfragen und Beschwerden der Nationalräte der Regierungsparteien Dr. Hampel, Partik und Heuberger über das Lieferungs- und Vergebungswesen der österreichischen Bundesbahnen besonderes Interesse.

Hinsichtlich der erstbezeichneten Anfrage nahm der Bundesminister für Handel und Verkehr auf die bezügliche Aus[illegible] der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen b[illegible] die lautete: „Kreditverhandlungen der österreichischen Bu[illegible] bahnen kommen nur zur Beschaffung der Geldmittel für Fortführung der Elektrifizierung, und zwar auf den L[illegible] Innsbruck-Salzburg, Innsbruck-Brenner, Wörgl-Kufstein [illegible] Gloggnitz-Mürzzuschlag in Betracht. Der Gesamtaufwand für würde zirka 100 Millionen Goldkronen erfordern. Verh[illegible] lungen wegen Aufbringung dieses Betrages, insbesonders w[illegible] der Bereinigung der staatsrechtlichen Vorfragen sind eingel[illegible] Mit welchem Erfolg sie zum Abschluß gebracht werden kön[illegible] hängt in erster Linie davon ab, ob es gelingen wird, die [illegible] petenten Faktoren des Völkerbundes dafür zu gewinnen, Aufnahme der Anleihe zuzustimmen. Da es sich um eine [illegible] jährige Verschuldung der Bundesbahnen handelt, eventuel[illegible] gar um eine Verpfändung der Substanz, sind Anleiheverh[illegible] lungen ohne vorherige Zustimmung der erwähnten Fakt[illegible] unmöglich. Würde das Projekt realisiert, dann würden [illegible] nur der heimischen Industrie auf längere Zeit umfangr[illegible] Arbeiten zugeführt und damit der Arbeitslosigkeit geste[illegible] werden können, es würde auch unsere Handelsbilanz gün[illegible] beeinflußt." Der Bundesminister für Handel und Verkehr f[illegible] bei, daß ein Ansuchen der Unternehmung „Österreichi[illegible] Bundesbahnen" um Zustimmung zu einer solchen Kreditop[illegible] tion — welcher Zustimmung die Bundesbahnen zufolge [illegible] des Bundesbahngesetzes bedürfen — seinem Ressort bis nun [illegible] vorliege.

Hinsichtlich des Lieferungs- und Vergebungswesens der ö[illegible] reichischen Bundesbahnen wurde die im Jahre 1924 erfolgte [illegible] steigerte Heranziehung des österreichischen Bergbaues [illegible] Deckung des Brennkohlenbedarfes mit besonderer Befriedig[illegible] hervorgehoben, jedoch bemängelt, daß mit Umgehung der he[illegible] schen Industrie dem Auslande Lieferungen vergeben wür[illegible] daß weitere Gewerbetreibende, die Jahrzehnte lang Liefera[illegible] der Bundesbahnen waren, bei Offerten glatt abgewiesen [illegible] den und daß auf die Gewerbetreibenden überhaupt bei [illegible] gebungen und Lieferungen zu wenig Rücksicht genommen w[illegible] Bundesminister für Handel und Verkehr, Dr. S c h ü r f f, [illegible] diesbezüglich darauf hin, daß sein Ministerium wiederholt [illegible] die weitere Geltung der Lieferungsverordnung vom 3. [illegible] 1909 sowie für eine vorzugsweise Berücksichtigung der inl[illegible] schen Industrie bei den Vergebungen der Lieferungen und [illegible] beiten durch die Unternehmung „Österreichische Bundesbah[illegible] eingetreten sei. Demgegenüber vertrete die Generaldirek[illegible] der österreichischen Bundesbahnen den Standpunkt, daß [illegible] Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" als ein [illegible] Bunde verschiedener Träger eigener Rechte und Verpflichtu[illegible] nach dem Geiste der Bundesbahnreform nicht verhalten [illegible] könne, die staatlichen Lieferungsvorschriften einzuhalten. [illegible] Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen betont[illegible] bei, daß die vorzugsweise Berücksichtigung der inländis[illegible] Produktion auch unter den freieren, durch die Lieferung[illegible] ordnung formell nicht gebundenen Methoden rein kaufm[illegible] scher Gebarung entsprechend gewahrt werde. Abgesehen [illegible] dieser grundsätzlichen Frage sei das Handelsministerium [illegible] derholt bestrebt gewesen, in einzelnen Fällen die Vergeb[illegible] von Lieferungen und Arbeiten seitens der Generaldirektion [illegible] österreichischen Bundesbahnen an die inländische Industri[illegible] sichern.

Der Bundesminister betonte auch, daß durch das Bundesb[illegible] gesetz seiner Wirksamkeit im staatlichen Eisenbahnwesen [illegible] Grenzen gezogen seien, indem sich sein Einfluß der Haupts[illegible] nach nur mehr auf das staatliche Hoheits- und Aufsichts[illegible] beschränke. Als erfreuliche Tatsache teilte er im weiteren [illegible] laufe seiner Darlegungen mit, daß die Arbeiten der im Ar[illegible] 318 des Staatsvertrages von St. Germain vorgesehenen zwis[illegible] staatlichen Kommission zur Aufteilung des Fahrparkes der [illegible] maligen k. k. Staatsbahnen, welche Arbeiten sich bereits [illegible] dem Jahre 1919 hinziehen, nunmehr in ein abschließendes [illegible] dium getreten seien, und daß nunmehr die Aufteilung [illegible]

alspurigen Fahrbetriebsmittel sowie der elektrischen Loko-
·en und Triebwagen ausstehe. Die Aufteilung werde im
›n und ganzen unter Zugrundelegung des gegenwärtigen
zstandes vorgenommen und werde darnach auch Österreich
Fahrbetriebsmittel abzugeben haben. Unter Bezugnahme
as am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichnete internatio-
Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr
iber den Frachtverkehr kündigte der Bundesminister weiter
Neufassung der österreichischen Eisenbahnverkehrsordnung
ie gleichzeitig mit dem vorerwähnten internationalen Über-
mmen, und zwar womöglich am 1. Januar 1926 in Wirksam-
reten soll.

übrigen brachten die Nationalräte eine Reihe von Be-
erden und Anregungen in betreff des Eisenbahnverkehrs
so vor allem in Fahrplan- und Tarifangelegenheiten. Sie
ngelten insbesondere die vielfach noch unbefriedigende
ichkeit in den Personenwagen und Bahnhofräumlichkeiten,
und Güte der Verpflegung in den Speisewagen, die unver-
ismäßig lange Beförderungsdauer im Nahverkehre von
, die zu lebhafter Autokonkurrenz führe, die fortgesetzte
ckstellung des Bahnhofumbaues in Innsbruck und Graz
u. a. m. Sie gaben eine Reihe von Anregungen im Interesse der Hebung des Fremdenverkehrs, empfahlen eine Einschränkung der Fahrkartenkontrolle nach Schweizer Muster und ersuchten den Bundesminister, bei den internationalen Verhandlungen auf einen Abbau der Zoll- und Paßförmlichkeiten beim Grenzübertritt wie auf eine Verkürzung der Zugsaufenthalte in den Grenzstationen zu dringen. Bundesminister Dr. Schürff beantwortete nahezu alle im Verlaufe der Verhandlungen gestellten Anfragen und Beschwerden.

Nach einem kurzen Schlußworte des Berichterstatters Dr. Odehnal, des früheren Bundesministers für Verkehrswesen, nahm der Finanz- und Budgetausschuß das Kapitel „Eisenbahnen" unverändert an. Zugleich wurden auch die Entschließungen des Nationalrates Hampel (wegen Beseitigung der Mißstände in den Speisewagen) und Partik (wegen Berücksichtigung der Kleingewerbetreibenden bei Lieferungen der Bundesbahnen) angenommen, dagegen die Anträge der Nationalräte Scheibein und Sailer (Soz., Dem.), die eine Erhöhung der Kredite für den Bau neuer Linien verlangten, abgelehnt. Diese Anträge wurden sodann als Minderheitsanträge für die Vollversammlung des Nationalrates angemeldet.

Tarifregelung auf der Berliner Hochbahn.

Berliner Hochbahngesellschaft hat sich veranlaßt gesehen,
dem 14. Februar d. J. bei dem Polizeipräsidium in Berlin
ler kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörde eine Tarif-
ung zu beantragen. Die Erhöhung soll im wesentlichen
i bestehen, daß der Fahrpreis für die 1. Tarifstrecke (bis zu
tionen) von 10 Pf. in der 3. Kl. und von 15 Pf. in der
auf 15 und 20 Pf. und für die 2. Tarifstrecke (über 5 Sta-
n) von 15 Pf. in der 3. Kl. und 25 Pf. in der 2. Kl. auf 20
0 Pf. gestellt werden soll. Ein Fahrkartenblock zu zehn
en, der bisher in der 3. und 2. Kl. für die 1. Tarifstrecke 90
30 Pf. und für die 2. Tarifstrecke 130 und 220 Pf. kostete,
ir die 1. Tarifstrecke 120 und 170 Pf. und für die 2. Tarif-
e 170 und 250 Pf. kosten. Für Kinder sollen die Einzel-
n für beide Tarifstrecken mit 10 und 15 Pf. und der Fahr-
tblock mit 90 Pf. für die 3. Kl. im Preise unverändert
n, ebenso die Umsteigefahrscheine zur Berliner Straßen-
Die Hochbahn begründet die Erhöhung ihrer Tarife, die
niedriger sind als vor dem Kriege, damit, daß sie diese den
usgaben für Löhne und Material anpassen müsse, wie es
origen Verkehrsmittel bereits durchgeführt haben. Damit
das Verhältnis der Tarife, wie es bei der Hochbahn und
raßenbahn vor dem Kriege bestanden hat, etwa wieder her-
lt sein. Von der Hochbahn wird angeführt, daß infolge
acher Lohnaufbesserungen und der kürzlich durch Schieds-
des Schlichtungsausschusses erfolgten Zulage von weite-
Pf. für die Lohnstunde heute die Arbeitsstunde, die in der
iegszeit 53 Pf. kostete, auf 82 Pf., also um 55 % gestiegen
d daß sich die Preise aller Betriebsstoffe ebenfalls ganz
ich, teilweise bis zu 100 %, erhöht haben.

en die geplante Erhöhung, die mit dem 24. Februar in Kraft
sollte, hat sich nun plötzlich in der Berliner Presse ein
erhoben. Am 20. Februar, noch bevor die zuständige Stelle
Entscheidung getroffen haben konnte, erschienen fast in der
ten Berliner Tagespresse wie mit einem Schlage Aufsätze,
Anschluß an eine ihr von der Hochbahn übermittelte An-
von ihrer Absicht der Erhöhung z. T. ungewöhnlich scharf
die Erhöhung Stellung nahmen. Nur ganz vereinzelt be-
ikten sich Zeitungen, wie der „Vorwärts", darauf, jener
ge die verständliche und berechtigte Bemerkung beizu-
, daß die Bevölkerung die neuen Fahrpreise schmerzlich
nden werde. Die meisten brachten Ausführungen, die zum
l unrichtig sind, zum Teil eine starke Voreingenommenheit
den.

So führt die Deutsche Allgemeine Zeitung („D. A. Z.") vom 20. Februar (Morgenausgabe) in unmittelbarem Anschluß an die Erhöhungsanzeige der Hochbahngesellschaft, die sie mit der Überschrift „Die Tarifschraube bei der Hochbahn" versieht, aus, daß die Bevölkerung eher mit einer Tarifsenkung — also noch weiter unter die Vorkriegspreise! — statt einer Erhöhung rechnen zu dürfen glaubte, daß die Begründung der als „notwendig" erachteten Tariferhöhung nicht stichhaltig sei und zu einer scharfen Kontrolle der Einzelpunkte reize, zumal die Hochbahngesellschaft, obwohl sie wirtschaftlich günstiger arbeite als die anderen Verkehrsunternehmungen, schon in der Inflationszeit „Schrittmacher" für die Tariferhöhungen gewesen sei. Dabei führt die „D. A. Z." dem Leser einige später noch zu besprechende Zahlenangaben vor, die beweisen sollen, daß die Hochbahn stärkeren Verkehr und größere Einnahmen habe und die Fahrgäste weit stärker in den Wagen zusammendränge als die anderen Verkehrsmittel. Sie spricht (Nummer vom 20. Februar) in diesem Zusammenhange von „menschenunwürdigen Beförderungsverhältnissen". In gleicher Weise deuten die „B. Z. am Mittag" und die „Volkszeitung" auf den gesteigerten Verkehr und die dadurch gesteigerte Einnahme hin, die die Lohnerhöhungen mehr als ausgleiche, zumal, wie die „Volkszeitung" noch betont, vor dem Kriege nur eine bestimmte Zahl von Fahrgästen in einem Wagen befördert werden durfte, während jetzt die Wagen mit drei- bis vierfacher Zahl vollgestopft seien.

Fast alle Berliner Zeitungen geben weiterhin der Befürchtung Ausdruck, daß die Hochbahn der „Wegebereiter" für die anderen Berliner Verkehrsunternehmungen sein werde („Schöneberger Tageblatt" vom 20. Februar), die ebenfalls mit Tariferhöhungen kommen würden, wenn es der Hochbahn gelänge, die beabsichtigten Tarife durchzusetzen, und sie berichten, daß die Stadt gegen die Erhöhung Einspruch erheben werde. Nur der „Berliner Lokalanzeiger" vom 20. Februar (Abendausgabe) stellt fest, daß nach seinen Erkundigungen bei der Straßenbahn eine Erhöhung nicht in Frage komme und die Omnibusgesellschaft eine Erhöhung nicht auf Grund des Vorgehens der Hochbahn, sondern aus eigener Notwendigkeit beabsichtige. Zahlreiche Zeitungen bestreiten die Notwendigkeit der Erhöhung, indem sie die Angaben der Hochbahn als unzutreffend bezeichnen und verweisen darauf, daß vor einigen Monaten schon eine Erhöhung der Fahrpreise der 2. Klasse für weite Strecken stattgefunden habe („Berliner Volkszeitung" vom 20. Februar). Die „Berliner Morgen-

post“ vom 20. Februar, die die Begründung für die Notwendigkeit der Erhöhung als „höchst dürftig und für naive Gemüter bestimmt“ befindet, bemängelt, daß die Erhöhung, die ein Drittel bis die Hälfte des bisherigen Fahrpreises betrage, vor der Veröffentlichung der Goldbilanz der Hochbahn, die den wirklichen Status der Gesellschaft erst erkennen lasse, erfolgen soll. Sie erblickt in dem Vorgehen „eine ernste wirtschaftliche und währungspolitische Gefahr, die Möglichkeit einer neuen Inflation“.

Einige Tagesblätter gehen soweit, der Hochbahngesellschaft für die geplante Tariferhöhung andere Zwecke als die von ihr angegebenen unterzuschieben. Es sind das die „Vossische Zeitung“ vom 20. Februar (Morgenausgabe), die „B. Z. am Mittag“ vom 20. Februar und der „Berliner Börsen-Courier“ vom 20. Februar (Abendausgabe). Sie stellen die Behauptung auf, daß die durch die Tariferhöhung erzielte Mehreinnahme zum Ausbau der Verkehrsanlagen, namentlich zum Bau der Entlastungsstrecke Gleisdreieck-Kurfürstenstraße-Nollendorfplatz Verwendung finden soll, um nach dem Vorbild der städtischen Werke auf bequeme und billige Weise an Stelle der mit teueren Zinsen aufzunehmenden Anleihen Kapital für Neubauten und Neubeschaffungen zu gewinnen. Der „Berliner Börsen-Courier“, der seinem Artikel die Überschrift beifügt: „Eine neue Form der Kapitalbeschaffung?“, rühmt die Hamburger Hochbahn, die ihre Tariferhöhung offen und ehrlich mit der geplanten Netzerweiterung begründet habe, bezeichnet es aber zugleich als unzulässig, durch Fahrpreiserhöhungen die Mittel zur wertvolleren Ausgestaltung der Anlagen zu beschaffen, während doch der bisher übliche Weg für Betriebserweiterungen in der Neuaufnahme von Geldern durch Anleihen oder Kapitalerhöhungen bestehe, ein Gedanke, auf den die Hochbahn offenbar noch nicht gekommen sei.

Diesen wie auf ein bestimmtes Losungswort unternommenen umfassenden Vorstößen gegen die Hochbahn in den Tageszeitungen vom 20. Februar folgte unmittelbar darauf am 21. Februar eine zweite Reihe von Artikeln in der Berliner Presse, der eine falsche Berichterstattung zugrunde liegt. In den Artikeln der „D. A. Z.“, der „Täglichen Rundschau“, der „Vossischen Zeitung“ und der „Germania“ vom 21. Februar (Morgenausgabe) ist die Tariferhöhung schon in der Überschrift als „abgelehnt“ bezeichnet, und in den Artikeln des „Vorwärts“, des „Tag“ und der „Deutschen Tageszeitung“, die sämtlich im Wortlaut übereinstimmen, also auf eine einheitliche Quelle hindeuten, findet sich im Anschluß an einen gegen die Tariferhöhung bei dem Polizeipräsidium erhobenen Einspruch des Magistrats der Satz, den die „D. A. Z.“ sogar in Sperrdruck wiedergibt: „Ebenso hat das Polizeipräsidium seine Zustimmung abgelehnt“. Diese Behauptung widersprach den Tatsachen und mußte zu falschen Vorstellungen in der Öffentlichkeit führen. Zu der angegebenen Zeit hatte nämlich der Polizeipräsident noch keinerlei Entscheidung getroffen. Er hatte vielmehr die Hochbahngesellschaft nur ersucht, ihm genaue Unterlagen über die Notwendigkeit der Fahrpreiserhöhung zu unterbreiten. Die erwähnten Artikel vom 21. Februar sprechen unrichtigerweise von einer einmütigen ablehnenden Haltung aller in Frage kommenden Stellen, und es ist in ihnen sogar die Entscheidung des Polizeipräsidiums insofern vorweggenommen, als sie die Behauptung aufstellen, daß sowohl die maßgebenden Stellen im Handelsministerium wie im Ministerium des Innern ihre Zustimmung versagen werden. Sie weisen darauf hin, die Stadt, die bekanntlich auch an der Hochbahn beteiligt sei, gehe bei ihrem ablehnenden Beschluß davon aus, daß bei der wirtschaftlichen Lage der Hochbahn eine zwingende Notwendigkeit für die Tariferhöhung nicht anerkannt werden könne, zumal die Straßenbahn und der Omnibus bei ihren eigenen Lohnaufbesserungen, die nicht nur 55 % wie bei der Hochbahn, sondern fast 75 % betragen, keine Fahrpreiserhöhungen vorgenommen hätten. Nur ein kleiner Teil der Presse, wie die „Berliner Morgenpost“ und in ihren Abendausgaben die „Vossische Zeitung“, die „Berliner Börsenzeitung“ und der „Berliner Börsen-Courier“, die sich offenbar an der richtigen Stelle erkundigt haben, berichtet unter dem 21. Februar zutreffend, daß der Polizeipräsident noch nicht endgültig Stell genommen und von der Hochbahn nähere Unterlagen ein fordert habe. Alles übertrifft aber ein Artikel der „D. A. Z „Der Hochbahnbohrer; unverantwortliche Tarifpolitik“ (Morg ausgabe vom 25. Februar). Indem sie hier die wirtschaftli Notwendigkeit der Tariferhöhung erneut bekämpft, wirft sie Hochbahn vor, daß sie schon bisher bedeutende Summen für vestitionen aus den laufenden Einnahmen entnommen habe auf diese Weise leicht beweisen könne, daß sie nicht auskom Sie wirft ihr ferner vor, daß ihr Vorgehen, bei dem sie anderen Verkehrsunternehmungen nur als Sturmbock di volkswirtschaftlich ganz unverantwortlich und ein schweres V gehen in einem Augenblick sei, wo es die Stabilität im W schaftsleben zu stützen gelte. In derselben Richtung liegen H weise eines Teils der Tagespresse vom 23. und 24. Februar, die Tariferhöhung der Hochbahn mit einer von der Reichsb geplanten Erhöhung der Zeitkarten im Berliner Eisenbahn verkehr in Beziehung bringen, die nach Lage der Sache und n den Gutachten Sachverständiger schon lange fällig und nötig und die nun offenbar von der neu gegründeten Reichsbahn- sellschaft, die nach dem Grundsatz der Selbsterhaltung zu w schaften gezwungen ist, durchgeführt werden soll. Noch and Gedanken tauchen auf. So stellt der „Berliner Börsen-Couri vom 21. Februar (Abendausgabe) zur Erwägung, von der Sta lung der Fahrpreise in lange und kurze Strecken abzusehen einen Einheitspreis wie bei der Straßenbahn einzuführen. „B. Z. am Mittag“ hat ihn sogar (Nummer vom 26. Februar) Versen besungen.

Angesichts dieses ungewöhnlichen Pressefeldzuges, der s lediglich auf Behauptungen stützt, wird es von Inter sein, Art und Inhalt der Berichterstattung etwas näher zu prüf Es ist begreiflich und natürlich, wenn die Presse den Wun hat, den Lesern Artikel zu bringen, die sie gern lesen. welcher Mann — es sei denn ein Aktionär oder sonst Beteiligte würde sich nicht bei den jetzt zumeist recht beschränkten Ha haltsmitteln der Familie freuen, wenn er bei seinem Morgenfr stück liest, die Tariferhöhung der Hochbahn ist abgelehnt! wird den Mut und den Eifer anerkennen, mit dem seine Zeit gekämpft hat und die Überzeugung gewinnen, daß er ihr den folg mit zu verdanken hat. Nachteile in der Zahl der Abonnen werden der Zeitung kaum daraus entstehen, höchstens Vorte Hier aber gewinnt es den Anschein, als ob noch andere Vorgä auf die Presse eingewirkt hätten. Dafür spricht ihr umfassen und völlig gleichzeitiges und gleichmäßiges Vorgehen. Nam lich deuten die Übereinstimmungen im Wortlaut der Beri erstattung am 21. Februar, die die unrichtige Behauptung der höhung durch das Polizeipräsidium bringt, und die ablehnen Beschlußfassung des Magistrats, die doch lediglich Material die behördliche Entscheidung bedeutet, aber selbst nicht scheidend ist, merklich in den Vordergrund schiebt, darauf, die Informationen in der Presse in der Hauptsache von einer der Frage Stellung suchenden Quelle ausgegangen sind. Den gu Gepflogenheiten der Presse würde es aber mehr entsprochen ha wenn sie an der Hand der von der Hochbahn angeführten T sachen in eine unbeeinflußte Nachprüfung eingetreten wäre, das Für und Wider in sachlicher Weise sine ira et studio zu örtern.

Wie steht es nun in Wirklichkeit mit der Tariferhöhung?

Die „B. Z. am Mittag“ erkennt an (Artikel vom 20. Febru daß die Hochbahn bisher bei den Friedensfahrpreisen stehen blieben sei, während die Straßenbahn durch den Zwang Lösung von Umsteigescheinen bereits darüber hinausgegan sei. In Wirklichkeit sind die Fahrpreise im Vergleich zur kriegszeit, wie dies schon erwähnt ist, in der Nachkriegszeit der Hochbahn sogar noch verbilligt worden. Ihre Fahrpr waren vor dem Kriege von 10 Pf. bis 40 Pf. gestaffelt; jetzt n Stabilisierung der Mark werden in der 3. Kl. Fahrpreise von und 15 Pf. und in der 2. Kl. von 15 und 25 Pf. erhoben, in der Zonentarif auf zwei Stufen (bis zu 5 und über 5 Station vereinfacht ist. Aber nur die „Berliner Börsenzeitung“ (v

Februar, Morgenausgabe) räumt ein, daß die Hochbahn seit Stabilisierung der Mark das billigste Verkehrsmittel Berlins Der Omnibus verlangt für seine Strecken 20 und 25 Pf. und für kurze Teilstrecken 15 Pf., nachts überdies er-e Fahrpreise, ist also nicht unwesentlich teurer, und Straßenbahn, die vor dem Kriege den 10-Pf.-Tarif ß, führte nach der Stabilisierung den 15-Pf.-Tarif ein, ich unter Gewährung einmaliger Umsteigemöglichkeit. Die der Hochbahn beabsichtigte Tariferhöhung ist nachstehend mals übersichtlich zusammengestellt.

	Fahrpreise 3. Klasse in Pf.			Fahrpreise 2. Klasse in Pf.		
	künftig	bisher	Mehranteil	künftig	bisher	Mehranteil
nzelkarten						
arifstrecke, zu 5 Stationen	15	10	$^1/_2$	20	15	$^1/_3$
arifstrecke, 5 Stationen	20	15	$^1/_3$	30	25	$^1/_5$
ahrkarten-cks zu 10 Stück						
arifstrecke	120	90	$^1/_3$	170	130	nicht ganz $^1/_3$
arifstrecke	170	130	nicht ganz $^1/_3$	250	220	rd. $^1/_7$

eht man von der 2. Klasse als Luxusklasse ab, so be-t die Erhöhung für regelmäßige Fahrgäste bei Block-en ⅓, bei Einzelkarten ½ bis ⅓. Aber die Preise der en für Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahre und der steigefahrschein zwischen Hochbahn und Straßenbahn sollen rändert bleiben. Im ganzen beträgt also die Steigerung noch ⅓. Die Hochbahngesellschaft will also jetzt nur eine hung haben, die sie ungefähr wieder in das Verhältnis bringt vor dem Kriege. Dies müßte die Presse, die allen Tarif-en dauernd gefolgt ist, wissen, ebenso weiß sie aus ihren eren Berichten, daß die Hochbahn in der Inflationszeit den s- und Lohnsteigerungen mit ihren Tariferhöhungen sehr bedachtsam und zögernd gefolgt ist. Doch diesmal es in die Politik, die Hochbahn als Schrittmacher und mbock für die anderen Verkehrsunternehmen darzustellen. Presse müßte sich ebenso klar machen, daß der Einheitstarif dem Fall für die 3. Kl. eine wesentliche Verteuerung be-en, daher durchaus unsozial sein würde.

ei der Beurteilung der Tarifierung der Hochbahn ist aber zu bedenken, daß sie, wie alle Schnellbahnen, in Anbetracht besonders kostspieligen eisenbahnmäßigen Zuschnittes, der re, schnelle und pünktliche Beförderung verbürgt, zu einem ren Entgelt für ihre Leistung berechtigt ist. Daß Berlin iv die billigsten Verkehrsmittel besitzt, ist bekannt. Wo der Welt wäre dem Fahrgast Gelegenheit gegeben, auf der enbahn eine Strecke, wie die von Cöpenick bis Groß-Lichter-Ost für 15 Pf. zurückzulegen oder für den gleichen Preis Fahrten zu machen. Man vergleiche damit die Straßen-fahrpreise von 20 Pf. wie in Chemnitz (mit 10 Pf. Nacht-slag) oder Köln, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die nsverhältnisse in Berlin gegenüber anderen Städten beson-kostspielig sind.

ie Hochbahn begründet ihre Tariferhöhung mit den gestei-en Löhnen und Materialkosten. Außer verschiedenen Lohn-erungen im Jahre 1924 ist neuerdings durch Schieds-h eine weitere Lohnerhöhung von 5 Pf. für die de eingetreten. Zur Zeit sind damit die Löhne um destens die Hälfte höher als in der Vorkriegszeit, und es sind te am Werke, die auf weitere Lohnerhöhungen hinwirken. a die Materialpreise gegen die Vorkriegszeit um 30 bis 100 % egen sind, ist allgemein bekannt; die Kohle hat sich um 30 % verteuert. Wir alle wissen und fühlen es täglich am en Leibe, wie die Lebenshaltungskosten gewachsen sind. er kostet doppelt so viel, Milch um die Hälfte mehr als im ilen. Um von den Dingen zu sprechen, die der Presse näher liegen, mag angeführt sein, daß die Bezugskosten für die Tageszeitungen weit über 50 %, teilweise um mehrere 100 % gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen sind. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ beispielsweise kostete vor dem Kriege vierteljährlich 4 ℳ, ihre Nachfolgerin, die „D. A. Z.“, stellt jetzt vierteljährlich 13,05 ℳ in Rechnung. Der Bezug des „Berl. Tageblattes“ ist von 2,10 ℳ auf 5 ℳ monatlich gestiegen usw. Dabei werden wöchentlich jetzt nur 12 statt wie früher 13 Nummern geliefert. Die Kosten für Anzeigen sind ebenfalls erheblich gestiegen. Die Presse müßte sich also sagen, daß, was für sie recht sei, auch anderen billig wäre. Angesichts der notorischen Verteuerung aller Rohstoffe und Erzeugnisse, die übrigens nahezu in allen Kulturstaaten nach dem Kriege eingetreten ist, ist es von der „D. A. Z.“ nicht zu verstehen, wenn sie ihren Lesern bei der Hochbahn die Möglichkeit von Fahrpreisen ausmalt, die noch unter denen der Vorkriegszeit liegen sollen. Wer nur einigermaßen mit den Betriebs- und Wirtschaftsverhältnissen der Verkehrsmittel vertraut ist, weiß doch, daß sie mit den Friedenstarifen ihre Wirtschaft nicht entfernt aufrechterhalten können.

Da die Hochbahn die Gründe für die Erhöhung angibt, kann sie billigerweise auch erwarten, daß diese nicht kurzer Hand ohne jede Prüfung als „nicht stimmend, dürftig oder für naive Gemüter berechnet“ abgetan und selbstsüchtige Beweggründe untergeschoben werden. Wenn die „Berliner Morgenpost“ (20. Februar, Morgenausgabe) der Hochbahn einen Vorwurf daraus macht, daß sie ja nicht einmal die Genehmigung ihrer Goldbilanz abgewartet habe, so ist nicht einzusehen, wie denn aus deren Zurückliegendes zu einem Jahresergebnis zusammenfassenden Werten auf das augenblicklich vorliegende Bedürfnis geschlossen werden soll. Wie andere Gesellschaften ist die Hochbahngesellschaft auf Selbsterhaltung angewiesen. Sie muß also einen Überschuß erwirtschaften, um ihre Schulden und ihr Kapital zu verzinsen; sie kann nicht um der lieben Augen der Bürger und der Stadt willen zur Wohltätigkeitsanstalt werden. Dieser Standpunkt findet auch seine Bestätigung im Gesetz. Nach § 14 des Kleinbahngesetzes ist bei Festsetzung der Höchstsätze für die Beförderungspreise auf die finanzielle Lage des Unternehmens und auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals Rücksicht zu nehmen. Auf diese zur Sicherung der Unternehmungen getroffene Gesetzesbestimmung weist ein neuerlicher Erlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 22. März 1924 nochmals besonders hin und betont, daß andernfalls die Unternehmungen in ihrem Bestande ernstlich gefährdet und damit die öffentlichen Verkehrsinteressen in weit höherem Maße geschädigt würden als die Belastung der Benutzer der Bahnen, die durch Tarife, die der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens angepaßt sind, ausmacht. Der Minister ersucht daher, die Höchstsätze so festzusetzen, daß die finanziellen Belange der Unternehmungen ausreichend gewahrt sind. Die Rechtslage ist also so, daß eine Tariferhöhung, die die Betriebsaufwendungen und die sonstigen finanziellen Verhältnisse eines Unternehmens erfordern, von der kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörde, hier dem Polizeipräsidenten, zugestanden werden muß, denn eine solche Tariferhöhung wird sich stets noch innerhalb der Grenze halten, die die an und für sich von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden Höchstsätze begreift. In dem Recht der Festsetzung von Höchstsätzen beschränkt sich aber nach § 14 Abs. 3 des Kleinbahngesetzes die der Behörde zustehende Befugnis der Genehmigung der Beförderungspreise. Auch der Hochbahn, die ihren Aktionären jahrelang keinen Ertrag hat gewähren können, muß daher natürlich das Recht eingeräumt werden, ihnen einen angemessenen Zins zu erwirtschaften — was auch die „Vossische Zeitung“ (Artikel vom 20. Februar, Morgenausgabe) zugesteht — und die üblichen Kapitaltilgungen und Rücklagen vorzunehmen. Gegenüber dieser Rechtslage müssen alle die haltlosen schweren Anklagen über das angebliche neue Kapitalbeschaffungsverfahren, die die Presse gegen die Hochbahn erhebt, verstummen. Daß die Hochbahn für den Bau der Entlastungsstrecke Gleisdreieck-Kurfürstenstraße-Nollendorfplatz, wie auch bereits in der „Vossischen Zeitung“ vom 21. Februar (Morgenausgabe) von

dritter Seite erklärt worden ist, gehalten ist, Bankgelder in Anspruch zu nehmen, ist wohl selbstverständlich. Die „D. A. Z." oder der „Berliner Börsen-Courier" werden im Ernst selbst nicht glauben, daß Bauten von solchem Ausmaße und von Millionenaufwendungen so nebenher aus laufenden Einnahmen bestritten werden könnten. Wenn es natürlich auch vorkommen kann, daß Rechnungen für bauliche Erweiterungen einmal mit gerade eingehenden Einnahmen beglichen werden, da die vorhandenen Gelder naturgemäß in der Wirtschaft umlaufen müssen, so bringt die Wirtschaftsführung doch die richtige Verbuchung von Summen auf verschiedene Konten mit sich. Der Betrieb der Hochbahn erfordert in gleicher Weise, wie wir es bei der städtischen Straßenbahn gesehen haben, infolge der während der Inflationszeit auf das Mindestmaß beschränkten Unterhaltung der Bahnanlagen im Interesse der Betriebssicherheit umfangreiche Instandsetzungsarbeiten, die bei dem ausgedehnten Bahnkörper besonders ins Geld fallen. Die Belege hierüber zu prüfen, ist Sache der zuständigen Stelle, und es wird der „D. A. Z." schwerlich nützen, wenn sie von vornherein alle Tabellen und Nachweisungen, die die Hochbahn ausfertige, als geschickt zusammengestellt bezeichnet und, ohne sie zu kennen, in ihrer Richtigkeit bemängelt. Wollte die „D. A. Z." mit solchen unsachlichen Bemerkungen auf den Busch klopfen? Ebenso eigenartig berührt das eifrige Eintreten der Stadt Berlin gegen die Tariferhöhung, da sie selbst ja doch in ihren städtischen Gas- und Wasserwerken Preise nimmt, die weit über den Friedenspreisen liegen und so hoch bemessen sind, daß die dadurch erzielten Einnahmen, wie ebenfalls in der Tagespresse vor kurzem zur Sprache gekommen ist, zur Kapitalbildung, zum Ausbau der Werkanlagen und zu Neubeschaffungen benutzt werden. Dabei handelt es sich bei Wasser und Gas doch um lebensnotwendige Güter, bei denen die Stadt Berlin aus sozialen Gründen auf knappeste Preisbemessung halten müßte. Auf diese Dinge hinzuweisen, vergißt merkwürdigerweise die Presse.

Wenn nach den Pressenachrichten der Magistrat gegen die Tariferhöhung Einspruch eingelegt und sogar einen ablehnenden Beschluß gefaßt hat, so könnte es scheinen, als ob der Magistrat eine entscheidende Stelle wäre. Für die Genehmigung der Erhöhung der Fahrpreise oder vielmehr der Höchstfahrpreise ist nach dem Kleinbahngesetz die kleinbahngesetzliche Aufsichtsbehörde, im vorliegenden Falle der Polizeipräsident im Einvernehmen mit dem Präsidenten der Eisenbahndirektion zuständig. Als Legitimation der Stadt wird nun in den Zeitungsnotizen angeführt, daß diese in Tarifsachen bei der Hochbahn das gleiche Mitbestimmungsrecht habe wie bei den anderen Verkehrsunternehmungen. Während die Stadt bei der Straßenbahn auf Grund der Verträge von jeher das Recht der Tarifmitbestimmung besaß, ist dies bei der Hochbahn nicht der Fall. Die bestehenden Verträge verwehren es vielmehr dem Magistrat, wie auch die „Berliner Morgenpost" am Schlusse ihres Artikels vom 20. Februar (Morgenausgabe) zutreffend feststellt, die Tarifgestaltung auf den Hochbahnstrecken zu beeinflussen. Sie kann sich auch nicht auf ihre Pflicht zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen stützen, da im Rahmen des Kleinbahngesetzes über die Tarife der Polizeipräsident zu wachen hat.

Als einzigen sachlichen Gesichtspunkt, der, wenn er stichhaltig wäre, gegen die Tariferhöhung sprechen könnte, führen die „D. A. Z." und die „Berliner Volkszeitung" (Artikel vom 20. Februar) an, daß die Hochbahn, wie schon eingangs erwähnt, im vergangenen Jahre auf das Wagenkilometer 7,1, im Jahre 1913 aber nur 4,2 Personen befördert habe und daß durch die Mehreinnahmen die erhöhten Ausgaben mehr als ausgeglichen würden. Gegenübergestellt werden die entsprechenden Verkehrsziffern der Straßenbahn für die gleichen Jahre mit 4,8 und 4,2 Personen und die des Omnibusses mit 5,8 und 5,4 Personen, Zahlen, die einem soeben erschienenen Aufsatz des Magistratsoberbaurats Grummel in einer städtischen Druckschrift entnommen sind. [...] bloßen Ziffern geben ein irriges Bild. Man muß die Zi[...] auch zu lesen verstehen. Da ist natürlich zunächst das Fass[...] vermögen der Wagen zu berücksichtigen, das bei der Hoch[...] im Durchschnitt 50 % größer ist als bei der Straßenbahn. [...] entsprechender Richtigstellung stimmen für das Jahr 192[...] Hochbahnziffer und die Straßenbahnziffer fast genau übe[...] was schon besagen würde, daß — wie ja in Wirklichkeit [...] Kind weiß — die Überfüllung der beiden Verkehrsmittel g[...] unerträglich war. Ähnlich beim Omnibus. In Wirklichkei[...] aber die Straßenbahnzahl sogar noch höher, weil eine erheb[...] Zahl von Fahrten doppelt gezählt werden müßte. Die Besetz[...] ziffer der Hochbahn im Jahre 1913 war besonders niedrig, [...] damals die großen südwestlichen Erweiterungen mit ihrem [...]ringen Verkehr die Besetzungsziffer beträchtlich herabdrüc[...] Im Jahre 1924 war aber die Nordsüdbahn in den Betrieb [...] Hochbahn einbezogen. Die aus den Besetzungsziffern h[...]leitete Beschuldigung entbehrt schon aus diesen Gründen [...]licher Grundlage.

Die „Berliner Morgenpost" erblickt in der Tariferhöhung [...] ernstes, volkswirtschaftliches und währungspolitisches Pro[...] malt das Gespenst einer neuen Inflation an die Wand und fo[...] ein sofortiges Einschreiten des Reichswirtschaftsministers. [...]lich die „D. A. Z." in ihrem Artikel vom 25. Februar, der [...] Stabilität im Wirtschaftsleben bedroht meint. Das geringe [...]maß der Tariferhöhung (noch nicht ein Drittel) steht, gl[...] ich, im umgekehrten Verhältnis zu den Befürchtungen. Es h[...] schon mit Kanonen nach Spatzen schießen. Eine Fahrp[...]änderung eines rein örtlichen Personenverkehrsmittels läßt [...] Wirtschaftsleben gewißlich unberührt und vermag keine Ge[...] für unsere Währung darzustellen. Da überdies das Reich [...] Grund des Münzgesetzes vom 30. August 1924 (Reichsgesetz[...] Seite 254), das durch die Verordnung vom 10. Oktober 192[...] Kraft getreten ist, im Reichsgebiet die Goldwährung eingef[...] hat, ist eine neue Inflation, so lange nicht das Gesetz geän[...] wird, unmöglich. Es ist volkswirtschaftlich überaus verwerf[...] die selbst in kaufmännischen Kreisen noch anzutreffende A[...] vor der Möglichkeit einer neuen Inflation in irgendwel[...] Weise zu unterstützen.

Wenn über zu große Überfüllung der Hochbahnwagen gek[...] wird, so ist das ein Umstand, den die Hochbahn durch Ne[...]stellung von zahlreichen Wagen zu beheben versucht. [...] Tagespresse hat noch kürzlich der Hochbahn zu dieser [...]nahme unverhohlen ihren Beifall gezollt. Ganz wird sich [...] dessen eine Überfüllung in den Hauptverkehrsstunden bei [...] Berliner Verkehrsunternehmungen nicht vermeiden lassen. [...] liegt das an den hauptstädtischen Arbeitsverhältnissen. Daru[...] leiden in gleicher Weise alle Berliner Nahverkehrsmittel.

Es ist zu bedauern und bleibt kein Ruhmesblatt für die Pr[...] und die beteiligten Kreise, daß sie in der Frage der T[...]erhöhung der Hochbahn so wenig sachlich vorgegangen [...] Es scheint mir vornehme Pflicht der Presse zu sein, mehr [...]sicht und mehr Sachlichkeit in solchen Fragen walten zu las[...] Sie müßte den Eindruck vermeiden, als ob ihr daran läge, [...] Rücksicht auf die Sache auf die Entschließung der zuständ[...] Stellen Einfluß zu nehmen. Die entscheidende Behörde [...] sich durch die Zeitungsartikel ihr objektives Urteil gewiß [...] trüben und in ihrer Entschließung nicht beeinflussen la[...] Audiatur et altera pars. In besonders eigenartigem Licht[...] scheint es aber, wenn schon, bevor die zuständige Stelle [...]sprochen hat, verbreitet wird, daß die vorgesetzte Behörde, [...] Handelsministerium und auch das Ministerium des In[...] ihre Zustimmung versagen würden. Das kann nur [...] Eindruck erwecken, daß dadurch die zuständigen Stelle[...] ihrer Entschließung beeinflußt werden sollen. Justitia [...] fundamentum regnorum.

Dr. Lenke, Oberregierungsr[...]

Geschichtliches zum Aufwertungsproblem.

Von Reichsbahnrat **Dr. Blüher-Stettin.**

Der Währungsverfall, den wir in Deutschland erlebt haben ler den Wert der Papiermark auf den billionsten Teil ihres eren Wertes zusammenschrumpfen ließ, steht in seinem Aus- wohl einzig in der Geschichte da, und öffentliche wie private schaft ist durch ihn in ihren Grundlagen aufs schwerste er- tert worden. Im Rechtsleben ist durch den Verfall der rung das Problem der Aufwertung in den Vordergrund ge- n.

nge Zeit haben die Gerichte, an der Spitze das Reichsgericht, em Satze Mark gleich Mark festgehalten und eine Aufwer- nicht zugelassen, und das mit vollem Recht. Zugegeben, sich in vielen Fällen Härten für den einzelnen ergaben, ja, mancher durch diese Rechtsprechung dem Ruin nahekam oder wirklich verfiel, es standen bei der Frage: Aufwertung oder ? wichtigere öffentliche Interessen auf dem Spiele: altung des Währungsverfalls, Rechtssicherheit. Zunächst n dann bei weiterem Fortschreiten des Verfalls die Gerichte geschädigten Gläubiger mit den Vorschriften des Bürger- Gesetzbuchs über Verzugsschaden; der Schuldner, der eine e Geldschuld nicht rechtzeitig bezahlte, mußte außer den ugszinsen dem Gläubiger den durch den Verzug entstan- n Geldentwertungsschaden ersetzen, freilich wurde ein er zuerst allgemein nur bei ausländischen Gläubigern von schulden anerkannt, während von dem inländischen Gläu- der ins Einzelne gehende Beweis für diesen Schaden ngt wurde, und dieser wurde beim Kaufmann, von dem man m, er verwende das Geld stets wieder zur Neubeschaffung Waren, wieder eher als erbracht angesehen als beim Privat- — ein Standpunkt, der wohl oft nicht zutraf, denn die große e lebte und lebt doch in Deutschland seit dem Kriege von land in den Mund. Schließlich nahm die Entwertung einen en Umfang an, daß die Fiktion Mark gleich Mark fallen- sen werden mußte und mit Hilfe der allgemeinen Rechts- dsätze des Bürgerlichen Gesetzbuches über Vertragsaus- g und Treu und Glauben die Aufwertung je nach dem Ein- ll zugelassen wurde. Ein Aufatmen ging durch Deutsch- als durch diese Entscheidungen dem Rechtsgefühl der All- einheit, das sich zuletzt wohl auch fast ausnahmslos mit dem Fachwelt deckte, Rechnung getragen wurde — es sei nur erinnert, mit welcher Spannung das Reichsgerichtsurteil 28. November 1923 erwartet wurde, das die Hypothekenauf- ung grundsätzlich zuließ. Es wurde dabei auch klar aus- prochen, daß diese Entscheidung den Währungsvorschriften derlaufe: aber die Währungsvorschriften hätten eben mit den wirtschaftlichen Verhältnissen gerechnet und nur da e Aufrechterhaltung des Zwangskurses möglich.

Mit der grundsätzlichen Zulassung der Aufwertung war aber kein fester Anhalt gegeben, in welchem Umfange fzuwerten sei. In den Entscheidungen war stets auf den Einzel- abgestellt: bei gegenseitigen Verträgen (Kauf, Lieferungs- rag, Dienstvertrag) war anders aufzuwerten als bei einem rlehen, bei einem Darlehen anders als bei der Hypothek, bei einen Darlehen unter Berücksichtigung der Vermögensver- ltnisse der Parteien, dem Motive zur Darlehnshingabe u. s. f., er anders als bei dem anderen Darlehen usw. Eine große sunsicherheit war die Folge; der Gläubiger wußte nicht, ll er klagen, der Schuldner nicht, inwieweit sollte er aner- nen, der Rechtsanwalt konnte seinem Klienten nicht recht te der Richter suchte vergebens nach einem Maßstab. Es war en Juristen schwierig und oft unerquicklich, in Aufwer- ngsfragen zu entscheiden, der Nichtjurist wurde oft an der sprechung irre. Diese Rechtsunsicherheit auf dem Gebiete Aufwertungsproblems zu beseitigen, war mit die Aufgabe der Steuernotverordnung, die am 14. Februar 1924 erlassen wurde. at dies Ziel nicht voll erreicht: ich erinnere nur an die Einführung des Begriffs „Vermögensanlage“, an die Gegenüberstellung dieses Begriffs mit Ansprüchen aus gegenseitigen Verträgen, Gesellschafts- und anderen Beteiligungsverhältnissen, an das Zurückgreifen auf die „allgemeinen Vorschriften“ im § 3 der Verkehrsordnung (gemeint sind wieder die Grundsätze über Treu und Glauben im Rechtsverkehr), und auch im übrigen wird an der Regelung, die die dritte Steuernotverordnung in der Aufwertungsfrage gebracht hat, starke Kritik geübt: ist die verschiedentliche Behandlung der dinglichen und persönlichen Ansprüche bei der Hypothek zweckmäßig?, ist der Regelsatz von 15 % für die Hypothekenaufwertung zu niedrig? — das sind wohl mit die Hauptfragen. Hinsichtlich der verschiedenen Behandlung von persönlicher und dinglicher Forderung bei der Hypothek gibt es ja Stimmen, die behaupten, eine solche Unterscheidung sei von der VO. gar nicht gewollt, ein Standpunkt, der sich meines Erachtens bei dem Wortlaut der VO. nicht halten läßt.

Diese Angriffe auf die 3. Steuernotverordnung haben zur Einsetzung eines Reichstagsausschusses zur nochmaligen Beratung des Aufwertungsproblems geführt, und es wird wohl — das ist doch wohl nicht zuviel gesagt — zu einer teilweisen Revision der genannten Verordnung kommen, wenn auch große Änderungen, vor allem eine über 15 % weit hinausgehende Mehraufwertung, bei der Lage der deutschen Wirtschaft auch nach der Stabilisierung nicht zu erwarten sind.

II. In diesem Zeitpunkt ist der Referentenentwurf einer Denkschrift über die Aufwertung, verfaßt im Reichsfinanzministerium, erschienen, eine eingehende, reiches Material enthaltende Erörterung des Problems. Jeder Jurist und Verwaltungsbeamte wird sich mit ihr befassen müssen. Sie bringt vor allem eine ganz ausführliche Darstellung der Vorgeschichte und des Inhalts der 3. Steuernotverordnung in bezug auf die Aufwertung und die Abänderungsvorschläge dazu. Darauf einzugehen ist hier nicht möglich. Diese Zeilen sollen vielmehr auf denjenigen Inhalt der Denkschrift etwas eingehen, der auch in weiteren Kreisen Interesse finden wird: auf die im Anhang I zur Denkschrift dargestellte geschichtliche Entwicklung des Aufwertungsproblems.

Das Aufwertungsproblem tritt als Folge des Währungsverfalls auf. Schon das Altertum zeigt mehrere Perioden des Währungsverfalls, unter denen eine solche im zweiten Jahrhundert vor Christi Geburt erwähnenswert ist, wo in den griechischen Staaten ebenso wie in Ägypten die Warenpreise stark stiegen im Zusammenhang mit einer gleichzeitigen starken Entwertung des Kupfers. Es haben sich für jene Zeit bisher keine Bestimmungen über die Aufwertung von Geldforderungen gefunden — die Quellen werden daraufhin noch eingehend durchstudiert werden müssen —, im Gegenteil; in Griechenland und auch in Rom zur Zeit der Republik wiederholte sich die Niederschlagung von Forderungen, wir sehen also die entgegengesetzte Tendenz bei den Menschen des Altertums. Diese Übung der Niederschlagung war so eingerissen, daß in Griechenland schließlich in den Bürgereid das Versprechen aufgenommen wurde, keine solche Niederschlagung von Forderungen zu befürworten. In Rom dasselbe: der Schrei des Volkes nach den „novae tabulae“, nach Vernichtung der alten Schuldurkunden.

Anders schon im Mittelalter: vor allem zur Zeit des Kippens und Wippens, der wiederholten Münzverschlechterung — im 16. und 17. Jahrhundert — ist in der Rechtswissenschaft die Forderung nach Aufwertung aufgestellt und damit begründet worden, daß der Darlehensschuldner, der mit entwertetem Gelde zahle, nicht die vereinbarte Leistung gewähre. Aber auch in der Wissenschaft ist diese Ansicht stets bestritten gewesen, und die Praxis hat sie abgelehnt. Der Verkehr hat sich dieser Praxis gegenüber damit geholfen (ganz wie heute!), daß man, wenn

man bei Hingabe des Darlehens mit einer Entwertung der betreffenden Münzsorte usw. rechnete, sie in ein Verhältnis zu einer als sicher geltenden Währung brachte (heute der Dollar!).

Nur im Hypothekenrecht finden wir im Mittelalter eine Art Aufwertung: bei einer Geldentwertung konnte der Hypothekengläubiger Miteigentum am Grundstück des Hypothekenschuldners verlangen — eine Regelung, die übrigens auch unter den Abänderungsvorschlägen zur 3. Steuernotverordnung zu finden ist. Als erstes solches Beispiel führt die Denkschrift ein ephesisches Kriegsnotgesetz aus dem 2. Jahrhundert vor Christi Geburt an: die Hypothekengläubiger waren vor einem Kriege an der Vollstreckung in das Grundstück des Schuldners verhindert worden, nach dem Kriege wurden die Grundstücke zu dem Vorkriegswerte geschätzt, und das Eigentum am Grundstück oder auch das Grundstück selbst wurde zwischen Schuldner und Gläubiger im Verhältnis der Hypothekenbelastung zum Grundstückswert geteilt. Ein zweites Beispiel: Cäsar setzte im Jahre 49, nach einer Inflationszeit, Schlichtungsausschüsse für Darlehensschuldner ein, diese schätzten den Vorkriegswert der schuldnerischen Grundstücke ein, und die Schuldner konnten zu dem geschätzten Wert ihre Grundstücke zur Tilgung der Forderung hingeben. Ein Viertel aller unbeglichenen Forderungen soll damals auf diese Weise getilgt worden sein.. Eine ähnliche Regelung — Hingabe des Grundstücks oder Miteigentum des Gläubigers am Schuldnergrundstück — findet sich in Deutschland nach dem 30jährigen Krieg, z. B. in der Mark und in Kursachsen. Auch damals war im übrigen die Heranziehung einer festen Währung (zumeist des Florin) üblich.

Besonders interessant sind die von der Denkschrift wiedergegebenen Äußerungen zweier der größten Männer der deutschen Geschichte zur Frage der Aufwertung, nämlich Friedrichs des Großen und Immanuel Kants.

Friedrich der Große erließ am 12. Januar 1762 an die preußischen Regierungen und Justizkollegien folgendes Zirkular: „Es ist zwar eine allgemeine, in der selbst redenden Billigkeit gegründete Rechts-Lehre, daß ein jeder Schuldner das ihm geschehene Anlehn, in eben der Müntzsorte, wie er solches empfangen, nach dem in- und äußerlichen Werthe, zurück zu zahlen verbunden sey; und auch bey Veränderung der Müntzsorten, weil dadurch der Schuldener nicht leidet, hiervon keine Ausnahme gemacht werden könne.

Diesem zuwider hat es sich jedoch seit einiger Zeit verschiedendlich geäußert, daß die Schuldner ihren Creditoren die Capitalien, so sie in gutem Gelde erhalten, aufgekündigt, und solche in dermahlen cursirenden neuen Friedrichs d'Or, oder Brandenburgischem Silber-Gelde, bezahlet; womit auch diese, wenn sie wegen des Agio einen Revers erhalten, bishero zufrieden seyn müssen.

Nun ist aber offenbar, daß solchergestalt diejenigen, welche Capitalien ausstehen haben, und öfters von den Zinsen allein leben müssen, so sehr leiden, als die Schuldner profitieren; maßen jene das ihnen in solchen Müntzsorten zurückgezahlte Capital, wegen des dieserhalb gestiegenen hohen Preises aller Sachen, nicht so dermahlen nutzen können, wie es wirklich diese zur Zeit des Anlehns genutzet; je nachdem sie es entweder zu Erkauffung oder Erhaltung unbeweglicher Güter, oder zu Erhandlung einiger Waaren gebrauchet; beyde aber bekannter maßen steigen, wenn Schroot und Korn oder der innerliche Werth der Müntzsorten geringer wird; wie solches auch die Erfahrung dermahlen nur gar zu sehr bestätiget, in so fern bey der seit dem Kriege getroffenen Müntz-Veränderung alles und sogar das Handwerks-Lohn, fast aufs höchste gestiegen ist.

Nachdem dieses nun, von Unserm gesamten Etats-Ministerio in reifliche Überlegung genommen und befunden worden, daß, wenn denen Schuldenern, so bereits dadurch, daß sie die Zinsen bloß in denen schlechten cursirenden Sächsischen Ein-Drittel Stücken, mithin nur in der That die Helfte davon bezahlen, profitiren, noch überdies ferner, wie bishero geschehen, gegen Ausstellung eines Reverses wegen des dermahleinst zu vergütigenden Agio, verstattet werden solte, die in altem guten Gelde contr Capitalien, in entweder währendem Kriege selbst erworb oder von anderen wieder aufgenommenen, Unseren neuen und Silbermüntzen, zu bezahlen, nichts so sehr am Tage als daß die Creditoren, ohne ihr Verschulden, wo nicht die H doch wenigstens ein gutes Drittheil ihres Vermögens einb ja sogar diejenige, so bloß von ihren Zinsen leben, dadurch lich an den Bettelstab gebracht werden, und es dahero so als höchst billig sey, diesem Zustande vorzubeugen, damit noch mehrere von diesen letzteren ins Unglück gerathen:

Also haben Wir in Gnaden resolviret, hiermit ein für all zu verordnen und festzusetzen: Daß alle und jede Schulden ihren Gläubigern die Capitalien aufkündigen, von nun an, in dem erhaltenen gutem Gelde zu bezahlen, oder dafü currente Agio sogleich baar zu erlegen, um so mehr geh seyn sollen, als es nur bey ihnen stehet, die Aufkündigu unterlassen; dagegen aber, sich durch der Creditorum Sc zu bereichern, von ihnen nicht praetendiret werden kann. hingegen in den Fällen, wenn die Gläubiger ihre ausgeli Capitalien aufkündigen, es bey der Zahlung in Unserer Gold- und Silbermüntze, gegen Ausstellung eines Reversu jure antiquo, wegen des etwa künftig festzusetzenden Agi dem bisherigen Fuß ferner sein Verbleiben haben müsse."

Eine Regelung, besonders verständlich in einer Zeit vor gehender Entwertung, in der man also mit baldiger Erholun Währung rechnete — da genügte ein Kündigungsverbot a Schuldner.

Kant dagegen lehnte eine Aufwertung ab, in seinen „ physischen Anfangsgründen der Rechtslehre" sagt er:

„Der Hausdiener, dem sein bis zu Ende des Jahres lauf Lohn in einer binnen der Zeit verschlechterten Münzsort zahlt wird, womit er das nicht ausrichten kann, was e Schließung des Contracts sich dafür anschaffen konnte, kan gleichem Zahlwerth, aber ungleichem Geldwerth sich nich sein Recht berufen, deshalb schadlos gehalten zu werden, so nur die Billigkeit zum Grunde anrufen (eine stumme Got die nicht gehört werden kann); weil nichts hierüber im Co bestimmt war, ein Richter aber nach unbestimmten Beding nicht sprechen kann." Der nicht zu unterschätzende Ges punkt einer allgemeinen Regelung im Interesse der Re sicherheit an Stelle der Entscheidung des Einzelfalls nach B keit!

Die nächsten Verwandten unserer einstigen Papiermark f wir wohl in den Assignaten der französischen Revolutio immerhin auf nur etwa 1/300 ihres Nennwerts sanken. Sie w von Haus aus, wie der Name sagt, „Anweisungen" auf St einkünfte, wurden dementsprechend auch zunächst nur in g Stücken ausgegeben, bekamen alsdann zum Teil den Char als Zahlungsmittel und wurden zerstückelt. Die Nachfolge Assignaten waren die Territorial-Mandate von 1796, die g liches Zahlungsmittel, also mit Zwangskurs versehen ware ihnen diese Eigenschaft genommen wurde (1797). Auch da war es besonders die Steuerverwaltung, die sich gegen die entwertung schützte: sie forderte z. T. die Steuern in Form Naturalleistungen, vor allem Korn (vgl. Roggen-, Kalische Auch die Forderungen zwischen Privaten wurden, vor allem 1797 ab, aufgewertet unter Zugrundelegung von Gelden tungstabellen, die an das Metallgeld anknüpfen. Es erg eine Menge Einzelvorschriften, insbesondere über Aufwe von Restkaufgeldern, Leibrenten u. a. m. Schließlich kam eine radikale Abkehr vom Aufwertungsgedanken; Artikel des Code civil bestimmte:

„Die aus einem Gelddarlehn entstehende Verbindlichkei schränkt sich stets auf die im Vertrage der Zahl nach a drückte Summe. Wenn vor dem Zeitpunkt der Zurückza die Geldsorten im Werte gestiegen oder gefallen sind, so der Schuldner die dargeliehene Summe der Zahl nach w geben, jedoch auch nur diese Summe, und zwar in den zur der Zahlung geltenden Münzsorten." Diese Vorschriften f

vörtlich wieder im niederländischen und italienischen bürgern Rechte.

ch Österreich hatte schwere Inflationszeiten, so vor allem ie Wende des 18. Jahrhunderts; die Bankozettel entwerteten uf 1/12 ihres Nennwerts im Jahre 1810, um dann wieder im e etwas zu steigen. Auch in Österreich wurde zum Teil, ch in bescheidenerem Maße, aufgewertet, zunächst die öffent-ı Anleihen, später auch private Forderungen.

ders in Nordamerika: dort wurden zur Zeit des Bürgerkriegs ogenannten Greenbacks ausgegeben, die gesetzliches Zahmittel waren. Sie entwerteten, wenn auch wenig, und nach n Kämpfen über die Gültigkeit der einschlägigen Gesetze heute den Streit über die Gültigkeit des § 7 der 1. Durchngsverordnung und der Verordnung vom 4. Dezember 1924!) sich als Standpunkt der Rechtsprechung: keine Aufwertung in den Fällen, in denen Zahlung in effektivem Golde verrt war.

Zum Schluß noch einige Worte über den heutigen Stand ufwertungsfrage im Ausland (vgl. Anhang 2 zur Denkt): Danzig wertet z. T. auf, die dort jetzt beabsichtigte ung weist manche Ähnlichkeit mit der 3. Steuernotverordauf. Besonders interessant ist die Stellung Frankhs: es steht trotz der erheblichen Entwertung des Franken em Standpunkt des Artikels 1895 des Code civil und lehnt Aufwertung ab. Die französische Rechtsprechung geht so im Schutze des öffentlichen Rechtes, daß Vereinbarungen halts, Verbindlichkeiten sollen nach dem Goldwert erfüllt n, für nichtig erklärt werden, weil sie eine Gefahr für das iche Papiergeld darstellten. Der Pariser Appellationshof ied im Februar 1924 in einem Rechtsstreit wegen Aufıng des Mietzinses, der in einem Vertrage von 1880 (!) setzt war mit dem Hinzufügen „in Goldmünzen zahlbar": e das Papiergeld Zwangskurs zum Nennwert habe, sei jede Vereinbarung über Zahlung in Gold und Silber nichtig, weil sie gegen den währungsrechtlichen Grundsatz des Zwangskurses verstoße; ein Richter, der anders entscheide, verkenne die Grundregeln der Gesetzgebung über den öffentlichen Kredit (!). Ebensowenig wie in Frankreich findet in Rußland — wenn auch aus anderen Gründen und mit ganz anderen Folgen — eine Aufwertung statt. Polen dagegen wertet auf. Auch Österreich hat sich dem nicht entziehen können, wenn auch nur in einzelnen Fällen: beim Schuldnerverzug, bei Unterhaltsrenten. Sonst steht die Praxis der Aufwertung, z. B. von Hypothekenansprüchen, ablehnend gegenüber, die Rechtsprechung hält sich nicht für befugt, einzugreifen, verweist vielmehr auf die Gesetzgebung. Es sind jetzt auch Anträge auf Erlaß eines Aufwertungsgesetzes eingebracht.

England endlich steht offenbar auf ähnlichem Standpunkt wie Österreich bisher; lehnt also die Aufwertung ab, wenn auch aus dem in der Denkschrift wiedergegebenen Falle nicht deutlich hervorgeht, ob nicht der Entwertung auf der einen Seite eine solche auf der anderen Seite (für ein Darlehen waren Obligationen als Sicherheit gegeben worden) entspricht, und ob diese Gegenseitigkeit der Entwertung die Entscheidung wesentlich beeinflußt hat.

Man sieht also: von den abnormen Verhältnissen Rußlands abgesehen — die Länder mit geringer Geldentwertung werten nicht auf, nur diejenigen mit starkem Währungsverfall müssen schließlich doch von den währungsrechtlichen Bestimmungen abgehen und eine Aufwertung zulassen

IV. Schon aus diesen wenigen Zeilen wird man ersehen, daß die Denkschrift ein ausgezeichnetes Hilfsmittel für das Studium der Aufwertungsfragen ist. Sie ist, wie hier erwähnt sein mag, als Sonderbeilage dem Heft 4 der Deutschen Juristenzeitung, Jahrgang 1925, beigegeben worden.

'rum sind Anschlüsse von Beleuchtungsanlagen an die Fahrleitungen elektrisierter Strecken bisher so selten?

wo der Betrieb elektrischer Vollbahnen im Gange ist, hört häufig die Frage auftauchen: Warum schließt man nicht leuchtung dieses oder jenes an einer elektrisierten Strecke den Bahnhofs unmittelbar, d. h. ohne Umformung an die itungen an? Der Bahnstrom ist doch billig und die geich sehr geringe Zusatzbelastung kann doch das Bahnkrafthoch leisten? Diese Fragen sind nur zu berechtigt und seit nfangstagen der elektrischen Zugförderung Gegenstand einler Prüfungen durch alle Beteiligten gewesen. Bis in die e Zeit hat man sich jedoch gescheut, solche Anschlüsse z tellen.

Abb. 1.

um ist nun der Bahnstrom nicht wie jeder andere Strom leuchtungszwecke ohne weiteres geeignet?

e für die elektrische Zugförderung auf Fernbahnen dienende m ist ein Wechselstrom, d. h. Stärke und Richtung des ms ändern sich ständig. In Abb. 1 ist das charakteristische s Wechselstromverlaufs dargestellt (Sinuskurve). In dem cht schraffierten Teil hat der Strom positive, im querschraffierten negative Richtung. Beide Male wächst er von Null zu einem Maximum an, um dann wieder Null zu werden. Die

Abb. 2.

Zeit, die zum Zurücklegen der positiven und negativen Welle erforderlich ist, nennt man eine Periode.

Der in städtischen oder Überlandwerken erzeugte Wechsel-(Dreh-) Strom hat gewöhnlich in der Sekunde 50 Perioden, d. h. eine Lampe, die an ein solches Netz angeschlossen ist, wird in einer Sekunde 100 mal hell und dunkel, da der Strom 100 mal durch Null geht.

Bei den Wechselstrombahnen, wie sie in Deutschland, Österreich, der Schweiz usw. bestehen, verwendet man aus Gründen, deren Erörterung hier zu weit führt, Wechselstrom von niedrigerer Periodenzahl, und zwar von 16⅔ Perioden in der Sekunde. In Abb. 2 ist oben der Verlauf des 50periodigen Stroms, unten derjenige des Stroms von 16⅔ Perioden dargestellt. Man sieht deutlich, daß der 50periodige Strom in derselben Zeit sechsmal durch Null geht, in der dies der andere Strom nur zweimal tut.

Das menschliche Auge ist gegen sehr rasch aufeinanderfolgende

Abb. 3

Vorgänge unempfindlich, d. h. es ist nicht in der Lage, sie als Einzelvorgänge zu unterscheiden. Das Licht einer Glühlampe wird bei 50 Perioden oder hundertmaligem Aufleuchten und Erlöschen in der Sekunde als gleichmäßig hell brennend empfunden. Anders dagegen bei 16⅔ Perioden. Hier tritt bei Verwendung von Metallfadenlampen in gewöhnlicher Aufhängung und bei der üblichen Spannung von 110 oder 220 V Flimmern ein, das jedes Arbeiten, insbesondere aber Lesen usw. unmöglich macht. Je höher die Kerzenstärke der Lampe ist, um so mehr verschwindet allerdings das Flimmern. Das kommt daher, weil der Faden solcher Lampen stärker ist und deshalb größere Wärmekapazität besitzt. Wie ein stärkeres, glühend gemachtes Stück Eisen langsamer dunkel wird als ein schwächeres, so wird auch der stärkere Lampenfaden der hochkerzigen Lampen nie so dunkel wie der schwächere Faden der niederkerzigen Lampen. Die Kohlenfadenlampen, die an sich einen stärkeren Faden besitzen als die Metallfadenlampen, reagieren auch schon weniger auf das Flimmern.

In der Unannehmlichkeit des Flimmerns liegt also hauptsächlich die Schwierigkeit, Bahnstrom ohne Umformung in Beleuchtungsanlagen zu verwenden. Weitere Unannehmlichkeiten sind einmal die im Bahnbetrieb unvermeidlichen und immer noch häufig auftretenden Kurzschlüsse, die ein mehr oder weniger langes Unterbrechen des Stromes zur Folge haben, dann aber auch die außerordentlich starken Spannungssch kungen im Bahnnetz, die sich natürlich auch auf das Lic übertragen.

Nachdem bereits in den vergangenen Jahren von verschie Seiten Einzelversuche ausgeführt worden waren, um die K stärken festzustellen, bei denen das Flimmern in erträg Grenzen bleibt, wurde, um alle die vorerwähnten Fragen tisch zu klären, auf Veranlassung des Verfassers ein Ba mittlerer Größe — Güterbahnhof Mockau bei Leipzig — Jahresfrist mit Bahnstrom beleuchtet, und zwar hatte sic Verfasser die Verwendung von Glühlampen für die Norma nung von 220 V zur Aufgabe gemacht. Der Bahnhof hatt her Keroslampenbeleuchtung (Petroleumstarklicht). Ausg wurde die neue Anlage von den Siemens-Schuckert-Werke

Abb. 3 zeigt ein Schaltbild des Anschlusses.

Über den von Hand durch das Stellwerkspersonal zu bed den Hörnerschalter Sch wird der Transformator T mit der oder anderen 15 000 V führenden Fahrleitung verbunden. Röhrensicherung S, die von ausgebildeten Leuten der meisterei ausgewechselt werden kann, schützt den Tra mator vor Kurzschlüssen; die Drosselspule D wehrt Über nungen ab. Alle Teile befinden sich an einem Mast im F Der Umschalterhebel ist so verriegelt, daß er immer nu einer Fahrleitung die Verbindung herstellt. Der Tra mator ist im Hinblick auf geplante Erweiterungen sehr rei bemessen, seine Leistung beträgt 20 KVA. Die Niedervol hat 2 × 220 V, der Mittelpunkt ist geerdet. Der Spannun 15 000 V entsprechen 220 V niedervoltseitig. Hochvoltseitig außer für 15 000 V noch für ± 5 %, also 15 750 und 14 2 Anschlüsse vorgesehen. Benutzt wurde der Anschluß von 15 da die mittlere Fahrdrahtspannung in Mockau verhältnism hoch ist.

Der Fahrdraht eines jeden Hauptgleises wird über eine sonderen, im Unterwerk Wahren — etwa 8 km von Mockau fernt — befindlichen Ölschalter gespeist. Tritt ein K schluß auf der betreffenden Fahrleitung auf, so löst de schalter von selbst aus, das Licht erlischt wie beim Durchbr einer Sicherung. Es ist daher notwendig, an mehrere, get gespeiste Fahrleitungen anzuschließen, damit bei länger a tenden Störungen der betreffenden Fahrleitung die Beleuch nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. In Mockau verla sechs Hauptgleise nebeneinander. Der Anschluß geschah an Fahrdrähte, die zu verschiedenen Linien gehören. Wie Abb. 4 zu ersehen ist, wurde einmal an das Gleis Engels Wahren und dann noch an das Gleis Leipzig-Halle angeschlo

Abb. 4.

Abb. 5.

Da diese Fahrdrähte mit den Fahrdrähten der Gegenrichtu also Wahren-Engelsdorf bzw. Leipzig-Bitterfeld — durch bindungsschalter V_1 bzw. V_4 in Mockau elektrisch verb werden können, so ist praktisch der Anschluß an vier Leit und damit vier Ölschalter sichergestellt. Dies ergibt eine a ordentliche Sicherheit. Tatsächlich ist seit Inbetriebnahm Anlage, Anfang September 1923, keine Störung durch schlüsse aufgetreten.

Was die Beeinflussung des Lichtnetzes durch die S nungsschwankungen im Fahrdraht anbelangt, s diesen durch Wahl eines geeigneten Transformators Rechnu

gen. Bis zu einem gewissen Grade hat es der Konstrukteur Transformators in der Hand, die auf der 15 000-Volt-Seite tretenden starken Schwankungen von dem Lichtnetz fernzuten. Durch selbstschreibende Spannungsmesser konnte einndfrei nachgewiesen werden, daß das Lichtnetz von den wankungen so gut wie unberührt bleibt. Auch der Augenein beweist, daß Schwankungen nicht auftreten.

ie schwierigste Aufgabe bestand darin, das Flimmern für Auge unschädlich zu machen. Die Außenbeleuchtung wurde 300- bzw. 500-Watt-Lampen (600—1000 Kerzen) ausgerüstet, wie oben erwähnt, bei so hoher Lichtstärke und der großen fhängehöhe das Flimmern unmerklich ist. Innenräume für ergeordnete Zwecke erhielten gewöhnliche Metallfadenlampen.

on der Überlegung ausgehend, daß es sich hier um sehr igen Bahnstrom, gewissermaßen um Abfallstrom handelt, für nur die zusätzlichen Kohlekosten einzusetzen sind, brauchte den Stromverbrauch so gut wie keine Rücksicht genommen werden. Die Kilowattstunde ist für Mockau mit 0,02 ℳ nicht niedrig angesetzt; d. h. eine 1000kerzige Lampe verbraucht ndlich für 1 Pfennig Energie! Aus diesem Grunde wurde für Büroräume indirekte Beleuchtung mit 300- bzw. 500-Wattnpen vorgesehen. Durch die indirekte Beleuchtung — s. Abb. 5 wurde einerseits die starke Lichtquelle dem Auge entzogen, n aber auch das Licht gezwungen zu reflektieren, ehe es an en Bestimmungsort gelangt. Hierdurch wird das Flimmern ig vermieden. Rauhe und nicht zu helle Reflexionsflächen ringern das Flimmern.

uf den Stellwerken, die ja an sich dunkel bleiben müssen, um Wärter durch spiegelnde Scheiben nicht zu blenden, konnte die indirekte Beleuchtung nicht gebrauchen. Hier griff man Kohlenfadenlampen. Für die Schlitzlampen an den Stellhebeln aben sich hierbei keinerlei Anstände. Für die Beleuchtung Telegraphenapparate mußte eine besondere parabolische Retorform mit Kohlenfadenlampe von 50 HK gewählt werden. Birnen sind mattiert. Bei allen Lampen muß die Lichtquelle chtbar bleiben, da sonst das Flimmern stark in Erscheinung .

eit einiger Zeit sind Versuche mit 20-Volt-Lampen im Gange. solche niedervoltigen Lampen starke Fäden haben, ist ihr meinhalt groß, das Flimmern also gering. Zuerst wurden he Lampen für elektrische Lokomotiven verwendet, doch en hier naturgemäß die Ansprüche an die Ruhe des Lichts t sehr hoch. In Mockau werden zum Herabsetzen der Spang 220 V kleine Transformatoren der Firma Körting & Masen verwendet. Jeder dieser Transformatoren vermag fünf pen zu speisen. Es wurden erprobt:

Metallfadenlampen von 50 HK für 20 Volt mit einer Transformatorspannung von ebenfalls 20 V, hier war Flimmern noch zu bemerken;

Kohlenfadenlampen von 50 HK für 20 V, auch mit 20 V Transformationsspannung gebrannt. Das Licht war ruhig;

Metallfadenlampen (Sockelbezeichnung „100 W, 20 V") angeschlossen an 11—12 V, ergaben 40 HK unter 60—65 W Leistungsaufnahme. Das Licht ist sehr ruhig und wird z. B. jetzt dauernd über den Telegraphenapparaten verwendet.

Der kleine Transformator hat bei 220 V im Leerlauf sekundär 13,2 V, bei Belastung 11—12 V.

Die unter c) beschriebene Anordnung wird allen Anforderungen gerecht.

Der allerdings nicht erheblich ins Gewicht fallende Nachteil besteht einmal in der Anwendung besonderer Transformatoren und darin, daß Lampen für besondere Spannung beschafft und vorrätig gehalten werden müssen, außerdem können bei den zwei verschiedenen Spannungen Verwechslungen der Lampen eintreten, was bei den 20 V-Lampen zur Zerstörung führt.

Die befriedigenden Ergebnisse haben den Anschluß weiterer Bahnhöfe an das Fahrleitungsnetz zur Folge gehabt. Besonderer Wert wird bei Bahnhöfen, die nur über zwei Hauptgleise verfügen, darauf zu legen sein, daß der Anschluß an die Fahrleitungen der nach dem speisenden Unterwerk zu gelegenen freien Strecke geschieht. Wenn an die Bahnhofsgleise angeschlossen wird, und z. B. infolge einer schweren Entgleisung die Fahrleitungen beider Hauptgleise ohne Spannung sind, so liegt der Bahnhof gerade dann im Dunkeln, wenn er das Licht am nötigsten braucht. Bisher kommen nur Beleuchtungsanlagen in Betracht. Für Bahnhöfe mit bereits vorhandenen Motoren wird man bei Gleichstrom entweder Quecksilber-Gleichrichter — wie übrigens zurzeit in Wahren bei Leipzig fertiggestellt — oder einen Umformer, bestehend aus einem Induktionsmotor und einem Gleichstromerzeuger, wählen. Bei Drehstrom von 50 Perioden könnte man durch Einankerumformer oder Motorgeneratoren die neue Stromart aus einphasigem Wechselstrom gewinnen.

Zum Schluß seien die jährlichen Betriebskosten der alten und neuen Beleuchtungsanlage gegenübergestellt.

A. Alte Beleuchtung. (Keroslampen)		B. Neue Beleuchtung. (Elektrisches Licht)	
I. Anlagekapital	2400 ℳ	I. Anlagekapital	15 000 ℳ
II. Betriebskosten		II. Betriebskosten	
1. Verzinsung und Tilgung	240 ℳ	1. Verzinsung und Tilgung	1500 ℳ
2. Betriebsstoffe	3000 ℳ	2. Stromkosten	800 ℳ
3. Unterhaltung	300 ℳ	3. Unterhaltung	700 ℳ
4. Bedienung	760 ℳ	4. Bedienung	—
Betriebskosten:	4300 ℳ	Betriebskosten:	3000 ℳ

Es ergibt sich somit eine jährliche Ersparnis von 1300 ℳ bei der neuen Beleuchtung. Hierbei ist unberücksichtigt gelassen, daß die Stärke und Güte der neuen Beleuchtung ganz erheblich besser ist als die der alten Beleuchtung. Auf die installierte Kerzenstärke bezogen ergibt sich für die neue Anlage ein Preis von 0,20 ℳ, für die alte Anlage 0,37 ℳ. Von besonderem Vorteil ist die Möglichkeit, Kochplatten anzuschließen, ebenso ist die Einführung elektrischer Raumheizung bei den geringen Stromkosten leicht zu verwirklichen.

Der Versuch in Mockau ist als vollkommen geglückt anzusehen. Das Interesse, das der Anlage in den engeren Fachkreisen entgegengebracht wurde, beweist, daß überall das Verlangen nach ähnlichen Anlagen sehr groß ist. Gläsel.

Bücherschau.

Zur Relativitätslehre. Gedanken eines Technikers von [illegible]mann Zimmermann. Mit 6 Bildern. Berlin 1924, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 2,70 ℳ.
[illegible]r bekannte Verfasser will in dieser anspruchslosen Schrift, [illegible]er als Dank für die Verleihung der Grashof-Denkmünze dem [illegible]ein deutscher Ingenieure gewidmet hat, dem Techniker die [illegible]ndlagen und Haupttatsachen der Relativitätslehre so zum [illegible]ständnis bringen, daß er bei seiner Prüfung, die er natürlich [illegible] von seinem auf der herkömmlichen Mechanik beruhenden [illegible]dpunkte aus vornehmen kann, zwar nicht so tiefgehende Ergebnisse erhält, wie ein Relativitätsforscher, dabei aber auch nicht so oberflächlich bleibt, wie manche populären Erklärer in der Tagespresse. Die Gabe des Verfassers, schwierige Probleme leicht verständlich klarzulegen, zeigt sich auch darin, daß es ihm gelingt, den spröden Stoff auf nur 52 Seiten erschöpfend zu behandeln, ohne mehr als mathematische Durchschnittsbildung beim Leser vorauszusetzen. Dabei nimmt er nicht alle Folgerungen aus der Theorie, wie sie Einstein u. a. aufstellten, kritiklos hin, sondern bringt z. B. gegen die Behauptung, daß sich Lichtstrahlen in Gravitationsfeldern im allgemeinen krummlinig fortpflanzen, wohlbegründete Bedenken vor. Das gedankentiefe Werkchen sei den Fachgenossen zum Studium warm empfohlen. Sch.

Der Achtstundentag bei den französischen Eisenbahnen.

Im Juli 1924 hatte die Kammer der Abgeordneten die französische Regierung aufgefordert, im Einvernehmen mit den Beteiligten eine Neuregelung der täglichen Arbeitszeit bei den Eisenbahnen unter strenger Einhaltung des Gesetzes von 1919 vorzunehmen, um den Klagen, die wegen Überschreitung der achtstündigen Arbeitszeit vielfach erhoben wurden, abzuhelfen. Die Bestimmungen des Gesetzes von 1919, das die Dauer der täglichen Arbeit auf acht Stunden beschränkte, sind zwar zunächst auch auf die Eisenbahnen angewendet worden, sie sind aber durch nachträgliche Verordnungen, die die besonderen Verhältnisse des Eisenbahndienstes, namentlich die Unterbrechung der wirklichen Arbeit durch bloße Dienstbereitschaft berücksichtigten, in weitgehendem Maße eingeschränkt worden, so daß es zulässig ist, von einem Arbeiter bei der Eisenbahn die Leistung von 570 Überstunden im Jahre zu verlangen. Ein Erlaß vom September 1924 hat zwar zum Ziel gehabt, die Bestimmungen über die Arbeitszeit mit dem Geist des Gesetzes von 1919 wieder in Einklang zu bringen; er hat aber auch nicht zu befriedigen vermocht, und die Ausnahmen vom Gesetz, die zugelassen waren, sind geradezu zur Regel geworden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch Einvernehmen mit den Vertretungen der Arbeiterschaft der Eisenbahngesellschaften und dem betriebsleitenden Ausschuß als Vertreter der Eisenbahngesellschaften dem Präsidenten der Republik den Entwurf einer Verordnung zur Neuregelung der Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen vorgelegt, der vom Präsidenten angenommen, veröffentlicht worden und daraufhin in Kraft getreten ist. Die widersprechenden Wünsche der bei der Vorbereitung des Erlasses beteiligten Stellen, zu denen außer den bereits genannten Vertretungen auch noch der Staatsrat und der Arbeitsminister sowie Vertreter allgemeiner Interessen hinzukamen, gegeneinander abzuwägen, hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten, wie aus seinem Bericht an den Präsidenten der Republik bei Vorlage des Entwurfs der neuen Arbeitszeitverordnung hervorgeht, erhebliche Schwierigkeiten gemacht, doch glaubt der Minister, daß die Neuordnung der Arbeitszeit einerseits den einstimmig ausgesprochenen Wünschen der Kammer entspricht, andererseits aber auch die Interessen der von der Verordnung umfaßten Betriebe wahre, die für das Wirtschaftsleben des ganzen Landes von der größten Bedeutung seien, daß sie endlich auch den Arbeitern diejenigen Rechte gewährleiste, die ihnen das Gesetz von 1919 zugesprochen hat.

Die neue Verordnung ersetzt zunächst das Kapitel II des „code du travail“ durch eine neue Fassung. In ihr wird der achtstündige Arbeitstag oder die 48stündige Arbeitswoche als Regel für alle Betriebe und alle Arbeiter und Angestellten festgesetzt. Der Zeitpunkt, bis zu dem, und die Art, wie diese Bestimmung durchgeführt wird, sind auf dem Verwaltungswege entweder von Amtswegen oder auf Antrag zu bestimmen. Die Verwaltungsbehörde hat festzusetzen die Verteilung der Arbeitszeit auf die Woche oder einen anderen Zeitraum, die Art des Übergangs von abweichender Arbeitszeit auf die gesetzlich vorgeschriebene, dauernde oder zeitweilige Ausnahmen davon, die Maßnahmen zur Überwachung der Durchführung des Gesetzes.

An diese allgemeingültigen Bestimmungen schließt sich ein Erlaß an, der die Arbeitszeit bei den französischen Eisenbahnen regelt. Ihn im ganzen wiederzugeben, verbietet, so interessant es wäre, der verfügbare Raum. Es können nur einige der wichtigsten Bestimmungen aus diesem Erlaß aufgeführt werden.

Das Arbeitsjahr besteht aus 298 (im Schaltjahr 299) Tagen zu acht Stunden. Die Arbeitszeit kann auf zehn Stunden erhöht, darf jedoch in einem Zeitraum von zehn Tagen nicht so viel mal acht Stunden überschreiten, wie in den zehn Tagen unter Abzug der Ruhe- und Urlaubstage Arbeitstage enthalten sind. Bei vorübergehend ungewöhnlich starkem Verkehr kann statt der zehn Tage ein längerer Zeitraum bis zu 45 Tagen gesetzt werden; bei den Strecken- und ähnlichen Arbeitern kann dieser Zeitraum 90 Tage betragen, ohne daß aber an einem Tag zehnstündige Arbeitszeit überschritten wird. In einem Zei von drei Monaten kann bei diesen Arbeitsgruppen neun St am Tage gearbeitet werden, wofür ein Ausgleich in drei an Monaten des Jahres zu schaffen ist.

Die Arbeitspläne und ihre Abänderungen sind in deut Schrift an allgemein zugänglichen Stellen anzuhängen; D davon sind den Aufsichtsbeamten auszuhändigen.

Ausfälle an Arbeitszeit, verursacht durch höhere Ge können durch verlängerte Arbeitszeit ausgeglichen werden

Für eine Anzahl namentlich aufgeführter Arbeitergruppen Übergangswärter, die in den Pausen zwischen den Zügen neben dem Übergang gelegene Wohnung aufsuchen können; die Arbeitszeit über acht Stunden, aber im allgemeinen über zwölf Stunden, und in besonderen Fällen auch bis 15 den, ausgedehnt werden. Die wirkliche Arbeitszeit kann nach Unfällen, im Interesse der öffentlichen Sicherheit ode Landesverteidigung unter gewissen Einschränkungen verlä werden. Bei ungewöhnlicher Arbeitslast sind 65, mit Zu mung des Ministers weitere 100 Überstunden im Jahre zulä von denen aber auf einen Tag nicht mehr als zwei entf dürfen.

Als Dienstzeit gilt die Zeit vom Beginn der wirklichen A an der Arbeitsstelle bis zur Beendigung an derselben Stelle gezogen werden dabei Unterbrechungen der Arbeit, die F stückspause, die Zeit zum Umkleiden und Waschen. Zwe besonderen Fällen drei Unterbrechungen der Arbeit zum ruhen sind zugelassen.

Arbeitszeit und Unterbrechungen, deren Länge geregelt dürfen zusammen außer in besonderen, einzeln aufgefü Fällen, zwölf Stunden nicht überschreiten.

Besondere Vorschriften regeln die Dienstzeit ablösender abgelöster Arbeiter, der Streckenarbeiter und Übergangswä

Als Ruhetag wird eine dienstfreie Zeit von 24 Stunden, zu lich der täglichen Ruhezeiten, und bei Arbeiten in drei Schic eine Ruhezeit von 56 Stunden nach zwei Ruhezeiten vo 32 Stunden in Abständen von höchstens zehn Tagen ei schoben. Bei Arbeit in drei Schichten soll der einzelne M nicht öfter als achtmal hintereinander Nachtdienst haben.

Bei jeder Dienststelle ist ein Buch anzulegen, in das je Arbeiter die ihn betreffenden Ausnahmen von der gesetzlic Arbeitszeit eintragen kann. Verlängerungen der Arbeits oder Verkürzung der Ruhezeit auf Antrag der Arbeiter unter keinen Umständen zulässig.

Die Vorschriften des Erlasses beziehen sich nicht auf Bea deren Dienstgrad höher ist als der einer Anzahl namentlich zeichneter mittlerer Beamten, für die eine Diensteinteilung n vorgesehen ist; der Erlaß faßt aber die Arbeiter und die amten der niederen Dienstgrade zusammen und stellt sie Beamten der mittleren und höheren Dienstgrade gegenü während in Deutschland die Dienstzeit nur der Arbeiter gere ist und die aller Beamten von dieser Regelung ausgenommen

Der vorstehend auszugsweise wiedergegebene Erlaß schärfer gehalten als derjenige vom Jahre 1922, den er erse die Bestimmungen jenes Erlasses waren dehnbarer. Sie wa auch für die Eisenbahngesellschaften günstiger. Sie ließen Arbeitsstunden im Jahre zu, die um 450 Überstunden ü schritten werden durften, während jetzt die Höchstarbeit 2384 Stunden beträgt, zu denen nur 25, unter besonderen ständen noch weitere 100 Überstunden hinzukommen dür Der einzelne Mann braucht also in Zukunft 400 Stunden weni zu leisten als bisher, was bei 300 000 Mann einen Verlust 120 Millionen Stunden bedeutet. Um diesen Ausfall au gleichen, werden die Eisenbahnen 12 000 bis 15 000 Mann m einstellen müssen, die sie nur vom Lande herbeiziehen könn Die französische Landwirtschaft leidet aber ohnehin schon M gel an Arbeitskräften, und diese sind namentlich auch desh

ihr abgewandert, weil in anderen Berufen die Bedingungen ezug auf die Länge der Arbeitszeit günstiger sind. Die Not Landwirtschaft wird also durch die Neuregelung der Arbeits- bei den Eisenbahnen noch verschärft werden.

e Bestimmungen des neuen Erlasses bedeuten auch deshalb weitere Einschränkung, die den Eisenbahngesellschaften ezug auf die Verfügung über ihre Arbeitskräfte auferlegt , weil die Fristen, innerhalb deren ein Ausgleich für Ver- rung der Arbeitszeit vorzunehmen ist — früher das Jahr —, auf 10 bis 90 Tage verkürzt sind. Es kann also die in ge- n Dienstzweigen im Winter verkürzte Dienstzeit nicht eine Verlängerung im Sommer ausgeglichen werden, und Erfolg wird sein, daß in vielen Fällen die von dem Erlaß esetzte Jahresarbeitsleistung nicht erreicht wird. Ferner bisher bloße Anwesenheit überhaupt nicht als Arbeitszeit; wird sie darauf mit einem Viertel ihrer Dauer angerechnet, die wirkliche Leistung des Einzelnen noch weiter herab- kt.

Neuregelung der Arbeitszeit bei der Eisenbahn weicht von Bestimmungen, die für andere Zweige des Gewerbes gelten, erheblich ab; so ist die Zahl der zugelassenen Überstunden en Eisenbahnen niedriger, und bei anderen Gewerben, wo im n gearbeitet wird, kann die verkürzte Arbeitszeit im Win- urch Verlängerung im Sommer ausgeglichen werden, was, dargelegt, bei den Eisenbahnen nicht möglich ist. Man tet daher die Rückwirkung der Neuregelung bei den Eisen- n auf andere Gewerbe. Die Starrheit der neuen Bestim- en wird aber auch bei den Eisenbahnen zu Schwierigkeiten n, weil gerade im Eisenbahndienst Zeiten starker Inan- hnahme mit ruhigeren abwechseln.

Endlich fürchtet man insofern die Wirkung der Neuregelung der Arbeitszeit, als sie das Gleichgewicht im Haushalt der Eisenbahnen stören wird. Man erwartet Mehrausgaben bis zu 150 Millionen Franken, ohne daß ihnen Mehreinnahmen gegenüberstünden. Auch die Möglichkeit, an anderer Stelle Ersparnisse zum Ausgleich der gesteigerten Ausgaben für Löhne zu erzielen, scheint ausgeschlossen.

Besonders belastend erscheint aber die Bestimmung des Erlasses, daß er fünf Wochen nach Veröffentlichung in Kraft tritt und in weiteren fünf Wochen seine Vorschriften durchgeführt sein müssen. In diesem kurzen Zeitraum sollen also die Eisenbahnen nicht nur ihre Diensteinteilungen für das vorhandene Personal umstellen, sondern auch 12 000 bis 15 000 Mann einstellen. Ein Gegenentwurf hatte hierfür eine Frist von einem halben Jahre vorgesehen, und der Umstand, daß diese so erheblich herabgesetzt worden ist, wird als kennzeichnend für den Geist angesehen, der aus dem neuen Erlaß spricht. Es wird auch bestritten, daß der Erlaß dem Geist des Gesetzes, auf den er sich stützt, gerecht wird, während von anderer Seite gerade behauptet wird, dies sei bei der bisherigen Regelung der Arbeitszeit nicht der Fall gewesen, und die Unstimmigkeiten zwischen dem Gesetz und seiner Handhabung sollten durch die Neuregelung beseitigt werden. Jedenfalls ist durch die Neuregelung den Eisenbahnen eine schwere Aufgabe gestellt worden, deren Lösung um so schwieriger sein wird, als das noch nicht ganz wiederhergestellte wirtschaftliche Gleichgewicht dadurch wieder ins Wanken gebracht werden wird. Die Folgen werden sich in den Überschüssen der Eisenbahngesellschaften zeigen, und bei deren rechtlichen Verhältnissen werden die Rückwirkungen auf den Staatshaushalt nicht ausbleiben.

Auch außerhalb der Bahnsteigsperre gelegene Bahnhofswirtschaften sind nicht konzessionspflichtig.

ß innerhalb der Sperre gelegene Bahnhofswirtschaften ge- § 6 der Gewerbeordnung als „Gewerbebetrieb der Eisen- unternehmungen“ den Vorschriften dieses Gesetzes nicht liegen, steht fest. Darüber hinaus haben auch jetzt schon Verwaltungsbehörden und z. T. auch die Literatur den punkt vertreten, daß auch außerhalb der Bahnsteigsperre ene Wirtschaften nicht den Vorschriften der Gewerbe- ng unterlägen und daher nicht konzessionspflichtig seien. die Erlasse des Innenministeriums von Sachsen (S. M. Bl. S. 124), Baden (Min.-Erl. vom 4. Mai 1904) und Bayern . v. 30. Dezember 1909 § 16), Landmann, Kommentar zur . Aufl., Anm. 5, lit. a zu § 33, Rohrscheidt, Gewerbeord- 2. Aufl., § 6, Anm. 14.] Überwogen hat bisher jedoch die ht, daß außerhalb der Bahnsteigsperre gelegene Wirt- en der Konzession bedürften. Mit dieser Ansicht hat ehr das Reichsgericht aufgeräumt.

dem Wirtschaftsbetrieb des Bahnhofswirts in K., der in seiner n Ausdehnung außerhalb der Bahnsteigsperre liegt, ge- ein auf einem Querbahnsteig gelegener Verkaufsstand, der isden und Nichtreisenden zugänglich ist. Dem Bahnhofs- var zur Last gelegt worden, daß er diesen Verkaufsstand hre 1923 vor 7 Uhr morgens und nach 7 Uhr abends für erkauf offengehalten und damit gegen die Vorschriften § 9, 18 der VO. über Arbeitszeit der Angestellten vom ärz 1919 verstoßen habe, da es sich um einen gewerblichen ib handele, auf den diese Vorschriften Anwendung zu d. hätten. Die Strafkammer in K. hat durch Urteil vom ovember 1923 den Angeklagten freigesprochen mit der ndung, daß es sich bei dem Verkaufsstand um einen . des Wirtschaftsbetriebes der Wartesäle handele, und ieser gesamte Wirtschaftsbetrieb gemäß § 6 GO. als „Ge- rbetrieb der Eisenbahnunternehmungen“ den Vorschriften O. nicht unterliege.

Di gegen dieses Urteil eingelegte Revision ist vom Reichsgericht durch Urteil vom 3. April 1924 verworfen worden. Dieses führt aus:

„Der § 9 der VO. vom 18. März 1919, deren Geltungsdauer zuletzt durch die Anordnung vom 19. Oktober 1923 — RGBl. Seite 1037 — bis zum 17. November 1923 verlängert worden ist, enthält, im Anschluß an die grundsätzliche Durchführung des Achtstundenarbeitstages auch für Angestellte eine einheitliche Ordnung des geschäftlichen Verkehrs offener Verkaufsstellen, namentlich die Feststellung eines allgemein verbindlichen Ladenschlusses. Er trat in letzter Beziehung an die Stelle der bisherigen Vorschriften in § 139 GO., die er ergänzt und erweitert (RGSt. Bd. 55 S. 70/72, Bd. 56, S. 219). Seine Tragweite ergibt sich daher aus dem Zusammenhange mit den sonstigen Bestimmungen der GO., die durch § 19 der VO. vom 19. März 1919 ausdrücklich insoweit aufrechterhalten werden, als sie nicht den Vorschriften der Verordnung zuwiderlaufen. Soweit also bisher die §§ 139 e, f, g auf Grund des § 6 der Gewerbeordnung auf gewisse Betriebe keine Anwendung fanden, wird das gleiche auch von dem § 9 der VO. vom 18. März 1919 zu gelten haben. Bildete die Verkaufstätigkeit des Angeklagten einen Teil des Eisenbahnunternehmens, so würde der Betrieb den Beschränkungen des § 9 über den Ladenschluß offener Verkaufsstellen nicht unterliegen. Der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen umfaßt bei der Personenbeförderung auch alle diejenigen Einrichtungen, welche den Bedarf der Reisenden, insbesondere ihrer Versorgung mit Nahrungs- und Genußmitteln während der Zeit der Reise zu dienen bestimmt sind. Deshalb sind Bahnhofswirtschaften und andere den hervorgehobenen Zwecken dienende Verkaufsstellen, soweit sie auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung innerhalb ihrer Betriebsräume eingerichtet werden, als bloße Hilfsbetriebe des Eisenbahnunternehmens anzusehen; dabei macht es keinen Unterschied, ob die Eisenbahnverwaltung durch eigene Angestellte tätig wird oder durch Pächter diese Tätigkeit ausüben läßt. Das wird jetzt

sowohl in der Praxis der Gerichte wie derjenigen der Verwaltungsbehörden überwiegend anerkannt. Streitig ist aber, ob dadurch, daß die Benutzung solcher Einrichtungen auch außerhalb des Reiseverkehrs möglich ist und tatsächlich erfolgt, eine Veränderung der Rechtslage eintritt und dann die allgemeinen gewerbepolizeilichen Vorschriften wieder Platz greifen.

Von entscheidender Bedeutung ist in erster Linie der Zweck, welchen die Eisenbahnverwaltung mit der Errichtung derartiger Verkaufsstände innerhalb ihrer, dem Personenverkehr dienenden Betriebsräume verfolgt. Eine Veranstaltung, die nach Anordnung der Bahnverwaltung ausschließlich dazu dienen soll, den nach der Verkehrsauffassung sich bestimmenden Bedürfnissen der Reisenden Rechnung zu tragen, wird im allgemeinen als ein Teil des Gewerbebetriebes der Eisenbahnunternehmung anzusehen sein und verliert ihre Eigenschaft als Hilfsbetrieb der Eisenbahn noch nicht durch die bloße Möglichkeit einer Benutzung auch durch Nichtreisende. Deshalb kann es auch darauf nicht wesentlich ankommen, ob der betreffende Betrieb sich außerhalb oder innerhalb der Bahnsperre abspielt. Mit der Bestimmung der Eisenbahnverwaltung für die Zwecke des Reiseverkehrs aber muß auch eine entsprechende Benutzung der Einrichtung durch die Reisenden Hand in Hand gehen. Es kann auf sich beruhen, ob unter Umständen wegen der besonderen Gestaltung, die der Betrieb angenommen, seine Eigenschaft als Hilfsbetrieb in dem angegebenen Sinne zu verneinen sein wird — z. B. wenn es sich wesentlich nur um Befriedigung der Kaufbedürfnisse der Ortsbevölkerung, nicht des reisenden Publikums handelt.

Denn nach den Feststellungen des Urteils kommen bezüglich der vom Angeklagten betriebenen Verkaufsstelle solche besonderen Verhältnisse nicht in Betracht. Die Aufstellung des Ve[rkaufs]standes außerhalb der Bahnsperre an einem Querbahnste[ig] durch die Bahnverwaltung deshalb angeordnet worden, u[m] am Reiseverkehr beteiligten Personen ohne Betreten der [Warte]säle zu ermöglichen, noch im letzten Augenblicke vor d[er] reise ihre dringenden Einkäufe zu besorgen, sollte also d[en Be]dürfnissen des reisenden Publikums dienen. Wenn auc[h die] Benutzung der Verkaufsstelle durch Nichtreisende mögl[ich] und auch tatsächlich erfolgt, so tritt doch eine derarti[ge Be]nutzung nach der Feststellung des angefochtenen Urte[ils bei] der örtlichen Lage des Hauptbahnhofs und dem starken [Reise]verkehr hinter dem bestimmungsmäßigen Gebrauch dur[ch die] Reisenden durchaus zurück und stellen die Nichtreisend[en nur] einen geringen Bruchteil der Gesamtkäuferzahl dar. D[amit] wird dadurch der mit Einrichtung des Verkaufsstande[s ver]folgte Zweck nicht beeinträchtigt und die Zugehörigkeit d[er von] ihm aus betriebenen Verkaufstätigkeit zu dem Gewerbeb[etrieb] der Eisenbahn nicht beseitigt. Dann aber unterlag de[r Ver]kaufsbetrieb des Angeklagten nicht den Beschränkungen [der] der VO. vom 18. März 1919. Die Annahme des Landge[richts,] der Angeklagte habe sich nicht nach § 18 jener VO. strafb[ar ge]macht, wenn er auch nach dem allgemeinen Ladenschlu[ß den] Verkaufsstand offenhielt, ist daher rechtlich nicht zu [bean]standen. Der Zweck der ganzen Einrichtung, den Reisen[den in] eiligen Fällen die Möglichkeit zu Einkäufen zu geben, s[chließt] es auch aus, dem Angeklagten die Verpflichtung aufzuer[legen,] bei jedem einzelnen Käufer zu prüfen, ob es sich um eine[n Ein]kauf für Reisezwecke handele.

Das Rechtsmittel war demgemäß zu verwerfen."

Dr. Woyczichow[ski]

Bankstundungsverfahren und Lagerplatzpächter.

Von Eisenbahninspektor **Abend**, Berlin-Hermsdorf.

Nach dem am 14. März in Kraft getretenen Bankstundungsverfahren haben alle bisherigen Stundungsnehmer mit monatlicher Frachtstundung bei Begleichung ihrer Frachten usw. sich der Verkehrs- und Kreditbank zu bedienen. Hierunter fallen alle Anschließer, weil diese nach den „Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschlüssen" verpflichtet sind, Frachtstundung zu nehmen.

Es können Zweifel aufkommen, wie Lagerplatzpächter anzusprechen sind, denen die Wagen an ihren Lagerplätzen auf bahneigenen Gleisen laderecht gestellt werden, aber mangels vertraglicher Vereinbarungen bisher nicht gezwungen werden konnten, dem Bankstundungsverfahren beizutreten.

Die Nichteinbeziehung der Lagerplatzpächter in den Kreis der Bankstundungsnehmer erscheint aber bedenklich. Nach § 76 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ist die Eisenbahn verpflichtet, am Orte der Ablieferung dem Empfänger gegen Zahlung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und gegen Empfangsbescheinigung den Frachtbrief und das Gut zu übergeben. Zahlung der Fracht und Übergabe des Gutes hat also Zug um Zug zu erfolgen. Mit anderen Worten, die Abnahme des Gutes gilt erst dann als bewirkt, nachdem der Frachtbrief eingelöst ist.

Die Einlösung des Frachtbriefes und Abnahme des Gutes Zug um Zug, läßt sich bei Empfängern, denen die Wagen auf weit entfernt liegenden Anschlüssen zugestellt werden, nicht durchführen. Um die Eisenbahn vor Frachtausfällen zu schützen und um Ansprüchen aus den Bestimmungen der §§ 76 (1) und 73 (9) der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu begegnen, sind die Anschließer verpflichtet, sich dem Bankstundungsverfahren anzuschließen. Ähnlich wie bei den Anschließern liegen die Verhältnisse bei Lagerplatzpächtern. Obwohl die bahneignen Gleise nicht als Anschlußgleise anzusehen sind, finden Zustellung und Entladung der Wagen unter den gleichen Voraussetzungen wie bei den Anschließern statt. Auch hier erfol[gt die] Entladung bevor die Frachtbriefe eingelöst sind. Obwohl [Nicht]stundungsnehmern grundsätzlich eine Entladung vor Ein[lösung] des Frachtbriefes verboten ist, liegen in der Praxis die Ve[rhält]nisse doch so, daß die nachts bis morgens 6 Uhr eingeh[enden] Wagen bereits um 7 Uhr laderecht stehen. Da die L[ager]platzpächter in der Mehrzahl verkürzte Ladezeiten habe[n, be]ginnen sie mit der Entladung sofort nach der Bereitstellun[g. Die] Frachtbriefe sind zum Teil in der Abfertigung noch gar nic[ht be]arbeitet; auch sind die Wagen den Empfängern noch nicht av[isiert.] Die Einlösungsmöglichkeit ist den Empfängern also gar [nicht] gegeben, denn sie wissen tatsächlich noch nicht, welche Fra[chten] sie zu zahlen haben. Während die Anschließer im Bank[stun]dungsverfahren durch Hinterlegung des Anweisungsheftes [still]schweigend zu erkennen geben, daß mit dem Zeitpunkt des [Ein]treffens des Frachtbriefes die Einlösung als bewirkt gilt, bl[eiben] die Lagerplatzpächter mit der Zahlung der Frachten im [Rück]stande, trotzdem das Gut bereits tatsächlich in ihren Besitz [über]gegangen ist. Bis zur Einlösung des Frachtbriefes bleiben [ge]gemäß § 73 (9) der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Recht[e des] Absenders bestehen. Einer in der Zwischenzeit eingegan[genen] nachträglichen Verfügung des Absenders müßte die Eisen[bahn] entsprechen, obwohl sie nicht mehr im Besitz des Gutes ist. [Die] Eisenbahn übernimmt somit eine große Verantwortung.

Wenn demnach den Lagerplatzpächtern stillschweigend [die] gleichen Vergünstigungen zugebilligt werden wie den Ans[chlie]ßern, dann muß die Eisenbahn im eigenen Interesse auch [ver]langen, daß die erforderlichen Sicherheiten hinterlegt w[erden.] Es erscheint daher geboten, die Lagerplatzpächter mit [bahn]eigenen Gleisanschlüssen zu veranlassen, sich dem Bank[stun]dungsverfahren anzuschließen oder summarische Fracht[vor]auszahlung zu leisten.

Deutsche Verkehrsausstellung in München 1925.

I. Eisenbahntechnische Neuheiten.

f der diesjährigen Deutschen Verkehrsausstellung in Mün- sollen eine Reihe neuer Erfindungen auf dem Gebiet des ıbahnwesens vorgeführt werden, die in nachstehendem kurz tert sind.

m Zuge der Zeit folgend, wird angestrebt, auch das Ran- n der Wagen zu mechanisieren und für die Bedienungs- chaft ungefährlicher zu machen. Auf der Münchener Aus- ıng soll nun zum erstenmal ein nach den Entwürfen des erungsbaumeisters Dr.-Ing. Baeseler gebauter, sogenannter angsläufiger Ablauf" praktisch vorgeführt werden; u rangierenden Wagen werden hierbei während des Ablaufs ls kleiner Hilfswagen an einem Seil geführt.

anderes neuartiges Rangierverfahren bildet die von Ober- rungsbaurat Feuerlein erdachte Gelenkdrehbrücke, n den Verschiebebahnhof eines großen Eisenbahnbetriebs- lls eingebaut wird.

größere Bahnhöfe meist in der Nähe oder inmitten r Städte liegen und vielfach von Bauwerken so dicht um- ssen sind, daß eine nennenswerte Erweiterung der Gleis- en kaum möglich oder nur unter großem Kostenaufwand ıführbar ist, ist anzustreben, den verfügbaren Platz aufs rste auszunutzen. Da nun aber die Weichenentwicklungen ge der verhältnismäßig flachen Krümmungen recht lang en und daher viel Raum beanspruchen, ist es zu begrüßen, durch Anwendung verkürzter Weichenstraßen, sie von der Joseph Vögele A.-G. in Mannheim und der sch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten A.-G., Abtei- Dortmunder Union, in Dortmund nach den Angaben Baese- hergestellt werden, eine bedeutend wirtschaftlichere Platz- ıtzung zu erreichen ist. Die Krümmung wird hierbei durch Herzstück durchgeführt, wodurch die Weichen steiler und dem ineinandergeschoben werden. Ein weiterer Vorteil aß sich eine ungleich regelmäßigere Gestaltung der Gleis- nen als bei gewöhnlichen Weichen erzielen läßt. Der auf Münchener Verkehrsausstellung zur Aufstellung der Fahr- gebaute Bahnhof wird fast ausschließlich solche verkürzte henstraßen enthalten. Auch in der bereits erwähnten Mo- lsenbahn, die eine Übersicht über den gesamten Eisenbahn- eb geben soll, sind die Bahnhöfe größtenteils mit verkürzten henstraßen entwickelt.

auf den zurzeit üblichen Ablaufbergen, die frei laufenden n besser in der Gewalt zu haben, hat man Gleisbremsen . Auf der Verkehrsausstellung wird zum erstenmal die elersche Wirbelstromgleisbremse zu sehen sein, er die Wagenräder durch magnetische Einwirkung fest- ten werden.

D; Problem einer selbsttätigen Wagenkupplung wird seit 30 Jahren erörtert, ohne daß man bis vor dem Welt- e zu einer brauchbaren Lösung gekommen wäre. Es ist nehr anscheinend gelungen, in dem neuesten Modell der fenbergkupplung eine Lösung zu finden, die auch den ersten Bedingungen, die ja in Anbetracht der weittragenden ationalen Bedeutung dieses Problems gestellt werden sen, standhält. Die Kupplung kuppelt nicht nur die Wagen, rn auch die Luftbremsschläuche selbsttätig. Ein beliebiges ehren zwischen den mit der Scharfenbergkupplung ver- en und den mit Schraubenspindelkupplung ausgerüsteten en wird durch eine verblüffend einfache Übergangsvorrich- die auch selbsttätiges oder mechanisches Kuppeln der sschläuche gestattet, ermöglicht. Diese Kupplung wird, s. Zt. auf der Seddiner Ausstellung, sowohl an Voll- wie alspurfahrzeugen im Ausstellungsbahnhof im Betriebe vor- ırt. Es wird Gelegenheit gegeben werden, die Scharfenberg- ung im Betriebe, auch bei den schwierigsten Fällen, zu beobachten, z. B. beim Kuppeln solcher Fahrzeuge, die in scharfgekrümmten Gleisen stehen, oder bei starken Höhenunterschieden der Kuppelköpfe zwischen beladenen und unbeladenen Wagen sowie bei schlecht liegendem Gleis.

Das Kupplungsproblem steht nicht zuletzt durch die Einführung der Großgüterwagen für den Massenverkehr wieder einmal auf der Tagesordnung. Mit solchen Großgüterwagen verschiedenster Bauart wird die Ausstellung voraussichtlich beschickt sein. Man strebt bekanntlich eine Steigerung der Streckenleistung besonders in den Industriegebieten an, um vier- und sechsgleisigen Ausbau zu vermeiden. Dies ist nun aber nur möglich durch Steigerung des Zuggewichtes und damit des Ladegewichtes der Wagen, da die größte Zuglänge mit 550 m praktisch unabänderlich festliegt. Die jetzt übliche Kupplung würde aber für die dann erforderlichen Zugkräfte nicht mehr ausreichen. Vierachsige Großgüterwagen mit 50—60 t Ladegewicht werden vorerst nur in Pendelzügen, später auch im freizügigen Verkehr eingeführt. Alle diese Wagen erhalten nur noch die selbsttätige Kupplung und eine Selbstentladevorrichtung. Nebenbei bemerkt ist der Großgüterwagen als Regelwagen in Amerika schon vor 36 Jahren eingeführt worden, allerdings ohne Selbstentladung.

Die Vorteile der Großgüterwagen mit Selbstentladung sind bekanntlich: geringeres Eigengewicht, bezogen auf die Tonne Ladegewicht, geringe Entladekosten, geringere Umlaufzeiten gegenüber den jetzigen Wagen, die meistens einen Tag stehen müssen, bis sie wieder leer zur Verfügung stehen, sie haben aber auch ihre Nachteile, da sie vielfach nur in geschlossenen Zügen laufen und deshalb leer zurückkehren.

Die bisher gebauten Großgüterwagen mit Selbstentladung waren offen. Auf der Ausstellung wird der erste gedeckte Großgüterwagen mit Selbstentladung, nach der Bauart Krupp, sowie ein Großschienenwagen mit nur 1,10 m hoher und 18 m langer Plattform, dessen Mittellängsträger als Schmalspurschienen ausgestaltet sind, voraussichtlich zu sehen sein.

Auf der Ausstellung wird weiter zum erstenmal die von Prof. Dr.-Ing. Blum und Dr.-Ing. Flügel für die Bauindustrie sowie für öffentliche Schmalspurbahnen vorgeschlagene Einheitsschmalspurbahn von 75/76 cm gezeigt; man beabsichtigt auf dieser Schmalspurbahn verschiedene Fahrzeuge, angefangen vom Muldenkipper mit ¾ cbm Fassungsraum bis zum D-Zugwagen, vorzuführen. Auch die neuartigen gefederten Rollschemelwagen (Bauart Dr. Flügel), für den Übergang aller Vollspurfahrzeuge (einschließlich der Großgüterwagen) auf die 75/76-cm-Spur, ferner kleine und große Lokomotiven mit großer Kurvenbeweglichkeit werden auf der Einheitsschmalspurbahn verkehren.

II. Verkehrswerbung.

Die große Bedeutung des deutschen Werbewesens für die mannigfachen Zweige des Verkehrs wird auf der Münchener Verkehrsausstellung einen besonderen Ausdruck finden. Es ist beabsichtigt, die Verkehrswerbung in einer Sonderabteilung vorzuführen; hier sollen die Werbemittel sämtlicher auf der Ausstellung vertretenen Verkehrsgruppen sowie der Fremdenverkehrsvereine und Kurorte veranschaulicht werden. Diese Abteilung wird von der Ausstellungsleitung in engster Fühlung mit der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung durchgeführt und darf nur die besten Waffen im Werbekampf zeigen. Ein Zulassungsausschuß wird darüber wachen, daß nur vorbildliche Leistungen dargeboten werden, nämlich Leistungen, bei denen über den Notwendigkeiten schlagkräftiger Eindringlichkeit die Forderungen von Geschmackskultur und Qualitätsgefühl nicht vergessen sind. Der Gedanke, die Verkehrswerbung ausstellungsmäßig zu erfassen, wird sicherlich mannigfache Unterlagen und Anregungen für ihre weitere Pflege und ihren höheren Auf-

schwung bringen. Nähere Auskunft erhalten Interessenten bei der Geschäftsleitung der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925, Theresienhöhe 4a, und der Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung Berlin.

Schließlich macht der Werbeausschuß der Ausstellung noch darauf aufmerksam, daß die Herausgabe des Führerkatalogs Tagesprogramms und der Ausstellungszeitung den Vereini Reichsbahn- und Reichspost-Reklame-Gesellschaften Mün Neuturmstraße, übertragen worden ist. Der Vertrieb er durch die Verlagsbuchhandlung Georg Stilke. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Streikbewegung unter der Arbeiterschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Der Streik gewann in den Tagen vom 12. bis 14. März an Ausdehnung und griff auf Hannover (300 Güterbodenarbeiter) und auch auf Bayern (Hof) über. Insgesamt streikten am 14. März 10 622 Arbeiter = 2,47 % des gesamten Arbeiterstandes der Reichsbahn. Besonders hatte sich die Streikbewegung in Berlin ausgedehnt (2465 Mann), wodurch der Einsatz der Technischen Nothilfe stellenweise notwendig wurde. Im übrigen wurden Betrieb und Verkehr durch Ersatzkräfte und durch Aushilfe der Beamtenschaft voll aufrechterhalten.

Die weiteren Besprechungen zur Beilegung der Differenzen zwischen der Hauptverwaltung der Reichsbahn einerseits und den Gewerkschaften und Organisationen anderseits führten am 13. März zu neuen Verhandlungen unter einem vom Reichsarbeitsminister ernannten Schlichter. Bei diesen Verhandlungen hielten die Arbeitervertreter ihre Forderung auf eine Lohnaufbesserung von 6 Pf. für die Stunde aufrecht, die Reichsbahnvertreter lehnten, namentlich unter Hinweis auf die großen Reparationsverpflichtungen, die die Reichsbahn zu erfüllen hat, die geforderte Lohnaufbesserung ab, die ohne eine Erhöhung der Personentarife nicht zu erfüllen sei. Auch erklärten die Reichsbahnvertreter eine Änderung der Dienstdauervorschriften für untragbar. Der vom Schlichter am 13. März abends gefällte Schiedsspruch lautet wie folgt:

1. Die Arbeit soll möglichst sofort wieder aufgenommen werden.
2. Es sollen keine Maßregelungen vorgenommen werden.
3. Die infolge des Streiks Ausgeschiedenen sind möglichst sofort, spätestens aber bis zum 31. März in ihr Dienstverhältnis wieder einzusetzen.
4. Die bisherige Arbeitszeit bleibt bis 31. Oktober unkündbar und kann von diesem Zeitpunkt an mit einmonatiger Frist gekündigt werden.
5. Durch einen Ausschuß, der spätestens in der zweiten Hälfte des Aprils zusammentritt, und an dem die Tarifparteien beteiligt sind, soll geprüft werden, welche Änderungen, d. h. welche allgemeinen Milderungen oder Verkürzungen für gewisse Gruppen des Personals hinsichtlich der gesamten Dienstdauer, ohne Verringerung der Rentabilität der Reichsbahn möglich sind. Falls während der Geltung des Abkommens eine grundlegende Änderung der jetzigen Arbeitszeitgesetzgebung eintritt, soll mindestens einen Monat vor Inkrafttreten der Änderungen über ihre Auswirkung auf dieses Abkommen zwischen den Parteien verhandelt werden.
6. Ab 15. März wird der Stundenlohn des 24jährigen Vollarbeiters um 3 Pf. erhöht werden.
7. Die Kündigung der Lohnbestimmung kann frühestens zum 30. Juni vorgenommen werden.
8. Die Erklärung der Parteien über die Annahme des Schiedsspruches muß bis zum 17. März erfolgen.

In gemeinsamer Beratung haben am 16. d. M. die Tariforganisationen, und zwar die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner, der Deutsche Eisenbahnerverband und der Allgemeine Eisenbahnerverband, folgenden Beschluß gefaßt:

„Der Schiedsspruch des vom Reichsarbeitsminister ernannten Schlichters vom 13. März 1925 wird von den Vorständen der vertragschließenden Organisationen aus folgenden Gründen abgelehnt:

1. Die Lohnzulage trägt den Erfordernissen der Lebenshaltung nicht genügend Rechnung und ist angesichts der vom Personal verlangten Arbeitsleistung zu gering. Bedingungen über die bisher im Tarifvertrag vorgesehenen Fristen hinaus können nicht anerkannt werden.
2. In der Arbeitszeitfrage ist der Schiedsspruch unannehmbar, weil er nicht nur keine positive Verbesserung der Arbeitszeit enthält, sondern auch entgegen dem bisherigen Rechtszustande eine unerträgliche Bindung bis zum 31. Oktober 1925 festsetzt.

Die Vorstände sind jedoch bereit, in neuen Verhandlu unter Mitwirkung des Reichsarbeitsministers eine erträg Regelung zu suchen. Eine weitere Verbreitung des Kam sowie jede Wiederaufnahme der Arbeit darf nur auf Anwei der Organisationsleitungen erfolgen."

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ni zu dem im Schlichtungsverfahren erfolgten Schiedssp folgende Stellung ein:

„Die Hauptverwaltung kann unter den gegenwärtigen schaftlichen Verhältnissen die Empfehlung des Schiedsspru den Arbeitslohn vom 15. März ab um 3 Pf. je Stunde zu höhen, von sich aus nur durchführen, wenn die Reichsregier die zur Aufbringung der Mittel erforderliche Erhöhung Tarife genehmigt.

Weiter stimmt die Hauptverwaltung der Einsetzung des Schiedsrichter empfohlenen Ausschusses zur Prüfung von Hä in den Arbeitszeitbestimmungen, wie sie es ohn in Aussicht genommen hat, zu.

Der Schiedsspruch verlangt, daß sämtliche am Streik Be ligten bis zum 31. März wieder eingestellt sind, so daß den eingestellten Ersatzkräften sofort bis zum 31. März gekün werden müßte. Die Gesellschaft ist bereit, die Mehrzahl der Streik Beteiligten mit den alten Rechten des Tarifvertrages der einzustellen und keine Maßregelung dieser Arbeiter vo nehmen. Sie ist aber nicht in der Lage, sämtliche Neuei stellten zu entlassen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellsc kann nicht wie andere Unternehmungen im Falle eines Str ihren Betrieb schließen. Sie ist im Gegenteil aus volksw schaftlichen Gründen und im Interesse der Allgemeinheit pflichtet, Verkehr und Betrieb aufrecht zu erhalten, um Güterversorgung nicht zu gefährden. Sie war daher nach A bruch des Streiks in die Notlage versetzt, sich nach Helfern zusehen und geeignete Ersatzkräfte einzustellen. Der Deutsc Reichsbahn-Gesellschaft kann nicht zugemutet werden, Helfer, die sich bewährt haben, jetzt zugunsten der in St getretenen Eisenbahnarbeiter sämtlich in kürzester Frist wi zu entlassen. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist daher bereit, am Streik Beteiligten wieder einzustellen, soweit der Bet es ihr gestattet, und auf längere Zeit hinaus die freiwerden Stellen in erster Linie aus den Reihen der früher Beschäftig zu besetzen."

In den letzten Tagen ist die Streikbewegung stark abgefl

— **Die Vierteljahrszahlung der Beamtengehälter.** Der ber in Nr. 11 S. 320 d. Ztg. erwähnte Gesetzentwurf über die Wie einführung der vierteljährlichen Gehaltszahlung, der dem Rei tag jetzt zugegangen ist, bestimmt nach Mitteilung der F Ztg. folgendes:

Die vierteljährliche Vorauszahlung der Beamtenbezüge, F sionen und Wartegelder soll in dem Umfange und unter den V aussetzungen wieder eingeführt werden, wie sie im Besoldu gesetz von 1920 und dem Pensionsergänzungsgesetz vom glei Jahre vorgesehen war. (Nach diesen beiden Gesetzen wur die Beamtenbezüge, Pensionen und Wartegelder bei Überweis auf ein Konto vierteljährlich im voraus gezahlt.) Den Z punkt der Wiedereinführung bestimmt die Reichsregierung Zustimmung des Reichsrates und des Haushaltsausschusses Reichtages. Hierbei kann bestimmt werden, daß die Vier jahrsbezüge zu einem anderen Zeitpunkt als zu Beginn Kalendervierteljahres gezahlt werden, oder daß an Stelle vierteljährlichen zunächst eine zweimonatige Vorauszahlung folgt. Das Gesetz soll am 1. April 1925 in Kraft treten.

In der Begründung des Gesetzes wird angegeben, daß vierteljährliche Vorauszahlung in Kraft treten soll, sobald Finanzlage des Reiches und der anderen öffentlichen Körp schaften sowie die allgemeine Wirtschaftslage es zulassen. Z gleichmäßigen Verteilung der Lasten sollen dann nicht alle amten ihre Bezüge am 1. des Kalendervierteljahres erhalt vielmehr soll an jedem Monatsersten einem anderen Drittel Empfänger die Vierteljahresbezüge gezahlt werden. Eine E scheidung darüber, ob am 1. April mit diesem Modus begonn werden soll, ist noch nicht getroffen.

— **Dienstzeit der Reichsbeamten.** Das Reichskabinett hat seiner Sitzung vom 3. März 1925 auf Antrag des Reichsminist des Innern folgenden Beschluß gefaßt: Die im Hinblick auf Notlage des Reichs über die Dienstzeit der Reichsbeamten die Zeit bis zum 31. Dezember 1925 getroffenen Beschlüsse w

vorläufig wie folgt gemildert: Die Dienstzeit kann auf unden wöchentlich herabgesetzt werden, soweit dies ohne liche Mehraufwendungen möglich ist. Unberührt bleiben llgemeinen Grundsätze über die Verpflichtung des Beamten, hm übertragenen Arbeiten rechtzeitig ohne Rücksicht auf llgemeine Regelung der Dienststunden zu erledigen und über Erhöhung der Dienstzeit bei bloßer Dienstbereitschaft. Die ortminister erlassen die erforderlichen Ausführungsbestimmen.

Eröffnung von Strecken. Am 1. April d. J. wird vorauslich im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld die vollige Bahnstrecke Velbert-Heiligenhaus als Nebenn mit den Stationen Velbert-West und Heiligenhaus für den onen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie ie Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. eschlossen ist auf der Station Velbert-West die Annahme Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen, Leichen lebenden Tieren.

— **Rettungsmittel in den Zügen.** Mit Rücksicht auf die geiten Verhältnisse und zur Erhöhung der Sicherheit in den n bei etwaigen Unfällen werden, wie die Deutsche Reichsn Gesellschaft mitteilt, in den Seitengängen der D-Zugwagen früher wieder ein Beil und eine Säge in einem besonderen nkchen mitgeführt. Auch die Frage der Wiederausrüstung Personenwagen mit Feuerlöschapparaten wird zurzeit oft.

— **Neue Nachtverbindung Hamburg-Kiel-Oslo.** Vom 21. März det der Schnellzug ab Berlin Lehrter Bhf. 7.12 nachm., an a 11.57 nachts, bekanntlich Fortsetzung nach Kiel, wo er nachts eintrifft. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verwerbung mitzuteilen in der Lage ist, wird der norwegische pfer nach Oslo von Kiel bald nach zwei Uhr nachts abn. Es ist dadurch allen aus Süddeutschland und dem en kommenden, abends in Hamburg eintreffenden Reisenlie Möglichkeit geboten, ohne Verzug die Reise nach Norgn fortzusetzen.

— **Unvollendete Schwarzwaldbahnen.** Lebhafte Beunruhigung lie Einstellung mehrerer Bahnbauten im Schwarzwald in etroffenen Gebieten ausgelöst; auch der Badische Landtag ich vor kurzer Zeit mit dieser Frage befaßt. Es handelt m die Neubaulinien Titisee-Schluchsee-St. Blasien, Oppenaustal-Griesbach und den Ausbau der Murgtalbahn zwischen ünzach und Klosterreichenbach. Der Unterbau der Linie ee-St. Blasien ist seit einigen Monaten bis Seebrugg im n und ganzen fertiggestellt. Die Strecke führt am Titisee lg in einer durchschnittlichen Höhe von 900 m ü. M. nach tal am Fuße des Feldbergs und weiter an dem Kurort hsee und dem gleichnamigen See vorbei bis zu dessen hem Ende bei Seebrugg. Als Endpunkt dieser Linie ist ekannte und vielbesuchte Jahres-Höhenluftkurort St. Blasien ssicht genommen. Die ebenfalls begonnene Neubaulinie au-Griesbach soll die heilkräftigen Renchtalbäder Freiersl Peterstal, Griesbach dem Verkehr näherbringen. Mit der stellung der Murgtalbahn wird schließlich eine Verbindung hen der Rheintallinie Frankfurt-Basel und dem württemschen Kurort Freudenstadt hergestellt werden. Die beiden nkte der bereits im Betrieb befindlichen Strecken, auf her Seite Raumünzach, auf württembergischer Seite erreichenbach, sind nur noch 14 km voneinander entfernt. iche im Bau befindlichen neuen Schwarzwaldlinien haben ondere auch hinsichtlich des Güterverkehrs (Holztransrt) ganz erhebliche Bedeutung für das Wirtschaftsleben jener te, so daß die Forderung der Vollendung der Strecken allt immer dringlicher erhoben wird. In wiederholten Entlßungen ist der Badische Verkehrsverband nachdrücklich r ine Fortsetzung der Bauarbeiten und die Inbetriebnahme r ollendeten Strecken eingetreten.

— **Reiseauskunftstelle Köln.** Die amtliche Reiseauskunftel auf dem Hauptbahnhof in Köln wird nach Mitteilung der eichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung am 1. April gehlssen. Amtliche Auskunft in Angelegenheiten des Reiseehrs wird von diesem Zeitpunkt ab durch das Reisebüro ä sches Verkehrsamt Köln, Unter Fettenhennen 19, erteilt.

— **Die deutschen Städte und die Verkehrswerbung.** Der Vorar des Deutschen Städtetages hat sich für eine stärkere Beil ung der deutschen Städte an den von der Reichszentrale für che Verkehrswerbung geplanten Werbungsmaßnahmen ausrochen und den Beschluß gefaßt, den am ausländischen re denverkehr beteiligten Städten bestimmte Beitragssätze je ac der Einwohnerzahl zu empfehlen. Der Arbeitsplan der eichszentrale wurde vom Vorstande des Deutschen Städtetages s rundlage für die Auslandswerbung im allgemeinen angenommen. Für das Zusammenarbeiten mit der Reichszentrale wird ein besonderer Städteausschuß eingesetzt, der die Interessen der Städte vertritt.

Der Beschluß, der damit von dem Deutschen Städtetag gefaßt worden ist, wird für die Arbeit der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung von großem Werte sein. Zum ersten Male haben sich damit die deutschen Städte gemeinsam für die Förderung derjenigen Stelle ausgesprochen, die berufen ist, sämtliche Aufgaben der deutschen Verkehrswerbung als Zentrale durchzuführen. Es wäre wünschenswert, wenn auch diejenigen anderen Organisationen, die am Fremdenverkehr besonders beteiligt sind, in gleicher Weise einmütig für die Förderung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung sich zusammenschließen würden, um dadurch der bisher auf diesem Gebiete zutage getretenen Zersplitterung vorzubeugen.

— **Eisenbahndirektionspräsident Brandt †.** Am 27. Februar d. J. verschied nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von fast 75 Jahren der frühere Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, Hermann Brandt, tief betrauert von seinen Angehörigen und allen, die ihm im Leben näher getreten sind.

Der Verstorbene ist am 28. Mai 1850 zu Erfurt als Sohn des Obermaschinenmeisters Brandt geboren. Er besuchte die höhere Schule in Erfurt und verließ sie 1870 mit dem Zeugnis der Reife, um sich dem Baufach zu widmen. Seiner Militärpflicht genügte er vom 1. April 1870 ab und machte den Feldzug gegen Frankreich mit. Seine Studienzeit verbrachte er auf der damaligen Bauakademie in Berlin und bestand im Jahre 1875 die Bauführerprüfung nach damaliger Sitte im Hochbau- sowie im Bauingenieurwesen. Als Bauführer war er von 1876—1878 beim Bau der Bahn Berlin-Nordhausen beschäftigt. Die Baumeisterprüfung bestand er am 25. Juli 1880.

Seine erste Tätigkeit als Baumeister übte er beim Bau der Berliner Stadtbahn unter Dircksen aus, wo er namentlich mit Bahnhofsentwürfen betraut war. Hier hat er sich so bewährt, daß er im Jahre 1883 in das technische Bureau der Eisenbahnabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen wurde, wo er bis 1885 verblieb. Dann trat er zur Eisenbahndirektion Elberfeld über, um Gelegenheit zu reicherer praktischer Erfahrung zu gewinnen, und zwar beim Bau der Linien Hilchenbach-Lützel und später noch Lützel-Erntebrück. Im Jahre 1887 wurde Brandt nach Elberfeld ins bautechnische Bureau übernommen. Im Jahre 1889 wurde er zum Vorstand der Bauinspektion, später Betriebsinspektion Elberfeld und damit in ein besonders verantwortungsreiches Arbeitsfeld versetzt. Hier blieb er bis zum Jahre 1897 und trat dann als betriebstechnisches Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover ein. Im Jahre 1906 rückte er als Oberbaurat in die damals geschaffene Stellung eines obersten Betriebsleiters ein und versah dies schwierige Amt bis zum 15. Oktober 1909. Zu diesem Zeitpunkt wurde er zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin ernannt; diesen Posten bekleidete er bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. November 1919.

Diese kurzen Angaben über die dienstliche Laufbahn des Verstorbenen zeigen, daß ein gütiges Geschick ihm vergönnt hat, seine hervorragenden beruflichen Fähigkeiten und Eigenschaften in bedeutenden Aufgaben sich auswirken zu lassen. Bei der Stadtbahn, im Ministerium, in Elberfeld und Hannover, überall war er in Verhältnisse gestellt, die an das Wissen und Können die größten Ansprüche machten. Ganz besonders aber gilt dies von seiner führenden Stellung in Stettin. Der Direktionsbezirk Stettin ist auffällig großen Schwankungen sowohl des Personenwie des Güterverkehrs ausgesetzt. Im ersteren spielt der Ostsee-Bäderverkehr eine so bedeutende Rolle, daß überall die Anlagen und Einrichtungen sich als zu eng erwiesen. Der Güterverkehr schwoll namentlich, wenn die Wasserstraßen versagten, plötzlich zu unberechenbarer Höhe an. Auch hier erwiesen sich die vorhandenen Anlagen als völlig unzureichend. Der Fährbetrieb Saßnitz-Trälleborg hat außerdem für den Direktionsbezirk Stettin eine besondere Bedeutung. Es entstanden zahlreiche Entwürfe und Bauausführungen, um wenigstens nach und nach den Verkehrsansprüchen zu genügen. Nebenbahnen sollten in Hauptbahnen umgewandelt, zweite Gleise angelegt und zur Entlastung Berlins vom Durchgangsgüterverkehr neue Wege gefunden werden. Überbrückung des Strelasundes war geplant zur Hebung des nordischen Verkehrs. 1913 sollte hierfür im Staatshaushalt die erste Rate erscheinen. Alles überragend stand aber die Umgestaltung der Stettiner Bahnanlagen da. Präsident Brandt hat all diesen Plänen vollstes Verständnis entgegengebracht und sie nach jeder Richtung hin gefördert, auch wenn die Entscheidung der übergeordneten Stelle nicht immer seiner Auffassung entsprach. Der Weltkrieg mit seinem traurigen Ausgang und die darauffolgende Umwälzung unserer innerpolitischen Verhältnisse haben die Pläne zum größten Teil mindestens in Rückstand gebracht.

Wenn erfolgreiche Lebensarbeit einen wesentlichen Anteil am Lebensglück hat, so ist dem Verstorbenen dies zuteil geworden.

Er war aber nicht nur ein tüchtiger Verwaltungsbeamter und Techniker, sondern auch als Mensch mit besonders glücklichen Eigenschaften ausgestattet. Er stellte im besten Sinne des Wortes eine Persönlichkeit dar, ihm war also auch dies höchste Glück der Erdenkinder zugefallen, aber er war, wie er selbst aussprach, keine Kampfnatur, sondern stets gleichmäßig freundlich und milde, auch bei Meinungsverschiedenheiten. Damit war er hervorragend befähigt, die Dienstgeschäfte in den schweren Jahren 1918 und 1919 ohne merkliche Stockung durchzuführen. Sein Familienleben war mustergültig. Im Jahre 1910 verlor er seine Lebensgefährtin. Auch sonst blieb ihm mancherlei Schmerz und Kummer in den Kreisen der ihm Nahestehenden nicht erspart.

Seinen Ruhesitz nahm Brandt in Weimar, wohin ihn verwandtschaftliche Beziehungen führten. Mit den dort wohnenden Fachgenossen verbanden ihn gesellige Veranstaltungen einfachster Art. Auch in diesem Kreise hat er sich durch sein gleichmäßig mildes und freundliches Wesen der größten Beliebtheit erfreut.

Einer unserer Besten ist dahingegangen!

Ehre seinem Andenken! Struck.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: der Reichsbahnoberrat Gehr in Erfurt als Mitglied zum Hauptprüfungsamt in Berlin, der Reichsbahnrat Flamm in Schneidemühl zur Reichsbahndirektion Breslau, die Reichsbahnräte Dulitz in Halle (Saale) nach Oldenburg, Großschupff in Stargard (Pom.) nach Eberswalde, Friedrich Wagner in Leipzig nach Magdeburg-Buckau und Schwager in Leipzig nach Halberstadt, sämtlich als Leiter von Abteilungen der Ausbesserungswerke.

Übertragen ist: dem Reichsbahnoberrat Brandt in Berlin, den Reichsbahnräten Richard Schaefer in Cassel, Lamertz und Schwering in Köln die Stellung eines Mitgliedes bei der Reichsbahndirektion, Reichenheim in Berlin die Stellung als Mitglied beim Eisenbahn-Zentralamt, Reuleaux die Stellung als Vorstand des Betriebsamts 6 in Berlin und Maercker die Stellung als Vorstand des Abnahmeamts 2 in Berlin.

Gestorben ist der Vizepräsident Höfinghoff, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Bundesbahnen.** Einem Vortrage, den kürzlich der Direktor für die Elektrisierung der Bundesbahnen, Sektionschef Dittes in Wien, im Ingenieur- und Architektenverein hielt, entnehmen wir folgendes.

In Österreich steht von den beiden für den Betrieb der Strecken westlich von Innsbruck bestimmten Kraftwerken das Ruetzwerk in seiner neuen Form seit dem Sommer 1923 als vorläufig einzige Stromquelle für die Arlberglinie und die Mittenwaldbahn in Betrieb und hat in dieser Zeit die Verläßlichkeit seiner Einrichtungen erwiesen. Der bei anderen Wasserkraftwerken im heurigen Winter aufgetretene außergewöhnliche Wassermangel hat sich beim Ruetzwerk nicht gezeigt; im Gegenteil; dieses Werk hatte bisher stärkeren Wasserzufluß, als dem gewöhnlichen Winterniederwasser entspricht. Dies erklärt sich daraus, daß der Ruetzbach aus den Gletschern der Stubaier Alpen gespeist wird, die bei dem milden Winter vergleichsweise viel Wasser spendeten. So konnte dem Kraftbedarfe für den elektrischen Betrieb der Strecke Innsbruck-Landeck, des Arlbergtunnels und der Mittenwaldbahn während des Winters Genüge geleistet werden. Nichtsdestoweniger wird der bevorstehenden Inbetriebnahme des Spullerwerkes mit Ungeduld entgegengesehen, um im Betrieb des Ruetzwerkes mehr Bewegungsfreiheit zu erhalten, ganz abgesehen davon, daß ja ohne Spullerseewerk an eine Aufnahme des Arlbergrampenbetriebes nicht gedacht werden kann.

Die Arbeit, die im Jahre 1924 geleistet wurde, wird gekennzeichnet durch den Vollausbruch des Einlaufschachtes und seine Mantelbetonierung, wie überhaupt durch die Vollendung des Einlaufwerkes, ferner durch die Betonierung des 1800 m langen Stollens und die Verlegung der Stollenrohrleitung, durch den Vollausbruch des in seinen Abmessungen gewaltigen Wasserschlosses und dessen Panzerung, durch die Fertigstellung der Apparatekammer samt Montage des Krans und der Rohrbruchventile, durch den Zusammenbau der zweistängigen Druckrohrleitung in ihrer gesamten Ausdehnung bis ins Tal. Von den Talbauten in Danöfen sind das Krafthaus sowohl baulich als maschinell-elektrisch durch Aufstellung von dermalen drei Maschinensätzen, ebenso die Schaltanlage und das Unterwerk, schließlich die Werkstätte, alle diese Anlagen samt Kranen und sonstigen Hilfseinrichtungen fertig und im Probebetrieb. Die Siedlungsanlage ist durch den Bau eines vierten Wohnhauses ergänzt worden. Weithin sichtbar wird der Erfolg in der Hochbringung der südlichen Sperrmauer am Spullersee, an der im Jahre 1924 21 100 cbm geleistet wurden und die zum Vollau der aber für die Aufnahme des elektrischen Betriebes bis Bl nicht erforderlich ist, noch die Ausführung von 29 900 Mauerwerk benötigt. Die nördliche Sperrmauer wurde im jahre begonnen und wird im Vollausbau 24 500 cbm betr wovon 6400 cbm geleistet sind. Mit dem Seeanstau ist September begonnen und bisher ungeachtet der Entnahm den Probebetrieb ein Wasserstau von 12 m erreicht worden

Die das Ruetzwerk mit dem Spullerseewerk verbin 55-Kilowatt-Übertragungsleitung, die Unterwerke und die leitungsanlagen standen im abgelaufenen Jahre im allgem im Zeichen der Bauvollendung und der allmählichen Inbet nahme. Am 10. Januar 1924 wurde die Übertragungsleitung Zirl bis Roppen, am 16. Januar das Unterwerk Roppen 18. September die Uebertragungsleitung Roppen-Landeck das Unterwerk Flirsch in Betrieb gesetzt; am 10. Februar erfolgte die erstmalige Unterspannungsetzung der 55-Kilo Übertragungsleitung auch in der Strecke Flirsch-Arlber Danöfen. Im September 1924 fanden die ersten Probefa elektrischer Lokomotiven auf der Arlberg-Ostrampe Lan St. Anton statt, und seit 24. September werden alle Züge, zwar so weit dies durch die Personalturnusse bedingt ist, den Dampflokomotiven durch den Arlbergtunnel elektrisc fördert. Es erübrigt nunmehr noch die Fertigstellung der gediehenen elektrischen Ausrüstung der Arlberg-Westr Langen-Bludenz und des weitläufigen Bahnhofes Bludenz s Die Verfügungen sind so getroffen, daß Mitte April diese beiten abgeschlossen sein sollen, so daß Anfang Mai die nahme des elektrischen Betriebes auf der ganzen Arlbergst von Innsbruck bis Bludenz erfolgen wird, ein wichtiges Ere in der Geschichte des österreichischen Eisenbahnbaues und triebes.

Das Baujahr 1924 war dem Umfange der geschaffenen stellungen und dem Baufortschritte nach von allen das giebigste seit Beginn unserer Arbeiten. Das drückt sich dings auch in der Höhe des Baukredits von 450 Milliarden Kr aus, die gänzlich aufgebraucht wurden.

Die österreichischen Bundesbahnen planen für die nächste die Linien Innsbruck-Salzburg mit den Anschlußstrecken bruck-Brenner und Wörgl-Kufstein sowie die Südbahnst Gloggnitz-Mürzzuschlag dem elektrischen Betriebe zuzufü Genaue Berechnungen haben ergeben, daß einschließlich Til und Verzinsung des aufgewendeten Kapitals die Ertragfähi für die Elektrisierung dieser Strecken gegeben erscheint. handlungen wegen der Aufbringung dieses Betrages, insbeso aber wegen der Vereinigung der staatsrechtlichen Vorfr wurden bereits eingeleitet.

Würde der Plan verwirklicht, dann würden nicht nur heimischen Industrie auf längere Zeit umfangreiche Arb zugeführt und damit der Arbeitslosigkeit gesteuert werden nen, es würde auch unsere Handelsbilanz günstig beeinflußt was nicht ohne Bedeutung ist, der materielle und geistige sammenhang zwischen den westlichen und östlichen Geb unseres Staates durch eine wesentliche Verkürzung der Fah und durch eine gesteigerte Bequemlichkeit des Reisens eine kung erfahren.

— **Die Handelsbilanz 1924.** Kürzlich wurde die ordent Vollversammlung des Beirates für Handelsstatistik durch desminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff eröf Der Minister verwies darauf, daß das abgelaufene Jahr in Entwicklung der österreichischen Handelsstatistik als ein stein gewertet werden müsse. Seit 1. Oktober 1924 sei die delsstatistik auf eine vollständig neue gesetzliche Grundlag stellt und in manchem Belang einschneidend erneuert wo Das Wesentlichste der Neuordnung liege im Übergang System der Wertschätzung zu jenem der Wertanmeldung. D sei nicht nur der theoretischen Erkenntnis vom Überwiege Vorteile der neuen Wertermittlungsart Rechnung getragen, dern auch der Tatsache, daß während des letzten Jahrze fast alle Staaten Europas zum System der Wertanmeldung gegangen sind. Wenn nun auch Österreich seine Handelssta modern eingerichtet habe, müsse es trachten, so rasch wie lich das Übergangsstadium zu überwinden.

Nach den soeben vom Handelsstatistischen Dienste ferti stellten vorläufigen Ergebnissen betrug der Wert unserer fuhr im Jahre 1924 3335 Millionen Schilling, jener der Aus 1820 Millionen Schilling. Der Einfuhrüberschuß beträgt d 1515 Millionen Schilling = 1052 Millionen Goldkronen. Handelspassivum des Jahres 1924 hat somit tatsächlich be eine Milliarde Goldkronen überschritten. Es kann sogar a nommen werden, daß auf Grundlage der für 1924 neu zu mittelnden Handelswerte das Gesamtbild sich noch etwas günstiger gestalten wird. Das Passivum im Jahre 1923 bekanntlich rund 800 Millionen Goldkronen = 1150 Milli Schilling betragen. Der Passivsaldo hat sich also um unge ein Drittel erhöht. Einer Ausfuhrsteigerung im Werte

llionen Goldkronen (12 %) steht eine Einfuhrzunahme um 00 Millionen Goldkronen (rund 20 %) gegenüber. Von Einfuhrsteigerung entfallen 50 Millionen Goldkronen %) auf lebende Tiere, 82 Millionen Goldkronen (21 %) hrungs- und Genußmittel einschließlich Getränke, 20 Mil- Goldkronen (5 %) auf mineralische Brennstoffe, 89 Mil- Goldkronen (22½ %) auf andere Rohstoffe und Halb- ate, 155 Millionen Goldkronen (39 %) auf Fertigwaren. samte Nahrungsmitteleinfuhr einschließlich der lebenden (überwiegend Schlachtvieh) umfaßt ein Drittel unserer teinfuhr. Auf die der Menge nach fast zwei Drittel der r umfassenden mineralischen Brennstoffe entfielen rund llionen Goldkronen, während für die Nahrungsmittel rund ll. Goldkronen an das Ausland bezahlt werden mußten. Die einfuhr hat übrigens im Jahre 1924 um 745 000 t zuge- n. Der Wert der Rohstoffeinfuhr erreichte 512 Millionen onen, das Doppelte unserer Ausfuhr in diesen Artikeln. i Fertigwaren blieb die Einfuhr trotz starker Zunahme dem Werte der Ausfuhr zurück, sie betrug 844 Millionen onen gegenüber 985 Millionen Goldkronen der Ausfuhr. i nahezu 40prozentigen Steigerung der Einfuhr von Fertig- nissen haben fast alle Industriegruppen Anteil, besonders extilwaren, Konfektionswaren und Erzeugnisse der Eisen-, und Maschinenindustrie. Diese Einfuhrsteigerung ist ich auffällig und bildet hoffentlich nur eine vorüber- e Erscheinung. Es ist nicht zu übersehen, daß die stärkste ne der Einfuhr in die letzten Monate fällt, vor allem in ezember. Die Bilanz aus dem Verkehre dieses Monats allein mit einem Passivum von 135 Millionen Goldkronen hrend jenes der vorangegangenen elf Jahresmonate nur 4 Millionen Goldkronen im Durchschnitte betrug. Um rund Einfuhrsendungen wurden im Monat Dezember mehr ver- ls im Durchschnitt der vorangegangenen Monate. Insbe- e erfolgten in der letzten Dezemberwoche in größerem ge Verzollungen von schon früher auf Lager bezogenen . Ein unmittelbarer Zusammenhang dieser Erscheinung m bevorgestandenen Inkrafttreten des neuen Zolltarifs t von der Hand zu weisen. Wenn also zu hoffen ist, daß fuhr ihre steigende Kurve nicht im gleichen Maße weiter en wird, so ist eine einschneidende Besserung der Han- anz hauptsächlich doch nur durch eine verstärkte Aus- u erzielen. Dies ist ja das Ziel aller unserer handels- ti hen Maßnahmen. Der Reihe der bereits abgeschlossenen dsverträge werden sich hoffentlich in Bälde weitere Ver- schlüsse anschließen, besonders mit der Schweiz, mit Un- üdslawien und auch mit nordischen Staaten.

— üterverkehr Polen-Österreich. Der Güter- und Kohlen- r zwischen Stationen der polnischen Bahnen, einschließ- r in Oberschlesien und der im Gebiete der freien Stadt z gelegenen Stationen und Stationen der österreichischen hnen mit Ausnahme der Stationen der Eisenbahn Wien- a hat mit Wirksamkeit vom 6. März eine Neuregelung er- e

Ungarn.

— ersteigerung ungarischer Eisenbahnaktien. Die Finanz- ti der Reparationskommission im Pariser „Hotel Astoria" . 13. März die 227 372 Stück ungarische Eisenbahnaktien gern lassen, die die deutsche Regierung ihr im Sinne des 0 des Versailler Friedensvertrages abgetreten hat. Zur igerung sind die Aktien folgender Eisenbahnen gelangt: d Arad-Csanáder Bahn, der Zsibó-Nagybányaer Lokalbahn, avica-Németbogsán-Resicabányaer, der Temesvár- Nagy- iklóser, der Szamostaler Bahn, der Szilágyer Lokalbahn, rosludas-Beszterceer Bahn, der Héjjasfalvaer Lokalbahn, zatmár-Nagybányaer, der Gyulafehérvár-Zalatnaer, der s-Háromszéker Bahn, der Torontaler Lokalbahn, der Unga- h üdöstlichen Lokalbahn und der Temesvár-Módoser Eisen- n Außerdem wurden auch die Lemberg-Czernowitzer Eisen- n tien versteigert. Die versteigerten Effekten waren orhanden mit Ausnahme von 448 Genußscheinen der ul ehérvár-Zalatnaer Eisenbahn, die im Besitz der Repara- s ommission sich befinden und bei der Pester Ungarischen m rzialbank in Verwahrung sind. Wenn die bei der ersten rs igerung erzielten Preise durch die erwähnte Finanzsektion reichend befunden werden, so wird sie die Effekten vor- fi dem Meistbietenden zusprechen, jedoch zur Erzielung r Preisangebote eine nochmalige Versteigerung am rz im „Hotel Astoria" abhalten. Sollten aber die bei der e Versteigerung angebotenen Preise nicht befriedigen, so d ie Finanzsektion die Effekten von der Versteigerung zu- kehen. Bei der zweiten Versteigerung werden nur die An- o berücksichtigt werden, die das bei der ersten Gelegenheit nte höchste Preisangebot um 5 % übersteigen. An der ei Versteigerung können sich auch diejenigen beteiligen, die bei der ersten nicht erschienen waren. Einzelne Gruppen oder die Gesamtheit der Wertpapiere werden endgültig dem zu- gesprochen werden, der bei der zweiten Versteigerung das höchste Angebot macht. Es ist noch zu bemerken, daß bei vielen der betroffenen Bahnunternehmungen die zum Verkauf gelan- genden Aktien die Mehrheit darstellen.

— Ungarns Außenhandel im Jahre 1924. Es betrug der Wert der Einfuhr 702,8 Millionen Goldkronen, der Ausfuhr 575, Mehrein- fuhr 127,8 Millionen Goldkronen (im vorigen Jahre 84,9). In den Jahren 1920 bis 1924 betrug die

	Einfuhr	Ausfuhr	Mehreinfuhr
	in Millionen Goldkronen		
1920	417,3	164,3	253,0
1921	520,7	253,9	266,8
1922	539,4	330,1	209,3
1923	423,0	338,1	84,9
1924	702,8	575,0	127,8

Diese Zahlen beweisen eine dauernde Verbesserung. Nehmen wir das Jahr 1920 mit 100 an, so wird in 1924 die Indexnummer der Einfuhr 168 und der Ausfuhr 350. Daraus folgt, daß die Ausfuhr im Vergleich mit der Einfuhr wesentlich höher stieg. In der Entwicklung des Außenhandelsverkehrs kommt vorteil- haft zum Ausdruck die stufenweise Befreiung des Verkehrs. Die Hauptrolle spielen in der Einfuhr auch heute die Textilwaren und Textilrohmaterialien. Der ungarische Außenhandel war aktiv gegenüber Österreich, Südslawien und Italien und passiv mit den übrigen Staaten.

— Handelsminister a. D. Hegyeshalmy †. Der Nationalver- sammlungsabgeordnete Dr. Ludwig Hegyeshalmy, Handels- minister a. D., ist am 7. März einem Schlaganfall erlegen. Der Verstorbene, der in der Nationalversammlung den ersten Bezirk der Stadt Györ vertrat, wurde im Jahre 1862 in Budapest ge- boren und trat nach Absolvierung der Hochschulstudien in den Staatsdienst, wo er zuerst beim Postsparkassenamt, dann beim Landesstatistischen Amt Verwendung fand. Von hier wurde er 1896 in das Handelsministerium versetzt und tat zuerst in der Zoll- und Handelssektion, dann in der Sektion für Industrie- förderung und schließlich in der Eisenbahnsektion Dienst. Nach der Enthebung Baron Szterényis von der Leitung der Industrie- förderungssektion übernahm er die Leitung dieser wichtigen Fachabteilung, um sie einige Jahre später mit der Leitung der Eisenbahnsektion zu vertauschen. Unter der Ministerpräsident- schaft Karl Hieronymis wurde er stellvertretender Präsident der Staatsbahnen, in welcher Eigenschaft er 1914 in den Ruhe- stand trat. Während des Krieges übernahm er die Stellung eines geschäftsführenden Präsidenten der interministeriellen Kom- mission. Nach dem Zusammenbruch wurde er Handelsminister. Im dritten Kabinett des Grafen Teleky übernahm er nach dem Rücktritt Julius Rubineks neuerlich die Leitung des Handels- ministeriums und verblieb in dieser Stellung auch, als Graf Stephan Bethlen die Regierung übernahm. Im Juni 1922 über- gab er sein Amt gelegentlich der Umbildung des Kabinetts dem derzeitigen Handelsminister Dr. Walkó. In der ersten National- versammlung vertrat er den ersten Bezirk der Stadt Györ mit dem Programm der Christlichnationalen Vereinigung. Später trat Dr. Hegyeshalmy der Fraktion Huszár-Ernszt bei und wurde mit deren Programm zum Abgeordneten der zweiten National- versammlung gewählt. In den letzten Monaten hatte er sich seiner schweren Erkrankung wegen vom öffentlichen Leben und von der parlamentarischen Tätigkeit vollkommen ferngehalten.

Luxemburg.

— Ein französisch-belgisch-luxemburgisches Eisenbahnab- kommen. Zwischen den Regierungen von Frankreich, Belgien und Luxemburg war in Paris ein Abkommen getroffen worden, dahingehend, daß in ungewöhnlichen Fällen, bei einem allge- meinen Ausstand oder ähnlichen Ereignissen, von denen die wirtschaftlichen Belange Frankreichs betroffen werden, die französischen Eisenbahnen berechtigt sein sollen, mit ihren eigenen Betriebsmitteln Züge von und nach Frankreich über die luxemburgischen Eisenbahnen zu führen. Die Gebühren für diesen Verkehr würde Frankreich erheben, die Hälfte davon wäre aber Luxemburg zu überlassen. Die Annahme liegt nahe, daß Frankreich bei den Transporten, die es über Luxemburg leiten wollte, auch solche im Falle eines Krieges im Auge hatte, und einsichtige luxemburgische Kreise fühlten durch das Ab- kommen die Neutralität ihres Landes bedroht. Von anderer Seite wurde diese Möglichkeit lebhaft bestritten, die luxem- burgische Kammer hat aber doch nach wiederholter vergeblicher Abstimmung dem Abkommen ihre Genehmigung versagt und da- mit den Kreisen Recht gegeben, die seine politischen Gefahren fürchteten.

Diese Ablehnung des von der Regierung geschlossenen, vom

Staatsrat gebilligten Abkommens wird im luxemburgischen Wahlkampf eine wichtige Rolle spielen. Man wirft der Regierung vor, sie habe ein wichtiges Gut veräußern wollen und das Abkommen verletze die nationale Würde. Von anderer Seite wird für das Abkommen, das im engen Zusammenhang mit den sonstigen wirtschaftspolitischen Verträgen Luxemburgs mit seinen belgischen Nachbarn steht, ebenso lebhaft eingetreten.

Übrige europäische Länder.

— **Die polnischen Staatsbahnen im Jahre 1923.** Nach einem soeben veröffentlichten Bericht der statistischen Abteilung des polnischen Eisenbahnministeriums besaß Polen im Jahre 1923 ein vollspuriges Staatsbahnnetz von 16 583 km Länge, wovon 5337 km zwei- und dreigleisig, die übrigen Strecken eingleisig waren. Dazu kommen noch 1769 km Schmalspurbahnen. Die russische Breitspur (1,525 m) ist fast ganz verschwunden; es besteht nur noch eine Anzahl kurzer Strecken entlang der russischen Grenze in der Richtung auf Wilna und Radom, doch läuft neben dem Breitspurgleis meist noch ein vollspuriges. 168 902 559 Reisende, von denen 0,14 % auf die 1., 4,26 % auf die 2. und 95,60 % auf die 3. Klasse entfielen, legten auf diesem Netz 9348 Millionen Reisekilometer zurück, so daß jeder Reisende die Eisenbahn im Durchschnitt zu einer Fahrt auf 56,55 km Länge benutzte. Die Reisenden führten 237 595 t Gepäck mit; bei 32,9 Millionen Tonnenkilometern legte das Gepäck im Mittel 138,4 km zurück.

An Eilgut wurden 244 800 t auf eine mittlere Entfernung von 199,6 km, an Frachtgut 70 458 722 t auf eine Durchschnittslänge von 135 km befördert.

Die Einnahmen haben ebenso wie der Verkehr gegen das Vorjahr zugenommen. Sie haben, in Goldfranken zum Satz von 138 534 polnischen Papiermark = 1 Goldfrank umgerechnet, 267 264 929 Goldfranken betragen; ihnen stehen 227 999 988 Goldfranken Ausgaben gegenüber. Das ergibt einen Überschuß von 39 264 941 Goldfranken und eine Betriebszahl von 85,3 %. Die Einnahmen verteilen sich mit 61 577 862 Fr. auf den Personen- und 163 004 170 Fr. auf den Güterverkehr; der Rest rührt aus verschiedenen Quellen her.

Der Betriebsmittelpark der polnischen Staatsbahnen umfaßte 1923 5030 Lokomotiven, 22 Triebwagen, 8592 Personenwagen, 2289 Gepäckwagen, 330 Postwagen, 118 471 Güterwagen und 499 Wagen für Sonderzwecke. Die Güterzüge haben 37,7 Millionen, die Personenzüge 51,6 Millionen Kilometer zurückgelegt.

Der Personalbestand ist in den letzten Jahren etwas eingeschränkt worden. Am 1. Oktober 1920 beschäftigten die polnischen Staatsbahnen 170 000 Köpfe; Ende 1921 war diese Zahl auf 167 400, Ende 1922 auf 163 900 zurückgegangen. Von den 163 500 Angestellten und Arbeitern nach dem Stande des Jahres 1923 entfielen 34 % auf die Streckenunterhaltung, 36 % auf den Betriebsdienst, 29 % auf den Zugförderungsdienst, 2 % auf verschiedene Dienstzweige.

Auch in Polen wird die Bildung eines selbständigen Unternehmens zum Betriebe der Staatsbahnen geplant.

— **Die tschechoslowakisch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen** werden nach tschechischen Blättermeldungen bald abgeschlossen sein. Man erwartet allgemein, daß sie noch im Laufe dieser Woche beendet werden. Nach den vorläufigen Dispositionen begibt sich der Außenminister Benesch zur Unterschrift des Vertrages nach Warschau. Der bereits paraphierte Eisenbahn- und Kohlenvertrag bildete einen Bestandteil des ganzen Handelsvertrages. Die den Polen auf tarifarischem Gebiet von den Tschechen eingeräumten Begünstigungen werden angeblich durch Erleichterungen auf anderen Gebieten wettgemacht.

— **Die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn in der Tschechoslowakei vor dem Abschluß.** Die Verhandlungen über die Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn werden in absehbarer Zeit beendet werden. Man hofft, bald ein Abkommen mit den Großaktionären dieser Bahn über die Übernahmebedingungen zu erzielen. Einem Antrag zufolge soll dieses Geschäft durch Ausgabe neuer vierprozentiger Staatsschuldverschreibungen für die Aktien durchgeführt werden.

— **Die Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen im Jahre 1924** betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1624, aus dem Güterverkehr 2792, zusammen 4416 Millionen Lei, d. s. etwa 91 Millionen Goldmark. Die genaue Netzlänge war dabei 11 192 km.

Hierzu trugen bei die verstaatlichten Linien der Szamoschtalbahn (Sz. V. V.) 67 Millionen Lei für 382 km und diejenigen der Vereinigten Arader und Czanáder Eisenbahn (A. Cs. E. V.) 54 Millionen Lei für 254 km.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Bukarest.** Am 6. Mär 4 Uhr morgens ließ der Weichenwächter des Bahnhofes M soaia bei Bukarest infolge eines falsch verstandenen Bef einen Güterzug in die Richtung Chitila statt in die Rich Bukarest-Nord ablaufen, als von Chitila eben ein anderer G zug im Anrollen war. Trotz des sofort gegebenen Sign „Alle Züge aufhalten" gelang es nicht, das Unglück zu verh die beiden Züge stießen in der Dunkelheit mit voller W aufeinander. Der eine der Züge hatte unglücklicherweise mit Militärpersonen vollbesetzten G-Wagen mit, der gänzlich trümmert wurde. Sieben Tote und zahlreiche Schwerverl sind zu beklagen.

Die Bukarester Presse benutzt die Gelegenheit, um die maßnahmen der Regierung heftig anzugreifen, die zur haben, daß eine Anzahl der schwerbelasteten Bukarester höfe noch nicht einmal zentrale Weichenstellung besitzt.

— **Abbau des Triebwagenverkehrs auf den Linien der einigten Arader und Czanáder Eisenbahnen.** Zu dem dieser Überschrift in Nr. 7, S. 191 unserer Zeitung erschien Aufsatz des verdienstvollen Triebwagenpioniers A. v. mezey berichtet unser Bukarester Berichterstatter, daß rumänischen Staatsbahnen mit den an sie gefallenen Triebw der früheren A. Cs. E. V. folgende Triebwagenzüge laufen la 1. Zwischen Arad und Großwardein (121 km) je ein Schnel und ein Personenzugpaar, 2. zwischen Arad und Brad (168 je zwei Personenzugpaare, 3. zwischen Sebis (Borossebes) (78 km) je ein Personenzugpaar, 4. zwischen Arad und P (Opécska) (28 km) je vier Personenzugpaare.

Dies ergibt etwa 560 000 Triebwagenzugkilometer im J was ziemlich genau ein Drittel der höchsten, von der A. Cs. im Jahre 1913 ausgewiesenen Zahl ausmacht, und zwar auf Dritteln des ursprünglichen Netzes.

Der Betrieb arbeitet sehr zuverlässig, über die Wirtschaf keit sind zwar keine Angaben zu erhalten, aber bei den mein billigen Benzinpreisen in Rumänien (7 Lei, d. i. 15 Pf. je Liter) liegen die Verhältnisse für den benzinel schen Triebwagen sehr günstig.

Wenn sich daher die rumänischen Staatsbahnen darau schränken müssen, das Erbe der A. Cs. E. V. nach Möglic zu erhalten, ohne es jedoch weiter auszubauen, so liegt d ihrer an dieser Stelle wiederholt auseinandergesetzten miß wirtschaftlichen Lage. Es bestehen keine Abbauabsichten

— **Die Schweiz und die letzte europäische Fahrplankonf** Über die vom 11. bis 15. November 1924 in Neapel unter Vorsitz der Schweizerischen Bundesbahnverwaltung st habten europäischen Fahrplan- und Wagenbeistellungskonf spricht sich der Vierteljahresbericht der Generaldirektio Schweizerischen Bundesbahnen folgendermaßen aus: Zu Konferenz waren außer 110 Transportanstalten auch die rungen der 25 beteiligten Staaten eingeladen; es hatten 14 Regierungen und 102 Verwaltungen vertreten lassen. Behandlung gelangten 309 Geschäfte betreffend den Fahrpla 165 betreffend die Wagenbeistellung. Das Ergebnis darf f Schweiz als befriedigend bezeichnet werden; es wurden s hinsichtlich der internationalen Zugverbindungen, als au bezug auf die durchgehenden Wagenkurse wesentliche Ver rungen erzielt. Die Konferenz hat beschlossen, den Fah wechsel vom 1. Juni auf den 15. Mai vorzurücken, und zwa mals für die Periode 1926/27. Der nächste Fahrplan wird vom 5. Juni 1925 bis 14. Mai 1926 dauern.

Die Konferenz genehmigte ferner die von einem hierf stellten Ausschusse ausgearbeiteten Entwürfe zu neue rechnungs- und Ausgleichsvorschriften zum Übereinkomm die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwag internationalen Verkehr sowie für Abänderungen der techn Vorschriften zu diesem Übereinkommen und ihren Anlagen nächste europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskon wird vom 19. bis 25. Oktober 1925 im Haag stattfinden.

— **Das Betriebsergebnis der italienischen Staatsbahnen.** die erste Hälfte des Rechnungsjahres 1924/25 (Juli-Dez 1924) weist das Betriebsergebnis gegenüber dem gleichen abschnitt des Vorjahres eine Mehreinnahme von rund 252 lionen Lire aus, und zwar 69½ Millionen im Personen Gepäckverkehr (746 gegen 676,5) und 183 Millionen im verkehr (1218 gegen 1035). Dieses Ergebnis ist sehr erfr denn es entspricht einer Erhöhung der Einnahmen von un 14 % (11 % für Personen und Gepäck und 16 % für Güter kleinen Änderungen in den Tarifen haben hierzu sehr beigetragen; die Verbesserung ist ausschließlich dem Aufsc des Handels und der Industrie zu verdanken.

— **Neuer Kilometerzeiger.** Die italienischen Staatsb haben mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 eine Neuauflage Kilometerzeigers vom Jahre 1922, Teil I Stationsverzei Teil II Streckentabellen, herausgegeben.

lgerfahrten nach Rom. Um während des Heiligen Jahres ahrten aus Deutschland und Österreich nach Rom zu er- n, haben die deutschen und österreichischen Bahnen im nehmen mit den Schweizerischen Bundesbahnen zugestan- sondere Verbindungskarten von den Abfahrtstationen bis italienischen Grenzstationen und zurück mit 50tägiger eitsdauer für die mit Pilgerausweisen versehenen Reisen- schaffen.

deutschen Fahrkarten ermächtigen zur Einfahrt über die und die Ausfahrt über den Brenner oder umgekehrt, ch zur Hin- und Rückreise über die Schweiz oder über nner. Über die Schweiz ist es gestattet, sowohl über den t (Chiasso) als über den Simplon (Domodossola) zu Die österreichischen Verbindungsfahrkarten ermächtigen - und Rückfahrt nur über dieselbe Übergangsstation. Deutschland und Österreich gelten die normalen Preise, Schweiz die ermäßigten Durchgangstarife, die stets über zeren Weg zu berechnen sind.

Reisende, welche mit Pilgerausweisen versehen sind, hat ienische Regierung die Reisepässe abgeschafft; es genügt - und Ausreise und für den Aufenthalt der Pilgerausweis. sum findet in den Grenzstationen für die Pilger nicht

che Erleichterungen sind auch mit Polen, Ungarn, der oslowakei und mit Südslavien im Gange.

esellschaftsreisen der Italiener. Der Touring Club in bereitet eine dreiwöchige Sonderfahrt nach Deutschland am 1. Juli in Bozen beginnen soll. An der Fahrt sollen e „Das Hotel" mitteilt, die Spitzen der Wissenschaft, der und des Handels beteiligen. Der König von Italien m Projekt sympathisch gegenüber. Für München ist ein ger Aufenthalt vorgesehen zum Besuch der Deutschen rsausstellung, des Deutschen Museums und der sonstigen würdigkeiten. Über das Programm der Weiterreise, die h Norden erstrecken soll, ist Näheres noch nicht ange- Das Unternehmen ist als erfreuliches Zeichen der wieder nden Völkerverständigung lebhaft zu begrüßen.

höhung der Gütertarife in Frankreich. Am 1. Januar bei den französischen Eisenbahnen eine Erhöhung der rife in Kraft getreten; sie standen bis dahin 170 % über edenssätzen und sind nunmehr auf 290 % jener Beträge, gesamt um 7.4 % erhöht worden. Diese Steigerung wird ir angemessen erachtet, dagegen nimmt man Anstoß an rdoppelung der Bahnhofsgebühren und der Einführung Auflagen, die bei gewissen Verkehrsbeziehungen auf Entfernungen eine Steigerung der Kosten um 80 % mit ingen. Stahl wird z. B. mit einem Mehrbetrag von belastet. In der Kammer ist daher, auch aus Form- — die Erhöhung der Tarife soll nicht ordnungsmäßig gemacht worden sein — verlangt worden, daß der Erlaß, die neuen Sätze eingeführt worden sind, wieder aufge- wird und daß angemessene Tarife aufgestellt werden.

r Minister der öffentlichen Arbeiten hat demgegenüber hingewiesen, daß die Eisenbahngesellschaften durch die ungen von 1921 verpflichtet sind, ihre Einnahmen und en im Gleichgewicht zu halten; sie hätten für 1925 er- vermehrte Ausgaben, verursacht durch Erhöhung der ihrer Bediensteten und die neuen Bestimmungen über tstündigen Arbeitstag zu erwarten. Letztere allein wür- en Mehraufwand von etwa 60 Millionen Franken ver- n, was von den Eisenbahnen als bei weitem zu niedrig n bezeichnet wird; der doppelte Betrag wird nach An- eser Kreise der Wahrheit näherkommen. Der Minister alb gegen seinen Willen gezwungen gewesen, der Tarif- g zuzustimmen; er gibt zu, daß namentlich der Verkehr e Entfernungen dadurch stark belastet wird. Die neuen nsätze sollen eine Vermehrung der Einnahmen der hnen um 521 Millionen einbringen; sie würde auf lionen zurückgehen, wenn die Nebengebühren nur um höht würden, aber dann müßten die Tarife, soweit die nsätze in Frage kämen, um mehr als 7.4 % erhöht wer- ine solche Regelung würde auch, so wird behauptet, den en der Eisenbahngesellschaften entsprechen. Der Eisenbahnrat wird demnächst die einschlägigen Fragen und soll unverzüglich zu einer Entscheidung kommen. verderbliche Güter und Getränke sind übrigens von den höhungen ausgenommen, bei der augenblicklichen Teue- Frankreich, die sich namentlich auf Lebensmittel er- k eine Tatsache von erheblicher Bedeutung.

videnden der englischen Eisenbahngesellschaften. Der ke und damit die Einnahmen der englischen Eisenbahnen ekanntlich im Jahre 1924 abgenommen, und die Aktio- ren daher gespannt, wie es dieses Jahr mit ihren Divi- denden stehen würde, die Anfang Februar festgesetzt zu werden pflegen. Es war entweder zu erwarten, daß die Dividenden etwas herabgesetzt würden oder daß, um dies zu vermeiden, die Rücklagen zum Ersatz des Minderbetrags in den Einnahmen herangezogen werden würden. Gewünscht wurde von den Aktionären anscheinend der letztgenannte Ausweg, und sie sind nun etwas überrascht, daß die Große Westbahn die Dividende für 1924 auf 7½ % festgesetzt hat, während sie im vorigen Jahr 8 % betrug; auch diese verminderte Dividende war nur dadurch möglich geworden, daß man sich entschlossen hat, 850 000 £ aus den Rücklagen zu entnehmen, während voriges Jahr nur 150 000 £ aus dieser Quelle gedeckt wurden, und daß 295 000 £ statt 301 000 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der letztgenannte Unterschied ist zwar nicht groß, erheblich größer ist er bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn, wo statt 341 000 £ nur 270 000 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden und statt 200 000 £ 1,3 Millionen aus Rücklagen entnommen wurden, um dieselbe Dividende wie voriges Jahr, nämlich 7 % auswerfen zu können. Die Südbahn gibt wieder 3.5 % Dividende, entnimmt der Rücklage 200 000 £ gegen 250 000 £ im Vorjahre, und trägt 257 000 £ gegen 250 000 £ auf neue Rechnung vor. Bei ihr sind also die Schwankungen geringer als bei den anderen genannten Gesellschaften, dafür steht sie aber, nach der Höhe der Dividende zu schließen, erheblich schlechter da als jene. Die London und Nordostbahn hat sich über die Aussichten ihrer Aktionäre auf die diesjährige Dividende noch nicht ausgesprochen.

Fremde Erdteile.

— **Das Schicksal der anatolischen Eisenbahnen.** Eine Züricher Bank vertritt gegenüber der Regierung von Angora die Belange der Eisenbahnen in Anatolien und hat darüber in der kürzlich abgehaltenen Jahresversammlung etwa folgendes berichtet. Es handelt sich dabei um drei Unternehmen: um die Eisenbahn Mersina-Tarsus-Adana, um die Anatolische Eisenbahn, die wichtigste der drei Unternehmungen, bestehend aus den drei Strecken Haidar Pascha-Konia, Eskischehir-Konia und Arifiun-Ada Bazar, und endlich um den damit im Zusammenhang stehenden Hafenbetrieb in Haidar Pascha. Die Aktien der von deutscher Seite erbauten Bahnen wurden 1916 einer Schweizer Bank übertragen, so daß sie nicht wie die Bagdadbahn und anderes deutsches Eigentum dem Zugriff der Entente unterlagen. 1923 ging die Anatolische Eisenbahn an eine Gruppe englischer Banken über, die Bank in der Schweiz und türkische Kreise blieben aber noch daran beteiligt. Die damit neu gegründete Gesellschaft sollte den Namen National Railway of Turkey annehmen; sie sollten die anderen, oben genannten Unternehmen in Anatolien mit der Anatolischen Eisenbahn verschmelzen und mit der Regierung von Angora wegen der zukünftigen Gestaltung des Unternehmens verhandeln, wobei auch ein Zusammenarbeiten mit der Bagdadbahn ins Auge gefaßt wurde.

Die Unterhandlungen ließen sich zunächst günstig an; Ismet Pascha teilte der neuen Gesellschaft schriftlich mit, daß sie demnächst in den Besitz ihres Eigentums gelangen würde. Andererseits gab aber die Regierung von Angora zu erkennen, daß sie nicht beabsichtige, das Eisenbahnnetz aufzugeben. Nach neuen Verhandlungen wurde anderweit ein vorläufiges Abkommen getroffen, das aber nicht bis zur endgültigen Annahme gedieh. Die gesetzgebende Versammlung von Angora entschied sich vielmehr im Juni 1924, von Nationalismus und wachsender Abneigung gegen alles Ausländische getrieben, für ein Gesetz, das die Regierung ermächtigte, die Anatolische Eisenbahn mit ihren Zweigbahnen und den Hafen von Haidar Pascha zu übernehmen und aus ihnen Staatsbetriebe zu machen. Das Eisenbahnnetz sollte weit über Konia hinaus mit der Bagdadbahn in Verbindung gebracht werden, und die Kammer bewilligte 15 Mill. türkische Pfund zur Wiederherstellung der Bahn- und Hafenanlagen.

Die Gesellschaft hat wiederholt Vorstellungen bei der Regierung von Angora erhoben und darauf hingewiesen, daß die Übernahme der Eisenbahnen den Bedingungen, unter denen sie genehmigt worden sind, widerspräche, aber vergebens. Sie weiß auch nicht, wie und wann sie für die Übernahme ihres Eigentums durch die Regierung entschädigt werden soll. Nach der von der alten türkischen Regierung ausgestellten Genehmigungsurkunde ist die Übernahme durch die Regierung erst nach Ablauf der Genehmigungsdauer zulässig, wobei Sachverständige den Wert der Anlagen unter Berücksichtigung des Ertrags abschätzen sollen. Das neue Gesetz ordnet zwar die Übernahme nach Maßgabe der Genehmigungsurkunde an, die Regierung macht aber keine Anstalten, diese Bedingungen zu erfüllen, läßt auch nicht erkennen, wie sie diese Bestimmungen auslegt, noch wann sie mit Zahlung der Entschädigung oder mit der Abschätzung des Unternehmens zu beginnen gedenkt. Sie wäre verpflichtet, der Gesellschaft eine Rente zu gewähren, die nach den Einkünften der letzten fünf Jahre zu bemessen wäre.

— **Amerikanische Eisenbahnpolitik.** In einer Botschaft, die Präsident Coolidge im Dezember an den Kongreß gerichtet hat, hat er sich über die Politik ausgesprochen, die in der nächsten Zeit gegenüber den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten zu verfolgen sein wird. Im Vordergrunde seiner Ausführungen stand der Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften zu großen Gruppen, wie es vom Verkehrsgesetz von 1920 vorgeschrieben und vom Präsidenten schon im vorigen Jahr in seiner Botschaft behandelt worden ist. Die Zunahme des Eisenbahnverkehrs, sagt die diesjährige Botschaft, macht umfangreiche Erweiterungsbauten, namentlich der großen Bahnhöfe nötig, und die hierfür aufzuwendenden hohen Kosten können nur von großen, leistungsfähigen Gesellschaften aufgebracht werden. Die schwierige Frage der Tarife, die Regelung des Verhältnisses zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitnehmern können einer Lösung wesentlich leichter entgegengeführt werden, wenn dabei mit einer geringen Zahl von großen Gesellschaften als wenn mit der großen Zahl der jetzigen kleineren Gesellschaften zu verhandeln ist. Diese Gründe haben seinerzeit Anlaß gegeben, den Zusammenschluß der Eisenbahnen gesetzlich vorzuschreiben, aber die Durchführung des Gesetzes geht zu langsam vor sich. Es muß daher dem Bundesverkehrsamt die Ermächtigung erteilt werden, auf die Beschleunigung des Zusammenschlusses hinzuwirken, und die Regierung muß in die Lage versetzt werden, den Zusammenschluß zu erzwingen, wenn die vom Bundesverkehrsamt festgesetzte Frist für die freiwilligen Vereinbarungen abgelaufen ist. Aus diesen Darlegungen der Botschaft des Präsidenten kann man schließen, daß er beabsichtigt, durch demnächst den gesetzgebenden Körperschaften vorzulegende Entwürfe auf die Entwicklung des amerikanischen Verkehrswesens, wie sie durch das Verkehrsgesetz von 1920 eingeleitet ist, beschleunigend einzuwirken. Schon liegt dem Kongreß ein Gesetzentwurf vor, der die Festsetzung der Tarife auf Grund der Selbstkosten unter Berücksichtigung des Werts der Eisenbahnanlagen anderweit regeln soll, und ein zweiter Entwurf soll die Bestimmungen über die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern abändern. Der grundlegende Gedanke für die gesetzliche Regelung der das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer betreffenden Fragen muß nach Ansicht des Präsidenten Coolidge der sein, daß die Rechte der Allgemeinheit verletzt werden, wenn der Verkehr gestört oder unterbrochen wird, und daß die Allgemeinheit daher beanspruchen kann, gehört zu werden, wenn dieser Fall eintritt.

— **Eisenbahnzusammenschluß in den Vereinigten Staaten.** Das Verkehrsgesetz von 1920 hatte, wie auch in dieser Zeitung wiederholt dargelegt worden ist, die Zusammenfassung der zahlreichen Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten zu einer beschränkten Anzahl von großen Netzen angeordnet. Der Zusammenschluß sollte unter Aufsicht des Bundesverkehrsamts vor sich gehen, das auch Richtlinien für die Gruppenbildung aufstellen sollte. Das Bundesverkehrsamt hat mit den Eisenbahngesellschaften über die einschlägigen Fragen verhandelt und einen Meinungsaustausch darüber unter ihnen veranlaßt, hat aber noch keinen umfassenden Plan für den Zusammenschluß aufgestellt. Ein von privater Seite ausgearbeiteter Plan, der eine Zeitlang lebhaft erörtert wurde, von dem man aber neuerdings auch nichts mehr gehört hat, sah 19 oder 21 Gruppen von Eisenbahnen vor. Einzelne Eisenbahngesellschaften sind aber miteinander wegen eines Zusammenschlusses in Verbindung getreten, und es hat sich daher die Frage erhoben, wie die Rechtslage in bezug auf derartige Zusammenschlüsse ist, solange der Plan des Bundesverkehrsamts nicht vorliegt und von den gesetzgebenden Körperschaften nicht angenommen ist; das Gesetz schweigt sich über diese Frage aus. Das Bundesverkehrsamt hatte ein Ergänzungsgesetz zur Beseitigung dieser Schwierigkeit beantragt, das aber nicht zustande kam. Man glaubte nun aber, die Zusammenfassung von Eisenbahnen zu Gruppen auf Grund freier Vereinbarung der Beteiligten nicht länger aufhalten zu dürfen, und so hat denn das Bundesverkehrsamt selbst die Rechtsgrundsätze für derartige Vereinbarungen geschaffen, indem es entschieden hat, daß jede solche Vereinbarung zulässig sein soll, wenn sie mit den Gesetzen des Staats oder der Staaten in Einklang steht, auf deren Gebiet die zusammentretenden Eisenbahnen liegen.

Auf dieser Grundlage sind eine Anzahl von Gruppenbildungen zustande gekommen. So hat sich die New York, Chicago und St. Louis-Eisenbahn mit der Chicago and State Line Railway, mit der Lake Erie und West-Eisenbahn, mit der Fort Wayne, Cincinnati und Louisville-Gesellschaft, mit der Toledo, St. Louis und Westbahn vereinigt, wobei sie sich nach den Gesetzen der Staaten New York, Pennsylvanien, Ohio, Indiana und Illinois gerichtet hat. Ferner hat die New Orleans, Texas- und Mexiko-Eisenbahn die International and Great Northern Railway, die Missouri-Pacific-Eisenbahn die Texas and Pacific Railway erworben; die Denver und Rio Grande-Eisenbahn, die in engen Beziehungen zur Santa Fe-Eisenbahn steht, hat sich der Missouri-Pacific-Railway angeschlossen. Die El Paso und Sü[...]bahn hat sich mit der Southern Pacific Railway zusammen[...] ebenso die Toledo und Ohio Central Eisenbahn und die [...] abhängigen Bahnen mit der New York Central-Eisenbahn.

Zu den aufgezählten Zusammenschlüssen kommt als [...]ster noch derjenige, der von den Brüdern Van Swering[...] trieben wird und über den in dieser Zeitung schon wie[...] berichtet worden ist; er umfaßt die New-York, Chicago [...] Louis-Eisenbahn an führender Stelle, und ihr angeglied[...] Erie-Eisenbahn, die Chesapeake und Ohio-Eisenbah[...] Hocking Valley-Eisenbahn und die Père Marquette-Eise[...]

— **Die Staatsbahnen Kanadas im Jahre 1924.** Im Jah[...] hatte der Betrieb der kanadischen Staatsbahnen noch einen [...]betrag ergeben, 1922 und 1923 waren im Betriebe selbst [...]schüsse von rd. 1,5 und 13,4 Millionen Dollar erzielt worde[...] der Schuldendienst zehrte auch diese Überschüsse wie[...] So entstand unter Berücksichtigung der Verzinsung des A[...]kapitals im Jahre 1923 ein Fehlbetrag von rd. 52,8 Millione[...] gegen die Vorjahre — 1922 mit 58,6 Millionen, 1921 mit 72[...]lionen und 1920 mit 74,3 Millionen — allerdings eine Ve[...]rung bedeutet. Für 1924 hatte man eine Steigerung des [...]gewinns um etwa 30 Millionen erwartet. Diese Hoffnung i[...] enttäuscht worden, und die einstweilige Feststellung d[...]triebsergebnisse läßt erkennen, daß die Verhältnisse un[...] dieselben wie 1923 geblieben sind. Der Grund dafür, daß [...] Fortschritte gemacht worden sind, liegt einerseits in [...] schlechten Getreideernte, in unangebrachten Tarifermäßig[...] die aus politischen, mit dem Staatsbetriebe zusammenhäng[...] nicht aus wirtschaftlichen Gründen vorgenommen worde[...] endlich auch in der Übersättigung des Landes mit Eisenb[...] die der Besiedelung und damit dem Verkehrsbedürfnis [...]geeilt sind.

Wasserstraßenverkehr.

— **Ein neuer Fahrgastdampfer der Hamburg-Amerika[...]** Die Fahrgastdampfer „Albert Ballin“ und „Deutschland[...] wie einige andere Schiffe (z. B. „Kap Polonio“ der Ha[...] Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, Motorfa[...]schiff „Fulda“ des Norddeutschen Lloyd) formstabile An[...] erhalten haben, haben sich, wie die Ztschr. d. Vereins [...]meldet, im Betriebe so bewährt, daß die Hamburg-Amerik[...] ein drittes Schiff von etwa gleicher Größe bei Blohm & [...] Hamburg, in Bau gegeben hat. Das Schiff erhält 183 m [...] 22 m Breite, 17 m Höhe, 21 000 B.-R.-T. Raumgehalt und [...] für etwa 225 Fahrgäste erster, 475 Fahrgäste zweiter u[...] etwa 560 Fahrgäste dritter Klasse. Die erste Ausreise s[...] Mai 1926 nach Neuyork stattfinden.

— **Ein Riesenkahn für den Rhein.** Daß auf dem Niede[...] Kähne mit einem Fassungsvermögen von 3500 t verkehr[...] bekannt. Nun wird aber auf der holländischen Werft Sm[...] in Rotterdam ein Rheinkahn von einem Fassungsvermög[...] 4000 t erbaut, der 128 m lang und 15 m breit wird, bei [...] Tiefgang von 3 m. Zum Vergleiche sei erwähnt, daß d[...] nach Basel gelangenden Kähne von 600—1700 t eine Läng[...] 60—85 m und eine Breite von 2—2,5 m aufweisen.

— **Direkter Verkehr Triest-Palästina.** Seit 11. März wi[...] Triest 14tägig ein direkter Dampfer nach Jaffa abgefertigt. [...] Linie führt nur Passagiere III. Klasse, die Betten unter[...] erhalten sowie auf Wunsch volle Verpflegung. Durch di[...] Linie wird den Reisenden die Umschiffung in Alexandri[...] spart. Die Überfahrt dauert nur sechs Tage.

Kraftwagenverkehr.

— **Deutscher Eisenbahnkraftwagenverkehr.** Die Gesc[...]stelle für den „Deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr“ [...]öffentlicht ihren ersten Geschäftsbericht über die am 3[...]zember 1924 abgelaufenen ersten neun Monate des Ge[...]schaftsverhältnisses zwischen der Deutschen Reichsbahn-G[...]schaft und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. Au[...] interessanten Bericht entnehmen wir folgendes:

Nach § 1 des Gesellschaftsvertrages soll der gemeinsame [...]verkehr sich vorläufig erstrecken: 1. auf die Stückgutbeför[...] im verdichteten Verkehr und im Nahverkehr, 2. auf de[...]bringerdienst und 3. auf die Beförderung von Haus zu [...] sowie auf besonders zugewiesene Verkehrsaufgaben.

Die Geschäftsstelle hat, wie es in der Natur der Sache [...] auf die Tätigkeit unter Nr. 1 ihr besonderes Augenmerk ge[...] und vor allem erstrebt, den Berliner Eilstückgut[...]kehr verkehrs- und betriebstechnisch fortzubilden und z[...]wickeln. Beabsichtigt ist auch, den Berliner Frachtstückg[...]kehr in die neue Verkehrsart hineinzunehmen. In L[...] sind, in gleicher Weise wie in Berlin, die Leipziger Bah[...]

den Eisenbahnkraftwagenverkehr verbunden, und in
burg ist der Eilstückgutverkehr von Altona nach Ham-
uf den Eisenbahnkraftwagen gelegt. In Berlin (April bis
iber), Leipzig (Dezember), Hamburg (November und De-
r) sind im ganzen 60 601 469 kg befördert. Von dem hier-
hobenen Gesamtbetrag in Höhe von 741 128,21 *M.* sind an
raftverkehrs-Gesellschaft bezahlt 667 470,33 *M.* und für die
bahn einbehalten 73 657,88 *M.* Die Übernahme des Ver-
in anderen Orten ist geplant, aber noch nicht zur Durch-
ng gelangt.

einer Tätigkeit des Eisenbahnkraftwagens in Bayern ist
h nicht gekommen; in Vorbereitung ist die Übernahme des
gutverkehrs von der Großmarkthalle nach dem Hauptbahn-
München.

den Zubringerdienst anbetrifft, so sind folgende
eingerichtet: Gleiwitz-Kieferstädl für den Personen-,
und Stückgutverkehr, ferner Neustadt-Steinau-Ziegenhals
n-Personen- und Stückgutverkehr.

Arbeiten bei den übrigen Linien sind noch nicht zum Ab-
gekommen.

sondere Aufgaben hat der Eisenbahnkraftverkehr
reiche der Reichsbahndirektion Osten zur Durchführung
olzverkehrs erledigt. Bekanntlich sind in den letzten
, namentlich im Länderbesitz befindliche Forstbestände
Raupenfraß in erheblichem Umfange vernichtet worden.
eschlagene Holz wird bereits auf den Lagerplätzen eisen-
itig erfaßt und durch den Eisenbahnkraftwagen den Bahn-
en zum Weitertransport mit der Eisenbahn zugeführt.
r hat der Eisenbahnkraftwagen der Reichsbahndirektion
für die Flüchtlingsfürsorge gute Dienste geleistet. Um
00 ausgewiesenen Familien von insgesamt 25 000 Köpfen
rem Hausrat in ihre Heimatorte zurückzuführen, hat die
bahndirektion Mainz durch Vermittlung der Geschäfts-
von der K. V. G. Hessen die erforderlichen Kraftfahrzeuge
et und mit bestem Erfolge verwandt. Im ehemaligen Regie-
sind die Eisenbahnstationen mit rund 70 t Drucksachen,
denen sich 40 Millionen Fahrkarten befanden, auf schnell-
Wege ausgerüstet worden. Diese günstigen Erfahrungen
ie Geschäftsstelle zum Anlaß nehmen, die allgemeine Ver-
ng des Eisenbahnkraftwagens im Umzugsverkehr
eamten bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichs-
esellschaft anzuregen. Ferner ist der Gedanke erstanden,
Sommerzeit den Eisenbahnkraftwagen zum Transport
Düngemittel zu verwenden. Um einerseits den
verkehr der Eisenbahn in den Herbst- und Frühjahrs-
abzuglätten, andererseits den Werken eine gleichmäßige
rung ihrer Erzeugnisse zu sichern und die Ware im Be-
biete jederzeit greifbar zu halten, ist der Gedanke ent-
n, in der Sommerzeit eine eisenbahnseitige Bevorratung
uptbedarfsgebiete der Landwirtschaft durch Ansammlung
inlagerung von Düngemitteln vorzunehmen, die dann dem
ucher jeweils bei Bedarf durch den Eisenbahnkraftwagen
hren werden sollen. Um der Eisenbahn den von dieser
e Landstraße abgewanderten Verkehr wieder zurückzu-
ien, beabsichtigt die Geschäftsstelle weiter, eine Kombi-
Kraftwagen — Eisenbahn — Kraftwagen einzuführen,
ermöglicht, z. B. in der Verkehrsbeziehung Berlin-Ham-
ie Güter von Haus Berlin nach Haus Hamburg innerhalb
nden zu befördern.

über ihren, nach dem Vertrage mit der Reichsbahn ihr
esenen Aufgabenkreis hinaus hat sich die Geschäftsstelle
t, Verbindungen anzuknüpfen. Als Ergebnis sind hier die
ungen zu der Kleinbahnverwaltung Lenz & Co. zu er-
n, die einen Antrag auf Abschluß eines Gemeinschafts-
nisses an die Geschäftsstelle gerichtet hat, der voraus-
h bald in Schlesien zu gemeinsamer Tätigkeit führen
In gleicher Weise hat die Geschäftsstelle mit der Lübeck-
ner Eisenbahn sowie mit der Reichspost Beziehungen auf-
nen.

Ausblick in die Zukunft schreibt die Geschäfts-
in ihrem Bericht:

„Zum Schluß sei der Geschäftsstelle gestattet, zusammen-
zu sagen, daß sie nicht ohne Befriedigung auf ihre bis-
Tätigkeit zurückblickt. Wenn sie auch nicht überall
Erfolg gehabt hat, so ist es doch gelungen, den Grund-
en des Gesellschaftsvertrages, den Eisenbahnverkehr und
raftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit inein-
einzugliedern und einander anzupassen, voranzutreiben
em Eisenbahnkraftwagenverkehr die Wege zu bereiten.
nalben regt es sich, und immer mehr und mehr findet der
ke Eingang, daß der Kraftwagen in vorzüglicher Weise
Unterstützer und Ergänzer der Eisenbahn sein kann. In
samer Arbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen, plan-
nach einheitlichen Gesichtspunkten soll die Verkehrs-
ng ausgestaltet werden. Es kommt darauf an, die ge-
sunde Entwicklung des Kraftwagens zu fördern und seiner un-
wirtschaftlichen Verwendung entgegenzutreten.

Große Aufgaben stehen der Geschäftsstelle noch bevor. Die
angefangenen Fäden müssen weitergesponnen und neue Fäden
aufgenommen werden. Als ihre nächste Aufgabe betrachtet die
Geschäftsstelle, auch die Länder dem Gesellschaftsvertrage,
seinen Zwecken und Zielen näherzubringen. Im engsten Zu-
sammenhange damit steht die Konzessionsfrage, und zwar in
zweierlei Richtung, einmal inwieweit die Reichsbahn Einfluß
auf die Genehmigung etwa beantragter Kraftfahrzeuglinien
haben muß, sodann inwieweit die von der Reichsbahn gemeinsam
mit den Gesellschaften eingerichteten Eisenbahnkraftwagen-
linien genehmigungspflichtig sind. Eine völlige Klärung dieser
Fragen muß herbeigeführt werden. Von größter Bedeutung in
der Zukunft wird auch die Frage sein, ob und in welchem Um-
fange es zweckmäßig ist, daß die Reichsbahn-Gesellschaft sich
an den einzelnen Kraftverkehrsgesellschaften geldlich beteiligt.
Die Geschäftsstelle wird sich bemühen, allen an sie heran-
tretenden Anforderungen gerecht zu werden.“

— **Die Zahl der Automobile auf der Welt.** Die Zahl der im
Betrieb stehenden Automobile auf der ganzen Welt ist nach der
Schweiz. Verkehrskorresp. von 19 Millionen am Anfang 1921
und 15,5 Millionen im Jahre 1923 auf 20 Millionen am Ende 1924
gestiegen. Auf die einzelnen Länder verteilen sich diese Auto-
mobile wie folgt: 15 Millionen auf die Vereinigten Staaten,
135 000 auf Italien, rund 1 Million auf Großbritannien, 600 000
auf Kanada, 500 000 auf Frankreich, 150 000 auf Deutschland,
55 000 auf Spanien, ungefähr 100 000 auf Australien, 70 000 auf
Neu-Seeland, 43 000 auf das britische Südafrika, 85 000 auf Bel-
gien, 40 000 auf Holland, 17 000 auf die Hawai-Inseln und 17 000
auf die Philippinen. Auf Rußland entfallen trotz der riesigen
Landfläche nur 14 000 und auf Holländisch-Indien 40 000. Auf
China entfallen nur 10 000, trotzdem vor einigen Jahren viele
Straßen für den Automobilverkehr eingerichtet wurden, und auf
das sonst fortschrittliche Japan nur 15 000.

— **Kraftwagenlinien für den Touristenverkehr in Schweden.** In
Schweden beabsichtigt man, eine Kraftverkehrsgesellschaft zum
Betriebe von Touristenlinien ins Leben zu rufen. Es handelt
sich um Linien durch die gebirgigen Landschaften Jämtland,
Härjedalen, Darlekarlien und Wärmland bis hinüber nach Nor-
wegen. Es handelt sich um ein zusammenhängendes Netz von
1179 km. Als Fahrpreis hat man 6 Öre für das Kilometer in
Aussicht genommen. Es sollen 18sitzige Wagen der schwedischen
Firma Scania-Vabis eingestellt werden.

Ausstellungen und Messen.

— **Basler Schiffahrts- und Kraftnutzungsausstellung.** Der
deutsche Reichsverkehrsminister hat, wie die Schweiz. Verkehrs-
korresp. mitteilt, dem Verein zur Wahrung der Rheinschiff-
fahrtsinteressen in Duisburg mitgeteilt, daß auf eine Einladung
des Organisationskomitees der Internationalen Ausstellung für
Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926 im Ein-
vernehmen mit dem Auswärtigen Amt und den Reichsministerien
des Innern und der Finanzen sowie dem Reichswirtschafts-
ministerium eine deutsche Beteiligung an der Ausstellung in Aus-
sicht genommen sei. Im Interesse des deutschen Ansehens er-
scheine eine einheitliche Zusammenfassung aller Verwaltungen,
Verbände und privaten Kreise erwünscht. Es sei beabsichtigt,
eine Aussprache über die gemeinsame Organisation herbeizu-
führen, sobald die erforderlichen Vorbereitungen und Erkun-
dungen abgeschlossen seien.

Rechtspflege.

— **Wieweit geht für den Beamten das Recht der freien
Meinungsäußerung?** In der Disziplinaruntersuchung wider L.
in B. hat der Reichsdisziplinarhof zu Leipzig in der öffentlichen
Sitzung vom 21. Oktober 1924 nach mündlicher Verhandlung
für Recht erkannt:

Auf die Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft wird
die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer zu Berlin I vom
22. März 1924 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Ver-
handlung und Entscheidung an die Reichsdisziplinarkammer zu
Berlin I zurückverwiesen. Die Entscheidung über die baren
Auslagen des Berufungsverfahrens bleibt dem zukünftigen Ur-
teil vorbehalten.

Gründe: Das den Gegenstand des Verfahrens bildende
Schreiben vom 7. Juli 1922 hat der Angeschuldigte „an den Vor-
sitzenden der Demokratischen Partei Deutschlands, Berlin
(Reichstag)“ gerichtet und hat es nach seiner Angabe auf dem
Umschlag als vertraulich bezeichnet. Der Geschäftsführer der
Fraktion hat das Schreiben an das Reichsfinanzministerium mit

der Bitte geleitet, zu der Beschwerde Stellung zu nehmen und ihm über den Erfolg der Untersuchung Nachricht zukommen zu lassen. Die Reichsdisziplinarkammer hat das Verfahren eingestellt, da sie die Durchführung des Disziplinarverfahrens für unzulässig erachtete. Diese Ansicht kann nicht gebilligt werden.

Wie auch die Disziplinarkammer angenommen hat, ist zunächst nicht zu prüfen, ob das Schreiben beleidigende Äußerungen enthält. Es ist ebensowenig zu erörtern, ob die Einleitung eines Verfahrens zur Aufrechterhaltung der Dienstzucht geboten war, ob aus politischen Gründen davon abgesehen werden konnte, ob die Handlung des Angeklagten sachlich deshalb anders zu würdigen ist, weil das die beanstandeten Wendungen enthaltende Schreiben an eine Reichstagsfraktion gerichtet oder weil es als vertraulich bezeichnet worden war. Zunächst handelt es sich vielmehr nur um die Frage, ob das Verfahren eingeleitet werden durfte.

Für die Verneinung dieser Frage ist eine Mehrheit von Gesichtspunkten geltend gemacht worden. Keiner der vorgebrachten Gründe ist indessen stichhaltig.

a) Unbegründet ist die Ableitung aus der Natur des Schreibens als einer „Petition".

Nach Art. 126 RV. „hat jeder Deutsche das Recht, sich schriftlich mit Bitten oder Beschwerden an die zuständige Behörde oder an die Volksvertretung zu wenden". Hier ist ein Recht verfassungsmäßig gewährleistet, das sich nicht von selbst versteht und früher vielfach versagt war. Der Ausdruck „Petitionsrecht" wird in der Verfassung nicht gebraucht. Auch was „Petition" ist, ist nicht ausdrücklich gesagt, ist aber doch zweifelsfrei aus dem Gesetz zu entnehmen. Daß jedermann das Recht hat, an irgendeine Privatperson einen Brief zu schreiben, ist selbstverständlich. Ein solches Recht brauchte die Verfassung nicht zu geben und zu gewährleisten. Der Empfänger eines solchen Briefes hat ebenso das selbstverständliche Recht, ihn unbeachtet zu lassen. Nur daß jeder Deutsche der zuständigen Behörde und daß er der Volksvertretung Bitten und Beschwerden schriftlich vortragen darf, mußte, um Zweifel auszuschalten, ausgesprochen werden.

Das Schreiben des Angeschuldigten ist nun gar keine Eingabe im Sinne des Art. 126. Es ist weder ausdrücklich und unmittelbar, noch auch nur mittelbar an eine Behörde oder an die Volksvertretung (den Reichstag) gerichtet. Darüber läßt die Fassung des Schreibens keinen Zweifel. Gerichtet ist es an den Vorsitzenden der Fraktion und was es wollte, sagt die am Schluß des Schreibens ausdrücklich ausgesprochene Bitte: die vorgetragene Angelegenheit „im Reichstag zur Sprache zu bringen und bei der Reichsregierung anzufragen, ob sie gewillt sei, höhere Beamte, die die Verfassung fortgesetzt mißachteten, im Amte zu belassen". Das Schreiben sollte also ganz offensichtlich nur der Fraktion als Unterlage dienen, um die Angelegenheit im Reichstag zu erörtern und eine Anfrage an den Minister zu richten. Dagegen sollte das Schreiben weder an die Behörde noch an den Reichstag weitergegeben werden. Daß dies nicht beabsichtigt war, ergibt sich gerade aus der Bezeichnung des Schriftstücks als „vertraulich"; nur die Fraktion sollte es erhalten.

An die Fraktion nun konnte der Angeschuldigte ohnehin schreiben. Dazu bedurfte er nicht eines verfassungsmäßig gewährleisteten Rechtes. Aber auch wenn das Schreiben nach Art. 126 Reichsverf. zu beurteilen wäre, würde sich daraus gar nichts zugunsten des Angeschuldigten ergeben. Denn Art. 126 gibt nur eben das Recht, sich an die Behörde und an die Volksvertretung zu wenden. Er sagt aber gar nichts darüber, wie der Inhalt eines solchen Schreibens zu beurteilen sei und gibt insbesondere nicht einen Schutz gegen strafrechtliche oder dienststrafrechtliche Ahndung wegen einer durch Inhalt oder Form des Schreibens begründeten Verfehlung. Für die grundsätzliche Frage der Zulässigkeit eines Straf- oder Dienststrafverfahrens ist vielmehr eine Eingabe im Sinne des Art. 126 durchaus einem gewöhnlichen Brief an die Fraktion, an einen einzelnen Abgeordneten oder einen beliebigen Dritten gleichzuachten. Nur für die sachliche Beurteilung einer darauf gegründeten Anschuldigung kann es von Belang sein, an wen das Schreiben gerichtet und unter welchen Umständen es abgesandt worden ist.

Es ist also auch da, wo wirklich eine „Petition" anzunehmen ist, irrig, von einer „Verletzung des Petitionsrechts" zu sprechen, wenn wegen der Besonderheiten von Inhalt oder Form eines Schreibens ein Strafverfahren oder ein Dienststrafverfahren eingeleitet wird.

b) Daß dem Verfasser eines Schreibens an eine Fraktion oder ein Mitglied der Volksvertretung nicht durch Art. 37 RV. Straffreiheit gewährt ist, bedarf keiner näheren Begründung.

c) Aber auch aus Art. 38 läßt sich nichts gegen die Zulässigkeit des vorliegenden Verfahrens herleiten. Nach dieser Vorschrift wird den Mitgliedern des Reichstags und der Landtage ein Recht zur Zeugnisverweigerung eingeräumt und die schlagnahme von Schriftstücken bei ihnen beschränkt. Art schließt aber selbstverständlich nicht aus, daß Abgeordnete willig eine Aussage machen oder Schriftstücke herausgeben. im vorliegenden Falle ist das Schriftstück von dem Geschä führer der Fraktion aus freien Stücken geradezu dem sterium zugeleitet worden. Verkehrt ist die Schlußfolger wenn schon auf Grund einer durch Beschlagnahme bei ei Abgeordneten zu Amtshänden gekommenen vertrauli Schriftstücks kein dienststrafrechtliches Einschreiten zulä sei, dann müsse dasselbe erst recht gelten, wenn ein Abge neter ein solches Schriftstück aus freien Stücken an die hörde leite.

d) Das Hauptgewicht legt das angefochtene Erkenntnis auf, es habe sich ein Gewohnheitsrecht gebildet, wonach es zulässig sei, daß aus irgendwelchen Gründen eine Petition Gegenstand einer Disziplinaruntersuchung gemacht werde. diese Ausführung ist unzutreffend, mag es sich nun um wirkliche „Petition" in dem oben erläuterten Sinne han oder um einen gewöhnlichen Brief, der, wie im vorliegen Fall, nach dem erkennbaren Willen des Verfassers weder eine Behörde noch an den Reichstag — sei es unmittelbar mittelbar — gerichtet ist, sondern an eine Fraktion oder e Abgeordneten persönlich. Da es sich im vorliegenden F nicht um eine wirkliche „Petition" handelt, könnte es an unerörtert bleiben, ob sich nicht vielleicht für e solche ein Gewohnheitsrecht der von der Reichsdiszipli kammer angenommenen Art gebildet hätte. Indessen mag Frage, da sie in dem angefochtenen Erkenntnis eingehend örtert worden ist, allgemein geprüft werden. Wenn sich ergibt, daß die Annahme eines entgegenstehenden Gew heitsrechts schon für Petitionen unzutreffend ist, so ist weiteres sicher, daß ein solches Gewohnheitsrecht auch für Schreiben an einzelne Abgeordnete oder eine Fraktion stehen kann.

Ob sich auf dem Gebiete der Dienstzucht der öffentli Beamten, gegenüber dem sonst bestehenden Recht der Beh auf ein Einschreiten gegen ihre Beamten, ein Gewohnheitsr überhaupt bilden kann, wonach ein solches Einschreiten sagt wäre, wird von dem angefochtenen Erkenntnis nicht prüft. Die Frage bedarf auch hier keiner Erörterung, da jedenfalls an den sonstigen Voraussetzungen für die Anna eines Gewohnheitsrechtes durchaus fehlt.

Das angefochtene Erkenntnis geht davon aus, daß nach fassung mehrerer im Verfahren gehörter Reichstagsabgeordn ein Einschreiten der Behörde nicht zulässig sei, und daß solche Auffassung schon bei einer im Jahre 1898 im Deuts Reichstag gepflogenen Aussprache zutage getreten sei, fe davon, daß seit jener Aussprache niemals gegen einen Bea wegen einer Petition eingeschritten worden sei.

Die Annahme eines Gewohnheitsrechts setzt aber voraus, sich eine dauernde gleichförmige Übung als Recht bildet habe. Für eine solche Rechtsübung liegt aber Anhalt vor. Es fehlt an einer Feststellung darüber, daß rend der in dem angefochtenen Erkenntnis zugrunde gel Zeit seit 1898 überhaupt Fälle vorgekommen wären, wo ein Anlaß zum Einschreiten gegen einen Beamten ergeben h Daß es aber während dieser Zeit wirklich an solchen Anl zum Einschreiten gefehlt habe, ist sehr wohl möglich ange der von Abgeordneten aus verschiedenen Fraktionen abgegeb Bekundung, daß es in ihrer Fraktion üblich sei, Eingaben bedenklichem Inhalt oder von bedenklicher Form nicht ohne teres an die Behörde weiterzugeben, sondern Vorsorge zu tre daß die bedenklichen Stellen nicht zur Kenntnis der Beh gelangten. Wenn indessen gleichwohl Eingaben solcher zur Kenntnis der Regierung kamen und diese ein Einschr unterließ, so würde selbst damit die Annahme eines Gew heitsrechts nicht begründet sein, da die Unterlassung des schreitens sehr wohl auf Gründen bloßer Zweckmäßigkeit ruhen konnte, insbesondere auf der Rücksicht der Beh gegenüber dem Abgeordneten oder der Fraktion, durch Vorlage die Behörde Kenntnis von dem Schriftstück erh hatte. Eine Auskunft bei der Regierung, ob wir und weshalb niemals ein Einschreiten vorgekommen ist, ist eingeholt worden.

Dagegen, daß das Unterlassen eines Einschreitens sich eine Rechtsübung gebildet habe, spricht nun aber nam lich auch die Tatsache, daß sich das preußische Staatsmi rium in dem (bei Rheinbaben, die Preußischen Disziplin setze, 1904, auf S. 65 abgedruckten) Beschluß vom 16. Mai dahin ausgesprochen hat: Das in Art. 32 der Verf. allen Pr gewährte Petitionsrecht stehe zwar auch den Beamten zu. verletzten aber ihre Dienstpflicht, wenn ihre Agitation Charakter einer planmäßigen Auflehnung gegen die Absi der Staatsregierung annehme und zu Mitteln greife, die ge seien, das Vertrauen der Beamtenschaft zu den vorgese Dienstbehörden zu erschüttern. Hier kommt zum Ausd

auch das Petitionsrecht nicht in einer ernstlich gegen die stzucht und das Staatswohl verstoßenden Weise ausgeübt len dürfe und die Staatsregierung sich das Recht eines Einitens gegen die Beamten vorbehielt. Dieser Beschluß des ßischen Staatsministeriums aber, ergangen einige Jahre jener Erörterung der Frage im Deutschen Reichstag, muß so mehr beachtet werden, als er von dem Ministerium des ten deutschen Bundesstaates ergangen ist, dessen Stimme ler Leitung des Deutschen Reichs von besonderem Gete war.

ist aber auch schon ganz unbegründet, wenn das angeene Erkenntnis die Reichstagsverhandlungen vom Jahre als eine der Grundlagen für die Annahme eines Gewohnrechts verwertet. Denn gerade diese Verhandlungen zeigen, man damals selbst in Abgeordnetenkreisen weit davon entgewesen ist, ein dienststrafrechtliches Einschreiten der erung gegen Beamte für ausgeschlossen zu halten, geeige denn, daß auch die Regierung eine solche Auffassung lt hätte. Von Abgeordneten, die sich über das damals erte Einschreiten gegen die Unterzeichner der Petition gert haben, ist nur die Frage gestellt worden, ob ein es Vorgehen zulässig war, und der Wunsch ausgesprochen en, diese Rechtsfrage möge von Rechtskundigen des Reichss geprüft werden; gegenüber geäußerten Bedenken, ob überat oder nicht unter den besonderen Umständen jenes Falles Regierung hätte von dem Einschreiten absehen sollen, haben andere Abgeordnete dahin geäußert, gegen das Vorgehen Regierung bestünde kein rechtliches Bedenken, und es e auf das Recht eines Einschreitens in solchen Fällen nicht ichtet werden, wenn nicht die Dienstzucht leiden solle. für den Minister der öffentlichen Arbeiten erschienene Reungsvertreter aber hat das Recht der Regierung zum Einheiten gegen die Beamten verteidigt, und zwar insbesondere insoweit, als förmliche Petitionen, die an den Reichstag ihtet seien, den Anlaß dazu böten.

rnach entbehrt also die Annahme, das Einschreiten der rde sei durch ein entgegenstehendes Gewohnheitsrecht ausslossen, der rechtlichen Grundlage.

Ebensowenig stichhaltig sind schließlich weitere Erwägunallgemeiner Art, die die Disziplinarkammer zur Begründung r Ansicht anstellt.

In dem Staatsbürger und dem Beamten ährtes Recht der freien Meinungsäußeg kann unmöglich einen Freibrief zur eidigung oder zu anderen strafbaren dlungen enthalten. Wenn das angefochtene rkenntnis meint, „in einem freien Staatswesen müsse jeder ie höchste Instanz, an die Vertretung des souveränen es, so schreiben können, wie es ihm ums Herz sei“ und bei solcher Auslegung der §§ 126, 38 der RV. werde dem Geiste der heutigen Staatsordnung gerecht“ oder, die hr, sich durch eine Eingabe ein Dienststrafverfahren zuzuen, „untergrabe das Vertrauen des Beamten und des Volkes ine Vertretung“, indem „sich das Gefühl festsetze, daß etionen, statt zur Prüfung und Abstellung der gerügten Mänl zu führen, den Petenten Nachteile bringen und zu Unternengen gegen sie mißbraucht werden könnten“: so wird sehen, daß — wie auch der Regierungsvertreter im Jahre 9 anerkannt hat — die Tatsache der Einreichung Petition als solche niemals den Anlaß zu einem dienstrechtlichen Einschreiten bieten kann. Die Ausübung des etionsrechts aber wird auch den Beamten nicht durch einen g verschränkt, in den durch Anstand und Sitte und durch die stzucht gebotenen Formen sich zu halten und auch hinlich des sachlichen Inhalts einer Eingabe nicht gegen die ch die Beamtenstellung auferlegten besonderen Pflichten zu roßen. Die Unrichtigkeit der Auffassung der Disziplinarner, der Beamte könne wegen Inhalt und Form einer an den eistag gerichteten Petition nicht zur Verantwortung gezogen en, ergibt sich klar, wenn man sich der unausweichlichen olgerungen aus einer solchen Ansicht bewußt bleibt. Nicht ein dienstzuchtrechtliches Einschreiten, sondern auch eine verfolgung wäre dann ausgeschlossen; nicht nur Verfehn geringen Grades, sondern auch gröbliche Beleidigungen, umdungen oder andere strafbare Handlungen schwerer Art ien ungeahndet hingenommen werden, und nicht nur eine Petition an den Reichstag, sondern auch jede (als Pem Sinne des Art. 126 RV. zu erachtende) Eingabe eines ten an eine Behörde wäre ebenso einem Einschreintzogen, so daß der Beamte in der Lage wäre, seinen iter in der Eingabe in der gröbsten Weise anzugreifen, wie es ihm ums Herz ist“.

Sachlage findet keine Besonderheit dadurch, daß ein einem geordneten oder einer Fraktion zugegangenes Schreiben an ständigen Minister „vertraulich“ weitergegeben wird. Im orliegenden Falle war übrigens nur das Schreiben des Angeschuldigten an die Fraktion auf dem Briefumschlag als vertraulich bezeichnet, nicht aber die Weitergabe des Schreibens an den Minister. Es mag aber selbst angenommen werden, daß auch diese Weitergabe als „vertraulich“ gemeint war, und der Minister sie als so gemeint aufzufassen hatte. Das konnte dann zwar dem Minister Anlaß geben, von einem Einschreiten abzusehen oder das Schreiben als in der Form ungehörig an die Fraktion zurückzugeben. Aber rechtliche Bedeutung hat jener Umstand nicht und von einer Rechtspflicht des Ministers — wie die Disziplinarkammer meint —, die ihm zugegangene Eingabe unter Hinweisung auf die Mängel der Form zurückzugeben und eine Eingabe in einer sachgemäßen Form zu verlangen, kann nicht die Rede sein. Die Bezeichnung eines Schriftstücks, das im übrigen nach Form und Inhalt den Anlaß zu einem strafrechtlichen oder dienstzuchtrechtlichen Einschreiten bietet, als „vertraulich“, kann unmöglich die Wirkung haben, jene unerwünschten Folgen von dem Verfasser des Schreibens abzuwehren. Das gilt im allgemeinen Verkehr und muß ebenso gelten im Verkehr mit den Abgeordneten oder den Fraktionen, für Eingaben an Behörden oder den Reichstag.

Nach alledem kann der Rechtsansicht der Disziplinarkammer nicht beigetreten werden. Es wäre vielmehr geboten gewesen, die Anschuldigung sachlich zu würdigen. Das angefochtene Erkenntnis muß daher aufgehoben werden. Eine sofortige Entscheidung zur Sache durch den Reichsdisziplinarhof würde dem Angeschuldigten eine Instanz für die sachliche Würdigung entziehen. Daher erachtet es der Disziplinarhof für geboten, unter sinngemäßer Anwendung des § 328 Abs. 2 StPO. die Sache an die Disziplinarkammer zurückzuverweisen.

Bücherschau.

— **Umsatzsteuergesetz.** Eine neue Textausgabe dieses Gesetzes mit allen Ausführungsbestimmungen einschließlich der Luxussteuervorschriften nach der vom 1. Januar 1925 an bestehenden Fassung ist soeben im Verlag Otto Liebmann, Berlin W 57, Potsdamer Straße 96 (Preis kart. 4,50 ℳ), erschienen. Jeder Steuerpflichtige bedarf für die Umsatzsteuererklärungen, insbesondere die für 1924, der neuesten Texte, da wegen der zahlreichen Änderungen die Bestimmungen überhaupt nicht mehr zu übersehen sind. Diese neue Ausgabe enthält außer dem wörtlichen Abdruck des Umsatzsteuergesetzes und der Ausführungsbestimmungen auch sämtliche Abänderungsgesetze und -verordnungen sowie auch bereits den neuen wichtigen Erlaß vom 10. Januar 1925. Regierungsrat im Reichsfinanzministerium Grießbach hat die Ausgabe durchgesehen, mit Hinweisen auf die erfolgten Änderungen versehen und eine kurze geschichtliche Einleitung dem Buche vorausgeschickt, das den Steuerpflichtigen wie Finanzämtern und deren Beamten für die bevorstehenden Arbeiten die besten Dienste leisten wird. Diese Textausgabe bildet zugleich eine Ergänzung zu dem gleichzeitig ausgegebenen Neudruck des 1921 erschienenen ersten Bandes des seit lange vergriffenen großen Kommentars zum Umsatzsteuergesetz vom damaligen Geh. Reg.-Rat und Ministerialrat, jetzigen Staatssekretär im Reichsfinanzministerium Dr. Popitz. Dieser Band enthält die für die Anwendung des Umsatzsteuergesetzes von dauerndem Werte bleibenden Erläuterungen selbst. Durch die obige Textausgabe, diesen Band des großen Kommentars von Popitz und die „Einführung in das Abänderungsgesetz vom 8. April 1922“ von demselben Verfasser (Preis der drei Bücher zusammen 31 ℳ) ist allen, die sich eingehend über das Umsatzsteuergesetz unterrichten müssen, ein maßgebender Führer in die Hand gegeben.

— **Das deutsche Signal.** Monatsschrift für deutsche Politik, Wirtschaft und Kultur. (Nachrichtenblatt der vereinigt. Verbände: Reichsbund deutscher Eisenbahner-Kriegsteilnehmer 1914/18 und Bund deutscher Reichsbahnbeamten und -anwärter, beide Sitz in Berlin). Herausgeber: W. Severin, Berlin-Charlottenburg. Abonnementspreis: ¼ Jahr ℳ 1,50, jährlich ℳ 6,—; Einzelheft ℳ 0,75.

Seit Januar erscheint vorstehend benannte Monatsschrift. In dem Geleitwort heißt es: „Das deutsche Signal stellt sich die Aufgabe, alle diejenigen um seine Fahne zu sammeln, die im engeren Kreise rein beruflich zu uns gehören — die Eisenbahnbeamten und -arbeiter sowie die Angestellten der Deutschen Reichsbahn —, im weiteren aber auch alle an der Zusammenfassung wirtschaftlicher Kräfte unseres Volkes interessierten Persönlichkeiten unseres öffentlichen Lebens.“

Aus dem Inhalt des ersten Heftes sind die Aufsätze Neujahr 1925 von Alexander von Gleichen-Rußwurm, Jahreswende und die Deutsche Reichsbahn von Staatsminister a. D. Hoff, Ein Vierteljahrhundert von Professor Oppermann, hervorzuheben.

— **Feuerlose Lokomotiven.** Das Februarheft der Hanomag-Nachrichten bringt einen ausführlichen mit Bildern versehenen Aufsatz über das Füllen feuerloser Lokomotiven. Das Heft ist für 30 Pfg. postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

— **Valier. „Der Sterne Bahn und Wesen“.** 1924. R. Voigtländers Verlag, Leipzig. W. E. L.-Bücherei. Herausgegeben von Hanns Fischer. Preis geb. 10 ℳ

Dieses Buch ist der sechste der im Erscheinen begriffenen Bände der Literatur über die Welteislehre (W. E. L.). Es befaßt sich mit dem Gebiete der Astronomie, und zwar in einer Weise, die den Leser jedenfalls mehr als irgendein anderes der verschiedenen astronomischen Bücher fesseln wird, die ihm unter die Hände gekommen sind. Nicht deshalb, weil der Verfasser das von Hörbiger aufgerichtete Lehrgebäude der Welteislehre in seine Darstellung einbezieht, auch nicht deshalb, weil er es wagt, derjenigen Richtung der Wissenschaft ihre Grenzen anzuweisen, die jede Erkenntnis nur von der Berechnungslehre erwartet, oder weil er ab und zu eine Bemerkung einfließen läßt, die denen nicht recht zusagen wird, welche das sogenannte wissenschaftliche Denken höher zu bewerten pflegen als das auf natürlicher Anschauung und gesunder Schlußfolgerung begründete, sondern deshalb, weil Sprache und Darstellungsart des Verfassers jeden, der dieses astronomische Buch zu lesen angefangen hat, zwingen, es zu Ende zu lesen. Diesen Vorzug hat nicht jedes Werk. Selbst die vorzügliche „Populäre Astronomie von Newcomb-Engelmann“ geht in manchen Abschnitten über das Aufnahmevermögen des Nichtfachmannes hinaus. Das liegt daran, daß sie zu sehr bemüht ist, auch dem Sonderfachmann, wenn auch in gedrängter Form, die neuesten Ergebnisse seines Gebietes mit vorzuführen. Auf den Laien aber wirken diese Stellen ermüdend.

Valier hat es verstanden, diese Schwierigkeiten zu umgehen, obwohl er das ganze Gebiet der heutigen Forschung vollauf beherrscht. Er legt sich indessen hinsichtlich des Umfanges der Darstellung Beschränkung auf. In dieser aber zeigt er sich als vollendeter Meister, und als Meister tritt er uns auch in der vielfach geradezu klassisch zu nennenden Darstellungskunst den verwickelten Aufgaben näher, und das ist es, was diesem Buche einen hervorragenden Platz sichern wird.

Indem sich Valier die Aufgabe stellte, die früheren und die jetzigen Anschauungen, die feststehenden Forschungsergebnisse sowie die noch umstrittenen Theorien und Annahmen dem Leser vorzuführen, hat er es doch gewagt, zum ersten Male die Hörbigersche Welteislehre als ebenbürtiges Glied in die Reihe der bisherigen Lehrmeinungen einzubeziehen, ihr sogar eine hervorragende Rolle in der Weiterentwickelung der astronomischen und kosmogonischen Erkenntnisse zuzuerkennen. Denn als Wissender und Fachmann fühlt er manche Unzulänglichkeit des heute noch als richtig hingestellten heraus, und er scheut sich nicht, es auszusprechen, daß in der Hörbigerschen Gedankenreihe der Schlüssel zur Erklärung vieler jetzt noch ungelöster Rätsel des Weltalls liegt. Er spricht offen aus, daß die Welteislehre keine, die vielen bestehenden um eine weitere vermehrende neue Theorie, sondern eine, aus einer völlig anderen Geisteseinstellung herausgewachsene wirklich neue Stufe menschlicher Erkenntnis darstellt. Diese Behauptung wird sich als richtig herausstellen, sobald die Fachwelt bereit sein wird, Hörbigers Lebenswerk nicht aus Stichproben angriffslustiger Gegner, sondern als Ganzes kennenzulernen. Und in seinem Ganzen ist die Hörbigersche Lehre auch für den Erbauer von Verkehrswegen, die in die Erdoberfläche gebettet sind, von hervorragendem Interesse, da sich die Erklärung von den Schichtungen und der Beschaffenheit der Erdrinde auf kosmischer Grundlage daraus zwanglos herleitet. Auf diese Zusammenhänge ist in einer Besprechung der Welteislehre auf Seite 784 des Jahrgangs 1916 d. Ztg. hingewiesen.

Auf Einzelheiten des Buches soll hier nicht eingegangen werden. Wenn man aber die Abschnitte über Sternhaufen und Nebelflecke, die Milchstraße, den Raumflug der Himmelskörper und den Werdegang der Fixsterne durchliest, in denen die zurzeit noch vorhandenen großen Meinungsverschiedenheiten der Forscher selbst über solche Fragen dargelegt sind, so fühlt man mit dem Verfasser, wie fruchtlos es ist, das Leben wirklicher Gebilde durch Rechnungen auf Grund unwirklicher Voraussetzungen begreiflich zu machen und versteht das Unbefriedigtsein, das er mit vielen an diese rechnerischen Arbeiten Geketteten empfindet, die sich im halbdunklen Raum fruchtlos mühen, Steinchen an Steinchen zu einem kunstvollen Mosaik zu fügen. Sieht er dann, wie draußen im Himmelslicht ein Titan Felsblöcke zu einem Riesenbau türmt, und ein dem Titanen entfallender Block, der über seine Arbeitsfläche rollt, ihm einige der mühsam zugerichteten Bilder zertrümmert, dann wird man es verstehen, wenn er dem Zerstörer entgegenjubelt, Mosaik und Vorbild liegen läßt, ins Freie stürmt und dem von schwerer Arbeit Bedrängten seine ungebrochene Jugendkraft zur Vollendung des himmelstürmenden Bauwerks darbietet, während die Künstler des Mosaiks sich auf schwimmendem Grunde weiter abmühen, ohne haltbare Bindemittel ein Dauerbauwerk zusammenzubringen.

Mag auch der Bau des Titanen noch Änderungen erfahren — auch ihm wird ja nicht alles gleich vollkommen gelinge[n] — steht er in der Hauptsache doch festgegründet da. Und [das ist] es, was Valier in seinem Werke zeigen möchte.

Dr. Kemm[...]

— **Handbuch der angewandten Mathematik.** Herausg[egeben] von Dr. H. E. Timerding, o. Professor an der Tech[nischen] Hochschule in Braunschweig. Erster Teil: Prakt[ische] Analysis von Dr. Horst von Sanden, o. Profe[ssor an] der Technischen Hochschule in Hannover. Zweite ver[besserte] Auflage. Mit 32 Abbildungen im Text. Leipzig und [Berlin] 1923. Verlag von B. G. Teubner. Preis kart. 5,60 ℳ.

Die Durchführung der mathematischen Probleme b[is zum] ziffernmäßigen Ergebnisse ist der leitende Gedanke bei [...] dem vorliegenden Werke behandelten Methoden. Für de[n Tech]niker ist das zahlenmäßige Endergebnis eben das wese[ntliche], da es ihm nicht genügen kann, daß z. B. eine Diffe[rential]gleichung mit dem Beweis der Existenz einer Lösung al[s gelöst] zu betrachten ist. Früher wurde auf diesem Umstand [...] Wert gelegt, und die natürliche Folge war die Kluft z[wischen] Theoretikern und Praktikern. Es ist erfreulich, daß [unter] Führung Felix Kleins die Mathematiker diesen Bedü[rfnissen] der Praxis mehr Aufmerksamkeit zuwenden. Dies zei[gt auch] der Umstand, daß in unverhältnismäßig kurzer Zeit ber[eits die] zweite Auflage des vorliegenden Bändchens notwendig [wurde, die] gegenüber der ersten zahlreiche Änderungen und Zusä[tze, be]sonders durch zahlreiche Übungsbeispiele aufweist. Nac[h einer] allgemeinen Einleitung über numerisches und graphische[s Rech]nen werden Rechenschieber und Rechenmaschinen eingeh[end be]sprochen; dann folgt die Behandlung der ganzen rat[ionalen] Funktionen, sowie ihre Extra- und Interpolationen, wor[an sich] Interpolation, numerische Differentiation und Integrat[ion be]liebiger Funktionen anschließen. Nach einer kurzen Da[rstellung] der mechanischen Quadratur wird die graphische Inte[gration] und Differentiation eingehend behandelt. Ein besonde[rer Ab]schnitt ist der analytischen Approximation empirischer [Funk]tionen gewidmet, dem der wichtige Teil der Auflösung v[on Glei]chungen folgt. Den Schluß bildet die graphische und num[erische] Integration von gewöhnlichen Differentialgleichungen [erster,] zweiter und höherer Ordnung.

Dem pädagogischen Geschick des Verfassers ist es ge[lungen,] den umfangreichen Stoff auf nur 195 Seiten kurz, a[ber er]schöpfend zu behandeln; für den, der sich mit den versch[iedenen] Problemen eingehender befassen will, bietet das beigefüg[te Lite]raturverzeichnis genügende Hinweise. Das Werkchen [kann in] jeder Beziehung empfohlen werden.

— **Aufgaben aus der technischen Mechanik. II. Teil.** [...] Auflage. Von Prof. N. Schmitt. Verlag von B. G. T[eubner] in Leipzig und Berlin. 1925. Preis 1,80 ℳ.

Das vorliegende Büchlein umfassend den zweiten Teil d[er tech]nischen Mechanik „Dynamik und Hydraulik“, erscheint i[n zwei]ter, vergrößerter Auflage. Zu den 140 Aufgaben der [ersten] Auflage über Hydrostatik und Dynamik fester und flüssig[er Kör]per sind 58 völlig neue Aufgaben hinzugekommen, so da[ß es er]forderlich wurde, dem Werk eine andere, die obige, Bezei[chnung] zu geben.

Die gesamte Abhandlung gliedert sich in drei Hauptabs[chnitte], der erste enthält Aufgaben aus der Dynamik, und zwar: [a.] die beschleunigte geradlinige Bewegung eines Körpers, [b. die] beschleunigte Kreisbewegung, c. zusammengesetzte Bew[egung], d. Bewegung des Schwerpunktes, e. die gleichförmige [Dreh]bewegung, f. die Zentrifugalkräfte der Körper, g. mech[anische] Energie, h. absolute und relative Bewegung. Im zweiten [Haupt]abschnitt sind Aufgaben aus der Hydraulik enthalten, un[d zwar] i. über Statik der Flüssigkeiten, k. Auftrieb, l. Dyna[mik der] Flüssigkeiten. Jedem Unterabschnitt sind kurze Erklä[rungen] über den zu behandelnden Stoff gewissermaßen als Einfüh[rung] vorangesetzt. Der dritte Hauptabschnitt umfaßt mit fa[st zwei] Drittel des gesamten Buchinhaltes die Lösungen der in [den bei]den ersten Hauptabschnitten gestellten Aufgaben.

Dieses kleine Werk, das als das 559. Bändchen der Sa[mmlung] wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen „Au[s Natur] und Geisteswelt“ angehört, entspricht vollkommen dem [Grund]gedanken dieser Sammlung, nämlich dem Unterricht oder [Selbst]unterricht des Laien zu dienen, ihn in die Hauptwissens[gebiete] einzuführen. In größter Kürze und doch zum allgemein[en Ver]ständnis ausreichend, behandelt der Verfasser den Stoff [durch] knappe, klare Fragen und ebenso klare, ausführliche [Ant]worten, wobei deutliche Skizzen den Text wertvoll beleb[en. Für] den Schul- und Selbstunterricht eignet sich diese Aufgabe[nsamm]lung ganz vorzüglich.

Kuh[...]

— **Neue südwestdeutsche (badische) Kursbücher.** Vom [...] Kursbuch für Baden, Württemberg, Bayern-Pfalz und [...] die badischen Privatbahnen und Kraftpostlinien usw. sow[ie ...]

Teilausgaben, dem grünen Taschenfahrplan für Baden, Ausgabe der Reichsbahndirektion Karlsruhe, sind neue dig berichtigte Auflagen nach dem Stand vom 1. März schienen. Beim grünen Kursbuch kamen für die Berich- vor allem die Pfälzer Zeitverschiebung am 1. Februar sonstigen im Grenz- und Fernverkehr eingetretenen ngen in Betracht.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Aufsatz der Nr. 11: Reiseeindrücke in Spanien und Portugal muß es auf S. 317, rechte Spalte, Zeile 3 von unten heißen: „Zugausgangsstationen" statt Zugangsstationen, und auf S. 318, linke Spalte, Zeile 23 von oben: „Südwesten" statt Südosten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

hsbahndirektionsbezirk Dresden. Die bezeichnung des an der Schmalspurlinie Zittau-Herms- egenen Bahnhofs Hermsdorf (Böhm.) ist in Herms- . Friedland geändert worden.

n der Linie Riesa-Chemnitz gelegene Bahnhof Limmritz om 1. April 1925 an die Bezeichnung Limmritz (Sa.).

hsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit In- en des Sommerfahrplans (5. VI. 25) erhält der Bahnhof Süd die Bezeichnung Raudten Stadt.

chreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er- orden:

57 vom 10. März 1925 an die Mitglieder des Technischen sses, betreffend Antrag der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen auf Aufstellung eines ersten Entwurfes für die Revision der „Technischen Einheit";

Nr. I 59 vom 11. März 1925 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen auf Behandlung „Technischer Fragen";

Nr. I 60 vom 12. März 1925 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Wagenausschusses, betreffend Antrag der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen auf Festlegung einer Begriffserklärung für schwerbeschädigte Personen- und Gepäckwagen im VPÜ. und Überprüfung anderer Bestimmungen des VPÜ.;

Nr. III 20 vom 14. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Satzungsausschuß; Anschluß der Kreisbahn Eckernförde-Kappeln an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen;

Nr. III 44 vom 12. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 11. März starb nach kurzer, schwerer Krankheit der Direktor des motiv-Ausbesserungswerkes Darmstadt

Herr Reichsbahnoberrat

Robert Cramer.

Tief erschüttert stehen wir an der Bahre des uns viel zu früh entrissenen gen. Des Verewigten Wirken an verantwortungsvollster Stelle im Dienste eichsbahn-Verwaltung war rastlose Arbeit, getragen von höchstem Pflicht- l und größtem sozialen Verständnis für seine Mitarbeiter. Wir werden Andenken dauernd in hohen Ehren halten. (301)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Mainz.

2. Eröffnung von Strecken.

April 1925 wird voraussicht- normalspurige Bahnstrecke lbert—Heiligenhaus bahn mit den Stationen Velbert l Heiligenhaus für den Perso- ter-, Gepäck- und Privattele- kehr sowie für die Abfertigung ehen und lebenden Tieren er-

hlossen ist auf der Station est die Annahme und Auslie- on Fahrzeugen und Spreng- eichen und lebenden Tieren. Züge werden nach den besonders ichten Fahrplänen verkehren. neue Bahnstrecke haben Gül- e Eisenbahn-Bau- und Betriebs- om 4. November 1904 und die verkehrsordnung vom 23. De- 08.

e Höhe der Tarifsätze geben stellen Auskunft.

d, den 11. März 1925. (298)
he Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

erungen von Stationsnamen.

tationsbezeichnung „Fürsten- rd mit Gültigkeit vom 1. April 1925 in „Siemensstadt-Fürstenbrunn" umgeändert.

Berlin, den 11. März 1925. (293)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Der an der Strecke von Cassel nach Marburg (Lahn) gelegene Bahnhof Schlierbach bei Treysa erhält von sofort an die Bezeichnung Schlierbach (Kreis Fritzlar).

Cassel, den 11. März 1925. (288)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans (5. 6. 25) erhält der Bahnhof „Raudten Süd" die Bezeichnung „Raudten Stadt".

Breslau, den 13. März 1925. (291)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Lehnenrutschung war die Strecke zwischen Rottenmann und Selztal am 3. März 1925 unfahrbar.

Villach, den 7. März 1925. (283)
Bundesbahndirektion Villach.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Haltepunkt Arnstadt-Süd an der Strecke Erfurt—Ritschenhausen wird vom 1. April 1925 ab wieder für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eingerichtet.

Erfurt, den 13. März 1925. (303)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ab 15. März 1925 halten auf der zwischen Sorau und Benau gelegenen, unbesetzten Ladestelle Grabig die Personenzüge wieder; der Fahrkartenverkauf erfolgt durch die Zugführer. Grabig ist daher vom genannten Tage ab „unbesetzte Lade- und Personenhaltestelle".

Breslau, den 9. März 1925. (286)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. März 1925 werden im Ausnahmetarif 62 für Wasserglas Frachtsätze für 10 t eingeführt.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (289)

Berlin, den 10. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II Heft A.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 werden die besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif über Gebühren, die für Anweisungen des Absenders oder Empfängers zu erheben sind, ergänzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. März 1925. (304)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. März 1925 wird in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 Marmor, gemahlen (Marmormehl) unter Ziffer 3 A gestrichen und unter 3 E nachgetragen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. März 1925. (282)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1925 werden in dem Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager einige Stationen nachgetragen. Das nähere enthält der nächste Tarifanzeiger. Außerdem geben nähere Auskunft auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. März 1925. (281)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. März 1925 werden die Donauumschlagsplätze Regensburg, Deggendorf Hafen und Passau Hbf. als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 56 für Elektrodenkohlen aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. März 1925. (287)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nottarif Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1925 werden unter b der Ziffer 14 B des Warenverzeichnisses die Worte „solche, die zur unmittelbaren menschlichen Ernährung nicht mehr geeignet sind" geändert in „solche, die zur unmittelbaren menschlichen Ernährung, zum Pflanzen oder zum Verfüttern nicht mehr geeignet sind". Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. März 1925. (289)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1925 werden in den Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies die Station Wesseling Rheinwerft und in den Ausnahmetarif 5 i für Schieferton die Stationen Bonn Ellerbf. und Köln-Sülz als Empfangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1925. (297)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 16. März 1925 treten in den Unterabschnitten 88 a und 93 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" Änderungen und Ergänzungen ein, die Frachtermäßigungen zur Folge haben. Näheres enthält die am 16. März 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Weitere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird die bisherige Tarifstation Hohenbocka Nord in eine Abfertigungshilfsstelle umgewandelt. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bzw. durch Nachtrag 8, Heft D.

Berlin, den 13. März 1925. (294)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden folgende Bahnhofsbezeichnungen geändert:

Geestemünde-Bremerhaven in Wesermünde-Bremerhaven,
Geestemünde Fischereihafen in Wesermünde Fischereihafen,
Geestemünde West in Wesermünde West,
Lehe in Wesermünde (Lehe).

Hannover, den 14. März 1925. (302)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. März 1925: Aufnahme von Teigoblaten in das Warenverzeichnis des A. T. 33. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. März 1925. (184)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Einfuhr-Ausnahmetarif für Stammholz der Klasse D usw.

Für die Beförderung des Schnittholzes nach einem deutschen Hafen zur Ausfuhr über See wird außer dem Binnenwasserweg auch der Eisenbahnweg zugelassen. Die Ziffer 5 erhält folgende Fassung:

5. Die Empfänger von Stammholz müssen 60 % des eingeführten Rohmaterials innerhalb einer Frist von 12 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem das Stammholz in den Empfangsstationen eingetroffen ist, als Schnittholz auf dem Binnenwasserweg oder dem Eisenbahnweg nach einem deutschen Seehafen befördern und von dort über See verschiffen. Sie haben die erfolgte Ausfuhr durch eine Bescheinigung der in Frage kommenden Reederei nachzuweisen. Wird das Schnittholz nicht über See ausgeführt, so werden die Sätze dieses Tarifs nicht gewährt. (300)

Königsberg (Pr.), den 11. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer Kohlen[...]

Ab 12. März 1925 wird Stettin [...] den Tarif einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigun[...]

Altona, den 10. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion Alton[a]
namens der Verbandsverwaltu[ng]

Reichsbahn-Gütertarif. Heft [...] (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. März 1[925] der Ausnahmetarif 38 für üb[...] aus außerdeutschen Ländern ein[...] Felle und Häute in rohem, ge[...] oder getrocknetem Zustande ei[...]

Näheres durch Reichsbahn[...] zeiger.

Altona, den 11. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif für [...] erzeugnisse rumänischer Herku[nft] Kufstein Übergang, Passau Ü[bergang] Salzburg Übergang und Simbac[h] Übergang im Wasser-Umschlag[...] ab Regensburg Donauländ[e]

Für

A. Petroleum, raffiniert,
B. Benzin, roh oder raffinier[t]
C. Mineralschmieröl und [Mine]ralschmierfett

aus Rumänien als Frachtgu[t in Wa]genladungen bei Frachtzahlung [für das] wirklich verladene Gewicht, mi[ndestens] für 10 000 kg für den Frachtb[rief und] Wagen, das in Regensburg Do[nau] auf der Donau ankommt und m[it durch]gehenden Frachtbriefen über [...] Passau, Salzburg und Simbac[h] nach außerdeutschen Stationen befördert wird, werden mit [...] Wirkung gegen jederzeitigen [...] ermäßigte Frachtsätze eingefüh[rt]

Nähere Auskunft erteilt das [...] bei der Gruppenverwaltung Ba[yern der] Deutschen Reichsbahn-Gesellsc[haft] München.

München, den 5. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Tarifamt
b. d. Gruppenverwaltung Ba[yern]

Mit Gültigkeit vom 1. März 1[925] der Entfernungstafel II bei na[...] ten Stationen der Vermerk „Zu[...] streichen: Berrenrath, Berz[...] Köln), Bonn-Dransdorf, Brü[...] Buschdorf, Eckdorf, Efferen, F[...] Hermühlheim, Hersel, Kendeni[ch ...] dorf, Sürth, Urfeld, Wesseling [...] ling Rheinwerft und Widdig.

Die verkürzte Veröffentlich[ung be]gründet sich auf die vorüb[ergehende] Änderung des § 6 EVO. (RG[...] S. 455).

München, den 10. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Tarifamt
b. d. Gruppenverwaltung B[ayern]

Lokalgütertarif Teil III (Spe[...] Nr. 1 für die Beförderung v[on Ge]treide usw.). Änderung.

Im Zusammenhange mit de[r Einfüh]rung eines neuen Lokal-Gü[tertarifs] Teil I, Abt. B, gelten vom 1. [...] bis auf weiteres einzelne Ä[nderungen] im oben bezeichneten Tarife. [...] erteilen die Direktion und d[ie ...]schaftlichen Dienststellen.

Wien, am 12. März 1925.

Erste Donau-Dampfschiffa[hrts-]
Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

. 13. Berlin, den 26. März 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Der neue Beamtentyp der Reichsbahnbeamten.

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Seybold** in Stuttgart.

ler Zeitschrift „Arbeiterrecht", Jahrgang 1925, Nr. 1, nimmt . einz Potthoff in München in einer Abhandlung „Der . Beamtentyp der Reichsbahnbeamten" zur a; Stellung, ob die Neuregelung gesetzlich möglich und zu- s ist. Er prüft die Frage, ob der Reichsbahnbeamte Beamter nne der Reichsverfassung, Beamter eigenen Rechts ist. Er rv ist darauf, daß die Bezeichnung „Beamter" nicht ohne wei- e die Beamteneigenschaft begründe, bezieht sich auf § 622 il wo von Privatbeamten die Rede ist, die nicht Beamte, son- n Privatangestellte sind. Es sei durchaus nicht ohne weiteres arob der Reichsbahnbeamte, der ein Staatsbeamter nicht i, ffentlicher Beamter im Sinne der Reichsverfassung oder ivbeamter im Sinne des BGB. sei.

D agegenüber wird zu sagen sein, daß es falsch ist, die fentlich-rechtliche Beamtenstellung der Reichsbahnbeam- n llein auf § 1 des Reichsbahnpersonalgesetzes zu gründen. n nuß vielmehr in erster Linie auf § 20 des Reichsbahnge- tz abstellen. Nach Abs. (1) des § 20 des Reichsbahngesetzes er n die im Dienste des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" eh den Reichsbeamten, mit Ausnahme der Beamten für den ie t der Aufsichtsbehörde, mit dem Übergang des Betriebs- el auf die Gesellschaft Reichsbeamte. Es sind hiernach die eic sbeamten als Beamte in den Dienst der Reichsbahngesell- h übernommen worden. Wenn sie Privatbeamte im Sinne des 6 BGB. hätten werden sollen, so hätte das im Gesetz aus- rüc ich gesagt werden müssen. Im übrigen beruht das Be- amtenrechtsverhältnis auf einem einseitigen Hoheits- oder Ver- waltungsakt des Staates oder einer durch Gesetz hierzu er- mächtigten Behörde (vgl. Brand „Das Reichsbeamtengesetz" zu § 1). Es ist jederzeit möglich, durch Gesetz irgendeine öffent- lich-rechtliche Körperschaft zu ermächtigen, im öffentlich-recht- lichen Anstellungsverhältnis stehende Beamte zu ernennen. Dieses Recht hat z. B. die Reichsbank. Daß die Beamten der Reichsbank im öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehen, dürfte nicht bestritten werden können. Wie der Reichsbank bzw. dem Präsidenten des Reichsbankdirektoriums das Recht der An- stellung von Reichsbankbeamten gesetzlich verliehen ist, ist der Reichsbahn-Gesellschaft gesetzlich das Recht zur Ernennung von im öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehenden Beamten verliehen. Daß dieses Recht der Reichsbahn-Gesellschaft ver- liehen worden ist, verstößt gegen keine Norm des öffentlichen Rechts. Die Bezeichnung „Reichsbahn - Gesellschaft" ist nicht maßgebend, sondern bedeutsam ist die zweifelsfrei fest- stehende öffentlich - rechtliche Stellung der Reichsbahn-Ge- sellschaft.

Dr. Potthoff geht vom Begriff der Staatsbeamten im Sinne des Staatsdieners aus, der im öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis zum Reich, Staat oder zur Körperschaft des öffentlichen Rechts steht. Die Reichsbahnbeamten seien nicht Staatsbeamte. Dem- gegenüber ist zu sagen, daß die Reichsbahn-Gesellschaft eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist und deshalb der Reichs- bahnbeamte gerade nach dieser in der Wissenschaft gebräuch-

lichen Begriffsbestimmung als öffentlich-rechtlicher Beamter erscheint. Es ist nicht schwer, aus dem Reichsbahnpersonalgesetz nachzuweisen, daß die Reichsbahnbeamten öffentliche Beamte sind. Ich verweise auf die rechtliche Gleichstellung der Reichsbahnbeamten mit den Reichsbeamten hinsichtlich der Befreiung der Reichsbahnbeamten von der Angestelltenversicherungspflicht. Wäre es denkbar, daß die Reichsbahnbeamten von der Angestelltenversicherungspflicht wie die Reichsbeamten befreit worden wären, wenn sie Privatbeamte wären? Ebenso sind die Reichsbahnbeamten wie die Reichsbeamten vom Geltungsbereich der Reichsversicherungsordnung ausgenommen. Welchen Sinn hätte es, die Reichsbahnbeamten bezüglich der Unfallfürsorge bei Betriebunfällen den Reichsbeamten sinngemäß gleichzustellen, wenn die Reichsbahnbeamten Privatbeamte wären? Findet sich im Dienstvertragsrecht des BGB. irgendwo der Ausdruck „Anstellung" oder „Ernennung" für die Begründung des Dienstverhältnisses verwendet? Das BGB. redet vom Abschluß von Dienstverträgen. Nach diesen Ausführungen erscheint es abwegig, wenn Dr. Potthoff zur Begründung seiner Ansicht hervorhebt, daß die Reichsbahn-Gesellschaft keine Behörde des Reichs sei. Hierauf kommt es nicht an. Maßgebend ist, daß die Reichsbahn-Gesellschaft eine [...]perschaft des öffentlichen Rechts ist. Eben[...] erheblich ist, daß die Reichsbahn-Gesellschaft eine Gesell[...] privatwirtschaftlichen Charakters ist. Widersprechen mu[...] auch der Ansicht Dr. Potthoffs, die Vorschrift des § 4 des R[...]bahnpersonalgesetzes verpflichte offenbar auch zur An[...] eines Gesellschaftsdienstes, der nicht Beamtendienst ist, [...]pflichte also auch den einstweilig in den Ruhestand verse[...] Reichsbahnbeamten, mit einer Umwandlung seines bisherige[...]amtenverhältnisses in ein Vertragsverhältnis einverstand[...] sein. Es ist unverständlich, wie man diese Verpflichtung a[...] des Reichsbahnpersonalgesetzes herauslesen kann. Der [...]weilen in den Ruhestand versetzte Reichsbahnbeamte muß [...] ihm angebotenen Gesellschaftsdienst nur unter der Vorausse[...] annehmen, daß der Dienst seiner Berufsbildung und die D[...]bezeichnung sowie das Diensteinkommen der früheren Täti[...] im Gesellschaftsdienst entsprechen. Der der Berufsbildung [...]sprechende Dienst ist eben ein Beamtendienst. Auch die D[...]bezeichnung und das Diensteinkommen müssen entsprechen[...] früheren Tätigkeit im Gesellschaftsdienst sein. Die fr[...] Tätigkeit war die Tätigkeit eines Beamten. Die Dienstbe[...]nung und das Einkommen müssen daher solche von Beamten [...]

Wirklicher Geheimrat Dr. Friedrich v. Schulz-Hausmann †.

Am 6. März ist im fünfundachtzigsten Lebensjahr nach kurzer Krankheit der Wirkl. Geheime Rat Dr. v. Schulz-Hausmann sanft entschlafen. Er war ein halbes Jahrhundert in der Reichseisenbahnverwaltung, zuletzt in leitender Stellung als Präsident des Reichseisenbahnamts tätig. Geboren am 10. September 1840 in Braunschweig, besuchte er das dortige Gymnasium und bestand im Alter von 16½ Jahren die Abiturientenprüfung. Er studierte die Rechtswissenschaft in Göttingen und Heidelberg, wo er im Jahre 1860 zum Doktor der Rechte promovierte, arbeitete eine Zeitlang als Eleve auf der nicht weit von Braunschweig belegenen Domäne seines Onkels, beschloß aber dann, in den Staatsdienst einzutreten und wurde am 21. August 1869 zum Gerichtsassessor ernannt, worauf er eine Anstellung bei der Verwaltung der Braunschweigischen Staatsbahn erhielt. Als die Verhandlungen über den Verkauf dieser Bahn an Privatgesellschaften schwebten, wurde er, nach Ausbruch des deutsch-französischen Kriegs, auf seinen Wunsch vom preußischen Handelsminister nach Straßburg in die Verwaltung der okkupierten elsässischen Bahnen berufen. Dort wurde er am 24. Dezember 1871 zum Eisenbahndirektor ernannt. Bei der Generaldirektion zu Straßburg war er zunächst im Tarif- und Verkehrswesen, später im Etats- und Kassenwesen beschäftigt. Dr. Schulz wurde dann nach Berlin berufen und am 29. März 1877 zum Geheimen Regierungsrat und Vortragenden Rat in dem späteren Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt und 1883 zum Geheimen Oberregierungsrat befördert. Am 9. Juli 1887 wurde er in das Reichseisenbahnamt versetzt, am 15. Dezember 1890 zum Präsidenten dieser Behörde und 1898 zum Kaiserlichen Wirklichen Geheimrat mit dem Prädikat Exzellenz ernannt. Am 1. Januar 1910 ist Dr. Schulz aus dem Reichsdienst ausgeschieden und bei dieser Gelegenheit unter dem Namen v. Schulz-Hausmann in den Adelstand erhoben worden. Daß er in seiner langen ehrenvollen Laufbahn durch Verleihung vieler hoher und höchster Orden ausgezeichnet ist, bedarf kaum der Erwähnung.

Dr. von Schulz ist der Sproß einer Familie ausgezeichneter Staatsbeamter, deren Stammbaum bis in den Beginn des siebzehnten Jahrhunderts zurückreicht[1]). Der bedeutendste seiner Vorfahren war sein Vater. Dieser hat nach Vertreibung des Herzogs Karl von Braunschweig, des sog. Diamantenherzo[...] eines der jammervollsten Despoten, die jemals einen Thro[...] unziert haben —, achtzehn Jahre lang, von 1830 bis 1848, [...] dessen Nachfolger, dem Herzog Wilhelm von Braunschwei[...] Amt eines Finanzministers bekleidet. Treitschke schreibt ei[...] daß unter dieser Regierung das Herzogtum Braunschweig [...] Jahrzehnte lang einer der bestverwalteten Kleinstaaten gebl[...] ist. Dem Finanzminister unterstand auch die Eisenbahnve[...]tung. Dem Minister Schulz gebührt das Verdienst, daß e[...] Arbeiten des Direktors v. Amsberg für das Zustandekomme[...] ersten deutschen Staatsbahn, der Eisenbahn von Bra[...]schweig nach Wolfenbüttel, nach allen Richtunge[...] fördert hat. Die Bahn wurde am 1. Dezember 1838 eröff[...][2]) Der Minister Schulz ist am 1. Juni 1864 gestorben.

In seinem Elternhause hat Friedrich Schulz eine glück[...] Jugend verlebt. Die Erziehung eines solchen Vaters wa[...] entscheidendem Einfluß auf die geistige Entwicklung des So[...]

In der Straßburger Zeit hat der Verstorbene mit seiner G[...] sich die besondere Aufgabe gestellt, in gemeinsamer Arbeit [...] den übrigen vom Reich nach dem Elsaß eingewand[...] deutschen Beamten und deutschen Gelehrten, das Deutschtu[...] Elsaß zu pflegen. Als Eisenbahnbeamter betrachtete er es [...] seine erste Pflicht, sich auch mit der Bevölkerung auf [...] Fuß zu stellen. Er war der erste Eisenbahnbeamte, der auf [...]regung der Handelskammer in Mülhausen die regelmäß[...] Konferenzen der Eisenbahn mit Vertretern von Handel, Indu[...] und Landwirtschaft eingerichtet hat, eine Einrichtung, die [...] in den wirtschaftlichen Beiräten zunächst über das Deu[...] Reich und dann fast über die ganze Erde verbreitet hat. [...] die Ergänzung der nach der Schaffung des deutschen Rei[...]tarifs im Jahre 1877 gebildeten ständigen Tarifkommission [...] den Ausschuß der Verkehrsinteressenten ist auf eine Anre[...] von Dr. Schulz zurückzuführen.

Bei seiner Versetzung in das Reichseisenbahnamt wurde S[...] mit der Vertretung des Präsidenten beauftragt. Die Präside[...]stelle war seit dem Abgang des späteren Ministers v. May[...] im Jahr 1877 nicht wieder besetzt worden. Als Fürst Bism[...] im Jahr 1876 sich überzeugt hatte, daß die unbedingt notwe[...] Neugestaltung des deutschen Eisenbahnwesens nur auf [...] Weg zur Staatsbahnpolitik erfolgen könne, und nachdem [...]

[1]) Eine Geschichte der Familie des Verstorbenen und seiner vor 11 Jahren ihm im Tode vorausgegangenen Gattin ist im Jahre 1905 von einem seiner Söhne für die Mitglieder der beiden Familien und nähere Freunde verfaßt.

[2]) Vgl. v. Mühlenfels, Die Entstehung der ersten deut[...] Staatsbahn, Archiv f. Eisenbahnwesen 1889, bes. S. 50.

[ein]es wirksamen Reichseisenbahngesetzes an dem Wider[stand] der deutschen Mittelstaaten und der Privatbahnen ge[scheitert] war, glaubte er, daß für eine Reichsaufsichtsbehörde [ein fr]uchtbares Tätigkeitsfeld nicht mehr vorhanden sei. [Das R]eichseisenbahnamt schränkte daher seine Arbeit auf [die W]ahrnehmung der spärlichen ihm gesetzlich zuge[wiese]nen Verpflichtungen ein. Die Aufgabe, eine solche [Behörd]e zu leiten, war für einen an praktische Arbeit [gewöhn]ten Beamten eine entsagungsvolle, wenig dankbare. [U]nter der Kanzlerschaft des Grafen Caprivi änderte [sich d]ies. Dr. Schulz wurde zum Präsidenten des [Reichse]isenbahnamts ernannt und ihm eine freiere Wirksamkeit [innerha]lb der verfassungs- und gesetzmäßigen Schranken ermög[licht]. Der neue Präsident war daher nach allen Kräften be[müht, d]ie Stellung des von ihm geleiteten Amtes zu heben. Die [Aufsich]tsrechte des Reichs wurden in erweitertem Umfang und [in Fühl]ung mit den Staatsaufsichtsbehörden und den Verwaltungen [wahrge]nommen. In Gemeinschaft mit der Militärverwaltung [wurde]n die Angelegenheiten der Landesverteidigung sorgfältig [und gr]ündlich bearbeitet. Bei der Revision der Betriebsordnung [und de]r Verkehrsordnung sowie bei der Fortbildung des inter[natio]nalen Eisenbahnfrachtrechts wurde eine rege Tätigkeit ent[faltet u]nd damit die Arbeitsfreudigkeit der Beamten gesteigert und [manch] allgemein anerkannte Erfolge erzielt. Im Jahr 1899 trat S[ch]ulz an die Spitze des Aufsichtsrats für die Entwicklung [von] Schnellbahnen und nahm an den praktischen Versuchen, dar[unte]r auch der berühmten Fahrt der Schnellbahnlokomotive mit [einer G]eschwindigkeit von 210 km in der Stunde teil. Seine Ver[dien]st hierbei wurden durch Verleihung der Brillanten zum [Kronen]orden I. Klasse gewürdigt. Der Präsident selbst er[weitert]e seinen Gesichtskreis durch Studienreisen in fast alle europäischen Länder und nach den Vereinigten Staaten von Amerika, die er zweimal, im Jahr 1893 gelegentlich der Weltausstellung in Chicago und im Jahr 1905 als Vorsitzender der deutschen Vertretung in der Sitzung des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbands in Washington, besuchte.

In seinem gastlichen Heim herrschte eine rege Geselligkeit. Die schönen Abende, an denen unter Leitung seiner musikalisch hochbegabten Gattin und unter Mitwirkung berühmter Künstler, wie Jos. Joachim, Rob. Hausmann und anderer, herrliche Konzerte veranstaltet wurden, werden von allen, die daran teilnehmen durften, in dankbarster Erinnerung behalten.

Nach seinem Ausscheiden aus dem Reichsdienst verlegte der Präsident seinen Wohnsitz in den Grunewald, in die Nähe seiner dort verheirateten Tochter. Wenige Jahre nach seinem Eintritt in den Ruhestand traf ihn ein harter Schicksalschlag mit dem Tode seiner Gattin. Festlich gestaltete sich die Feier seines achtzigsten Geburtstags am 10. September 1920, die er unter reger Teilnahme seiner zahlreichen Freunde im Kreise seiner Kinder und Enkel begehen durfte.

Bis zu seinen letzten Lebenstagen erfreute sich der Verstorbene einer scheinbar unverwüstlichen Gesundheit. Oft begegnete man seiner hohen, stattlichen, aufrechten Gestalt auf Spaziergängen im Grunewald und hatte Gelegenheit, sich an seiner geistigen Frische, mit der er an allen Vorgängen der Welt lebhaftes Interesse zeigte, zu erquicken. Er gehörte zu den wenigen Menschen, die bis in das höchste Alter ein glückliches Leben geführt haben. Das deutsche Eisenbahnwesen verdankt ihm manche Förderung, und die Berufsgenossen, die mit und unter ihm gearbeitet haben, werden ihn nicht vergessen.

A. v. d. L.

Reichsbahnseitige Speditionstätigkeit in volks- und privatwirtschaftlicher Beleuchtung.

Von **Dr. H. Botsch**, Hamburg.

[Wenn] man sich tatsächlich in geistig führenden Kreisen der [Reichs]bahn ernstlich mit dem Gedanken trägt, aus kaufmän[nisc]hen Gründen das Tätigkeitsgebiet der Reichsbahn auf Spe[ditionsg]eschäfte auszudehnen, so muß rechtzeitig in ebenso sach[liche]r wie bestimmter Form alles Für und Wider klargelegt [werden], das diesen Schritt bestimmen oder hemmen könnte. — [Der G]edanke, ein Gewerbe, das die Reichsbahn aus ihrer eigenen [Ausge]staltung neben sich und häufig genug auch in einer ge[wisse]n Gegensätzlichkeit zu ihr „sein gutes Auskommen finden" [läßt], aufzusaugen, ist außerordentlich naheliegend und be[grün]det. — Die Voraussetzungen für das finanzielle Gelingen [wär]en unbedingt gegeben, wenn der Kern des „Verdienens" tat[säch]lich die Geschäfte wären, die dem oberflächlichen Beschauer [als] die einträglichsten erscheinen. Es kann deshalb gleich [vor]ausgeschickt werden, daß in der Spedition wie in keinem [ande]ren Gewerbe die Gewinnmöglichkeiten denkbar schwankend [und un]durchsichtig sind, und daß sie vielfach in Geschäften [steck]en, die, wie wir später sehen werden, der Reichsbahn stets [versc]hlossen bleiben werden.

[D]och stellen wir uns zunächst auf den Standpunkt der [Reic]hsbahn: Täglich sieht sie, wie neben ihr mit relativ ge[ring]en Mitteln ein Erwerbszweig arbeitet, der oberflächlich be[trac]htet aus den Lücken ihres eigenen organisatorischen und [betrie]blichen Aufbaues Nutzen zieht. Die Hilfsmittel, mit denen [der] Spediteur zu arbeiten scheint, besitzt sie alle meist in [zwe]ckmäßigerer Anlage als er, geräumigere übersichtlichere [Sch]uppen, ein im Güterdienst erfahrenes und dabei oft nicht [au]sgenutztes Personal, einen Überblick und eine Einzel[kennt]nis in allen deutschen Verkehrsbeziehungen und Verkehrs[ge]setzen, wie dies eben nur bei einem monopolistischen Groß[betr]iebe der Fall sein kann. Hierzu kommt der ewige Jammer [der W]irtschaft über die hohen Frachten, die Kämpfe mit der [Sp]edition selbst wegen eines ihr ungünstigen Tarifaufbaus, die Sorge um die knappe Finanzdecke, die ihr für Jahrzehnte hinaus zu Reparationszwecken beschnitten ist und aus all dem heraus das Bestreben, jede nur mögliche Geldquelle gerade da zu erschließen, wo sie der Allgemeinheit nicht allzu drückend wird. Unter diesem letzteren Gesichtspunkt müssen wir gerechterweise auch den uns vorliegenden Plan zu würdigen suchen. Die Reichsbahn hat ohne Zweifel, wenn sie das Projekt aufgreift, auch eine für Industrie und Handel gleichzeitig frachtverbilligende Aktion im Auge, ohne dadurch ihre eigenen bisherigen reinen Frachteinnahmen irgendwie zu schmälern. Sie denkt an eine Rationalisierung der Sammelverladung, die ihr eine erhebliche Verbilligung der Übernahmesätze zum Vorteil der ganzen deutschen Wirtschaft ermöglicht; hierzu berechtigt sie der Gedanke an ihren eigenen umfangreichen Stückgutversand, der, unter den augenblicklichen Abfertigungsverhältnissen knapp rentabel, eine sichere Grundlage der Sammelverfrachtung bildet, zumal er bereits heute in Ortswagen großenteils zum Versand kommt. Hierzu berechtigt sie ferner das Vorhandensein der hauptsächlichsten Anlagen und Einrichtungen, die sie für ihren neuen Geschäftsbetrieb braucht und die diesem Betriebe, wenn er gesellschaftsrechtlich völlig selbständig organisiert werden sollte, sicher allerniedrigst zu Buch stehen würden. Dieser Gedanke, einen erheblich größeren Verkehrsstrom als bisher an den Vorteilen des Sammelverkehrs zu beteiligen, erscheint auch Handel und Industrie verlockend und wenn dennoch, wie dies seitens aller maßgebenden wirtschaftlichen Verbände geschehen ist, eine Betätigung der Reichsbahn als Spediteur scharf abgelehnt wird, so bleibt doch zu prüfen, welche wirtschaftlichen Gesichtspunkte der Durchführung des Planes entgegenstehen.

Die Reichsbahn ist ein durch den Dawesplan auf Jahrzehnte hinaus schwer belastetes Unternehmen, das mit allen Mitteln die finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen versuchen muß, um

einer noch weitergehenden Kontrolle, als dies heute schon der Fall ist, zu entgehen. Wenn wirklich die Reichsbahn keinen Weg sehen würde, die ihr auferlegten Lasten zu tragen, und wenn mit der Ausführung des Planes die Gewähr großer Mehreinnahmen gegeben wäre, so könnte man das Vorhaben als ultima ratio vielleicht gutheißen. Aber weder das eine noch das andere ist der Fall. Nach Verlautbarung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn selbst sind die finanziellen Ergebnisse so, daß die Erfüllung der Reparationsverpflichtungen keineswegs in Frage gestellt scheint. Die Erträgnisse des Speditionsbetriebes andererseits werden enorm überschätzt. Ganz abgesehen von der maßlosen Konkurrenz, die in diesem Gewerbe herrscht, läßt schon der Eisenbahntarifaufbau einen angemessenen Verdienst nicht zu, und im übrigen greifen die verschiedenen Kategorien von Speditionsgeschäften zur Erreichung des finanziellen Erfolgs derart ineinander, daß unmöglich der am geeignetsten scheinende Teil zur Selbstübernahme herausgegriffen werden kann, ohne das wirtschaftliche Ergebnis maßgebend negativ zu beeinflussen. Zu näherer Betrachtung sind scharf zu trennen die Gruppe der Seehafenspediteure und die der Binnenspediteure, wenn auch hinsichtlich der Geschäftsteilung und des Verhältnisses zum Auftraggeber die Grenzen zwischen beiden Kategorien mitunter etwas verwischt sind, insofern der Binnenspediteur sich im Seehafen festgesetzt, der Seehafenspediteur durch eigene Niederlassung oder auf dem Wege der Beteiligung, des Vertrages, der Vereinbarung ins Inland gegangen ist. Man kann sagen, daß der Seehafenspediteur im großen und ganzen der Beauftragte des überseeischen Käufers ist, daß er deshalb dem Gut ab Fabrik seinen Weg und sein Transportmittel vorschreibt, weil er in langer Bewährungszeit sich die internationalen Beziehungen erwarb, auf Grund deren man ihm dieses Verfügungsrecht gibt. Diese internationalen Beziehungen sich zu schaffen, ist unseres Erachtens der Reichsbahn unmöglich. Die Zahl der Gegengründe ist so groß, daß wir sie nicht alle erwähnen können; sie sind aber auch jedem Kenner des Überseegeschäfts so einleuchtend, daß wir die wichtigsten nur zu streifen brauchen. Die Kenntnis des nach jeder Relation anders gearteten überseeischen Geschäfts hat zu einer weitgehenden Spezialisierung der Seehafenspedition geführt, die es andererseits den einzelnen Betrieben wieder ermöglicht, in dem jeweils bevorzugten Verkehr mit relativ geringen Mitteln mit höchster Leistungsfähigkeit zu arbeiten. Diese Wirtschaftlichkeit im Überseeverkehr auch nur annähernd zu erreichen, scheint uns bei dem ungeheuren Apparat, der in den großen Seehäfen reichsbahnseitig mit viel Kosten aufzubauen wäre, völlig ausgeschlossen. Das Geschäft der Seehafenspedition beruht auf dem Vertrauen des überseeischen Käufers, das dahin geht, daß stets der für ihn selbst vorteilhafteste Transportweg ab Wohnsitz des Verkäufers gewählt wird. Zu dieser Art von Vertrauen ist ein reichsbahnseitiger Speditionsbetrieb seiner ganzen Natur und Zweckverbundenheit nach nicht disponiert; es wird niemand einfallen, einen Spediteur mit der Verfügung über seine Transporte zu betrauen, der von vornherein in der Auswahl des Transportmittels festgelegt, in der Wahl des Transportweges beschränkt ist, ob ein Gut von Wien nach Hamburg über Bodenbach oder über Passau abgerufen wird, ob in einem anderen Falle von Basel nach Antwerpen über französische oder über deutsche Strecken befördert wird und ob in einem dritten Falle eine Ware von Krakau nach Stettin unter Bevorzugung des größeren polnischen Durchlaufs oder unter Benutzung des Binnenwasserweges oder mit schnellstem Übergang auf deutsche Strecken läuft, ist frachtlich sehr erheblich; die reichsbahnseitige Spedition wird, wenn sie im Sinne ihres Hauptbetriebes arbeitet, was doch zweifellos gedacht ist, in allen Fällen den letzteren Weg bevorzugen. Diese völlige Neutralität gegenüber den einzelnen Frachtführern, das Einstellen einzig und allein auf die Interessen seines Auftraggebers, ist die Grundlage der internationalen Spedition, und hierfür ist ein einem dieser Frachtführer, wenn auch nur lose beigeordnetes Unternehmen durchaus ungeeignet. Man könnte sich jedoch noch den Weg denken, daß die Eisenbahnspedition, da sie für die Funk des Seehafenspediteurs ungeeignet ist, sich darauf beschrä die Binnenspedition des Überseegutes im Auftrage der hafenspediteure zu besorgen. Wenn wir auch die Solidar des Spediteurs gerade in solchen Fällen gemeinsamer Bedroh nicht unterschätzen, und wenn wir auch die alten guten ziehungen zwischen Seehafen- und Binnenspedition kennen ist eine solche Möglichkeit immerhin denkbar. Praktisch k sie jedoch nur dann in Frage kommen, wenn die Seeha spedition ihr Geschäft durch die Reichsbahnspedition nicht schränkt sieht, d. h. wenn letztere auf jede Tätigkeit in den häfen verzichtet. Da jedoch die Seehäfen auch im Rahmen innerdeutschen Verkehrs eine gewaltige Rolle spielen, so die Reichsbahn auf Niederlassungen dort nicht verzichten nen, ohne die gesamte Organisation zu einem hilflosen St werk zu machen. Alle diese Bedingtheiten und Verbundenhe lassen für Kenner der Dinge den bestimmten Schluß zu, eine Reichsbahnspedition an dem gewaltigen überseeischen kehr keinen Anteil haben würde, eine Tatsache, die den Ha faktor der Rentabilität auch des binnenländischen Spediti betriebes für sie ausschaltet. Es ist unmöglich, internatio Spedition und Binnenspedition sich getrennt zu denken; b ergänzen sich notgedrungen und ermöglichen nur in dieser gänzung jenen wirtschaftlichen Erfolg, der dem Außenstehen als das Ergebnis des Speditionsgeschäftes überhaupt ersche mag. Jeder einzelne Binnenspediteur verfügt, hauptsächlich europäischen Verkehr, über Überseetransporte, an denen er durch geschickte Kombination von Landfracht, Seefracht Hauslieferung gerade das Verdienst sichert, das er im Bin verkehr nicht hat, mit dem er aber häufig auch seine U bilanz in dem Binnenverkehr decken muß, den er zur Int vierung seines Gesamtbetriebes und zur Verminderung se Generalunkosten nicht entbehren kann.

Neben dem Überseeverkehr und dem größeren Teil des in nationalen Verkehrs überhaupt bleiben der Reichsbahn fe jene Gütermengen vorenthalten, die im eigenen Sammelverk der Industrie sowohl im Inland wie über die trockene Gr und die Seehäfen verfrachtet werden, wie dies z. B. bei Großbetrieben der chemischen, der elektrotechnischen, der Te und der Nährmittelindustrie der Fall ist und bleiben wird.

Unter diesen Umständen bleibt die Antwort auf die F recht zweifelhaft, ob die Speditionsbetätigung der Reichsb trotz einer Reihe sehr günstiger Faktoren, privatwirtschaf betrachtet, noch zu verantworten ist. Vor allem in den Fä in denen erst Geldinvestitionen notwendig sind, um mit der gesessenen Spedition konkurrieren zu können, bezweifeln dies von vornherein. Diese Fälle sind aber, wie wir glau recht zahlreich. Wir denken hierbei an die großen Verl anlagen der Spedition in all den Gegenden, in denen der bau der Industrie (Kleinbetrieb, Hausindustrie) der Sam tätigkeit des Spediteurs eine besonders wichtige Rolle im Wa verkehr zuweist. Dies trifft vor allem zu im Gebiet der S warenindustrie, der Porzellanfabrikation und Porzellanmal der Glasfabrikation, der Glasbläserei, im Gebiet der Korbwa und Kunstblumenindustrie, kurzum in all jenen Gegenden denen die Reichsbahn selbst über relativ recht wenig umf reiche Verlademöglichkeiten verfügt, da seit Jahrzeh das ganze Geschäft in Händen der Spedition liegt, ihr das Gut in geschlossenen Wagen zuführt. Üb dort müßten zur Übernahme der Spedition zunächst rei bahnseitig sehr umfangreiche Anlagen geschaffen we Wie groß der Versand all dieser Gebiete ist, be die Zahl der in diesen Industriegegenden an kleinen F stationen sitzenden Spediteure und der Umfang ihrer ladeanlagen zur Genüge. — Dies wären im großen und ganzen Gründe, die privatwirtschaftlich die Reichsbahn ihrem Schritt abhalten sollten. Es fragt sich nun, ob die deu Wirtschaft im allgemeinen ein Interesse an Reichsbahnspedi haben könnte. Des weiteren erheben wir die Frage, ob deutsche Spedition in ihrer mannigfachen Spezialisierung u

..n gesunden Wettbewerb der deutschen Wirtschaft wirklich ..t mehr wert ist, ob sie nicht ein bedeutenderer Faktor im ..nen der deutschen Gesamtwirtschaft ist, als daß sie ge..ermaßen als chose négligeable gegen ein monopolisiertes ..unternehmen vertauscht werden kann. Die deutsche Spe..n konnte in langer, freier Entwicklung zu einem Faktor der ..swirtschaft heranreifen, der in erheblichem Umfange deren ..ungsbilanz günstig beeinflußt, da sie weit über die deut..n Grenzen hinausgreifend im internationalen Verkehr eine .. spielt wie die keines anderen Landes; indem man ihr hier ..nland die sichere Grundlage entzieht, macht man sie im ..nationalen Verkehr zu einer leichten Beute des ausländi..n Wettbewerbs und schädigt dadurch die ganze deutsche ..schaft in einer Weise, die durch keine noch so großen Ge..möglichkeiten der Reichsbahn zu rechtfertigen wäre. Die ..ition in freiem Wettbewerb und in freier Wahl der Beför..ngsmöglichkeiten bedeutet aber für die deutsche Wirtschaft ..r das ewig belebende Element der Frachtverbilligung; sie ..utet einen dauernden Druck auf die im Wettbewerb stehen.. Frachtführer, der sich in einer Frachtverbilligung und in .. Rationalisierung der Verkehrsbetriebe zugunsten der All..einheit auswirkt. Ist die deutsche Wirtschaft aber erst auf .. Monopolunternehmen angewiesen, das ihre Güter ohne ..rfste Prüfung anderer Verkehrswege und Verkehrsmittel ..gt, ja daß ein Abwandern auf andere Verkehrswege direkt ..erhindern bestrebt sein muß, so entfällt für die Reichsbahn .. der Hauptbeweggründe zu Frachtverbilligungen und für ..deutsche Wirtschaft ein Hauptfaktor ihrer Wettbewerbs..keit. Wir sehen weitere Bedenken in der Monopolstellung ..Reichsbahnspedition an sich; es ergibt sich naturnotwendig, .. ein wettbewerbsloser Betrieb, wenn auch nicht sofort, so .. mit der Zeit in seinen rationellen Arbeiten nachläßt, so daß .. schließlich, um sich auf gleichem finanziellen Ergebnis zu ..n, zu höheren Preisen übergehen muß, d. h. die deutsche ..schaft wird durch eine solche Extensivierung im Verkehrs..n in ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt leiden. .. bleibt aber fernerhin die wertvolle Vermittlungstätigkeit ..Spediteurs zwischen Verlader und Frachtführer, die beson.. bei Schadensfällen auf Grund seiner großen Erfahrungen ..verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Fragen der ..schaft von großem Nutzen ist. Eine Reichsbahnspedition .. sich der ganzen Art ihrer fiskalischen, d. h. auf das Finanz..esse der Reichsbahn gerichteten Einstellung nach auch in ..er Hinsicht nicht entfernt das Vertrauen erwerben können, ..dem der Verlader seine Reklamationen heute in die Hände ..s Spediteurs legt.

..i den Mitteln und Vergünstigungen, mit denen die Reichs.. ihrer Speditionsgesellschaft nach verlautbarten Vorschlägen ..ie Hand gehen soll (Benutzung der vorhandenen Güterschuppen und Gleisanlagen, Überlassung alles Tarif- und sonstigen amtlichen Materials, Gewährung von Stundungskonten ohne Sicherheitsleistung!), sind so weitreichend, daß an einen erfolgreichen Wettbewerb für die Berufsspedition auf die Dauer nicht zu denken ist. Ob dieser Augenblick, wo jeder Teil des deutschen Volkes danach strebt, die Reparationslasten tragen zu helfen, geeignet ist, einen Faktor aus der Wirtschaft zu streichen, der gleich der Seeschiffahrt einen erheblichen Teil seines Einkommens aus dem Ausland bezieht und dadurch die deutsche Zahlungsbilanz günstig beeinflußt, überlassen wir der allgemeinen Beurteilung. Die Frage, ob dieser Augenblick, wo jeder Einzelne über die Beruhigung der Verhältnisse aufzuatmen beginnt, geeignet ist, ein Gewerbe, das in die feinsten Beziehungen der Wirtschaft hineingreift, zu erschüttern, wird kaum bejahend beantwortet werden können; es wäre ein zu gewagtes Experiment (denn als solches muß es angesichts seines zweifelhaften Erfolges bezeichnet werden), das bei der ungeheuren Beunruhigung, die es für die ganze deutsche Wirtschaft mit sich bringen würde, nicht zu verantworten ist.

Daß die Reichsbahn das ehrliche Bestreben hat, ihre Einnahmen zu vermehren, muß bei alledem anerkennend beurteilt werden. Unseres Ermessens gibt es aber noch andere Möglichkeiten, finanzielle Zwecke in der Erweiterung des Aufgabenkreises zu suchen. Der Gedanke ist bereits von anderer Seite in die Debatte geworfen: es handelt sich um die Güterwerbung der Reichsbahn für ihre Strecken in den Relationen, in denen ihr die Abwicklung der Transporte auf Grund der gegebenen Tarife versagt bleibt, ein Wettbewerb jedoch selbstkostenrechnerisch möglich wäre. Dies trifft in all den Grenzgebieten zu, die zurzeit tarifarisch nach anderen Seehäfen tendieren. Diese Verkehrswerbung hätte in engem Zusammenarbeiten von deutscher Spedition und deutscher Seeschiffahrt zu erfolgen, da nur im gemeinsamen Streben nach wettbewerbsfähigen Frachten ein Erfolg zu erblicken ist. Diese Werbung, die sich auf konkret vorliegende Geschäfte bezieht, mußte sich auf ein beschleunigtes vereinfachtes Verfahren der Tarifanpassung stützen, dergestalt, daß auf Grund hinreichender Unterlagen über die Frachten der Konkurrenz binnen kürzester Frist die Leitung dieser Werbebüros zum Herauslegen von Wettbewerbssätzen ermächtigt würde; die Abwicklung der Transporte selbst bleibt der Spedition überlassen. Wir haben den Eindruck, daß in diesem Gedanken noch gewaltige Einnahmemöglichkeiten liegen, da es sich nur um Transporte handeln kann, die der Reichsbahn unter den festgelegten Tarifverhältnissen verloren gingen und somit einen zusätzlichen Verkehr darstellen, für dessen Gewinnung sie bis hart an ihre Selbstkostengrenze geben kann. In diesem Gedanken liegen Möglichkeiten anpassungsfähigen Geschäftsgebarens, an den sich kaufmännischer Geist zum Vorteil des ganzen deutschen Verkehrsgewerbes auswirken kann.

Achsdruckverzeichnis und Richtlinien für die Zulassung von Schwerlastfahrzeugen mit Rücksicht auf die Tragfähigkeit der Brücken und des Oberbaues.

Von Dr.-Ing. **Kommerell**, Reichsbahnoberrat im Eisenbahnzentralamt.

Einleitung.

..e Beförderung von sogenannten „Schwerlastwagen" auf den ..bahnen war von jeher für diejenigen, welche die Verant..ung für die Tragfähigkeit der Brücken und des Oberbaus ..der Zustimmung zu solchen Beförderungen zu übernehmen ..n, recht unangenehm, und zwar nicht etwa deshalb, weil sie .. an sich vor der Übernahme dieser Verantwortung scheuten, ..ern namentlich deshalb, weil sehr häufig bei der Plötzlich.. und Dringlichkeit, mit der die Beförderung solcher Fahr.. verlangt wurde, nicht die nötige Zeit zur Verfügung ..d, um die notwendigen statischen Untersuchungen bei allen ..ken, die zu befahren waren, bis ins einzelne durchzuführen. Die Schwierigkeiten waren besonders groß da, wo eiserne Brücken verschiedenen Alters zu befahren waren. Mußte die Beförderung durch mehrere Direktionsbezirke oder sogar über andere Länderstrecken erfolgen, so erforderte die Verständigung einen äußerst kostspieligen Aufwand an Verwaltungsmaßnahmen, wobei — wegen der Unsicherheit der Belastungsverhältnisse — die Beförderung oft in Sonderzügen angeordnet werden mußte.

Bei besonders schweren Fahrzeugen mit engem Achsstand der Drehgestelle mußte bei gewissenhafter Prüfung in der Regel eine Berechnung der größten Biegungsmomente und Querkräfte für Brücken der verschiedensten Stützweiten vorgenommen

werden. Eine zeitraubende Arbeit, die für das preußisch-hessische Eisenbahnnetz gewöhnlich beim Eisenbahnzentralamt vorgenommen wurde und von deren Ergebnis die in Betracht kommenden Reichsbahndirektionen zuvor in Kenntnis zu setzen waren, ehe die Genehmigung zur Beförderung erteilt werden konnte. Da bei den Anträgen der Privaten eine gewisse Zeit verstrich, bis die Berechnungen fertig waren, so wurden die Antragsteller oft ungeduldig. Dies veranlaßte das Eisenbahnzentralamt schon vor zwei Jahren eine grundsätzliche Änderung bei der Behandlung solcher Anträge vorzunehmen: Es wurde bei allen neuen Schwerlastwagen schon bei der Vorlage des Entwurfs der Nachweis von den antragstellenden Firmen verlangt, daß die Momente und Querkräfte des Lastenzuges G[1]) nicht überschritten wurden. Dies hatte den Vorteil, daß die Firmen es selbst in der Hand hatten, die Angelegenheit zu beschleunigen, außerdem sparte die Verwaltung an den Kosten für die Prüfung solcher Entwürfe. Die Pauschalvergütung stand oft genug nicht im richtigen Verhältnis zu den Selbstkosten. Um aber den Firmen diese Berechnung möglichst zu erleichtern, wurde ihnen in einem von mir in der Bautechnik 1923 S. 57/59 veröffentlichten Aufsatz eine Musterberechnung in die Hand gegeben.

Die von mir vorgeschlagene und inzwischen durchgeführte Einteilung des Netzes in Streckenklassen (N, E, G, H, I, K) hinsichtlich der Tragfähigkeit der Brücken und des Oberbaus, über die schon an anderer Stelle, namentlich in Vorträgen gelegentlich der eisenbahntechnischen Tagung das Nötige gesagt wurde, hat sich nun für die Frage der Beförderung von Schwerlastfahrzeugen als ganz besonders geeignet erwiesen, und viel Leerlaufarbeit, die nichts einbringt, wird in Zukunft gespart werden, wenn die bestehenden Brücken für die neuen Lastenzüge nachgerechnet sein werden und wenn das in der Aufstellung begriffene neue Achsdruckverzeichnis erschienen sein wird. Es besteht kein Zweifel, daß alle Schwerlastfahrzeuge, die auf den deutschen Reichsbahnen verkehren und vor der Einführung der neuen Lastenzüge N, E, G (also vor 1922) gebaut sind, Achsdrücke und Metergewichte aufweisen, die wesentlich geringer sind als beim Lastenzug G. Da nun ferner Vorsorge getroffen worden ist, daß auch in Zukunft keine Wagen in Verkehr kommen werden, die nicht auch auf G-Strecken wenigstens einzeln zusammen mit leichteren Wagen übergehen können, so besteht die Möglichkeit einer **allgemeinen Regelung** wenigstens für solche Schwerlastfahrzeuge, die nicht schwerer sind als 160 t, d. i. das Gewicht zweier Großgüterwagen, wie sie mindestens paarweise auf alle G-Strecken nach den „Berechnungsgrundlagen" müssen übergehen können. Diese Regelung ist ersichtlich aus den folgenden von mir aufgestellten „Richtlinien", die zunächst den Brücken- und Oberbaudezernaten aller deutschen Reichsbahndirektionen und dem Baukonstruktionsamt der Gruppenverwaltung Bayern bekanntgegeben werden[2]). Diese „Richtlinien" sollen dann auch die Grundlagen bilden für die beabsichtigten Änderungen der Fahrdienstvorschriften. In Vorberatungen hat sich gezeigt, daß der von mir vorgeschlagene Weg auch vom betrieblichen und namentlich bremstechnischen Standpunkt aus gangbar ist und zu einer wesentlich klareren Regelung führen wird. Sobald das Achsdruckverzeichnis erschienen sein wird, kann mit Hilfe der abgeänderten Fahrdienstvorschriften und dem neuen Achsdruckverzeichnis jede Station entscheiden, ob Schwerlastwagen, Großgüterwagen und Lokomotiven in ganzen Zügen oder nur einzeln oder in mehreren Gruppen von je zwei Schwerlastfahrzeugen in gewöhnlichen Güterzügen auf bestimmten Strecken befördert werden können, ohne daß jedesmal der Apparat wie seither in Bewegung gesetzt werden muß. Vo[raus]setzung dabei ist, daß das so wichtige „Metergewicht" an Fahrzeugen angeschrieben ist, bei denen es (nach den [Vor]schriften des neuen Achsdruckverzeichnisses) größer als 3[,6] ist. Im Notfall kann aber auch das „Metergewicht" aus dem [Ge]samtgewicht der Wagen und ihrer Länge (über die Puffe[r ge]messen) errechnet werden.

Bei den nun folgenden „Richtlinien" ist eine Beförderung [von] Schwerlastfahrzeugen nur in luftgebremsten Zügen vora[us]gesetzt. Die „Richtlinien" wurden auf Grund von Berechnu[ngen] ausgearbeitet, die für die denkbar ungünstigsten Belast[ungs]annahmen aufgestellt wurden.

Richtlinien
für die Zulassung von Schwerlastfahrzeugen mit Rücksich[t auf] die Tragfähigkeit der Brücken und des Oberbaues.

1. Begriff:

Schwerlastfahrzeuge sind alle Fahrzeuge mit größ[erem] Achsdruck als 18 t[3]),

Schwerlastfahrzeuge sind alle Fahrzeuge mit größ[erem] Metergewicht als 4,8 t/m[4]).

(Erläuterung der Begriffe Achsdruck und Metergewicht [s.] Achsdruckverzeichnis.)

Für Schwerlastfahrzeuge mit über 160 t Gesamtgewicht (ein[schl.] Ladung) müssen besondere Maßnahmen von Fall zu Fall [von] den Reichsbahndirektionen getroffen werden.

Zu den Schwerlastfahrzeugen gehören:

a) Großgüterwagen, (00)

b) Schwerlastwagen, (SS) Es dürfen keine Schwerlastw[agen] gebaut werden, die nicht w[enig]stens einzeln auf G-Strecken [über]gehen können.

c) Lokomotiven.

2. Einteilung der Strecken:

die Strecken werden in Zukunft wie folgt eingeteilt:

a) Strecken des Massenverkehrs.

Bezeichnung	Größter zulässiger Achsdruck t	Größtes Metergew[icht] der Lokomotive t/m
N	25 (26,25)[5])	13,67
E	25 (26,25)[5])	8,89
b) Alle übrigen Strecken.		
G	20 (21)[5])	8,18
c) Vorübergehend noch vorhandene schwäch[ere] Strecken.		
H = 0,9 G	18 (18,9)[5])	7,36
J = 0,8 G	16 (16,8)[5])	6,54
$K < 0{,}8$ G	< 16	$< 6{,}54$

Soweit im Nachstehenden keine Regelung getroffen ist, we[rden] für die Beförderung von Schwerlastfahrzeugen auf K-Stre[cken]

[1]) Wegen der Lastenzüge N, E, G der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft siehe „Vorschriften für Eisenbauwerke, Berechnungsgrundlagen für eiserne Eisenbahnbrücken". Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1925, im folgenden kurz „Berechnungsgrundlagen" genannt.

[2]) Nach dem neuen Achsdruckverzeichnis ist das Metergewicht gleich der Summe aus dem Eigengewicht des Wagens und dem Gewicht seiner Ladung geteilt durch die Länge des Wagens einschließlich der Puffer. (Das Metergewicht wird bei Vereinswagen angeschrieben, sofern es bei Belastung des Wagens bis zu seiner Tragfähigkeit größer als 3,6 t/m ist.)

[3]) Der Begriff der Schwerlastfahrzeuge soll so auch in den [Fahr]dienstvorschriften neu festgesetzt werden, da die seitherig[e Be]griffsbestimmung (Gewicht $>$ 90 t) zu unbestimmt ist. [Nach] dem neuen Achsdruckverzeichnis hat der normale Wagen [höch]stens 16 t Achsdruck und 3,6 t Metergewicht. Da dieser [Achs]druck für J-Strecken gerade noch zulässig ist, so komm[t der] Verkehr von Schwerlastfahrzeugen mit größerem Achsdruc[k auf] J-Strecken nicht in Betracht. Der zulässige Achsdruck f[ür] H-Strecken ist 18 t, das größte Metergewicht der Wagen i[n ge]schlossenen Zügen beträgt bei H-Strecken 4,8 t/m (s. Tabell[e]). [Da] solche Fahrzeuge müssen auf H-Strecken im regelmäßiger [Be]trieb verkehren können, alle schwereren Fahrzeuge rechnen [wir] zu den Schwerlastfahrzeugen.

[4]) Das Metergewicht muß an die Wagen angeschrieben [wer]den, sobald es größer als 3,6 t/m ist.

[5]) Die um 5 % höher angegebenen und in ( ) beigefü[gten] Achsdrucke dürfen bei voller Ausnützung der Tragfähi[gkeit] keinesfalls überschritten werden.

. Fall zu Fall Sondervorschriften von den RBD. herausgeben.

Velche Strecken N-, E-, G-, H- und J-Strecken sind und wie ß das zulässige Metergewicht der Wagen (auch Schwerlastwagen und Großgüterwagen) ist, geht aus der „Zusammenstellung" Anlage 2 des Achsdruckverzeichnisses hervor. Strecken n einem zulässigen Achsdruck von weniger als 16 t und einem ergewicht von weniger als 3,6 t/m, also K-Strecken, sind im ‚rzeichnis" Anlage 1 des Achsdruckverzeichnisses aufgeführt.

3. Beförderung geschlossener Züge aus Fahrzeugen mit größerem Achsdruck als 16 t und größerem Metergewicht als 3,6 t/m.

Von den Reichsbahndirektionen wird bestimmt, von welchen Lokomotivgattungen Lokomotivzüge auf die einzelnen Strecken übergehen können.

Die Stellung der Fahrzeuge und ihr zulässiges Metergewicht geht aus der folgenden Tabelle I hervor.

Tabelle I.

Beförderung geschlossener Züge aus Fahrzeugen mit größerem Achsdruck als 16 t und größerem Metergewicht als 3,6 t/m.

1	2	3	4	5	6
Streckenbezeichnung	größter Achsdruck t	größtes Metergewicht der Lokomotiven t/m	Größtes Metergewicht p [6]) der ♁ u. △ Wagen t/m	Größte in Betracht kommende Brückenstützweite m	Reihenfolge der Fahrzeuge im Zug (Stellung des Schornsteins beliebig)
N	25 (26,25) [7])	13,67	8	beliebig	←höchst. 2→ ←mind. 5 Wag. v. 8 t/m oder leichtere→ ←event. Schluss höchstens 2 Lokomot. 🚂 🚂 ♁ ♁ . . . . ♁ ♁ 🚂 🚂 oder 🚂 🚂 △ △ . . . . △ △ 🚂 🚂 oder 🚂 ♁ ♁ . . . . ♁ 🚂 (←beliebige Zahl→) 🚂 △ △ . . . . . . △ 🚂 (←beliebige Zahl→) } Die Schlußlokomotive kann auch fortfallen
E	25 (26,25)	8,89	8	beliebig	
G	20 (21)	8,18	8	60	←höchst. 2→ ← mindestens 5 Wagen → ←höchstens 2 Lokomot. 🚂 🚂 ⊓ ♁ ♁ . . ♁ ♁ ⊓ 🚂 🚂 oder p ≦ 3,6 t/m p ≦ 3,6 t/m 🚂 🚂 ⊓ △ △ . . △ △ ⊓ 🚂 🚂 ←beliebige Zahl→ 🚂 ♁ ♁ ♁ . . . . ♁ 🚂 oder 🚂 △ △ △ . . . . △ 🚂 } Die Schlußlokomotive kann auch fortfallen
	„	„	7,2	68	
	„	„	6,4	80	
	„	„	5,8	95	
	„	„	5,4	150	
H	18 (18,9)	7,36	7,2	60	
			6,5	68	
			5,8	80	
			5,2	95	
			4,8 [8])	150	
J	16 (16,8)	6,54	6,4	60	
			5,8	68	
			5,1	80	
			4,6 [8])	95	
			4,3 [8])	150	
K	< 16	< 6,54	Bei K-Strecken gibt das „Achsdruckverzeichnis" Anlage 1 Auskunft.		

Zeichenerklärung:

🚂 Lokomotiven
♁ Großgüterwagen
△ Schwerlastwagen bis 160 t Gesamtgewicht } nicht beladene Großgüter- u. Schwerlastwagen sind keine Schwerlastfahrzeuge. Schwerlastwagen (△) unter 80 t Gesamtgewicht können wie Großgüterwagen (♁) behandelt werden.
⊓ Wagen von höchstens 16 t Achsdruck und p = 3,6 t Metergewicht
< kleiner als
> größer als

Zweifelsfällen geben die Reichsbahndirektionen Auskunft.

on den Reichsbahndirektionen wird bestimmt, welche Lokomotivgattungen auf die einzelnen Strecken (N, E, G, H, J, K) übergehen können.

on diesen Lokomotiven können bis zu 2 (auch verschiedener Gattungen) sowohl an der Spitze als auch gleichzeitig am Schluß le Züge laufen, wenn sich zwischen den Lokomotiven mindestens 5 Wagen mit dem später angegebenen Metergewicht befinde. Von diesen Wagen darf bei G-, H-, J- und K-Strecken mit Rücksicht auf die Brücken sowohl der unmittelbar hinter de Lokomotiven an der Spitze, als auch der unmittelbar vor den etigen beiden Lokomotiven am Schluß des Zuges höchstens ei Metergewicht von 3,6 t/m haben (Packwagen).

i N- und E-Strecken können 5 beliebige Wagen und mehr bi zu einem Metergewicht von 8 t (8 t/m) zwischen den Lokomotiven laufen.

t an der Spitze oder am Schluß nur eine Lokomotive, so ist di Zahl der Wagen zwischen den Lokomotiven unbeschränkt. Ach ist es in diesem Fall nicht erforderlich, leichtere Wagen an den Lokomotiven einzustellen.

lbstredend können vom Brücken- und oberbautechnischen Standpunkt aus statt der Schwerlast-Fahrzeuge auch leichtere Fahrzeuge im Zuge laufen als in den Tabellen angegeben ist.

4. Beförderung einzelner Schwerlastfahrzeuge in gewöhnlichen Güterzügen.

In diesen Zügen können ebenfalls bis zu 2 Lokomotiven an der Spitze und bis zu 2 Lokomotiven am Schluß des Zuges laufen.

Da auf N- und E-Strecken sogar geschlossene Züge aus Großgüterwagen und Schwerlastwagen (siehe 3) fahren können, so bedarf es bei diesen Strecken nur einer Regelung betreffend die Beförderung von Lokomotiven im Zug.

Von letzteren können bis zu zweien gekappelt, wie aus Tabelle II hervorgeht, in beliebiger Zahl im Zug verteilt laufen.

Sinngemäß können bei G-, H- und J-Strecken mehrere Gruppen von Schwerlastfahrzeugen im Zug verteilt laufen, und zwar Schwerlastwagen, Großgüterwagen und Lokomotiven in der aus der Tabelle II hervorgehenden Anordnung und mit einem in den Spalten 3 und 4 angegebenen Metergewicht. Bei diesen Strecken müssen sich aber mindestens 5 Güterwagen mit einem Metergewicht von höchstens 3,6 t/m zwischen je 2 Gruppen von Schwerlastfahrzeugen befinden.

[6]) Bei Zwischenwerten kann geradlinig eingeschaltet werden.

[7]) Die um 5% höher angegebenen und in ( ) beigefügten Achsdrucke dürfen bei voller Ausnutzung der Tragfähigkeit keinesfalls überschritten werden.

[8]) Dies sind keine Schwerlastfahrzeuge.

Tabelle II.

Beförderung einzelner Schwerlastfahrzeuge in gewöhnlichen Güterzügen.

1	2	3	4	5
Streckenbezeichnung	Größter Achsdruck	Größtes Metergewicht der Lokomot.	Größtes Metergewicht der Großgüterwagen ♁ u. Schwerlastwagen △ bei beliebiger Brückenstützweite	Reihenfolge der Fahrzeuge im Zug (Stellung des Schornsteins beliebig)
	t	t/m	t/m	
N	25 (26,25)	13,67	8	bis zu 2 Lok. ← mind. 5 Stück → ← mind. 5 → b. z. 2 Lok. ← oder … oder … b. z. 2 Lok. … Die Schlußlokomotiven kön[nen] … fo[rtfallen]
E	25 (26,25)	8,89	8	
G	20 (21)	8,18	8	bis zu 2 Lok. ← mind. 5 → 2 ← mind. 5 → … b[is z. 2 Lok.] … p ≦ 3,6 t/m oder … oder … b. z. 2 Lok. ← mind. 5 → b. z. 2 Lok. ← mindest. 5 → … oder … oder … oder …
H = 0,9 G	18 (18,9)	7,36	7,2	b. z. 2 Lok ← mindest 5 → ← mindest. 5 → ← mindest. 5 → b[. z. 2 Lok.] … oder … oder … oder …
J = 0,8 G	16 (16,8)	6,54	6,4	oder … oder …

Bemerkenswert ist zunächst die Tabelle I. Aus den Spalten 4 und 5 geht hervor, daß z. B. auf G-Strecken mit Brückenstützweiten ≦ 68 m sogar geschlossene Großgüterwagenzüge mit einem Metergewicht der Wagen bis zu 7,2 t/m verkehren können, wenn die aus der Spalte 6 ersichtlichen Vorschriften beachtet sind, wenn also da, wo 2 Lokomotiven an der Spitze oder am Schluß sind, zwischen den Großgüterwagen und den Lokomotiven gewöhnliche Güterwagen (Packwagen) mit einem Metergewicht bis zu 3,6 t/m laufen. Wenn auch im allgemeinen bei kurzen Zügen nicht 4 Lokomotiven gleichzeitig fahren werden, so muß doch wegen der Brücken beachtet werden, daß zwischen den Lokomotiven mindestens 5 Wagen laufen. Falls nur je eine Lokomotive an der Spitze oder am Schluß ist, bedarf es dieser Maßnahmen nicht. Entsprechend den größten Brückenstützweiten, die auf den einzelnen Strecken vorkommen, werden die für diese Stützweite geltenden größten „Metergewichte" der Wagen der Spalte 4 in die „Zusammenstellung", Anlage 2 des Achsdruckverzeichnisses einzutragen sein. Bei Strecken, auf denen jetzt schon ein Großgüterwagenverkehr eingerichtet werden soll, für die aber ein so hoher Achsdruck, wie Spalte 2 angibt, noch nicht zulässig ist, kann in Frage kommen, die Wagen statt mit 50 t zunächst nur mit weniger zu beladen.

Für die Beförderung einzelner Schwerlastfahrzeuge in gewöhnlichen Güterzügen gibt die Tabelle II die größten Metergewichte und die Reihenfolge der Fahrzeuge im Zug bei beliebiger Brückenstützweite.

Zusammenfassung. Die Tabelle I gibt den größten Achsdruck, das größte Metergewicht der Lokomotiven und dasjenige der Wagen für die größte auf einer bestimmten S[trecke] in Betracht kommende Brückenstützweite für die Beför[derung] von geschlossenen Zügen aus Großgüterw[agen] und Schwerlastwagen an, während aus der Tab[elle II] die Angaben für den größten Achsdruck und das Meterg[ewicht] bei der Beförderung einzelner Schwerlastfahrz[euge] in gewöhnlichen Zügen und die Stellung dieser Fahrze[uge im] Zug entnommen werden können, ohne daß jedesmal umfan[greiche] Berechnungen aufgestellt und besondere telegraphische [Anord]nungen getroffen werden müssen. Auch werden diese [Fahr]zeuge meist in gewöhnliche Güterzüge eingestellt werde[n kön]nen, so daß Sonderfahrten nur noch ausnahmsweise, z. [B. bei] Profileinschränkungen notwendig werden.

Die Einteilung des Reichsbahnnetzes in bestimmte, sic[h nach] der Tragfähigkeit der Brücken und des Oberbaus ric[htende] Klassen (N, E, G, H, J, K) macht in Verbindung mit [dem in] der Aufstellung begriffenen „Achsdruckverzeichnis" eine [solche] Aenderung der Fahrdienstvorschriften möglich, daß k[ünftig] jede Station ohne Mitwirkung der Reichsbahndirektione[n ent]scheiden kann, ob und wie solche Schwerlastfahrzeuge [in ge]wöhnlichen Zügen befördert werden können.

Vielleicht geben diese in die Augen springenden Vorte[ile der] Einteilung der Eisenbahnnetze in N-, E-, G-Strecken au[ch an]deren Vereinsverwaltungen, die bisher dieser Organisati[on ab]lehnend gegenüberstanden, Veranlassung, die Frage der [Eintei]lung ihres Bahnnetzes in solche Streckenklassen einer [Nach]prüfung zu unterziehen.

Bücherschau.

— **Die Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen** mit besonderer Berücksichtigung der elektrischen Beleuchtung. Von Dr. Max Büttner. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 120 Textabbildungen. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 12 ℳ.

Seit dem Erscheinen der 2. Auflage hat besonders die elektrische Wagenbeleuchtung eine schnelle Entwicklung erfahren, so daß in der vorliegenden dritten Auflage dieser Teil neu bearbeitet werden mußte. Alle neueren Bauarten und Betriebserfahrungen mit elektrischer Zugbeleuchtung [sind] eingehend berücksichtigt worden, aber auch die neuesten [Ver]besserungen der Gasbeleuchtung, wie z. B. die neue Ölgas[-Stein]gasbeleuchtung (mit Urteer als Ausgangsmaterial), die v[on der] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Verbindung mit der [Firma] Julius Pintsch A.-G. jetzt eingeführt wird. Das bekannte [Buch] wird allen Fachleuten der Eisenbahn-Personenwagen-Beleu[chtung] willkommen sein, da es eine Fülle wertvoller Erfahrung [enthält] und daher als Nachschlagebuch kaum zu entbehren ist. [Druck] und Ausstattung sind vorzüglich.

Einfahrt in ein besetztes Gleis.

Von Eisenbahninspektor **Curt Krüger** (Hamburg Hbf.).

\enn man die Verkehrsmittel der Straße mit der Eisenbahn ı eicht, findet man wesentliche Unterschiede. Jene, mit Aus-]ıe der Straßenbahn, können ihre Gäste überall ein- oder ; eigen lassen, wo es ihnen beliebt. Wenn der eigentliche ıplatz z. B. vor einem Bahnhof oder einem Theater mit , zeugen besetzt ist, und ein anderes Fahrzeug nicht warten] bis ein Platz frei geworden ist, kann es sich irgendwo in ı Nähe einen Platz am Bürgersteig aussuchen und seine ıagiere ein- oder aussteigen lassen. Wenn ein Straßenbahn-ı n wegen der langen Reihe vor ihm liegender Wagen nicht ie Haltestelle heranfahren kann, steigen die Gäste schon ıler Haltestelle aus und ein.

I › Gäste der Eisenbahn sind ungünstiger daran. Wenn ein ıbahnzug wegen besetzter Gleise nicht einfahren kann, muß großer Entfernung außerhalb des Bahnhofes vor dem Ein-ıignal halten. Meistens handelt es sich hierbei nur uı n kurzen Augenblick. Wie verhalten sich aber die Reisen-ı wenn ein Zug längere Zeit draußen warten muß, besonders . es sich um Reisende des Berufsverkehrs handelt, denen l Minute kostbar ist? Nun, sie machen es nicht anders als Straßenbahngäste, sie verlassen einfach, nachdem einer den nng gemacht hat, den Zug und über die Nachbargleise hin-das Bahngebiet. Dies ist sehr gefährlich, namentlich beim ın vor einem großen Bahnhof mit zahlreichen Gleisen neben ı des haltenden Zuges. Es muß deshalb dafür gesorgt wer-ı daß jeder Zug möglichst ungehindert in den Bahnhof ein-ıen kann.

\as ist aber zu tun, wenn das Einfahrgleis ıt frei gemacht werden kann? Darf der Zug ı in das besetzte Gleis eingelassen werden? Diese Frage üen die Eisenbahnbetriebsbeamten sich auch in anderen ı,n vorlegen. In den großen Verkehrszentren z. B. kommt ter vor, daß eine Lokomotive oder ein Übergabezug in ein ztes Gleis einfahren muß, weil die Gleisanlagen den heu-g Ansprüchen nicht mehr genügen. Sind die Beamten zu l em gefährlichen Experiment befugt?

reißen und der Vorschrift dadurch oft einen ganz anderen Sinn geben.

Die teilweise oben schon benannten Vorschriften für die Einfahrt eines Zuges aus dem Zusammenhang genommen, lauten:

a) Bevor ein Einfahrsignal für einen Zug auf Fahrt gestellt wird, ist zu prüfen, ob die Fahrstraße frei ist. (§ 23 (¹) F. V.)

b) Der Vorstand des Betriebsamtes bestimmt, ob und auf welchen Bahnhöfen während der Einfahrt von fahrplanmäßig haltenden Zügen durch Signale gedeckte Abschnitte ihrer Fahrgleise zum Rangieren oder Aufstellen von Fahrzeugen benutzt werden dürfen und ordnet an, wie weit jedes Gleis über die Stelle hinaus, bis zu der der einfahrende Zug vorrücken darf, freigehalten werden muß. (§ 77 (⁵) F. V.)

c) Muß der Zug in ein Gleis eingelassen werden, das nicht in seiner ganzen Ausdehnung frei ist, so ist er z u n ä c h s t vor dem Einfahrsignal zu stellen. (§ 31 (³) F. V.)

Beim Lesen dieser Sätze liegt der Gedanke näher, die Einfahrt in das besetzte Gleis sei überall ohne weiteres erlaubt, wenn nur der Zug zunächst vor dem Signal gestellt worden ist.

Der Sinn oben angezogener Vorschriften ist folgender.

Die Vorschrift zu a) bringt den für die Durchführung des Zugbetriebes geltenden Hauptgrundsatz zum Ausdruck: „K e i n e Z u g f a h r t d a r f g e s t a t t e t w e r d e n, b e v o r n i c h t z w e i f e l s f r e i f e s t g e s t e l l t i s t, d a ß d e r W e g f ü r d i e s e Z u g f a h r t f r e i i s t."

Keine Regel ohne Ausnahme, so auch hier. Hinter obigem Grundsatz ist im § 23 (¹) F. V. auf § 77 (⁵) F. V. verwiesen, der die Ausnahme behandelt. (Der Wortlaut des § 77 (⁵) F. V. ist oben unter b) angeführt.)

Damit sind die Vorschriften für die planmäßige Einfahrt erschöpft. Der oben unter c) aufgeführte Absatz, der scheinbar die Hauptbestimmung über die Einfahrt in ein besetztes Gleis enthält kommt nicht in Frage. (Er wird später behandelt.) Für das Gesagte ein Beispiel.

50 m
III
I
nach B
von B
Bahnsteig
von C
nach C
Bahnhof A:
Gleisabschnitt 1 Gleisabschnitt 2 Gleisabschnitt 3

\as sagen die Fahrdienstvorschriften hierüber?

ı f solche Frage gehört eine ganz klare und eindeutige Antı. Das ist aber nicht der Fall. Man begegnet daher unter ı Betriebsbeamten vielfach falschen Auffassungen, so daß es öt ist, auf dieses gefährliche Kapitel einzugehen.

Im Verfasser wurde in seiner Ausbildungszeit die Frage ıelegt: „Ist eine Einfahrt in ein besetztes Gleis erlaubt?" u die verneinende Antwort wurde erwidert: „Jawohl, die Einıh ist erlaubt, der Zug muß nur zunächst vor dem Einfahrigıl gestellt werden!"

] diese Auffassung ohne jede Einschränkung richtig?

ı die schwer faßlichen Vorschriften dem Verständnis nahe u ringen, soll erst

‹ Einfahrt in ein freies Gleis (§ 23 (¹) F. V.), dann

‹ Einfahrt in ein bedingt freies Gleis (§ 77 (⁵) F. V.) und schließlich

‹ Einfahrt in ein besetztes Gleis (d. h. in ein Gleis, das an l e r Stelle besetzt ist, an der planmäßig Züge zum Halten kommen) behandelt werden.

· Lesen von Vorschriften unerfahrene Bedienstete werden ielne Absätze aus dem Zusammenhang immer wieder heraus-

1. Einfahrt eines Zuges von B in Gleis I des Bahnhofes A.

Bevor das Einfahrsignal auf Fahrt gestellt wird, ist zu prüfen, ob das Gleis frei ist. Gleis I ist in drei Abschnitte, 1, 2 und 3, geteilt. Für jeden Abschnitt ist ein besonderer Bediensteter für das Freisein des Gleises verantwortlich. Durch Bedienung von Blockfeldern wird die Fahrstraße festgelegt und damit zum Ausdruck gebracht, daß die Prüfung vorgenommen und das Gleis frei ist. Der Bedienstete des Abschnittes 3 — des entferntesten — beginnt mit der Blockung, trotzdem dieser Abschnitt von einem Zuge, der fahrplanmäßig in A hält, zunächst nicht berührt wird. Nachdem so die ganze Fahrstraße nach den Anordnungen der Verschlußtafeln festgelegt und das Einfahrsignal gezogen ist, kann der Zug einfahren.

Dies wäre die Einfahrt in ein durchgehendes Hauptgleis, das in seiner ganzen Ausdehnung frei ist (§ 23 (¹) F. V.).

2. Einfahrt eines Zuges von B in Gleis III des Bahnhofs A.

Wenn es sich um eine stark belastete Strecke handelt (das soll hier angenommen werden), können bei einer Einfahrt von B in Gleis III die Weichen des Gleisabschnittes 3 wegen der Gefahr einer aus Richtung C kommenden Flankenfahrt nicht nach den

Gleisen II oder I zu gelegt werden. Sie müssen gerade liegen und führen dann in ein Gleis hinein, das 50 m hinter dem Ausfahrsignal zum Aufstellen von Fahrzeugen benutzt wird. Prüfung des Gleises und Zugfahrt finden wie im Falle 1 statt.

Dies wäre eine Einfahrt in ein Gleis, das nicht in seiner ganzen Ausdehnung frei ist. Sie ist nur gestattet, wenn der Vorstand des Betriebsamtes vorher die nötigen Bestimmungen erlassen hat (§ 77 (5) F.V.) und diese in der Bahnhofdienstanweisung enthalten sind.

Nachdem die beiden verschiedenen Einfahrten nach § 23 (1) und 77 (5) F.V. klargestellt worden sind, bleibt noch die oben unter c) angeführte Vorschrift (§ 31 (3) F.V.) zu behandeln. Hierbei ist zu beachten, daß der oben angezogene Absatz in einem Paragraphen steht, der von der Abweichung von der Bahnhoffahrordnung handelt. Der Satz auf obiges Beispiel bezogen würde dann wie folgt zu ergänzen sein:

> „Muß ein Zug abweichend von der Bahnhoffahrordnung statt in das durchgehende Gleis I in das Gleis III (das nicht in seiner ganzen Ausdehnung frei ist), eingelassen werden, so ist er zunächst vor dem Einfahrsignal zu stellen."

Die Anwendung weiterer Sicherheitsmaßnahmen, die bestimmt vorgeschrieben wären, wenn diese Vorschrift anders ausgelegt werden sollte, ist nicht erforderlich.

Damit ist zunächst festgestellt, daß es sich bei den Fällen des § 77 (5) F.V. eigentlich gar nicht um eine Einfahrt in ein besetztes Gleis handelt, denn der planmäßige Halteplatz ist in diesen Fällen nicht besetzt. Das Gleis ist noch frei bis zu dem Deckungssignal. Darüber hinaus muß nach Anweisung des Vorstandes des Betriebsamtes noch eine bestimmte Strecke freigehalten werden. Als Folgerung ist weiter festzustellen, daß die Einfahrt eines Zuges, dessen planmäßiger Halteplatz ausnahmsweise besetzt ist, **nicht** ohne weiteres stattfinden darf.

Wie bereits dargelegt, müssen in der Praxis aber tatsächlich ausnahmsweise Züge in ein besetztes Gleis eingelassen werden. Bei den regelmäßigen Fällen des § 77 (5) liegt eine direkte Gefahr nicht vor. Eine Gefahr tritt vielmehr erst ein, wenn ein Zug in ein Gleis einfahren muß, dessen planmäßiger Halteplatz besetzt ist. Gerade für diese Fälle fehlen klare Bestimmungen in den Fahrdienstvorschriften; man kann sie aber aus diesen herauskonstruieren. Man wendet einfach wieder den § 77 (5) an, wobei Voraussetzung ist, daß es sich um Züge handelt, die fahrplanmäßig im Bahnhof halten.

Es ist im § 77 (5) nicht zum Ausdruck gebracht, was für Abschnitte der Fahrstraßen gemeint sind und was für Signale zur Deckung dieser Abschnitte verwendet werden sollen. Man kann sich also die Gleise in beliebige Abschnitte zerlegen und als Deckungssignal das Signal 6b anwenden, das überall aufgestellt werden kann.

Wird wieder obiger Bahnhof A als Beispiel genommen: Die Gleise I und III sind besetzt. Infolge Stockung in Richtung C können die Züge nicht abfahren. Vor dem Einfahrsignal ist aus Richtung B ein Zug eingetroffen, der dort bis zur Beseitigung der Stockung liegen bleiben müßte. Die Reisenden würden aussteigen und Gefahr laufen, in den Nachbargleisen überfahren zu werden. Es wird deshalb erwogen, den Zug in das besetzte Gleis I an den Bahnsteig zu nehmen. Das darf aber nur stattfinden, wenn der Vorstand des Betriebsamtes auf Grund des § 77 (5) F.V. bestimmt hat, wie und in welcher Entfernung der Abschnitt des Gleises I, den der erste Zug besetzt hält, zu decken ist. Damit ist das Ziel erreicht: Die Einfahr[t in] ein besetztes Gleis (d. h. in ein Gleis, dessen [plan]mäßiger Halteplatz besetzt ist) ist nur gestattet, w[enn] eine Anordnung des Vorstandes des Betri[ebs]amtes vorliegt. Diese muß in die Bahnhofdiensta[nwei]sung aufgenommen werden. Will der Vorstand des Bet[riebs]amtes solche Einfahrt auf einigen Bahnhöfen verbieten, [so muß] dies Verbot nach dem Wortlaut des § 77 (5) ausgespr[ochen] werden; denn die Bestimmung lautet nicht: „Der Vor[stand] des Betriebsamtes bestimmt, auf welchen Bahnhöfen" usw[.,] sondern sie lautet: „. . . . . er bestimmt, ob und auf wel[chen] Bahnhöfen" usw. . . . . .

Ob der Vorstand des Betriebsamtes zu der Auslegung [des] § 77 (5) F.V. in diesem Sinne berechtigt ist, geht aus dem [Wort]laut nicht klar hervor. Denn es fehlt in den Fahrdien[stvor]schriften die Bestimmung, wie der Zug davon benachri[chtigt] werden soll, daß das Gleis besetzt ist (mündlich, durch Bef[ehl] oder Vorsichtsbefehl) und ob er nunmehr als Zugfahrt [mit] Begleiter oder als Rangierfahrt unter Begleitung eines Ra[ngier]leiters einfahren soll. Das Stellen vor dem Signal allein [kann] nicht als ausreichende Sicherheit angesehen werden.

Für die elektrische Stadtbahn- und Vorortstrecke Blank[enese]–Poppenbüttel gilt folgende Anordnung: (§ 45 Ziffer 2 der [Vor]schriften für den Stadtbahn- und Vorortverkehr usw.):

> „Sobald feststeht, daß . . ., haben die Stationen den [vor] dem Einfahrmast eintreffenden Zug unter Begleitung [eines] Bediensteten auf Befehl A mit schrittweiser Geschwind[igkeit] an den Bahnsteig zu nehmen, auch wenn bereits ein Zu[g der] gleichen Richtung am Bahnsteig liegt. Der zuerst [einge]fahrene Zug ist durch Signal 6b zu decken und kan[n, um] Platz zu machen, nach Verständigung der Reisenden übe[r den] Bahnsteig hinaus vorgeschoben werden."

Für die übrigen Strecken Hamburgs gilt folgende Anord[nung]:

> „Muß ein Zug ausnahmsweise in ein Gleis einfahre[n, das] nicht in seiner ganzen Länge frei ist, so ist der Zug zu[nächst] vor dem Einfahrsignal zu stellen. Der Lokomotivführ[er ist] dort mündlich zu verständigen, bis zu welcher Stelle er [nach] Erteilung der Fahrerlaubnis einfahren kann. Für den Z[ug] ist innerhalb des Bahnhofes ein Signal 6b mindestens [. . .] vor dem Gefahrpunkt aufzustellen."

Hierüber müßte aber in erster Linie die Fahrdienst[vor]schrift selbst klare und eindeutige Auskunft geben. [Es] würde von vielen Seiten begrüßt werden, wenn der gesamt[e hier] behandelte Stoff zu einem besonderen Paragraphen zusam[men]gestellt und in den Abschnitt über den Fahrdienst auf den [Sta]tionen aufgenommen würde. Denn allein die verschieden[e] Auslegung durch die Ämter bezügl. der Verständigung des [Lo]komotivführers (hier mündlich — dort Befehl A) könnte [das] Personal, z. B. bei Versetzung von einem zum anderen Ba[hnhof,] gefährlich werden. Hier ist einheitliche, klare und eind[eutige] Regelung am Platze.

Die hieraus folgenden Aufgaben sind diese:

1. Die jetzt vorhandenen schwer verständlichen Vorsch[riften] dem gesamten Personal verständlich zu machen (z. [B.] Dienstvortrag),
2. zu prüfen, ob die nötigen Ausführungsbestimmung[en zu] § 77 (5) F.V. erlassen und in die Bahnhofdienstanw[eisun]gen aufgenommen sind.
3. zu prüfen, wie die Fahrdienstvorschriften am beste[n ge]ändert werden können.

Allgemeines.

— **Ein Leuchtturm in München.** Auf dem Ausstellungsgebäude der Verkehrsausstellung München, wird z. Zt. ein Leucht- und Aussichtsturm errichtet. Das in Eisenbeton aufgeführte Bauwerk wird bei seiner Höhe von 41 m und durch seine Aufstellung auf dem das Häusermeer der Stadt schon [über]ragenden Ausstellungsgelände eine prächtige Aussicht i[n das] bayerische Hochland bieten. Das Blinkfeuer in dem Turm [soll] eine Streuweite von 100 km haben. Der Turm soll durc[h den] Einbau von Läden neben seinen sonstigen Aufgaben auch [. . .] wirtschaftlich ausgenutzt werden.

Verkehrs- und sonstige Technik auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1925.

Von Dr. Max Roscher, Berlin.

ie Jahrhunderte alte Leipziger Messe hat sich zu einem be-tsamen Faktor in der deutschen Wirtschaft, ja zu einem twirtschaftlichen, einem Weltereignis entwickelt. Sie ist als ßte Warenschau eine regelmäßige Weltausstellung geworden, i veranschaulicht, was Wissenschaft, Industrie und Handel tschlands leisten. Als Verkehrsknotenpunkt in der Mitte stiger Verkehrsstraßen, verdankt Leipzig seine Stellung als sestadt vor allem diesem verkehrsgeographischen Moment. neuzeitliche Verkehrswesen, jene Grundlage der Volkswirt-aft und der Weltwirtschaft, hat zwar durch Herbeiführung nellen und billigen Transports für eine ausgedehnte Versen-g von Musterstücken und durch die über Angebot und Nach-e und alle Marktverhältnisse aus der ganzen Welt sofort genau unterrichtenden Nachrichtenmittel die persönliche esenheit im Güteraustausch vielfach entbehrlich gemacht. ererseits aber ermöglichen diese Verkehrsmittel wieder das ammenströmen von Hunderttausenden zu bestimmter be-izter Zeit und an einem bestimmten Ort und sichern die Ver-fgung, während die Nachrichtenmittel eine ständige Verbin-g mit dem Wohnort, der Geschäftszentrale, der Produktions-te zur Berichterstattung, zur Einholung von Anweisungen . gestatten. Damit war die Voraussetzung gegeben, an einem ein reichhaltigstes Angebot aus allen Geschäftszweigen zu-menzufassen und nach Bedarf, Qualität, Preis möglichst vor-aft zu kaufen. Eine solche U n i v e r s a l i t ä t, die natur-äß Messen für regionale und Spezialzwecke nicht ausschließt, gleich umfassende häufige Veranstaltungen anderswo ver-, führt durch Kenntnisgabe aller Fortschritte eine Be-htung innerhalb der einzelnen Fabrikationszweige, damit eine lerung der Fabrikation, die dem Käufer zugute kommt, her-e und gibt der Messe unabhängig von dem g e s c h ä f t l i c h e n ment einen K u l t u r c h a r a k t e r, indem sie Technikern, enten, Schülern einen geradezu idealen Anschauungsunter-t erteilt, aber auch anderen Einblick in die Errungenschaften Neuerungen auf allen Gebieten der Fabrikation gewährt.

e diesjährige Frühjahrsmesse ließ diesen universal-welt-schaftlichen Grundzug scharf hervortreten. Aus allen Län-waren die Aussteller, Käufer und sonstigen Besucher in reichen Sonderzügen (auch aus dem Auslande) und in Flug-en herbeigekommen. Durch räumlichen Ausbau, Heranziehung r und Vergrößerung schon vorhandener Ausstellungs-pen, durch schärfere Gliederung der Messe selbst war man ebt gewesen, den Messegedanken in neue Produktionskreise ragen, die bisherigen Messezwecke in immer vollkommenerer se zu erfüllen. In der allgemeinen Mustermesse erregte der tz der bisherigen Messehalle „Markt" durch eine U n t e r-n d m e s s e h a l l e, dem ersten unterirdischen Messehaus Welt, das die Platzfrage, die große Sorge aller Messe- und stellungsveranstalter, kühn und glatt löste, das besondere In-se der Besucher. Auch sonstige umfangreiche Erweiterungs-en sollen der immer wachsenden Zahl der Aussteller Raum ihren. Neue Zweige der allgemeinen Mustermesse waren die amenmesse, die Messe für Jagd- und Fischereibedarf, Wald-schaft und Waldverwertung, die Messe des Ackerbauministe-s der Ver. Staaten von Amerika mit Rohstoffausstellung en der Ausstellung verschiedener anderer Länder).

r In- und Ausländer war Gegenstand des größten Interesses **Technische Messe,** die sich, obgleich einer der jüngsten, wohl em bedeutendsten Zweige der Leipziger Messe und zu einer h n i s c h e n A u s s t e l l u n g größten Stils ausgewachsen Gerade sie als Einheitsmesse der deutschen Technik führt Neuerungen übersichtlich vor, fördert durch den Wettbe-das Streben zu höchster Qualität und wirkt anregend durch persönlichen Gedankenaustausch. Das ist mit Rücksicht auf Wichtigkeit, die der deutsche Export technischer Erzeugnisse unsere gesamte Wirtschaft besitzt, von nicht zu unterschätzender Bedeutung, zumal die Messe für viele Industriezweige, die sich keine eigene Organisation für die Ausfuhr ihrer Waren einrichten können, die gegebene Schau- und Verkaufsgelegenheit darstellt. Durch Angliederung mehrerer neuer Sondermessen und durch die große Zahl der in den riesigen Maschinenhallen ausgestellten Gegenstände bot die jetzige Technische Messe auch dem Fachmann eine so ungeheure Fülle von Neuerungen und Fortschritten, daß es Mühe hielt, sich auch nur einen allgemeinen Überblick in kurzer Zeit zu verschaffen, daß wir kein erschöpfendes Bild geben können und uns u. a. auf das verkehrstechnische Gebiet beschränken müssen. In einer neuen 200 m langen Halle wurde eine W ä r m e m e s s e eröffnet. Ziel der deutschen Wärmetechnik und -wirtschaft ist heute, nachdem in der Kriegs- und Inflationszeit unter allen Umständen Deckung des Bedarfs erstrebt wurde, den größten Nutzen für die Volkswirtschaft herbeizuführen, damit diese wettbewerbsfähig ist. Demgemäß war der Leitgedanke dieser Messe, zu zeigen, wie eine Verwertung aller Brennstoffe, auch der bisher als minderwertig angesehenen, zu erreichen ist. Die neue Messe gab eine praktische Übersicht über alle wärmetechnischen Einrichtungen; sie wurden meist im praktischen Feuerungsbetriebe vorgeführt, so Dampfkessel mit neuesten Feuerungen, die den in Deutschland verfügbaren Brennstoffen angepaßt sind, metallurgische und keramische Öfen, Heizanlagen für Dampf, Warmwasser und Warmluft, Vorrichtungen gegen Wärmeverluste und zur Ausnutzung von Abdampf und Abwärme, alle Brennstoffe mit ihren verschiedenen Eigenschaften, eine wissenschaftliche Ausstellung des auf dem Gebiete der Kohlenproduktion und -verwertung und der Verminderung des Brennstoff- und Kraftverbrauchs Geleisteten mit anschaulichen Bildern, Karten und Modellen.

Den großen Vorzug der praktischen Vorführung der ausgestellten Gegenstände zeigte auch die neue F ö r d e r m e s s e mit vervollkommneten Formen der in Fabriken und zwischen zusammengehörigen Betrieben (Gruben, Hütten, Hafen- und Speicheranlagen) verwendeten Fördermittel. Eine weitere neue Gruppe war die b e t r i e b s t e c h n i s c h e A u s s t e l l u n g der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure, die zweckentsprechende betriebstechnische Maßnahmen zur Verbilligung der Produktion bei gleichzeitiger Erzielung von Qualitätsarbeit bekanntgab. In der vor einem Jahre schon einmal abgehaltenen, wesentlich vergrößerten B r a u n k o h l e n f a c h m e s s e traten erhebliche Fortschritte in der rationellen Heiztechnik hervor, die nicht nur für das verarmte Deutschland, sondern auch für andere Völker, wie Südamerika, Indien und China von großer Bedeutung sind, in denen sich der Übergang von einer reinen Rohstoff- zu einer Industriewirtschaft vollzieht, und die sich von englischer Kohle unabhängig machen und ihre eigene Kohle, Braunkohle und den Ölschiefer verwenden wollen. Für das in diesen Ländern aus der eigenen Kohle gewonnene Rohöl waren verschiedene Muster von ortsfesten beweglichen Rohölmotoren in verbessertem Zustande zu sehen. Über 20 Modelle des kompressorlosen (wobei also der Brennstoff ohne Einblaseluft eingespritzt und zerstäubt wird) Dieselmotors wiesen größere Einfachheit in Betrieb und Bedienung auf; darunter waren auch Modelle für Schiffsantrieb und sogar für den Antrieb eines Lastkraftwagens. Viel Interesse erregte eine Erfindung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, eine s e l b s t t ä t i g w i r k e n d e A r r e t i e r u n g, die durch Einwirkung einer Schleifhebelanordnung auf ein in die Luftbremsleitung der Lokomotive eingeschaltetes Absperrorgan selbst sehr schnell fahrende Züge beim Überfahren des Haltesignals selbsttätig zum Halten bringen soll. Beim H ä n g e b a h n b a u fielen Weichen auf, die das Herabfallen eines Wagens infolge unvollkommener Einstellung der Weichen ausschließt. Die Betätigung von D r e h s c h e i b e n geschah von Hand, aber selbsttätig durch den Wagen; im Drehscheibenbau war Kugellagerung vorherrschend.

Von Firmen, die außerhalb des Verbandes der deutschen Automobilindustrie stehen (diese selbst stellt in Leipzig nicht aus), auch von der fremdländischen Industrie, waren Personen- und Lastkraftwagen zu sehen, so verschiedene kleine amerikanische Autos in billigen Typen, ein Schlepper einer Schweizer Firma u. a. Da das Auto bei uns noch längst nicht wie in Amerika zum Volksgut geworden ist, wäre es sehr erwünscht gewesen, wenn man die deutschen Erzeugnisse mit den deutschen Wagen hätte vergleichen können, um zu beurteilen, ob nicht die deutsche Industrie die mit hohem Einfuhrzoll belasteten Fordwagen zu übertreffen vermag. Weiter war das Verkehrswesen mit einer großen Zahl von Motorrädern, Fahrrädern, Wagen, Wasserfahrzeugen in verschiedensten Formen und Größen vertreten. Elektrokarren zur Beförderung von Lasten in Fabrikhöfen, Werkstätten, Lagern, Speichern, Güterschuppen, auf Bahnhöfen, auch innerhalb von Städten wurden im Freien vorgeführt und besaßen leichte Lenkbarkeit und große Verwendbarkeit. Auf dem Messegelände selbst wurden sie zur Personenförderung verwendet. Sie können auch in gedrungenerer Bauart als Schlepper zum Verschieben von Eisenbahnwagen, zum Drehen von Drehscheiben, Schleppen von Fahrzeugen und als Stapler zum Befördern, Heben und Stapeln der Ware, zum Überladen aus und in Waggons beim Fehlen von Laderampen verwendet werden. Mit einfachen technischen Mitteln erreicht man so Zeit- und Krafteersparnis. Motorpferde dienten zum Ziehen von Lasten bis zu 12 000 kg bei geringem Brennstoffverbrauch. Die Knorrbremse A.-G. in Berlin-Lichtenberg führte einen Auto-Schnelllastzug mit Vierradbremse auf Motorwagen und Anhänger vor, der durch den Führer bedient wird, so daß kein Mitfahrer nötig ist, und die ohne Bremsgestänge arbeitet; der abgerissene Anhänger bremst selbsttätig. Im Hinblick auf die Bedeutung, die die Druckluftbremse im Eisenbahnwesen erlangt hat, ist anzunehmen, daß sie, da sie hohe Geschwindigkeit großer bewegter Massen infolge sicheren und stoßfreien Abbremsens auch eines schnellfahrenden Zuges von Hand gestattet, auch für die Entwicklung des Schnellastzugverkehrs von Wichtigkeit werden wird. Eine Gleisrückmaschine der Maschinenfabrik Hasenclever A.-G., Düsseldorf, ermöglichte ein maschinelles Rücken bis ans Ende der Gleislänge, so daß das bisherige kostspielige und umständliche Rücken der Gleisenden von Hand fortfällt. Die Firma Henschel & Sohn in Cassel stellte Dampfstraßenwalzen mit mannigfachen Neuerungen namentlich am Dampfkessel und zum erstenmal auf der Leipziger Messe eine neue Lokomobile mit Gutermuth-Diffusor-Kolbenschiebersteuerung aus; Lokomotiven der Firma waren nicht vorhanden. Die Linke-Hoffmann Lauchhammer A.-G. zeigte zahlreiche Muster ihrer mannigfachen Erzeugnisse, wie kompressorlose Dieselmotoren; neue Abraumlokomotiven (für die Befeuerung von Braunkohlenbriketts); Kohlenstaubwagen (zum Abtransport von trockenem, fein gemahlenem Kohlenstaub, wie er heute vielfach zur Feuerung verwandt wird); Holzkastenkipper (zur Beförderung von Abraumgut, mit einfacher Bedienung); nach Chile gelieferte Eisenbahnwagen; Krane; Eisenhoch- und Brückenbauten; Förderwagen in den verschiedensten Ausführungen; Räder und Radsätze für Vollbahnen, Kleinbahnen, Förderwagen, Abraumwagen. Von sonstigen Einzelstücken für den Eisenbahnbedarf seien Schnittmodelle und Eisenbahnachsbuchsen der Firma Riebe-Werke A.-G., Berlin-Weißensee, erwähnt, wie sie neuerdings für Straßenbahnen, Stadtbahn und große Güterwagen verwendet werden, bei denen die vollständigen Achsbuchsen mit Rollenlagern, Dichtung usw. als geschlossenes Ganzes montiert und demontiert werden können. Die als Erbauerin von Drahtseilbahnen, Elektro-Hängebahnen, Bandförderer usw. bekannte Firma Bleichert & Co., Leipzig, die nach dem neuen System Bleichert-Zuegg die Zugspitzenbahn baut, führte u. a. Verlade-, Transport- und Förderanlagen neuer Bauart vor. Feuerlose Lokomotiven der Firma Krauß & Co. A.-G., München, dienen zum Rangierdienst auf Werk- und Anschlußbahnen, gestatten die Verwendung nur an einzelnen Stunden des Tages und vermeiden Feuersgefahr und Rauchbelästigung. Die Lokomo baufirma Berliner Maschinenbau A.-G. L. Schwartzkopff, Ber führte Schmalspurtenderlokomotiven, elekt sche Industriebahnlokomotiven und Heißdan straßenwalzen in vollkommenster Bauart vor. Von der Fi Orenstein & Koppel A.-G. für Bagger-, Lokomotiven- und F bahnenbau war ein Heißdampflöffelbagger a Raupenketten zu sehen, der sich an Stelle von Schie auf Raupenketten selbst fortbewegt. Im Betrieb vorgefü wurde eine kompressorlose Dieselmaschine Firma Krupp (die ihrer Bedeutung entsprechend verschied wichtige Neuerungen als Ergebnis ihrer Umstellung auf F densgerät zeigte — z. B. die vielseitige Verwendung des Kru schen rostfreien und säurebeständigen Spezialstahls — und z ein Krupp-Rohölmotor von 12 PS effektiver Leistung 550 Uml./Min. und von 35 PS bei 350 Uml./Min., die ohne je Eingriff des Bedienungsmannes zünden und namentlich a für Schifferboote und Lastkähne sowie für Hi maschinen auf größeren Schiffen verwendbar sind. Auch Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. zeigte Schiffsdie motoren für den Antrieb von Fluß- und Seeschiffen und als Hi maschine, außerdem führte sie ein fahrbares Förd band mit 30 t Stundenleistung, 12 m Achsenabstand für Ko Sand, Rüben usw. zum Verladen vom Lagerplatz in den Ei bahnwagen und auf das Fuhrwerk oder umgekehrt. Die De (Deutsche Maschinenfabrik A.-G.) Duisburg brachte u. Krananlagen (sowohl für Stückgut wie für Greiferbetr und zwar mit Greifer oder Lasthebemagnet), eine Drucklu lokomotive mit zwei Führersitzen für die Verwendung Bergwerken und bei Tunnelbauten, sowie in der Förderm eine Anzahl Schaubilder und Photographien auf dem Gebiete Transportwesens, einen Laufkran von 20 t Tragfähigk der die in der Werkzeugmaschinenhalle ausgestellte Kar seldrehbank der Firma Schieß bediente, zur Schau. der Maschinenbau-Anstalt Humboldt, Köln-Kalk, rührte eine kontinuierliche Kohlenförderanlage mit erhöhter N last her. Auf der Baumesse fiel ein riesiger Beton-För und Verteilungsturmkran der Allgemeinen Baumaschinenge schaft in Leipzig auf.

Unabhängig von den erwähnten Förderanlagen für grö Gegenstände, zu denen auch das in den Ver. Staaten von Ame mit seinen Riesenbetrieben viel verwandte, in Deutschland le noch wenig eingebürgerte „laufende Band“ gehört, gelange wachsender Verbreitung kleine Förderanlagen, „ chanische Boten“, Seilposten, Rohrposten, die Briefe, auch zwischen Bureauräumen Schriftstücke, Sparkassenbü oder in Warenhäusern, Fabriken usw. kleine Warenmenge Telegraphen- und Fernsprechämtern Telegramme und Gespr zettel befördern. Im Haus der Elektrotechnik zeigte die F E. Zwietusch & Co. in Berlin eine Reihe von konstruktiv wirtschaftlich vervollkommneten Anlagen, so eine verbes Rohrpostanlage für Weichenbetrieb mit Stationen, die infolge automatischer Regelung der Abfahrt Patronen in bestimmter Reihenfolge wahlweise untereina ohne gegenseitige Beobachtung verkehren können, ohne zu müssen, bis das ganze Fahrrohr frei ist. Eine Flachrohr anlage beförderte Bücher mit festem Deckel in entspreche Blechbehältern unter automatischer Aufschleusung in Empfangskorb. Eine Rohrpostanlage für Brief- und Z beförderung zeichnete sich durch sanftes Ausschleusen der F postbüchsen unter Vermeidung von Störungen der in ruh Betrieben arbeitenden Angestellten aus. Eine Rohrposta mit Handhebel (an Stelle der sonst üblichen Fußbetätigung) wandte eine kleine Luftpumpe für die Erzeugung des stromes und beansprucht wenig Anlagekosten und geringe K nis für Bedienung. Eine mit geringem Kraftverbrauch arbeit Aktenförderanlage benutzte auf einem einfachen Gleis lauf Greiferwagen, die in wahlweisem Verkehr die leichten, mit Einstellvorrichtung versehenen Förderkästen selbsttätig von

eitsplätzen aufnehmen, befördern und an irgendwelchen Ar- splätzen absetzen.

uch die A.-G. Mix & Genest in Berlin bzw. eine Tochterge- schaft stellte verschiedene neue Systeme ihrer Werkförder- ichtungen, so eine geringe Anlage- und Betriebskosten er- ernde Rohrpostanlage nach dem Kreislaufweichensystem mit iuschlosem Aufschleusen der Buchsen aus, ferner eine An- für kurze Entfernungen mit Fußtrittgebläse, eine „Draht- t" zur Beförderung von Zetteln, Geld und kleinen Waren- en (eine eigenartige Neuerung, bei der der auf einem auf- annten Stahldraht sich bewegende Wagen nach Art es Katapults mit Hilfe einer Gummischnur — also ohne orische Kraft — auf dem Draht entlang geschossen wird), Seilpost für die Beförderung von Büchern, Waren und an- en Gegenständen (bis 5 kg), bei der an Stelle eines Greifers verschließbares Kästchen vorgesehen ist und die Steuerung zwischen einem Gleise laufenden Wagens völlig automatisch elektrischem Wege mittels Druckknopfes (ähnlich wie bei zügen) erfolgt. Diese Firma führte auch im Betrieb eine ektropost vor, die Kästen mit Materialien bis 10 kg — eres Gewicht ist vorgesehen — selbsttätig durch Aufträge in senkrechte Richtung befördert, von einer auf einem Gleise enden Laufkatze aufnehmen und von dieser selbsttätig auf n anderen Aufzug absetzen läßt; man kann also die Kästen Materialien in jeder beliebigen Richtung von einem zum eren Stockwerk zu beliebigen Stellen durch selbsttätige ckknopfsteuerung befördern. Auch mannigfache Neuerungen ler automatischen und der Handtelephonie, einen elektrischen hlen-Kommandoapparat (als Gleismelder), Appa- der Bergwerkstelephonie und des Grubensignalwesens, ver- serte Elemente, auf dem Rundfunkgebiet einen neuen iröhren-Reflexempfänger (dem gute Aufnahmemöglichkeit, ße Abstimmschärfe und durch Verwendung von Sparröhren iger Betrieb nachgerühmt wurde) stellte die Firma vor.

on der Firma E. Zwietusch seien noch eine Reihe neuerer ster von Fernsprechapparaten, verschiedene Spe- apparate wie einfach zu handhabende Zeitmesser zur Mes- g der Zeitdauer von Arbeitsvorgängen und Fernsprechge- ächen usw., ein elektrischer Zeit- und Datums- empel zur Bedruckung von Schriftstücken usw., elektrische enuhren mit springenden Ziffern, ein verbesserter elektri- er Lötkolben, Schutzvorrichtungen gegen Starkstrom u., für den Rundfunk ein neuer Funkhörer erwähnt. Auch st war das hoch entwickelte Gebiet der deutschen Elektro- chnik mit mannigfachen Vervollkommnungen vertreten. f dem großen Stande der A. E. G. seien genannt: Meßgeräte, omwandler, Installationsmaterial, Relais, elektrische Uhren (B. zum automatischen Ein- und Ausschalten von Straßen- euchtungen, Heizanlagen, zur automatischen Begrenzung der omentnahme von elektrischen Motoren), Motorluftpumpen für ftwagen, Rauchgasprüfer zur Überwachung von Kessel- erung sowie zur Kontrolle von sämtlichen Industrieöfen, toren von den kleinsten bis zu den größten, Gleichrichter zur dung von Sammlern, Fünfröhren-Rundfunkgerät in Neutrodyn- altung mit eingebauter Anoden- und Heizbatterie, als Möbel- ck oder Koffer gearbeiteter Rundfunkempfänger, Präzisions- chtmaschine System Tober, Modell 1924, mit 16 Spulen. Der menskonzern, der einen mächtigen Lautsprecher zur Bekannt- e von Mitteilungen, für Anpreisungen usw. auf dem Riesen- ände der Technischen Messe ausgestellt hatte, zeigte neben ktrischen Schweißmaschinen, Bohr- und Schleifmaschinen, belmustern neuesten Typs diesmal — von der Erkentnis aus- end, daß die Wirtschaftlichkeit eines Betriebes auch von der wendung von Zeitverlusten infolge ungenauer oder verschie- n gehender Uhren, von der Aufrechterhaltung der Betriebs- herheit, von der Abwendung von Verlusten durch Schaden- er und Diebstahl abhängt — hauptsächlich Gegenstände des gnal- und Sicherheitswesens, eine Zentraluhren- lage, Uhren für Schiffe, Uhren in Verbindung mit elektrischem itstempel, der auf die Arbeitskarte die Zeit des Eintritts und des Austritts in und aus dem Werke druckt, Feuermeldeapparate, einen Apparat zur Untersuchung verdächtiger Personen auf entwendetes Metall, Meßinstrumente, schließlich — wie zahlreiche andere Firmen — Motoren usw. Die Osram G. m. b. H. und die Deutsche Gasglühlicht-Auergesellschaft in Berlin stellten neue Lampen aus, die den hohen Stand der Beleuchtungstechnik kennzeichnen. Die Firma Neufeldt & Kuhnke in Kiel führte selbsttätige elektrische Flüssigkeits-Schnellregler, elektrische Zeigertelegraphen und Fernzeigereinrichtungen zum Nachrichtenaustausch zwischen den einzelnen Betriebsstätten eines Werkes oder auf Schiffen bzw. zur Anzeige der augenblicklichen Stellung des beweglichen Teiles einer Armatur oder des Standes einer Flüssigkeitsoberfläche an gewissen Stellen, einen ganz neuen Schlagwetteranzeiger vor.

Auf der das Interesse weiter Kreise fesselnden Funkausstellung mit ihren seit der Berliner Schau erfreulicherweise weiter verbesserten und verbilligten Erzeugnissen der fast allzuschnell aufgeblühten Industrie zeigte die bekannte führende „Telefunken-Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H." in Berlin im Betrieb eine Einrichtung für Hochfrequenztelephonie für elektrische Werke, bei der die Energie des Senders auf den Hochspannungsleitungen übertragen wird. Der Dreiröhren-Reflexempfänger „Telefunken 3" (unter einem Glasgehäuse war der innere Aufbau gut zu erkennen) war in verschiedenen Ausführungen, als Schatulle, Truhe mit und ohne Lautsprecher, als Automobilempfänger, als großer Schrank mit eingebauten Batterien sowie Lautsprecher und Rahmenantenne zu sehen. Ein neuer Telefunkendetektor, der Polytektor, gestattet durch sinnreiche Schaltungsknöpfe jede besonders lautstarke Stelle seines Kristalls mit automatischer Sicherheit wiederzufinden. Für neue Sparröhren genügten sehr kleine Batterien. Die „Telefunken-Tonführung" macht aus dem Kopfhörer einen guten Lautsprecher. Die Lorenz A.-G. zeigte u. a. einen geschmackvollen Empfänger aus Polysander- und Mahagoniholz in Schrank- und Pultform mit eingebauten Elementen und federnd aufgehängten Röhren (eine Vorröhre, eine Audionröhre und zwei Niederfrequenzröhren), einen neuen Kopffernhörer. Weiter waren zu sehen von den Deutschen Telephonwerken und Kabelindustrie A.-G. ein Zweiröhrenempfänger (das Mehrröhrengerät scheint das Einzelröhrengerät zu verdrängen) mit eingebauten Trockenelementen, von der Schuchardt A.-G. u. a. der neue Globus-Allrator-Detektorempfänger (für den Wellenbereich von 230 bis 2800 m), von der A.G. I. Berliner ihr Superheterodyneempfänger, von dem Siemens-Konzern ihr Rundfunkgerät nach Telefunkenpatenten, von der Firma M. Reinhardt & Co. G. m. b. H. ihre „Reico"-Apparate. Die Gesellschaft Allradio-Telegraphon führte ihr „Telegraphon" vor, das eine telephonische Unterredung, eine Konferenz, ein Diktat, ferner auch — u. a. unter selbsttätiger Einschaltung zu bestimmter durch Schaltuhr einzustellender Zeit — drahtlich und drahtlos übermittelte Nachrichten aufnimmt, festhält und zu beliebig häufigem Abhören wiedergibt. Zahlreiche Einzelapparate, wie Detektoren, Lampen, Hörer (z. B. die Original-Dr. Nesper-Hörer), Lautsprecher (bei denen freilich das Problem noch nicht gelöst ist), Antennen, schließlich kleine, in der Tasche zu tragende Empfangsapparate bekundeten das Vorwärtsstreben der Industrie seit der Berliner Funkausstellung.

Ein wichtiges Gebiet der Maschinenindustrie, wenn es auch nicht zur Verkehrstechnik unmittelbar gehört, sei noch erwähnt. Es fand Unterkommen in der neu erbauten Halle 9, der größten Ausstellungshalle Deutschlands, die einen Höhepunkt in der baulichen Entwicklung der Technischen Messe darstellt. Sie war für die Werkzeugmaschinen bestimmt und besitzt unmittelbaren Gleisanschluß und zweckentsprechende, automatisch bediente Hebelvorrichtung, so daß die größten Maschinen ausgestellt werden konnten. Auch hier wurden selbst Riesenmaschinen im Betriebe oder wenigstens in Bewegung vorgeführt, z. B. mächtige Baumstämme zerstückelnde Holzgattermaschinen

mit hochragender Führung ihrer Sägeblätter, Bohr-, Plansäge-, Fräs-, Schneide- und Schleifmaschinen. Recht zweckmäßig war im Zusammenhang mit der Vorführung der Arbeitsweise die vielfach angebrachte Kennzeichnung der Wirkungsweise auf anhängenden Schildern mit wenig Schlagworten, die, wie die dichten Gruppen von Zuschauern bewiesen, auch dem Nichtfachmann ohne Erklärung die Bestimmung der Maschinen erkennen ließen. Als Hauptkennzeichen der ausgestellten Maschinen ergab sich eine Teilung der Fabrikation in drei Gruppen: In der einen Gruppe handelt es sich um die Herstellung von nur einer Maschine, aber in verschiedener Größe, die andere Gruppe baut nur große Maschinen und die dritte Gruppe fertigt Maschinen für genaueste Arbeit (z. B. Zeiß-Maschinen mit einer Genauigkeit von $^1/_{100000}$ mm). Größte Präzision und Ersparnis an Kraft, Material und Arbeit zur Erzielung einer rationellen, fabrikationsverbilligenden Wirtschaft, wie wir es nach dem verlorenen Kriege nötig haben, war der Leitgedanke. Aus der Fülle der 765 Stände seien nur einige wenige herausgegriffen: die auf einen Zug eine dicke Stahlstange durchschneidende Eisenschneidmaschine der Firma Henry Pels & Co., Berlin; eine automatisch, mit größter Genauigkeit auf Einstellung am Stellwerk arbeitende Riesenmaschine der Düsseldorfer Maschinenfabrik Schieß; mannigfachste Automatenmaschinen, die in rascher Folge Schrauben, Muttern, Achszapfen für Autos, Trinkbecher, Blechschachteln hervorsprudeln oder mit Schleifscheibensägen Stahlbohrer schärfen oder als Fräsmaschinen Striche und Rillen in Metallplatten einritzen, als Metallhobelmaschinen Rohgußstücke glätteten, Schmiedearbeit durch elektrisches Schweißen ersetzen, die Werkzeuge für die Fabrikation mit größter Genauigkeit prüfen. Gewaltig war der Eindruck, wenn man, auf der Seitengalerie der Halle stehend, den Blick in die Tiefe auf die arbeitenden Maschinen mit ihren stoßenden, hämmernden, klopfenden, surrenden, pfeifenden, quietschenden Werkzeugen sandte, überwältigend vermittelten Auge und Ohr die Erkenntnis von siegreicher Menschenarbeit über die Materie, deren rohe, sinnlos waltende Kraft vom Geist zu nutzbringender Arbeit gebändigt ist.

Das geschäftliche E r g e b n i s der diesmaligen Messe mit ihren 14 000 Ausstellungsfirmen wird trotz des gewaltigen Menschenandrangs nicht als günstig bezeichnet; nur die Technische Messe mit ihren zahlreichen Neuerungen und ihren 2900 Firmen soll besser abgeschnitten haben, indem nicht nur Abschlüsse erhoffen lassende Vorverhandlungen, sondern auch mannigfache feste Verkäufe stattfanden. Manches hatte ein besseres Ergebnis erhoffen lassen: die ausländischen Kredite, die unmittelbar vor der Messe erfolgte Herabsetzung des Reichsbankdiskonts, die befriedigende Entwicklung der deutsch-französischen Handelsvertragsverhandlungen. Aber dem standen als abschreckende, Inländer und Ausländer zur Zurückhaltung nötigende Momente die allgemeine Wirtschaftslage der Welt, die endlose Weltwirtschaftskrise, die Unsicherheit des Verlaufs der allgemeinen Handelsvertragsverhandlungen, der immer noch vorhandene Druck der inländischen Geld- und Kreditnot, der hohe Preisstand, die Erschwernis der deutschen Ausfuhr nach Amerika mit seinen vielfach prohibitiv wirkenden Zöllen, die in Deutschland bevorstehende Steuer- und Finanzreform, die Ungewißheit über die Auswirkungen des Dawesplanes gegenüber. Der Ausländer ist heute auf Grund seiner Erfahrungen, wenn ihm die Preise wirklich zusagen, bei Geschäftsabschlüssen vorsichtig, der Inländer besitzt nur geringe Kaufkraft. Auch der unerwartete Tod des Reichspräsidenten kam mit seinen unvermeidlichen Beeinflussungen des Wirtschaftslebens in Betracht.

Es werden auch Stimmen laut, daß eine gewisse „M e s s e d ä m m e r u n g“ gekommen sei. Sicherlich bedeuten die in Deutschland und Europa zurzeit vorhandenen 100 Messen geradezu eine M e s s e i n f l a t i o n — heute, wo nicht mehr wie zur Zeit der Geldinflation der Käufer der Ware nachlaufen muß, sondern wo wieder Se. Majestät der Kunde herrscht. Gegen den Messegedanken an sich wird geltend gemacht, daß das Risiko der Aussteller in einer Zeit schlechter Konjunktur wie gegenwärtig besonders groß ist, und daß heute bei den guten Verkehrsverhältnissen der Reisende zum Besuch der Kunden eine billigere und bessere Vermittlung zwischen Verkäufer und Käufer darstellt, während es andererseits der Käufer vorzieht, sich unmittelbar ins Produktionsgebiet zu begeben, wo er sich zuverlässiger als auf der kurzen, unruhigen Messe über Preise, Lieferungs- und Zahlungsbedingungen usw. unterrichten kann. Die Entwicklung muß letzthin entscheiden, inwieweit diesen Erwägungen Berechtigung zuzubilligen ist. Zu beachten ist aber, daß schließlich die ganze Welt gesunde wirtschaftliche Verhältnisse erstrebt und dringend braucht, und daß dann sich mit der nach Dauer und Ausmaß geringeren Konjunkturschwankung das Risiko des Ausstellers vermindert. Überdies muß eine geschickte Organisation nachdrücklichst darauf bedacht sein, dem Käufer die Auswahl so sehr als möglich zu erleichtern. Das geschieht durch Schaffung größter Übersichtlichkeit, durch Branchenzusammenfassung, durch straffe Zentralorganisation, wie es die Technische Messe mit Erfolg getan hat und weiter tun will. Der Käufer muß in der Lage sein, sich schnell und leicht über alle Neuerungen und die betriebstechnischen, kalkulatorischen und Lieferungsbedingungen seines Zweiges zu unterrichten. Das kann er, wenn weder eine Verzettelung der Messe nach Orten und Zeit stattfindet (die im übrigen auch von den Ausstellern auf die Dauer nicht mehr getragen werden kann, selbst wenn der Zwang der Konkurrenz zur Beteiligung führt), noch aber auch eine Verzettelung der Messe selbst durch zahlreiche weit verstreut liegende Ausstellungshäuser (80 der Allgemeinen Mustermesse in der Innenstadt!). L e i t m o t i v m u ß U n i v e r s a l m e s s e m i t k a u f k r ä f t i g e r i n t e r n a t i o n a l e r K u n d s c h a f t u n d f ü r d i e s e M e s s e e i n f a c h e r k l a r e r A u f b a u m i t s t r a f f e r G e s a m t o r g a n i s a t i o n s e i n , d a m i t s i c h d i e W e r b e k o s t e n a m b e s t e n l o h n e n. Geschieht das, dann ist zu hoffen, daß die Leipziger Messe in erster Linie dem Verkauf oder als eindrucksvolle Ausstellung der Orientierung, der Anknüpfung von Beziehungen, der Einleitung von Verhandlungen mit dem Ziel eines späteren Abschlusses dient, also geschäftlichen (Verkaufs- u n d Reklame-) Charakter besitzt. Weiter aber wird sie dann ein wertvolles Mittel, das für weiteste Kreise Anregung, Verbreitung und Förderung menschlichen Wissens und Könnens herbeiführt, Gelegenheit zu persönlichem Zusammentreffen und zu Besprechungen von Industriellen, Händlern, Regierungs- und Pressevertretern, Technikern, Ingenieuren, Wissenschaftlern der ganzen Welt über die Probleme der Zeit und damit zu gegenseitigem Verstehen gibt. So tritt zum geschäftlichen der Kulturcharakter.

Bücherschau.

— **Handbuch für Verlader 1925 (Hamburg-Amerika Linie).** In neuer Ausgabe und in geschmackvoller Form überreicht die Hamburg-Amerika Linie ihren Geschäftsfreunden das „Handbuch für Verlader“. Es enthält eine Fülle von Angaben, deren Kenntnis für den Verlader nach Übersee notwendig ist, z. B. über die regelmäßigen Überseeverbindungen der Hamburg-Amerika Linie, die Adressierung von Bahnsendungen aller Art, Schiffsfrachtenkontore, Verpackung für den Seetransport usw.

Der Eisenbahngüterverkehr der Hamburg-Amerika Linie wird in dem Buche besonders behandelt. Dieser ist so organisiert, daß die Möglichkeit besteht, Ausfuhrgüter jeder Art und Menge von allen Bahnhöfen des Kontinents im Stückgut-, wie im Wagenladungsverkehr, als Eil- wie als Frachtgut längsseit der Hapag-Dampfer zu liefern, selbst wenn als Frachtbriefempfänger nicht die Hamburg-Amerika Linie, sondern ein Hafenspediteur fungiert. Das Nähere ergibt sich aus den Mitteilungen auf Seite 147/148.

Zwei Karten, die das Liniennetz der Hamburg-Amerika Linie und den Hamburger Hafen mit den Betriebsanlagen der Hapag enthalten, sind dem Buche beigefügt.

Der von der Hamburg-Amerika Linie im Vorwort geäußerte Wunsch, daß sich das Handbuch als praktisches Hilfsmittel zur schnellen Unterrichtung über die Liniendienste der Gesellschaft und manche Fragen des überseeischen Frachtverkehrs bewähren möge, dürfte sich voll verwirklichen.

Vereinheitlichung der Eisenbahngesetzgebung.

Von Amtsgerichtsrat **W. Coermann** (Stuttgart).

Betriebsbeginn der Deutschen Reichseisenbahn-Gesellschaft tet den Beginn eines neuen Abschnitts in der Entwicklung utschen Bahnen. Bismarcks Einheitsgedanke ist verwirkr — allerdings anders, als Bismarck es gedacht; immerhin be eine Betriebseinheit, die es gerechtfertigt erscheinen läßt, Vereinheitlichung der landesrechtlichen Eisenbahnbestimen näher zu treten. Verfehlt wäre es, wollte man das ganze age stehende Recht lediglich nach theoretischen Grund einheitlich aufbauen. Das Eisenbahnrecht ist ein vorzugs wirtschaftliches, aus den praktischen Bedürfnissen des s erwachsenes, die Gleichmachung setzt danach gleichartige iltnisse voraus. Von diesem Gesichtspunkte aus sind es Rechtsgebiete, die in der Vereinheitlichung eine Förderung rten lassen: das Enteignungsrecht, das Eisenbahn-Nachbar und die Bahnhaft für anderen Sachschaden als denjenigen fgegebenem Reisegepäck oder an Frachtgütern.

I. Enteignung.

er Zwangsenteignung, im Verkehr meist kurzweg Enteig im Gegensatze zur freiwilligen Rechtsabtretung genannt, r die zwangsweise dauernde Entziehung des Eigentums oder anderen Rechts an einem Grundstück verstanden. Als Ent ng wird nicht die vorübergehende Beschränkung in der ung eines Grundstücksrechts angesehen, wie sie insbeson sich bei den Vorarbeiten für Bahnerweiterungen und bei Ausführung ergibt. Daß auch bei derartigen vorüber nden Rechtskürzungen eine Entschädigung zu gewähren ist, f wohl keiner weiteren Begründung und ist in den Landes gnungsgesetzen ebenso anerkannt, wie die Verpflichtung ahlung der vollen Enteignungsentschädigung, wenn die vor hende Benutzung eine völlige Veränderung des Grund s oder seiner Benutzungsmöglichkeit zur Folge hat. Für erfahren geben die jetzt schon weitgehend übereinstimmen andesenteignungsgesetze die Richtlinien: Bekanntgabe der ngspflicht durch die Behörde, Ladung aller Beteiligten zu Verhandlung an Ort und Stelle zur Festsetzung und sofor Auszahlung der Entschädigung. Bezüglich derselben den tsweg auszuschließen, liegt kein Anlaß vor; dessen Be iten kann jedoch eine Verzögerung der Arbeiten nicht zur e haben.

rch Art. 7 Nr. 12 der Reichsverfassung ist dem Reiche die tzgebung über das Enteignungsrecht vorbehalten und Art. 90 ela bestimmt wörtlich: Mit dem Übergang der Eisenbahnen immt das Reich die Enteignungsbefugnis und die staat n Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. den Umfang dieser Rechte entscheidet im Streitfall der sgerichtshof. Nach § 12 des Staatsvertrags über den Über der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 n den Reichseisenbahnbehörden alle Befugnisse öffentlich licher Art zu, die bisher den Eisenbahnbehörden der Länder men. Der Streit, ob fortab noch bei Widerspruch eines essenten gegen die Enteignung die oberste Landeseisen behörde oder die Reichsbehörde zu entscheiden habe, wurde Staatsgerichtshof am 30. Juni 1924 (4/21) zugunsten der eren entschieden. Das Urteil führt aus: Die Enteignungs nis des Reichs ist die über die bisherige Zuständigkeit der esbehörden hinweg in das Privatrechtsgebiet der Eigen r reichende Befugnis des Reichs, für seine Eisenbahnzwecke sse Sachen den Eigentümern wegzunehmen.

er die Art der Ausübung der Enteignungsbefugnis enthält Reichsverfassung nichts; sie bestimmt einschlägig nur noch Art. 153, daß die Enteignung gegen „angemessene Entschädi " erfolgt, und daß wegen deren Höhe der Rechtsweg offen alten ist, soweit nicht durch Reichsgesetz etwas anderes be nt wird. Damit sind die Landesenteignungsgesetze zum en Teile in Kraft erhalten, und es ist zugleich dem erwarte Reichsenteignungsgesetze volle Freiheit gelassen, ohne daß es der erschwerten Voraussetzungen des Art. 76 RV. zu einer etwa abweichenden Regelung bedarf.

Die in allen Landesgesetzen durchgeführte Trennung des Rechtsentziehungs- von dem Entschädigungsverfahren muß auch für ein Reichsgesetz zugrunde gelegt werden. Als Akt und Ausfluß der Staatshoheit ist die Entziehung des Eigentums lediglich Aufgabe der diese Hoheit vertretenden Verwaltungsstelle, für eine Mitwirkung der Gerichte ist hier kein Raum. Es ist selbstverständlich, daß die Befugnis zur Ausübung dieses Hoheitsrechts nur einer Reichsbehörde, nicht auch der Reichseisenbahn-Gesellschaft, zusteht. Bei der Bedeutung des Eingriffs in das Privatrecht, dessen Unverletzlichkeit von der Verfassung im übrigen gewährleistet wird, ist es erklärlich, daß die Entscheidung der obersten Behörde vorbehalten, und daß der Eingriff an die Voraussetzung seiner Notwendigkeit im öffentlichen Interesse geknüpft ist. Das bedingt die vorherige Aufstellung eines Bauplanes, jene Vorarbeit, die bisher noch aus dem weiteren Gesichtspunkte notwendig war, durch genaue Kosten- und Ertragsberechnungen den Reichstag zur Bewilligung der Mittel zu veranlassen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß es gerade diese Vorarbeiten waren, welche Enteignungen zu Bahnzwecken wirtschaftlich vielerorts derart überlastet haben, daß das ganze Unternehmen in Frage gestellt wurde. Mit dem Bekanntwerden der Baupläne durch die Vermessungen und Absteckungen setzte ein Grundstücksschacher ein, der die vorsichtigen Bemühungen der Behörden, die notwendigen Grundstücke unter der Hand zu angemessenen Preisen zu sichern, hinwegfegte und an der Stelle der bisherigen Eigentümer Händler fand, welche im Hinblick auf die bei einer Enteignung zu erwartenden höheren Preise jeden Einigungsversuch ablehnten. Das war besonders schlimm in den ehemaligen Reichslanden, wo die Entschädigungshöhe durch zwölf Enteignungsgeschworene festgesetzt wurde. Was dort für manchen Eigentümer ein Glück, war im benachbarten Basel für denselben ein Unglück. Die Weigerung, zu öffentlichen Zwecken ein Grundstück herzugeben, wird als Mangel an vaterländischem Pflichtgefühl gewertet und demgemäß die Entschädigung beschränkt. Jeder Grundstücksschacher ist aber dadurch verhindert, daß die Behörde vor Bekanntwerden des Bauplans die in Frage kommenden Grundstücke im Grundbuch sperren und ihren Wert sofort, also vor Einsetzen einer Preistreiberei, festsetzen lassen kann. Wird ein Grundstück innerhalb zwei Jahren wieder freigegeben, so erhält der Eigentümer, der es in der Sperrzeit weder veräußern noch belasten darf, als Entschädigung eine mäßige Verzinsung des festgesetzten Werts.

Immer wieder ist von Praktikern auf Grund ihrer Erfahrungen auf die Nachteile des geltenden schleppenden Verfahrens hingewiesen worden. Man lese nur die Ausführungen des Oberlandesgerichtsrats Grunebaum in der Deutschen Juristenzeitung 1919 S. 788 sowie des Senatspräsidenten Martitz im „Recht" 1920 S. 123 nach. Das Übermaß der Sicherungen, wie sie jetzt, weil den Ruin des Rechts begründend, im Zivilprozeß überwunden sind, muß auch aus dem Enteignungsrecht verschwinden, eine einzige Verhandlung der Enteignungsbehörde mit den Interessenten an Ort und Stelle genügen, um die Enteignungsverordnung vorzubereiten und zu erlassen. Gegen die Planfestsetzung ist ein Einspruchsrecht zu versagen, wie solches gegenüber genehmigten gewerblichen Anlagen in der Gewerbeordnung entzogen und lediglich durch einen Anspruch auf Schadloshaltung ersetzt ist. Das überwiegende öffentliche Interesse schließt zwar die Beachtung widerstreitender Privatinteressen nicht aus, denselben ist indessen durch Berücksichtigung vor dem Erlaß der Verordnung genügend Rechnung getragen.

Alle Enteignungsgesetze enthalten Vorschriften darüber, was als zum Bahnbau notwendig der Enteignung unterliegt. Die Aufzählung ist fast überall dieselbe: zu bebauende Grundstücke, sei es mit Eisenbahn-, sei es mit Hilfsanlagen (neuen oder ver-

legten Wegen, Schutzeinrichtungen), Flächen zur Materialablagerung oder -entnahme.

Es kann nicht Aufgabe dieser Anregung sein, zu untersuchen, wie weit die sehr eingehenden Vorschriften der Landesenteignungsgesetze über die Entschädigungsberechnung von dem Grundsatze beherrscht sind, die Entschädigung „angemessen" zu gestalten. Bei der Unbestimmtheit des Angemessenheitsbegriffs erscheint mir die Aufnahme der erprobten landesrechtlichen Einzelbestimmungen praktischer, weil mehr als der andere dehnbare Begriff geeignet, Prozesse zu vermeiden. Die Verfasser der Reichsverfassung haben wohl selbst das Verfängliche ihres Ausdrucks eingesehen, da sie der Reichsgesetzgebung ausdrücklich die Abänderung vorbehalten haben.

Für die Feststellung der Entschädigung einen doppelten Instanzenzug bei der Verwaltung und bei Gericht einzuführen, ist nicht angebracht. Der Verwaltungsbehörde wird zunächst die Festsetzung zu überlassen und gegen diese sowohl der Reichseisenbahn-Gesellschaft als auch den Beteiligten der Rechtsweg zu eröffnen sein.

II. Nachbarrecht.

Die Übernahme der Hauptgrundsätze des Nachbarrechts in das Bürgerliche Gesetzbuch hat dem Landesrecht nur noch die Regelung derjenigen Rechtsbeziehungen übrig gelassen, deren örtlich verschiedene Grundlagen eine allgemein gleiche Behandlung nicht wünschenswert erscheinen ließen. Diese Sonderordnung erscheint jedoch nur soweit berechtigt, als die Sonderverhältnisse bei allen Beteiligten in Betracht kommen. Das Allgemeininteresse der Eisenbahnen erheischt deren Unterordnung unter die im ganzen Reiche gleichen Anforderungen der Bahnen. Bei einer reichsgesetzlichen Festlegung des Nachbarrechts an Eisenbahnen wird man nicht umhin können, die reichsrechtlichen Vorschriften der §§ 907—909 BGB. weiter auszubauen, will man nicht der Prozeßsucht Tür und Tor öffnen.

Welches Unheil zu nahe Kalkbrüche der Bahn bringen können, bringt der Mühlehorner Fall (am Walensee) wieder in Erinnerung. Bahndamm wie Bahneinschnitt und abgesehen davon die Betriebserschütterungen bringen den Nachbargrundstücken außergewöhnliche Gefahren, die außergewöhnliche Vorsorge verlangen und auf die Ausnutzung der anschließenden Grundstücke beschränkend wirken. In Mecklenburg gab bei einer Ausschachtung der moorige Boden unter dem benachbarten Bahndamm nach, so daß dieser einstürzte; an anderer Stelle verschüttete unvorsichtiger Abbau die Bahn. Das Recht der Bahn, rechtzeitig Schutzvorkehrungen des Nachbars gegen derartige drohende Gefahren zu verlangen, mag außerhalb bewohnter Orte und auf dem platten Lande noch einen gewissen Wert haben, in bebauten Gegenden bietet es keinerlei Schutzmöglichkeit, da der Bahn die Möglichkeit genommen ist, die drohende Gefahr festzustellen und von dem Verpflichteten, der ja oft selbst den drohenden Einsturz einer Anlage nicht wahrnimmt, rechtzeitig Schutzmaßnahmen zu verlangen. Das praktische französische Recht hat sich auf solche Feststellungsschwierigkeiten nicht eingelassen und für benachbarte Hoch- und Tiefbauten Mindestentfernungen bis rund 60 m von der Bahngrenze vorgeschrieben. Es wird sich empfehlen, je nach dem Gefahrengrade bei Bauten, Anschüttungen und Bodenaushebungen Mindestentfernungen reichsgesetzlich einzuführen.

Die von den Dampflokomotiven ausströmende Feuersgefahr ist im allgemeinen sehr überschätzt und mußte häufig zu Unrecht als Entschädigungsgrund bei Waldbränden herhalten. Nach dem Vorbilde einzelner Landesgesetze empfiehlt sich das Verbot der Anhäufung leicht brennbarer Stoffe in der Nähe des Bahndamms. Das ist allerdings kein Erfordernis des Nachbarrechts sondern der Bahnpolizei. Weitere Brandschutzmaßnahmen als die Herstellung besonderer, baumloser Brandschutzstreifen können der Bahn nicht angesonnen werden.

Wind- und Schneeverhältnisse an einzelnen Strecken machen oft die Aufstellung von Schutzwänden außerhalb des Bahngebiets notwendig. Anzuraten ist die gesetzliche Begründung [...] Grunddienstbarkeit, die in das Grundbuch einzutragen ist. [...] Weg der Zwangsenteignung erscheint hier ungangbar.

Die von einem Fabrikgebäude unmittelbar an einer Bahnk[...]mung ausgehende Lichterflut hatte die entgegenfahrenden L[...]motivführer derart geblendet, daß sie die unmittelbar d[...]stehenden Signale nicht sahen. Nicht immer wird es mö[...] sein, die Signale so aufzustellen, daß ähnliche Beeinflussu[...] ausgeschlossen bleiben. Deshalb ist der Bahn das Recht ei[...]räumen, auf ihre Kosten wenn nötig auf Nachbargrundstü[...] Abblendungsvorrichtungen zu erstellen.

III. Haftung für Sachschaden.

Die Loslösung der Haftung von der Verschuldensfrage, wi[...] in den ersten Jahren der Eisenbahn das preußische Eisenb[...]gesetz vom 3. November 1838 durchgeführt hat, fand zun[...] wenig Verständnis. Es bedurfte mehrerer größerer Unfälle [...] den neuen Gedanken dem allgemeinen Rechtsempfinden ei[...]prägen und ein Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 zustand[...]bringen, das die Gefährdungshaftung grundsätzlich der [...] auferlegte. Eine umfangreiche und verständnisvolle R[...]sprechung hat daraus ein befriedigendes Personengefährd[...]schutzrecht entwickelt. Die Haftung für Güter und aufgegeb[...] Gepäck ist im Handelsgesetzbuch, Internationalem Überein[...]men über den Eisenbahnfrachtverkehr und der Verkehrsord[...] ausgebaut, eine zwischenstaatliche Festlegung derselben [...] Reisegepäck ist zwar schon vor Jahrzehnten angeregt wo[...] aber noch nicht zur Ausführung gelangt. Damit sind aber [...] keineswegs alle Sachschäden, welche der Bahnverkehr mit[...]bringt, durch eine strengere Bahnhaft geschützt. Für die [...]dung des Reisenden, die Kleidung und Gegenstände anderer [...]sonen, Schäden an Nachbargrundstücken bei dem Bahnbetrieb [...] reichsrechtlich nur die allgemeine Haftung des BGB. aus Ve[...] oder aus unerlaubter Handlung eingeführt und nur ein[...] Landesgesetze haben die Gefährdungshaftung auch auf s[...] Fälle erstreckt. Ein neues Reichsgesetz wird die grundsätz[...] Haftung der Bahn auf alle diese Fälle zu erstrecken haben. [...] Haftungsausschluß ist dabei auf höhere Gewalt und eigenes [...]schulden des Geschädigten zu beschränken; auch hier ha[...] eingehende Rechtsprechung Klarheit der Begriffe gescha[...] und es scheint nicht notwendig, den Geschädigtenbegriff, w[...] das württembergische Gesetz vom 4. Juni 1903 tut, näher z[...]läutern. Auch der Ausdruck des bayerischen Gesetzes (Art [...] der vom Verschulden des „Inhabers der Sache" spricht, d[...] weniger empfehlenswert sein, geschützt werden muß jeder [...] den einer Sache zustoßenden Schaden zu tragen oder einen [...]rechtigteren zu ersetzen hat.

Die Landesgesetze — das preußische, bayerische, württe[...]gische — sprechen nur von Schäden an Sachen. Ist dabei [...] Sinne des § 90 BGB. an körperliche Gegenstände im Gege[...] zu unbeweglichem Gut zu denken? Die Gesetzgebung [...] keinen genügenden Anhaltspunkt für eine solche Annahme, [...] mehr weist § 98 BGB. gerade auf das Gegenteil hin. Die [...]fahrenart und -größe ist keine wesentlich verschiedene, so[...] auch das allgemeine Rechtsempfinden zu gleichem Schutze [...] beweglichen und unbeweglichen Gegenständen führen muß.

Die bayerische Beschränkung der erweiterten Haftung au[...]jenigen Bahnbetriebe, die öffentliche Straßen oder Plätz[...]nutzen, wird dem billigen allgemeinen Rechtserfordern nich[...] recht. Die neuen Vorschriften müssen vielmehr den Be[...] aller Eisenbahnen umfassen.

Daß diese Haftung nicht im Vertragswege durch die [...] unternehmung beschränkt werden darf, ist zu einer so allge[...] anerkannten Selbstverständlichkeit geworden, daß es eine [...]züglichen Sondervorschrift nicht mehr bedarf. Dagegen [...] die kurze Verjährungsfrist von zwei Jahren für die Ent[...]ansprüche dem anderen Haftpflichtrecht entsprechend einge[...] werden.

Einfache statt doppelte Rechnungslegung im Güterverkehr.

Von Eisenbahninspektor **Duchatsch** in Breslau.

[B]ei dem Vergleich der Einrichtungen der Eisenbahnverwal[tung] mit denen der Schwesteranstalt, der Post, kommt man zu [dem] Schluß, daß die Eisenbahnverwaltung das Abfertigungs- [und] Abrechnungsverfahren im Güterverkehr wesentlich verein[fache]n könnte, wenn bei letzterer die gleichen Maßnahmen ge[troffe]n würden.

[Be]i der Post haben wir bekanntlich:

[1.] Indirekten Freibetragszwang für Geld-, Brief- und Paketverkehr. Für unfrankierte Sendungen werden Zuschläge erhoben;

[2.] Im Geldverkehr werden die Einlieferungsbescheinigungen, die in den wesentlichen Punkten eine Abschrift der Anweisung sind, von den Aufgebern ausgefüllt.

[In] beiden Fällen wird der Post seitens der Interessenten keine [Sc]hierigkeit bereitet, weil diese sich sagen, daß die Post sonst [we]i höhere Gebühren fordern müßte, um rentabel arbeiten zu [könne]n, und auch die Abfertigung an den Schaltern viel lang[samer] vor sich gehen würde.

[3.] Die Verbuchung der Anweisungen bzw. die Rechnungslegung hierüber erfolgt in chronologischer Reihenfolge, d. h. nach der Zeitfolge des Anfalles ohne Rücksicht auf die Empfangsstellen.

[Di]e gleichen Maßnahmen bei der Eisenbahnverwaltung würden [vie]l unter Mitwirkung der Interessenten wie folgt zu gestalten [sei]n:

1. Indirekter Freibetragszwang für Stückgutsendungen. Für unfrankierte Sendungen wäre ein fester Zuschlag von 20 ₰ zu erheben;

2. Für jede Sendung auch bei Wagenladungen übergibt der Versender eine gleichlautende Abschrift des Frachtbriefes;

   Der hierzu zu verwendende Vordruck ist durch einen farbigen diagonal verlaufenden Streifen als Abschrift besonders kenntlich zu machen. Er hätte auf der Rückseite außerdem den Wortlaut, der auf den Benachrichtigungsschreiben sich vorfindet (Angabe, wann die Benachrichtigung erfolgt ist und bis zu welchem Zeitpunkt die Sendung lager- bzw. standgeldfrei ist), sowie außerdem den Quittungsvordruck zu enthalten.

3. Unter Voraussetzung der ersten beiden Maßnahmen ergibt sich dann auch für die Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit, die chronologische Buchung sowohl auf den Versand- wie auch auf den Empfangsstationen einzuführen.

Z[ur] Begründung dieses Vorschlags mögen folgende Zahlen [di]en, die zeigen, welche Arbeit die Stückgutsendungen gegen[über] den Wagenladungen verursachen bzw. in welchem Verhält[ni]s ich die Einkünfte und Gewichtsmengen aus beiden Arten [si]ch verhalten.

		Stückgut	Wagenladungen	auf Kohlensendungen entfallen von der Gesamtzahl
[J]ahre 1911 [e]rmittelte [H]undertzahlen	Frachtbriefzahl	97,5%	2,5%	nicht festgest.
	Gewichtsmenge	4,0%	96,0%	40%
	Einnahme	18,0%	82,0%	27%

d. h. mit anderen Worten: 164 Stückgutsendungen bringen soviel Fracht ein wie eine Wagenladung im Durchschnitt.

Die Einführung des indirekten Freibetragszwanges für Stückgutsendungen und die Übergabe einer Frachtbriefabschrift für jede Sendung, also auch bei Wagenladungen, führt für die Eisenbahnverwaltung zu nachstehend aufgeführten Vereinfachungen, die große Ersparnisse zur Folge haben würden.

Die Erleichterungen bestehen in:

1. chronologischer Führung des Versandnachweises (Versandbuches),
2. Wegfall des Freibetragsbuches,
3. Wegfall des Nachnahmebuches,
4. Wegfall des Tagesauszuges über Freibeträge und Nachnahmen,
5. chronologischer Führung des Empfangsnachweises (Empfangsbuch vereinigt mit Verrechnungskarte),
6. Wegfall der besonderen einzelnen Verrechnungskarten,
7. Wegfall des Tagesauszuges über Überweisungsbeträge,
8. chronologischer Führung der Unterwegsnachweisungen,
9. ausgiebiger Anwendung von Rechen- und Schreibmaschinen,
10. Unabhängigkeit des Güterbodenpersonals von der Abfertigung bei dem Ladegeschäft,
11. Zeitgewinnung, um die Frachtberechnungen sorgfältiger vornehmen zu können,
12. bequemerer und schnellerer Benachrichtigung der Empfänger,
13. schnellere Abnahme der angekommenen Güter und dadurch bessere Übersicht auf den Güterböden,
14. erleichterter Kassenführung.

Die Gesamtwirkung dieser Vereinfachungen zeigt sich dadurch, daß jeder Abfertigungsbeamte mindestens die doppelte Anzahl Frachtbriefe bearbeiten kann, wodurch im ganzen Reichsbahnbereich, soweit sich übersehen läßt, rund 6000 Köpfe bzw. bei einem Jahreseinkommen von durchschnittlich 1500 ℳ rund 9—10 Millionen Mark und durch geringeren Verbrauch an Formularen rund 120 000 ℳ gespart werden können. Ganz besonders günstig wird sich Punkt 11 auswirken und Punkt 5 und 6 von den großen Empfangsabfertigungen begrüßt werden.

Die Abfertigungsbeamten können diese Erleichterungen nur freudig begrüßen, weil es ein Unterschied ist, ob man einen Kassenposten mit seinem Drum und Dran an drei verschiedenen Stellen mit den dadurch möglichen Fehlerquellen oder nur an einer Stelle verbuchen braucht.

Die heute übliche Rechnungslegung, die ihr Hauptmerkmal in der Stationskontenführung hat, kann man als eine doppelte bezeichnen, weil die Stationskonten des Versandes und Empfanges in den Schlußsummen Übereinstimmung aufweisen müssen. Die vorgeschlagene Rechnungslegung mit ihrem Hauptmerkmal der chronologischen Führung kann dagegen als einfache bezeichnet werden, weil die bei der doppelten Rechnungslegung infolge Aufmachung von Stationskonten notwendigen besonderen Verrechnungsunterlagen — Freibetragsbuch, Nachnahmebuch, Verrechnungskarten — bei der einfachen in Fortfall kommen können.

Allgemeines.

— **Vom Funkwesen.** In der Nähe von Rom, auf den Hügeln [v]on Frascati, wird eine Großfunkstelle errichtet, deren [Se]nder 400 kW Antennen-Energie erhalten soll; die Antennen[an]lage besteht aus sieben Masten. Für den transatlantischen [Ve]rkehr werden Maschinensender, für den Europaverkehr ein [..] V-Röhrensender eingebaut. Die Anlage wird als deutsche [Rep]arationsleistung von der Telefunken-Gesellschaft gebaut. Mit [de]n Arbeiten ist bereits begonnen worden.

D[er] Bayerische Automobil-Klub unternimmt im Verein mit dem Süddeutschen Radio-Klub neuerdings wieder Versuche eines Funkverkehrs von und zu fahrenden Kraftwagen; die Reichweite soll bis 100 km ausgedehnt werden.

In der Schweiz ist für die Sommermonate die Inbetriebnahme eines Esperanto-Rundfunksenders geplant, dessen Reichweite ganz Europa umfassen und in der Nähe von Genf errichtet werden soll.

Am 28. d. M. eröffnet die Berliner Funk-Stunde eine „Jugendbühne", die an Sonnabend-Nachmittagen unserer Jugend Aufführungen klassischer Werke vermitteln wird; zunächst werden „Die Räuber" in einer beachtenswerten Besetzung geboten.

Reichsrat v. Lavale †.

Karl Jakob v. Lavale, der frühere langjährige Direktor der ehemaligen Pfälzischen Eisenbahnen, dessen Tod in Nr. 11 der Zeitung mitgeteilt wurde, war unstreitig einer der bedeutendsten Eisenbahnfachleute Deutschlands. Der ausgezeichnete Ruf, den die Pfälzischen Eisenbahnen überall genossen, war sein Verdienst. Pfälzische Eisenbahnen und v. Lavale sind heute noch untrennbare Begriffe.

v. Lavale kam zu den Pfälzischen Eisenbahnen als 25jähriger im Jahre 1869. Das pfälzische Eisenbahnnetz war damals 280 km lang. Als v. Lavale am 1. Januar 1909, beim Übergang der Pfälzischen Eisenbahnen an den bayerischen Staat, zurücktrat, hatten die Pfälzischen Bahnen eine Betriebslänge von 892 km und waren mit weitem Abstand die größte deutsche Privateisenbahn. An dieser ganzen Entwicklung hat v. Lavale in 40jähriger Dienstzeit, davon nahezu 25 Jahre als leitender Direktor, bestimmend mitgearbeitet. Ein scharfer Jurist, ein kluger Finanzmann, ein gewiegter Kaufmann und ein großer Organisator, der als Direktor alle Fäden der gesamten Verwaltung fest in seiner Hand hielt und dem ganzen Betrieb den Stempel seiner kraftvollen Persönlichkeit aufdrückte.

Die verkehrsgeographische Lage der kleinen Pfalz, die in der Zeit des ungehemmten Wettbewerbes der Länderbahnen mühelos umfahren, aber auch als Durchgangsgebiet lebhafter Verkehrswege gewählt werden konnte, zwang die Pfälzischen Eisenbahnen von jeher zu einer aktiven Verkehrspolitik. Für diese Aufgabe war v. Lavale der geborene Führer. Seine umfassenden Kenntnisse des gesamten Wirtschaftslebens, sein weitausschauender Blick für die einzelnen Entwicklungsmöglichkeiten und seine zielbewußte Entschlossenheit sicherten ihm dabei große Erfolge. Im Personenverkehr nahmen wichtige deutsche und internationale Schnellzüge ihren Weg über die Pfalz; im Güterverkehr wurde der Durchgangsverkehr eine Hauptquelle der gesamten Einnahmen. Der sorgfältigen Pflege dieser Verkehre galten ständige, besondere Anstrengungen. Schon frühzeitig wurde auf die gute Aussattung der Personenwagen großer Wert gelegt; die elektrische Strombeleuchtung der Wagen wurde in Deutschland zuerst von den Pfälzischen Eisenbahnen eingeführt. Die elektrischen Zentralen für die Stationsbeleuchtung in der Pfalz zählten mit zu den ersten ihrer Art. Für die Einführung der Akkumulator-Triebwagen war das pfälzische Eisenbahnnetz das erste Versuchsfeld. Der Güterwagenpark war im Verhältnis zu den Wagenachskilometern der reichlichste Wagenpark in ganz Deutschland. Über die Einführung einer Güterzugbremse wurden bereits im Jahre 1903 praktische Versuche gemacht. Ein dickes Buch ließe sich schreiben über den Ausbau der Ludwigshafener Hafenanlagen und die Schaffung von Ausnahme- und Umschlagstarifen. Die scharfen Wettbewerbskämpfe zwischen den Pfälzischen Eisenbahnen und der Badischen Staatsbahn auf diesem Gebiete sind wohl heute noch vielen Eisenbahnern persönlich bekannt. Man mag sich dazu stellen, wie man will, so wird man zugeben müssen, daß beide Verwaltungen die engen Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt richtig erkannt und mit ihrer Förderung nicht nur ihren eigenen Interessen gedient, sondern auch allgemeine Verkehrspolitik getrieben haben, deren Früchte besonders die Städte Ludwigshafen und Mannheim heute noch pflücken. Jedenfalls ist der heutige Ludwigshafener Staatshafen ohne v. Lavale (und seinen früheren stellvertretenden Direktor Becker) nicht denkbar.

Im Dienste war v. Lavale der unübertreffliche Leiter, der an sich selbst die höchsten Anforderungen stellte. Es gab im ganzen Betriebe fast nichts, was ihm fremd war. Selbst um Kleinigkeiten kümmerte er sich, ohne dabei kleinlich zu werden. Sein Wesenszug blieb vielmehr eine überlegene Großzügigkeit, die in jeder Arbeit nur den Kern der Sache sah. v. Lavale besaß ein erstaunliches Personengedächtnis und kannte sein Personal zum größten Teil persönlich. Er hatte trotz aller Strenge ein warmes Herz für die Sorgen jedes Einzelnen. Es war e[illegible] seiner größten Erfolge, daß er es verstanden hat, im ga[illegible] Personal kaufmännischen Geist zu wecken und die Grun[illegible] stellung seiner eigenen Persönlichkeit zur Auswirkung zu [illegible]gen. Er war ein Meister in der Behandlung der Mens[illegible] v. Lavale war sein eigener Personalreferent, der die St[illegible] nicht nach Alter oder Rangordnung besetzte, son[illegible] nach persönlicher Eignung. Es war bekannt, daß sich [illegible] Pfälzischen Eisenbahnen auf diese Weise eine Reihe e[illegible]rener Spezialisten heranzogen, die die Interessen ihrer Ve[illegible]tung mit besonderer Sachkenntnis zu wahren verstanden. [illegible] Direktion hatte nur acht Oberbeamte. Allgemeine organisator[illegible] Vorschriften und geschriebene Dienstbehelfe gab es nur in [illegible] mäßigem Umfang. Wie in einem großen industriellen [illegible] stand der wirtschaftliche Nutzeffekt jeder einzelnen Leis[illegible] und Entscheidung obenan. Das Wort „Konsequenzen" erk[illegible] v. Lavale nur zu kennen, wenn sich die Verwaltung selbst [illegible] auf zu berufen für gut finde, die „Konsequenzen" an[illegible] fürchte er nicht. Kein Wunder, daß ihm bei dieser persönli[illegible] Machtstellung und seinem beherrschenden Einfluß auf das g[illegible] Wirtschaftsleben der Pfalz der Volksmund den Namen [illegible] „König Jakob". Man hat v. Lavale zuweilen vorgeworfen, [illegible] er mehr der Direktor einer privaten, auf finanzielle Er[illegible] eingestellten Aktiengesellschaft gewesen sei, als der Diene[illegible] Allgemeinheit. Diese Vorwürfe übersehen einmal, daß v. [illegible]vale weder das eine noch das andere ausschließlich sein d[illegible] sondern auf einen gerechten Ausgleich der beiden Inter[illegible] bedacht sein mußte. Sie übersehen ferner, daß der bayer[illegible] Staat eine hohe Zinsgarantie für die Pfälzischen Eisenba[illegible] trug (bei der Ludwigsbahngesellschaft 9 %), und daß v. [illegible]vale deshalb auch im allgemeinen Interesse Zuschüsse des [illegible]tes vermeiden mußte. Andere Stimmen haben v. Lavale g[illegible] das gegenteilige Zeugnis einer einseitigen Finanzpolitik [illegible] gestellt. So hat die von der bayerischen Regierung im Jahre [illegible] eingesetzte Prüfungskommission für die Übernahme der [illegible]zischen Eisenbahnen in ihrem Bericht u. a. festgestellt, [illegible] wichtige Interessengruppen der Pfalz die Befürchtung h[illegible] es möge eine staatliche Verwaltung nicht in der Lage sein[illegible] Verkehrsinteressen so Rechnung zu tragen, wie es die lei[illegible] bewegliche Privatverwaltung vermocht hat."

v. Lavale hat viele Ehrungen erfahren. Er wurde u. [illegible] Jahre 1888 mit dem Ritterkreuz des Verdienstordens der B[illegible]schen Krone ausgezeichnet, womit der persönliche Adel [illegible]bunden war, und bei seinem Dienstaustritt zum Reichsra[illegible] Krone Bayern ernannt. Er war auch Aufsichtsratsmitglied [illegible]rerer angesehener Gesellschaften. Bekannt war seine persö[illegible] Freundschaft mit dem alten Prinzregenten Luitpold von B[illegible] dessen jährlicher Jagdgenosse er sein durfte. Weniger be[illegible] dürfte sein, daß Bismarck nach Errichtung des Reichseisen[illegible] amtes persönlich mit v. Lavale wegen der Übernahme der [illegible]sidentenstelle verhandelte, und daß später Prinzregent Lu[illegible] v. Lavale für München gewinnen wollte. Wer v. Laval[illegible] kannt hat, vermag sich die Gründe seiner Ablehnung uns[illegible] vorzustellen.

v. Lavale war Pfälzer von Geburt. Er wurde am 30. A[illegible] 1843 in Kandel als Sohn eines Kreisbaurates geboren, absol[illegible] das Gymnasium zu Speyer und studierte in Heidelberg u[illegible] langen Rechtswissenschaft. Sein Gymnasialabsolutorium [illegible] sein Staatsexamen hat er mit Note I und mit Auszeic[illegible] bestanden. Nach seinem Dienstaustritt übersiedelte er [illegible] Heidelberg, wo er am 9. März 1925, fast 82 Jahre alt, [illegible] Seine geistige Regsamkeit hat er sich bis wenige Monat[illegible] seinem Tode bewahrt. Er hat noch als Achtzigjähriger a[illegible] Universität Heidelberg geschichtliche Vorlesungen besuch[illegible] der passive Widerstand die Reichsbahndirektion Ludwig[illegible] zeitweise nach Heidelberg verschlug, zog es v. Lavale [illegible] seiner alten Direktion. Es war noch immer ein seltener [illegible]

zuzuhören, wenn er aus dem reichen Schatz seiner Er-
ungen erzählte, wenn er deutsche und außerdeutsche Fach-
-en, mit denen er vor 30—40 Jahren auf Konferenzen zu-
n war, noch mit Namen nannte und in seiner frischen,
rten Weise alte Kämpfe schilderte. Am 11. März 1925
er in Ludwigshafen unter großer Beteiligung von Eisen-
rn, Vertretern der Gemeinde, des Staates und der Privat-
haft sowie persönlichen Freunden begraben. Reichsbahn-
direktionspräsident Happ in Ludwigshafen gab ein treffendes Bild von dem arbeits- und erfolgreichen Leben des Verstorbenen und schloß seinen tiefempfundenen Nachruf mit den eindrucksvollen Worten: „Wir Eisenbahner zählen v. Lavale mit Stolz zu den Unsrigen. Wir Pfälzer Eisenbahner wollen uns vor Augen halten, daß auf dem Fundamente, auf dem wir Aufbauarbeit verrichten, in goldenen Lettern der Name steht: Reichsrat v. Lavale." M.

Die Reorganisierung der rumänischen Staatsbahnen.

i Frage der Selbstverwaltung der Staatsbahnen ist auch in
nien seit langem auf der Tagesordnung. Auch hier hat
rkannt, daß eine Gesundung nur auf diesem Wege, durch
lichste Ausschaltung der unheilvollen politischen Einflüsse
ch ist.

dem Kriege ist dasselbe Ziel hier auf anderen Wegen er-
l worden. Die ausgesprochene Teilnahme, die der verstor-
König Karl allen Eisenbahnbelangen bewies, gab den
aldirektoren der Staatsbahn gegenüber den wechselnden
rien einen solchen Rückhalt, daß die Eisenbahnverwal-
wenn auch nicht der Form nach, so doch in der Tat, fast
elbständig war. „Cetatea căilor ferate", die „Eisenbahn-
g", nannten die mit diesem Zustande natürlich nicht zu-
den Politiker die Generaldirektion der Staatsbahnen, was
nicht hinderte, daß die Eisenbahnverwaltung als die am
funktionierende Verwaltung des Staates anerkannt war.

dem Kriege ist das nun ganz anders geworden, die
der „Festung" sind gefallen und der politische Einfluß
eßbar in Erscheinung an der langen Reihe von Abgeord-
und Senatoren, deren mehr oder minder bescheidene und
oder minder altruistische Wünsche der Generaldirektor
ch anhören und zum großen Teil erfüllen muß. Der Er-
t bekannt und an dieser Stelle wiederholt auseinander-
t worden.

ll Welt ist sich darüber klar, daß die alte „Festung" irgend-
wieder aufgebaut werden müßte, die Meinungen gehen sozu-
nur betreffs der Dicke der Mauern auseinander. Während
meinen, es müsse hier der eiserne Besen einer Verwaltung
f nden Kapitalisten in Tätigkeit treten, will die Mehrzahl
ner Verfremdung der Eisenbahn schon aus Gründen der
d verteidigung nichts wissen.

ie Lösung wird nun auf einer mittleren Linie versucht, und
Minister hat in einer seiner letzten Sitzungen den betreffen-
Gesetzentwurf bereits gutgeheißen.

eraldirektor Pretorian der rumänischen Staatsbahnen
essevertretern gegenüber die wichtigeren Richtlinien des
rfes wie folgt bekanntgegeben:

ie Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen erfolgt durch
n Verwaltungsrat und durch eine Generaldirektion im
d. nach eigenen Satzungen, im Kriege nach militärischen
riften.

er Verwaltungsrat besteht aus:

ei Mitgliedern, die auf Vorschlag des Verkehrsministers
uch Beschluß des Ministerrates ernannt werden:

im gemeinsamen Vertreter des Kriegsministeriums und
eralstabes:

r Ingenieuren, von denen wenigstens zwei Eisenbahn-
ktoren gewesen sein müssen;

in Rechtsbeirat, der vom Justizminister entsendet wird
n zumindest 10 Jahre Rechtspraxis haben muß;

5. einem nach dem Vorschlage des Finanzministers ernannten Finanzmanne;
6. je einem Kaufmann und Industriellen, die aus je einem Dreiervorschlage der Bukarester Handels- und Industriekammer vom Ministerrat ernannt werden;
7. einem Landwirt, der auf Grund des Vorschlages der Landwirtschaftskammer durch den Landwirtschaftsminister entsendet wird.

Die unter 2., 6. und 7. aufgezählten Mitglieder verlieren ihre Mitgliederrechte, wenn ihre Betrauung aufhört, und ebenso alle Mitglieder, die irgendein Staatsamt oder Parlamentsmandat annehmen. Der Verkehrsminister kann den Sitzungen des Verwaltungsrates präsidieren, in welchem Falle seine Stimme entscheidet*).

Die unmittelbare Führung der Geschäfte obliegt einem aus zwei Mitgliedern bestehenden Direktionsausschusse und dem Generaldirektor.

Der Gesamthaushalt der Eisenbahnen wird auch weiterhin vom Parlament genehmigt.

Ebenso bleibt dem Ministerrat vorbehalten die Bewilligung von Ausgaben, die über die im Haushalte vorgesehenen Summen hinausgehen, soweit keine Deckung durch Mehreinnahmen vorhanden ist, ferner die Bestimmung der Tarife und Genehmigung aller Käufe und Verkäufe, die den Wirkungskreis des Verwaltungsrates überschreiten. Der Verwaltungsrat darf nur mit Einwilligung des Ministerrats Anleihen aufnehmen und Obligationen herausgeben.

Der Verkehrsminister ernennt und entläßt die Beamten und genehmigt Verträge mit fremden Verwaltungen. Der Verwaltungsrat verfügt über Ausgaben und Einnahmen im Rahmen des Haushaltsplanes, beschließt frei über alle inneren Verwaltungsfragen der Eisenbahn und kann Bestellungen unter dem Werte von einer Million Lei ohne öffentliche Angebotseinholung, bis zu zehn Millionen mit einer solchen beschließen. Bestellungen im Werte von über zehn Millionen Lei können nur mit Genehmigung des Ministerrates vergeben werden.

Erfolgt im Falle einer Regierungskrise oder aus anderen Gründen die Genehmigung von Verwaltungsratsbeschlüssen vom Verkehrsminister nicht innerhalb zehn Tagen oder vom Ministerrate nicht innerhalb 30 Tagen, gilt der betreffende Beschluß selbsttätig als genehmigt.

Über Tarifnachlässe entscheidet der Verwaltungsrat; diese können aber in keinem Falle unter die Selbstkosten der Bahn gehen.

Von den Überschüssen der Eisenbahn werden 45 % dem Erneuerungs- und Betriebsfonds, 45 % für den Ausbau der Linien und 10 % zu Prämien für das Personal bestimmt.

Soweit die Mitteilungen über den Gesetzentwurf. Über seine endgültige Form werden wir seinerzeit berichten.

*) Dieser Punkt bedarf noch der Klarstellung.

Berichtigung.

ur ein bedauerliches Versehen ist der Name des Ver-
er unter dem in Nr. 12, S. 343/5 d. Ztg. veröffentlichten
Aufsatze: „Warum sind Anschlüsse von Beleuchtungsanlagen an die Fernleitungen elektrischer Strecken bisher so selten?" falsch angegeben worden. Er muß lauten „Heinemann" nicht „Gläsel".

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Streikbewegung unter der Arbeiterschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Der vom Schlichter am 13. März gefällte Schiedsspruch (vgl. Nr. 12, Seite 350 dieser Zeitung) wurde am 19. März vom Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärt. In der Entscheidung wird ausdrücklich betont, daß die im Schiedsspruch vorgesehene volle Wiedereinstellung der streikenden Arbeiter zwar eine schwere Belastung für die Reichsbahn bedeute, um so mehr, als die Niederlegung der Arbeit vor Durchführung des Schlichtungsverfahrens besonders bei einem gemeinnötigen Betrieb, wie der Reichsbahn-Gesellschaft, durchaus nicht zu billigen sei. Trotzdem empfehle es sich, zugleich mit der sachlichen Regelung auch die äußeren Folgen der übereilt ergriffenen Kampfmaßnahmen verschwinden zu lassen und durch diese versöhnenden Maßnahmen den Boden für ein weiteres friedliches Zusammenarbeiten zu bereiten. Für die Arbeiter bedeute die im Schiedsspruch vorgeschlagene Regelung zwar keine volle Befriedigung ihrer Forderungen, im ganzen betrachtet aber doch eine wesentliche Verbesserung. — Die Organisationen haben sich dem Schiedsspruch gefügt und die streikenden Eisenbahnarbeiter aufgefordert, sich zum Dienstantritt zu melden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erklärt ebenfalls den Inhalt des Schiedsspruches ausführen zu wollen, obwohl erhebliche rechtliche und finanzielle Bedenken entgegenständen. — Hiermit ist die am 6. März ausgebrochene Streikbewegung beendet.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Februar 1925. Dem ausführlichen Bericht in der „Reichsbahn", Nr. 10, S. 67, hierüber entnehmen wir folgendes:

Der Betrieb wickelte sich infolge der milden Witterung glatt ab. Störungen größeren Umfanges sind weder durch Unfälle, noch durch Naturereignisse eingetreten. Das Monatsergebnis der Wagengestellungen nach den vorläufigen Feststellungen im Monat Februar blieb im ganzen mit etwa 112 600 Wagen hinter der Leistung der Eisenbahn im Januar zurück. Während jedoch im Februar arbeitstäglich 132 500 Wagen gestellt wurden, ereichte diese Zahl im — zwei Arbeitstage mehr aufweisenden — Januar nur 126 000 Wagen. Der Güterverkehr hat also, auf den Arbeitstag umgerechnet, nicht ab-, sondern wieder zugenommen, und zwar um arbeitstäglich 5900 Wagen. Den Anforderungen an den Wagenpark wurde überall im vollen Umfange entsprochen. Verkehrsstörungen traten im Februar nicht hervor. Zur Bewältigung des arbeitstäglich stärkeren Güterverkehrs mußten Bedarfsgüterzüge in größerer Zahl als bisher gefahren werden. Auch der Frachtstückgutverkehr nahm zu. Die Verbesserung und schnellere Bedienung dieses Verkehrs wurde angestrebt und zum Teil erreicht.

Wenn man in Betracht zieht, daß die Wasserstraßen im Februar im allgemeinen voll leistungsfähig waren und daß ferner der Wettbewerb der Kraftwagen besonders im Nahverkehr weitere Fortschritte machte, so ist der Schluß gerechtfertigt, daß die Besserung im deutschen Wirtschaftsleben im Februar noch anhielt, obgleich Erscheinungen eintraten, die vielleicht ungünstige Aussichten für die Folgezeit erwarten lassen. So ist vor allem der Rückgang im Kohlenversand bemerkenswert. Für den gesamten Kohlenverkehr wurden über 128 000 Wagen weniger als im Januar gestellt. Die Haldenbestände, besonders die an der Ruhr, nahmen immer größeren Umfang an. Die Gründe des Rückganges im Kohlenversand sind im allgemeinen dieselben wie im Vormonat: geringerer Verbrauch für Hausbrand und Industrie infolge günstiger Witterung, Beendigung der Betriebszeit der Zuckerfabriken, Wettbewerb von Braunkohle gegen Steinkohle, Wettbewerb ausländischer Kohle, Rückgang im Verbrauch von Bunkerkohle (zunehmende Ölfeuerung). Zur Kohlenbeförderung waren erforderlich aus:

	dem Ruhrgebiet Wagen	Deutsch-Oberschlesien Wagen	Mitteldeutschl. Wagen	Sachsen Wagen
Februar 1925 . . .	574 496	73 773	210 626	85 264
Januar 1925 . . .	694 115	79 783	240 536	101 492
Februar 1924 . . .	besetzt	73 691	210 150	90 062

Der Einbau der Kunze-Knorr-Bremse ist auch im Februar weiter gefördert worden. Die noch nicht mit KK-Einrichtungen versehenen Wagen wurden ausgesondert, um sie den Werkstätten zuzuführen. 95 % der gesamten im Betriebe behandelten deutschen Wagen sind nunmehr mit der KK-Bremse ausgerüstet. Von der Gesamtzahl aller gefahrenen Wagen (einschließlich Fremdwagen) waren zum Schluß des Monats 74,9 % an die Luftbremse angeschlossen.

Ab 23. Februar ist für den gesamten Schnell- und Personenverkehr der Linie München Hbf.-Garmisch-Partenkirchen die elektrische Zugförderung durchgeführt. Au den Gebirgsstrecken des Bezirks Breslau werden bereit liche der Personenbeförderung dienenden Züge und 85 Güterzüge elektrisch befördert.

Die Personentarife geben keinen Anhalt dafür, Fahrpreise für die Benutzung von Verwaltungssonderz erheben sind. Daher sind die Reichsbahndirektionen n ermächtigt worden, je nach Lage des Einzelfalles entwe regelrechten Fahrpreise zu erheben oder eine Fahrpreis gung nach den Sätzen der Fahrpreise für Gesellschafts züge zu gewähren. Im übrigen hat sich die Hauptver der Deutschen Reichsbahngesellschaft die Entscheidung v zu Fall darüber vorbehalten, ob weitergehende Ermäß gewährt werden können, namentlich die Vergünstigung Benutzern der Feriensonderzüge zustehen.

Es ist in Aussicht genommen, im Bereich der De Reichsbahngesellschaft ein Umschreiben von karten auf kürzere Strecken unter bestimmte aussetzungen versuchsweise wieder zuzulassen und die deren Ausführungsbestimmungen zu § 13 der EVO. (Reic Personen- und Gepäcktarif Teil II) entsprechend zu er

In den Gütertarifen wurden im Berichtsmonat v dene Erleichterungen gewährt. Eine Reihe von Ausnahm wurden neu eingeführt.

Die Finanzlage der Gesellschaft hat im Monat wesentliche Änderungen gegenüber dem Stande im Mo zember nicht erfahren. Wie bereits in der Zeit vom des Geschäftsjahres bis Ende Dezember sind auch im Januar im allgemeinen die planmäßig erwarteten Einnah zielt worden. Diese stellen sich:

im Personenverkehr auf	93 125 00
im Gebührenverkehr auf	230 709 00
aus sonstigen Quellen auf	23 164 00
zusammen	346 998 00

Seit Beginn des Geschäftsjahres (1. Oktober 1924) b Januar 1925 betragen die vorläufigen Ergebnisse:

im Personenverkehr	369 677 00
im Güterverkehr	873 896 00
aus sonstigen Quellen	76 477 00
zusammen	1 320 050 00

Daß die wirklichen Einnahmen im Monat Februar die des Voranschlages ebenfalls erreicht haben, lassen die vorliegenden Teilergebnisse erkennen. Die Gesellschaft stande, auf den bis Ende Februar aufgekommenen Ei die für die Betriebsführung erforderlichen laufenden A zu bestreiten und ferner fristgemäß zum 1. März 1925 Reparationsagenten die erste Halbjahrsrate von 100 M Goldmark abzuführen.

Der Personalabbau im besetzten Gebiet ist pl fortgesetzt worden. Der Arbeiterstand (im Dezemb 431 080) hat sich inzwischen durch Entlassung von Werk arbeitern und von Aushilfs- und Zeitarbeitern wiederum dert. Über den Stand der Ausgewiesenenfrage gendes zu berichten: Insgesamt sind bis Ende Februar das besetzte Gebiet zurückgekehrt: 15 347 Eisenbahnbea 40 378 Angehörigen und 8650 Eisenbahnarbeiter mit 17 gehörigen. Im unbesetzten Gebiet werden noch 606 Ei beamte und 2006 Angehörigen und 213 Eisenbahnarbe 510 Angehörigen durch Zuschüsse betreut.

In den zu geschäftsführenden Direktionen für das stättenwesen ernannten Reichsbahndirektionen ist sondere Abteilung zur Erledigung der Fragen des Werk wesens gebildet worden, an deren Spitze ein Abteilu steht. In dieser Abteilung sind folgende Dezernate: für Werkstättenbetriebsführung, Dezernat für Stoff fung und Stoffwirtschaft, Dezernat für Wärme- und wirtschaft, Dezernat für Ausrüstung, Ergänzung, Unter Erweiterung und Neubau der Werkstätten, Dezernat fi zeug- und Ersatzteilbewirtschaftung, Dezernat für H und Rechtsangelegenheiten. Ferner ist den geschäftsf Direktionen Berlin, Breslau und Dresden je ein Dezer die Unterhaltung und Ausbesserung elektrischer Loko und Triebwagen eingerichtet worden. Einem weite zernat bei der Werkstättenabteilung der geschäftsführe rektion Berlin sind die bisher beim Eisenbahn-Zentrala beiteten Sonderaufgaben für wissenschaftliche Betrieb in den Eisenbahnausbesserungswerken übertragen worde

— Tagung des Verwaltungsrats der Deutschen Rei Gesellschaft. Die Ausschüsse und der Verwaltungsrat d schen Reichsbahn-Gesellschaft haben in der vergangene in Berlin getagt.

Den Hauptgegenstand der Beratungen bildeten auch die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft und die

ıg der Reparationszahlungen. Der Verwaltungsrat stellte aß von einer in der Öffentlichkeit wiederholt behaupteten urierungspolitik der Reichsbahn keine Rede sein kann, ielmehr die äußerst gespannte Finanzlage der Deutschen bahn-Gesellschaft fordert, jede neue Ausgabe durch eine echende Erhöhung der Einnahmen auszugleichen. Den eich von Mehrausgaben auf einem Gebiet durch Ersparnisse nem anderen Gebiet zu finden, ist nicht möglich. So muß lie durch die letzte Lohnerhöhung bedingte Mehrausgabe m Wege der Tariferhöhung wieder hereingeholt werden. ıter Einzelerörterung der Deckungsfrage stimmte der Ver- ıgsrat mit der Hauptverwaltung dahin überein, daß eine ıng der Gütertarife der deutschen Wirtschaft erspart wer- ılle und daß eine allgemeine Erhöhung der Personentarife ıl zu unterbleiben habe. Vielmehr soll der Ausgleich gefunden werden, daß die besonders stark ermäßigten tarife erhöht werden. Auch hierbei ist sozialen Bedürf- möglichst Rechnung getragen worden. So bleiben die be- den Tariferleichterungen für Fahrten von Kriegsbeschä- , Kriegsteilnehmern, hilfsbedürftigen Stadtkindern und he Vergünstigungen des Personenverkehrs vorläufig un- ;t; vor allem aber werden die Arbeiterwochenkarten von rhöhung nicht betroffen.

agegen müssen die Tarifsätze der Zeitkarten des all- ıen Verkehrs erhöht werden, und zwar durchweg, also auch dt- und Vorortverkehr in Berlin und Hamburg. Auch nach Erhöhung werden übrigens die auf den Stadt- und Vor- ınen zu erwartenden Einnahmen noch nicht ausreichen, um nlagekapital zu verzinsen und zu tilgen und um die für terhaltung und Erneuerung der Anlagen notwendigen Auf- ıngen zu decken.

sichtlich der Verwendung von Mitteln für die Ausgestal- ler Bahnanlagen wurde der Grundsatz aufgestellt, daß die üche der Sicherheit des Betriebes allen anderen An- ıen voranzugehen haben.

bauten können zurzeit wegen der Knappheit der Mittel ın weiter gefördert werden, wenn sie kurz vor ihrer Be- ıng stehen oder wenn ihre baldige Durchführung beson- wirtschaftlichen Nutzen verspricht.

h die Fahrzeug- und Lokomotivbeschaffung muß sich vor- weiter in den engsten Grenzen bewegen.

— **Tariferhöhungen im Personenverkehr.** Die Deutsche sbahn-Gesellschaft sieht sich genötigt, die ihr erwachsenden usgaben an Löhnen teils durch geringfügige Einschrän- n bisher im Personenverkehr gewährter Vergünstigungen, durch Erhöhungen in gewissen, zurzeit besonders begün- n Verkehrszweigen zu decken. Aus sozialen Gründen wer- nicht die Fahrpreisvergünstigungen beseitigt, die den gsbeschädigten und solchen hilfsbedürftigen lern gewährt werden, die der Verein „Landaufenthalt Stadtkinder" oder die ihm angeschlossenen Wohlfahrts- isationen zur Erholung auf dem Lande oder im Auslande ringen. Ebenso wird nicht die Fahrpreisermäßigung für ndfahrten aufgehoben. Sie wird indes mit einer neu- ffenden Fahrpreisermäßigung in Höhe von 25 % für Ge- schaftsfahrten von wenigstens 30 Personen ver- n, dabei aber insofern gegenüber der jetzigen Vergünsti- geändert werden, als künftig für Jugendfahrten bei einer hmerzahl von wenigstens 10 Personen 33⅓ % (anstatt 50 %) gewährt werden.

U ausreichende Deckung für die Mehrausgaben zu finden, jedoch unvermeidlich, außerdem noch die Preise für solche en zu erhöhen, die bisher besonders stark begünstigt , nämlich die Fahrten auf Zeitkarten. Doch ist auch hier chonung der Wirtschaft von vornherein davon abgesehen n, in die Erhöhung auch die den Verkehr der Arbeiter hen Wohn- und Arbeitsort dienenden Wochenkarten ein- iehen. Dagegen werden die Preise der Monatskarten im erkehr für die Folge nach 25 Einzelfahrten, staffelförmig auf 18, im Stadt- und Vorortverkehr Berlins und Ham- nach 44 Einzelfahrten, auf weitere Entfernungen ebenfalls fallend, berechnet werden; die Preise der Schülermonats- n entsprechen, wie bisher, dem halben Preise der Monats- n. Die jetzigen Wochenkarten 4. Klasse werden, um den tern die Sonderbegünstigung zu erhalten, sowohl im allge- n wie im Berliner und Hamburger Verkehr in Arbeiter- nkarten und solche Wochenkarten zerlegt werden, die nann zugänglich sind (Teilmonatskarten). Während die e der Arbeiterwochenkarten, die den mit mechanischen und arbeit beschäftigten Arbeitern zugänglich sind, sowie die urzarbeiterwochenkarten nicht erhöht werden, sollen die onatskarten nach 7, im Stadt- und Vorortverkehr nach 11 Einzelfahrten, staffelförmig wie bei den Monatskarten ld. berechnet werden. Den Arbeiterrückfahr- en wird, wie früher, der Preis einer einfachen Fahrkarte lasse zugrundegelegt, so daß die Ermäßigung 50 % beträgt.

Im übrigen hat sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft entschlossen, bei dieser Gelegenheit außer den bereits erwähnten neuen Vergünstigungen für Gesellschaftsfahrten von wenigstens 30 Personen auch eine Erleichterung der Bedingungen für die Gestellung von Gesellschaftssonderzügen für größere Gesellschaften zu ermäßigten Preisen eintreten zu lassen, indem die Mindestzahl der zu lösenden Fahrkarten wesentlich herabgesetzt wird. Ferner soll den Studierenden, die an Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken teilnehmen, künftig in gewissen Fällen die Schnellzugbenutzung zugestanden werden, die bisher ausgeschlossen war.

— **Güterwagenverkehrsausschuß.** Die Fortbildung der Güterwagenvorschriften, die einem besonderen, inzwischen aufgelösten Ausschuß oblag, ist dem bisherigen „Ausschuß für den Güterwagenverkehr mit dem Ausland" (Erlaß vom 9. April 1921 — E I 16 Nr. 780 —) übertragen, der gleichzeitig die Bezeichnung „Güterwagenverkehrsausschuß" erhält. Die Aufgaben dieses ständigen Fachausschusses sind einerseits die Fortbildung der wagendienstlichen Vorschriften sowohl für den innerdeutschen Verkehr wie auch für den Verkehr mit dem Ausland, andererseits die Behandlung derjenigen Angelegenheiten des Auslandswagendienstes der Reichsbahnen, die gemeinsam den Verkehr mit allen oder mit mehreren ausländischen Staaten (oder Eisenbahnverwaltungen in mehreren Staaten) betreffen. Der Ausschuß setzt sich zusammen aus dem Eisenbahn-Zentralamt, das die Geschäfte und den Vorsitz führt, ferner aus folgenden Direktionen: Dresden, Essen, Halle (Saale), Köln, Königsberg (Pr.), München und Stuttgart.

— **Bericht über die Deutsche Reichsbahn im 4. Kalendervierteljahr 1924.** Auf Antrag des Ausschusses des Reichstages für Verkehrsangelegenheiten ist dem Reichstage der Bericht des Reichsverkehrsministers über die Betriebsverhältnisse, Verkehrsleistung und Geschäftsergebnisse der Deutschen Reichsbahn im Vierteljahr vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1924 zugegangen. In diesem Zeitraum stellten sich die Einnahmen der Reichsbahn im Personenverkehr auf 276 552 Millionen Mark, im Güterverkehr auf 643 187 Millionen Mark und aus sonstigen Quellen auf 53 313 Millionen Mark, zusammen auf 973 052 Millionen Mark.

In dem Bericht wird ausgesprochen, daß diese Einnahmen den Schätzungen des Voranschlages entsprechen und die aus der Wiederinbetriebnahme der Rhein-Ruhrbahnen erwartete Einnahmesteigerung aufweisen.

— **Frachtstundungen** erfolgen halbmonatlich ausschließlich im Wege des Bankstundungsverfahrens der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft.

Zur Bezahlung der Frachten sind Anweisungsscheine zu verwenden, welche in Heftform vereinigt von der Bank ausgegeben werden. Für die erste Monatshälfte gelten grüne und für die zweite Monatshälfte rote Anweisungshefte. Auf dem Deckel jedes Heftes ist eine Stundungshöchstsumme vermerkt. Die Anweisungshefte werden entweder bei den Güterabfertigungen hinterlegt oder bei Bezahlung der Fracht dem Güterabfertigungsbeamten vorgelegt. Der Beamte schreibt den Betrag der jeweiligen Frachtschuld in den Anweisungsschein ein und versieht ihn mit Datum, Unterschrift und Dienststempel. Ebenso werden von den Beamten die jeweils aufkommenden Frachten auf den Stämmen der eingehefteten Anweisungsscheine von dem verfügbaren Stundungsbetrag fortlaufend abgeschrieben.

Der Verkehrtreibende hat die Frachtschuld zuzüglich Gebühren und Auslagen am 16. und 1. jeden Monats an die Abrechnungsstelle der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.-G., bei der er das Anweisungsheft entnommen hat, einzuzahlen. Die Gebühr beträgt 3 ‰ des in Anspruch genommenen Frachtenkredits. Kosten für Anweisungshefte, Postgelder und Verpackungsmaterial sind zu erstatten.

Jede weitere Auskunft und für die Unterrichtung erforderliches Druckmaterial sind durch die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft oder deren Zweigniederlassungen erhältlich.

— **Billige Sonntagsausflüge.** Seit einiger Zeit sind von verschiedenen Städten aus, z. B. Cottbus, Stettin u. a., mit großem Erfolge Sonntagsausflüge nach Berlin unternommen worden, für die von der Reichsbahn Sonderzüge zur Verfügung gestellt wurden. Nunmehr beabsichtigt auch die Berliner Reichsbahndirektion, die Berliner mit Sonderzügen zu ermäßigten Fahrpreisen über Sonntag in sehenswerte Städte des Reiches zu befördern. Zunächst ist vorgesehen, Anfang Mai den ersten Sonderzug nach Dresden mit Anschluß nach der Sächsischen Schweiz verkehren zu lassen. Der Sonderzug soll Berlin um 6.30 morgens verlassen und gegen 12 Uhr abends wieder in Berlin eintreffen. Die Fahrzeit des Zuges wird so beschleunigt, daß der Aufenthalt in Dresden 9½ Stunden betragen kann und un-

gefähr 6 Stunden für den Aufenthalt in der Sächsischen Schweiz zu ermöglichen sind. Der Sonderzug wird 3. und 4. Klasse führen. Die Fahrpreisermäßigung beträgt 33⅓ %. Die Zahl der mit dem Zuge zu befördernden Personen wird etwa 400 betragen.

Die Reichsbahndirektion Berlin beabsichtigt, falls die Einrichtung des ersten Sonderzuges Anklang findet, die Einrichtung der Sonderzüge weiter auszubauen und erforderlichenfalles die Fahrt auch auf zwei Tage auszudehnen (also Beginn am Sonnabend mittag, Rückfahrt am Sonntag abend). Als wirksame Ziele der Sonderzüge für die Berliner Bevölkerung werden Hamburg mit seinen Hafenanlagen, Dresden durch die Nähe der Sächsischen Schweiz und in näherer Umgebung von Berlin das Spreewaldgebiet angesehen. Das Gebiet der Ostsee bei Swinemünde und Rügen wird bereits schon jetzt mit Sonntagsrückfahrkarten bedient.

— **Die neue Dampferverbindung Oslo-Kiel-Hamburg.** Die neue, seit einigen Wochen bestehende Dampferverbindung von Oslo nach Kiel (vgl. Nr. 12, S. 351 d. Ztg.) stellt nach übereinstimmenden Aussagen sowohl skandinavischer wie deutscher Passagiere eine höchst willkommene Erweiterung des Verkehrs über die Ostsee dar. Die beiden sehr gut ausgestatteten Dampfer der Söndenfjeldske Dampskibselskab „Kong Ring“ und „Kong Dag“ erhalten zweimal wöchentlich die Verbindung Oslo-Kiel-Hamburg (durch den Kieler Kanal) aufrecht und bewältigen diese Strecke ohne Zwischenhafen in 30 Stunden. Die Route ist so gewählt, daß nur 6 Stunden die freie See berührt wird, wodurch die ohnehin nicht große Gefahr der Seekrankheit noch bedeutend herabgemindert wird. Die Dampferfahrt bietet die gewohnten Annehmlichkeiten, auch ist sie billiger als die Eisenbahnverbindung und man bedarf auf ihr nicht des sonst notwendigen schwedischen Visums.

— **Zur Förderung des Kleinbahnbaus.** Das Preußische Staatsministerium hat dem Staatsrat zur gutachtlichen Äußerung einen Gesetzentwurf überreicht, der die Staatsregierung ermächtigen soll, zur weiteren Förderung des Kleinbahnbaus 2 000 000 RM. zu verwenden. In der Begründung wird ausgeführt, daß es ohne staatliche Beihilfe vielfach unmöglich wäre, im Interesse des Verkehrs und der Volkswirtschaft dringend notwendige Kleinbahnen zu bauen. Bisher wurden Staatsbeihilfen beantragt bzw. angemeldet in Höhe von 4 000 000 RM. Mit Rücksicht darauf, daß erfahrungsgemäß nur ein Teil dieser Anforderungen in der nächsten Zeit zur Gewährung einer Staatsbeihilfe führen dürfte, erscheint der genannte Betrag vorerst ausreichend.

— **Unfälle und Zuggefährdungen durch Kraftwagen** haben, wie die Reichsbahndirektion Köln mitteilt, in letzter Zeit einen Umfang angenommen wie nie zuvor. Wiederholt ist es vorgekommen, daß Kraftwagen am hellen Tage und bei gut übersichtlicher Schrankenanlage die geschlossenen Schranken durchbrochen haben, wodurch schwere Unfälle herbeigeführt worden sind. Einwandfrei beleuchtete Überwege, daneben rotabgeblendete Autowarnzeichen und zum Teil beleuchtete Zeichen, die der Deutsche Automobilklub in entsprechender Entfernung von den Überwegen aufgestellt hat, bieten keine Gewähr mehr, Kraftwagen zu veranlassen, vor geschlossenen Schranken anzuhalten.

Zum Schutze der Reisenden und zur Sicherheit des Betriebes hat die Reichsbahn in letzter Zeit in den Fällen, in denen fahrlässige Transportgefährdung erkennbar war, strafrechtliche Verfolgung gegen die Schuldigen eingeleitet, wobei fast in allen Fällen Verurteilung der Schuldigen zu Geldstrafen und Ersatz des angerichteten Schadens erfolgte.

Die Reichsbahn möchte hiermit alle Autofahrer davor warnen, an Eisenbahnübergängen wild darauf loszufahren. Sie ist gewillt, um rücksichtslose Autofahrer zu größerer Vorsicht anzuhalten, in Zukunft bei allen derartigen Verfehlungen die Sache den Gerichten zur Verfolgung zu übergeben.

— **Schonendere Zollabfertigung!** Die Zolluntersuchung auf den Grenzbahnhöfen traf die Schlafwagenreisenden besonders hart, wenn der Grenzübergang in später Nachtstunde erfolgte. Die darüber erhobenen Klagen haben den Reichsminister der Finanzen zu einer Milderung der Bestimmungen veranlaßt. Grundsätzlich sollen die für die Reisenden mit der Grenzabfertigung verbundenen Unbequemlichkeiten so weit eingeschränkt werden, als es die Wahrung des öffentlichen Interesses gestattet. Insbesondere wird die Prüfung des Handgepäcks der Schlafwagenreisenden nur auf einzelne Wagenabteile zukünftig beschränkt bleiben, und nur von den Reisenden der zu prüfenden Abteile wird gefordert werden, daß sie für die Zeit der Zollabfertigung die Betten verlassen. Transitreisende, die als solche sich ausweisen können oder ausgewiesen werden, sollen bei den Abfertigungsmaßnahmen besondere Berücksichtigung finden.

— **Tarifwünsche.** In der letzten Sitzung des Verke[illegible] schusses der Deutschen Industrie- und Handelskammer w[illegible] folgende Forderungen erhoben: Herabsetzung der Tarif[illegible] nahe und mittlere Entfernungen um 20 bis 15 %. Größt[illegible] schleunigung der von der ständigen Tarifkommission ein[illegible] teten Überprüfung der Gütereinteilung und des Tarifsy[illegible] mit dem Ziel, wieder die Friedensverhältnisse annähernd [illegible] reichen, soweit nicht zwingende Gründe dagegen sprechen.[illegible] tere Ausgestaltung einzelner Einfuhrtarife, Verbesserun[illegible] Verbilligung der Ausfuhrtarife über die nasse und tro[illegible] Grenze, Schaffung weiterer Umschlagtarife für die Bi[illegible] wasserstraßen und Einführung von Ausnahmetarifen zur [illegible] tung der Wettbewerbsfähigkeit einzelner Bezirke oder [illegible] strien. Angemessene Entlastung der Wirtschaft von Ne[illegible] bühren, die heute teilweise übermäßig hoch sind.

— **Tarifregelung der Berliner Hochbahn.** In der vorigen [illegible] mer der Ztg. war auf Seite 337 u. f. eingehender über den [illegible] stand berichtet, der einem Antrage der Hochbahngesellscha[illegible] Erhöhung ihrer Fahrpreise seitens der Tagespresse auf [illegible] eines Einspruches des Berliner Magistrats entgegengesetzt [illegible] den ist. Wie im „Tag“ vom 18. d. M. ausgeführt, ist de[illegible] spruch, der die Tariferhöhung verzögert hatte, „ohne [illegible] handlungen mit der Verkehrsdeputation auf die sehr da[illegible] werte Veranlassung des Oberbürgermeisters Böß erhoben [illegible] den.“ Am 19. d. M. ist der Hochbahngesellschaft der bean[illegible] Tarifausgleich vom Polizeipräsidenten im Benehmen mi[illegible] Eisenbahndirektion Berlin dann erteilt worden.

Die Hochbahngesellschaft hat unmittelbar vor der Erh[illegible] die am 20. d. M. in Kraft getreten ist, an die Presse die fol[illegible] Mitteilung versandt:

„Die Fahrpreise der Hoch- und Untergrundbahn sind zu[illegible] so bemessen, daß sie noch etwas unter dem Friedenspreis l[illegible] während die Tarife der anderen Berliner Verkehrsuntern[illegible] seit mehr als Jahresfrist die Friedenssätze erheblich überst[illegible] In neuerer Zeit haben sich nun die Betriebskosten ganz w[illegible] lich vermehrt. Durch fünf Lohnerhöhungen, die seit [illegible] des vorigen Jahres eingetreten sind, sind die Durchsc[illegible] kosten für die Arbeitsstunde 55 % über die Friedenssät[illegible] stiegen, und die Materialkosten haben sich im Durchschni[illegible] mehr als 40 % der Friedenspreise erhöht. Eine weitere [illegible] liche Steigerung der Betriebskosten entsteht durch den stä[illegible] Wagenumlauf, der bereits eingesetzt hat und im Laufe des [illegible] weiter vermehrt werden soll zu dem Zwecke, der Überfüll[illegible] steuern.

Zum Ausgleich der erwachsenden Mehrkosten wird von [illegible] tag, den 20. d. M. ab folgender Tarif eingeführt werden:

	3. Klasse:	2. Kla[illegible]
bis zu fünf Stationen	15 Pf.	20 [illegible]
über fünf Stationen	20 Pf.	30 [illegible]

Besonders sei aber auf die Benutzung der Fahrkarten [illegible] hingewiesen, durch die eine erhebliche Verbilligung der [illegible] ermöglicht wird; die Preisermäßigung beträgt in beiden K[illegible] 3 Pf. für die Teilstrecke und 4 Pf. für die ganze Strecke, s[illegible] sich der Preis der Fahrkarte

	3. Klasse:	2. Kla[illegible]
bis zu fünf Stationen auf	12 Pf.	17 [illegible]
über fünf Stationen auf	16 Pf.	26 [illegible]

stellt. — Der Tarif für Kinderkarten und Übergangsfahr[illegible] zur Straßenbahn bleibt unverändert.“

Der Tarif deckt sich fast genau mit dem auf S. 339 mitge[illegible] Antrage, gegen den lediglich der Fahrkartenpreis im B[illegible] der 3. Klasse über 5 Stationen von 17 Pf. auf 16 Pf. er[illegible] in der 2. Klasse über 5 Stationen von 25 auf 26 Pf. erhöh[illegible] den ist.

Das Vorstehende findet noch eine Erläuterung in [illegible] lungen, die der Polizeipräsident Dr. Friedensburg einem [illegible] vertreter gemacht hat. Der Präsident bekannte sich nach [illegible] Mitteilung im Acht-Uhr-Abendblatt vom 18. d. M. als en[illegible] dener Anhänger des Gedankens, daß der Verkehr zum [illegible] Teil von der Straße herunter müsse und daher der groß[illegible] Ausbau eines Schnellbahnnetzes für eine Weltstadt vom [illegible] Berlins unerläßlich sei. Diese rein verkehrspolitische [illegible] gung habe ihn auch bestimmt, der von der Hochbahngesell[illegible] geforderten Tariferhöhung grundsätzlich zuzustimmen. [illegible] es sei klar, daß die Hoch- und Untergrundbahn ihren beso[illegible] Aufgaben, die Straße vom Verkehr zu entlasten, solang[illegible] ungenügend nachkommen könne, als ihr Betrieb sich nich[illegible] tabel gestalten lasse. Wenn er sich auch wohl bewu[illegible] daß die von ihm getroffene Entscheidung von der Bevölk[illegible] nicht gerade sehr beifällig aufgenommen werden wür[illegible] bestehe andererseits ein starkes öffentliches Interesse an [illegible] bau des Schnellverkehrsnetzes, und der Weg der Erhöhu[illegible] Personentarife habe aus allgemein wirtschaftlicher Notw[illegible] keit heraus beschritten werden müssen.

Ermäßigung der Visagebühren zwischen Deutschland und ika. Bekanntlich hat die deutsche Regierung, um die Reise- von Amerikanern nach Deutschland zu fördern, die Ge- n für die Einreisevisen, die eine Gültigkeit bis 6 Monate , von 10 auf 2 $ ermäßigt. Für Amerikaner, die in deut- Häfen landen und in Deutschland nur wenige Tage ver- n wollen, wird ein bis 4 Wochen gültiges Visum zum von 50 Cents ausgegeben.

e die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung von ichteter Seite erfährt, ist in Amerika ein Gesetz in Vor- ung, das die amerikanische Regierung ermächtigt, auch eits die Gebühren für Einreisevisen von Deutschen nach ereinigten Staaten den Grundsätzen der Gegenseitigkeit echend zu ermäßigen. Dieses Gesetz ist bereits vom denten unterzeichnet, und es ist zu hoffen, daß der Senat enehmigung dazu erteilt. Die auf Grund dieses Gesetzes rte Ermäßigung würde sich natürlich nur auf Geschäfts- ergnügungsreisende erstrecken. Die Gebühren der Ein- rung werden davon nicht betroffen.

Türkische Eisenbahnlieferungen sind, wie die Ostd. h. Ztg. erfährt, auf dem Wege der Ausschreibung soeben Deutschland vergeben worden, und zwar hat die ion der Anatolischen und Bagdad-Bahn acht Lokomotiven nschel & Sohn in Cassel und 150 km Schienenmaterial bei bestellt.

Argentinischer Lokomotivauftrag. Wie der „D. H. D." er- erhielt bei einer Ausschreibung von 5 Lokomotiven für afen von Buenos Aires die Firma Henschel & Sohn in den Zuschlag gegen schärfsten Wettbewerb.

Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen der Verwaltungs- mie. Im Einvernehmen mit der Hauptverwaltung der Deut- Reichsbahn-Gesellschaft wird von der Verwaltungs- mie in Berlin vom 10. bis 26. April d. J. eine Eisenbahn- schaftliche Woche veranstaltet. Es werden Vorlesungen (je zwei Stunden):

r. Krohne, Reichsverkehrsminister: Das Reichsver- hsministerium in seiner neuen Gestalt. — Stieler, Vizepräsident des Verwaltungsrats der Deutschen bahn-Gesellschaft, Staatssekretär a. D.: Die Grund- n der Gütertarifpolitik der Reichsbahn- llschaft. — 3. Hitzler, Direktor der Deutschen Reichs- esellschaft, Ministerialdirektor a. D.: Personal- ik. — 4. Jahn, Direktor der Deutschen Reichsbahn-Ge- aft, Ministerialdirektor a. D.: Reichsbahnfinanzen. Kühne, Geh. Baurat, Reichsbahndirektor und Abteilungs- der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Ge- aft: Reform des Werkstättenwesens; ferner ichsbahndirektoren und Mitglieder der Deutschen Reichs- esellschaft: 6. Dr. Roser: Reichsbahnbeamten- tz. — 7. Dr.-Ing. Schwarze: Neuere Erfahrungen d Wege in der Personalauswahl und -aus- ung. — 8. Dr. Kieschke: Das Prüfungsamt der schen Reichsbahn-Gesellschaft: Zweck, e und Organisation (1 Stunde). — 9. Dr. Kittel: meine Rechtsfragen. — 10. Dr. Kroehling: fahrtspflege bei der Deutschen Reichs- h-Gesellschaft. — 11. Dr. Scheu: Eisenbahn und tmobil. — 12. Dr.-Ing. Blum, Professor a. d. Technischen hule Hannover und Mitglied des Verwaltungsrates der ithen Reichsbahn-Gesellschaft: Fragen des Eisen- hbetriebes. — Außerdem sind folgende Besichtigungen ehen: Siemenswerke, Automobilfabrik, Verkehrsmuseum. Ort, Zeit, Zweck, Zulassung, Gebühren, Unterkunft ent- s Nähere die „Reichsbahn", Nr. 10, S. 66.

er veranstaltet die Verwaltungsakademie seldorf im Benehmen mit den Reichsbahndirektionen eld, Essen und Köln fünf Vorlesungen in der Zeit vom iz bis 6. April in Düsseldorf über die „Neue Reichsbahn- chaft".

Feier des 45jährigen Bestehens der Akademie für Bau- Die Akademie für Bauwesen feierte am 22 d. M., dem tstage des ersten Deutschen Kaisers, zugleich ihres Be- rs, ihr 45jähriges Bestehen.

m roßen Sitzungssaal des Potsdamer Bahnhofsgebäudes fand tsitzung statt. Sie wurde mit einer Ansprache des Prä- en, Geheimen Oberhofbaurat Geyer, eröffnet, in der er lie Geschicke der Akademie während der Kriegs- und hiegszeit berichtete. Erfreulicherweise beginnt die Tä- e der Akademie sich wieder lebhafter zu gestalten, wie erblick über die von ihr im verflossenen Jahre erledigten en ergibt. Die Medaille für hervorragende Leistungen uwesen ist an Herrn Geheimen Oberbaurat Kunze ver- worden, der sich um das Eisenbahnwesen und insbeson- dere um die Entwicklung der Kunze-Knorr-Bremse hervorragende Verdienste erworben hat.

Den Festvortrag hielt Herr Professor Dr. Giese über die Frage: „Wie sind die Berliner Verkehrsschwierigkeiten zu lösen?" Die Aufgaben, welche im Berliner Verkehrswesen zu erfüllen sind, ergeben sich bei Betrachtung auch ausländischer Großstädte, insbesondere von London, aus den örtlichen Verhältnissen in der Weise, daß es in Berlin der wirksameren Ausgestaltung der westöstlich gerichteten inneren Straßenzüge bedarf. Der Vortragende legte mit Recht den größten Nachdruck darauf, daß der Engpaß, durch den sich die Hauptmasse des westöstlich gerichteten Berliner Innnenverkehrs bewegt, d. i. der Straßenzug der Potsdamer und Leipziger Straße, gründlicher Entlastung bedarf. Dieser Engpaß, der bedingt ist durch die beiderseitigen Einschnürungen, die Potsdamer Bahn im Süden und den Tiergarten im Norden, soll bekanntlich entlastet werden durch einen südlichen Straßenzug, der aus der Kurfürstenstraße unter der Potsdamer Bahn her in die Schöneberger Straße einmünden soll, und durch einen nördlichen Straßenzug, in dem die Französische Straße bis zum Tiergarten zu verlängern ist. Mit örtlichem Ausbau von Straßenteilen im Westen würde dann ein durchgehender Straßenzug vom Kurfürstendamm über die Tiergartenstraße und die Französische Straße nach dem Alexanderplatz geschaffen. Die Entlastungsstraßen würden mit weiteren Straßenbahnlinien zu belegen sein, die es ermöglichen, das überaus verknotete und verwickelte Straßenbahnnetz nach den verschiedenen Verkehrsgebieten in sachgemäßer Weise aufzulösen. Die genannten Entlastungsstraßen würden noch durch einzelne örtliche Straßendurchbrüche in der Gegend des Alexanderplatzes ergänzt. Der Vortragende hob hervor, daß es von besonderer Bedeutung sei, die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in gebührenden Grenzen zu halten und ihn vor allen Dingen auf Straßenzüge zweiter Ordnung zu verweisen. Andernfalls sei zu befürchten, daß die Leistungsfähigkeit der Hauptstraßenzüge nicht gesteigert, sondern im Laufe der Zeit bei Überlastung durch Kraftfahrzeuge außerordentlich vermindert werde. Auch der Omnibus dürfe in den Hauptverkehrsstraßen nicht die Oberhand erhalten. Den Gedanken, die Straßenbahngleise aus den Innenstraßen fortzunehmen und dafür Omnibusse einzustellen, verwarf der Vortragende.

Über den Schnellverkehr, insbesondere die Untergrundbahnen, äußerte sich der Vortragende dahin, daß diesem Zweige des Verkehrswesens zwar ebenfalls Bedeutung zukomme, daß die Schnellbahnen indessen ihre Aufgaben doch nur innerhalb bestimmter Grenzen erfüllen würden. Wenn die Gesamtheit der von ihm befürworteten und schon früher zur Sprache gekommenen Straßendurchbrüche einen Kostenaufwand von etwa 50 Millionen Mark erfordere, so sei die zum Ausbau von Schnellbahnen aufzuwendende Summe sehr viel höher. Bekanntlich gehen die Ansichten anderer Sachverständiger, wie auch der Behörden dahin, daß gerade auch dem weiteren Ausbau des Schnellbahnnetzes besondere Fürsorge zuzuwenden ist, weil durch sie die Straßen in wirksamster Weise entlastet werden und dadurch mehr Raum für Fahrzeuge frei wird. In Wirklichkeit hat denn auch der Gedanke, die Untergrundbahnen weiter auszubauen und ihren Ausbau nach Kräften zu beschleunigen, in den hauptstädtischen Kreisen, wie auch bei den Behörden sehr an Boden gewonnen.

Dem Vortragenden gebührt aber sicher der Dank aller, denen das hauptstädtische Verkehrswesen am Herzen liegt, nicht zuletzt der Bevölkerung, dafür, daß er immer wieder auf die Mängel des Straßenplanes und die Notwendigkeit hinweist, diesen im Interesse des inneren Verkehrswesens in der erwähnten Weise weiter auszugestalten, wie dies in anderen Städten, wie London, Paris und Philadelphia, in neuerer Zeit in weitgehendstem Maße geschieht.

Nach dem mit Beifall aufgenommenen Vortrage vereinigten sich die Mitglieder der Akademie im Kaiserhof zu einem gemeinsamen Essen, mit dem die Akademie nunmehr ihre alte Gepflogenheit, neben der wissenschaftlichen Tätigkeit auch die persönlichen Beziehungen zu pflegen, wieder aufnahm. Wenn es die herrschenden Umstände seit Kriegsbeginn geboten, die Mitglieder nur zu Zwecken ernster Arbeit zusammenzurufen, so soll ihnen von nun ab wenigstens einmal im Jahre Gelegenheit gegeben werden, in geselligem Beisammensein in einen freundschaftlichen Verkehr zu treten.

— Eine neutrale Reichsbahnbeamten-Organisation. W. T. B meldet unterm 22. März: Nach Mitteilung der Gewerkschaft der technischen Eisenbahnbeamten (Geteb) haben der Gewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten, die Gewerkschaft der Technischen Eisenbahnbeamten und die aus der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter ausgeschiedenen Fachgewerkschaften in einer gestern nachmittag abgehaltenen gemeinsamen Sitzung die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft beschlossen. Diese soll in erster Linie der Bildung einer

Beamtenorganisation aller Reichsbahnbeamten auf parteipolitisch und religiös neutraler Grundlage vorbereiten.

— **Ausfuhrvereinigung Ost G. m. b. H.** Unter diesem Namen wurde, wie die „Ostd. Wirtsch. Ztg." mitteilt, in Berlin eine Gesellschaft mit einem zu einem Viertel eingezahlten Kapital von 500 000 ℳ zum Zweck der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse nach Rußland gegründet. Gesellschafter sind nachfolgende Firmen: Allgem. Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin; Bergmann, Elektrizitätswerke A.-G., Berlin; Chemische Fabrik auf Aktien (vorm. E. Schering), Berlin; Deutsche Werke A.-G., Berlin; Kirchner & Co. A.-G., Leipzig-Sellerhausen; Fried. Krupp A.-G., Essen; Fried. Krupp A.-G., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau; Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum; Gelsenkirchener Bergwerke A.-G., Gelsenkirchen; Motorenfabrik Deutz A.-G., Köln-Deutz; Heinrich Lanz, Mannheim; Maschinenfabrik Badenia, Weinheim; Osram, G. m. b. H., Kommanditgesellschaft, Berlin; Siemens-Schuckertwerke, G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin; Hugo Stinnes, A.-G. für Osthandels- und Industrieunternehmungen, Berlin; Westfälische Drahtindustrie A.-G., Hamm; Otto Wolff, Köln. Dem Aufsichtsrat gehören an: Geheimrat Deutsch (A. E. G.), Direktor Dr. Bonn (Deutsche Bank) und Direktor Fehrmann (Hugo Stinnes).

— **Das Deutsche Museum in München.** Am 7. Mai, dem 70. Geburtstage ihres Schöpfers, des Geheimen Baurats Dr. Oskar v. Miller, wird, wie der Deutsche Verkehrsdienst mitteilt, diese größte technische Sammlung der Welt ihre Weihe erhalten.

Das Museum stellt einen gewaltigen Bau auf der von der grünen Isar umrauschten Museumsinsel dar. Mit seinem 65 m hohen Turm, einer 30 m hohen Wendeltreppe, die bis tief in die Erde führt, umfaßt der Bau vier Stockwerke. Von seiner Ausdehnung zeugt die Länge der Führerlinie, die etwa 14 km beträgt. Man hätte also drei Stunden zu gehen, nur um diese Strecke abzulaufen.

In den Ausstellungsobjekten wechseln wertvolle Originalmaschinen, getreue Nachbildungen, Modelle — die Maschinen sind durchweg betriebsfähig — mit Dioramen und Wandbildern. Die Sammlungen beginnen im Erdgeschoß mit der Geologie, die in Gemälden und Modellen veranschaulicht ist, und denen sich eine kleine Erdbebenwarte anschließt. Dann gehts hinab in die Schächte zum Bergwerk. Der Besucher kann hier dem Bergmann in die tiefsten und engsten Stollen folgen, er sieht die Schwierigkeiten und Gefahren der Arbeit sowie alle ihre technischen Hilfsmittel. Bis nahezu 10 m unter die Erde sind die Schächte eingebaut. Logisch gliedert sich das Hüttenwesen mit der Metallgewinnung an. Vom prähistorischen Ofen bis zum modernen Hochofen, bis zur Gewinnung des Edelstahls sind alle Entwicklungsstufen vorhanden; dann geht es weiter zu Schmiedewerkstätten und Schlossereien, zu Dampfhämmern und Walzwerken, Wasserkraftanlagen und Dampfmaschinen, den Dampfturbinen usw.

Es kommt der Ehrensaal des Verkehrs mit dem Prunkwagen König Ludwigs II. Hier sieht man die Entwickelung von Fahrrad und Auto, die Lokomotive von den allerersten Maschinen bis zu den Riesen von heute, das Bahnwesen, Brücken- und Straßenbauten, Schiffahrt und Kanäle. Diese Fülle von Erscheinungen nimmt nur das Erdgeschoß ein.

Über diesem, im ersten Stocke, folgen: der Ehrensaal der Erfinder und der Bildersaal, das Meßwesen, Mathematik, Mechanik, Elektrizität, Optik, die Musik, die Alchemie und die moderne Chemie, dann die Astronomie und endlich in den oberen Geschossen Buchdruckerkunst, Landwirtschaft, Brauerei, Brennerei und die Textilindustrie. Eine Riesenhalle ist dem Flugwesen und der Luftschiffahrt eingeräumt. Neben Flugzeugen der verschiedensten Bauarten sieht man hier auch das Original-U-Boot Nr. 1. Für die breite Öffentlichkeit werden die Sammlungen erst am 15. Mai geöffnet werden. Es ist geplant, die Besuchszeiten unter Mitbenutzung der Abendstunden so zu legen, daß diese belehrenden Sammlungen ein wahrhaftes Volksgut werden können.

— **Die Umbildung des Ruhrkohlensyndikats.** Die Verhandlungen am 20. März über die Umbildung des Ruhrkohlensyndikats haben zu keiner Einigung zwischen den verschiedenen Zechengruppen über einen Vertragsentwurf geführt. Einigermaßen geeinigt hat man sich über die Regelung der Beteiligungsfrage. In der Frage der Berechnung der Umlage ist eine Art Kompromiß zwischen den reinen Zechen und einer Anzahl von Hüttenzechen zustande gekommen, während ein Teil der Hüttenzechen sich ablehnend verhielt. Eine Beilegung der Differenzen in der Handelsfrage ist durch die Abstimmung nicht erfolgt. Das Schicksal des Kohlensyndikats ist demnach noch ungewiß, doch sollen am 25. März erneute Besprechungen stattfinden. Dem Reichswirtschaftsminister wird über [die Ver]handlungen Bericht erstattet werden. Die Sitzung des [Reichs]kohlenrates, in der die Angelegenheit behandelt wer[den wird,] findet am 1. April statt.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In [der Mit]gliederversammlung am 17. März d. J. sprach Reichsbahn[rat Dr.-]Ing. Kühnel, Berlin über **„Das Einsatzhärten und s[eine An]wendung in der Eisenbahnfahrzeugindustrie".** Er füh[rte fol]gendes aus:

Über Einsatzhärten besteht bereits ein ziemlich umf[angreiches] Schrifttum. Bei genauer Durcharbeitung finden sich abe[r Wider]sprüche hinsichtlich der Anwendung von Temperatur, Z[usammenset]zung des Einsatzmittels und vor allem der Einsatzti[efe. In] letzterer liegt die Hauptgüteforderung, und die Wide[rsprüche] sind wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß der ei[ne seine] Erfahrungen beim Schreibmaschinenbau, der andere bei [Flug]zeug- oder Autobau gewann. Sicherlich sind für den Ei[senbahn]fahrzeugbau die schwersten Beanspruchungen vorausz[usetzen] und dementsprechend die höchste Anforderung an die [Einsatz]tiefe zu stellen. Sie sollte zwischen 1 und 1,5 mm lie[gen und] den letzteren Betrag möglichst erreichen.

Es wurden alsdann die theoretischen Voraussetzungen [für das] Gelingen des Einsatzvorganges besprochen und der Be[griff der] festen Lösung an einigen Beispielen erklärt. Dann wu[rden] die Ergebnisse eigener Versuche, die unter Berücksi[chtigung] der Eisenbahnbetriebsverhältnisse in der Mechanische[n Ver]suchsanstalt des Eisenbahn-Zentralamtes angestellt wu[rden, be]richtet. Verwendet wurden sowohl Einstoffe wie Mischun[gen. Un]ter Einstoffen wurden gewählt: Holzkohle, Lederkohle, [...] Kreide, Soda und Bariumkarbonat und Kalkstickstof[f. Un]ter Mischungen wurden verwendet: Kohle, Lederkohle u[nd Kalk]stickstoff in Mischung mit Kohle und Bariumkarbon[at] und Kreide in Mischung mit Kohle und zwar in versch[iedenen] Mischungen. Als wirtschaftlichstes wurde ein Verhält[nis von] 1 Teil Karbonat und 4 Teilen Holzkohle angesehen. [Ferner] wurden noch aus dem Handel käufliche Mittel untersuch[t, und] das Ergebnis kann kurz gesagt werden, daß die Einstoff[e, soweit] sie überhaupt kohlen — die Karbonate üben keine kohle[nde Wir]kung aus —, stets ungünstiger wirken als die Mischung[en. Un]ter den Mischungen zeigten sich im allgemeinen bei [der] Versuchsausführung keine wesentlichen Unterschiede. [Abwei]chungen von etwa 30° in der Temperatur machten viel [größere] Unterschiede für den Ausfall des Versuchs aus als ei[ne Ände]rung der Mischung. Man ist daher auf käufliche Mitt[el nicht] angewiesen, sondern kann sich auch selbst Mischun[gen zu]sammenstellen.

Es wurde dann noch auf die Schwierigkeit des A[bkühlens] nach dem eigentlichen Einsatzvorgang hingewiesen und [betont,] daß hierfür besonders gute Vorrichtungen gebaut [werden] müssen, damit die letzten Stücke nicht zu kalt, d. h. unt[er die] Härtetemperatur, zum Abschrecken kommen und dad[urch der] Erfolg gefährdet wird. An Hand dieser Ausführungen [wurden] dann noch Richtlinien mitgeteilt, die künftig für die [Einsatz]härtung für Eisenbahnfahrzeugteile in Frage kommen s[ollen. Es] ist beabsichtigt, diese Richtlinien durch das Eisenbahn-[Zentral]amt im Druck herauszubringen.

Der Vortrag, der großes Interesse erweckte und allg[emeinen] Beifall fand, erscheint demnächst ausführlich in „Glas[ers An]nalen", Berlin SW 68, Lindenstraße 80.

Österreich.

— **Elektrisierungsanleihe für die Bundesbahnen.** Der [Präsi]dent der österreichischen Bundesbahnen, Dr. Georg Gü[nther,] unternahm kürzlich eine Reise nach London, deren Zw[eck die] Fühlungnahme über die Möglichkeit der Aufnahme ei[ner zur] Fortführung der Elektrisierung der Bundesbahnen bes[timmten] Anleihe ungefähr im Ausmaß von 22 Millionen Dollar [war. Es] handelte sich einerseits um die Feststellung, ob der Be[trag bei] den gegenwärtigen Dispositionen des englischen bzw. a[meri]kanischen Marktes überhaupt aufzubringen ist, anderer[seits ob] die maßgebenden Stellen des Völkerbundes ihre Zustimm[ung zur] Aufnahme dieser Anleihe geben werden.

Die in London geführten Verhandlungen haben in [dieser Be]ziehung zu einem zufriedenstellenden Ergebnis geführt.

Auf Grund der Fühlungnahme mit den maßgebenden L[ondoner] Stellen werden nunmehr die Verhandlungen mit den be[treffenden] Organen des Völkerbundes eingeleitet werden. Nach [Erledi]gung dieser notwendigen Vorfragen werden die Einzel[verhand]lungen mit dem für die Aufbringung dieser Anleihe in [Betracht] kommenden Hause sofort aufgenommen werden.

— **Zugspitzebahn.** Am 16. und 17. März wurden beim [Bundes]ministerium für Handel und Verkehr mit den Konz[essions]werbern die Verhandlungen über die Konzessionserteil[ung ...]

ugspitzebahn durchgeführt, die von der Firma Bleicher & eipzig, nach dem System Zuegg ausgeführt und im Sommer dem Verkehr übergeben werden soll. Die Verhandlungen n mit der Fertigung der Konstitutivurkundenentwürfe gesen. Nach Abschluß der Verhandlungen wurden die Innten vom Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. rff empfangen, der unter Hinweis auf die technische und rswirtschaftliche Bedeutung der ersten großen Seilbahn in Österreich den Konzessionswerbern für ihre im ragenden öffentlichen Interesse entfaltete Tätigkeit tens dankte und seiner Befriedigung darüber Ausdruck aß es unter den gegenwärtigen schwierigen Verhältnissen h war, ein so bedeutungsvolles Werk der Sicherstellung ihren.

er III. Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in der Zeit vom 21. bis 25. Juni d. J. in Budapest statt. achliche Programm wird folgende Vorträge und te umfassen: 1. über Bahnen in Ungarn; 2. die Wechsel-okomotive System von Kandó; 3. Reisegeschwindigkeiten: Straßenbahnen, b) auf Lokal- und Überlandbahnen; 4. die hritte beim Bau und Betrieb von Unterstationen, besonders ungsloser Art; 5. Gleisbau und Gleisunterhaltung (hierzu lungen über elektrische Schienenschweißung); 6. Thermitßung freiliegender Vignolgleise; 7. Richtlinien über den nd Betrieb neuzeitlicher Straßenbahnwagen; 8. elektrische ndbahnen, einschließlich der Frage der Sicherheitsvorngen unbewachter Niveaukreuzungen; 9. die Verwendung lotorwagen mit Verbrennungsmotoren auf Lokalbahnen landbahnen) und von Autofahrzeugen auf Schienen; 10. nismaßnahmen verschiedener Art im Lokalbahnbetrieb; r den gegenwärtigen Stand und die Fortschritte im Autoau und -betrieb: a) im innerstädtischen Verkehr, b) im ndverkehr; 12. das Verhältnis des Autobus zur Straßen-. Ferner sind mehrere Besichtigungen vorgesehen. Ane, welche von mindestens 10 ordentlichen Mitgliedern gel werden müssen, sind bis längstens 20. April d. J. dem ariat des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahns in Wien IV/1., Favoritenstr. 9, vorzulegen.

Niederlande

Sommerzeit. Die zweite Kammer hat den Regierungsentüber die Abschaffung der Sommerzeit mit 52 : 24 Stimmen ommen; die Frage wird aber bei dem heftigen Widerstand Bevölkerungskreise damit noch nicht entschieden sein.

Übrige europäische Länder.

Achttägige Rundreisekarten 2. Klasse in Dänemark. Seit erden in Dänemark achttägige Rundreisekarten 3. Klasse gabt. Seit dem 10. März d. J. werden auch solche für die sse zu einem Preise von 60 Kr. ausgegeben.
ichzeitig ist für die Benutzung des durchgehenden Wagens hagen-Esbjerg eine Platzkartengebühr von 2 Kr. eingerworden.

Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Automobil in Dänerk. In Kopenhagen fand kürzlich eine Konferenz zwischen aatsbahn, den Privatbahnen und größten Kraftverkehrschaften statt mit dem Ziele, einen Wettbewerb auszuen, da letzten Endes nicht nur die streitenden Parteien, n das Publikum und die Öffentlichkeit der leidende Teil Die Staatsbahn legt Wert darauf, daß keine Kraftwagene mit Eisenbahnlinien parallel laufen, höchstens aber zu Zeiten, wo ein schwacher Zugverkehr stattfindet. Die bahnen haben bereits zu einem großen Teile sich mit den obillinien dahin verständigt, daß diese nur als Zur- und Ergänzungslinien verkehren. Irgendein praktisches is hat die Konferenz bei den widersprechenden Interessen nzelnen Parteien, wie zu erwarten war, nicht gezeitigt.

Eisenbahnfährverbindung Moss-Horten (Norwegen). Das auf stlichen Teile des Kristianiafjordes gelegene Moss soll mit uf dem westlichen Teile des Kristianiafjords belegenen Horrch eine Eisenbahnfährverbindung verbunden werden. Auf Weise spart man den Umweg über Oslo. Ein mit der n Ausarbeitung dieses Planes beauftragter Ausschuß hat Tage sein Gutachten einstimmig dahin abgegeben, daß ein ahnfährschiff von 50 m Länge angeschafft werden soll, uf Güterwagen oder vier Güterwagen sowie einen Perwagen und fünf Automobile befördern kann. 450 Personen ferner Platz finden. Die Kosten des Fährschiffes werden ½ Millionen Kronen veranschlagt. Die Geschwindigkeit Knoten betragen und die Fahrzeit über den Fjord 35 Migegen jetzt 45 Minuten. Das Fährschiff soll möglichst auf der Marinewerft in Horten erbaut werden. Die Kosten werden vom norwegischen Staate getragen, die Gemeinden haben nur Grund und Boden kostenlos zur Verfügung zu stellen.

— **Schwedischer Güterverkehr.** Wie kürzlich in dieser Zeitung berichtet, wies der Güterverkehr der schwedischen Staatsbahn infolge des milden Winters einen starken Rückgang gegenüber dem Vorjahre auf. Erst seit der ersten Märzwoche ist hierin eine Änderung eingetreten, die hauptsächlich auf die erhöhten Holzkohlen- und Eistransporte zurückzuführen ist. Der Wagenbedarf wurde voll gedeckt. Eine so erhebliche Beförderung von Eis von den nördlichen Teilen Schwedens nach Stockholm, Südschweden und sogar Dänemark, die nur auf den milden Winter zurückzuführen ist, hat sonst noch nie stattgefunden. Einer beantragten Frachtermäßigung hat die schwedische Staatsbahn nicht entsprochen, jedoch einen Rabatt von 25 % für Transporte von mindestens 10 000 t in Aussicht gestellt. Die Beförderung einer so großen Menge ist aber bisher nicht vorgekommen.

— **Zur Erhöhung des Adriatarifes in der Tschechoslowakei.** Der Adriatarif, welcher bekanntermaßen die direkten Frachtsätze aus tschechoslowakischen Stationen nach Triest und anderen an der Adria gelegenen italienischen Häfen enthält, ist in Lire durchgerechnet. Seine Einführung rührt aus einer Zeit her, wo eine Lira 1,60 Kc galt. Die kürzlich eingetretene Kurssenkung der Lira unter 1,40 Kc, die voraussichtlich von längerer Dauer sein wird, kommt zwar dem Handel zustatten, nicht aber der Eisenbahnverwaltung. Aus diesem Grunde verhandelt diese mit den beteiligten Staaten darüber, den erwähnten Tarif nur um 5 % zu erhöhen, obwohl der Entwertung der Lira eigentlich eine Erhöhung von 10 % entsprechen würde.

Was den Verkehr der Tschechoslowakei mit Triest anbelangt, so hat er einen ungeahnten und geradezu gewaltigen Aufschwung genommen. Nach einer amtlichen Untersuchung, die dieser Tage in der Frage der Verkehrsbeziehungen mit dem Triester Hafen zu Ende geführt wurden, steht die Tschechoslowakei an erster Stelle hinter Italien. Der Verkehr dieses Hafens mit den einzelnen Staaten betrug im Jahre 1924 in Wagenladungen: Italien 95 309, Tschechoslowakei 80 773, Österreich 63 996, Südslawien 32 761, Ungarn 12 647, Deutschland 6033, Schweiz 2958 und Polen 2633. Einen wesentlichen Anteil an der Steigerung des Verkehrs hat die bedeutende Ausfuhr von tschechoslowakischem Zucker nach dem Orient.

— **Verlängerung der Arbeitszeit bei den tschechoslowakischen Eisenbahn-Zentralämtern.** In den letzten Tagen wurde in Durchführung eines Beschlusses des Ministerrates beim Eisenbahn-Ministerium und bei den Staatsbahndirektionen die bisherige 6stündige Arbeitszeit auf 7 Stunden verlängert. Diese Maßnahme soll eine größere Ersparung von Arbeitskräften ermöglichen und den Abbau fördern, und weiter soll sie die gezahlten Beträge für Überstunden verringern. Unter der Beamtenschaft hat die unerwartete Verlängerung der Arbeitszeit eine Erregung hervorgerufen, indem darauf hingewiesen wird, daß die Regierung zwar den Pflichtenkreis der Beamten mit sofortiger Wirkung vergrößert, aber es selbst unterlassen hat, ihrerseits der aus dem Dezember-Gesetz über die Gehaltsaufbesserung vom Vorjahr fließenden Verpflichtung nachzukommen und die zugesicherten Mehrbeträge endlich auszuzahlen.

— **Zur Elektrisierung der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium in Prag hat in den letzten Tagen inländischen Maschinenfabriken die Lieferung der vor einiger Zeit ausgeschriebenen 18 elektrischen Lokomotiven vergeben. Auch ausländische Unternehmungen haben sich an der Ausschreibung beteiligt, ohne aber eine Bestellung erhalten zu haben, da ihre Preise, dem Vernehmen nach, höher waren als die der inländischen Betriebe.

— **Die tschechoslowakische Ausfuhr.** Im Februar d. J. betrug die Ausfuhr nach der soeben veröffentlichten Übersicht des statistischen Staatsamtes 987 973 t und 652 140 Warensendungen im Werte von 1 517 710 744 tschechische Kronen gegen 975 376 t und 636 193 Warensendungen im Werte von 1 254 172 930 tschechischen Kronen im Februar 1924. Die hauptsächlichsten Ausfuhrländer waren dem Warenwerte nach Deutschland (22 %), Österreich (16 %), Ungarn (7 %), Italien (6 %). Die wichtigsten Waren dem Werte nach waren Baumwollwaren, Zucker, Holz, Kohle, Glas und Getreide.

— **Zur Einführung direkter Gütertarife zwischen der Tschechoslowakei und Rumänien.** In dem Bestreben, die gegenseitigen Handelsbeziehungen zu fördern, hat die tschechoslowakische Regierung vor kurzem Vertreter der rumänischen Staatsbahnen zur Beratung über die Einführung direkter Gütertarife zwischen den beiden Staaten nach Prag geladen. Zu den Verhandlungen waren auch die Vertreter der österreichischen, ungarischen und polnischen Bahnen eingeladen. Bei den in voriger Woche in

Prag stattgefundenen Beratungen kam es jedoch zu keiner Einigung, weil die rumänischen Vertreter nicht gekommen waren. Mit den erschienenen Vertretern wurden verschiedene Fragen des erwähnten Tarifes besprochen.

— **Erzgebirgkamm-Bahnprojekt.** Bei einer in Gottesgab, dem höchstgelegensten Städtchen Böhmens, abgehaltenen Interessentenversammlung für das Kammbahnprojekt Schmiedeberg-Gottesgab-Bärringen-Platten, an der Vertreter der Gemeinden Gottesgab, Platten, Abertham, Seifen und Schmiedeberg sowie der Vorsitzende der Bezirksverwaltungskommission Platten teilnahmen, wurde auf die jetzt in noch größerem Maße als früher hervortretende Notwendigkeit der Erschließung des Obererzgebirges hingewiesen. Es wurde ein Eisenbahnausschuß gebildet, in dem alle beteiligten Gemeinden vertreten sind.

— **Fahr- und Frachtbegünstigung für die Brünner Verkaufsausstellung 1925.** Das Eisenbahnministerium in Prag hat für die Teilnehmer (auch für die ausländischen) der Brünner Verkaufsausstellung, die in der Zeit vom 8. bis 16. August d. J. stattfindet, eine 33prozentige Fahrpreisermäßigung auf allen tschechoslowakischen Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Privat- und Lokalbahnen bewilligt. Diese Begünstigung bezieht sich sowohl auf die Besucher als auch auf die Aussteller. Weiter wird eine Frachtbegünstigung auf den Eisenbahnen für die zur Ausstellung bestimmten Gegenstände und Tiere im Sinne des Eisenbahntarifes I, Abt. B, bewilligt. Diese Frachtbegünstigung besteht darin, daß die nach der Ausstellung in ihre Ausgangsstation zurückgesandten Gegenstände und Tiere frachtfrei befördert werden. Für die vom Ausland eingeführten Gegenstände hat die Finanzlandesdirektion in Brünn das Zollvormerkverfahren bewilligt. Bemerkt wird, daß die Fahrpreisermäßigung nur von solchen Teilnehmern in Anspruch genommen werden kann, welche bei der Lösung der Fahrkarte einen vom Ausstellungsamt in Brünn auf Namen ausgestellten Ausweis vorlegen können.

— **Die Schweiz und die siebenbürgischen Privatbahnen.** Wie der „Argus" vom 15. März meldet, hat die Schweiz an die rumänische Regierung eine diplomatische Vorstellung abgehen lassen, in welcher gegen die Behandlung Einspruch erhoben wird, die denjenigen Siebenbürger Privatbahngesellschaften zuteil wird, an denen das Schweizer Kapital in erheblichem Maße beteiligt ist. Rumänien hat bekanntlich alle Siebenbürger Privatbahnen ohne rechtzeitige rechtliche Regelung verstaatlicht und findet sich jetzt infolgedessen einer Reihe von finanziellen Schwierigkeiten gegenüber.

— **Die Verbindung von Zara mit dem Hinterlande.** Die italienische Stadt Zara, an der dalmatinischen Küste, hat bekanntlich keine Eisenbahnverbindung mit dem südslawischen Hinterlande, hängt somit für Ein- und Ausfuhr ausschließlich vom Meere ab. Kürzlich sind wieder Verhandlungen zwischen Vertretern des italienischen Staates und des Reiches der Serben, Kroaten und Slowenen aufgenommen worden, um Zara durch Eisenbahnlinien sowohl gegen Norden mit Risice als gegen Osten mit Dernin zu verbinden, was ermöglichen würde, über Ogulin und Zagrab (Agram) den Verkehr mit Bosnien, der Herzegowina usw. bis zum Schwarzen Meere aufzunehmen. Die Projekte sind seit Jahren schon in allen Einzelheiten ausgearbeitet. Die Ausgaben dürften nach den neuesten Berechnungen ungefähr 80 Millionen Lire betragen.

— **Internationaler Eisenbahnverband (I. E. V.).** Das Februarheft der „Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes" gibt in seinem ersten Teil Mitteilung über die Tätigkeit des Verbandes. Hiernach ist der Internationale Eisenbahnverband von dem „ständigen Ausschuß des internationalen beratenden Komitees für Fernsprüche auf große Entfernungen" ersucht worden, sich an den Ausschußsitzungen über die Frage des Schutzes der Telegraphen- und Telephonleitungen gegen die mutmaßlichen Störungseinwirkungen der Starkstromleitungen und besonders der elektrischen Eisenbahnleitungen zu beteiligen. Der geschäftsführende Ausschuß hat beschlossen, dieser Einladung Folge zu leisten und die französischen, italienischen und schweizerischen Verwaltungen, welche zu den mit der Überführung in elektrischen Betrieb am weitesten Vorangeschrittenen gehören, als Vertreter des I. E. V. zu diesen Sitzungen bestimmt. Die Prüfung der verschiedenen Fragen wurde durch drei Unterausschüsse vorgenommen. Die Protokoll- oder Gutachtenentwürfe werden der Vollversammlung des Internationalen beratenden Komitees vorgelegt werden, die anfangs Juni 1925 in Paris stattfinden soll. Weiterhin gibt die Zeitschrift die nächsten Sitzungen der Verbandsausschüsse bekannt. Es werden im April und Mai in München tagen: der Ausschuß für „Technische Fragen", der Ausschuß für „Austausch des Rollmaterials", der Ausschuß für „Güterverkehr", der Ausschuß für „Abrechnungen und Währungen" und der Ausschuß für „Personenverkehr". Von den Beratungsgegenständen dieser Ausschüsse die „Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte" hervo heben, der auf dem Arbeitsplan des Ausschusses für „Perso verkehr" steht.

Der dritte Teil des Februarheftes enthält Aufsätze über Brüsseler Ausgleichsamt, die französischen Eisenbahnen, italienischen Staatsbahnen, die polnischen Eisenbahnen und gegenwärtige Lage der Eisenbahnen des Verbandes der so listischen sowjetistischen Republiken.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbal** stellte sich im Monat Februar d. J. wie folgt:

	1925 gegen 19
	Fr.	F
Einnahmen im Personenverkehr	8 139 000	7 751
Einnahmen im Güterverkehr	14 770 000	17 793
Verschiedene Einnahmen	1 869 000	1 526
zusammen	24 778 000	27 071
Betriebsausgaben	21 105 000	20 331
Betriebsüberschuß	3 673 000	6 739

— **Der Grenzbahnhof Modane.** Der gesamte Verkehr mittleren Teil Frankreichs mit Norditalien geht über den Gr bahnhof Modane, der auch den Verkehr mit italienischen zeugnissen auf dem schnellsten Wege nach Südamerika mittelt. Um diesen Verkehr bewältigen zu können, sind in dane neue Bahnhofsanlagen geschaffen worden, die demnäch Betrieb genommen werden sollen. Dadurch soll namentlich die Erledigung der Zollförmlichkeiten erleichtert und ein gerer Aufenthalt der Gütersendungen auf dem Grenzbah vermieden werden. Die neuen Anlagen bestehen aus einer zahl Gruppen von Verschiebegleisen, ferner aus einigen dachten Ladesteigen von 200 m Länge. Sie haben einen aufwand von 10 Mill. Franken verursacht. Durch sie wird nur der Verkehr auf dem Bahnhof selbst, sondern es wer auch die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Frankreich Italien im allgemeinen gefördert werden.

— **Die Aktionäre der französischen Eisenbahnen.** Im J 1911 sind die Eigentümer von Aktien und Schuldverschreibu der französischen Eisenbahnen zu einer Vereinigung zusamm getreten, die, ganz unabhängig von den Eisenbahngesellschaft die Rechte ihrer Mitglieder wahrnehmen will. Die Eisenb papiere haben einen Ausgabewert von 30 Milliarden Fran ihr Nennwert ist noch erheblich höher. Sie befinden sich kleinen Posten in den Händen von Millionen von Eigentüm die zum großen Teil kleine Sparer sind. Die Vereinigung den Eisenbahnen vor, daß die Dividende auf die Aktien nur % die Verzinsung der Schuldverschreibungen kaum 20 % der gaben ausmache, und beklagt sich über die Wertverluste Eisenbahnpapiere, die schon vor dem Kriege 15 % bei den Ak und heute häufig mehr als 50 % bei den Schuldverschreibu betrage. Die Vereinigung hat sich mit ihren Vorstellungen alle Kreise gewendet, von denen sie glaubte, daß sie ihren gliedern helfen könnten. Auch die Eisenbahngesellschaften h sich diesen Vorstellungen nicht verschlossen; sie haben, das kennt die Vereinigung an, getan, was sie konnten; fre mußten sie das, denn sie bedürfen immer wieder der Gelder Sparer. So haben sie seit Beendigung des Krieges Anleihen Betrage von 15 Milliarden aufgenommen. Politik will die einigung nicht treiben; sie lehnt es also augenscheinlich ab dem sich vor dem Parlament abspielenden Streit um die gestaltung des Verhältnisses der französischen Eisenbahnen Staat teilzunehmen. Aber, so fragt sie, was geschähe, wenn Eisenbahngesellschaften unaufhörlich vermehrte Lasten au bürdet würden, wenn die Vereinbarungen zwischen jenen dem Staat nicht nach Treu und Glauben eingehalten wür wenn die Eisenbahngesellschaften ihres Besitzes beraubt wür Das würde Millionen von Franzosen ins Verderben führe würde aber auch das Vertrauen zu Frankreich, den K Frankreichs vernichten und das Ende des Staates bedeute

— **Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Landwirtsch** Um die landwirtschaftliche Erzeugung zu fördern und Erzeugnisse der Landwirtschaft neue Absatzgebiete zu sc dadurch aber ihren Strecken vermehrten Verkehr zuzu hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn einen besonderen La schaftsdienst eingerichtet, der von fünf Landwirtsch ingenieuren geleitet wird. Ihnen sind eine Anzahl Mitarbe zugeteilt und außerdem bedienen sie sich des Rats angeseh Fachleute der Theorie und Praxis auf diesem Gebiet. Landwirtschaftsdienst arbeitet im dauernden Einvernehmen dem Landwirtschaftsministerium, mit den landwirtschaftli Dienststellen der Bezirke sowie mit den Versuchs- und schungsanstalten für Landwirtschaft.

Seine Tätigkeit hat der Landwirtschaftsdienst zunächst

Obst- und Gemüsebau gerichtet. Er schickt z. B. mehrere im Jahre seine Vertreter aus, um bei der Veredelung von bäumen in den Baumschulen des Verkehrsbereiches der lmeerbahn mitzuwirken. Die guten Erfahrungen, die er gemacht hat, haben ihn veranlaßt, seine Tätigkeit weiter udehnen und in sie auch die Viehzucht und Weidewirtschaft, Milch- und Käseerzeugung, die Fischzucht mit einzueßen. Es ist ein Arbeitsplan aufgestellt worden, dessen hführung mehrere Jahre dauern wird; er umfaßt sowohl echnische Seite, also die Förderung der Erzeugung, als auch verkehrstechnische, also die Entwickelung des Absatzes.

le Mittelmeerbahn richtet selbst Baumschulen ein, verteilt enlos Obstbäume, fördert namentlich auch den Anbau von bäumen, trägt zur Bekämpfung von Waldbränden und von nzenkrankheiten bei. Sie hat Versuchsfelder für Düngemittel affen, ermittelt das vorteilhafteste Saatgut, verbreitet ntnisse in bezug auf die Herstellung von Dauererzeugnissen Obst und Gemüse. Namentlich verwendet sie sich auch für Einführung von Kraftbetrieb in der Landwirtschaft, zu n Förderung sie den landwirtschaftlichen Vereinigungen 0 Fr. Unterstützung ausgezahlt hat. Zur Belehrung der lwirte ist schon eine ganze Bücherei mit praktischen Ratgen ausgegeben worden.

le Tätigkeit des Landwirtschaftdienstes soll auch noch auf ika und Nordafrika, auf die Blumenzucht, den Weinbau, die eügel- und Bienenzucht, die Ölerzeugung usw. ausgedehnt en.

— **Neue Zugverbindung Paris-Lissabon.** Zwischen Paris und sabon soll nach Nachrichten aus Portugal eine neue Verbin durch einen Luxuszug eingerichtet werden, der im Gegenzum Süd-Expreß Sud-Atlantique-Expreß heißen soll, weil er ntlich den Verkehr mit den von Lissabon ausgehenden pferverbindungen vermitteln soll. In der Gegenrichtung ler Zug abends von Lissabon abfahren, in Medina del Campo Anschluß nach Nord-Spanien und in Hendaye an den Côte-Argent-Expreß vermitteln. Die Reisezeit zwischen Paris und sabon soll auf diese Art um 10 Stunden verkürzt werden.

— **Londoner Vorortverkehr.** Der tägliche Verkehr zwischen nung und Arbeitsstätte in London spielt sich auf dem linken seufer im wesentlichen auf den Untergrundbahnen und deren ingerungen ab. Auf dem rechten Ufer ist deren Netz noch so weit entwickelt, und die Bewältigung des Vorort-Cityehrs fällt daher den Strecken der Südbahn zu. Diese bringt h zwischen 7 und 10 Uhr vorm. auf ihren sechs Londoner ahnhöfen 448 Züge an, die etwa 163 000 Fahrgäste entn. Die Hochflut am Abend dauert von 4 bis 8 Uhr; während r Zeit fahren 546 Züge mit etwa 168 000 Fahrgästen ab. anzen treffen in London auf den Strecken der Südbahn täg 1681 Züge mit rd. 248 000 Fahrgästen ein, und 1600 Züge 245 000 Fahrgästen verlassen die Bahnhöfe der Südbahn. Städte und Ortschaften, deren Verbindung mit London die ahnstrecken bilden, klagen bitter darüber, daß diese den ehr nicht ausreichend zu bedienen vermag. Die Südbahn rt, das hänge mit der Entstehung ihres Netzes und den wirkungen des Krieges zusammen; sie sei bemüht, Abhilfe haffen; über die dazu nötigen Maßnahmen berät sie mit Vertretern der Beteiligten.

— **Hundertjahrfeier der Stockton-Darlingtoner Eisenbahn.** Die ehmer des Internationalen Eisenbahnkongresses, der im er dieses Jahres in England stattfindet, werden eine Einig zu den Festlichkeiten erhalten, die aus Anlaß der ertjahrfeier der Stockton-Darlington-Eisenbahn geplant Die Eröffnung der Feierlichkeiten wird am 2. Juli die üllung einer Gedenktafel an dem Hause in der Bridge Road tockton bilden, in dem die erste Eisenbahnfahrkarte der ausgegeben wurde. Hieran anschließend soll eine Reihe Lokomotiven und Fahrzeugen über die Strecke Stocktonngton sich bewegen, nach deren Beendigung ein Bankett rlington vorgesehen ist. Am nächsten Tage findet in dieser die Eröffnung einer vierzehntägigen Ausstellung statt, die Entwicklung des Eisenbahnwesens während des ersten Jahrerts seines Bestehens gewidmet ist. Der Eröffnungstag der Stockton-Darlington, der ersten öffentlichen Lokomotivbahn der Welt, war übrigens der 27. September 1825.

ähnlicher Lokomotivaufmarsch fand am 9. Juni 1881 anh der Feier des 100. Geburtstages von George Stephenson Bei dieser Gelegenheit fuhren sechzehn moderne Lokomo, die sieben verschiedenen Gesellschaften gehörten, an dem e zu Wylam vorüber, in dem der Schöpfer der Dampfloko hundert Jahre zuvor das Licht der Welt erblickt hatte. Maschinen, die an dieser eindrucksvollen Ehrung teilgenen hatten, wurden anschließend hieran zugleich mit sechs Lokomotiven auf dem Forth Banks-Güterbahnhof in Newcastle ausgestellt, so daß dem Publikum Gelegenheit geboten war, die Maschinen zu besichtigen und Vergleiche zwischen alter und neuer Zeit anzustellen.

Unter den alten Maschinen befand sich u. a. Stephensons berühmte „Locomotion“, die erste Lokomotive der Stockton und Darlington-Eisenbahn, eine Maschine, die schon wiederholt auf Ausstellungen gezeigt worden ist, so im Jahre 1876 in Philadelphia und 1889 in Paris und zuletzt 1924 auf der britischen Reichsausstellung in Wembley bei London. Ferner wurde vorgeführt Stephensons „Invicta“, die im Jahre 1830 für die Eröffnung der Canterbury und Whitstable-Eisenbahn geliefert wurde und heute in Canterbury eine bleibende Stätte gefunden hat, sowie eine jener Maschinen, die von Stephenson für die Hettongrube bei Sunderland erbaut worden waren und die noch bis zum Jahre 1912 in Dienst war. Erwähnenswert ist auch die nach den Plänen von Timothy Hackworth von der Firma Kitching im Jahre 1837 erbaute Lokomotive „Derwent“, die in der Liste der Stockton und Darlington-Eisenbahn die Nummer 25 trug. Diese Maschine wird gegenwärtig in den Werkstätten der London und Nordostbahn zu Darlington einer Erneuerung unterzogen, so daß sie bei der bevorstehenden Jahrhundertfeier wieder unter Dampf gesetzt werden kann.

Fremde Erdteile.

— **Die indischen Eisenbahnen im Jahre 1923/24.** Nach einem soeben veröffentlichten amtlichen Bericht haben die Eisenbahnen Indiens der Regierung im Betriebsjahre 1923/24 einen Überschuß von 4 313 000 £ eingebracht, gegen das Vorjahr mit 813 000 £ ein sehr erheblicher Fortschritt. Um ihn zu erreichen, waren einschneidende Sparmaßnahmen nötig; namentlich wurde der Brennstoffverbrauch eingeschränkt, Angestellte wurden abgebaut, auf die Beförderung der Güter wurde größere Sorgfalt verwendet, so daß die Verluste und Beschädigungen vermindert wurden, und arbeitsparende Vorrichtungen wurden eingeführt. Die Gliederung der Eisenbahnen wurde umgeändert, indem einzelne, in sich abgeschlossene Bezirke mit selbständiger Verwaltung geschaffen wurden; auch hieraus sollen erhebliche Ersparnisse erwachsen. Auf der Great Indian Peninsula-Eisenbahn, wo diese Maßnahme zunächst versuchsweise eingeführt worden ist, hat sie zur Folge gehabt, daß ein Fehlbetrag von 1 660 000 £, der unter Einrechnung der Verzinsung des Kapitals im Betriebsjahr 1922/23 entstanden war, im letzten Betriebsjahr einen Überschuß von einer Million Platz gemacht hat. Einige andere Eisenbahnen wollen daher auch die veränderte Gliederung ihrer Verwaltung einführen. — Im Bereich des Vorortverkehrs von Bombay und Calcutta, sowie auf einigen Strecken der Nordwest- und der Südindischen Eisenbahn ist der Ausbau für elektrische Zugförderung im Gange. Wenn die Arbeiten zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Punjab beendet sein werden, soll auch die Eisenbahn Kalka-Simla auf elektrischen Betrieb umgestellt werden.

Die Eisenbahnen von Indien beschäftigen ein Heer von 727 093 Köpfen, von denen 6642 Europäer, 11 509 Anglo-Inder und 708 942 Inder sind. Bis vor kurzem waren die leitenden Stellen den europäischen Beamten vorbehalten, doch geschieht neuerdings viel zur Ausbildung einheimischer Arbeitskräfte, so daß diese auch in die höhere Verwaltungslaufbahn einrücken können.

— **Ehrung alter Eisenbahner in Amerika.** Amerikanische Eisenbahnverwaltungen haben in ihren Geschäftsberichten wiederholt die Tüchtigkeit und treuen Dienste ihres Personals anerkannt, das jahrzehntelang im Eisenbahndienst steht oder gestanden hat. Ein erneutes Beispiel dafür, wie amerikanische Eisenbahnen in ihrem eigenen Interesse bemüht sind, sich ihr erfahrenes Personal solange wie möglich zu erhalten, liefert die Union Pacific Railroad Company in Omaha, die ein Netz von 9500 Meilen (15 285 km), das ist mehr als ein Viertel des ganzen Netzes der Deutschen Reichsbahn, betreibt. Der Präsident der Bahn hat am 15. Januar 1925 in Gegenwart des Vizepräsidenten, des Generaldirektors und angesehener Bürger von Omaha vier alte Bedienstete feierlich verabschiedet, die zusammen bei der Gesellschaft eine Dienstzeit von 213 Jahren, das ist durchschnittlich jeder 53 Jahre, zurückgelegt haben. Die vier Bediensteten waren ein Lokomotivingenieur, ein Tapezierer, ein Maschinist und ein Vorarbeiter. Zu dem Festessen hatte die Eisenbahngesellschaft noch neun bereits im Ruhestand lebende Beamte als Ehrengäste eingeladen, diese 13 alten Eisenbahner haben bei der Union Pacific eine Dienstzeit von 686 Jahren zurückgelegt. Noch andere Eisenbahnveteranen waren bei der Feier anwesend.

Die Zeitschrift Railway Age (Nr. 4 vom 24. Januar 1925: Union Pacific recognizes Old Timers), der diese Mitteilung entnommen ist, die auch ein Bild der Festteilnehmer bringt, nennt diese Feier eine soziale Tat, die ein besonderes Maß menschlicher Teilnahme bekunde. A.

— **Chicago - Milwaukee - Eisenbahn - Gesellschaft.** Wie der D.A.Z. aus New York gemeldet wird, sind am 18. März d. J. für diese Gesellschaft die Konkursverwalter ernannt worden. Die Direktoren stimmten den Ernennungen zu. Sie haben eine Erklärung abgegeben, in der sie ausführten, daß eine finanzielle Reorganisation unvermeidlich geworden sei. Bei diesem Entschlusse stützen sich die Direktoren auf das Gutachten der Ingenieure, nach deren Ansicht mindestens eine Zeit von einigen Jahren vergehen würde, bevor die Gesellschaft in der Lage wäre, ihre Unkosten zu decken. Den Interessen der Anleihebesitzer würde am besten gedient sein, wenn man nicht erst den Versuch machte, den Verpflichtungen, die aus den im Juni fällig werdenden Bons erwachsen, nachzukommen, ohne die augenblicklichen übermäßigen ständigen Unkosten herunterzusetzen. Als Ursachen, denen die augenblicklichen Schwierigkeiten der Gesellschaft zuzuschreiben sind, werden folgende genannt: Der Wettbewerb des Panamakanals übte in den letzten Jahren einen ungünstigen Einfluß aus, Arbeitslöhne und Materialkosten haben sich erhöht, und ein Ausgleich durch größere Nachfrage oder Zunahme des Verkehrs ist nicht erfolgt. Aus Mangel an Mitteln haben in den letzten Jahren die notwendigen Verbesserungen und Ausbesserungsarbeiten nicht vorgenommen werden können. Die 48 Millionen Dollar Bons, die im Juni fällig werden, wurden vor 15 Jahren in Frankreich auf den Markt gebracht. Im Jahre 1915 wurden Frankreichs Verpflichtungen in Dollarverpflichtungen umgewandelt. Die Mehrzahl von ihnen ist an die Vereinigten Staaten zurückverkauft. In Frankreichs Besitz sind jetzt etwa noch 10 Millionen.

— **Eisenbahnverkehr über die Anden.** Seit Mai vorigen Jahres bilden die Argentinische und die Chilenische Andenquerbahn ein einheitliches selbständiges Unternehmen. Die Argentinische Andenquerbahn stand bis dahin im Betriebe der Pacific-Eisenbahn, doch ist diese Verbindung durch den Zusammenschluß mit der Chilenischen Andenquerbahn gelöst worden. Der 14jährige Eisenbahnbetrieb hat die Schwierigkeiten, die das Hochgebirge bereitet, deutlich erkennen lassen, und es scheint, als ob dem neuen Unternehmen nun die Erfahrungen zugute kommen sollten, die seine Vorgänger in dieser Beziehung gesammelt haben. Zu den Erschwernissen, die das Klima, namentlich der Schnee, dem Eisenbahnbetrieb in den Weg legen, kommt noch die ungünstige Linienführung. Die Bahn steigt auf der argentinischen Seite um 2400 m, um nach Überschreitung des Gebirgskammes sofort wieder um 1200 m zu fallen. Seit 1908 werden schon Erörterungen wegen Streckenverlegungen zur Verbesserung der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse angestellt, sie haben aber bis jetzt noch zu keinem Ergebnis geführt. Dabei wurde auch von der Pacific-Eisenbahn der Plan erwogen, eine neue, bessere Verbindung zwischen Buenos Aires einerseits, Valparaiso, Talcahuano oder Valdivia andererseits zu schaffen. Neuerdings hat man sich zur Bearbeitung der einschlägigen Fragen einen Schweizer Ingenieur kommen lassen, von dessen Erfahrungen man sich guten Erfolg verspricht.

Wasserstraßenverkehr.

— **Eröffnung einer Schiffsverbindung Kalmar-Danzig.** Auf einer Konferenz in Kalmar wurde zwischen verschiedenen schwedischen Eisenbahnverwaltungen und der schwedischen Schiffahrtsgesellschaft Sveabolaget die Errichtung einer Schiffsverbindung Kalmar-Danzig beschlossen.

— **Billige Osterfahrt nach Helgoland.** Die „Hapag“ veranstaltet, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, am Karfreitag und Ostersonntag Sonderfahrten mit dem Salondampfer „Bubendey“ von Hamburg, St.-Pauli-Landungsbrücken ab 8 Uhr vorm., nach Cuxhaven und Helgoland. Der Preis beträgt für Hin- und Rückfahrt Hamburg-Cuxhaven 8 ℳ und Hamburg-Helgoland 20 ℳ. Die Rückfahrt erfolgt Ostersonnabend oder Ostermontag, und zwar Ostersonnabend von Helgoland 10 Uhr vorm., von Cuxhaven 12.40 nachm., Ostermontag von Helgoland 12 Uhr mittags, von Cuxhaven 2.40 nachmittags, Ankunft in Hamburg Sonnabend 4.30, Montag 6.30 nachmittags. Kartenverkauf an den St.-Pauli-Landungsbrücken im Verkehrspavillon und bei Hermann Tietz, Jungfernstieg, am Hauptbahnhof und den übrigen bekannten Vorverkaufsstellen.

— **Die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1924.** Die Festigung der Währung konnte nur durch Maßnahmen erreicht werden, die die Wirtschaft zunächst aufs schwerste treffen mußte. Die Steuerlast, die der Wirtschaft auferlegt wurde, war nicht nur an sich unerträglich, sondern die Art und Weise, wie die Steuern erhoben wurden, steigerte noch die Schwierigkeiten. Dazu kamen die fast völlige Kreditabschneidung, die den Einfuhrhandel fast ganz lahm legen und dadurch gerade den Reedereien die schwersten Wunden schlagen mußte. Die durch die Kreditnot gewiß geförderte Ausfuhr war naturgemäß in keiner Weise geeignet, den Einfuhrausfall auszugleichen. Auch war es möglich, Frachten und Passagen derartig zu erhöhen, wie forderlich gewesen wäre, um sie in ein der Vorkriegszeit sprechendes Verhältnis zu den Unkosten zu bringen. Überau günstig wirkte ferner die amerikanische Einwanderungsge gebung, noch in der zweiten Hälfte des Jahres vergingen rere Monate, ehe die neue am 1. Juli 1924 in Kraft ge Gesetzgebung sich auswirken konnte.

Weitere Zusammenfassung der Kräfte war daher unbe nötig. Die der Hapag gehörende Deutsche Levante-Linie s daher ein Abkommen mit der von der Stettiner Dampfer- pagnie abhängigen Deutschen Orient-Linie, im Mexiko-Ver kam es zu einer Vereinbarung zwischen Hapag und der F burger Ozean-Linie. Anderseits zog sich die Gesellschaft e weilen aus dem südamerikanischen Kajütsverkehr zurück verwandte die dort freiwerdenden Schiffe in der Fahrt West-Indien. Für die Küstenschiffahrt nach dem Rhein w eine besondere Hamburg-Rhein-Linie gegründet. Das Zusam arbeiten mit den United American Lines im New Yorker kehr verlief harmonisch und fruchtbringend.

Was die Intensität der Arbeitsleistung allgemein un Hamburger Hafen anlangt, so ist eine gewisse Besserung zu verkennen, immerhin müssen nach Ansicht der Gesells die Umschlagkosten in Hamburg unbedingt weiter herabge werden, auch die hohen Bahnfrachten beeinträchtigten immer die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs. Der seit v Jahren um die Afrikafahrt geführte Kampf konnte endlich gelegt werden.

Die Flotte der Gesellschaft besteht zurzeit aus 76 Seeschi 4 Seebäderdampfern, 13 Seeschleppern und 149 Flußfahrze mit insgesamt 449 337 Br.-Reg.-T.. sie umfaßt also noch nich Drittel des Friedensbestandes. Ein Motorschiff von 6500 To und ein Dampfer vom Ballintyp (22 000 Tonnen) sind im Der erzielte Überschuß von 223 981 RM. läßt bei einem Ak kapital von 55 100 000 RM. die Verteilung einer Dividende zu; eine Erhöhung des Kapitals um 10 Mill. RM. ist in Aus genommen.

Seit Schluß des Jahres zeigt das Reedereigeschäft ein e freundlicheres Gesicht. Ein Teil der Hemmungen des Di von Versailles ist am 10. Januar 1925 gefallen. Mit einer l von Ländern hat Deutschland auf der Basis der Meistbegü gung Handelsverträge abgeschlossen, mit anderen steht Unterhandlung. Die Währung ist stabilisiert, die Kreditbes fung etwas erleichtert, Ansätze zur Kapitalbildung machen bemerkbar. Ein gewisses gegenseitiges Vertrauen ist zu gekehrt, die Arbeitsleistung hat zugenommen, wenn sie auch Rücksicht auf die Deutschland auferlegten Lasten dem zu dernden noch keineswegs entspricht.

— **Hamburg-Süd im Jahre 1924.** Aus dem Geschäftsb der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Ges. en men wir folgendes: Die dauernd voranschreitende Entwic Südamerikas, namentlich an der Ostküste, läßt auf eine we Zunahme des Verkehrs hoffen. Die Schwierigkeit der Ein derung nach Nordamerika wird die Auswanderung nach A tinien und Brasilien auch von Deutschland aus zunehmen la wenn die Geldschwierigkeiten und die Planlosigkeit des jet Vorgehens einmal gewichen sind. Die Gesellschaft hat bei Blohm & Voß zwei neue 14 000 t große Auswanderersc herstellen lassen, von denen der „Monte Sarmiento“ seine z Reise bereits angetreten hat, während der „Monte Olivia“ nächst abgeliefert wird. Die Reederei erwartet, daß die Baukosten dieser beiden Motorschiffe sich infolge der wirtsc lichen Betriebsart wohl rentieren werden. Abkommen mit Wettbewerbsreedereien lassen vermehrte Einnahmen erwa Nach Vornahme der nicht näher genannten Abschreibungen ein Reingewinn von 1 692 922 ℳ (1913: 3 778 176 ℳ), de Ausschüttung einer Dividende von 8 % (1913: 14 %) ermög Die Steuern verschlingen jetzt mehr als 5 % des Aktienka (1913: nur 3/5 %), das jetzt 20 Mill. ℳ beträgt und auf 25 Mi erhöht werden soll. Einschließlich der beiden Neubauten u die Gesamttonnage jetzt etwa 157 323 Br.-Reg.-T.

— **Hafenverkehr in Rotterdam.** Die Erwartung zune den Verkehrs hat sich immer noch nicht erfüllt, der Schiffs der im Februar 1925 angekommenen Schiffe ist um 110 000 N Register-Tonnen kleiner gewesen als im Januar. Bedenkt allerdings, daß der Februar drei Tage weniger hatte al Januar, so ergibt sich, daß der Verkehr sich etwa auf der gle Höhe gehalten hat. Im Verhältnis zum Februar 1924 bed das zwar immer noch einen Fortschritt, doch die Entwic der Verkehrszahlen seit Oktober 1924, dem Monat, der den zu den hohen Erwartungen legte, hat diese wohl etwa täuscht. Die Zahlen zeigen einen dauernden Rückgang so absolut als auch — wenigstens teilweise — im Verhältn dem Verkehr im Nieuwen Waterweg überhaupt.

kamen an in Rotterdam in den Monaten

	Schiffe	mit N.-Reg.-T.	das bedeutet im Verhältnis zum Verkehr im Nieuwe Waterweg
er 1924 . . .	964	1 450 473	87 %
nber 1924 . . .	914	1 448 708	85 %
nber 1924 . . .	848	1 321 114	84 %
r 1925 . . .	842	1 257 503	83 %
ar 1925 . . .	785	1 147 153	85 %
schnittlich er/Februar . .	840	1 257 441	89 %
ar 1924	668	969 382	87 %

Stückgutverkehr ist noch immer durchaus unbefriedigend, ie Ladungen der Linienschiffe ebenfalls noch vielfach recht eichend. Zu einer Einschränkung des Fahrplans der schiffahrt schreitet man aber natürlich nicht gern. Auch erkehr mit den sonstigen Gütern, mit Ausnahme des Erzhrs, gibt keinen Anlaß zur Zufriedenheit. Die Zuckerverungen von deutschen Seehäfen über Rotterdam zum Rhein rheblich zurückgegangen und ebenso die Einfuhr von Südeen. Die Getreidezufuhren waren im Februar noch ge als im Januar; ein großer Teil des Getreides kommt auch mit den Linienschiffen, und nur wenige ganze Ladungen n in Rotterdam gelöscht. Eine Anzahl Frachtschiffe geht teilweiser Löschung nach anderen westeuropäischen Häfen r. Die Berichte der Getreide-Ausfuhrländer lassen auch eine rung nicht erwarten. Von Interesse sind in diesem Zunhange die Zahlen des russischen Verkehrs. Aus Odessa Noworossijsk kamen im Februar an 7 787 000 kg Mais, 000 kg Leinsaat und 300 000 kg Gerste; aus anderen rzmeer- und Donauhäfen (Constanza, Varna, Braila und) 17 159 000 kg Mais, 595 000 kg Gerste, 95 000 kg Hafer, 0 kg Bohnen, 592 000 kg Leinkuchen und 600 Faß Karf, ferner von Petersburg 2 195 000 kg Leinsaat, 2 170 000 kg eizen, 51 000 kg Hanfsaat und 37 460 Sack Bohnen. Im ltnis zu dem Vorkriegsverkehr sind diese Zahlen natürehr bescheiden.

Erzeinfuhr war etwas größer als im Januar; in der zweiten arhälfte kam viel schwedisches Erz herein. Zweifellos r Konflikt zwischen den Erzverschiffern und den Hafenlen in Emden über die Errichtung einer unabhängigen rschaft für den Betrieb eines Teils dieses Hafens hieran unbeteiligt. Die Anfuhr von englischer Kohle ist immer sehr gering; bei dem scharfen Wettbewerb und den Abhwierigkeiten ist hier eine Zunahme zunächst wohl nicht varten. Die Ausfuhr deutscher Kohle über Rotterdam war lls im Februar geringer als im Januar, was mit der den Abnahme des Verkehrs in Reparationskohle zusamngt.

Erzeinfuhren in Vlaardingen Oost blieben auf der gleichen die Zahl der Schiffe, die den Nieuwen Waterweg anliefen, Vondelingeplaat oder Vlaardingen zu bunkern, ging etwas k. (N. R. Ct.)

Luftverkehr.

—**Flugverbindung Warschau-Danzig-Malmö.** In Kopenhagen d dieser Tage eine Konferenz über die Errichtung einer erbindung von Warschau nach Malmö und Kopenhagen Danzig statt. Schweden wird durch Generaldirektor vertreten sein, der jedoch keine bindenden Erklärungen hweden abzugeben berechtigt ist.

Rechtspflege.

—**Vertragsmäßige Haftung der Bahn für Beschädigung eines bwagens beim Einladen.** Der Spediteur M. in Weina verlud am 31. März 1921 auf dem Bahnhofe Niederau einem Möbelwagen Möbel in den ihm zur Beförderung bereitllten Eisenbahnwagen. Der Möbelwagen war mit seinem so nahe an den Eisenbahnwagen herangefahren, daß er mit äußersten Ende in diesen hineinragte. Während des dens fuhren beim Rangieren zwei andere Eisenbahnwagen n hier zur Verladung in Betracht kommenden Eisenbahn auf und setzten ihn mit in Bewegung. Der Bahnwagen bei den Möbelwagen zur Seite, so daß er Beschädigungen Wegen des Schadens nimmt der Kläger die Deutsche sbahn auf Schadensersatz in Anspruch.

D Landgericht Dresden wies die Klage ab, das Oberesgericht Dresden dagegen verurteilte die Be, die Beschädigungen am Möbelwagen des Klägers zu ben. Die von der Reichsbahn gegen das oberlandesgerichtUrteil beim Reichsgericht eingelegte Revision ist Erfolg geblieben. Der höchste Gerichtshof hat die vion mit folgenden Entscheidungsgründen als unbegründet zurückgewiesen: Das Oberlandesgericht nimmt an, daß die Beschädigung des Möbelwagens durch fahrlässiges Handeln der Eisenbahnangestellten F. und D. verursacht worden sei. Deren Verschulden findet es darin, daß sie die beiden rangierten Eisenbahnwagen an den mit Menschen besetzten und mit dem Möbelwagen in enge räumliche Verbindung gebrachten Eisenbahnwagen heranrollen ließen, ohne rechtzeitig vorher den Kläger und seine Leute auf den drohenden Zusammenprall hinzuweisen. Für das Verschulden der Bahnangestellten erachtet der Vorderrichter die Beklagte auf Grund Vertrags als haftbar. Er verkennt nicht, daß der Frachtvertrag nach § 61 EVO. erst dann, wenn die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, als abgeschlossen gilt und diese Voraussetzung zu der Zeit, als die Beschädigung des Möbelwagens erfolgte, noch nicht erfüllt war. Er meint aber, daß das Einladen der Möbel in den Eisenbahnwagen sich als eine den Vertragsschluß vorbereitende Handlung darstelle, der gegenüber die Beklagte nach Treu und Glauben und den Anforderungen des Verkehrs vertragsmäßig die gleiche Sorgfalt habe beobachten müssen, wie bei der Erfüllung des Frachtvertrages selbst. Dabei läßt er unentschieden, ob nicht die Stellung eines Eisenbahnwagens zur Beladung einen besonderen Vorvertrag zwischen der Eisenbahn und dem Absender des Guts begründe. Zu Unrecht wird die Annahme einer vertragsmäßigen Haftung der Beklagten von der Revision bekämpft. Wie bereits der VI. Zivilsenat des Reichsgerichts im Urteil vom 24. Oktober 1907 VI 531/06 ausgeführt hat, wird dadurch, daß der Ablader bei der Eisenbahnverwaltung gemäß § 63 Abs. 5 EVO. die Bereitstellung der Wagen für die zu versendenden Güter nachsucht und die Bahnverwaltung seinem Verlangen entspricht, zwischen ihm und der Bahn ein Vertragsverhältnis begründet. Dieses äußert seine Wirkung zunächst darin, daß die Bahn einen für die Beförderung der Güter tauglichen Wagen auf ein geeignetes Ladegleis zu schaffen und der Ablader bei der Hineinschaffung der Güter die verkehrsübliche Sorgfalt zu beobachten, insbesondere den Wagen pfleglich zu behandeln hat. Auch sonstige vermögensrechtliche Folgen werden im § 63 Abs. 5, 6 an das Abkommen des Wagenbestellers mit der Bahn geknüpft. Werden schriftlich zugesagte Wagen nicht rechtzeitig gestellt, so hat die Bahn die Kosten der vergeblich versuchten Auflieferung, mindestens aber das Wagenstandsgeld für einen Tag, zu erstatten. Andererseits hat der Besteller, wenn er den Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, eine tarifmäßige Gebühr zu entrichten, während er, wenn er den Wagen nach der Bereitstellung unbeladen zurückgibt oder es wegen nicht rechtzeitiger Beladung zur Entziehung des Wagens kommen läßt, von der Bereitstellung an das tarifmäßige Wagenstandsgeld zu zahlen hat. Diese Bestimmungen sprechen dafür, daß es auch dem Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung entspricht, wenn man in den Rechtsbeziehungen, die durch die Bestellung und die darauf erfolgende Bereitstellung eines Wagens zwischen dem Besteller und der Eisenbahn hergestellt werden, ein Vertragsverhältnis erblickt. Demgemäß stellt sich im vorliegenden Falle die Störung, die der Kläger bei der Beladung des ihm bahnseitig gestellten Wagens durch das Anprallen zweier anderer Wagen erlitten hat, als eine Verletzung seines vertragsmäßigen Rechts dar. Es kann auch nach den Feststellungen des Berufungsurteils keinem Zweifel unterliegen, daß der Kläger in Beziehung auf die Stellung des Wagens Vertragsgegner der Bahn geworden ist. Denn schon in der Klageschrift ist behauptet worden, daß der Wagen dem Kläger von der Bahnverwaltung gestellt war, und diese Behauptung ist von der Beklagten ausweislich der Klagebeantwortung nicht bestritten worden. Demgegenüber ist es unerheblich, daß die verladenen Möbel nicht dem Kläger, sondern dem Zeugen B. gehörten. Irgendein Anlaß, das Fragerecht nach der Richtung auszuüben, ob der Frachtvertrag demnächst von dem Kläger oder dem Zeugen B. mit der Bahn abgeschlossen oder ob etwa die Bestellung des Wagens vom Kläger namens des B. bewirkt worden ist, bestand für das Berufungsgericht nicht. (Aus den „Reichsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstraße 76.) (I 592/23. — 10. 11. 24.) K. M.-L.

— **Versicherungsträger und Eisenbahnverwaltung.** In der Nr. 8 dieser Zeitung (vom 19. Februar 1925) ist auf Seite 236 an der Hand einer im Archiv für Eisenbahnwesen (Heft 1 von 1925, S. 134 ff.) veröffentlichten Entscheidung entwickelt worden, wie sich die gegenseitigen Rechtsbeziehungen zu gestalten haben, wenn ein Arbeiter während der Beschäftigung im Betriebe seines Arbeitgebers durch die Eisenbahn zu Schaden kommt und diese grundsätzlich ganz oder teilweise zu seiner Abgeltung der zuständigen Berufsgenossenschaft gegenüber für verbunden erachtet wird.

Hierzu ist ergänzend zu bemerken, daß zunächst naturgemäß nur ein Anspruch des Verletzten gegen die Eisenbahnverwaltung entstehen kann, daß er aber durch diesen hierdurch unter zeitlichem Zusammentreffen von Ursache und Übergang der Berufsgenossenschaft kraft Gesetzes (§ 1542 RVO.) zuwächst. Dar-

aus folgt, daß, wenn sie gegen jene mit Erfolg vorgehen will, die Bestimmung des § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes zu beachten hat, d. h. innerhalb von zwei Jahren, vom Tage des Unfalles an gerechnet, Klage bei dem zuständigen Gericht erheben muß.

Ist nun, wie anscheinend öfters vorgekommen, der gesetzliche Übergang der Ansprüche eines Verletzten auf die Berufsgenossenschaft unbeachtet gelassen und demgemäß mit ihm ein Abfindungvergleich geschlossen, die in ihm festgesetzte Summe auch bereits gezahlt worden, so ist dieser Vergleich zwar für jene an sich bindend, entlastet aber die Eisenbahnverwaltung ihr gegenüber nicht; das heißt mit andern Worten ausgedrückt, daß diese gegebenenfalls gezwungen werden kann, der Berufsgenossenschaft den gleichen Betrag noch einmal zu zahlen, vorausgesetzt, daß ihre Aufwendungen soviel ausmachen.

Ein Rückgriffsrecht gegen den ungerechtfertigt bereicherten ursprünglichen Gläubiger steht der Eisenbahnverwaltung natürlich zu.

Im einzelnen kann auf Lehmann, Kommentar zur Reichsversicherungsordnung, Band 5 von 1914, S. 116 ff., und das dort angezogene Schrifttum, besonders die Entscheidung des Reichsgerichts vom 26. Januar 1905 (Band 60, S. 201 ff.), verwiesen werden.

Bücherschau.

Siehe auch S. 370 und 376.)

— **Materialprüfung und Baustoffkunde für den Maschinenbau.** Ein Lehrbuch und Leitfaden für Studierende und Praktiker von Prof. Dr.-Ing. Willy Müller, Regierungsbaurat a. D. Mit 315 Abbildungen. München und Berlin 1924. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 11 ℳ, geb. 12,50 ℳ.

Das Schrifttum über die Materialprüfung ist sehr umfangreich geworden, aber es hat für den im praktischen Betriebe stehenden Maschineningenieur vielfach den Nachteil, sich zu sehr in Einzelheiten zu verlieren, die für die praktische Prüfung kaum oder nur in Ausnahmefällen in Betracht kommen. Die Werke über die Baustoffkunde gehen zum Teil in den Theorien nicht weit genug, teilweise stellen sie sich auf einen rein wissenschaftlichen Standpunkt, wodurch der Stoff zu sehr belastet wird.

Das vorliegende Werk, das aus den Vorlesungen des Verfassers über Materialprüfung, Metallographie und Metallkunde entstanden ist, will für Studierende und Praktiker den Stoff nicht nur vom rein wissenschaftlichen Standpunkte aus betrachten, sondern die praktischen Momente hervorheben und zusammenfassen. Vorweg sei bemerkt, daß diese Absicht voll erreicht ist.

In drei Hauptabschnitten wird der gesamte Stoff behandelt. Im ersten werden Zweck und Ziel der Materialprüfung dargelegt, dann Richtlinien für die Anlage von Versuchsanstalten und die Organisation des Prüfungswesens in Fabrikbetrieben gegeben, während das Schlußkapitel auf die äußere Beschaffenheit der Materialien und ihre Probeentnahme näher eingeht. Der zweite Hauptabschnitt befaßt sich mit der Technik der Untersuchung; hierbei wird im ersten Kapitel die mechanische Prüfung eingehend behandelt (Festigkeitsprüfmaschinen, Apparate zur Dehnungsmessung, statische Festigkeitsversuche, dynamische Prüfungen, Härteprüfung, Zähigkeit und Sprödigkeit, technologische Prüfungen), etwas kürzer sind die Kapitel über elektrische und magnetische Prüfung und die Untersuchung durch Röntgenstrahlen und polarisiertes Licht, während das Schlußkapitel über die metallographische Prüfung, entsprechend seiner Wichtigkeit, ausführlicher gehalten ist. Der umfangreiche Schlußabschnitt über die Eigenschaften der Metalle bringt zunächst allgemeines über die Erstarrung und innere Umwandlung der Metalle und behandelt sodann den Einfluß der chemischen Zusammensetzung. Nach einer kurzen Darlegung der Eigenschaften der Metalle in Wärme und Kälte wird der Einfluß des Kaltreckens (Ziehen, Walzen, Hämmern), des Ausglühens, des Warmreckens (Schmieden, Walzen), des Abschreckens (Härten) und des Anlassens (Vergüten) besprochen. Das Schlußkapitel behandelt die wichtigen Korrosionserscheinungen.

Das Werk ist faßlich, knapp und klar geschrieben; die übersichtliche Anordnung des Stoffes erleichtert mit Hilfe eines ausführlichen Autoren- und Sachverzeichnisses die Benutzung als Nachschlagewerk außerordentlich, so daß es Studierenden und Praktikern nur empfohlen werden kann, um so mehr, als Druck und Ausstattung vorzüglich sind. Sch.

— **Vorlesungen über Wasserkraftmaschinen.** Von Dr. phil. Dr.-Ing. R. Camerer, Dipl.-Ing., Professor des Maschinenbaues an der Technischen Hochschule in München. Zweite, neubearbeitete Auflage von Dipl.-Ing. Bernhard Esterer. Mit 646 Textfiguren und 42 Tafeln. Leipzig 1924. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis kart. 25 ℳ, geb. 27 ℳ.

Bereits wenige Jahre nach dem Erscheinen der ersten Auf des vorliegenden Werkes machte sich das Bedürfnis nach weiteren Auflage geltend, aber dem auf dem Gebiete der Wa kraftmaschinen weithin bekannten Verfasser war es nicht vergönnt, die Arbeiten für diese zweite Auflage selbst a schließen. Sein ehemaliger Assistent übernahm die Heraus des Werkes im Sinne seines verstorbenen Lehrers. Hierbei den die Abschnitte über Hydrostatik und Hydrodynamik nach bereits festgelegten Neueinteilung und der nachgelassenen H schrift neu gefaßt und gekürzt. Neu ist der Abschnitt übe hydraulische Ähnlichkeit und über Modellversuche, ebenso w die Diagrammdarstellung der Turbinenhauptgleichung neu staltet. Unverändert blieben die Abschnitte über geschicht Entwicklung, Theorie und Bau der Zentripetal-Vollturb (Francis-Turbinen) und über Peltonturbinen. In weiser schränkung wurde auf die Darstellung der neuesten wicklung der Kaplan- und Propellerturbinen verzic weil die theoretischen und praktischen Grundsätze ihre Durchbildung, sowie die damit zusammenhäng Übertragung aerodynamischer Erkenntnisse auf die binentheorie noch nicht zu allgemeiner Anerkennung kommen sind. So will das stattliche, 515 Seiten starke Werk eine vollständige Theorie und Konstruktionslehre der r Francis- und der Peltonturbine geben. Druck und Ausstat sind vorzüglich; bei den Tafelabbildungen wurden die Kon tionszeichnungen älterer Anlagen größtenteils durch s moderner Anlagen ersetzt.

Bei der Wichtigkeit, die der Ausbau der deutschen Wa kräfte für die Elektrisierung der Eisenbahn hat, kann das V allen Eisenbahntechnikern in jeder Beziehung warm empf werden, ebenso wie es den Studierenden des Maschinenbau den Praktikern für Wasserkraftanlagen sehr willkommen wird. S

— Jahn, Professor, Technische Hochschule der freien S Danzig: **Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtl Darstellung ihres Gesamtaufbaues.** Mit 332 Abbildunge Text und auf 4 Tafeln (365 S.). Berlin 1924. Julius Spri Gebunden 18 Goldmark.

Die geschichtliche Betrachtung des Entwicklungsganges menschlichen Schöpfung führt stets zu einem vertieften ständnis und bietet dabei in der Regel auch lebhaftes Inte So ist auch der Rückblick auf die Entwicklung technischer gebiete zu einer vertrauten Erscheinung unserer Literatu worden, was um so mehr zu begrüßen ist, als bei der rasch schreitenden Technik der Entschluß, einmal beiseite zu t und ruhig rückwärts zu schauen, ein stärkerer sein muß, al den Gebieten ruhigerer Entwicklung. Ein solcher Rückblick die Entwicklung der Dampflokomotiven liegt uns jetzt au Feder von Professor Jahn in Buchform vor, wenn es auch schon an Einzelabhandlungen und kurzen geschichtlichen buchkapiteln nicht gefehlt hat.

Dem Fleiß des Verfassers, der aus einer außerordentl Fülle von Stoff schöpfen mußte, kann man nur höchste kennung zollen. Er hat diesen Stoff zu einem einheitl Gemälde umgestaltet. Geschickt ausgewählte Abbildunge bis auf einige Tafeln in photographischer Wiedergabe st der gleichen zeichnerischen Darstellung gebracht sind und ihrer Kleinheit den Gesamteindruck der Lokomotiven wiedergeben, lassen — über 300 an der Zahl — die Lokom geschichte an dem Leser vorüberziehen. Die tastenden An bis zu Stephensons „Rocket" sind fortgelassen, die Darste ist sonst bis zu den letzten Jahren durchgeführt. Nach führung einiger grundsätzlicher Bauregeln sind mit beson Gründlichkeit die älteren Jahrzehnte geschildert, die da mähliche Herauskristallisieren der Baugrundsätze aus de fahrung, öfter gerade auch aus Mißerfolgen, zeigen: das St nach ruhigem Lauf, guter Lastverteilung und richtiger a licher Anpassung des Untergestells an den Kraftfluß von linder zum Zughaken, zum Teil auch schon nach guter Ku beweglichkeit. Später liegt dann, ohne Vernachlässigung Gesichtspunkte, der Ton mehr auf der Steigerung der Abme gen und der Anwendung immer höherer Kupplungsgrade, für hohe Geschwindigkeiten. Mit Interesse erleben wir mehrfach das zähe Festhalten an einzelpersönlichen oder meinen falschen Anschauungen nach; so den ein halbes hundert nicht zu bannenden Aberglauben an die Notwend einer tiefen Schwerpunktlage. Die systematische Stoff lung, ohne die ein solches Buch nicht möglich ist, baut sic dem Kupplungsverhältnis der Lokomotive auf. Ein Ab über den Dampf- und Kohlenverbrauch bis zu den Zeiten, und ein kurzer Abschnitt über die Unterhaltung beschließen das Buch.

Aus der Fülle des fesselnd und in frischer Sprache gege Inhalts Einzelheiten bringen zu wollen, verbietet sich im R einer kurzen Besprechung. Daß einige Ergänzungswünsc

[...]Kenner der Materie sich regen, wird bei einem Buch nicht [...]nehmen, das eine so gewaltige Fülle von Stoff zu be[...] hat. Diese kleinen an anderer Stelle näher erläuterten [...]ungswünsche können jedoch in keiner Weise das sehr [...] Urteil über das Jahnsche Buch, das in dem bekannten schönen Springerschen Gewande erschienen ist, beeinträchtigen. Kein Freund der Lokomotive wird bedauern, es in die Hand zu nehmen; dem Jüngeren ist es ein fesselndes Lehrbuch der Geschichte, dem Älteren bietet es, neben vielem Neuen, sicherlich manche persönliche Erinnerung dar. Nordmann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

[Die n]ächste ordentliche Vereinsversammlung wird am 10. bis [...]ember d. J. in Salzburg stattfinden. Die Vereinsverwal[...] sind mit Rundschreiben Nr. III 49 vom 23. d. M. hierzu [...]llen.

[Gem]äß § 9 Ziff. 3 der Vereinssatzungen sind Anträge, die in [de]r Vereinsversammlung zur Beschlußfassung gelangen [...] mindestens drei Monate vorher, d. h. also bis zum 9. Juni [...] uns anzumelden.

Eröffnung neuer Strecken.

[Reic]hsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am [...] 1925 wird voraussichtlich die normalspurige Bahnstrecke [...] Heiligenhaus als Nebenbahn mit den Stationen Velbert [un]d Heiligenhaus für den Personen-, Güter-, Gepäck- und [Te]legrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen [...]nden Tieren eröffnet.

[Ä]nderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

[Reic]hsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der [Haltepu]nkt Arnstadt-Süd an der Strecke Erfurt-Ritschen[...] wird vom 1. April 1925 ab wieder für den Gepäck- und [...]utverkehr eingerichtet.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. April 1925 wird die zwischen den Stationen Kyllburg und Densborn links der Bahnstrecke Trier-Gerolstein gelegene Station St. Thomas, welche bisher dem Gepäck- und Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Vor- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1. April 1925 ab werden die Namen der Bahnhöfe Geestemünde-Bremerhaven in „Wesermünde-Bremerhaven", Lehe in „Wesermünde (Lehe)", Geestemünde West in „Wesermünde West" und Geestemünde Fischereihafen in „Wesermünde Fischereihafen" umgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 49 vom 23. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zur nächsten ordentlichen Vereinsversammlung;

Nr. IV 46 vom 11. März 1925 an die kontrollführenden Reichsbahndirektionen und die Gruppenverwaltung Bayern.

Amtliche Bekanntmachungen.

[Er]weiterung der Abfertigungs[b]efugnisse von Stationen.

[Eröffn]ung der Station St. Thomas für den [Gü]ter- (Wagenladungs-) Verkehr.

[Am 1.] April 1925 wird die zwischen den [Statione]n Kyllburg und Densborn links [der Ba]hnstrecke Trier-Gerolstein ge[legene S]tation St. Thomas, welche bisher [dem Gep]äck- und Personenverkehr diente, [auch fü]r die Abfertigung von Wagen[ladunge]n eröffnet werden.

[Die] Abfertigung von Fahrzeugen, [Spreng]stoffen und Gegenständen, zu [deren V]or- und Entladung eine Rampe [erforder]lich ist, ist bis auf weiteres aus[geschlo]ssen.

[Mit de]mselben Tage wird St. Thomas [in de]n Reichsbahn-Gütertarif aufge[nomme]n.

[Über] die Höhe der Tarifsätze geben [die Auskunf]tsstellen Auskunft.

[Trier, d]en [..] März 1925. (312)

[Deut]sche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

[Ei]nschränkung der Abfertigungs[be]fugnisse von Stationen.

[Mit s]ofortiger Gültigkeit wird die [Ab]fertigung Sötenich für den Stück[gutve]rkehr geschlossen. Im Stationstarif [...] ist auf Seite 276 in Spalte 4 [(Ein]schränkung) neben dem Buch[stabe]n der Buchstabe W hinzuzusetzen.

[Köl]n, den 17. März 1925. (313)

[Deut]sche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

[Reichsba]hn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

[Mit G]ültigkeit vom 1. April 1925, so[weit im] einzelnen kein anderer Zeitpunkt [angegebe]n ist, erscheint der Nachtrag 8. [Er enthä]lt außer den bereits eingeführten [Ausn]ahmen weitere Änderungen der Bestimmungen einzelner Stationen. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. März 1925. (316)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden die Bestimmungen über den Verkehr mit den im Bezirk der Reichsbahndirektionen Karlsruhe und Stuttgart anschließenden Privatbahnen geändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (323)

Berlin, den 24. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 30. März 1925 werden Passau Hbf. und Donaulände, Deggendorf Hafen und Regensburg Donaulände mit ausgerechneten Stationsfrachtsätzen in den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 68 für Chilesalpeter einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. März 1925. (317)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird das besondere Tarifheft (Heft B) für den Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn neu herausgegeben. Durch die Neuausgabe wird das Heft B vom 1. Dezember 1920 mit sämtlichen Nachträgen aufgehoben.

Liegnitz, den 15. März 1925. (321)

Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird der Geltungsbereich der Abteilung II des Ausnahmetarifs 7 im Versande auf eine größere Anzahl von Privatbahnen ausgedehnt und im Empfange auf die Stationen Cassel-Bettenhausen, Essen Nord und St. Tönis eingeschränkt. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Mai 1925. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1925. (320)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 202 a. Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände Teil I der direkten Gütertarife.

Der gemäß § 6 Abs. (3) Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. Ü. mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde im September 1914 für die deutschen Strecken festgesetzte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Wirkung vom 1. April 1925 aufgehoben.

Karlsruhe, den 20. März 1925. (324)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif, Teil I Abt. A.

Der durch Verfügung vom 17. August 1914 für die deutsche Strecke eingeführte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Gültigkeit vom 1. April 1925 an aufgehoben.

Altona, den 20. März 1925. (318)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 erscheint der Nachtrag 5. Er enthält Änderungen der Bestimmungen für Rügenwalde, Salzburg und Stolpmünde.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. März 1925. (309)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 werden im Verkehr mit der Strohgäubahn (Strecke Korntel-Weissach der Württemb. Nebenbahn) im Abschnitt F auf Seite 77 des Tarifs Zuschlagfrachten eingeführt. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. März 1925. (306)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 9. Er enthält außer den bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen weitere Änderungen einzelner Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten". Ferner wird durch den Nachtrag der Unterabschnitt „90 a. Stendal-Tangermünder Eisenbahn" mit Ablauf des 31. März 1925 aufgehoben. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. März 1925. (315)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird der Ausnahmetarif 10 c für Brenntorf auf eine größere Anzahl von deutschen Privatbahnen ausgedehnt. Näheres enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben Auskunft auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. März 1925. (314)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Am 25. März 1925 werden die Stationen Altenburg, Cuxhaven, Geestemünde-Fischereihafen (ab 1. April 1925 Wesermünde Fischereihafen), Kiel, Lübeck, Schlutup, Schwaan, Stolpmünde und Warnemünde in den Ausnahmetarif 8 des Tarifs einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 19. März 1925. (310)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande—Schweiz.

Im Nachtrag 1 zu vorgenanntem Tarif ist der letzte Satz der Ziffer 5 der Anwendungsbedingungen wie folgt zu ändern:

„Im übrigen finden die Bestimmungen zu Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen sinngemäße Anwendung mit der Maßgabe, daß eine Rückvergütung nach Ziffer 5 das Höchstmaß der Frachtermäßigung darstellt."

Köln, den 18. März 1925. (308)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für Holz zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet vom 1. April 1925:

1. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 81, Holzverkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Schweiz / Vorarlberg**
2. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 83, Holzverkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Frankreich / Luxemburg / Saargebiet**
3. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 85, Holzverkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.**
4. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 87, Holzverkehr Tschechoslowakei-Schweiz / Vorarlberg.**
5. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 89, Holzverkehr Tschechoslowakei-Frankreich / Luxemburg / Saargebiet.**
6. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 105, Holzverkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Belgien.**
7. **Durchfuhr-Ausnahmetarif D 107, Holzverkehr Tschechoslowakei-Belgien.**

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 treten bis auf Widerruf die vorgenannten Durchfuhrausnahmetarife in Kraft. Die Frachtsätze der Ausnahmetarife werden teils im Abfertigungs-, teils im Rückvergütungswege angewendet. Besondere Begünstigungen sind bei Auflieferung von Mindestmengen innerhalb einer Frist von 30, 90, 180 und 365 Tagen vorgesehen. Die näheren Bedingungen über die Anwendung der Tarife, sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den einzelnen Tarifheften zu entnehmen.

Die Tarife sind durch die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zum Preise von 20 Reichspfennig für D 105, 50 Reichspfennig für D 89 und je 30 Reichspfennig für die übrigen Tarife zu beziehen.

Die Durchfuhrausnahmetarife für Holz D 81, D 83, D 85, D 87 und D 89 vom 14. April 1924 treten nebst den hierzu erlassenen Ausschreiben am 31. März 1925 außer Kraft. Etwaige niedrigere Frachtsätze der bisherigen Durchfuhrausnahmetarife für Holz bleiben noch bis 12. Mai 1925 in Kraft.

Der Durchfuhrausnahmetarif für Holz D 91 (Verkehr Österreich und Tschechoslowakei-Rhein- und Mainumschlagplätze) vom 1. Juli 1924 bleibt vorerst unverändert bestehen.

München, den 20. März 1925. (322)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Tei

Am 1. April 1925 tritt der Nach des Tarifs in Kraft. Auskunft dur Abfertigungen.

Altona, den 21. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltung

Deutsch-tschechoslowakischer Gü kehr (Verkehr mit deutschen See stationen).

Am 1. April 1925 tritt ein neuer bahngütertarif für die Beförderun Gütern zwischen deutschen See stationen einerseits und Statione tschechoslowakischen Eisenbahnen rerseits in Kraft. Die Frachtzah bestimmungen des Art. 12 des Inter nalen Übereinkommens gelten u schränkt. Nachnahmen sind bis zu trage von 1200 tschechoslowak Kronen zugelassen. Der Tarif, de derum zweisprachig (deutsch und choslowakisch) aufgestellt ist, ka zogen werden: 1. in Deutschland Preise von 10 RM. a) von der schaftshauptverwaltung der Reich direktion Dresden in Dresden-Ne Lößnitzstraße 12, b) durch Verm der beteiligten Stationen. 2. I Tschechoslowakei zum Preise von a) von den Staatsbahndirek b) durch Vermittlung der beteg Stationen.

Dresden, den 16. März 1925. 3

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltun

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher (t verkehr.

Am 1. April 1925 wird die St Klingenberg (Württ.) der Reich direktion Stuttgart in den direkte kehr einbezogen. Näheres bei d fertigungen.

Erfurt, den 19. März 1925. 3

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.

Tschechoslowakischer Donau-Um verkehr über Bratislava und Ko Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1

Frachtbegünstigung für Eisen Stahl, Eisen- und Stahlwaren de Z—5—a und Z—5—b, sowie f Konservierungsmitteln getränkte graphenstangen aus Post D—30— tschsl. Eisenbahngütertarifes Teil teilung B.

Im Eisenbahndurchlaufe des gem Verkehres gelten Frachtbegünsti

a) von den Stationen Trinec u nov-Vitkovice nach Bratislava d nabrezie für Eisen und Stahl, Eis Stahlwaren der Post Z—5—a und Z-5 des tschsl. Eisenbahngütertarifes Abteilung B mit Gültigkeit vom 1925 bis auf weiteres, längste 30. Juni 1925, sowie

b) von der Station Brodek nach Br slava dunajske nabrezie für mit In vierungsmitteln getränkte Telegra stangen aus Post D—30—d des Eisenbahngütertarifes Teil I Abte mit Gültigkeit vom 9. März 1925 weiteres, längstens bis 31. Dezemb

Nähere Auskunft erteilen die Di und die gesellschaftlichen Dienst

Regensburg, den 12. März 1925. (3

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellscha
namens der beteiligten Verwaltu

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 14. Berlin, den 2. April 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnerbaugenossenschaften und Aufwertung.

Von Reichsbahnrat **Dr. Grübel**, München, Gruppenverwaltung Bayern.

Die Frage der Aufwertung von früher begründeten Geldforderungen, die durch den Währungsverfall der deutschen Mark entwertet worden sind, ist seit der Stabilisierung unserer Währung nicht mehr zur Ruhe gekommen und steht im Hinblick auf den bisher unzulänglichen Versuch des Gesetzgebers, eine gerechte Lösung für alle Fälle zu finden, immer noch im Vordergrund der Erörterungen. Sie spielt auch im Haushalt der Baugenossenschaften eine wichtige Rolle. Die Baugenossenschaften haben ihre Wohnungsanlagen zum größten Teil mit fremdem Geld hergestellt und sind demnach bei der Lösung des Problems als Schuldner hauptbeteiligt. Dies gilt namentlich auch für den Kreis der Baugenossenschaften, die sich ausschließlich aus Eisenbahnpersonal zusammensetzen[1]) und in dieser ihrer Eigenschaft als Eisenbahnerbaugenossenschaften das Baugeld zum größten Teile von der Eisenbahnverwaltung — nämlich von den früheren Ländereisenbahnen oder seit 1. April 1920 von der ehemaligen Reichsbahnverwaltung — erhalten haben[2]).

Die Eisenbahnverwaltung hat diesen Baugenossenschaften sowohl vor dem Kriege wie namentlich auch in der Nachkriegszeit in ausgedehntem Maße Baugelder zur Herstellung von gemeinnützigen Wohnungen für deren Mitglieder gegeben. Die Förderung solcher gemeinnütziger Wohnungsbauten durch Kapitalhingabe bildete seit vielen Jahren einen wesentlichen Teil der von der Eisenbahnverwaltung betriebenen Wohnungsfürsorge. Die Hingabe dieser Baugelder wurde regelmäßig in die Form langfristiger „Darlehen" gekleidet, wobei eine Reihe von Vereinbarungen getroffen und u. a. auch Hypotheken zur Sicherstellung der Darlehen bestellt worden sind. Es fragt sich nun, ob es einer gerechten Lösung der Aufwertung dieser „Darlehen" entspricht, wenn diese lediglich auf den Normalhöchstsatz von 15 % des sich berechnenden Goldmarkbetrages aufgewertet werden, wie er in der hierfür als Rechtsquelle in Betracht kommenden Dritten Steuernotverordnung vom 14. Februar 1924 (RGBl. I, S. 74 ff.), und zwar in Art. I § 1 Abs. 2, Ziff. 1 und 4 und §§ 2 und 3, festgesetzt worden ist.

[1]) In Bayern gehören solchen Eisenbahnerbaugenossenschaften in Auswirkung der früher in der Ministerialinstanz vereinigten Verwaltung der Eisenbahn und Post zum großen Teil noch heute Bedienstete der Reichspostverwaltung an. Auch auf solche gemischte Genossenschaften des vorm. bayerischen Verkehrspersonals können die oben dargelegten Grundsätze ohne weiteres angewendet werden. Ähnliche Verhältnisse bestanden auch noch bei anderen Ländereisenbahnen, z. B. in Württemberg, wo gleichfalls heute noch die dort über das ganze Land hin verbreitete Bauspar- und Baugenossenschaft württembergischer Verkehrsbeamter und Arbeiter mit dem Sitze in Stuttgart aus Eisenbahn- und Postpersonal besteht.

[2]) Daneben sind als Geldgeber namentlich bei solchen Eisenbahnerbaugenossenschaften, die in erheblicherem Umfang auch Arbeiter umfassen, die Arbeiterpensionskassen aufgetreten. Auch für deren Darlehen trifft der in der Abhandlung vertretene Standpunkt im großen und ganzen zu.

I.

Um hier zu einem gerechten und vernünftigen Ergebnis zu kommen, das sowohl dem Gesetze wie den beiderseitigen Belangen der Parteien entspricht, ist es geboten, die Angelegenheit zunächst vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus zu betrachten. Das Reichsgericht sagt einmal treffend in einem Urteil vom 26. Mai 1922 (J. W. 1922 S. 910): „Das Recht ist nicht Selbstzweck, sondern lediglich Schutz und Sicherung der Interessen der Bürger des Staates, und zwar einmal der persönlichen, sodann aber vor allem der wirtschaftlichen Interessen. Diese Interessen stehen daher beherrschend hinter den Rechtssätzen und Rechtsregeln, die zu ihrem Schutze dienen." Ist daher erst einmal in wirtschaftlicher Hinsicht in dieser Frage ein klarer Standpunkt gewonnen, so werden sich hieraus leicht die entsprechenden rechtlichen Folgerungen ziehen lassen. Die wirtschaftliche Würdigung ergibt nun folgendes:

1. Die Eisenbahnverwaltung hat die Baugelder in der Vorkriegszeit, wo der Gesamtbauaufwand durch die Mieten verzinst und getilgt werden konnte und deshalb vollständig als rentierlich zu betrachten war, ausschließlich als verzinsliche Ertragsdarlehen, in der Nachkriegszeit dagegen, wo mit dem Fortschreiten der Inflation immer mehr mit einer unrentierlichen Baukostenüberteuerung gerechnet werden mußte, nur teilweise als verzinsliche Baudarlehen (soweit der Bauaufwand mit den zu erwartenden Mieten verzinst und getilgt werden konnte), und zum andern Teil als unverzinsliche Arbeitgeberdarlehen (neben weiteren Überteuerungsdarlehen des Reiches bzw. der Länder und der Gemeinden) hingegeben. Zwischen diesen beiden (verzinslichen und unverzinslichen) Arten der Geldhingaben soll zunächst bei der wirtschaftlichen Untersuchung kein Unterschied gemacht werden. In all diesen Fällen, in denen die Eisenbahnverwaltung solche Baugelder an Eisenbahnerbaugenossenschaften hingegeben hat, damit diese mit dem Gelde Wohnungen für ihre Mitglieder herstellen, handelt es sich nicht um Darlehen der gewöhnlichen Art im Sinne der §§ 607 ff. BGB., wenn auch die Hingabe der Gelder der Einfachheit halber äußerlich in die Form eines Darlehens gekleidet worden ist. Hierauf muß in erster Linie mit aller Deutlichkeit hingewiesen werden. Die Verpflichtungen der Darlehensempfänger erschöpfen sich hier nicht in der seinerzeitigen Rückgabe des Empfangenen aus irgendwelchen Mitteln (§ 607 BGB.) und in einer etwaigen Zinszahlung (§ 608 BGB.), während es ihnen im übrigen vollständig anheimgestellt bliebe, mit dem empfangenen Gelde sowie mit dem hieraus hergestellten Sachwert und dessen Früchten nach Belieben zu schalten und zu walten. Vielmehr mußten die Eisenbahnerbaugenossenschaften als Gegenleistung für das hingegebene Geld neben den normalen Verpflichtungen eine ganze Reihe von Bindungen eingehen, die den bezeichneten gesetzlichen Verpflichtungen an Wichtigkeit zum mindesten gleichkommen. Nach dem Inhalt dieser besonderen Vereinbarungen sind die Baugenossenschaften nicht nur hinsichtlich der Herstellung der Bauten dem Willen der Eisenbahnverwaltung vollständig unterstellt, sondern auch bezüglich der Erhaltung der Bauten, der Versicherung, der Bereitstellung der Wohnungen für das Eisenbahnpersonal, der Benutzung der Gebäude, der sonstigen Verfügung über die Häuser und den Grund und Boden, ferner hinsichtlich der Aufsicht, der Änderung der Satzungen, der gesetzlichen Revision und namentlich der Bildung der Mietpreise. Es handelt sich also hier nicht um ein einfaches, durch Darlehen begründetes Schuldverhältnis, kraft dessen der Gläubiger — die Eisenbahnverwaltung — vom Schuldner — der Baugenossenschaft — eine gewisse Geldsumme zu fordern hätte, sondern um einen umfangreichen, mannigfachen Komplex von gegenseitigen Rechtsbeziehungen, aus dem die Verpflichtung zur Rückzahlung des Baugeldes nur einen kleinen Ausschnitt darstellt. Es handelt sich, wenn dieser Komplex kurz juristisch gekennzeichnet werden soll, um einen Vertrag eigener Art (pactum sui generis) mit gegenseitigen Rechten und Pflichten, der infolgedessen auch bei der Lösung der Aufwertungsfrage innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen diesem seinem Chara[kter] nach entsprechend gewertet werden muß.

2. Gerade die zuletzt erwähnte Bindung der Eisenbahner[bau]genossenschaften hinsichtlich der Bildung der Mietpreise ist [von] besonderer Bedeutung. Nach den getroffenen Vereinbarun[gen] ist die Eisenbahnverwaltung jederzeit in der Lage, eine [Er]höhung der Mieten zu verlangen, falls diese zur Sicherung [der] Ertragsfähigkeit im Interesse der Verzinsung und Tilgung [der] hingegebenen Baugelder notwendig erscheint. Damit tritt [im] Rahmen des unter Ziff. 1 dargelegten besonderen Rechts[ver]hältnisses namentlich eine besondere Beziehung zwischen [der] Kapitalhingabe und den Mieten mit aller Deutlichkeit in die [Er]scheinung. Die Mieten sind nichts anderes als die bürgerli[chen] Früchte des Sachwertes[3]), der mit dem Baugeld der Eisenb[ahn]verwaltung hergestellt worden ist. Diese bürgerlichen Frü[chte] werden von vornherein kraft Parteivereinbarung für die R[ück]zahlung des hingegebenen Kapitals festgelegt. Die beiden [Par]teien gehen bei der Finanzierung der Genossenschaftsba[uten] durch die Eisenbahnverwaltung von folgenden Erwägungen [aus]: Jeder Bedienstete der Eisenbahnverwaltung hat jährlich e[inen] gewissen Teil seines Einkommens (in der Vorkriegszeit in [der] Regel $^1/_5$—$^1/_6$) zur Befriedigung seines Wohnungsbedürfni[sses] für die Miete einer Wohnung auszugeben. Diese jährlich f[ort]laufend anfallenden Mietbeträge stellen bereits in der Ge[gen]wart einen gewissen Kapitalwert dar. Dieser Kapitalwert rei[cht] in normalen Zeiten, die des einfachen Verständnisses halber [zu]grundegelegt werden sollen, auch dazu aus, die Wohnung se[lbst] herzustellen und zu erhalten. Wäre also der einzelne Miete[r in] der Lage, den Kapitalwert der Leistungen, die er alljährlich [für] die Wohnungsmiete in Zukunft aufzubringen hat, sofort in [der] Gegenwart auf einmal zu erlegen, so wäre er nicht darauf [an]gewiesen, sein Wohnungsbedürfnis durch Inanspruchna[hme] einer bereits bestehenden Wohnung zu befriedigen, son[dern] könnte eine neue Wohnung bauen und dadurch zugleich die [vor]handenen Wohngelegenheiten vermehren. Obwohl nun [der] Einzelne jährlich jeweils die Mieten aus seinem Einkom[men] bestreiten kann, ist er doch außerstande, diesen gegenwärti[gen] Wert der jährlichen Mieten sofort auf einmal aufzubrin[gen]. Hier setzt nun die Wohnungsfürsorge der Eisenbahnverwaltu[ng] ein. Sie schießt gewissermaßen im Vorgriff auf die späteren [zu] erwartenden Mieten den einmaligen Kapitalbedarf vor und [läßt] ihn sich im Laufe der nachfolgenden Jahre durch die anfallen[den] Mieten aus dem Einkommen der Wohnungsmieter verzinsen [und] wieder zurückzahlen[4]). Wirtschaftlich bringt also die Ei[sen]bahnverwaltung zunächst eine einmalige Leistung auf (G[eld]hingabe zum Wohnungsbau) und empfängt dafür als Gege[n]leistung später eine Reihe von Jahren hindurch eine An[zahl] von wiederkehrenden Leistungen (Verzinsung und allmähl[iche] Tilgung der hingegebenen Gelder) aus den Mieten. Beides — Leistung und Gegenleistung — stehen in einem untrennba[ren] Zusammenhang: das hingegebene Baugeld ist nichts ande[res] als der nach Abzug der Lasten verbleibende gegenwärtige W[ert] der Mieten. Das Geld wird, wie aus den abgeschlossenen V[er]trägen und namentlich aus der Bestimmung, wonach die Ei[sen]bahnverwaltung die Höhe der Mieten entscheidend mitbestimmt, unzweideutig hervorgeht, nur unter der Voraussetzung hin[ge]geben, daß es später durch die Mieten wieder refundiert w[ird]. Es besteht also — abgesehen von dem oben unter Ziff. 1 [ge]schilderten besonderen Vertragsverhältnis mit den gegenseitigen Pflichten und Rechten der mehrfachsten Art — im Rahmen dieses Rechtsverhältnisses namentlich eine besondere Wechselbeziehung zwischen dem hingegebenen (d

[3]) sog. fructus civiles, mittelbare Früchte (§ 99 Abs. III BG[B.]), wie dies auch in RGZ 67/380 für Mietzinse ausdrücklich [an]erkannt ist.

[4]) Ein ähnlicher Gedanke liegt z. B. der Beamten-Siedlu[ngs]-Verordnung vom 11. Februar 1924 (RGBl. I S. 53) zugrunde, [wo] einem Beamten im Ruhestand ein Kapitalbetrag gegen teilw[eise] Abtretung künftiger Ruhestands- oder Wartegeldbezüge her[]gestellt wird.

seits und den zu erwartenden Mieteinnahmen andererseits. e Wechselbeziehung beruht auf ausdrücklicher Parteivereinng. Auch hieraus folgt, daß die Frage der Aufwertung des zahlungsanspruches der Eisenbahnverwaltung nicht schlechtnach den Bestimmungen über gewöhnliche Geldforderungen, sondere Darlehensforderungen, beurteilt werden kann, son eben nur unter wesentlicher Mitberücksichtigung dieser nseitigen Wechselbeziehung.

Dazu kommt noch folgendes: Eine Aufwertung der Forden der Eisenbahnverwaltung gegenüber den Baugenossenten auf lediglich 15 % würde zu einer Bereicherung von innützigen Unternehmungen zugunsten einiger weniger lieder, die gerade im Genuß der Genossenschaftswohnungen auf Kosten der Allgemeinheit führen, die mit dem Sinn Zweck der Einrichtung im offenen Widerspruche stehen e. Auch hier ist ein wesentlicher Unterschied festzustellen, zwischen der Geldhingabe der Eisenbahnverwaltung zuen einer Baugenossenschaft als einer gemeinnützigen Einung und der Geldhingabe beim gewöhnlichen Darlehen be Bei einem Darlehen der gewöhnlichen Art lassen sich Teile vom Gesichtspunkt des eigenen Nutzens leiten: der biger hofft dabei ein Geschäft zu machen und der Schuldner t das Geld gewinnbringend für sich irgendwie verwenden nnen. Beides trifft aber bei den „Darlehen“ der Eisenverwaltung, die an Baugenossenschaften gegeben werden, zu. Weder die Eisenbahnverwaltung noch die Baugenschaften haben bei der Finanzierung der Wohnungsbauten zielung eines Gewinnes im Auge. Vielmehr handelt es sich i um **gemeinnützige Unternehmen**, die von der **fentlichen Hand** ohne Nutzen finanziert wurden und den Mitgliedern der Baugenossenschaften keinen finan Gewinn bringen sollen. Es wäre abwegig, auf solche nnützige Geldhingaben der öffentlichen Hand aus rein llen Gründen Grundsätze anzuwenden, die richtigerweise ei einem Privatdarlehen am Platze sind, wo beide Teile, doch wenigstens ein Teil, von vornherein auf die Erzielung Nutzens oder persönlichen Vorteils ausgegangen sind. Es nicht an, einen auf den Währungsverfall gegründeten Geinigen wenigen Personen zugutekommen zu lassen; dieser ß ielmehr der öffentlichen Hand selbst verbleiben bzw. durch sechende Belastung der Baugenossenschaft der öffentlichen wieder zugeführt werden. Aus diesem Grunde ist es für isenbahnverwaltung auch nicht vertretbar, sich zunächst r gewöhnlichen Aufwertung auf den Normalsatz zu ben und es den einzelnen Baugenossenschaften selbst zu ssen, den erzielten Gewinn zur Erstellung neuer Wohn zu verwenden. Denn es erscheint sehr fraglich, ob die nossenschaften solche Erwartungen restlos erfüllen würd es vielmehr nicht zum Teil vorzögen, die geringe Be durch Beibehaltung niedrigerer Mieten für sich auszu und unter Verzicht auf weitere Bauten in ihren billigen ungen sitzen zu bleiben[5]). Solche ungerechtfertigte Beungen gemeinnütziger Unternehmungen auf Kosten der einheit, mit denen bei zu geringer Aufwertung voraush gerechnet werden müßte, könnten mit einer vernünf Rechtsordnung unmöglich in Einklang gebracht werden. hließlich muß noch folgender Umstand zugunsten höherer rtungsansprüche der Eisenbahnverwaltung ins Feld gewerden. Wenn die Baugenossenschaften auch formell als ren und Bauunternehmer anzusehen sind, so haben doch sie, sondern einzig und allein die **Eisenbahnverltung** das **Risiko** des Unternehmens getragen. Dies wird leicht von den Baugenossenschaften oder von außenlen Dritten übersehen. Es ist nicht so wie bei einem lichen Darlehensnehmer, der zu einem bestimmten Zweck ein Darlehen aufnimmt und nun seinerseits zusehen mag, wie er mit dem aufgenommenen Gelde sein Ziel erreicht; sondern die Eisenbahnverwaltung hat, so oft die ursprünglich berechnete Bausumme — namentlich in der Inflationszeit — nicht eingehalten werden konnte und immer wieder Nachschüsse erforderlich waren, keine Eisenbahnerbaugenossenschaft im Stiche gelassen, sondern ebenso, wie wenn sie selbst die Stellung als Unternehmerin einnehmen würde, die benötigten Gelder immer wieder bereitgestellt, damit die jeweils im Gange befindlichen Bauten ohne Rücksicht auf den schließlichen Gesamtaufwand auch fertiggestellt werden konnten. Ohne diese schrankenlose Finanzierung der Bauten durch die Eisenbahnverwaltung wäre es den Baugenossenschaften in vielen Fällen überhaupt nicht möglich gewesen, in den Besitz der Bauten zu gelangen. Wirtschaftlich waren daher nicht die Baugenossenschaften die wirklichen Unternehmer, sondern es war die Eisenbahnverwaltung, die das Risiko im vollen Ausmaße getragen hat. Es wäre daher eine vollständige Verkennung der Sachlage, wenn die Baugenossenschaften sich nunmehr auf ihre formelle Eigenschaft als Eigentümer der Bauten versteifen und die Eisenbahnverwaltung in die Rolle einer gewöhnlichen Darlehensgeberin drängen wollten.

[5]) rst die gleichmäßige Rückführung der Baugelder in die che Hand, die sie seinerzeit auch hergegeben hat, kann solchen unerwünschten Zustand verhüten und ermöglicht so refundierten Gelder wieder in gerechter Weise für tellung von Wohnungen **gleichmäßig** zu verteilen.

II.

Die dargelegten wirtschaftlichen Gesichtspunkte zeigen zur Genüge, daß die Frage der Aufwertung bei den „Darlehen“ der Eisenbahnerbaugenossenschaften, die diese von der Eisenbahnverwaltung erhalten haben, nicht einfach damit abgetan werden kann, daß man die Ansprüche der Eisenbahnverwaltung mit den sonstigen Geldforderungen, kraft deren ein Gläubiger von dem Schuldner im gewöhnlichen Rechtsleben die Zahlung einer bestimmten Geldsumme verlangen kann, ohne weiteres in einen gemeinsamen Topf wirft. Eine gerechte Regelung kann vielmehr nur unter Würdigung der vorstehend geschilderten besonderen Verhältnisse gefunden werden. Daß eine solche Lösung möglich ist, die **gerecht** ist und zugleich auch **rechtlich** mit den gesetzlichen Bestimmungen in Einklang gebracht werden kann, soll im nachstehenden noch weiter ausgeführt werden.

1. Zunächst erhebt sich die Frage, was nach allem als **gerechte Lösung** angesprochen werden kann. Wenn man sich nach den Darlegungen unter Ziffer I nochmals vergegenwärtigt, daß es sich um ein besonderes Vertragsverhältnis mit den verschiedenartigsten gegenseitigen Rechten und Pflichten handelt (oben Ziff. 1), ferner daß das von der Eisenbahnverwaltung hingegebene Baugeld wirtschaftlich nichts anderes ist als der vorausgezahlte kapitalisierte Betrag der in einem gewissen Zeitraum später zu erwartenden Mieterträgnisse, und daß diese Wechselbeziehung zwischen Baugeld und Tilgung durch das Mieterträgnis bei der Kapitalhingabe im Vertrag auch ihren ausdrücklichen Niederschlag gefunden hat, daher nicht nur der gesetzlichen Auslegung nach Treu und Glauben (§§ 157, 242 BGB.), sondern auch dem ausgesprochenen Willen der Vertragsparteien entspricht (oben Ziffer 2), wenn ferner bedacht wird, daß es sich nicht um Erwerbsunternehmen, sondern um gemeinnützige Bauunternehmen im Genusse von Geldern der öffentlichen Hand handelt (oben Ziffer 3), und wenn schließlich nicht übersehen wird, daß das Unternehmerrisiko überhaupt nicht bei den Eisenbahnerbaugenossenschaften, sondern bei der Eisenbahnverwaltung als Geldgeberin gelegen war (oben Ziffer 4), so kann die Antwort nur dahin lauten, daß die hingegebenen Baugelder von den Baugenossenschaften insoweit aufzuwerten seien, als diese hierzu nach Maßgabe der ihnen zur Verfügung stehenden Mieterträgnisse tatsächlich imstande sind, zumal letztere für die Verzinsung und Tilgung der aufgenommenen Kapitalien von den Parteien von vornherein bestimmt waren. **Insoweit also eine Genossenschaft auf Grund ihrer Mieteinnahmen imstande ist**, das seinerzeit im Vorgriff auf die später zu erwartenden Mieten empfangene Geld zu verzinsen und zurückzuzahlen, **soll sie dazu** nach dem Inhalte und dem Zweck des zwischen der

Eisenbahnverwaltung und der Baugenossenschaft bestehenden besonderen Vertragsverhältnisses kraft Parteiwillens und des Grundsatzes über Treu und Glauben, der das ganze Rechtsleben beherrscht, auch verpflichtet sein. Nur dieser Standpunkt stellt nach allem eine gerechte und vernünftige Lösung dar. Man muß sich zu diesem Ergebnis um so mehr bekennen, als gerade die Baugenossenschaften im vollen Genuß der durch die Baugelder geschaffenen Sachwerte stehen und insbesondere auch nicht durch Reparationsbelastungen — wie z. B. das Deutsche Reich oder die Industrie — in Anspruch genommen sind. Die Regelung der Aufwertung wird also hier auf den eigentlichen Ausgangspunkt des Problems, der im Laufe der Zeit im Streite hierüber vielfach verwischt und gänzlich außer acht gelassen worden ist, zurückgeführt, nämlich auf die Frage der Leistungsfähigkeit des Schuldners. Haben doch die reichsrechtlichen Bestimmungen über die Aufwertung, wonach in der Regel nur bis 15 % des Goldmarkbetrages aufzuwerten ist, vornehmlich ihren Grund darin, daß der Schuldner im Strudel der Inflation eben zusammengebrochen und zu einer höheren Aufwertung durchschnittlich im Rahmen der deutschen Wirtschaft nicht imstande ist. Daraus folgt, daß dort, wo dieser Grund nicht zutrifft, und wo, wie hier, nach den geltenden Bestimmungen auch eine höhere Aufwertung geltend gemacht werden kann — dies wird später noch unter Ziffer 2 gezeigt werden —, die höhere Leistungsfähigkeit des Schuldners für eine solche höhere Aufwertung als ausschlaggebender Faktor in den Vordergrund zu stellen ist[6]). Nun wird wohl niemand behaupten können, daß die Eisenbahnerbaugenossenschaften durch die Inflation zusammengebrochen wären; im Gegenteil stehen sie heute finanziell günstiger als vor dem Kriege da. Das Maß der Aufwertung wird sich also bei den Eisenbahnerbaugenossenschaften nach dem Grade ihrer Leistungsfähigkeit zu richten haben. Hierbei muß unterschieden werden

a) zwischen den Genossenschaftsbauten, die vor dem Kriege errichtet worden sind (kurz alte Genossenschaftsbauten genannt) und

b) den Genossenschaftsbauten, die in der Nachkriegszeit mit Hilfe von Überteuerungszuschüssen aus öffentlicher Hand und Arbeitgeberdarlehen der Eisenbahnverwaltung ausgeführt worden sind (kurz neue Genossenschaftsbauten genannt).

Bei beiden Gruppen wird sich die Leistungsfähigkeit der Baugenossenschaften unter Zugrundelegung des Verhältnisses, das zwischen der Hingabe des Kapitals und der späteren Refundierung durch die Mieteinnahmen besteht, verschieden beurteilen und demnach auch das Maß der Aufwertung verschieden festzusetzen sein.

Zu a): Bei Herstellung der alten Genossenschaftsbauten war seinerzeit der Herstellungsaufwand im allgemeinen gleich dem Ertragswert. Bei einem verhältnismäßig niedrigen Zinsfuß, geringen Steuern und geringen sonstigen Lasten und bei freier Wohnungswirtschaft konnte der gesamte Herstellungsaufwand mit den vereinnahmten Mieten verzinst und getilgt werden. In der Regel wurden für Verzinsung und Tilgung über 80 % der Mieteinnahmen als verfügbar bereitgestellt. Dagegen bleibt bei dem gegenwärtig bedeutend höheren Zinsfuß und den höheren Lasten einerseits sowie bei den durch die Wohnungszwangswirtschaft gedrückten Mieten andererseits der gegenwärtige Ertragswert dieser Wohnungen hinter dem seinerzeitigen Herstellungsaufwand — in dessen Höhe die Bauten in der Regel auch mit Hypotheken belastet waren — erheblich zurück. Während der Herstellungsaufwand einer gemeinnüt[zigen] Wohnung von 3—4 Räumen im Ausmaße von etwa 70 q[m vor] dem Kriege rund 6000 ℳ betrug und in dieser Höhe auc[h als] Ertragswert angesetzt werden konnte, stellt sich der Er[trags]wert einer solchen Altwohnung aus den oben angegebenen [Grün]den gegenwärtig auf etwa 2500 ℳ, also auf etwa vier Z[ehntel] des früheren Ertragswertes, d. h. mit den gegenwärtigen [Miet]erträgnissen kann nach Abzug aller in Frage kommenden [Lasten] ein Kapital von 2500 ℳ verzinst und getilgt werden, wen[n der] für Eisenbahnerbaugenossenschaften übliche Zins von 5 % [und] ein Tilgungssatz von 1 % zugrunde gelegt wird[7]). Die [gegen]wärtige Leistungsfähigkeit der Eisenbahnerbaugenossensc[haften] läßt daher ohne weiteres eine Aufwertung der Vorkrieg[sbau]gelder auf 40 % zu, ohne daß hierwegen die Mieten übe[r das] Maß der jetzigen gesetzlichen Miete erhöht werden mü[ssen]. Hierbei ist, wie ausdrücklich betont wird, auch die steue[rliche] Belastung gebührend in Rechnung gezogen. Das einzelne [Mit]glied der Genossenschaft wird also durch die höhere Aufw[ertung] an sich nicht weiter betroffen.

Zu b): Bei den neuen Genossenschaftsbauten ergibt [sich, wie] vielfache Proben ergeben haben, die Umrechnung der sein[erzeit] hingegebenen Papiermarkbeträge in den entsprechenden [Gold]markbetrag fast durchweg solch verhältnismäßig gering[e Be]träge, daß der gesamte Herstellungsaufwand auch unte[r Zu]grundelegung der gegenwärtig ermäßigten Mieten übe[r den] jetzigen Ertragswert nicht hinausgeht. Berechnungen hab[en er]geben, daß der Herstellungsaufwand einer 3—4räumigen [Woh]nung von 70 qm, die in der Nachkriegszeit errichtet word[en ist,] meistenteils zwischen 1200—2200 Goldmark schwankt[8]), wä[hrend] der Ertragswert sich auch hier wie bei den alten Wohn[ungen] jetzt bereits auf etwa 2500 ℳ berechnet, letzterer Betra[g al]s verzinst und getilgt werden kann. Man kommt also zu de[m Er]gebnis, daß die neuen Genossenschaftsbauten aus ihren [Miet]erträgnissen regelmäßig den gesamten in Goldmark umger[echne]ten Herstellungsaufwand jetzt schon mit 5 % verzinsen u[nd 1 %] jährlich tilgen können. Die Leistungsfähigkeit der Baugen[ossen]schaften gestattet demnach hier bis zu einer 100prozentige[n Auf]wertung der ehemaligen Papiermarkdarlehen zu gehen. [Hier]bei ist der Vorteil, daß diese neuen Wohnungen nach den B[estim]mungen der einzelnen Länder eine Reihe von Jahren[9]) [Steuer]freiheit genießen, noch gar nicht in Rechnung gezogen.

Hiernach kann im Verfolg der früheren Ausführungen a[ls Er]gebnis festgestellt werden, daß bei den alten Genossens[chafts]bauten eine Aufwertung bis auf 40 % und bei den neue[n Ge]nossenschaften eine solche bis auf 100 % des Goldmarkbe[trages] hinsichtlich der gewährten Baugelder eine gerechte un[d ver]nünftige Lösung im Hinblick auf die gegebene Leistung[sfähig]keit der Eisenbahnerbaugenossenschaften darstellen wü[rde].

2. Kann nun diese auf Grund der vorausgegangenen wirt[schaft]lichen Untersuchung als recht und billig erkannte Aufw[ertung] der Baugelder der Eisenbahnverwaltung über den Norm[al]satz von 15 % hinaus in Höhe von 40 % bzw. 100 % auch re[cht]lich mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen in Ei[nklang] gebracht und gegebenenfalls auch ein förmlicher Rechtsan[spruch] auf eine solche höhere Aufwertung mit Aussicht auf [Erfolg] geltend gemacht werden? Die Frage ist unbedenklich [zu be]jahen.

---

[6]) In der gesamten Rechtsprechung ist dieser Grundsatz dort, wo abweichend vom Normalhöchstsatz aufgewertet worden ist, immer wieder betont worden. Auch im Referentenentwurf einer Denkschrift über die Aufwertung, verfaßt im Reichsfinanzministerium, Sonderbeilage zur Deutschen Juristenzeitung, 1925, Heft 4, ist am Schlusse auf das Moment der Leistungsfähigkeit des Schuldners als entscheidenden Punkt wieder mit Recht hingewiesen worden.

[7]) $\frac{250\text{ ℳ (gesetzliche Miete)} \cdot 100}{5+1+4} = 2500\text{ ℳ}.$

[8]) Auf neue Wohnungen solcher Art, die sich noch [bil]l[i]g gestellt haben, so z. B. bis auf 800 Goldmark herunter, sol[l hier]bei nicht einmal zurückgekommen werden. Auch solche [Fälle] sind mitunter zu verzeichnen.

[9]) In Bayern z. B. 10 Jahre. Es wird also hier auch [kein]e Hauszinssteuer erhoben.

[10]) Hierbei ist der Umstand, daß der allmähliche Ab[bau der] Wohnungszwangswirtschaft fortschreitend höhere Mieteinn[ahmen] bringen und damit die Leistungsfähigkeit der Baugen[ossen]schaften noch weiter steigen wird, noch gar nicht in Re[chnung] gezogen.

l Rechtsquelle für die rechtliche Würdigung kommt die be-
ben erwähnte Dritte Steuernotverordnung vom 14. Februar
RGBl. I S. 74 ff.) und die hierzu erlassene Erste Durch-
gsverordnung vom 1. Mai 1924 (RGBl. I S. 430)[11]) in Be-
Hiernach wird bei Hypothekenforderungen zunächst
zwischen der dinglichen Hypothek und der obligatori-
Forderung unterschieden, die durch jene Hypothek ge-
werden soll. Die Hypotheken werden kraft zwingender
mung ausnahmslos höchstens auf 15 % des Goldmarkbe-
aufgewertet (§ 2). Bei den persönlichen Forderungen
n gilt nach § 3 dieser Aufwertungssatz nur insoweit, als
ach allgemeinen Vorschriften eine höhere oder geringere
wertung stattfindet. Als eine solche allgemeine Vorschrift
von der Rechtsprechung, namentlich vom Reichsgericht
bekannten Entscheidung vom 28. November 1923
1923[12]) der Grundsatz von Treu und Glauben (§§ 157, 242
anerkannt, wonach insbesondere bei gegenseitigen Ver-
Leistung und Gegenleistung in einem vernünftigen, dem
villen entsprechenden Verhältnis, in einer gewissen Äqui-
stehen müssen und hiernach die Aufwertung einer Geld-
ng in solchen Fällen unter Berücksichtigung der beider-
Verhältnisse, namentlich auch der Leistungsfähigkeit
Schuldners zu bemessen sei. Es kann nach der oben durch-
en wirtschaftlichen Untersuchung wohl kaum einem
l unterliegen, daß die Anwendung dieses Rechtssatzes auf
rliegenden Verhältnisse zu keinem anderen Ergebnis
könnte, als dazu, der oben bereits nach wirtschaftlichen
ätzen als gerecht und vernünftig anerkannten höheren
wertung von 40 % bzw. 100 % auch rechtlich zur Aner-
ng zu verhelfen. Freilich ist es inzwischen durch ein
tiges Vorgehen der mit Gesetzgebungsgewalt ausge-
ten Regierung sehr zweifelhaft geworden, ob es im gegen-
n Augenblick noch möglich ist, einen solch höheren Auf-
sanspruch mit Erfolg auf § 3 der Dritten Steuernotver-
ng in Verbindung mit dem von der Rechtsprechung be-
Rechtssatz von Treu und Glauben und von der Äqui-
n von Leistung und Gegenleistung zu stützen. Zunächst
Möglichkeit einer solch höheren Aufwertung nach § 3
ich schon durch § 7 der Ersten Durchführungsverordnung
1 Mai 1924 in Frage gestellt, wo bestimmt ist, daß abgesehen
dort angeführten drei Ausnahmen — die hier nicht zu-
— Darlehensforderungen und sonstige Forderungen über
Normalhöchstsatz von 15 % hinaus überhaupt nicht aufge-
werden dürften. Dieses Hindernis war aber durch die
rechung, die sich vom Gesetzgeber schon ihrer ganzen
nach in eine solch lästige Fessel nur höchst wider-
atte schlagen lassen, dadurch beseitigt worden, daß sie
illkürliche Einschränkung der Aufwertungsbestimmungen
ie Regierung mangels verfassungsmäßiger Ermächtigung
kurzerhand als ungültig erklärte[13]). Kaum war dadurch
einen Aufwertung nach § 3 der Dritten Steuernotverord-
ieder offene Bahn gebrochen, hat der Herr Reichspräsi-
lötzlich mit Notverordnung vom 4. Dezember 1924 RGBl. I
55 auf Grund des Art. 48 der Reichsverfassung angeordnet,
zur Regelung im Wege der ordentlichen Gesetzgebung
Vorschriften der Dritten Steuernotverordnung und die hierzu
en Durchführungsverordnungen maßgebend zu sein
Demnach war auch der § 7 der Ersten Durchführungs-
ung wieder als geltende Norm zu erachten und damit
f § 3 der Dritten Steuernotverordnung gestützte höhere
Aufwertungsmöglichkeit in Fällen der vorliegenden Art abermals in Frage gestellt. Zwar ist sodann, um die ohnehin verworrene Rechtslage noch weiter zu verwirren, vom Reichsfinanzhof in einer Entscheidung vom 5. Januar 1925 die Gültigkeit der Notverordnung des Reichspräsidenten insoweit verneint worden, als die Vorschriften, die aus sich heraus betrachtet ungültig sind, rückwirkend gültig machen wolle[14]), allein die herrschende Meinung geht davon aus, daß die Notverordnung in vollem Umfange gültig und demnach der rechtlichen Beurteilung überall zugrunde zu legen sei[15]). Es soll daher zunächst davon abgesehen werden, den Anspruch der Eisenbahnverwaltung auf eine höhere Aufwertung auf § 3 der Dritten Steuernotverordnung, wie es u. a. vordem möglich war, zu gründen; selbstverständlich vorbehaltlich der Möglichkeit, die von der in Aussicht stehenden endgültigen Regelung der Aufwertungsfrage auf dieser Grundlage wieder geboten werden sollte.

Auf alle Fälle bietet aber der § 12 Abs. 2 der Dritten Steuernotverordnung eine hinreichende Handhabe, um eine solche höhere Aufwertung auch rechtlich einwandfrei zu begründen.

Zunächst muß vorausgeschickt werden, daß die unverzinslichen Arbeitgeberdarlehen der Nachkriegszeit ihrer Natur nach überhaupt nicht als „Vermögensanlagen" im Sinne der Dritten Steuernotverordnung zu erachten sind und daher den Aufwertungsbestimmungen dieser Verordnung von vornherein nicht unterliegen[16]). Sie sind „nach allgemeinen Vorschriften", demnach nach dem Grundsatz über Treu und Glauben und infolgedessen als Nachkriegshypotheken bei neuen Genossenschaftsbauten, wie oben dargelegt worden ist, ohne weiteres bis auf 100 % aufzuwerten.

Was die verzinslichen Baugelder betrifft, so fallen diese unter die Bestimmung des § 12 Abs. 2 der Dritten Steuernotverordnung, wonach Ansprüche aus gegenseitigen Verträgen, Gesellschaftsverträgen und anderen Beteiligungsverhältnissen nicht als Vermögensanlagen im Sinne des Abs. 1 zu gelten haben. Hierüber sollte nach den Darlegungen oben unter Ziffer I kein Zweifel mehr bestehen. Dieser Standpunkt ist sowohl für die vor dem Kriege wie für die nach dem Kriege gegebenen verzinslichen Hypothekengelder einzunehmen. Der Gesetzgeber hat offenbar in der Erwägung, daß in den Fällen des § 12 Abs. 2 die Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung eine besondere Rolle spielt, der freien Aufwertung nach Treu und Glauben freies Spiel gelassen, was dem Rechtsempfinden durchaus entspricht. Daß die „Darlehensforderungen" der Eisenbahnverwaltung bei den Eisenbahnerbaugenossenschaften Ansprüche aus einem gegenseitigen Vertrage darstellen, wird nach den früheren Ausführungen wohl kaum bezweifelt werden können. Ja, man wird sogar noch weiter gehen können, und in Würdigung der besonderen Verhältnisse, wie sie geschildert worden sind, namentlich im Hinblick auf das von den Parteien gewollte Austauschverhältnis zwischen Kapitalhingabe und Mieteinnahmen sowie im Hinblick auf die Risikoverteilung ein wirkliches Beteiligungsverhältnis annehmen können, ein gewisses jus ad rem, dem der Gesetzgeber nicht nur in § 12 Abs. 2 gebührend Rechnung getragen hat, sondern das offenbar auch bei den Ausnahmefällen der Ziff. 2 des § 7 der Ersten Durchführungsverordnung eine gewisse mitbestimmende Rolle gespielt hat. Wenn schon der Gläubiger einer Restkaufgeldforderung, die nach dem 31. Dezember 1918 begründet worden ist, mit der Möglichkeit einer höheren Aufwertung bedacht werden soll[17]), wenn ferner

[11]) Der weitere Durchführungsverordnungen, die noch erlassen sind, haben für die Abhandlung keine Bedeutung.

[12]) RGZ 107/78 = DJZ 1924/58 = Leipz. Z 1924/29 = Recht 1924/4 JW 1924/38 (dazu die Ausführungen in JW 1924/402 Anm. 1); Michaelis, Aufwertung, S. 30 ff.; Mügel, DJZ 1924/184 u.

[13]) KG vom 12. November 1924 in DJZ 1925/118; ebenda hin- § 61 des RG vom 21. November 1924 in DJZ 1925/105 und Verkehrsrechtl. Rundschau 1924/587. — Vgl. auch Michaelis, Aufwertung, S. 377 (Nachtrag) und Sellner in Bayer. Z. f. 1924 S. 65.

[14]) Siehe die Entscheidung in DJZ 1925/235.

[15]) S. Bayer. OLG vom 10. Januar 1925 in DJZ 1925/265 und KG vom 16. Januar 1925 in DJZ 1925/346. Dazu namentlich auch Jacobi in DJZ 1925/306.

[16]) So auch Urteil des OLG Karlsruhe vom 25. April 1924 Akt. IV 458/23, erwähnt in der Bayer. Industrie- und Handelszeitung, Heft 47 vom 25. November 1924, S. 8. — Vgl. im übrigen die Ausführungen bei Michaelis, Aufwertung, S. 61, die hier zutreffen.

[17]) Die Rechtsprechung geht in diesen Fällen neuerdings sogar so weit, daß ein Aufwertungsbetrag über 100 % des Goldmark-

der Anspruch des stillen Gesellschafters auf Verzinsung und Rückzahlung seiner Einlage (§§ 335 ff. HGB.) als ein Anspruch aus einem Gesellschaftsvertrag und demnach als einer höheren Aufwertung fähig anerkannt wird[18]), obwohl doch die Einlage in das Eigentum des Unternehmens übergegangen ist und nur ein darlehensähnliches Rückforderungsrecht besteht, wenn ferner auch Ansprüche auf Rückzahlung von vielfach gleichfalls durch Hypotheken gesicherten Darlehen von Brauern an Wirte, die mit einem Bierbezugsvertrage ein einheitliches Rechtsgeschäft bilden, als Beispiel für solche Ansprüche aus einem gegenseitigen Vertrag, die einer höheren Aufwertung fähig sind, angesehen werden[19]), so ist nicht recht einzusehen, warum die Rückzahlungsforderungen der Eisenbahnverwaltung gegenüber den Eisenbahnerbaugenossenschaften nach den obigen wirtschaftlichen Darlegungen nicht etwa auf Grund des § 12 Abs. 2 gleichfalls als solche einer höheren Aufwertung fähige Ansprüche anerkannt werden sollen[20]), zumal, wie die wirtschaftliche Würdigung ergeben hat, diese Ansprüche noch viel inniger mit einem gegenseitigen, nach dem Parteiwillen vom Grundsatz der Äquivalenz getragenen Rechtsverhältnis verflochten sind, als es in allen diesen Beispielen der Fall ist[21]).

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat sich daher mit Recht dazu entschlossen[22]), gegenüber den Baugenossenschaften eine höhere Aufwertung als 15 % des Goldmarkbetrages geltend zu machen, und zwar eine solche auf 40 % bei Vorkriegsdarlehen und bis auf 100 % bei Nachkriegsdarlehen, was mit dem Ergebnis der vorstehenden Untersuchung übereinstimmt. Die Aufwertung soll zunächst im Wege der Verhandlung durch freie Vereinbarung herbeigeführt werden, ohne die Gerichte vorläufig zu beanspruchen. Die Reichsbahn befindet sich bei diesem Vorgehen auch im Einklang mit dem Herrn Reichsarbeitsminister, der in einem Erlaß vom 5. Dezember 1924 V B[6] (V b) 2310/24 ausdrücklich betont hat, daß einer höheren Aufwertung über den Rahmen von 15 % hinaus bei Genossenschaftsbauten nichts im Wege stehe, um die aus öffentlichen Mitteln stammenden Geldbeträge nach Möglichkeit der Allgemeinheit zu erhalten[23]).

Eine höhere Aufwertung kann, wie schon früher betont wurde, nach dem Gesetz an sich nur bei der persönlichen Forderung geltend gemacht werden. Gleichwohl wird in den vorliegenden Fällen im Wege der freien Vereinbarung anzustreben s… Aufwertung auch auf die dingliche Sicherung, nämlich … Hypothek zu erstrecken, um volle Klarheit und ein einh… Rechtsverhältnis zu schaffen. Dies wird hier im W… freien Vereinbarung ohne weiteres möglich sein, weil … sönliche Schuldner und der Hypothekenschuldner aus… in einer Person, nämlich in der der Baugenossensch… einigt sind.

III.

Der Inhalt und das Ergebnis der vorstehenden Ausf… kann zum Schluß kurz wie folgt zusammengefaßt werd…

Der Aufwertungsanspruch der Eisenbahnverwaltung g… den Eisenbahnerbaugenossenschaften bei den Forderu… Rückzahlung der seinerzeit hingegebenen (verzinslichen … verzinslichen) Baugelder kann

I. nur nach den besonderen wirtschaftlichen Verhältni… urteilt werden, wonach

1. ein gegenseitiges Vertragsverhältnis eigener Art … Beteiligungsverhältnis gegeben ist,
2. insbesondere nach dem Sinn des Vertrages und k… drücklicher Parteivereinbarung ein besonders … Äquivalenzverhältnis zwischen der Kapitalhingabe … später fortlaufend zu erwartenden Mieterträgnissen …
3. ferner gemeinnützige Bauunternehmen und Gel… öffentlichen Hand in Frage stehen, und schließlich
4. das Unternehmerrisiko nicht von den Baugenossen… sondern ausschließlich von der Eisenbahnverwal… tragen worden ist.

Daher ist eine Aufwertung

II. in Anbetracht des besonderen gegenseitigen Recht… nisses und der durch die Mieteinnahmen gewährleistete… wärtigen Leistungsfähigkeit der Baugenossenschaften g… lich in Höhe von 40 % bei den Vorkriegsdarlehen und … bis zu 100 % des Goldmarkbetrages bei den (verzinsli… unverzinslichen) Nachkriegsdarlehen gerechtfertigt, d… diesem Ausmaße

1. als gerechte und vernünftige Lösung dem Grunds… Treu und Glauben, der das ganze Rechtsleben be… entspricht, und
2. zugleich mit den gesetzlichen Bestimmungen in Ein… bringen ist.

Man wird also gegen das Vorgehen der Deutschen R… in dieser Frage billigerweise keine berechtigten Einw… erheben können[24]). Auch die künftige endgültige Regelu… den Gesetzgeber wird an dieser Möglichkeit, die For… der Eisenbahnverwaltung gegenüber den Eisenbah… nossenschaften nach allgemeinen Grundsätzen, näml… Treu und Glauben im Rahmen der Leistungsfähigke… werten, kaum etwas ändern. Ebenso wie es schon d… wärtige Rechtszustand erlaubt, solche besondere Recht…

---

betrages hinaus zugelassen wird; so KG vom 24. November 1924 in JW 1924/2002 = DJZ 1925/116, ferner Bayer. OstLG vom 26. Januar 1925 in Bayer. Z. f. Rechtspfl. 1925/71 (anders noch Beschluß vom 2. Januar 1925) und OLG Stuttgart in Bayer. Z. f. Rechtspfl. 1925/15.

[18]) Michaelis, Aufwertung, S. 156.

[19]) Michaelis, ebenda.

[20]) Der Umstand, daß die Ansprüche der Eisenbahnverwaltung aus dem gegenseitigen Vertrags- bzw. Beteiligungsverhältnis zugleich hypothekarisch gesichert sind, kann doch wohl die Anwendung des § 12 Abs. 2 nicht gut ausschließen. Denn sonst käme man zu dem geradezu widersinnigen und daher vom Gesetzgeber unmöglich gewollten Ergebnis, daß der Vorsichtige, der seine persönliche Forderung auch noch durch eine Hypothek dinglich gesichert hat, gegenüber dem Sorglosen, der dies nicht getan hat, für seine Vorsicht förmlich bestraft würde. — Anderer Meinung anscheinend, ohne daß dieses unmögliche Ergebnis aber hierbei betrachtet wird, Schlegelberger, Aufwertung, 1. Aufl. S. 87, Mügel, Aufwertungsvorschriften, 2. Aufl. S. 129; es muß aber berücksichtigt werden, daß damals noch die höhere Aufwertungsmöglichkeit nach § 3 bestand.

[21]) Vgl. neuestens auch Abenheimer in JW 1925/213, wo gleichfalls ein Darlehensfall, der einer Beteiligung ähnelt, erwähnt und unter die Fälle des § 12 Abs. 2 eingereiht wird (Hingabe eines Darlehens zu dem vertraglichen Zweck des Ankaufs eines Spekulationsguts mit der Bestimmung der Rückzahlung nach Verkauf des Gutes).

[22]) Verf. der HV vom 29. November 1924 53. 269 R. M. G. 1710.

[23]) Deckt sich mit dem auch oben unter I Ziff. 3 geltend gemachten Gesichtspunkte. — Der Erlaß des Reichsarbeitsministers v. 30. September 1924 — V 6 Nr. 1932/24 — (abgedruckt im Reichsarbeitsblatt 1924, Amtl. Teil 395, und in der Zeitschrift für Wohnungswesen, 1924, S. 237) ist hierdurch insoweit abgeändert worden. Im übrigen hat auch jener Erlaß bereits mit einer höheren Aufwertung in „besonderen Fällen“ gerechnet. Diese Voraussetzung wäre aber hier gegeben.

[24]) Solche Einwendungen sind namentlich vom Geschä… des im vorigen Jahre neugegründeten Hauptverbandes … Baugenossenschaften, Justizrat Klinke, in der Albr… „Zeitschrift für Wohnungswesen“ 1924 S. 243 unter N… S. 292 unter Nr. 8 erhoben worden. Aber bereits an … Stelle scheint er einen Schritt zurückzuweichen, wenig… weit es sich um die verzinslichen und unverzinslichen … der Nachkriegszeit handelt, wenn er zunächst auch no… daß es sich bei dem von der Eisenbahnverwaltung ve… Standpunkte um eine erkünstelte, vom Gesetze nicht … Konstruktion handle. Wenn Klinke ferner neuestens … gleichen Zeitschrift, 1925 S. 44, sagt, daß einzelne Ress… finanziellem Sonderinteresse „außer de… tanzten“ — gemeint ist damit offenbar u. a. die Deutsch… bahn —, so erweist sich dieser Vorwurf nach den obi… legungen in keiner Weise als berechtigt. Nicht das Son… esse, sondern gerade das Allgemeininteresse zwingt d… bahnverwaltung zu dem von ihr vertretenen Standpu… muß beachtet werden, daß es sich hier um die Stellu… eines reinen Interessenvertreters einer Vereinigung … genossenschaftsverbänden handelt, wobei selbstverst… erster Linie deren Belange einseitig wahrgenommen w…

uf Grund des § 12 Abs. 2 der Dritten Steuernotverord- u ordnen, wird auch das künftige Aufwertungsgesetz für olche Ordnung nach wie vor eine geeignete Handhabe müssen, wenn wir überhaupt noch Anspruch darauf er- vollen, in einem wirklichen Rechtsstaate zu leben, in dem nd Glauben und „richtiges Recht" noch etwas gilt. Man m so mehr damit rechnen können, als die Stimmung für eine sogen. „individuelle" Aufwertung wenigstens in gewissen Grenzen inzwischen immer mehr an Boden gewonnen hat[25]) und damit z. B. auch in Polen bisher die besten Erfahrungen gemacht worden sind.

[25]) Vgl. z. B. den vor kurzem im Reichstage eingebrachten Gesetzentwurf der Abgeordneten Dr. Best und Dr. Steininger betr. Aufwertung.

Vorschläge zur Veranschlagung des Titels 13 des Reichsbahnhaushaltes.

Von Eisenbahninspektor **Westram**, Opladen.

ge die Eisenbahnwerkstätten bestehen, ist stets der 3, auf den die Kosten für Unterhaltung und Ergänzung „usstattungsgegenstände" zu verbuchen sind, ihr Schmer- d gewesen, weil die bei ihm überwiesenen Mittel viel zu emessen werden.

len Werkstättenämtern konnten die vielen kleinen Wie- tellungsarbeiten an den im Gebrauch befindlichen Werk- gar nicht besonders erfaßt werden, weil fast jeder Hand- seine beschädigten Werkzeuge selbst wiederherstellte. Z t, die dafür der einzelne aufwendete, wurde mit auf den verrechnet, zu dessen Lasten er sonst beschäftigt war. iesem Verfahren mußten die Eisenbahn-Ausbesserungs- rechen. Sie brauchen zur Kritik ihrer Wirtschaftlichkeit u Selbstkostenberechnungen und müssen deshalb mit aller darauf halten, daß die Kosten auch die Stelle belasten. n Gunsten sie verausgabt worden sind. Bis ins Kleinste die Kosten besonders von den Werken erfaßt, bei denen Werkzeugmachereien bestehen. Das Wesen und die dieser Einrichtung weist ein in Glasers Annalen, Jahr- 24 Heft 3 erschienener Aufsatz des Werkdirektors des hn - Ausbesserungswerkes, Reichsbahnoberrates Boehme, ich nach. Die Durchführung der Zeitstudien macht es möglich, daß Arbeiter sich selbst Werkzeuge schleifen rstellen; denn die nach den neuen Vorschriften durch- Zeitaufnahme setzt voraus, daß der Handwerker alle lichen Geräte und Werkzeuge stets paßrecht, in gutem e und genügender Menge zur Verfügung hat.

ß ei dieser scharfen Kostenerfassung die Eisenbahn-Aus- gswerke mit viel höheren Ausgaben bei dem Titel 13 müssen als die Werkstättenämter, liegt nach dem Vor- ten auf der Hand. Schwer verständlich ist es jedoch, as Verlangen der Werke, die Mittel dem Bedürfnis ent- d zu bemessen, so großen Widerstand findet. Handelt doch nicht um eine Erhöhung der Gesamtlohnausgaben, nur um eine andere Verteilung der Mittel. Das Mehr an der elle würde durch ein Weniger an einer anderen Stelle wettgemacht werden. Eine Erklärung kann man darin daß der Ausdruck „Ausstattungsgegenstände" unglück- wählt ist. Einen Schreibtisch, eine Schere, mit Feile, oder Meißel zusammenzufassen, entspricht weder der auer noch der Wichtigkeit dieser Gegenstände. Die können fehlen, ohne daß das Werk Schaden leidet, tztere, kommt der Betrieb langsam aber sicher zum Er- oder wird unwirtschaftlich. Augenscheinlich werden die senen Mittel für hoch genug, und größere Ausgaben für bar mit einer sparsamen Wirtschaft gehalten. Dabei ersehen, daß die Menschenkraft bei weitem die teuerste daß wirtschaftliches Arbeiten nur mit bestem, best in- standgehaltenem Werkzeuge überhaupt denkbar ist. Es wäre also Sache der Werke, nachzuweisen, daß ihre Mittelforderungen sich in angemessener Höhe halten. Zwei Vorschläge werden nachfolgend gemacht, wie dieser Nachweis erbracht werden kann.

Jedes Arbeitsgerät hat eine durchschnittliche Lebensdauer. Ist diese abgelaufen, und die Weitererhaltung seiner Art erforderlich, so muß es neu gekauft oder hergestellt werden. Der jährliche Betrag für Erneuerung ist also gleich Preis durch Lebensdauer in Jahren. Man fasse also die „Ausstattungsgegenstände" in Gruppen, nach ihrer Lebensdauer getrennt, zusammen, berechne den Gesamtnennwert jeder Gruppe und errechne daraus den jährlich zur Erneuerung bereitzustellenden Geldbetrag.

Weitere Mittel sind für Instandhaltung aufzuwenden. Die Einteilung in Gruppen nach Lebensdauer läßt sich auch als Grundlage für die Kosten der Instandhaltung verwenden. Hierfür einen bestimmten Vomhundertsatz für jede Gruppe zu berechnen, ist ohne weiteres möglich, besonders in Werken, die das Werkzeugwesen für den gesamten Betrieb an einer Stelle zusammengefaßt haben.

Als dritter Posten kommt Vermehrung hinzu. Auch dieser Geldbetrag ist unschwer zu schätzen.

Als zweite Möglichkeit sei folgende angeführt: Bei den „Ausstattungsgegenständen" der Werke handelt es sich nicht um unproduktive Geräte, wie Möbel usw., die geschont werden und eine sehr lange Lebensdauer haben, sondern um Arbeitsgeräte, die je mehr gebraucht — selbstverständlich mit der erforderlichen Sachkenntnis —, desto mehr Werte erzeugen und, wenn sie einmal aufgebraucht sind, ihre Aufwendungskosten mit hohen Zinsen erstattet haben sollen. Da nun die Menge der geleisteten Arbeit sich in der Höhe der Gesamtlohnkosten des Werkes ausdrückt, so muß selbstverständlich der Verbrauch an Werkzeugen um so größer sein, je höher die Gesamtlohnkosten sind. In der Festsetzung eines bestimmten Vomhundertsatzes, um den die Lohnkosten für Geräte die Gesamtlohnkosten nicht überschreiten dürften, hätte man auch hier einen Weg, die Mittel zu veranschlagen und zu begrenzen. Hierdurch würden auch Lohnerhöhungen ebenfalls dem Werkzeuge zugute kommen, für das dann ja auch erhöhte Kosten aufzuwenden sind. Denn die Werkzeugmacher nehmen an der Lohnerhöhung teil, und meist werden auch die Preise für Neubeschaffungen entsprechend höher, da Lohnerhöhungen fast nie einseitig bei der Reichsbahn durchgeführt werden. Meist ist sogar die Privatindustrie damit vorangegangen.

Zum Schluß wird noch der Vorschlag gemacht, die Arbeitsgeräte der Werke von den übrigen Ausstattungsgegenständen des Titels 13 zu trennen und sie dem Titel 15 einzugliedern. Der Grund dürfte aus obigen Ausführungen klar hervorgehen.

Ergänzung.

r erfasser des Aufsatzes „Abbau der Eisenbahn- i in Nr. 6, Seite 153 dieser Zeitung ersucht um folgende ng:

u Grund einer Ergänzung der Prozeßordnung können die Entschädigungsklagen bei der Gemischten gerichtlichen Kommission der Rheinischen Eisenbahnen auch noch nach dem 16. Februar 1925, nämlich bis zum 16. Mai 1925 eingereicht werden, wenn die Eingaben auf gütliche Regelung bei der Regie zwischen dem 13. Februar 1924 und dem 16. Februar 1925 gemacht worden sind."

Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Von Eisenbahn-Oberinspektor **Stroesner**, Neisse.

Unter dieser Überschrift sind bereits mehrfach Abhandlungen in der vorliegenden Zeitung erschienen. Die Anregungen zu dem lebhaften Meinungsaustausch hat der Artikel des Herrn Privatdozent Dr.-Ing. Jänecke in Berlin in Nr. 15 von 1924 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegeben. Die Ausführungen des Herrn Verfassers wurden durch Herrn Regierungsrat Jösch, Gießen, in Nr. 28 dieser Zeitung widerlegt. In Nr. 32 will Herr E. Kümmerlen, Stuttgart, die von Herrn Privatdozent Dr.-Ing. Jänecke gemachten Vorschläge teilweise ergänzt zur Anwendung gebracht sehen. Herr Privatdozent Dr.-Ing. Jänecke schneidet die Frage der Beschleunigung des Wagenumlaufs erneut in Nr. 44 der vorliegenden Zeitung an und verteidigt seine damaligen Vorschläge.

Diesen Ausführungen kann ich vom Verkehrsstandpunkte aus nicht zustimmen und will unter Anlehnung an die durchaus zutreffende Erwiderung des Herrn Regierungsrat Jösch, Gießen, versuchen nachzuweisen, daß der Wagenumlauf unbedingt mit dem Verkehr eng verbunden ist, und eine Zusammenlegung von Betrieb und Wagendienst nicht zweckentsprechend wäre.

Es ist nicht zu verkennen und bei den maßgebenden Verkehrsstellen auch zur Genüge bekannt, daß die Frage der unbedingt notwendigen Beschleunigung des Wagenumlaufs äußerst schwierig und verwickelt ist, und ein nur auf Grund eingehendster jahrelanger Erfahrungen zu lösendes Problem darstellt. Um so verfehlter wäre es, den Wagendienst vom Verkehr, dem sicherlich die weitaus beste und gründlichste Kenntnis und Erfahrung zur Seite steht, loszulösen und mit dem Betriebe, der der ganzen Sache mehr oder weniger bisher fremd gegenüberstand, zusammenzulegen. Dr.-Ing. Jänecke stützt sich hinsichtlich seiner Vorschläge auf die von ihm während des Weltkrieges gemachten Erfahrungen im Militärbetriebe. Den diesbezüglichen Widerlegungen des Herrn Regierungsrats Jösch in Nr. 28 dieser Zeitung kann ich in diesem Punkte nur voll beipflichten. Unerwähnt möchte ich nicht lassen, daß auch mir umfangreiche Erfahrungen aus dem Militärbetriebe zur Seite stehen, die ich in mehreren Jahren als Vorstand eines Militäreisenbahn-Verkehrsamtes in Polen gesammelt habe. Ich möchte meinen, daß die Verhältnisse dieses Kriegsbetriebes nicht ohne weiteres auf den Heimatbetrieb übertragen werden können, da der Wagendienst in Feindesland sich unter ganz anderen Bedingungen und Voraussetzungen abwickelte und überwacht werden mußte. Umgekehrt wäre es vielmehr notwendig und auch angängig gewesen, dort, wo infolge des Vorschiebens der Kampffront ruhigere Verhältnisse eingetreten waren, und sich ein regelrechter Verkehr entwickeln konnte, die Erfahrungen vor dem Kriege auf den Militäreisenbahndienst zu übertragen, und die Überwachung des Wagendienstes nach den heimatlichen Bestimmungen durchzuführen. Meine Erfahrungen während des Weltkrieges als Verkehrsamtsvorstand haben mir auch gezeigt, wie wenig sich die militärischen Stellen, und zwar je näher nach der Front, desto weniger um eine Beschleunigung des Wagenumlaufs, d. h. soweit diese Stellen dabei überhaupt mitzuwirken hatten, um schnelle Be- oder Entladung oder Regelung des Zulaufs kümmerten, schließlich sich auch nicht kümmern konnten, da sie zu sehr von den Zufälligkeiten und Ereignissen an der Front abhängig waren. Die vom Herrn Verfasser wiedergegebene Episode aus der März-Offensive 1918 gibt das beste Beispiel dafür. Von einer wirklichen Beschleunigung des Wagenumlaufs kann aber in dem erwähnten Falle keine Rede sein, da nur dafür gesorgt wurde, daß der Frontbahnhof nicht verstopft wurde, sondern leistungsfähig blieb, die Wagen aber auf vorgelegenen Stationen aufgehalten wurden. Ob nun aber die Wagen auf Zugwechselstationen bzw. Vorstationen unbenutzt stehen, also nicht rollen oder auf dem Bestimmungsbahnhof tagelang stehen, ehe sie entladen werden, bleibt in der Wirkung gleich. Eine wirksame Beschleunigung tritt doch nur dann ein, wenn Be- oder Entladung, Abgang, Beförderung, Übergang auf den Zugwechselstationen und Zustellung auf der Bestimmungsstation in de kürzester Zeit ausgeführt werden. Die vom Herrn Ver in dem Beispiel erwähnte Überwachung des Wagenumlaufs demnach nur eine einseitige Wirkung.

Der Verfasser bezeichnet seinen Vorschlag, Betrieb un kehr enger zusammenzufassen, d. h. in diesem Falle Betrie Wagendienst zusammenzulegen, nur als nebenbei gemacht erachte jedoch diese Frage für so wichtig, daß es sich dürfte, nochmals an dieser Stelle darauf einzugehen.

Ein enges und harmonisches Zusammenarbeiten von B und Verkehr ist für die Erreichung eines beschleunigten W umlaufes, d. h. einer möglichst wirtschaftlichen Ausnutzu Wagen, der Zugkraft, der Personale und der Verkehrs betrieblichen Einrichtungen selbstverständliche Vorausse Andererseits muß aber auch eine enge Fühlung nicht d triebes, sondern des Verkehrs mit den Verkehrtreib einsetzen; der Wagendienst darf nicht mit dem Betrieb z mengelegt werden, sondern muß nach wie vor dem Verkeh bleiben. Der Grund, den Regierungsrat Jösch in sein widerung in Nr. 28 dieser Zeitung angibt, daß bei ein sammenlegung des Betriebes mit dem Wagendienst der Z wieder geschaffen würde, der vor 25 Jahren als nicht m träglich beseitigt wurde, darf freilich allein nicht für ei lehnung des Gedankens von Herrn Privatdozent Dr.-Ing. Jä ausschlaggebend sein. Bei Prüfung der Frage, ob Betri Wagendienst oder Verkehr und Wagendienst zusammen g wird jeder Praktiker ohne weiteres erkennen müssen, d Entscheidung zugunsten des Verkehrs zu fällen ist.

Der weitaus größte Teil der wichtigsten Arbeiten, die m Wagendienst überhaupt zusammenhängen, ist von den Ver dienststellen zu bewältigen, so daß für den Betrieb n kleiner, wenn auch wichtiger Anteil verbleibt. Von d Wagendienst berührenden Arbeiten entfallen auf die Ve stellen im wesentlichen folgende: „Entgegennahme der lichen, fernmündlichen, telegraphischen oder mündlichen W bestellungen, Auswahl der zu verwendenden Wagengattu Beachtung etwaiger Verkehrssperren, Beachtung der Besti gen über zulässiges Lademaß und Raddruck, Wagenanfor Überweisung an Besteller, dabei Auswahl der für das betre Ladegut geeigneten Wagen, Kreideanschriften über Lad stellung zur Beladung, Beachtung etwaiger Zoll- und Steu schriften, Überwachung der Verladung, Abnahme des W und Übernahme des Gutes, Beachtung der Verladebestimm Überwachung der Beladefristen, auch der verkürzten für li und Dienstgüter, Erhebung etwaiger Standgelder, Verblei Wagen, Bezettelung, Vergleichen der in den Zug einge Wagen mit den Papieren (Zugabfertigung), Abstempe Frachtbriefe auf Zugwechselstationen mit Zugnummer, T Stunde des Eingangs, sofortige Feststellung etwaiger V rungen auf Grund der Papiere, Vergleichen der weiterla Wagen mit den Papieren, ferner bei Ankunft auf der mungsstation: Vergleichen der ankommenden Wagen Papieren, Nachprüfung der Blei- und sonstigen Verschlüs schreiben der Wagen mit etwa besonders vereinbarten stellen (Lagerplätze, Anschlußgleise usw.), Kreideanschri Laderechtstellung zur Entladung, Übergabe des Gutes a fänger auf Grund des eingelösten Frachtbriefes, Abnah Blei- und sonstigen Verschlüsse, Überwachung der Entla auch der verkürzten, Erhebung etwaigen Standgeldes, Üb wachung der Entladung selbst, Überwachung des leeren nigten Wagens mit etwaigen Lademitteln, Meldung des v gewordenen Wagens."

Dem stehen nur wenige dem Betriebe zufallende Arbeit gegenüber, die im eigentlichen Sinne nicht zum Wagen sondern zum Betriebsdienst gehören, freilich aber in ihr

. it zur Beschleunigung des Wagenumlaufs beitragen und
beitragen müssen. Dafür kommen in Betracht: „Recht-
i. Zuführung zur Be- oder Entladestelle, Abbeförderung und
i beförderung auf Zugwechselstationen."

Wenn der Verfasser weiter sagt, daß die Wagenübergangs-
und die Bahnhofsbedienungspläne Mittel sind, um den
übergang und den Aufenthalt der ankommenden und ab-
en Ortswagen zu überwachen, jedoch als einziges Mittel
t genügen, so kann ich dieser Ansicht nur beipflichten.
erständlich wird es stets darauf ankommen, für die ab-
eiterzubefördernden Wagen jeweils die beste Beförderungs-
keit, d. h. diejenige zu wählen, die den Wagen am schnell-
d sichersten seinem Ziele zuführt. Für solche Fälle sind auch
besondere Beförderungspläne vorgesehen. Ich erinnere
nur die Pläne nach den Seehafenstationen und den Grenz-
ngen. Die Tätigkeit eines Bediensteten auf einem Bahn-
i es Abgangs- oder Übergangsbahnhof, wäre zwecklos,
er solche günstigen Beförderungsmöglichkeiten nicht be-
htigen würde. Der Verkehr hat aber an der Einrichtung
nhaltung solcher günstigen Pläne zur Beschleunigung
agenumlaufs ein weitaus größeres Interesse als der Be-
nd die Anregung zur Einführung dieser Pläne wird in den
st Fällen auch vom Verkehr ausgehen. Ich möchte sogar
aten, daß in gewissen Fällen dem Betriebe mehr daran
n sein wird, wenn die Wagen stets mit der nächsten
rungsmöglichkeit (laut Wagenübergangsplan) weiter-
weil sie sonst beim Abwarten und günstigsten Weiter-
rung den Bahnhof manchmal unliebsam belasten können.
Behauptung des Verfassers, daß Unregelmäßigkeiten im
umlauf nicht verfolgt würden, wenn z. B. durch Unauf-
keit oder Interesselosigkeit der Bediensteten oder wegen
rlastung und Zugverspätung Wagen nicht planmäßig ab-
oder weiterrollen, kann nicht unwidersprochen bleiben.
ge Fälle werden bei der ständigen und scharfen Über-
g des Wagenumlaufs (Beförderung und Übergang) schon
Zugabfertigung festgestellt, durch die Verkehrsämter un-
beanstandet und dann rücksichtslos verfolgt. Auch sind
r Linie die Vorsteher der Güterabfertigungen verpflichtet,
e Mißstände dem Verkehrsamt zu melden, damit sofort
hritten und geprüft werden kann, in welcher Weise Ab-
schaffen ist.

vom Verfasser erwähnte, da und dort bestehende Zustand,
derechtsstellung, Beladung und Abholung der Wagen
dienst) sich dem Zuglauf besser anpassen und gegen-
abgestimmt sein müßten, begründet aber in keiner
die angeregte Notwendigkeit, den Wagendienst dem Be-
zuweisen. Es muß ja eigentlich als selbstverständlich
net werden, daß bei Aufstellung der Güterzugfahrpläne
dezeiten, d. h. die von der Laderechtsstellung bis zur
bholung unbedingt notwendige Zeit, berücksichtigt und
Fahrpläne nicht nur nach den Bedürfnissen und Wünschen
riebes erstellt werden. In diesem Sinne wirkt auch der
r, der bei Aufstellung der Güterzugfahrpläne mitbeteiligt
lerdings darf man nicht vergessen, daß selbst ein unter
sichtigung aller Umstände aufgestellter Fahrplan nicht
e Stationen einer Strecke — hauptsächlich Nebenbahn-
— gleich günstig liegen kann, und daher eine restlose
erung nicht möglich ist.

der Verfasser weiter erklärt, daß Interessenten und
npersonal mehr als bisher die Wichtigkeit des schnel-
Wagenumlaufs einsehen müssen, und daß ein enges Zu-
arbeiten mit den Versendern unbedingt erforderlich ist,
ich diesem Gedanken nur beipflichten. Ich möchte dazu
haupten, daß die Interessenten gerade dank des engen
enarbeitens mit den Verkehrsstellen und der dauern-
ndigen Fühlung der Verkehrsämter mit den Interessenten
den von der Wichtigkeit eines beschleunigten Wagen-
durchdrungen sind. Die Interessen des Betriebes sind
gemäß in erster Linie auf den Betrieb selbst, d. h. vor-
h darauf gerichtet, durch möglichst schnelle Abbeförde-
rung der Wagen den Bahnhof frei zu machen, um Verstopfungen zu verhindern. Wollte man aber, wie es der Verfasser mit seinem Vorschlage der Zusammenlegung von Betrieb und Wagendienst wünscht, die Mitarbeit des Verkehrs am beschleunigten Wagenumlauf spätestens mit der Übergabe des Wagens an den Betrieb auf dem Abgangsbahnhof enden und erst wieder auf dem Empfangsbahnhof mit der Zuführung nach der Ent- oder Beladestelle aufleben lassen, die weitere Überwachung des Wagenumlaufs aber dem Betriebe überlassen, so würde der Zweck nicht erreicht. Das Interesse des Verkehrs an rollenden Wagen ist als erheblich weitergehend anzusehen, als es für den Betrieb der Fall ist. Dem Verkehr ist vor allen Dingen daran gelegen, den Wagen schnell an seinen Bestimmungsort gelangen zu lassen, damit er einerseits erneut Verwendung findet und weitere Interessenten mit Wagenraum versorgt werden können, andererseits aber Lieferfristüberschreitungen nicht eintreten, die im wirtschaftlichen Interesse der Eisenbahn vermieden werden müssen, und auch die während des Transportes bestehenden Diebstahls-, Beschädigungs- und Minderungsgefahren möglichst ausgeschaltet sind. Das wirtschaftliche Interesse tritt also ganz besonders in den Vordergrund. Der Verkehr ist daher in erster Linie dazu berufen, aus den vorerwähnten Gründen die Überwachung eines beschleunigten Wagenumlaufs wie bisher weiter auszuführen, und das im allseitigen Interesse liegende enge Zusammenarbeiten mit den Verkehrtreibenden zu wahren und zu beachten. Es liegt auch in der Natur der Sache, daß die Gewerbetreibenden in Angelegenheiten des Wagendienstes nur mit den Verkehrsstellen Fühlung nehmen wollen, da sie auch alle anderen ihr Interesse berührenden Fragen mit ihnen, also nicht mit den Betriebsstellen regeln müssen.

Wie die Erfahrung gelehrt hat, haben sich, um eine Beschleunigung des Wagenumlaufs von dem so überaus wichtigen Verkehrsstandpunkt aus bisher fast ausschließlich nur die mit der Überwachung des Verkehrs betrauten Stellen gekümmert, da eben die Interessen des Betriebes auf anderem Gebiete liegen und den Betriebsbeamten auch vielfach die nötige eingehende Kenntnis fehlt.

Die vom Verfasser angeschnittene Frage der Beschleunigung des Wagenumlaufs durch Einführung von Pendelzügen möchte ich nur kurz streifen, da die damit verbundenen Vorteile naturgemäß nur einem verschwindend kleinen Teile von Interessenten zugute kommen und daher für die Allgemeinheit keine ausschlaggebende Bedeutung haben. Es liegt auch neben den erforderlichen Leerläufen keinesfalls im wirtschaftlichen Interesse, wenn bei Pendelzügen die Lokomotiven nur mit 500 t belastet werden sollen.

Auch die Vorteile, die Pendelwagen bereiten, sind nicht so groß, daß Pendelwagen auf alle Fälle eingerichtet werden müßten. Die Erfahrungen der letzten Rübenkampagne haben in einzelnen Bezirken gezeigt, daß Pendelwagen nicht erforderlich sind, um ein Anpassen der Be- und Entladungen an den Fahrplan zu erreichen, und durch engeres Zusammenarbeiten mit den Interessenten zur Beschleunigung des Wagenumlaufes beizutragen. Das enge Zusammenarbeiten des Verkehrs mit den Interessenten ist stets vorhanden und wird dauernd gepflegt, wie es der Verkehr in jahrelanger Übung auch gar nicht anders kennt. In der Praxis erfüllen die Pendelwagen auch nur dann ihren Zweck, wenn sie lediglich auf kurze Entfernungen ohne Zugwechsel und bei ausreichenden Beförderungsmöglichkeiten Verwendung finden können, unnötige Leerläufe also vermieden werden. Die Bedürfnisse des Rübenverkehrs sind demnach auch ohne Pendelwagen sehr wohl zu befriedigen. Dadurch, daß die Verteilung der auf den Zuckerfabrikstationen leer werdenden Wagen von den Unterverteilungsstellen stets nach den an der Strecke liegenden Rübenverladestationen wieder verfügt worden sind, wenn Deckung des Bedarfs aus den durchlaufenden Zügen nicht möglich war, und nur überschüssige Wagen nach den Kohlenrevieren abrollten, hat sich in der Praxis in gewissem Umfange ein Pendelverkehr entwickelt, der aber infolge der ihm gegen früher

anhaftenden größeren Vorteile durch die Ausschaltung unnötiger größerer Leerläufe zur Beschleunigung des Wagenumlaufs wirksam mit beigetragen hat.

Zu dem Vorschlage des Herrn Verfassers, den Wagenumlauf auch rein schematisch zu überwachen, möchte ich nur bemerken, daß eine derartige Anordnung den wirtschaftlichen Bestrebungen der Verwaltung zuwiderlaufen würde. Die Dienststellen sind nachgerade genug mit Nachweisungen belastet, wenn nicht gar überlastet, so daß der Zweck, der dem Herrn Verfasser vorschwebt, teuer erkauft werden müßte. Bei den ungeordneten Verhältnissen, die im Kriegsbetriebe an vielen Verkehrsknotenpunkten herrschten, sowie bei dem unregelmäßigen Lauf der Züge, mag eine derartige Anordnung da und dort notwendig gewesen sein und ihren Zweck schließlich auch erfüllt haben. Nachdem aber in der Heimat dank der Pflichttreue unseres Personals und der altgeübten und bewährten Überwachung des Wagenumlaufs durch die Verkehrsämter die Verkehrsverhältnisse als durchaus geordnet angesehen werden können, würden derartige Nachweisungen, wie sie in Nr. 15 dieser Zeitung vorgeschlagen werden, nur erschwerend wirken und ihren Zweck schwerlich erfüllen. Der vom Ve[rfasser] erstrebte Zweck dürfte im übrigen schon durch die tä[glichen] Betriebslagenberichte der Oberzugleitungen und die bei [Wagen]mangel angeordneten Meldungen der Verzögerungsstund[en] Standgeldtage erreicht werden. Das beste Mittel bleibt ab[er nach] wie vor die durch die Verkehrsämter auszuführende scha[rfe ört]liche Überwachung des Zugabfertigungsdienstes auf d[en grö]ßeren Stationen, sowohl hinsichtlich des Abganges als a[uch des] Überganges der Wagen. Sie ist um so wichtiger, als ja [die Zeit] des eigentlichen Rollens des Wagens im Vergleich zum St[ill]stand nach der Be- oder Entladung auf der Abgangsstation [und den] Zugwechselstationen nur eine untergeordnete Bedeutung [hat].

Zum Schluß möchte ich noch bemerken, daß zu Zei[ten des] Wagenmangels die Überwachung des Wagenumlaufs du[rch die] beteiligten Verkehrsstellen, insonderheit durch d[ie Ver]kehrsämter, in erhöhtem Maße einsetzen muß, und daß [über]all da, wo nach den von mir erwähnten und im hiesigen Bez[irk be]folgten Grundsätzen verfahren wird, nur gute Erfolge [erzielt] werden können.

Begriffsbestimmungen.

Von Reichsbahnoberrat **Klewitz.**

Der Aufsatz von Regierungsbaurat Alfred Blum „Die eisenbahnorganisatorischen Grundbegriffe“ in Nr. 29 dieser Zeitung vom 17. Juli 1924 veranlaßt zu folgenden Bemerkungen:

1. Verwaltung. Der Begriff der „Verwaltung“ steht unstreitig fest. In jeder Lehre des Staats- und Verwaltungsrechts wird er seit jeher genau definiert. Richtig ist allerdings, daß der Begriff der Verwaltung einen verschiedenen Sinn hat, je nachdem er enger oder weiter gefaßt wird. Umfaßt der Begriff im weiteren Sinne die Summe aller staatlichen Tätigkeiten, also auch die Gesetzgebung und die Rechtspflege, so unterliegt es keinem Zweifel, daß unter Verwaltung im eigentlichen Sinne diejenige Tätigkeit verstanden wird, die die Förderung des Gemeinwohls zum Gegenstande hat, oder anders ausgedrückt, die Tätigkeit, welche die wechselnden, jeden Augenblick sich ändernden Bedürfnisse eines Volkes befriedigt, die zu befriedigen der Staat sich als Zweck bestimmt hat. Dabei versteht es sich von selbst, daß der Zweck der Befriedigung allgemeiner Bedürfnisse in möglichst vollkommener Weise mit dem geringsten Aufwand von Mitteln erreicht werden muß. Mit diesen Sätzen ist somit der Begriff der Staatsverwaltung gegeben. Verallgemeinert man ihn zu dem Begriff der „Verwaltung“ überhaupt, so kommt man zu der Definition, daß unter Verwaltung zu verstehen ist der Inbegriff von Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Endzweck eines Unternehmens mit dem geringsten Aufwand an Kraft in größtmöglicher Vollkommenheit zu erreichen. Ergibt sich bei der Festlegung des Begriffs „Verwaltung“ somit im wesentlichen Übereinstimmung mit Blum, so kann man den eingeschränkten Begriff „Eisenbahnverwaltung“ ohne Schwierigkeiten viel schärfer abgrenzen, als es bei Blum geschehen ist. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Endzweck der Eisenbahn die Herbeiführung einer Ortsveränderung von Personen und Sachen ist. Setzt man diese Zweckbestimmung in den allgemeinen Begriff der Verwaltung ein, so ergibt sich, daß unter „Eisenbahnverwaltung“ zu verstehen ist

> der Inbegriff aller Maßnahmen, die erforderlich sind, um mit dem geringsten Kraftaufwand in größtmöglicher Vollkommenheit eine Ortsveränderung von Personen und Sachen mittels der Eisenbahn herbeizuführen.

2. Verkehr und Betrieb. Es ist Blum darin beizupflichten, daß im Eisenbahnwesen für die Verwendung des Begriffs „Verkehr“ eine übereinstimmende Übung weder in der Praxis noch in der Wissenschaft besteht. Der Grund liegt zweifellos in der Vieldeutigkeit des Wortes „Verkehr“. Im allgemeinsten Sinne ist darunter der Inbegriff aller pers[önlichen] Beziehungen der Menschen untereinander zu verstehen. [Dieser] Inbegriff wird dann wieder je nach der Art dieser Bez[iehungen] spezialisiert. In der allgemeinen Wirtschaftslehre h[at „Ver]kehr“ die Bedeutung des regelmäßigen Austausches wi[rtschaft]licher Güter und Leistungen, so in den Begriffen Markt[verkehr,] Börsenverkehr u. dgl. Diesen Begriffen liegt zunächst d[ie Be]ziehung auf eine Ortsveränderung fern. Schließlich a[ber wird] das Wort Verkehr auch da gebraucht, wo es sich um d[ie Über]windung räumlicher Entfernungen im gesellschaftliche[n Leben] der Menschen handelt. Als Beispiele für diesen Sprach[gebrauch] sind anzuführen: Karawanenverkehr, Straßenverkehr, [Schiffs]verkehr, Eisenbahnverkehr, Luftverkehr. In diesem [Sinne be]deutet Verkehr also nichts anderes als die Herbei[füh]rung einer Ortsveränderung von Pe[rsonen] und Gütern auf verschiedenen Wegen m[it ver]schiedenen Mitteln und Kräften. Faßt die [Wissen]schaft aber alle verarbeiteten Erkenntnisse des Verkehr[s in die]sem Sinne aus allen Teilen des Gesamtgebiets der W[irtschaft] zusammen, so ergibt sich daraus ein System des Ver[kehrs]wesens. Nach alledem bietet die Bestimmung d[es Unter]begriffs „Eisenbahnverkehrswesen“ keine Schwierigkeit[en]. Man kann ihn dahin umschreiben, daß darunter zu ver[stehen ist]

> die Summe aller menschlichen Erkenntnisse von [der Orts]veränderung von Personen und Gütern mittels d[er Eisen]bahn.

Es ist unschwer zu erkennen, daß diese Begriffsbe[stimmung] auch umfaßt die Erkenntnis aller Vorgänge, Tätigkeiten [und Ein]richtungen, die bezwecken, daß Eisenbahnzüge geb[ildet und] durch motorische Kraft befördert werden. Die Sum[me dieser] Vorgänge und Tätigkeiten ist aber das, was man in [Deutsch]land in Praxis und Wissenschaft als „Betrieb“ bezei[chnet].

Zur Herbeiführung des Zweckes der Eisenbahn, de[r Orts]änderung, ist aber außer den Betriebsmomenten noch m[ehr nötig]. Es sind Anstalten zu treffen, welche die Benutzung [der Eisen]bahn für das Publikum ermöglichen, vermitteln und [erleich]tern. Inbegriff aber aller hierzu erforderlichen Vorkehrung[en, Tätig]keiten und Einrichtungen ist das, was in Deutschl[and unter] „Verkehr“ im eigentlichen Sinne verstanden wird.

Die Verbindung der so gefundenen Begriffe mit de[m Begriff] „Dienst“ ergibt sich ohne Schwierigkeiten. Denn unte[r Dienst] kann nur die Summe menschlicher Handlungen [ver]standen werden, welche von dazu Berufenen pflichtmäßig vor[genommen]

ih müssen, um die vorher umrissenen Vorkehrungen, Tä-en und Einrichtungen in Wirksamkeit zu setzen.

.lichen mit der Blumschen Definition ergibt sich, daß hin-h des Betriebes keine wesentliche sachliche Abweichung m besteht. Dagegen dürfte seine Bestimmung des Be-f „Verkehr“ zu eng sein. Denn sie umfaßt nicht den dienst, und auch nicht den Beförderungs- und Wagen-s soweit letztere nicht unter den Begriff des Betriebs

n diesen Ausführungen folgt zweierlei:

mal das Verhältnis von Verkehr und Betrieb zu einander. erkehr als die Ermöglichung der Benutzung der Eisen-für das Publikum ist der Zweck der Eisenbahn. Dieser wird erreicht durch das Mittel des Betriebes. Letzterer bedarf dazu vieler Werkzeuge. Sie werden ihm geliefert durch die Fachgebiete des Baues und des Maschinenwesens, also durch Fachgebiete der Technik.

Ferner ergibt sich aber, daß sich Verkehr und Betrieb nicht überall haarscharf voneinander trennen lassen. Beide hängen vielmehr vielfach zusammen. Die Verbindung beider Gebiete wird gegeben durch das rollende Rad.

Und diese Erkenntis muß dazu führen, daß es einer innigen Zusammenarbeit beider Zweige des Eisenbahnverkehrswesens bedarf, um das Ziel einer gutgeleiteten Eisenbahnverwaltung zu erreichen, das oben bezeichnet ist als die möglichst vollkommene Herbeiführung der Ortsveränderung von Personen und Gütern unter Anwendung der geringsten Mittel.

Sicherung von Zugfahrten auf dem falschen Gleise.

Von Eisenbahn-Oberingenieur **Warlich**-Paderborn.

ie Signal- und Sicherungsanlagen einer zweigleisigen Bahn der Regel so gebaut, daß sie nur die Zugfahrten auf dem n (rechten) Gleise sichern. Bei Zugfahrten, die aus-weise auf dem falschen Gleise verkehren müssen (F. V.), werden Signale nicht bedient, solche Fahrten erfolgen fehl A. Für ihre Sicherung müssen sinngemäß die allge-Vorschriften der B. O. (§ 65) bzw. der F. V. (§ 23) An-ng finden, auch wenn es in diesen Vorschriften, die bei ahnen nur Fahrten auf Signal behandeln, nicht besonders usdruck gebracht ist. Es muß also, bevor der Auftrag hrt erteilt wird, geprüft werden, „ob die Fahrstraße frei ihre Weichen richtig stehen, sowie ob die Schlüssel der rschlüsse an ihrem Platz am Schlüsselbrette hängen“. twortlich dafür, daß diese Prüfung vorgenommen wird, Fahrdienstleiter. Er muß sich deshalb vor Ausstellung fehles A von den beteiligten Stellwerkswärtern melden daß die Weichen für die genau zu bezeichnende Fahrt hrt vom falschen Gleise in Gleis X oder Ausfahrt aus nach dem falschen Gleise) richtig stehen. Es fällt auf, ch in den St. V., die doch sonst für besondere Vorkomm-n Betriebe bis ins einzelne gehende Vorschriften bringen, rartige Bestimmung nicht enthalten ist. Im § 23 ist unter eschrieben, in welcher Weise sich der Fahrdienstleiter eit über die richtige Einstellung der Fahrstraße zu ver-n hat, bevor er in **Störungsfällen** für Zugfahrten, st auf Signal erfolgen, einen Befehl A ausstellen darf; stimmung darüber, wie die Erfüllung der Vorschrift des 1) der F. V. bei Fahrten, für die ein Signal überhaupt orhanden ist, sichergestellt werden muß, fehlt ganz. Umstande ist es wohl in der Hauptsache zuzuschreiben, Möglichkeit der Benutzung von Fahrstraßenhebeln auch Fahrten auf falschem Gleise bei den Betriebsbeamten nicht bekannt war.

oben erwähnte Meldung des Stellwerkswärters, daß für au bezeichnete Fahrt die Weichen richtig stehen, kann, ie in dieser einfachen Form fernmündlich gegeben wird, Zuverlässigkeit nicht ohne weiteres nachgeprüft wer-ie wird sich auch meist nur auf die Weichen in dem vom efahrenen Gleise beziehen und Schutzweichen in den gleisen nicht berücksichtigen. Nach Abgabe der Meldung Stellwerkswärter natürlich dafür verantwortlich, daß bis nungsmäßigen Beendigung der Zugfahrt an der richtigen der Weichen nichts mehr geändert wird. Das Fehlen **wangsweisen** Sicherung der Fahrstraße einschl. eichen bedeutet für jede derartige Fahrt mit Befehl A wisse Gefahr. So ist es beispielsweise nicht ausge-n, daß beim Umstellen von Weichen für eine Rangier-ng, die unabhängig von der Zugfahrt stattfindet, ver-ch der Hebel einer vom Zuge befahrenen Weiche bewegt ne Flankengefährdung verursacht wird. Diese Gefahr kann zwar durch besonderes Verhalten des Stellwerkswärters, besser noch durch Festlegen der Handfallen der in Frage kommenden Weichen, ganz erheblich herabgemindert werden, ob aber auf eine solche Sicherung in der Praxis überall sorgfältig gehalten wird, sei dahingestellt.

Die Fahrten auf falschem Gleise sind gar nicht so selten. Abgesehen von Gleissperrungen infolge von Betriebsunfällen oder elementaren Ereignissen (Schneeverwehungen, Rutschungen, Dammunterspülungen), werden sie nötig bei plötzlichen Schäden am Oberbau (Schienenbrüchen usw.); beim Liegenbleiben von Zügen oder Zugteilen auf stark befahrenen Strecken, bei allen Teilfahrten entweder bei der Hinfahrt oder Rückkehr. Bei der Ausführung von Gleisumbau, Bettungserneuerung, Gleistrockenlegung, bei größeren Arbeiten an Tunnels, Brücken u. dergl. muß häufig in den betreffenden Arbeitsplänen (Dienstordnungen) das Falschfahren bestimmter Züge sogar für längere Zeit angeordnet werden. Wo gewisse Teilfahrten (Bedienung von Anschlüssen auf freier Strecke, zurückkehrende Schiebeloks) regelmäßig vorkommen, findet man wohl besondere Signal- und Sicherungseinrichtungen, im übrigen aber erfolgen die Fahrten nach oder von dem falschen Gleise gewöhnlich ohne gesicherte Fahrstraße. Das verhältnismäßig häufige Vorkommen solcher Zugfahrten läßt es angezeigt erscheinen, durch verständnisvolle Ausnutzung der vorhandenen Sicherungsanlagen auch diese Fahrten soweit wie möglich zwangsweise zu sichern. Diesem Zwecke dient ein Verfahren, das meines Wissens zuerst von Regierungs- und Baurat Menne in Paderborn angeregt wurde und im nachstehenden beschrieben werden soll.

Die meisten Bahnhöfe einer zweigleisigen Bahn sind mit einem Überholungsgleise ausgerüstet, das für Züge beider Fahrrichtungen benutzbar ist. Auf einem solchen Bahnhofe sind im allgemeinen acht gesicherte Fahrstraßen vorhanden, z. B. Einfahrt A 1/2 von Osten in die Gleise 2 und 3, Ausfahrten B und C nach Osten aus den Gleisen 1 und 3, Einfahrten F 1/2 von Westen in die Gleise 1 und 3, Ausfahrten D und E nach Westen aus den Gleisen 2 und 3 (siehe Skizze).

Soll auf einem solchen Bahnhofe ein Zug ohne Umsetzen vom richtigen auf das falsche Gleis übergehen oder vom falschen auf das richtige zurückkehren, so muß hierzu bei der üblichen Weichenanordnung, die spitzbefahrene Weichen in den Hauptgleisen nach Möglichkeit vermeidet, das Überholungsgleis 3 benutzt werden. Der Zug fährt alsdann auf Signal A 2 bzw. F 2 in Gleis 3 ein und aus diesem mit Befehl A auf das falsche

Gleis ab, oder er fährt vom falschen Gleise mit Befehl A in Gleis 3 ein und setzt seine Fahrt auf Signal C oder E im richtigen Gleise fort. In beiden Fällen wird für die Fahrt mit Befehl A eine Fahrstraße benutzt, die in umgekehrter Richtung im regelmäßigen Betriebe gebraucht wird, für die also ein Fahrstraßenhebel vorhanden ist. Soll nun die Fahrt mit Befehl A gesichert werden, so ist es nur nötig, den Fahrstraßenhebel, der im regelmäßigen Betriebe für die Fahrt der Gegenrichtung gebraucht wird, umzulegen. Liegt der Fahrstraßenhebel unter Blockverschluß des Fahrdienstleiters, wie es bei den Einfahrten die Regel bildet, so muß er vom Fahrdienstleiter freigegeben werden, nachdem der Stellwerkswärter über den Zweck der Freigabe verständigt worden ist mit dem Hinzufügen, daß das zugehörige Signal nicht auf der Fahrt gestellt werden soll. Ist Fahrstraßenfestlegung vorhanden, so ist nach dem Umlegen des Fahrstraßenhebels auch das Fahrstraßenfestlegefeld zu bedienen. Durch Freiwerden des Fahrstraßenauflösefeldes beim Fahrdienstleiter wird in einem solchen Falle angezeigt, daß die Fahrstraße für die beabsichtigte Zugfahrt richtig eingestellt ist, es erübrigt sich also eine besondere fernmündliche Meldung. Die Fahrstraßenhebel für die Ausfahrten aus dem Überholungsgleise, die in unserem Falle für die Sicherung einer Einfahrt vom falschen Gleise in das Überholungsgleis benutzt werden sollen, werden meist durch Gleichstromfelder festgelegt. Bei dieser Anordnung erhält der Fahrdienstleiter die Meldung über die richtige Einstellung der Fahrstraße nicht unmittelbar durch das Blocken des Festlegefeldes, er muß sich also vor Erteilung des Befehles A fernmündlich melden lassen, daß die Fahrstraße frei, der Fahrstraßenhebel umgelegt und das Gleichstromfeld bedient ist. Wird jedoch in solchem Falle die gleiche Fahrstraße auch durch eine Zustimmungsabgabe für die Einfahrt am anderen Bahnhofsende festgelegt, so ist an Stelle der Fahrstraßenfestlegung die Zustimmungsa[...] zu bedienen, die Meldung über die richtige Einstellun[...] Fahrstraße wird auch dann auf mechanischem Wege dur[...] Freiwerden des Zustimmungsempfangsfeldes beim Fahr[...] leiter erstattet. Sind im mittleren Bahnhofsteile noch W[...] für die Fahrt durch das Überholungsgleis zu sichern, so [...] die hierfür etwa vorhandenen Zustimmungen wie beim ge[...] lichen Betriebe eingefordert und gegeben.

Durch eine derartige Ausnutzung der Fahrstraßenheb[...] der Stationsblockung wird erreicht, daß die Zugfahrt[...] falschem Gleise innerhalb der Bahnhöfe genau so gesicher[...] den wie die regelmäßigen Fahrten, es verbleibt als Unte[...] zu den letzteren lediglich die Ausstellung der Befehle [...] Stelle der Signalgebung.

Das Verfahren ist ohne weiteres auf allen Bahnhöfen a[...] bar, auf denen ein beiderseitig benutzbares Überholun[...] vorhanden ist. Um auch Personenzüge, die ausnahmswe[...] falsche Gleis befahren müssen, im Überholungsgleis ab[...] zu können, empfiehlt sich die Anlage eines Hilfsbahnste[...] einfachsten Mitteln, sofern nicht sowieso eine Bahnste[...] am Überholungsgleis vorhanden ist. Auf Bahnhöfen ohne [...] seits benutzbares Überholungsgleis muß von Fall zu Fall [...] sucht werden, ob und welche Fahrstraßensicherung mögl[...]

Um die Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter in der [...] gen Handhabung dieser Sicherungen zu unterweisen [...] überwachen, empfiehlt es sich, für jeden Bahnhof eine [...] weils verschiedenen örtlichen Einrichtungen entspr[...] Dienstanweisung aufzustellen, in der alle für die versch[...] Fälle (Einfahrt vom falschen Gleise von Osten oder [...] Ausfahrt auf das falsche Gleis nach Osten oder Weste[...] gen Handlungen und Meldungen kurz zusammengestel[...] Diese Dienstanweisung ist zum Bahnhofsmerkbuch zu neh[...]

Personalwirtschaft in der Bahnunterhaltung.

Von Eisenb.-Ass. **Gustav Franke** in Soest i. W.

Die durchaus wirtschaftliche Ausnutzung des Personals bei der Reichsbahnverwaltung, unter bestmöglicher Verwendung der im Betriebe zu haltenden Reserven, ist eine der schwierigsten Aufgaben mit. An wichtigen Knotenpunkten, welche zugleich Zugbildungsstationen sind, und auf welchen Umladehallen und Rangieranlagen bedient werden sollen, ist plötzliches An- und Abschwellen im Betriebe und Verkehr unvermeidbar. Bei starkem Anschwellen müssen die Bahnmeistereien meistenteils ihre sämtlichen Leute für die Bildung von Zug- und Rangierpersonalen, oder für den Umladedienst stellen. Regelmäßig tritt das Anschwellen in Zeiten auf, in denen man von den Arbeitern wegen der günstigen Jahreszeit ein erhöhtes Maß von Leistungen bei der Bahnunterhaltung fordern könnte — Frühjahr und Herbst —. Zwischenzeitliches Anschwellen ist durch besonders geartete Einwirkungen, wie bei Steuer- und Zollvorlagen, Preisänderungen infolge von Lohn- und Gehaltserhöhungen und vor Erhöhung der Tarife zu erwarten, hält aber dann jeweils nur kurze Zeit an.

Regelmäßiges Abschwellen tritt Ende Januar und im Juni, also in der geschäftsstillen Zeit auf, in der die Inventuraufnahmen stattfinden, so daß in der Zeit von Mitte Januar—März und Juni—August jeden Jahres die geringste Beanspruchung des Personals eintritt. Außergewöhnliches Abschwellen tritt bei unsicheren Wirtschaftsverhältnissen auf und ist gewöhnlich die Auswirkung voraufgegangenen plötzlichen Anschwellens.

Bei den Betriebs- und Verkehrsdienststellen sind nunmehr die Kopfzahlen, ihrer wirklich notwendigen Zahl entsprechend, normalen Zeiten angepaßt. Bei Anschwellen von Betrieb und Verkehr, bei Beurlaubungen und Erkrankungen muß die Bahnmeisterei Ersatz stellen, weil die Plusköpfe bei den Betriebs- und Verkehrsdienststellen nicht mehr vorhanden sind. Teilweise müssen auch noch Aushilfen von anderen Bahnmeistereien herangezogen werden. Die Gedingegemeinschaften in de[...] unterhaltung werden hierdurch fortgesetzt auseinander[...] und somit die Gedingearbeit und die Haltung von Stan[...] tern hinfällig.

In Zeiten der stärksten Beanspruchung des Personals [...] sogenannte Zeit- und Aushilfsarbeiter eingestellt werde[...] Maßnahme erfüllt nur den einen Zweck: „Die Kopfzah[...] füllen!"

Die Einstellung der Zeit- und Aushilfsarbeiter ist ent[...] unvorteilhaft durch die befristete und z. T. kurzbefris[...] schäftigungsdauer. Weil die Beschäftigung nicht eine [...] ist, werden sich gute Arbeitskräfte nicht um die Ei[...] bewerben. Sie behalten lieber ihre derzeitige Arbeits[...] heit, um nicht in absehbarer Zeit arbeitslos zu werden[...] der Zufall gute Arbeiter zur Einstellung bringen, so [...] Bestimmtheit zu rechnen, daß diese Arbeiter bemüht [...] den, bei der ersten sich bietenden Gelegenheit sich be[...] dauernde Arbeitsgelegenheit zu sichern. Sie scheid[...] freiwillig aus. Mithin können für die Einstellung von [...] Aushilfsarbeitern nur minderwertige Arbeitskräfte [...] kommen, die noch für den eigentlichen Beschäftigungs[...] sonders angelernt und beaufsichtigt werden müssen. [...] Bahnmeistereien noch die Umladehallen, oder die an[...] triebs- und Verkehrsdienststellen können sich in de[...] der stärksten Aufwendungen mit der Anlernung die[...] fristig zu beschäftigenden Arbeiter befassen, weil die [...] rungen an die Dienststellen gerade in diesen Zeiten [...] sind. Das Verfahren ist unproduktiv, weil die Leist[...] den aufgewerteten Kosten nicht entfernt in richtigem [...] stehen. Nach erfolgter Einarbeitung müssen die Leu[...] Mehrzahl bald wieder entlassen werden. Ihre Arbei[...] keit ist beeinträchtigt, weil sie mit einer baldigen E[...]

len müssen. Gute Arbeiter suchen sich Dauerstellungen
.

der Erkenntnis dieser Mißstände wurde für die Bahnunterung die Stammarbeiterschaft gebildet. Sie sollte uernder Bestand gut eingearbeiteter Bahnunterhaltungser bilden. Auch die Einrichtung der Stammarbeiter ist die schwankenden Verhältnisse an den Punkten wechselnerkehrs hinfällig geworden, weil bei plötzlich starkem Anllen auch sie aufgelöst werden müssen, um Stockungen triebe und Verkehr zu verhüten.

ist aber dem Mangel abzuhelfen?

richtige Lösung wäre die Bildung von fliegenden Baunen auf einem größeren Streckenabschnitt.

Stellen, wo die Gefahr der Schwankungen fortlaufend r ist, ist unter Leitung eines erfahrenen Bahnmeisters und Hinzuziehung von tüchtigen Rottenführern eine solche lonne in der Weise zu bilden, daß die für einen größeren enabschnitt, umfassend mehrere Bahnmeistereibezirke, zur gung stehenden Köpfe für die außergewöhnliche Unterng, in ihr vereinigt werden. Die Rotte könnte bedeutend er als üblich sein.

ch diese Neubildung wird ein Anreiz für gute Arbeitsgeschaffen, die sich eine ständige Arbeitsgelegenheit n wollen. Die Gefahr, daß die Gedingegemeinschaften in ahnunterhaltung vollständig aufgelöst werden, würde besein. Gleichzeitig ist die Möglichkeit der erhöhten Leien durch gut eingearbeitete Kräfte erzielt. Durch gete Verteilung der Materialien könnte die Leistung dieser lonne dauernd bis zur Höchstleistung gesteigert werden. enügender Beweglichkeit kann die Kolonne jeweils an n Augenblick nötigsten Stellen des größeren Abschnittes, bei Betriebsunfällen, Schneeverwehungen, Umbauten, Unlungen durch Wasser usw. sofort herangezogen werden, hon an und für sich Räumungs- und Baumaschinen Verung finden. Bei Heranziehung der Stammrotten an den punkten der Schwankungen, in den Betriebs- und Verdienst können Teile der Kolonne notwendige Unterhalarbeiten übernehmen und so den Oberbau betriebssicher er-.

Entlohnung könnte gut nach Lohngruppe V erfolgen.

einmaligen Ausgaben würden für die Bildung der Baune die Gestellung eines Bauzuges einschl. Mannschafts aus abgestellten Personen- und Güterwagen entstehen, it Wasch- und Kochgelegenheit auszurüsten wären. Die n würden sich durch die Arbeitsintensität und Ersparung öpfen auf der Strecke amortisieren.

Wirtschaftlichkeit würde zugunsten des Unternehmens len, da jetzt durch Haltung einer höheren Kopfzahl auf Strecken und bei Einstellung von Zeit- und Aushilfsern die unproduktiven Ausgaben für die Sozialversicheg und Arbeitsgebersteuer kopfweise sehr hoch sind und mit % der Lohnausgaben zu veranschlagen wären. Bei Ersparung öpfen und zur Vermeidung der zeitweisen Einstellung von Arbeitern würden durch geschickte Verwendung der Baukolonne sehr viel unproduktive Ausgaben erspart.

Es fragt sich noch, ob die Ausführung der außergewöhnlichen Unterhaltung durch Privatunternehmer wirtschaftlicher wäre. Hier ist zu bemerken, daß der Privatunternehmer infolge höherer unproduktiver Ausgaben, infolge größerer Steuerabgaben und Berechnung des eigenen Verdienstes nicht gut billiger arbeiten kann als die Verwaltung selbst. Im Augenblick des Überangebots an Arbeitskräften mögen einzelne Privatunternehmer günstiger arbeiten können. Auch sind die Verhältnisse für jeden Bezirk verschiedenartig zu beurteilen. Für den Vorschlag kommen wohl hauptsächlich die an den Grenzen und im eigentlichen Industriegebiet vorhandenen Brennpunkte in Frage. Die Ausnutzung der technischen Errungenschaften müßte hierbei mitberücksichtigt und veranschlagt werden. Bei Einführung der allgemeinen Arbeitsdienstpflicht wäre die Bildung von Baukolonnen schon an sich Bedingung.

Hierzu wird von sachverständiger Seite geschrieben:

Die für die Bahnunterhaltung bestehenden Schwierigkeiten sind vorstehend durchaus zutreffend dargelegt. Es ist auch anzunehmen, daß die mit der Unterhaltung des Oberbaues betrauten Beamten dem Vorschlag eigener Baukolonnen, deren Leute zu keinem anderen Zweck herangezogen werden sollen, sehr sympathisch gegenüberstehen werden. Dieser Vorschlag ist nicht neu, er ist mehrfach verwirklicht worden, doch nicht immer mit Erfolg. Bahnmeistereien, welche in verkehrsstarker Zeit fast den ganzen Bestand ihrer Leute an andere Dienststellen abgeben müssen, brauchen die ihnen zustehenden Tagewerke vollständig, um diese Leute in den verkehrsschwachen Zeiten durchzuhalten, haben also an Tagewerken nichts oder doch nicht genug übrig, was sie zur Abgeltung der Arbeit der Baukolonnen einsparen könnten. Gerade für sie wird das Verfahren daher wenig Nutzen bringen können. Eine Hauptschwierigkeit wird aber offenbar in der Frage der Löhnung liegen. Die Leute in der Baukolonne sollen zu leichterem anderen Dienst als in den Gleisen, zu Vertretungen im Betriebsdienst nicht herangezogen werden, sie haben wenig oder gar keine Aussicht, später in Beamtenstellen einzurücken, es fehlen ihnen also wesentliche Vorteile der anderen Bahnunterhaltungsarbeiter. Sie müßten hierfür einen Entgelt in beträchtlich höherer Löhnung finden, und das würde Schwierigkeiten mit den andern Bahnunterhaltungsarbeitern geben, die wenig Verständnis dafür zeigen würden, daß sie weniger Geld als die Kolonnenarbeiter bekommen sollen.

Die Rotten der Bahnunterhaltungsarbeiter werden ja wohl nach wie vor das Reservoir für den unteren Betriebsdienst bleiben müssen. Für die Bahnunterhaltung ist es aber von großem Wert, wenn, wenigstens soweit hiermit vereinbar, Stammrotten von Facharbeitern gebildet werden, die zu anderen Arbeiten nicht in Anspruch genommen werden, besonders da, wo zuverlässige Unternehmer nicht zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen. Versuche, die in dem Aufsatz erneut gegebenen Anregungen an geeigneten Stellen zu verwirklichen, sind daher für sehr begrüßenswert zu erachten.

Berichtigung.

dem in Nr. 13 abgedruckten Aufsatz: „Der neue Bentyp der Reichsbahnbeamten" befindet sich 363 in Spalte 1, Absatz 2, Zeile 9 ein sinnentstellender fehler. Es muß dort statt „Reichsbeamte" heißen „Reichsbeamte".

Allgemeines.

— Hundert Jahre Stilfserjochstraße. Im Jahre 1820, als Österl die ihm zugesprochenen Gebiete Oberitaliens übernommen entschloß sich die Staatsverwaltung zur Anlage des gen Straßenzuges ins Ortlergebiet, von Spondinig an der Vintschgauer Heeresstraße abzweigend, vorbei am Orte und hoch empor in die Region des ewigen Eises; von is 1825 dauerte der Bau der Straße auf das 2757 m hohe joch. Mit 44 Kehren, in breiter Anlage, erreicht die Straße den Jochübergang, wo bis vor kurzem noch Italien, Schweiz und Österreich ihre Grenzen hüteten und die Dreisprachenspitze nahe dem Jochübergang als Dreiländergrenze eine historische Sehenswürdigkeit war. Die Veränderungen, die inzwischen eingetreten sind, können als bekannt gelten. Dies ändert nichts an der Tatsache, daß die Stilfserjochstraße, erbaut vom Chefingenieur Donegani, in diesem Jahre ihre Jahrhundertfeier begehen kann und eines der schönsten Verkehrsbauwerke seiner Art ist.

— Die Höhe der Stundenlöhne in verschiedenen Ländern. Nach den Berechnungen der Stundenlöhne der Arbeiter der Welt, die von Wallstreet aufgestellt worden sind, ergibt sich nach einer Mitteilung der „Fkf. Ztg." folgende Übersicht: Wenn man die Höhe der in Amerika bezahlten Stundenlöhne mit 100 % annimmt, so beträgt dies in Deutschland, Österreich und Italien je 25 %, in Frankreich und Norwegen 35 %, in Schweden 40 und endlich in Holland 45 % der in Amerika gezahlten Löhne.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1924.

Kennzeichnend für die Vorgänge im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten während des Jahres 1924 ist eine Steigerung ihrer Leistungen und eine Verminderung ihrer Betriebskosten. Was zunächst den Verkehr anbelangt, so konnte man nach den ungewöhnlich hohen Anforderungen, die das Jahr 1923 an die Eisenbahnen gestellt hatte, kaum erwarten, daß im Jahre 1924 noch eine Steigerung eintreten würde, zumal in den ersten drei Monaten des Jahres 1924 eher eine gewisse Ruhe zu verzeichnen war und der Verkehr erst im Laufe des Sommers wieder erwachte, um dann im Herbst einen außerordentlichen Aufschwung zu nehmen. Es wurden insgesamt 48 527 227 Güterwagen beladen, d. s. nur 2,6 % weniger als im Vorjahr. Der Herbstverkehr hat alles bisher dagewesene übertroffen. In der am 25. Oktober zu Ende gegangenen Woche wurde die Höchstzahl der gestellten Wagen mit 1 112 345 erreicht; damit wurde die Höchstzahl des Vorjahres um 14 852, die höchste aller vorhergehenden Zahlen um 94 000 überschritten. Die Zahl der Tonnenmeilen war um 1 % größer als die bisherige Höchstleistung zur gleichen Jahreszeit. In den 13 Wochen vom 24. August bis 22. November sind 11 Millionen Wagen gestellt worden, und damit war die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in dieser Beziehung noch nicht erschöpft; sie halten dauernd noch 100 000 bis 250 000 Güterwagen auf Vorrat, und auch 5000 bis 7000 Lokomotiven standen noch als Aushilfe zur Verfügung. Ob es wirtschaftlich richtig ist, solche Mengen überschüssiger Betriebsmittel zu haben, kann mindestens zweifelhaft sein, wenn ein solcher Vorrat als Buffer natürlich auch sehr angenehm ist und die Verfügungen sehr erleichtert, die die Eisenbahnen in bezug auf die Verteilung ihrer Betriebsmittel zu treffen haben. Jedenfalls haben die Versender niemals zu klagen gehabt, daß ihnen die angeforderten Wagen nicht gestellt worden wären, und die Eisenbahnen rühmen sich, daß sie allen Anforderungen an Wagengestellung gerecht geworden wären.

Die zahlenmäßigen Aufzeichnungen über den Personenverkehr lassen nicht so deutlich wie beim Güterverkehr die Entwicklung erkennen, doch kann gesagt werden, daß der Personenverkehr schneller und ausgiebiger bedient worden ist als im Vorjahre.

Die geldlichen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes waren allerdings weniger günstig, als man nach den betrieblichen Leistungen hätte erwarten sollen. Die Verzinsung des Anlagekapitals mit 5,75 %, die das Verkehrsgesetz von 1920 und die Entscheidungen des Bundesverkehrsamtes als Regel hinstellen, ist wieder nicht erreicht worden. Sie betrug nur 4,3 % und blieb damit gegen 1923 mit 4,47 % noch etwas zurück. Der Grund dafür ist in Tarifermäßigungen zu suchen, die einen Einnahmeausfall von etwa 670 Millionen Dollar zur Folge gehabt haben.

Die amerikanischen Eisenbahnen sind lebhaft bemüht gewesen, ihre Betriebsleistungen den Anforderungen des Verkehrs anzupassen. Dazu haben sie ihre Anlagen ausgebaut und deren Ausrüstung vermehrt. Zu diesem Zweck haben sie bis zum 1. Oktober 1 077 000 Dollar ausgegeben. Die Eisenbahnen I. Klasse, also die auf große Entfernungen durchgehenden mit mehr als einer Million Einkommen im Jahre, die allein auf Grund eines Jahresrückblickes in Railway Age hier besprochen werden, haben 2100 neue Lokomotiven und 2700 Personenwagen beschafft. Am Ende des Jahres stand noch die Lieferung von 300 Lokomotiven und 45 000 Güterwagen aus, die bestellt waren.

Um den Eifer der Bediensteten anzuspornen, haben die Eisenbahnen ihnen erhebliche Zuwendungen gemacht, indem sie davon ausgingen, daß sie ohne deren Mitwirkung und guten Willen den an sie gestellten Anforderungen nicht würden genügen können. Endlich haben die Eisenbahnen, um ihre Betriebsleistungen zu erhöhen, durch zu diesem Zwecke gegründete Ausschüsse der Versender auf diese in dem Sinne eingew[…] daß bei der Aufgabe der Güter alles geschähe, was die E[…]gung der Transporte zu erleichtern vermag.

Soweit jetzt bereits festgestellt werden kann, haben die [Ein]nahmen der amerikanischen Eisenbahnen I. Klasse im Jahre [1924] 5970 Millionen Dollar, die Ausgaben 4557 Millionen betr[agen]. Gegen 1923 mit seiner noch nicht dagewesenen Einnahme [von] 6356,9 Millionen und seiner Ausgabe von 4943,9 Millionen br[…] das Jahr 1924 eine Verminderung der Einnahmen um 6 %, [zu]gleich aber auch eine Verringerung der Ausgaben um 8 %, [so] daß die Betriebzahl von 77,77 auf 76,30 % gefallen ist.

Geklagt wird über die hohe Besteuerung der Eisenbahne[n; es] waren 345 Millionen Dollar an Steuern zu entrichten. Die St[euer]last nimmt beständig zu. Die Steuern machen jetzt mehr […] als die Dividenden, während vor 10 Jahren der 2,5fache B[etrag] der Steuern für Dividenden ausgeworfen wurde.

Der Betriebsüberschuß ist 1924 fast genau derselbe geb[lieben] wie 1923: 975 Millionen gegen 977,6 Millionen. Darauf, da[ß bei] fallenden Einnahmen der Betriebsüberschuß fast der gleich[e ge]blieben ist, sind die Eisenbahngesellschaften natürlich sehr [stolz], und sie betonen, daß dies nur durch ihre Sparsamkeit und [die] Vervollkommnung ihrer Betriebseinrichtungen und -verf[ahren] möglich gewesen ist.

Die Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf die ver[schie]denen Dienstzweige und ihr Verhältnis zum Vorjahre ist au[s der] nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

Einnahmen

	1924	19[…]
	in Millionen	Do[llar]
Güterverkehr	4330	46[…]
Personenverkehr	1075	11[…]
Post	95	[illegible]
Eilgut	145	1[…]
Verschiedenes	325	3[…]
insgesamt	5970	63[…]

Ausgaben

	1924	19[…]
Strecken- und Gebäudeunterhaltung	809	8[…]
Unterhaltung der Betriebsmittel	1279	14[…]
Verkehrsausgaben	98	[illegible]
Betriebsausgaben	2166	23[…]
Allgemeine Unkosten	168	1[…]
Verschiedenes	37	[illegible]
insgesamt	4557	49[…]

Aus dem Rückgang der Ausgaben für die Unterhaltung [so]wo[hl] der baulichen Anlagen als auch der Betriebsmittel kan[n] ma[n] wohl schließen, daß die Folgen der Kriegszeit, während un[d nach] der alle Unterhaltungsarbeiten stark eingeschränkt w[er]d[en] mußten, nun überwunden sind und daß zurückgestellte [Unter]haltungsarbeiten nicht mehr nachzuholen sind.

Unter den Ausgaben sind 2840 Millionen gegen 3043 Mi[llionen] im Vorjahre für Löhne und Gehälter enthalten. Diese V[er]minderung der persönlichen Ausgaben um 6,7 % steht ein[er] V[er]minderung der im Eisenbahndienst beschäftigten Person[en um] 5,5 %, nämlich von 1 880 000 auf 1 775 000 gegenüber. Die [Leistungen] des einzelnen Mannes müssen also erhöht worden sein. [Der] mittlere Lohn ist allerdings von 1619 Dollar auf 1600 [Dollar] zurückgegangen. Der mittlere Stundenlohn ist von 62[…] C[ent] im Jahre 1923 auf 63,9 Cent im Jahre 1924 gestiegen, da[für ist] aber die Arbeitszeit, namentlich die Zahl der Überstun[den, ge]ringer geworden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

tellvertretung des Generaldirektors der Deutschen Reichs- ıesellschaft. WTB. meldet: Der Generaldirektor der ·hen Reichsbahn-Gesellschaft Oeser, der eine heftige Er- ıng überstanden hat, muß zur völligen Wiederherstellung Gesundheit auf ärztliche Anordnung einige Zeit seinem fernbleiben.

Einverständnis mit Herrn Oeser hat deshalb der Verwal- ıat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in seiner ıg vom 20. März 1925 beschlossen, den Vizepräsidenten des ltungsrates, Herrn Staatssekretär a. D. Dr. Stieler, zu be- ıgen, die Geschäfte des Generaldirektors auf die Dauer vei Monaten wahrzunehmen. Herr Dr. Stieler hat sein m 26. März angetreten.

mbau des Reichenbachviaduktes bei Hornberg (Schwarz- ıhn). Die in den Jahren 1867/73 von Gerwig erbaute ırzwaldbahn Offenburg-Triberg-Singen(-Konstanz) ist zwar le anderen Gebirgsbahnen an Tunneln, kleineren Brücken urchlässen sehr reich, weist jedoch im Gegensatz zu ihnen ıen einzigen Talübergang von Bedeutung auf, den Viadukt las Reichenbachtal bei Hornberg. Dieser merkwürdige nd hängt gewiß vor allem mit der Linienführung zu- ın, indem Gerwig im allgemeinen die Linie (u. a. mit cht auf die Schneeverhältnisse) tiefer als sonst üblich ins e hinein verlegte, so daß wohl sehr viele Tunnel, aber nur Talübergänge nötig wurden. Unter den letzteren ist, wähnt, nur der Reichenbachviadukt ein größeres Bauwerk. rde mit der ganzen Linie 1873 dem Betrieb übergeben, st eingleisig, später (1888) doppelgleisig. Wie damals ein üblich, wurde er in Eisen ausgeführt; aber mit der ren Zunahme des Zuggewichtes und der Steigerung der schwindigkeit ergab sich wiederholt die Notwendigkeit er Umbauten und Verstärkungen. Nachdem dann wäh- l es Krieges die Reparaturarbeiten auf ein Mindestmaß be- kt worden waren, konnte das alte Bauwerk den neuer- weiter gesteigerten Anforderungen nicht mehr genügen, sich die Reichsbahndirektion Karlsruhe zu einem völligen der Neubau entschließen mußte. Den Schönheiten des haftsbildes entsprechend, wählte sie — wie das schon auf Strecken im Schwarzwald, so bei der verlängerten talbahn geschehen war — die Ausführung in Stein, m der Plan, an Stelle der Brücke einen Damm aufzuwerfen, cherweise aufgegeben worden war; ein solcher Damm las ins Gutachtal einmündende Reichenbachtal samt der Umgebung in unverantwortlicher Weise verschandelt. m man sich so für einen Steinbau entschieden hatte, noch die Frage, ob das Tal in einem einzigen Bogen ehreren Öffnungen überbrückt werden solle, der Lösung. hier gab die Rücksicht auf das Landschaftsbild, in das ein r weiter Bogen sich schlecht eingefügt hätte, den Aus- und man wählte ein Projekt zur Ausführung, das sieben l als Stütze vorsah. Da einer dieser mächtigen Pfeiler in das Bett des Reichenbaches zu stehen gekommen so wurde im Frühling 1924 zunächst das Bachbett ver- d dann im Mai mit dem eigentlichen Bau begonnen. Dieser ganze Zeit über in den Händen der bekannten Firma Bilfinger in Mannheim. Der neuerbaute Viadukt kam lbar neben dem alten talaufwärts zur Ausführung; die ng der Pfeiler, die betoniert wurden und eine geschmack- ranitne Außenverkleidung erhielten, begegnete bei den rigen Bodenverhältnissen großen Schwierigkeiten, doch der ganze Bau — dank dem vergangenen milden Winter he Fortschritte, so daß mit seiner Vollendung noch im lau- Jahr bestimmt gerechnet werden kann. Man hofft, von dai an bereits eines der drei Gleise des neuen Viaduktes rieb nehmen zu können, alsdann die alte Brücke abzu- und zu verschrotten, um schließlich etwa Anfang Ok- d. J. den ganzen Neubau betriebsfertig zu h. Die Höhe der Fahrbahn über dem Tal beträgt 24 m, rd der Viadukt rund 150 m lang ist. Mit seiner Fertig- g geht ein alter Wunsch der Anlieger der Schwarzwald- Erfüllung, und da gleichzeitig auch die kleineren Eisen- in Stein neugebaut und die Tunnel fast durchgehends sgemauert werden, so darf die ganze Gebirgsstrecke kurzem als neu hergerichtet gelten und auch für den en Durchgangsverkehr aufnahmefähig sein. Es wird un- sen Umständen mit besonderer Genugtuung begrüßt, daß menden Sommer erstmals wieder internationale Schnell- ber die berühmten Doppelschleifen der Schwarzwaldbahn werden, eine Maßnahme, die ohne die erwähnten Um- und ten zwar nicht unmöglich gewesen, aber doch mindestens rschwert worden wäre.

— **Einführung der Sommerzeit im besetzten Gebiet.** In der Nacht vom 4. zum 5. April wird im besetzten Gebiet die west- europäische Sommerzeit eingeführt. Da in Deutschland von der Einführung der Sommerzeit abgesehen worden ist und die mitteleuropäische Zeit bestehen bleibt, stimmen die Uhren als- dann überein, und die jetzt bestehenden Zeitunterschiede auf den Übergangsstationen fallen weg. Bei Rückkehr zur westeuro- päischen Zeit, die in der Zeit vom 3. zum 4. Oktober stattfindet, treten selbstverständlich die alten Abweichungen wieder ein.

— **Nachlösen von Fahrkarten in den Zügen.** Die Reisenden unterlassen es häufig, in den Zügen rechtzeitig Karten nachzu- lösen. Als rechtzeitige Meldung gilt noch, wenn der Reisende bei Benutzung von Abteilzügen spätestens nach dem Einsteigen dem Schaffner durch das Fenster hindurch mitteilt, daß er eine Fahrkarte, Übergangskarte oder Schnellzugzuschlags- karte nachlösen müsse.

In D-Zügen genügt es, wenn der Reisende sich beim erst- maligen Erscheinen des Schaffners im Wagen meldet, und zwar nur dann, wenn der Reisende mit seiner Meldung der Frage des Schaffners nach den Fahrkarten zuvorkommt. Hat sich der Reisende beim erstmaligen Erscheinen des Schaffners im Wagen nicht gemeldet, auch wenn der Schaffner, ohne in den einzelnen Abteilen nachzufragen, nur durch den Wagen hindurchgegangen ist, so wird das erhöhte Fahrgeld eingezogen.

Es liegt also im Interesse jedes Reisenden, der Karten nach- zulösen hat, daß er hiervon den Schaffner rechtzeitig benach- richtigt, um sich vor Zahlung erhöhten Fahrgeldes zu schützen.

— **Geschäftsordnung des Reichsbahngerichts.** Der Präsident des Reichsgerichts hat für das zur Entscheidung von Streitfällen zwischen der Reichsregierung und der Deutschen Reichsbahn- Gesellschaft über die Auslegung der Bestimmungen dieses Ge- setzes und der Gesellschaftssatzung oder über sonstige ähnliche Fragen beim Reichsgericht gebildete besondere Gericht eine Geschäftsordnung erlassen, die im Reichsgesetzblatt Teil II, Nr. 14, Seite 112 veröffentlicht ist.

— **Der Personenverkehr des Leipziger Hauptbahnhofs während der Frühjahrsmesse.** Obwohl zum Teil die übrigen Leipziger Stadtbahnhöfe dem bedeutenden und sich ständig vergrößernden Ausstellungsgelände der Technischen Messe günstiger liegen, hat allein der Hauptbahnhof Leipzig folgenden Messeverkehr, so- weit er sich überhaupt örtlich erfassen läßt, aufzuweisen: a) verkaufte Fahrkarten 298 170 Stück, obwohl ein großer Teil der Reisenden mit Meßsonderzugkarten und Rückfahrkarten fährt, die hierin nicht enthalten sind; b) Eingangsgepäck 10 133 Stück = 423 330 kg, c) Abgangsgepäck 8477 Stück = 302 283 kg, d) Eingangsexpreßgut 17 669 Stück = 516 058 kg, e) Abgangsexpreßgut 14 854 Stück = 342 855 kg, f) Handgepäck- aufbewahrung 79 279 Stück auf 60 451 Scheine. Zur Bewältigung dieses Messeverkehrs wurden außer den täglich regelmäßig ver- kehrenden 296 Zügen noch 260 ankommende und 249 abgehende Sonderzüge abgefertigt.

— **Ausbesserungswerk Opladen.** Die Reichsbahndirektion in Köln veranstaltete am 23. März vorm. im Rahmen der wärme- wissenschaftlichen Tagung auf Anregung der Messeleitung eine Besichtigung der wärmetechnischen Anlagen ihres Ausbesse- rungswerks in Opladen. Sie hatte zu diesem Zwecke einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, der etwa 50 Teilnehmer nach Opladen brachte. Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Velte begrüßte die Erschienenen im Auftrage der Reichsbahnverwaltung. Er knüpfte an die wärmetechnische Ausstellung der Reichsbahn auf der Kölner Messe an, wo eine Reihe von wärmetechnischen An- lagen, insonderheit die weitgehende Verwendung von Generator- gas für Heiz- und Schmiedezwecke, die in verschiedenen Werk- stätten von der Reichsbahn ausgeführt wurden, gezeigt werden.

Im Anschluß an diese Ausführungen erläuterte Reichsbahnrat Poppe die nach neuzeitlichen Gesichtspunkten erfolgte Um- stellung der wärmetechnischen Anlagen des Opladener Werkes. Bisher wurde dort Drehstrom gekauft und Gleichstrom mit Saug- gasmaschinen selbst erzeugt. Die vor 20 Jahren aufgestellten Sauggasmaschinen waren verschlissen, und die vorhandene alte Kesselanlage, die mit 4—8 Atm. betrieben wurde, konnte trotz einer Heizfläche von 2000 qm den Bedarf an Heizdampf nicht decken.

Die neue Anlage besteht aus drei Kesseln mit 1150 qm Heiz- fläche und arbeitet mit 20 Atm., 350° Überhitzung und Rauch- gasvorwärmung. Die Kessel werden mit Lokomotivrauch- kammerlösche und einem Zusatz von gasreicher Kohle betrieben. Nach Verbesserung der Heizungsanlage versorgen diese Kessel das ausgedehnte Werk nicht nur mit Heizdampf, sondern auch mit Dampf für die Kraftanlage. Der gesamte Strom wird jetzt durch eine Tandemdampfmaschine von 1500 PS Höchstleistung erzeugt. Im Hochdruckzylinder wird der Dampf von 19 auf 6 Atm. entspannt. Aus dem Aufnehmer zwischen Hoch- und

Niederdruckzylinder können bis zu 11 000 kg Dampf von 6 Atm. für Heizleitungen, die zahlreichen Prüfleitungen und den Betrieb der Dampfhämmer entnommen werden. Mit dem Abdampf dieser Hämmer wird eine große Abkochanlage betrieben, so daß der Dampf hier voll ausgenutzt werden kann. Der Abdampf der Maschine und des vorhandenen Dampfkompressors findet nach sorgfältiger Entölung für Heizzwecke Verwendung. Die alten Sauggasgeneratoren wurden für Druckgas umgebaut und arbeiten mit Braunkohlenbrikettvergasung für die Schmiedeöfen.

Nach sorgfältiger Schätzung werden in Zukunft im Jahre etwa 5000 t Kohlen gegen früher 9000 t gebraucht. Die bisher für Schmiedeöfen notwendigen Kohlen sind hierbei nicht berücksichtigt. Außerdem werden die Kosten für den gekauften Strom etwa 1,4 Millionen K.-W.-Stunden gespart. Den interessanten Ausführungen schloß sich ein Rundgang durch das Werk an, der die Teilnehmer in hohem Maße befriedigte.

— **Mitropa.** Die ordentliche Generalversammlung der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft genehmigte den Abschluß für das am 31. Mai 1924 beendigte Geschäftsjahr, das sich auf 18 Kalendermonate erstreckte. An Dividende wird eine Goldmark auf die Aktie bzw. den Genußschein zu 1000 Papiermark ausgeschüttet. Das nächste Geschäftsjahr wird sich auf die Zeit vom 1. Juni 1924 bis zum 30. November 1924, mithin auf sechs Kalendermonate erstrecken. Gleichzeitig genehmigte die Generalversammlung die zum 1. Juni 1924 aufgestellte Goldmarkeröffnungsbilanz. Das Kapital wird im Verhältnis 50 : 1 zusammengelegt, so daß künftig das Grundkapital der Gesellschaft aus 960 000 *M.* Vorzugsaktien und 9 600 000 *M.* Stammaktien sowie das Genußscheinkapital aus 10 560 000 *M.* Genußscheinen bestehen wird. Die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats wurden wiedergewählt, mit Ausnahme der wegen ihres Übertritts in den Ruhestand freiwillig ausscheidenden Herren Ministerialdirektor Pape und Ministerialrat Ruckdeschel. An deren Stelle wurden auf Vorschlag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Herren Reichsbahndirektor Lessing in Berlin und Reichsbahndirektor Gottfried Fischer in München neu in den Aufsichtsrat gewählt. Außerdem wurden neu gewählt: Sir Reginald Brade in London an Stelle des bereits früher ausgeschiedenen Sir Henry Worth Thornton, Generaldirektors der Canadian National Railways, ferner Herr Direktor Ritter von der Hamburg-Amerika-Linie an Stelle seines in den Ruhestand getretenen Kollegen v. Holtzendorff und Herr Geheimrat Otto Fischer in Stuttgart an Stelle des verstorbenen Herrn v. Kaulla. Aus dem Vorstand ausgeschieden und neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde außerdem Herr Alfred Clausius, Generaldirektor der S. A. Transcontinent in Genf.

— **Gründung eines deutsch-italienischen Touristenverbandes.** Unter dem Namen „Touring Club Italo-Tedesco, Deutsch-Italienischer Touristenverband" ist vor kurzem eine aus deutschen und italienischen Mitgliedern bestehende Vereinigung gegründet worden, die sich die Förderung des Touristenverkehrs von Italien nach Deutschland und umgekehrt zum Ziele gesetzt hat. Neben den Geschäften des Reisebureaus sollen Einrichtungen geschaffen werden, die den Reisenden in beiden Ländern ein rasches Zurechtfinden ermöglichen, sie mit dem erforderlichen Informationsmaterial versorgen und ihnen an Ort und Stelle Beratung und Unterstützung aller Art sichern. Wissenschaftliche Reisen und sportliche Veranstaltungen von einem zum anderen Lande sind dabei in Aussicht genommen. Der Sitz der Vereinigung für Italien ist Neapel, für Deutschland München. Für Juni ist zunächst eine Gesellschaftsreise von Neapel nach München und nach anderen deutschen Orten in Aussicht genommen.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen der Verwaltungsakademie.** Zu den Mitteilungen in Nr. 13, S. 385 dieser Zeitung wird uns noch folgendes geschrieben: Die Verwaltungsakademie Berlin hat schon im verflossenen Wintersemester zahlreiche Vorlesungen über die Neugestaltung der Deutschen Reichsbahn, insonderheit über deren Organisation, finanzielle Aufgaben und Personalpolitik durch berufene Lehrkräfte halten lassen. Für den Besuch dieser Vorlesungen kamen indessen überwiegend nur solche Beamte in Frage, die in Berlin oder seiner nächsten Nähe wohnen. Da aber die Akademie streng darauf bedacht ist, auch auswärtigen Beamten diesen Besuch zu ermöglichen, so hat sie sich unter nicht unbedeutenden Opfern entschlossen, ähnlich wie in den Vorjahren auch in diesem Jahr eine Eisenbahnwissenschaftliche Woche abzuhalten. Die Vorlesungen sollen sich im allgemeinen auf die gleichen Gebiete erstrecken wie im Wintersemester, und die verkürzte und dafür verdichtete Form des Unterrichts soll auch jenen Beamten, die nicht am Sitze einer Beamtenhochschule wohnen und ihren Dienstort nur auf kurze Zeit verlassen können, Gelegenheit geben, einen wissenschaftlichen Überblick über die neuen Verhältnisse bei der Reichsbahn zu bekommen.

Außer den bereits genannten Vortragenden hat auch der der Gruppenverwaltung Bayern, Staatssekretär v. Frank, einstündigen Vortrag, dessen Thema noch vorbehalten in Aussicht gestellt.

Die vom 20. bis 26. April d. J. währende Woche wird den Reichsverkehrsminister Dr. Krohne und den sekretär a. D. Stieler am 20. April, vormittags 10 Uhr, im Aulagebäude der Universität eröffnet. An die Eröffnung sich unmittelbar die Vorlesung des Staatssekretärs Stieler die Grundlagen der Gütertarife der Reichsbahn-Gesellscha

Diesen Ausführungen sei hier ein Gedanke beigefügt Ministerialrat Daniels (Reichsministerium des Innern) Festschrift niederlegte, die zum fünfjährigen Bestehen der waltungsakademie Berlin im vorigen Jahre erschien: minder wichtig für den Erfolg eines solchen Kurses als die same Aufstellung des Lehrplanes ist die Vorbereitung, Hörer unbedingt schon in der Heimat treffen müsse sorgfältiger und zweckmäßiger die Vorbereitung, desto ist die Fähigkeit und Freudigkeit der inneren Anteilnahm der Enderfolg."

— **Wagenlieferungen auf Reparationskonto.** Aus Paris unterm 25. März gemeldet: Die Reparationskommission ha Genehmigung zur Erteilung eines Auftrages von 3300 Eise wagen an zwei deutsche Firmen erteilt, die an die Paris Mittelmeerbahn auf Reparationskonto geliefert werden Die Lieferung von 1800 Wagen ist den Boekelwerken in wied und von 1500 Wagen der Bahnbedarfs A.-G. in Dar übertragen worden.

— **Eisenbahn-Erholungsheim Niederdollendorf (Rhein)** 6. April d. J. wird dieses Heim nach völliger Instands wieder eröffnet. Es liegt am Fuße des Siebengebirges besetzten Gebiet, unmittelbar am Rhein und am Ausga Königswinter, gegenüber dem Kurort Godesberg. Vom B Niederdollendorf (Strecke Köln-Rüdesheim) 5 Minuten Bahnhof Königswinter 25 Minuten entfernt. Der Tag beträgt 4,50—5 *M.*, dazu 5 % Trinkgeldablösung einschl Wäsche. Das Heim hat freundliche Gastzimmer mit Betten, großen Garten, schattigen Obstbaumhof am eigenes Strandbad am Rhein und alle Bequemlichkeiten u nehmlichkeiten der Neuzeit. Meldungen an Bezirksverba Eisenbahnvereine, z. H. des Eisenbahn-Oberinspektors Ha Elberfeld, Reichsbahndirektion.

— **Rohstahlgemeinschaft.** In dem vom 1. November 1 geltenden Vertrage der eine Abteilung des Stahlwerks-Verba des in Düsseldorf bildenden Rohstahlgemeinschaft, über in Nr. 8, S. 229, berichteten, war ein erstmaliges Künd recht zum 1. November d. J. vorgesehen. Es sollte gewissermaßen eine Probezeit geschaffen werden, innerh ren jeder Gesellschafter Gelegenheit hatte, sich über die tische Auswirkung der Gemeinschaft Klarheit zu schaff haben nun in den letzten Wochen Beratungen stattge die das Ergebnis hatten, daß der Zusammenschluß der in der Rohstahlgemeinschaft zunächst bis zum 31. De 1926 verlängert wurde. Es besteht begründete Aussicht, Dauer der Rohstahlgemeinschaft demnächst auf volle fün beschlossen wird, nachdem verschiedene Fragen nach durch eine hierfür eingesetzte Kommission geklärt word Ferner beschloß die Rohstahlgemeinschaft für April ei schränkung der Rohstahlerzeugung in der gleichen Hö für März, also um 15 %, wieder mit der Maßgabe, da Einschränkung sich nicht auf Halbzeug und Feinbleche soll, um die Befriedigung des Bedarfs in diesen Erzeu nicht in Frage zu stellen.

Nachdem nunmehr die Rohstahlgemeinschaft eine Grundlage erhalten hat, wird die Bildung der Unterv wieder energisch betrieben. Der Halbzeugverban bekanntlich formell schon seit dem 1. Januar d. J. beste seine Verkaufstätigkeit noch nicht aufnehmen können, ders nicht mit Rücksicht auf die deutsch-französischen lungen, in denen auch von der Hereinnahme einer g Menge lothringischen Halbzeugs die Rede ist. In die sicht läßt die Lage sich noch nicht übersehen. Das Rö syndikat (Röhrenverband G. m. b. H., Düsseldorf) geschlossen. Der Verband wird seine Verkaufstätigk 1. April 1925 aufnehmen. Der Verband umfaßt alle de röhrenerzeugenden Werke und auch einzelne slowakische Werke. Zum Ehrenvorsitzenden wurde Thyssen, zum Vorsitzenden Generaldirektor Pastor (mannröhren-Werke) ernannt. Die Verhandlungen zur eines Walzdrahtverbandes, die eine Zeitlang hatten, werden jetzt wieder aufgenommen. Man da hoffen, daß in nicht allzu ferner Zeit man zu einer Teile befriedigenden Lösung der Frage der Eisenverbä langen wird.

Rückgang des deutschen Außenhandels. Im Februar weist der deutsche Außenhandel gegenüber dem Vormonat beträchtlichen Rückgang auf. Es betrug die

Einfuhr: in 1000 RM. nach Gegenwartswerten	Jan. 1925	Febr. 1925
ebende Tiere	7 027	6 123
ebensmittel und Getränke	343 368	317 044
ohstoffe und halbfertige Waren	676 195	584 093
ertige Waren	255 874	163 899
... Warenverkehr	1 282 464	1 071 159
Gold und Silber¹)	89 611	53 541
Zusammen	1 372 075	1 124 700
Ausfuhr:		
ebende Tiere	2 338	1 688
ebensmittel und Getränke	47 741	47 791
ohstoffe und halbfertige Waren	129 695	99 538
ertige Waren	515 883	480 826
... Warenverkehr	695 657	629 843
Gold und Silber¹)	1 788	1 574
Zusammen	697 445	631 417

Hiernach ist die Einfuhr im Februar gegenüber dem Vormonat um 247 Mill. zurückgegangen; gleichzeitig zeigt auch die Ausfuhr eine Verminderung um 66 Mill. RM. Die Passivität der Handelsbilanz beträgt 493 Mill. RM.

Österreich.

— Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Der heutigen Nummer unseres Blattes liegt ein Güterfahrplan dieser Gesellschaft bei, welcher die Frühjahrs- und Sommerfahrordnung für den beschleunigten Frachtgutverkehr, ferner für den Eil- und Expreßgutverkehr für 1925 enthält, den wir der Beachtung unserer Leser empfehlen.

Ungarn.

— Unmittelbarer Eisenbahnverkehr zwischen ungarischen und ... ischen Stationen. Die starken Wertschwankungen der ungarischen und fremden Valuten hatten seinerzeit im Eisenbahnverkehr mit dem Ausland den Frankaturzwang unvermeidlich gemacht. Mit der Besserung der bezüglichen Zustände zögerten die ungarischen Eisenbahnen nicht bei den ausländischen Eisenbahnen auf die Aufhebung des Frankaturzwanges einzuwirken, was vom Gesichtspunkte des verfrachtenden Publikums eine wesentliche Erleichterung bedeutet. Es gelang auch tatsächlich, die Aufhebung des Frankaturzwanges in jeder Richtung durchzuführen. Eine Ausnahme machte nur der Verkehr mit Rumänien und Deutschland. Inzwischen ist auch mit Rumänien eine grundsätzliche Vereinbarung abgeschlossen worden; auch steht die Aufhebung des Frankaturzwanges eine Abänderung jener Bestimmungen bevor, die im Verkehr Ungarns mit Deutschland, Österreich und der Tschechoslowakei seinerzeit ins Leben gerufen wurden. Die bezüglich des deutschen Verkehrs demnächst erscheinende Ankündigung enthält Bestimmungen, die auch sonst erleichternde Änderungen in sich fassen. So hat sich die Liste der vom dem unmittelbaren Verkehr ausgeschlossenen Gegenstände erheblich vermindert, aus der gerade jene Waren gestrichen wurden, hinsichtlich deren die meisten Zweifel und Bedenken aufgetaucht waren. In demselben Geiste wurden auch die Tarifbestimmungen festgesetzt, mit deren Inslebentreten der unmittelbare Verkehr auch zwischen Ungarn und Dänemark, Schweden und Norwegen wird aufgenommen werden können. Bezüglich all dieser Relationen ist auch die Erstellung direkter Frachtsätze in Aussicht genommen.

— Fahrpreisermäßigung für landwirtschaftliche Arbeiter. Auf Veranlassung des Ackerbauministers hat der Handelsminister gestattet, daß die zur Verrichtung von vertragsmäßig übernommener landwirtschaftlicher Arbeit in Gruppen reisenden bestätigten Schnitter und andere landwirtschaftliche Arbeiter auf den Linien der Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Lokalbahnen bei der Hin- und Rückreise zu und von der Arbeitsstätte die 3. Wagenklasse der Personen- und gemischten Züge mit einer zur Hälfte ermäßigten Fahrkarte benutzen dürfen. Die Begünstigung gilt nur für die Zeit vom 1. April bis zum 31. Oktober und kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die Arbeiter zumindest in Zwölfergruppen reisen. Eine Gruppe mit weniger Teilnehmern hat den begünstigten Fahrpreis für 12 zu bezahlen. Der Umstand, daß die Reise zur vertragliche Arbeitsverpflichtung erforderlich ist, muß bei der Kartenlösung durch ein behördliches Zeugnis jener Gemeindevorstehung nachgewiesen werden, vor der der Arbeitsvertrag abgeschlossen wurde.

¹) Nicht bearbeitet, Gold- und Silbermünzen.

Übrige europäische Länder.

— Motorwagen auf der schwedischen Ostküstenbahn. Die Ostküstenbahn, die im Herbst dem Verkehr eröffnet werden soll, will vier Motorwagen in Betrieb stellen, die nach verschiedenen Richtungen bedeutsame Neuerungen bringen. Sie werden sehr groß und geräumig sein. Die Länge wird ungefähr 22 m und die Anzahl der Sitzplätze in jedem Wagen ungefähr 100 betragen.

Das Interessanteste an diesen Wagen wird aber die Triebkraft und die Kraftüberführung sein. Sie werden so eingerichtet sein, daß sie entweder mit Motorsprit — nicht Spritbenzin, sondern eine Mischung von 75 % Sprit und 25 % Benzol — oder mit Holzkohlengas betrieben werden können. Dazu werden sie außer mit Tanks für flüssigen Brennstoff mit zwei Generatoren für Holzkohlengas versehen. Jeder der beiden Generatoren hat 100 PS, also zusammen 200 PS. Holzkohlengas, das ja schon als Triebkraft sowohl bei Lastautomobilen als bei Eisenbahnmotorwagen in Anwendung gekommen ist, wird bekanntlich derart erzeugt, daß man eine Mischung von Luft und Wasserdampf über glühende Holzkohle gehen läßt.

Ob die Wagen mit Sprit oder Holzgas betrieben werden, immer wird heimischer Motorbrennstoff in Anwendung kommen und zwar braucht dieser Brennstoff nicht von weit her geholt zu werden, denn die Ostküstenbahn läuft durch ein Gelände, in dem sich sowohl Sulfitspritfabriken als auch Kohlenmeiler vorfinden.

Das Wichtigste und Bedeutsamste an den neuen Motorwagen dürfte die Kraftübertragung sein. Elektrische Übertragung ist zwar gut, stellt sich aber teuer, und billigere Bauarten werden aus verschiedenen Gründen nicht als befriedigend beurteilt. Die Ostküstenbahn wird hydraulische Kraftübertragung nach System Nydqvist, einer neuen schwedischen Erfindung, anwenden. Wenn diese Übertragung in der Ausübung das hält, was sie verspricht, wird sie für den Übergang der schwedischen Bahnen auf Motorbetrieb von Bedeutung sein.

Die neuen Wagen sollen bei Nydqvist und Holm in Trollhättan gebaut werden. Sie sollen im Herbst d. J. geliefert und teils im Vorortverkehr der Städte und teils im Ortsverkehr, z. B. zwischen Sundsvall und Härnösand verwendet werden.

— Planung großer Wasserwege in Rußland. Die Frage der Erbauung eines Wasserweges Wolga-Don-Asowsches Meer ist in bejahendem Sinne von der Sowjetregierung entschieden worden. Laut Berechnung sollen die Kosten 120 Millionen Rubel betragen. Für 1925 wird die Sowjetregierung 25 Millionen Rubel für die ersten Arbeiten anweisen. Der Bau von Wasserstraßen wird die Beförderung des Baku- und Grosnyjnaphthas, Fisch von Astrachan, Getreide von Wolga-Kama, Steinkohle vom nördlichen Dongebiet und persicher Waren bedeutend verbilligen.

— Die Aktien des an Rumänien gefallenen Teils der Arad-Csanáder-Bahn. Bekanntlich wurden die Eisenbahnaktien, die von Deutschland unter dem Titel der Wiedergutmachung an die Reparationskommission eingeliefert worden sind, von dieser öffentlich versteigert. Als Deutschland seinerzeit die Aktien, darunter auch etwa 5400 Stück solche der Arad-Csanáder Vereinigten Eisenbahnen, übergeben hat, wurden die Nachfolgestaaten durch die Reparationskommission aufgefordert, die Eisenbahnaktien, auf die sie Anspruch erheben, innerhalb einer Anschlußfrist zu übernehmen. Der Termin ist verstrichen; Rumänien erhob auf die Aktien keinen Anspruch, und so sind diese endgültig in das Eigentum der Reparationskommission übergegangen. Die Reparationskommission hat sich in der Folge als Hauptaktionär der Arad-Csanáder Vereinigten Eisenbahnen in sämtlichen Generalversammlungen der Eisenbahnaktiengesellschaft seit Anfang 1923 durch ihren regelrecht bestellten Beauftragten vertreten lassen. Mittlerweile haben die rumänischen Staatseisenbahnen die rumänischen Linien der Eisenbahn am 1. Februar 1923 in staatliche Verwaltung übernommen; die auf die staatliche Verwaltung bezüglichen Verhandlungen sind jedoch zwischen der rumänischen Regierung und der Eisenbahndirektion erst nachträglich eingeleitet worden. Der rumänische Staat hat gegen die Teilnahme der Reparationskommission als Hauptaktionär an den Generalversammlungen nie Einwendung erhoben, obwohl das rumänische Gesetz über die Liquidierung des Eigentums der Untertanen der früheren feindlichen Staaten bereits am 13. Juli 1923 erschienen ist. Erst später, als die Verhandlungen mit der Eisenbahn auf einen toten Punkt angelangt waren, stellte sich die rumänische Regierung auf den Standpunkt, daß die aus den Aktien fließenden Rechte, obwohl

Rumänien die Aktien nicht übernommen hat, ihr zustehen, und daß sie daher berechtigt sei, auf die Bedingungen der staatlichen Verwaltung Einfluß zu nehmen. In der am 9. November 1924 stattgefundenen ordentlichen Generalversammlung der Eisenbahnaktiengesellschaft erklärte nun der Vertreter der Reparationskommission, daß die strittigen Aktien ausschließliches Eigentum der Wiedergutmachungskommission bilden, was die Reparationskommission später auch dadurch zum Ausdruck brachte, daß sie die Aktien versteigern ließ. Die rumänische Regierung protestierte gegen die Versteigerung, doch wurden die Aktien am 13. März d. J. trotzdem tatsächlich veräußert. Noch vorher, am 24. Februar, ließ aber Bratianu, mit Berufung auf das Gesetz über die Liquidierung des Eigentums ehemaliger feindlicher Untertanen, die aus den Aktien fließenden Rechte zugunsten des rumänischen Staates durch den Arader Gerichtshof pfänden.

— **Rumänisch-südslawische Verkehrsfragen.** Eine der vielen Seltsamkeiten, die durch die Zerstückelung des alten ungarischen Eisenbahnnetzes entstanden sind, ist auch die nunmehr bald sieben Jahre währende Unterbrechung der auf eine 70jährige Geschichte zurückblickenden ältesten Orientlinie B u d a p e s t - S z e g e d i n - T e m e s v a r - B a z i a s c h.

Diese Linie gelangt nämlich heute unmittelbar hinter Szegedin auf südslawischen Boden, erreicht etwa 60 km weiter, vor Hatzfeld (Jimbolea), die rumänische Grenze, tritt nach etwa 140 km, vor Werschetz, wieder auf das Gebiet des S. H. S.-Staates, um nach weiteren 54 km, etwa 8 km vor dem rumänischen Donauhafen Baziasch, zum vierten Male das Staatsgebiet zu wechseln.

Rumänien ist es bisher nicht gelungen, zu erreichen, daß Südslawien den Verkehr Temesvar-Baziasch freigibt, und so ruht der Eisenbahnverkehr zu diesem einst so bedeutenden Donauhafen vollständig, von dem aus, als der damaligen Endstation aller Eisenbahnen nach dem Osten, Karl von Hohenzollern, nachmaliger König von Rumänien, am 20. Mai 1866 seine berühmte Inkognito-Donaureise als Passagier II. Klasse nach seinem neuen Lande unternahm.

Ebenso ruht der Gesamtverkehr auch auf den Seitenlinien W e r s c h e t z - L u g o s c h und J a s e n o w a - O r a w i t z a bzw. die rumänischen Züge verkehren nur bis zu dem, der Grenze zunächst gelegenen rumänischen Bahnhofe.

Auch die soeben beendigte rumänisch-südslawische Eisenbahnkonferenz änderte an diesem Zustande nichts, die südslawischen Abgeordneten erklärten auch diesmal, „keine Anweisung“ zu haben, über diese Angelegenheit zu verhandeln. Es scheint, daß Südslawien glaubt, seinen Vorteil wahrzunehmen, wenn es die Verkehrsperre zwischen den beiden, früher eine so blühende wirtschaftliche Einheit bildenden Hälften des Banates solange als irgend möglich bestehen läßt.

Auf der anderen Seite, gegen Szegedin zu, hat Südslawien die Durchfahrt dagegen endlich freigegeben und das reiche rumänische Banat mit seinem großstädtischen Vororte Temesvar erhält seine unmittelbare Verbindung mit dem Westen wieder, die es bisher nur auf dem Umwege über Arad hatte.

— **Eisenbahnunglück in Rumänien.** Die seit Beginn dieses Jahres laufende Serie von schweren Unglücksfällen in Rumänien hat am 19. März wieder eine Fortsetzung zu verzeichnen gehabt. Zwischen den Bahnhöfen **Sărățuica und Căzăneşti** der Linie Ploescht-Slobosia stießen zwei Güterzüge in voller Wucht aufeinander. Ein Zugführer und zwei Bremser wurden als Leichen unter den Trümmern hervorgezogen. Die Ursache: Leichtsinn und Unaufmerksamkeit des beteiligten Personales.

— **Amtsstelle für den internationalen Verkehr der rumänischen Staatsbahnen.** In der Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen wurde unter Leitung des gewesenen Regionaldirektors (Direktionspräsidenten) F i l i t t i eine Amtsstelle für den internationalen Verkehr (O. C. I. = Oficiul de comunicație internaționale) eingerichtet, mit der Aufgabe, alle Angelegenheiten, die den zwischenstaatlichen Verkehr betreffen, einer einheitlichen Regelung zuzuführen.

— **Milchsammeldienst für Bukarest.** Die rumänische Staatsbahn läßt neuerdings auf Betreiben des Bürgermeisteramtes von Bukarest mit den fahrplanmäßigen Nachtpersonenzügen täglich je einen eigenen Milchwagen von Winzendorf bei Karlsburg über Hermannstadt durch den Rotenturmpaß und einen anderen von Schässburg über Kronstadt-Predeal nach Bukarest verkehren. Es ist das ein erster bescheidener Ansatz zu einer planmäßigen Lebensmittelversorgung der rumänischen Hauptstadt, unter Heranziehung weiter abgelegener Überschußgebiete.

— **Bergzuschläge auf dem Gotthard.** Die Tessiner Regierung hat der Bundesregierung im vorigen Jahre eine Reihe von Forderungen politischer und wirtschaftlicher Natur vorgelegt, unter denen auch das Verlangen nach Abschaffung der Bergzuschläge auf der Gotthardlinie eine besondere Rolle Nunmehr soll der Bundesrat sich endgültig damit einver erklärt haben, daß auf der Gotthardlinie die Zuschläge im verkehr vom 1. Januar 1926 an aufgehoben werden, dage das Begehren um Beseitigung der Zuschläge im Personen vorläufig noch abgelehnt worden sein.

— **Beteiligung des Bundesrates an der Furkabahn.** De Nr. 10, S. 294 dieser Zeitung erwähnte Bundesratsbeschl die Gewährung eines Beitrages zu den Kosten der Erw und des Ausbaues der Furkabahn ist inzwischen vom rat und in der letzten Märzsession nun auch vom Nat angenommen worden. Die Versteigerung ist nunmehr 4. April angesetzt worden.

— **Zum Kraftwagenverbot in Graubünden.** Im Janu war im Kanton Graubünden der Gesetzesentwurf über d gabe der Handels- und Verbindungsstraßen und der Be gänge in Graubünden für den Automobilverkehr abgeleh den (vgl. Nr. 5 S. 144 d. Ztg.). Nunmehr haben sich die am wagenverkehr beteiligten Kreise Graubündens zusamme es hat sich ein Initiativkomitee gebildet, das einen Ant Inhaltes vorlegen will, daß nicht mehr alle, sondern wichtigsten Durchgangsstraßen dem Kraftwagenverkehr werden möchten wie die Tardisbrücke-Chur-Lenzerheide Maloja-Castasegna, die Oberalp, die Landquart-Prätigau Flüela-Ofenberg-Münstertal-Meran-Straße und einige and sollen nur zugelassen werden Personenkraftwagen 8 Plätzen und für die Kantonseinwohner auch das M Lastkraftwagen sind nur in den Tälern ohne Bahnver zulässig, Gesellschaftswagen werden durch Zustimmung gierung und der beteiligten Bahnverwaltungen zugelasse auch diese Initiative, über die die Abstimmung etwa Mitt Jahres stattfinden kann, so sind alle Rechtsmittel erschö der Kanton Graubünden wird wohl für längere Zeit Privatkraftwagen mehr sehen.

— **Fremdenverkehr in Südtirol.** Die Reiselust nach scheint im Abflauen begriffen zu sein. Gegenüber dem weist die Statistik eine nicht unerhebliche Abnahme d kehrs auf. Während Bozen im Februar 1924 von 5460 ausw Gästen besucht wurde, sind im gleichen Zeitraum dieses nur 4253 auswärtige Gäste gezählt worden. Die Reichsd darunter sind von 1857 auf 1009 zurückgegangen. Auch der italienischen Besucher von Bozen ist um etwa 1½ sunken.

— **Eisenbahnunglück bei Poitiers.** Ein sehr schweres bahnunglück hat sich in der Nähe von Poitiers ereign Expreßzug Bordeaux-Paris, der abends 10 Uhr 10 Min. v deaux abfährt, ist am 25. März früh gegen 3 Uhr zwisc Ortschaften St. Bênoit und Lessart in der Nähe Poiti gleist. Die Maschine, der Tender und der erste Persone stürzten in den Clain-Fluß. Fast sämtliche übrigen Wa Schnellzuges entgleisten. Man zählte vier Tote und 40 V

— **Bahnbauten in Lyon.** In Lyon sind umfangreiche im Gange, um die Gleisanlagen zwischen den Bahnhöf rache und Guillotière zu erweitern. Dabei müssen eine Straßenunterführungen verbreitert werden. Die Bau werden dadurch stark behindert, daß der Betrieb dab gestört werden darf. Man erwartet von ihrer Fertig sehr erhebliche Erleichterungen für den Betrieb.

— **Umbau des Bahnhofs der Paris-Lyon-Mittelmeer Paris.** Beim Umbau des Lyoner Bahnhofes in Paris, die Planierungen soeben festgestellt worden sind, wer neuen Personenanlagen auf die Flächen zu liegen kom sich jetzt der Stückgutbahnhof und einige Nebenbetrieb den. Für die neuen Güteranlagen, die die alten ersetze werden bereits die Gründungen gebaut. Sie kommen i auf das Gelände der ehemaligen Werkstätten zu liegen, Nevers verlegt worden sind. Die Neuanlage bedeckt ein von etwa 4 ha und enthält fünf Bahnsteige, von denen z ausgehenden, drei dem eingehenden Verkehr dienen.

— **St. Girons-Lerida.** Entgegen anders lautenden Pr dungen wird uns von zuständiger Stelle mitgeteilt, daß Bau der Transpyrenäenbahn St. Girons-Lerida weder in reich noch in Spanien bisher begonnen ist.

— **Die Zukunft der englischen Eisenbahnen.** Die Wiederkehr des Tages, an dem die Eisenbahn Stockton-Da eröffnet wurde, gibt der Zeitschrift „Railway Gazette“ A einem Vergleich der damaligen mit den heutigen Verhä und zu einem Ausblick in die Zukunft. Im Jahre 1825 ha

ihnen einen beachtenswerten Nebenbuhler in den Ka- doch gelang es ihnen, diesen Wettbewerb aus dem Felde agen, und lange Zeit konnten sie geradezu als Allein- er auf dem Gebiete des Verkehrs angesehen werden. stehen sie in einem schweren Wettkampf mit dem Kraft- und wenn auch nicht gerade gesagt werden könnte, die ihnen befänden sich auf dem absteigenden Ast, so kann ach nicht geleugnet werden, daß der Kraftwagen sich a aufsteigenden bewegt, und es ist ganz sicher nicht zu n, daß er eines Tages wieder von der Bildfläche ver- len wird. Vielleicht wird auch im Laufe der Zeit der kehr den Eisenbahnen nennenswerten Verkehr ent-

sehen davon, daß die englischen Eisenbahnen eine Ab- ung des Verkehrs auf andere Wege fürchten, werden sie och durch andere Sorgen bedrückt. Das englische Wirt- eben liegt darnieder, und die Folgen davon machen sich h mit an erster Stelle beim Eisenbahnverkehr bemerk- Die Betriebskosten der Eisenbahnen sind zurzeit unge- h hoch. Während sie vor dem Kriege 47 000 000 £ an zu zahlen hatten, ist ihre Lohnrechnung heute auf lionen, also um 155 % gestiegen, und dabei fordern die schaften Lohnerhöhungen, die die Eisenbahnen mit n 45 Millionen belasten würden. Demgegenüber stehen enbahnfrachten nur 50 % über den Friedenssätzen, und h dazu bei abnehmendem Verkehr! „Railway Gazette" sich daher an die Kreise, die sie die Arbeitgeber der hnen nennt, und hält ihnen vor, daß die Zukunft der hnen in ihrer Hand liegt. Sie müssen, indem sie ihren and gegen Tariferhöhungen aufgeben, das Gleichgewicht n Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen wieder en helfen. Sie müssen einsehen, daß ihr eigener Vorteil Gedeihen der Eisenbahnen unlösbar verknüpft ist, und ie dies nicht tun, sind die Zukunftsaussichten sowohl Eisenbahnen wie für sie selbst hoffnungslos. Nur durch nenarbeiten aller Beteiligten kann wieder eine befrie- Lage geschaffen werden. Was die Löhne anbelangt, so nicht die Rückkehr zu den Sätzen der Zeit vor dem verlangt werden, es muß aber erwartet werden, daß für en Tagelohn auch eine volle Tagesarbeit geleistet wird.

Fremde Erdteile.

senbahnunglück auf der Sibirischen Bahn. Einer Mel- is Moskau zufolge verunglückte am 29. März 44 km von sk ein aus Werchneudinsk kommender Fracht- und Per- g, wobei der Lokomotivkessel explodierte. Bisher wur- Tote und 80 Verwundete geborgen; die gesamte Zahl der st noch nicht festgestellt. Die Ursache des Unglücks Schneesturz, der eine 85 m lange Gleisstrecke in diesem ichsten und schwierigsten Teil der Bahn versperrte.

ückeneinsturz in Natal. Nach einer Meldung aus Johan- r ist in der Provinz Natal eine Brücke eingestürzt, als ein hnzug darüber fuhr. Der Lokomotivführer und der beide Europäer, sowie 10 Eingeborene sind ertrunken.

hnhofsbauten in den Vereinigten Staaten. Unter den d Erweiterungsbauten von Personenbahnhöfen, die in einigten Staaten im Gange, kürzlich vollendet worden er geplant werden, sind besonders die Gemeinschafts- e in St. Paul, Chicago und Cleveland und der Pennsyl- hnhof in Philadephia bemerkenswert. Der neue Bahn- St. Paul, der 15 Mill. Dollar gekostet hat, ist seit De- vorigen Jahres im Betrieb. Der Bahnhof in Chicago, Vollendung unmittelbar bevorsteht, ist eine eigenartige er besteht aus zwei Gruppen von Kopfgleisen, zwischen ich der Zugang mit den Schalteranlagen usw. befindet. hnhof selbst hat einen Aufwand von 66 Mill. Dollar er- die Anlagen, die mit ihm zusammenhängen und deren g durch die Veränderung der Personenanlagen nötig n sind, die Güteranlagen und der Postbahnhof, bringen mtkosten für die Neuanlagen auf 106 Mill. Dollar. In d ist der Bau eben erst begonnen worden, und in phia sind die Planungen noch nicht ganz fertiggestellt. sten werden vorläufig auf 60 Mill. Dollar geschätzt. zen Jahr ist hier ein Bahnhof mit einem Aufwand von Dollar für die Uferstrecken der Reading-Eisenbahn er- vorden. Seine Anlagen konnten sehr einfach gehalten weil die meisten Fahrgäste es vorziehen, die Fähren tzen.

e Eisenbahnen von Mexiko und der Staat. Aus Mexiko richtet, daß der Präsident durch einen Erlaß alle Eisen- des Landes der Verkehrsabteilung des Ministeriums der hen Arbeiten unterstellt hat. Die Bedeutung dieser ne liegt darin, daß alle Bediensteten der Eisenbahnen dadurch Angestellte der Regierung werden; in dieser Eigen- schaft ist es ihnen gesetzlich verboten, sich an einem Ausstand zu beteiligen.

Wasserstraßenverkehr.

— **Die Staatsbeihilfe für die japanische Handelsmarine.** In den letzten Zeiten sind allen japanischen Schiffahrtsgesellschaften, welche dem Verkehr mit Südamerika dienen, die staatlichen Bei- hilfen erhöht worden. Die Gesamtbeihilfen zu diesem Zwecke wurden von 1 088 000 Yen im Jahre 1924 auf 1 432 000 Yen für 1925 erhöht und werden sich 1926 auf 1 846 000 Yen belaufen. Bei- spielsweise wird die „Osaka Shosen Kaisha" für 1925 850 000 Yen erhalten und für 1926 1 320 000 Yen.

— **Zunehmender Hafenverkehr in Italien.** In der Betriebs- zeit 1923/24 sind in den italienischen Seehäfen 503 261 Eisen- bahnwagen mit 7 397 863 t Güter geladen worden gegen 413 161 Eisenbahnwagen und 6 061 772 t Güter in der Zeit 1922/23. Die beladenen Eisenbahnwagen haben sich also in der erwähnten Frist gegenüber 1922/23 um 21,81 % vermehrt und die über die Seehäfen eingeführten Güter um 22,04 %. Diese Vermehrung zeigte sich namentlich in den vier Häfen Savona (44,57 %), Livorno (45,79 %), Spezia (40,47 %) und Civita-Vecchia 113,43 %).

— **Der neue Hafen von Venedig.** Schon vor dem Kriege ge- nügten im Hafen von Venedig die 3095 m Quai für den Umschlag von rund 3 Millionen Tonnen nicht mehr, und nach dem Kriege war eine Erweiterung nicht mehr zu umgehen. Allerdings konnte von einer Erweiterung des Hafens der „Marittima" keine Rede sein, sondern es mußten die neuen Quais außerhalb der Inseln von Venedig, am Festland angelegt werden, an dem Orte, der unter dem Namen „Marghera" bekannt ist und der durch Kanäle in großen Ausmaßen erreichbar ist. Das für die Durchführung der von Ingenieur Coen-Cagli aufgestellten Projekte gegründete „Syndikat der großen venetianischen Industriellen" gründete seinerseits die „Societa del porto industriale di Venezia", welche die Arbeiten durchführte. Heute ist der Hafen von Marghera fertiggestellt und es haben sich bereits zahlreiche Unternehmen darin angesiedelt.

Kraftwagenverkehr.

— **Postkraftfahrbetrieb in Deutschland.** An Kraftomnibussen für Personenverkehr, Lastwagen, Elektromobilen für den Stadt- postbetrieb, Krafträdern und Anhängern sind einschließlich Bayern und Württemberg 4002 Stück im Betriebe, davon allein 1480 Wagen nur für den Personenverkehr. Die Zahl der Kraft- postlinien ist auf 636 mit einer Betriebslänge von 11 366 km an- gewachsen. Die jährliche Leistung beträgt 10 682 525 km; die Zahl der im letzten Jahre beförderten Personen betrug 8½ Millionen.

Bücherschau.

— **Allgemeine Wirtschaftsgeographie und Verkehrsgeographie.** Von Dr. Karl Sapper, o. Professor an der Universität Würz- burg. B. G. Teubner. Leipzig 1925. Geb. 12 RM.

Die Bezeichnung „wirtschaftliche Geographie" ist verhältnis- mäßig jung, sie tauchte in der Wissenschaft zuerst im Jahre 1882 auf. Der hiermit verbundene Begriff hat im Laufe der Zeit Wandlungen erfahren. Sapper will ihn so aufgefaßt sehen, daß die Wirtschaftsgeographie einerseits die Wirkung des Erd- raumes und seine Naturgegebenheiten auf den wirtschaftenden Menschen und andererseits die Rückwirkung des wirtschaftenden Menschen auf den Erdraum darzustellen hat. Sie hat nahe Be- ziehungen zur Nationalökonomie, zur Volkswirtschaft, die sich ebenfalls mit dem wirtschaftenden Menschen befaßt. „Aber die Volkswirtschaft verbindet die Wirtschaft mit dem Streben und Schaffen, den Arbeitsorganisationen des Menschen, die Wirt- schaftsgeographie mit dem Raum und dessen Inhalt. Die volks- wirtschaftlichen Ergebnisse haben daher im allgemeinen einen mehr zeitlichen, veränderlichen Wert, die wirtschaftsgeographi- schen einen räumlichen und oft beständigeren". Außer mit der Volkswirtschaftslehre hat die Wirtschaftsgeographie namentlich auch mit der Statistik, mit der Warenkunde und der Wirtschafts- geschichte zahlreiche Berührungspunkte. Die Verkehrsgeographie nimmt Sapper aus praktischen Gründen mit in die Darstellung der Wirtschaftsgeographie auf.

Man unterscheidet zwischen einer allgemeinen und einer spe- ziellen Wirtschaftsgeographie. Letztere beschäftigt sich mit bestimmt abgegrenzten Gebieten der Erde und stellt die wirt- schaftsgeographischen Erscheinungen eines einzelnen Gebietes als charakteristische Auswirkungen gerade dieses Raumes dar, während die allgemeine Wirtschaftsgeographie die wirtschaft- lichen Erscheinungen über die ganze Erde hin verfolgt und die Gesetzmäßigkeit in der Verbreitung festzustellen versucht. Sapper gibt uns eine Darstellung der allgemeinen Wirtschafts-

geographie und hat sich damit eine weit-, ja eine weltumfassende Aufgabe gestellt. Auf Grund seiner großen Gelehrsamkeit und einer erstaunlichen Belesenheit gibt er uns einen Überblick oder, wie er im Vorwort bescheiden sagt, einen Einblick in die Mannigfaltigkeit der menschlichen Wirtschaft und des menschlichen Verkehrs auf der ganzen Erde, und er zeigt, wie namentlich die von Gegend zu Gegend verschiedenen Naturbedingungen und kulturellen Zusammenhänge auf diese Verhältnisse einwirken. Ein ausführliches Literaturverzeichnis, auf das er häufig verweist — in das System der Verweisungen sich hineinzufinden, erfordert einige Überlegung —, ist dem Werke beigefügt.

Das Buch wird bei seiner außerordentlichen Vielseitigkeit und der teilweise kompilatorischen Behandlung, wie auch der Verfasser gelegentlich selbst andeutet, nicht viele Leser finden, die es von Anfang bis zu Ende durchlesen, wohl aber kann es warm als Nachschlagebuch und zum Studium von Fall zu Fall empfohlen werden. Den Inhalt des Werkes hier irgendwie genügend darzustellen, ist bei der Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit des Gebotenen unmöglich. Nur andeutungsweise seien einzelne Abschnitte mit kurzen Stichworten gekennzeichnet. Es finden die kosmischen Einflüsse auf die menschliche Wirtschaft in den verschiedenen Weltteilen ihre Würdigung. Die Gestaltung der Erdoberfläche wird in ihren Grundzügen dargestellt. Der Einfluß der Lufthülle mit ihren Bewegungen, die Wasserdecke und das feste Land mit den verschiedenen Bodenarten, den Gebirgstypen, den Minerallagerstätten usw. werden geschildert. Die Untersuchung umfaßt ferner die Ausnutzung der Flüsse und Kanäle für die Wirtschaft, ebenso wie die Pflanzen- und die Tierwelt der Erde. Der II. Teil ist dem Menschen als wirtschaftenden Wesen gewidmet. Das wichtige Problem der Akklimatisation wird ausführlich behandelt; die klimatische Anpassungsfähigkeit des Menschen ist größer als bei irgendeinem anderen Lebewesen der Erde, vielleicht mit einziger Ausnahme des Hundes. Daran schließt sich eine Darstellung der Menschenrassen und der Arbeitergewinnung, namentlich in den Tropen. Sapper nimmt etwa zehn hauptsächliche Kulturreiche auf der Welt an, die er in großzügigen Ausführungen kurz wirtschaftlich charakterisiert. Es lohnt sich sehr, diese Darstellung nachzulesen. Naturgemäß bedingt die Aufgabe, die sich Sapper gestellt hat und die die Wirtschaft der ganzen Welt umfaßt, eine erhebliche Einschränkung in allen Einzelheiten. So gibt er bei Besprechung der ostasiatischen Landwirtschaft nur ein einziges Beispiel, nämlich den Bericht eines anderen Schriftstellers über die japanische Landwirtschaft, allerdings ist gerade diese Schilderung sehr bezeichnend und interessant. Ueberhaupt hat Sapper absichtlich von den zu behandelnden wirtschaftlichen Materien eine der wichtigsten, nämlich die Nahrungsbeschaffung in seiner Darstellung bevorzugt, und die gewerbliche und industrielle Tätigkeit der Menschen tritt etwas in den Hintergrund, doch findet auch sie, ebenso wie der Handel und der Verkehr zu Wasser und zu Lande sowie in der Luft angemessene Berücksichtigung. Nicht weniger als 70 kartographische und statistisch-geographische Darstellungen gewähren interessante Überblicke auf zahlreichen wirtschaftlichen Gebieten (z. B. Verteilung der Kohlen- und Eisenerzlager der Erde, Deutschlands Außenhandel im Vergleich zu anderen Staaten, die Kabellinien und Großfunkstationen der Erde, die wichtigsten Funkstationen Deutschlands, Verhältnis zwischen Volks- und Automobilziffern in verschiedenen Ländern, Anteil der Stromgebiete am Gesamtverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen, mehrere graphische, die Eisenbahnen betreffende Darstellungen usw.).

Erwähnenswert ist noch die dem Werk als Anhang beigefügte alphabetische Übersicht der wirtschaftlichen Einheiten der Erde. Sie soll eine rasche Orientierung über einzelne wirtschaftliche Gesichtspunkte in den verschiedenen Ländern, namentlich über die Warenein- und -ausfuhr ermöglichen. Die Stabilität, deren sich der Welthandel vor dem großen Kriege in gewissem Maße erfreuen durfte, ist jetzt natürlich einer erheblichen Unsicherheit gewichen. Die Nachkriegszahlen sind also mit Vorsicht zu benutzen, ganz abgesehen davon, daß Außenhandelszahlen, wie Sapper selbst bei Besprechung des Abschnittes über den Handel ausführt, überhaupt mit starken Fehlermöglichkeiten belastet sind und daher nur mit großer Reserve verwendet werden dürfen.

Ein ausführliches Sach- und Personenregister erleichtert die Orientierung im Buch. Einzelne Stichworte daraus, wie Eisen, Eisenbahn, Gebirgsbahnen, Getreide, Hausindustrie, Holz, Kupfer, Öl, Seide, Vieh, Wasserkraft, Weizen, Zucker usw. mit ihren zahlreichen Verweisungen auf den Inhalt des Buches mögen die Reichhaltigkeit wenigstens andeuten. Immer handelt es sich um die Beziehungen dieser Materie zur Weltwirtschaft, eingehende Darstellung örtlicher Verhältnisse würde der Leser vergeblich suchen, dafür findet er aber in großen Zügen gegebene Übersichten über die Verhältnisse in der ganzen Welt oder wenigstens in großen Teilen derselben, was insbesondere auch für den Abschnitt über die Eisenbahnen gilt. Die wirtschaftlichen Verhältnisse einzelner Länder darzustellen, ist, wie schon erwähnt, Aufgabe der speziellen Wirtscha graphie. Für die hierauf gerichteten Arbeiten bietet da liegende Buch eine nicht zu unterschätzende Unterlage.

— **Die Eisenbahnzugtelephonie** von Dipl.-Ing. Bruno R baum, Direktor der Dr. Erich F. Huth G. m. b. H., schaft für Funkentelegraphie, Berlin. Verlag M. Krayn, W 57, 38 S. mit 25 Abb. im Text, Preis br. 1,50 *M.*, 8°.

Die Eisenbahn wird in diesem Jahre um eine wichtig kehrseinrichtung, die auf der Strecke Berlin-Hamburg im Bau ist, bereichert werden: Die Ausdehnung des Fern verkehrs auf die Reisenden während der Fahrt im Zug

Seit der im Rahmen der Eisenbahntechnischen Tagu 27. September 1924 veranstalteten Versuchsfahrt, die größeren Kreise von Ingenieuren Gelegenheit gab, vo renden Zuge aus mit einem Fernsprechteilnehmer in Be sprechen, ist das Interesse an dieser neuen Einrichtu Eisenbahufachkreisen besonders rege geworden, und so mit Dank zu begrüßen, daß der Verfasser sich entschloss einen von ihm früher gehaltenen Vortrag zu einer gr Broschüre zu erweitern und damit die erste ausführlich stellung der Zugtelephonie erscheinen zu lassen.

Zunächst wird der Ursprung und die geschichtliche E lung der Zugtelephonie in kurzen Zügen geschildert: werden ihre technischen Einrichtungen besprochen und in Schlußabschnitt wird die praktische Gestaltung der neue kehrseinrichtung erörtert. Wer sie später benutzen wir mag die Lösung des Problems der Zugtelephonie höchst erscheinen, zumal der Vorgang des Telephonierens mit u dem Zuge sich ganz in den gewohnten Formen und un nutzung eines gewöhnlichen Telephons vollzieht. Dur Broschüre von Rosenbaum wird er indes erfahren, da große Schwierigkeiten einer wirtschaftlich brauchbaren entgegenstellten, wie nur eine sinnreiche Kombinatio drahtlosen Raumtelegraphie mit der Drahtwellentele sie ermöglichte, wie schwer es war, den bestehenden E tungen der Eisenbahn mit ihren Telegraphenleitungen sic nisch so anzupassen, daß der Teilnehmer, der mit eine renden spricht und umgekehrt der Reisende, der vom Zu mit einem Teilnehmer sprechen will, sich der zugtelepho Fernsprechverbindung mit derselben Bequemlichkeit b kann, wie er sie zu Hause oder in seinem Büro hat.

Es wird stets ein Ruhmestitel der deutschen Fernmelde bleiben, daß sie hinsichtlich der Schöpfung von telepho Verkehrsmitteln mit fahrenden Zügen an allererster Stelle

---

Chronik.

März.

Deutschland. Am 28. Februar leistete die D Reichsbahn-Gesellschaft ihre erste Halbjahrsza für den Schuldverschreibungsdienst in Höhe von 100 Mi Goldmark.

Die Reichseinnahmen im Monat Januar aus S Zöllen und Abgaben betragen 768,8 Mill. RM., im 618,1 Mill. RM.

Die auf der neuen erweiterten Grundlage berechnete richtzahl für die Lebenshaltungskosten beläuft sich na Feststellungen des Statistischen Reichsamts für den schnitt des Monats März auf 136,0 (gegen 135,6 im Vor Sie hat sich sonach um 0,3 % erhöht.

Die Dividende der Berliner Großbank 1924 betrug im Durchschnitt 9,14 % (gegen 7,94 % i. J. und zwar bei der Deutschen Bank, Disconto-Gesellschaft, städter und Nationalbank, Berliner Handelsgesellschaf (gegen 12½, 10, 6½, 8½ i. J. 1913), Dresdner Bank 8 % Commerz- und Privatbank 8 % (6 bzw. 7), Mitteldeutsche bank 8 % (6½).

3. Beginn der deutsch-polnischen Verhandlungen.

6. Gesetz zu dem deutsch-tschechoslowakischen Abk über Erleichterungen im Grenzverkehr (RGBl. II Nr. 12

8. Im Reichstag wird ein Antrag angenommen, zur P der Zuständigkeiten zwischen Reichsregierung, Reichst Reichsbahn-Gesellschaft einen 18gliedrigen Ausschuß setzen.

9. Der Reichstag wählt den Reichsgerichtspräsident Simons zum Stellvertreter des Reichspräsidenten bis z gültiger Wahl.

10. Im Preußischen Landtag ist der frühere Reichs Marx mit einer Stimme Mehrheit (222 Stimmen von 4 preußischen Ministerpräsidenten gewählt worden.

10. Unter dem Namen Ausfuhrvereinigung Ost G. m. b. in Berlin unter Teilnahme der A. E. G., der Bergmann zitätswerke A.-G., der Deutschen Werke A.-G., Friedrich A.-G., Hugo Stinnes A.-G., der Deutschen Bank und zahl anderer großer Konzerne der Schwerindustrie eine Gese

deutsche Industrieausfuhr nach Rußland gegründet

ach „Stahl und Eisen" war im Jahre 1923 die deutsche produktion 4,9 Mill. Tonnen gegen 9,4 im Jahre 1922, ahre 1921 und 19,3 im Jahre 1913, die Rohstahlerzeugung bzw. 11,7, 9,9 und 18,9 Mill. Tonnen.

bschluß der Wirtschaftsverhandlungen zwischen der n und polnischen Handelsvertragsdelegation.

akob Gould Schurmann ist zum Berliner Botschafter der ten Staaten bestätigt.

arx lehnt die Wahl zum preußischen Ministerpräsi- ab.

ie am 5. März ausgebrochene Streikbewegung unter der schaft in der Deutschen Reichsbahn, an der sich bis zu arbeiter 2,47 % des gesamten Arbeiterstandes beteiwird durch verbindlichen Schiedsspruch des Reichsinisters beendet.

ie Reichsregierung legt drei Gesetzentwürfe über die ung der Hypotheken und öffentlichen Anleihen vor.

er deutsch-portugiesische Notenwechsel vom 31. Dezem über Verlängerung und Abänderung des vorläufigen ortugiesischen Handelsübereinkommens vom 28. April GBl. 1925 II, Seite 99) ist am 28. Februar 1925 ratifiziert 1925 II, Seite 111).

Vahl zum Reichspräsidenten. Als Kandidaten haben auf-

echtsparteien: Reichsinnenminister und Vizekanzler a. D. rres, Oberbürgermeister in Duisburg; das Zentrum: anzler a. D. Marx; die Demokraten: Staatspräsident llpach; die Sozialdemokraten: preußischen Minister a. D. Braun; die Kommunisten: Transportarbeiter l. R. Thälmann; die Bayerische Volkspartei: bayerinisterpräsident Dr. Held; die völkischen Verbände und sozialistische deutsche Arbeiterpartei: General Luden-

in Anwärter die Hälfte der abgegebenen gültigen Stimsgesamt 26 812 537) erhält, ist ein zweiter Wahlgang erh.

rreich. Der Bundeshaushalt zeigt im Januar folgende gebnisse in Mill. Schilling: Einnahmen 79,93 (Voran-8,23), Ausgaben 66,51 (67,00), mithin Überschuß 13,42

Der Großhandelsindex ist von 21 181 Mitte Januar auf 21 081 im Februar gesunken. Er hat sich für Nahrungsmittel von 20 346 auf 20 100 ermäßigt, dagegen für Industriestoffe von 22 850 auf 23 276 erhöht.

Im Jahre 1924 betrug die Einfuhr 3335 (1923: 2785), die Ausfuhr 1820 (1616 Mill. Schilling. Das Passivum beträgt somit 1515 (1169) Mill. Schilling.

Ungarn. Der Teuerungsindex ist von 20 503,47 am 31. Januar auf 19 740,17 am 28. Februar zurückgegangen.

27. Die Nationalbank von Ungarn hat ihren Diskontsatz mit Wirkung vom 27. März von 12½ (seit Dezember 1924) auf 11 %, den Zinsfuß für Lombarddarlehen von 13½ auf 12 % ermäßigt.

Die Ausgaben der Staatsbahnen im zweiten Halbjahr 1924 betrugen 1543, die Ausgaben für Investitionen 149 Milliarden ung. Kronen.

Schweiz. 2. der schweizerische Bundeskanzler Adolf Steiger ist im 67. Lebensjahr gestorben.

10. Der Völkerbundsrat ist unter dem Vorsitz von Chamberlain zu seiner ersten Sitzung zusammengetreten.

Tschechoslowakei. 26. Der tschechoslowakische Diskontsatz wird von 6 % (seit 27. Mai 1924) auf 7 % erhöht.

Türkei. 2. Die türkische Regierung (Fethy Bey) tritt zurück, die neue Regierung ist von Ismeta Pascha gebildet worden.

Griechenland. 19. Die Kammer befaßt sich mit der Frage des Eisenbahnerstreiks. Der Reichsverkehrsminister legt dar, daß die Forderungen der Eisenbahner nicht bewilligt werden können, da sie den Haushalt um etwa 150 Mill. Drachmen belasten und die Erhöhung der Tarife nach sich ziehen würden.

Rußland. Der gesamte Umsatz des russischen Außenhandels beträgt nach der „Torgowo Promyschlemnaja Gasjeta" für Januar 65 Millionen Rubel gegen 66 Millionen Rubel im Dezember. Die Ausfuhr ist von 32 auf 33,6 Rubel gestiegen, die Einfuhr aber von 34 Millionen Rubel im Dezember auf 31,5 Millionen Rubel im Januar gesunken.

Amerika. 4. Einsetzung und Vereidigung des Präsidenten Coolidge in seine zweite Amtsperiode.

20. Ein Wirbelsturm (Tornado) hat in dem mittleren Westen der Vereinigten Staaten furchtbare Verheerungen angerichtet, viele Todesopfer (1700) gefordert und 23 Ortschaften zerstört.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Eisenach-Coburg-Lichtenfels gelegene Bahnhof Epich- (Wilhelmsthal) wird am 1. April 1925 wieder als Tariffür den Stückgutverkehr eingerichtet. Für Ladungen pichnellen öffentliche Ladestelle mit Anschluß an die stionen Eisenach und Marksuhl.

Schreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erorden:

1 45 vom 27. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anschluß der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen an den Verein;

Nr. III 46 vom 28. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Aufnahme der Direktion der Köln-Bonner Eisenbahnen als stimmberechtigtes Mitglied;

Nr. III 53 vom 25. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenübereinkommen (Druckfehlerberichtigung);

Nr. V 148 vom 25. März 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen und das Alphabetische Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Änderungen von Stationsnamen.

ationsbezeichnungen der Bahn-

r-Lichterfelde Ost,
r-Lichterfelde West
desHaltepunktes
r-Lichterfelde Süd werden umbe-

ierfelde Ost,
ierfelde West und
ierfelde Süd.
li den 21. März 1925. (327)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

r der Strecke Eisenach-Coburgfels gelegene Bahnhof Epich- (Wilhelmsthal) wird am 1. April wieder als Tarifstation für den Stückgutverkehr eingerichtet. Für Ladungen bleibt Epichnellen öffentliche Ladestelle mit Anschluß an die Tarifstationen Eisenach und Marksuhl.

Erfurt, den 26. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (356)

3. Güterverkehr.

Deutsch-polnischer Wechselverkehr und deutsch-rumänischer Gütertarif.

Der in Deutschland für den Verkehr mit dem Ausland bestehende Zuschlag von 10 Tagen zu den Lieferfristen wird mit Gültigkeit vom 1. April 1925 aufgehoben.

Breslau, den 28. März 1925. (371)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Breslau
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichs- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 wird der Binnen-Gütertarif der Georgsmarienhütten-Eisenbahn in den Reichs- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. März 1925. (328)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Am 1. April 1925 wird die Station Klingenberg (Württ.) in den Tarif aufgenommen. Näheres im Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 23. März 1925. (325)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden in den Ausnahmetarif 10 c als Versandstationen einbezogen die Stationen Linswege, Südholt und Westerstede (Oldenbg). (345)

Berlin, den 25. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 15. April 1924 (Tfv. 600).

Mit Gültigkeit vom 6. April 1925 tritt zum vorgenannten Tarif der Nachtrag IV in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die Fahrkartenausgaben sowie die Auskunft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, desgleichen die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO (s. RGBl. 1914, S. 455).

Der Nachtrag kann vom 4. April 1925 ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft — Bahnhof Alexanderplatz — käuflich bezogen werden. (353)

Berlin, den 27. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife Tfv. 5).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden in den Ausnahmetarif 56 (Elektrodenkohlen) die Stationen Meitingen und Oberhausen West als Versandstationen und die Stationen Aachen West Grenze, Breisach, Breisach Grenze, Gronau (Westf.) Grenze, Kehl, Kehl Grenze, Neuenburg, Neuenburg Grenze, Palmrain, Palmrain Grenze, Wintersdorf (Baden), Wintersdorf (Baden) Grenze und Ziegenhals als Empfangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1925. (360)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird die Station Nachrodt als Versandstation unter Gruppe 1 im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 18 einbezogen.

Berlin, den 25. März 1925. (326)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden für die Berechnung von Zollabfertigungsgebühren usw. im Grenzverkehr mit der Tschechoslowakei neue Bestimmungen eingeführt.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (365)

Berlin, den 30. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 vom 1. Juni 1924 (Tfv. 511).

Der mit Gültigkeit vom 1. Juni 1924 bis 31. März 1925 eingeführte Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 wird gegen jederzeitigen Widerruf längstens bis zum 30. September 1925 verlängert.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (354)

Berlin, den 26. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1925 wird in dem Ausnahmetarif 7 a die Station Kaan-Marienborn als Versandstation einbezogen. (340)

Berlin, den 26. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Internationaler Eisenbahngütertarif vom 1. Januar 1925.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1925 entfällt der Lieferfristzuschlag von 10 Tagen, der bisher wegen außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse für die deutschen Eisenbahnstrecken in den internationalen Güterverkehren vorgesehen war. (363)

Berlin, den 30. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden die Entfernungen für die Stationen der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. März 1925. (364)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarife) Tfv. 403.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird in den Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen und Steinkohlenkoks zur Förderung und Verhüttung inländischer Kupfererze als Empfangsstation Leimbach-Mansfeld aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und das Verkehrsbureau der Reichsbahndirektion Magdeburg. (355)

Magdeburg, den 27. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai 1925 wird vom Tarifheft 2 ein Neudruck mit eingearbeitetem Nachtrag I ausgegeben, worin die infolge Wegfalls der Entfernungszuschläge für Lokalbahnen im Bereiche der Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein) eingetretenen Ermäßigungen und zahlreiche bisher nicht durchgeführte geringfügige Erhöhungen berücksichtigt sind. Die Abkürzung der Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 EVO. Bis zur Ausgabe (etwa Mitte April) Auskunft beim hiesigen Verkehrsbureau. (358)

Erfurt, den 28. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegisch[...] tarif Teil II. Deutsch-dänischer Gütertarif[...]

Am 1. April 1925 werden die[...] Lübeck, Schlutup und Hambur[...] den Ausnahmetarif 10 des de[...] schen sowie Hamburg L. B. in[...] nahmetarif 8 des deutsch-schw[...] wegischen Tarifs einbezogen. [...] durch die Abfertigungen.

Altona, den 26. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion Alt[...]
namens der Verbandsverwal[...]

Reichsbahn-Gütertarif, Hef[...] (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. April 1[...] Aufnahme von Stationen in [...] 31, 34, 35, 41, 49, 52, 58, 59, [...] Änderung von Frachtsätzen in[...] und 52.

Näheres durch Reichsbahn[...]ger.

Altona, den 27. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesells[...]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Hef[...] (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. April [...] der Ausnahmetarif 40 fü[...] salz usw. zur Ausfuhr nach [...] schen Ländern neu gefaßt. Näh[...] Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesells[...]
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr mit den belgisc[...] zösischen und luxemburgische[...] bahnen sowie mit den Saarba[...] Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. April[...] die besondere Zusatzbestimmu[...] Artikel 14 des Eisenbahn-Güter[...] haltend die reglementarischen [...]mungen für den Eil- und Fra[...]kehr vom 1. März 1925 (Nr. 116[...] streichen, da von diesem Tage a[...]her für die Beförderung auf [...]schen Strecken gültige 10tä[...]schlagsfrist zu den Lieferfrist[...]hoben wird.

Köln, den 24. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 21 [...] Holzverkehr Tschechoslowakei [...]lande.

An Stelle des Durchfuhrausna[...] D 21 vom 14. April 1924 tritt a[...] 1925 der Durchfuhrausnahmeta[...] vom 1. April 1925 bis auf Wi[...] Kraft. Die Frachtsätze dieses A[...] tarifs werden teils im Abfertig[...] teils im Rückvergütungswege [...] Besondere Begünstigungen sind [...]lieferung bestimmter Minde[...] innerhalb einer Frist von 30, 90[...] 365 Tagen vorgesehen. Der T[...] dem alles Nähere zu ersehen [...] zum Preise von 25 Reichspfen[...] unsere Wirtschaftshauptverwal[...] Dresden-Neustadt, Lößnitzstr. 12[...] bezogen werden.

Dresden, am 24. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahntiertarif, Teil [...]

Mit sofortiger Gültigkeit sind[...] lichen Bestimmungen für Hanno[...]ringsberg geändert worden.

Näheres im Tarifanzeiger.

Hannover, den 30. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

hn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif (Tfv. 5).

iltigkeit vom 5. April 1925 werm Verzeichnis der anerkannten lzsammellager usw. noch weitere nachgetragen. Näheres enthält te Nummer des Tarif- und Verzeigers. Außerdem geben Aus- beteiligten Güterabfertigungen ie Auskunftei der Deutschen n-Gesellschaft in Berlin C 2, Alexanderplatz.
den 26. März 1925. (337)
che Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

hr - Ausnahmetarife für den ehr:
Polen nach den Niederlanden,
Polen nach Frankreich, Luxemg und dem Saargebiet,
Polen nach der Schweiz und
Polen nach Belgien.

tigkeit vom 1. April 1925 treten Widerruf die vorgenannten r-Ausnahmetarife in Kraft. Die ze der Ausnahmetarife werden bfertigungs-, teils im Rückverege angewendet. Besondere Begen sind bei Auflieferung von ngen innerhalb einer Frist von 0 und 365 Tagen vorgesehen. en Bedingungen über die Anler Tarife sowie die Bestimmune Frachtberechnung und Fracht sind den einzelnen Tarifheften men.
nahmetarife können frühestens uftage der ersten drei Monate Einführung aufgehoben werden. e sind durch die Stationskasse bf. zum Preise von 30 Reichs- D 41 und D 43, 40 Reichs- für D 45 und 25 Reichspfenni- 55 zu beziehen.
rchfuhr-Ausnahmetarife D 41 uli 1924 mit Nachtrag 1 vom rır 1925, D 43 und D 45 vom 1924 treten nebst den hierzu Ausschreiben am 31. März 1925 ft. Etwaige niedrigere Fracht- d bisherigen Durchfuhr-Ausre für Holz bleiben noch bis 25 in Kraft.
ue Durchfuhr-Ausnahmetarif n Holzverkehr von Polen nach gt gleichzeitig im Verkehr nach ei durch Belgien. Die Anwendungen des D 55 (Abschnitt I, 1b und 6) gelten daher nicht olzsendungen „nach Belgien“, r Holzsendungen „nach Bel- Frankreich“.
m urchfuhr-Ausnahmetarif D 43 bergang Schönenberg-Kübel- rsburg) Grenze enthaltenen gelten gleichzeitig für den Wintersdorf (Baden) Grenze. den 26. März 1925.
e Reichsbahn-Gesellschaft.
bahndirektion Breslau. (318)

Internationaler Eisenbahngütertar vom 1. Januar 1925.

gkeit vom 1. April 1925 ist tt des Tarifs das Zeichen * gehörigen Fußbemerkung zu ler Tarif vom 1. Januar 1925 b 1. April 1925 auch im Ver- n Stationen der Eisenbahnen ich der Serben, Kroaten und ler Tarif vom 1. Oktober 1921 April 1925 vollständig aufge- (347)
den 21. März 1925.
Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
ruppenverwaltung Bayern.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr - Eisenbahngütertarif vom 10. März 1924. Tfv. 355.

Am 1. April 1925 wird der Frankatur- und Überweisungszwang bis und ab deutsch-tschechoslowakischer Grenzübergangsstation aufgehoben. Vom gleichen Tage an werden Nachnahmen in beschränktem Umfange zugelassen. Die in Deutschland im Verkehr mit dem Auslande für Lieferfristen geltenden besonderen Zuschlagsfristen entfallen. Die Bestimmungen unter C 5., C 6. und C 7. des Tarifs werden wie folgt geändert: „5. Erhebung der Fracht (Art. 12 J. Ü.) Teilfrankaturen sind bis zur Grenze (Grenzübergangsstation) des Versand- oder Empfangslandes zulässig. 6. Nachnahmen (Art. 13 J. Ü.) Nachnahmen sind nur in der Währung des Versandlandes zugelassen, und zwar in der Richtung aus den Niederlanden bis zum Höchstbetrage von 100 holländischen Gulden, in der Richtung aus der Tschechoslowakei bis zum Höchstbetrage von 1360 tschechoslowakischen Kronen. 7. Lieferfristen (Art. 14 J. Ü.). Den reglementarischen Lieferfristen sind bis auf weiteres die in den Niederlanden und in der Tschechoslowakei geltenden besonderen Zuschlagsfristen *) hinzuzurechnen.“ Die Anmerkung „**)“ auf Seite 3 ist zu streichen.
Dresden, den 24. März 1925. (331)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird die Zuschlagsfrist von 10 Tagen, die bisher im deutsch-niederländischen Güterverkehr zu den reglementarischen Lieferfristen hinzugerechnet wurde, aufgehoben.
Der letzte Satz in der besonderen Zusatzbestimmung 5 zu Artikel 14 in Verbandsgütertarif Teil I Abt. A Seite 15 ist daher, wie folgt, zu ändern: „Im Saargebiet betragen diese für beschleunigtes Eilgut und Eilgut 3 Tage, für Frachtgut 6 Tage, in Deutschland bestehen zur Zeit keine besonderen Zuschlagsfristen.“
Köln, den 24. März 1925. (333)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 351. Niederländisch-österreichischer Güterverkehr durch Deutschland über Passau, Simbach, Salzburg, Kufstein, Mittenwald, Lindau-Reutin und Lindau Stadt.

Der im internationalen Verkehr für die deutsche Strecke für alle Güter und lebenden Tiere eingeführte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Gültigkeit ab 1. April aufgehoben.
Köln, den 24. März 1925. (332)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 310 Belgisch- und Luxemburgisch-Ungarischer Güterverkehr durch Deutschland.

Der im internationalen Verkehr für die deutsche Strecke (ausschl. des Saargebiets) für alle Güter und lebenden Tiere eingeführte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Gültigkeit ab 1. April 1925 aufgehoben. Es sind daher in der Fußanmerkung ***) zu C. 8. Lieferfristen auf Seite 7 des Gütertarifs die Worte: „für Deutschland (ausschl. des Saargebietes) 10 Tage“, zu streichen.
Köln, den 25. März 1925. (334)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 326 Französisch-Ungarischer Güterverkehr durch Deutschland.

Der im internationalen Verkehr für die deutsche Strecke (ausschl. des Saargebiets) für alle Güter und lebenden Tiere eingeführte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Gültigkeit ab 1. April 1925 aufgehoben. Es sind daher in der Fußanmerkung ***) zu C. 8. Lieferfristen auf Seite 7 des Gütertarifs die Worte: „für Deutschland (ausschl. des Saargebietes) 10 Tage“, zu streichen.
Köln, den 24. März 1925. (335)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401, Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Kohlenausnahmetarif 6 vom 16. 11. 1924.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 erhält auf Seite 2 der Abschnitt „III. Anwendungsbedingungen“ unter Ziffer 3 folgende neue Bestimmung:
3. Die Frachtsätze gelten ab den unter IV A[1] und B[1] aufgeführten Gewinnungsstätten nur für Sendungen eigener Gewinnung, die von einer inländischen Zeche, Kokerei oder Brikettfabrik bei der nach ihrer örtlichen Lage und nach diesem Ausnahmetarif für sie in Betracht kommenden Versandstation zur Beförderung aufgegeben werden.
Essen, den 24. März 1925. (338)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

I. Oberschlesischer Wechselverkehr. II. Polnisch-oberschlesisch-deutscher Verbandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden folgende Nachträge herausgegeben:
a) Oberschlesischer Wechselverkehr Nachtrag I, enthaltend neue Entfernungstafel, zum Preise von 3,80 Reichsmark (4,70 Zloty).
b) Polnisch - oberschlesisch - deutscher Verbandsverkehr Nachtrag II, enthaltend neben Textänderungen neue Entfernungstafeln, zum Preise von 3,00 Reichsmark (3,70 Zloty).
Die Nachträge sind bei den Stationskassen Oppeln, Katowice (Kattowitz), Rybnik und Tarnowskie Gory (Tarnowitz) erhältlich.
Die Genehmigung des Oberkomitees hinsichtlich des unter I a genannten Nachtrages ist erteilt.
Oppeln, den 24. März 1925. (330)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird zum Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den obengenannten Verkehr der Nachtrag III eingeführt. Der Nachtrag enthält Entfernungsänderungen und ist zum Preise von 40 Reichspfennigen bei der Stationskasse in Oppeln erhältlich. (350)
Oppeln, den 26. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion
Oberschlesische Eisenbahnen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird die Station Klingenberg (Württ.) OR, St in den Tarif einbezogen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen. (349)
München, 24. März 1925.
Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg.

Am 1. April 1925 wird die Station Klingenberg (Württ.) der Reichsbahndirektion Stuttgart in das Tarifheft B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 27. März 1925. (361)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Reichsbahndirektion Dresden, Heft B, Entfernungszeiger.

Infolge Aufhebung der nur dem Güterverkehr dienenden Verbindungsbahn zwischen Leipzig-Connewitz und Leipzig-Plagwitz als Nebenbahn für den öffentlichen Verkehr treten im Verkehre zwischen Leipzig-Kleinzschocher, Leipzig-Lindenau und Leipzig-Plagwitz einerseits und einer Anzahl Stationen andererseits Entfernungserhöhungen um 2—11 km ein. Die neuen Entfernungen werden in den Nachtrag 2, der am 1. Juni 1925 in Kraft tritt, aufgenommen. Auskunft erteilt unser Verkehrsbüro, Wiener Str. 4. Der Nachtrag 2 kann vom 20. Mai 1925 an von unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt, Lößnitzstr. 12 bezogen werden. (268)

Dresden, am 30. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 10. April werden die Zuschlagsfrachten der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn im Abschnitt F, S. 77 des Tarifs ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (366)

Berlin, den 28. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Zum 1. April 1925 erscheint der Nachtrag III zum Tarifheft 2. Durch diesen Nachtrag werden die bislang im Nord-Südwestdeutschen Gütertarif enthaltenen Entfernungen zwischen preußisch-hessischen und pfälzischen Stationen in das Tarifheft 2 übernommen unter Fortfall der durch das Saargebiet gerechneten Entfernungen. Der Nachtrag enthält ferner hauptsächlich Entfernungskürzungen für eine Anzahl Verbindungen infolge Fortfalls der Lokalbahnzuschläge auf den pfälzischen Strecken und der Brückenzuschläge bei der Lauenburger Brücke.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der EVO. (RGBl. 1914, S. 455). (342)

Frankfurt (Main), den 20. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Nord-Südwestdeutscher Verkehr.

Der Tarif tritt nach Übernahme der Entfernungen in den westdeutsch-südwestdeutschen und in den rheinisch-bayerischen Tarif mit dem 31. März 1925 außer Kraft. (343)

Frankfurt (Main), den 20. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402), Ausnahmetarif 6a.

Die Geltungsdauer des Tarifs wird auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 30. Juni 1925, verlängert. Die Sätze des Frachtbriefzeigers 1 für Sieg-, Lahn-, Dill- und Harzergebiet und des Frachtsatzzeigers 2 für das Osnabrücker Gebiet werden ab 1. April 1925 um 10 % ermäßigt. Für die übrigen Hüttenwerke bleiben die heute geltenden Frachtsätze in Kraft

Zum 1. April 1925 erscheint eine Neuauflage des Tarifs. Die seit Erscheinen der Auflage vom 23. Juni 1924 angeordneten Änderungen und Ergänzungen sind in die Neuausgabe aufgenommen.

Elberfeld, den 27. März 1925. (357)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Österreich.

Ab 1. April 1925 werden Nachnahmen wieder in beschränktem Maße zugelassen und der im vorgenannten Verkehr eingeführte besondere Zuschlag zu den Lieferfristen für Deutschland aufgehoben.

Näheres in den Tarif- und Verkehrsanzeigern. (370)

München, den 25. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

---

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln und den Stationen des polnischen Staatsbezirks Katowice (Kattowitz)

sowie zwischen

2. den Stationen eines und desselben Direktionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) [Tfv. 675].

Vom 1. April 1925 ab werden die Preise für Arbeiterrückfahrkarten, Monats- und Schülermonatskarten in der gleichen Weise erhöht wie im Deutschen Reichsbahnverkehr. Teilmonats- und Kurzarbeiterwochenkarten werden nicht ausgegeben. (269)

Oppeln, den 28. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Oppeln. Oberschlesische Eisenbahnen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 werden die Preise der Monats- und Schülermonatskarten um ungefähr 33⅓ % erhöht. Gleichzeitig werden an Stelle der bisherigen Wochenkarten für die 3. Klasse Teilmonatskarten und Arbeiterwochenkarten ausgegeben. Die neuen Preise werden durch Schalteraushang bekanntgegeben.

Es tritt der Nachtrag I zum Tarif in Kraft.

Die Tarifänderungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt, desgleichen die verkürzte V öffentlichungsfrist gemäß der vorü gehenden Änderung des § 6 EVO. (si RGBl. 1914, S. 455).

Nähere Auskunft erteilen die F kartenausgaben. (3

Berlin, im März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 w den im Hamburg-Altonaer Stadt- Vorortverkehr die Zonen 1 und 2 neu gegrenzt. Ferner werden die Zeitkar preise erhöht.

Auch werden in dem genannten V kehr

1. Teilmonatskarten für 7 Tage (W chenkarten für den gewöhnli Verkehr) und
2. Arbeiterwochenkarten, die nur Arbeiter im engeren Sinne ge Ausweis verabfolgt werden, ein führt. (3

Nähere Auskunft erteilen die Fka Bfe. Die verkürzte Veröffentlichun frist gründet sich auf die Änderung § 6 EVO. durch RGBl. 1914, S. 455 und genehmigt worden.

Altona, im März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsb.-Pers.- u. Gepäcktarif Tl. II Anhang dazu (Preistafel).

Am 1. April d. Js. erscheint der Na trag VII zum Tarif und der Nachtrag zur Preistafel. Der Tarifnachtrag entl u. a. neue Bestimmungen über die A gabe von Arbeiterwochenkarten, der Na trag zur Preistafel neue erhöhte Sä für Monatskarten und Schülermona karten und die Sätze der am 1. Ap d. Js. in Kraft tretenden neuen T monatskarten. Ferner werden die Pr der Arbeiterrückfahrkarten erhöht. Abkürzung der Veröffentlichungsf gründet sich auf die vorübergehende derung des § 6 EVO. (RGBl. 1914 S. 4 Die Tariferhöhungen sind vom He Reichsverkehrsminister genehmigt.

Erfurt, im März 1925. (3

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. April lfd. Js. w den die Fahrpreise für Monats-, Schü monats- und Arbeiterrückfahrkarten demselben Umfange wie bei der Rei bahn erhöht. Neu eingeführt wer Teilmonats- und Arbeiterwochenka 3. Kl.

Das alsbaldige Inkrafttreten grün sich auf die vorübergehende Änder des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnu

Außerdem erscheint zum 1. April Js. der Nachtrag III zum Binnen-P sonentarif.

Nähere Auskunft erteilen die Die stellen und das Verkehrsbureau. (3

Berlin, im März 1925.

Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft. Die Direktion.

Crefelder Eisenbahn.

Ab 1. April 1925 erscheint für Binnenverkehr der Nachtrag 25 zum P sonen- und Gepäcktarif Teil II.

Derselbe enthält Bestimmungen Aufhebung der Sonntagskarten und die Einführung von Fahrkarten zu mäßigten Preisen. (3

Crefeld, den 25. März 1925.

Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 15. | Berlin, den 9. April 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Terror des Wortes.

Von Reichsbahnoberrat **Gehr** in Berlin.

Die lebendige Kraft des Wortes ist eine bekannte Wendung; ›rkwürdigerweise zeigt sich diese Kraft neuerdings aber verhiedentlich in wenig angenehmer Weise, so daß es berechtigt scheint, von einem Terror des Wortes in demselben Sinne wie ›n einem Terror der Masse u. dergl. zu sprechen. Die überiegende Mehrzahl unserer Vorschriften, Dienstanweisungen ıd Verfügungen hat sicherlich einen verständigen Inhalt und rundgedanken; gar mancher Verfasser solcher Weisungen hat hon mit Entsetzen wahrgenommen, was in der praktischen andhabung nachher aus seinem Werke gemacht worden ist. Dann ımen Erläuterungen, Ergänzungen oder auslegende Einzelandnungen, die weiteres Unheil verhüten sollten und denen es ınchmal nicht besser erging. Das mag zunächst übertrieben ingen, wäre aber auch schon besserungswert, wenn es nur zu nem geringen Teile zuträfe.

Nun tritt aber für den deutschen Eisenbahner diese schädliche 'irkung des Wortes in letzter Zeit in ganz besonders bedeutmer Weise hervor. Das zeigt sich an den Worten von dem ıufmännischen Geiste, der privatwirtschaftlichen Einstellung ıd leider auch in der Firma „Reichsbahngesellschaft".

Diese Worte beherrschen die Erörterung aller Kreise, solange ›n einer Loslösung der Reichsbahnen aus dem Rahmen der aatsverwaltung im etatlichen Sinne gesprochen wird; die verhiedenen Gruppen verstehen meist aber sehr verschiedene Anhauungen darunter, mögen es nun die Empfänger von Reparationsleistungen oder die politischen Kreise des deutschen Volkes als Zahlungspflichtige für die Reparationsleistungen, mögen es im Inlande Vertreter von Industrie, Handel oder Landwirtschaft, Erzeuger oder Verbraucher oder endlich die Angestellten der Reichsbahn selber sein.

Mit einiger Sicherheit läßt sich bei allen darin eine gewisse Übereinstimmung annehmen, daß mit dem Rufe nach kaufmännischem Geiste eine Kritik an dem bisherigen Verwaltungssystem in abfälligem Sinne ausgedrückt werden sollte. Die jugendliche Zwischenbildung des finanziell aus dem allgemeinen Reichshaushalte ausgeschiedenen Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" hat sich nicht lange genug auswirken können, um dieser Kritik ausgesetzt zu sein. Soweit die finanzielle Selbständigkeit der Reichsbahn gefordert wurde, scheint dieser Kritik auch ein positives Moment gemeinsam gewesen zu sein; indessen ist das nur ein Schein: denn schon in der Frage nach Art und Zusammensetzung der Organe, die das neue Gebilde finanziell zu leiten und zu beeinflussen haben sollten, traten zahlreiche Meinungsverschiedenheiten hervor. Daß dieses Gebilde, wenn es nun einmal nicht mehr ein Teil der Staatsverwaltung sein sollte, in irgendeiner Form den Charakter einer Gesellschaft annehmen müßte, war nach den Wirtschaftsformen, die für große Unternehmungen, die nicht in der Hand eines Einzelnen liegen, gegeben sind, und nach dem allgemeinen Sprachgebrauche so ziemlich unvermeidlich. Maßgebend für diese Form war schließlich unter dem Drucke der Londoner Abmachungen der Vorschlag

der Sachverständigen, nach dessen Durchführung für eine Fortführung der Erörterung über die Gestaltung der Deutschen Reichsbahn kein Raum mehr blieb. Der Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft hat mehrfach in der Öffentlichkeit darauf hingewiesen und hinweisen lassen, daß diese Gesellschaft einen ganz eigenartigen Charakter hat, daß sie mit Aktiengesellschaften oder irgendwelchen sonstigen privatrechtlichen Gesellschaften nicht zu verwechseln ist. Und doch hat dieses an sich so harmlose Wort „Reichsbahn-Gesellschaft" schon in weiten Kreisen seine unheilvolle Macht gezeigt. Es ist ja noch verständlich, wenn in einem bestimmten Teile der Presse von der „Morgan"-Gesellschaft geschrieben wird; schmerzlicher ist es schon, daß staatliche Behörden und im öffentlichen Leben stehende Wirtschaftskreise die Anschauung gezeigt haben, die Deutsche Reichsbahn wäre jetzt ein kapitalistisches Privatunternehmen mit ausländischem Einschlag, dem von amtlicher deutscher Seite keine Unterstützung zuteil zu werden brauchte; am bedauerlichsten ist es jedoch, wenn eine solche Auffassung auch in dem eigenen Betriebe der Reichsbahn Platz greift, am bedauerlichsten besonders deshalb, weil damit einer weiteren Verbreitung dieser Ansicht nach außen Tür und Tor geöffnet wird. Dabei erfordert es wahrlich kein tiefgründiges Studium, um die eigentliche Natur dieser Gesellschaft zu erkennen; man könnte sie wohl eher bezeichnen als „Deutsche Reichsbahn, Gesellschaft zur Aufbringung von Reparationsleistungen des Deutschen Reiches". Freilich würde auch dadurch nicht jedes Mißverständnis ausgeschaltet; auch der Gedanke ist schon aufgetaucht, man dürfe keinen Pfennig einem solchen Unternehmen zukommen lassen, dessen Erträgnisse doch nur, in der Form von Reparationsleistungen, dem Auslande zuflössen. Indessen würden Behörden und alle diejenigen Kreise, die den Zwang der Reparationsleistungen als auf dem ganzen Volke lastend empfinden, denn doch wohl eher Verständnis dafür haben, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft der weitestgehenden Unterstützung des ganzen deutschen Volkes bedarf, um neben der Erfüllung ihrer volkswirtschaftlichen Verkehrsaufgabe auch noch die schwere Last der Reparationen tragen zu können und die ernsten Folgen abzuwenden, die uns drohen, wenn wir die vorgesehenen Beträge nicht rechtzeitig aufzubringen vermögen.

Ursache und Wirkung sind oft schwer gegeneinander abzugrenzen. Mit dem Worte „Gesellschaft" verbindet der deutsche Sprachgebrauch allgemein nicht den Begriff einer staatlichen, sondern einer privaten Einrichtung. Dazu kommt, daß seit Jahren der Ruf nach kaufmännischem Geiste und privatwirtschaftlicher Einstellung dem Eisenbahnpersonal entgegentönt. Auch die Sachverständigen der Entente haben die Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in eine Gesellschaft nicht nur zu ihrer Befreiung von den Fesseln und Bindungen der staatlichen Haushaltswirtschaft verlangt; sie haben besonders ausgesprochen, daß die geistige Einstellung auch gerade der ausführenden Beamten änderungsbedürftig sei. Selbstverständlich haben sie dabei nicht die Erfüllung der innerdeutschen Verkehrsaufgabe der Deutschen Reichsbahn im Auge, sondern die Aufbringung der Reparationsleistungen und die wirtschaftlichen Interessen von dem Standpunkte des Auslandes aus gesehen. Sie heben auch ausdrücklich hervor, daß zur Wahrung dieser Interessen ein Eisenbahnkommissar, der weitgehende Befugnisse erhalten müsse, einzusetzen sei, da die bloße Übertragung der Reichsbahn vom Staate auf eine Privatgesellschaft diese geistige Einstellung nicht von selbst ändern werde. Wir sollten uns das stets vor Augen halten.

Daraus ergeben sich für uns zwei verschiedene Folgerungen: Wir sollten bei der Durchführung der Forderungen des Auslandes uns streng an das halten, was von uns verlangt wird. Im übrigen muß naturgemäß das innerdeutsche Interesse für uns maßgebend sein. Der neue Reichsverkehrsminister hat denn auch ganz in diesem Sinne das Fortbestehen eines selbständigen Verkehrsministeriums damit begründet, daß auf diese Weise vor aller Öffentlichkeit bekundet werden sollte, daß der jetzige Zustand nur ein vorübergehender, mit der Tilgung der Reparationsverpflichtungen endender sein soll. Dieser Gesichtspunkt darf nicht nur für die erstmalige Regelung der Verhältnisse bei Einrichtung der Gesellschaft maßgebend sein, muß vielmehr von jedem Bediensteten der Deutschen Reichsbahn täglich beachtet werden. Es ist ganz natürlich, daß sich der einzelne stets auf das ihm Günstigste beruft; geschieht das in dem täglichen Geschäftsverkehr mit der Reichsbahn-Gesellschaft, so besteht halt auch die Gefahr, daß bei einer Berufung auf wirkliche oder vermeintliche Pflichten der ehemaligen Staatsverwaltung in der Entgegnung der amtlichen Stellen der Reichsbahn auf die Änderung der Organisation ein zu großes Gewicht gelegt wird; diese Gefahr ist um so größer, je fühlbarer dem einzelnen Angestellten der Reichsbahn die Änderung persönlich entgegentritt, wie das z. B. schon in der vielfach geänderten Amtsbezeichnung zum Ausdruck kommt.

Die zweite Folgerung bezieht sich noch mehr auf das Personal der Reichsbahn und auf den von ihm zu verlangenden Geist. Die deutschen Staatseisenbahnen, und an ihrer Spitze die ehemalige Preußisch-Hessische Eisenbahnverwaltung verdanken ihre Erfolge unbestritten zum allergrößten Teile dem Geiste, der in ihren Beamten geherrscht hat; das war der alte deutsche Beamtengeist; das Recht, stolz auf ihn zu sein, kann dem deutschen Volke und besonders den alten deutschen Eisenbahnbeamten nicht genommen werden. Eine andere Frage aber ist es, ob die jetzigen, wesentlich schwierigeren Verhältnisse nicht auch neue Anforderungen an die Beamtenschaft der Deutschen Reichsbahn stellen. Die Sachverständigen der Entente haben eine solche Änderung für erforderlich, damit die finanziellen Leistungen, die der Deutschen Reichsbahn auferlegt sind, aufgebracht werden können. Von dem Standpunkte der jetzigen Reichsbahn-Gesellschaft aus betrachtet, ist ihr diese Last unmittelbar aber von der deutschen Reichsregierung übertragen worden; dementsprechend steht für das deutsche Volk nicht so sehr die Aufbringung der Reparationslasten durch die Reichsbahn als solche im Vordergrunde; es verlangt vielmehr von der Reichsbahn-Gesellschaft auch eine Verkehrsbedienung, die den wirtschaftspolitischen Forderungen Deutschlands in gleicher Weise gerecht wird wie die alten Staatsbahnen. Daraus geht zur Genüge hervor, daß die Anforderungen, die an das jetzige deutsche Eisenbahnpersonal gestellt werden, erheblich größer und schwieriger geworden sind, als sie früher waren. Es ist nicht gut möglich, die Eigenschaften des alten Beamtentums so zu zergliedern, daß man im einzelnen erschöpfend bezeichnen kann, welche beizubehalten sind, welche beseitigt werden und welche neue Eigenschaften hinzutreten müssen. Die Allgemeinheit hat sich diese Kunst leicht gemacht und äußert sie kurz in dem Ruf nach kaufmännischem Geist und privatwirtschaftlicher Einstellung. Trotzdem darüber schon viel gesprochen und geschrieben ist (vgl. besonders auch den Artikel in Nr. 47 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung), so ist doch wohl noch lange nicht jedem deutschen Eisenbahnbeamten klar, was damit nun eigentlich von ihm verlangt wird. Insbesondere lenken alte Beamte, die die Kritik an ihrem bisherigen Geiste besonders schmerzlich ist, ihre Blicke vielfach gerade auf solche Eigenschaften beim Personal privater Unternehmungen, deren Übernahme nicht gerade zu empfehlen ist. Deshalb ist es vielleicht zweckmäßig, nochmals auf den schon wiederholt gerade in Beziehung zum Reichsbahnunternehmen genannten Begriff des Firmengeistes hinzuweisen. Die Deutsche Reichsbahn ist nicht mehr ein Teil der Staatsverwaltung, sie ist aber Eigentum und Werkzeug des Deutschen Reiches und des deutschen Volkes; sie ist kein kaufmännisches Unternehmen, aber ihr Betrieb erfordert in erheblichem Maße kaufmännische Eigenschaften; sie ist groß und bedeutungsvoll genug, um ihrer Sonderstellung in der deutschen Wirtschaft auch in der Hinsicht Nachdruck zu verleihen, daß sie von ihrem Personal den besonderen Geist verlangt, der gerade auf die Erfordernisse dieses Gebildes eigener Art zugeschnitten ist, den deutschen **Reichsbahngeist**, der sich darin zeigt, daß jeder Reichsbeamte stets bei allem seinem Tun und Lassen sich die Frage vorlegt, wie er den Interessen der

…tschen Reichsbahn am besten gerecht wird. Es ist selbstverständ, daß dazu auch Kenntnis und Erkenntnis der dienstlichen … wirtschaftlichen Zusammenhänge gehört; sie herbeizuführen … in der augenblicklichen Zeit der ersten Entwickelung der …chsbahn-Gesellschaft, wo alles im Flusse und noch manche …ge ungeklärt ist, besonders schwer. Hat uns die Geldentwertung gelehrt, den Pfennig so hoch zu schätzen, daß wir seinen Wert mit zehn Milliarden Papiermark ausdrückten, so muß uns die wirtschaftliche Not auch dazu führen, jeden Begriff auf seine Entstehung und seinen Zweck ständig genau zu prüfen und uns nicht in oberflächlicher Weise von dem Terror des Wortes verblenden und irreführen zu lassen.

Die königl. ungarischen Staatsbahnen in den letzten Jahren und ihre neueste Organisation.

Von **Dionysius von Kelety**, Staatssekretär, Direktionspräsident der königl. ungarischen Staatsbahnen.

…ereits vor zwei Jahren hatte ich Gelegenheit, darauf hinzu…sen, daß auch die Verwaltung der Staatsbahnen sich sämt…er Mängel und Dürftigkeiten bewußt war, deren Ursprung — …esehen von den durch die Mißgunst der Verhältnisse ver…achten Übelständen — auch in der Organisation selbst zu …hen war. Infolgedessen hat die Verwaltung, sobald es ihr …Neuaufbau des zerstörten Bahnwesens gestattete, alle Hebel …Bewegung gesetzt, um ihr eigenes Gebaren auf das genaueste …überprüfen und auf diesem Wege die Ursachen und die Trag…te der Übelstände genau ermitteln zu können. Zu diesem …ecke wurde Anfangs Mai 1923 ein aus den Hauptsektionen … Direktion gebildeter Ausschuß organisiert, in welchem jeder …zelne Dienstzweig mit seinen hervorragendsten Fachmännern …treten war, und bezüglich der Wirksamkeit dieses Aus…usses wurde es zum Grundsatz erhoben, daß vor Beendigung … Arbeiten niemandem ein Einspruch in diese gestattet werden …n.

…ieser Ausschuß hat sodann das ganze Gebaren der Staats…nen an Ort und Stelle einer gründlichen Untersuchung und …rprüfung unterzogen, überall den Ort, das Wesen und die …eitsmenge der betreffenden Dienststellen festgesetzt, diese …en der Größe des ausübenden Personales gegenübergestellt, …ner auch darüber entschieden, ob der betreffende Dienst, dort …er ausgeführt wird, auch an der geeigneten Stelle ist, oder … dieselben Arbeiten auch anderswo verrichtet werden. Die …igkeit dieses Ausschusses dauerte fünf Vierteljahre hindurch, … die Ergebnisse dieser Wirksamkeit bildeten dann die Grund…e zur Reorganisation der Staatsbahnen.

…Während der Wirksamkeit dieses Ausschusses — wobei auch …ht zu unterschätzende innere Hemmnisse die Klärung der …gültigen Ergebnisse derselben hinderten —, war die Verwal…g der Staatsbahnen genötigt, den fruchtlosen Kampf mit der …ndigen Wertminderung der ungarischen Kronenwährung und … den damit verbundenen schweren wirtschaftlichen Erschei…ngen fortzusetzen.

…n der Abb. 1 sind nebst den Leistungen der Staatsbahnen für …3/24 auch die Betriebseinnahmen und Ausgaben …zeichnet. Auf den ersten Blick bewegt sich die Kurve der in …pierkronen ersichtlich gemachten Einnahmen auf ziemlich …tte Art, jedoch überall unter der Linie der Ausgaben, trotz…, wir die Tarife vom 25. Juli 1923 bis zum 1. Juni 1924 kurz …heinander sechsmal mit 33—150 % erhöht haben, wie dies die …genförmige Linie andeutet. Es ist daraus ersichtlich, daß … nie imstande waren, mit der durch die Wertminderung ver…achten allgemeinen Teuerung Schritt zu halten. Wenn wir …och untersuchen, welche Werte die Staatsbahnen in der…ben Zeitdauer anstatt der Papierkronen eingenommen und …ausgabt haben, mit anderen Worten, wenn wir die monatlichen …nahmen und Ausgaben auf Goldwährung umrechnen, und …ar mit jenem Multiplikator, welchen die ungarische Regierung … ihrer am 1. Februar 1925 im Amtsblatte („Budapesti Közlöny") …chienenen Verordnung für die vergangene Zeitdauer in …natlichen Durchschnittszahlen festgesetzt hat, so gestaltet …h der vorher stets gleichmäßig in die Höhe strebende Verlauf … der Kurven zu Linien, die nach allen Richtungen streben, zum …zeichen dessen, daß es durch die Tariferhöhungen keineswegs …ungen ist, der Wertminderung der Krone wirksam entgegen…reten.

Des weiteren ist daraus ersichtlich, daß die Linie der Ausgaben für die Monate November und Dezember in stetiger Steigung begriffen ist, dagegen z. B. das Reinergebnis der Tonnenleistung für dieselbe Zeitdauer stark herabsinkt. Die punktierte

Abb. 1.

Linie der Einnahmen sinkt in den Monaten von Januar bis März herab, in demselben Zeitabschnitt steigt dagegen die Leistung. Kurz, diese Abbildung belehrt uns in graphischer Art darüber, daß es in Ermangelung einer stabilen Währung als Wertmesser ganz unmöglich ist, das Gleichgewicht im Betriebe herzustellen.

Die Jahresbilanz der Betriebsergebnisse zeigt ebenfalls ein trauriges Bild, indem dieses Jahr — natürlich infolge der Berechnungen auf Grundlage der in verschiedenen Werten in An-

schlag gebrachten Papierkronen — mit einem Fehlbetrag von 523,4 Milliarden abschließt.

Die Lage der Staatsbahnen war in diesem Jahre auch dadurch erschwert, daß die Verwaltung infolge des nahezu gänzlichen Mangels an Devisen nicht imstande war, die zur Begleichung ihrer Schuldbeträge für ausländische Materialien sowie die zur Regelung ihrer aus den Abrechnungen mit fremden Verwaltungen stammenden Schuldenlasten erforderlichen Devisen zu beschaffen, welcher Umstand mit dem zweifachen Nachteil verbunden war, daß die Verwaltung einerseits nicht einmal die ursprünglich geringere Schuld begleichen konnte, andererseits aber der Gesamtbetrag ihrer Schuldenlasten im Laufe der Monate, infolge der stetigen Wertminderung der Krone im Verhältnis zu den Auslandsdevisen, das Vielfache der ursprünglichen Schuldbeträge erreichte. Auf diese Art stieg der Gesamtbetrag der Devisenschulden der Staatsbahnen mit Ende des Budgetjahres auf die Höhe von 286,7 Milliarden.

Es ist zwar Tatsache, daß demgegenüber der Wert der Materialienbestände mit 894,5 Milliarden beziffert werden konnte; er war jedoch — abgesehen von den Devisenschulden — noch mit einem Schuldbetrag von 312,8 Milliarden Kronen belastet.

Besonders im letzten Viertel des Budgetjahres 1923/24, d. h. in den Monaten April, Mai und Juni, war es nur mehr die Hoffnung auf eine bessere Wendung, die der Verwaltung die Kraft und Ausdauer verlieh, den Fortbestand der Staatsbahnen und ihres Betriebes zu sichern, denn in Ermangelung von Geld entstanden nicht allein Stockungen in der Lieferung von Betriebsmaterialien, sondern auch die vollkommen gerechtfertigten Urgenzen der Gläubiger verursachten der Verwaltung nahezu unerträgliche Schwierigkeiten.

Mittlerweile ist die Auslandsanleihe endlich dennoch flüssig gemacht worden, und was dazumal nur als ferne Hoffnung betrachtet werden konnte, nämlich daß auf diesem Wege unsere Krone sich stabilisieren wird, ist seither zur Verwirklichung gelangt. Inzwischen hat auch die Verwaltung der Staatsbahnen im eigenen Wirkungskreise nach Möglichkeit alles getan, um dem schädlichen Einfluß der Wertminderung der Krone entgegensteuern zu können.

Diesem Zweck wurde auch die organische Reform des Tarifs dienstbar gemacht, deren Vorarbeiten wir zu Beginn des Jahres 1923 in Angriff genommen haben. Dieser neue Tarif, der endlich am 1. Juli 1924 als Tarif auf Grundlage der Goldwährung ins Leben getreten ist, bewegt sich in seinem ganzen System und Aufbau in ganz neuen Spuren im Vergleich mit dem früheren Tarif, der bekanntlich berufen war, mehr oder minder den Bedürfnissen der damals noch einheitlichen Monarchie Genüge zu leisten und in dieser Beziehung manche Bestimmungen enthielt, die dem ausschließlichen Schutze der Interessen Österreichs gewidmet waren.

Im Grunde genommen sollten durch den neuen Tarif die Interessen der traurigen Unabhängigkeit des durch den Friedensvertrag von Trianon geschaffenen Ungarn gesichert werden, und dementsprechend wurde der Tarif in seinem ganzen Aufbau und in allen seinen Bestimmungen in engster und harmonischer Mitwirkung der Interessenten zusammengestellt.

Es würde zu weit führen, die Einzelheiten der Bestimmungen dieser Tarifreform hier bekannt zu geben, doch wäre dies auch überflüssig, nachdem diese sozusagen bereits in unser wirtschaftliches Leben eingedrungen sind, und man entgegen den Kassandra-Wahrsagungen gelegentlich der früheren Besprechungen feststellen kann, daß diese Tarifreform — die auf Grundlage der seit den acht Monaten ihres Bestandes gemachten Erfahrungen mehr oder minder wichtige Änderungen erdulden mußte — im allgemeinen sich bestens bewährt hat. Es dürfte vielleicht nicht ohne Interesse sein, zu erwähnen, daß die Tarifsätze des Personentarifs, der mit dem neuen Gütertarif zugleich ins Leben getreten ist, bei Schnellzügen durchschnittlich dem 13 198-fachen, bei Personenzügen dem 10 144-fachen, zusammen also durchschnittlich dem 11 671-fachen der im Frieden bestandenen Tarifsätze entsprechen. (In Österreich heute dem 12 740-fachen.)

Somit steht dieser Tarif nicht nur tief unter der Inde[x] 22 500 der allgemeinen Teuerung, sondern auch unter der [G]parität. Mit anderen Worten, entspricht der gegenwä[rtige] Fahrpreis bei Schnellzügen 90 % und bei Personenzügen 69 % des Fahrpreises im Frieden, wobei der Kurs der Goldk[rone] mit 14 500 in Anschlag gebracht wird.

Es stößt auf große Schwierigkeiten, die Höhe der Gütert[arif]sätze nach den einzelnen Warenklassen mit den früheren T[arif]sätzen zu vergleichen, denn um nur eines hervorzuheben, h[aben] wir im Gegensatz zu den früheren acht Warenklassen für g[anze] Wagenladungen, in dem neuen Tarif 18 solche Klassen an[ge]nommen, deren jede einzelne noch in drei Nebenklassen zer[fällt]. Trotzdem kann die durch den Tarif verursachte durchschnitt[liche] Belastung genau berechnet werden, wenn wir, auf Grundlage [des] tatsächlichen Verkehrs von 1922/23, die vom neuen Tarif zu [gegen]wärtigenden Güterverkehrseinnahmen mit den auf Grundlag[e der] Friedenstarifsätze berechneten und aus der gleichen Anzahl [der]selben Güterverkehre sich ergebenden Einnahmen verglei[chen]. Gegenüber dem Betrage von 117,8 Millionen Kronen der e[rsten] Berechnung steht der Betrag von 104,9 Millionen Kronen [der] Friedenstarifsätze.

Wenn wir demnach diese beiden, auf Grundlage der G[old]währung berechneten Einnahmenbeträge einander gegen[über]stellen, so folgt daraus, daß der gegenwärtige Tarif in G[old]währung um 12,4 % höher ist als der Friedenstarif. Somit e[rgibt] sich im Vergleich mit der Friedenszeit eine 16 200-fache [Erhöh]erung auf Grundlage des Goldwährungs-Koeffizienten von 1[4 500] und eine 19 100-fache Erhöhung unserer gegenwärtigen G[üter]tarife auf Grundlage des Multiplikators von 17 000.

Im Durchschnitt bezifferten sich die Tarifsätze der ö[ster]reichischen Bundesbahnen im Januar 1925 mit dem 16 060-fa[chen] der Friedenstarife. Nachdem aber die Preise der wichtig[sten] Betriebsmaterialien das 22 500-fache der Friedenspreise ode[r in] Goldkronen-Währung 55 %, und die Preise der Lebensmittel [das] 22 713-fache der Friedenspreise oder in Goldkronen-Wäh[rung] 56 % erreicht haben, so kann als Schlußfolgerung festge[stellt] werden, daß der heutige durchschnittliche Gütertarif rund [ge]rechnet mit 25 % unter den gegenwärtigen durchschnittli[chen] Preiserhöhungen in Ungarn zurückbleibt.

In den oben erwähnten und mit den Friedenstarifen in [Be]ziehung gebrachten Multiplikatoren (Koeffizienten) komme[n die] vielfachen und sehr bedeutenden Begünstigungen, welche [die] Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen in Personen- [und] Güterverkehr gewährt hat, nicht zum Ausdruck.

Der Personentarif weist noch immer Begünstigungen auf, [die] sich von 68 % bis 95 % bewegen, und zwar Monatskarten [für] Schüler, Wochenkarten für Arbeiter, in Form von Heften [mit] 30 Einlagen und von Monats-Abonnementskarten. Der inf[olge] dieser Begünstigungen entstandene Abgang in den Einnah[men] der Staatsbahnen beziffert sich auf 237 Miliarden, das [i]s[t] 14 Millionen Goldkronen.

Im Güterverkehr bedeuten die öffentlich verlautbarten Be[gün]stigungen einen Abgang von 17,4 Milliarden, rund 1 Mi[llion] Goldkronen.

Hierzu kommen noch die verschiedenen, auf Grundlage [der] Tarif-Zusatzbestimmungen und der Ausfuhrtarife sowie [auf] Grundlage des Kohlenverbandstarifs gewährten Begünstigun[gen], die einen weiteren Abgang von etwa 6,2 Millionen Goldkr[onen] bedeuten.

Wenn wir demnach die tatsächliche durchschnittliche Belas[tung] unseres wirtschaftlichen Lebens einer Prüfung unterzie[hen], müssen wir diesen Betrag von 7,2 Millionen Goldkronen von [dem] Betrage der Einnahmen, die in der obigen Berechnung angef[ührt] sind, in Abzug bringen, wodurch der Koeffizient für den Gü[ter]verkehr im Vergleich zum Friedensstande auf das 15 430-f[ache] herabsinken würde. Wenn wir endlich den Multiplikator (K[oef]fizienten) auf Grundlage der Tarifsatz-Erhöhungen für di[e im] Verkehr am häufigsten vorkommenden und wichtigen Güter [fest]setzen, so ergibt sich das 16 180-fache des Friedensstandes.

steht mir ferne, zu behaupten, daß durch die Entziehung r Begünstigungen die Einnahmen der Staatsbahnen in dem angeführten Maße erhöht werden könnten, denn viele dieser nstigungen sind ja doch besonders im Interesse der Hebung Verkehrs ins Leben gerufen worden. Jedenfalls dienen h diese Zahlen zum Beweise dessen, daß die Staatsbahnen in ihrer neuen Gestaltung als Unternehmung, den über die hließlich finanziellen Gesichtspunkte hervorragenden wirtlichen Erfordernissen stets Rechnung getragen haben.

muß hier auch noch jener in der letzteren Zeit lebhaft ochenen Maßnahmen gedenken, laut welcher die Verwaltung Staatsbahnen mit dem 1. März d. J. ohne Abänderung der apier-Kronen festgestellten Tarifsätze, vom Goldwährungs- wieder zum Papierkronen-Tarif übergegan- ist, und zwar auf Grundlage des Multiplikators von 17 000. gedessen sind die in Papierkronen verzeichneten Tarifsätze rändert weiter in Geltung geblieben, wodurch einerseits die ärtigen Rechnungs-Dienststellen der postenweise erforder- Umrechnungen enthoben wurden, andererseits die Staatsen mit voller Sicherheit zu solchen Tarifen gelangten, welche Grundlage zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes ihres ets bilden. Diese Maßnahmen waren aus dem Grunde errlich, weil die materiellen Existenzbedingungen und die e der Betriebsmaterialien sich dem in aufsteigender Ten- befindlichen Kronenkurse überhaupt nicht angepaßt haben. eich wurde dadurch auch dem Übelstande entgegengesteuert, lie Frachtkosten auf Grundlage der 17 000-fachen Bewertung fektiver Goldkronenwährung beglichen werden mußten, wo- das staatliche Noteninstitut die Goldkronenbeträge von Staatsbahnen bloß auf Grundlage des Koeffizienten von 3 übernommen hat. Die Staatsbahnen waren nämlich die ge Stelle, wo das Geld zu einem so hohen Kurse verwertet en konnte, was dann zur Folge hatte, daß die Kassen der sbahnen im wahren Sinne des Wortes mit Gold überflutet en, wodurch die Staatsbahnen einen Schaden von rund illiarden Kronen erlitten haben.

*

e ich bereits erwähnt habe, war es der Ausschuß der Hauptonen der Direktion, welcher durch seine Wirksamkeit den d zur Organisationsreform gelegt hat. Dieser Ausschuß hat Grundlage der mit großer Mühe gesammelten eigenen Daten, der Berichte der behufs Studium der Organisierungsmen der österreichischen Bundesbahnen und der Deutschen sbahn an Ort und Stelle entsandten Fachmänner, drei Ausngsentwürfe ausgearbeitet. Im Sinne des ersten Entwurfes die bisherige Gestaltung der Staatsbahnen im großen und n beibehalten und nur einzelne, besonders augenfällige r und Mängel des Organismus entfernt worden.

r zweite Entwurf bezweckte eine reine Zentralisierung, wo- ebst Beibehaltung einer großen, einheitlichen Direktion die en Betriebsleitungen in verschiedene untergeordnete tstellen zerfallen wären.

r dritte Entwurf endlich bestand in einer Kombination der n ersteren. Im Sinne dieses Reorganisierungsentwurfes bei starker Zentralisation in einzelnen Dienstzweigen Verschiebung der bestehenden Wirkungskreise (Kompen) andererseits eine starke Dezentralisation erreicht wer- Nach vorhergehender Erörterung der erwähnten Entwürfe e durch Entscheidung des königl. ungarischen Handelsters die gründliche Ausarbeitung des dritten Entwurfes bessen. Im Januar 1924 war der Entwurf in seinen Einzeln bereits zur Reife gelangt, so daß die Direktion sich mit schon im einzelnen befassen und der Entwurf nach verdenen Glättungen und Ebnungen im Mai der Regierung breitet werden konnte.

gleich mit der Änderung in der inneren Gestaltung der sbahnen mußten auch die Beziehungen der Staatsbahnen Regierung neu geregelt werden. Einen entsprechenden Ent- haben wir ebenfalls ausgearbeitet, auf dessen Grundlage die Verkehrskommission drei Monate hindurch Beratungen pflog, als deren Ergebnis sodann, am 8. Dezember 1924, unter Zahl 8022/M. E. die Regierungsverordnung über die Geschäftsführung der Staatsbahnen erschien. Am 28. Dezember genehmigte sodann der königl. ungarische Handelsminister auch die Verwaltungsordnung der Staatsbahnen und ließ diese ins Leben treten.

Bevor ich in die Erörterung dieser grundlegenden Bedingungen eingehe, muß ich noch bemerken, daß mittlerweile, zum ersten Mal seit dem Kriege, auch das Goldkronenbudget der Staatsbahnen zusammengestellt wurde und daß in diesem Goldbudget bereits die Ergebnisse vieler Verfügungen sich fühlbar machen, welche man aus der Reihe der geplanten Reformen schon früher zur Geltung bringen mußte und die besonders im Abbau des Personalbestandes, in der Einführung des neuen Kontierungsschemas mit Ausschluß des im staatlichen Rechnungswesen üblichen Systems, in der alleinigen Anwendung des Systems der doppelten Buchführung und in vielen anderen derartigen Maßnahmen zur Geltung gelangen, welche die Verwaltung der Staatsbahnen auch im eigenen Wirkungskreise, unabhängig von der Regierungsbehörde, verwirklichen konnte, um den Abbau des Personals zweckmäßig durchführen zu können.

Ich muß hier betonen, daß es zum großen Teil der Geltendmachung der seitens einer illustren Gesellschaft angedeuteten Motive zu danken ist, daß die Staatsbahnen ihr erstes Goldbudgetjahr 1924/25 ohne Belastung antreten konnten, nachdem der Staat ihre Devisenschuld von 287 Milliarden übernommen hatte. Anstatt der taxenfreien Beförderung der Post kam eine grundsätzliche Vereinbarung zustande, laut welcher die mit der Beförderung der Post verbundenen Ausgaben zu erstatten sind, wodurch die Betriebseinnahmen der Staatsbahnen in diesem Jahre sich um 25 Milliarden günstiger gestalteten.

Die infolge der Fahrbegünstigungen der öffentlichen Beamten auf ein Jahr mit 4 Millionen Goldkronen in Anschlag gebrachte Last wurde vom Staate übernommen, der Restbetrag der Kriegssteuern aber wurde zu den Tarifen hinzugerechnet, und mithin sind die Staatsbahnen von der Einlieferung dieser Steuerbeträge befreit und nur zur Einzahlung einer im ganzen 5prozentigen Verkehrs-(Steuer)Gebühr verpflichtet geblieben.

Die durch die Ruhegehälter verursachten Mehrausgaben belasten noch immer ausschließlich das Budget der Staatsbahnen. Auf diese Frage werde ich im weiteren noch eingehender zurückgreifen.

*

Die wichtigste Bestimmung der Regierungsverordnung über die Geschäftsführung der Staatsbahnen ist jene, laut welcher der Handelsminister sich bezüglich der Staatsbahnen bloß die oberste Leitung und jene Maßnahmen vorbehalten hat, welche zum Schutze der öffentlichen Interessen dienen. Die zur Zuständigkeit des Handelsministers gehörigen Angelegenheiten sind der Reihe nach aufgezählt und möglichst genau bestimmt. Das Verfügungsrecht bezüglich der übrigen Maßnahmen im Betrieb und in der Geschäftsführung wurde der Verwaltung der Staatsbahnen überlassen. — Zur Kontrolle über das Gebaren der Verwaltung wurde die sogenannte Plenarsitzung der Direktion ins Leben gerufen, in welcher die Vertreter des Finanz- und Handelsministeriums als beratende Mitglieder teilnehmen. Diese Plenarsitzung ist übrigens bloß als konsultative Stelle zu betrachten, welche demnach einerseits ein orientierendes Organ der Regierung, andererseits ein ratgebendes Organ des in voller Verantwortlichkeit wirkenden Direktionspräsidenten ist. Zur Ausdehnung der Kontrolle dient auch jene Bestimmung der Regierungsverordnung, laut welcher außer dem Obersten Staatsrechnungshofe, dessen Überwachungsrecht auf gesetzlicher Grundlage gesichert ist, auch die Zentrale der Geldinstitute das Kontrollrecht ausübt, indem die Schlußrechnungen des Betriebes sowie der besondere Ausweis über die Ergebnisse des Betriebes im Wege der oben genannten Zentrale, in Begleitung eines Berichtes derselben, dem Obersten Staatsrechnungshofe unterbreitet werden müssen.

Von großer Wichtigkeit ist ferner die Bestimmung, laut welcher, da der Betrieb nicht in den „ex-lex“-Zustand kommen darf, das Budget der Staatsbahnen auch für jenen Zeitraum ins Leben tritt, während dessen die Gesetzgebung zugleich mit dem Budget des Staates auch über das Budget der Staatsbahnen beschließt. Die Regierungsverordnung bestimmt ferner, daß die königlich ungarischen Staatsbahnen als protokollierte Firma in ihrer Eigenschaft als selbständige Handelsunternehmung berechtigt sind, das betreffende Vermögen des Staates als Eigentümer zu verwalten. Die Regierungsverordnung stellt der Verwaltung ein entsprechendes Kapital zur Verfügung und sorgt auch für die Gründung eines Reservefonds. Sie sorgt des weiteren dafür, daß der Gegenwert jener Begünstigungen, welche die Staatsbahnen den anderen staatlichen Verwaltungen angedeihen lassen, seitens der letzteren erstattet werde. Die Regierungsverordnung enthält auch gewisse Erleichterungen für die Staatsbahnen in bezug auf die Anwendung der Vorschriften über die öffentlichen Lieferungen. In solchen Fragen finanzieller Natur, welche von großer Bedeutung für die Staatsbahnen oder für den Staatshaushalt sind, bleibt dem Finanzminister das Recht der Meinungsäußerung vorbehalten. Das oberste Kontroll- und Aufsichtsrecht der Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt bleibt ebenfalls vollkommen in Geltung und Wirksamkeit.

Wie aus dem Obigen hervorgeht, haben die Beziehungen der Staatsbahnverwaltung zur Regierungsbehörde im wesentlichen keine Änderung erfahren, nur wurde ihre Lage näher gekennzeichnet.

Eine namhafte Änderung in dieser Beziehung kann übrigens auch nicht gedacht werden, solange die Bahn als Staatsbahn betrieben wird, für die der Handelsminister die parlamentarische Verantwortung zu tragen hat, und die nicht ihr eigenes Vermögen verwaltet, die endlich und hauptsächlich über die Gestaltung ihrer Einnahmen, über den Tarif und über die zu gewährenden Begünstigungen frei entscheiden kann, wogegen ein bedeutender Teil der Ausgaben — die Ausgaben für das Personal — sozusagen durch gesetzliche Bestimmungen festgesetzt wird.

Daraus folgt, daß die Staatsbahnen als solche, nie mehr als eine Mittelstellung zwischen der ganz freien und unabhängigen Unternehmung und der bürokratischen, staatlichen Gestaltung einnehmen können. Die Staatsbahnen als ein die ganze Wirtschaft des Staates umfassender Organismus müssen außerdem stets auch die staatswirtschaftlichen Interessen im Auge behalten, was schon für sich allein geeignet ist, die geschäftsmäßigen Interessen derselben als Privatunternehmung in den Hintergrund zu stellen. In gewisser Hinsicht sind die Beziehungen der Staatsbahnen zur Regierungsbehörde noch enger geworden, nachdem als Folge der Einschränkung der bisher durch die finanzielle Hauptsektion ausgeübten Kontrolle eigentlich noch zwei neue Kontrollstellen eingeschaltet wurden, und zwar die Plenarsitzung und die Zentrale der Geldinstitute. Trotzdem unterliegt es keinem Zweifel, daß durch die scharfe Trennung der Zuständigkeiten (Wirkungskreise) manche bisher bestandene Ungewißheit behoben wurde, wodurch auch der Direktion im Bereiche der eigenen Geschäftsführung der Staatsbahnen eine freiere Bewegungsmöglichkeit zugesichert erscheint.

*

Eine viel größere Bedeutung für den Betrieb der Staatsbahnen haben jene Bestimmungen, welche die neue Verwaltungsordnung enthält. Der Leitgedanke, der die ganze Reorganisierung beherrscht, kommt in der genauen Trennung der Wirkungskreise (Zuständigkeiten), in der Geltendmachung der individuellen Verantwortlichkeit sowie darin zum Ausdruck, daß sowohl die an leitender Stelle wirkenden Beamten als auch das untergeordnete Gesamtpersonal angehalten wird, in allen Verfügungen den kommerziellen Geist der Wirtschaftlichkeit zur Geltung zu bringen. Die Direktion bleibt auf die Rolle der Richtung gebenden und leitenden (führenden) Stelle beschränkt, während der gesamte ausübende Dienst den Betriebsleitungen und niederen Dienststellen anheimfällt. Der Kostenvoranschlag wird auf reeller Grundlage ausgearbeitet, was zur Folge hat, daß die Kre grenzen streng eingehalten werden müssen, wogegen jedoch persönlicher Verantwortlichkeit auch die selbständige W schaftsgebarung innerhalb der Schranken der zur Verfügung stellten Kredite eingeführt wird. — Die Befugnis der vor gehenden Kontrolle der finanziellen Hauptsektion wird ei schränkt und das Hauptgewicht auf das System der meritorisc Kontrolle gelegt. Zu diesem Zwecke wird die betriebswirtsch liche Statistik eingeführt, welche berufen ist, in weitgehen und auch Einzelheiten umfassenden Wirkungskreise dafür sorgen, daß der über allem stehende Grundsatz der Wirtsch lichkeit und Sparsamkeit zur vollen Geltung gelange.

Die Verwaltungsordnung sorgt des weiteren auch für systematische Ausbildung des Personals des inne und ausübenden Dienstes, sowohl in den eigenen als auch den anderen Dienstzweigen, damit an Stelle einer übertriebe Spezialausbildung eine allgemeinere Ausbildung des Perso erreicht werden könne. Die Verwaltungsordnung bestimmt engere Fühlungnahme mit den wirtschaftlichen Interessen kreisen und trifft auch Verfügungen, welche berufen sind, kommerziellen Geist des Personals zu wecken und auszubil Das Personal wird zur Erreichung von größeren Leistungen durch zur Tätigkeit angespornt, daß ihm die Beteiligung an hieraus erwachsenden Ersparnissen zugesichert wird.

Zum Zwecke der Vereinfachung der Administration wird schriftliche Erledigung der Angelegenheiten, wo nur mögl eingestellt. Durch Konzentrierung von Massenarbeiten versc dener Dienststellen wird die Auflösung des Abrechnungsam in Szeged ermöglicht. Die neue Verwaltungsordnung sorgt a dafür, daß die Rechnungsausweise (Abrechnungen) der äuße Dienststellen, nämlich der Heizhäuser, Bahnerhaltungssektion Stationen (Betriebsämter) und Materialdepots bei den Betri leitungen zentralisiert geführt werden, wodurch es diesen Die stellen ermöglicht wird, zu ihrem eigentlichen Berufe zurü zukehren.

Die auf diesen grundlegenden Prinzipien aufgebaute ne Verwaltungsordnung ist erst am 28. Dezember 1 ins Leben getreten, und demzufolge können sich deren Erg nisse in der Praxis nur später fühlbar machen. Da wir jed sehr viele Maßnahmen noch vor der Genehmigung dieser V waltungsordnung getroffen haben, so konnte die Direktion- entsprechend ihrer Rolle als lenkende Dienststelle — in eng Schranken zurückgeführt werden, was zur Folge hatte, daß i Anzahl der Abteilungen, die im Jahre 1922 noch 76 und in letzteren Zeit noch 41 betrug, auf 23 vermindert werden kon

Gleichzeitig mit der Verminderung der Anzahl der Abteilun wurden nach Möglichkeit auch alle Maßnahmen getroffen, den Abbau des Personals der Direktion nach und nach dur zuführen. Die Direktion hatte — mit Zurechnung des Perso des Abrechnungsamtes — im Jahre 1923 einen Personalbest von 2152, im Jahre 1924 von 1747 Angestellten, und heute ziffert sich dieser Personalbestand nur auf 1614. Nach Dur führung der Vereinfachungen in der Verwaltungsordnung wer nur 1348 Arbeitsstellen erforderlich sein, und auch hiervon w ein Personal von 387 Angestellten in der Abrechnungszentr beschäftigt werden, so daß der Personalbestand der Direktion engeren Sinne des Wortes im ganzen die Zahl von 961 An stellten erreichen wird.

Da die neue Verwaltungsordnung — wie bereits erwähnt — erst am 28. Dezember 1924 ins Leben getreten ist, so können diesen Abbau erst im Laufe des neuen Budgetjahres durchfüh

Außer der mit 399 Angestellten erfolgten Verminderung Personalstandes der Direktion sind infolge der Vereinfachu des Güterabrechnungswesens und infolge der zentralen A arbeitung der Warenstatistik 145 Arbeitskräfte der Bahnbetri ämter (Stationen) entbehrlich geworden. Ferner sind info der Zentralisierung der Verrechnungen von 45 Heizhäusern 63 Bahnerhaltungssektionen bei den Betriebsleitungen weit 184 Arbeitskräfte entbehrlich geworden, trotzdem man das

l der Rechnungsabteilungen bei den Betriebsleitungen mit Arbeitskräften erhöhen mußte.

ı äußeren (exekutiven) Dienste haben wir bei der Bahnltung durch Minderung der Wachtstellen, durch Er- der Handsperrschranken durch Zugbarrieren (Zug-schranken), durch Verminderung der Zahl der ·kenbegehungen der Bahnwächter, durch Akkord-iten im Oberbau und in der Bahnerhaltung usw. für die .che Herabsetzung der vermeidlichen Ausgaben gesorgt.

as den Stationsdienst (die Betriebsämter) anbelangt, len einzelne Betriebsämter aufgelöst und deklassi-rt, überflüssige Aufenthalte gestrichen, einzelne ellzüge vereinigt, der Diensturnus des Zugbegleit-onals geregelt, die Anzahl der Verschublokomotiven nindert, die Station Rákos aus dem Rangierdienst aus-haltet, überflüssige Lastzüge eingestellt, die Anzahl Blocksignale vermindert, 12 Streckenämter aufgelöst andere betriebswirtschaftliche Maßnahmen getroffen, ırch manche Ersparnisse erzielt wurden.

ı Bereich des Zugförderungsdienstes wurden einzelne häuser aufgelassen, deklassifiziert, vereinigt, der d des Zugförderungs- und des Werkstättenpersonals baut, die Lokomotiven mit doppeltem Personal ver-n, der Verbrauch der Kohle je nach Gattungen be-inkt, und dadurch sowie durch eine zweckmäßigere lung der Kohlenverteilung wurden ebenfalls bedeu-e Ersparnisse ermöglicht.

ı Bereich der Materialienverwaltung waren wir dar-bedacht, die Linien-Materialdepots zu konzentrieren sie dem Zentraldepot einzuverleiben sowie durch Zen-sierung der Materialienverteilung im Wege der Min-ng der Anzahl der Liniendepots, die Personal- und lichen Ausgaben herabzusetzen.

hon allein die hier nur im allgemeinen angedeuteten teilweise durchgeführten, teilweise aber noch durch-hrenden Verfügungen berechtigen uns, innerhalb eines es eine Ersparnis von rund 10 Millionen Goldkronen nschlag zu bringen.

r Grundsatz der Wirtschaftlichkeit des Betriebes er-ht, daß die leitende Stelle über das Personal auch rechend zu verfügen berechtigt sei. Hier besteht je-ein bedeutendes Hindernis in jener Bestimmung des erungsgesetzes, laut welcher es verboten ist, neues onal in den Dienst aufzunehmen, ferner in jener Be-imung des Dienstreglements (der Dienstordnung), laut her die Verwendung des Personals zu solchen Dienst-iten, welche von dessen gewöhnlichem Beschäftigungs-e abweichen, nur unter gewissen Bedingungen ge-et ist.

e erstere Einschränkung bezieht sich darauf, daß t in solchen Fällen, wo eine systemisierte Dienst-ung zur Verfügung steht, diese nicht besetzt werden , sondern die Arbeit des betreffenden Postens durch stellte mit Stundengeldern verrichtet werden muß, he nach einer Dienstzeit von drei Jahren zu defini-ı Angestellten werden, wodurch die Last der Ausgaben Verwaltung gesteigert wird.

ne pragmatische Schwierigkeit besteht auch darin, daß .B. nicht gestattet ist, den Lokomotivführer zum erdienst, den Stationsvorstand zum Dienste an einer estelle oder den Weichenwärter als Stationsarbeiter erwenden. Da also das vorhandene Personal in einem nannten deklassifizierten Arbeitskreise nicht ver-let werden darf, sind wir genötigt, die untergeord-ren Arbeiten durch ein besonderes Personal verrichten ıssen.

e freie Verfügung der Verwaltung über das Personal wird weiteren auch durch den im ganzen Land bestehenden und mein bekannten Wohnungsmangel beeinträchtigt, her es außerordentlich erschwert, das Personal an jenem Arbeitsorte zu beschäftigen, wo dies erforderlich ist, und auch dieser Übelstand hindert uns daran, mit dem an einzelnen Arbeitsstellen überflüssigen (überzähligen) Personal dem bei anderen Arbeitsstellen bestehenden Mangel abzuhelfen. Die Folge davon ist sodann, daß wir, obzwar uns noch immer ein geringer Überschuß an Arbeitskräften zur Verfügung steht, diese nicht dort verwerten können, wo es notwendig wäre, und so gezwungen sind, an der betreffenden Arbeitsstelle andere beson-

A Máv. személyzeti létszáma szolgálati beosztás szerint.
Personalstand der M.Á.V. nach Diensteinteilung.
1914–1925

	1914 VIII. 4.	1918. XII. 31.	1920. XII. 31.	1921. XII. 31.	1922. VI. 30.	1923. X. 31.	1924. VI. 4.	1925. II. 1.
Munkás létszám: Personalstand der Arbeiter	55000	60000	31354	43246	42759	46901	42202	27137
Külszolgálati létszám: Personalstand des exekutiven Dienstes	31168	35497	35261	36040	[illegible]	32220	30593	28654
Üzletvezetőség központok létszáma. Personalstand der Betriebsleitungen	1916	1917	1846	1790	1886	1933	1652	1569
Igazgatósági létszám. Personalstand der Direktion	2346	2515	2439	2499	2262	2152	1747	1614

Abb. 2.

dere Arbeitskräfte zu verwenden, welche von dieser Dienststelle in Stundengeldern verrechnet werden.

Im Laufe der Zeit haben sich zwar die Wohnungsverhältnisse einigermaßen gebessert, die pragmatischen und gesetzlichen Beschränkungen bestehen jedoch auch weiter in Rechtskraft, und eben deshalb haben wir bereits auch die Umarbeitung der ganzen Pragmatik in Angriff genommen und der Regierung einen Antrag unterbreitet, im Sinne dessen vorgeschlagen wird, jene Bestimmungen des Sanierungsgesetzes, laut welcher Neuaufnahmen im Personalstande verboten sind, bezüglich der Staatsbahnen aufzuheben, um der Verwaltung die Möglichkeit zu bieten, über das gesamte Personal den Erfordernissen des Betriebes gemäß entsprechend verfügen zu können.

Die wirtschaftliche Verwendung des Personals ist aus der Abb. 2 ersichtlich, welche die Gliederung des Personals nach Diensteszuteilungen kennzeichnet. Demgemäß bezifferte sich der Personalstand der Staatsbahnen im Jahre 1914 — es ist hier immer das durch den Friedensvertrag von Trianon verstümmelte Ungarn zu verstehen — mit 35 230 Beamten und in abgerundeter Zahl mit 55 000 Arbeitern, insgesamt waren sonach 90 230 Personen bei den Staatsbahnen beschäftigt. Diese Zahl stieg im verhängnisvollen Jahre 1918 auf rund 100 000, fiel im Jahre 1920 auf 70 900 zurück, stieg dann im Jahre 1921 infolge der in starkem Maße in Angriff genommenen Rekonstruktionsarbeiten und infolge der Immigration (Einwanderung des flüchtigen Personals) wieder auf 83 580 und dieser Stand blieb bis Oktober 1923 beiläufig auf derselben Höhe. Im Jahre 1922 begann hernach, wie dies auch aus der Abbildung ersichtlich ist, der Abbau des Beamten- und Arbeiterpersonals, so daß der Personalstand am 1. Februar 1925 samt den mit Taggeldern angestellten Arbeitskräften nurmehr die Anzahl von 31 833 definitiv Ernannten und 27 137 Arbeitern, zusammen also 58 970 erreichte, wogegen die Anzahl der im Jahre 1918 innerhalb der heutigen Grenzen Angestellten sich mit 39 929 Ernannten und 60 000 Arbeitern bezifferte. In den Jahren von 1918 bis 1925 wurde demnach der Stand des ernannten Personals mit rund 20 %, jener der Arbeiter mit 55 %, der Ges stand also mit 41 % vermindert.

Am Fuße der Abbildung ist der Personalstand der Zentr verzeichnet.

Diese Zahlen gelten ebenfalls für die in Trianon geschaff Grenzen, also für Rumpfungarn. Auch hier steht das verh nisvolle Jahr 1918 obenan, in welchem die Anzahl des defi ernannten Personals bei der Direktion 2515, bei den Betr leitungen 1917, zusammen demnach 4432 betrug. Wie es aus den Zahlen für die anderen Jahre hervorgeht, fiel di Personalstand infolge des im Jahre 1922 begonnenen Abb im Februar 1925 bei der Direktion auf 1614, bei den Betr leitungen auf 1568, insgesamt demnach auf 3182 herab, was Reduktion von 28,4 % entspricht. Nach Durchführung der organisation am 1. Juli 1925 wird der Personalstand der Zen

A M.Á.V. személyzeti létszáma szolgálati minőség szerint.
Personalstand der M.Á.V. nach Ranglisten vermerkt.
1914—1924-5.

Abb. 3.

dienststellen nurmehr 2971 Angestellte aufweisen, was rund rechnet im Vergleich zum Jahre 1918 einem Abbau von entspricht.

Der Personalstand der Direktion beziffert sich daher 4,2 % des Gesamtpersonals, und wenn wir das in den Zen dienststellen der Betriebsleitungen verwendete Personal hi rechnen, insgesamt mit 2971, also mit 9,7 % des Gesa personals.

In der Abbildung 3 ist der Personalstand n dienstlicher Eigenschaft (Dienstcharakter) zeichnet, und zwar je besonders die Anzahl der Beamten, Hilfsbeamten, der Unterbeamten und des provisorischen sonals, welches in systemisierten Stellungen wirksam ist. aus dieser Abbildung ist das Ergebnis des im Jahre 192 Angriff genommenen Abbaues genau zu ersehen, doch dieser Abbau durch die unter der Linie 0 angedeutete Ste rung der Anzahl des auf der sogenannten „B-Liste" ve schiedeten Personals ersichtlich gemacht. Ferner ist es dieser Abbildung ersichtlich, daß die Anzahl der provisor Angestellten, welche im Jahre 1920 die Höhe von 4712 errei im Jahre 1922 durch Ersatz mit den in die Heimat strömen

.chtlingen auf 1436 herabgesunken ist. Dann, im Zeitraum
i Februar 1925, hat der Stand dieses Personals wieder die
.l von 4236 erreicht, und zwar hauptsächlich infolge des
.ennungsverbotes, weil die freigewordenen Stellungen nicht
.etzt werden dürfen. Da aber der Bahnbetrieb nicht still-
.en darf, mußten die Stellungen dieses Personals mit
.ndengeldern besoldeten Arbeitskräften besetzt werden, und
. zu einer Zeit, wo die zu den Ernennungen erforderlichen
.llungen im Budget zur Verfügung standen. Es ist dem-
. klar ersichtlich, daß dieses System keine Ersparnisse
. Folge haben konnte, sondern im Gegenteil später, so-
. die mit Stundengeldern angestellten Arbeitskräfte
. einer Dienstzeit von drei Jahren zu definitiven Be-
. steten werden, eine bedeutende Belastung verursachen
.l.

.ie Abbildung macht des weiteren ersichtlich, daß auf
. vier „B-Listen" insgesamt 10 191 Bedienstete verab-
.edet werden mußten. Dagegen sind auf der rechten
.e der Abbildung die seit dem Ende des Krieges in die
.nat flüchtig gewordenen Bediensteten nach Kategorien
.eichnet, die Gesamtzahl dieses Personals beträgt 15 133,
.on zur Deckung des Abganges der letzten 5 Jahre
.21 Bedienstete teils wieder verwendet bzw. zugeteilt,
. aber dem vorschriftsmäßigen Verfahren unterzogen
.den.

.sgesamt beträgt die Betriebslänge der eigenen Linien
. Staatsbahnen 3067,4 km und jene der in ihrem Betriebe
.enden Vizinalbahnen 4154,3 km, im ganzen demnach
.,7 km. Somit entfällt auf ein Betriebskilo-
.ter heute ein Personal von 4,4 ernannten
.diensteten und samt den Arbeitern 8,25.
. Jahre 1918 entfielen auf je ein Betriebskilometer 5,4
.annte und 8,3 Arbeiter, insgesamt also ein Personal
. 13,7. Zu Zeiten der Integrität des Netzes hatten die
.tsbahnen auf je ein Betriebskilometer ein Personal
. 3,42 Ernannten und 4,86 Arbeitern zu verzeichnen, im
.zen daher 8,28, wobei jedoch betont werden muß, daß
. letzten Friedensjahre das Netz des heutigen, in Trianon
.chaffenen Rumpfungarn auf je ein Betriebs-
.ometer ein Personal von 4,85 Ernannten
. 7,6 Arbeitern, insgesamt also noch 12,45
. verzeichnen hatte.

.hne die Grundlage zu einem meritorischen Vergleiche
.en zu können, ist es trotzdem zu beachten, daß auf je
. Betriebskilometer der Österreichischen Bundesbahnen,
.n Linien samt den in ihrem Betriebe stehenden Süd-
.n- (jetzt Donau-Save-Adriabahn-) Linien eine Länge
. 5979 Betriebskilometern aufweisen, vor der Sanierung
. Anzahl von 18,8 Bediensteten entfiel, und heute von
. Gesamtpersonalstand von 89 500 Bediensteten rund
. Personen auf je ein Betriebskilometer entfallen,
.he Tatsache zwar mit dem unterschiedlichen Wesen
. mit den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen der
.ten Bahnen begründet werden könnte, trotzdem jedoch
.gnet ist, einen Beweis dafür zu liefern, daß der Per-
.lstand der ungarischen Staatsbahnen auf Grundlage
. Prinzipes der Sparsamkeit normiert wurde.

.ie mittlere Abbildung macht uns die schmerzlichste Wunde
. heutigen Staatsbahnen, nämlich das maßlose An-
.chsen der Anzahl der Pensionisten ersichtlich.
. 31. Januar 1925 erreicht nämlich die Gesamtzahl des Ruhe-
.lt genießenden Personals, der Witwen und Waisen, die
. von 32 079, übertrifft somit auch in absoluter Zahl den
.33 Bedienstete umfassenden Stand des aktiven Personals.
. ist ganz zweifellos, daß keine einzige Bahn-
.waltung der Erde eine so große und stets
.h höher strebende Pensionslast auf die
.uer ertragen kann.

.as nun die Bezüge des Personals anbelangt, so
.ilt ein Beamter heute, im Vergleich mit dem Friedensjahr
., wobei jedoch dieselben Proportionen zwischen den Ge-
haltsklassen in Anschlag gebracht werden müssen, die auch
jetzt bestehen, durchschnittlich 51 %, ein Hilfsbeamter durch-
schnittlich 67 %, ein Unterbeamter durchschnittlich 89 % seiner
Friedensbezüge; das ernannte Gesamtpersonal ge-
nießt demnach, im Durchschnitt gerechnet,
68 % seiner Friedensbezüge. Ein Handwerk ausüben-
der Arbeiter bezieht 80 % seines Stundenlohnes und 67 % seines
monatlichen Verdienstes, ein nicht professioneller Arbeiter 93 %

A M.Á.V. bevételei és kiadásai 1924-25 évben.
Einnahmen und Ausgaben der M.Á.V. im Jahre 1924-25.

Abb. 4.

seines Stundenlohnes und 76 % seines monatlichen Verdienstes,
endlich ein gewöhnlicher Arbeiter 113 % seines Stundenlohnes
und 91 % seines monatlichen Verdienstes. Der Monatsverdienst
ist deswegen geringer, weil heute an Stelle des Werktages von
10 Stunden ein solcher von 8 Stunden in Anschlag gebracht wird.

Hier muß erwähnt werden, daß mit Ausnahme der Werk-
stätten anstatt des Werktages von 8 Arbeitsstunden, bei allen
Arbeitsstellen 10—11stündige Werktage eingeführt sind.

Die finanzielle Lage der Staatsbahnen zeigt nach den
Ergebnissen der bisher vergangenen 7 Monate des Budgetjahres
1924/25 das folgende Bild. Für die gewöhnlichen Ausgaben war
für das ganze Budgetjahr der Betrag von 179 629 400 Gold-
kronen in Voranschlag gebracht; dementgegen wurden für die
gewöhnlichen Einnahmen vorsichtigerweise nur 182 123 900 Gold-
kronen präliminiert. Von den in Voranschlag gebrachten Aus-

gaben entfielen auf die gesamten Bezüge des Personals 26 %, auf die Fahrstundengelder, Dienstreisegebühren (Diäten usw.) und andere Personalausgaben 4,58 %, somit 30,58 % auf die Ausgaben für das Personal. Auf die Ruhegehälter der Beamten und der übrigen Kategorien und auf die Abfertigungen entfielen 16,32 %, auf Arbeitslöhne 17,14 %, auf Materialienbeschaffung 31,42 %, endlich auf verschiedene Ausgaben 4,54 %.

Die prozentmäßige Verteilung der Ausgaben veranschaulicht auf augenfällige Art die drückende Höhe der Pensionslasten, welche mit ihren 29,3 Millionen nahezu dem auf Arbeitslöhne entfallenden Betrag von 30,8 Millionen gleichkommen. Die Pensionslasten erreichten im Frieden durchschnittlich etwa 3 % der Gesamtausgaben, somit zeigt uns die obige prozentmäßige Verteilung, daß die Pensionslasten heute mehr als dem 5fachen der normalen Ausgaben für Ruhegehälter entsprechen. Wenn wir die im Laufe der Jahre auf natürlichem Wege steigenden Pensionslasten auf höchstens 9 Millionen schätzen, so könnten die Ausgaben mit 20 Millionen vermindert werden. Wenn ferner die Staatsbahnen auf die Betriebskosten des um 1300 km längeren Netzes der Vizinalbahnen keine Daraufzahlung leisten müßten — im Jahre 1924 bezifferten sich diese Mehrausgaben mit 13,6 Millionen —, so könnte der Posten der Gesamtausgaben mit rund 33 Millionen vermindert werden, wodurch die zum Betriebe erforderlichen budgetmäßigen Ausgaben von rund 99 % auf 80 % gebessert werden könnten, was der durchschnittlichen Höhe der Betriebskosten der sogenannten „guten“ Bahnen Europas entspricht, und zwar selbst für den Fall, wenn die Verwaltung dem Kostenvoranschlag gegenüber keinerlei Mehreinnahmen ausweisen könnte.

Nach den Ergebnissen des Betriebes in den ersten 7 Monaten des Budgetjahres betrugen die Einnahmen 124,58 Millionen, die Ausgaben 105,45 Millionen, die Betriebsbilanz der ersten sieben Monate wurde demnach mit einem Überschuß von 19,13 Millionen abgeschlossen.

Wie bereits erwähnt, haben die Staatsbahnen ihr erstes Goldbudgetjahr im praktischen Sinne des Wortes lastenfrei angetreten, nachdem der Staat die Devisenschulden von 286,7 Milliarden = 16,8 Millionen Goldkronen übernommen hat. Außerdem verfügten wir am 31. Dezember 1924 über Kassenbestände im Gesamtbetrag von 17,07 Millionen, welche mit einer aus den laufenden Abrechnungen mit den fremden Bahnverwaltungen und anderen Parteien stammenden Schuld von 5,36 % belastet waren. Endlich betrug der Wert der Materialienbestände 58,41 Millionen.

Bezüglich der Höhe der Materialienbestände bemerke ich, daß deren Wert im Jahre 1913, also noch zurzeit des unverstümmelten Netzes der Staatsbahnen, 94,14 Millionen betrug; mehr als die Hälfte dieser Bestände entfiel auf die Bedürfnisse des heutigen in Trianon geschaffenen Rumpfungarn und war auch hier aufgelagert, denn so wie jetzt befand sich auch damals das Materialien-Zentraldepot und die Depots für die beiden Hauptwerkstätten in der Hauptstadt, und in diesen Depots ist auch heute noch der größte Teil unserer Materialienbestände aufgelagert. Wenn ich demnach, im Vergleich zur Friedenszeit, bloß 47 Millionen in Anschlag bringe, so entspricht diesem Betrag, für welchen man heute um 55 % weniger Materialien beschaffen kann, einem Äquivalent von 72,8 Millionen, wogegen jedoch die Staatsbahnen nur über einen Materialienbestand im Werte 58,4 Millionen verfügen.

Für die Investierungen im laufenden Jahre waren im Bu 17,9 Millionen vorgesehen, wobei hinzugefügt wurde, daß im Falle, wenn die Betriebsüberschüsse eine entsprechende Dec ermöglichen sollten, für Investierungszwecke 26,6 Millionen wendet werden können. Nun haben wir in den ersten si Monaten des Budgetjahres 10,3 Millionen für Investierungen wendet, welcher Betrag als Vorschuß auf die Betriebsübersch verrechnet wird; davon hat der Staat 9 Millionen erstattet außerdem als Erstattung des ganzjährigen Abganges aus Fahrbegünstigungen für die öffentlichen Beamten 4 Milli Goldkronen zur Vermehrung des Betriebskapitals im Vo angewiesen.

Es schien demnach, daß die fünf Jahre hindurch zerrü Finanzwirtschaft der Staatsbahnen mit Ende des Jahres einen Ruhepunkt gelangt ist, ja sogar für einen Augenblick recht günstiges Bild zeigte, als sodann die das ganze Lan drückende wirtschaftliche Stockung auch im Betriebe Staatsbahnen sich fühlbar machte, so daß das schwer erkä Gleichgewicht wieder gefährdet erscheint. Die im Budget dieses Jahr vorgesehenen Einnahmen sind jedoch trotzdem sicher zu betrachten, außer wenn in den Ausgaben unerwa Überraschungen ihre Wirkung gelten lassen sollten.

Die finanziellen Ergebnisse sind in der Ab dung 4 verzeichnet. Wie hieraus ersichtlich ist, deckt sic Linie der tatsächlichen Ausgaben in den Monaten von Au bis Januar so ziemlich mit dem Voranschlag der Ausgabe Januar sinkt sie sogar mit einer halben Million unter dens herab; die Ausgaben des Monates Februar überschreiten da den Voranschlag. Der bei den Ausgaben des Monates Deze sichtbare besondere Vorsprung findet seine Begründung d daß in diesem Monat für das Personal 2,8 Millionen als Be gung an den Betriebsergebnissen angewiesen wurden (B triebsprämien“).

Bis zum Januar überschreitet die Linie der Einnahmen Voranschlag in bedeutendem Maße, was einerseits beweist die Einnahmen sehr vorsichtig geschätzt wurden, anderer aber dem Umstande zugeschrieben werden kann, daß der B von 1,3 Millionen Kronen, welchen der Staat als Ablösung de öffentlichen Beamten gewährten Begünstigungen für die e drei Monate des Budgetjahres erstattet hat, in den Einna des Monats Oktober verrechnet ist. Wenn wir dies in tracht ziehen, so entfällt das Maximum der Einnahmen auf tember und erreicht die Höhe von 20 Millionen. Vom Septe bis Januar werden die Einnahmen stets geringer und zeigen im Februar einen so bedenklichen Rückfall, daß sie in di Monate bereits mit rund 2 Millionen unter den Ausgaben ble mit anderen Worten, der Fehlbetrag, dessen wir uns seit sozusagen entwöhnt haben, kommt wieder zum Vorschein

Der Rückfall des Monats Februar zeigt uns bereits die ga Tragweite der schädlichen Nachwirkung, welche die Einna der Staatsbahnen infolge der wirtschaftlichen Stockung erl haben, die sich in unserem Betriebe etwas verspätet fü gemacht hat und die Ergebnisse der noch laufenden Monate Budgetjahres in solchem Maße beeinträchtigen wird, dem s zuhalten wir unfähig sein werden.

(Schluß folgt.)

Luftverkehr.

— **Amsterdam-Yokohama in sechs Tagen.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung aus zuverlässiger Quelle erfährt, wird in diesen Tagen von der „Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff“, deren Vorsitz Fridtjof Nansen führt, der wissenschaftlichen Welt und der breiten Öffentlichkeit eine Denkschrift zugehen, die die Möglichkeit und Bedeutung arktischer Forschung mit dem Luftschiff dartut. Ausführliche wissenschaftliche Anlagen beschäftigen sich mit der Funkpeilung, mit den zu erwartenden meteorologischen Verhältnissen und den Schwierigkeiten der Nautik.

Die Ergebnisse einer solchen Polarluftschiffexpedition können von unabsehbarer Bedeutung für eine spätere transa tische Verkehrslinie werden, die es ermöglichen w von Amsterdam aus über Kopenhagen, Petersburg, Archan Nome, Unimak (Aleuteninsel), Yokohama in sechs und Vancouver San Francisco in 5½ Tagen zu erreichen.

Ohne Zweifel wird die gewaltige wirtschaftliche Bede eines solchen Zeitgewinns (heute braucht man mit dem S nach Yokohama über Suez 50 Tage, über Sibirien 19 Tage, Neuyork-San Francisco 29 Tage), wenn die wissenschaftl Expeditionen erst einmal die Grundlage geschaffen haben europäischen Mächte von weltwirtschaftlicher Geltung zum bau der transarktischen Luftschiffsverkehrslinie bestimmen

Die Reichsbahn als Rollfuhrunternehmer.

Von Reichsbahnamtmann **Schmitt**, Elberfeld.

] der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen iederholt, u. a. in Nr. 50 vom vorigen Jahre, in der Abrlung „Die Reichsbahn als Spediteur“ die Frage erörtert en, ob die Deutsche Reichsbahn nunmehr, nach ihrer Überıng in die Gesellschaftsform, zweckmäßig neben ihren Geten als Frachtführer auch das Speditionsgeschäft betreiben In der erwähnten Abhandlung wird die Ansicht vertreten, 'ereinigung des Speditions- mit dem Frachtführergewerbe schon der Natur dieser Gewerbe nach zweckmäßig, und an roßen wirtschaftlichen Vorteilen des gemeinsamen Betriebes r wäre nicht zu zweifeln. Hierbei würde die Spedition eder in eigener Regie der Reichsbahn oder durch eine bere Reichsbahn - Speditionsgesellschaft unter Beteiligung leistungsfähigen Spediteurs zu betreiben sein. Ein erwiegendes Bedenken scheint aber auch dem Verfasser erter Abhandlung zu kommen: Wenn die Reichsbahn-Spedibüros nicht gleichzeitig in allen größeren Plätzen und auf Grenzübergängen eingerichtet würden, so bestände die Gedaß bei dem erforderlichen Zusammenarbeiten mit Spedin anderer Plätze diese die Reichsbahn-Speditionsbüros boyterten. Andererseits wird in der Abhandlung vorgeschlagen, Reichsbahn solle, wie die weitaus größte Anzahl der Spedi- auch ein Fuhrgeschäft betreiben, überall da, wo es lohnend iene und nicht besondere Gründe dagegen sprächen, „auch Güter-An- und Abfuhr und überhaupt den Betrieb von Autozubringerlinien selbst in die Hand nehmen“.

] sich bei einer Erwägung der Frage, ob die Reichsbahn kmäßig neben ihren Geschäften als Frachtführer auch das tionsgeschäft betreiben soll, zweifellos auch noch andere as in Nr. 50 erwähnte Bedenken ergeben, die Reichsbahnllschaft aber sich mit Rücksicht auf ihre finanziellen Vertungen vor zu großen Experimenten hüten muß, so dürfte ch empfehlen, praktische Versuche nur mit aller Vorsicht allmählich, aus dem Bestehenden heraus zu entwickeln und em Zweck einen etwaigen Anfang nur mit der Übernahme Güter-An- und Abfuhrgeschäft zu machen, das ja — auch der erwähnten Abhandlung — mit dem Frachtführergeschäft Eisenbahn in besonders engem Zusammenhang steht. Fängt auch — aus guten Gründen — mancher strebsame Spediteur Rollfuhrunternehmer an. Bewährt sich das Rollfuhrgeschäft Reichsbahn, ist mit ihm eine gute Grundlage geschaffen, n kann weitergebaut werden, indem die geeigneten Zweige Spedition nach und nach übernommen werden, in erster etwa Agenturen für Schiffahrtslinien, dann, wie in dieser ıng schon wiederholt erörtert worden ist, Sammelladungsehr. Ich erinnere hier an die engen Beziehungen, die bebestehen oder bestanden haben zwischen Reichsbahn einer- und der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft sowie Levantelinie (direkte Tarife) andererseits.

] Frage der Schaffung eines bahneigenen Rollfuhrdienstes letzter Zeit aber auch ohne den Gedanken an die Überne der Spedition erörtert worden. Diese Frage ist also nach Seiten hin von Bedeutung. Es werden daher die praktischen hrungen, die mit bahneigener Bestätterei in dem wichtigsten wenigen Fälle dieser Art bereits gemacht sind, für weitere bahnerkreise von Interesse sein.

handelt sich um die Zwangsbestätterei im Wupperlie bereits seit 1878 besteht. Dort ist das Recht der Empler, ihre Stückgüter selbst abzuholen oder abholen zu lassen, der beschränkten Verhältnisse der Güterschuppen im meinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Landesichtsbehörde aufgehoben (vgl. EVO. § 78 (2)). Demgemäß das Selbstabholen der Empfangsstückgüter — auch der lagernd gestellten — grundsätzlich nicht gestattet. Ausgenen sind nur unverpackte Möbel, feuergefährliche u. dgl. Güter, sowie diejenigen Sendungen, die nachweislich mit der Eisenbahn weiterbefördert werden (in Sammelladung oder als Stückgut). Wird ausnahmsweise bei anderen Gütern im Einzelfall die Selbstabholung gestattet, so muß doch Rollgeld bezahlt werden. Diese Zwangsbestätterei erstreckt sich auf die Güterabfertigungen Elberfeld, Barmen-Unterbarmen, Barmen Hbf. und Barmen-Rittershausen. Der Güterabfertigung Elberfeld ist die Güterabfertigung Elberfeld-Mirke und der Güterabfertigung Barmen Hbf. die Güterabfertigung Barmen-Heubruch angegliedert. Es ist also ganz Elberfeld-Barmen in die Zwangsbestätterei einbezogen. Für das Abholen der Versandgüter besteht kein Zwang; es unterliegt dem freien Ermessen des Absenders, die bahneigene Bestätterei oder einen Spediteur hierfür in Anspruch zu nehmen oder auch selbst anzufahren. Die Inanspruchnahme der Bahnbestätterei ist jedoch auch für Versandgut stark, und es ist nur vorteilhaft für das Bestättereigeschäft selbst, wenn die Fuhrwerke auch auf dem Rückwege benutzt werden können.

Was nun die Bewährung dieser bahneigenen Bestätterei anbelangt, so haben sich Bedenken irgendwelcher Art nicht ergeben. Insbesondere kann von einer Mehrbelastung der Dienststellen durch die Verwaltung der Zwangsbestätterei keine Rede sein. Vielmehr ergibt die bahneigene Zwangsbestätterei folgende Vorteile für die Reichsbahnverwaltung:

1. Der Hauptvorteil liegt in der schnelleren und glatten Abfuhr und der sich dadurch ergebenden besseren Übersicht und Ausnutzung der Schuppenräume. Bei der Selbstabholung werden die Güter auf keinen Fall so schnell abgefahren, wie dies durch die bahneigene Zwangsbestätterei geschieht. Sie bleiben manchmal die doppelte Zeit im Schuppen liegen.
2. Ferner würden für das jetzt durch die bahneigene Zwangsbestätterei zugestellte Gut bei Wegfall dieser Einrichtung täglich mindestens 150 bis 200 Fuhrwerke zur Abholung des Empfangsgutes erforderlich sein, also über das Dreifache der jetzigen Zahl. Es findet also auch eine Einschränkung des Fuhrwerksverkehrs am Güterschuppen (in der Ladestraße) statt.
3. Die Lagerung und Verausgabung der Güter ist sehr vereinfacht. Bei der bahneigenen Zwangsbestätterei sind für die Ausgabe keine besonderen Ausgabebediensteten erforderlich. Die Begleiter der Rollfuhrwerke (Faktoren) — die allgemein aus gewandten und vertrauenswürdigen Güterbodenarbeitern ausgewählt werden — suchen sich die zuzustellenden Güter auf dem Güterboden selbst aus und laden sie auch auf; jeder Faktor hat seinen bestimmten Schuppenplatz.
4. Das Abfertigungsgeschäft im Büro und am Schalter vereinfacht sich durch Wegfall der Selbstabholung des Stückgutes außerordentlich.
5. Vereinfachung der Haftpflichtfrage.
6. Streiks der, zwar von Unternehmern gestellten Fuhrleute berühren die Zwangsbestätterei nicht, da die Faktoren der Zwangsbestätterei (Eisenbahnbedienstete) infolge ihrer täglichen Beschäftigung mit dem Fuhrwerk imstande sind, jederzeit an die Stelle der Fuhrleute zu treten, während sie selbst durch Güterbodenarbeiter und diese durch Rottenarbeiter usw. ersetzt werden können.
7. Sämtliche Dienstgüter für die Reichsbahndirektion, die Ämter und die sonstigen Eisenbahnstellen am Ort können gebührenfrei zugestellt werden.
8. Auch bei den niedrigen Rollgeldsätzen wird dadurch, daß sämtliche ankommenden Stückgüter — mit den angegebenen geringfügigen Ausnahmen — durch die Bahnbestätterei zugestellt werden, ein mäßiger Überschuß für die Eisenbahn erzielt, der auch die sonstigen Unterhaltungskosten voll deckt und für Abschreibung und Verzinsung des Anlage-

kapitals genügend Geldmittel übrig läßt. Einen größeren geldlichen Gewinn zu erzielen, ist im Hinblick auf die Natur der Zwangsbestätterei nicht beabsichtigt. Schon eine geringe Erhöhung der, gegenüber den Sätzen der Privatspediteure niedrigen Sätze der Zwangsbestätterei würde einen größeren Gewinn erzielen lassen.

9. Den Empfängern wird das Gut billiger zugestellt, als wenn sie sich der Privatspediteure bedienen würden.

Letztere sind, wie schon erwähnt, von der Bestätterei des Stückgutempfangs sozusagen ganz und — wegen der billigen Sätze der bahneigenen Bestätterei — auch im Stückgutversand zum großen Teil ausgeschaltet. Die Einrichtung der bahneigenen Zwangsbestätterei wird daher in Spediteurkreisen allgemein als ein Eingriff in ihr Gewerbe und als preisdrückend empfunden. Das Rollgeld der Bahnbestätterei beträgt z. Zt. etwa die Hälfte des Rollgeldes der Spediteure. Es gehen daher viele Beschwerden aus diesen Kreisen ein, die eine Aufhebung der Zwangsbestätterei oder aber mindestens die Zulassung der Selbstabholung erstreben. Auch wird neuerdings angedroht, die Aufhebung der Zwangsbestätterei im Rechtswege herbeizuführen. Beschwerden der Empfänger selbst sind selten, da diese durchweg mit der Zwangsbestätterei zufrieden sind und in der Beschaffung eigener Fuhrwerke Zurückhaltung üben. Alle Anträge und Beschwerden gegen die Zwangsbestätterei konnten aber bisher unter Berufung auf § 78 (1) und (2) EVO. abgelehnt werden.

Die mit der bahneigenen Zwangsbestätterei — die aber, was weiterer Begründung nicht bedarf, anderswo in größerem Umfang zu schaffen ausgeschlossen ist — gemachten Erfahrungen sind sonach durchaus günstig. Die günstigen Erscheinungen sind jedoch zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß die Selbstabholung von Empfängern oder Privatspediteuren — abgesehen von obigen geringfügigen Ausnahmen — gänzlich ausgeschlossen ist, die Eisenbahn also sozusagen sämtliches Gut zur Zustellung erhält und auf diese Weise insbesondere auch in der Lage ist, die Stadtbezirke wirtschaftlich einzuteilen und die Fuhren auszunutzen. Dazu kommt, daß viele Verkehrtreibende ohne eigenes Fuhrwerk sind und auch im Versand das Bahnfuhrwerk benutzen. Immerhin dürften die mit der bahneigenen Zwangsbestätterei erzielten unmittelbaren und mittelbaren Erfolge wirtschaftlicher und anderer Art auch vom rein kaufmännischen Standpunkt aus zu Versuchen mit zwangloser bahneigener Bestätterei ermutigen, zumal sich dann die Rollgeldsätze höher festsetzen lassen als bei Zwangsbestätterei. In der Zwangsbestätterei Elberfeld-Barmen werden z. Zt. an Rollgeldern erhoben:

für die ersten 25 kg 20 Pf.,
für jede weiteren 25 kg bis 200 kg 10 Pf. mehr,
von 200 kg ab für jede weiteren 50 kg 20 Pf. mehr.

Für das ganze Zustellgebiet besteht nur ein einheitlicher Satz.

Allerdings dürfen die Rollgeldsätze nicht zu hoch werden. Die erforderliche Ausdehnung des Unternehmens läßt sich, wenn überhaupt, nur durch billige Preise sowie gute und schnelle Bedienung erreichen. Dies sowie eine im kaufmännischen Gewerbe nun einmal nicht zu entbehrende zweckmäßige Werbetätigkeit werden immer die beste Empfehlung und Förderung des Rollfuhrgeschäfts bilden, das ohne große Ausdehnung, die erst die gute Ausnutzung der Fuhren ermöglicht (kleine Bezirke, volle Fuhren!), kaum ertragsfähig gestaltet werden kann. In der ersten Zeit wird diese Ausdehnung allerdings schwer halten, zumal die Privatspediteure mit ihren Rollgeldsätzen heruntergehen werden, sobald sie den Wettbewerb spüren, besonders solchen Empfängern gegenüber, die viel Gut erhalten und leicht bedient werden können, so daß die Bestätterei der Eisenbahn bei der Gewinnung neuer Kunden auf weniger ertragreiche Geschäfte angewiesen wäre.

Nach vorstehenden Ausführungen kann bahneigene Bestätterei vorteilhaft sein. Es wird daher weiter von Interesse sein, auch Näheres über die Organisation der bahneigenen Bestätterei im Wuppertal sowie über die Frage der Verwen[dung] von Kraftwagen — vgl. die Abhandlung in Nr. 50, letzte[n] satz — zu erfahren:

Der Geschäftsherr ist die Reichsbahn, die de[mge]mäß auch für die gute und wirtschaftliche Ausführung de[s Ge]schäftes sorgt, die Rollgelder vereinnahmt sowie die Aus[gaben] auf ihren Haushalt übernimmt, auch die wirtschaftlichen E[rgeb]nisse der Bestätterei durch Ertragsberechnungen überwac[ht], daß Zuschüsse der Reichsbahn keinesfalls in Frage kommen. [Der] Reichsbahn gehören auch die Bestätterwagen. Sie werden [von] Privatfirmen beschafft und in der Regel von den Betriebsw[erken] unterhalten. Auch die Begleiter der Wagen (Faktoren), di[e das] Gut selbst vom Güterboden aussuchen, aufladen und es [dann] mit den Papieren ausliefern, werden von der Reichsbahn ge[stellt.] In einer ordnungsmäßigen Bestätterei sind diese Begleiter [un]entbehrlich. Ohne sie würden die Fuhren auch viel länger u[nter]wegs bleiben und somit schlechter ausgenutzt werden.

Die Pferde und Fuhrleute werden allerdings von U[nter]nehmern gestellt, die vertraglich verpflichtet sind, sie in de[r von] den Güterabfertigungen täglich angeforderten Zahl abzug[eben.] Der Fuhrmann hat dem Faktor beim Abladen zu helfen. [Für] ein Pferd werden z. Zt. 9,50 *M.*, für den Fuhrmann 9 *M.*, ein[schl.] aller Unkosten, gezahlt. Bei der größten Abfertigung mit [bahn]eigener Bestätterei, der Güterabfertigung Elberfeld, werde[n zu] gewöhnlichen Verkehrszeiten täglich 9 bis 10 Zweispänner [und] 5 bis 6 Einspänner, bei starkem Verkehr, dem Bedürfnis [ent]sprechend, bis zu 30 Fuhrwerke täglich gebraucht.

Zu gewöhnlichen Zeiten werden bei der Güterabferti[gung] Elberfeld etwa 100 t Empfangsgut zugestellt und 20 t Versa[nd]g[ut] abgeholt. Das Zustellgebiet ist z. B. in Elberfeld in 24 Be[zirke] eingeteilt. Die durchschnittliche Entfernung beträgt 3 km f[ür] jedes Fuhrwerk. In der Regel werden dort 50 Fuhren tä[glich] ausgeführt, so daß jedes Gespann 3 bis 4 Fuhren leistet un[d] a[uf] jede Fuhre rund 2 t Empfangsgut entfallen.

Der Rollfuhrdienst wird, wie gesagt, mit Pferden, und v[orerst] nur mit Pferden, ausgeübt. Diese Betriebsweise eignet si[ch i]m Zustellgebiet am besten für die Bestätterei. Es kommt nur i[n der] Talsohle (Wuppertal) mit einigen kleinen Seitentälern a[ls] Flachgelände in Frage, das übrige Zustellgebiet besteht [a]u[s] bergigem Gelände. Kraftwagen erfordern, wie wiederholte [V]e[r]suche ergeben haben, wegen des häufigen Anhaltens und de[s un]ebenen Geländes zu hohe Betriebskosten. Es würde sich n[ur] lohnen, sie in der Talsohle auf weitere Entfernungen zu ve[rwen]den. Hierfür kommt aber nicht genügend Gut auf, so daß si[ch] die Beschaffungskosten und Auslagen nicht bezahlt machen. [Da] aber auch sonst im Direktionsbezirk Elberfeld bisher kein ei[n]ziger bahnamtlicher Rollfuhrmann auf die Dauer zum Kraf[t]wagenbetrieb übergegangen ist, so möchte ich, etwas abwei[ch]en[d] von der in der Abhandlung in Nr. 50 a. a. O. angedeuteten An[sicht,] annehmen, daß die Güterbestätterei vorläufig weniger in [den] Verwendungsbereich des Kraftwagens fällt, wie m. W. auch [die] „Kraftverkehr Deutschland“ sich der Güterbestätterei weg[en] zugewendet hat.

Die Erfolge im Wuppertal zeigen, daß die Reichsbahn s[elbst] Bestätterei betreiben kann. Die Abgabe der Bestätterei a[n] irgendein Unternehmen, an dem die Reichsbahn nur bet[e]ig[t] wäre, würde keinerlei Vorteile bieten, vielmehr die Verhält[ni]ss[e] nur verschlechtern. Andererseits würde es sich für die Re[ich]s[]bahn nicht empfehlen, noch die Pferdehaltung in eigene [Re]gi[e] hinzu zu übernehmen. Hierbei ist auch das Schwanken des S[tü]ck[]gutverkehrs zu berücksichtigen. Würde die Reichsbahn [ein]en Pferdebestand halten, der einem mittleren Verkehr gen[ügt,] so würde sie bald zu viel Pferde haben, die sie nicht voll [a]us[]nutzte, bald zu wenig, um ihrer Aufgabe gerecht werde[n] z[u] können. Die Anforderung der erforderlichen Pferde beim U[nter]nehmer hat sich im Wuppertal durchaus bewährt.

Wenn sonach eigener Betrieb der Bestätterei durch die R[eic]hs[]bahn dem Betriebe durch eine, die Geschäftsausführung und [...]

..nn mit der Reichsbahn teilende Gesellschaft vorzuziehen .. möchte, so bleibt dies doch ohne Einfluß auf die Frage, in ..er Betriebsform gegebenenfalls die Spedition durch die ..sbahn zu betreiben sein würde. Dies gilt auch, wenn, wie .. vorgeschlagen, die bahneigene Bestätterei als Grundlage ..peditionsgeschäftes dienen soll. Denn das enge Zusammen- ..ten zwischen Spedition und Bestätterei ist im beiderseitigen ..esse auf jeden Fall zweckmäßig.

..nlich wie das Verhältnis zwischen Rollfuhrunternehmen ..Reichsbahnspedition müßte sich auch das Verhältnis der zur ..ehrshebung zu schaffenden Reichsbahn-Güter- ..nturen nebst den zugehörigen Zubringerlinien zur ..sbahnspedition gestalten. Auch die Reichsbahn-Güteragenturen nebst Zubringerlinien erfordern eine Organisation für sich, in der der Zubringerdienst, für den nur Kraftwagen in Frage kommen dürften, vertragsmäßig dem „Kraftverkehr Deutschland" bzw. der von diesem und der Deutschen Reichsbahngesellschaft gebildeten Gesellschaft für den „Deutschen Eisenbahn-Kraftwagenverkehr" vorbehalten ist. Die Reichsbahn-Güteragenturen nebst Zubringerlinien können daher keinesfalls in der Reichsbahnspedition aufgehen. Andererseits können auch sie eine wertvolle Grundlage und Förderung der Reichsbahnspedition bilden. Reichsbahnbestätterei, Reichsbahn-Güteragenturen, Zubringerlinien („Deutscher Eisenbahn-Kraftwagenverkehr") und Reichsbahnspedition müssen zum gegenseitigen Besten aufs engste zusammenarbeiten.

Der Schrei nach Bergbahnen in Bayern.

Von Reichsbahndirektor **Hans Friedrich** in München.

..t einer einzigen Ausnahme, dem Wendelstein, stehen alle ..rischen Bergriesen samt ihren Vorbergen noch unberührt ..unangetastet von der modernen Bergbahntechnik da. Wer ..voll und ganz genießen will, all die Schönheiten und den ..ber der unvergleichlichen Gebirgswelt, der muß sie sich bis ..e noch im Schweiße seines Angesichts erkämpfen und er- ..n, muß sich mit Wanderstab, Bergstock oder Eispickel rüsten, ..n mehr oder minder mühsamer Wanderung oder in kühnem ..ern die lockenden Gipfel zu erreichen und die hochragenden ..spitzen zu erklimmen, um erst dann als schönen Lohn seiner ..e und Plage die Herrlichkeiten der Bergwelt in vollen Zügen ..eßen zu können. Soll dies nun anders werden? Soll es aus .. mit der Natürlichkeit und Bodenständigkeit der bayerischen ..e? Fast möchte man es glauben, wenn man von dem Schrei .. Bergbahnen für den Personenverkehr vernimmt, der seit ..erem durch die südbayerischen Lande geht. Von den All- ..r bis zu den Salzburger Alpen, im Wetterstein und Kar- ..del, in der Berchtesgadener und Reichenhaller Gegend, im ..ernseer und Tölzer Gebiet, kurzum im ganzen bayerischen ..land ertönt seit langer Zeit in Schrift und Wort der Ruf .. Bergbahnen, ja in vielen Fällen sind die Vorberei- ..en für deren Projektierung und Erbauung schon mehr oder ..eger weit gediehen.

..a ist es vor allem das Kleinod unserer bayerischen Alpen, .. Zugspitze, Deutschlands höchster Berg, auf die der ..gbahnsturm und -drang von allen Seiten und mit allen Mitteln ..ller eingesetzt hat. Auf österreichischer Seite dieses Berges ..le bereits mit der Herstellung einer Seilschwebebahn nach ..em Bleichert & Co. in Leipzig begonnen, die von Außerfern ..e Ehrwald-Obermoos ausgehend und ganz auf österreichischem ..en verlaufend, etwa ½ Stunde unterhalb dem Gipfel endigen .. An ihrem Ausgangs- und Endpunkt sowie an ihrer ..tungsfähigkeit (stündlich etwa 80 Personen) gemessen, wird ..e Seilbahn wohl nicht als eine allen dortigen Verkehrsbedürf- ..en gerechtwerdende Bahnanlage zu erachten sein.

..ieses Vorgehen auf benachbarter Seite mag den unmittelbaren ..toß dazu gegeben haben, daß auch die bayerischen Inter- ..nten mit ihren durch Kriegs- und Nachkriegszeit zurück- ..rängten Plänen wieder hervortraten und nun deren Verwirk- ..ung mit aller Wucht betreiben. Hier steht in vorderster ..e der schon vor dem Kriege bis zur Baureife gediehene Ent- ..f einer Standbahn, für die im Jahre 1912 dem Zugspitz- ..nkonsortium Schwarzmann-Cathrein die Bau- und Betriebs- ..zession auf Antrag des vorm. bayerischen Verkehrsmini- ..iums von König Ludwig III. von Bayern erteilt wurde. Diese ..rend des Krieges verfallene Konzession wurde neuerdings für .. gleiche Projekt von der bayerischen Staatsregierung dem ..enieur Jos. Cathrein in München erteilt, und zwar ..er anderem unter der einschränkenden Bedingung, daß die ..zession erlischt, wenn nicht innerhalb einer Frist von drei ..aten (d. i. bis zum 1. April d. J.) der Finanznachweis für das ganze Unternehmen erbracht ist*). Der technisch und wirtschaftlich eingehendst bearbeitete Cathreinsche Privatbahnentwurf sieht eine vom Reichsbahnhof Garmisch-Partenkirchen ausgehende, meterspurige, elektrisch betriebene Standbahn mit kombiniertem Adhäsions- und Zahnradbetrieb vor. Diese Bahn würde rd. 18,4 km lang werden und sich in drei Teilstrecken scheiden, und zwar a) die Strecke Garmisch-Partenkirchen-Eibsee (rd. 9,6 km) mit den Zwischenhaltestellen Hammersbach und Obergrainau; von welch letzterer Station aus die eigentliche Bergbahn (Zahnstangenstrecke) beginnt, b) die Strecke Eibsee-Platt (rd. 6,4 km), die zum dritten Teil in einem Tunnel unter der Riffelwandspitze verläuft und als Endpunkt den Bahnhof Platt erhält, c) die Strecke Platt-Zugspitze (2,4 km), die vollständig als Tunnelstrecke im Zugspitzmassiv vorgesehen ist.

Zweifellos würde eine solche Bahnanlage mit Recht den Namen einer „Zugspitzbahn" verdienen. Sie würde die schönsten und wichtigsten Punkte des Werdenfelserlandes, wie Hammersbach mit Höllentalkamm und Eibsee, in den Nahverkehr von Garmisch-Partenkirchen einbeziehen und in ihrem weiteren Verlauf das bekannte Platt berühren, ein auf 2300 m Höhe ideal gelegenes, windgeschütztes Hochplateau von mehreren Quadratkilometern Umfang, auf dem das ganze Jahr über Wintersport getrieben werden kann. Den ganzen Anlageverhältnissen entsprechend würde die Bahn als Analogon zur schweizerischen Jungfraubahn einen ununterbrochenen Sommer- und Winterbetrieb zulassen und in der Lage sein, einen stoßweisen Massenverkehr zwischen Garmisch-Partenkirchen und Eibsee einerseits und zwischen Eibsee und Zugspitze anderseits ohne Fahrtunterbrechung befriedigend zu bewältigen.

Die bayerische Staatsregierung war zweifellos gut beraten, als sie diesem Standbahnprojekt zunächst den Vorrang vor allen anderen einräumte und damit dokumentierte, daß — wenn schon einmal Bayerns Kleinod für den Bahnverkehr freigegeben werden soll — das in Anlage und Betrieb Beste und Vollkommenste gerade gut genug sei.

Freilich erschrickt man über den hohen Kostenaufwand (etwa 16—18 Millionen Mark), den solch eine Bahnanlage heute erfordern würde. Darum ist es noch mehr als fraglich, ob es in unserer Zeit der allgemeinen Kredit- und Finanznot überhaupt noch möglich sein wird, dieses Vorhaben zu finanzieren, selbst wenn man von dessen Wirtschaftlichkeit überzeugt wäre.

Gerade diese Verhältnisse haben naturnotwendig dazu geführt, daß andere bayerische Private die Lösung der Zugspitzbahnfrage auf einfachere und billigere Weise versuchten. So trat der Fremdenverkehrsverein für das bayerische Hochland als Konzessionsbewerber für eine Seilschwebebahn mit erhöhter Leistungsfähigkeit auf. Sie soll etwa in der Mitte zwischen den Stationen Untergrainau und Griesen von einer dort neu anzulegenden Personenhaltestelle

---

*) Zeitungsmeldungen zufolge ist dies inzwischen geschehen.

ausgehen, über die Zwischenstationen Eibsee und Hoher Zugwald zur Zugspitze führen und von da eine Abzweigung zum Platt erhalten. In der Anfangsstrecke bis zum Zugwald ist das bisher nur für Materialtransportbahnen angewendete sogenannte kontinuierliche Betriebssystem mit einer stündlichen Transportleistung von angeblich 250 bis 300 Personen vorgesehen, während zwischen den Umsteigestationen Zugwald und Zugspitze sowie zwischen dieser und dem Platt das geläufige und anderwärts erprobte Pendelsystem mit einer Leistungsfähigkeit von etwa 100 Personen in der Stunde vorgeschlagen ist. Nach der technischen Seite hin weist dieses Seilbahnprojekt insofern eine Besonderheit auf, als die 2 km lange Strecke zwischen Zugwald und Zugspitze mit einem Seilbahnöffnungsfeld ohne Zwischenstütze überspannt werden soll, wobei die Seilbahnwagen jeweils bis zu 200 m über dem Boden schweben würden. Der Entwurf würde zweifellos den großen Vorzug der billigeren (etwa 4,5 Mill. RM.), leichteren und rascheren Ausführbarkeit besitzen, hinter der Standbahn aber mindestens bezüglich Leistungsfähigkeit und Bequemlichkeit zurückstehen und daher nur einfacheren und bescheideneren Verkehrsansprüchen genügen.

Neben diesen Zugspitzbahnvorschlägen stehen für das Verkehrsgebiet von Garmisch-Partenkirchen im Vordergrund des Interesses die Entwürfe für Bergbahnen auf das Kreuzeck, jenen vielbesuchten, 1700 m hohen Vorberg des Wettersteingebirges. Hier stehen nicht weniger als drei Seilbahnentwürfe, sei es mit kontinuierlichem, sei es mit Pendelsystem, in Konkurrenz; sie nehmen ihren Ausgang entweder am Rissersee oder nächst dessen Bahnstation. Für ein weiteres Projekt, eine Adhäsionsbahn von Garmisch-Partenkirchen über Partnachklamm und Raintalerhof zum Kreuzeck, wurde die Projektierungskonzession erteilt. Sie ist in der Anlage und im Betrieb so gedacht, daß sie nötigenfalls als Zahnstangen- und Tunnelstrecke das Massiv der Alpspitze und des Hochblassens durchfahrend, bis zum Platt und zur Zugspitze fortgeführt werden könnte.

Wenden wir uns nun den anderen bayerischen Hochgebirgsgegenden zu, so vernehmen wir, daß u. a. private Drahtseilschwebebahnprojekte zur Personenbeförderung bestehen für das Nebelhorn bei Oberstdorf, den Untersberg bei Reichenhall, den Wallberg bei Tegernsee, den Obersalzberg bei Berchtesgaden, den Blomberg bei Tölz und den Herzogstand bei Urfeld.

Angesichts solcher Betriebsamkeit in der Propaganda für Bergbahnen möchte es wohl manchem wahren Naturfreund bange werden vor einer Überschwemmung des bayerischen Oberlandes mit Bergbahnen. Aber auch hier wird wie anderwärts wohl schon unsere allgemeine wirtschaftliche Not dazu beitragen, Überspannungen und Übertreibungen einen Dämpfer aufzusetzen und Bergbahnfanatikern das Handwerk zu legen. Immerhin wird es sowohl bei der grundsätzlichen Einstellung zu der ganzen Frage wie bei der Weiterbehandlung der einzelnen Anträge einer weisen und klugabwägenden Konzessionspolitik des Staates sowie der fach- und sachkundigen Mitwirkung aller berufenen Stellen und Personen bedürfen, wenn anders es gelingen soll, einen befriedigenden Ausgleich zwischen den vielen widerstrebenden Interessen zu schaffen und ein Ergebnis zu erzielen, das in gleicher Weise den Bedürfnissen der Allgemeinheit wie den Einzelnen gerecht wird. Kein Vernünftiger und mit den Verhältnissen Vertrauter wird den volkswirtschaftlichen Wert verkennen, den Bergbahnen für ihre nähere und weitere Umgebung, ja oft für das ganze Land, besitzen. Man darf es daher auch dem bayerischen Oberland mit seinen beschränkten Erwerbsverhältnissen nicht verargen, wenn es versucht und bestrebt ist, mit neuzeitlichen, anderwärts erprobten Mitteln der Bergbahntechnik seinen Fremdenverkehr zu steigern, die Fremdenindustrie zu heben und den Einwohnern Verdienst und Arbeit auf der heimischen Scholle zu verschaffen. Daß damit auch einem Großteil des Volksganzen ein Dienst geleistet werden und ein Vorteil erwachsen kann, wer möchte es in Ab stellen? Sind es ihrer nicht Abertausende im deutschen L wie im Ausland, die erholungsbedürftig, schwächlich oder k verstümmelt oder überaltert darauf angewiesen sind und danach sehnen, durch Vermittlung einer Bergbahn die landsc lichen Schönheiten unserer aussichtsreichen Berge zu geni und in reiner Gebirgsluft, in Höhenklima und Höhensonne Erholung und Erfrischung zu suchen, die ihre jüngeren, leist fähigeren oder gesünderen Mitmenschen beim Wandern, St und Klettern in so reichem Maße finden.

Aber auch diesen letzteren, die als Liebhaber eines Körper Geist erquickenden Bergsportes und als Freunde einer u fälschten Natur dem Bergbahnwesen vielfach leidenschaf entgegentreten, muß und kann bei einer vernünftigen Bergb politik ihr Recht werden. Man lasse also solche Unternehm im allgemeinen nur dort zu, wo wirklich ein besonderes dringendes Verkehrsbedürfnis zu befriedigen ist und wo es um Berge und Höhen sowie um eine Landschaft handelt, sich der breite Verkehrsstrom schon bemächtigt hat, so daß der einsame Bergwanderer und der Hochtourist ohnehin ihnen mehr und mehr abwendet. Wird außerdem darau drungen, daß bei der Linienführung und baulichen Ausgestal einer Bergbahn auf die bodenständige Eigenart der Heimat der Gegend gebührend Rücksicht genommen und daß überall vom Bau einer Bahn abgesehen wird, wo gewichtige Gr der Schonung und Erhaltung überragender und einzigar Naturschönheiten einer ganzen Landschaft oder bestimmter gebiete dagegen sprechen, so kann der Gefahr einer Überw rung dieser Verkehrsanlagen und einer ausgedehnten Me sierung und Materialisierung unserer Berge vorgebeugt we Mancher Saulus, der heute vor der „Bergbahn" erschrickt, dann zum Paulus werden, der gerne mit ihr fährt, wenn si richtig und verständig angelegt ist. Dies um so mehr, we inne wird, daß die zweckentsprechend gebaute und betri Bergbahn auch den Bergsteigern und Sportsleuten durch Erl terung und Beschleunigung des Zu- und Abganges zum und Hochgebirge manche gute Dienste leisten kann.

Es wird sicherlich nicht leicht sein, das Bergbahnproblem gesichts vieler bayerischer Sonderverhältnisse in einer all teiligten befriedigenden Weise zu lösen, und es wird vielen Willens bedürfen, um die hereinspielenden, mannigfachen So interessen unter einen Hut zu bringen. Aber schon allei tiefe Sorge um den Schutz und die Pflege der heimatlichen muß alle Berufenen, seien es Staat, Gemeinde, Bezirksamt, schönerungsverein, Landesausschuß für Naturschutz, Kün oder Architekten usw. auf den Plan rufen, damit sie in vers nisvollem, gemeinnützigen Zusammenarbeiten mit den Berg interessenten und Eisenbahnfachleuten und unter Verzich jede Schematisierung in jedem einzelnen Falle jene L suchen helfen, die den besonderen örtlichen und Verkehr hältnissen am besten gerecht wird.

Wie sehr man einerseits nicht verhindern will und darf auch in Bayern der Weg für eine modernen Anforderungen sprechende, die besten technischen und wirtschaftlichen mittel berücksichtigende Fremdenverkehrs- und Bergbahnp frei wird, so sehr muß man andererseits bemüht und be sein, die in dieser Hinsicht in anderen Ländern beobach Auswüchse und Übertreibungen hintanzuhalten, einseitig selbstsüchtige Interessentenbestrebungen zugunsten des V ganzen zurückzudämmen und das hehrste und heiligste Gu uns Mutter Natur in so überreichem Maße beschert und au jeder Volksteil Anspruch hat, nämlich die Schönheit, Eig und Reinheit des heimatlichen Bodens des bayerischen landes, mit aller Liebe und Sorgfalt zu hegen und zu pflege daß auch in Zukunft die Worte Geltung behalten:

„O du mein Bayernland, o du mein Alpenland,
Wie bist du schön, wie bist du schön!"

Die Verwaltungsform des sächsischen Eisenbahnnetzes*).

Von Reichsbahnrat **Wolf**, Glauchau.

'nter dieser Überschrift veröffentlichte der Vorstand der -enbahn-Betriebsdirektion Chemnitz, Oberregierungsbaurat edrich, in Nr. 13 und 48 des Jahrgangs 1924 dieser Zeitung i Aufsätze zur Organisation des sächsischen Netzes. Der te Aufsatz geht von dem Gedanken aus, daß die sächsische itrale durch ihren großen Geschäftsumfang gefährdet sei und ist zu ihrer Entlastung drei Wege:

. Teilung der Zentrale in drei Direktionen oder
. Schaffung neuer, den jetzigen Betriebsdirektionen ähnlicher. den Bau, Betrieb und Verkehr zusammenfassender Entlastungsstellen oder
. Beibehaltung der bisherigen Verwaltungsform mit geringfügigen Änderungen.

)bgleich Friedrich den Weg der Teilung für den glücklichsten zeichnet, setzt er sich — das beweist namentlich der zweite fsatz — für den letzten Vorschlag am eifrigsten ein.

Als der zweite Aufsatz erschien, waren die Betriebsdirektionen Sachsen durch die Organisationsänderung vom 1. Mai 1924 on ihrer alten Bedeutung entkleidet. Der dritte Vorschlag r damit bereits überholt. Die Ansicht mag berechtigt ereinen, daß die sächsischen Verhältnisse daher zur Genüge ortert seien. Aus zwei Gründen soll trotzdem nochmals auf eingegangen werden: einmal hat inzwischen der Oberregieingsrat Dr. Behre in Nr. 47 dieser Zeitung die Organisationsge erneut aufgerollt und dabei auch sächsische Belange geeift, und zweitens fordert die objektive Wahrheit, daß die ige auch vom gegnerischen Standpunkte betrachtet wird. Bis- sind Friedrichs Ausführungen unwidersprochen geblieben. ßerhalb Sachsens kann daher der Schein erweckt werden, als egelten sie uneingeschränkt die sächsischen Anschauungen der. Das ist nicht der Fall. Nur seine Ausführungen über Bedeutung der betrieblichen und Verkehrsbeziehungen des chsischen Netzes und die hieraus gezogenen Folgerungen könn diese allgemeine Zustimmung für sich in Anspruch nehmen.

I.

)as große Verdienst Friedrichs besteht darin, die hohe Bedeuig des sächsischen Netzes im Körper der Deutschen Reichshn zum ersten Male klar und eindringlich nachgewiesen zu ben. Wenn er aus dieser Bedeutung die Forderung nach drei bständigen sächsischen Reichsbahndirektionen herleitet, so ken sich hierin seine und Behres Ansichten. Dr. Behre hält ion die preußischen Direktionen für zu groß, bezeichnet sie als esenbehörden und will sie verkleinern und vermehren. Das ispiel, das er für seinen Organisationsvorschlag der „dezentraierten Generaldirektionen" gibt, sieht unter einer Generalektion Leipzig drei — allerdings nicht mehr rein sächsische — rektionsbezirke Dresden, Zwickau und Halle vor. Er vertritt mit ebenfalls den Gedanken einer Dreiteilung der Reichsbahnrektion Dresden, nur läßt er hierbei die Verwaltungsgrenzen sächsischen Netzes und die politischen Grenzen des Freiates Sachsen unbeachtet, während Friedrich an ihnen festhält. is liegt daran, daß Behre nur von wirtschaftlich kaufmännihen, Friedrich in erster Linie von verwaltungstechnischen Gehtspunkten ausgeht. Ob die zukünftige Neueinteilung der irektionsbezirke vor politischen und historischen Grenzen Halt achen kann und darf, ist vom Standpunkte wirtschaftlicher triebsführung aus zu entscheiden. Friedrichs Forderung nach ei Reichsbahndirektionen für das sächsische Netz würde, aus r Bedeutung des sächsischen Netzes und aus Gesichtspunkten raus entwickelt, die denen Dr. Behres verwandt sind, eine oße werbende Kraft in Sachsen entfaltet haben.

Aber er verquickt leider diese Forderung mit der Frage der mterorganisation und stellt dabei die Alternative: entweder eilung der Direktion oder Verzicht auf die Ämterorganisation. Er weist nach, daß die Reichsbahndirektion Dresden die Geschäftslast dreier preußischer Direktionen trägt, und behauptet, daß sie dazu nur durch die alte sächsische Verwaltungsreform befähigt worden sei. In der Einführung der reinen Ämterorganisation im Bereiche der Reichsbahndirektion Dresden erblickt er daher eine große Gefahr, der nur durch Teilung der Direktion vorgebeugt werden könne. Wolle man nicht teilen, so müsse man auf die Ämterorganisation verzichten. Dieser Gedankengang ist falsch, denn er beruht auf irrigen Voraussetzungen. Es ist anzuerkennen, daß die sechs sächsischen Betriebsdirektionen zur Entlastung der Zentrale sehr wesentlich beigetragen haben. Aber — und hier tritt ihre starke Überschätzung durch Friedrich zutage — sie haben diese Entlastung nicht allein bestritten. Wäre seine Ansicht richtig, so müßte sie bereits durch die Entwicklung bestätigt sein. Vom 1. Mai 1924 ab sind die alten Betriebsdirektionen — wie es Friedrich nennt — „zerschlagen". Aber von einer Gefährdung der Zentralstelle ist nichts zu spüren. Sie hat gerade alle die Rechts- und Verwaltungsgeschäfte reibungslos übernommen, denen Friedrich eine große Bedeutung für das Wirtschaftsleben und für die Entlastung der Zentrale beimißt. Der erste Schritt auf diesem Wege ist somit wider seine Vorhersage und Erwartung geglückt. Es würde ein Fehler sein, die Weiterentwicklung auf diesem Wege zu unterbinden, weil doktrinäre Voreingenommenheit darin die Rückkehr zur Entwicklungsstufe des Jahres 1869 erblickt. Der große Irrtum Friedrichs liegt darin, daß er den Anteil der anderen Ämtergruppen an der Entlastung der sächsischen Zentrale neben dem der Betriebsdirektion vollkommen übersieht. In Sachsen hat bisher schon eine weitergehende Dezentralisation als in Preußen bestanden. Die Bauämter zum Beispiel spielten eine andere Rolle im Geschäftsgange und in der Geschäftsverteilung als die preußischen Betriebsämter. Sie waren und sind in weitem Umfange V e r w a l t u n g s s t e l l e n, die neben ihrer eigentlichen Aufgabe, Bahnbewachung und -unterhaltung zu überwachen und den Grundbesitz zu verwalten, auch noch Gutachten zu erstatten, Entwürfe aufzustellen, der Direktivstelle einen großen Teil Vorerörterungen und Verhandlungen abzunehmen und vollkommen abschließende Vorarbeit zu leisten haben. Das Schwergewicht der Grundstücksverwaltung einschließlich des Wohnungswesens liegt in Sachsen viel mehr bei den Ämtern als in Preußen. Die Durchführung des Grunderwerbes ist in Sachsen ohne Mitwirkung der Ämter undenkbar. Auch die Entwürfe für bauliche Herstellungen jeder Art werden fast ausschließlich von den Ämtern bearbeitet. Nur diese alle Ämtergruppen umfassende Geschäftsverlegung nach außen hat es der sächsischen Direktion ermöglicht, die dreifache Geschäftslast mit einem zentralen Personalbestand zu bewältigen, der dem einer normalen preußischen Direktion entspricht. Die von Friedrich herausgegriffene Stellung der Betriebsdirektionen war nur ein Teilglied dieses Systems. Das von ihm für die Betriebsdirektionen einseitig in Anspruch genommene Verdienst, die Zentrale zu entlasten, kommt allen Ämtergruppen zu. Mit dieser Feststellung ist aber auch bereits der Weg gewiesen, den die Entwicklung zu nehmen hat, um die Ämterorganisation nach preußischem Muster ohne Gefährdung der Zentrale schon jetzt durchzuführen.

Dieser Weg kann nicht der sein, die Betriebsdirektionen alter Form beizubehalten oder ähnliche Verwaltungsgebilde neu zu schaffen. Die alten Betriebsdirektionen sind gefallen, sie werden nicht wieder aufleben. Neue unterbehördenartige Stellen für Sachsen allein zu bilden, die, wie Friedrich selbst zugibt, im Aufbau der Reichsbahn-Gesellschaft ebenso wie die bisherigen Betriebsdirektionen eine Anomalie bilden würden, kann ernstlich nicht in Frage kommen. Wenn auch in einem kaufmännisch verwalteten Unternehmen keine volle Gleichheit für gleichgeordnete Instanzen notwendig ist, so kann doch in dem aus dem Gedanken

*) Der Aufsatz erscheint aus technischen Gründen verspätet.

organisatorischer Klarheit heraus ganz begreiflichen Verlangen nach möglichster äußerer und innerer Gleichartigkeit gleichgeordneter Glieder keine Überspannung des administrativen Gedankens erblickt werden. Auch Preußen umfaßt Wirtschaftskörper verschiedenster Struktur und Bedeutung. Trotzdem hat es in seiner Eisenbahnorganisation den Einheitsgedanken streng durchgeführt und ist dabei gut gefahren. Kein Privatunternehmen hätte besser organisiert sein können. Auch Behre erkennt vorbehaltlos an, daß sich die preußische Ämterorganisation bewährt hat. Mir scheint es so, als wenn sein Vorschlag, sämtliche Ämter als Zweigstellen in den Direktionsverband einzubeziehen und auf diese Weise die Direktionen zu dezentralisieren, dem Friedrichschen Ideale der „echten" Dezentralisation erheblich näherkäme, als dessen eigener Wunsch, nur die Betriebsdirektionen den Reichsbahndirektionen zu „detachieren" oder neue kleine Zwischeninstanzen zu schaffen.

Seit dem 1. Mai 1924 sind die Betriebsdirektionen als Zwischeninstanz für eine — wie später gezeigt werden wird — sehr große Reihe von Geschäften zwischen der Reichsbahndirektion und den Bauämtern ausgeschaltet. Das hat auf die Geschäftsführung eine wohltätige Wirkung gehabt. Der Geschäftsgang ist vereinfacht, das Schreibwerk vermindert und viele, wenn auch noch nicht alle Reibungsflächen sind beseitigt worden. Erwünscht ist daher, daß hier systematisch weitergearbeitet wird und daß auch der Rest von Geschäften, der aus alter Gewohnheit und Bequemlichkeit den Betriebsdirektionen verblieben war, zwischen Amts- und Reichsbahndirektionsstelle aufgeteilt wird, um jeden Versuch, sich in den unmittelbaren Verkehr beider Stellen wieder einzuschalten, im Keime zu ersticken. Einige Verordnungen der Reichsbahndirektion Dresden haben in der letzten Zeit erkennen lassen, daß sie diesen Weg zielbewußt zu beschreiten beabsichtigt. Die Entwicklung der sächsischen Organisation zur Ämterorganisation konnte zwar, wie Friedrichs historischer Rückblick zeigt, jahrzehntelang aufgehalten werden. In dem Augenblicke aber, wo Hemmungen fielen, weil ihre Voraussetzungen gefallen waren, hat auch die Entwicklung den Weg genommen, den sie ohne diese Hemmungen schon früher gegangen wäre. Dieser Weg muß, folgerichtig weiterbeschritten, zur reinen Ämterorganisation führen.

Vorläufig bestehen die Betriebsdirektionen unter ihrem nicht mehr zutreffenden Namen als Doppelämter für Betrieb und Verkehr weiter. Nebenher üben sie außer den Geschäften des betrieblichen Beförderungsdienstes und des Fahrplanwesens über den eigentlichen Geschäftskreis der Ämter hinaus noch eine gewisse sammelnde und vorbereitende Tätigkeit aus, die sich aber nur auf einen verhältnismäßig kleinen Kreis von Geschäften erstreckt und weniger die Reichsbahndirektion selbst als deren Büros entlastet. Der Übergang dieser Geschäfte auf die Geschäftsstellen der Reichsbahndirektion würde der Einführung der reinen Ämterorganisation, das heißt der Beseitigung der Betriebsdirektionen durch Übertragung ihrer betrieblichen Aufgaben auf die Bauämter und ihrer Verkehrsaufgaben auf neu zu schaffende Verkehrsämter, keine Schwierigkeiten bereiten. In welcher Weise hierüber die Geschäftsverteilung geregelt werden muß, um die Reichsbahndirektion nicht neu zu belasten, ist schon angedeutet worden: Der bisher in Sachsen geltende Grundsatz der Dezentralisation durch eine weitgehende Verlegung solcher Geschäfte nach außen, die nach preußischen Verwaltungsgrundsätzen nur in der Direktion selbst erledigt werden, ist auch auf die neuen Betriebs- und Verkehrsämter zu übertragen und auszubauen. Diese Form der Dezentralisation, die sich in Sachsen durchaus bewährt hat, genügt vollkommen, um die Gefahr einer Überlastung von der Direktionsstelle auch bei reiner Ämterorganisation fernzuhalten. Die neuen sächsischen Ämter werden dann allerdings eine größere Geschäftslast zu tragen haben als die preußischen Ämter. Zu diesem Zwecke würden die zukünftigen sächsischen Betriebsämter, deren Zahl die der jetzigen Bauämter nicht wesentlich zu überschreiten brauchte, grundsätzlich mit je zwei wissenschaftlich gebildeten Technikern besetzt werden müssen. Der eine — dienstältere — wird die Vertretung nach außen zu übernehmen und die rein betrieblichen, Person- Wohnungs- und allgemeinen Verwaltungsgeschäfte, der and die Bahnunterhaltungs-, Grundstücksverwaltungs- und Bauar legenheiten zu leiten haben. Ob der betriebliche Beförderu dienst dann dadurch geregelt wird, daß einzelnen Betriebsämt die hierfür besonders günstig liegen, ein besonderer Beamter geteilt wird oder ob dieser Dienst nur noch ganz zentral gefü oder aber unter zentraler Leitung sämtlichen Betriebsämt übertragen wird, ist eine Frage, die jederzeit nach Bedarf u hängig von der grundsätzlichen Lösung der Organisation be wortet werden kann. Das gleiche gilt für das Fahrplanwe in dem die Betriebsdirektionen die Zentrale jetzt noch entlast Die beste Lösung würde hier aber wohl die Vermehrung Dezernate für Beförderung, Fahrplanwesen und Betrieb in Reichsbahndirektion sein.

II.

In den Aufsätzen des Oberregierungsbaurats Friedrich w die Bedeutung der früheren sächsischen Betriebsdirektionen ein überaus günstiges Licht gerückt. Friedrich stützt s dabei unter anderen auf die sächsischen Kammerverhandlun der letzten zwei Jahrzehnte. Zweifellos ist dort vom Regierun tische manches berechtigte Wort zugunsten der Betriebsdir tionen gefallen. Ob aber alles Lob, das man ihnen spendete, rechtigt war, ist eine andere Frage. Will man es richtig werten, so muß man die Gründe für die Haltung der Regier kennen, deren Bestreben darauf hinaus lief, die Bildung ei selbständigen sächsischen Verkehrsministeriums mit allen Mitt zu verhindern. Wenn also die Regierung einseitig nur die gu Seiten der Betriebsdirektionen hervorhob, so ist damit noch ni bewiesen, daß keine Schattenseiten vorhanden waren. In Wi lichkeit gab es sehr viele.

Da sich die Friedrichschen Aufsätze auf die Vergangenh stützen, bin ich gezwungen, ihm darin zu folgen und ebenfa auf Vergangenes zurückzugreifen. Die Vorzüge der Betrie direktionen lagen mehr nach der Richtung der Verwaltung der Verkehrsgeschäfte als nach der des Betriebes hin. Sie hät unter der Generaldirektion Dresden als Zwischeninstanz Bere tigung besessen, wenn sie etwa nach Art der alten preußisch Betriebsämter alle Dienstzweige umfaßt hätten. Sie waren a weder ganz Zwischeninstanz, noch ganz Amt. D i e s e H a l h e i t w a r i h r V e r h ä n g n i s. Oberster Grundsatz ein guten Organisation muß Klarheit sein. Zweifel über Zustän keit und Befugnisse dürfen nicht aufkommen. Das sind Kra heitskeime, die schon einen einfachen Verwaltungskörper schw schädigen können, geschweige denn ein weitverzweigtes Unt nehmen, das auf Betrieb und Verkehr gestellt ist. In der al sächsischen Organisation war das Verhältnis zwischen Betrie direktion und Bauamt alles andere als klar. Es wird gern dargestellt, als seien die Bauämter den Betriebsdirektionen led lich in Personal- und Bahnbewachungsfragen unterstellt wesen. Das klingt harmlos und ist formell richtig. Prakt ging die Unterstellung weit über diese eng gezogenen Gren hinaus. Man fand dafür den Ausdruck einer „Beteiligung" Betriebsdirektionen an den Dienstgeschäften der Bauämter, der Öffentlichkeit und vor allem der Kammer gegenüber die hauptung vom Zweiinstanzenzug aufrechterhalten zu könn In Wirklichkeit bestand für alle Geschäfte, die unter diese teiligung fielen, ein Dreiinstanzenzug. Beteiligt wurden die triebsdirektionen an allen Geschäften, für die Betriebs- und V kehrsinteressen in Frage kamen. Die Formel lautete: „daß Betriebsdirektionen an den Dienstgeschäften der Bauämter insoweit beteiligt seien, als Betriebs- und Verkehrsinteressen Frage kommen, unbeschadet jedoch der dienstlichen Unterstellu des gesamten Personals der Bauämter unter die Betriebsdir tionen sowie unbeschadet der den letzteren zugewiesenen sonderen Obliegenheiten und Befugnisse". Mit dieser Forml konnte schließlich erreicht werden, daß nahezu der ganze Schri wechsel zwischen Reichsbahndirektionen und Bauämtern du die Betriebsdirektionen geleitet werden mußte. Denn irgendw

einmal alles im Eisenbahnwesen mit Betrieb und Verkehr
en „besonderen Obliegenheiten und Befugnissen“ zusam-
. Daß die sächsische Eisenbahnverwaltung selbst die Un-
it dieser Bestimmungen fühlte, geht daraus hervor, daß
esondere „Anleitung betreffend die Beteiligung der Be-
lirektionen an den Dienstgeschäften der Bauämter“ er-
, die das Problem auf dreizehn Druckseiten zu meistern
hte. Von vornherein kündigte aber diese Anleitung ihre
Natur der Sache liegende Unzulänglichkeit mit den Worten
Vieweit hiernach die Bauämter die in ihren Geschäftskreis
len Angelegenheiten den Betriebsdirektionen vorzulegen
darüber kann bei der Vielgestaltigkeit der in Betracht
nden Verhältnisse eine alle einzelnen Fälle klarlegende
ung nicht gegeben werden“. Man hoffte vielmehr, daß sich
die Praxis sehr bald feste Regeln für den Geschäftsverkehr
lbst ausbilden würden und brachte im übrigen eine Reihe
eispielen als Richtschnur. Die erhoffte Praxis hatte sich
ald herausgebildet: Man wählte den bequemsten Weg und
fast alles durch die Betriebsdirektionen, darunter auch
, die die Anleitung ausschloß. Dazu gehörte zum Beispiel
hnunterhaltung „im engeren Sinne“. Aber auch hier war
nschränkende Bestimmung getroffen, daß „den Betriebs-
onen nach wie vor die Entschließung darüber überlassen
ob statt der von den Bauämtern beabsichtigten bloßen
dhaltungen im Betriebs- und Verkehrsinteresse Verände-
n oder Neuherstellungen vorzunehmen oder zu beantragen
Eine für die Verwendung der beteiligten Mittel nicht ver-
tliche Stelle durfte also hier mit Vorgesetztenbefugnis
ifen. Wenn die Regierungsvertreter dieses System vor
immer lobten, so konnten sie das nur deshalb mit gutem
sen tun, weil sie selbst seine Wirkungen niemals praktisch
t hatten.

Personalangelegenheiten und Bahnbewachungsfragen waren
uämter den Betriebsdirektionen durch die Verwaltungs-
ng unmittelbar unterstellt. Auch hierin lagen viel Möglich-
zu Reibungen. Selten stimmte zum Beispiel die Betriebs-
on einer vom Bauamt vorgeschlagenen Personalverände-
latt zu. Obgleich die Vorschläge von den vollständig mit
Personal vertrauten Vorständen der Bahnmeistereien aus-
und von den ebenfalls genau unterrichteten Amtsvor-
n geprüft und gebilligt waren, glaubten doch die Betriebs-
onen häufig besser unterrichtet zu sein. Viel unnötige
rbarbeit wurde geleistet, ehe solche Personalsachen erledigt
Ganz besonders sinnwidrig war diese Unterstellung für
Bahnunterhaltungspersonal, für Rottenführer, Rottenauf-
und Rottenmeister, also dasjenige Personal, über dessen
entsprechende Verteilung vernünftigerweise nur der Bau-
orstand entscheiden konnte. Von den wenigen eigenen
nissen, die den Bauämtern unter diesen Verhältnissen ver-
, ging auch noch der größere Rest verloren, als bei den
bsdirektionen Bezirkspersonalvertretungen gebildet wur-
Diese Vertretungen hatten naturgemäß das Bestreben, ihre
sberechtigung neben der Bezirkshauptvertretung bei der
bahndirektion Dresden nachzuweisen. Sie sahen daher
hrer Aufgaben darin, die örtlichen Vertretungen bei den
stellen zu Beschwerden und Eingaben zu veranlassen.
an die Bezirksvertretung gerichteten Schriftstücke ge-
n auf diese Weise — meistens unter Umgehung des Amts-
ndes — an die Betriebsdirektionen, die nunmehr in der
waren, sich auch mit allen Arbeiterangelegenheiten der
eistereien zu befassen, für die die Bauämter bis dahin
zuständig gewesen waren. Daß hierbei über nichtige
viel Schreibarbeit geleistet wurde, statt daß sie der Amts-
nd mündlich aus der Welt geschafft hätte, leuchtet ohne
es ein. Wenn Friedrich die Einrichtung von Bezirksbe-
äten bei den Betriebsdirektionen lobt, so urteilt er hier
subjektiv vom Standpunkte eines Betriebsdirektionsvor-
s aus.

var nur eine Folge des ganzen Systems, daß sich im Laufe
ahre immer mehr und mehr das Bestreben der Betriebs-
direktionen geltend machte, die Bauämter zu bevormunden. Diese
unterstanden letzten Endes zwei Befehlsstellen. Daß sie für
beide die gleiche Arbeit zu leisten hatten, war keine Seltenheit.
Unter demselben Übelstande litten die Bahnmeistereien, die dem
Bauamt und der Betriebsdirektion unterstanden. Am unglück-
lichsten wirkte sich diese Unterstellung für die Bahnunterhaltung
darin aus, daß die Betriebsdirektion kraft ihres Vorgesetzten-
verhältnisses trotz dem Widerspruch der Bauämter den Bahn-
meistereien oft in der günstigsten Jahreszeit Arbeiter entzog,
um die durch Krankheit, Urlaub oder Verkehrswellen auftreten-
den Personallücken bei den Bahnhöfen und Güterabfertigungen
aufzufüllen. Erst nach vielen und teilweise sehr eindrucksvollen
Einsprüchen bei der Reichsbahndirektion ist es den Bauamts-
vorständen unter Hinweis auf die gefährdete Betriebssicherheit
der freien Strecken gelungen, hier noch vor der Umorganisation
am 1. Mai 1924 Wandel zu schaffen. Aber auch heute noch liegt
in der Trennung von Betrieb und Unterhaltung die Ursache für
eine unwirtschaftliche Ausnutzung des Arbeiterpersonals, das in
der Hand eines preußischen Betriebsamtsvorstandes als Kräfte-
reservoir für den Betrieb beweglicher ist und nutzbringender an-
gesetzt werden kann, als in Sachsen. Die personelle Unter-
stellung der Bauämter brachte es auch mit sich, daß sie für die
Betriebsdirektion in allen den Geschäften, die diesen nach der
Geschäftsanweisung oblagen, die eigentliche Arbeit leisten
mußten. Sie mußten zum Beispiel für Lagerplatz- und Anschluß-
gleisverträge alle Erörterungen anstellen, die Miete und Pausch-
gebühren berechnen, teilweise die Vertragsentwürfe aufstellen
und die Lagepläne anfertigen. Die Betriebsdirektionen be-
schränkten sich nach der meistens mit Rückfragen verbundenen
Durchsicht und Prüfung dieser Unterlagen auf den Vertrags-
abschluß oder die Vorlage bei der Reichsbahndirektion. Auch
hier hatte also, vom Organisator ungewollt, aber durch das
System begünstigt, die Praxis einen Dreiinstanzenzug heraus-
gebildet, der mit einer Unsumme von Leerläufen und Doppel-
arbeit verbunden war. Für einzelne Geschäfte, die vom Betrieb
nicht ohne den Bau und von diesem nicht ohne den Betrieb er-
ledigt werden können, besteht übrigens ein ähnliches Verhältnis
noch heute. Hier bestätigt sich praktisch die Ansicht Friedrichs,
daß Betrieb und Bau rein geschäftsmäßig eng verbunden sind.

Auf weitere Beispiele soll nicht eingegangen werden. Die
angeführten genügen, um die Wirkung der Betriebsdirektionen
auf den Geschäftsgang zu würdigen und zu beweisen, daß die
Organisationsänderung vom 1. Mai 1924, so wenig sie nach außen
hin in Erscheinung tritt, für das sächsische Netz eine Wohltat
war. Wer in einem reibungslosen Geschäftsgange ohne Leer-
läufe und Doppelarbeit die notwendige Vorbedingung für eine
wirtschaftliche Betriebsführung erblickt, wird anerkennen
müssen, daß in dem am 1. Mai 1924 begonnenen Läuterungsprozeß
kein Stillstand eintreten darf, und daß eine Rückkehr zu der
alten Verwaltungsform ein organisatorischer Fehler ersten Ran-
ges sein würde.

III.

In einer Fußnote seines ersten Aufsatzes bekennt sich Friedrich
zu dem Standpunkte, daß Betrieb und Unterhaltung (Bau) zu-
sammengehören, weil diese Verbindung rein geschäftsmäßig
gegenüber der von Betrieb und Verkehr überwiege. Das Thema
selbst ist schon erschöpfend behandelt und von berufenster Seite
im Sinne einer Zusammenfassung von Betrieb und Unterhaltung
entschieden worden. Auch Friedrich selbst begründet sie sehr
treffend durch den Hinweis auf die seit Jahren angebahnte, für
die Zukunft äußerst wichtige und nur dem Techniker mögliche
wissenschaftliche Durchforschung der Betriebsvorgänge. Um so
verwunderlicher ist es aber, daß er den sächsischen Betriebs-
direktionen so stark anhängt. Denn sie haben diesen Bestre-
bungen in keiner Weise gedient. Sie haben es im Gegenteil ver-
hindert, daß die sächsischen Techniker in einem hierfür noch
geeigneten Lebensalter den Betrieb kennen und leiten lernten,
weil sie die an und für sich an Zahl geringen betriebstechnischen
Stellen in den Betriebsdirektionen (anfangs 12, später 18) bis in

die letzten Jahre hinein erst in einem verhältnismäßig zu hohen Durchschnittsalter erreichten, um neben der notwendigen Einarbeitung in ein bis dahin ängstlich ferngehaltenes Gebiet auch noch Forscherarbeit leisten zu können. Die preußische Ämterorganisation hat es dagegen schon seit Jahrzehnten den weit jüngeren Amtsvorständen gestattet, frühzeitig in dieses Wissensgebiet einzudringen. Es ist daher kein Zufall, daß die wertvollen wissenschaftlichen Beiträge zur betriebstechnischen Literatur der letzten Jahrzehnte fast ausschließlich von Preußen bestritten worden sind. Abgesehen von den eben geschilderten Umständen ist es vor allem auch der kleinere Umfang der preußischen Bezirke, der das begünstigt. Dieser vermittelt dem Amtsvorstande eine genaue Kenntnis des Betriebes und des Betriebspersonals seines Bereichs. Die sächsischen Betriebsdirektionen sind für eine straffe Überwachung des Betriebes zu groß oder zu schwach besetzt. Ihre betriebstechnischen Beamten waren, als sich die Betriebsdirektionen noch an den Dienstgeschäften der Bauämter beteiligten, mit bautechnischen Geschäften überlastet und sind auch heute nicht in der Lage, den Betrieb und das Betriebspersonal so eingehend wie ein preußischer Amtsvorstand zu überwachen. Auch für den Verkehrsdienst sind die Bezirke zu groß. Hier wird die fortschreitende Spezialisierung der Geschäfte ohnehin eine Trennung nötig machen. Die Verkehrswerbung fordert selbständige, vom Zwange der Betriebsnotwendigkeiten befreite Geschäftsführung. In der Betriebsdirektion kann sich die Verkehrstätigkeit nicht in der Freiheit entwickeln, die ihrer Wichtigkeit als selbständige[…] schäftszweig entspricht. Jedes industrielle Privatunterne[…] trennt kaufmännische Belange — Verkauf — organisat[…] von den technischen Belangen der Produktion — Betrieb, wird aber niemals Betrieb und Instandhaltung der Bet[…] anlagen voneinander trennen.

Ich fasse zusammen: Die sächsische Organisatio[…] währt dem Betriebstechniker nicht die Möglichkeit, den B[…] in gleicher Weise wissenschaftlich zu durchdringen wie die[…] ßische Ämterorganisation. Die Betriebsdirektionen haben i[…] sächsischen Verwaltung nicht die günstige Rolle gespielt[…] die Aufsätze Friedrichs vermuten lassen; ihre Vorteile f[…] Zentrale sind durch die nachteiligen Wirkungen auf de[…] schäftsgang zwischen Bauämtern und Reichsbahndirektio[…] gewogen worden. Nicht die Betriebsdirektionen allein hab[…] Zentrale entlastet. Auch die anderen Ämtergruppen haben[…] wirksam teilgenommen. Ein Ausbau dieser Dezentralisati[…] die Ämter wird die Reichsbahndirektion Dresden befähige[…] Geschäfte auch ohne Betriebsdirektionen weiterzuführen. […] reine Ämterorganisation, die auch vom Standpunkte des Ve[…] aus erwünscht ist, birgt daher keine Gefahren für die säch[…] Zentrale in sich und setzt die Teilung der Reichsbahndir[…] Dresden nicht voraus. Es ist nicht richtig, die echte Dez[…] lisation einseitig bei den Betriebsdirektionen zu suchen, si[…] sich ebensogut auf die Ämter anwenden. Das beweist schl[…] der Aufsatz des Reichsbahnoberrats Dr. Behre.

---

40 Krupp-Lokomotiven für Brasilien.

Die Gesundung der deutschen Wirtschaft setzt eine Steigerung der Ausfuhr voraus. Hochwertige Werkstoffe und Arbeit, schnelle Lieferung, günstige Preise sind die Faktoren, welche im Kampf um den Käufer den Ausschlag geben. Die in letzter Zeit sich mehrenden Nachrichten über Auslandsgeschäfte zeigen, daß die deutsche Industrie sich mit Erfolg bemüht, ihren Platz an der Sonne des Weltmarktes zurückzuerobern und so der Wirtschaft des Reiches weitere Festigkeit und Stetigkeit der Aufwärtsentwicklung zu geben.

Auch die Fried. Krupp Aktiengesellschaft steht in diesem Ringen um den Weltmarkt in vorderster Reihe und hat in heißem Wettbewerb wertvolle Aufträge eingeholt. Ein Beweis für die Leistungsfähigkeit dieses Werkes, das bekanntlich nach dem Kriege eine völlige Umstellung seines Betriebes durchf[…] mußte, und ein Ruhmesblatt deutscher Ingenieurkunst i[…] Ausführung eines Auftrages auf den Bau von 40 sch[…] Lokomotiven für Brasilien.

Am 14. Oktober 1924 wurde telegraphisch der Auftrag a[…] Bau von 12 Pazifik- und 28 Mikado-Lokomotiven mit T[…] an die Kruppschen Werke in Essen übermittelt. Der V[…] bedingte eine Lieferung in vier Raten, die ersten 3 Pazifi[…] 7 Mikado-Lokomotiven waren am 9. März frei Reede San[…] zuliefern, die übrigen Raten am 30. März, 8. und 29. April. […] der Kürze der Zeit gelang es der Firma, den Auftrag ver[…] mäßig auszuführen. Schon am 20. Januar 1925, also drei […] nach Eingang der Bestellung, konnte die erste Lokomoti[…]

fahrt ablegen, ein wertvolles Zeugnis für die Organisation Betriebes. Mußten doch für zwei verschiedene, dem Werk unbekannte Lokomotivbauarten erst alle Pläne, Modelle, ke und Baustoffe beschafft werden.

nach Fertigstellung eine schnelle Beförderung zum Beungsort zu ermöglichen, charterte Krupp mehrere Dampfer tinnes-Linien, der Reedereien August Thyssen und Röch-Menzell & Co. Schon am 2. Februar konnte der erste sport die Werkstätten verlassen. Um die Verschiffung zu fachen und am Bestimmungsort die Zeit des Zusammen- zu verkürzen, wurden die Lokomotiven nur wenig zerlegt. l, Rahmen, Tender und Führerhaus bildeten die wichtigsten , von denen einige ein Gewicht bis zu 30000 kg erreichten. Beladung der Dampfer übernahm die Bremer Lagerhauslschaft, welche bei diesen schwierigen Arbeiten einen n Schwimmkran erfolgreich verwandte. Die Verstauung der umfangreichen Kollis war der „Midgard“ Deutsche Verkehrsaktiengesellschaft, Bremen, übertragen.

In der Nacht vom 12. zum 13. Februar verließ der erste Dampfer den Bremer Hafen und legte nach glücklicher Fahrt am 8. März in Santos an. Ihm folgten drei weitere Dampfer mit je zehn Lokomotiven an Bord, die — gute Fahrt vorausgesetzt — alle ihr Ziel vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt erreichen werden.

Volle Anerkennung gebührt sowohl den Kruppschen Werken wie auch allen an der Verfrachtung und Verschiffung beteiligten Unternehmen; in mustergültiger Zusammenarbeit haben sie diese schwierige Aufgabe in überraschend kurzer Zeit zu Ende geführt und damit der Welt gezeigt, daß die deutsche Technik aus den Trümmern des Zusammenbruches wieder emporwuchs zur stolzen Höhe früheren Könnens.

Die Leistungszulagen.

„Reichsbahn“ Nr. 12, Seite 79, 80 enthält unter diesem Titel Aufsatz des Reichsbahndirektors Klein, in dem das Vorder Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Angelegenler Leistungszulagen begründet wird. Es wird einleitend f hingewiesen, daß die Reichsbahn nach § 26 Ziff. 3 und 4 eichsbahngesetzes ermächtigt ist:

in besonderen Fällen Vergütungen zu gewähren und

die Bezüge der leitenden Beamten selbständig festzusetzen.

s den eingehenden Ausführungen ergibt sich weiter, daß die gen zu 1 zunächst gewährt werden auf Dienstposten, die mit Beamten der dem Dienstposten zukommenden Besolgruppe richtig besetzt sind, auf dem aber die Beamten im ltnis zu ihren Kollegen derselben Besoldungsgruppe eine ders schwierige, verantwortungsvolle oder aufreibende keit haben. Weiter können Zulagen gezahlt werden, wenn te den Dienst einer höheren Besoldungsgruppe verrichten, sgesetzt, daß es sich nicht um eine Gruppe handelt, die im tlichen durch Altersaufstieg erreicht wird. Wenn schließBeamte, die ganz hervorragende Dienste leisten und durch Tätigkeit wirtschaftliche Erfolge für die Verwaltung nachn, Zulagen erhalten können, so geschieht dies, um die ten anzuspornen, sich stets bei allen ihren Arbeiten das chaftliche Interesse der Reichsbahn vor Augen zu halten.

n Schlusse der Ausführungen heißt es: „Von 2930 oberen ten der Betriebsverwaltung haben zu Weihnachten 362, etwa ein Achtel, laufende Zulagen erhalten, gegenüber etwa Siebentel bei den Beamten der Gruppen I—IX. Die Höhe usgezahlten Beträge betrug bei den Besoldungsgruppen X XI 250 ℳ, 32 Beamte der Gruppe XII, die Abteilungsleiter , erhielten 450 ℳ, weitere 7 Beamte erhielten etwas höhere ge. Alle Nachrichten, die von anderen Zahlen reden, sind .

Mit der Frage der Leistungszulagen wird irrtümlicherweise dauernd die Frage der Bezüge der leitenden Beamten verquickt. Leistungszulagen werden an die nicht leitenden Beamten gezahlt auf Grund des § 26 Ziff. 3 des Reichsbahngesetzes, während die Bezüge der leitenden Beamten auf Grund des § 26 Ziff. 4 von der Gesellschaft unabhängig von den Bezügen der Reichsbeamten festgesetzt werden. Da man die Bezüge der leitenden Beamten durch Sonderzulagen und bei einem Teil dieser Beamten auch durch Dienstaufwandsentschädigungen geregelt hat, ist der Irrtum entstanden. Was über die Bezüge der leitenden Beamten zu sagen ist, hat Herr Generaldirektor Oeser bereits in Nr. 8 der „Reichsbahn“ Seite 53 mitgeteilt. Zur Ergänzung sei nur noch gesagt, daß sich durch diese nicht pensionsfähigen Zulagen die Gesamtausgaben für die Besoldung der leitenden Beamten ohne Dienstaufwandsentschädigungen um 28 % erhöht haben. Bei einem Teil dieser Beamten machten die Zulagen weniger als 10 % aus. Die Dienstaufwandsentschädigungen sind nicht für die persönlichen Bedürfnisse der Empfänger bestimmt, sondern nur für den bei einer wirtschaftlichen Betriebsverwaltung durchaus notwendigen Aufwand für repräsentative Verpflichtungen, die werbenden Zwecken dienen. Sie dürfen daher den Bezügen nicht zugerechnet werden. Im übrigen handelt es sich bei einem Gesamtpersonalstand von 770000 Mann um 107 leitende Beamte; es kommt also auf 7000 Mann Personal ein leitender Beamter. Man vergleiche damit die Verhältnisse in der Privatindustrie.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat trotz aller Angriffe nicht den Eindruck gewinnen können, daß sie sich bei dem jetzigen Aufbau der Leistungszulagen auf falschem Wege befindet; sie wird daher auf diesem Wege fortschreiten und durch weitere Durchbildung der Richtlinien und durch allmähliche Erweiterung des Empfängerkreises dem Wohle der Verwaltung und dem Wohle der tüchtigen Beamten dienen.“

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Der europäische Durchgangsverkehr nach Ostpreußen.** Die schen Behörden haben seit Ende 1923 der Beförderung von n im Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem en Deutschland Schwierigkeiten bereitet, wenn diese Güter aus Ostpreußen oder dem übrigen Deutschland stammten, zwar auch dann, wenn diese Sendungen von ostpreußischen tbriefen begleitet waren. Da jedoch Artikel 3 des Abmens über den Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und übrigen Deutschland vom 21. April 1921 ausdrücklich be, daß die Durchgangsfreiheit ohne Rücksicht auf den Urg der Waren gilt, hat die Deutsche Regierung am 26. März Streitfrage dem gemäß Artikel 11 des genannten Abkom in Danzig errichteten ständigen Schiedsgericht zur Entdung unterbreitet.

— **Gesellschaftssonderzüge.** Zur Erlangung eines Gesellssonderzuges mit Fahrpreisermäßigung sind vom 6. April ur noch zu lösen: mindestens 160 Fahrkarten erster Klasse, zweiter Klasse, 340 dritter Klasse und 500 Fahrkarten er Klasse. Bisher war eine Mindestabnahme von 200, 300, und 600 Karten vorgeschrieben.

— **Direkte Schnellzüge Berlin-Baden-Baden.** Die zurzeit zwi Berlin, Stadtbahn und Karlsruhe über Dessau-Güsten-Sanusen-Eichenberg-Frankfurt (Main)-Mannheim verkehrenden Nachtschnellzüge 1.—3. Klasse, Friedrichstraße ab 8.30 nachm., Karlsruhe an 9.54 vorm. und Karlsruhe ab 6.52 nachm., Friedrichstraße an 8.43 vorm., werden seit 8. April über Karlsruhe hinaus nach und von Baden-Baden fortgesetzt. Die Abfahrt von Berlin erfolgte zum ersten Male bereits am 7. April abends, die Ankunft in Baden-Baden 10.50 vorm. am folgenden Tage, die Abfahrt von dort 6.00 nachm. Die Durchführung über Karlsruhe hinaus war nach den veröffentlichten Fahrplänen erst vom 1. Mai ab vorgesehen. Der starke Verkehr scheint die Durchführung schon von einem früheren Zeitpunkt ab nötig gemacht zu haben.

— **Erhebliche Beschleunigung der Eilgüterzüge.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist lebhaft bemüht, den Eilgutverkehr zu heben und zu beschleunigen. Durch die Einlegung neuer Eilgüterzüge — wie zuletzt der Züge Berlin-Hamburg und Berlin-Breslau — oder durch Einlegen neuer Kurswagen ist bereits eine günstigere Beförderung erzielt worden. Zur allgemeinen Beschleunigung des Eilgüterdienstes sollen die Geschwindigkeiten der Eilgüterzüge auf den großen Durchgangsstrecken erheblich beschleunigt und die Aufenthalte so gekürzt werden, daß die Reisedauer der Eilgüter beispielsweise zwischen Köln und Berlin um etwa 14 Stunden, zwischen Köln und Hamburg um etwa 16 Stunden, zwischen Hamburg und Basel um etwa 8 Stunden usw. verringert wird.

— **Erhöhte Platzkartengebühr Berlin- und Hamburg-Kopenhagen.** Vom 1. April ab werden die besonderen Gebühren für Benutzung der zwischen Berlin und Hamburg sowie Kopenhagen verkehrenden Durchgangswagen in der Richtung von Deutschland auf 4 und 2,70 RM. für die I. und II. Klasse, in der Gegenrichtung auf 5 und 3 Dän. Kronen erhöht. Die Gebühren werden in der

Währung des Landes erhoben, dem das benutzte Fährschiff angehört. Die Fahrtrichtung spielt dabei keine Rolle.

— **Zusammenkunft von Verkehrsreferenten der deutschen Großstädte.** Im Reichsverkehrsministerium hat eine durch den Reichsverkehrsminister Dr. Krohne eröffnete Beratung stattgefunden, an der Vertreter von obersten Landesbehörden und Verkehrsreferenten deutscher Großstädte teilnahmen. In den Verkehrsordnungen der einzelnen Großstädte finden sich heute vielfach noch voneinander abweichende Bestimmungen, durch die auch der Kraftwagendurchgangsverkehr stark berührt wird. Deshalb erscheint eine größere Gleichmäßigkeit der besonderen Vorschriften über den Straßenverkehr in den Großstädten erforderlich. Am ersten Tage der Beratung wurden Lichtbildvorträge über die Verkehrsverhältnisse von Berlin, Paris und Neuyork gehalten. Anschließend wurde ein im Auftrage der Berliner Straßenbahn angefertigter Film gezeigt, der das Verständnis für die Gefahren des großstädtischen Verkehrs in weitere Kreise tragen soll. Nachmittags wurden Einrichtungen der Berliner Verkehrspolitik besichtigt. In den nächsten Tagen fanden die eigentlichen Beratungen und außerdem noch Besichtigungen von Einrichtungen der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft und der Berliner Straßenbahn statt.

— **Mitteleuropäische Zeit.** Die mehrfach verbreitete Nachricht, wonach am 5. April im besetzten Gebiet die Sommerzeit eingeführt werde, beruht auf einem Irrtum. Wie wir von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hören, ist der Tatbestand folgender: Im besetzten Gebiet ist bereits seit dem 1. Februar d. J. die mitteleuropäische Zeit eingeführt. Es ändert sich also in der Nacht vom 4. auf den 5. April an der Zeit des besetzten Gebietes ganz und gar nichts. Dagegen wird in Frankreich, Belgien und England in der Nacht vom 4. auf den 5. April die westeuropäische Sommerzeit eingeführt, die mit der in ganz Deutschland und auch im besetzten Gebiet geltenden mitteleuropäischen Zeit übereinstimmt. Infolgedessen ändert sich auch im Fahrplan der Eisenbahnen des besetzten Gebietes nichts, mit Ausnahme einiger internationaler und Grenzzüge, die im Hinblick auf die Änderung der Zeit in Frankreich, Belgien und England anders gelegt werden müssen.

— **Der Reichskohlenrat** hielt am 1. April in Berlin eine Vollversammlung ab. Bei der Wahl des neuen Vorsitzenden — der bisherige Vorsitzende, Bergrat Kleine, ist wegen schwerer Erkrankung aus dem Reichskohlenrat ausgeschieden — wurde Oberbergrat von Velsen, Generaldirektor der Hibernia, mit 28 gegen 26 Stimmen für den Abgeordneten Imbusch, der von den Arbeitnehmer-Vertretern vorgeschlagen war, gewählt.

Nach dem Bericht des Geschäftsführers, Berghauptmann Bennhold, betrug die deutsche Gesamtförderung in Steinkohlen im Jahre 1924 146½ Millionen Tonnen, d. s. rund 70 % des Ergebnisses von 1913 für Deutschland in seinem damaligen Bestande oder 91,5 % derjenigen Kohlen, die Deutschland in seinen jetzigen Grenzen (ohne Saar) im Jahre 1913 hervorgebracht hatte.

Eine Besprechung der Satzungen des Kohlensyndikats von Rheinland-Westfalen wurde mit Rücksicht auf die schwebenden Verhandlungen nicht vorgenommen, sondern der große Ausschuß zur einstweiligen Regelung ermächtigt.

— **Die Ablösung der englischen 26proz. Recovery-Abgabe.** Zwischen der Deutschen und der Großbritannischen Regierung ist ein Abkommen über die Ablösung der englischen Recovery-Abgabe abgeschlossen worden. Durch dieses Abkommen wird das jetzige Verfahren, wonach die deutschen Waren bei ihrer Einfuhr nach England einer besonderen Abgabe in Höhe von gegenwärtig 26 % unterworfen werden, durch ein System von monatlichen Pauschalzahlungen abgelöst, die aus dem Durchschnitt der Monatsstatistik errechnet werden, und deren Sterlingbetrag durch freiwillige Ablieferung aus den deutschen Ausfuhren aufgebracht wird. Der Gegenwert der abgelieferten Devisen wird den Exporteuren naturgemäß aus der Dawes-Annuität in Reichsmark vergütet.

Der Generalagent, das Transferkomitee und die Reparationskommission haben dem Abkommen zugestimmt.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen an der Hamburgischen Universität.** Im Verzeichnis der Vorlesungen für das Sommersemester 1925 zeigt Reichsbahnoberrat, Oberregierungsrat a. D. Klewitz folgende Vorlesungen an: 1. Die Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Mittwoch, 8 Uhr abends. 2. Die Bedeutung der Eisenbahn für Hamburg und Bremen, insbesondere für ihre Seehäfen. (Mit Lichtbildern.) Montag, 8 Uhr abends.

— **Kohlensyndikat.** In der Sitzung der Ruhr-Kohle A.-G. am 4. d. M., die sich bis früh 4 Uhr hinzog, wurde in der Frage der Beteiligung und des Selbstverbrauchrechts sowie in der Handelsfrage unter gewissen Vorbehalten eine gr[…] sätzliche Einigung erzielt. Ueber die Vorverträg[…] andere noch schwebende strittige Fragen sowie über die [...]setzung der Beteiligung für diejenigen Zechen, die noch [...] Beteiligung haben, sollen drei Ausschüsse nach Anhörung [...] Frage kommenden Mitglieder endgültige Vorschläge machen [...] 9. April soll dann eine Mitgliederversammlung über den [...] Syndikatsvertrag endgültig beschließen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn[...] sellschaft sind versetzt: der Vizepräsident Dr. jur. Ha[...] Berlin zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), — die R[...] bahnoberräte Dr. jur. Cohnitz in Trier als Abteilungs[...] zur Reichsbahndirektion Erfurt, Dr. jur. Behren in Ess[...] Abteilungsleiter (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Trier[...] Dr.-Ing. Velte in Elberfeld als Mitglied zur Reichsbahndire[...] Köln, — die Reichsbahnräte Zippel in Cassel als Vor[...] zum Verkehrsamt 1 Coblenz, Dr. jur. Lauterbach in [...]nitz zur Reichsbahndirektion Altona, Dr. jur. Kauman[...] Coblenz als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion [...] Dr. jur. Wyszomirski in Münster (Westf.) zur Hau[...]waltung in Berlin, Wendt in Frankfurt (Main) zur R[...]bahndirektion Mainz, Dr. jur. Karl Koch in Hannover [...] Reichsbahndirektion Trier, Leopold Sarrazin in Halbe[...] als Vorstand zum Betriebsamt 2 Stendal, Brunner in Br[...] als Vorstand zum Betriebsamt 2 Oppeln, Aust in Fran[...] (Main) als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in B[...] Scheunemann in Gleiwitz zur Reichsbahndirektion Op[...] Braumann in Lennep als Vorstand zum Betriebsamt 4 [...]lin, Schindler in Stettin als Vorstand zur Bauabteilung [...]lau, Erbe in Osnabrück als Vorstand (auftrw.) zum Bet[...]amt Lennep, Schmidt-Klewitz in Schwerte und [...]rath in Köln zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, U[...]mann in Oldenburg zur Reichsbahndirektion Berlin, Sch[...]born in Schwerte zur Reichsbahndirektion Altona, Co[...]lius in Glückstadt in den Bezirk des Eisenbahn-Zentralam[...] Berlin, Grabe in Elberfeld als Mitglied zur Reichsbahndire[...] Köln, Wolfhard in Harburg als Werkdirektor zum [...]besserungswerk Glückstadt, Voß in Siegen als Werkdir[...] zum Ausbesserungswerk Köln-Nippes, Robert Wagner in [...] als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk 2 Darmstadt, [...]stetter in Essen als Vorstand zum Maschinenamt [...] Beiche in Halle (Saale) als Vorstand zur maschinent[...]schen Bauabteilung in Dessau, — Grimm in Breslau zum [...]besserungswerk Halle (Saale), Dilger in Essen zum [...]bahn-Zentralamt in Berlin, Reichel in Hirschberg (Sc[...] zur Reichsbahndirektion Breslau, Wentzel in Leipzi[...] Mitglied zur Reichsbahndirektion Dresden, Dr.-Ing. Pfa[...] Leipzig zum Elektrotechnischen Büro der Reichsbahndire[...] in Dresden, Bastänier in Chemnitz als Werkdirektor [...] Ausbesserungswerk Leipzig, Böttcher in Dresden zum [...]besserungswerk Chemnitz, Spranger in Glauchau und G[...] in Flöha zum Neubauamt Zwickau, Zetzsche in Bautze[...] Betriebsdirektion Leipzig II, Lempe in Schmiedeberg [...] als Vorstand zum Neubauamt Bautzen, Lohmann in Zw[...] zur Betriebsdirektion Dresden-Neustadt und Claussnitz [...] Dresden-Altstadt zur Betriebsdirektion Zwickau sowie d[...] Reichsbahnassessor Dr. jur. Kalischek in Trier zur R[...]bahndirektion Essen.

Überwiesen sind: die Reichsbahnräte Köhler von [...]schinentechnischen Büro als Mitglied zur Reichsbahndire[...] Dresden und Günschel von der Betriebsdirektion Dre[...] Neustadt zur Betriebsdirektion Dresden-Altstadt.

Übertragen ist: dem Reichsbahnrat Ernst Ritte[...] Gleiwitz die Stellung als Vorstand des Betriebsamts Gle[...]

In den Ruhestand sind getreten: der Reichs[...]oberrat Riedenauer in Würzburg und der Reichsba[...] Friedrich Meyer in Karlsruhe.

Gestorben sind: der Reichsbahnoberrat Cramer, [...] direktor des Ausbesserungswerks 2 in Darmstadt, und der Reichs[...]bahnrat Pohl in Cassel.

Österreich.

— **Annahme des Eisenbahnvoranschlags 1925 im Nationa[...]** Der österreichische Eisenbahnvoranschlag, über dessen Ver[...]lung im Finanz- und Budgetausschuß in Nr. 12 dieser Ze[...] vom 19. März 1925 (Seite 344 ff.) eingehend berichtet wurde[...] gelangte am 19. und 20. März 1925 zugleich mit dem V[...]schlags-Kapitel „Handel und Verkehr“ einschließlich des [...] Telegraphen- und Fernsprechwesens und der übrigen staatl[...] Betriebe dieses Ministeriums vor der Vollversammlung des [...] reichischen Nationalrates zur Beratung. Da mit Rücksicht [...] den bevorstehenden Ablauf des dreimonatigen Budgetpr[...]riums und das sonstige Arbeitsprogramm des Nationalrates [...] gegenständliche Beratung äußerst beschleunigt werden m[...]

n nur wenig Redner zu Wort, und es wurde auch von diesen
isenbahnwesen nur zum Teil berührt. Im besonderen
r eine Ausgestaltung des Bahnhofes in Gmünd (Nationalrat
und der Ausbau des Malnitzwerkes (Nationalrat Gabriel)
ert. Nationalrat Johann Gürtler brachte einen Antrag
Übernahme der Bahn Mauthausen-Grein-Krems in das
seigentum ein. Aus den Ausführungen des Bundesministers
andel und Verkehr Dr. Schürff verdienen die Äuße-
n über den Bau von Seilschwebebahnen größeres Interesse,
en er solchen Plänen weitestgehende Förderung zusagte.
ilfe solcher Seilschwebebahnen werde man in 15 Minuten
hrwald am Fuße der Zugspitze auf der Höhe des Wetter-
ammes bzw. der Zugspitze sein und den schönsten Aus-
auf ein herrliches Gebirgspanorama genießen können. Die
vom Fuße der Rax bei Hirschwang (Semmeringgebiet) bis
öhe werde 9 Minuten betragen. Bei der für Dienstag, den
ärz 1925, vorbehaltenen Abstimmung wurden die oben-
hneten Teilvoranschläge, außerdem das ganze Bundes-
gesetz in 2. und 3. Lesung vom Nationalrate angenommen.

Dr. Rottleuthner.

**Güter- und Kohlenverkehr zwischen dem Deutschen Reiche
Österreich.** Mit Wirksamkeit vom 23. März 1925 wurde der
nd Frachtgutverkehr und der Kohlenverkehr zwischen Sta-
n der deutschen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen einer-
und Stationen der österreichischen Bahnen andererseits im
telbaren Übergang und im Durchgang durch die Tschecho-
kei neu geregelt.

Personalnachrichten. Vor kurzer Zeit sind zwei der her-
gendsten Eisenbahntechniker Österreichs, Dr. Emil Cimo-
i, Sektionschef im Bundesministerium für Handel und Ver-
und Dipl.-Ing. Franz Hatschbach, Ministerialrat der
raldirektion der österreichischen Bundesbahnen, aus dem
en Dienste geschieden, eine Nachricht, die auch in den
en des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit Be-
n vernommen werden wird.

tionschef Dr. Cimonetti trat im Jahre 1894 in die Gene-
ektion der österreichischen Staatsbahnen ein, betätigte sich
st als Konstrukteur im Wagenbau und wurde bald mit der
etung des k. k. Eisenbahnministeriums im Verein Deutscher
bahnverwaltungen betraut, in dem er bis zur Gründung der
raldirektion der österreichischen Bundesbahnen im Oktober
vielseitig tätig war. Insbesondere arbeitete er in den
n der Überhänge, Pufferscheiben und Faltenbälge von
n Wagen, ein Gebiet, auf dem er als Fachmann ersten
es galt. An der Bearbeitung der „Technischen Einheit"
er hervorragenden Anteil. Auch auf dem Gebiete der
nkonstruktion gab er viele Anregungen und leitete den Bau
ller neueren Wagentypen bei den österreichischen Staats-
Bundesbahnen. Während der letzten Jahre war Cimonetti
isenbahnministerium Vorstand des Departements 23 für
nbau und verblieb auch nach Gründung der neuen General-
tion weiterhin im Ministerium für Handel und Verkehr; in
n stand er der Abteilung für Maschinen- und elektrotech-
e Angelegenheiten bis zu seinem Scheiden aus dem aktiven
te vor. Für seine vielfachen Verdienste wurde er im Jahre
von der Technischen Hochschule in Karlsruhe durch die
ihung des Titels eines Dr.-Ing. ehrenhalber geehrt und er-
anläßlich seiner Versetzung in den dauernden Ruhestand
Titel eines Sektionschefs.

inisterialrat Hatschbach trat im Jahre 1895 bei den
österreichischen Staatsbahnen, und zwar bei der Staats-
direktion Linz ein. Nachdem er dort bei umfangreichen
chwierigen Bauarbeiten verwendet worden war, erfolgte im
1904 seine Berufung in das k. k. Eisenbahnministerium;
t in das Departement für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht
lem er — von 1914 an als dessen Vorstand — ohne Unter-
ung bis zur Schaffung der Generaldirektion der Österreichi-
Bundesbahnen im Jahre 1923 angehörte. An leitender
konnte er hier sein gediegenes Fachwissen und seine
en Erfahrungen anwenden und alle Zweige des Bahnunter-
ngsdienstes richtunggebend beeinflussen. Im Kriege erwarb
ch besondere Verdienste um die Wiederinstandsetzung der
linien auf dem östlichen und südlichen Kriegsschauplatze.
Schaffung der Generaldirektion der österreichischen Bundes-
en trat er in das neue Unternehmen als Vorstand der Fach-
e für Bahnerhaltung, Bahnaufsicht, Oberbau- und Siche-
swesen ein. In dieser Eigenschaft hat er bei der Neuord-
der Verhältnisse an wichtiger Stelle mit hervorragendem
gewirkt und richtunggebenden Einfluß auf die wirtschaft-
Neugestaltung des Bahnunterhaltungsdienstes genommen.
ieser Hinsicht sei nur auf den kühnen Schritt verwiesen,
er mit der Auflassung der Schranken auf Hauptbahnen tat.
Maßnahme von einschneidender wirtschaftlicher Bedeu-
vertrat er auch antragstellend im Verein Deutscher Eisen-
verwaltungen, an dessen Beratungen er jederzeit lebhaf-
n Anteil nahm.

Die österreichischen Eisenbahnen verlieren in den beiden genannten Beamten verdienstvolle und rastlose Mitarbeiter und weit über die Grenzen Österreichs hinaus anerkannte hervorragende Fachmänner, die Beamten überaus wohlwollende Vorgesetzte und stets hilfsbereite Kollegen.

Ungarn.

— **Kohlenlieferung für die Staatsbahnen.** Die ersten Verhandlungen mit den Auslandgruppen über die Kohlenversorgung der ungarischen Staatsbahnen, die 145 000 Wagen Kohle benötigen, sind abgeschlossen. Zunächst wurden 10 800 Wagen mit drei Auslandgruppen, einer tschechoslowakischen, einer oberschlesischen und einer deutschen, getätigt. Die Auslandgruppen verpflichteten sich zur Lieferung von erstklassiger Steinkohle von mehr als 6400 Kalorien für 37 800 ungarischen Kronen ab ungarischer Grenze. Bemerkenswert ist, daß die Staatsbahnen halb soviel Auslandskohle wie im Vorjahr bestellten, um so die Inlandsgruben zu unterstützen.

— **Radioausstellung auf der Budapester internationalen Warenmesse.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer führt seit längerer Zeit Verhandlungen, um im Rahmen der diesjährigen Warenmesse eine Radioausstellung veranstalten zu können. Die Ministerien für Handel und Finanzen gaben ihre Einwilligung zur Veranstaltung dieser Ausstellung, und die Handels- und Gewerbekammer geht jetzt daran, die schon seit langem vorbereiteten Pläne zu verwirklichen. Die Ausstellung selbst wird vom 17.—28. April im Landwirtschaftlichen Museum, auf der Insel des Stadtwäldchenteichs, veranstaltet; zu diesem Behufe wird im Turm des Museums eine Hochantenne angebracht. Die Aussteller bekommen ihre Plätze im imposanten gedeckten Hof des Gebäudes zugewiesen. In der mächtigen Halle auf dem ersten Stock werden 5000 Personen von 7 bis 10 Uhr abends die Radiokonzerte aller Großstädte hören können. Die Handels- und Gewerbekammer als Veranstalterin der Warenmesse beschäftigt sich auch mit dem Gedanken, bedeutende Männer, Gelehrte, Künstler und Staatsmänner zur Teilnahme an diesen Radiokonzerten aufzufordern. Außer dem Radiokonzertsaal, wo ein Lautsprecher die Konzerte und Vorlesungen übermitteln wird, werden auch im Ausstellungsgelände verschiedene Lautsprecher angebracht. In Fachkreisen mißt man der Radioausstellung — der ersten ihrer Art in Budapest — sehr große Bedeutung bei. Die ausländischen Radiofachkreise bekunden reges Interesse für die Budapester Radioausstellung.

— **Die Eisenbahnfahrzeuge im Außenhandelsverkehr** vom 1. Januar bis 31. Dezember 1924. In den Ergebnissen sind auch die Angaben über den Reparaturverkehr sowie auch die Reparationslieferungen inbegriffen. Lokomotiven und Tender: Einfuhr 41 891 q, davon 40 469 q für Reparatur, Ausfuhr 55 707 q, davon nach Reparatur zurückgeliefert 53 981 q. Güterwagen: Einfuhr 464 Stück, davon für Reparatur 462, Ausfuhr 327 Stück, davon nach Reparatur 223. Personenwagen: Einfuhr 32 Stück, alle für Reparatur, Ausfuhr 181 Stück, davon 111 nach Reparatur.

Der Gesamtwert des obigen Verkehrs in Tausend Goldkronen: Einfuhr 3613, Ausfuhr 12 509, die Bilanz ist also aktiv.

Niederlande.

— **Ferienkarten zu Ostern und Pfingsten.** Die Niederländischen Eisenbahnen geben für die Zeit vom 10. bis 15. April und vom 29. Mai bis 3. Juni besondere Ferienkarten (Vacantiekaarten) aus.

— **Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen.** Die Einnahmen betrugen im Februar 1925 11 410 378 fl, seit dem 1. Januar 24 477 371 gegen 26 168 691 fl im Jahre 1924, oder für ein Tageskilometer 114,14 fl gegen 119,24 fl im Jahre 1924.

— **Vergütung für die Beförderung der Post.** Der zweiten Kammer ist ein Gesetzentwurf zugegangen, durch den die Vergütung neu vereinbart werden soll, die den Niederländischen Eisenbahnen für die Beförderung der Post zu zahlen ist. Diese Vergütung soll nach einem besonderen Tarif für das Achskilometer sowie durch Gewährung von 14 % des Buchwertes der zu benutzenden Wagen für Unterhalt, Verzinsung und Abschreibung erfolgen. Bei dem Tarifsatz ist man davon ausgegangen, daß der Satz für Wagen auf eigenen Rädern usw. zurzeit 16¼ cents für das Achskilometer beträgt, und man glaubt, hier 12 cents als Ausgangspunkt nehmen zu können. Sofern nun die gesamten Betriebskosten den für 1923 mit 4,42 fl für ein Zugkilometer gefundenen Satz über- oder unterschreiten, soll sich der Satz von 12 cents entsprechend ändern. Die Mehreinnahme, die den Bahnen auf diese Weise zufließt, die aber auf Abschreibung zu verwenden ist, wird auf etwa 4,6 Mill. Gulden geschätzt.

— Wegfall der Frachtvergünstigung für deutsche Kohle. Die holländischen Eisenbahnen haben mit Wirkung ab 1. April die Tarifvergünstigung für den Transport deutscher Kohle durch Holland fortfallen lassen.

Übrige europäische Länder.

— Eisenbahnbau in Dänemark. Gemäß dem Vorschlage des Verkehrsministers hat die dänische Regierung mit Rücksicht auf die bedrängte finanzielle Lage die Einstellung der meisten Eisenbahnbauten beschlossen. Das gilt vor allem für die Anlage eines dritten und vierten Gleises auf der Strecke Vigerslev-Roskilde, eines zweiten Gleises auf den Linien Roskilde-Masnedsund und Holte-Hilleröd. Im Haushaltsjahr 1925/1926 sind für neue Eisenbahnbauten nur 22,5 Millionen Kronen bewilligt worden.

— Direkter Personen- und Gepäckverkehr Schweden-Schweiz. Der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen Schweden und der Schweiz ist am 15 März d. J. wieder aufgenommen worden. Es findet nunmehr wieder eine direkte Gepäckabfertigung zwischen Stockholm, Gotenburg, Malmö, Trälleborg F und einer größeren Anzahl Schweizer Stationen statt. Diese Möglichkeit bestand bisher nur für Reisende, die den Skandinavien-Schweiz-Expreß benutzen; die übrigen Reisenden mußten auf den Grenzstationen das Gepäck neu aufgeben.

— Ermäßigung der Schlafwagenpreise in Schweden. Auf den schwedischen Staatsbahnen sind die Bettplatzgebühren herabgesetzt worden Sie betragen jetzt in I. Klasse 20, in II. Klasse 10 und in III. Klasse 5 schwedische Kronen. Dazu tritt in allen Fällen noch eine Vormerkgebühr in Höhe von 1,50 schwedischen Kronen.

— Der Fehlbetrag der polnischen Staatsbahnen. Die Ostdeutsche Wirtschaftszeitung schreibt hierüber: „Wenn auch die polnische Eisenbahnverwaltung durch die mit Wirkung vom 1. Januar d. J. in Kraft gesetzte Verordnung zu einem selbständigen Wirtschaftsgebilde mit eigenem Etat gemacht worden ist, so bleibt doch die Verpflichtung des Staates, für einen etwaigen Fehlbetrag einzustehen.

Nach einer halbamtlichen Veröffentlichung betrug der staatliche Zuschuß für das ganze Jahr 1924 immerhin nur 100 575 298 Zloty, worin 40 Millionen Zloty rückzahlbarer Vorschuß für den Betriebsfonds eingeschlossen waren. Nun ist aber, wie wir schon gemeldet haben, bereits im Januar d. J. ein Fehlbetrag von 35 Mill. Zloty entstanden und der Februar weist eine Unterbilanz von 30 Millionen Zloty auf, wenn nicht die endgültige Abrechnung sogar noch zu einem höheren Fehlbetrag gelangt. Diese Erscheinung wird von der polnischen Presse ganz mit Recht hauptsächlich darauf zurückgeführt, daß der Güterverkehr infolge der zunehmenden Stockung des Wirtschaftslebens wieder bedeutend abgenommen hat. Dieser Rückgang wird in verschiedenen Industriebezirken auf 40 bis 50 % berechnet, im Dombrowaer Revier sogar auf 60 %. Die genauen Verkehrsdaten für die letzten beiden Monate liegen noch nicht vor. Um aber einen gewissen Anhaltspunkt für die Beurteilung des polnischen Eisenbahnverkehrs zu geben, seien hier die amtlichen Daten für das letzte Vierteljahr 1924 eingeschaltet. Danach betrug die Länge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien 16 909 km, die im Personenverkehr zurückgelegte Gesamtstrecke 12 812 795 Zugkilometer, im Güterverkehr 9 736 884 Zugkm. Die von der Bruttolast zurückgelegte Strecke belief sich im Personenverkehr auf 2 873 528 000 tkm, im Warenverkehr auf 6 623 512 000 tkm. Auf den Stationen der polnischen Eisenbahnen wurden 1 198 692 Wagen verladen, während von ausländischen Eisenbahnen 308 465 beladene Wagen übernommen wurden."

— Tariferhöhung der rumänischen Staatsbahnen. Wie die rumänische Presse mitteilt, werden die rumänischen Staatsbahnen ihre Tarife am 1. Mai durchwegs um 50 % erhöhen. Eine amtliche Verlautbarung liegt noch nicht vor. Wir verweisen dabei auf die Ausführungen über „Die wirtschaftliche Lage der rumänischen Staatsbahnen" in Nr. 8, S. 218, aus denen hervorgeht (Abb. 2), daß die rumänischen Tarife eine Verdreifachung ertragen würden, ohne über diejenigen der Nachbarländer hinauszugehen.

— Paris-Barcelona. Die Orléans- und die Südbahn haben einen neuen Verkehr zwischen Paris (Quai d'Orsay) und Barcelona über Limoges-Toulouse-Narbonne eingerichtet. Es werden durchgehende Fahrkarten für alle drei Klassen für einfache Fahrt und für Hin- und Rückfahrt ausgegeben. Der Zug Paris-Barcelona verläßt Paris um 5 Uhr nachm.; Barcelona wird um 12 Uhr 55 Min. erreicht, wenn auf der spanischen Strecke der Zug mit Luxuswagen benutzt wird, während Reisende, die 2. oder 3. Klasse fahren, erst um 3 Uhr 26. Min. in Barcelona eintreffen. Letztere müssen 12 Uhr 5 Min. die Rückreise in Barcelona antreten, während der Luxuszug erst 3 Uhr 10 abfährt; beide treffen zusammen in Paris um 10 Uhr 55 ein. Von Paris nach Châteauroux und in der Gegenrichtung Perpignan bis Toulouse wird ein Speisewagen mitgeführt. Sch wagen und andere Wagen laufen von Paris bis Port Bou von Cerbère bis Paris durch.

— Bahnbauten in Nizza. Von der demnächst bevorstehen Betriebseröffnung der Eisenbahn Cuneo-Nizza erwartet eine starke Vermehrung des Verkehrs im Bahnhof Nizza, es ist deshalb ein vollständiger Umbau der Bahnhofsanlage Nizza geplant. Die Zahl der Personengleise soll von drei sieben gebracht werden, die Bahnsteigflächen sollen erhe vergrößert werden, die Ausrüstung der Güteranlagen mit m nischen Hilfsmitteln soll vermehrt werden, insbesondere s einige elektrisch betriebene Krane aufgestellt werden. Wohngebäude für die Bahnbediensteten werden errichtet. Arbeiten sind seit dem Frühjahr 1923 im Gange und s nächstes Jahr beendet werden.

— Eisenbahnverbindung in Brüssel. Der Gemeinderat Brüssel hat beschlossen, den Staat zu bitten, den Vertrag 1923 über die Herstellung der Verbindung zwischen dem N und Südbahnhof aufzuheben.

— Von den belgischen Staatsbahnen. Außer auf der Str Brüssel-Antwerpen sollen demnächst auch auf einigen and Strecken sog. Blockzüge verkehren, die nur einmal oder zwe unterwegs halten werden. In Betracht kommen zunächst Strecken Brüssel-Ostende mit Aufenthalt in Brügge, Brü Gent und Brüssel-Lüttich. Auf den Strecken von etwa 100 wird der Zeitgewinn ein erheblicher sein.

— Ausbau der Londoner Untergrundbahnen. Neben den ßeren Bauten zur Vervollständigung des Londoner Untergr bahnnetzes, über die auch in dieser Zeitung berichtet wo ist, gehen noch kleinere Arbeiten her, die eine bessere rüstung der Verkehrsanlagen bezwecken und so den Zugver fördern und erleichtern sollen. So wird z. B. auf der H stelle Victoria ein neuer Umformer für 2000 Kilowatt Leis aufgestellt, und der alte, der nur 1200 Kilowatt leistete, nach Russell Square versetzt. Auch an andern Stellen we leistungsfähigere Umformer eingebaut, und stellenweise be es dabei einer Erweiterung der baulichen Anlagen zu i Unterbringung. Im Kraftwerk Lots Road werden die vor denen Schaltanlagen für die nach den Unterwerken führe Leitungen durch solche neuerer Bauart ersetzt.

Um den vermehrten Bedarf an Druckluft für die Signalanl zu decken, werden an sieben Stellen 12 neue Verdichter gestellt.

Auf der kürzlich in Betrieb genommenen Verlängerung Hamstead-Strecke sind in Edgeware neun Gleisanlagen zum stellen von Wagenzügen geschaffen worden. Die Bahns sind dort mit einer Halle überbaut, weil auf den beiden B steiggleisen während der Nacht und während der verk schwachen Stunden am Tage Züge abgestellt werden, und neben ist eine besondere Gleisanlage mit 8 Gleisen von je 122 m Länge, zum Teil im Inneren einer Wagenhalle gel geschaffen worden. Insgesamt können in Edgware auf 11 Gleis 76 Wagen abgestellt werden. Alle die Gleise im F haben Stromschienen; ihre Weichen sind, durch Signale Gleisströme gesichert, in das Stellwerk eingebunden, so daß Verschiebebewegungen von dort aus geleitet werden. schiebelokomotiven sind infolge dieser Anordnung entbehr Vier von den Gleisen liegen unter Dach; Gleisgruben mit sonderen Einrichtungen zur Erleichterung der Arbeiten an Unterseite der Wagen erstrecken sich unter ihnen. Auf die Gleisen fehlen die Stromschienen, um den Verkehr zwis den Gleisen nicht zu behindern, doch kann hier von leitungen Strom abgenommen und den Wagen zugeführt we so daß auch hier Verschiebelokomotiven entbehrlich sind.

— Eisenbahn und Hopfenbau in England. Die Hopfenern der Grafschaft Kent stellt die englische Südbahn alljährlich eine nicht ganz leicht zu bewältigende Verkehrsaufgabe. Beispiel sei der Verkehr der Arbeiter, die den Hopfen gepf haben, im Jahre 1924 angeführt. Es galt, 37 539 Hopfenpflü mit der Bahn in die Hopfenfelder zu befördern. Daß diese alle mit umfangreichen Gepäck reisen, von dem sie sich trennen wollen, erschwert ihre Beförderung sehr erheblich. Verkehr der Arbeiter zur Hopfenernte erforderte 85 Son züge, darunter 21 in der Nacht. Nach Beendigung der Ho ernte waren 22 347 Arbeiter in 66 Sonderzügen wieder zu befördern, von denen zwei Drittel pünktlich verkehrten daher die Rückfahrt so antreten und durchführen konnten, sie noch zu einer zweiten Fahrt dienen konnten. Das Drittel verspätete sich schon bei der Abfahrt, weil die E

[..]r, eine disziplinlose Horde, nicht rechtzeitig an der Ab[..]elle eingetroffen waren. Eine Besonderheit dieses Ver[..] während der fünf Wochen dauernden Hopfenernte ist [..]ler Besuch der Angehörigen der Erntearbeiter in den [..]feldern am Sonntag. Er umfaßte 35 600 Fahrgäste, die [..]nnabend, und 12 789, die am Sonntag von London nach [..]opfenfeldern zu bringen waren, und 49 985 machten am [..]g abend die Rückfahrt.

[S]ir William Acworth †. Am 2. April ist in London der be[..] Eisenbahnsachverständige Sir William Acworth im Alter [..] Jahren gestorben. Er ist besonders in den letzten Jahren [..]getreten durch seine Gutachten, die er über die Sanierung [..]terreichischen Bundesbahnen und der Deutschen Reichs[..]m Auftrage der Feindstaaten erstattet hat. Sir William [..] Acworth wurde am 22. November 1850 in Bath geboren. [..]dierte in Oxford Rechts- und Staatswissenschaften und [..] sich später ausschließlich dem Studium des Eisenbahn[..] zu. Durch seine verschiedenen Veröffentlichungen über [..]senbahnen Englands und Schottlands, wirtschaft[..]isenbahnfragen, das Eigentumsrecht bei staatlichen Eisen[..] usw. machte er sich in internationalen Kreisen einen [..] als Eisenbahnsachverständiger. 1906 wurde er Mit[..]les Ausschusses für Eisenbahnrechnungswesen und Stati[..]ß in den verschiedenen Ausschüssen für die rhodesischen, [..]n und kanadischen Eisenbahnen. Bis zu seinem Tod war [..]illiam Direktor der Londoner elektrischen Untergrund[..]t.

Fremde Erdteile.

[A]natolische Eisenbahn. Der Leiter der türkischen Staats[..]hat sich an den schwedischen Generaldirektor der Staats[..]gewandt mit der Bitte um Namhaftmachung eines Tech[..] zur Mithilfe bei der Reorganisation der Anatolischen [..]ahn. Seine Hauptaufgabe soll es sein, sich um das rollende [..]al zu kümmern, während für den rein bahntechnischen [..]raufbau ein deutscher oder schweizerischer Eisenbahn[..]ann in Aussicht genommen ist. Generaldirektor Granholm [..]n Büroingenieur G. Wallander in Vorschlag gebracht.

[Ü]ber das Schicksal der Tanganykabahn schreibt die „Fkf. [..] Die im Frühjahr 1914 vollendete Ostafrikanische Zentral[..]zwischen Daressalam und Kigoma mit einer Betriebs[..]von mehr als 1200 km stand bekanntlich im Eigentum der [..]ikanischen Eisenbahngesellschaft und wurde nach der Be[..]g des Landes im Herbst 1916 auf der Strecke Daressalam-[..] von der englischen, auf der Strecke Tabora-Kigoma von [..]lgischen Verwaltung übernommen. Nach der endgültigen [..]nzung der englisch-belgischen Mandatsgebiete ging im [..]hr 1921 der Betrieb der ganzen Strecke in englische Hände [..] Die englische Mandatsverwaltung versuchte nunmehr, die [..]ennung der Bahnlinie als fiskalisches bzw. deutsches [..]eigentum durchzusetzen, um auf diese Weise die kosten[..]tschädigungslose Übereignung der Bahn an den Mandatar [..]eichen, wie sie durch den Versailler Vertrag für alles [..]fiskalische Eigentum erzwungen worden ist. Diese Ab[..]cheiterte jedoch an der Haltung des Custodian of Enemy [..]ty, der wegen Anerkennung der Bahn als Privateigentum [..]stafrikanischen Bahngesellschaft einen Prozeß einleitete. [..] Rechtsstreit ist nach dieser Tage aus Ostafrika einge[..]fen Nachrichten nunmehr grundsätzlich im Sinne dieser [..]sung des Custodian durch das englische Gericht in Dares[..]entschieden worden. Gleichzeitig hat sich aber der Ge[..]hof in bezug auf die Höhe des Entschädigungsbetrages [..]ngeheuerlichkeit geleistet, indem er gegenüber einem ge[..]ten Wert der gesamten Bahnanlagen von 116 Millionen [M]ark den von der Mandatsverwaltung zu zahlenden Über[..]preis auf nur 600 000 Pfund Sterling, das heißt gleich [1]2 Millionen Goldmark festgesetzt hat. Die Begründung [..] Entscheidung hat man mit dem Hinweis darauf versucht, [..]er Bahnbetrieb 1914 keinen Überschuß abgeworfen habe [..]r jetzt noch Zubußen erfordere. Dieses Argument ist [..]ich in keiner Weise stichhaltig, und es muß aufs schärfte [..] den Versuch protestiert werden, ein Stück wertvollsten [..]hen Kolonialeigentums für einen derartigen Schleuderpreis [..]lische Hände zu spielen. Die Summe von 600 000 Lstr. [..] naturgemäß eine empfindliche Schädigung der Interessen [..]utschen Reiches bedeuten, dem die Liquidationserlöse aus [..]utschen Eigentum gemäß Artikel 297 des Versailler Ver[..] gutgeschrieben und auf die Reparationsleistungen später [..]hnet werden müssen. Man kann daher nur der bestimmten [..]tung Ausdruck geben, daß die zuständigen deutschen [..] unverzüglich die nötigen Schritte zur Wahrung unserer [..]tigten Interessen unternehmen werden."

[E]isenbahn-Pläne für Britisch-Ostafrika. Nach einer Mit[..]g der Afric. World vom 6. Dezember 1924 (Ergänzung zu [..]52) hat sich der britische Unterstaatssekretär für die Kolonien Ormsby-Gore als Vorsitzender der Ostafrikanischen Parlaments-Kommission über die Eisenbahnlinie für Ostafrika in Nairobi kürzlich folgendermaßen geäußert:

Als lebenswichtig für die wirtschaftliche und verwaltungsmäßige Entwicklung von Ostafrika betrachtet er den Bau von Eisenbahnen für folgende Verbindungen: 1. zwischen dem Nyassa- und dem Tanganyika-See und der Tanganyikabahn; 2. zwischen Moschi im Kilimandjarogebiet und der Tanganyikabahn; 3. zwischen Tabora an der Tanganyikabahn und Muansa am Südufer des Viktoria-Nyanza. Diese Bahnen sollten nicht etwa sofort gebaut werden; die dafür erforderlichen Mittel wären auch schwerlich sogleich zu beschaffen; vielmehr solle damit ein Programm für die weitere Zukunft umschrieben werden. Die Ausführung würde etwa 13 bis 17 Millionen £ kosten ohne die erforderlichen Fahrzeuge. Eine Eisenbahn zwischen dem Nyassa- und dem Tanganyikahafen würde ebenso wie eine solche vom Nyassasee nach einem Punkte der Tanganyikabahn, etwa bei Kilossa oder Ngerengere, durch sehr gebirgiges, noch unerschlossenes Gelände führen; erstere würde 7 Millionen, letztere etwa 10 Millionen £ kosten. Die Verbindung zwischen Moschi und der Tanganyikabahn würde zum größten Teil auf der Sohle des Großen Stift-Tales liegen und 4 bis 4,5 Millionen £ erfordern; die Linie Tabora-Muansa etwa 2,25 Millionen, da die Erdarbeiten hierfür auf einer beträchtlichen Strecke nördlich Tabora gelegentlich des noch im Weltkriege von den Deutschen geplanten Bahnbaues von Tabora zum Kaperaknie bereits hergestellt wurden. Die gedachten Linien sollen vor allem die beiden 1 m-spurigen getrennten Bahnnetze Ostfarikas (Uganda- und Tanganyikabahn enger miteinander verbinden. Die Ausführung wäre im Auge zu behalten, denn es sei zurzeit nicht wirtschaftlich gerechtfertigt, in einem Mandatsgebiet 15 Millionen £ für Eisenbahn-Neubauten aufzuwenden, solange die bestehende Tanganyikabahn noch „mit Verlust betrieben" werde. Wenn der Vorschlag auf eine Zeitspanne von 15 bis 20 Jahren ins Auge gefaßt werde, so sei er ernstlicher Erwägung wert, andernfalls aber nur als Ausfluß eines zu hochgespannten Optimismus über das wahrscheinliche Maß afrikanischer Entwicklung zu betrachten.

Bei genauerer Prüfung der einzelnen Pläne sei festzustellen, daß der Aufwand von 7 Millionen £ für eine Bahnverbindung zwischen dem Nyassa und dem Tanganyikasee durch Verkehrsaussichten auf mindestens 25 Jahre kaum gerechtfertigt erscheint. Für einen starken Güterverkehr könne diese Linie als Durchgangslinie nicht in Betracht kommen, denn das Bestreben würde vielmehr sein, für die Erzeugnisse der beiden Seengebiete auf dem kürzesten Wege über den nächstgelegenen See einen Frachtweg nach dem mit ihm verbundenen Verschiffungshafen am Weltmeer zu gewinnen. Die Bedürfnisse des Personenverkehrs aber würden auf lange Zeit befriedigt durch Verbesserung der zwischen beiden Seen bestehenden Stevenson-Straße, so daß sie bei trockenem Wetter für Kraftwagen benutzbar sei; auch den Anforderungen einer künftig etwa entstehenden Gütererzeugung in diesem Gebiet würde hiermit reichlich entsprochen werden.

Für eine Linie vom Nyassasee nach Ngerengere seien die Verkehrsaussichten wesentlich günstiger, aber die hohen Ausführungskosten verhindern die frühzeitige Verwirklichung eines solchen Planes. Sollten Mittel verfügbar sein, so könnte man mit jener Linie etwa von Ngerengere nach Ulanga beginnen, um diese fruchtbare Gegend für die Tanganyikabahn zu erschließen. Immerhin werde auch dieser Abschnitt 2,5 bis 3 Millionen £ erfordern.

Die Linie von Moschi nach der Tanganyikabahn habe verschiedene Vorzüge; sie würde ein gutes Farmgebiet westlich des Kilimandjaro-Massivs erschließen und eine Verbindung zwischen der Uganda- und der Tanganyikabahn herstellen; immerhin seien aber 4,5 Millionen £ eine hohe Ausgabe für diese Vorteile, und eine billigere Maßregel zur Herstellung dieser Verbindung durch Bau einer Linie, etwa von Korogwe nach Morogoro oder Kilossa, sei sehr zu erwägen.

Für die Linie Tabora-Muansa sei es gerechtfertigt, den nördlichen Abschnitt Mecansa-Shrinyanga alsbald in Ausführung zu nehmen, da diese Stelle einen wertvollen Baumwollbezirk durchschneiden würde, der jetzt zum großen Teil zu weit vom See entfernt liegt, um leicht zugänglich zu sein. F. B.

— **Die Aktien der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten rechnen es sich als Verdienst an, daß sich ihre Aktien nicht in den Händen einzelner Großkapitalisten befinden, sondern daß zahlreiche kleine Sparer durch Aktienbesitz Miteigentümer der Eisenbahnen sind. In den letzten Jahren sind in dieser Beziehung gegen früher noch sehr erhebliche Fortschritte gemacht worden, und die Eisenbahnwerte dringen in immer weitere Kreise ein. 1918 gab es 647 689 Aktionäre der amerikanischen Eisenbahnen, und jetzt ist ihre Zahl auf 966 170 gestiegen. Rechnet man dazu noch die mit den Eisenbahnen in enger Verbindung stehenden Unternehmen, wie

die Expreßgesellschaften und die Pullman-Gesellschaft, so sind die entsprechenden Zahlen 660 645 für 1918 und 989 949 für heute. Die Straßenbahnen haben überdies 550 000 Aktionäre.

Unter den Aktionären, die in der seit 1918 vergangenen Zeit zu der damals vorhandenen Zahl hinzugetreten sind, befinden sich 70 262 Bedienstete der Eisenbahnen. 26 Bahnen der sog. Klasse I, also derjenigen, deren Strecke auf größere Entfernungen durchgehen und nicht nur örtliche Bedeutung haben, haben 669 552 Aktionäre, d. s. über 67 % der Gesamtzahl bei einer Streckenlänge, die etwa 60 % der Gesamtlänge ausmacht. Die Zunahme von Aktienbesitz in den Händen der Eisenbahnbediensteten entfällt fast vollständig auf diese Bahnen. Unter den angegebenen Zahlen sind die Schuldverschreibungen nicht berücksichtigt. Die Aktien der Eisenbahngesellschaften sind also beliebte Anlagewerte für weite Kreise.

— Die kanadische Pacific-Eisenbahn begnügt sich nicht mit dem Betriebe ihrer 22 640 km langen Eisenbahnstrecken, die sich von Küste zu Küste erstrecken, sondern bezieht auch erhebliche Einnahmen aus ihrem Schiffsunternehmen. Ferner besitzt die Gesellschaft nach englischem Beispiel eine Anzahl Gasthöfe; die Speise- und Schlafwagen, die auf ihren Strecken verkehren, sind ihr Eigentum, und mit ihrem Telegraphenbetrieb verbindet sie einen umfangreichen Nachrichtendienst. Seit 1911 haben die Aktien stets eine Dividende von 10 % gegeben, wovon 7 % durch den Eisenbahnbetrieb, 3 % durch die Nebenbetriebe einschließlich der Anlagen in fremden Werten, verdient waren.

Im Jahre 1924 sind auf den Eisenbahnstrecken 14 153 500 Personen und 28 776 386 t Güter befördert worden; beide Zahlen bedeuten einen geringen Rückgang gegen das Vorjahr, der auf eine geringere Getreideernte im westlichen Kanada zurückgeführt wird. Die Betriebseinnahmen haben 182,5 Mill. Dollar, die Ausgaben 145,3 Millionen ausgemacht; beide Beträge waren höher als im Vorjahre, der Betriebsüberschuß ist aber mit 37,2 Millionen Dollar fast genau der gleiche geblieben. Ebenso ist die Betriebszahl nur von 80,86 % auf 79,60 % zurückgegangen. Nach Befriedigung des Schuldendienstes, wozu 14 Mill. Dollar nötig waren, blieb ein Überschuß von 23,2 Millionen. Auf die gewöhnlichen Aktien wurden 26 Millionen Dividende gezahlt.

Mit ihren Schiffen betreibt die Kanadische Pacific - Eisenbahn einerseits Küstenschiffahrt, andererseits dienen ihre Dampfer auch dem überseeischen Verkehr. Das Geschäft war im letzten Jahre wenig befriedigend, es fehlte an Frachten und im Frühling und Herbst auch an Fahrgästen; der Grund dafür ist ein allgemeiner Tiefstand des kanadischen Wirtschaftslebens.

— Eisenbahnen in Britisch-Westindien. Die 14 Inseln und Inselgruppen von Britisch Westindien haben zwar eine beträchtliche Fläche, aber nur eine sehr dünne Bevölkerung. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl sind sie gut mit Eisenbahnen ausgestattet. Auf Jamaica entfallen auf 858 000 Bewohner 338 km, auf Trinidad auf 340 000 Einwohner 301 km, auf Barbados auf 156 000 Einwohner 39 km Eisenbahnen. Die letzten Berichte über die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse zeigen, daß auf Jamaica im Betriebsjahr 1922/23 305 411 £ Einnahmen 283 766 £ Ausgaben gegenüberstanden, daß die Eisenbahnen von Trinidad im Jahre 1923 184 504 £ eingenommen und 214 215 £ ausgegeben haben, daß die Einnahmen von Barbados im Betriebsjahr 1923/24 mit 13 360 £ Einnahmen und 12 328 £ Ausgaben abgeschlossen haben. Jamaica und Barbados haben also mit ihren Eisenbahnen Überschüsse, Trinidad einen Fehlbetrag erzielt.

In Jamaica ist 1923 eine 16 km lange Neubaustrecke in Betrieb genommen worden, in Port of Spain auf Trinidad ist ein neuer Bahnhof im Bau, und außerdem sollten 16 700 £ für andere Eisenbahnbauten im Jahre 1924 aufgewendet werden.

Ein amtlicher Bericht, der die vorstehenden Zahlen enthält, umfaßt auch Britisch Guiana und Britisch Honduras. Britisch Guiana hat bei 298 000 Einwohnern 127 km Eisenbahnen, die 1923 79 412 £ eingenommen, aber 91 534 £ ausgegeben haben. Britisch Honduras ist von 45 000 Menschen bewohnt, deren Verkehrsbedürfnisse von einer Eisenbahn von 40 km Länge befriedigt werden; auch hier war der Betriebsfehlbetrag sehr erheblich: 1738 £ Einnahmen standen 5892 £ Ausgaben gegenüber.

Im Innern von Britisch Guiana werden neuerdings Bauxitfelder ausgebeutet; eine zu diesem Zwecke gegründete Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 1 000 000 £ hat zunächst eine rd. 20 km lange Eisenbahn zwischen den Bauxitgruben und dem Ausfuhrhafen am Demerara-Fluß gebaut, der zwar 110 km von der Küste landeinwärts liegt, trotzdem aber von Seeschiffen erreicht werden kann.

— Ausbau des Eisenbahnnetzes von Brasilien. Die „Frankfurter Zeitung“ meldet aus Rio de Janeiro: Der Präsident der Brasilianischen Kammer gab seine Genehmigung zur Ausgabe einer 7prozentigen Eisenbahnanleihe in unbegrenzter Höhe. Die Mittel sollen zu dem Zwecke flüssig gemacht werden, das Eisenbahnnetz im Lande durch den Bau von vier neuen Bahnen zu erweitern.

Wasserstraßenverkehr.

— Hamburgs Seeschiffsverkehr im März 1925. Im Ham[illegible] Hafen sind im März 1925 angekommen: 1925: 1149 Seeschi[illegible] 1 455 571 N.-R.-T., davon 944 Dampfschiffe mit 1 390 639 N.[illegible] 1913: 1227 Seeschiffe mit 1 242 936 N.-R.-T., davon 881 [illegible]schiffe mit 1 114 777 N.-R.-T.

Abgegangen: 1925: 1207 Seeschiffe mit 1 335 215 N.-R.-[illegible] von 887 Dampfschiffe mit 1 280 838 N.-R.-T.; 1913: 1297 See[illegible] mit 1 123 753 N.-R.-T., davon 867 Dampfschiffe mit 1[illegible] Netto-Register-Tonnen.

Von den angekommenen Seeschiffen führten die deutsche F[illegible] 618 mit 532 065 N.-R.-T., die britische Flagge: 213 mit [illegible] N.-R.-T., die niederländische Flagge: 96 mit 158 973 N.-R.-[illegible] nordamerikanische Flagge: 20 mit 78 006 N.-R.-T.

Von den abgegangenen Seeschiffen führten die de[illegible] Flagge: 726 mit 533 325 N.-R.-T., die britische Flagge: 1[illegible] 329 385 N.-R.-T., die niederländische: 93 mit 144 141 N.-R.-[illegible] nordamerikanische: 13 mit 50 575 N.-R.-T.

— Schiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwer[illegible] ersten Vierteljahr 1925*). Der Eingang an Seeschiff[illegible] trug in

	1925 Schiffe		1925 Netto-Reg.-t	1924 Schiffe		1924 Netto-Re[illegible]
Hamburg:						
Januar	1 141	mit	1 391 019	843	mit	1 178 851
Februar	968	„	1 271 823	809	„	1 134 35[illegible]
März	1 149	„	1 445 571	734	„	1 071 58[illegible]
Nieuwe Waterweg (Hoek van Holland):						
Januar	1 016	mit	1 518 120	747	mit	1 040 32[illegible]
Februar	942	„	1 347 100	774	„	1 112 68[illegible]
März	1 089	„	1 560 175	874	„	1 277 07[illegible]
Rotterdam:						
Januar	842	mit	1 257 503	631	mit	905 75[illegible]
Februar	785	„	1 143 449	774	„	1 112 68[illegible]
März	904	„	1 308 240	751	„	1 113 25[illegible]
Antwerpen:						
Januar	825	mit	1 423 299	771	mit	1 304 90[illegible]
Februar	780	„	1 291 096	725	„	1 205 45[illegible]
März	898	„	1 446 637	802	„	1 323 84[illegible]

Insgesamt betrug somit der Eingang an Schiffen im [illegible] Vierteljahr:

	1925 Schiffe		1925 Netto-Reg.-t	1924 Schiffe		1924 Netto[illegible]
in Hamburg	3 258	mit	4 108 413	2 386	mit	3 38[illegible]
im N. Waterweg	3 047	„	4 425 395	2 395	„	3 43[illegible]
in Rotterdam	2 531	„	3 709 192	2 051	„	2 98[illegible]
in Antwerpen	2 503	„	4 160 762	2 298	„	2 83[illegible]

— Erleichterungen im Ostpreußenverkehr. Nachdem du[illegible] Bekanntmachung des Reichsministers des Innern vom 2[illegible] zember 1924 (Reichsgesetzbl. I. S. 964) für Reichsangehöri[illegible] Sichtvermerkszwang allgemein beseitigt und für Nichtreich[illegible]hörige mit Wohnsitz oder dauerndem Aufenthalt im Inlan[illegible] Ausreisesichtvermerkszwang wesentlich abgeschwächt ist, [illegible] genannte Minister auf Grund der §§ 3, 6 Abs. 1 der Paßv[illegible]nung vom 10. Juni 1919 (Reichsgesetzbl. S. 516) für den [illegible]kehr Swinemünde-Danzig-Pillau neben den allgemeinen [illegible]schriften die nachstehenden Sonderbestimmungen getroffe[illegible]

1. Seeverkehr Swinemünde-Pillau un[illegible] umgekehrt.

Im Seeverkehr Swinemünde-Pillau gelten in Abweichu[illegible] § 103 Abs. 1 der Bekanntmachung vom 4. Juni 1924 (Reichs[illegible]blatt I. S. 613) reichsdeutsche Reisende und Sch[illegible]satzungsmitglieder als vom Paßzwang sowie nichtdeutsch[illegible]sonen als vom Sichtvermerkszwang befreit, [illegible] wenn die Schiffe einen Hafen im Gebiet der Freien Stadt [illegible] anlaufen.

Die Vorschrift des § 103 Abs. 2 a. a. O. bleibt unberühr[illegible]

2. Seeverkehr Swinemünde-Danzig.

a) Nichtdeutschen Personen ohne Ausreisesichtvermerk, [illegible] Deutschland weder Wohnsitz noch dauernden Aufenthalt [illegible] kann zur Ausreise in dringenden und einwandfreien Fälle[illegible] Landrat in Swinemünde ein Ausnahmesichtvermerk nach[illegible]gabe der §§ 78 ff. der zu 1 erwähnten Paßbekanntmachung [illegible] Zahlung einer Gebühr von 7,50 RM (§ 2 Abs. 1 Ziffer II [illegible] Verordnung über Gebühren für die Ausfertigung von [illegible] sonstigen Reisepapieren und Sichtvermerken vom 27. Jun[illegible] (Reichsgesetzbl. I. S. 657) erteilt werden.

---

*) Vgl. S. 80.

.. gleiche gilt für nichtdeutsche Personen ohne Ausreise-
..ermerk, die Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt im In-
..aben, wenn sie beim Grenzübertritt weder einen von der
..digen Sichtvermerksbehörde im Inland erteilten Sichtver-
..zur Wiedereinreise nach erfolgter Ausreise noch eine von
..ständigen Behörde im Inland erteilte Aufenthaltsgenehmi-
..vorlegen können.

..eichsangehörige ohne Paß, die sich über ihre Person durch
..e Ausweise einwandfrei ausweisen, kann für die Ausreise
..sweis nach besonderem Muster, das dem für den Verkehr
..en Ostpreußen und Danzig vorgesehenen Muster (vgl.
.. 3) nachzubilden ist, vom Landrat in Swinemünde mit einer
..gsdauer von höchstens einem Monat gegen Zahlung einer
.. von 5 RM ausgestellt werden. Dieser Ausweis berechtigt
..alb seiner Geltungsdauer auch zur Wiedereinreise in das
..gebiet auf dem Seewege Danzig-Swinemünde.
..llen übrigen Fällen sind Reisende ohne die erforderlichen
..ise und Vermerke zurückzuweisen.

3. Seeverkehr Pillau-Danzig.

..Reichsangehörige und Angehörige der Freien Stadt Danzig,
.. Ostpreußen ihren Wohnsitz haben, gelten die Bestimmun-
..r. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Provinz Ost-
..n über den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem Ge-
..r Freien Stadt Danzig vom 27. Oktober 1924 — O.P. 3383
..S.
..tige Reisende ohne die erforderlichen Ausweise und Ver-
.. sind zurückzuweisen.

..schechische Schiffahrt auf der Elbe. Die Eröffnung des
..rs der tschechoslowakischen Elbeschiffahrtsgesellschaft
..e auf der regulierten Strecke der Elbe und Moldau und
..n auf der Gesamtstromstrecke Prag-Hamburg am 1. April.
..ilgüterbeförderung in der Strecke Prag-Holeschowitz-
..en und zurück wurde am 6. d. M. eröffnet.

..ktiengesellschaft „Polnische Handelsflotte". In Posen hat
..h eine vom Westmarken-Verein einberufene Versammlung
..funden, welche über den Ausbau der polnischen Handels-
..eriet. Wie „Kurjer Polski" vom 24. März berichtet, sind
..zungen der Aktiengesellschaft „Polnische Handelsflotte"
.. bestätigt worden. Das Aktienkapital ist auf 3 000 000
..estgesetzt worden, eingeteilt in 120 000 Stück zu 25 Zloty.
..sellschaft beabsichtigt demnächst 4 Dampfer von über
.. zu erwerben und eine Linie Danzig—Hamburg—London—
..dam—Danzig sowie eine zweite von Danzig nach mehre-
..tischen Häfen zu unterhalten. Der Sitz der Gesellschaft
..en.

..r Ausfuhrhandel Triests nach Polen. Im Januarheft der
..ungen des Lloyd Triestino ist ein Aufsatz über die Be-
.. des Triester Hafens für den polnischen Handel er-
..n.

..Aufsatz erinnert zunächst daran, daß in der Vorkriegs-
.. sehr industriereicher Teil der heutigen Republik Polen,
..n und das jetzige Polnisch-Oberschlesien in Triest seinen
..chen Hafen besaß und erwähnt dann, daß Polen schon
..achdem es sich als eigenes Staatswesen einigermaßen ge-
.. hatte, ans Werk ging, Triest als Hilfshafen für den pol-
.. Außenhandel besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.
..sem Zweck wurde schon im Jahre 1920 in Warschau eine
..ere interministerielle Kommission gebildet, der das
.. der rationellen Ausnützung des Triester Hafens für
..nischen Außenhandel oblag.
.. Anfang 1923 begann diese zielbewußte Tätigkeit in
.. ihre Früchte zu zeigen und die Entwicklung des polni-
..Handels über Triest im vergangenen Jahre zeigt weiter
..sehr beachtenswerten Aufschwung. Außer in Garten-
.. und Trockenfrüchten hat Triest eine besondere Be-
.. für die Belieferung der polnischen Industrie mit Roh-
wolle bekommen. Es ist wenig bekannt, daß das pol-
.. Textilzentrum Lodz ausschließlich von der Triester „Sic-
.. Societa Italiana Commercio Materie Tessili) beliefert
.. Die Entwicklung der Triester Rohbaumwollzufuhren nach
..veranschaulicht nachstehende Übersicht im Jahre:

..9	Rohbaumwollausfuhr nach Polen . . .	310 Dz
..9	„ „ „ . . .	278 „
..9	„ „ „ . . .	24 645 „
..-Oktober ..9	„ „ „ . . .	75 767 „

.. auf dem polnischen Baumwollmarkt in so auffallender
.. durchzusetzen, ist der „Sicmat" dadurch ermöglicht wor-
..ß sie sich auf erstklassige Baumwollerzeuger in Amerika,
.. und Ägypten stützt, und daß sie in der Lage war, der
..ie Inflation fast kapitalentblößten Lodzer Textilindustrie
..zügigster Weise Kredite zu gewähren.
..r weiterer Aufsatz, der von Triest aus unter Verdrängung
..esischer und französischer Ware immer weiter auf dem
polnischen Markt vordringt, sind die Fischkonserven, die aus den Fabriken der Venezia Giulia geliefert werden. Die polnische Nachfrage in diesem Artikel ist so groß, daß sie von den wenigen in Triest in Betrieb befindlichen Fabriken nicht ganz befriedigt werden kann. Von Januar bis Oktober 1924 gingen 3284 Dz dieser Erzeugnisse nach Polen.

Auch andere Güter, begünstigt durch vorteilhafte Tarife (Adriatarif), zeigen gesteigerte Einfuhrzahlen nach Polen. So z. B.

	1923	10 Monate 1924
Kaffee	—	2 000 Dz
Burmareis	—	19 438 „
Trockenfrüchte . . .	2888 Dz	34 765 „
Gartenfrüchte	286 „	6 938 „
Zwiebeln	—	11 133 „
Getrocknete Trauben .	—	12 189 „
Jute	—	5 290 „
Ölsamen	—	5 727 „

Für die Einfuhr von Tee hat sich eine „Societa polacca per il commercio de te" gebildet, die den Tee direkt von Ceylon über Triest einführt. Auch die Tabakausfuhr von Triest nach Polen verspricht sich gut zu entwickeln.

Im ganzen zeigt die Ausfuhr Triests nach Polen folgende Zahlen:

Auf diese Entwicklung hat die Einrichtung direkter Wagen Rom-Warschau und Warschau-Rom, beide über Udine, sehr günstig gewirkt.

Es sind Bestrebungen zur Einrichtung direkter Wagen Triest-Warschau und Warschau-Triest im Gange. Für die über Triest gehenden polnischen Auswanderer ist diese Einrichtung bereits durchgeführt, so daß die Auswanderer jetzt in 46 Stunden, mit nur 25 Minuten Aufenthalt in Wien, von Warschau nach Triest gelangen können.

Weniger von Bedeutung ist der Warenverkehr von Polen nach Triest. Die Ausfuhr von Petroleum insbesondere wird durch einen seit Kriegsende geführten Kesselwagenkrieg gehemmt, indem man gegenseitig Kesselwagen des anderen Staates beansprucht und jeden Wagen des anderen Staates beschlagnahmt, der ins eigene Gebiet gelangt.

— **Hafenausbau in Poti (Rußland).** Eine Kommission von Ingenieuren ist in Tiflis angekommen, die Vorbereitungen zum Ausbau des Manganhafens von Poti betreiben soll. Nachdem die Legung der 2. Naphthaleitung von Baku nach Batum beschlossen worden ist, will man anscheinend den Ausbau des Hafens von Poti für Manganerz betreiben. Daneben schwebt das Projekt der Schaffung einer Naphthaleitung von Grosny über einen der Pässe des Kaukasus ebenfalls nach Poti.

Im Hafen von Poti selbst werden seit Anfang Juli v. J. umfangreiche Baggerarbeiten ausgeführt.

Die Ausbaggerung des Potier Hafens ist bis auf 30 Fuß Tiefe durchgeführt worden; beabsichtigt sind 32 Fuß. Die Ausbaggerung des Kais an den Anlagestellen der Manganerzdampfer, die bis zu einer Tiefe von 26—28 Fuß gebracht werden soll, ist ebenfalls noch nicht zu Ende geführt worden; jedoch hat man an einigen Stellen bereits bis zu 24 Fuß ausgebaggert; dies bedeutet immerhin einen Fortschritt, da die Kaistellen fast überall bis auf 19 Fuß durch Manganerz verschüttet worden waren.

— **Dampferverkehr auf dem Schwarzen Meere.** Die Schwarzmeer-Asowsche Dampfergesellschaft (Gostschap) hat neuerdings einen vierzehntägigen Dienst zwischen Batum und den übrigen Häfen am Schwarzen Meer eingerichtet, der von Odessa aus den Verkehr mit Konstantinopel, dem Piräus und Jaffa unterhält.

Für die Reise nach Konstantinopel, dem Piräus und Jaffa können nur in Odessa und Noworossisk Fahrkarten gelöst werden.

— **Entwicklung der schweizerischen Rheinschiffahrt.** Als im Jahre 1905 die ersten ernstlichen Schleppversuche auf dem Rhein nach Basel unternommen wurden, ergab sich ein Gesamtjahresumschlag zu Wasser von 3140 t. Im Jahre 1908 betrug er schon 15 477 t und stieg dann im Jahre 1911 auf 35 743 t, 1913 bereits auf 90 665 t. Während der Kriegszeit ruhte die Rheinschiffahrt nach der Schweiz bis zum Jahre 1917 und begann sich alsdann wieder rasch zu entwickeln, so daß im Jahre 1922 bereits ein Wasserumschlag von 170 849 t zu verzeichnen war und im Jahre 1924 ein solcher von 286 196 t. Kein anderes Beweismittel vermag so wie diese Zahlen in klarer Weise darzutun, daß man es bei der Rheinschiffahrt nach Basel mit einer sehr entwicklungsfähigen Einrichtung zu tun hat. Mit dem Rheinumschlag 1924 ist der Basler Hafen in den zehnten Rang aller schweizerischen Güterstationen in bezug auf die Verkehrsmenge vorgerückt und steht heute ungefähr auf der gleichen Höhe wie der Güterbahnhof Luzern, der 1923 einen Güterumschlag von ungefähr 300 000 t zu verzeichnen hatte (Aarau 234 000 t).

Luftverkehr.

— Luftverkehr Deutschland-Schweden. Das Reichsverkehrsministerium hat dem Deutschen Aerolloyd Unterstützung für die Fluglinie Danzig-Visby-Stockholm bewilligt. Die Linie wird wochentags mit Metallflugzeugen des Dorniertyps beflogen werden. Die Verkehrsaufnahme soll möglichst im Mai erfolgen. Junkers Luftverkehr A.-G. beabsichtigt, den Nachtverkehr Berlin-Stockholm in der Weise aufzunehmen, daß ein Flugzeug von Warnemünde nach einem Orte in der schwedischen Landschaft Blekinge geht, von wo ein anderes nach Umladung der Post und Güter den Flug nach Stockholm fortsetzt, da die Entfernung Warnemünde-Stockholm zum durchgehenden Flug zu groß ist.

— Luftverkehr Schweden-Finnland. Obwohl die finnische Regierung die erbetene staatliche Unterstützung versagt hat, wird der Verkehr auf der Fluglinie Helsingfors-Stockholm doch am 4. Mai d. J. aufgenommen werden. Finnische Industrielle haben der Fluggesellschaft (Finska aerobolaget) derartige Garantien zugesagt, daß der Verkehr auch ohne die staatliche Unterstützung für die Postbeförderung in Gang gesetzt werden kann.

Ausstellungen und Messen.

— Die Reichs-Reklamemesse in Berlin. Vom 25. April bis 3. Mai d. J. veranstaltet, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung meldet, der Verband deutscher Reklamefachleute im Verein mit dem Berliner Messeamt im Hause der Funkindustrie die Reichs-Reklamemesse. Unter den Ausstellern sind vor allem sämtliche großen deutschen Tageszeitungen, die bedeutenden Verlagsunternehmen, Druckereien und graphischen Institute vertreten; auch die in Berlin besonders verbreitete Lichtreklame stellt aus. Ferner soll der bis dahin fertiggestellte Funkturm in Benutzung genommen werden. Vor der Halle wird eine kleine Reklamestadt entstehen, in der die Firmen im Freien ausstellen. Täglich zweimal wird in einem Reklametheater eine Werbekomödie „Ist denn hier der Teufel los?“ zur Aufführung gelangen, an der sich Geschäftsfirmen beteiligen können.

— Ausstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf der wärmetechnischen Messe in Köln. Die Reichsbahn-Gesellschaft beteiligt sich in diesem Jahre zum ersten Male an der Kölner Messe, indem sie deren wärmetechnische Ausstellung beschickt. Sie zeigt zunächst in mehreren Plänen die Durchbildung des neuen Eisenbahnausbesserungswerke in Schwerte und den Umbau in wärmetechnischer Hinsicht des Eisenbahnausbesserungswerks in Opladen. Ferner zeigt sie eine Reihe von Plänen, in welcher Weise sie ihre wärmetechnischen Untersuchungen ausführt und durch welche Maßnahmen sie das wirtschaftliche Arbeiten ihrer Anlagen überprüft.

In dem zweiten Teil ihrer Ausstellung führt sie zunächst ein im Betrieb befindliches Modell ihrer in der Hauptwerkstätte in Arnsberg und in dem Eisenbahnbetriebswerk Altenhundem erstellten Luftgasgeneratoranlage vor. Die Anlage, welche vollständig gereinigtes Gas liefert, das auf weitere Entfernungen, da es Leuchtgasreinheit besitzt, ohne weiteres weitergeleitet werden kann, ist mit allen ihren Nebenbetrieben auf einem Eisenbahnrungenwagen aufgebaut, so daß sie leicht an jede Stelle befördert werden kann. Die Anlage, die 200 cbm Gas in der Stunde leistet, wird mit Braunkohlenbriketts betrieben. Da das Gas Leuchtgasreinheit besitzt, konnte zum Antrieb der Transmissionsanlagen unbedenklich ein Gasmotor Verwendung finden, wodurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes bedeutend erhöht ist.

Der Generatorgasanlage gegenüber ist ein kleiner Schuppen aufgebaut, in dem eine Reihe von Öfen, wie sie in Arnsberg und Altenhundem Verwendung finden, untergebracht sind. Sämtliche dort aufgestellten Öfen werden genau wie im praktischen Betriebe mit dem in der Generatoranlage gewonnenen Gas geheizt. Ein Schweißofen ermöglicht es, alle Schweißarbeiten mit Generatorgas praktisch durchzuführen. Ein Hohenzollernofen sowie ein Weißmetall-Schmelzofen werden ebenfalls mit Generatorgas geheizt. Die Durchführung der Heizung mit Generatorgas hat bewirkt, daß in Altenhundem fast für sämtliche Brennstellen keine festen Brennstoffe benötigt werden, was in wirtschaftlichem Sinne vielfache Vorteile mit sich bringt.

Auf der anderen Seite der Generatorgasanlage ist eine Lokomotive aufgestellt, bei der durch praktischen Versuch ihr Anheizen gezeigt wird.

Wie auf der Leipziger Messe, wird auch hier der Wärmemeßwagen der Eisenbahnverwaltung vorgeführt, der teils zu Unterrichts-, teils zu direkten Meßzwecken nützliche Verwendung finden kann, namentlich bei solchen Anlagen, die mit eigenen Vorrichtungen nicht vollkommen ausgerüstet sind.

Die Durchführungen der Lokomotivanheizung mit Gas verkürzt den Anheizvorgang von etwa 4 auf 2 Stunden.

— Bahnhöfe auf der Deutschen Verkehrsausstellung Mün[chen] 1925. Um zu zeigen, welchen hohen Stand unser Bahnw[esen] einnimmt, werden auch Bahnhöfe in dieser Ausstellung v[orge]führt, und zwar in normalem Betriebe. Die Ausstellung [wird] einen Personen-, einen Güter- und einen Güterumschlagbah[nhof] enthalten und so zeigen, wie Zugbildung, Zugabfertigung [und] Zugauflösung in der Praxis zustande kommen. Besonders s[ollen] neue Lösungen des Problems der Auflösung und Neubildun[g der] Güterzüge in Verschiebebahnhöfen vorgeführt werden. [Eine] eigene Ausstellungsgruppe wird die Sicherung des Bahnho[fsver]kehrs neben der der Strecke erläutern und besonders intere[ssant] wird die Ausstellungsabteilung sein, welche im Zusammenh[ang] mit Bahnhofs- und Streckendienst die Verständigungsmitt[el des] vielgestaltigen Verständigungsdienst der Eisenbahnverwa[ltung] zeigen wird. Als wertvolle Ergänzungsausstellungen w[erden] jene Abteilungen anzusprechen sein, die einen Überblick [über] die Betriebsführung der Eisenbahnen gewähren und den [Zu]sammenhang zwischen Fahrplangestaltung und Verk[ehrs]bedürfnis und zwischen Tarif und Verkehrsleistung vorfü[hren]. In den Ausstellungsbahnhöfen werden die neuesten Bau[arten] der Dampflokomotiven, elektrischen Lokomotiven, Diesel[loko]motiven, Turbinenlokomotiven, der Triebwagen für Da[mpf-,] elektrischen und Öl-Betrieb zu sehen sein, ebenso Großg[üter]wagen und Güterwagen mit Vorrichtungen zur Selbstentla[dung].

— Die Liliputbahn auf der Deutschen Verkehrsausste[llung] München 1925. In der letzten Zeit kommen in der Presse wi[ederholt] Mitteilungen über die Liliputbahn der Verkehrsausste[llung] München 1925. Trotz dieser Veröffentlichungen kann sich [das] Publikum keine rechte Vorstellung von der Bahn mache[n, da] jegliche Angaben über die Bauart der Lokomotive und des Z[uges] sowie über den Gang des Betriebes überhaupt fehlen.

Die Lokomotiven werden von der Lokomotivfabrik K[...] & Comp. A.-G. in München genau nach denselben Grunds[ätzen] gebaut wie ihre großen Schwestern auf den Vollbahnen, j[e]... stellen sie einen eigenen Entwurf einer schweren Schnell[zug]lokomotive dar, der in allen Einzelheiten im Einklang mi[t den] Vorbildern auf unseren Staatsbahnen steht, ohne jedoch [eine] genaue Kopie irgendeiner vorhandenen Bauart zu sein. S[ie] ähneln der Staatsbahnlokomotive der Gattung S 3/6 und h[aben] wie diese ein vorderes Drehgestell, drei gekuppelte Achsen un[d eine] hintere kurvenbewegliche Laufachse. Der Kessel ist verhä[ltnis]mäßig groß und gibt der Lokomotive ein wuchtiges Aus[sehen], das durch den niedrigen Schornstein noch verstärkt wird. [Am] meisten wird es wohl den Leser interessieren, einiges [über] Größenverhältnisse der Maschine zu erfahren; sie sind in e[inem] Drittel der Wirklichkeit ausgeführt. Die Oberkante des Sc[horn]steins liegt 1,40 m über dem Schienenkopf und die größte B[reite] beträgt rund 1 m. Die Lokomotive ohne Tender ist 4,30 m [lang] und mit dem Tender 7,40 m.

Aus diesen Abmessungen geht hervor, daß die Masc[hinen] durchaus nicht so klein sind, wie nach den bisherigen [unbe]stimmten Angaben vermutet werden könnte. Ein Mensch [wäre] in diesem Maßstab 58—60 cm groß, und da es so kleine Leu[te] nicht gibt, wenigstens keine, die sich zur Bedienung eine[r dem] öffentlichen Verkehr dienenden Vergnügungsbahn eignen, [sitzt] der Führer auf dem Tender, von wo er alle Armaturen [und] Hebel des Führerstandes bequem erreichen kann.

Die Leistung dieser kleinen Lokomotiven beträgt ung[efähr] 3 PS. Sie könnten auf gerader Strecke ohne weiteres ein[e Ge]schwindigkeit von über 30 km erreichen, was indessen im [Aus]stellungsgelände mit Rücksicht auf die vielen Krümmungen [nicht] zulässig ist. Im übrigen sind die Maschinen auf das sorgfäl[tigste] durchkonstruiert. Genau wie im großen sind nachste[llbare] Lager, auswechselbare gehärtete Büchsen usw. an den arb[eiten]den Teilen vorgesehen. Der Kessel besitzt einen einfachen [Über]hitzer, die Heusingersteuerung hat Kolbenschieber, und mo[derne] Schmierpressen besorgen die Ölung der Kolben und Sch[ieber]. Da auf die äußere Formgebung große Sorgfalt verwendet w[urde,] wird es wohl nicht an Bewunderern fehlen.

Die Wagen konnten natürlich nicht als getreue Nachbi[ldungen] großer Vorbilder ausgeführt werden, da sie ja den Bedürf[nissen] der Beförderung von Menschen genügen müssen. Es sind [...] 6 m lange Drehgestellwagen mit vier Abteilen zu je vier [Sitz]plätzen, so daß ein Wagen 16 Personen faßt. In einem [Zug] laufen zehn solcher Wagen; ein Zug kann also 160 Per[sonen] aufnehmen. Die Wagen haben gerade Seiten- und Stirnw[ände] und machen einen einfachen, gefälligen Eindruck. Das Holz[werk] ist naturfarbig gelassen und nur mit Firnis überzogen. Di[e] Achsen laufen in eigens für diesen Zweck angefertigten R[...]lagern und die Verbindung der Wagen untereinander wird m[it] der automatischen Scharffenberg-Kupplung bewirkt. Eine [durch] den ganzen Zug gehende Luftsaugebremse ist ebenfalls v[orge]sehen und wird von der Lokomtive aus betätigt. Die W[agen] haben keine Dächer, sie sind vielmehr als offene „Sommerw[agen“] ausgebildet, da es sich hier um eine Vergnügungsbahn hal[delt,] die bei Regenwetter nicht benutzt wird. Im Bedarfsfalle k[...]

Gestelle in dazu vorgesehene Halter an den Seitenwänden steckt werden, über die Segeltuchdächer gezogen werden. ahnlinie wird wie das rollende Material mit größter Sorgusgeführt. Man kann die Strecke mit einem nicht regelen Viereck mit abgerundeten Ecken bezeichnen, dessen eite auf dem Weg zwischen Wiese und dem Ausstellungsnordsüdlich verläuft und sich dann in einer Kurve en Spielplatz zur südlichen Einfriedung des Parkes t, wo sie sich dann in Windungen zwischen den n hindurch hinter dem Tennisplatz und dem Bierdes Südparks hinzieht. An der Südwestecke des rkes läuft die Bahn in einer Kurve in den Mathias-r-Ring ein, der in das Ausstellungsgelände einbezogen und führt auf diesem nordwärts, um bald in einem Eint, der in einer Kurve liegt, in einem Tunnel zu verschwin-Dieser Tunnel liegt vor dem Marionettentheater. Der l wurde gebaut, um einen freien, ungestörten Zugang vom restaurant zum Südpark und zum westlichen Teil des Ausgsgeländes zu behalten. Alle Wege, die von der Bahn zt werden, sind durch von Künstlerhand entworfene n überführt, so daß keine schienengleiche Wegkreuzungen den sind. Auch ist die Bahn an allen Stellen, an denen he an Verkehrswegen liegt, durch entsprechende Umng abgesperrt. Eine Abzweigung führt hinter dem ertheater unmittelbar zum Haupteingang des Ausgsparkes, wo auch eine Haltestelle vorgesehen ist. Zur heit des Betriebes ist die ganze Linie in vier Blockstellen ilt mit selbsttätigen Signalen, ausgeführt von der Abtei-Eisenbahnsicherungswesen der Lokomotivfabrik Krauß, ch den ganzen Betrieb durchführt. Es fahren gleichzeitig Züge, von denen einer immer den hinter ihm liegenden nitt sperrt, damit zwischen den beiden Zügen stets ein unener Abschnitt liegt.

Strecke schmiegt sich im allgemeinen dem Gelände an, nur nfahrt und Ausfahrt zum Tunnel sind mit einer Steigung Erdboden eingeschnitten. Die Bahnhöfe sind eigentlich ngezäunte Plattformen mit zierlich gebauten Kartenverhäuschen. Die ganze Anlage wird in einer der Stadt en würdigen Art und Weise ausgeführt. Vor allem wurde ne künstlerische Ausgestaltung aller Bauteile Rücksicht men und jede störende Reklame grundsätzlich vermieden.

Besucherzahl der Leipziger Frühjahrsmesse. Auf Grund rkauften Meßabzeichen, Tageskarten und der ausgegebenen llerkarten ist festgestellt worden, daß die Gesamtzahl der ftlichen Meßbesucher der Leipziger Frühjahrsmesse 1925 tens 168 000 beträgt. Die Ehren-Ausweiskarten, ferner enst-, Arbeiter-, Studenten- und Schülerkarten usw. sind nicht mitgezählt. Bei ihrer Hinzurechnung überschreitet samtbesucherzahl der Frühjahrsmesse 200 000.

Rechtspflege.

Haftung der Bahn für Beförderungsversehen. — Die Beg des Duplikatfrachtbriefes. Auch der mittelbare Besitz plikatfrachtbriefes genügt für den Schadenersatzanspruch npfängers nach § 455 Abs. 2 Satz 2 HGB. Im September aufte der Aufkäufer Gerechter für den Kaufmann G. in n von dem damaligen Sergeanten Kohlmann in Mainz lle Zigarren zum Preise von 13 900 ℳ. Vereinrsgemäß sollten die Zigarren nach Posen, dem damaligen orte des G., gesandt werden. Die Auszahlung der 13 900 ℳ gegen Aushändigung des Duplikatfrachtbriefes erfolgen. sem Zwecke hatte die Deutsche Bank im Auftrag des G. r Bankfirma K. & Co. in Mainz ein Akkreditiv gestellt. . September 1918 lieferte der Zigarrenfabrikant F. für rgeanten K. die Zigarren bei der Güterabfertigung der n Heppenheim als Eilgut auf, wobei dem Absender ein atfrachtbrief erteilt wurde. Dabei ist die vorgeschriebene gung über die Erteilung des Duplikatfrachtbriefes in 3 des Versandbuchs über den Güterverkehr, das die Eild Güterstation Heppenheim zu führen hatte, unterblieben. npfänger stand im Frachtbrief: „Spediteur Nadelmann zur ung Hugo Gerechter in Posen". Als Kohlmann bei der rma K. & Co. den Duplikatfrachtbrief vorlegte, um das u erheben, beanstandete diese die mitgeteilte Anschrift achtbriefes. Sie zahlte aber am 16. September den Frachtus, nachdem der K. das Wort Nadelmann durchgestrichen att dessen den Namen „Goldner" (der Empfänger der en in Posen) hineingeschrieben hatte und nachdem die he Bank eine zustimmende Erklärung abgegeben hatte, die ℳ an K. auszuzahlen. Inzwischen hatte jedoch der K. igarrenfabrikanten F. mitgeteilt, daß das Akkreditiv nicht ahlt werde und F. hatte an die Eilgüterabfertigung in telegraphiert, die Zigarren nicht an Nadelmann auszuen, sondern an ihn zurückzusenden. Außerdem hatte er . September 1918 eine Verfügung gleichen Inhalts er-Diese nachträgliche Verfügung wurde von der Güterabfertigung in Heppenheim angenommen und weiterbefördert, ohne daß der Duplikatfrachtbrief vorgelegen hat. Ebensowenig hat der Duplikatfrachtbrief vorgelegen, als die Zigarren in Posen zurückgesandt wurden. F. gab die wieder eingetroffenen Zigarren wiederum an den Sergeanten K., der jedoch eine abermalige Versendung der Zigarren an G. in Posen nicht vornahm, obgleich er jetzt im Besitze des Kaufpreises war. Der G., der auf diese Weise sein Geld los geworden ist, ohne die Zigarren je gesehen zu haben, klagt nun auf Schadenersatz gegen die Deutsche Reichseisenbahngesellschaft. Kläger geht von dem an den K. gezahlten Betrag von 13 900 ℳ aus und rechnet 15% als entgangenen Gewinn dazu, weil er die Zigarren bereits mit diesem Gewinn an eine Firma in Altona weiterverkauft gehabt habe. Später forderte er Aufwertung des Betrages in Goldmark. — Das Landgericht Mainz hat die verklagte Deutsche Reichseisenbahngesellschaft (ehemals Preußisch-Hessischer Eisenbahnfiskus) klagegemäß verurteilt. Auf die Berufung der Beklagten erkannte das Oberlandesgericht Darmstadt auf Abweisung der Klage. Dieses Urteil des Oberlandesgerichts ist jetzt vom ersten Zivilsenat des Reichsgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen worden. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird unter anderem folgendes ausgeführt: Es unterliegt nach den Feststellungen der Vorinstanzen keinem Zweifel, daß die Eisenbahn ein doppeltes Versehen begangen hat. Einmal versäumte es der Bahnbeamte in Heppenheim, die Spalte 3 des Versandbuches auszufüllen. Das hatte zur Folge, daß bei der nachträglichen Verfügung des Absenders F. von der Erteilung des Frachtbriefduplikates nichts bekannt war und die nachträgliche Verfügung befolgt wurde, ohne daß die Bahn Vorlegung des Duplikats verlangte. Zum andern war es auch von der Güterabfertigung in Posen schuldhaft gehandelt, der nachträglichen Verfügung zu entsprechen. Denn aus dem mit Duplikatstempel versehenen Frachtbrief ergab sich, daß ein Duplikat erteilt worden war. Trotzdem kommt das Berufungsgericht aus zwei Gründen zur Klageabweisung. Einmal deshalb, weil der Empfänger, Spediteur Nadelmann, den Duplikatfrachtbrief nicht erhalten habe, und ferner, weil der dem Kläger entstandene Schaden nicht durch das Versehen der Eisenbahn, sondern durch die Vertragsuntreue seines Verkäufers Kohlmann verursacht worden sei. Beide Gründe erscheinen jedoch nicht als zutreffend. Allerdings bestimmen § 455 Abs. 2 Satz 2 HGB. und § 73 Abs. 5 Satz 2 EVO., daß bei Befolgung einer nachträglichen Verfügung, die ohne Vorlegung des Frachtbriefduplikats vorgenommen wird, die Eisenbahn dem Empfänger, „dem der Absender die Urkunde übergeben hat", für den daraus entstehenden Schaden haftet. Auch ist es richtig, daß als Empfänger nach dem Frachtbrief nur der Spediteur Nadelmann in Betracht kommt, da die nachträgliche einseitige Änderung auf dem Duplikatfrachtbrief die Eisenbahn nicht berührt. Aber auch mittelbarer Besitz des Duplikatfrachtbriefes kann für den Schadensersatzanspruch des Empfängers nach § 455 Abs. 2 Satz 2 HGB., § 73 Abs. 5 Satz 2 EVO. genügen. In Betracht kommt, wie erwähnt, allein die Urschrift des Frachtbriefes mit der Anschrift: „An den Spediteur Nadelmann zur Verfügung Hugo Gerechter". Hiernach war die Ware für Gerechter bestimmt. Gerechter hat auch den Duplikatfrachtbrief von der Bankfirma K. & Co. erhalten, die ihn vom Absender einlöste. Gerechter war deshalb in der Lage, seinen Besitz am Duplikat vom Absender herzuleiten. Er erscheint somit als derjenige, dem der Absender die Urkunde übergeben hat". Sofern nun der auf dem Frachtbrief als Empfänger bezeichnete Spediteur Nadelmann damit einverstanden war, daß Gerechter für ihn das Duplikat übergeben erhalten sollte, könnte sich Nadelmann und damit auch der Kläger als dessen Rechtsnachfolger darauf berufen.

Da jedoch die Verhältnisse darüber noch nicht geklärt sind, ob der Duplikatfrachtbrief mit stillschweigender oder ausdrücklicher Zustimmung des Nadelmann an den Gerechter ausgehändigt worden ist, mußte die Zurückverweisung der Sache an das Oberlandesgericht zur weiteren Klärung der Tatsachenverhältnisse erfolgen. (I 242/24. — 14. Februar 1925.) K. M.-L.

— Kann höhere Gewalt angenommen werden, wenn ein Eisenbahnreisender sich während der Fahrt vor dem verbrecherischen Angriffe eines Mitreisenden flüchtet und dabei einen Unfall erleidet? (Urteil vom 13. November 1924 in Sachen W. gegen Reichsbahn, IV. 295/24, RG. Bd. 109, S. 172 ff.)

Eine Frau bestieg am 31. Januar 1922 ein Abteil dritter Klasse eines Personenzuges, in dem sie von mitreisenden belgischen Soldaten belästigt wurde; bald darauf zogen diese aber in ein Nebenabteil und schlugen von dort aus während der Fahrt mit harten Gegenständen gegen die Zwischenwand. Plötzlich gab einer von ihnen einen Schuß ab; die Kugel durchschlug die Zwischenwand und prallte über der Reisenden ab. Furcht und Schrecken veranlaßten sie nun, die nach außen führende Tür zu

öffnen und aus dem fahrenden Zuge zu springen; hierbei kam sie zu Schaden, dessen Ersatz ihr Ehemann sowohl für die Vergangenheit als auch für die Zukunft von der Eisenbahnverwaltung auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes verlangte. Das Landgericht entsprach dem Klagcantrage, während das Oberlandesgericht die Klage abwies; diese Auffassung fand die Billigung des Reichsgerichts.

Aus den Entscheidungsgründen (die zunächst darlegen, daß ein Betriebsunfall im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes vorliege): Bezüglich der Einrede der höheren Gewalt macht die Revision geltend, daß zwar der Schuß aus dem Nebenabteil als höhere Gewalt erscheinen könnte, daß aber andere im Betriebe begründete Umstände und Vorgänge wenigstens als Mitursache anzusehen seien. Sie weist darauf hin, daß nicht der Schuß, sondern das Herausspringen aus dem fahrenden Zuge die Verletzung hervorgerufen habe. Bei dem Herausspringen habe aber die Betriebsgefahr eingesetzt, nämlich das verhältnismäßig schnelle Fahren des Zuges und die Unmöglichkeit, ihn sofort zum Stehen zu bringen und ungefährdet zu verlassen. Auch die Enge des Abteils habe mitgewirkt, da die Verletzte habe fürchten müssen, daß sie sich im Abteile oder im Aborte vor weiteren Schüssen nicht habe sichern können und so zum Herausspringen gezwungen worden sei.

Diese Ausführungen stehen zwar in tatsächlicher Beziehung im Einklange mit dem von dem Berufungsgerichte zugrunde gelegten Sachverhalte, vermögen aber die von der Revision gezogene rechtliche Folgerung nicht zu begründen. (Es folgt nun unter Hinweis auf Band 104 S. 150 der Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen eine Erklärung des Begriffes der höheren Gewalt und dann heißt es weiter:) Diese Voraussetzungen treffen auf den Schuß zu, wie das Berufungsgericht einwandfrei dargelegt hat. Es erhellt nun zwar ohne weiteres, daß er nicht unmittelbar die Verletzung herbeigeführt, sondern die Ursachenreihe eröffnet hat, die mit dem Herausspringen aus dem fahrenden Zuge und der als seiner unmittelbaren Folge sich darstellenden Verletzung der Reisenden endete. Gleichwohl ist die Annahme des Berufungsgerichts gerechtfertigt, daß der Unfall durch höhere Gewalt verursacht sei. Der Schuß allein hat in der Verletzten Furcht und Schrecken und die Vorstellung hervorgerufen, daß es geboten sei, der bei der naheliegenden Möglichkeit einer Wiederholung vorhandenen Lebensgefahr zu begegnen. Diese Gefahr wie auch die Möglichkeit, ihr zu entgehen, und die Art und Weise, wie es geschah, erhielten naturgemäß ihre besondere Gestaltung durch die gegebenen Umstände, also auch durch die Enge und Bauart des Abteils und die dem Entweichen durch das Fahren des Zuges entgegenstehenden Hindernisse. Das ändert aber nichts an der entscheidenden Tatsache, daß die gesamte Ursachen r e i h e lediglich durch den eine höhere Gewalt darstellenden Schuß in Bewegung gesetzt wurde und im Sinne des Gesetzes der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Zudem erschöpft sich der Begriff des Unfalles nicht in der Verletzung der Ehefrau des Klägers, sondern er umfaßt den ganzen Vorgang.

Das Urteil verdient wegen seiner Ausführung vollstes Interesse und dürfte bei weiteren Rechtsstreitigkeiten für die Eisenbahnverwaltung von Wert sein. Besonders wichtig ist die Entwicklung der Ursachenreihe und die damit naturgemäß im Zusammenhange stehende Begründung, daß höhere Gewalt anzunehmen sei, deren Vorliegen sonst oft zu ungunsten der Eisenbahnverwaltung verneint ist. (Vgl. Nr. 24 S. 447 ff. Jahrg. 1924 d. Ztg.)

Bücherschau.

— Aufmarsch nach zwei Fronten. Auf Grund der Operationspläne von 1871—1914 von H. von Staabs, General der Infanterie a. D., Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Der Feder eines militärischen Fachmannes, der als ehemaliger Chef der Eisenbahnabteilung des Großen Generalstabes an der Entwicklung des Militäreisenbahnwesens tätigen Anteil hatte, entstammt die vorliegende, auch für nichtmilitärische Kreise äußerst anregende Schrift. Einer kurzen Schilderung der deutschen Operationspläne seit dem Kriege 1870/71 folgt eine Betrachtung über die E n t w i c k l u n g , L e i s t u n g s f ä h i g k e i t und O r g a n i s a t i o n der deutschen E i s e n b a h n e n vom militärischen Standpunkt. Wenngleich der große wirtschaftliche Aufschwung des Landes und die im Zusammenhange hiermit erfolgte außerordentliche Verkehrssteigerung der letzten Jahrzehnte vor dem Weltkrieg zu einer großzügigen Ausgestaltung der deutschen Eisenbahnen führte, machten die Anforderungen der Landesverteidigung vielfach noch weiteren Ausbau erforderlich, für den Mittel des Reiches zur Verfügung gestellt werden mußten. Für ihre Bewilligung zeigte die Volksvertretung meist großes Entgegenkommen, während die Bundesstaaten wenig geneigt waren, über das wirtschaftliche Friedensbedürfnis hinausgehende Forderungen zu erfüllen. Dieser mit Reichsmitteln unterstützte Ausbau betraf in erster Linie die Anlage neuer Brücken über Rhein und Weichsel, den Bau neuer I linien zur Vermehrung der Transportstraßen für den Aufma die Erhöhung der Leistung bestehender Strecken sowie den zweiter Gleise. Durch diesen strategischen Ausbau wurd mählich erreicht, daß die zweigleisigen Bahnen nach dem tärfahrplan eine tägliche Höchstleistung von 72 Zügen un militärisch wichtigen eingleisigen Strecken von 36 Zügen au sen. Es entsprach dies einer Zugfolge von 20 bzw. 40 Min

Neben dem Ausbau der Bahnen im militärischen Interesse ihre o r g a n i s a t o r i s c h e Weiterentwicklung für die La verteidigung von besonderer Wichtigkeit. Es bedeutete einen großen Fortschritt zur Vereinheitlichung, daß auf G der Reichsverfassung vom Jahre 1871 alle deutschen Eisenba den gleichen Verpflichtungen zugunsten der Landesverteidi unterworfen und dem im Jahre 1873 neu geschaffenen Re eisenbahnamt als oberster Aufsichtsbehörde unterstellt wu der im Zusammenwirken mit der Militärverwaltung die rung der Heeresinteressen gegenüber den Eisenbahnverwa gen oblag. Von besonderer Wichtigkeit für die Heeresve tung war der in den 80iger Jahren vollzogene Übergang Staatsbahnsystem, wobei der von Bismarck verfolgte Plan heitlicher Reichsbahnen sich leider nicht verwirklichen ließ. Verfasser schreibt, daß „bei der Militärverwaltung das Best bleiben gesonderter Staatseisenbahnverwaltungen nicht als günstig empfunden worden ist“. Es mag dies für die Zeit dem Kriege zutreffen, obwohl auch hier die Bundesstaaten fach ihre Sonderbelange den gemeinsamen Reichsinteressen Landesverteidigung voranstellten. Die Erfahrungen währen Krieges haben jedoch gezeigt, daß das Vorhandensein zahlre Staats- und Privateisenbahnverwaltungen der Ausnutzung Bahnen für Kriegszwecke nicht förderlich war. Dies trat mentlich bei den für das Feldeisenbahnwesen zu leistenden A ben an Personal und Betriebsmitteln in die Erscheinung. Es hierbei nur an die Vielgestaltigkeit der von den bundess lichen Bahnverwaltungen für den Militärbetrieb in Feinde abgegebenen Lokomotiven erinnert und an die hieraus sich gebenden Schwierigkeiten, für ihre Instandsetzung die vers denartigsten Ersatzteile bereitzuhalten. Auch die ungl mäßige Einstufung des Personals nach Rang und Gehalt bra für die Verwendung im Felde mancherlei Reibungen.

Den Ausführungen über die Entwicklung und Organisatio deutschen Eisenbahnen folgen Angaben über Vorbereitung Durchführung des deutschen A u f m a r s c h e s. Mit we Gründlichkeit und Sorgfalt die alljährlich notwendige Bea tung des Eisenbahnaufmarsches durch die Militäreisenbahnbö den und Eisenbahnverwaltungen erfolgte, ist durch die bei Kr beginn aufs glänzendste verlaufene Versammlung des Heere den Grenzen auch weiteren Kreisen bekannt geworden. sprechend dem für den e i n e n F a l l des Zweifrontenkrieg Aussicht genommenen Operationsplan war nur e i n Aufma bearbeitet, der in starrer Form für jeden einzelnen Truppe band Lauf und Ziel zeitlich genau festlegt. Der Verfasser im Zusammenhang hiermit die äußerst interessante Frag trotz dieser starren Bearbeitung des Aufmarsches eine Ände desselben im Sinne einer Kräfteverschiebung nach dem O wie sie der Kaiser am 1. August 1914 von dem Generalstab forderte, ausführbar war, und legt diesen Untersuchungen bestimmtes Beispiel zugrunde. Danach sollen an Stelle de Kriegsbeginn planmäßig in Ostpreußen versammelten 8. A (4½ Armeekorps und 1 Kavalleriedivision) vier Armeen in Gebiet östlich der Weichsel und eine Armee in Schlesien mi ganzen 20½ Armeekorps und 6 Kavalleriedivisionen auf schieren, während die übrigen Streitkräfte für den Westen stimmt bleiben. Die Betrachtungen führen zu dem Ergebnis der veränderte Aufmarsch bis zum 15. Mobilmachungstag wesentliche Schwierigkeiten durchführbar ist. Einfach gest sich hierbei der Abtransport der g e s c h l o s s e n e n Heere bände; verwickelter wird lediglich die Beförderung der Einzeltransporte, wie der Telegraphen-, Eisenbahn- und Etap formationen sowie der zahlreichen schweren Artillerie, die i Bewegung der geschlossenen Verbände eingeschoben we müssen. Trotz der e i s e n b a h n t e c h n i s c h e n Möglich diesen veränderten Aufmarsch mit seinem zu Kriegsbeginn dem Osten verlegten Schwerpunkt durchzuführen, kommt Verfasser bei Beurteilung der Gesamtlage im Osten und We zu dem Schlußurteil, daß ein schneller, entscheidender Erfol Osten äußerst zweifelhaft war und eine Abänderung des marsches für einen Angriff starker Kräfte gegen Rußland Aussichten des von Deutschland zu führenden Zweifronten ges n i c h t verbessert hätte.

Als Anhang ist der Schrift eine kurze Abhandlung über „ trische Zugförderung und Landesverteidigung“ beigegeben. bringt die bisherige Stellungnahme der Heeresverwaltung Frage der Elektrisierung der Fernbahnen zum Ausdruck. Es war natürlich, daß bei den ersten Verhandlungen über die führung elektrischer Zugförderung die Militärverwaltung Rücksicht auf die damals bestehende Unsicherheit in der ele

» Betriebführung forderte, daß wichtige militärische Trans-
;raßen von der Elektrisierung ausgeschlossen blieben. Die
'probung elektrischen Betriebes gesammelten günstigen Er-
:gen führten inzwischen in den verschiedensten Teilen des
zur Aufstellung großzügiger Elektrisierungspläne, die wie
n Bayern bereits in Ausführung begriffen sind. Die wei-
ntwicklung hat, wie der Verfasser zum Schluß hervorhebt,
isten Gefahren für die Landesverteidigung, die auch heute
n der Eigentümlichkeit des elektrischen Betriebes begrün-
id, nicht zu beseitigen vermocht. Trotzdem wird man an-
n müssen, daß der im wirtschaftlichen Interesse gebotene
sche Fortschritt sich nicht wird aufhalten lassen und daß
kunft mit der Elektrisierung weiterer Strecken zu rechnen
ird. Wie auf vielen anderen Gebieten wird auch hierbei
twicklung der Technik den militärischen Forderungen in
em Grade Rechnung tragen können, ebenso wie anderer-
lie Kriegführung sich den veränderten Verhältnissen des
rs anzupassen gezwungen sein wird.

Major a. D. Dr. Kretzschmann.

Fortschritte in der Reorganisation der österreichischen bahnen als selbständige Unternehmung betitelt sich ein werk, das die Generaldirektion der österreichischen sbahnen kürzlich an die parlamentarischen und wirt-
lichen Körperschaften Österreichs sowie an sonstige Bahn-
senten versendet hat. Die Generaldirektion erstattet in
Schrift einen ausführlichen Bericht über ihre bisherige,
eitraum vom 1. Oktober 1923 bis 31. Dezember 1924 um-
le Tätigkeit und zwar, wie es in den einleitenden Be-
ngen dieses Berichtes heißt, noch vor Festlegung der Er-
se für diesen Zeitraum, „um die weiteren Kreise der
lichkeit über die bei den Bundesbahnen seit der Etablie-
des selbständigen Wirtschaftskörpers erzielten Erfolge
lären und mannigfachen, auf irrigen Voraussetzungen
en Kritiken auch sachverständiger Kreise entgegenzu-
."

Bericht erörtert im I. Hauptabschnitt die durchgeführten or-
torischen Maßnahmen, durch die vor allem die für eine zen-
Behandlung geeigneten Geschäftszweige bei der General-
ion vereinigt wurden, dergestalt, daß die Bundesbahn-
ionen nunmehr Geschäftsstellen der Unternehmung dar-
, die der Hauptsache nach den örtlichen Betrieb zu führen
r die Erhaltung der Bahnanlagen in ihrem Bezirke zu
haben, deren kommerzielle Betätigung aber auf die Fälle
inkt ist, die einen unmittelbaren Verkehr der Bahn-
er mit der Unternehmung erfordern. (Hinsichtlich der
is in Betracht kommenden Einzelheiten vergleiche die
liche Darstellung in unserem Rückblick auf das Jahr
n Heft Nr. 2.) Der Bericht hebt ferner die Verein-
gen und Verbilligungen hervor, die die Übernahme des
es der österreichischen Linien der Südbahn in organi-
cher, betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit sich
und verweist anschließend auf die Durchführung einer
einschneidender, auf eine wirtschaftlichere Betriebführung
nder Neuerungen und Sparmaßnahmen. Diese Maß-
n (die in dem erwähnten Rückblick zum größten Teile
angeführt wurden) hätten erst die Durchführung des
gt notwendigen Personalabbaues ermöglicht.

weitaus umfangreichere II. Hauptabschnitt finan-
le Erfolge und Leistungen der Unterneh-
legt die Auswirkungen der im ersten Abschnitte behan-
organisatorischen Maßnahmen dar und stellt hierbei ge-
r: für das Jahr 1923 den festgestellten Erfolg der Bundes-
und der ehemaligen Südbahnlinien, für das Jahr 1924
raussichtlichen Jahreserfolg der angeführten Linien auf
der bis einschließlich November 1924 vorliegenden Er-
e und für das Jahr 1925 den Voranschlag. Nicht ein-
n sind in die Erfolg- und Leistungszahlen dieser drei
die für fremde Rechnung betriebenen Linien. Die Dar-
der Einzelheiten ist in vier Unterabschnitte zergliedert:
nahmen, B) Ausgaben und zwar 1. Personalausgaben,
sionen, 3. Lokomotivkohle und 4. Werkstättendienst,
euerungen, D) Fortführung der Elektrisierung. Bei-
sind eine Reihe von Tafeln, die in übersichtlicher Form
fernmäßigen Ergebnisse veranschlagen.

llgemein gehaltene einleitende Darstellung des II. Haupt-
ttes gibt Erläuterungen zu dem in einer großen Tafel
enen Auszuge aus der Betriebsrechnung. Dieser Aus-
thält aber nicht nur die tatsächlichen Erfolgs- und Vor-
gszahlen der Jahre 1923 bis 1925, sondern auch eine Be-
ng dieser Zahlen für die Jahre 1924 und 1925, die von
rhältnissen des Jahres 1923 ausgeht und demnach der Er-
g der Einnahmen und Ausgaben dieser beiden Jahre die
und Besoldungsverhältnisse vom 1. Oktober 1923 (ohne
ng der sozialen Lasten und Steuern, für 1925 außerdem
rneuerung und ohne die Vergütung für die Postbeförde-
nd für die den Bundesangestellten gewährten Fahr- und
egünstigungen) zugrunde legt. Hierfür war nach dem
Berichte die Erwägung maßgebend, daß seit Übernahme der
Bundesbahnen und der Südbahn durch die Unternehmung der
Personal- und Pensionsaufwand infolge der von der Bahnver-
waltung unbeeinflußbaren Auswirkung der höheren Lebens-
kosten eine namhafte Steigerung erfahren habe, die den wirk-
lichen Effekt der Ersparungsmaßnahmen vollkommen ver-
schleiert. Das gleiche gelte von den Steuern und sozialen
Lasten, deren Erhöhung von den organisatorischen Maßnahmen
des Unternehmens unabhängig sei. Andererseits könne das
Unternehmen die Mehreinnahmen, die aus den seit 1. Oktober
1923 durchgeführten tarifarischen Maßnahmen entstanden sind
und sich für 1924 mit rund 490, für 1925 mit rund 840 Milli-
arden Kronen beziffern, nicht als einen Erfolg der organisato-
rischen Maßnahmen buchen. Es seien daher die Verkehrs-
einnahmen für diese beiden Jahre so errechnet, wie sie sich er-
geben hätten, wenn das Barême vom 1. Oktober 1923 auch in
den Jahren 1924 und 1925 unverändert geblieben wäre. Die
bei Anstellung dieser Rechnung sich ergebende Besserung des
finanziellen Erfolges erhellt aus nachfolgender Gegenüber-
stellung:

		Milliarden Kronen			Milliarden Kronen
wirklicher Erfolg	1923	— 527,0	wirklicher Erfolg	1923	— 527,0
voraussichtl. „	1924	— 14,6	Erfolg (Voranschl.) errechnet nach den Verhältnissen 1923	1924	+ 481,6
Voranschlag	1925	+ 60,0		1925	+ 495,4

Eine weitere Besserung dieser Erfolgszahlen errechnet die
Generaldirektion auf Grund der Tatsache, daß die Pensionslast
der Bundesbahnen, wie auch der englische Eisenbahnsachver-
ständige Sir William Acworth seinerzeit in seinem Gutachten
hervorgehoben hat, die normale Pensionslast weit übersteige.
Wir sehen von einer Wiedergabe der einschlägigen Zahlen ab,
zumal da die Berechnungsgrundlage, wie ein Vergleich mit
anderen aus letzter Zeit stammenden Veröffentlichungen zeigt,
eine schwankende ist. Im Hinblick auf die im Vorwort ihres
Berichtes gekennzeichnete Absicht sollte die Generaldirektion
unseres Erachtens auf Zahlendarstellungen verzichten, die nur
zu leicht geeignete Angriffspunkte bieten könnten.

Aus den in den Unterabschnitten besprochenen Einzelheiten
sei noch folgendes hervorgehoben.

Die Einnahmenentwicklung zeigt im Personenverkehr
ein gleichmäßiges Ansteigen; weniger günstig ist die Entwick-
lung des Güterverkehrs im Jahre 1924, worin sich deutlich die
Wirkungen der Wirtschaftskrise ausprägen. Dieser verschiedene
Entwicklungsgang im Personen- und Gepäckverkehre einerseits
und im Güterverkehre andererseits bewirkt eine wesentliche
Verschiebung des Verhältnisses der Einnahmen aus diesen bei-
den Verkehren, das im Jahre 1923 noch ungefähr dem des
Jahres 1913, d. i. 1 : 3 entsprach, während für 1924 und 1925
ein Verhältnis von rund 1 : 2 anzunehmen ist.

Im Oktober 1923 betrugen die Tarife (einschließlich der Ver-
kehrssteuer) für den Güterverkehr ungefähr das 14 600fache,
die Tarife für den Personenverkehr ungefähr das 7100fache der
Vorkriegstarife. Die Personentarife wurden durch die Er-
höhungen vom 1. Januar 1924 und vom 1. Januar 1925 auf das
12 740fache gesteigert, die Gütertarife wurden mit 1. Januar
1924 auf das 16 060fache der Vorkriegssätze erhöht, erfahren
aber durch die mit 1. Januar 1925 in Wirksamkeit gesetzte
Durchrechnung der Tarife mit der Südbahn und mit den für
Rechnung des Bundes betriebenen Lokalbahnen eine Ermäßigung
von etwa 3—4 % auf das ungefähr 15 500fache der Vorkriegs-
zeit. Als Durchschnitt aus den Personen-, Gepäck- und Güter-
tarifen ergibt sich sohin nach dem Berichte das ungefähr 14 400-
fache der Vorkriegstarife, so daß die Tarife der österreichischen
Bundesbahnen zum Unterschiede von anderen Ländern die Va-
lorisation nicht überschritten haben.

Die Verkehrsleistungen der Jahre 1923 und 1924 sind in einer
Tafel nach Lokomotiv-, Zug-, Wagen-, Nutzlast- und Gesamt-
kilometern dargestellt. Aus diesen Angaben im Vergleiche mit
denen des Jahres 1913 leitet der Bericht die Folgerung ab, daß
„die österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1924 wirtschaft-
licher betrieben wurden als in der Vorkriegszeit, trotzdem die
Betriebsführung auf den Österreich nach der Staatenteilung
verbliebenen Linien durchschnittlich sicher schwieriger ist als
auf den abgetretenen Strecken. Im Jahre 1924 entfallen auf
das Zugkilometer zwar weniger Wagenkilometer als im Jahre
1913, dagegen mehr Nutzlasttonnenkilometer. Ebenso entfallen
jetzt auf das Nutzlasttonnenkilometer weniger Gesamttonnen-
kilometer als im Jahre 1923."

Von den Ausgaben stellt der Personalaufwand die weitaus
wichtigste Post dar. Der radikale Abbau konnte, da der über-
wiegende Teil der Bediensteten Angestellte mit Pensionsberech-
tigung sind, somit nur ein kleiner Teil der Abgebauten durch
einmalige Zahlung abgefertigt werden kann, noch keine wesent-
liche Entlastung des Personalaufwandes mit sich bringen. Diese
wird nach statistischen Ermittlungen erst in etwa 17 Jahren in
voller Auswirkung sich zeigen können. Nach Ablauf dieser

Frist wird das Verhältnis der Ruheständler zu den Aktiven jenem der Vorkriegszeit entsprechen.

Am 1. Oktober 1923 betrug der Personalstand der Bundesbahnen einschließlich der Südbahn 112 740, am 31. Dezember 1924 rund 89 500. Es sind somit ungefähr 23 240 Angestellte oder rund 20 % des Standes vom 1. Oktober 1923 abgebaut worden. Durch weiteren Abbau soll die Gesamtzahl des Personals im Jahre 1925 auf 85 000 gebracht werden. Die Personallasten betragen einschließlich der sachlich verrechneten Löhne im Jahre 1925 ungefähr 53 % der Gesamtausgaben, entsprechen also annähernd dem Verhältnis, das bei den österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1913 ausgewiesen worden ist. Der durchschnittliche Jahresbezug eines aktiven Bediensteten hat sich von 19,4 Millionen am 1. Oktober 1923 auf 30,4 Millionen Kronen zu Beginn des Jahres 1925 erhöht.

Hinsichtlich der nach dem Personal- und Pensionsaufwande wichtigsten Ausgabepost für die Beschaffung von Brennstoff betont der Bericht, daß die Verwaltung durch verschiedene Maßnahmen, insbesondere auch durch fortgesetzte Einflußnahme auf das Personal den Kohlenverbrauch wesentlich herabzumindern vermochte. Während das Jahr 1923 auf 1000 Gesamtlasttonnenkilometer einen Verbrauch von 190 kg Normalkohle aufwies (nach der dem Staatsvoranschlag für 1925 beigegebenen Darstellung der Generaldirektion 186,3 kg), entfiel im Jahre 1924 nur ein Verbrauch von 170 kg Normalkohle (nach der eben erwähnten Darstellung rechnete die Generaldirektion für 1925 noch mit einem Verbrauch von 71,4 kg). Auf Grund günstiger Kohlenabschlüsse seien die Kosten einer Tonne Normalkohle, d. i. solche von 4400 Kalorien von 428 000 K. im Jahre 1923 auf 341 590 K. im Jahre 1924 gesunken. Ebenso sei der Aufwand für den gesamten Brennstoff (Kohle, Holz und Heizöl), bezogen auf 1 Lokomotivkilometer, von 14 771 K. im Jahre 1923 auf 11 144 K. im Jahre 1924 und, bezogen auf 1000 Gesamtlasttonnenkilometer, von 82 215 K. im Jahre 1923 auf 58 910 K. im Jahre 1924 gesunken.

Anlangend den Werkstättendienst hebt der Bericht hervor, daß es im Jahre 1924 zum ersten Male in der Nachkriegszeit gelungen sei, ohne Inanspruchnahme der Privatindustrie die Fahrbetriebsmittel für den sehr über das Vorkriegsausmaß gesteigerten Sommerverkehr dieses Jahres rechtzeitig bereitzustellen. Auf einen Arbeiter bei der Lokomotiv- und Wagenausbesserung entfielen im Jahre 1923 rund 138, im Jahre 1924 rund 150 Leistungseinheiten. Im übrigen werden sich die zur Umgestaltung des Werkstättendienstes schon getroffenen und zum großen Teil noch im Zuge befindlichen Maßnahmen erst in den kommenden Perioden voll auswirken.

In der Einstellung eines Betrages von 67,9 Milliarden für Ersatzbeschaffungen und Erneuerungen zu Lasten des Betriebes sieht der Bericht den Beginn einer kaufmännischen Grundsätzen entsprechenden Lösung der Frage der Wertabschreibungen oder der Schaffung eines Erneuerung bei den Bundesbahnen.

Zusammenfassend glaubt die Generaldirektion annehm können, daß die Verkehrseinnahmen der Bundesbahnei schließlich der Verkehrssteuer von 1923 auf 1925 eine rung von ungefähr 30 % erfahren werden, während d samtausgabensumme (ohne Erneuerung) für 1925 gegenüt des Jahres 1923 nur eine Steigerung um 11 % aufweist, dem für 1925 der Personalaufwand um 14 % und der Pe aufwand um 70 % höher als 1923 veranschlagt sei. D sprechend werde auch die Betriebszahl von 113,9 des Jahr auf 98,8 im Jahre 1925 sinken.

In bezug auf die Fortführung der Elektrisie führt der Bericht die Pläne der Bundesbahnen an, die d rektor für die Elektrisierung, Sektionschef Dittes in in Nr. 12 auszugsweise wiedergegebenen Vortrag mitgetei Die Durchführung dieser Pläne, die einen Zeitraum von fähr drei Jahren erfordern würde, soll einen Gesamtau von 100 Millionen Goldkronen beanspruchen. Sie würde nur der heimischen Industrie für längere Zeit umfangreic beiten bringen, sondern auch die österreichische Handel günstig beeinflussen.

Möchte es der Bundesbahnverwaltung gelingen, die Aufbringung der Geldmittel bereits eingeleiteten Verha gen, die nach den jüngst veröffentlichten Zeitungsnach bisher nicht ungünstig verlaufen sein sollen, möglichst b erfolgreichem Abschlusse zu bringen, zum Wohle der ös chischen Gesamtwirtschaft und der Bundesbahnen im deren. D

— **Schweden, das Land des Wintersports.** Herausgegebe Schwedischen Verkehrsverband, Stockholm 1924.

Unter diesem Titel hat der schwedische Hauptmann Gisar von Uppla, der als Schwedens erster Sachverständig dem Gebiete des Sportwesens gilt, im Auftrage des Schwed Verkehrsverbandes eine mit reichem und charakterist Bildschmuck versehene, gut angeordnete Übersicht über di Schwedens gegeben, die für den Wintersport in Frage ko Auch die verschiedenen Arten des schwedischen Winte sind anregend behandelt. Kleine Karten, Hotelübersicht m gabe von Preis, Zahl der Betten usw., kurze Übersicht üb in Frage kommenden Fahrpreise werden die geschmackv haltene, 26 Seiten umfassende Broschüre jedem, der zum W sport nach Schweden fahren will, wertvoll gestalten.

— **Neues russisches Kursbuch.** Die neueste Ausga russischen Kursbuches mit Stadtplan von Moskau und grad sowie den Bestimmungen für die Benutzung der russ Bahnen ist erschienen und kann zum Preise von 3 RM. v Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER), Berl Voßstr. 2, bezogen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der am 15. März v. Js. geschlossene Personenhaltepunkt Rein (Strecke Osberghausen-Wissen) wird am 5. April 1925 für einige Personenzüge wieder eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 75 vom 1. April 1925 an die Mitglieder des Technischen Ausschusses und des Vereinswagenausschusses, betreffend Antrag der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Gruppenverwaltung Bayern auf Ergänzung der Bestimmungen in § 30 der Anlage I zum VWÜ über die Zurückweisung von Wagen wegen Schäden an den Spurkränzen;

Nr. III 55 vom 2. April 1925 an sämtliche Vereinsverwalt betr. Vereinspersonenwagenübereinkommen (VPÜ);

Nr. IV 60 vom 2. April 1925 an die Mitglieder des Stä Unterausschusses für Abrechnungs- und Währungsfrage treffend Zahlungsausgleich in alten österr.-ung. Kronen;

Nr. IV 64 vom 2. April 1925 an sämtliche Vereinsverwalt die Österreichischen Bundesbahndirektionen, das Eise Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betreff Vereinsabrechnung; Zulassung weiterer Währungen;

Nr. VI 50 vom 1. April 1925 an sämtliche Vereinsverwalt betreffend die Preise für die kostenpflichtigen Abdrucke u die amtlichen Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Probstzella-Neuhaus a. R.-Igelshieb gelegene Hp. Gebersdorf wird zum 15. April 1925 wieder für den Personenverkehr eröffnet.

Erfurt, den 3. April 1925. (391)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Der am 15. März v. J. geschlossene Personenhaltepunkt Rein (Strecke Osberghausen-Wissen (Sieg)) wird am 5. April 1925 für einige Personenzüge wieder eröffnet. (372)

Elberfeld, den 26. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. April 192 A nahme von Stationen in den A Näheres durch Reichsbahntarifanz

Altona, den 3. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.

3. Nachrufe

Am 2. April 1925 verstarb in London

der II. Vizepräsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Sir William Acworth

Der Verstorbene war ein Eisenbahnfachmann von Weltruf. In der kurzen Zt, die er dem Verwaltungsrat leider nur angehört hat, haben alle, die mit ih zusammen arbeiten durften, ihn kennengelernt als einen Mann von aus-zeichnetem Wissen und großer Erfahrung, der nur von strengster Sachlichkt geleitet war und dessen gewinnende Persönlichkeit das Zusammenwirken r ihm zur Freude machte. Wir werden seine Mitarbeit vermissen und ihm ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 4. April 1925. (394)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Präsident des Verwaltungsrats. Dr. C. F. von Siemens.

Der Generaldirektor. Dr. Stieler in Wahrnehmung der Geschäfte des Generaldirektors.

Am 3. April d. J. starb in Berlin, wo er im Ruhestande lebte, der

Geheime Baurat

Herr Wilhelm Rosskothen

ı Alter von 84 Jahren.

Der Verstorbene ist 36 Jahre bei der Staatseisenbahnverwaltung tätig resen, hat der Reichsbahndirektion zunächst als Mitglied des ehemaligen enbahnbetriebsamtes Hamburg und seit dem 1. April 1895 bis zu seinem Ertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1908 als Direktionsmitglied angehört. Reiche Fachkenntnisse und strenge Pflichterfüllung zeichneten ihn aus ch sein stets freundliches und liebenswürdiges Wesen hat er sich die be Aller erworben, mit denen er hier in Verbindung getreten war.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Altona, den 6. April 1925. (395)

Der Präsident und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

üterverkehr (Fortsetzung).

ichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 6. April 1925 tritt snahmetarif 80 für ausländische hnfahrzeuge (Lokomotiven und , auf eigenen Rädern laufend) zur r aus außerdeutschen Ländern ur Ausfuhr nach außerdeutschen n in Kraft.
re Auskunft geben auch die betei-Güterabfertigungen sowie die Aus-der Deutschen Reichsbahn-Gesell-in Berlin C 2, Bahnhof Alexander-. (377)
n, den 31. März 1925.
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

ahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Gültigkeit vom 10. April 1925 die Köln-Bonner Eisenbahnen den ımetarifen 7 für Eisenerz usw. ung II) und 15 für Graphit usw. erner wird die Station Hemming-als Versandstation in den Aus-arif 14 für Erdöl, roh aufge-n.
re Auskunft geben auch die betei-Güterabfertigungen sowie die Aus-der Deutschen Reichsbahn-Gesell-in Berlin C 2, Bahnhof Alex-atz.
n, den 4. April 1925. (396)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1925 werden in dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. noch weitere Stationen nachgetragen. Näheres enthält die nächste Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Außerdem geben Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (379)
Berlin, den 1. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1925 werden in den Ausnahmetarif unter I die Stationen Altenhundem, Ferndorf, Kreuztal, Listernohl und Niederschelden als Versandstationen einbezogen. (378)
Berlin, den 1. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedischer Kohlenverkehr.

Ab 6. April d. J. ist die Station Gävle von der Gävle-Dala-Eisenbahn in den Tarif einbezogen. (376)
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 31. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Tfv. 511).

Mit sofortiger Gültigkeit tritt die Crefelder Eisenbahn dem Ausnahmetarif als Empfangsbahn bei.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (385)
Berlin, den 2. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I (Tfv. 1 a, 1 b, 600).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 treten in Kraft:

1. Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. A vom 15. April 1924. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Änderungen und Ergänzungen der Anlage III.
2. Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B vom 15. April 1924. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen, des Sachverzeichnisses und Berichtigungen.
3. Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 15. April 1924. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen sowie Änderungen und Ergänzungen der Anlagen.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt, desgleichen die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. 1914, S. 455).

Die neuen Tarifdrucksachen können 18. April 1925 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.
Berlin, den 7. April 1925. (398)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 6. April 1925:
Neufassung des Ausnahmetarifs 55 für Wetzsteine und Ausdehnung auf künstlichen Bimsstein. (373)
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 31. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. April 1925:
Neufassung des Ausnahmetarifs 59 für Lithopone und Ausdehnung auf Bleiweiß und Bleimennige. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (374)
Altona, den 31. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A (Tfv. 1 a).

Rohr und Rohrgewebe werden in diesem Jahre ausnahmsweise auch noch im April unbedeckt zur Beförderung zugelassen (zu vgl. Anmerkung zu lfd. Nr. 12 der Anlage II). Der Absender hat fehlende Verpackung in Frachtbrief anzuerkennen und ausdrücklich Haftung für aus Nichtbedeckung entstehende Schäden zu übernehmen. Die Änderung ist gemäß § 2 der Eisenbahn - Verkehrsordnung genehmigt. (284)

Berlin, den 2. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I Abt. B.

Am 20. April 1925 tritt der Nachtrag III in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (389)

Altona, den 31. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Belgien-Schweiz über Deutschland.

Der im internationalen Verkehr für die deutsche Strecke für alle Güter und lebenden Tiere eingeführte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Gültigkeit ab 1. April 1925 aufgehoben.

Karlsruhe, den 1. April 1925. (393)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Niederlande-Schweiz über Deutschland.

Der im internationalen Verkehr für die deutsche Strecke für alle Güter und lebenden Tiere eingeführte Lieferfristzuschlag von 10 Tagen wird mit Gültigkeit ab 1. April 1925 aufgehoben.

Karlsruhe, den 1. April 1925. (392)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

Im Eisenbahngütertarif (deutsche Tfv. 212) sind mit Gültigkeit vom 1. April 1925 folgende Änderungen durchzuführen: 1. Im Abschnitt C, 6 „Nachnahmen" sind die Worte „und Barvorschüsse" zu streichen (vgl. Bekanntmachung vom 12. Februar 1925). 2. Im Abschnitt C wird die Ziff. 7 „Lieferfristen" wie folgt ersetzt: „Den reglementarischen Lieferfristen sind bis auf weiteres die für das Saargebiet für den Verkehr mit dem Auslande und die in der Tschechoslowakei und in Österreich geltenden besonderen Zuschlagsfristen*) hinzuzurechnen. Die Zuschlagsfristen betragen für das Saargebiet bei Eilgut 3 Tage, bei Frachtgut 6 Tage." *) Anderweitig festgesetzte Lieferungsfristzuschläge werden hierdurch in ihrer Anwendung nicht beschränkt." (387)

Dresden, am 31. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Im Tarif B Entfernungszeiger II Nachtrag I Seite 207 sind in der Spalte Übergang bei Neue Abwehrgrube die Übergangsbezeichnungen zu vervollständigen durch den Zusatz „h". (380)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Tfv. 402. Ausnahmetarif 6a.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 wird der Ausnahmetarif 6a ausgedehnt auf die unter 1 genannten Brennstoffe, soweit sie zur Herstellung von Elektrizität zum Betriebe von Eisenerzbergwerken einschließlich des Röstens der Erze, von Hochöfen, Stahlwerken, Siemens-Martin-Puddel- und Schweißöfen, von Walz- und Hammerwerken, verwandt werden, in dem Elektrizitätswerk Siegerland in Siegen, Bestimmungsstation Geisweid, in dem Elektrizitätswerk der Buderus'schen Eisenwerke in Wetzlar und bei dem Elektrizitätswerk des Hessen-Nassauischen Hüttenvereins in Oberscheld-Hochofen. Die Frachtsätze für die Brennstoffmengen werden nachträglich im Erstattungswege gewährt.

Mit Wirkung vom 1. April 1925 wird der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif 6a herausgegeben. Nähere Auskunft erteilt das Tarifbüro der unterzeichneten Reichsbahndirektion.

Elberfeld, den 4. April 1925. (397)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-litauischer und Deutsch-litauisch-lettisch-estischer Verkehr.

Am 1. April 1925 wird ein direkter Expreßguttarif für den deutsch-litauischen und deutsch - litauisch - lettisch - estischen Verkehr eingeführt. Der Tarif und der Frachtsatzzeiger können bei der Gepäckabfertigung Königsberg Hbf., Eydtkuhnen und bei der Auskunftsstelle der Reichsbahndirektion Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. Der Frachtsatzzeiger enthält direkte Sätze in Dollarcents von den Versandstationen bis zu den Empfangsstationen. Die Gewichtsgrenze für jedes Stück ist auf 250 kg festgesetzt. (375)

Königsberg (Pr.), den 30. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Druckfehlerberichtigung. Im Nachtrag I, Tarif B, Entfernungszeiger II, Seite 206 sind die Stationsnamen Schönwald und Pitschen in alphabetischer Reihenfolge umzustellen. Die Entfernungsangaben bleiben unverändert stehen.

Oppeln, den 1. April 1925. (388)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion,
Oberschlesische Eisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tschechoslowakisch - Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. — Eisenbahngütertarif vom 1. Mai 1923. — Ungarisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. — Eisenbahngütertarif vom 15. Juni 1923.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 erhält der Wortlaut zu Art. 14 I. Ü. (Lieferfristen) im Abschnitt „C. Besondere Bestimmungen" folgende neue Fassung:

„Den reglementarischen Lieferfristen sind die bei den beteiligten Eisenbahnen geltenden besonderen Zuschlagsfristen hinzuzurechnen."

Das Anmerkungszeichen **) bzw. ×× mit der dazugehörigen Fußnote ist zu streichen. (381)

München, den 31. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 28 für [...] Tiere usw. von den Niederlande[n ...] der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit erhä[lt ...] Ziffer 4 der Anwendungsbedin[gungen ...] folgende Fassung:

4. Die Fracht für die Streck[e ...] Deutschen Reichsbahn ist in den [...] landen oder bei der Station Base[l ...] Bf. zu zahlen, bei letzterer jedo[ch ...] dann, wenn von dem Empfänger [...] erkenntnis über die Bezahlung der [...] in Schweizer Währung und die [...] gungslose Abnahme der Transpor[t ...] der Eilgutabfertigung Basel Ba[...] hinterlegt wurde.

Köln, den 30. März 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft.]
Reichsbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverk[ehr.]

Tarif für die Beförderung von Per[sonen,] Reisegepäck und Expreßgut im B[erliner] Stadt-, Ring- und Vorortverke[hr.]

Mit Gültigkeit vom 6. April 192[5 ist] im vorgenannten Verkehr die Fah[rpreis]ermäßigung für Ausflüge von Ve[reinen] für die Jugendpflege von 50 auf [...] herabgesetzt. Die Änderung der [...] deren Ausführungsbestimmungen [...] durch den Nachtrag II durchgefüh[rt.]

Die Tarifänderung ist gemäß § [...] Eisenbahn - Verkehrsordnung gene[hmigt,] desgleichen die verkürzte Ver[öffent]lichungsfrist gemäß der vorübergeh[enden] Änderung des § 6 EVO. (s. RGBl. [...] S. 455).

Nähere Auskunft erteilen die [...] kartenausgaben.

Berlin, den 2. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft.]
Reichsbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beto[n- ...] Nebenarbeiten zum Bau der Bah[nsteig]mauern, der Fundamente der Tr[eppen]überdachung des Dienstraumes [...] Warteraumes und des Aborts (L[os 1) ...] der Maurer-, Asphalt-, Zimmer-, S[taker-,] Schmiede- und Eisenarbeiten für di[e Her]stellung des Aborts, Dienst- und [...] raumes sowie der Treppenüberd[achung] (Los 2) auf dem Bahnsteig Heili[gensee] soll öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis zum Monta[g, den] 20. April 1925, vormittags 11 Uhr, [...] frei, versiegelt mit der Aufschrift [„An]gebot auf die Ausführung der [...] Beton-, Maurer-, Asphalt-, Zi[mmer-,] Staker-, Schmiede- und Nebenarbeit[en für] die Herstellung des Bahnsteig[es] Heiligensee" versehen, an uns, [...] W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zi[m]mer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 12 U[hr im] Dienstgebäude der Reichsbahndir[ek]tion Berlin W. 35, Schöneberger Ufe[r 1—4,] Zimmer 268 geöffnet werden.

Angebotshefte sind, soweit Vorr[at vor]handen ist, bei uns, Berlin W. 35, Sch[öne]berger Ufer 1—4, Zimmer 258, [...] portofreie Einsendung von 2,00 RM. [...] in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen und Bedingungen [...] im technischen Büro der Reichsbah[ndirek]tion, Zimmer 267, von 10 bis 1 U[hr ...] Einsicht aus.

Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1925.

Berlin, im April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft.]
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
›n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

r 16. Berlin, den 16. April 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Entwurf eines Gesetzes über die Aufwertung von Hypotheken und anderen privatrechtlichen Ansprüchen (Aufwertungsgesetz).

Von Reichsbahnrat Dr. **Blüher**, Stettin.

ı Reichsrat und dem vorläufigen Reichswirtschaftsrat ı zurzeit zwei Gesetzentwürfe über die Aufwertung vor. ı l dies:

ı Entwurf eines Gesetzes über die Aufwertung von Hypoıken und anderen privatrechtlichen Ansprüchen, kurz Aufıtungsgesetz genannt, das eine Neufassung des Art. I ı 1—15) der 3. Steuernotverordnung bringt, und

ı Entwurf eines Gesetzes über die Ablösung öffentlicher ıeihen, das an Stelle des Art. II (§ 16) der 3. Steuernotıordnung treten soll.

ı das hier zu besprechende Aufwertungsgesetz ist zunächst ıein zu sagen, daß es die „Entrechtung" der Papiermarkıer durch höhere Aufwertung mildern, einzelne Punkte ı Steuernotverordnung, die sich als unzweckmäßig erwiesen ı abändern und die an die 3. Steuernotverordnung sich anınden rechtlichen Streitfragen aus der Welt schaffen will. ılchen Streitfragen seien hier angedeutet: der Streit über ıchtsgültigkeit der 3. Steuernotverordnung, die erlassen ist ı und eines Gesetzes vom 8. Dezember 1923, das die Reichsıng zu Notmaßnahmen ermächtigte, eine Abweichung von ırschriften der Reichsverfassung aber ausdrücklich für unıg erklärte. Viele sehen nun in den Aufwertungsvorıen der 3. Steuernotverordnung einen Verstoß gegen ı 53 der Verfassung, der die Unverletzlichkeit des Eigenı estlegt, und erklären die 3. Steuernotverordnung deshalb ıgültig. Diese erste Streitfrage ist für die Praxis allerdings in den Hintergrund getreten, nachdem das Reichsgericht (vgl. RGZ. 107, 370) die Rechtsgültigkeit der 3. Steuernotverordnung ausgesprochen hat. Eine zweite Streitfrage ist die Rechtsgültigkeit des § 7 der ersten Durchführungsverordnung zu Art. I der 3. Steuernotverordnung: § 3 der Steuernotverordnung bestimmt, daß durch Hypothek, Schiffs- oder Bahnpfandrecht gesicherte Forderungen nach den allgemeinen Vorschriften (§ 242 BGB.) und nur, wenn solche Vorschriften nicht Platz greifen, nach § 2 der Verordnung auf 15 % des Goldmarkbetrages aufzuwerten sind. Demgegenüber bestimmt § 7 der 1. Durchführungsverordnung, daß die genannten Forderungen *regelmäßig* auf höchstens 15 % aufzuwerten sind und daß nur bei einzelnen Forderungen (auf Unterhalt, aus Auseinandersetzungen und bei nach dem 31. Dezember 1918 begründeten Restkaufgeldforderungen) eine höhere Aufwertung nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts in Frage komme. Diese Abänderung, nicht „Ausführung" zu § 3 der 3. Steuernotverordnung ist mit Recht für rechtsungültig erklärt worden. Daraufhin ist vom Reichspräsidenten auf Grund des Artikels 48 der Reichsverfassung, der ihn zu den zur Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nötigen Maßnahmen, falls diese erheblich gestört oder gefährdet sind, ermächtigt, durch die Verordnung zur einstweiligen Regelung der Aufwertung vom 4. Dezember 1924 die 3. Steuernotverordnung nebst den Durchführungsbestimmungen für maßgebend erklärt worden bis zur Regelung durch die ordentliche Gesetzgebung. Auch über die Rechtsgültigkeit dieser Verordnung herrscht

Streit, wenn auch die überwiegende Meinung dahin geht, daß die Verordnung zwar rechtsgültig ist, aber einen Mißbrauch des Art. 48 der Reichsverfassung darstellt. Diesem unerquicklichen Streit über die Rechtsgültigkeit der Aufwertungsbestimmungen soll jetzt im Wege der ordentlichen Gesetzgebung ein Ende gemacht werden. Dies Ziel wird auch — jedenfalls dann, wenn eine qualifizierte Mehrheit für das Gesetz stimmt — erreicht werden.

Im einzelnen sei bemerkt:

I. Der Entwurf behandelt nach § 1 die Aufwertung von Ansprüchen aus Rechtsverhältnissen, die

1. vor dem 14. Februar 1924, d. i. dem Tag des Inkrafttretens der 3. Steuernotverordnung, begründet sind,
2. die Zahlung einer bestimmten in einer nicht mehr geltenden inländischen Währung ausgedrückten Geldsumme zum Gegenstande haben,
3. eine durch den Währungsverfall entwertete Vermögensanlage darstellen, jedoch
4. nur, insoweit der verbliebene Goldwert ein bestimmtes Maß nicht übersteigt — (in der Regel 15 %, bei Hypotheken usw. regelmäßig 25 %, vergl. im einzelnen § 1 Abs. 1 Satz 2 und die dort angeführten Bestimmungen des Entwurfs).

Der Entwurf bringt also wieder den Begriff der Vermögensanlage, und er deckt sich im wesentlichen mit dem der 3. Steuernotverordnung, umfaßt also insbesondere Hypotheken, Reallasten, die durch Hypothek gesicherten Forderungen, Pfandbriefe, Schuldverschreibungen, öffentliche Sparkassenguthaben und gewisse Ansprüche aus Versicherungsverträgen (vgl. § 1 Abs. 2 Ziffer 1—9 d. E.). Der Entwurf läßt jedoch die bisherige verschiedene Behandlung der Pfandbriefe und sonstigen Schuldverschreibungen von Kreditanstalten mit Konkursvorrecht und solchen ohne Vorrecht fallen. Diese rechtlich begründete Unterscheidung hat sich schon bisher nicht durchführen lassen, sie ist durch die auf Grund des § 31 der 3. Durchführungsverordnung erlassenen Bestimmungen schon verwischt und nun aus wirtschaftlichen Gründen ganz beseitigt worden. Neu ist im Entwurf auch die ausdrückliche Einbeziehung gewisser Ansprüche aus Kranken-, Unfall- und Haftpflichtversicherungsverträgen in den Kreis der aufzuwertenden Vermögensanlagen (vgl. § 1 Abs. 2 Ziff. 9 d. E.). Damit ist eine Streitfrage aus der Welt geschafft, die sich an § 1 der 4. Durchführungsverordnung anknüpft: die Bestimmung dieses Paragraphen, die den Ansprüchen aus Lebensversicherung Ansprüche aus Kranken-, Unfall- und Haftpflichtversicherung gleichstellt, ist als über den Rahmen einer Durchführungsbestimmung hinausgehend vom Reichsgericht für ungültig erklärt worden.

Andere als die im § 1 Abs. 2 d. E. genannten und oben im wesentlichen wiedergegebenen Vermögensanlagen werden nach § 12 d. E., wenn überhaupt, dann nicht über 15 % des Goldmarkbetrages aufgewertet. Der Hauptfall ist das ungesicherte Darlehen, soweit es überhaupt nach dem Motive der Hingabe Vermögensanlage ist, und nicht etwa ein Beteiligungsverhältnis anzunehmen ist oder ein Gefälligkeitsdarlehen vorliegt und nach allgemeinen Grundsätzen (§ 242 BGB.) aufzuwerten ist.

Ansprüche aus Beteiligungsverhältnissen, aus Auseinandersetzungen, Ansprüche zwischen Unterhaltsberechtigten und -verpflichteten, auf Entrichtung eines Erbbauzinses, aus Guthaben bei Fabrik- oder Werksparkassen und aus gegenseitigen Verträgen gelten nach § 12 Abs. 2 und 3 nicht als Vermögensanlagen, außer u. U. wenn sie unter § 1 Abs. 2 (vor allem Ziffer 4) d. E. fallen. Diese Ansprüche sind dann also nach allgemeinen Grundsätzen aufzuwerten (vgl. aber § 3 d. E. hinsichtlich der durch Hypothek gesicherten Forderungen, s. u. III.). Die Streitfrage der 3. Steuernotverordnung über die Aufwertung von Ansprüchen aus Kontokorrent und anderen laufenden Rechnungen ist im § 12 Abs. 4 d. E. dahin entschieden, daß sie überhaupt nicht aufgewertet werden, also keine Aufwertung normaler Bankguthaben, übrigens auch dann nicht, wenn es sich nicht um eine laufende Rechnung handelt. Ausdrücklich ausgenommen von dem Verbot der Aufwertung sind jedoch Guthaben bei Fabrik- und Werksparkassen un[d] andere Fälle; hier also Aufwertung nach allgemeinen [Grund]sätzen gleichgültig, ob es sich um eine laufende Rechnu[ng han]delt oder nicht.

II. Hypotheken, Grund- und Rentenschul[den so]wie Reallasten werden nach § 2 d. E. auf 15 % d[es Gold]markbetrages aufgewertet, das ist der sogenannte Aufw[ertungs]betrag; dieser erhöht sich bei den genannten Vermögen[sanlagen] um 10 %, beträgt also 25 %, soweit er innerhalb der erste[n Hälfte] des Grundstückswertes liegt. Als Grundstückwert gilt [der be]richtigte Wehrbeitragswert als der zuletzt festgestell[te Vor]kriegswert, bei landwirtschaftlichen und ähnlichen Grun[dstücken] nach Abzug der zugelassenen Abschläge. Neu ist also [die so]genannte 10prozentige Zusatzaufwertung der Hypothek[en]. Auf diese Weise sollen die Inhaber von besonders siche[ren, vor] allem von mündelsicheren dinglichen Rechten besser gest[ellt wer]den als die, die von vornherein eher mit einem — we[nigstens] teilweisen — Ausfall rechnen mußten.

Die Aufwertung kann auf einen vor dem 1. Januar 192[6 bei der] Aufwertungsstelle anzubringenden Antrag des Schuldner[s herab]gesetzt werden, wenn es zur Abwendung einer groben [Unbillig]keit unabweisbar erscheint. Neu ist die Bestimmung, [daß die] Hypothek (und ebenso übrigens das Schiffs- und Bahnpfa[ndrecht]) nicht höher aufgewertet wird als die durch sie gesichert[e Forde]rung. Bisher war dies möglich, und es bestanden Zw[eifel, ob] der über die persönliche Forderung überschießende Teil [des ding]lichen Rechts dem Eigentümer als Eigentumsgrundsch[uld oder] dem Gläubiger als Grundschuld zustand. — Als G[oldmark]betrag gilt — wie bisher — der Nennbetrag bei vor de[m 1. Ja]nuar 1918 entstandenen Ansprüchen, im übrigen komm[t es auf] den Tag des Erwerbs an, und zwar im allgemeinen des [Erwerbs] durch den Gläubiger; in verschiedenen Fällen der Gesam[trechts]nachfolge oder des unentgeltlichen Erwerbs (z. B. als [Ausstat]tung) ist jedoch der Erwerb durch den Rechtsvorgäng[er maß]gebend. Gilt nach Vorstehendem nicht der Nennbetrag, [so wird] der Goldmarkbetrag in der Weise festgestellt, daß d[er Nenn]betrag, im Falle des entgeltlichen Erwerbs der Erwe[rbspreis,] durch eine Meßzahl geteilt wird. An Stelle des amerik[anischen] Dollars ist also die Meßzahl getreten. Diese Meßzahl [ist das] Mittel zwischen Dollar- und Großhandelsindex, es wird [damit] wenigstens in gewissem Umfange — der in der Inflation [im] Verhältnis zum Dollarstand höheren inneren Kaufkraft d[er Mark] Rechnung getragen. So betrug z. B. (nach der dem Entw[urf bei]gegebenen Tabelle) am 1. Juni 1923 der Dollarindex 18 [199, der] Großhandelsindex 12 692, der Mittelindex also (18 199+12[692]) = 15 446, oder: Wert von einer Million Papiermark nach [Dollar]index (Goldmark) 54,95, nach Mittelindex 64,74, das bede[utet für] den genannten Tag einen Unterschied von 17,8 %; dieser [Unter]schied schwankt natürlich stark.

Die Zusatzaufwertung hat grundsätzlich ebenso wie d[er Auf]wertungsbetrag den Rang des alten dinglichen Recht[s. Der] Eigentümer kann sich jedoch bei der Eintragung die [Befugnis] vorbehalten, sein Grundstück innerhalb der ersten Hälf[te des] Grundstückswerts mit dem Range vor der Zusatzaufwert[ung] zu belasten. Wer jedoch im Vertrauen auf die Regel[ung der] 3. Steuernotverordnung eine Hypothek (also keine Papi[ermark]hypothek) usw. erworben hat, zu dessen Gunsten muß [die Zu]satzaufwertung zurücktreten, mit Ausnahme wieder d[er nach] dem 31. Dezember 1924 erworbenen Hypotheken usw., w[eil der] Gläubiger beim Erwerb einer solchen Hypothek nach den [damals] allgemein bekannten Bestrebungen nach höherer Aufw[ertung] und der entsprechenden Zusage der Reichsregierung m[it einer] höheren Aufwertung der vor ihm eingetragenen Rechte [rechnen] mußte (vgl. hierzu Art. II. § 1).

Schiffs- und Bahnpfandrechte werden auf 15 % des Go[ldmark]betrages aufgewertet, eine Zusatzaufwertung gibt es n[icht; im] übrigen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Hypo[theken].

III. Ebenso wie die 3. Steuernotverordnung behandelt d[er Ent]wurf die Aufwertung des dinglichen Rechts (z. B. Hy[pothek]) und der durch dieses Recht gesicherten F[orderung]

...rschieden, immerhin ist die Bestimmung des § 7 der ...führungsverordnung nun in den Entwurf hineingear-...rden, wonach grundsätzlich die durch Hypo- ...Schiffs- oder Bahnpfandrecht gesicher- ...rderungen ebenso aufgewertet werden ...s dingliche Recht (§ 3 Abs. 1 Satz 1 d. E.). Nur ...stimmten Fällen (vgl. § 3 Abs. 1 Ziffer 1—3, Abs. 2 ff.), ...a bei Ansprüchen aus Beteiligungsverhältnissen, aus ...dersetzungen, bei Ansprüchen zwischen Unterhaltsbe-...i und -verpflichteten (vgl. § 12 Abs. 2, Ziffer 1—4), bei ... 31. Dezember 1911 begründeten Kaufgeldforderungen ...orderungen vor allem aus gegenseitigen Verträgen, die ...cherungshypothek gesichert sind, ist eine höhere ...ngere Aufwertung zulässig. Durch diese Fassung des ... ist also der Zusammenhang zwischen ihm und den im ...andelten nicht als Vermögensanlage geltenden An-... hergestellt worden: unter den oben angegebenen Vor-...gen werden also diese Nicht-Vermögensanlagen, auch ... hypothekarisch gesichert sind, nach den allgemeinen ...ten aufgewertet. Ansprüche aus gegenseitigen ...n gelten ja nicht als Vermögensanlage im Sinne des ..., sind sie jedoch hypothekarisch gesichert, so sind sie ...ie die Hypothek aufzuwerten, ausgenommen: einmal ...ldforderungen, die nach dem 31. Dezember 1911 ... sind, sie sind nach § 242 BGB. — höher oder niedriger ...verten. Diese lange Zeit festliegenden hypothekarisch ...n Kaufgeldforderungen sind zu Vermögensanlagen ge-... An Stelle des 31. Dezember 1918 in der 1. Durchfüh-...rdnung ist im Entwurf der 31. Dezember 1911 gesetzt, ... Gläubiger während des Krieges durch die Notgesetze, ...rch die Geldentwertung in der freien Verfügung über ... behindert war. Zweitens wird eine Aufwertung der ...nen Forderung nach allgemeinen Grundsätzen noch u. U. ...n, wenn das sichernde Recht eine Sicherungs-...ek ist, wenn also der akzessorische Charakter der ... Sicherung klar zutage tritt. Die Sicherungshypothek ...ktisch meist bei gegenseitigen Verträgen angewandt ... B. bei Forderungen von Bauhandwerkern, solchen aus ...cent und anderen Nicht-Vermögensanlagen. Es wäre ...wollte man — wie bisher — den, der sich für eine For-...s seinem gegenseitigen Vertrage eine Sicherungshypo-...ellen ließ, deshalb in der Aufwertung viel schlechter ... den, der diese Vorsichtsmaßregel nicht traf. Wäre frei-...durch Sicherungshypothek gesicherte Forderung auch ... Vorschrift des § 1 Abs. 2 Ziff. 4, wonach die durch Hypo-...herten Forderungen als Vermögensanlagen gelten, eine ...sanlage im Sinne des Entwurfs, so tritt die Regelauf-...ein.

...weichung muß in allen Fällen vor dem 1. Januar 1926 ...ufwertungsstelle beantragt sein, auch darf die Forde-...ußer in den Sonderfällen des Erwerbs nach § 2 Abs. 2 ...om ursprünglichen Gläubiger nicht vor dem 14. Februar ...inen anderen übergegangen sein (§ 3 Abs. 2 und 3).

...nsprüche aus Inhaber- und indossabeln ...verschreibungen werden nach § 4 d. E. — ohne ... auf eine etwaige hypothekarische Sicherung — auf ...Goldmarkbetrags aufgewertet. Auch hier u. U. Herab-...es Aufwertungsbetrags auf Antrag des Schuldners nach ... 1 Satz 6—8, auch hier wird der Goldmarkbetrag mit ... Meßzahl ermittelt. Dabei ist maßgebend der Tag der ...der Schuldverschreibung; bei Ausgabe vor dem 1. Ja-... ist Nennbetrag = Goldmarkbetrag. Im übrigen ist da-...gt, daß alle Gläubiger gleich behandelt werden, eine ...ung über Höhe der Aufwertung (Festlegung des Aus-... wie über Herabsetzung des Aufwertungsbetrags wirkt ...gegen alle, auch die am Verfahren nicht beteiligten .... Auch bei den Schuldverschreibungen ist zu beachten, ...ypothek nicht höher aufgewertet wird als die durch sie ... Schuldverschreibung (§ 1 Abs. 1 Satz 5). Der Ent-...t also ausnahmslos eine Aufwertung, insbesondere der Industrieobligationen auf höchstens 15 % vor, wohl mit Rücksicht auf die Belastung der Wirtschaft infolge des Dawes-Gutachtens.

V. Bei den Pfandbriefen usw. (§ 1 Abs. 2 Ziff. 5; § 6), bei den Guthaben bei öffentlichen oder unter Staatsaufsicht stehenden Sparkassen (§ 1 Abs. 2 Ziff. 8; § 7) und Versicherungsansprüchen (§ 1 Abs. 2 Ziff. 9; § 8) werden sich nach dem Entwurfe, vor allem mit Rücksicht auf die Zusatzaufwertung der Hypotheken, auf die Zinserhöhung des § 5 d. E. (s. u. VI.), auf die Regelung des § 11 d. E. (Rückwirkung) und auch auf die Aufwertung der öffentlichen Anleihen erheblich höhere Teilungsmassen ergeben als bisher.

Für die genannten Gebiete werden in den §§ 6—8 d. E. im wesentlichen nur Grundsätze aufgestellt, die Einzelregelung obliegt bei den Pfandbriefen der Reichsregierung, bei den Sparkassenguthaben den Länderregierungen, bei den Versicherungen der Aufsichtsbehörde.

VI. § 5 d. E. behandelt die Fragen der Stundung und der Verzinsung der aufgewerteten Hypotheken usw. und der hypothekarisch usw. gesicherten Rechte. Das Moratorium hierfür ist weiter als Begünstigung für den Schuldner ausgestaltet. Der Schuldner kann in jedem Falle — also ohne Rücksicht auf etwaige andere Vereinbarungen — unter Einhaltung einer dreimonatlichen Kündigungsfrist zahlen, wobei Zinsen nur bis zum Zeitpunkte der Zahlung verlangt werden können (andere 3. Steuernotverordnung!), er braucht aber nicht vor dem 1. Januar 1932 (Zeitpunkt ist geblieben) zu zahlen. Der Anregung, zur Vermeidung einer übermäßigen Geldbewegung im Jahre 1932 die Umwandlung von Hypotheken in Tilgungshypotheken vorzunehmen, entspricht der Entwurf nicht, er läßt dem Schuldner jedoch die Möglichkeit der Ratenzahlung bis spätestens 1. Januar 1935; der Schuldner muß dann jedoch bis 1. Januar 1927 den entsprechenden Antrag stellen und er kann dann zur Ratenzahlung schon ab 1. Januar 1930 angehalten werden.

Die Zinszahlung ruht bis 1. Januar 1925. Die von da ab zu zahlenden Zinssätze sind erhöht: sie betragen bis 1. April 1925 2 %, bis zum 1. April 1926 4 %, von da ab 5 %, jedoch nicht mehr als die vertragsmäßigen Sätze. Tilgungsquoten ruhen bis zum 1. Januar 1926.

Besonderes gilt für die Zusatzaufwertung: sie kann nicht vor dem 1. Januar 1940 verlangt werden, der Schuldner kann aber früher zahlen (wie oben). Die Verzinsung ruht hier bis 1. Januar 1928, von da gilt der vereinbarte Zinssatz, höchstens jedoch 5 %. Tilgungsquoten ruhen bis zum 1. Januar 1928.

VII. Die Vorschriften über das Verfahren vor den Aufwertungsstellen sind im wesentlichen unverändert: über Streitigkeiten wegen der Höhe der Aufwertung der im § 1 Abs. 2 d. E. aufgeführten Ansprüche sowie über Anträge der Schuldner auf Herabsetzung des Aufwertungsbetrags wird ausschließlich von der Aufwertungsstelle entschieden. Dies ist jetzt regelmäßig das Amtsgericht (vgl. 2. und 5. Durchführungsverordnung zur 3. Steuernotverordnung) und wird es wohl auch bleiben. Gegen die Entscheidung der Aufwertungsstelle — die zunächst eine gütliche Einigung zu versuchen hat — ist, aber nur wegen Gesetzesverletzung, Beschwerde an das Oberlandesgericht gegeben. Soweit nicht im § 9 d. E. ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, richtet sich das Verfahren nach dem Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit. Neu ist die besondere Ermächtigung der Reichsregierung zum Erlaß von besonderen Verfahrensbestimmungen für das Aufwertungsverfahren (9 Abs. 8 Halbsatz 2). Der Entwurf behält außerdem die Möglichkeit einer Vereinbarung der Zuständigkeit der Aufwertungsstelle für nicht notwendig dorthin gehörige Aufwertungsstreitigkeiten bei (§ 9 Abs. 7).

VIII. Wichtige Neuerungen weist der § 11 d. E. auf, der die Frage der Bedeutung eines Vorbehalts bei Annahme einer Geldleistung und die Aufwertung vorbehaltlos angenommener Geldleistungen behandelt. Der § 11 der 3. Steuernotverordnung hat zahlreiche Zweifel in Rechtsprechung

und Schrifttum auftauchen lassen, hat aber außerdem auch nicht befriedigt. Der Entwurf behandelt deshalb den fraglichen Stoff in den §§ 11 und 11a viel ausführlicher und abweichend von der bisherigen Regelung.

Wichtig ist die Frage vor allem bei den durch dingliche Rechte gesicherten Forderungen, insbesondere der Hypothek. Da werden jetzt die Grundgedanken des BGB. durchgeführt: erlischt die persönliche Forderung, so verliert der Gläubiger die Hypothek, diese wird regelmäßig Eigentümergrundschuld. Die Frage der Aufwertung der Hypothek, also des dinglichen Rechtes, ist demnach abhängig vom Bestehen der persönlichen Forderung. Hat sich also der Gläubiger bei Annahme der Leistung seine Rechte vorbehalten, so ist die Forderung nicht erloschen, ebensowenig die Hypothek, und beide sind aufzuwerten; die Hypothek jedoch dann n i c h t, wenn der Gläubiger auf i h r e Aufwertung ausdrücklich verzichtet hat. Hat sich der Gläubiger bei Annahme der Geldleistung zur Tilgung der persönlichen Forderung nichts vorbehalten, so ist die Forderung erloschen und wird ebensowenig wie die Hypothek aufgewertet; das einmal verlorene Recht kann er sich auch nicht durch Vorbehalt bei der Löschungsbewilligung für die Hypothek wieder verschaffen. Das bedeutet eine erfreuliche Klärung dieser schwierigen Streitfrage, zugleich aber eine starke Beschränkung der Aufwertung. Diese Beschränkung wird mehr als gutgemacht durch § 11 Abs. 2 d. E., wonach den Fällen der Annahme mit Vorbehalt die Fälle gleichgestellt sind, in denen der Gläubiger die Leistung erst nach dem 31. Dezember 1922 o h n e Vorbehalt vorgenommen hat. In diesen Fällen der Annahme o h n e Vorbehalt findet eine Aufwertung in Höhe der Hälfte der sich nach den sonstigen Vorschriften des Entwurfs ergebenden Beträge statt. Diese Vergünstigung für die Gläubiger gilt jedoch nicht, wenn die Leistung auf seine Kündigung hin erfolgt ist und auch dann nicht, wenn diese Regelung im Einzelfall eine unbillige Härte für den Schuldner bedeutete. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, entscheidet notfalls die Aufwertungsstelle.

Diese im § 11 Abs. 2 d. E. geregelte sogenannte „Rückwirkung" soll demjenigen Gläubiger zugute kommen, der seinem Schuldner nicht selbst gekündigt hatte und die ihm angebotene Leistung vor allem mit Rücksicht auf die zuerst im Januar 1923 abgegebene Regierungserklärung, daß eine Aufwertung nicht zu erwarten sei, in der Zeit der schlimmsten Inflation annehmen zu müssen glaubte. Diese einschneidende Neuerung zugunsten des Gläubigers kann aber u. U. eine unbillige Härte für den Schuldner werden, deshalb findet die „Rückwirkung" nicht statt, wenn z. B. der Schuldner trotz müheloser Abstoßung der Hypothek im Jahre 1923 im übrigen durch die Inflation schwere Vermögensverluste erlitten hat, während der Gläubiger, obwohl er seine Hypothek in wertlosen Scheinen ausgezahlt bekam, im übrigen in guter Vermögenslage ist.

Daß bei all diesen Aufwertungen der seinerzeit schon gezahlte Betrag (in Höhe des Goldmark- oder u. U. des Nennbetrags) anzurechnen ist, ist im § 11 Abs. 3 d. E. ausdrücklich gesagt.

Ist das Recht, z. B. die Hypothek, im Grundbuch gelöscht, und ist sie nach § 11 Abs. 1, weil sich der Gläubiger bei Annahme des Geldes zur Tilgung der persönlichen Forderung seine Rechte vorbehalten hat, oder auch nach Abs. 2 nach den Grundsätzen der Rückwirkung aufzuwerten, so erhält sie ihren bisherigen Rang, soweit nicht die Vorschriften über den öffentlichen Glauben des Grundbuchs (§ 892 BGB.) entgegenstehen (§ 11 Abs. 4 d. E.)

Es seien hier zwei Beispiele aus den Erläuterungen zum Entwurf eingefügt:

a) Der Eigentümer A. hat am 1. Februar 1923 dem Gläubiger B. eine Vorkriegshypothek (in der ersten Hälfte des Grundstückswerts) von 100 000 ℳ zurückgezahlt; der Goldwert der Zahlung betrug rund 13,50 GM. B. hat einen wirksamen Vorbehalt gemacht. Die Hypothek ist am 15. Februar 1923 gelöscht. Am 1. Januar 1924 hat C. an dem Grundstück eine Hypothek von 8000 Goldmark gutgläubig erworben. Der Gegenwartswert des Grundstücks ist 60 000 Reichsmark.

Die Rechtslage ist folgende:

Die Hypothek des B. wird aufgewertet auf 15 % Zusatzaufwertung von 100 000 ℳ = 25 000 GM — 13[,50] = 24 986,50 GM. Die Aufwertung von 24 986,50 ℳ [ist im] Grundbuch hinter der Hypothek des C. einzutragen, [dabei] ist dem Eigentümer die Befugnis vorzubehalten, m[it dem] Range vor 10 000 GM (Zusatzaufwertung) ein R[echt in] Höhe von 7013,50 RM einzutragen. Dieser Betrag [berech]net sich wie folgt: $\frac{60\,000}{2}$ — (8000 GM des C. + 15 [% von] 100 000 ℳ des B. — 13,50) = 22 986,50 GM.

b) Der Fall liegt wie zu a; B. hat jedoch keinen Vo[rbehalt] gemacht.

Die Hypothek des B. wird infolge der Rückwirku[ng auf]gewertet auf 12 500 GM $\left(\frac{25}{2}\,\%\right)$ — 13,50 = 12 486,50 [GM].

Die Aufwertung von 12,486,50 GM ist im Grundbuch [hinter] der Hypothek des C. einzutragen, dabei ist dem Eig[entümer] die Befugnis vorzubehalten, mit dem Range vor 5000 G[M (Zu]satzaufwertung) ein Recht in Höhe von 14 513,50 [RM ein]zutragen. Dieser Betrag berechnet sich wie folgt:

$\frac{60\,000}{2}$ — (8000 GM des C. + $7\frac{1}{2}$ % von 100 000 des B. — [13,50]) = 15 486,50 GM.

Über diese Bestimmungen des § 11 d. E. hinaus find[et] Aufwertung wegen ungerechtfertigter Bereicherung, a[n]fechtung wegen Irrtums oder aus anderen Rechtsgründe[n] statt (§ 11a d. E.).

V e r g l e i c h e, die den Zweck hatten, den Streit o[der] Ungewißheit über die Höhe des infolge der Geldentwert[ung zu] zahlenden Betrags zu beseitigen, bleiben nach § 13 d. E. [unbe]rührt, die Bestimmungen d. E. sind also nicht zwingenden [Rechts]. Beibehalten ist die bisherige Bestimmung, wonach a[uch der] v e r e i n b a r t e Aufwertungsbetrag in den Grenzen [der Be]stimmungen des Entwurfs (also in der Regel 25 %) ding[lich ge]sichert wird. Ebenso bleiben nach § 14 d. E. r e c h t s[kräf]t i g e E n t s c h e i d u n g e n unberührt mit Ausnahme [der in] § 11 Abs. 2 d. E. geregelten Fälle der Rückwirkung. [Hat der] Gläubiger nach diesen Vorschriften ein Recht auf Aufw[ertung], so steht dem die rechtskräftige Entscheidung nicht e[ntgegen], denn es wäre unbillig, jemanden, dessen Widerstand ge[gen die] Annahme von Papiermark zur Tilgung seiner Forderu[ng] durch ein Urteil gebrochen werden mußte, schlechter zu [stellen] als den, der die Papiermark, wenn auch wahrscheinlich [mit] Resignation, aber doch ohne Vorbehalt angenommen hat.

Im Art. II § 3 d. E. ist noch betont, daß die in § 13, [14] enthaltenen Vorschriften über die Wirksamkeit von Ver[gleichen] und Entscheidungen sich auch auf die nach Erlaß der 3. [Steuer]notverordnung geschlossenen Vergleiche und ergangene[n Ent]scheidungen bezieht.

IX. Der Entwurf wird jetzt, wie eingangs gesagt, [von den] maßgebenden Körperschaften beraten. Seine Gesetzw[erdung] wird nicht glatt vor sich gehen, bereits mehr als ein [...] Abänderungsvorschläge liegen dem Reichstage vor. We[lche Ge]stalt er aber auch annehmen mag, es ist jedenfalls leb[haft zu] begrüßen, daß mit Vorlage des Entwurfs der entsch[eidende] Schritt zur — auch nach den bestimmten Erklärungen der [Reichs]regierung — e n d g ü l t i g e n Regelung des Inflationsna[chteils] gemacht ist. Daß die Regelung des Entwurfs zum T[eil] verwickelt ist, liegt jedenfalls zum größten Teile am St[off; ein]zelnes mag vereinfacht werden können (z. B. einheitliche [Z...]regelung für Aufwertungsbetrag und Zusatzaufwertung); in allem muß aber doch anerkannt werden, daß der Entw[urf eine] gute Grundlage gibt für die wirtschaftliche Besser[ung] der Gläubiger und für eine von den bisherigen Mänge[ln f]reie rechtlich klare Regelung des Stoffes. Die Kritik, die [...] wird, mag sich im vorliegenden, schwierigen Falle beson[ders vor] Augen halten: e s a l l e n r e c h t z u m a c h e n, i s[t eine] K u n s t, d i e n i e m a n d k a n n.

Die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. in Berlin und ihre Zweigniederlassungen.

Von Geh. Regierungsrat i. R. **Polomski** in Breslau.

.. ler Loslösung der Reichseisenbahnen von dem allgemeinen ..haushalt durch die Notverordnung vom 12. Februar 1921 ..eiterhin mit ihrer kaum ein halbes Jahr danach folgenden ..ndlung in eine wirtschaftliche Erwerbsgesellschaft, die ..he Reichsbahn-Gesellschaft, ergab sich für das umgestellte ..ehmen das Bedürfnis, den Geldverkehr in den Reichs..rektionsbezirken bankmäßig auszugestalten und die bank.. Verwaltung der Gelder möglichst unter eigene Regie zu ..n. Es gab hierzu zwei Wege: Entweder Schaffung eines .. Bankinstituts oder Anschluß an ein größeres Bank..ehmen. Gewählt wurde der letztere, und zwar der An.. an die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank, mit der die ..bahn schon in Geschäftsverbindung stand.

.. Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank war im Juni 1923 als ..gesellschaft mit einem Aktienkapital von 1500 Millionen ..mark *gegründet* worden. Ihr Sitz ist Berlin. Nach ..Satzungen ist Gegenstand des Unternehmens die Ausübung ..Art bankgeschäftlicher Tätigkeit. Sie hat aber von vorn.. ihre Tätigkeit besonders auf die Entwickelung des ..stundungsgeschäftes durch Gewährung von Frachtkrediten ..et. Die Eisenbahnverwaltung hatte nämlich mit ihr einen ..g geschlossen, durch den die Bank das Recht erhielt, für ..unden Zahlungen an Eisenbahnkassen derart zu leisten, ..re Anweisungen über die geschuldeten Frachtbeträge an ..gsstatt angenommen werden. Diese schon bestehende ..ftsverbindung bildete gleichsam die *Brücke zu dem* ..eren *Geldverkehr* mit der Reichsbahnverwaltung, .. kam für diese nur darauf an, durch Beteiligung an der ..einen möglichst weitgehenden Einfluß an ihrer Geschäfts..ung zu gewinnen. In der Generalversammlung der Bank .. September 1924 wurde das Papiermarkkapital auf ..lionen Goldmark zusammengelegt und gleichzeitig eine ..serhöhung um 500 000 Goldmark, also zusammen auf ..nen Goldmark, beschlossen. Die neuen Aktien übernahm ..nkhaus S. Bleichröder mit der Verpflichtung, 250 000 *M* ..en Aktionären zum Bezuge anzubieten und den Rest den .. das Bankkonsortium eintretenden Großbanken, nämlich ..utschen Bank, der Darmstädter und Nationalbank, der ..rz- und Privatbank und der Reichs-Kredit-Gesellschaft, ..rlassen. Nach Ausübung des Bezugsrechts für die schon ..m Besitz befindlichen Aktien und unter Hinzurechnung ..r erworbener Aktien erlangte die Reichsbahn schließlich ..ktienbesitz von 70 % des Grundkapitals. 20 % der Aktien ..n sich im Besitz der Großbanken, so daß nur 10 % noch ..emeinen Verkehr stehen.

..Sicherheit des Geldverkehrs der Bank wurde durch eine ..fsichtsrat erlassene *Geschäftsordnung* festgelegt, ..genau bestimmt ist, zu welchen Geschäften des Vorstandes ..stimmung des Aufsichtsrats einzuholen ist. Die ständige ..chung der Geschäftsführung wurde einem Ausschuß über.. der aus den beiden Vorsitzenden und vier Mitgliedern ..fsichtsrats besteht und dessen Anordnungen der Vorstand .. jeder Weise zu fügen hat. Bei der Anlegung der ihr von ..ichsbahn zufließenden Gelder hat die Bank die Pflicht, ..ßerste Liquidität zu halten und alle Sicherheitsmaßnahmen ..lten, die ihr von der Reichsbahnverwaltung vorge..en sind. Dabei muß sie darauf bedacht sein, daß die von ..zulegenden Gelder der Reichsbahnverwaltung eine gute ..sung bringen.

..r der Gewähr für die nötige Sicherheit der Gelder geht ..*uptziel* dahin, die Geldbestände der Reichsbahnver.. möglichst schnell und lange zinstragend arbeiten zu .. sowie daß verfügbare Bestände in den Eisenbahnkassen .. der doch nur die unumgängliche Zeit liegen bleiben.

..Verkehrs-Kredit-Bank hatte schon früher für ihr Fracht..ngsgeschäft am Sitze jeder Reichsbahndirektion „Abrechnungsstellen“ errichtet, bei denen die Stundungsnehmer mit der Bank und diese wiederum mit der Reichsbahn abrechneten. Diese Abrechnungsstellen sind in *Zweigstellen* der Deutschen Verkehrs-Kreditbank umgewandelt worden.

Sie sind seitdem neben ihrer Eigenschaft als Träger des Frachtstundungsverfahrens in den einzelnen Reichsbahndirektionsbezirken die hauptsächlichsten Vermittler des Bankverkehrs zwischen den Eisenbahn-Hauptkassen sowie den örtlichen Einnahmekassen, nämlich den Stations- und Werkkassen einerseits und der Zentralkasse der Reichsbahn in Berlin andererseits. Sie haben für die Hauptkasse ein Konto eingerichtet. Diesem Konto leiten die Eisenbahnkassen so schnell wie möglich ihre verfügbaren Einnahmen zu, soweit sie nicht zur Bestreitung der laufenden Ausgaben nötig sind. Die Eisenbahn-Hauptkassen können über ihre Bestände auf dem Konto jederzeit und ohne Einschränkung verfügen. Das gleiche Recht bleibt auch der Zentralkasse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewahrt.

Die Zweigstellen haben die Aufgabe, alle bankmäßigen Geschäfte für die Reichsbahndirektionen zu erledigen, insbesondere Zahlungen zu leisten, Schecks einzulösen und dergleichen. Sie haben auch an Dritte für Rechnung der Reichsbahndirektionen nach näherer Anweisung bargeldlose Zahlungen auszuführen. Drahtliche und telephonische Zahlungsaufträge sind unzulässig und ungültig.

Der in den Augen springende *Vorteil* aus der ganzen Einrichtung für die Reichsbahnverwaltung ist der, daß ihre flüssigen Gelder jetzt von den örtlichen Einnahmekassen möglichst bald dem Zinsertrage zugeführt werden und auf diese Weise der Reichsbahn eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle erschlossen wird, die sie zur Abbürdung der schweren Reparationslasten gut gebrauchen kann. Früher hatten die Gelder einen längeren ertragslosen Weg von den örtlichen Einnahmekassen über die Reichsbank (Reichsbank-Girokonto) zur zuständigen Eisenbahn-Hauptkasse und von dieser wiederum über die Reichsbank zur Reichshauptkasse in Berlin zurückzulegen, ehe sie erst von dieser einer bankmäßigen Verwertung zugeführt werden konnten. Jetzt verkürzt sich dieser Weg durch Überweisung seitens der örtlichen Einnahmekassen direkt an die betreffende Zweigstelle, bei der sie sofort zinstragend arbeiten. Dieser verkürzte Weg gereicht auch dem allgemeinen Wirtschaftsleben zum Vorteil, insofern, als sich die Eisenbahngelder nicht mehr an einem Ort (Berlin) zur bankmäßigen Verwertung zu sammeln brauchen, sondern durch die Zweigstellen der Deutschen Verkehrs-Kreditbank über alle Gaue des Deutschen Reiches verteilt werden, so daß auch der *allgemeine Geldverkehr daraus Nutzen ziehen kann.* Von diesen Gesichtspunkten aus erhebt sich die *Frage*, ob nicht auch das andere große Verkehrsinstitut des Deutschen Reiches, die *Post*, die Deutsche Verkehrs-Kreditbank sich zunutze machen könnte. Auch die Post hat flüssige Gelder zu verwalten. Wenn auch die Deutsche Verkehrs-Kreditbank gegenwärtig in der Hauptsache als eine Bankabteilung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu betrachten ist, so bleibt sie doch immer ein auf eigenen Füßen stehendes Bankunternehmen, das natürlich auch der Verwertung anderer Gelder, z. B. der Postgelder, dienen könnte.

Der Hauptgeschäftszweig der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank und ihrer Zweigstellen und gerade derjenige Geschäftszweig, der die Allgemeinheit, namentlich die Geschäftswelt, besonders interessiert, ist das neue *Frachtstundungsverfahren* Die Zweigstellen stunden Verkehrstreibenden Frachten, Expreßgutgebühren und die sonstigen der Bahn tarif- oder vertragsmäßig zustehenden Forderungen, namentlich auch Nebengebühren, Frachtzuschläge und Anschlußgebühren dadurch, daß sie gegen Sicherheit Anweisungshefte ausgeben, die auf einen be-

stimmten Stundungshöchstbetrag lauten und deren einzelne Anweisungen von den Güter-, Eilgut- und Expreßkassen auf besondere Anweisung der Reichsbahnverwaltung auch von anderen Eisenbahnkassen an Zahlungsstatt angenommen werden. Die Stundungsnehmer rechnen nach Ablauf einer halbmonatlichen Periode am 1. und 16. eines Monats ab. Seit dem 1. März 1925 ist dieses Frachtstundungsverfahren obligatorisch geworden. Die bahnamtliche „monatliche" Frachtstundung mit ihren wöchentlichen Abschlagszahlungen, bei 6 ‰ Gebühr von der Wochenfrachtschuld, ist aufgehoben. Bestehen geblieben ist nur die „eintägige Frachtstundung", jedoch lediglich für die Verfrachter, die sie bisher genossen. Neben der eintägigen Frachtstundung kann in sinngemäßer Anwendung ihrer Bedingungen bahnamtliche Stundung nur noch im Wege der neugeschaffenen sogenannten summarischen Frachtvorauszahlung gewährt werden. Dieses Frachtstundungsverfahren kommt mit der Gebühr von 3 ‰ des halbmonatlichen Frachtenkredits und mit der Ersetzung der — der Reichsbahn ehedem bei Zahlungsverzug verfallenden — Vertragsstrafe von täglich ¼ % durch bankübliche Verzugszinsen den Wünschen weiter Kreise der Verkehrstreibenden entgegen. Darüber hinaus bietet es dem Stundungsnehmer einmal den Vorteil der Ersparung eines Gegenkontos, weil die Kontrolle durch die Anweisungshefte selbst erfolgt; vor allem aber besitzen die Anweisungen den Vorzug der Freizügigkeit, d. h. sie werden bei jeder beliebigen Güterabfertigung im Reichsbahngebiet angenommen, so daß beispielsweise Unternehmungen mit verzweigten Betrieben ihre Frachtzahlungen an einem Orte zentralisieren können. Für die Reichsbahn liegt der Vorteil des Bankstundungsverfahrens in dem Wegfall der besonderen Kontenführung, der Abstimmung von Stundungskonto und Gegenkonto, des telephonischen Abrufs der Wochenschuld, der Einziehung rückständiger Frachten, der Berechnung und Einziehung der Vertragsstrafen und der Verwaltung der Kautionen.

Im einzelnen gilt für die Frachtzahlung durch den Stundungsnehmer und weiterhin für seine Abrechnung mit der Verkehrs-Kreditbank folgendes:

Der Stundungsnehmer unterschreibt die nächste freie Anweisung im Heft blanko und gibt das Heft mit dem Frachtbrief am Schalter der Abfertigung ab. Der Abfertigungsbeamte zieht für den Bankstundungsnehmer auf dem im Heft verbleibenden, zur Anweisung gehörenden Stamm den Betrag, auf den die Anweisung lautet (neugestundeter Betrag), von der verfügbaren Stundungssumme ab und trägt die noch verfügbar bleibende Stundungssumme ein. Er vollzieht und stempelt die Anweisung nebst Stamm und gibt nach Entnahme der Anweisung das Heft zurück. Anweisungshefte müssen von der Abfertigung auch dann angenommen werden, wenn sie auf einen am Frachtvertrage unbeteiligten Dritten lauten. Bankstundungsnehmer mit Gleisanschluß haben das Heft bei der Abfertigungsstelle zu hinterlegen. Dasselbe gilt für Bankstundungsnehmer, die ihre Tagesschuld der Einfachheit halber nur einmal mit einer Anweisung zu bezahlen wünschen. In hinterlegten Heften müssen alle Anweisungen im voraus unterschrieben werden. Aus ihnen entnimmt die Abfertigung täglich nur eine Anweisung, die sie über die gesamte, von ihr festzustellende Tagesschuld ausfüllt. Hinterlegte Hefte können jederzeit gegen andere ausgewechselt werden. Wer insbesondere mehrmals täglich Sendungen aufgibt oder erhält, nimmt daher für jede Monatshälfte zweckmäßig mehrere Hefte, die er abwechselnd gebraucht. Dadurch behält er ständig den Überblick über den Frachtenverbrauch. Barvorschüsse und fällige Nachnahmen werden auf Verlangen a[...] Schuld angerechnet. Etwaige Guthaben können bei der nä[...] Zahlung berücksichtigt werden, wenn das Heft hinterle[...] Dem Bankstundungsnehmer sind, wie allen anderen Ver[...]treibenden, auf Verlangen Abschriften von Verrechnung[...]weisen (Freibetragsnachweis, Nachnahmenachweis, V[...]nungskarte) nach den allgemeinen Bestimmungen auszuhän[...] Auf Verlangen haben die Abfertigungsstellen die bei den [...] hinterlegten Anweisungshefte am 1. und 16. jeden Mona[...]mittelbar an die Abrechnungsstellen zu senden. Der Ban[...]dungsnehmer hat zu diesen Terminen seine Schuld bei de[...]kehrs-Kreditbank zu begleichen. Nicht hinterlegte, in d[...]gelaufenen Monatshälfte benutzte Hefte hat der Bankstun[...]nehmer selbst am 1. und 16. jeden Monats der Abrechnung[...] oder ihren Beauftragten zur Abrechnung zu übermittel[...] gleichzeitig zu diesen Zeitpunkten den geschuldeten [...] nebst Gebühr einzuzahlen. Im Interesse der Bankstun[...]nehmer wird die Bank tunlichst an den großen Plätzen [...] Reichsbahndirektionsbezirks eine oder mehrere Bankstell[...] Einzahlungsstellen schaffen, an denen die Stundungsbeträ[...] ihre Rechnung erlegt werden können. Soweit eine solch[...]liche Zahlstelle nicht vorhanden ist, müssen die Bankstun[...]nehmer den fälligen Betrag selbst oder durch ihre Bank, [...]stens am 1. und 16. jeden Monats durch Reichsbankgiro a[...] Weg bringen oder die Schuld durch Übersendung eines V[...]nungsschecks auf einer am Sitz der zuständigen Abrech[...]stelle befindlichen Bank ausgleichen.

Nach Bezahlung des Stundungsbetrages jeder abgelaufen[...]natshälfte bescheinigt die Abrechnungsstelle auf der Rü[...] des im Heft verbliebenen zuletzt benutzten Stammes mit S[...] und Unterschrift, daß „das Anweisungsheft für den Stun[...]höchstbetrag von . . . . ℳ wieder benutzt w[...] kann".

Von Interesse dürfte noch sein, die Namen der Aufsich[...] und Vorstandsmitglieder der Deutschen Verkehrs-Kred[...] A.-G. zu erfahren.

Mitglieder des Aufsichtsrats sind: Ex[...] Fischbeck, Staatsminister a. D., Vorsitzender, Ho[...] Ministerialdirektor a. D., stellvertretender Vorsitzender, [...] von Batocki, Königsberg, Mitglied des Verwaltungsra[...] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Bergmann, Staats[...]tär a. D., Werner von Bleichröder, Bodenheime[...] schäftsinhaber der Darmstädter und Nationalbank A.-G[...] Fischer, Staatssekretär, Reichsfinanzministerium, M[...] des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellscha[...] Fischer, Direktor der Commerz- und Privatbank [...] Forthmann, Generaldirektor, Dr. Frisch, Geheim[...]gationsrat a. D., Direktor der Dresdener Bank, Dr. Gr[...] Präsident der Handelskammer Breslau, Dr. Hecker, Ge[...]direktor, Dr. von Hertel, Reichsbahndirektionspräsiden[...] Augsburg, Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen [...]bahn-Gesellschaft, Dr. Jahn, Ministerialdirektor (De[...] Reichsbahn-Gesellschaft), Millington-Herrmann, [...]merzienrat, Direktor der Deutschen Bank, Ott, Generaldi[...] Köln, Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reich[...]Gesellschaft, Prins, Ministerialrat (Deutsche Reichsba[...]sellschaft), Ritscher, Direktor der Reichs-Kredit-Gesel[...] A.-G., Dr. Scheu, Ministerialrat (Deutsche Reichsbahn-[...]schaft), Dr. Paul von Schwabach, Thieme, Ge[...] Oberfinanzrat, Verwaltungsrat der Kur- und Neumärk[...] Ritterschaftlichen Darlehnskasse, Dr. von Winter[...] Hauptritterschaftsdirektor, Landrat a. D., Verwaltungsr[...] Kur- und Neumärkischen Ritterschaftlichen Darlehnska[...]

Vorstandsmitglieder sind: Dr. Prerauer, [...] Schaewen, Eisenbahndirektionspräsident a. D., S[...]singer.

Bücherschau.

— **Hilfsbuch für elektrische Licht- und Kraftanlagen.** 2. Ausgabe 1925. Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft Berlin.

Das von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft herausgegebene Hilfsbuch soll durch seine zahlreichen Winke und Erfahrungswerte den Fachmann bei dem Entwurf, der Ausführung und dem Betriebe elektrischer Licht- und Kraftanlagen unterstützen und die sachgemäße Anwendung aller elektrotechnischen Erzeugnisse fördern. Dem Nichtfachkundigen ist daneben Gele[...] geboten, sich über elektrotechnische Bezeichnungen in kü[...] Form zu unterrichten.

Diese zweite Ausgabe ist dem jetzigen Stand der Tech[...] gepaßt und durch den Ausbau bereits früher behandelte[...] die Aufnahme neuer Gebiete vervollständigt worden. Da[...] ist reich mit Abbildungen versehen und wird allen Prak[...] ein willkommener Führer sein.

Die königl. ungarischen Staatsbahnen in den letzten Jahren und ihre neueste Organisation.

Von **Dionysius von Kelety,** Staatssekretär, Direktionspräsident der königl. ungarischen Staatsbahnen.

(Schluß.)

ie aus Abbildung 5 ersichtlich ist, war der Verkehr der tsbahnen sowohl im Frieden als auch heute nur in gewissen spannen gleichmäßig lebhaft, was im landwirtschaftlichen akter Ungarns seine Begründung findet, das heißt, es fehlt gleichmäßige Unterhalt des Verkehrs, der in den indu-llen Ländern selbstverständlich ist. In jedem Jahre er-int das Verkehrsminimum von Februar—März und das imum von September—Oktober, und diese Gesetzmäßigkeit auch die ungleichmäßige Verteilung des Verkehrs der ver-melten Staatsbahnen zur Folge.

i einem Bahnbetrieb, in welchem in der Zeitspanne zwischen „besten" und „schlechtesten" Monaten in der Menge der be-rten Güter eine Abweichung von 45 % und in den Ein-nen eine Abweichung von 55 % zutage tritt, ist es natürlich, die Abgänge der Einnahmen in der ersten Hälfte des Ka-erjahres durch die aus den Mehrleistungen der besseren ate sich ergebenden Einnahmen Deckung finden müssen, hen Umstand die zeitweiligen Ergebnisse des Monats Fe-r in betrübender Weise bestätigen. Übrigens waren es die en ersten sechs Monaten erzielten Einnahmenüberschüsse, auch zur Deckung der Investierungen von rund 10,5 Millionen nen dienten, denn ohne diese Überschüsse wären wir bereits auf diesem Gebiete ins Stocken geraten, nachdem uns die eise Deckung für die Investierungen vom Staate erst im uar des laufenden Jahres zur Verfügung gestellt wurde.

e Gestaltung des Güterverkehrs ist übrigens aus Abbildung 5 näher ersichtlich. Die unteren Blättchen deuten die auf unsere eigenen Strecken entfallenden Güteraufgaben nd die punktierten Zusätze die Menge der von den fremden nen eingetretenen Güter. Wenn wir den Durchschnittsver-des Jahres 1913 mit 100 bezeichnen, so entspricht unser Ge-verkehr in den Jahren von 1919 bis 1924 der Reihe nach , 18, 27,8, 36,5, 40,6 und endlich im Jahre 1924 41,4 % des ehrs des ganzen Netzes in Friedenszeiten. Bis zum Jahre ist demnach der Aufschwung schön und gleichmäßig, das lute Minimum aber zeigt sich in den Monaten April bis Juli Jahres 1919 als beredtes Zeugnis für die Ergebnisse der ialen Produktion"!

if das Ende des Jahres 1919 und auf den Anfang des Jahres fällt die rumänische Besetzung, und nach deren Aufhebung nt dann ein immer lebhafterer und andauernder Aufschwung Verkehrs, welcher zugleich auch die Fort-ritte in den Neuaufbau-Arbeiten der Staats-nen ersichtlich macht. Von 1923 bis 1924 entspricht Steigerung nur mehr 0,8 % im Gegensatz zu der 6—9pro-gen Steigerung der vorhergehenden Jahre. Sehr bedenklich eint uns die Tatsache, daß die Leistungen des Verkehrs in Jahren 1923 und 1924 beinahe gleich sind, denn, wie er-lich, war im Jahre 1923 bei sehr günstiger Getreideernte Ernte der Hackfrüchte und Futterpflanzen sehr schwach, da-n im Jahre 1924 die Getreideernte sehr gering, die Ernte Hackfrüchte und Futterpflanzen aber verhältnismäßig gün-ausgefallen. Die Verhältnisse im Gewerbe und Handels-n zeigen in den erwähnten zwei Jahren keine besonders nfällige Abweichung voneinander, so daß man den Verkehr Jahres 1923 und 1924 vorläufig nahezu als mittleres Durch-ttsmaß der Produktionsfähigkeit des Landes betrachten .

große Depression der letzten Monate beginnt sich auch erkehr von Januar und Februar 1925 fühlbar zu machen, z. B. im Februar 1925 fiel der eigene Verkehr der Staats-n auf eine Leistung von unter 1 Million Tonnen herab, seit Mai 1921 noch nie vorgekommen ist. Doch auch dann, wir diesen Rückfall als vorübergehende Erscheinung an-en können, zeigen uns die Jahre 1923 und 1924 trotzdem die Durchschnittsgrenze der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Landes

A M.Á.V. vonalain szállitott áruk mennyisége.
Menge der auf den Linien der M.Á.V. beförderten Güter.

millio tonna. Millionen Tonnen.

belépett áru / eingetretene Güter
feladott áru / aufgegebene Güter

1913. 100 % — 1919. 12·2 % — 1920. 18 % — 1921. 27·8 % — 1922. 36·5 % — 1923. 40·6 % — 1924. 41·4 % — 1925.

Abb. 5.

an, und die Staatsbahnen müssen dessen gewärtig sein, daß dieser Verkehr es ist und kein

größerer, mit welchem die Staatsbahnen in Zukunft vielleicht noch lange Jahre hindurch ihren Fortbestand zu sichern trachten müssen.

A M.Á.V. vonalain szállitott utasok száma.
Anzahl der auf den Linien der M.Á.V. beförderten Reisenden.

Abb. 6.

Eine weitere Erscheinung, auf die wir aufmerksam machen müssen, ist der Umstand, daß die Menge der von den fremden Bahnen eingetretenen Güter im Jahre 1924 kaum geringer ist als jene des noch ganzen Netzes von 1913. Um die von fremden Bahnen eingetretenen Güter auf unseren Linien weiter befördern zu können, haben wir alle möglichen Mittel in Anspruch genommen und durch Niederschlagung des Wettbewerbs fr Bahnen sowie durch Übernahme der Wettbewerbs-Tarifsätz fremden Bahnen für einzelne Sendungen, die Weiterbeförd der Güter auf unseren eigenen Linien gesichert.

Die Blättchen der eingetretenen Güter deuten auch den r Durchgangsverkehr an, wobei als bemerkenswert verzei werden kann, daß im Gegensatz zum Jahre 1913, in welche Menge der Durchgangsgüter im ganzen 0,73 % des Gesan kehrs entsprach und im Budgetjahre 1923/24 noch imme 0,74 % des Gesamtverkehrs erreichte, im November 1924 b auf 2,2 %, im Dezember 1924 aber auf 3,88 %, somit au Fünffache der Friedenszeit emporstieg. Zwar ist es Tat daß dies hauptsächlich die Folge der Verstümmelung des L war, denn jetzt wurden auch solche Güter zu Durchgangsg welche vor dem Kriege in unserem eigenen legalen Binne kehr befördert wurden.

Doch von alldem abgesehen, werden wir auch in Zukun möglichste tun, um dem Durchgangsverkehr eine je gr Menge von Gütern zuführen zu können und auf diese Ar weniger entwicklungsfähigen Verkehr unseres Vaterland heben. Die Sicherung dieses Durchgangsverkehrs ist fü gesamte öffentliche Wirtschaft (Nationalökonomie) von s deutender Wichtigkeit, daß sie durch alle möglichen Maßna der Regierung erleichtert werden müßte; so sollten name Erleichterungen in den lästigen Förmlichkeiten der tie lichen Untersuchungen sowie im Verzollungsverfahren führt werden.

Die Gestaltung des **Personenverkehrs** zeigt un günstigeres Bild. In der Abbildung 6 ist die jährliche A der beförderten Personen abermals für das Jahr 1913 des ganzen Netzes ersichtlich gemacht. Wenn wir deren D schnittszahl wieder mit 100 bezeichnen, so folgt daraus, daß Jahre 1920 angefangen, als die Anzahl der beförderten Per 42 % der Friedenszeit betrug, bis zum Jahre 1923 diese au 59 und 64 % stieg und auch im Jahre 1924 noch 63 % er hat. In Anbetracht dessen, daß Ungarn mehr als 2/3 seines maligen Gebietes und 3/5 seiner Einwohner verlustig gew ist, muß festgestellt werden, daß der Personenverkehr des stümmelten Netzes im Verhältnis zum früheren ganzen G sich um 25—28 % günstiger gestaltet hat.

Auch im Personenverkehr zeigen sich mit voller Regelm keit wiederkehrende Schwankungen, denn in jedem Jahr scheint, so wie zur Friedenszeit, die Minimalleistung Februar bis April und die Maximalleistung von Juli bis tember. Die nahezu gleiche Größe des Personenverkehrs 1923 und 1924 weist wieder jene Durchschnittsleistung im sonenverkehr auf, deren Anwachsen — wenigstens vorläuf kaum zu erhoffen ist, so daß die Anzahl der monatlich z fördernden Personen, welche die Verwaltung der Staatsba mit Sicherheit in Anschlag bringen kann, höchstens 7,5 8 Millionen erreichen dürfte.

Um dem Personenverkehr einen lebhaften Aufschwun geben, befassen wir uns gegenwärtig mit der Trennung Güterverkehrs vom Personenverkehr auf den Vizinalba und mit der Auflassung der sogenannten „gemischten Z Auf jenen Linien, die zu diesem Zweck geeignet sind, wün wir Motorwagen zur Abwicklung des Personenverkehrs zu wenden. Selbstverständlich handelt es sich hier ebenfall eine Investierungsfrage, zu deren Lösung der Gesetzartik vom Jahre 1924 von einer besonderen Bahninvestierungsan Erwähnung macht. Nähere Maßnahmen sind jedoch in d Richtung noch nicht getroffen.

Ein eigentümliches Bild der Verteilung des Personenver zeigt die Anzahl der von den beiden **Personenbahnhö der Hauptstadt** abreisenden Personen. In der Abbild ist, vom Jahre 1913 angefangen, die Anzahl der in der Zeit von 12 Jahren vom Budapester Ost- und Westbahnhof reisten Personen verzeichnet. Zwei riesige Vorsprünge m die Zeitpunkte des im Juli 1914 begonnenen Krieges sowi

…lovember 1918 erfolgten Zusammenbruches ersichtlich, und …mit einer Anzahl von beförderten Personen, welche die …hschnittszahl mit nahezu 400 000 übersteigt. Der tiefste …t, August 1919, fällt in die Zeit des Beginnes der rumäni… Besetzung. Übrigens betrug der Personenverkehr in …m Jahre 76 % des Jahres 1913, stieg jedoch stufenweise …924 durchschnittlich auf 135 % empor, das heißt, der Per…verkehr der beiden Bahnhöfe stieg von monatlich rund … Million Personen auf 1 450 000 bzw. auf das Maximum von …000 empor. Als man daher infolge der Verstümmelung des … es erwarten konnte, daß die Budapester Bahnhöfe den An…rungen des Personenverkehrs von Rumpfungarn Jahr…te hindurch genügen werden, geschah gerade das Gegenteil, … auch schon heute muß in den beiden Bahnhöfen ein deren …ungsvermögen überschreitender Personenverkehr abge…elt werden.

…mit ist abermals ein neues und schweres Problem zu den …n ihrer Lösung harrenden Aufgaben der Staatsbahnen hin…treten, denn es ist doch zweifellos, daß man heute kaum … denken kann, einen neuen Personenbahnhof mit einem …enaufwand von mehr als 100 Millionen zu bauen, denn …t für viel dringendere und unmittelbar fruchttragende In…erungen mangelt es an Deckung.

…ese Überfüllung der Hauptstadt ist überhaupt keine erfreu… und gesunde Erscheinung, sondern die Folge jenes riesigen …nungsmangels, der einige 100 000 Einwohner der Umgebung, …durch ihren Lebensunterhalt an die Hauptstadt gebunden … dazu nötigt, auf einem Umkreise von 80 km Durchmesser …rschiedenen Orten zerstreut zu leben.

…ese Überfüllung wird natürlicherweise auch durch die be… erwähnten vielerlei Fahrbegünstigungen gefördert, welche …rmöglichen, daß — nachdem der Tarif der Staatsbahnen … kaum ¹/₅ des Tarifs der elektrischen Bahnen gleich…nt — jene Reisenden, die eigentlich die Linien der elektri… Bahnen in Anspruch nehmen könnten und sollten, auf den …ken der Staatsbahnen der Hauptstadt zustreben. Vorläufig … man sich dieses Übelstandes nicht anders erwehren, als …man bestrebt ist, durch das Verbot des Ein- und Aussteigens … gewissen Bahnhöfen sowie durch Tarifbestimmungen den …albahnen und elektrischen Bahnen den ihnen zukommen… „Vorortverkehr" zu überlassen.

*

…s obige Bild der finanziellen und Verkehrsleistungen wäre …llkommen, wenn nicht erwähnt würde, daß der Unterbau …Oberbau des Netzes der Staatsbahnen heute im großen und …en den in Friedenszeiten üblichen Anforderungen der Bahn…tung entspricht.

…r näheren Kennzeichnung der Tätigkeit der Werkstätten … ich an, daß, während in den letzten 10 Jahren die Durch…ttszahl der in Reparatur befindlichen Lokomotiven 17,2 %, … der Personenwagen 13,2 %, endlich jene der Güterwagen … betrug, diese Durchschnittszahlen im Februar 1925 bei … Lokomotiven 20,8 %, bei den Personenwagen 14,6 % und …len Güterwagen 8,4 % betrug. Diese Zahlen nähern sich …ts stark den Prozenten der Friedenszeiten, besonders wenn … in Betracht zieht, daß die Verwaltung der Staatsbahnen …ßigt war, nach dem Kriege und nach dem Zusammenbruch …die Herstellung ihres außerordentlich stark in Anspruch …mmenen und abgenützten Rollmaterials Sorge zu tragen.

…züglich der Gestaltung der Kosten kann ich als charakte…sche Daten die folgenden anführen. Im Jahre 1913 kostete …Hauptrevision einer Lokomotive 7071 Kr., die Hauptreparatur … Lokomotive 3355 Kr., die Hauptrevision eines Personen…ens 480 Kr.; die Hauptrevision eines Güterwagens 208 Kr. … dagegen kostet die Hauptrevision einer Lokomotive … Kr., die Hauptreparatur einer Lokomotive 4796 Kr., die …trevision eines Personenwagens 503 Kr. und die Haupt…ion eines Güterwagens 180 Kr.

…sentlich leichter wurde auch die Beschaffung von …erialien, seitdem die Staatsbahnen wieder imstande waren, Barzahlungen zu leisten. Mit Reserveschwellen sind die Staatsbahnen für das laufende Budgetjahr bereits versorgt. Die Kohlenvorräte genügen für die Bedürfnisse eines Betriebes von rund gerechnet 35 Tagen.

A budapesti főpályaudvarokról indult utasok száma.
Anzahl der von den Budapester Hauptbahnhöfen abgereisten Personen.

millió utas
Millionen Reisende

nyugati p.u. - Westbahnhof
keleti p.u. - Ostbahnhof

1913. 100 % | 1914. 96 % | 1915. 94 % | 1916. 118 % | 1917. 137 % | 1918. 153 % | 1919. 76 % | 1920. 77 % | 1921. 102 % | 1922. 124 % | 1923. 128 % | 1924. 135 %

Abb. 7.

Für die Gestaltung der Materialienpreise ist es bezeichnend, daß das absolute Minimum durch zwei Einfuhrartikel, das Achslagermetall und Rotmetalle, vertreten ist, und zwar mit einer 12 800fachen Preiserhöhung; das Maximum vertritt das Gasöl mit 45 500facher und das Vulkanöl mit 47 700facher Preis-

erhöhung, und eine ähnliche Höhe erreichte die Flachsleinwand mit ihrer 35 000fachen und das Uniformtuch mit seiner 38 300-fachen Indexzahl. Die Schwellen stehen mit ihrer 15 000fachen Preiserhöhung beinahe genau auf der Goldparität. Die Preise der Zugförderungskohle, die 19,5 % der Gesamtausgaben entsprechen, betrugen im Monat Februar für vaterländische Kohlen das 25 500fache und für ausländische Kohlen das 24 316fache der Friedenspreise, die ersteren „ab Grube“, die letzteren „ab Landesgrenze“ gerechnet.

Zur Beurteilung der im Betriebe der Staatsbahnen verbrauchten Kohlenmenge möge hier angeführt werden, daß im Jahre 1913 zur Beförderung von 100 Brutto-Tonnenkilometern 11,17 kg Kohlen erforderlich waren; diese Zahl stieg in den Jahren 1919/20 bis auf 20 kg, bezifferte sich im Jahre 1922 mit 15,94, im ersten Halbjahr 1923 mit 13,47 und in der ersten Hälfte des Budgetjahres 1924 mit 12,55 kg, fiel demnach schon beinahe auf die Höhe des Verbrauches in Friedenszeiten herab, trotzdem wir damals mit rund 30 % ausländischer Kohle, dagegen in dem genannten halben Jahre mit kaum 15 % ausländischer Kohle arbeiteten. Zur Verminderung des Kohlenverbrauches hat auch der Umstand beigetragen, daß wir mit besserer Kohle arbeiten konnten, was eines von den Ergebnissen der Aufhebung der gebundenen Kohlenwirtschaft ist. Die Übernahme der Kohlen wurde strenger ausgeführt, und im Besitze von entsprechenden Vorräten konnte eine zweckentsprechende Verteilung der Kohlen eingeführt werden; die Übernahme der Kohlen dritter Qualität haben wir beschränkt und endlich die unergiebigen Leistungen herabgedrückt. Die letzteren beliefen sich in der ersten Hälfte des Jahres 1923 noch auf 18,8 % der Gesamtzahl der Lokomotivkilometer, entsprechen jedoch heute nur mehr 17,5 % dieser Gesamtleistung.

Nicht in letzter Reihe trug zur Verminderung unserer Betriebsausgaben auch der Rückfall der Kohlenpreise bei, welcher bei der Salgótarjáner Kohle vom April 1924, als vom Zeitpunkte des Maximum gerechnet, bis zum Februar 1925 32 % und bei den ausländischen Kohlen 26 % betrug. Wie ich jedoch bereits erwähnt habe, ist die vaterländische Kohle, in Goldkronen gerechnet, mit ihrer Indexzahl 25 500 noch immer um 43 % teuerer als in der Vorkriegszeit, dagegen sind die Preise der ländischen Kohlen — Transportkosten nicht gerechne also ab Grube, unter die Goldparität hera sunken. Diese Kohlenpreise beeinflussen in bedeute Maße auch die Gestaltung der Regiekosten, wie aus folgenden Daten ersichtlich ist. Im Jahre 1913 bel sich die Regiekosten der Beförderung für das Tonnenkilon auf 3,16 Heller, für das Personenkilometer auf 3,14 Heller; Regiekosten stiegen im Dezember 1924 für das Tonnenkilon auf 3,87 Heller, fielen jedoch für das Personenkilometer 2,84 Heller herab, mit anderen Worten, die Regiekosten Güterbeförderung stiegen mit 22 % empor, die Regiekoste Personenbeförderung dagegen wurden um 10,5 % geringer. Anbetracht dessen, daß die Materialienpreise in Gold um gestiegen sind, ist die 22prozentige Steigerung nicht als un stiges, sondern als bedeutendes Ergebnis einzuschätzen, wei nur dadurch erreicht werden konnte, daß wir zum Zweck d Verminderung der Betriebskosten alle möglichen Mittel der samkeit ausgenützt haben. Selbstverständlich spielt hier der Umstand mit, daß das Beamtenpersonal und die Ar nicht einmal 70 % ihrer Friedensbezüge erreicht haben. D Verminderung der Regiekosten für das Personenkilometer ihre Erklärung einerseits in der besseren Ausnützung der und der Wagen, andererseits darin, daß wir sowohl in der sonen- als auch in der Güterbeförderung die vorteilhaft a nützten Züge mit größerer Belastung verkehren ließen. wiederum nach Beschaffung der sträkeren Lokomotiven e licht wurde. Während im Jahre 1913 die durchschnittlich B lastung eines Personenzuges 187,6 t betrug, erreicht diese die Höhe von 249 t, und die Belastung der Güterzüge stie 429,6 t des Jahres 1913 auf 494 t.

Abb. 8.

Wir haben weiter auch das Verhältnis der Bruttoton Nettotonne und zum Personenkilometer einer Prüfung zogen.

In der Abbildung 8 ist die Zahl der auf ein Personenkilo entfallenden Brutto-Tonnenkilometer ersichtlich gemacht. D erstere betrug im Jahre 1913 2,69 t, die letztere 2,87 t, insge also 5,56 t. In der ersten Hälfte des laufenden Budgetj

len auf ein Personenkilometer nur 1,30 Brutto-Tonnenkilo- und auf ein Netto-Tonnenkilometer 2,66, zusammen also Tonnenkilometer, mit anderen Worten hat sich die Ausng der Züge, von diesem Gesichtspunkte betrachtet, im ltnis zur Friedenszeit mit 40 % gebessert.

untersuchten des weiteren auch die auf 1000 Bruttonkilometer entfallenden Ausgaben.

er Abbildung 8 findet man die auf das Jahr 1913 bezüglichen ben in ihren einzelnen Elementen genau verzeichnet. Dementfielen auf 1000 Brutto-Tonnenkilometer 4,15 Kr. von den ben für das Personal, 0,42 Kr. von den Ausgaben für Ruheer und 6,42 Kr. von den Betriebs- und sächlichen Ausgaben, in den letzteren die Ausgaben für Kohlen 1,06 Kr. be-, so daß insgesamt auf 1000 Bruttotonnen 10,99 Kr. im 1913 entfielen. Die entsprechenden Ausgaben des Jahres 4 betrugen 12,58 Kr., sind jedoch zu einer näheren Unterng nicht geeignet, weil infolge der Reduktion der Papier-Beträge auf Goldkronen-Beträge die Berechnung sich sehr er gestaltet. In der ersten Hälfte des laufenden Budget- zeigen jedoch diese Ausgaben bereits ein klares Bild, aus rsichtlich ist, daß auf 1000 Brutto-Tonnenkilometer von ersonalausgaben 5,38 Kr., von den Ruhegehältern 3,29 Kr., en Betriebs- und sächlichen Ausgaben 7,82 Kr. entfielen, lch letzterem Betrage die Kohle allein mit einer Ausgabe 65 Kr. vertreten ist. Die Gesamtausgabe für 1000 Bruttonkilometer ist demnach, alles gerechnet, von 10,99 Kr. des s 1913 auf 16,49 Kr., rund gerechnet also um 50 % ge-n. Dies kann in erster Reihe damit begründet werden, daß hl der Bruttotonnen kaum ein Drittel der Friedenszeit er-, demzufolge die auf 1000 Bruttotonnen entfallenden Aus- sich auf eine sehr ungünstige Art verteilen. Wie aus Abbildung ersichtlich ist, bilden die Personalausgaben e Ruhegehälter solche feste Posten, bei denen die Staats- kaum etwas ändern können und welche für sich allein, wähnte Leistungseinheit mit nahezu 9 Kr. belasten. Demst es als ein Ergebnis der 40prozentigen Herabminderung ten Gewichtes zu betrachten, daß trotz dieses Steigens der 00 Bruttotonnen entfallenden Ausgaben der Koeffizient egiekosten kaum halb so hoch gestiegen, ja im Personenkr sogar herabgesunken ist.

lich zeigt uns die Abbildung 9 einen Teil der graphischen -schaulichung der betriebswirtschaftlichen istik, in welcher der Stand der Betriebs- und sächlichen e für das Budgetjahr 1924/25 und die wirtschaftliche Verng dieser Kredite das ganze Netz betreffend, zusammen hrt ist. Wie daraus ersichtlich ist, waren wir bisher in ge, bis zum 1. Februar bei den Betriebsausgaben eine Ers von 2,7 Millionen Kronen zu erreichen. Diese Veranichung für sich allein gibt uns zwar nur wenige Aufgen in der Zusammenfassung für das Gesamtnetz, wenn doch die ausführlicheren Daten der einzelnen Betriebsgen miteinander vergleichen, so bekommen wir ein aniches Bild ihres wirtschaftlichen Gebarens mit den en.

n wir im allgemeinen die Ergebnisse der Zergliederung eistungen im Bahnerhaltungs-, Zugförderungs- und auch im stättendienst, ferner der Materialienausgaben und Arbeits- auf diese graphische Art veranschaulichen, so kommt jede elmäßigkeit sofort durch einen Vorsprung zum Vorschein. ch wird es ermöglicht, die Ursachen der betreffenden Unßigkeiten auszuforschen bzw. den etwaigen Versäum- und Fehlern abzuhelfen.

Garantie für die Wirksamkeit der an die Stelle der vornenden finanziellen Kontrolle getretenen meritorischen olle suchen wir in dem Umstande, daß die Verrechnungen die Rechnungsabteilung der Betriebsleitungen, die als von verantwortlichen Rechnungsleger unabhängiges Organ zu hten ist, zentralisiert zusammengestellt werden. Die Rechabteilung übermittelt dann das verarbeitete Material, nach tzweigen geordnet, unmittelbar den dem Betriebsleiter untergeordneten Betriebsstatistikern, die das Material graphisch verarbeitet einerseits an die rechnunglegenden Dienststellen zurückleiten, andererseits den dem Direktionspräsidenten untergeordneten und von jeder Abteilung unabhängigen Betriebsstatistikern unterbreiten. Das von den Betriebsleitungen eingelangte Material wird hier zusammengefaßt, so daß der Direktionspräsident über jede Erscheinung im Betriebe des vorhergehenden Monats im Laufe des nachfolgenden Monats sich unterrichten und auf diese Art die aus seiner Verantwortlichkeit folgende wesentliche Überwachung unmittelbar ausüben kann. Aus demselben Material gewinnt der Direktor des betreffenden Fachdienstes sowie auch der Betriebsleiter die nötige Übersicht und die Grundlage zu den entsprechenden Maßnahmen. Diese Art der Überwachung verspricht auch schon jetzt, nach den ersten Schritten, einen günstigen Erfolg, und hat die Direktoren der betreffenden Fachdienste sowie auch die Betriebsleitungen angespornt, zur

Abb. 9.

Hebung des wirtschaftlichen Geistes im Betriebe nach Tunlichkeit beizutragen.

Im obigen habe ich über die zweijährige Wirksamkeit der ungarischen Staatsbahnen sowie über die im Gefolge dieser Tätigkeit entstandene geschäftliche und betriebswirtschaftliche Lage derselben Bericht erstattet.

Die Tagesblätter und auch die Fachblätter beschäftigten sich schon sehr oft mit der bevorstehenden Reform der Staatsbahnen, und ich bin mir dessen bewußt, daß die hier im wesentlichen dargelegte Reformarbeit noch manches zu wünschen übrig läßt.

Gelegentlich des Aufbaues dieses Reformwerkes konnte man jedoch nicht aus dem Auge lassen, daß die Staatsbahnen nicht ihr eigenes Vermögen verwalten und demzufolge sich dem Überwachungsrechte des Eigentümers unterwerfen müssen, andererseits aber mußte man in Betracht ziehen, daß durch radikale Eingriffe nur Störungen in einem sonst lebhaftem Betriebe verursacht werden können, während dessen Fortentwicklung auf festen Grundlagen nur stufenweise durchgeführt werden kann. Diesen weisen Ratschlag vermittelten uns besonders unsere zu der großen Deutschen Reichsbahn entsendeten Fachmänner.

Es möge allen Fachkreisen und Sachverständigen, die von

unserer Reformarbeit mehr erwarteten, zur Beruhigung dienen, daß dieses Reformwerk keineswegs berufen ist, den Organismus der Staatsbahnen für die Zukunft in seiner jetzigen Gestaltung erstarren zu lassen, das eine steht jedoch fest, daß es die richtige Grundlage dazu bietet, durch Fortschreiten in dieser Richtung alle jene Elemente auszumerzen, von denen es sich herausstellt, daß sie der Entwicklung der Staatsbahnen als Betriebsunternehmung nur im Wege stehen.

Möge man nun die Staatsbahnen eine selbständige Handelsunternehmung oder eine zu einem Betriebe gestaltete staatliche Institution nennen, es ändert dies im Grunde gar nichts an ihrem eigentlichen Wesen; denn es ist doch unzweifelhaft, daß die Staatsbahnen nie etwas anderes darstellen können, als eine große Transportunternehmung. Das Schicksal einer solchen hängt aber von dem Schicksal des Transportierenden ab, im gegebenen also von der Gestaltung der staatswirtschaftlichen Wir keit und Produktionsfähigkeit des Landes, somit sind die S bahnen in ihrem ganzen Fortbestand in unzertrennlicher e Verbindung mit dem Gedeihen des Landes.

Es kann auf keinen Fall in Zweifel gezogen werden, da Staatsbahnen, selbst wenn sie prinzipiel die denkbar vollkommenste Art organi wären, in Verfall geraten müssen, wenn die sie nähr Quellen versiegen, jedoch andererseits auch bei ihrer he Organisation, bei ihrem heutigen Bauzustande und mit jetzt bestehenden Einrichtungen geeignet sind, nicht nur de dürfnissen der gegenwärtigen, sondern auch einer bedeute steigerten Produktion des Landes vollkommen Genüge zu l

---

Verbilligung des Betriebes durch Änderung der Signale am Zuge.

Von Reichsbahnoberrat **Engelhardt** in Elberfeld.

Die allgemeine Not der Zeit zwingt dazu, sich auf allen Gebieten der äußersten Sparsamkeit zu befleißigen. Es drängt sich daher fortgesetzt unter anderem auch die besondere Frage der Einwirkung der durchgehenden Güterzugbremse auf die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes auf. Die Beobachtung dieser Bremsbetriebsweise regt nun mannigfach zu Erwägungen an, welche Veränderungen und insbesondere welche Ersparnisse im Betriebe in Verfolg der Einführung der Kunze-Knorr-Bremse möglich sind zum Ausgleich für die sehr erheblichen Aufwendungen, die ihre Beschaffung und Unterhaltung erfordert. Die Anregung zu dem vorliegenden Vorschlag zum Zweck einer vielleicht auch nur unscheinbaren Verbilligung des Betriebes in einer ganz bestimmten Einzelheit habe ich aus der Beobachtung des Betriebes mit der durchgehenden Güterzugbremse bekommen. Und wenn der Vorschlag wohl auch für den einfachen Handbremsbetrieb erwägenswert erscheint, so gewinnt er um so größere Bedeutung mit dem Fortschreiten der Betriebsweise mit der durchgehenden Güterzugbremse.

Der Vorschlag betrifft eine Anregung, die jetzt bei der Deutschen Reichsbahn auf Grund des „Signal-Buches" vorgeschriebenen „Signale am Zuge", und zwar das Zugschlußsignal (Signal 16 b) hinsichtlich seines Umfanges einer Nachprüfung zu unterziehen. Ich besinne mich noch auf die näheren Umstände, als vor etwa 25 Jahren das Tages-Schlußsignal in Gestalt einer Schlußscheibe durch zwei Oberwagen-Schlußscheiben ergänzt wurde, die erforderlich wurden, um auch am Tage ebenso wie in der Dunkelheit drei Kennzeichen zu haben. Bei handgebremsten Zügen sind die Oberwagen-Scheiben (Laternen) ohne Zweifel wichtig, weil das Zugpersonal an ihnen das Folgen sämtlicher Wagen ersehen kann. Hiervon muß es sich überzeugen beim Ingangsetzen oder beim Wiederanziehen des Zuges aus dem Leerlauf, wobei leicht Zugtrennungen entstehen können (F. V. § 50[6]). Die Beobachtung des Luftbremsbetriebes lehrt nun, daß bei vollständig luftgebremsten Zügen die Sicht des Schlußsignals vom Zuge aus für das Zugpersonal bedeutungslos ist, da bei Zugtrennungen die selbsttätige Bremse in Tätigkeit tritt. Bei der Bildung der Kunze-Knorr-Züge ist auch durch die Bremsprobe (Anlegen der Bremsklötze des Schlußwagens) die Sicherheit gegeben, daß sämtliche Wagen gekuppelt sind.

Diese Überlegungen fanden nun bei mir eine Bestärkung, als ich im vergangenen Sommer Gelegenheit hatte, die Signalisierung des Zugschlusses bei den Schweizerischen Bundesbahnen zu beobachten. Hier ist, wie auch aus dem mir von Herrn Gaudy, dem Vertreter des Ober-Maschinen-Ingenieurs der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in dankenswerter Weise gütigst zur Verfügung gestellten „Signal-Reglement" ersehen werden kann, noch heute allgemein als Schlußsignal bei Tage und auch bei Dunkelheit nur eine Laterne in Anwendung. Laterne wird bei Tage unbeleuchtet mitgeführt und ist dem rechten Puffer angebracht.

Bei Anwendung auf reichsdeutsche Verhältnisse wü zweckmäßig sein, das Schlußsignal nicht über dem Puffe dern, falls es angängig sein sollte, besser noch hoch über V dachoberkante an Stelle einer Oberwagen-Scheibe anzub damit man auch bei handgebremsten Zügen den Schlußwag vorderen Zugteil her, und insbesondere auch von den B stellen in den Bahnhofsstellwerken erkennen kann. B Schweizerischen Bundesbahnen wird nun ein derartig Platz für das Schlußsignal nicht für notwendig erachte nach dem dortigen „Reglement über den Fahrdienst der kondukteur (Schaffner) oder der Schlußbremser die Ankun das Schlußsignal tragenden Wagens ohnehin zu melden bald der ganze Zug innerhalb des Einfahrsignals ang hat". Die Anbringung der alleinigen Zugschlußlaterne üb Puffer kann daher bei den Schweizerischen Bahnen ihren vollständig erfüllen, während die Wahl einer Aufhäng nach reichsdeutschem Muster unter dem Puffer unzweck sein dürfte, da das Signal in Bahnhöfen mit hohen Bahn und in Verschiebebahnhöfen nicht immer gesehen werden Die reichsdeutsche Art der Anbringung der Schlußscheib der Laterne (des „Bärs") ist aber auch noch aus dem unzweckmäßig, weil diese an der jetzigen Stelle bei Verw von Schiebelokomotiven durch das Zusammendrücken der vielfach beschädigt werden. Auch ist bei den verstärkten puffern das Aufhängen an dem Bügel aus quadratischem ohnehin schwierig, neuerdings jedoch durch Anordnu Winkelblechs erleichtert worden, was aber immerhin natürliche und Kosten verursachende Anbringung ein schlagteils an diesen Puffern bedingt.

Die Einschränkung der Schlußsignalisierung bis zu e Kennzeichen hat nun andererseits während der Dunkelh Nachteil, daß beim Erlöschen der einen Laterne der Zug nächsten Zugfolgestelle zum Beleuchten angehalten werde was zu Zugverspätungen Anlaß geben kann. Ausschlag braucht dieser Umstand vielleicht aber nicht zu sein, d bei einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven au nur einer Scheibe und Laterne auskommt (Signal 16a). A wird mir von dem oben erwähnten Herrn der Schweize Bundesbahnen bestätigt, daß über die mit der Signalis durch nur eine Laterne gemachten Erfahrungen nichts teiliges zu sagen ist.

Um nun etwaige Schwierigkeiten im Betriebe zu ver werden daher besser beide Oberwagen-Scheiben (Laterne lassen. Dabei dürfte dann aber allgemein auf die untere scheibe und Laterne verzichtet werden können, die, wi

führt, in den Bahnhöfen doch nicht immer gesehen wird. r Praxis dürften also diese zwei Kennzeichen vollständig ichen. Es müßte aber noch besonders geprüft werden, ob möglich ist, einen auch von vorn sichtbaren Platz für die ingung des Signalmittels herzurichten, falls man es trotz erlöschungsgefahr, wie in der Schweiz, für angängig halten , mit nur einer Scheibe (Laterne) auszukommen. Bei der heidung hierüber dürfte, wie bereits angedeutet, jedenfalls mstand eine bedeutsame Rolle bei den reichsdeutschen en spielen, daß zwei Oberwagenscheiben (Laternen) stets öglichkeit bieten, auch aus der Mitte des Bahnhofs von den verken (Befehlsstellen) den Stand des Zugschlusses zu er- n. Dies ist stets da wichtig, wo der Schluß des Zuges nach des Endstellwerkes an diesem nicht vorbeifährt, sondern itig hält.

Beleuchtung der einen oder der beiden Laternen und der ich der Scheiben würde keine Änderung zu erfahren hen.

erscheint notwendig, noch gewisse Einzelheiten zu streifen, ie Signalisierung besonderer Verhältnisse betreffen. Zu- t würde bei 2 Oberwagenscheiben (Laternen) die Anwen- des Signals 17: „Ein Sonderzug folgt nach" ohne weiteres ch sein, zumal die Anwendung derartiger Signale bei dem ntwickelten Fernmeldewesen nur noch zu den Ausnahme- gehört, so daß man auf sie überhaupt vielleicht verzichten . Es dürfte sich deshalb auch erübrigen, nach besonderen gungen des in dieser Hinsicht keineswegs einfachen eizer „Reglements" zu forschen.

rner ist an das Befahren mehrerer auf längerer Strecke einander liegender Bahnlinien (Ausführungsbestimmung B.) zu denken. Hier müßte die Anbringung einer roten ne am linken Puffer beibehalten werden. Ferner wird für ergehendes Befahren des falschen Gleises (Ausf. B. 71 S. B.) vorgeschlagen, eine rote Laterne am rechten Puffer anzubringen. Hierbei würde die unzweckmäßige Aufhängung unter den Puffern aus den vorerst erwähnten Gründen zu beachten bleiben. Zweckmäßiger aber erscheint für diese beiden Fälle die Verlegung der Signalisierung nach oben. Sodann mag noch angedeutet sein, daß bei Beachtung der Ausführungsbestimmung 77 zu Signal 16 (Signalbuch Seite 45) durch das veränderte Signalbild für überholende Züge in den Bahnhöfen keine Verwechslung mit den Hauptsignalen vorkommen kann, falls der Schlußschaffner die Beseitigung der Schlußsignalisierung verabsäumt haben sollte.

Zuletzt soll noch als eine Feststellung aus dem Betriebe nicht unerwähnt bleiben, daß die Verbringung des jetzigen Nachtschlusses (3 Laternen) neben den Signalmitteln usw. vom Schlußschaffner ohne Hilfe nicht bewirkt werden kann. Dies bleibt bei den luftgebremsten Güterzügen mit der erheblichen Einschränkung der Zahl der Schaffner immerhin zu bedenken, wenn man nicht auf das Bahnhofspersonal zurückgreifen will.

Würde man allein schon die Verwendung von nur zwei Oberwagenscheiben (Laternen) als ausreichend erachten, so würden Ersparnisse erzielt. Es fällt die Unterhaltung der Schlußscheiben und Laternen in den Werkstätten fort, sodann werden Betriebsstoffe wie Petroleum, Dochte und Zylinder erspart, und außerdem kommt die Ersatzbeschaffung für verschlissene Schlußlaternen und Scheiben nicht mehr in Frage. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld befinden sich rd. 1150 Packwagen. Bei der Ausdehnung etwaiger Kostenermittelung auf die ganze Deutsche Reichsbahn dürften sich bei Durchführung obigen Vorschlages immerhin nicht unwesentliche Ersparnisse erzielen lassen, selbst wenn damit gerechnet wird, daß insbesondere bei Durchführung der Freizügigkeit der Packwagen sich etwa nur die Hälfte dieser Wagen gleichzeitig im Nutzdienst befindet. Für die Ausrüstung mit Signalmitteln ist jedenfalls die Gesamtzahl der Wagen in Ansatz zu bringen.

Allgemeines.

Ein neuer Triebwagen für Fördergüter. Bekanntlich können r- und noch viel mehr Dampflokomotiven zur Lastenförde- nur bis zu einer gewissen Leistungsmindestgrenze benutzt en, da diese Maschinen wegen ihres hohen Gewichtes einen itenden Teil ihrer Kraft zur eigenen Fortbewegung ver- hen. Bei der Konstruktion des Trieb- ns (Bauart Deutz-Oberursel) ist dieser teil vermieden. Infolge seiner leichten rt verbraucht er nur wenig Kraft zu seiner nen Fortbewegung. Durch seine Fähigkeit, der eigenen Plattform Fördergut aufzu- hen, ist das Verhältnis von Nutzlast zum taufwand sehr günstig.

e Antriebsmaschine besteht aus einem S - Motor mit Geschwindigkeitsgetriebe, nstoff- und Wasserbehälter. Der Motor ist liegende Einzylinder - Viertakt - Maschine Wasserkühlung; Kolben, Schubstange und elwelle sind nach außen abgeschlossen und Abbau eines Verschlußdeckels leicht zu- lich. Auf das freie Ende der Kurbelwelle ein abnehmbares, besonders schweres ungrad aufgezogen, an dem im Bedarfs- eine Riemenscheibe zum Antrieb irgend- her Arbeitsmaschinen angeschraubt werden . Der Motor ist mit einem Zentrifugal- r ausgerüstet, welcher die Gasmenge ent- hend der Belastung automatisch einstellt. hängig vom Regler kann die Drehzahl mit einem Handhebel Wahl eingestellt werden. Als Brennstoffe können Benzol, in, Spiritus und Petroleum verwendet werden.

e Verstellung der Geschwindigkeiten — je zwei vorwärts rückwärts — wird mit einem Handhebel vorgenom- Vorwärts- und Rückwärtsfahrt werden mit einem Umschalt- gesteuert. Da außer diesen beiden Hebeln keine weiteren Betätigungsorgane vorhanden sind, kann der Triebwagen von jedem ungelernten Mann gefahren werden. Zum Anlassen wird eine Andrehkurbel benutzt. Der Triebwagen ist für Spurbreiten von 500—760 mm vorgesehen; der kleinste befahrbare Kurvenradius beträgt 7 m, die Fahrgeschwindigkeit 4 bzw. 8 km in der Stunde.

6-PS-Triebwagen, Führerstand und Ladeplattform.

Die Einfachheit der Maschineneinrichtung und der Maschine machen diesen neuen Triebwagen besonders geeignet für die Verwendung in Werkstätten, auf Fabrikhöfen, in landwirtschaftlichen Betrieben, in Ziegeleien, Tongruben, in Steinbrüchen, Sandgruben usw. Dabei kann der Gleisunterbau verhältnismäßig leicht gehalten werden.

Dipl.-Ing. Dr. Benedict, Duisburg.

Staatsminister a. D. von Breitenbach.

Der frühere Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums und langjährige Chef der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, Staatsminister a. D. Dr. Paul von Breitenbach, vollendet am heutigen Tage sein 75. Lebensjahr. Die Hauptverwaltung der Reichseisenbahn-Gesell läßt aus diesem Anlaß durch ihre Vertreter dem Jubilar an s Wohnsitz in Bückeburg nachfolgende in Abbildung w gegebene Adresse überreichen:

Eurer Exzellenz

beehren wir uns zur Vollendung des fünfundsiebenzigsten Lebensjahres namens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unsere wärmsten Glückwünsche zu übermitteln.

Der glänzende Aufstieg, den die deutschen Länderbahnen im letzten Jahrzehnt vor dem Kriege, insonderheit die Preußisch-Hessischen Staatsbahnen unter Ew. Exzellenz zielbewußter langbewährter Führung, genommen, befähigte sie, in den gesegneten Zeiten des

Friedens in immer steigendem Maße der deutschen Wirtschaft beste Helferin zu sein. Dieser Aufstieg machte sie auch in dem heißen schweren Ringen des Weltkrieges an allen Kampffronten in Ost und West, ja selbst den entlegensten in Südost, zum wichtigsten Kriegsinstrument. Als solches bis aufs äußerste beansprucht und geschwächt konnten die deutschen Bahnen vor dem Zusammenbruch nur gerettet werden dank der alten straffen inneren Organisation ihres gesamten Betriebsapparates, der Tüchtigkeit und Treue ihres Personals.

Wir vertrauen, daß dieser von Ew. Exzellenz in der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung gepflegte Geist freudiger Hingabe an den Beruf auch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft helfen wird, die ihr auferlegten schweren Reparationslasten zu tragen und alle daraus entspringenden Verpflichtungen mit dem Wiedererstarken des Wirtschaftslebens zum Wohle des deutschen Volkes zu erfüllen.

Berlin, den 25. März 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Der Präsident des Verwaltungsrates	Der Generaldirektor
Siemens	Oeser

Seine Exzellenz
Herrn Staatsminister

Dr. von Breitenbach.

die unter dem Staatsminister von Breitenbach gearbeitet werden heute in alter Anhänglichkeit und Treue ihres …igen Vorgesetzten gedenken. Sie vereinen sich in dem innigen Wunsch, daß ihm noch manches Jahr ungetrübten Glücks im Kreise seiner Familie in Rüstigkeit und Frische beschieden sein möge.

W. W.

Rußland.

Neuerdings kommen aus Rußland Nachrichten, die davon Zeugnis ablegen, daß der Bolschewismus, namentlich aber der krasse Marxismus mit dem Kommunismus in seinem Gefolge, nicht nur seine Stoßkraft eingebüßt hat, sondern daß die wirtschaftlichen Verhältnisse so stark gewesen sind, daß die verderblichen Bahnen verlassen werden mußten. Von der auswärtigen Politik soll hier nicht gesprochen werden, nur sei ganz kurz gesagt, daß, wie eine vorliegende russische Pressestimme es ausspricht: „das erste Ziel, die Erweiterung der Macht, ursprünglich das einzige der auswärtigen Politik war und in der Weltrevolution gipfelte. In dieser Beziehung hat Rußland die schwersten, in seiner Presse am tiefsten beklagten, auf seinen Kongressen am heftigsten umstrittenen Niederlagen erlitten".

Also von diesen und ähnlichen Dingen sei hier geschwiegen, aber nicht verschwiegen werden kann, daß zu Anfang 1924 versucht wurde, gegen die neue Wirtschaftspolitik Sturm zu laufen und die Einführung eines „neuen Kurses" durchzusetzen. Dieser sogenannte „neue Kurs" lief auf die Verstärkung der proletarischen Elemente in der Partei, Erhöhung der Arbeitslöhne, Zurückdrängung der emporstrebenden neuen Bourgeoisie und vor allen Dingen auf die Bekämpfung des Privatkapitals und der Privatinitiative hinaus. An Stelle des damals aufblühenden Privathandels sollten die Genossenschaften treten. In der Außenhandelspolitik wurde schroffste Einhaltung des Außenhandelsmonopols, möglichste Förderung der Ausfuhr und brutale Drosselung der Einfuhr verlangt, um eine aktive Handelsbilanz aufrechtzuerhalten. Und alles das geschah und wurde durch Anwendung ganz roher Maßnahmen, wie Verschickung, Konfiskation und ähnlichen Kraftmitteln gestützt. Der Privathandel sank natürlich rapid und die handelspolitische Situation wurde unerträglich. Die Folge war, daß auf dem Gewerkschaftskongreß im November 1924 die Überzeugung sich Bahn brach, daß es so nicht weiterginge und daß der Feldzug gegen die neue Wirtschaftspolitik ein schwerer Fehler gewesen ist.

Es trat nunmehr eine Wendung in der Wirtschaftspolitik ein. „Der Kampf gegen das Privatkapital wurde aufgegeben, Kredite wurden, wie früher, wieder erteilt, die Arbeitsdisziplin wurde mit Verkürzung der Freistunden, stärkerer Einführung von Stückzahlung und größerer Bewertung besserer Leistungen gehoben." Kurz, das marxistische Fahrwasser ist offenbar verlassen und sonst bewährte Methoden, getragen von den Erfahrungen ruhiger Entwicklungsabschnitte, sind wieder zu ihrem guten Recht gekommen. Das ist der Stand der Dinge, wie er sich augenblicklich dem Beobachter darstellt.

Eine Frage, über die nicht kurzerhand entschieden werden kann, ist die als eine Folge der Umstellung eingetretene Aufgabe des Getreide-Ausfuhrmonopols. Für die wirtschaftspolitische Stellung Rußlands auf dem Weltmarkt, namentlich aber auch für eine ruhige Entwicklung seiner innerpolitischen Finanzwirtschaft und deren allmähliche Stärkung wird die Beseitigung des Monopols kaum nutzbringend sein. Eine Umstellung in der Durchführung des Monopols wäre voraussichtlich weit wirksamer gewesen. Es ist ja einleuchtend, daß ein limitierter „Staatspreis" für Getreide, der sich naturgemäß immer unter dem Marktpreis halten muß, ohne dem Weltmarktpreise zu folgen, die Produzenten notwendigerweise schädigen muß und sie daher zwingt, ihre Produkte vom Markte fernzuhalten oder aber sie dem Privathändler zur Verfügung zu halten, sie aber nicht den staatlichen Organisationen feilzubieten. Zur Bestätigung kann angeführt werden, daß sich bei einer Untersuchung der Märkte des Gouvernements Zarizyn, die für den Zeitabschnitt Mai 1923 bis Mai 1924 veranstaltet worden ist, ergeben hat, erstens, daß der Warenumsatz sich zu 75 % in Bargeld und für den Rest von 25 % auf dem Wege des Warenaustausches vollzog. Dieses Verhältnis dürfte für den ganzen Bezirk typisch sein. Dabei hat sich ferner gezeigt, daß der Warenaustausch mit der Annäherung an städtische Siedelungen immer mehr an Umfang abnahm. Zweitens, daß das Verhalten der [...] beim Verkauf der Überschüsse ihrer Erzeugnisse an K[...] Vieh sich wie folgt darstellt. Sie verkauften von diese[n]

	Korn	
eigene Dorfgenossen	27,6 %	4[...]
Privathändler	35,2 %	5[...]
Genossenschaften	34,7 %	[...]
staatliche Organisationen	3,5 %	[...]

Ein ganz ähnliches Bild zeigt sich beim Einkauf der [...] gegenstände durch die Bauern. Von diesen kauften sie [...]

bei	Totes Inventar	Baumaterial	Wirtschafts-material	Kleidung u. Schuhwerk	Geschirr u. Hausgerät	Lebensmittel	Besondere [...]
Eigenen Dorfgenossen	41,2	18,0	10,4	11,7	37,6	14,4	[...]
Privathändlern	25,9	23,2	43,4	51,0	31,2	25.0	3[...]
Genossenschaften	27,6	28,4	42,8	33,8	31,2	53,8	6[...]
Staatlichen Organisationen	5,3	30,4	3,4	3,5	—	6,8	[...]

Ferner im Gouvernement Ssimferopol wurden 1924 für [...] Rubel Tabak, Gartenfrüchte und Feldfrüchte verkauft, [...]

an eigene Dorfgenossen	4,8 [...]
an Privathändler	67,1 [...]
an Genossenschaften	11,1 [...]
an staatliche Organisationen	17,0 [...]

Aus beiden Aufzeichnungen läßt sich leicht erkennen, [...] lehnend die Bauern sich den staatlichen Organisationen [...] über verhalten. Aber auch wenn man die prozentualen [...] an dem Handelsumsatze der Genossenschaften, die ja d[...] Staate gestützt werden, als vom Staate getätigt hinzu[...] gibt sich immer noch, daß diese beiden Organisationen [...] weniger in Anspruch genommen worden sind oder, w[...] dasselbe bedeutet, von den Bauern abgelehnt werd[en]. [...] Bauern, also annähernd 75 bis 80 % der Gesamtbev[ölkerung] Rußlands, haben sich damit von dem bis etwa Ende 19[...] herrschenden kommunistischen System abgewandt, w[...] auch auf dem Gewerkschaftskongreß im November 192[4] [...] schon vorhergesagt — bestimmt verlangt wurde.

Diese Haltung der Bauern hat gewiß viel dazu bei[getragen], die Regierung von dem Wege abzudrängen, der das La[nd] [...] mehr ins Verderben trieb. Aber die Bauern haben nicht [...] wirtschaftlichem Gebiete einen so großen Druck ausg[...] scheint, daß ihnen auch in politischer Beziehung sehr e[...] Zugeständnisse gemacht werden sollen. Hierher gehört [...] lich, daß ihnen freie Wahl ihrer Selbstverwaltungsor[gane] [...] gestanden, für die armen Bauern bei der Steuereintreib[ung] [...] gehende Berücksichtigung ihrer Verhältnisse geübt und a[...] andere noch bewilligt werden soll.

Tritt das alles ein, dann hat das herrschende System [...] ganzen Linie abgewirtschaftet und Rußland kann nach [...] Zeit daran denken, die alten Bahnen wieder aufzusu[chen] [...] anfangen, den unendlichen Schaden, der angerichtet wo[rden ist] [...] wieder gutzumachen.

Inzwischen hat Rußland aber in aller Stille auf dem [...] des Eisenbahnbaus, wie die amtliche Presse mitzuteil[en] [...] mancherlei geleistet. So liest man in der russischen Z[eitschrift] „Die Technik und das Leben", daß im Sommer 1924 die [...] Aulie-Ata bis zur Stadt Pischpek in einer Länge von 2[...] (= 270 km) im Bau vollendet worden ist.

Wo hat nun der Leser der Vereinszeitung den Ausga[ngs-] [...] Endpunkt jener Neubaustrecke zu suchen? Aulie-Ata is[t] [...] Endstation einer bereits früher erbauten Bahn von [...] Station der Ssamara-Orenburg-Taschkenter Bahn (au[...] 1944) bis Aulie-Ata. An dieser Linie waren jedoch z[...] gehungsstrecken bei Maschat und Abail zunächst nich[t] [...] baut, was jetzt auch geschehen ist, obgleich sie sehr be[...]

wierige Arbeiten verursachten. Die ganze Strecke führt men Ssemiretschensk'er Bahn, weil sie die Aufgabe hat, Teil des weiten Gebietes von Ssemiretschje[1]) zu er-n. Aber bei Pischpek kann die Bahn, wenn sie die ihr ie vorliegenden Verhältnisse gestellte Aufgabe erfüllen ht ihren Abschluß finden, vielmehr verlangen die wirt-hen und politischen Verhältnisse unerläßlich eine Fort-bis zur Hauptstadt des Generalgouvernements Werny. at eine derartige Ausdehnung schon im ursprünglichen legen, den die zarische Regierung im Jahre 1912 aufge-hatte. Ob und wann unter den heutigen Verhältnissen r Zukunft der Weiterbau bis Werny in Angriff genom-rden kann, ist zurzeit allerdings nicht leicht zu sagen. ber kann betont werden, daß der ursprüngliche Plan, n von der politisch gewiß zutreffenden Erkenntnis, daß and ebenso wie China nur zuträglich sein kann, auch in r Richtung eine Eisenbahnverbindung zur Verfügung zu ohne Zweifel richtig war. Ist einmal Werny erreicht, t der Weg nach Schanghai so ziemlich vorgeschrieben, hon bisher, und namentlich solange der Seeweg noch n Verkehr auf sich gelenkt hatte, haben ihn die Kara-zur Vermittelung des Tauschhandels benutzt. Er führt ldsha (Werny-Kuldsha rd. 200 Werst), weiter über Gan-(Kuldsha-Gan-Tschou rd. 1900 Werst), weiter über Lan-(Lan-Tschou bis Gan-Tschou rd. 240 Werst), weiter bis hai (Lan-Tschou-Schanghai 1877 Werst). Das ergibt für ze Strecke Werny-Schanghai rd. 4200 Werst (= 4480 km). sind 1877 Werst (= 2002 km) im Bau vollendet und rst (= 256 km) im Bau begriffen. Nach den neuerlichen, lich — wie es scheint — geregelten näheren Beziehungen den Nachbarreiche hat die Lösung der Frage doch wieder Aussichten auf Durchführung, wenngleich die Aufgabe in keine kleine ist. 2000 Werst Bahnbau in jenen Ge-die auch an die technische Durchführung ganz erhebliche he stellen, ist eine schwierige Aufgabe. Wenn schon die hen Verhältnisse eine Durchführung des Bauplanes mit t erheischen werden, so sind die wirtschaftlichen Fragen: tschaftliche Hebung des Gebietes und die Erleichterung stausches der Produkte diesseits und jenseits der russi-renze nicht minder wichtig und werden auch ihrerseits lendung des begonnenen Werkes drängen.

im besonderen die wirtschaftlichen Verhältnisse anlangt, Rußland in Frage kommt, so meint meine Quelle: der Revolution hat sich die Bedeutung der Bahn t. Vor allem kann augenblicklich nicht auf eine sonst mäße Entwickelung der Ertragsfähigkeit des Gebietes et werden, aus der die Bahn genügend Güter für den rt zugewiesen erhalten kann." Eine Bedeutung hat die ber natürlich auch in der Richtung, daß sie dem Fer-iet zur Ernährung der Baumwolle anbauenden Bevölke-t Weizen, der im Gebiete von Ssemiretschje von alters-Überfluß geerntet wurde, liefern kann und damit die keit schafft, daß der Anbau von Baumwolle erweitert könnte.

dieser wichtigen Dienstleistung der Bahn werden ihr Gebiete selbst von dem fruchtbaren Boden „bei verhältnismäßig geringem Aufwand von Kraft und Mitteln die Überschüsse reicher Ernten aus dem Getreidebau, aus der Obstkultur, der Viehzucht und deren Produkten" zur Beförderung geliefert werden. Dabei kommt noch in Betracht, daß mit „Hilfe von Berieselungsanlagen" es möglich wäre, den Anbau von Zuckerrüben, Reis, ja Baumwolle erheblich zu erweitern". Hiernach dürfte die verhältnismäßig kurze Bahn doch einen recht nennenswerten Einfluß auf die Entwickelung der wirtschaftlichen Verhältnisse auszuüben die Möglichkeit haben. Jedenfalls ist es erstaunlich, daß Rußland die Kraft aufgebracht hat, den Bahnbau trotz der schwierigen Geländeverhältnisse zu Ende zu führen.

[1]) s Land der sieben Flüsse. Ssem = sieben, reka = der Ssemiretschje ist das Gebiet im nordöstlichen Teile des -asiatischen Generalgouvernements Turkestan, das im n China grenzt, rd. 400 000 qkm groß und dessen Haupt-erny ist.

Auch im Süden des europäischen Rußland wird eifrig an der Vollendung einer Bahn von Cherson (am Schwarzen Meer) zur Station Merefa (Station der Bahn Kursk-Ssewastopol) gebaut. Die Bahn wird eine Gesamtlänge von 542 Werst (= 578 km) haben. Etwa 70 % der Länge ist schon fertig. Auf einer kleinen Teilstrecke ist bereits ein zeitweiliger Verkehr eröffnet worden. Bemerkt kann noch werden, daß im Zuge der Bahn eine Brücke über den Dnjepr-Strom und ein Tunnel von 400 Faden (= 852 m) Länge erbaut werden müssen. Die Bahn hat die Aufgabe, den Häfen von Cherson und Nikolajew Getreide und namentlich Manganerze zur Ausfuhr zuzuführen.

Endlich seien hier noch die beiden Bahnen im nordwestlichen Teile des Reiches: St. Petersburg (Leningrad) - Rybinsk a. d. Wolga, rd. 600 Werst (= 640 km), und St. Petersburg (Leningrad)-Orel, rd. 900 Werst (= 960 km) angeführt, die sich gleichfalls in der Bauausführung befinden. Hat die erstgenannte Bahn die Aufgabe, den Wolga-Verkehr, bei Rybinsk also den Getreide-, Naphtha- und Holzverkehr zu erfassen und dem Hafenplatz St. Petersburg (Leningrad) näherzubringen, so soll die Bahn nach Orel den Verkehr aus dem Donezgebiete auf dem nächsten Wege St. Petersburg (Leningrad) zuführen. Es sind dies nicht Pläne, die der Nachkriegszeit ihre Entstehung verdanken, vielmehr waren sowohl diese beiden Bahnen als auch die Bahn Merefa-Cherson von der zarischen Regierung bestimmt zur Ausführung ausersehen. Der Krieg trat aber störend in den Weg. Die Ausführung mußte verschoben werden. Aber gerade der Krieg und seine Folgen, die Rußland den Verlust der Ostseehäfen brachte, haben offenbar aufs neue anregend gewirkt, denn den großen Mengen der Erzeugnisse, die den Weltmarkt aufsuchen, mußten neue Wege zum einzigen russischen Hafen an der Ostsee, der Rußland verblieben ist, geschaffen werden. Diesem Zwecke dienen beide Bahnen.

Aus diesen kurzen Mitteilungen ist leicht zu erkennen, daß in Rußland auffallend rüstig an dem Neubau von Bahnen gearbeitet wird. Auffallen darf diese rege Neubautätigkeit namentlich aus dem Grunde, weil die Zeitungen, auch die amtlichen, mit ihrem Urteil über den wenig befriedigenden, baulichen Zustand des allergrößten Teils des alten Eisenbahnnetzes nicht zurückhalten und über ihn ständig zu berichten wissen. Als Grund für diese offenbare Vernachlässigung wird dabei stets der Mangel an Geld angegeben. Trifft diese Angabe als richtig und maßgebend zu, dann ist es auffallend, daß trotzdem soviele Neubauten durchgeführt werden. Man sollte doch glauben, daß das Land und die Bevölkerung einen berechtigten Anspruch darauf haben, daß ihnen die altgewohnten Handelswege in erster Reihe leistungsfähig und betriebssicher erhalten werden, bevor an die Schaffung neuer Bahnen geschritten wird.

Dr. Mertens.

Berichtigung.

lem Aufsatz der Nummer 15: „Der Terror des s" muß es auf S. 420, rechte Spalte, 2. Zeile von Reichs bahn beamte" statt „Reichsbeamte" heißen. Auch Besprechung der Druckschrift: Fortschritte in der anisation der österreichischen Bundes-n als selbständige Unternehmung in Nr. 15 befinden sich einige sinnentstellende Druckfehler. Es ißen:

1. S. 447, linke Spalte, Absatz 3 letzte Zeile „veranschaulichen" statt „veranschlagen";
2. S. 447, rechte Spalte, Zeile 19 und 20 von unten „Gesamtlasttonnenkilometern" statt „Gesamtkilometern";
3. ebenda, Zeile 10 von unten „Gesamtlasttonnenkilometer" statt „Gesamttonnenkilometer";
4. S. 448, linke Spalte, Zeile 27 von oben „**171,4 kg**" statt „71,4 kg".
5. Zwei Zeilen weiter ist der Preis einer Tonne Normalkohle von „428 000 K" auf „428 800 K" zu berichtigen.

Das Lehrlingswesen bei den französischen Eisenbahnen.

Seit dem Kriege legen die französischen Eisenbahnen besonderen Wert auf die Ausbildung und Fortbildung ihres Personals. Wenn in einer französischen Veröffentlichung ausdrücklich bemerkt wird, daß dies seit dem Kriege der Fall ist, so scheint das darauf hinzuweisen, daß vorher auf diesem Gebiete nichts oder doch wenigstens nichts Wesentliches geschehen ist. Als Beispiel werden in der genannten Veröffentlichung die Einrichtungen geschildert, die zur Ausbildung der Lehrlinge bei der Orléans-Bahn geschaffen sind, und es ist anzunehmen, daß bei den andern französischen Eisenbahngesellschaften ähnliche Einrichtungen bestehen. Man geht dabei von dem Gesichtspunkt aus, daß im Betriebe der Werkstätten ein gut ausgebildeter Mensch von ebenso großer Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit ist wie eine Ausstattung mit leistungsfähigen Werkzeugen und Maschinen; man glaubt daher, — und das mit Recht, — auf die Ausbildung der Werkstättenarbeiter besondere Sorgfalt verwenden zu sollen, und betrachtet die Kosten, die hierfür aufzuwenden sind, als werbend angelegt. Man ist bemüht, jedem Bediensteten die Möglichkeit zu geben, sich auf einem Gebiet fortzubilden und dadurch seinen persönlichen Wert zu erhöhen. Die Bestrebungen, diese Grundsätze durchzuführen, haben zu Einrichtungen für die Aus- und Fortbildung des Personals geführt, die jetzt so weit ausgebaut sind, daß es der Verfasser der erwähnten französischen Veröffentlichung, ein Oberingenieur der Orléansbahn und Mitglied des Rats für technische Ausbildung, für angebracht hält, der Öffentlichkeit darüber zu berichten.

Die Lehrlinge werden bei der Orléans-Bahn sowohl beruflich in den für ihre Arbeit erforderlichen Handfertigkeiten ausgebildet als auch theoretisch unterrichtet, um den Grad ihrer allgemeinen Richtung zu erhöhen. Der Unterricht umfaßt Französisch, Rechnen, Geometrie, Mechanik, Zeichnen usw. Daneben wird in Technologie durch praktische Vorführung von Maschinen unterrichtet; eine umfangreiche Sammlung von Modellen dient den Zwecken dieses Unterrichts.

Während der Ausbildung erhalten die Lehrlinge einen von Jahr zu Jahr steigenden Lohn; im ersten Jahre, wo sie nur wenig nützliche Arbeit leisten, soll er nur ungefähr so hoch sein wie die Kosten, die sie ihrer Familie verursachen. Am Ende der drei Jahre nähert er sich dem Satz, nach dem gleichaltrige Arbeiter entlohnt werden, richtet sich aber auch nach den Leistungen. Außerdem wird den Lehrlingen am Ende jedes Halbjahrs ein Betrag gutgeschrieben, dessen Höhe nach ihren Leistungen und ihrem Verhalten abgestuft ist und der ihnen mit 5 % Zinsen erst ausgezahlt wird, wenn sie zum Heeresdienst eingezogen werden.

Die Auswahl der Lehrer für die Ausbildung der Lehrl[inge] ... nicht leicht, und man hat sie zu diesem Zweck erst a[usbilden] müssen. Nunmehr ist man damit so weit gediehen, d[aß man] glaubt, genügend vorgebildete Kräfte zu besitzen, um [vom] Unterricht der Lehrlinge befriedigende Erfolge erwa[rten zu] können.

Durch Prüfungen, Wettbewerbe, Preise u. dgl. sucht [man den] Ehrgeiz sowohl der Lehrlinge als auch ihrer Lehrer zu [wecken]. Alle Ausbildungsstellen setzen ihren Stolz darin, daß i[hre Lei]stungen an der Spitze stehen und bilden ihre Lehrlinge [ent]sprechend aus. Zu diesem Zwecke sind Büchereien ge[schaffen], und es werden Zeitschriften herausgegeben; die Orléa[nsbahn] veröffentlicht z. B. eine solche unter dem Namen: L'A[pprenti] P.-O. Daneben bestehen auch Sport- und Musikverein[e und] andere Vereinigungen zur Beförderung geselliger Bestr[ebungen].

Zur weiteren Ausbildung besonders begabter junge[r Leute] nach ihrer dreijährigen Lehrzeit bestehen weitere Einric[htungen] in Gestalt von Fortbildungslehrgängen. Ihr Lehrplan näh[ert sich] demjenigen der staatlichen Fachschulen. Bei der Rückk[ehr von] dem Heeresdienst werden die jungen Leute, die die For[tbildung] durchgemacht haben, unter denselben Bedingungen wie[der an]gestellt, unter denen die Zöglinge jener Schulen ange[stellt] werden. Sie haben Anwartschaft auf Einrücken in [...] höhere Stellen. Bei dieser Fortbildung wird besonder[er Wert] darauf gelegt, den ehemaligen Lehrling in die versch[iedenen] Zweige des Dienstes einzuführen und mit den versch[iedenen] Arbeiten vertraut zu machen, mit denen er in Berührung [kom]men kann.

Neben den Einrichtungen zur Ausbildung der Lehrli[nge und] zu deren Fortbildung nach beendeter Lehrzeit bestehen [Abend]schulen, die allen Bediensteten zugänglich sind, sow[ie Fort]bildungsschulen, um denjenigen unteren Beamten, die si[ch] eine gewisse Bildung auf dem angedeuteten Wege e[rworben] haben, weitere Kenntnisse zu vermitteln und dadurch i[hr Fort]kommen zu ermöglichen. An den Abendschulen sin[d ...] 700 Teilnehmer eingetragen. Durch halbjährliche Pr[üfungen] werden ihre Fortschritte festgestellt. Bei der Fortbild[ung, die] zehn Monate dauert, werden regelmäßige Arbeiten ang[efertigt], die von der Leitung beurteilt werden. Am Ende ein[es Fort]bildungsganges wird durch eine Prüfung eine Rang[ordnung] unter den Teilnehmern nach ihren Leistungen aufgestel[lt].

Mit der vorstehend andeutungsweise geschilderten L[ehrlings-] und weiteren Ausbildung werden gute Erfahrungen gema[cht; die] Lehrlinge lernen nicht nur für ihren Beruf, sondern [die Aus]bildung wirkt auch erzieherisch.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Ergänzung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Durch Verordnung vom 9. März d. J. hat der § 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 folgenden neuen Absatz (4) erhalten:

(4) Wird durch außergewöhnliche Verhältnisse der Eisenbahnbetrieb stillgelegt oder erschwert, so kann der Reichsverkehrsminister vorübergehend auch in weiterem Umfang Abweichungen zulassen, soweit dies zur Aufrechterhaltung des Betriebes oder Verkehrs erforderlich ist.

— Kleinere Gesellschaftssonderzüge. Vom 1. Mai d. J. ab können für kleinere Gesellschaften Sonderzüge ohne Fahrpreisermäßigung eingelegt werden. Es sind wenigstens 80 Fahrkarten II. Klasse oder 120 Fahrkarten III. Klasse oder 180 Fahrkarten IV. Klasse des allgemeinen Verkehrs zu lösen. Kinder genießen die allgemeine Fahrpreisermäßigung. Sonderzüge ohne Fahrpreisermäßigung sind mindestens 5 Tage vorher mit Angabe der Strecke und Zeit, der gewünschten Wagenklassen und der ungefähren Zahl der Reisenden bei der Abgangsstation zu bestellen.

— Durchgehende Zeitrechnung im Eisenbahnfahrpla[n]. [Die] Industrie- und Handelskammer Frankfurt (M.)-Hanau ha[t den] D. I. u. H. angeregt, die erforderlichen Schritte einzulei[ten, daß] in den Fahrplänen der deutschen Eisenbahnen an Stelle [der] üblichen Trennung in Tages- und Nachtzeiten die durc[hgehende] Stundenbezeichnung von 1 bis 24 Uhr eingeführt werde. [Zur Be]gründung wurde auf die bei durchgehender Stundenbez[eichnung] alle Irrtümer ausschließende Möglichkeit einer glatten [Ab]le[sung] der Fahrzeiten hingewiesen, während zurzeit genau auf [die für] die Nachtzeiten geltende Unterstreichung der Minutenzif[fern ge]achtet werden müsse, die bei oberflächlichem Hinschau[en] Irrtümer herbeiführe. Da in fast allen mitteleuropäisch[en Län]dern diese Neuerung bereits bestehe, würde es nicht nu[r den] zahlreichen in Deutschland reisenden Ausländer, die an di[e durch]gehende Stundenzählung in ihren Heimatländern gewöhn[t sind,] sondern auch für die deutschen Reisenden, die das Aus[land be]suchen, eine Annehmlichkeit bedeuten, durchweg einer [überein]stimmenden Aufstellung der Fahrpläne zu begegnen. Sei[t langer] Zeit schon habe die Eisenbahn in ihrem innerdienstlich[en Ver]kehr die durchgehende Stundenzählung eingeführt, so [daß die] allgemeine Einführung ohne Hindernisse möglich sei [und die] Einheitlichkeit aller ihrer Fahrpläne sogar eine Verein[fachung] für die Eisenbahn bedeute.

Der D. I. u. H. hatte darauf in einer Umfrage versc[hiedene] Mitgliedskammern um Stellungnahme zu dieser Anreg[ung ...]

Die eingegangenen Antworten lauteten teils zustimmend, ablehnend.
Einverständnis erklärten ohne weiteres die Kammern in k, Harburg, Köln, Königsberg (Pr.) und Braunschweig. die dem Verkehrsverbande Niedersachsen angeschlossenen trie- und Handelskammern gaben auf eine besondere Um- des Verbandes in der Mehrzahl zustimmende Erklärungen dagegen waren Bielefeld, Goslar, Oldenburg und Weser-). Die ferner zustimmenden Kammern in Hamburg, Dres- Berlin, Nürnberg, Kiel beriefen sich in ihren Begründungen sächlich auf die Notwendigkeit einer Übereinstimmung der hen Fahrpläne mit denen der Nachbarstaaten, die, wie ins- dere Hamburg hervorhob, mit Ausnahme der nordischen r und der Niederlande sämtlich durchgehende Stunden- ng haben. Nach den Ausführungen Kiels sind die Vorteile über der Trennung in Tages- und Nachtzeiten mit ihrem augenfälligen Unterscheidungsmerkmal unverkennbar und rchgehenden Stundenziffern nach der Ansicht Nürnbergs am Auslandsverkehr interessierte Geschäftswelt geradezu edürfnis. Bei einem Teil des Publikums seien vielleicht, Berlin hinzufügt, Unbequemlichkeiten bei der stillen Um- ng der neuen Stunden 13 bis 24 in die altgewohnten Nach- s- und Nachtstunden zu erwarten, doch würden diese, wie eispiel in den anderen Ländern zeige, bald überwunden sein. n entgegen stehen die Erklärungen aus anderen Bezirken. den bereits vorstehend genannten ablehnenden Kammern erkehrsverbandes Niedersachsen können auch die Kammern gdeburg und Bremen ein Bedürfnis für die Einführung der schlagenen Änderungen und ihre Zweckmäßigkeit nicht an- nen. Von den gleichfalls ablehnenden Kammern in Stettin, und Zittau wird darauf hingewiesen, daß die Maßnahme t noch verfrüht sei. Bevor nicht die Bevölkerung all- ein mit der alten Stundenbezeichnung 1 bis 12 gebrochen und die neue Bezeichnung nicht allgemein in den Werken, ken, Geschäften, wie überhaupt im öffentlichen Leben geführt sei, möchte man von der Einführung ausschließlich n Eisenbahnverkehr absehen. In welchem Maße sie dem chen Publikum unwillkommen sei, habe man, wie von der ner in Essen besonders hervorgehoben wird, während der deutlich genug feststellen können.
Umfrage bei den beteiligten Wirtschaftskreisen im Bezirk tart ergab ein Für und Wider je zur Hälfte. Von letzterer wurde besonders darauf hingewiesen, daß Irrtümer beim n der Fahrzeiten in der Hast oder aus Unkenntnis auch n durchgehenden Zeitangaben nicht ausgeschlossen seien, aß im übrigen nicht die Wünsche der Ausländer, sondern edürfnis der deutschen Reisenden entscheidend seien. Wenn die Kammer selbst die durchgehende Stundenzählung für mäßig halte, so seien doch die geltend gemachten Einwände unbeachtlich, solange die Neuerung nur auf die Eisenbahn änkt bleibe und nicht allgemein eingeführt werde. Wenn senbahn aus betriebstechnischen Gründen von sich aus auf derartige Änderung Wert legen und ihrerseits mit einem zehenden Vorschlag an das reisende Publikum herantreten , wäre die Frage unbedenklich zu bejahen.
Anbetracht der vorstehend geschilderten Sachlage hält der u. H. es für geboten, von der Vorlage eines Antrages auf ung der Stundenbezeichnung in den Fahrplänen zurzeit abzusehen und die Angelegenheit zu weiterer Klärung in ächsten Sitzung des Verkehrsausschusses zur Sprache zu n.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Herne**. Der Prozeß, betreffend Herner Eisenbahnunglück, wurde nach mehrtägiger Ver- ung am 7. d. M. zu Ende geführt. Der Angeklagte, Lokomo- rer Haberkamp, wurde von der gesamten Anklage freige- hen.

— **Verbesserungen im Reiseverkehr zwischen Deutschland und n.** Im Jahresfahrplan 1925/26 sind für den Verkehr hen Deutschland und Italien teils durch Beschleunigung der denen, teils durch Einlegung neuer Schnellzüge wesentliche sserungen geplant. Sie kommen am besten durch Gegen- ellung der bisherigen und künftigen durchschnittlichen dauer zwischen Berlin und Rom zum Ausdruck. Diese ver- sich voraussichtlich auf dem Wege über den Brenner von auf 35¾ Stunden, auf dem Wege über Schaffhausen von auf 40¼ und auf dem Wege über Basel von 43 auf Stunden. Die kürzeste Reisedauer von 35 und 34 Stunden en die in Aussicht genommenen Fernschnellzüge D 79/80 -München-Brenner-Rom. Ihre Benutzung gewährt außer- en Vorteil, daß die Reise von Berlin nach Rom und umge- nur mit je einer Nachtfahrt zurückgelegt werden kann. halten voraussichtlich folgende Lage: Berlin Anh. Bhf. Uhr vorm., München ab 7.10 nachm., Rom an 6.55 nachm. om ab 9.45 vorm., München an 10.20 vorm., Berlin Anh. Bhf. 3 nachm.

— **Schlafwagenverkehr mit den nordischen Reichen.** Die für den Sommer vorgesehenen Schlafwagen Berlin, Stettiner Bahnhof-Saßnitz-Malmö und Berlin, Stett. Bahnhof-Warnemünde-Kopenhagen sowie Hamburg-Warnemünde-Kopenhagen werden bereits von Mitte Mai befördert. Sie verkehren erstmalig am 14. Mai von Kopenhagen und Malmö und am 15. Mai von Berlin und Hamburg. Die Bettkartenpreise betragen von Berlin und Hamburg nach Malmö und Kopenhagen in 1. Klasse 24 *M.*, in 2. Klasse 12 *M.*, zuzüglich 10 % Vormerkgebühr. In der Gegenrichtung sind die Preise für Malmö-Berlin und Hamburg auf 22 und 11 schwed. Kronen und 2 und 1 schwed. Krone Vormerkgebühr, und für Kopenhagen-Berlin und Hamburg auf 35 und 17,50 dän. Kronen sowie 3 und 1,50 dän. Kronen Vormerkgebühr festgesetzt.

— **Der Industrie- und Handelstag** hat an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn eine ausführliche Eingabe gerichtet, in der er zur Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Stellung nimmt. Im einzelnen sind folgende Forderungen erhoben:
„1. Herabsetzung der Tarife für nahe und mittlere Entfernungen um 20—15 %. 2. Größte Beschleunigung der von der zuständigen Tarifkommission eingeleiteten Überprüfung der Gütereinteilung und des Tarifsystems mit dem Ziel, wieder die Friedensverhältnisse annähernd zu erreichen, soweit nicht zwingende Gründe dagegen sprechen. 3. Weitere Ausgestaltung einzelner Einfuhrtarife, Verbesserung und Verbilligung der Ausfuhrtarife für die nasse und trockene Grenze, Schaffung weiterer Umschlagtarife für die Binnenwasserstraßen und Einführung von Ausnahmetarifen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit einzelner Bezirke oder Industrien. 4. Angemessene Entlastung der Wirtschaft von Nebengebühren, die heute teilweise übermäßig hoch sind."

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Ausschuß dieser Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1924 vorbehaltlich der Genehmigung des Hauptrechnungsabschlusses durch die Generalversammlung auf 6 %, also 72 RM. für 1200 *M.* Aktienkapital festzusetzen.

— **Eine Eisenbahn-Großorganisation.** Der 6. ordentliche Fachtag der nichttechnischen Eisenbahnbeamten und -anwärter hat kürzlich mit starker Stimmenmehrheit eine Entschließung angenommen, wonach sich der Fachtag auf den Boden der Schaffung einer neuen Großorganisation aller Reichsbahnbeamten und Anwärter stellt. Er beauftragt den Vorstand, die dahinführenden begonnenen Verhandlungen fortzusetzen mit dem Ziele, alle Reichsbahnbeamten und Anwärter in einer neuen Großorganisation zusammenzufassen. — Damit haben die nichttechnischen Eisenbahnbeamten und Anwärter bekundet, daß sie das Aufgehen der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter in den Deutschen Eisenbahner-Verband nicht billigen.

— **Bayerisches Verkehrsmuseum in Nüruberg.** Die Eröffnung des neuen Verkehrsministeriums findet am 22. April d. J., vorm. 11½ Uhr, statt. Am 23. und 24. April wird das Museum dem allgemeinen Besuche von 9—5 Uhr unentgeltlich geöffnet sein. Am 25. April bleibt das Museum zwecks Reinigung geschlossen. Vom Sonntag, den 26. April, an treten die regelmäßigen Besuchszeiten in Kraft. Für diese gelten folgende Vorschriften:
Das Verkehrsmuseum ist dem allgemeinen Besuche geöffnet: werktäglich ausnahmlich Montags in den Monaten Mai bis einschließlich September von 9—5 Uhr, in den Monaten Oktober bis April von 10—3 Uhr, Sonn- und Feiertage das ganze Jahr über von 10—1 Uhr. Die Eintrittsgebühr beträgt werktags ausnahmlich Montags 50 Pf. An Sonn- und Feiertagen wird bis auf weiteres eine Gebühr für die Person von 20 Pf erhoben. An Montagen finden Führungen statt gegen 1 *M.* Gebühr für die Person, und zwar um 10 Uhr vormittags und 1 Uhr nachmittags. Verkehrsangehörige haben freien Zutritt gegen Vorzeigung eines amtlichen Personalausweises.
Im Kinoraum finden zur Belehrung des Personals Vorführungen von technischen und Kulturfilmen statt, die auch den übrigen Besuchern auf Wunsch zugänglich sind; wegen der hohen Kosten wird hierfür eine kleine Gebühr (30 Pf.) erhoben.
Jugendliche unter 14 Jahren haben nur in Begleitung Erwachsener Zutritt.
Für die Besichtigung durch Schulen usw. kann Ermäßigung der Eintrittsgebühr bewilligt werden, jedoch ist für die Beaufsichtigung durch eine entsprechende Anzahl von Lehrkräften Sorge zu tragen. An Sonntagen können Besichtigungen durch Schulen, Vereine und Gesellschaften in geschlossenen Gruppen wegen der für die übrigen Besucher hierdurch entstehenden Unzuträglichkeiten nicht genehmigt werden.
Anläßlich der Eröffnung erscheint eine Festnummer der bekannten Zeitschrift „Das Bayerland" mit beachtenswerten Aufsätzen über den Werdegang, die bauliche Entwicklung und die Einrichtung der Sammlungen.

Gleichzeitig wird ein neuer Führer für das Verkehrsmuseum herausgegeben, der die genauen Einzelheiten in leicht faßlicher und allgemeinverständlicher Weise enthält.

— Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind ernannt: zum Vizepräsidenten einer Reichsbahndirektion: der Direktor bei der Reichsbahn Wallbaum in Berlin (Reichsbahndirektion) und der Reichsbahnoberrat Wendler in Berlin (Zentralamt); — zum Direktor bei der Reichsbahn: der Reichsbahnoberrat Dr. jur. Cohnitz in Erfurt; — zum Reichsbahnoberrat: die Reichsbahnräte Dr.-Ing. Dr. rer. pol. Johannes Baumann in Berlin (Hauptverwaltung) und Wilhelm Baumann in Karlsruhe; — zum Reichsbahnrat: die Reichsbahnamtmänner Hugo Müller in Simmern, Plath in Trier, Märtens in Stettin, Ostertag, Solveen, Benz, Duppler, Briegel, Contumas, Brück und Merkle in Karlsruhe, Staele in Mannheim, Knapp in Villingen und Schaaf in Freiburg (Br.); die Reichsbahnassessoren Dr. jur. Karl Koch in Trier und Dr. jur. Ebisch in Oppeln sowie der Eisenbahnoberinspektor Börner in Essen; — zum Reichsbahnamtmann: die technischen Eisenbahnoberinspektoren Reddersen in Cassel und Meinck in Trier, die Eisenbahnoberinspektoren Knorr in Bamberg, Fallier in München, Westkämper in Essen, Paschedag und Frase in Trier sowie der Oberbahnhofsinspektor Stelzmann in Reichenbach (Vogtl.).

Versetzt sind: der Reichsbahnoberrat Braun in Frankfurt (Main) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel, — die Reichsbahnräte Geier in Essen als Vorstand zum Betriebsamt Halberstadt, und Heinrich Eggers in Köln als Vorstand zum Maschinenamt 2 Essen.

Österreich.

— Direkte Eisenbahntarife im Verkehr mit Italien. Ministerpräsident Mussolini und der österreichische Gesandte Dr. Egger haben die Ratifikationsurkunden über das am 21. Januar 1925 zwischen Italien und Österreich abgeschlossene Abkommen, betreffend die direkten Eisenbahntarife für den Verkehr der beiden Länder, ausgetauscht. Das Abkommen ist am 1. April 1925 in Kraft getreten.

— Die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn. In den nächsten Tagen werden die Arbeiten für die Elektrisierung der Stadtbahnstrecke Hütteldorf-Gürtellinie-Heiligenstadt abgeschlossen. Auch die Arbeiten auf den übrigen Strecken sind in vollem Gange. Der für Mai festgesetzte Beginn der Betriebseröffnung auf der Strecke Hütteldorf-Michelbeuern wird eingehalten. Der Bahnhof in Heiligenstadt ist vollständig fertig. In den Bahnhöfen Hütteldorf und Hauptzollamt sind die Arbeiten sehr weit vorgeschritten. Auf den Strecken Hütteldorf-Westbahnhof-Michelbeuern, Hütteldorf-Unter-St. Veit-Meidling-Hauptstraße, Nußdorfer Straße-Heiligenstadt werden die Arbeiten in kürzester Zeit beendet sein.

— Teigitsch-Kraftwerk. Am 27. März fand die feierliche Einweihung und Inbetriebsetzung des Teigitsch-Kraftwerkes der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.-G. statt. Das neue Werk verfügt über eine Leistungsfähigkeit von 24 000 Pferdekräften, die nach Ausbau der geplanten beiden weiteren Stufen auf 34 000 erhöht werden kann. Die erste Stufe des Teigitsch-Kraftwerkes ist nur ein kleiner, aber der schwierigste Teil des großzügigen steirischen Wasserbauprogramms, als dessen nächstes Werk der Bau der Murkraftwerke Bruck-Mixnitz bald in Angriff genommen werden wird.

— Gesteigerte Kohlenförderung. Die inländische Kohlenförderung im Februar d. J. betrug 11 219 t Steinkohle und 252 080 t Braunkohle. An der Förderung waren beteiligt: Niederösterreich mit 25 886, Steiermark mit 155 564, Kärnten mit 7557, Oberösterreich mit 29 775, Tirol mit 3350 und das Burgenland mit 31 162 t. Gegenüber der durchschnittlichen Monatsförderung des Jahres 1924 von 245 794 t weist die Februarförderung trotz der geringeren Zahl von Fördertagen eine Steigerung um 17 550 t auf.

— Österreichs Kohlenwirtschaft. Die inländische Kohlenförderung im Januar 1925 betrug 11 002 t Steinkohle und 279 415 t Braunkohle. Hiervon entfallen auf: Niederösterreich 26 491, Steiermark 159 197, Kärnten 11 871, Oberösterreich 45 227, Tirol 3850, Burgenland 43 781 t. Der Verbrauch Österreichs an inländischer Kohle betrug im Januar 292 804 t, ins Ausland wurden 1948 t inländischer Kohle abgegeben. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus ausländischer Steinkohle belief sich auf 51 858 t. Aus dem Auslande wurden 376 658 t Steinkohle, 66 619 t Braunkohle und 26 012 t Koks eingeführt. An der Steinkohleneinfuhr waren beteiligt: Ost-Oberschlesien mit 225 758 t, die tschechoslowakische Republik mit 100 737 t, die Reviere Dombrowa und Krakau mit 14 263 t, das Saarrevier mit 12 103 t, das Ruhrrevier mit 9399 t und andere ausländische [Koh]lenreviere mit 13 898 t. An Braunkohle wurden aus der tsc[hecho]slowakischen Republik 48 753 t und aus dem übrigen Au[sland] 17 867 t eingeführt. An Koks wurden aus der tschecho[slowa]kischen Republik 13 027 t, aus Ost-Oberschlesien 4627 t, West-Ober- und Niederschlesien 4844 t und aus dem üb[rigen] Ausland insgesamt 3514 t bezogen. Die Gesamtlieferun[g an] Kohle und Koks aus dem Inland und Ausland betrug im Januar 762 093 t. Im Vergleich mit dem Vormonat ist [beim] Bezug inländischer Kohle eine Steigerung um 8609 t, b[ei der] Einfuhr von ausländischen Brennstoffen dagegen ein Rüc[kgang] von 78 087 t zu verzeichnen. Gegenüber dem Monatsdurchsc[hnitt] des Jahres 1924 zeigt der Monat Januar einen Mehrbez[ug] inländischer Kohle von 49 280 t, während die Auslandsb[ezüge] um 11 115 t zurückgegangen sind. Von der im Januar 19[25 be]zogenen Menge mineralischer Brennstoffe von insgesamt 762 000 t stammen nahezu 40 % aus dem Inlande.

— Personalnachrichten. Am 2. April ist Hofrat Dr. Horn, der ärztliche Berater der Verkehrssektion des B[undes]ministeriums für Handel und Verkehr, nach längerer Kra[nkheit] im 59. Lebensjahre verschieden.

Übrige europäische Länder.

— Tschechoslowakisch-polnischer Eisenbahngüterverban[d.] [Im] Zusammenhang mit dem zum Abschluß gebrachten Hande[ls]trag zwischen Polen und der Tschechoslowakei, dessen w[esent]lichen Bestandteil das Eisenbahnabkommen bild[et, in] welchem insbesondere die tschechoslowakische Staatsbahnv[erwal]tung große Frachtermäßigungen für die Einfuhr und Dur[chfuhr] von polnischer Kohle gewährt (z. B. 40 Heller für 1[00 kg] von den normalen Frachtsätzen bei der Einfuhr in die Tsc[hecho]slowakei und um 75 Heller für 100 kg bei der Durchfuh[r nach] Österreich; nach Italien und der Schweiz sogar 115 Hell[er für] 100 kg von den normalen Frachtsätzen), fanden am 8. und 9[. April] in Brünn Verhandlungen zwischen den Vertretern der [beiden] Eisenbahnverwaltungen statt. Es wurde eine vollständige [Eini]gung erzielt über die Schaffung eines tschechoslowakisch[-polni]schen Güterverbandstarifes, weiter über die Rechtsgrun[dlagen] dieses Verkehres, über die Leitung der Transporte, übe[r die] Frachtanteile und über die gegenseitige Abrechnung. [An]schließend daran wurden Verhandlungen zwischen Vert[retern] der österreichischen und polnischen Eisenbahnen zwecks [Schaf]fung eines österreichisch-polnischen Güterverbandstarif[es ge]pflogen, die jedoch noch nicht beendet und erst nach den [Feier]tagen in Prag fortgesetzt werden.

— Betriebsergebnisse auf den tschechoslowakischen [Staats]bahnen. Im Januar 1925 wurden befördert: 18 457 05[? Per]sonen (gegenüber dem Januar 1924 um 953 714 Personen [mehr]), 6782 t Gepäck und Expreßgüter (+ 409 t) und 4 520[...] Frachtgüter (+ 508 747 t), darunter 1 768 565 t [...] (— 371 624 t). Die Einnahmen bezifferten sich beim Per[sonen-] und Gepäckverkehr auf 61 892 642 Kc. (gegenüber dem [Januar] 1924 um 9 196 790 Kc. weniger), beim Güterverkeh[r auf] 234 169 211 Kc. (— 39 153 091 Kc.), zusammen 288 179 2[...] (— 48 349 881 Kc.).

— Kommerzialisierung der tschechoslowakischen Staatsb[ahnen.] Wie bereits mitgeteilt (siehe Nr. 43 Jahrg. 1924 d. Ztg.), w[urden] die tschechoslowakischen Staatsbahnen zu einem kaufmänn[ischen] Unternehmen umgestaltet. In Durchführung dieses Ge[setzes], nach welchem die Bahnen alle ihre Ausgaben nur aus d[en] ihrer Unternehmertätigkeit fließenden Einnahme[n zu] decken haben, ernannte der Eisenbahnminister dieser Ta[ge den] im Gesetze vorgesehenen, zur Geschäftsführung des Unt[erneh]mens bestimmten Verwaltungsrat, der aus 10 Mitgli[edern] und ebensoviel Ersatzleuten besteht. Sämtliche Person[en bis] auf zwei, die dem Finanzministerium entnommen sind, g[ehören] dem Stande der aktiven Eisenbahnministerialbeamten a[n], also durchwegs Nichtkaufleute. Bei der Zusammensetzun[g wurde] das deutsche Element unberücksichtigt.

— Fahrpreisermäßigungen für Gäste tschechoslowak[ischer] Badeorte. Das Eisenbahnministerium hat sich im Interes[se der] Hebung des Fremdenverkehrs entschlossen, den Kurgästen [tsche]choslowakischer Badeorte unter gewissen Voraussetzungen [Fahr]preisermäßigungen zu gewähren. Die Begünstigungen w[erden] Ausländern und Inländern erteilt. Die Ermäßigu[ng für] Ausländer beträgt, falls der Gast länger als 10 Tage [im] Kurort bleibt, 66 % des Rückfahrpreises, falls er über eine [der] Grenzstation auf einem längeren Wege zurückreist, 50 %, [falls] er auf ärztliche Verordnung zur Nachkur einen zweiten B[adeort] aufsucht (wobei sich die Bedingung des zehntägigen Aufen[thalts] erübrigt), 33 %. Die Bestätigungen zwecks Erlangung [der] Fahrpreisermäßigung werden in einigen Sprachen aufgeleg[t.]

Gleiche Bestimmungen gelten auch für inländische ...gäste.

Starker Rückgang des Braunkohlenverkehrs in der Tsche...lowakei. Die Wagenbeistellungen in den nordwestböhmischen ...nkohlenrevieren in der Zeit vom 1. bis 15. März verglichen ...mit denen des Vorjahres wie folgt:

	Wagen bestellt	Wagen beigestellt
Teplitz-Brüx-Komotau	25 579	25 579
Falkenau-Elbogen	5 062	5 062
Zusammen	30 641	30 641

...e Beistellungen waren um 13 219 Wagen kleiner als in der ...hen Zeit des Vorjahres.

Die tschechoslowakische Handelsbilanz. Nach der vom ...stischen Staatsamt zusammengestellten Übersicht stellt sich ...Spezialeinfuhr für den Februar 1925 auf 371 068 t und ...1 Warensendungen im Werte von 1 328 575 911 Kc. Da nach ...früheren Berichte (siehe Nr. 13 d. Ztg.) die Spezialausfuhr ...Monat Februar 1925 987 973 t und 652 140 Warensendungen ...Werte von 1 517 710 744 Kc betrug, so war die Handelsbilanz ...Februar 1925 mit dem Betrage von 189 134 833 Kc aktiv.

Errichtung eines öffentlichen Freilagers in Prag. Der Ma...at in Prag hat die Absicht, in Prag ein öffentliches Frei... zu errichten. Man geht dabei von der Erwägung aus, daß ...zentrale Lage Prags geeignet ist, das Land Böhmen zu ...n Mittelpunkt des Durchgangshandels Mittel...opas zu machen. Unter den Gründen, die für die Errich... eines Freilagers geltend gemacht werden, sind besonders ...nteressen der Volksernährung angeführt. Durch ein großes ...rhaus wäre es möglich, bedeutende Vorräte an Getreide und ... für den Verbrauch zur Verfügung zu halten. An dem Be...le eines Freilagers sind vor allem auch weite Kreise der ...wirtschaft beteiligt, denen für den Zeitpunkt des Bedarfes ...rechende Vorräte an Dünge- und Futtermitteln u. dgl. be...stellt werden könnten.

Zur geplanten Ermäßigung im Güterverkehr der Schweiz. ...1. Juli sollte bei den Schweizer Transportanstalten, wie be... von uns bekanntgegeben, ein weiterer Abbau der Güter...n in Kraft treten, zu dem die Kommerzielle Konferenz der ...eizer Verkehrsinteressenten ihre Zustimmung bereits ge...n hatte. Am 26. März hat der Verwaltungsrat der Bundes...en sich mit dieser Frage befaßt; dabei hat die General...tion der Bundesbahnen in Anbetracht des schlechten Aus... des Betriebsergebnisses im Monat Februar beantragt, auf ...Festsetzung des Datums für das Inkrafttreten dieser Herab...ng vorläufig zu verzichten und erst die Ergebnisse des ...ts März abzuwarten. Der Verwaltungsrat der Bundes...en hat sich dieser Ansicht angeschlossen. Es sollen jedoch ...Vorbereitungen getroffen werden, damit trotzdem bei gün...m Ausfall der Betriebsergebnisse im März und April die ...bsetzung der Gütertarife am 1. Juli stattfinden kann.

Verhütung von Unfällen beim elektrischen Betrieb der ...eizer Bundesbahnen. Der elektrische Betrieb der Bundes...n hat eine Reihe von Unfällen durch Berühren der unter ...nung stehenden Fahrleitungsanlagen herbeigeführt. Ver...dene Warnungen, die die Generaldirektion der Bundes...n hat ergehen lassen, waren erfolglos. Erst in der letzten ...ist im Bahnhof Basel wieder ein Bahnangestellter durch ...elektrischen Strom getötet worden. Die Generaldirektion ...eshalb durch eine dienstliche Mitteilung vorgeschrieben, daß ...liche Bahnhöfe und Stationen mit elektrischen Fahrleitungen ...len Frachtbriefen zu allen abgehenden Wagenladungen be...re Warnungszettel aufzukleben haben, ebenso auf ...Frachtbriefen zu ankommenden Wagenladungen, sofern die ...ngsstation das Aufkleben unterlassen hat. Die gleichen ...nungszettel sollen den Verfrachtern von Wagenladungen bei ...Wagenbestellung durch das Verladepersonal auf den Sta...n abgegeben werden. Die Warnungszettel werden auf gel... Papier mit diagonal aufgedrucktem roten Blitzpfeil erstellt ...haben folgenden Text: „Wir machen Sie auf die Gefahren der ...leitung der elektrischen Zugförderung aufmerksam. Die ...herung an die unter Hochspannung stehenden Leitungsteile ...die Berührung derselben mit dem Körper oder mit Gegen...en ist lebensgefährlich. Sie werden dringend ersucht, Ihr ...dem Abholen oder dem Aufladen der Güter beauftragtes ...onal zu warnen."

Versteigerung der Furkabahn. Am 4. April fand in Brig die ...ersteigerung der Furkabahn statt. Es wurde nur ein ein... Angebot abgegeben, und zwar von der Visp-Zermatt-Bahn. ...es Angebot betrug 1,75 Millionen Franken, d. h. genau die ...ne des amtlichen Anschlages. Die Bahn wurde auf dieses Angebot zugeschlagen mit der Verpflichtung des Weiterbetriebes und des Ausbaues der Reststrecken. Ein Syndikat, welches die Bahn zu übernehmen hat, wird unter dem Vorsitz des Direktors der Visp-Zermatt-Bahn zurzeit gebildet, um mit Hilfe der vom Bundesrat und von der Bundesversammlung bewilligten Beihilfe von 3,35 Millionen Franken den Weiterbetrieb und Ausbau der Furkabahn zu übernehmen.

— Zum Eisenbahnunglück bei Bellinzona. Zwischen der Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen und den Erben des bei dem Eisenbahnunglück von Bellinzona verunglückten Staatsministers a. D. Dr. Helfferich wurde Zeitungsmeldungen zufolge eine Entschädigung in Höhe von 250 000 Franken vereinbart.

— Tariferhöhungen in Italien. Um durch neue Einnahmen einigermaßen die seit 1. April d. J. sämtlichen aktiven Staatsbeamten gewährten Gehaltszuschläge auszugleichen, hat der Ministerrat in einer seiner letzten Sitzungen beschlossen, auch die Tarife für Personen und Güter auf den Staatsbahnen neuerdings zu erhöhen, und zwar vom 16. April d. J. ab.

Bekanntlich wurde auf die Personentarife bis heute ein Aufschlag von 220 % für die I. Klasse und von 200 % für die II. und III. Klasse erhoben. Von nun an wird der Zuschlag für alle drei Klassen 225 % betragen. Für Güter bestanden bis jetzt Erhöhungen von 200, 250 und 300 %. Es wird eine einheitliche Erhöhung von 400 % eingeführt.

Für sogenannte minderwertige Waren und auch für Lebensmittel, einschließlich jener, die für die Ausfuhr bestimmt sind, bleibt die jetzige Erhöhung von 200 % aufrecht.

Das betreffende königliche Dekret ist in Vorbereitung und kommt dieser Tage im Reichsblatt (Gazzetta Ufficiale) zur Veröffentlichung.

— Eisenbahnunfälle in Frankreich. Der Schnellzug Chalons-sur-Marne-Reims stieß vor einigen Tagen auf der Strecke mit einem anderen Zuge zusammen. Der Lokomotivführer und der Heizer wurden getötet, zehn Fahrgäste erlitten schwere Verletzungen.

Weiter wird aus Paris gemeldet, daß im Pariser Nordbahnhof am 9. d. M. früh 6.36 Uhr ein Arbeiterzug, der aus dem Vorort Aulnay einfuhr, so hart auf die Prellböcke auffuhr, daß der Gepäckwagen und zwei Wagen mit Reisenden in Trümmer gingen. Unter den Reisenden sind 20 Verletzte, darunter mehrere Schwerverletzte sowie auch zwei Todesfälle zu verzeichnen. Das ist innerhalb weniger Tage das sechste Eisenbahnunglück in Frankreich.

— Sir William Acworth, dessen Ableben wir in Nr. 15, S. 441 bereits mitteilten, wurde als Sohn eines englischen Geistlichen 1850 geboren. Ihm wurde zunächst die übliche englische Bildung mit dem Abschluß in Oxford zuteil. Er unterrichtete während anderthalb Jahren den letzten deutschen Kaiser und seinen Bruder im Englischen. Nach weiterer Unterrichtstätigkeit ging er in die Verwaltung über und arbeitete auch einige Zeit bei dem Gericht. Dabei betätigte er sich u. a. als Vertreter von Privatinteressen vor dem Parlament. Dreimal versuchte er Mitglied des Parlaments zu werden, aber vergeblich. Bei seiner Tätigkeit vor dem Parlament, wo es sich häufig darum handelt, von den Eisenbahnen vorgelegte Gesetzentwürfe durchzubringen, muß wohl sein Interesse für wirtschaftliche Fragen des Eisenbahnwesens erweckt worden sein, und er machte sich bald einen Namen auf diesem Gebiet. Infolgedessen wurde er im Laufe der Zeit in zahlreiche Ausschüsse berufen, die, zum größten Teil im Auftrag der Regierung, nach englischem Gebrauch mit der Erstattung von Gutachten als Vorbereitung für gesetzgeberische und ähnliche Schritte beauftragt wurden. Den Anfang auf diesem Gebiete machte Sir W. Acworths Tätigkeit bei einer Untersuchung über Unfälle von Eisenbahnbediensteten; dann folgten Gutachten über die irischen Eisenbahnen und über die kanadische Eisenbahnpolitik. Die Vereinigten Staaten von Amerika ließen 1917 ein Gutachten über den Staat als Eigentümer der Eisenbahnen von ihm bearbeiten, und der Frage: „Staats- oder Privatbahnen?" hat er seitdem besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Der Kernpunkt seiner Auffassung ist bekanntlich der, daß ein leistungsfähiger Eisenbahnbetrieb und -verkehr nur möglich ist, wenn die Verwaltung der Eisenbahnen eines Landes dem politischen Einfluß, worunter Sir W. Acworth hauptsächlich die Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften bei Festsetzung des Haushalts der Eisenbahnen versteht, entzogen ist. Daß diese Ansicht keine allgemeine Gültigkeit besitzt, geht aus den hervorragenden Leistungen der damaligen deutschen Staatsbahnen deutlich hervor. — 1920 machte Acworth eine Reise nach Indien und trat auch dort als Gutachter mit Erfolg für die Loslösung der Eisenbahnen aus dem Staatshaushalt ein, ein Ziel, das er, wenn auch in verschiedener Form, zuletzt auch in Deutschland

und Österreich erreicht hat. Über die Vorgänge auf diesem Gebiet und Acworths Anteil daran ist hier stets eingehend berichtet worden, so daß auf sie nicht näher eingegangen zu werden braucht.

Sir W. Acworth saß im Aufsichtsrat einer Anzahl von Verkehrsunternehmen, darunter auch der Londoner Untergrundbahnen. Er hat sich auch als Schriftsteller betätigt. Sein erstes Werk: Elements of Railway Economics, dessen 2. Auflage auch sein letztes war, ist vor kurzem hier gewürdigt worden (s. Nr. 8, S. 220 dieser Zeitung). 1920 hat er noch ein Buch: An Historical Sketch of State Railway Ownership veröffentlicht. Seine Tätigkeit bei den indischen Eisenbahnen hat ihm den Adelstitel eingebracht.

— **Die 20-t-Wagen der englischen Großen Westbahn.** Seit einiger Zeit bemüht sich die Große Westbahn, die sich unter den englischen Eisenbahnen immer durch große Rührigkeit ausgezeichnet hat, für den Kohlenverkehr in Wales den 20-t-Wagen als Regelfahrzeug einzuführen (s. auch Nr. 39/1924 dsr. Zeitung, S. 760). Nach etwa halbjähriger Erprobung kann die Hafenverwaltung der Großen Westbahn berichten, daß sie mit diesen Wagen und den Tarifermäßigungen, die sie bei deren Verwendung gewährt, gute Erfahrungen macht. Infolgedessen ist sie in der Lage, die Gebühr für das Wiegen und Kippen der Kohle in den Häfen, soweit sie in 20-t-Wagen angeliefert wird, 7¼ Penny auf 6 Pence für 1 t herabzusetzen. Das Verladen der Kohle geht erheblich schneller, und die Leistungsfähigkeit der Gleisanlagen sowohl in den Zechen wie auch in den Häfen ist durch Einführung der 20-t-Wagen um 30 % gesteigert worden. Auch die regelmäßigen Benutzer derartiger Wagen sprechen sich anerkennend über sie aus. In den Häfen Newport, Barry, Port Talbot, Swansea und Milford Haven verkehren sie regelmäßig in stets wachsender Zahl, und der Umbau der Kohlenkipper, um sie für die neuen Wagen aufnahmefähiger zu machen, schreitet rüstig vorwärts. Im nächsten Jahr soll die Verwendung neuer Wagen wesentlich ausgedehnt werden.

Fremde Erdteile.

— **Betriebseröffnung einer neuen Eisenbahn in Burma.** In Burma ist kürzlich nach einem englischen Bericht die 143 km lange Eisenbahn Moulmein-Ye eröffnet worden. Sie führt durch unwegsames, stark durchschnittenes Gelände, so daß der Bau von 200 Brücken nötig war. Die jährliche Regenmenge jener Gegend beträgt über 9 m, so daß die Ströme alle starkes Hochwasser führen dürften; auch sonst wird der starke Regenfall dem Bau manche Schwierigkeiten in den Weg gelegt haben. Da es in dem von der Bahn durchschnittenen Gelände keine Straßen gibt, mußten die Bauteile für die Brücken in den landesüblichen Booten zu Wasser an die Baustellen befördert werden. — Die Eisenbahn Moulmein-Ye ist der erste Schritt auf dem Wege zu einer Verbindung der Eisenbahnen von Burma mit denen der Malayenstaaten und von Siam. Die Vorarbeiten für ihre Verlängerung bis Tavoy sind nahezu vollendet; sie sollen dann über Mergui und den Jalinga-Fluß nach Siam fortgesetzt werden.

— **Änderung der Frachtsätze in den Vereinigten Staaten.** Auf Anweisung des Kongresses hat das Bundesverkehrsamt der Vereinigten Staaten eine Überprüfung der Frachtsätze der amerikanischen Eisenbahnen in Angriff genommen, um sie auf eine „angemessenere und gerechtere Grundlage“ zu stellen. Bei der Lebhaftigkeit, mit der die einschlägigen Fragen in der letzten Zeit in Amerika erörtert worden sind, und bei der Verschiedenheit des Standpunkts, den die beteiligten Kreise, die Eisenbahngesellschaften auf der einen, die am Handel und der Gütererzeugung beteiligten Schichten der Bevölkerung auf der anderen Seite, in bezug auf die Frage einnehmen, ob die jetzigen Frachtsätze zu hoch oder zu niedrig sind, kann man auf den Ausgang der Erörterungen des Bundesverkehrsamts recht gespannt sein.

— **Der Staatsbetrieb der amerikanischen Eisenbahnen.** Der Jahresbericht des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten für das Jahr 1924 enthält u. a. einen Hinweis darauf, daß die Forderungen der Eisenbahnen, die dadurch begründet sind, daß diese, die während des Krieges und in der Folgezeit vom 31. Dezember 1917 bis zum 29. Februar 1920 zu Lasten des Staates betrieben worden waren, nunmehr berichtigt sind. Dem Staate sind hierdurch einschließlich der Gewährleistung der Einnahmen während weiterer sechs Monate Kosten im Betrage von 1 674 500 000 Dollar entstanden. Der Hauptanteil, 1 123 500 000 Dollar entfällt auf Betriebsfehlbeträge während der Zeit des Staatsbetriebes, 536 000 000 Dollar waren während des folgenden Halbjahrs zuzuzahlen und 15 000 000 Dollar waren nötig, um die Betriebsfehlbeträge von unbedeutenderen Nebenstrecken auszugleichen.

— **Weiterer Zusammenschluß amerikanischer Eisenbah** Den zur sog. „Nickel-Plate“ vereinigten Eisenbahnen: Chesap und Ohio-Eisenbahn, Hocking Valley-Eisenbahn, Père Marque und New York, Chicago und St. Louis-Eisenbahn, wird sich n mehr auch die Erie-Eisenbahn anschließen. Es entsteht dad ein Eisenbahnnetz mit etwa 24 000 km Gleislänge und ei Anlagekapital von 1,5 Milliarden Dollar.

Wasserstraßenverkehr.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in H burg.** Wie der Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer Hamburg berichtet, hat der im vergangenen Monat plötzlich getretene strenge Nachwinter die Flußschiffahrt in keiner W behindert; starke Schneefälle haben dazu beigetragen, daß Wasserstand der Elbe sowohl wie der Oder andauernd ein friedigender ist. Erst in den letzten Tagen des Monats hat das Verladegeschäft merklich belebt. Die bis dahin durch scharfen Wettbewerb stark herabgedrückten Frachten sind pl lich nicht unerheblich in die Höhe gegangen. Kahnraum ist n mehr reichlich frei und insbesondere gedeckte Kähne sind bei vermehrten Ankünften in Getreide, Phosphat, Schwefel stark gefragt. Die Wehre auf dem oberen Lauf der Elbe s nunmehr auch wieder für den Verkehr frei, so daß die Schiffa nach den oberhalb Laube gelegenen Stationen wieder voll Gange ist.

— **Der bremische Seeschiffsverkehr** im März 1925 w gegenüber dem Februar eine Zunahme auf, doch sind die Zal des Januar noch nicht wieder erreicht. Er übertrifft aber Verkehr in den gleichen Monaten der vorhergehenden Jahre Ausnahme von 1923. Es kamen an: März 1925: 467 640 N März 1924: 372 685 NRT., März 1923: 532 741 NRT., März 1 429 923 NRT. Abgegangen sind im März 1925: 408 491 N März 1924: 337 045 NRT. und März 1923: 554 360 NRT.

— **Hafenverkehr in Gdingen im Jahre 1924.** Der Ges jahresverkehr dieses Hafens (ohne den Fischerbootsverkehr) trug nach Angaben der polnischen Presse 5660 Schiffe mit ei Gehalt von 123 050 t. Der Gesamtseeschiffsverkehr (ein- ausgehende Schiffe) belief sich auf 54 Schiffe mit einem Ge von 81 332 t. Die Schiffe führten 10 095 t Ladung ein bzw.

— **Schiffsverkehr im Hafen von Funchal (Madeira) im Ja 1924** (verteilt auf die verschiedenen Nationen): England Deutschland 126, Portugal 108, Norwegen 45, Holland 31, Dä mark 29, Brasilien 24, Italien 17, Frankreich 12, Schwede Finnland 1, Belgien 1, Danzig 7, Griechenland 4, Jugoslawie Amerika 3, Spanien 2, Panama 2, Chile 1. Zusammen 781 Dar schiffe, dazu kommen noch 89 verschiedene Segelschiffe, so diesen Hafen insgesamt 870 Schiffe anliefen.

Luftverkehr.

— **Schweizerischer Flugplan für den Sommer 1925.** Der E wurf des Eidgenössischen Luftamtes für den internation Luftverkehr der Schweiz sieht für den Sommer 1925 die Führ folgender regelmäßiger Fluglinien vor: Genf-Züri München-Wien-Budapest der Ad Astra- und Tr europa-Union, Lyon-Basel der Gren S.A., Lond Paris-Basel-Zürich der Imperial Airways, Par Wien und Prag der Cidna (Compagnie internationale de N gation [Aérienne]), Amsterdam-Rotterdam-Brüs Basel der Sabena, Zürich-Hamburg-Kopenhag Malmö der Deutschen Aero Lloyd A.-G., Zürich-Fra furt-Berlin-Stockholm der Transeuropa-Union. Di Plan bedeutet eine erhebliche Vermehrung der bisherigen F linien.

Die sieben Linien dienen gleichzeitig dem regelmäßigen F postdienst.

Zur weiteren Förderung auch des privaten Flugverkehrs sich ein Gründerkomitee gebildet, um eine Aktiengesellsch unter der Firma „Gesellschaft zur Förderung des Luftverke mit dem Sitze in Zürich ins Leben zu rufen, deren Zweck es soll, schweizerische und die Schweiz berührende Fluglinien fördern, und zwar insbesondere durch Vermietung von flu reiten Flugzeugen unter Wahrung der allgemeinen wirtsch lichen und militärischen Interessen der Schweiz. Als näch Aufgabe der Gesellschaft wird bezeichnet: Errichtung der L linie nach Stuttgart-Frankfurt mit Halt in Basel, Belebung Linie nach München mit Halt in St. Gallen, nach Genf mit H in Bern; auch an eine Verbindung der schweizerischen Seen Wasserflugzeugen soll herangegangen werden.

Rechtspflege.

— **Verneinung der höheren Gewalt bei Irreleitung des Gutes.** ... abgetretenen Rechten fordert die Speditionsfirma W. & Co. Straßburg von der Deutschen Reichsbahngesellschaft Ersatz ... eine Wagenladung Kalb- und Ziegenfelle, die in Mainz zur ...förderung bei der Eisenbahn aufgegeben worden war. Der ...gen mit den Fellen ist anstatt über Weißenburg oder Lauter... geleitet zu werden, versehentlich einem falschen Güter... angeschlossen worden und so nach Saarbrücken gelangt, wäh... die Begleitpapiere mit dem richtigen Zug versandt worden ...en. In Saarbrücken veranlaßte die französische Militärbe...le die Abschiebung des Wagens nach Lille, wo seine Ladung ...die Gerbereizentrale überwiesen wurde. Die beklagte Reichs...-Gesellschaft wandte ein, daß sie für den Schaden nicht ...ntwortlich sei, weil der Verlust der Felle auf der Einwir...g von „höherer Gewalt" beruhe. — Das Landgericht Mainz ... diesem Einwand beigetreten und hat deshalb die Schadens...tzklage abgewiesen. Dagegen hat das Oberlandesgericht ...rmstadt den Klageanspruch dem Grunde nach für ge...chtfertigt erklärt. Ebenso hat das Reichsgericht ...chieden und in seinen Entscheidungsgründen hier...folgendes ausgeführt: Höhere Gewalt liegt schon deshalb ...t vor, weil die Eisenbahn durch eigenes schuldhaftes Ver...en das Gut erst in die Lage gebracht hat, in der es von der ...zösischen Besatzungsbehörde ergriffen wurde. Aber auch ... Vorgehen der französischen Besatzungsbehörde würde, für ... betrachtet, nicht als „höhere Gewalt" anzusprechen sein. ...n begrifflich ist höhere Gewalt nur dann anzunehmen, wenn ... Ereignis im Sinne wirtschaftlicher Zumutbarkeit unab...dbar war. Davon kann aber hier keine Rede sein, denn ...Eisenbahn hat selbst durch das schuldhafte Verhalten ihrer ...e den Wagen erst in die Lage gebracht, daß er ohne Be...papiere in Saarbrücken eintraf und dies die Ursache dafür ...le, daß er durch Eingriffe der Besatzungsbehörde für die ...enderin verloren ging. Entscheidend und ursächlich für den ...ust war der Umstand, daß die Begleitpapiere nicht vor...den waren und niemand wußte, wohin und für wen die Sen...g bestimmt war. Hieran war die Bahn schuld. (Aus den ...chsgerichtsbriefen" Karl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.) ...66/24. — 2. Februar 1925.)

Bücherschau.

— **Der Einfluß der Steuerung auf Leistung, Dampf- und ...enverbrauch der Heißdampflokomotiven** von Oberregie...sbaurat G. Strahl, Berlin, für den Druck fertiggestellt ...h Oberregierungsbaurat a. D. Dr.-Ing. h. c. Lübken und ...erungsbaurat R. P. Wagner, Mitglied des Eisenbahn...ralamtes. Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Han...r-Linden 1924.

...s nachgelassene, vom Deutschen Lokomotivverband her...gegebene Werk des bekannten Lokomotivtheoretikers stellt ...zur Hauptaufgabe den Nachweis, daß der (bis vor kurzem) ...ngängig angewandte Kolbenschieber von 220 mm Durch...er praktisch Nachteile im Dampfverbrauch für die Pferde...ken-Stunde auch bei großen Zylindern nicht im Gefolge hat, ...ohl bei diesen der Druckabfall während der Einströmung ...enigen bei kleinen Zylindern wesentlich übertrifft. Das ... beschränkt sich übrigens keineswegs auf das genannte ...ma im engeren Sinne, sondern verbreitet sich auch auf die ...bargebiete, die für die Beurteilung der Lokomotive nach ...n der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit von Be...ung sind. So entwickelt es eine allerdings recht verwickelt ...ute Formel zur Vorausberechnung des Druckabfalls im Zy...r und schließt daran die theoretische Berechnung des mitt... Dampfdrucks im Zylinder und des Dampfverbrauchs. In ...„Betriebscharakteristik" wird ein neuer Begriff geprägt, ...ür je eine bestimmte Umdrehungszahl in einer Kurve das ...ältnis zwischen den für je 100 Ltr. Zylinderinhalt ge...eten Pferdestärken und dem für die gleiche Bezugseinheit ...auchten Dampfgewicht zum Ausdruck bringt. Weiterhin ...er Eigenwiderstand der Lokomotive erörtert, und alsdann ...en die Belastungsgrenzen der Lokomotiven als Unterlagen ...die Fahrplanaufstellung behandelt. Die Ergebnisse dieser ...etischen Rechnungen werden vielfach an Versuchsdaten, ...mit dem Lokomotivmeßwagen erhalten sind, geprüft, und ...rd eine bisweilen geradezu verblüffende Übereinstimmung ...estellt. Wer freilich weiß, in wie verhältnismäßig weiten ...zen die unmittelbaren Versuchsergebnisse solcher Meß...en auseinanderliegen, wird den von Strahl entwickelten ...eln nicht den Charakter absoluter Gewißheit, sondern nur ...ler Möglichkeit zuerkennen können.

...e Praxis der weiteren Entwicklung ist von den Strahlschen ...hauungen insofern abgewichen, als mit den größer gewor...n und werdenden Zylindern auch größere Kolbenschieber ...Anwendung gelangt sind und weiterhin gelangen werden. Mag die Schieberdrosselung für die Dampfökonomie auch praktisch nicht wesentlich sein, die starke Einbuße an Leistung je Liter Zylinderinhalt wollte man doch nicht gern weiterhin in Kauf nehmen. Auch die an sich sinnreiche Ersetzung der Belastungskurven in dem übrigens von Strahl stammenden sogenannten S-V-Diagramm (das graphisch zum Ausdruck bringt, wieviel Tonnen Wagengewicht bei bestimmten Geschwindigkeiten und Steigungen von einer bestimmten Lokomotive befördert werden) durch eine mittlere Gerade ist bei der wirklichen Aufstellung dieser Diagramme im verflossenen Jahr nicht angewandt worden, da in der Nähe der Reibungsgrenze sonst eine unnötige Herabsetzung des zu befördernden Zuggewichtes stattfinden würde. Endlich erwecken die allerdings noch nicht abgeschlossenen Vergleichsversuche zwischen Zwilling- und Verbundlokomotiven schon jetzt den bestimmten Eindruck, daß Strahl beim Heißdampf die Überlegenheit der Verbundwirkung überschätzt.

Diese kleinen Bemängelungen können indes das Gesamturteil nicht beeinträchtigen, daß wir in der Strahlschen nachgelassenen Schrift einen guten Leitfaden für ein weiteres Durchdenken der Wirkungszusammenhänge bei der Dampflokomotive besitzen, und jeder Lokomotivingenieur sollte dem Buch um so mehr einen Platz auf seinem Arbeitstisch gönnen, als es mit seinem Preis von 3 RM. ein so wohlfeiles ist.

Nordmann.

— **Einfluß der Fliehkräfte auf Eisenbahnbrücken.** Von Dr.-Ing. O. Kommorell und Bruno Schulz, Berlin 1925, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 2,10 RM.

Im Zentralblatt der Bauverwaltung 1922, S. 84 u. f., ist von Kommorell ein Aufsatz mit der gleichen Überschrift „Einfluß der Fliehkräfte bei Eisenbahnbrücken" veröffentlicht worden, auf den in der ersten amtlichen Ausgabe der Vorschriften für Eisenbauwerke der Deutschen Reichsbahn, den Grundlagen für das Entwerfen und Berechnen eiserner Eisenbahnbrücken, in vorläufiger Fassung im Jahre 1922 herausgegeben, bei den Belastungsmaßnahmen der Fliehkräfte hingewiesen worden ist. In einem Aufsatz in der Bautechnik 1925 hat Schulz die von Kommorell gegebenen Formeln zum Teil in etwas anderer Form entwickelt und erweitert. Beide Verfasser haben sich verständigt und geben nun gemeinschaftlich den vorliegenden Sonderabdruck in derselben Form und Größe heraus, in der die neue amtliche Ausgabe der Vorschriften für Eisenbauwerke der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ebenfalls im Verlage von Wilhelm Ernst & Sohn soeben erschienen ist. In dieser nur 18 Seiten starken, durch 24 Abbildungen ergänzten Abhandlung sind Formeln für Eisenbahnbrücken in Krümmungen entwickelt; mit diesen Formeln können für jeden beliebigen Querschnitt die von der Verkehrslast und der Fliehkraft erzeugten Biegungsmomente und Querkräfte berechnet werden, die von den Windverbänden und den beiden Hauptträgern aufzunehmen sind. Die Werte können mit Hilfe der in den amtlichen Vorschriften für Eisenbauwerke enthaltenen Tabellen der Momente und Querkräfte für die Verkehrslast in einfacher Weise ermittelt werden. Dabei ist angenommen, daß die durch die Lage eines gekrümmten Gleises hervorgerufenen Momente und Querkräfte aus vier Einzelzuständen entstehen; für diese vier Zustände, und zwar für den Ausgangszustand, in dem die Gleisachse in der Brückenachse liegt, für den Einfluß der Verschiebung der Gleisachse parallel zur Brückenachse, den Einfluß der Drehung der Gleisachse um einen Winkel gegen die Brückenachse und den Einfluß der Gleiskrümmung werden nacheinander im einzelnen die Werte der Momente und Querkräfte bestimmt und das Ergebnis als Summe dieser Einzelwirkungen dargestellt.

Sodann werden zwei Sonderfälle behandelt, bei denen eine Drehung der Gleisachse um einen Winkel nicht vorhanden ist. Der erste Sonderfall bezieht sich auf Tragbrücken mit der häufig angewandten Anordnung: Abstand der Gleisachse von der Brückenachse $= \frac{f}{3}$, worin f den Pfeil des Gleisbogens bedeutet. Der zweite Sonderfall bezieht sich auf Brücken, bei denen aus konstruktiven Gründen zwecks gleichmäßiger Ausbildung der Hauptträger Momente und Querkräfte für Innen- und Außenträger gleich groß zu machen sind, wie z. B. bei Brücken mit obenliegender Fahrbahn.

In einem Anhang wird noch ein Ausnahmefall behandelt. Von der Regel, den äußeren Hauptträger für volle, den inneren für halbe Fliehkraft zu berechnen, muß manchmal abgewichen werden, da dies nicht immer die ungünstigste Laststellung ist. Als Beispiel hierfür wird die Untersuchung der gleichzeitig als Gurte des oberen Windverbandes dienenden Obergurte einer Fachwerkdeckbrücke durchgeführt.

Der Sonderabdruck stellt eine sehr wertvolle Ergänzung der Vorschriften für Eisenbauwerke dar; die in ihm enthaltenen Beispiele erleichtern die Anwendung der Formeln. Für eine genaue und schnelle Berechnungsaufstellung einer Eisenbahnbrücke in einer Krümmung ist dieses Heft unentbehrlich.

Kuhnke-Berlin.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Wiedereröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Probstzella-Neuhaus a. R.-Igelshieb gelegene Haltepunkt Gebersdorf wird zum 15. April 1925 wieder für den Personenverkehr eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Mai 1925 ab erhält der Bahnhof Remscheid die Bezeich Remscheid-Hauptbahnhof.

Reichsbahndirektionsbezirk Breslau. Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans (5. Juni) wird der an Strecke Hirschberg-Polaun gelegene Bahnhof Warmbrun „Bad Warmbrunn" umbenannt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans (5. Juni) wird der an der Strecke Hirschberg-Polaun gelegene Bahnhof Warmbrunn in „Bad Warmbrunn" umbenannt.

Breslau, den 2. April 1925. (404)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 13. April 1925 ab werden im Verkehr mit den Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn für die regelrechten Tarifklassen keine Frachtzuschläge mehr erhoben. Näheres enthält die am 13. April 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (403)

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 8. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Der Ausnahmetarif 8 für frisches Fleisch tritt am 15. Mai 1925 außer Kraft.

Altona, den 4. April 1925. (399)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 20. April 1925 wird Fürstenwalde (Spree) in den Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen. (401)

Altona, den 8. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1925 ist der Wortlaut des Ausnahmetarifs 47 für Reis geändert worden. Auskunft durch die Abfertigungen. (402)

Altona, den 8. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1925 werden die Stationen Igersheim und Klingenberg (Württ.) der Reichsbahndirektion Stuttgart in den Tarif aufgenommen. Außerdem wird mit sofortiger Gültigkeit in dem Nachtrage 1—3 (neue Folge) (Neudruck für die Stationen des besetzten Gebietes) auf Seite 76 die Entfernung Bremen-Kaiserslautern West von 758 km in 558 km berichtigt.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (407)

Hannover, den 9. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 werden die Ausnahmetarife 20 und 21 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren nach See- und Binnenwerften zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 13. April 1925. (412)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. April 1925:
Aufnahme weiterer Stationen in den Ausnahmetarif 38 für Felle und Häute.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. April 1925. (400)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über die Schweiz.

Mit Geltung vom 16. April 1925 werden Barvorschüsse und Nachnahmen zugelassen in der Währung des Versandlandes und zwar: (409)

in der Richtung	Barvorschüsse Höchstbetrag	Nachnahme Höchstbetrag
aus Deutschland	20 Reichsmark	150 Reichsmark
aus Italien	100 Lire	1000 Lire

Frankfurt (Main), den 1. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr über Österreich usw. Umbehandlungsverkehr. Kundmachung vom 16. April 1925.

Mit Gültigkeit vom 16. April 1925 wird die Kundmachung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über Österreich usw. neu ausgegeben. Sie gilt nunmehr auch für den Umbehandlungsverkehr über Tschechoslowakei-Österreich und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen und über Tschechoslowakei-Ungarn und das Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen. Von den Änderungen wird hervorgehoben, daß ab 16. April 1925 die Anzahlung einer bestimmten Summe als Teilfrankatur nicht zugelassen ist (Bes. Zus.-Best. 1 zu Art. 12), daß aber nunmehr Nachnahmen in beschränktem Maße zugelassen sind (siehe Bes. Zus.-Best. zu Art. 13). Die bisherigen Bestimmungen über die Frachtzahlung für Sendungen im Durchzug durch Tschechoslowakei-Österreich (Ziff. 1 zu Art. 12) sind entfallen. In Kraft bleiben jedoch die einschränkenden Bestimmungen hinsichtlich der Erhebung der Fracht bei Sendungen nach Triest usw. (s. Abschnitt III). (408)

München, den 9. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I B.

Ab 20. April 1925 ändert sich in Gütereinteilung Abschnitt b) Fracht in den Tarifstellen 232 b) „Kupferas und 266 „Metall in chemischen Verbin gen usw." Ziffer 1, 2, 3, 5 und 10 Wagenladungsklasse für die dän Strecke. Nähere Auskunft durch die fertigungen.

Altona, den 10. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltunge

Güterverkehr Deutschland und gebiet-Ungarn. Tarif vom 1. Septe 1922. Güterverkehr Deutschland Saargebiet - Südslavien. Tarif 1. April 1923.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1925 unter C. Besondere Bestimmungen Wortlaut zu Art. 14 J. Ü. (Lieferfri folgende neue Fassung:

„Den reglementarischen Lieferf sind die bei den beteiligten Eisenb geltenden besonderen Zuschlagsf hinzuzurechnen".

Die Anmerkungszeichen „⊙" sin den zugehörigen Fußnoten zu streic

München, den 7. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bay

Csl. Donau-Umschlagverkehr üb Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 19 Frachtbegünstigung im Eisenbahn lauf für Glas und Glaswaren des nahmetarifes 5.

Mit Gültigkeit vom 21. März 19 auf weiteres, längstens bis 31. Dez 1925, gelten für die obenbezeichnet tikel im Rückvergütungswege a bare Frachtermäßigungen von d Ausnahmetarif 5 angeführten Sta nach Bratislava dunajské nabrezie

Nähere Auskünfte erteilen die tion und die gesellschaftlichen stellen.

Regensburg, den 7. April 1925.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaf
namens der beteiligten Verwaltu

Csl. Donau-Umschlagverkehr üb Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 19 Ergänzungen und Änderungen für Eisenbahndurchlauf.

Ab 21. März 1925 bis auf w gelten im oben bezeichneten Verk gänzungen und Änderungen, über die Direktion und die gesellscha Dienststellen nähere Auskünfte er

Regensburg, am 7. April 1925.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellscha
namens der beteiligten Verwaltu

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

17. | Berlin, den 23. April 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahn und Automobil.

Von Reichsbahndirektor Dr. **Scheu**, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft[1]).

nn wir bei der Betrachtung des Straßenbildes einer Groß- versuchen, uns in die Zeit vor 25 Jahren zurückzuvern, so können wir einen gewaltigen Unterschied feststellen: ls Vorherrschen des Pferdefuhrwerks und dazwischen einzege Fahrzeuge von fremdartiger, meist unschöner Bauart, die Motoren bewegt wurden, heute nur wenige von Pferden gene Wagen, dafür aber in verwirrender Menge und Mannigkeit Automobile in allen Größen. Damals schwere, von den gezogene, im Schritt sich bewegende Lastwagen, heute schweren Lasten beladene, sich im flottesten Gange bende Kraftfahrzeuge. Mit anderen Worten: damals ein im chlichen Zeitmaß sich fortbewegender Verkehr, heute ein cetempo der Fahrzeuge, das es dem Fußgänger schwer it, die Straßen ungefährdet zu überschreiten. Schon diese itige Beobachtung des Straßenbildes läßt die Bedeutung eren, die die Kraftwagen für den Verkehr gewonnen haben. eich anschaulicher wirken aber Zahlen. Im Jahre 1914 n wir in Deutschland rd. 55 000 Personenkraftwagen und 000 Lastkraftwagen, zusammen 64 000 Kraftfahrzeuge. Am li 1924 wurden gezählt rd. 132 200 Personenkraftwagen und 0 Lastkraftwagen, zusammen 192 700 Kraftfahrzeuge. Die hat sich also in zehn Jahren genau verdreifacht. Nicht einiffen sind in diesen Zahlen die Großkrafträder. Zurzeit kommt auf 310 Personen in Deutschland ein Kraftwagen. Natürlich ist die Verteilung in den einzelnen Teilen Deutschlands ungleich, so daß in Berlin schon auf 130 Personen ein Kraftwagen kommt, in Ostpreußen dagegen nur auf 480 Personen. Dabei stehen wir erst am Anfang der Entwickelung. Wenn wir hören, daß in Frankreich auf 88 Einwohner ein Fahrzeug entfällt, in England auf 67 Einwohner und, in den Vereinigten Staaten von Amerika gar nur auf sieben Einwohner, so können wir ermessen, welch gewaltiger Fortschritt uns noch bevorsteht, damit aber auch, welche Gefahren der Eisenbahn durch den Wettbewerb des Austos erwachsen müssen[2]).

Man hat sich daran gewöhnt, in dem Automobil ein Verkehrsmittel zu sehen, das seine Entstehung der neuesten Zeit verdankt. Das ist ein historischer Irrtum, auf den ich mit ein paar Worten eingehen möchte. Das erste Auftreten eines Kraftwagens rührt her bereits aus dem Jahre 1665, und zwar ist, wie Sie mit Verwunderung hören werden, China das Land, in dem er gebaut wurde. Hier wirkte um die Mitte des 17. Jahrhunderts an der Jesuitenmission zu Peking der Pater Verbiest. Er baute einen Dampfwagen in der Form, daß über einem Kohlenbecken ein kugelförmiger Dampfkessel hing, aus welchem durch ein verengtes Rohr der Dampfstrahl gegen ein Turbinenrad strömte, dessen Bewegung durch Zahnräder auf

[1]) Vortrag, gehalten in der Verwaltungsakademie zu Berlin 20. April 1925.

[2]) Zahlenangaben vergl. Neumann, Verkehrstechn. Woche 1925, Seite 97.

den Wagen übertragen werden sollte. Über die praktische Brauchbarkeit des Wagens ist jedoch nichts bekanntgeworden. Der Engländer Isaac Newton entwarf einen Dampfwagen, bei dem ebenfalls der ausströmende Dampf die Triebkraft bilden sollte. Es blieb aber bei dem Entwurf, gebaut wurde der Wagen nicht. Als im Laufe des 17. Jahrhunderts die Wirkung des gespannten Dampfes bekanntgeworden war, baute Papin 1680 die erste Dampfmaschine, bei welcher der Druck des gespannten Dampfes in Arbeit umgesetzt werden sollte. Aber erst 1769 wurde eine praktisch wirklich brauchbare Dampfmaschine von James Watt hergestellt. Es war eine stationäre Anlage, die in Bergbau und Industrie Verwendung fand.

Eine Reihe von Ingenieuren baute dann Dampfwagen, die sich auf der Straße fortbewegen konnten, als Erster der Franzose Cugnot 1769, dann in England Murdock 1785 und Trevithik um 1802. Alle diese Versuche scheiterten indes an der schlechten Beschaffenheit holperiger Straßen und der geringen Widerstandsfähigkeit der Stoffe, aus denen die Wagen hergestellt wurden, wozu noch das große Gewicht der Maschinenanlage kam.

Trevithik als Erster erkannte, daß die Bedingungen für die Fortbewegung seines Dampfwagens am besten von der Schienenbahn erfüllt wurden. Solche Schienenwege waren schon damals nichts neues und seit langer Zeit in den Bergwerken Deutschlands und Englands in Gebrauch. Im Verkehrs- und Baumuseum zu Berlin ist eine solche Holzschienenbahn zu sehen. Im Jahre 1801 wurde vom englischen Parlament zum ersten Male eine Konzession zum öffentlichen Betriebe einer Eisenbahn erteilt, auf welcher jedermann zu festgelegten Sätzen mit seinen eigenen Wagen, die durch Pferde oder sonstwie bewegt wurden, fahren konnte. Dieser Gedanke, daß die Eisenbahn nicht zum ausschließlichen Gebrauch einer einzigen Gesellschaft bestimmt ist, sondern daß jeder, der das sogenannte Bahngeld bezahlt, mit seinem Wagen sie benutzen kann, ist auch in dem alten preußischen Eisenbahngesetz von 1838 noch enthalten. Trevithik setzte auf eine solche Eisenbahn nun seinen Dampfwagen und erbrachte den Beweis für dessen Brauchbarkeit dadurch, daß er einen 200 Zentner schweren Zug mit 7 km Stundengeschwindigkeit zu ziehen vermochte. Stephenson baute dann die verbesserte Lokomotive, und damit beginnt der Siegeszug der Eisenbahnen.

Der schienenlose Dampfwagen auf der Landstraße geriet dann für einige Zeit in Vergessenheit und beschäftigte nur noch wenige Köpfe. Erst die Erfindung des Explosionsmotors brachte, nachdem früher schon der Luftreifen erfunden war, die Entwickelung mit Riesenschritten vorwärts. Während der alte Dampfwagen eine schwere Maschine, Brennstoff und Wasser zu tragen hatte, begnügte sich das neue, „Automobil“ genannte Fahrzeug mit einem verhältnismäßig leichten Motor und einem geringen Vorrat an Benzin, der an den zahlreichen im Lande verteilten Tankstellen immer wieder ergänzt werden kann[3]).

Sie sehen also, meine Herren, den innigen Zusammenhang in der Entwickelung von Eisenbahn und Automobil: zuerst kommt das Dampfautomobil, dann die Eisenbahn und als Schlußprodukt der Entwickelung das Automobil mit Explosionsmotor. Der letztere gibt dem Auto die Möglichkeit, die gegen früher bedeutend verbesserten Landstraßen mit derselben Geschwindigkeit zu befahren, wie die Eisenbahn auf ihrem Schienenwege fährt. Wir erleben es jetzt, daß der Kraftwagen die größten Anstrengungen macht, die Eisenbahn wieder zu verdrängen oder doch wenigstens ihre Lebensbedingungen wesentlich zu erschweren. Tatsache ist jedenfalls, daß in großem Umfange eine Abwanderung des Verkehrs von der Eisenbahn auf den Kraftwagen in letzter Zeit stattgefunden hat. Wenn wir uns über die Ursachen der Abwanderung klar werden wollen, so müssen wir uns vergegenwärtigen, daß der Wunsch der am Verkehr Beteiligten dahin geht: a) in möglichst kurzer Zeit, b) mit geringstem Kostenaufwand, c) unversehrt das Gut vom Absender zum E[illegible] zu bringen. Der Zeitaufwand beim Auto ist meist ger[illegible] bei der Eisenbahn, da der Umschlag vom Spediteur [illegible] Spediteur fortfällt und das Gut unmittelbar vom Hause [illegible] senders zum Hofe des Empfängers gefahren werden ka[illegible] die Kosten sind bei kurzen Entfernungen für das Auto [illegible] Das liegt an den Staffeltarifen der Eisenbahn, die erst [illegible] gender Entfernung wesentlich billiger werden. Was a[illegible] fach dem Auto Überlegenheit gegen die Eisenbahn gew[illegible] ist der Umstand, daß sich die Kosten für die Verpack[illegible] ein Minimum zurückführen lassen und daß die Kosten [illegible] An- und Abrollen der Güter volltändig fortfallen. [illegible] Frage der Sicherheit der Beförderung angeht, so [illegible] Gefahren der beiden Beförderungsarten ziemlich gleic[illegible] ist Diebstahl beim Automobil verhältnismäßig selten w[illegible] fehlenden Umladung, dagegen ist die Gefahr von Unfä[illegible] Auto größer als bei der Eisenbahn.

Aus dieser Überlegung ergibt sich aber auch die Gr[illegible] Leistungsfähigkeit des Automobils. Es wird einmal da[illegible] schaftlich sein, wo die Beförderung sich auf eine so la[illegible] erstreckt, daß ein Personenwechsel vorgenommen od[illegible] Betriebsstoff eingenommen werden muß. Es wird auc[illegible] Beförderung von Massengütern im allgemeinen unwirts[illegible] sein, weil diese nur eine verhältnismäßig geringe Fr[illegible] tragen. Für Massengüter ist die Eisenbahn, namentlic[illegible] Besitzer von Anschlußgleisen, ungleich vorteilhafter [illegible] andere Beförderungsart.

Wenn wir uns im besonderen den Verhältnissen in [illegible] land zuwenden, so sollen zunächst einige Beispiele z[illegible] welchem Umfange der Verkehr auf das Auto abgewa[illegible]

Von Hamburg nach Hannover und umgekehrt — En[illegible] 184 km — werden täglich 290 t Sammelgut auf Kraftw[illegible] fahren.

Von Hamburg nach Berlin und umgekehrt — En[illegible] 280 km — werden durchschnittlich täglich etwa 200 t [illegible]

Zwischen Berlin und Leipzig und umgekehrt — En[illegible] 164 km — werden täglich 50 t Bücher und Zeitschriften [illegible]

Zwischen Werder und Berlin Zentralmarkthalle — En[illegible] 48 km — werden durchschnittlich 30—50 t Obst und [illegible] gefahren.

Das sind nur einige wenige Beispiele, die sich belie[illegible] mehren lassen. Zu diesen Überlandtransporten gesel[illegible] natürlich solche im Nahverkehr benachbarter Ortschaf[illegible] innerhalb der Ortschaften selbst. Letztere würde z[illegible] Eisenbahn niemals gehabt haben, aber es ist natürlich, [illegible] Besitzer eines Kraftwagens sich nicht darauf beschränk[illegible] Waren innerhalb seines Wohnorts zu verfahren, son[illegible] Leistungsfähigkeit des Wagens insoweit wie irgend mögl[illegible] für die Versorgung der Nachbarorte ausnutzt. Die Tr[illegible] werden ausgeführt zum Teil von einzelnen Fabriken, [illegible] Waren vom Fabrikhof zur Verkaufsstelle fahren (wi[illegible] Mühlen, Brennereien, Margarine- und Zuckerfabriken) [illegible] von Kolonialwarengeschäften, Bäckereien, Weinhan[illegible] Konsumvereinen und dergl., also zunächst von Unterneh[illegible] die innerhalb ihres eigenen Geschäfts die früher mit Pfe[illegible] werk ausgeführten Transporte jetzt mit dem Auto besor[illegible] mit dem Unterschiede, daß der „Aktionsradius“, wenn [illegible] sagen darf, sich erheblich vergrößert hat.

Sodann aber beschäftigt sich eine große Anzahl vo[illegible] teuren gerade mit dem Überlandtransport auf größeren [illegible] nungen; zum Teil sind es Einzelunternehmer, zum Teil [illegible] schaften, zum Teil auch Kraftverkehrsgesellschaften, [illegible] Wagen für Überlandtransporte an Speditionsfirmen ve[illegible] Hier ist vor allem ein reger Sammelladungsverkehr ent[illegible] aber auch zahlreiche Umzüge werden jetzt selbst auf [illegible] Entfernungen mit Kraftwagen ausgeführt. Der auf die[illegible] biet entstandene Wettbewerb ist für die Reichsbahn der [illegible] fühlbarste, und sie muß ihr ganzes Augenmerk darauf [illegible] wie sie ihm wirksam begegnen kann.

[3]) Über die historische Entwickelung des Dampfwagens vgl. die vortreffliche Schrift von Winzeler: „Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien“, Bern 1924.

Die Frachtsätze für den Autotransport werden im allgemeinen gleicher Höhe mit den Sätzen für Eilgut angegeben, doch sind ese Angaben mit Vorsicht anzusehen, da es aus Wettbewerbs-ünden naturgemäß schwierig ist, von den Automobilbesitzern verlässige Angaben zu bekommen.

Man kann aber im allgemeinen annehmen, daß die Tarife der utomobile nicht wesentlich höher sind als die Eilgutsätze der senbahn. Selbst wenn sie aber noch höher wären, würden sie e Verfrachter nicht von der Benutzung abhalten, da heutzu-ge die Schnelligkeit der Beförderung von ausschlaggebender edeutung ist. Hieraus ergibt sich zugleich für das Verhalten r Eisenbahn das wichtige Moment, daß sie auf eine erhebliche eschleunigung ihrer Beförderung bedacht sein muß. Bis jetzt nd noch nicht die Verhältnisse der Vorkriegszeit wieder er-icht. Wir haben weniger Verkehr, daher weniger Züge, daher ich eine langsamere Beförderung. Man muß aber auch sagen, ß der Fortschritt der Technik zum Teil dazu beigetragen hat, ß die Beförderung verschlechtert wurde, so paradox dies auch ingen mag. Die neuen hochwertigen Lokomotiven können wa doppelt so schwere Züge fahren als die alten Maschinen. araus ergibt sich aber, daß weniger Züge gefahren zu werden auchen und daher die Verkehrsbedienung im ganzen sich ver-hlechtert. Wir haben infolgedessen jetzt den Zustand, daß, imentlich auf Nebenbahnen, nicht einmal täglich ein Güterzug, ndern nur zwei oder drei Züge wöchentlich gefahren werden. s ist ganz erklärlich, daß in solchen Fällen der Verkehr das utomobil als die schnellere Beförderungsmöglichkeit bevorzugt. s wird nötig sein, daß man auf solchen Strecken mit geringerem erkehr leichte Dampfzüge fährt, oder wo auch selbst für diese s Verkehrsaufkommen noch nicht ausreicht, man zur Stück-itbeförderung auf Triebwagen übergeht, um auch die kleinen engen erfassen zu können und um eine wenigstens einmal täg-che Bedienung der Strecke zu erreichen.

Wenn nun die Frage erhoben wird, wie die Deutsche Reichs-ahn-Gesellschaft sich bisher gegen die Automobile verhalten at, so wird uns häufig der Vorwurf gemacht, daß wir nicht echtzeitig die Gefahr erkannt und die nötigen Gegenmaßregeln etroffen hätten. Man hätte daran denken sollen, den Kampf egen das Automobil mit allen Mitteln aufzuehmen, und es wäre er Reichsbahn zweifellos nicht schwer geworden, durch starke erabsetzung ihrer Tarife selbst unter die Selbstkosten und eichzeitige Beschleunigung der Transporte den Kraftwagen um Erliegen zu bringen. Wenn auch der Kraftwagen hätte eiche Wege einschlagen können, so hätte die Reichsbahn doch imer unter den Kosten der Kraftwagenbeförderung bleiben önnen, und da sie den längeren Atem hat, würde sie in einiger eit den gefährlichen Konkurrenten aus dem Felde geschlagen aben. Ein solches Vorgehen mag im kaufmännischen Leben sweilen richtig sein, wenn ein an sich leistungsunfähiger und berflüssiger Wettbewerber beseitigt werden soll. Bei so großen, istungsfähigen und für die Volkswirtschaft so bedeutungsvollen nternehmungen, wie es diejenigen sind, die sich mit der Be-irderung von Gütern und Personen auf Kraftwagen beschäf-gen, und die ihre Daseinsberechtigung bereits erwiesen haben, äre es dagegen ein schwerer volkswirtschaftlicher Fehler, esen Weg zu beschreiten. Die Reichsbahn würde einen gewal-gen Einnahmeausfall für längere Zeit erleiden, den sie jetzt eniger als je ertragen kann, und mit den Kraftverkehrsgesell-haften und den einzelnen Spediteuren, welche Kraftwagen be-eiben, würde eine ganze große und blühende Industrie zugrunde hen, die zehntausend von Menschen Arbeit gibt. Unersetz-her Schaden würde entstanden sein, niemand hätte davon utzen gehabt mit Ausnahme der Verfrachter. Aber auch diese ir für die Zeit des Kampfes, denn es ist klar, daß die Reichs-hn das Verlorene durch erhöhte Tarife in der Folgezeit wieder rückzugewinnen sich bemühen müßte.

Für die Reichsbahn gab es infolgedessen nur folgende Mög-hkeiten: einmal ihre Leistungen so zu verbessern, insbesondere e Beförderung so zu beschleunigen, daß eine natürliche Rück-anderung des verlorengegangenen Verkehrs stattfand, ferner in beschränktem Umfange durch einzelne Tarifermäßigungen dasselbe Ziel zu erreichen und schließlich den Verkehr, den sie nur mit Aufwendungen, die ihre Einnahmen überstiegen, zu bewältigen vermochte, an das Automobil abzugeben. Dabei war es von vornherein klar, daß mit einer Rückgewinnung des auf den privaten Kraftwagen übergegangenen Verkehrs der Fabriken, Einzelkaufleute, Brauereien usw. kaum zu rechnen sein würde, daß sich dagegen alle Anstrengungen darauf zu richten hatten, den an die Kraftverkehrsgesellschaften und die Spediteure ge-kommenen Verkehr wiederzuerhalten. Zu diesem Zwecke ist bereits in vielen Verkehrsbeziehungen die Beförderung erheblich verbessert mit dem Erfolge, daß der Verkehr sich wieder der Eisenbahn zugewandt hat. Häufig genügt dazu eine gründliche Nachprüfung der Wagenübergangspläne, durch welche sicher-gestellt wird, daß das am Abend verladene Gut bereits am nächsten Morgen am Bestimmungsort ankommt und dort entweder sofort an die Markthalle gestellt oder dem Empfänger zugerollt werden kann. Aus diesem Grunde sind auch die Fahrpläne der Eilgüterzüge zwischen den Großstädten Berlin-Köln, Köln-Ham-burg usw. so verbessert und die Fahrzeiten so erheblich ver-kürzt, daß eine Ersparnis von 6—12 Stunden in der Beförderung erzielt wird. Auf diesem Wege muß weitergegangen werden. Auf tarifarischem Gebiete haben teils Ermäßigungen im Verkehr zwischen bestimmten Orten für bestimmte Güter, teils auch all-gemeine Herabsetzungen stattgefunden. In letzterer Beziehung sei die Beförderung von Bühnenbedarfsgegenständen der Wander-bühnen und Volkstheater nach dem Ausnahmetarif 12 erwähnt. Die dritte oben erwähnte Möglichkeit: den unwirtschaftlichen Verkehr an das Auto abzugeben, ist in der Form verwirklicht worden, daß die Reichsbahn — ein magerer Vergleich ist besser als ein fetter Prozeß — mit den Kraftverkehrsgesellschaften einen Vertrag geschlossen hat. Man ist von dem Gedanken aus-gegangen, daß vor allem erreicht werden müßte, den Kraftwagen den Zwecken der Eisenbahn dienstbar zu machen, die sich des-halb bei dem Ausbau und der Fortbildung der auf diesem Gebiete tätigen Verkehrsunternehmungen einen mitbestimmenden Einfluß sichern müßte. Es wäre vielleicht möglich gewesen, daß die Eisenbahn Automobillinien in Eigenbetrieb genommen hätte; das hätte geschehen können, wenn sie nach Kriegsende die aus dem Heere freigewordenen Kraftwagen übernommen und sich eigene Wagenparks geschaffen hätte. Es ist dieses unterblieben, weil man die gewaltige Entwickelung der Automobilindustrie und die daraus folgende steigende Verwendung der Kraftwagen nicht voraussehen konnte. Man kann daraus aber auch keinen Vorwurf gegen die Eisenbahn erheben, denn das unglückliche Kriegsende mit allen seinen Begleiterscheinungen ließ eine solche Entwicke-lung als fast unmöglich erscheinen. Man hat sich infolgedessen geholfen mit der Organisierung der Zusammenarbeit mit den Kraftwagengesellschaften, der allerdings der Nachteil anhaftet, daß nach dem Vertrage die Deutsche Reichsbahn nicht mehr be-rechtigt ist, eigene Automobillinien zu betreiben. Durch den Vertrag sind die in der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. ver-einigten Kraftverkehrsgesellschaften, die in allen Provinzen Preußens und in fast allen deutschen Ländern bestehen, ver-pflichtet, sich eines Konkurrenzverkehrs gegen die Eisenbahn zu enthalten, und nur solchen Verkehr zu fahren, der nach Ver-einbarung mit der Eisenbahn ihnen überlassen wird. Jedes der beiden Verkehrsmittel soll den Verkehr bedienen, der seiner Eigenart entspricht und den es daher besser und wirtschaftlicher bedienen kann als das andere Verkehrsmittel. Welches von beiden wirtschaftlicher arbeitet, muß nun im einzelnen Fall ge-nau geprüft werden. Zu den Elementen einer solchen Prüfung gehört die Ermittelung der Betriebskosten, der Frachteinnahme, der Ersparnis an Wagenachskilometern, an Lokomotivstunden, an ganzen Zügen u. a. m. Ergibt die Prüfung, daß der Verkehr wirtschaftlicher auf dem Kraftwagen gefahren wird, so wird der sogenannte „Eisenbahnkraftwagenverkehr" einge-richtet auf Grund einer zwischen der Reichsbahndirektion und der örtlichen Kraftverkehrsgesellschaft zu schließenden beson-deren Vereinbarung. Solche Vereinbarungen sind bereits ge-

troffen für die Stückgutbeförderung zwischen den verschiedenen Bahnhöfen in Berlin, Hamburg-Altona, Leipzig, Plauen i. Vogtl. und stehen an anderen Orten in Aussicht. In Frage kommt ferner ein Verkehr, der die Entfernung zwischen zwei Eisenbahnstationen — etwa durch Überfahren eines Berges — wesentlich abkürzt; nicht ausgeschlossen ist auch ein Parallelverkehr, bei dem also der Eisenbahnkraftwagen neben der Eisenbahnlinie herfährt, namentlich bei nahen Entfernungen. Das Wesentliche ist, daß die Eisenbahn Trägerin des Verkehrs bleibt, daß die Beförderung des Gutes auch da, wo sie der Kraftwagen besorgt, auf Eisenbahnfrachtbrief stattfindet, so daß im Frachtvertrage der Kraftwagen gar nicht in die Erscheinung tritt, sondern die betreffende Gesellschaft lediglich Betriebsführerin für die Eisenbahn ist. Der Verfrachter hat also nur die tarifmäßige Eisenbahnfracht zu bezahlen, ohne einen Zuschlag für den Kraftwagen. Daraus erhellt ohne weiteres, daß der Eisenbahnkraftwagenverkehr eine innere Einrichtung der Eisenbahn ist, deren sie sich ebenso bedient wie des bahnamtlichen Rollers zum Abfahren der Stückgüter; er ist nur eines der Mittel zur Erfüllung der der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage obliegenden Verbindlichkeiten.

Eine weitere Verwendung des Kraftwagens liegt im Zubringerdienst, der Erschließung einer noch nicht von einer Eisenbahn durchzogenen Gegend für den allgemeinen Verkehr, namentlich da, wo der Verkehr für den Bau einer Eisenbahn noch nicht ausreicht. Auch hier kann eine durchgehende Abfertigung von Personen und Gütern von Eisenbahn zum Kraftwagen und umgekehrt stattfinden; der Verkehrtreibende genießt dabei den großen Vorteil, daß er das Gut, welches er nach einem an der Eisenbahnkraftwagenlinie gelegenen Orte aufgibt, auf der ganzen Strecke mit Eisenbahnfrachtbrief nach den Vorschriften der Verkehrsordnung befördern kann.

Daß auch das Abrollen der Stückgüter mit Kraftwagen besorgt werden kann, ist schon erwähnt. Gerade in den Orten, wo die Rollgelder der Spediteure besonders hoch sind und dadurch die Gefahr der Abwanderung des Verkehrs auf das Auto besonders begünstigt wird, muß die Frage ernstlich geprüft werden, ob hier nicht der Eisenbahnkraftwagen zweckmäßig zu verwenden ist.

Die mit den Kraftverkehrsgesellschaften abgeschlossenen Verträge setzen eine an diese zu entrichtende Gebühr fest, gewöhnlich bemessen nach 100 kg; von der Gesamteinnahme erhält die Bahn einen Teil als Entgelt für ihre Abfertigungs- und Verwaltungstätigkeit zurückvergütet. Ich nehme an, daß alle diese Einrichtungen den Herren aus ihrer Praxis bereits zur Genüge bekannt und geläufig sind.

Es hat nun nicht an Stimmen gefehlt, die der Reichsbahn das Recht absprechen, in ihrem Unternehmen Kraftwagen zu verwenden, indem gesagt wird, daß darin eine unzulässige Erweiterung ihres nach dem Reichsbahngesetz ihr zustehenden Betriebsrechts läge, welches sie zum Schaden von privaten Kraftwagenbesitzern geltend mache. Diese Angriffe gehen fehl. Die Eisenbahnverkehrsordnung enthält keine Bestimmung etwa dahingehend, daß die Beförderung nur auf der Eisenschiene vor sich gehen soll. Im Gegenteil ist aus ihr zu entnehmen, daß auch andere Verkehrsmittel in Frage kommen, wenn z. B. in § 76 Abs. 9 und § 85 Abs. 2 von „Einrichtungen für die Weiterbeförderung" gesprochen wird, und wenn § 78 der Eisenbahn das Recht gibt, Stückgüter selbst zuzuführen, was natürlich nur mit den Verkehrsmitteln außerhalb der Eisenbahn geschehen kann. M. E. ist die Eisenbahn sogar befugt, auf der ganzen Strecke das Gut im Kraftwagen zu fahren, ohne den Schienenweg überhaupt zu benutzen. Der Frachtvertrag ist als Werkvertrag gerichtet auf die Herbeiführung eines bestimmten Erfolges, nämlich, daß das der Bahn übergebene Gut an den Bestimmungsort gelangt. Wenn die Eisenbahn früher der Verkehrssitte entsprechend sich hierzu des Schienenweges bedient hat, so kann es ihr jetzt, nachdem der Kraftwagen sich als neues Verkehrsmittel entwickelt hat, nicht verwehrt werden, sich dieses Mittels entsprechend der Fortbildung der Verkehrssitte bei Erfüllung des Frachtvertrages zu bedienen, um so weniger, als auch der Verkehrstreibende dadurch in keiner Weise benachtei wird.

Mit dem Betriebsrecht hat also diese Frage nicht das Mind zu tun.

Etwas anderes ist die Frage, ob die Reichsbahn zum Betr einer bestimmten Kraftwagenlinie einer Konzession bed Hierauf soll später eingegangen werden.

Soviel über das Verhältnis zu den Kraftverkehrsgesellschaf Der Wettbewerb außerhalb dieser Gesellschaften ist, wie sc erwähnt, ganz gewaltig. Um die richtige Einstellung dazu zu winnen, ist es nötig, zunächst einmal die Rechtsgrundlagen untersuchen, auf denen sich der Verkehr von Eisenbahn Auto vollzieht.

1. Was zunächst die Frage der **Besteuerung** angeht, unterliegt die Reichsbahn vor allem der Verkehrssteuer von für den Güterverkehr und durchschnittlich 13 % für den sonenverkehr. Die Automobile sind von dieser Steuer frei, s dem sie zu der allgemeinen Kraftfahrzeugsteuer herangezo werden. Die Umsatzsteuer haben beide Unternehmungen tragen.

2. Die Eisenbahn hat ihren ganzen Oberbau, d. h. also von ihr befahrenen Straßen, selbst herzustellen und zu un halten. Die Automobile benutzen die für den allgemeinen kehr bestimmten Straßen mit, sollen aber zu den **Straß unterhaltungskosten** herangezogen werden. Rechtslage ist hier für die preußischen Verhältnisse ziem verworren.

a) Das Reichs-Kraftfahrzeugsteuer-Gesetz vom 1. April 1 bestimmt, daß in den Ländern zu Zwecken der öffentl rechtlichen Wegeunterhaltung eine Steuer für die nutzung der Wege durch andere Fahrzeuge als Kraftf zeuge zu erheben ist. Wird von den Ländern dieser V schrift genügt, so erhalten sie nach dem Reichsfina ausgleichgesetz nicht nur die erste, sondern auch zweite Hälfte des Aufkommens der Kraftfahrzeugste Das Ausgleichgesetz bestimmt ferner, daß

b) die Erhebung von Chaussee- und ähnlichen Wegegel für die **gewöhnliche Benutzung** öffentlicher W allgemein unzulässig ist, und daß

c) zur Deckung der Kosten für eine **außergewöhnlic Abnutzung** der Wege Vorausleistungsbeiträge erho werden können sowohl von Kraft- als anderen Fahrzeug

Die preußische Verordnung vom 25. November 1923 si eine Wegebenutzungssteuer durch andere Fahrzeuge als Kr fahrzeuge nicht vor, läßt jedoch zu, daß der Kreis von d jenigen, welcher befestigte Wege mit Fahrzeugen über das **meinübliche Maß** hinaus benutzt, einen Beitrag zu Unterhaltungskosten erhebt. Der Beitrag soll nach der ton kilometrischen Leistung berechnet werden.

Die rechtliche Zulässigkeit dieser Verordnung ist in Zwe gezogen worden; der Bezirksausschuß in Bielefeld hat sie so bereits für ungültig erklärt, weil sie entgegen der reichsges lichen Vorschrift die **Be**nutzung statt der **Ab**nutzung zur V aussetzung der Wegeabgabe macht; z. Z. schwebt die An legenheit beim Oberverwaltungsgericht.

In Wirklichkeit ist von der Verordnung in Preußen viellei in 25 Kreisen Gebrauch gemacht worden, angesichts der sicherheit der Rechtslage ist aber ein praktisches Ergebnis n nicht erzielt. Auch in Braunschweig und einzelnen ande deutschen Ländern gibt es ähnliche Vorschriften. Man ka aber im allgemeinen sagen, daß die Vorschriften noch nicht ü all durchgedrungen und in die Wirklichkeit umgesetzt sind, daß tatsächlich die Automobile noch nicht wesentlich zu Kosten der Straßenunterhaltung herangezogen werden. Reichskraftfahrzeugsteuergesetz vom 1. April 1923 besteuert Personenkraftwagen nach den Pferdestärken, die Lastwag nach dem Eigengewicht, und der Betrag, der hieraus dem Rei zufließt, wird zur Hälfte an die Länder abgegeben und soll zu Wegebau benutzt werden. Schätzungsweise werden aus die

›trägen jährlich 50 Millionen etwa für die Wegeunterhaltung ıfgewendet. Dieser Betrag reicht bei weitem nicht aus, um e durch die Automobile verursachten Beschädigungen der Landraßen wieder herzustellen. Es ist auch ganz natürlich, daß ne Straße, die für gewöhnliches Pferdefuhrwerk hergestellt ist, cht ausreicht für Lastkraftwagen, die 5 bis 10 t fahren, bendors wenn man berücksichtigt, daß dabei die Vorder- und interachse nicht gleichmäßig belastet werden, sondern die interachse ungefähr das doppelte Gewicht der Vorderachse zu agen hat. In der Zeit des Ruhrkampfes sind zahlreiche Kohlenngen durch Lastkraftwagen vom Ruhrgebiet nach den Nachrbezirken befördert worden. Es zeigte sich in kurzer Zeit ein rartiger Verfall der Landstraßen durch die fortgesetzte Beıtzung durch Automobile, daß sie nach einem amtlichen Beht einem umgeflügten Acker glichen und für den allgemeinen rkehr gänzlich unbrauchbar geworden waren. Es wird also dieser Beziehung noch viel geschehen müssen, um die Kraftagen in der der Beanspruchung der Landstraßen entsprechenden eise zu den Kosten der Unterhaltung heranzuziehen.

Nach Feststellungen, die auf einer Versuchsstrecke in Nordnerika getroffen wurden, scheint Beton und Eisenbeton die ste Straßendecke zu sein neben dem Kleinpflaster, das aber egen der hohen Kosten und der langen Dauer der Pflasterbeiten nicht in Betracht kommt. In Deutschland ist ein udienausschuß gebildet und es sollen praktische Versuche auf ner Versuchsbahn bei Braunschweig gemacht werden. Dadurch offt man die Unterlagen für die Berechnung der Straßenunterıltungskosten zu bekommen.

3. Die Haftung der Eisenbahn für Personenschäden ist fast ıbeschränkt nach dem Reichshaftpflichtgesetz, da nur höhere ewalt oder eigenes Verschulden des Betroffenen sie entlasten ınn. Für die zu zahlende Rente gilt als Höchstbetrag die ımme, die sich aus der Vervielfältigung der Grundzahl von)000 ℳ mit dem jeweiligen Teuerungsindex ergibt. Bei ötung oder Verletzung mehrerer Personen ist für jede Person ie ganze Rente zu zahlen. Demgegenüber ist der Kraftwagen urch das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom Mai 1909 in den §§ 7, 8 und 12 außerordentlich geschützt, soohl hinsichtlich der Ursache des Schadens als auch der Höhe der ntschädigung. Es heißt dort nämlich, daß die Ersatzpflicht ısgeschlossen ist, wenn der Unfall durch ein unabwendbares reignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der eschaffenheit des Fahrzeugs noch einem Versagen seiner Vorchtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbendere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder nes nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines ieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer s Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene orgfalt beobachtet hat. Jedoch gilt die merkwürdige Bestimung, daß diese Vorschriften dann keine Anwendung finden, enn z. Z. des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache urch das Fahrzeug befördert wurden oder der Verletzte bei dem etriebe des Fahrzeuges tätig war, und ferner dann, wenn der nfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beörderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf) km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen ann. Es ist hier anscheinend von der Vorstellung ausgegangen, aß das Automobil ein gefährliches Fahrzeug wäre, gegen dessen nberechenbarkeiten nur der übrige Straßenverkehr geschützt erden müsse, daß aber jeder, der sich ihm als Fahrgast anverraue, dies auf eigene Gefahr tun müsse. Die Haftung des Autoıobilhalters ferner beschränkt sich im Falle der Tötung oder erletzung eines Menschen auf einen Betrag von 25 000 ℳ oder ine Rente von 1500 ℳ jährlich, bei Tötung oder Verletzung ıehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis auf insgesamt 75 000 ark Kapital oder 4500 ℳ Jahresrente, und im Falle der Sacheschädigung, auch wenn mehrere Sachen durch dasselbe Ereignis beschädigt werden, auf den Betrag von 5000 ℳ. Bei eschädigung von Sachen gelten für die Eisenbahn in Preußen ie Bestimmungen des Gesetzes von 1838, welchem ähnliche Bestimmungen in den übrigen Ländern entsprechen. Danach kann sich die Eisenbahn nur durch den Nachweis höherer Gewalt oder eigenen Verschuldens des Sacheigentümers entlasten. Bei Beschädigung von Gütern, die auf der Eisenbahn befördert werden, gelten die Haftungsvorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, für den Kraftwagen die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Letztere sind für die Verkehrtreibenden ungünstiger, also für Automobile günstiger als die Haftpflicht der Eisenbahn nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

4. Es ist bekannt, daß die Reichsbahn in außerordentlich hohem Maße an den Reparationslasten mit zu tragen hat. Die Kraftverkehrsgesellschaften fallen dagegen nicht unter die im Gesetz über die Industriebelastung vom 30. August 1924 geregelte äußere Belastung der Industrie. Sie werden jedoch zur Verzinsung und Tilgung der der Industrie auferlegten Last von 5 Milliarden Goldmark herangezogen.

5. Von großer Bedeutung für die Beurteilung der Rechtsverhältnisse der Automobile ist die Konzessionspflicht. Nach der Verordnung der Reichsregierung vom 24. Januar 1919 bedarf derjenige, welcher über die Grenze eines Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Personen oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreiben will, der Genehmigung der von der Landeszentralbehörde bestimmten Behörde. Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn nach der Persönlichkeit des Unternehmers und nach der Beschaffenheit des Unternehmens Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes geboten ist und das Unternehmen den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Nach der hierzu ergangenen Preuß. Ausführungsanweisung vom 10. Dezember 1921 sind für die Erteilung der Genehmigung zuständig die Regierungspräsidenten, in Berlin der Polizeipräsident. Beschwerdeinstanz ist der Minister für Handel und Gewerbe im Benehmen mit dem Minister des Innern. Bei der Erteilung der Genehmigung ist besonders darauf zu achten, daß für bereits bestehende Kraftfahrzeuglinien oder Kleinbahnen nicht ein sie gefährdender unwirtschaftlicher Wettbewerb erwächst. Es muß zu diesem Zweck das beabsichtigte Unternehmen in ortsüblicher Weise in allen beteiligten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht werden. Daneben sollen die beteiligten Behörden, namentlich die Oberpostdirektion, die Wegeunterhaltungspflichtigen sowie die in den betreffenden Gebieten etwa bestehenden öffentlichen Verkehrsunternehmungen, gesetzlichen Vertretungen von Handel, Industrie und Landwirtschaft, auf die öffentlichen Bekanntmachungen besonders hingewiesen werden. Der Preußische Minister für Handel und Gewerbe hat die Regierungspräsidenten angewiesen, auch der zuständigen Reichsbahndirektion von dem Vorliegen von Konzessionsgesuchen stets Mitteilung zu machen, damit diese Gelegenheit zur Stellungnahme hat und nötigenfalls ihren Einspruch gegen die Einrichtung einer Kraftwagenlinie vorbringen kann. Solche Einsprüche hat die Reichsbahn besonders gegen die Einrichtung von Personenautolinien erheben müssen und vielfach erreicht, daß die Konzession versagt wurde, während dem tatsächlich festgestellten Verkehrsbedürfnis durch Verbesserung des Personenfahrplans entsprochen wurde. Wenn dem Einspruch nicht stattgegeben und die Autolinie konzessioniert wird, wird die Eisenbahn es sich andererseits überlegen müssen, ob sie nicht dem nunmehr abwandernden Verkehr entsprechend Züge ausfallen läßt.

An dieser Stelle sei kurz die Frage berührt, ob der Eisenbahnkraftwagenverkehr einer Konzession bedarf. Nach meiner Ansicht ist dies nicht erforderlich dann, wenn die Eisenbahn sich des Kraftwagens lediglich als Beförderungsmittel innerhalb ihrer eigenen Geschäftstätigkeit bedient; wenn also die Eingliederung des Kraftwagens in die Eisenbahn eine so vollständige ist, daß es nach außen gar nicht in die Erscheinung tritt, ob das Gut im Eisenbahnwagen oder im Kraftwagen befördert wird. Das ist besonders im Orts- und Nahverkehr der Fall. Der Verkehrtreibende bezahlt die tarifmäßige Eisenbahnfracht und erhält das der Eisenbahn zur Beförderung übergebene Gut am Bestimmungsort von ihr ausgehändigt; er erfährt überhaupt nicht,

ob das Gut die ganze Strecke oder einen Teil im Kraftwagen durchfährt. Hier wird die von der Eisenbahn unter Zuhilfenahme des Kraftwagens ausgeführte Beförderung ohne weiteres durch die ihr allgemein erteilte Konzession zur Beförderung von Personen oder Gütern erfaßt. Denn wie schon vorher angedeutet, ist die Eisenbahn zur Ausführung ihres Beförderungsgeschäfts nicht auf den Schienenweg beschränkt, sondern kann sich auch anderer Transportmittel bedienen.

Etwas anders liegt der Fall, wenn auf verschiedenen Strecken liegende Eisenbahnstationen durch eine Eisenbahnkraftwagenlinie miteinander verbunden werden oder wenn Ortschaften, die von der Eisenbahn entfernt liegen, durch eine Eisenbahnkraftwagenlinie an sie angeschlossen werden. Hier werden in der Regel besondere Tarifsätze für die Autostrecke erteilt, die auf den Anschlußstationen besonders abgerechnet oder an die Eisenbahntarifsätze angestoßen werden. Auch hier handelt es sich um einen reinen Verkehr der Eisenbahn, den diese nur hilfsweise vermittels des Kraftwagens ausführt. Da aber durch solche Linien die Belange von Kleinbahnen und privaten Kraftwagenunternehmungen berührt werden können, wird hier ein Ausgleich der Interessen durch Vermittelung der Landesverwaltungsbehörden angestrebt werden müssen. Die Frage ist noch nicht geklärt und wird zum Gegenstand von Verhandlungen unter den beteiligten Ressorts gemacht werden.

Eine Sonderstellung nimmt die Reichspost für sich in Anspruch. Nach der Verordnung der Reichsregierung vom Jahre 1919 sollen die Rechte der Postverwaltung des Reichs und der Bundesstaaten aus den Art. 48, 50 und 52 der alten Reichsverfassung nicht berührt werden. Diese Vorschriften besagen, daß das Postwesen als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eingerichtet und verwaltet wird und daß das Reich die ausschließliche Gesetzgebung über die Vorrechte der Post hat. Die Post leitet aus dieser Bestimmung das Recht her, Kraftwagenlinien zu betreiben, ohne eine Konzession der Länderverwaltungsbehörden einzuholen. Aus der genannten Bestimmung der Verordnung von 1919 ergibt sich m. E. dieses Recht nicht, da zu den Aufgaben der Post lediglich die Beförderung von Briefen und Zeitungen, nicht aber von Personen gehört. Wenn die Post sich auf das alte Postregal stützt, so ist dieses gegenstandslos geworden durch das neue Reichspostgesetz. Im Jahre 1922 hatte der Reichsrat den Versuch gemacht, durch eine Gesetzesvorlage an den Reichstag die Post auch für die Einrichtung von Automobillinien für konzessionspflichtig zu erklären. Die Vorlage wurde damit begründet, daß zum Postwesen im Sinne der Reichsverfassung die Beförderung von Personen und Stückgütern nicht gehöre, da sie nicht ein ausschließliches Recht der Post sei, sondern von jedermann betrieben werden könne. Durch die zur Wegeunterhaltung nicht heranzuziehenden Postautos würden die Landstraßen ruiniert und den Kleinbahnen und privaten Fahrunternehmungen vernichtende Konkurrenz gemacht. Auf Grund eines Gutachtens des Reichsjustizministeriums hat jedoch der Reichstag diese Gesetzesvorlage nicht angenommen und sich auf den Standpunkt gestellt, daß die Reichspost einer Konzession nicht bedürfe und daß es der Stellung einer Reichsbehörde nicht entspräche, wenn sie für Einrichtung ihres Betriebes die Genehmigung einer Länderverwaltungsstelle einholen soll.

Es kann den Ländern überlassen bleiben, die Belange der Kleinbahnen und bereits bestehenden privaten Autolinien zu wahren. Für die Reichsbahn kommt es darauf an, praktisch sich mit der Post auseinanderzusetzen. Das ist geschehen einmal dadurch, daß die Post zugesagt hat, keinen Güterverkehr zu betreiben; es muß aber weiter erreicht werden, daß sie ihre Absicht, eine Kraftwagenlinie einzurichten, der örtlichen Reichsbahndirektion eine angemessene Zeit vorher bekannt gibt, damit diese etwaige Bedenken dagegen rechtzeitig geltend machen kann. Ich bin überzeugt, daß die Reichsbahn bei der Reichspost in dieser Beziehung Entgegenkommen finden und ein Ausgleich geschaffen werden wird, denn es wäre weder vom verkehrstechnischen Standpunkt aus erwünscht noch läge es im Interesse des Ansehens der beiden Verwaltungen, daß die beiden größten Verkehrsunternehmungen des Deutschen Reiches sich gegenseitig Konkurrenz machen.

6. Während die Eisenbahn verpflichtet ist, alle Güter, die ihr zur Beförderung übergeben werden und alle Personen, die Fahrkarten lösen, zu befördern, besteht eine solche Verpflichtung für die Kraftwagen nicht. Sie haben also den großen Vorteil, daß sie den Verkehr übernehmen können, der ihnen die größten Frachteinnahmen bringt und der sich am leichtesten mit den Kraftwagen befördern läßt. Sie können sich auch die für den Verkehr günstige Jahreszeit aussuchen und können bei Unfahrbarkeit der Straßen ihren Betrieb einstellen. Die Reichsbahn dagegen kann eine Wahl unter den zu befördernden Gütern nicht treffen und muß auch unwirtschaftliche Transporte, insbesondere sperrige Güter, auf kurze Entfernungen befördern; sie muß ferner auch bei ungünstigsten Witterungsverhältnissen ihren Betrieb aufrechterhalten und dazu unter Aufwendung großer Kosten ihre Fahrbahn in Ordnung halten.

Wir sehen also im allgemeinen, daß die Rechtsgrundlagen für die beiden Verkehrsunternehmungen keineswegs gleicher Art sind, daß der Kraftwagen viel freier und beweglicher dasteht, daß er nicht so drückenden Lasten unterworfen ist wie die Eisenbahn und daß er infolgedessen in seiner Tarifgestaltung freier ist. Aufgabe der Eisenbahn muß es sein, alle Mittel der Gesetzgebung und Verwaltung zu erschöpfen, um eine für beide Verkehrseinrichtungen gleiche rechtliche Grundlage zu schaffen. Erst dann, wenn die Waffen gleich sind, und wenn demgemäß jeder der beiden Konkurrenten Beförderungsbedingungen auferlegt hat, die ihm seinen Fortbestand und seine gesunde Weiterentwickelung gewährleisten, wird es sich zeigen, in welchem Umfange der Verkehr sich dem einen oder dem anderen Transportmittel zuwendet.

Lassen Sie mich zum Schluß meiner Ausführungen noch einen Blick werfen auf die Verhältnisse im Auslande.

Ich beginne mit Amerika, das die größte Zahl von Automobilen besitzt, nämlich 16 Millionen, davon etwa 1,8 Millionen Lastwagen; die meisten gibt es in Kalifornien, wo auf nur 3,3 Einwohner schon ein Kraftwagen kommt. Während 190[illegible] nur 411 Motorlastwagen gebaut wurden, erreichte im Jahre 192[illegible] die Fabrikationsziffer die Höhe von rd. 393 000. In den größeren Städten ist die Verwendung von Pferden in den letzten zehn Jahren um 70 % gesunken. Im Gegensatz zu Deutschland beträgt der Anteil der leichten und schnellen Wagen von ¾ bis 1½ t 83 % des Gesamtbestandes an Lastkraftwagen; in Amerika überwiegt also der Schnellverkehr, in Deutschland der Schwerverkehr[3]). Daraus ergibt sich in Deutschland eine weit stärkere Beanspruchung der Landstraßen, die durch die größere Anzahl der Autos in Amerika nicht ausgeglichen wird. Doch ist der Verkehr dort so dicht, daß man ein großes Bauprogramm für die Herstellung von Autostraßen getrennt für schnell- und für langsam fahrenden Verkehr aufgestellt hat, wonach in den nächsten 15—20 Jahren jährlich 10 000 Meilen neuer Straßen gebaut werden sollen.

Einige 30 Eisenbahnen verwenden Motorwagen in einem Teil ihres Transportdienstes; sieben haben einen Vertrag mit der Cincinnati Motor Terminal Co. abgeschlossen zwecks Austausch des Ortsguts in Cincinnati. Zwischen den verschiedenen Bahnhöfen von St. Louis wird das Ortsgut mit Lastkraftwagen befördert, die Bahnen haben darüber mit der Colombia Terminal Co. sich vertraglich geeinigt.

Eine amerikanische Besonderheit ist es, daß neun Bahnen für die Beförderung von Stückgütern Transportgefäße verwenden, die so gebaut sind, daß sie leicht vom Eisenbahnwagen auf das Auto umgeladen werden können. Der Absender kann seine Waren in diese Behälter verladen und diese selbst plombieren, so daß er gegen die Diebstahlsgefahr geschützt ist, die mit dem Umladen einzelner Stücke verbunden ist.

[4]) Vgl. Naumann, Verkehrstechn. Woche 1925, S. 97; Nierhoff Verkehrstechn. Woche 1925, S. 108.

...irlich wird auch die Frage der Straßenkosten in Amerika ... erörtert, ist aber zu einem Abschluß noch nicht gelangt.

... von der Nationalen Automobil Handelskammer nach ... im September 1924 einberufene Versammlung von ...ertretern von Dampf- und elektrischen Bahnen, Lastkraft-...- und Autobus-Gesellschaften, öffentlichen Körperschaften ...ndustriekonzernen erkannte an, daß die Beförderung im ...wagen das Versuchsstadium überschritten hätte, daß sie ... wachsen würde und den öffentlichen Erfordernissen ent-...e: sie stellte fest, daß mancher unanständige und unwirt-...liche Wettbewerb bestehe und daß die Zukunft des Ver-...gewerbes eine besondere und gleichmäßige Regelung durch ...taatlichen Körperschaften erfordere. Man kam dahin ...n, daß die Kraftverkehrsgesellschaften die Eisenbahnen ...unterbieten und ihren angemessenen Anteil an den Steuern ...en sollten. Es wurde ein Gesetz verlangt, welches den ...- und elektrischen Bahnen erlauben sollte, Lastkraftwagen ...mnibusverkehr in eigener Verwaltung zu betreiben[5]).

...en der Verhältnisse in England kann ich mich darauf ...änken, auf die Mitteilungen in der Zeitung des Vereins ...cher Eisenbahnverwaltungen (Nr. 37 von 1924 und Nr. 5 ...925) zu verweisen. Das Wesentliche ist, daß die dortigen ...bahngesellschaften die Beförderung von Personen und ...u mit eigenen Kraftwagen betreiben, daß das finanzielle ...nis zwar recht dürftig ist, z. T. sogar mit Verlust ge-...et wird, daß die Gesellschaften aber glauben, den Verlust ... Zuführung erhöhten Verkehrs auf die Eisenbahn mehr als ...gleichen.

... Straßenproblem ist auch in England noch nicht gelöst.

... französischen Eisenbahnen betreiben gleichfalls ... Kraftwagenlinien hauptsächlich für den Personenverkehr. ...ste Stelle nimmt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit Kraft-...linien von insgesamt 7900 km Länge ein, deren Schwer-... in den landschaftlich schönen Alpenstrecken liegt. In ... haben alle Gesellschaften eigene Kraftwagenbetriebe ein-...tet. Sie dienen zur Beförderung der Reisenden und des ...ks vom Bahnhof zur Wohnung oder zum Hotel und um-...rt. Das Gepäck kann bereits in der Wohnung vollständig ...rtigt werden, und die Reisenden können sogar ihre Fahr-...Platzkarte von dem Vertreter der Bahn, der das Gepäck ... erhalten. Die Abfuhr der Expreß- und Eilgüter geschieht ... einen Unternehmer mit Automobilen, die der Eisenbahn ...en. Lediglich das für die Markthallen bestimmte Expreß-...ilgut wird von der Compagnie d'Orléans in eigener Ver-...ng mit Autos abgefahren; es handelt sich um etwa 50 000 t ...h, die von Mitternacht bis 7 Uhr früh abgerollt werden. ...ewöhnliche Stückgut der Compagnie d'Orléans mit 60 000 t ...h wird mit bahneigenen Autos durch einen Unternehmer ...hren.

...er Provinz haben die Eisenbahngesellschaften Kraftwagen-...ußbetriebe eingerichtet, die von der Haltestelle den Per-...verkehr weiter ins Land verteilen: im allgemeinen handelt ...h dabei um Privatunternehmer, die unter Kontrolle der ...bahnen arbeiten und in einzelnen Fällen von ihnen durch ...ders billige Tarife unterstützt werden[6]).

...der Schweiz wurde dem Nationalrat ein Gesetzentwurf ...en Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vorgelegt; er ent-...außer Vorschriften über die Konzession, Führerscheine, ...geschwindigkeit, vor allem sehr wichtige Bestimmungen ...die Haftpflicht. Der Eigentümer eines Kraftwagens soll ...tung oder Verletzung von Personen oder Beschädigung ...chen für den Schaden haften, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden oder durch Dritte herbeigeführt ist, oder daß sein Fahrzeug von Dritten eigenmächtig gebraucht ist. Zur Sicherung dafür, daß auch ein wirksamer Schadenersatz geleistet wird, darf die Verkehrsbewilligung nur erteilt werden, wenn der Bewerber nachweist, daß er eine Haftpflichtversicherung von mindestens 30 000 Fr. für eine „verunfallte" Person und von mindestens 100 000 Fr. für das Unfallereignis abgeschlossen hat.

Diese Bestimmungen konnten im Nationalrat nicht durchgesetzt werden und wurden an die Kommission zurückverwiesen.

In Holland klagen die Eisenbahnen über den starken Wettbewerb durch die Automobile, doch scheinen wirkliche Abwehrmaßnahmen nicht getroffen zu sein. Der durch den starken Autoverkehr herbeigeführte Verfall der Landstraßen hat einen Bericht der Staatskommission zur Folge gehabt[7]), welche eine gesetzliche Regelung des Kraftwagenverkehrs empfiehlt, insbeondere auch eine Heranziehung zu den Kosten der Straßenunterhaltung. Die Angelegenheit ist indessen bisher noch nicht weiter gediehen[8]).

In der Tschechoslowakei wird ein Gesetzentwurf vorbereitet, der die Erhebung außerordentlicher Beiträge zur Erhaltung der öffentlichen Straßen behandelt. Nach diesem Entwurf kann derjenige, welcher eine öffentliche Straße dauernd oder zeitweilig in übermäßiger Weise durch den Transport von Frachten, Abfuhr von Holz aus Wäldern oder dergl. in Anspruch nimmt, zur Leistung eines besonderen Beitrages für die Straßenunterhaltung herangezogen werden, dessen Höhe dem Unterschied zwischen den Kosten bei normaler und bei übermäßiger Benutzung entspricht.

Die Betrachtung der ausländischen Verhältnisse zeigt uns im allgemeinen dasselbe Bild wie in Deutschland. Überall ein gewaltiges Anwachsen des Kraftwagenverkehrs und das Bestreben der Eisenbahnen, zunächst einmal gleichmäßige Bedingungen für das beiderseitige Arbeiten zu schaffen. Es ist unrichtig, wenn behauptet wird, daß die Eisenbahnen — ich spreche nicht von der Reichsbahn allein — einen Kampf gegen die Automobile eröffnet haben. Aber die Hunderte von Gesuchen um Genehmigung neuer Autolinien zwangen sie zu einer Abwehrstellung, die sich äußert in dem Einspruch gegen neue Konzessionen, die ihr Wettbewerb machen, und in Verbesserungen in ihrem eigenen Betriebe. Im gewissen Sinne können die Eisenbahnen dem Auto sogar dankbar sein; denn an manchen Stellen hat sich unter dem Drucke der Konkurrenz gezeigt, daß ohne besondere Kosten eine Beschleunigung oder Vermehrung von Zügen sich ermöglichen ließ, die eine Abwanderung des Verkehrs verhinderte. Und wenn die Eisenbahnen sich bemühen, eine Abwanderung zu verhindern oder abgewanderten Verkehr zurückzugewinnen, so ist das kein Kampf mit dem Ziel, etwas Neues dazu zu erhalten, sondern es ist das natürliche und gesunde Streben, sich in ihrem Besitzstande da zu erhalten, wo es für sie wirtschaftlich ist.

Die Teilgebiete des Verkehrswesens, in denen einerseits das Automobil, anderseits die Eisenbahn das berufenste Transportmittel darstellen, können nicht allgemein bestimmt und nicht fest umgrenzt werden. Ebenso unmöglich wäre es, rechnungsmäßig eine bestimmte Dichte des Verkehrs oder Länge der Linie zu ermitteln und mit allgemeiner Gültigkeit zu erklären, was über diesem Strich liegt, dafür könne ökonomischerweise nur eine Eisenbahn in Frage kommen, und was darunter bleibe, das falle unbedingt in den Bereich der Automobillinie. Es treten immer wieder Faktoren auf, die nur gerade einem konkreten Falle eigen sind, ihm sein individuelles Gepräge verleihen und darum der allgemeinen Grundlage völlig entbehren; trotzdem können solche unberechenbare Faktoren den Ausschlag geben für die bessere Eignung eines der beiden Verkehrsmittel. Deshalb,

[5]) Railway Age vom 13. Dezember 1924, S. 1067. Weitere Mit...gen über das Thema s. ebenda S. 1070, sowie Railway Age ...2. November 1924 (Kongreß in Phoenix Arizona), Zeitung ... Deutscher Eisenbahnverw. 1925, S. 72.

[6]) Revue Général des Chemins de Fer vom Dezember 1924, ...ester, Nr. 6.

[7]) Algemeen Handelsblad v. 17. Dezember 1924, Abendblatt.

[8]) Nieuwe Rotterdamsche Courant v. 22. Januar 1925, Abendblatt.

so verlockend es auch scheinen möchte, ist es praktisch ausgeschlossen, die Grenze zwischen einer ökonomischen Domäne der Eisenbahn und des Automobils zu ziehen[9]).

Für das Reich und die Länder besteht aber die unabweisbare Pflicht, die Eisenbahnen, die mit großem Kapitalaufw[and] gestellt sind und die dauernde große Betriebs- und U[nterhal]tungskosten aufzuwenden haben, durch alle Mittel der [Gesetz]gebung und Verwaltung in ihrem finanziellen Bestand[e zu er]halten und ihnen eine gesunde Weiterentwickelung [zu er]möglichen.

[9]) Winzeler a. a. O. S. 71.

Über organisatorische Maßnahmen in der Beschaffung und Verwaltung der Oberbaustof[fe]

Von Reichsbahnrat **Kern**, Heilbronn.

Anläßlich der Durchführung der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen: der Verreichlichung der früheren Ländereisenbahnen, waren organisatorische Maßnahmen zu treffen, welche eine einheitliche Geschäftsführung im ganzen Gebiet der Reichsbahn gewährleisteten. Hierbei war nach dem Staatsvertrag im allgemeinen gleichmäßige Behandlung des Gesamtnetzes und Berücksichtigung aller Länderinteressen verlangt und im besonderen die Beschaffungspolitik nach § 23 des Staatsvertrags dahin festgesetzt, daß „bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten die Unternehmer im gesamten Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen zu berücksichtigen waren und dafür Sorge zu tragen war, daß Industrie, Handwerk und Handel in der gleichen Weise, wie es bisher die Verwaltungen der Länder getan haben, herangezogen und in ihrer Entwicklung gefördert wurden".

Zu einer durchgreifenden Neuordnung im Beschaffungswesen ist es aber nicht gekommen. Den Verwaltungen der früheren Ländereisenbahnen verblieb im allgemeinen die Ausübung der Beschaffung unter Berücksichtigung gewisser einheitlicher Richtlinien, während sie im übrigen entsprechend dem ziemlich unberührt gebliebenen organisatorischen Unterbau der früheren Ländereisenbahnen durchgeführt wurde.

Infolge der Umwandlung der Deutschen Reichsbahn in die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist nun eine neue Lage geschaffen. Wenn auch obige Bestimmung des Staatsvertrags gemäß § 43 des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auch für diese Gesellschaft bestehen geblieben ist, so hat doch nach § 2 dieses Gesetzes die Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Es ist ein Weg zu finden, welcher die Durchführung der Bestimmungen des Staatsvertrags und die Durchführung der Ausübung kaufmännischen Gebarens ermöglicht. Dies wird allerdings nicht unerhebliche Schwierigkeiten verursachen und in erster Linie wird die Gesellschaft der Wirtschaftlichkeit und dem eigenen Vorteil Rechnung zu tragen bestrebt sein. Auf alle Fälle hat ein gegenüber den früheren Grundsätzen in der Beschaffungstätigkeit dahingehendes neues Verfahren Platz zu greifen, daß man sich, wie in der Darstellung der neuen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von Dr. A. Sarter und Dr. Th. Kittel ausgedrückt ist, von den durch den früheren Staatscharakter der Reichsbahn gegebenen Grundsätzen und der Einengung in die Bestimmungen des Reichs loslöst.

Hierzu möge in nachstehenden Ausführungen, soweit hierbei die Bedarfsermittlung, Beschaffung und Verteilung der Oberbaustoffe in Frage kommen, Stellung genommen werden.

In der oben erwähnten Darstellung der neuen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist die Beschaffungspolitik der Gesellschaft kurz dahin dargestellt: „Der eigene Nutzen der Gesellschaft muß der Rücksicht auf Wirtschaft und Industrie voranstehen; es muß so eingekauft werden, wie es für die Gesellschaft am vorteilhaftesten ist. Die Beschaffungstätigkeit muß sich in den Grenzen der finanziellen Möglichkeiten halten, wobei auf das Zurückbleiben der Bautätigkeit Rücksicht zu nehmen ist. Die Möglichkeit der Durchführung der Bestimmungen § 23 des Staatsvertrags 1920 ist durch das Erfordernis kaufmännischen Gebarens sehr in Frage gestellt."

Diese Grundsätze bedingen neben vorteilhaftestem [Einkauf] eine besonders wirtschaftliche Verwendung der neuen [und ge]braucht anfallenden Oberbaustoffe. In Erkenntnis der Be[deutung] der hierbei in Frage kommenden Werte und in Erkenn[tnis der] Schwierigkeit der wirtschaftlichsten Lösung der in [Frage] kommenden Fragen reihen sich Vorschläge an Vorschlä[ge zur] Neuordnung der Bewirtschaftung der Oberbaustoffe in V[orträgen] und Abhandlungen in Fachzeitschriften. Die Verschi[edenheit] dieser Vorschläge ist erklärlich, wenn man bedenkt, daß [bei den] früheren Ländereisenbahnen die Bewirtschaftung der O[berbau]stoffe von Grund aus verschieden ist und die Grundsät[ze für] die Ausführungen des Oberbaus und die Oberbauforme[n] außerordentlich verschieden sind. Auch die in den [letzten] Jahren stetig wechselnden und, wie nie gekannt, in kü[rzesten] Zeitspannen wechselnden Verhältnisse, wie Entwert[ung des] Geldes, knappe Stoffbelieferung und teilweisem Wech[sel mit] starkem Angebot an Stoffen, die Folgen der Ruhrbesetzu[ng] mögen die Verschiedenheit der Vorschläge begründen.

Heute, wo die Verhältnisse wieder stabiler geword[en sind,] möchte folgendes gesagt werden: Eine Trennung der B[eschaf]fung von der Bedarfsermittlung und Verteilung der O[berbau]stoffe hat sich, wie vielfach zum Ausdruck gebracht wi[rd, nicht] bewährt. Dies würde nach den neu geschaffenen Verhä[ltnissen] und hierdurch bedingten neuen Grundsätzen auch heute ni[cht, ja] sogar noch mehr zum Ausdruck kommen. Der Grunds[atz der] Vereinfachung der Verwaltung wäre hierdurch verletzt[, wenn] mehrere innig zusammenhängende Aufgaben ohne wi[rtschaft]lichen Vorteil anstatt jeweils von einem Verwaltun[gsorgan] durch zwei oder mehrere Stellen erledigt werden müßt[en. Es] kann daher nur eine zentrale Bearbeitung der Bedarfser[mittlung,] Beschaffung und Verteilung der Oberbaustoffe in Frage k[ommen.] Ob die Zentralisierung sich auf das ganze Gebiet der Rei[chsbahn] erstrecken soll, ob sie in einzelne Gruppen, welche je me[hr oder] weniger Direktionen umfassen, aufgelöst werden soll, [oder ob] sie endlich auf Einzeldirektionen beschränkt bleiben k[ann, ist] die zweite Frage. Schon zentrale Beschaffung allein[, für das] gesamte Gebiet der Reichsbahn, wäre in Anbetracht der [oben] angeführten vielen verschiedenen Oberbauformen der [früheren] Ländereisenbahnen mit ungeheuren Schwierigkeiten ve[rbunden.] Es ist auch nicht einmal gesagt, daß die Zusammenfass[ung der] Beschaffung für das ganze Gebiet der Reichsbahn si[ch wirt]schaftlich auswirken würde, wobei in erster Linie darau[f verwiesen] werden könnte, daß Beschaffungen in größerem Umfa[ng nur] billigend wirken. Dies wird nur bis zu einer gewissen [Grenze] zutreffen, nach deren Überschreitung sich eine preisst[eigernde] Wirkung geltend machen kann. Eine Teilung in einze[lne Be]schaffungszentralen wird nicht nur leichter den Bedü[rfnissen] der einzelnen Direktionen Rechnung tragen, wodurch [an und] für sich schon wirtschaftliche Vorteile geschaffen sind, [sondern] die einzelnen Gruppen werden auch die gesamte in [Frage] kommende Industrie und Wirtschaft leichter erfassen [und zu] ganz verschiedenen Zeiten erfassen und hierdurch oft wir[tschaft]liche Vorteile erringen, indem preissteigernde, umfa[ngreiche] gleichzeitige oder periodische Beschaffungen vermieden [werden.] Auch die Beachtung des § 23 des Staatsvertrags und [die Be]rücksichtigung der Länderinteressen wird bei dieser [Hand]habung wenigstens einigermaßen gewährleistet.

ürde dieser zentralen, das ganze Reichsbahngebiet um-
enden Beschaffungsstelle noch neben anderen das Oberbau-
n betreffenden Aufgaben die Aufgabe der Bedarfsermittlung
Verteilung der Oberbaustoffe zugeteilt, weil eine Trennung
r Aufgaben als nicht zweckdienlich anerkannt ist, so würden
infolge der Verschiedenartigkeit des Oberbauwesens in den
lnen Bedarfsgebieten und infolge der Ausdehnung des ge-
en Versorgungsgebiets noch viel mehr Schwierigkeiten und
chaftliche Nachteile ergeben. Eine Berücksichtigung der
erinteressen wäre kaum noch gewährleistet.

hat Reichsbahnoberrat Hölzel in seiner Abhandlung „Be-
chaftung der Oberbaustoffe“*) auf die Vorschläge zentraler
rtschaftung der Oberbaustoffe unter Bildung von Gruppen,
e einige Direktionen (etwa vier in der Größe der Direk-
n des Gebiets der Zweigstelle Preußen-Hessen) umfassen,
nders hingewiesen und zum Ausdruck gebracht, daß die in
rn seit 1907 bestehende Organisation, die sich bis heute
beste bewährt habe, diesen Vorschlägen sehr nahe kommt.
Bewährung dieser Organisation in Bayern darf aber nicht
iner schematischen Einführung von Gruppenverwaltungen
Bewirtschaftung der Oberbaustoffe im ganzen Bereich der
sbahn-Gesellschaft führen: denn die Organisation in Bayern
ßt die sechs Direktionen der Gruppe Bayern, welche alle
he Oberbauformen, gleiche Grundsätze in der Verwendung
Behandlung der Oberbaustoffe aufweisen. Reichsbahnober-
Hölzel weist auch am Schluß seiner Abhandlung darauf hin,
auf die Verschiedenartigkeit der Oberbauformen bei den
aligen Länderverwaltungen Rücksicht genommen werden
wenn die Gruppenverwaltung gewählt werden sollte; und
er sagt, daß es vermieden werden sollte, zwei Gebiete mit
verschiedenen Oberbauformen zu einer Gruppe zusammen-
zen, weil hierbei beträchtliche Schwierigkeiten entstehen
en, sofern die Voraussetzung guter Bewirtschaftung der
baustoffe eine bis ins einzelne gehende genaue Kenntnis der
fe bildet, so dürfte diesen Ausführungen nur Recht gegeben
den.

an darf daher nicht davor zurückschrecken, die Zentralisie-
g auf eine einzige Direktion zu beschränken, wenn die Ver-
ltnisse dies gebieten. Hierbei braucht die einheitliche Durch-
ung der Grundsätze der neuen Reichsbahn-Gesellschaft nicht
hrdet zu werden.

s ist auch nicht gesagt, daß der Vorschlag der heute nach
e der Verhältnisse gegebenen räumlichen Beschränkung der
haffungs- und Bewirtschaftungsstellen dauernde Geltung
n soll. Eine fortschreitende Vereinheitlichung der Oberbau-
en, der endgültige Ausbau der früheren veralternden Ober-
ormen und die Rückkehr zu stabilen Verhältnissen von
r müssen u. U. wieder zur Änderung einer heute als wirt-
ftlich erkannten und sich als wirtschaftlich erweisenden
nisation führen. Die finanziellen Schwierigkeiten der
hsbahn-Gesellschaft, heute und in den folgenden Jahren,
ten aber die zu erstrebende Vereinheitlichung der Oberbau-
en sehr verzögern, ganz abgesehen von der praktischen Un-
ichkeit einer zu raschen Durchführung einer solchen Maß-
ne.

ichsbahnoberrat Hölzel hat in seiner oben erwähnten Ab-
lung die in Bayern bestehende Organisation in Umrissen
hildert. Diese Organisation dürfte den Erfordernissen ein-
icher Zusammenfassung der Bedarfsermittlung, der eigent-
n Beschaffung und Abnahme, der Lagerhaltung, der Aus-
führung der zum Gleisbau erforderlichen Nebenarbeiten, wie
Tränkung von Schwellen und anderen Hölzern, Auffrischung und
Instandsetzung anfallender Stoffe, der Verteilung neuer und
gebrauchter Stoffe an die Verwendungsstellen, der Veräußerung
unbrauchbarer und zur Instandsetzung oder Wiederverwendung
nicht mehr geeigneter Stoffe und der Kontrolle des Verbrauchs
gerecht werden.

Eine solche Organisation kann auch bei Beschränkung der
Zentralisierung auf eine einzige Direktion durchgeführt werden
und man wird hierbei wirtschaftlicher verfahren, als wenn man
starr auf der Einführung der Gruppenverwaltung besteht. Die
Kosten, welche hierbei infolge etwaigen vermehrten Bedarfs an
Personal entstehen, sind schon im Verhältnis zu den Beschaf-
fungs*werten* verschwindend und die wirtschaftlichen Vorteile
einer sachgemäßen und den Bedürfnissen der Direktionen auch
tatsächlich entsprechenden Verwendung und Verteilung der
neuen und gebrauchten Vorräte von ausschlaggebender Bedeu-
tung. Vielfach wird als besonderer Vorteil der Gruppenverwal-
tung die Möglichkeit einer einheitlichen Durchführung von Auf-
besserungsmaßnahmen bei Wiederverwendung alter Gleisstoffe
und die Möglichkeit einer vollkommenen Ausnutzung der Auf-
besserungsanlagen betont. Dies setzt aber immer wieder voraus,
daß die aufzufrischenden Stoffe innerhalb der Gruppe einheit-
liche Formen aufweisen. Es dürfte auch nichts im Wege stehen,
die Aufbesserungsanlagen je nach Möglichkeit und Bedarf inner-
halb der Zentralen sich gegenseitig zur Verfügung zu stellen,
wie auch geeignete altbrauchbare Oberbauformen im Verkehr
zwischen den Zentralen je nach Verwendbarkeit und Verfüg-
barkeit gegenseitig abzugeben. Wenn von diesen Aufbesserungs-
maßnahmen in der unmittelbaren Nachkriegszeit besonders viel
gesprochen wurde, so war dies durch die damaligen besonderen
Zeitverhältnisse wohl begründet; nur ist die Durchführung dieser
Maßnahmen vielfach nicht oder oft viel zu spät erfolgt. Die
heutige Durchführung ist vielleicht gar nicht mehr von solcher
Bedeutung, wie sie ihr zuteil wird. Denn die Wirtschaftlichkeit
der Auffrischung von Altstoffen ist den jeweiligen Zeitverhält-
nissen in erster Linie unterworfen. Die Kosten der Neubeschaf-
fung, die Kosten der Auffrischung und der Schrotwert der Stoffe
stehen neben der Möglichkeit der Beschaffung überhaupt in so
innigem Zusammenhang, daß heute unwirtschaftlich sein kann,
was gestern vorteilhaft war. Rascheste Umstellung in den
Maßnahmen, je nach Lage der Verhältnisse, ist als oberster
Grundsatz aufzustellen, und heute schon wird die Auffrischung
in einzelnen Fällen zugunsten der Neubeschaffung unterbleiben
müssen, wobei immer wieder die besonderen Verhältnisse in den
früheren Ländereisenbahnen eine Rolle spielen. Hierbei möchte
insbesondere auf die infolge der Ereignisse der letzten zehn
Jahre erfolgte Umstellung verschiedener Werke, welche die Neu-
beschaffung einzelner Teile älterer Oberbauformen unmöglich
machen oder besonders kostspielig gestalten würden, hinge-
wiesen werden.

Wenn auch die früheren Ländereisenbahnen in allen Gebieten
und so auch in der Bewirtschaftung der Oberbaustoffe von alt
eingebürgerten, heute nicht mehr begründeten Eigenheiten und
Neigungen loszulösen sind, indem die durch das Wesen der Ge-
sellschaft begründeten Grundsätze die Durchführung *großer*
einheitlicher Richtlinien verlangen, so möge doch aus Gründen
der Wirtschaftlichkeit vermieden werden, in einem Netz von der
Größe der Reichsbahn einzelne Geschäftsaufgaben in einem ein-
zigen oder mehrere Direktionen umfassenden Verwaltungskörper
zusammenzufassen oder einheitliche bis ins Einzelne gehende
Neuordnungen zu schaffen, welche bei der Verschiedenartigkeit
der örtlichen Verhältnisse sich ungleich auswirken müßten.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
10 vom 5. März 1925.

Allgemeines.

Lebensversicherungsaufwertungsfragen. Wie soll ich mich
glich der Aufwertung meiner Lebensversicherung verhalten?
hoch wird aufgewertet werden? Wann kann ich auf Zah-
rechnen? . . . . . Diese und viele andere Fragen laufen
Schutzverband der Lebens- und Feuerversicherten e. V.
(Verbandsleitung München, Isabellastr. 40) täglich zu hunderten
ein. Die Verbandsleitung hat die wichtigsten Fragen und Ant-
worten jetzt vervielfältigt und sendet sie allen Interessenten
auf Anforderung kostenlos zu. Bekanntlich strebt der Verband
aufs Energischste eine gesetzliche Höheraufwertung von Lebens-
versicherungen und Renten an.

Die Reichsbahn als Spediteur.

Es liegen zu diesem Thema noch folgende Äußerungen vor:

1. Von Eisenbahninspektor **Derr**, Mannheim[1]).

Die Übernahme des handelsrechtlichen Speditionsbetriebes durch die Reichsbahn sollte schon deshalb erfolgen, um einen Ausgleich gegen den in den letzten Jahren erlittenen Verkehrsausfall zu erhalten, den die außerordentliche Zunahme des Kraftwagenverkehrs in den großen Verkehrsmittelpunkten hervorgerufen hat. Dieser Ausfall in der Beförderung von Frachtstückgütern kann zahlenmäßig nicht nachgewiesen werden. Er dürfte jedoch ziemlich bedeutend sein, weil nach den Erfahrungen der größte Teil der Stückgüter bis zu 35—40 km Entfernung mit Kraftwagen befördert wird.

Aus diesem Grund sollte sich auch die Eisenbahn mit der An- und Abfuhr der Beförderungsgüter in weiterem Umfang als bisher befassen. Es wird dieses schon deshalb zweckmäßig sein, weil die Eisenbahn von verschiedenen Plätzen eigene mit dem Wasserumschlag von Gütern beschäftigte Werftanlagen besitzt, deren Geschäftskreis eine Erweiterung in dieser Richtung geradezu fordert. Dieses könnte der Einheit wegen durch Abschluß eines besonderen Vertrages mit den seitherigen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern geschehen, denn die meisten derselben besitzen heute schon neben Pferdegespannen einen oder mehrere Kraftwagen.

Die früheren badischen Staatseisenbahnen hatten, wie in diesem Zusammenhang erwähnt werden kann, ein umfangreiches am Rheinufer in Mannheim gelegenes Getreidelagerhaus im Betrieb, dessen Leiter ein Eisenbahnbeamter war. Wenn sich die gesamten auf diesen Betrieb gesetzten Hoffnungen nicht erfüllten, so war vor allem die Tatsache mit schuld, daß die Verwaltung den mit dem Getreideversand eng zusammenhängenden Speditionsbetrieb nicht selbst besorgen durfte, sondern dieses geldbringende Geschäft privaten Firmen überlassen mußte.

Die Hauptschwierigkeit zur baldigen Durchführung des an sich sehr guten Vorschlages des Verfassers liegt in der Schaffung geeigneter Lagerräume. Wenn auch ein großer Teil des Speditionsbetriebes sich auf den Güterböden und Freiladegleisen der Bahnhofsanlagen abwickeln kann, so sind die Schwierigkeiten zur Beschaffung geeigneter Lagerräume immerhin groß. Namentlich auf den Grenzbahnhöfen, wo sich natürlich die Hauptgeschäfte der Spediteure seither abwickelten, dürften umfangreiche Erweiterungen der Güterschuppen oder die Errichtung von Neubauten kaum zu umgehen sein. Eine Übernahme der den Spediteuren gehörenden Lagerhallen ist nicht immer zweckmäßig, weil diese oft weit entfernt von den eigentlichen Güterschuppen der Eisenbahn liegen, und die Transportausgaben von und nach den Lagerhallen der Spediteure die ganzen Kosten unnötig verteuern würden.

Wenn die Eisenbahnverwaltung in der Einrichtung des eigentlichen Speditionsbetriebes in der gegenwärtigen Zeit überhaupt etwas unternehmen will, so könnte dieses nur *schrittweise* geschehen.

Als solche erste Maßnahme wäre einzelnen Stationen zunächst die Genehmigung zu erteilen, Güter von Schiff mit der Eisenbahn oder umgekehrt weiter zu senden. Es kämen hier hauptsächlich Wasserumschlagsplätze, wie Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Köln, Regensburg, Riesa u. a., ferner die Seehafenplätze Hamburg, Lübeck, Stettin in Frage. Es würde zunächst genügen, wenn durch eine einfache schriftliche Abmachung mit bestehenden gut arbeitenden Schiffahrtsgesellschaften die gegenseitige Weiterleitung der Güter *ohne* Zwischenspediteur gesichert würde.

Die zweite Aufgabe wäre die Abrichtung von *Sondergutwagen*, über die in der Nummer 9/1924 dieser Zeitung eine beachtenswerte Anregung sich befindet. (Vgl. auch weitere Vorschläge in den Nummern 15 und 24/1924.)

[1]) Der Aufsatz gelangt infolge geschäftlicher Verhältnisse verspätet zum Abdruck. Die Schriftleitung.

Die Bildung der Sondergutwagen würde gleichsam einen Ü[bergang] zur späteren Abrichtung von Sammelgutwagen darste[llen]. Dieses Sondergut sollte jedoch nur an bestimmten Tagen [und] nach bestimmten Verbindungen angenommen und befördert [wer]den. Eine 10prozentige Frachtermäßigung als Anreiz zur [Be]nützung der geplanten Einrichtung wäre unbedingt erforder[lich]. Eine stärkere Frachtermäßigung von 20 % bis 50 %, die der [Ver]fasser in Nr. 9/1924 verlangt, erscheint zu hoch, und nicht am Pl[atz]. Die Abfertigung des Sondergutes könnte mit einem gewöhnli[chen] Frachtbrief erfolgen, der lediglich einen großen Stempelaufd[ruck] „Sondergut" in blauer Farbe erhalten sollte. Die weitere [Ab]fertigung, Verrechnung u. dgl. vollzieht sich in gleicher W[eise] wie bei den übrigen Sendungen; eine entsprechende Bezeichn[ung] (etwa Sdgt) erscheint genügend.

Die Vorteile der Einführung von Sondergutwagen sind [auf] Seite 147 der Nummer 9/1924 dieser Zeitung eingehend [ge]schildert. Wie hoch sich die Ersparnisse, vor allem durch [Weg]fall der Umladungen, belaufen, läßt sich zunächst nicht — [auch] nicht ungefähr — ermitteln, weil die entsprechenden Unterl[agen] hierzu noch fehlen.

Über den Umfang des mit dem Sondergut vergleichbaren [Sam]melgutverkehrs einer größeren Güterabfertigung des Hauptg[üter]bahnhofes Mannheim, woselbst bekanntlich eine große An[zahl] bedeutender Spediteure ihre Geschäfte betreibt, können [die] nachfolgenden Zahlen näheren Aufschluß geben.

Im Monat Januar 1923 wurden 178 Wagen mit 1587 t Sam[mel]gut nach verschiedenen Stationen Deutschlands sowie des [Aus]landes abgefertigt, während an sonstigen Frachtstückgutw[agen] im gleichen Zeitraum 1279 Wagen mit 3287 t abgegangen [sind]. Die Tonnenzahl der Sammelgüter beträgt demnach nahezu [die] Hälfte des gesamten Frachtstückgutverkehrs. Wenn noch [be]rücksichtigt wird, daß schon im Januar 1923 die Folgen der [be]gonnenen Besetzung der Ruhr bei dem Eisenbahnverkehr [sich] bemerkbar waren, so dürften die eigentlichen Zahlen des [Sam]melladungsverkehrs in normalen Zeiten natürlich weit h[öher] sein.

Aus dem vorstehend näher ausgeführten Umfang des Sam[mel]gutverkehrs zeigt sich vor allem die große Bedeutung d[es] Verkehrs, der seither von den Speditionsfirmen ausgef[ührt] wurde; dann lassen sich auch gleichzeitig Schlüsse auf den [un]gefähren Umfang des geplanten Sondergutverkehrs ziehen. [Da] voraussichtlich ein erheblicher Teil des Sammelladungsverk[ehrs] sich zweifellos als Sondergutverkehr abwickeln wird, so s[ollte] gleichzeitig auf mehreren größeren Güterabfertigungen [mit] gegenseitigem starken Wechselverkehr mit der Bildung [von] Sondergutwagen begonnen werden, z. B. von Mannheim [Hbf] nach Basel, Berlin, Frankfurt a. Main, Hamburg, Münc[hen], Siegen und Wilhelmsburg und in entgegengesetzter Richtu[ng].

Erweisen sich die von einigen bedeutenden Güterabfertig[ungs]stellen gleichzeitig angestellten Versuche als brauchbare Gr[und]lagen zum Weiterausbau dieses Verkehrszweiges, so sollt[e die] Reichsbahn-Gesellschaft mit der allgemeinen Aufnahme [des] Sondergutverkehrs auf den geeigneten Bahnhöfen begin[nen], wenn nicht eine Aufnahme des *Sammelladungsver*[*]*kehrs* für empfehlenswerter gehalten werden sollte.

* * *

2. Das Schlußwort von Reichsbahnrat Dr. **Fischl**, Regensbu[rg][2]).

Wie vorauszusehen war, hat der in Nr. 45/1924 dieser Zei[tung] erschienene Vorschlag der Übernahme des Speditionsgesc[häfts] in den Eigenbetrieb der Reichsbahn neben lebhafter Zustimm[ung] auch heftigen Widerspruch hervorgerufen. Durch die inzwi[schen] bekanntgewordene Erklärung der Hauptverwaltung, daß [es] beabsichtigt sei, der Reichsbahn einen Speditionsbetrieb [anzu]gliedern, ist die Frage praktisch zunächst entschieden. Ve[r]...

[2]) Wir schließen mit nachfolgenden Ausführungen die Er[örte]rung über diesen Gegenstand. Die Schriftleitung.

…ich gleichwohl nochmals zum Wort melde, so geschicht dies, … nicht die Meinung aufkommen soll, als ob durch die zahl-…en, an Unsachlichkeiten und Unrichtigkeiten mitunter …en Entgegnungen meine Überzeugung von der Durchführ-…eit des Vorschlags erschüttert sei.

… würde zu weit führen, wenn ich auf jede mir bekanntge-…ene Entgegnung eingehen wollte. Hierzu wäre der Umfang … Denkschrift erforderlich. Daß es schwer ist, gegen den …chlag sachliche Gründe anzuführen, beweisen die Argu-…. Man spricht dem Berufsbeamten den genügenden Weit-… in der Beurteilung wirtschaftlicher Dinge ab, man droht …eichsbahn mit Abwehrmaßnahmen, insbesondere dem Kraft-…n, man stellt die Behauptung auf, es würden tüchtige und …ändige Spediteure ablehnen, in den Dienst der Reichsbahn …eten, ja man führt sogar juristische Einwände ins Feld, … man die Reichsbahn für entschädigungspflichtig gegenüber …Speditionsgewerbe erklärt[3]).

…e andere Entgegnung wendet sich gegen die Deutsche …sbahn in der durch nichts begründeten Annahme, daß diese …rtige Absicht habe, die Spedition in den Eigenbetrieb zu …nehmen, und ruft alle Parteien ohne Unterschied ihrer Ein-…ng auf, „auf die Reichsregierung ihren Einfluß und ihre … dahin geltend zu machen, um e n d l i c h diesem Vorgehen …ns der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit aller Ent-…enheit ein Ende zu bereiten"[4]). Der Verfasser verwechselt …der eine Privatarbeit mit einer Willenskundgebung der …sbahnverwaltung, oder er will den Reichsbahnbeamten in … Eigenschaft als Staatsbürgern das Recht der freien Mei-…säußerung entzogen wissen. Anders ist sein Appell an die …eien nicht zu verstehen. In unrichtiger Auffassung des Zu-…enhangs entrüstet er sich auch zu Unrecht über einen an-…ch den Spediteuren gemachten Vorwurf der mangelnden …ländischen Gesinnung.

… Vorschlag der Übernahme der Spedition durch die Reichs-bahn hat auch (am 16. Januar 1925) eine Resolution des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages hervorgerufen[5]). Das hierzu erstattete Referat des Syndikus der Nürnberger Handelskammer Dr. Hofmann gipfelt in dem Satz: „Die Verwirklichung eines derartigen Planes würde das Ende der privaten Speditionsbetriebe bedeuten". Diese Erkenntnis beweist die für die Reichsbahn erfolgreichen Aussichten des Vorschlags.

Auch Dr. Botsch, Hamburg, dessen Ausführungen „Reichsbahnseitige Speditionstätigkeit in volks- und privatwirtschaftlicher Beleuchtung" in Nr. 13 dieser Zeitung sich durch wohltuende Sachlichkeit auszeichnen, gibt zu, daß bei Ausführung des Planes an einen erfolgreichen Wettbewerb für die Berufsspedition auf die Dauer nicht zu denken ist. Darüber habe ich auch keinen Zweifel. Nur halte ich im Gegensatz zur Ansicht von Dr. Botsch die Folgen für die deutsche Gesamtwirtschaft für unschädlich. In dem Rahmen eines kurzen Schlußwortes kann nur soviel gesagt werden, daß sich die Reichsbahn als ehrbarer Kaufmann das notwendige Vertrauen zu gewinnen verstehen würde, daß richtige Männer am richtigen Platz die derzeitigen Träger des Speditionsgeschäfts voll zu ersetzen in der Lage wären, daß auch ein monopolisierter Speditionsbetrieb (schon im Hinblick auf die ausländische Konkurrenz) nicht in seinem rationellen Arbeiten nachlassen wird und daß die Reichsbahn b e r e c h t i g t e n Ansprüchen der Verfrachter auch ohne die Tätigkeit eines Vermittlers stets nachgekommen ist.

Auch die Bedenken privatwirtschaftlicher Natur, die Dr. Botsch hegt, sind nicht begründet. Ihnen läßt sich durch g e e i g n e t e Maßnahmen erfolgreich begegnen. Daß übrigens die finanziellen Ergebnisse der Reichsbahn heute so zufriedenstellend sind, daß diese auf die Einnahmen aus dem Speditionsgeschäft verzichten kann, wird jeder, der mit dem Haushalt irgendwie befaßt ist, mit Staunen vernehmen. Denn bisher mußte der angemeldete Ausgabebedarf stets gekürzt werden, um bei der andauernd schwierigen Finanzlage vor allem die Aufbringung der Reparationsleistungen und die Ansammlung der vorgeschriebenen Rücklage sicherzustellen.

[3]) R. Leskow-Leipzig in Nr. 37/1924 der „Eisenbahn- und …fahrtsnachrichten".

[4]) Spediteur M. Murr, Nürnberg, „Die Deutsche Reichsbahn-…sellschaft contra Spedition" in der „Deutschen Handelswarte" … 1925.

[5]) Vgl. hierzu „Speditions- und Schiffahrtszeitung" Nr. 4/1925 und „Deutsche Wirtschaftszeitung" Nr. 4/5/1925.

Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe.

…Nr. 7 dieser Zeitung erörtert Kümmell u. a. die Vorzüge und …eile einer Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe. …n Ausführungen kann im allgemeinen zugestimmt werden. …sen sind gewisse Nachteile unerwähnt geblieben, welche …usammenlegung unter Umständen hat.

… weitgehende Zusammenfassung von Zugbildungsaufgaben …inzelnen großen Verschiebebahnhöfen, welche Kümmell an …mit Recht empfiehlt, wird voraussichtlich dazu führen, …las Verkehrsaufkommen auf den Zusammenfassungsbahn-… in der Richtung nach den Verteilungsbahnhöfen so groß … daß eine Anzahl Durchgangsgüterzüge mit nur einer …pe gebildet werden kann. Bei dieser an sich erfreu-… Erscheinung ist aber zu untersuchen, wie der Verkehr von … verschiedenen Versandbahnhöfen nach den Zusammen-…ngsbahnhöfen herangeführt wird und wie er von den Ver-…ngsbahnhöfen nach den Empfangsbahnhöfen weiter beför-… wird. Erst hiernach kann beurteilt werden, ob der Be-…ungsapparat im ganzen (nicht etwa nur einzelne seiner … nämlich die großen Verschiebebahnhöfe) wirtschaftlich …et.

…s hängt zunächst vom Umfang des zusammenzufassenden …rkehrs ab; hierzu 2 Beispiele:

… In F komme nach J und Übergang, ebenso nach K und …gang wenig Verkehr auf und zwar etwa je 2 Züge, dann … es sich wahrscheinlich empfehlen, den in F und rückwärts davon aufkommenden Verkehr in G zusammenzufassen, mit anderem dort aufkommendem Verkehr in geschlossenen Zügen nach K zu fahren und dort zu verteilen.

b) In H komme nach K und Übergang wenig Verkehr auf, dagegen nach L und Übergang soviel, daß mehrere geschlossene Züge H—L gebildet werden können. In diesem Falle wird man zwar den Verkehr nach K zweckmäßig über G leiten. Wollte man indessen den Verkehr H—L über G und K leiten, so ist dabei zu bedenken, daß in diesem Falle 2 Verschiebebahnhöfe, nämlich G und K, mit dem Verkehr belastet würden, während bei direkter Zugbildung H—L nur ein Verschiebebahnhof diesen Verkehr zu bearbeiten hätte. Die Arbeitsweise der beiden Bahn-

höfe G und K müßte also so wirtschaftlich sein, daß die Kosten der Behandlung in beiden zusammen geringer wären, als die der Behandlung in dem Bahnhof H allein; nur dann wäre die Zusammenfassung begründet.

Aber auch wenn die Zahl der angelaufenen Verschiebebahnhöfe sinkt, fragt es sich, inwieweit Kümmels Annahme zutrifft, daß damit auch die Gesamtzahl der Umstellungen überhaupt sinkt. Wollte man etwa, um dies zu erreichen, den Verkehr ohne vorhergehende Sammlung in mittleren Bahnhöfen dem Zusammenfassungsbahnhof zuführen, so könnte das wohl nur auf die Weise geschehen, daß von allen Richtungen sammelnde Nahgüterzüge nach dem Zusammenfassungsbahnhof gefahren werden. Die Nahgüterzüge würden dann zum Teil größere Strecken zu durchfahren haben, als vorher, und, je näher sie ihrem Ziel kommen, um so mehr mit einem Verkehr belastet sein, der Durchgangscharakter hat; daß dies den Betrieb bei den Nahgüterzügen sehr erschweren würde, ist ohne weiteres klar, namentlich wenn man daran denkt, daß jetzt wegen des Kunze-Knorr-Betriebs die Durchgangsgruppe häufig vorn läuft. Die entsprechende Erscheinung würde bei der Verteilung auftreten. Z. B. würden in unserm Bild möglicherweise Nahgüterzüge von A, B, C, D und E nach G und von K nach M, N, O, P und Q verkehren. Will man es vermeiden, Nahgüterzüge auf längere Strecken zu bilden, so kommt man u. U. zur Bildung von Durchgangsgüterzügen an anderen Stellen, beispielsweise dazu, den Verkehr E—G mit dem Verkehr D—G in R zusammenzufassen und ebenso den Verkehr K—M und K—N erst in S zu trennen. Für diese Teile des Verkehrs wären dann an Stelle der nicht besonders wirtschaftlich arbeitenden Verschiebebahnhöfe H und J die ebensowenig oder vielleicht noch weniger zweckmäßig eingerichteten Bahnhöfe R und S getreten, der Vorteil der Zusammenfassung G und K also z. T. wieder verloren.

So zeigt sich, daß doch bei der Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe eine gewisse Vorsicht geboten ist. Man wird sich also beim Herangehen an die von Kümmell gestellte Aufgabe zunächst klar machen müssen, bei welchen Verkehrsgrößen die Zusammnfassung im allgemeinen in Frage kommen kann und dann für die einzelnen Verkehrsbeziehungen die Beförderung vom Ursprung bis zum Ziel zu untersuchen haben.

Parow.

* * *

Entgegnung auf vorstehende Bemerkungen von Parow:

Bei der Bearbeitung des Aufsatzes war beabsichtigt, zunächst den Gedanken der Zusammenfassung herauszuarbeiten. Daß die Einzelheiten allgemein und auch in Sonderfällen noch manche Schwierigkeiten bieten, ist mir wohl bewußt. Ich glaube aber, daß sie im allgemeinen überwunden werden können, weil betriebliche und wirtschaftliche Vorteile dabei herausspringen. Darauf zunächst einmal allgemein hinzuweisen, war der Zweck der Untersuchung. Gewisse örtliche Aufgaben werden in der Regel den alten Bahnhöfen noch bleiben — örtlich ist hier im weiteren Sinne verstanden und umfaßt einmal den örtlichen Verkehr selbst, kann aber auch die Bildung von Nahgüterzügen einbeziehen. Als Ausnahme bei sehr starkem Verkehr können einem solchen Bahnhof auch noch andere Aufgaben der Zugbildung bleiben, wie oben in dem Beispiel unter b ausgeführt ist. Hierbei wird man jedoch untersuchen müssen, ob der Verkehr in H oder nahe dabei auf den Strecken R—H oder E—H selbst aufkommt. Ist das der Fall, so wird sich unmittelbare Zugbildung empfehlen, aber nur, wenn der Verkehr entweder geschlossen — etwa als ganzer Zug aus einem Anschluß — oder in großer Stärke aufkommt. Wenn die Wagen lange gesammelt werden müssen und man stärkeren Verkehr nach G hat, ist ein Ablauf dahin doch wohl vorzuziehen. Immer ist es das, wenn G und H erheblich billiger arbeiten als H und L und, selbstverständlich, die Streckenverhältnisse günstig sind, wie ja Parow angegeben. Die günstigen Streckenverhältnisse müssen aber bei der Wahl von G und K als Sammelbahnhöfe von vornherein entscheidend mitsprechen. Dogmatisch darf die ganze Aufgabe ni
behandelt werden, sondern es muß nach gewissen Richtlini
in jedem Einzelfall besonders entschieden werden; so auch
der Bildung der Zuführungszüge — Nahgüterzüge. — Um bei d
gewählten Beispiel zu bleiben: Die Strecke C R G und ihre A
schlußstrecken mögen durch Gegenden mit größerem Verke
führen — man kann solche Beispiele aus jedem Industriegeb
herausgreifen — dann wird man die früher etwa von C nach
durchgehenden Nahgüterzüge wohl in R nach G abbiegen.
wird selbstverständlich Nahgüterzüge nach allen von ihm a
gehenden Strecken bilden müssen. G bildet also Nahgüterzü
stationsweise bis R und Durchgangsgüterzüge R und Überga
die gegebenenfalls den Nahgüterzügen als Auslastung[1]) m
gegeben werden.

Die Nahgüterzüge dürfen natürlich nicht zu lange Streck
durchfahren, sie müssen immer handlich bleiben, dazu wird m
gegebenenfalls eine Strecke teilen müssen, und z. B. die Stre
C R G zerlegen in C R und R G, d. h. das in R zusamm
gelaufene Gut wird geschlossen nach G geführt. Dieses Zusa
menfassen und Verteilen ist schon jetzt erforderlich, um
Wagen in die kleinste Station sozusagen hereinzupumpen b
den Verkehr dort aufzufangen. Die Arbeit umfaßt aber imm
hin den kleineren Teil der Wagen. Nach der Zusammenfassu
der Verschiebebahnhöfe werden öfter behandelt als früher (w
überhaupt) in der Regel nur die Wagen der abgelegenen Strec
und Bahnhöfe, also auch ein vergleichsweise geringer Verke
während der Verkehr der Hauptstraßen weniger behandelt w
als die große Masse des Verkehrs. Das größte Verkehrsa
kommen haben doch immer die Industriegebiete und die gro
Städte, und da wird in den weitaus meisten Fällen die Behal
lung sein können: Sammelbahnhof, Zielbahnhof, dort Behal
lung nach Verwertungsstellen und umgekehrt. Zu diesen le
zu behandelnden Wagen zählen auch noch die vom Sammelba
hof ausgehenden Nachgüterzüge, die noch eine Behandlung
den Stationsgruppen erfahren und die Zustellung (Abholu
an Ort und Stelle. Der ungünstigste Fall für aufkommen
Gut wäre also: Nahgüterzug bis zu einem Knotenpunkt, d
Durchgangsgüterzug zum Sammelbahnhof usw. Es ist das
Verkehr, der eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Wa
umfaßt. Ein nennenswertes größeres Aufkommen vor ei
Knotenpunkt (z. B. R, S) ermöglicht aber oft schon größ
Gruppen, wenn nicht einen unmittelbaren Zug zum Sammelba
hof. Bei richtiger Einteilung wird also nur der geringere
des Verkehrs eine wiederholte Behandlung vor oder nach
Sammelbahnhof erfahren müssen.

Der Grundsatz soll sein: der Fernwagen dem Fernzug. Wes
lich ist, daß durch die Zusammenfassung des Verkehrs in wei
Maße erreicht wird, daß die Zahl der Zwischenbehandlu
zwischen zwei Verkehrsgebieten vermindert wird. Wagen
G nach einem jenseits von K gelegenen Verkehrsgebiet X
Y werden also nicht in K und X behandelt, sondern laufen
mittelbar von K nach X und Y. Da der Verkehr in E
reicher zusammenläuft, lassen sich eben leichter unmittel
Züge abrichten.

In Verbindung mit diesem neuen Netz von Verschiebeba
höfen müssen die Leitungsvorschriften dafür sorgen, daß
Möglichkeiten und Vorteile erfaßt, daß also tatsächlich we
Bahnhöfe angelaufen werden. Werden diese Vorschriften
folgt, was in normalen Zeiten ohne weiteres möglich ist, s
eine erhebliche Beschleunigung zu erwarten. Schwieriger i
es in Zeiten von Stockungen, wo jetzt leicht von Bahnho

[1]) Wie weit die Auslastung der Nahgüterzüge mit Fra
zum Endpunkt dieser Nahgüterzüge jedoch überhaupt
schaftlich ist, muß die weitere Betriebskostenforschung erge
Hat man z. B. 6—8 Unterwegsstationen für die durchschnit
20 Wagen unterwegs ab- und zugehen, so kann es im Einzel
immerhin fraglich sein, ob die Auslastung mit 40 Wagen
schaftlich ist, weil doch diese 40 Wagen stets mit abgeb
und wieder in Bewegung gesetzt werden und außerdem
Umständen auch noch die Rangierarbeiten stören.

nhof vorgeschoben wird. Dieses Vorschieben macht das Übel
· schlimmer. Es ist aber die unbedingte Folge der heutigen
ordnung der Verschiebebahnhöfe. Wenn z. B. nach der Be-
bskarte des Deutschen Reichs Köln 4, Hamburg 6, der Ruhr-
irk mehr als 25 Verschiebebahnhöfe hat, so ist es natürlich,
bei den geringsten Betriebsschwierigkeiten eines Bahnhofs
sen Leiter den Nachbar mit Wagen beglückt, die diesem gar
ht zustehen und die er dann wieder vorschiebt. So hat Ver-
ser beobachtet, daß Wagen Köln-Hamburg vorgeschoben und
andelt wurden in Köln-Kalk, Vohwinkel, Holzwickede, Hamm,
chwerhe. Gewiß sind das Unregelmäßigkeiten, aber leider
che, die bei jeder Störung eintreten und das Übel mehren statt
zu verbessern. Beseitigt wird es nur, wenn man Bahnhöfe
allergrößter Leistung hat, die die Arbeit zusammenfassen und
ausreichende Hilfe für die Spitzen haben. Sie rechtfertigen auch
Aufwendungen gegen Witterung und andere schädigende Ein-
flüsse. Dann wird aber durch die klaren und übersichtlichen
Verhältnisse jedes Vorschieben von Bahnhof zu Bahnhof im
regelmäßigen und im Hochbetrieb von vornherein ausgeschlossen.
Es ist dann als sicher anzunehmen, daß die Zahl der ange-
laufenen Bahnhöfe wesentlich verringert wird.

Selbstverständlich ist, daß ein verlassener Bahnhof auch für
seine neuen, geringeren örtlichen Aufgaben zweckmäßig ausge-
stattet wird, was in der Regel durch geringe Änderungen möglich
ist. Auch die Nebenpunkte müssen Verschiebearbeiten mit dem
denkbar geringsten Aufwand ausführen können. Kümmell.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

m 31. März und 1. April d. J. ist in Heidelberg die
. Sitzung der ständigen Tarifkommission abgehalten worden.
wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

Um eine einheitliche und übersichtliche Kenntlichmachung
r Eil- und Frachtstückgüter, des Expreßgutes und des Reise-
äcks zu erreichen, wurde beschlossen, für diese Güter be-
mmte Anhängeschilder (sogenannte Pflichtmuster) vorzu-
reiben. Die näheren Vorschriften hierüber sowie die Muster
st werden besonders bekanntgegeben werden.

. Es lag ein Antrag vor, eine Tarifbestimmung zu treffen, daß
der Forderung eines Frachtzuschlages für unrichtige Ge-
htsangabe dann Abstand genommen werden soll, wenn offen-
tlich feststeht, daß die Gewichtszunahme lediglich durch
zen usw. während der Beförderung eingetreten ist. Der An-
r wurde aber abgelehnt, weil er praktisch schwer durch-
rbar sein würde und der Absender sich von vornherein gegen
Erhebung von Frachtzuschlägen durch Antrag auf eisenbahn-
ige Gewichtsfeststellung schützen kann.

. Ein Antrag, den zulässigen Höchstbetrag für Barvorschüsse
20 ℳ auf 10 ℳ herabzusetzen, wurde abgelehnt.

. Es wurde empfohlen, folgende Ergänzung der Eisenbahn-
kehrsordnung (§ 76) vorzunehmen:

„Die Eisenbahn kann verlangen, daß die Wagen nach der
Entladung durch den Verfügungsberechtigten gereinigt
zurückgegeben werden. Wenn in diesem Falle die Reini-
gung unterlassen wird, so ist die Eisenbahn berechtigt,
sie auf Kosten des Verpflichteten auszuführen."

. Seit 1. Dezember 1920 wird bei Wagenladungen die Ab-
dung des Gewichts von 100 zu 100 kg nach oben vorgenom-
n. Ein Antrag, wieder wie in der Vorkriegszeit von 10 zu
kg abzurunden, fand nicht die Billigung der Tarifkommission.

. Um beim Versand von Wagendecken häufig eingetretene
regelmäßigkeiten (Verschleppung, Verlust, falsche Ausliefe-
g) zu vermeiden, müssen künftighin die Wagendecken im
chtbrief genau mit Namen des Eigentümers, Nummer usw.
eichnet werden. § 54 der Allgemeinen Tarifvorschriften wird
sprechend ergänzt werden.

. Bei der Überprüfung des Verzeichnisses I der sperrigen
ckgüter wurde beschlossen, in Ziffer 7 dieses Verzeichnisses
Überschrift zu ändern in „Gestelle aus Holz oder Metall",
l nicht nur Gestelle aus Eisen, sondern auch Gestelle aus
eren Metallen unter diese Stelle fallen. Außerdem werden
otenständer" in dieser Ziffer neu aufgeführt.

. Ein Antrag, Druckpapier in Rollen durch Aufnahme in das
zeichnis II zur Beförderung in großräumigen bedeckten
gen zuzulassen, wurde abgelehnt. Dagegen sollen Bettfedern
das genannte Verzeichnis eingereiht werden.

. In Erweiterung des bereits in der 137. Sitzung der ständigen
ifkommission gefaßten Beschlusses, bestimmte Beton- und
enbetonwaren in das Verzeichnis III der zur Beförderung in
ßräumigen offenen Wagen zugelassenen Güter aufzunehmen,
wurde beschlossen, noch folgende weitere Betonwaren in das
Verzeichnis III aufzunehmen:

a) Balken, Träger, Masten, Säulen einschließlich der mit ihnen verladenen Zubehörteile, ausgenommen unbearbeitete massive mit viereckigem Querschnitt,
b) Pfosten, gebogene, von mehr als 3 m Länge,
c) Treppenstufen, ausgenommen gerade mit rechteckigem Querschnitt, einschließlich der dazugehörigen und mit ihnen verladenen Podestplatten.

10. Arsensäure soll in das Verzeichnis IV der zur Beförde-
rung in Kesselwagen zugelassenen Güter aufgenommen werden.
(In der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind für
Arsensäure in Wagenladungen bereits gewisse Vorschriften ge-
gegeben. Die Ergänzung dieser Bestimmungen wegen Aus-
kleidung der Kesselwagen mit Blei oder Ebonit wird veranlaßt
werden.)

11. Anthrazenrückstände und Rohnaphthalin werden in das
Verzeichnis V der zur Beförderung in Privatwagen zugelassenen
Güter aufgenommen.

12. Ein Antrag, Bier allgemein in die ermäßigte Eilgutklasse
aufzunehmen, wurde abgelehnt. Jedoch wurde beschlossen, der
Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die
Einführung folgender Bestimmung im Reichsbahn-Gütertarif,
Teil II, Heft A, zu empfehlen:

„Bier wird bei Aufgabe als Frachtstückgut im Gesamt-
gewicht bis 1000 kg für die Sendung auf Antrag des Ab-
senders eilgutmäßig zu den Sätzen der Klasse I befördert,
soweit für bestimmte Stationsverbindungen die Beförde-
rung in Personen- oder Eilgüterzügen von der Eisenbahn
zugelassen ist. Der Antrag ist im Frachtbrief in der
Spalte „zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" zu
stellen."

13. Ein Antrag, Eis in die ermäßigte Eilgutklasse aufzuneh-
men, wurde abgelehnt.

14. Gleichfalls abgelehnt wurde die Aufnahme von Weizen-
stärke in die ermäßigte Stückgutklasse.

15. Essigsäure soll allgemein in die Klasse B aufgenommen
werden. Bisher wurde für Essigsäure die Klasse B nur im Falle
der Ausfuhr oder Durchfuhr gewährt.

16. In die Tarifstelle „Isoliersteine usw." der Klasse D sollen
neu aufgenommen werden:

„Isoliermittel (Schnüre, Zöpfe, Decken usw.) aus gerissenen
Lumpen."

17. In der Klasse D wird folgende neue Tarifstelle geschaffen:
„Kalk, kohlensaurer, gebrannt und mit Kohlensäure wieder
gesättigt, auch gepulvert."

18. Dem Antrag, den in der Tarifstelle „Salze" der Klasse E
unter Ziffer 1 genannten Salzen die Frachtberechnung nach
dieser Klasse auch dann zu gewähren, wenn sie in Formen ge-
preßt aufgeliefert werden, wurde stattgegeben. Demzufolge

wird in Ziffer 1 der Stelle „Salze“ der Klasse E der Vermerk „zu a—d“ gestrichen und durch folgenden ersetzt:

„zu a—e: auch geformt oder gepreßt,
zu a—d: unvermischt oder vergällt (wie Viehsalz, Viehsalzlecksteine)“.

19. Es wurde beschlossen:

I. in die Klasse B aufzunehmen:
„Siliziumkarbid, a) kristallinisches, roh (nicht gemahlen oder gekörnt);
b) kristallinisches und gestaltloses miteinander vermengt, auch gemahlen;“

II. in die Klasse C aufzunehmen:
„Siliziumkarbid, kristallinisches und gestaltloses miteinander vermengt, auch gemahlen.

Anmerkung: Die Frachtberechnung nach dieser Tarifstelle wird nur im Erstattungswege gewährt, wenn nach dem Ermessen der Eisenbahn nachgewiesen ist, daß das Gut nicht zu Schleifzwecken verwendet wurde.“

III. in die Klasse E aufzunehmen:
„Schlacken aus der Herstellung von Siliziumkarbid, siliziumfrei, auch gemahlen.“

20. Spritbenzol (Benzolsprit) wird in die Klasse C versetzt und in das Verzeichnis IV der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter aufgenommen.

21. In die Klasse D werden versetzt:

Bleiglätte	im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr
Bleimennige	„ „ „ „ „ „
Bleiweiß	„ „ „ „ „ „
Lithopone	„ „ „ „ „ „
Zinkgrau	„ „ „ „ „ „
Zinkweiß	„ „ „ „ „ „

Ein Antrag auf Frachtermäßigung für schwefelsauren, künstlichen Baryt im Falle der Ausfuhr oder Durchfuhr wurde abgelehnt.

22. Die Anträge, für Eisen- und Stahlwaren im Falle der Ausfuhr über die trockene Grenze im Rahmen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, besondere Frachterleichterungen zu schaffen, wurde abgelehnt. Dagegen wurde empfohlen, eine allgemeine Tarifermäßigung zur Ausfuhr von Eisen- und Stahlwaren der Klassen A bis D über die trockene Grenze in Form eines Ausnahmetarifs einzuführen. Dabei wird es für erforderlich erachtet, die Ausgleichsmaßnahmen für die Seehäfen gleichzeitig mit dem Ausnahmetarif für die Ausfuhr über die trockene Grenze einzuführen und die Prüfung der Rückwirkung auf die Binnenumschlagplätze zu beschleunigen.

23. Einem Antrage, Melasse zur Hefeherstellung durch Gewährung der Klasse E mit der Melasse zu Futterzwecken tarifarisch gleichzustellen, wurde keine Folge gegeben.

24. In das Verzeichnis II der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter werden folgende Holzwaren aufgenommen:

a) Waschbretter mit Zinkeinlage,
b) Rahmenleisten, Kehlleisten, Profilleisten, Tapetenleisten, sämtlich von mindestens 3 m Länge,
c) Gehäuse für Klaviere, Sprechmaschinen, Uhren usw.,
d) Preßspunde.

25. Die Anträge auf Erstellung besonderer Ausfuhrvergünstigungen für Klaviere, Holzriemenscheiben, Schuhleisten aus Holz, Bauteile zu transportablen Holzhäusern und Baracken, Fenster und Türen, Sperrholzplatten, Holzdrehwaren, Kistenteile (der Klasse E Ziff. 5), Holzmehl und Holzwolle wurden abgelehnt.

26. Wegen der Tarifierung von Fässern und Bottichen wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

I. die Ziffer 2 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse C wird wie folgt gefaßt:
„2. Bottiche und Fässer, soweit nicht unter Ziffer 1 der Klasse D genannt;“

II. als Ziffer 1 wird in der Stelle „Holzwaren“ der Klasse D nachgetragen:
„1. a) Bottiche und Fässer, eichene, im Falle der Ausfuhr u Durchfuhr;
b) Bottiche, Fässer, Kübel, Wannen, sämtlich aus Buc Fichte, Tanne, Kiefer, Pappel und Erle mit einer Ho stärke bis zu 2 cm am Kopfe gemessen.“

27. Die Ziffer 2 der Stelle „Holzwaren“ der Klasse B w wie folgt gefaßt:

„2. Möbel und Möbelteile aus Nadelholz, Füllungen auch Sperrholz und Füße von Bettstellen sowie Platten v Schulmöbeln aus Buchenholz usw. wie bisher.“

28. Als Ziffer 2 a wird in der Stelle „Holzwaren“ der Klass nachgetragen:

„2 a. Möbel und Möbelteile, soweit nicht unter Klasse C Zif 13 a und 20 a und Klasse D Ziffer 18 a und 18 b genan im Falle der Ausfuhr und Durchfuhr.“

29. Als Ziffer 13 a und 20 a wird in der Stelle „Holzware der Klasse C nachgetragen:

„13 a) Möbel wie in Ziffer 2 der Klasse B genannt, im Fa der Ausfuhr und Durchfuhr.
Anmerkung: Schleiflackierte Möbel fallen im Fa der Ausfuhr und Durchfuhr unter Klasse B.“

„20 a) Stühle, Stuhl- und Sofagestelle, gewöhnliche, wie Ziffer 20 der Klasse C genannt, zerlegte, im Falle d Ausfuhr und Durchfuhr.“

30. Als Ziffer 18 a und 18 b wird in der Stelle „Holzwar der Klasse D nachgetragen:

„18 a) Sitzmöbel ohne Lehne, wie in Ziffer 19 der Klasse C nannt im Falle der Ausfuhr und Durchfu
Anmerkung: Furnierte und mit Einlegearbeit sehene Sitzmöbel, ohne Lehne, sowie Kontorböcke Klaviersessel, beide mit Drehspindel, gehören Falle der Ausfuhr und Durchfuhr zur Klasse B.“

„18 b) Stühle, gewöhnliche, Stuhl- und Sofagestelle gewöhnli wie in Ziffer 20 der Klasse C genannt, im Falle d Ausfuhr und Durchfuhr.“

31. Die Ziffer 32 im Warenverzeichnis der ermäßigten St gutklasse wird wie folgt gefaßt:

„32. Holzwaren, wie in den Klassen B Ziffer 2 a und C un genannt, ausgenommen die Sitzmöbel ohne Lehne und Stühle, Stuhl- und Sofagestelle der Ziffern 19 und 20 Klasse C.“

32. Es war der Antrag gestellt, Schachtabdeckklötze, die in der Gütereinteilung nicht genanntes Gut nach Klasse A ti fiert werden, besonders in der Klasse C aufzuführen. Die Ta kommission faßte den deklaratorischen Beschluß, daß Schachtabdeckklötze den Holzklötzen zum Pflastern (Klas Ziffer 11) gleichzuachten sind und daher die Frachtberechn nach Klasse D zu erfolgen hat.

33. Der Antrag, in den zurzeit bestehenden Vorschriften die Gebührenerhebung für Empfängeranweisungen (Aus rungsbestimmungen zu § 76 und § 78 EVO.) eine Änderung zunehmen, wurde abgelehnt.

34. Im Abschnitt XIX „Allgemeine Bestimmungen“ des Ne gebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I wird als neue Ziffer 4 folgende Bestimmung aufgenommen:

„Soweit nicht besondere Bestimmungen vorgesehen sind ein Schemel- oder Kuppelwagenpaar als ein Wagen zusehen.“

Ferner sollen die Worte „oder ein Schemel- oder Ku wagenpaar“ im Abschnitt IV, Ziffer 2 b (Krangeld), so die Worte „auch für ein Schemel- oder Kuppelwagen im Abschnitt VII, Ziffer 3 (Wagenstandgeld) und A schnitt VIII (Abbestellung noch nicht bereitgestellter W gen) gestrichen werden.

35. Prüfung verschiedener Tiertariffragen:

a) Die Beschlußfassung über Änderungen in der Frachtbe nung für wilde Tiere und für wilde Tiere in besonder

sie eingerichteten Fahrzeugen (Menageriewagen) wurde vertagt.

.) Der Berechnung der Desinfektionsgebühren soll künftighin die für die Frachtberechnung für lebende Tiere geltende Stufe zugrunde gelegt werden. Als Gebührensatz für die Stufe sollen 10 Reichspfennig und eine Höchstgebühr von 4 Reichsmark für die Sendung vorgeschrieben werden. Der Abschnitt VII (Desinfektionsgebühren) im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, erhält dementsprechend folgende Fassung:

VII. Desinfektionsgebühren.

(Ausführungsbestimmung III zu § 50 EVO.)

1) Für die Desinfektion der zur Beförderung von lebenden ...ren benutzten Eisenbahnwagen wird erhoben:

a) Für Sendungen Groß- und Kleinvieh der Klassen S 1—S 5 sowie für Geflügel der Klassen L 1—L 7 (Geflügel in Geflügelwagen mit besonderen Einrichtungen s. unter b):

	ℳ	₰
für jede der Frachtberechnung zugrunde zu legende Stufe	—	10
höchstens für die Sendung in einem Wagen	4	—
b) Für die Reinigung und Desinfektion von Geflügelwagen mit besonderer Einrichtung, in Käfigen und Futtertrögen (einschließlich der Reinigung)		
für den Geflügelwagen	18	
2) Für die vom Absender vor der Beladung ver...gte Desinfizierung des Wagens wird erhoben:		
für den einbödigen Wagen	2	—
für den mehrbödigen Wagen	3	—
3) Für die Desinfektion der zur Beförderung von ...enden Tieren verwendeten bahneigenen Käfige wird ...oben:		
für den Käfig	—	50

(4) Die Desinfektion wird nur einmal für die gleiche Sendung ...oben.

Bei Umbehandlung, bei Weiterbeförderung infolge nachträg...her Anweisung des Absenders oder auf Betreiben des Emp...ngers wird, falls die Sendung in demselben Wagen unverändert ...iterbefördert wird, keine Desinfektionsgebühr mehr berechnet. ...i Zuladungen wird Desinfektionsgebühr für die zugeladenen ...ere nach der für sie maßgebenden Frachtstufe besonders be...hnet, jedoch nur insoweit, als die Höchstgebühr von 5 ℳ noch ...ht erreicht wurde.

Bei Ausladungen wird im Falle der Weitersendung im gleichen ...agen keine weitere Desinfektionsgebühr berechnet.

) Der Antrag auf Änderung der Frachtberechnung für beigeladenes Geflügel und Einbeziehung von verpackten lebenden Tieren in die ermäßigte Eilgutklasse (II e) wurde abgelehnt.

) Zur Vereinfachung der Frachtberechnung bei Zu- und Ausladungen auf Unterwegsstationen soll § 29 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, folgende Fassung erhalten:

„1. Wird einem Versender auf Antrag Zu- oder teilweise Ausladung auf einer Unterwegsstation gestattet, so wird die Fracht bis und ab der Unterwegsstation für die im Wagen jeweils verladene Stückzahl berechnet. Der Antrag ist bei der Versandstation einzureichen.

(2) Bei Tieren in Käfigen, Kisten, Körben u. dgl. wird Zu- oder Ausladung nicht gestattet."

e) Der Antrag, wegen der Frachtberechnung für Schlachtpferde eine Neufassung des § 14 ATV. im Tiertarif vorzunehmen, wurde abgelehnt.

f) Infolge Einführung von Wahlwegzuschlägen im Reichsbahn-Tiertarif, treten im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I folgende Änderungen ein:

1. Begleiterfahrgeld: In der Ausführungsbestimmung XII, Ziffer 1 und 2 zu § 48 (8) EVO. sollen die Worte: „Tarifentfernung des Güterverkehrs" ersetzt werden durch die Worte: „der Frachtberechnung zugrunde gelegte Entfernung."

2. Der letzte Satz der Ausführungsbestimmung I zu § 19 (1) EVO. soll folgende Fassung erhalten:
„Die Fracht wird für den vorgeschriebenen Weg nach näherer Bestimmung der Tarifteile II erhoben."

3. Lieferfrist: In der Zusatzbestimmung zu § 51 (4) EVO. soll am Schluß nachgetragen werden: „Wird vom Absender gemäß § 49 (1) EVO. ein besonderer Weg vorgeschrieben, so gelten die Tarifentfernungen über den vorgeschriebenen Weg."

g) Die Ziffer I des Nebengebührentarifs (Tierbegleiter) im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, erhält folgende Fassung:

„1. Gebühr für Gestellung von Tierbegleitern durch die Eisenbahn."

(Ausführungsbestimmung X. 3. zu § 48 EVO.)

Es werden erhoben für jeden Begleiter:

a) als Vergütung für jedes Tarifkilometer der Hinreise 0,25 Goldmark;

b) als Fahrgeld für die Hinreise das Fahrgeld der 4. und für die Rückreise der 3. Klasse Personenzug für die Tarifentfernung des Güterverkehrs."

36. Entschädigungen wegen Überschreitung der Lieferfrist für Expreßgut wurden bisher nach den für Reisegepäck im § 37 EVO. vorgesehenen Bestimmungen behandelt. Da aber Expreßgut mehr dem Stückgut als dem Reisegepäck gleichzuachten ist, sollen künftighin die Lieferfristüberschreitungen für Expreßgut die gleichen Grundsätze angewendet werden wie bei Gütern. Zu dem Zweck wird die Ausführungsbestimmung 4 zu § 43 EVO. entsprechend ergänzt.

Die Beschlüsse wurden sämtlich für äußerst dringlich erklärt. Sofern wirksamer Widerspruch nicht erhoben wird, dürfte ihre Durchführung voraussichtlich zum 1. Juli 1925 erfolgen.

Berichtigung.

...n dem in Nr. 13 veröffentlichten Aufsatz: Vereinheit...hung der Eisenbahngesetzgebung muß es auf ...377, rechte Spalte, Zeile 18 von unten, statt Martitz im ...echt" heißen: „Marwitz in der „Juristischen ...ochenschrift".

Bücherschau.

...Dampfturbinen-Lokomotiven mit Kondensation. Im An...luß an die Berichte über Turbinenlokomotiven in Nr. 33, ...623 und Nr. 38, S. 721 des Jahrgangs 1924 dieser Zeitung sei ... eine von Dipl.-Ing. Dr. phil. Rudolph Lorenz verfaßte, im ...vemberheft 1924 der „Kruppschen Monatshefte" veröffent...ite recht ausführliche Abhandlung über Dampfturbinen-Loko...tiven mit Kondensationen hingewiesen.

...n Hand von sechs Tafeln und zahlreicher vorzüglicher Abbildungen sind vorerst die Rückkühler und Kondensatoren nach den Bauarten Zoelly, Krupp, Ljungström, Ramsay und Henschel beschrieben. Da mit der Wahl der Konsations- und Rückkühlerbauart im wesentlichen die Anordnung der Lokomotive festgelegt ist, wird auf den Aufbau der Turbinenlokomotive von Zoelly und von Ljungström näher eingegangen. Weiter verbreitet sich der Verfasser über die Wirtschaftlichkeit der Turbinenlokomotive und über ihre zukünftige Entwicklung; hierbei wird u. a. auch der Entwurf zu einer Hochdrucklokomotive dargestellt. Schließlich ist gezeigt, wie bei Berechnung einer Turbinenlokomotive vorzugehen ist, insbesondere bei Berechnung des Rückkühlers; auch wird klargestellt, wie sich ein solcher Kühler bei verschiedenen Lufttemperaturen verhält und welches Vakuum im Kondensator sich jeweils einstellen wird.

Das Studium dieser Sondernummer der „Kruppschen Monatshefte" ist dem Eisenbahnfachmann wärmstens zu empfehlen.

W. M.

Die Kölner Frühjahrsmesse 1925.

Von Reichsbahnrat **Schmedding** in Köln.

Die Frühjahrsmesse vom 21. bis 31. März 1925 war die dritte große Veranstaltung dieser Art auf dem rechtsrheinischen Messegelände der Stadt Köln. Trotz der allgemein noch wenig günstigen Wirtschaftslage hat die Messe eine derartige Anziehungskraft auf Industrie und Handel ausgeübt, daß sämtliche verfügbaren Ausstellungsräume, sowohl in den Hallen wie auf dem Freigelände, bis zum letzten Platz besetzt waren. Allein diese Tatsache bietet den besten Beweis dafür, daß der Gedanke, in Köln, als dem „Handelstor Westdeutschlands", eine allgemeine Mustermesse zu errichten, eine wirtschaftliche Notwendigkeit war, die auch neue Strömungen im Wirtschaftsleben und in der Entwickelung des Messewesens überdauern wird. Ein Zuwachs an Ausstellungsfläche hatte die Kölner Messe dieses Mal nicht zu verzeichnen. Doch wurde im Laufe des Winters der „Messehof" seiner Bestimmung übergeben, der, umrahmt von gärtnerischen Anlagen, mit weiträumigen Speise- und Klubsälen, der Verpflegung und geselligen Zusammenkunft der Messebesucher dienen soll.

Der Besuch der Messe war bis zu ihrem Ende außerordentlich lebhaft. Es wurden über 80 000 Eintrittskarten ausgegeben. Nach einer Berechnung des Messeamtes ergab sich das überaus günstige Verhältnis der Zahl der Aussteller zu der der Besucher von 1 : 35.

Der Lage Kölns und der eigentlichen Aufgabe der Kölner Messe entsprechend waren Rheinland und Westfalen am stärksten vertreten. Sehr stark war auch der Besuch aus dem Auslande. Vor allem aus Holland, Belgien, der Schweiz und England waren Kaufleute in großer Zahl auf der Messe erschienen. U. a. ausländischen Ausstellern war auch die Union der bolschewistischen Sowjet-Republiken vertreten, die ihr Erscheinen auf der Kölner Messe mit der Notwendigkeit begründete, „engere Beziehungen mit den reichen Provinzen des besetzten Gebietes anzuknüpfen".

Was das Ergebnis der Messe anlangt, so geht das Urteil maßgebender Kreise dahin, daß die Frühjahrsmesse die beste der bisherigen Messen in Köln war und daß die Erwartungen der Aussteller durchweg übertroffen worden sind.

Organisatorisch hat die Kölner Messe die Zeit des Werdens überwunden. Ihre Übersichtlichkeit und technische Gliederung brachte ihr äußeres Bild vorteilhaft zur Geltung.

Der Kölner Messe ist ihr Aufgabenkreis vorgezeichnet durch die Rolle, die die Stadt Köln als Vorort des rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgebietes, des größten deutschen Industriegebietes, spielt. Auf die Eigenheiten und Bedürfnisse dieses Wirtschaftsgebietes ist die Messe in erster Linie eingestellt, und daraus ergibt sich ohne weiteres, daß ihre Grundlage von Anbeginn die technische Messe gebildet hat. Äußerlich trat die überragende Bedeutung der Technik auch dieses Mal wieder dadurch in Erscheinung, daß die technische Messe mehr als die Hälfte des Ausstellungsraumes in Anspruch nahm. Allein die Feststellung dieser Tatsache dürfte genügen, um die große Bedeutung der Kölner Messe auch für den Fortschritt auf den verschiedenen Gebieten der Eisenbahntechnik sicherzustellen. Dazu kommt noch ein weiteres, das ist die Art, wie man in Köln die Messe der Technik organisiert. Das geschieht in der Weise, daß man jeweils ein großes Gebiet der technischen Messe unter einem höheren Leitgedanken als Sondergruppe zusammenfaßt. War es auf der Frühjahrsmesse 1924 „die rheinische Braunkohlenschau", so hatte man jetzt unter dem Namen „Neuzeitliche Wärmewirtschaft" ein noch weiteres Gebiet der Technik zusammengefaßt. Sorgfältig vorbereitet durch das Zusammenwirken der technisch-wissenschaftlichen Vereine und industriellen Verbände, nach technisch-wissenschaftlichen Zusammenhängen geordnet, auf sämtliche Brennstoffe, Steinkohle, Braunkohle, Gas, Öl und Elektrizität sich erstreckend, wurde gezeigt, was die deutsche Industrie auf dem Gebiete der noch jungen Wärmewirtschaft bereits leistet.

Besonders eindrucksvoll war das jüngste Gebiet der Wärmew schaft vertreten: Die Verwertung der Abfallwärme und Ab kraft und die Kuppelung von Heiz- und Kraftbetrieben. glücklicher Gedanke war es, daß die Kölner technisch-wis schaftlichen Vereine aus Anlaß der wärmetechnischen stellung eine wärmetechnische Tagung veranstalteten, auf d 10 Vorträgen von Fachleuten die verschiedenen Gebiete Wärmewirtschaft verhandelt wurden.

Eine weitere Veranstaltung der Kölner Messeleitung, die Anklang fand, war eine Fahrt der zahlreich in Köln ver melten deutschen und ausländischen Pressevertreter nach E wo sie das Werk der Firma Krupp und Siedlungsanlage Essen besichtigten.

Die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Wärme schaft hat auch die Deutsche Reichsbahn frühzeitig erkannt. kanntlich wurden zur Fürsorge einer einheitlichen, spars und zweckmäßigen Brennstoff-, Wärme- und Energiewirts besondere Wärmewirtschaftsbezirke eingerichtet. Die Ergeb dieser Bestrebungen führte die Reichsbahn, einer Anregung Kölner Messeleitung folgend, auf der Kölner Frühjahrsmesse Die Deutsche Reichsbahn hat bei dieser Gelegenheit zum e Male, außer Schaubildern, Plänen und Leistungskurven, Betriebseinrichtungen aus ihren Werkstätten im Vollbetrieb einer Messe vorgeführt. Sie hat damit einen Weg beschri auf dem weiterzugehen auch in Zukunft angestrebt werden s Einmal kann die Reichsbahn so auch ihrerseits mit den be gemachten Erfahrungen dazu beitragen, auf die deutsche W schaft anregend und befruchtend einzuwirken, andererseits mag sie ihre Einrichtungen auch auf diesem Wege volkstü zu machen.

Die auf dem Freigelände der Messe von der Reichsbahn geführten Anlagen bestanden, abgesehen von dem bereits au Leipziger Messe gezeigten Unterrichts- und Meßwagen f Wärmewirtschaft, aus einer Gaserzeugungsanlage für B kohlenbriketts, die auf einem Rungenwagen aufge war. Mittels dieser Anlage wurde mit anschließender reinigungseinrichtung ein vollkommen gereinigtes Generat erzeugt, das genau wie das Leuchtgas aus den städtischen werken auf größere Entfernungen fortgeleitet und wie d an allen Feuerstellen verwendet werden kann. Mit der A wurden stündlich etwa 200 cbm Gas erzeugt, wobei die hier mals vorgeführte vollkommene Reinheit des Generatorgases vorzuheben ist.

Die Kraft für den Antrieb der Gebläse wurde mittels ebenfalls auf dem Wagen angeordneten Gasmotors erzeugt auch mit Generatorgas betrieben wurde.

Mit Generatorgas wurden ferner die folgenden Feuer-u Wärmestellen beheizt und im Betriebe vorgeführt. (Sie w in einem Schuppen gegenüber der Generatorgasanlage aufgest

1. Ein Schweißofen mit Temperaturen von 1500—1550 ° Pufferschweißen. Der Pufferschweißofen arbeitete tä derart, daß alle 7—8 Minuten eine Pufferschweißung in wandfreier Weise vorgeführt werden konnte. Bei di nach dem System der Gafag, Gasfeuerungsgesellschaft, F furt (Main), gebauten Ofen (nach dem System dieser Fi ist auch die gesamte Gaserzeugungsanlage ausgeführt wo ist hervorzuheben, daß hier erstmalig mit Braunkohleng notwendigen hohen Wärmegrade erzielt werden konnte
2. Ein Weißmetall-Schmelzofen in der bei der Reichs üblichen Ausführung.
3. Der in den Eisenbahnwerkstätten vielfach verwendete H zollernofen, der ebenfalls außerordentlich wirkung arbeitete.
4. Ein neuer Stahlrohrkessel der Rheinstahlgesellscha

[...]lden mit einer angeschlossenen Warmwasseranlage für [...]reauheizung.

[...]ne Luftheizungsanlage für Großraum- und Werkstätten[...]heizung, die für diesen Verwendungszweck bei der wirt[...]aftlichen und idealen Arbeitsweise für die Zukunft große [...]deutung erlangen dürfte.

[...] in den Reichsbahn-Werkstätten üblichen Kaffee- und [...]rmwasserkocher.

[...]rnach konnte die in einem verzweigten Großbetrieb wirt[...]liche Zentralisierung aller Feuerstellen für Gasheizung [...]chend dargetan werden.

[...] Beachtung fand auch das erstmalig vorgeführte Anheizen [...] Lokomotive mit Generatorgas, eine saubere und wirtschaft[...] Arbeitsweise unter Verminderung der Anheizdauer auf [...]älfte der sonst üblichen Zeit.

[...]lich verdient noch Erwähnung die Vorführung von Löt[...]nwärmepistolen, die ebenfalls mit Generatorgas beheizt [...]n und hier eine hohe Flammentemperatur in freier Ver[...]ung zum Rohrlöten, Anwärmen von Flicken usw. zeigten. [...]rsatz für das teuere Leucht- und Acetylengas dürfte auch [...] Neueinrichtung eine Zukunft haben.

[...]tliche Vorführungen sind in jahrelanger Arbeit durch die [...]ewirtschaftsdezernenten, Reichsbahnoberrat Dr. - Ing. [...]e in Köln und Reichsbahnoberrat Pontani in Breslau, [...] Generatorgas in den Werkstättenbetrieben erprobt [...]n.

Da die Generatorgasanlage, die ein Modell der Anlagen in den Eisenbahnwerken in Arnsberg und Altenhundem darstellt, auf dem Rungenwagen fertig aufgebaut fahrbar gestaltet ist, und ferner auch die mit ihr betriebenen Gegenstände sich an anderer Stelle leicht wieder aufbauen lassen, sei hier die Anregung gestatttet, sie auch auf der bevorstehenden Münchener Verkehrsausstellung zu zeigen. Bei dem in München zu erwartenden Massenbesuch ist die beste Gelegenheit geboten, weitesten Kreisen die vorteilhafte Arbeitsweise der Anlage vorzuführen.

Im Rahmen der wärmewirtschaftlichen Tagung veranstaltete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, auch hier einer Anregung der Messeleitung folgend, noch eine Besichtigung ihres Ausbesserungswerkes in Opladen. Ein Sonderzug brachte etwa 50 Teilnehmer dorthin, wo nach einem Vortrage von Reichsbahnrat Poppe die nach neuzeitlichen Gesichtspunkten umgestellten wärmetechnischen Anlagen des Werkes vorgeführt wurden, die allgemeine Anerkennung fanden.

Somit kann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit Befriedigung auf die diesjährige Kölner Frühjahrsmesse zurückblicken. Sie hat zu ihrem Teil an dem Gelingen der Vorführung der Sondergruppe „Neuzeitliche Wärmewirtschaft" beigetragen und zugleich in Fachkreisen Anerkennung ihrer Bestrebungen und Einrichtungen auf diesem Gebiete gefunden.

Auch von der Tagespresse ist die Beteiligung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an der Kölner Messe in anerkennenden Worten gewürdigt worden.

Verwaltungsakademie Berlin.

[...] zweite eisenbahnwissenschaftliche Woche der Deutschen [...]bahn wurde am 20. April d. J. an der Verwaltungsaka[...] Berlin durch den Herrn Reichsverkehrsminister und, in [...]tung des erkrankten Generaldirektors der Deutschen [...]bahngesellschaft, durch Herrn Staatssekretär Stieler er[...] Nicht weniger als 450 Hörer haben sich zum Besuche [...]orlesungen angemeldet, darunter Gäste aus der Schweiz, [...]hweden, Dänemark, Rußland und Finnland.

[...] Herr Reichsverkehrsminister äußerte seine besondere [...] über die wissenschaftliche Veranstaltung und betonte [...]on in der Vorkriegszeit im In- und Auslande anerkannte [...]che Tüchtigkeit des deutschen Beamtentums, dem es dank [...] Verantwortungsgefühles und seines lebhaften Bildungs[...]s möglich war, das schwierige Instrument der Verwaltung [...]en Gebieten zu spielen. Übergehend auf die Verhältnisse [...] Eisenbahn unterstrich der Herr Minister die große Be[...]g wirtschaftlicher Vorbildung der Eisenbahnbeamten [...]len heutigen Verhältnissen. Gegenwärtig sind, im Gegen[...]ur Friedenszeit, die Eisenbahnen nicht nur das finanzielle [...]at des Staates, sondern auch der Grundpfeiler jenes gro[...]bäudes, dessen Errichtung uns vor dem politischen und [...]aftlichen Chaos bewahren soll; sie sind die Grundlage, [...] sich die Tilgung der Reparationslast vollziehen muß und [...]en daneben — obwohl selbst noch die Wundmale des [...] an sich tragend — die schwierige Aufgabe pfleglicher [...]llung der deutschen Wirtschaft. Daß sie diese Aufgabe [...]können, liegt in den Händen der Eisenbahnbeamtenschaft. [...] muß nicht allein mit angespannter physischer Kraft [...]n, sondern auch gewillt sein, die Höhe fachlichen Wissens [...]ichen. Daran mitzuarbeiten — so schloß der Herr Mi[...] seine Ausführungen — sind Sie, meine Herren zusammen[...]nen, und ich darf Ihnen namens der Reichsregierung besten [...] wünschen.

[...]uf eröffnete Herr Staatssekretär Stieler, nachdem er die [...]n gleichem Sinne, wie der Herr Minister, begrüßt hatte, [...]he der Vorträge mit dem Thema: „Die Grundlagen der [...]rifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft". Leider erlaubt [...]ppe Raum, der uns zur Verfügung steht, die nur auszugs[...]Wiedergabe der wertvollen Darlegungen.

Staatssekretär Stieler schilderte zu Beginn seines Vortrages die schweren Sorgen, mit denen die Leitung der Reichsbahn den Rhein- und Ruhrkampf beobachtete, bis sich endlich gegenüber verschiedenen entgegengesetzten Bestrebungen die in § 27 des Reichsbahn-Gesetzes festgelegte Erkenntnis durchrang, daß bei organisatorischen Maßnahmen der Gesellschaft der Charakter des Unternehmens als einer einheitlichen Verkehrsanstalt insbesondere auf dem Gebiete der Tarife und Finanzen gewahrt werden muß. Der Redner nannte dies einen der Grundpfeiler für die gesamte Wirtschaftspolitik der Reichsbahn, vor allem für die Tarifpolitik. Auf diesem Grundpfeiler läßt sich nach seiner Ansicht künftig ein Tarifsystem halten und ausbauen, das den Interessenten der von den Bezugsstätten wichtiger Rohstoffe und den Absatzstätten der Fertigfabrikate entlegenen Gegenden Rechnung trägt und die hierdurch entstehenden Einnahmeausfälle durch stärkere Belastung kräftigerer Schultern auszugleichen sucht.

Als zweiten Grundpfeiler unserer Tarifpolitik bezeichnete er den § 2 des Reichsbahngesetzes, der ausspricht: „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen", allerdings, wie der Vortragende ausdrücklich bemerkte, im Rahmen jener Rücksichten, die die Gesellschaft und ebenso die Reichsregierung auf den Schuldendienst und auf den Dienst der Vorzugsaktien zu nehmen hat.

Staatssekretär Stieler betonte weiter das weitgehende Einwirkungsrecht der Reichsregierung auf die Tarifpolitik. Er bemerkte, daß der Gesellschaft auferlegt ist, die bei ihrer Gründung bestehenden, also unter Einflußnahme der Reichsregierung gebildeten Tarife zu übernehmen, und daß alle Tarifänderungen der Zustimmung der Reichsregierung bedürfen, soweit diese nicht selbst um der Geringfügigkeit des Gegenstandes willen auf die Ausübung dieses Genehmigungsrechtes verzichtet. Außerdem ist die Reichsregierung berechtigt, Ermäßigungen und sonstige Änderungen der Tarifbestimmungen zu verlangen, die sie im Interesse der deutschen Volkswirtschaft für notwendig erachtet.

Zusammenfassend stellt der Vortragende fest: Die Gesellschaft hat bei Führung ihrer Finanzpolitik, also namentlich auch bei

ihrer Tarifpolitik zu beachten, daß der Dienst der Reparationsschuldverschreibungen und ebenso der Dienst etwaiger anderer Schuldverschreibungen und endlich der Dienst der Vorzugsaktien nicht gefährdet wird. Ganz dieselben Rücksichten hat das Reich bei Ausübung seines Tarifaufsichtsrechtes zu nehmen. Ist dieser Voraussetzung genügt, so besteht keine rechtliche Hemmung mehr für eine Tarifpolitik, die unter Verzicht auf die Erzielung weiterer Betriebsüberschüsse den volkswirtschaftlichen Interessen durch Herabsetzung der Frachtsätze volle Rechnung trägt. Dieser Politik der Berücksichtigung der deutschen volkswirtschaftlichen Interessen kann auch der ausländische Eisenbahnkommissar nicht widersprechen, der seinem eigentlichen Wesen nach nicht Wirtschaftskontrolleur, sondern nur Finanzkontrolleur des Unternehmens ist.

Mit besonderem Nachdruck wies Staatssekretär Stieler auf die fürchterlichen Folgen hin, die die Nichterfüllung des Schuldendienstes für die Deutsche Reichsbahn und die ganze deutsche Wirtschaft nach sich zöge. Zwar vertreten die Sachverständigen Acworth und Leverve die Ansicht, es könne der Gesellschaft nicht schwer fallen, ihrer finanziellen Verpflichtung nachzukommen. Immerhin bestehen in dieser Richtung recht schwere Sorgen. Wir haben wichtige Industriegebiete verloren und sind außerdem durch die Belastungen aus dem Kriege und die trotz des Abbaues immer noch bestehende Überfüllung mit Personal erheblich beschwert. Vor allem aber stehen wir heute einer Wirtschaft gegenüber, die von der Blüte der Vorkriegsjahre weit entfernt ist. Die Sonderaufgabe, die der Reichsbahn durch den Dawesplan zugewiesen ist, kann aber nur erfüllt werden, wenn die deutsche Gesamtwirtschaft unter den ihr auferlegten Gesamtlasten nicht zusammenbricht.

Der Redner gibt dann einen kurzen Rückblick über die deutsche Tarifpolitik der Vorkriegszeit, die, von der preußisch-hessischen Verwaltung geführt, zur Blüte der deutschen Wirtschaft beigetragen hat, weil sie unter sorgsamster Verfolgung aller wirtschaftlichen Vorgänge auf dem Grundsatz eingestellt war: „kleiner Einzelnutzen, großer Umsatz.“ Der Krieg hat diese Entwicklung abgeschnitten. Er zwang zur Aufgabe des größten Teils der Ausnahmetarife. Als Ersatz hierfür baute die Reichsbahn schon im ersten Jahre ihres Bestehens auf Grund der von den Ländern geleisteten Vorarbeiten ein neues Tarifsystem auf, das durch Vermehrung der Zahl der ordentlichen Tarifklassen, durch andere Abstufung der Sätze dieser Klassen, vor allem aber durch Staffelung der Streckensätze einen gewissen Ausgleich zu schaffen suchte für die Härten, die sich aus der durch den Kriegsausgang bedingten Aufhebung des alten Systems ergaben. Ob das neue System, das inzwischen zahlreiche Änderungen und Verbesserungen erfahren hat, das richtige ist, bleibt abzuwarten. Zu den Verbesserungen zählt vor allem die Wiedereinführung wichtiger Ausnahmetarife, deren Zahl freilich hinter der in der Vorkriegszeit erreichten erheblich zurückbleibt.

Im letzten Abschnitt seiner Rede kam Staatssekretär noch über die Höhe der heute geltenden Frachtsätze zu sp Er vermied es, in Einzelheiten einzugehen, die doch unvollkommenes Bild ergeben könnten, und warnte insbes vor allzu weitgehenden Vergleichen mit dem Auslande, we die Staffeltarife des einen Gebietes nur schwer mit den Kilometertarifen des anderen in vergleichende Beziehung gen lassen und die Tarifpolitik überall von besonderen Verhältnissen beherrscht wird. Einzelne Versuche der bahn, hier aufklärend zu wirken, erwiesen sich als erfol

Vergleichsfähige Zahlen für die Vor- und Nachkri können nicht gegeben werden, weil die Statistik bis jetz nicht einwandfrei feststellen konnte, wie hoch das Tonn meter früher belastet war. Es kann nur gesagt werde die stärkste Mehrbelastung rund 100 % beträgt, daß diese belastung in den billigeren Tarifklassen und auf größer fernungen sinkt und daß billige Massengüter auf weit fernungen vielfach unter den Vorkriegssätzen gefahren Schätzungsweise haben wir mit einer durchschnittlichen belastung von 50 % zu rechnen. Dieser Zuschlag, in d 7prozentige Verkehrssteuer mitgerechnet ist, dürfte nich hoch erscheinen gegenüber der Verteuerung der meist darfsstoffe, die ja doch schließlich nichts anderes darst den Niederschlag der allgemeinen Geldentwertung. De tragende glaubt nicht, daß die Reichsbahn mit einer ger durchschnittlichen Tariferhöhung ihren finanziellen Ve tungen nachkommen kann. Es wird sich vielmehr bei Ta rungen in der nächsten Zeit wohl nur darum handeln die Lasten anders zu verteilen.

Mit Rücksicht auf die immer wiederkehrende Behaupt Eisenbahn könne durch Herabsetzung der Tarife v fördernd und damit auch einnahme- und überschußförder ken, wies der Vortragende darauf hin, daß es im Au außerordentlich schwer zu beurteilen sei, ob für die Ei fälle die Umsatzsteigerung einen Ausgleich schafft. B in flotter Entwicklung stehenden Wirtschaft liegt di anders, als bei einer sich mühsam noch durchschlagenden keine Kauflust vorhanden ist, hat auch die größte Prei gung keine umsatzsteigernde Wirkung. Außerdem ist es Reichsbahn unmöglich, Tarifermäßigungsversuche von ve kurzer Dauer anzustellen, um dann, eines besseren zum alten System zurückzukehren. Ganz ausgeschloss langfristige Versuche. Sie wären nur zu rechtfertige die Reichsbahn über entsprechende Reserven verfügen die ihr das Tragen von Einnahmeausfällen ermöglich dieser glücklichen Lage ist aber das Unternehmen ni so bedauerte Staatssekretär Stieler zum Schluß sein trages, daß allgemeine Tarifermäßigungen nicht in Auss stellt werden können, so willkommen gerade in dieser Zeit solche Ermäßigungen für die deutsche Wirtscha müßten.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Staatsminister von Breitenbach** hat auf die ihm anläßlich seines 75. Geburtstages in Nr. 16, S. 464/65 dieser Zeitung dargebrachten Glückwünsche in einem eigenhändigen Schreiben mit folgendem Wortlaut gedankt:

„Der Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen danke ich verbindlichst für die freundlichen Glückwünsche zur Vollendung meines 75. Lebensjahres, für die Aufnahme der mir von einer Abordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft überreichten Adresse und der sich anschließenden Ehrung Ihrer Zeitung.

Ich wünsche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine weitere glänzende Entwicklung und Wiedererlangung der machtvollen Stellung, die er einst im europäischen Eisenbahnwesen einnahm.“

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im März 1925.** trieb und Verkehr. Der im Laufe des März re eintretende stärkere Frühjahrsverkehr verzögerte sich der plötzlich auftretenden Kälteperiode. Nach den vor Ergebnissen der Wagengestellung sind im Mon über 307 000 Wagen mehr als im Februar gestellt wor eine arbeitstägliche Verkehrszunahme von 1,2 %. Der F stückgutverkehr stieg zum Teil um 15—25 %. I kehr über die vom Streik betroffenen Stationen wurde abgelenkt, zum Teil gelang es, ihn mit Hilfskräften (und neu eingestellten Arbeitern) aufrechtzuerhalte Wagengestellung begegnete keinerlei Schwierigkeiten sichtlich der Massengüter ist auf folgendes hinz Die Absatzkrise im Ruhrkohlenbergbau hat sich ge Feierschichten mußten in immer größerem Umfange werden. Die Haldenbestände an der Ruhr stiegen auf 7 von 5 800 000 t im Februar gegen 1 589 000 t Ende 19 arbeitstägliche Versand aus dem Ruhrgebiet ist schwä worden. In den übrigen Kohlengebieten hat der Versan Geringes zugenommen, und zwar hauptsächlich infolge

u Bedarfs zu Hausbrandzwecken nach Eintritt der März-periode. Von den oberschlesischen Gruben wird immer über den Wettbewerb englischer Kohlen in den Küsten-en geklagt. Auch in Deutsch-Oberschlesien stiegen die bestände weiter an. Es wurden gestellt:

	im Ruhr-gebiet Wagen	in Deutsch-Oberschles. Wagen	in Mittel-deutschland Wagen	in Sachsen Wagen
ärz 1925 . .	612 833	88 568	232 811	98 864
bruar 1925	572 151	73 778	210 576	85 264
ärz 1924 . .	besetzt	80 600	250 501	99 570.

zum Umschlag auf die Wasserstraßen nach Duisburg-Ruhrorter Häfen beförderten Kohlen-n blieben im Vergleich zum Vormonat um 30 000 t zurück reichten nur 1 209 391 t. Der Umschlag in Cosel stellte nachdem die Oderschiffahrt in der ersten Monatshälfte voll g gesetzt worden war, auf 235 878 t. Der Wiederauf-ohlenverkehr nach Italien auf dem Bahnwege Ruhr-ein ist im März wieder aufgenommen worden; es verkehrt ein Zug. Bei der vorgeschrittenen Jahreszeit nahm auch ersand an künstlichen Düngemitteln besonders zweiten Hälfte des Monats ab. Der Rückgang im Versand ali allein betrug über 15 000 Wagen = über 31 %. Trotz ginnenden Versandes von Saatgut nach Öffnen der Mieten der Versand von Kartoffeln verhältnismäßig schwach. Veränderungen zeigten sich im Versand von Brotge-le, Mehl und Zucker. Auch der Zementbedarf hinter den Erwartungen zurück. Die Bautätigkeit leidet der neuerdings aufgetretenen allgemeinen Teuerung aller offe. Es wurden nur 3200 Wagen Zement mehr als im nat zur Beförderung aufgegeben. Der Eisenbahnbe-war im März im allgemeinen flüssig. Die Teilstreiks in it vom 3.—22. März hatten auf den Betrieb nur geringen ß. Die Stärke des Güterzugverkehrs war nahezu iche wie im Vormonat. Die Entwicklung des Kunze-r-Bremsbetriebes schreitet fort; rd. 96 % der then Wagen waren mit der KK-Bremse oder Luftleitung üstet. In den Zügen waren rd. 77 % der Wagen an die emse angeschlossen.

Personenverkehr war etwas lebhafter als im Vor-. An den Grenzen des besetzten Gebiets wurden ontrollposten der Besatzungsbehörden für den Per-und Güterverkehr am 10. März aufgehoben und die vor-nen Aufenthalte der Züge beseitigt.

. Tarifwesen. Im Personenverkehr mußten, e neu erwachsenen Mehrausgaben an Löhnen ohne Er-der Gütertarife und auch ohne allgemeine Erhöhung der entarife zu decken, unter möglichster Schonung der so-Belange die Preise für solche Reisen gesteigert werden, sher besonders stark begünstigt waren. Dies trifft ins-ere zu auf die Zeitkarten des allgemeinen Verkehrs und s Berliner und Hamburger Stadt- und Vorortverkehrs. wurden die Grenzen für einzelne bestehende Tariferleich-en enger gezogen. Im Tier- und Güterverkehr verschiedene Erleichterungen gewährt.

Finanzen. Nachdem die Reichsbahn nunmehr ein Jahr in der neuen Form der Gesellschaft gearbeitet hat, ch an Hand der Einnahmen und Ausgaben für die ersten te ihres Betriebes ein gewisser Überblick über ihre Lage en. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft ist das Kalender-jedoch umfaßt das erste Geschäftsjahr ausnahmsweise die om 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925, also fünf Vier-. Am 11. Oktober 1924 hat die Gesellschaft den Betrieb ichseisenbahnen im unbesetzten Gebiet und am 15. No-1924 die bis dahin von der französisch-belgischen Eisen-gie betriebenen Strecken übernommen.

die Zeit bis Ende Februar 1925 wurden folgende Betriebs-isse festgestellt:

innahmen der Betriebsrechnung:

ersonen- und Gepäckverkehr	157 Millionen
üterverkehr	1102 „
onstige Einnahmen	109 „
Zusammen	1668 Millionen

usgaben der Betriebsrechnung:

ersönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstätten-arbeiter)	945 Millionen
chliche Ausgaben	500 „
ensendienst	4 „
Zusammen	1449 Millionen
ußerordentliche Ausgaben	116 Millionen
ienst d. Reparationsschuldverschreibungen	100 Millionen

Endzahlen halten sich im wesentlichen im Rahmen des chlags für das Geschäftsjahr 1925. Die Einnahmen sind ungefähr in der Höhe eingekommen, wie sie für die verflossenen überwiegend verkehrsschwachen Monate erwartet wurden. Innerhalb der Ausgaben sind die Personalausgaben nicht unerheblich höher gewesen, als sie in diesen Monaten nach der in Aussicht genommenen Entwicklung hätten sein dürfen. Der Personalabbau ist zwar nach dem vorgesehenen Programm durchgeführt worden, aber es hat sich gezeigt, daß insbesondere die Ruhegehälter, Wartegelder und Hinterbliebenenbezüge höhere Beträge erreichten, als vor der Übernahme des Gesamtnetzes durch die Gesellschaft berechnet werden konnte. Auch das Gesamteinkommen auf den Kopf des Beamten und Arbeiters ist höher als vorher angenommen war. Bis jetzt hat die Gesellschaft diese Mehraufwendungen auf der Seite der persönlichen Ausgaben durch Einsparungen bei den sächlichen Ausgaben ausgeglichen.

IV. Personalfragen. Der Personalabbau im besetzten Gebiet ist mit Ablauf des Monats März 1925 im wesentlichen als durchgeführt zu betrachten. Von dem Abbau wurden etwa 7000 Beamte betroffen. Der Arbeiterstand (im Januar 1925 insgesamt 410 135) hat sich inzwischen durch Entlassung von Werkstättenarbeitern und von Aushilfs- und Zeitarbeitern vermindert. Das Schlichtungsverfahren im Reichsarbeitsministerium führte am 13. März 1925 zu einem vom Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärten Schiedsspruch, der der Reichsbahn-Gesellschaft eine Lohnerhöhung von 3 Pf. ab 15. März 1925 auferlegte. Diese Lohnerhöhung ist bis zum 30. Juni 1925 unkündbar. In der Arbeitszeitfrage hält der Schiedsspruch die bisher bestehende tarifvertragliche Arbeitszeitregelung mit Geltung bis zum 31. Oktober 1925 aufrecht; er sieht ferner eine Kommission vor, die prüfen soll, welche Änderungen, d. h. welche allgemeinen Milderungen oder Verkürzungen für gewisse Gruppen des Personals hinsichtlich der gesamten Dienstdauer ohne Verringerung der Rentabilität der Reichsbahn möglich sind. Endlich spricht der Schiedsspruch aus, daß Maßregelungen aus Anlaß des Streiks nicht stattfinden sollen und daß die infolge Streiks ausgeschiedenen Arbeiter möglichst sofort, spätestens aber bis 31. März 1925 in ihr altes Dienstverhältnis wieder einzusetzen sind. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat den Schiedsspruch, soweit bis jetzt erforderlich, durchgeführt.

Der Streik, der am 4. März 1925 mit 140 Streikenden einsetzte, erreichte am 15. März 1925 mit 11 091 Ausständigen seinen Höhepunkt; er ging in den folgenden Tagen zurück, so daß die Zahl der Ausständigen bzw. noch nicht Wiedereingestellten am 23. März 1925 noch 685 betrug.

— **Errichtung des Verkehrsamts Schwerin.** Für den Bezirk der Reichsbahndirektion Schwerin ist am 1. April d. J. ein Verkehrsamt mit dem Sitze in Schwerin (Meckl.) errichtet worden.

— **Fernschnellzüge.** Mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans am 5. Juni werden auf einigen Hauptschnellzuglinien wieder Fernschnellzüge mit 1. und 2. Wagenklasse eingeführt. Für die Benutzung dieser Züge ist ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke ein Einheitszuschlag in Höhe des doppelten Schnellzugzuschlags der Zone III, also 12 *M.* in erster und 6 *M.* in 2. Klasse zu zahlen.

— **Vom neuen Sommerfahrplan.** In der Richtung nach Breslau wird der beschleunigte Personenzug erst um 11.09 statt 10.11 von Berlin Friedrichstraße abfahren und trotzdem bereits um 5.34 in Breslau ankommen. Es sind ferner nach Schlesien noch zwei neue Zugpaare vorgesehen. Von diesen fährt der eine um 9.47 ab Friedrichstraße über Sommerfeld-Sorau-Sagan-Glogau-Breslau nach Beuthen (an 7.04 nachm.). Der zweite wird um 7.40 nachm. von Friedrichstraße abfahren und um 3.58 nachts in Beuthen ankommen. In der Gegenrichtung wird der eine Zug um 5.54 früh von dort abfahren und bereits um 1.37 auf Friedrichstraße eintreffen, wo noch Anschluß an den Köln-Pariser Zug, ab 1.59, bestehen wird. Der zweite Zug wird aus Beuthen um 3.36 nachm. abgehen, Breslau 6.31 abends verlassen und um 11.46 in Berlin Friedrichstraße eintreffen.

Die direkte Verbindung über Breslau-Oderberg nach Wien soll mit durchlaufenden Wagen 1. bis 3. Klasse wieder aufgenommen werden: ab Berlin Friedrichstraße 4.07 und 7.40 nachm., an Wien Ostbhf. 6.15 und 11.30 am nächsten Vormittag. Diese Züge werden bei einer Fahrzeit von nur 14 und 16 Stunden die schnellste Verbindung nach Wien herstellen.

Der Verkehr nach dem Riesengebirge erfährt eine Änderung nur insofern, als der Zug ab Görlitzer Bahnhof erst um 10.40 abfahren wird. Durch Beseitigung des Stillagers in Hirschberg bei dem beschleunigten Personenzug, ab Görlitzer Bahnhof 7.45, werden in Glatz die gleichen Anschlüsse nach den dortigen Bädern und Kurorten erreicht wie über Breslau mit dem Morgenschnellzug.

Wesentliche Zugvermehrungen treten im Verkehr zwischen Berlin und Süddeutschland ein. Zunächst ist ein Fern-D-Zugpaar zwischen Berlin und München vorgesehen. Die Abfahrt von Berlin, Anhalter Bahnhof erfolgt 8.56 vorm., die Ankunft da-

selbst 8.48 nachm. In den Zügen werden durchgehende Wagen zwischen Berlin und Belgrad, Bologna, Rom laufen. Ein weiteres Schnellzugpaar wird im Juli und August zwischen Berlin und Lindau verkehren, mit Abfahrt von Berlin, Anhalter Bahnhof 8.48 nachm. und Ankunft daselbst 6.45 vorm. Es wird den lange gewünschten Schlafwagen zwischen Berlin und Lindau sowie einen Durchgangswagen Berlin-Oberstdorf führen. Zwischen Berlin und Stuttgart kommen auf dem Wege über Leipzig-Zeitz-Saalfeld-Probstzella-Nürnberg neue Nachtschnellzüge zur Beförderung: Berlin, Anhalter Bahnhof ab 8.54 nachm. und an 8.00 vorm. Sie werden neben Schlafwagen 1. bis 3. Klasse auch mit einem Durchgangswagen Berlin-Ulm und zurück von Friedrichshafen ausgestattet.

Für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien sind durch Beschleunigung der vorhandenen und Einlegung neuer Schnellzüge wesentliche Verbesserungen geplant. Sie kommen am besten durch Gegenüberstellung der bisherigen und künftigen durchschnittlichen Reisedauer zwischen Berlin und Rom zum Ausdruck. Diese verringert sich voraussichtlich auf dem Wege über den Brenner von 41½ auf 35¾ Stunden, auf dem Wege über Schaffhausen von 42¾ auf 40¼ und auf dem Wege über Basel von 43 auf 42¼ Stunden. Die kürzeste Reisedauer von 35 und 34 Stunden erreichen die in Aussicht genommenen neuen Fernschnellzüge D 79/80 Berlin-München-Brenner-Rom. Bei ihrer Benutzung erfordert die Reise von Berlin nach Rom und umgekehrt nur je eine Nachtfahrt. Die Züge verkehren voraussichtlich: Berlin Anh. Bhf. ab 9 Uhr vorm., München ab 7.10 nachm., Rom an 6.55 nachm. und Rom ab 9.45 vorm., München an 10.20 vorm., Berlin Anh. Bhf. an 8.43 nachm.

— **Aufhebung von Luxuszügen und Einführung von Luxuswagen.** Die Beförderung des Berlin-Hoek van Holland (London) Expreß wird mit Ablauf des Winterfahrplanes eingestellt. Die in diesem Zuge laufenden Salonwagen sollen einzeln den neuen vom 5. Juni verkehrenden F. D.-Zügen Berlin-Hoek van Holland F. D. 112/111 Friedrichstraße ab 12.39 mittags und Friedrichstraße an 5.40 nachm., sowie Basel-Hoek van Holland F. D. 164/163 beigestellt werden. Reisende, die in dem Salonwagen Platz nehmen, haben die für die F. D.-Züge gültigen Fahrkarten und Schnellzugzuschläge I. Klasse zu lösen und außerdem einen Mitropazuschlag zu erlegen, der für die ganze Strecke Berlin-Hoek van Holland oder zurück 12,50 ℳ, für Basel-Hoek van Holland oder zurück 16 ℳ beträgt. Plätze in den Salonwagen können im voraus durch alle größeren Reisebüros im In- und Auslande bestellt werden. Die planmäßige Mitführung von Salonwagen für den allgemeinen Verkehr war bisher auf den deutschen Reichsbahnen nicht üblich.

— **Direkte Verbindung Oslo-Kiel-Köln-Paris.** Durch Früherlegung des Zuges D 118 ab Köln Hbf. jetzt 7.48 vorm., Lüttich an 11.20, Brüssel an 1.20, wird in Lüttich der Anschluß an den D 182 nach Paris an 5.28 erreicht, wodurch eine neue schnelle Verbindung Oslo-Paris hergestellt ist. Durch Führung eines direkten Wagens, Altona ab 10.32 nachm. über Köln im D 118 nach Brüssel ist eine weitere Bequemlichkeit geschaffen.

— **Wochenendfahrten an die Nordsee.** Der Norddeutsche Lloyd will von Mitte Juni bis Mitte September und an den Pfingsttagen Wochenendfahrten von Bremerhaven-Lloydhalle nach den Inseln Wangerooge, Helgoland oder Norderney veranstalten. Die Dampfer sollen Sonnabends früh von Bremerhaven abfahren und Montagabend dorthin zurückkehren. Außerdem sollen eintägige Sonntagsrückfahrkarten von Bremerhaven nach Wangerooge und Helgoland sowie von Wilhelmshaven und Norderney nach Helgoland stattfinden. Für alle diese Ausflüge werden Rückfahrkarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben. Der Norddeutsche Lloyd rechnet mit einer Ausdehnung der Gültigkeit der Sonntagsrückfahrkarten Bremen-Bremerhaven-Wangerooge und Bremen-Bremerhaven-Helgoland auf Sonnabend vormittag oder auf Montag, so daß dann mit diesen Karten zweitägige Fahrten unternommen werden könnten.

— **Feriensonderzugkarten.** Um das lästige Anstehen zur Erlangung der Fahrkarten für die Feriensonderzüge auszuschalten, beabsichtigt die Reichsbahndirektion Berlin, in diesem Jahre versuchsweise ein schriftliches Bestellverfahren einzuführen. Die Richtlinien des neuen Verfahrens werden demnächst durch die Presse und durch Bekanntmachung auf den Bahnhöfen veröffentlicht werden.

— **Neubildung des Kohlensyndikats.** Der Syndikatsvertrag für den Ruhrbergbau ist am 22. d. M. früh nach 24stündigen Verhandlungen von der Mitgliederversammlung beschlossen worden. Die Erklärungsfrist zur Unterzeichnung des Vertrages läuft am 28. d. M., mittags 12 Uhr, ab. Der neue Syndikatsvertrag soll bis zum 31. März 1930 laufen.

— **Aufhebung des Paß- und Sichtvermerks im Reisever zwischen Deutschland und Österreich.** In den in Wien 16. d. M. im Beisein des österreichischen Gesandten in Berli führten Verhandlungen wurden nach einer Meldung der Ztg. die deutschen Vorschläge über Aufhebung des Paß- Sichtvermerks im Reiseverkehr zwischen Österreich und Deu land bis auf einige unwesentliche Änderungen angenom Künftig würde beim Grenzübertritt nur auf irgendeine beli Weise der Identitätsnachweis zu erbringen sein. Zugleich s sich die Konferenz vor den Regierungsvertretern dahin au gleiche Erleichterung im Reiseverkehr mit den anderen Nac staaten bei Gewährung der Gegenseitigkeit einräumen zu w Es sollen schon demnächst ähnliche Verhandlungen mit Tschechoslowakei beginnen.

— **Gepäckabfertigung durch das Mitteleuropäische Reise** Dem Mitteleuropäischen Reisebüro ist bekanntlich das Rech amtlichen Abfertigung von Reisegepäck außerhalb der Bah eingeräumt. Mit seiner Vertretung für Berlin in der Ausü dieses Verkehrszweiges war bisher die Firma Brasch & Ro stein betraut. Seit dem 1. April ist die Vertretung auf die liner Paketfahrt-Aktiengesellschaft, Berlin S. 42, Ritterstr übergegangen, die hiernach zur amtlichen Abfertigung von R gepäck außerhalb der Bahnhöfe befugt ist. Ihre Gepäckab gungsstelle ist dem Eisenbahn-Verkehrsamt 4 in Berlin, Anh Güterbahnhof, zugeteilt. Der amtliche Verkauf von Fahrka ist der Paketfahrtgesellschaft nicht übertragen worden, sie nimmt aber deren Besorgung.

— **Verkehrszählung im Berliner Stadt-, Ring- und Vo verkehr.** Am 7. Mai d. J. wird auf den Berliner Stadt-, Ring- Vorortbahnen eine besondere eingehende Verkehrszählung Zuhilfenahme besonderer Zählkarten vorgenommen we Diese Zählung soll der Reichsbahn im Interesse des reis Publikums ein klares und genaues Bild über die Verkehr schaffen. Sie steht mit einer Erhöhung von Fahrpreise keiner Verbindung, vielmehr sollen aus ihr die Belastunge einzelnen Strecken zu bestimmten Zeiten, die Tagesschwanku im Verkehr, die Übergangsverkehre von den Ring- und Vo strecken zur Stadtbahn und umgekehrt, die Verkehrsbeziehu der einzelnen Stationen und Strecken untereinander u. a. g erkannt werden, um auch für die spätere elektrische Inbe nahme der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen genaue Unterlag erhalten. Die bisher in dieser Hinsicht von der Reichsbahn genommenen Erhebungen reichen hierfür nicht aus.

Eine Verkehrszählung ist bei der Reichsbahn wegen Mannigfaltigkeit der Fahrtausweise mit erheblicheren Schw keiten verknüpft als bei den Hoch- und Untergrundbahnen derartige Erhebungen ständig auf Grund der Lochzeichen abgenommenen Fahrkarten vorgenommen werden. Die Zä wird bei der Reichsbahn so vorgenommen, daß am Tag Zählung jedem Reisenden beim Passieren der Sperre der F antrittsstation neben seinem Fahrtausweis eine besondere karte ausgehändigt wird, die der betreffende Reisende a Sperre der Zielstation — also nach Beendigung der g Fahrt — abzugeben hat.

Die Zählkarten selbst sind in drei Sorten eingeteilt. Es w je besondere Arten für Monatskarten, für Wochenkarten für Einzelkarten ausgegeben. Je nach der Streckenlag Bahnhofs haben die Zählkarten ihre besondere Farbe, auf ist die Strecke selbst durch einen großen Buchstaben un betreffende Bahnhof mit einer Nummer angegeben. Sollte durch die besondere Ausgabe von Zählkarten an den Sperre Bahnhöfe mit großem Verkehr wider Erwarten kleinere Ve rungen in der Flüssighaltung nicht vermeiden lassen, so das reisende Publikum gebeten, diese mit Ruhe und Beso heit der Sache wegen hinzunehmen. Die Reichsbahndire Berlin bittet die Reisenden, die Zählung durch williges Ein der auf allen Bahnhöfen aushängenden Bestimmungen bez der Annahme und Abgabe der Zählkarten zu unterstütze

— **Vierteljährliche Gehaltszahlung.** Das Reichsgesetzblatt Teil I, S. 30, sowie das Reichsbesoldungsblatt Nr. 14, S bringen den Wortlaut des Gesetzes über die vierteljährlich haltszahlung vom 25. März 1925 für Reichsbeamte.

Den Zeitpunkt der Wiedereinführung bestimmt die R regierung mit Zustimmung des Reichsrates und des Aussc des Reichstages für den Reichshaushalt. Hierbei kann be werden, daß die Vierteljahrsbezüge zu einem anderen Zeit als zum Beginn eines Kalendervierteljahres gezahlt werden daß an Stelle der vierteljährlichen zunächst eine zweimona Vorauszahlung erfolgt. Das Gesetz ist mit Wirkung 1. April 1925 ab in Kraft getreten.

— **Der Umfang des Berliner Osterverkehrs.** Im Oster verkehr sind in Berlin abgefertigt worden: am 8. April Personen, am 9. April 82 375 Personen, am 10. April 64 63 sonen und am 11. April 80 305 Personen, zusammen an

Tagen 274 359 Personen. In den entsprechenden Tagen vor Osterfest 1924 wurden insgesamt 263 020 Personen abge-t. Der Verkehr hat im Jahre 1925 daher eine Steigerung 3 % gegen das Vorjahr aufzuweisen.

Ausflugsverkehr zu Ostern war der stärkste, der seit Jahrzehnt in Berlin zu verzeichnen war. Nicht weniger Millionen Ausflügler haben in den beiden Feiertagen die te und die nächste Umgebung Berlins aufgesucht. Auf der ßenbahn wurden am Ostersonntag und Ostermontag weniger als vier Millionen Fahrgäste befördert. Stadt-ingbahn verzeichneten annähernd 2½ Millionen Fahr-Die Omnibusse waren vom frühen Morgen bis zum Abend an beiden Feiertagen überfüllt. Die Spree-Havel-fschiffgesellschaft „Stern" beförderte über 100 000 Fahr-Der Droschken- und Autopark schätzt die Zahl seiner zer auf ungefähr 1½ Millionen.

Eine Großfunkstation in München. Die deutsche Reichs-rwaltung wird auf dem Gelände der Deutschen Verkehrs-llung München 1925 eine Großfunkstation errichten. Die Antennen werden die Höhe von je 100 m haben. Die stärke beträgt 10 Kilowatt, die Reichweite kommt der von gleich. Die Darbietungen des Rundfunksenders werden mpfang mit Detektorapparat im Umkreis von 60—75 km, öhrenapparaten weit über die Grenzen Deutschlands mit Deutlichkeit zu vernehmen sein. Die Besucher der Deut-Verkehrsausstellung haben damit Gelegenheit, eine Groß-ation im Betriebe zu sehen.

Wiedersehensfeier der Kriegsteilnehmer 1914/1918 der chen Reichsbahn. Am 6. und 7. Juni d. J. findet in Anna-i. Erzgeb. die zweite Wiedersehensfeier der Kriegsteil-r 1914/18 der Deutschen Reichsbahn statt. Es werden wie gangenen Jahre Kameraden aus allen Teilen des Deutschen s erwartet. Anmeldungen werden sofort an Kamerad, -Insp. Hermsdorf, Dresden-Altst., Wienerstr. 4, erbeten, ch jede weitere Auskunft gern erteilt. Alle Kameraden, teilnehmer von Ost, West, Süd und Nord, werden einge-und sind herzlichst willkommen. Durch die Vereinigung am 4. Januar d. J. im Gebäude der Reichsbahndirektion en eine Ehrentafel für die gefallenen Eisenbahner enthüllt eweiht. Die Gedächtnis- und Weihrede hielt Reichsbahn-ionspräsident Dr. Mettig. Kränze wurden von allen sächs. uppen, Beamtenvertretungen, Reichswehr-Batl. durch Ver-ruppen niedergelegt.

Ein Denkmal für die im Weltkrieg gefallenen Eisenbahner. ptember d. J. wird vor dem Verkehrs- und Baumuseum rlin das Ehrenmal der toten Kämpfer vom Flügelrad ent-ein Werk des Bildhauers Professor Cauer, Charlotten-Über einen Rundsockel in Meterhöhe führen Stufen zu dorischen Säulengeviert, das die Erdkugel trägt. Unter-er Erdkugel schwebt das Flügelrad. Zwischen den Säulen die überlebensgroße Gestalt eines sterbenden Kriegers: r Rechten umklammert er sein zerbrochenes Schwert, mit inken die zerfetzte Fahne. Die Figur ist aus Bronze, chitektur aus Muschelkalkstein.

Österreich.

Die neue Großglockner-Hochalpenstraße. In der am 17. März ltenen Vollversammlung des Österreichischen Ingenieur-rchitektenvereins fand im Beisein zahlreicher beteiligter und in Anwesenheit des Bundesministers für Handel und hr Dr. Schürff ein Vortrag des Landesbaurats Ing. Wal-über den Plan der neuen Großglockner-Hochalpenstraße

h dieses Vorhaben soll eine neue Nordsüd-Straßenverbin-über die Hauptkette der Ostalpen geschaffen werden. Zwi-dem Radstädter Tauernpaß und dem Brennerpaß besteht upt kein fahrbarer Übergang. Trotz der scheinbar un-indlichen Schwierigkeiten besteht aber doch die Möglich-urch den Bau einer 27,3 km langen Gebirgsstraße zwischen enblut und Ferleiten unter Mitbenützung oft gut erhalte-erreste einer verfallenen Römerstraße eine Straßenverbin-über den Hauptkamm der Ostalpen herzustellen. Diese te Nordsüdverbindung über die Alpen, die für den Frem-kehr von der weittragenden Bedeutung wäre, überquert talpen in unmittelbarer Nähe des Großglockners (3798 m), nd des Pasterzengletschers. Diese Gebirgsstraße schafft den Ausbau der Straße über den Plöckenpaß einen einzig enden Straßenzug, der von den Niederungen der Donau in eritalienische Ebene, von Salzburg und München nach Ve-führt. Nach dem erläuterten Plan soll sie als Kraftwagen-gebaut werden. Ihre nutzbare Breite wird mindestens tragen, die Steigungen 10 % nicht überschreiten und die en Halbmesser in den Kehren werden mit mindestens 10 m gleichzeitiger Steigungsverringerung und Fahrbahnverbreitung angelegt werden. In gleicher Weise sollen auch die Zufahrtsstraßen in der Strecke Lienz bis Zell am See ausgebaut werden. Die Trassenführung im Gelände ist für eine Hochgebirgsstraße die denkbar günstigste und mit Ausnahme eines 255 m langen Tunnels sind keinerlei größere Kunstbauten erforderlich. Die im Zuge der Straße entstehenden Gasthöfe, Unterkunftshütten auf der Nordrampe werden elektrische Kraft aus dem Fuscher Bärenkraftwerk erhalten, auf der Südrampe solche durch eine eigene Kraftanlage. 16 km der Straße werden in Höhen zwischen 2000 und 2500 m liegen und am Nordausgang des Tunnels wird die Straße mit 2506 m ihren höchsten Punkt erreichen. Diese vierthöchste Alpenstraße Europas wird aber auch gleichzeitig eine Höhenstraße von einzigartigem Charakter sein, da sie zwischen dem Hochtor und dem Fuscher Törl 6 km lang in den höchsten Lagen verbleibt. Sie führt von Heiligenblut unter Benutzung der Glocknerhausstraße auf das Kasereck. Von hier führt eine 6 km lange Abzweigung bis zur Franz-Josefs-Höhe (2418 m) mit herrlichem Ausblick auf das Großglocknermassiv. Vom Kasereck erreicht sie den Südfuß des Hochtors, unterführt die Landesgrenze im Hochtortunnel, dessen Breite zwei Kraftfahrzeugen Raum gibt. Am Nordausgang dieses Tunnels wechselt das Bild vollständig: entlang schroffen Bergspitzen führt die Straße über das Mittertörl, an einem kleinen Alpensee vorüber zum Fuscher Törl, das in 2400 m Seehöhe überschritten wird. Von hier an senkt sich die Straße über herrlich gelegene Gasthofbauplätze am unteren Naßfeld und auf der Taubachhochalm, in dem 1250 m tiefer gelegenen Talboden nach Ferleiten.

Die Kosten des Ausbaues für den gesamten Straßenzug in einer Länge von 100 km, wovon 27,5 km auf Straßenbau entfallen, sind auf 4 Millionen Schilling geschätzt; die Kosten der neu zu erbauenden Hochgebirgsstraße allein auf 100 000 Schilling für das Kilometer. Bei Anstellung von 1000 Arbeitern während der für den Bau in Betracht kommenden Jahreszeit kann der ganze Bau in zwei Kalenderjahren durchgeführt werden. Die angestellten Erträgnisberechnungen ergeben, daß das durch einen Kredit zu beschaffende Baukapital nach Abzug aller Auslagen für Erhaltungskosten, Elementarereignisse u. a. m. bei zehnprozentiger Verzinsung in 15 Jahren aus Mauteinnahmen in bescheidener Höhe zurückgezahlt werden kann.

Anschließend an den Vortrag ergriff Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff das Wort. Er versicherte, daß die Bundesregierung dem Plan das größte Interesse entgegenbringe und seine Verwirklichung wärmstens begrüßen würde.

Ungarn.

— **3. Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Budapest.** Das fachliche Programm dieses in der Zeit vom 21.—25. Juni d. J. stattfindenden Kongresses wird umfassen: 1. Bahnen in Ungarn (Vortrag). Vortragender: Dipl.-Ing. Karl Tóbiás, Direktor der Budapesti Székesfövarosi Közlekedési R. T., Budapest. — 2. Die Wechselstromlokomotive System von Kando. Vortragender: Dipl.-Ing. László von Verebély, Staatsrat bei der Direktion der kgl. ungar. Staatsbahnen, Budapest. — 3. Reisegeschwindigkeiten: a) auf Straßenbahnen. Berichterstatter: Kai Norregaard, Direktor der Kobenhavns Sporveje, Kopenhagen. b) auf Lokal- und Überlandbahnen. Berichterstatter: Michael Menczer, technischer Oberrat, Budapest. — 4. Die Fortschritte beim Bau und Betrieb von Unterstationen, besonders bedienungsloser Art. Berichterstatter: Ing. Wilhelm von Châtel, technischer Direktor der Budapesti Székesfövarosi Közlekedési R. T., Budapest. — 5. Gleisbau und Gleisunterhaltung. Berichterstatter: Baurat Paul Goetz, Direktor i. R. der Großen Leipziger Straßenbahn, Leipzig. Hierzu Mitteilungen über elektrische Schienenschweißung. Berichterstatter: Dr.-Ing. Cornelius Miklósi, Direktor der Städtischen Straßenbahnen in Timisoara. — 6. Thermitschweißung freiliegender Vignolgleise. Berichterstatter: Max Schwab, Generaldirektor der Rheinischen Bahngesellschaft, Düsseldorf. — 7. Richtlinien für den Bau und Antrieb neuzeitlicher Straßenbahnwagen. Berichterstatter: Wilhelm Pforr, Direktor der Berliner Straßenbahn-Betriebs-G. m. b. H., Berlin. Hierzu Mitteilungen über die Bauart und die Betriebsergebnisse des Albrecht-Krupp-Wagens. Berichterstatter: Kreisbaurat Dipl.-Ing. Paul Müller, Gerthe. — 8. Elektrische Überlandbahnen, einschließlich der Frage der Sicherheitsvorrichtungen unbewachter Niveaukreuzungen. Berichterstatter: W. J. Burgersdijk, Direktor der Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij, Haarlem. — 9. Die Verwendung von Motorwagen mit Verbrennungsmotoren auf Lokalbahnen (Überlandbahnen) und von Autofahrzeugen auf Schienen. Berichterstatter: Regierungsoberrat Ing. Endre von Sármezey, Generaldirektor, Budapest. Ing. A. J. Kuiper, Direktor der Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, Rotterdam. Ing. K. A. Pallin, Betriebsdirektor der Nordmark-Klarälvens Järnvägar, Hagfors. — 10. Ersparnismaßnahmen verschiedener Art im Betriebe der deutschen Privat- und Kleinbahnen. Be-

richterstatter: Regierungs- und Baurat Fleck, Direktor der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft A.-G., Berlin. — 11. Über den gegenwärtigen Stand und die Fortschritte im Automobilbau und -betrieb: a) im innenstädtischen Verkehr. Berichterstatter: Regierungsrat Dipl.-Ing. Quarg, Direktor der Allgemeinen Berliner Omnibus A.-G., Berlin. b) im Überlandverkehr. Berichterstatter: Hohl, leitender Ingenieur des Kraftwagendienstes der eidgenössischen Oberpostdirektion, Bern. — 12. Das Verhältnis des Autobus zur Straßenbahn. Berichterstatter: Regierungsbaumeister a. D. Wilhelm Stein, Direktor der Hamburger Hochbahn A.-G., Hamburg.

Niederlande.

— **Sommerzeit.** Der Antrag der Regierung, die Sommerzeit abzuschaffen, hatte einen heftigen Kampf für und wider die neue Zeitregelung hervorgerufen. Während das platte Land — wie auch anderwärts — der Sommerzeit durchaus abhold ist, sind die Bewohner der großen Städte vielfach ihr günstig gesinnt. In Holland liegen nun die Verhältnisse insofern anders als in den anderen westlichen Staaten, weil Holland seine eigene Zeit hat, die nach dem Meridian von Amterdam (40 Min. nach M. E. Z.) geregelt ist, während Belgien und Frankreich nach Westeuropäischer Zeit rechnen. Nachdem inzwischen die erste Kammer den von der zweiten Kammer angenommenen Gesetzentwurf für die Abschaffung der Sommerzeit mit 31 : 17 Stimmen abgelehnt hat, bleibt die Sommerzeit auch für 1925 bestehen. Es ist nunmehr der Antrag gestellt worden, im Sommer die Mitteleuropäische Zeit und im Winter die Westeuropäische Zeit einzuführen; dann fiele die Amsterdamer Zeit (40 Min. nach M. E. Z.) ganz fort.

— **Almelo-Salzbergener Eisenbahn.** Die kürzlich in Almelo abgehaltene außerordentliche Generalversammlung beschloß, die auf holländischem Gebiet liegende Teilstrecke von Almelo bis zur deutschen Grenze bei Oldenzaal für 1 875 000 fl. an die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft zu verkaufen. Die deutsche Teilstrecke geht bekanntlich in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über.

— **Kleinbahn Breskens-Maldeghem.** Die niederländisch-belgischen Verhandlungen über die Durchführung der Bahn Breskens (gegenüber Vlissingen)-Eede nach Maldeghem an der Strecke Brugge-Eecloo haben zu einem Einverständnis geführt. Man hofft, die neue Linie bald in Betrieb nehmen zu können.

Die Strecke Breskens-Groede-Cadzand der Kleinbahngesellschaft Breskens-Maldeghem wird Ende April in Betrieb genommen.

— **Neue Güterwagen der Niederländischen Eisenbahnen.** Eine größere Anzahl 10-t-Wagen ist ausgemustert worden; sie sollen durch neue 15-t-Wagen ersetzt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Erstellung einer einheitlichen Internationalen Güterklassifikation** schreibt der Allg. Tarif-Anz. (Wien): Der Gedanke, den internationalen Verkehr der mitteleuropäischen Staaten untereinander durch die Aufstellung einer einheitlichen Güterklassifikation zu erleichtern und dem Durcheinander der europäischen Klassifikationen durch Vereinheitlichung der formellen Grundlagen der Tarifbildung zu begegnen, ist nach dem Kriege zum ersten Male auf der internationalen Konferenz von Portorose im November 1921 aufgetaucht. Die Konferenz erkannte es „als höchst wünschenswert an, daß zur Erleichterung der Einführung zwischenstaatlicher Gütertarife und ohne Einschränkung der Tarifhoheit“ eine einheitliche Güterklassifikation erstellt, ein gemeinsames Tarifschema der Güter sowie einheitliche allgemeine Tarifbestimmungen geschaffen werden. In der Tat haben sich bereits im Juli 1922 einige mitteleuropäische Eisenbahnverwaltungen, und zwar jene Österreichs, der Tschechoslowakei, Südslawiens, Deutschlands und Italiens in Würzburg mit der Frage der Unifizierung der Tarifsysteme befaßt, wobei eine Reihe anerkennenswerter Vorschläge, insbesondere hinsichtlich Beseitigung der nach der Verpackungsart differenzierten Tarifierungen und Vereinheitlichung der in den internen Klassifikationen festgesetzten, für die Tarifierung maßgebenden Maße und Gewichte, z. B. für Glaswaren, Fässer, Hölzer u. dgl. mehr, gemacht wurden. Diese und ähnliche lobenswerten Anträge blieben indessen unausgeführt, da die beteiligten Eisenbahnverwaltungen in der Folge mit dringenderen Arbeiten befaßt waren. So blieb das begonnene Werk unterbrochen, bis die „Union Internationale des Chemins de fer“ (U. I. C.) den gesamten Fragenkomplex wieder aufgriff und einen Unterausschuß mit der Aufgabe betraute, Mittel und Wege zu finden, um die langjährige Frage der Herstellung eines einheitlichen Tarifsystemes e Lösung zuzuführen.

Die erste Konferenz dieses Unterausschusses fand am 9. 10. Dezember 1924 in München statt; das Referat hatte schweizerischen Bundesbahnen übernommen. Es braucht k erst gesagt zu werden, daß der Gedanke einer einheitliche rifierung angesichts der enormen Schwierigkeiten, die sich den mehr denn je zersplitterten Tarifsystemen der europäis Bahnen der Verwirklichung entgegenstellten, sofort falle lassen werden mußte und die Konferenz schon in ihrer er Sitzung den Beschluß faßte, ihre Arbeit auf die Schaffung e einheitlichen Nomenklatur — ohne Rücksicht auf die Klassif tion (Tarifierung) der in die einzelnen Posten fallenden G — zu beschränken. Der hierzu berufene Unterausschuß de I. C. hat sich für die Ausarbeitung einer einheitlichen No klatur auf Grundlage der französischen allgem internen Güterklassifikation ausgesprochen und die beteiligten Verwaltungen mit dem Ersuchen herangetr bis spätestens 1. Mai d. J. eine Übersicht herzustellen, die 4 Spalten, wie folgt, bestehen soll: a) Benennung der Gü der allgemeinen französischen Güterklassifikation (G. K.); b) sprechende Bezeichnung in der eigenen internen Klassifika c) französische Übersetzung derjenigen eigenen Benennu die mit dem Texte der französischen G. K. nicht übereinstimm d) französische Übersetzung derjenigen Artikel, die wohl in eigenen, jedoch nicht in der französischen G. K. vorkomm

Dieser Vergleich soll bis zum bezeichneten Termin zun für alle Güter des Buchstabens „B“ der französischen G. K. d geführt werden.

Es handelt sich vorläufig um eine einleitende Arbeit, in d Verlauf jede Verwaltung Anlaß und Gelegenheit nehmen den übrigen Verwaltungen bekanntzugeben, welche Schwi keiten sie bei der bezeichneten Aufstellung begegnet ist, un Mittel vorzuschlagen, womit derlei Schwierigkeiten am be überwunden werden könnten.

Der auf der Münchener Konferenz von den tschechoslow schen Vertretern gestellte Antrag, die Nomenklatur in Teilen, den ersten für die Länder des westlichen Europa, zweiten für die Länder des mittleren und nördlichen, den dr für die Länder des östlichen Europa aufzustellen, wurde von Konferenz abgelehnt, auch der Vorschlag auf Verschmel der deutschen und französischen Nomenklatur nicht einge besprochen. Hingegen wurde der Beschluß gefaßt, die ein liche einzige Nomenklatur in allen notwendig befundenen S chen zu veröffentlichen; jedes Land sollte jedoch befugt in die erste Spalte der Nomenklatur seine eigene Sprache setzen.

Es wird vielleicht zu prüfen sein, ob die einheitliche No klatur nicht aus Zweckmäßigkeitsgründen und aus Gründ Ersparung bloß zweisprachig (Staatssprache und franzö in Staaten mit bedeutenden anderssprachigen Minoritäten sprachig (Staatssprache, Sprache der Minorität und französis somit inhaltlich gleich, sprachlich verschieden für jeden beteiligten Staaten abzufassen sein wird, anstatt diese in materiell und formell gleichen Ausgabe in allen in Frage menden Sprachen für sämtliche beteiligten Staaten einhei aufzulegen.

— **Bahnhofsfrage in Stockholm; Bau der Årstabrücke.** die mit der Stockholmer Bahnhofsfrage zusammenhangenden hältnisse ist im Jahrg. 1924, S. 230 d. Ztg. eingehend beri Die schwedische Eisenbahndirektion hat nunmehr von acht gereichten Angeboten für die Gründungsarbeiten der verein Eisenbahn- und Straßenbrücken über die Årsta-Inseln, die die neue Einführung der westlichen Stammbahn über Ham byleden erforderlich ist, dasjenige der A.-G. Fundament in S holm, einer schwedischen Tochtergesellschaft einer deuts Firma, angenommen. Die Herstellungskosten sind laut Ve auf 1 688 000 Kr. vereinbart. Die Arbeiten sollen am 1. Okt 1926 fertig sein. Die Betonarbeiten, die teilweise gleichzeit mit der Gründung erfolgen können, sollen im Sommer an Unternehmung vergeben werden. Die Angebote auf die E bauten sollen dann später einverlangt werden.

Die Gründungsarbeiten sollen so schnell als möglich bego werden. Die Brücke soll auf 11 Pfeilern mit einem wagerec Querschnitt 14 × 15 m ruhen. Man wird bei der Erbauung 7 Pfeiler, die in die größte Tiefe — ungefähr 20 m — einge werden sollen, ein neues Verfahren anwenden, ein Druck verfahren, das eine Reihe besonderer Einrichtungen, eine k pressoranlage mit zugehöriger maschineller Ausrüstung usw fordert. Weitere Einrichtungen muß man mit Brückengerü und Prahmkoppel treffen. Vier Pfeiler, die in geringere eingestellt werden, sollen auf gewöhnliche Weise in off Schacht zwischen Fangdämmen oder Spundwänden erbaut w

— **Von einer Lawine verschüttet.** Nach einer Meldung Moskau wurde bei Irkutsk ein Zug von einer Lawine schüttet. Wie die B. B. Ztg. berichtet, wurden bisher Tote und 30 Verwundete geborgen.

n Abbau der tschechoslowakischen Eisenbahnbedienste- › im Gesetz Nr. 286 der Sammlung vorgesehene Herab- der Zahl der Staatsbeamten und Staatsbediensteten in echoslowakei hatte, insoweit sie sich auf die Eisenbahn den freiwilligen Austritt der Bediensteten be- r dessen Anmeldung die Frist am 31. März abgelaufen t den gewünschten Erfolg. Von den mehr als 170 000 nbediensteten aller Kategorien haben sich bis zum ge- Tage nur 2250 Bedienstete, also etwas mehr als 1 %, eiwilligen Dienstaustritt gemeldet. Bezeichnender- t die größte Zahl von Anmeldungen bei jenen Staats- ktionen erfolgt, deren Bereich überwiegend im deut- prachgebiet gelegen ist und die verhältnismäßig die deutschen Bediensteten haben, d. i. bei den Staatsbahn- en Prag-Nord und Königgrätz. Die wenigsten Meldungen willigen Austritt liefen bei den Staatsbahndirektionen und Kaschau ein. Da nach dem Gesetz das Personal n um 10 % abgebaut werden soll, müßten daher noch %, d. s. 16 000 Eisenbahnbedienstete, zwangsweise werden.

rafttreten der tschechoslowakischen Durchgangsbestim- im polnisch-österreichischen Güterverkehr. Weil der auf ünstigung beruhende Handelsvertrag zwischen Polen Tschechoslowakei, dessen wesentlichen Bestandteil das nabkommen bildet, gegen den 20. d. M. von den Re- vertretern der beiden Staaten unterfertigt wird und mit aterfertigung sofort in Kraft tritt, haben die beteiligten beschlossen, die vereinbarten Frachtkürzungen bereits ai eintreten zu lassen. Zu diesem Zwecke werden die mäßigungen, die im genannten polnisch-österreichischen auf den tschechoslowakischen Durchgangsstrecken ge- erden, im Wege von Kundmachungen noch vor dem ge- Termin veröffentlicht.

echoslowakische Durchgangsbegünstigung für Leder- el. Das Eisenbahnministerium in Prag hat für Lederl- el aus der Pos. 0—10—e der Güterklassifikation der lowakischen Staatsbahnen aus allen Stationen der ecken nach den deutsch-tschechoslowakischen Grenz- n Bodenbach, Eger und Tetschen die niedrigen ze des Spezialtarifes 3 statt der bisher gültigen Fracht- Klasse C bewilligt. Die Frachtzahlung hat mindestens 0 kg zu erfolgen und die Sendungen müssen in das d ausgeführt werden. Diese Begünstigung gilt bis 31. Dezember 1925.

istisches über Eisenbahn-Aktiengesellschaften. Das e Staatsamt veröffentlicht in seinen Mitteilungen, s erstemal genauere amtliche Angaben der in Böhmen, nd Schlesien gelegenen Aktienbahnen, und zwar sowohl t- als auch der Lokalbahnen. Diese Angaben beziehen das Jahr 1923. Gegenstand der Untersuchung waren zwei Hauptbahnen: Die Kaschau-Oderberger und u-Friedländer Bahn. Außer diesen beiden Bahnen be- m Jahre 1923 als Aktiengesellschaften die Buschteh- nd die Außig-Teplitzer Eisenbahn, welche aber vom 3 an verstaatlicht sind. Das gezeichnete Aktienkapital n erstgenannten Bahnen betrug bei der Kaschau-Oder- ahn 45 282 000 Kc, bei der Ostrau-Friedländer Bahn Kc und wurde in ganzen Stammaktien zurückgezahlt. Aktienlokalbahnen hatten die im Staatsbetrieb be- Bahnen ein Aktienkapital von 83 396 000 Kc, wovon Kc auf Stammaktien, 17 379 400 Kc auf Prioritäts- tfielen; die durch das Land oder durch den Staat ga- Bahnen verfügten über ein Aktienkapital von Kc, die nichtgarantierten über ein solches von Kc. Bei den garantierten Bahnen betrug die Landes- 142 007 467 Kc, die Staatsgarantie 124 335 047 Kc. Die m eigenen Betrieb hatten eine Aktiensicherheit von Kc, hiervon entfielen auf Stammaktien 8 195 900 Kc, itätsaktien 612 000 Kc; die Aktiven und Passiven, die und Gewinne sowie die Betriebs- und finanziellen Er- der Aktienlokalbahnen sind im einzelnen angeführt.

Kohlenindustrie in der tschechoslowakischen Republik. tar d. J. wurde in 121 Betrieben Steinkohle gefördert, 309 Arbeiter beschäftigt waren. Braunkohle wurde in eben gefördert, die 41 890 Arbeiter angestellt hatten. kohlenkoks wurden 147 845 t, an Steinkohlenbriketts ergestellt, an Steinkohle 1 048 494 t und an Braun- 9 396 t gefördert. Der Verbrauch hat sich gegen De- 24 verringert, so daß die einzelnen Kohlengebiete ihre derung einschränkten. Aus der tschechoslowakischen wurden im Berichtsmonat im ganzen 125 315 t Stein- 62 t Braunkohle ausgeführt. Die Einfuhr umfaßte Stein- und 1894 t Braunkohle.

— **Deutsch-österreichischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchzug durch die Tschechoslowakei.** Mit Gültigkeit vom 1. d. M. wurden für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern einschließlich lebenden Tieren und Leichen sowie von Kohle, aus Stationen der Saar- und Reichsbahnen nach Österreich im Durchzug durch die Tschechoslowakei besondere Bestimmungen festgesetzt. Als Rechtsgrundlage des Frachtvertrages in diesem Verkehr gilt das Internationale (Berner) Übereinkommen mit allen Nachträgen und einheitlichen Zusatzbestimmungen. Der Absender muß im Frachtbrief die deutsch-tschechoslowakische und tschechoslowakisch-österreichische Grenzübergangsstation angeben. Bei Eilsendungen, deren Beförderung besonders schnell erfolgen soll, ist in den Frachtbrief der Vermerk aufzunehmen: „Beschleunigtes Eilgut“. Es ist unzulässig, daß die Sendungen nur auf einer Teilstrecke als „Eilgut“ oder „beschleunigtes Eilgut“ befördert werden. Die Frachtberechnung wird nach der Beförderungsstrecke und den einschlägigen Lokalgütertarifen vorgenommen. Maßgebend sind die Tarife, die am Tage des Überganges von einer Bahn auf die andere in Geltung sind. Nachnahmen und das Lieferungsinteresse sind nur in der Währung des Versandlandes zugelassen. Besondere Bestimmungen gelten für Privat- und Kesselwagen.

— **Die tschechoslowakische Schiffahrt auf der Donau im Jahre 1924.** Das Eiserne Tor an der unteren Donau passierten im Vorjahr 197 Fahrzeuge unter tschechoslowakischer Flagge mit 464 921 Zentner Güter. Stromabwärts wurden 203 369 Zentner auf 62 Fahrzeugen, stromaufwärts 261 552 Zentner auf 81 Fahrzeugen befördert. Der Güterverkehr hat sich von 339 814 Ztr. im Jahre 1923 auf 464 921 Zentner im Vorjahr gesteigert.

— **Die Überführung der Kaschau-Oderberger Bahn in das Eigentum des tschechoslowakischen Staates** wird, wie die tschechischen Blätter erfahren, in der Weise erfolgen, daß die Regierung sämtliche Aktien aufkaufen wird. Das Aktienkapital beträgt 22 641 000 Silbergulden und ist auf 113 205 Aktien zu 200 Gulden Nennwert aufgeteilt. Der Staat bietet einen Umtausch dieser Aktien gegen neue Stücke an, die auf 400 Kc. Nennwert lauten, und die nach dem ursprünglichen Plan verlosbar und spätestens im Jahre 1966 rückzahlbar sind. Die Durchführung dieses Geschäfts wird durch die Banken erfolgen. Die österreichische Bodenkreditanstalt, das patronisierende Institut dieser Bahn, soll mit diesem Vorgehen einverstanden sein.

— **Ausbau des griechischen Eisenbahnnetzes.** Wie Havas aus Athen berichtet, hat eine belgische Gruppe dem griechischen Eisenbahnministerium den Vorschlag auf Ausbau und Weiterführung verschiedener Eisenbahnlinien in einer Gesamtlänge von 350 km gemacht. Die Gruppe, an deren Spitze die belgische Nationalbank steht, bietet den Griechen einen Vorschuß von 20 Mill. Dollar an, für die die auszuführenden Arbeiten und die Einnahmen aus den Eisenbahnen verpfändet würden.

— **3000. Lokomotive der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.** Nach Mitteilung der Schweiz. Bauztg. ist in den Werkstätten der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur die 3000. Lokomotive fertiggestellt worden, eine gemischte Reibungs- und Zahnradlokomotive nach der Bauart Winterthur für die mit Abtscher Zahnstange ausgerüstete Nilgiribahn in Süd-Indien. Zufälligerweise fällt diese Lokomotive in dasjenige Fabrikationsgebiet, das von der Schweizerischen Lokomotivfabrik in langjähriger Entwicklung zu einer Spezialität ausgebildet worden ist. Von dieser Zahnradlokomotive („X-Class“ der Nilgiribahn) sind schon zu Beginn des Weltkrieges und dann nach Kriegsende im ganzen zehn Stück gebaut und abgeliefert worden.

— **Zu erwartender Reiseverkehr aus Amerika.** Nach einer Mitteilung der „Neuen Züricher Zeitung“ laufen im Reisebüro der Schweizerischen Bundesbahnen in New York täglich zwischen 200—250 Anmeldungen für Reisen nach der Schweiz ein, so daß mit einem großen Strom amerikanischer Reisender für die Sommersaison gerechnet werden kann. Ein Teil dieser Reisenden wird zweifellos bei dieser Gelegenheit auch Deutschland aufsuchen wollen.

— **Die internationale Wirtschaftskonferenz in Rom.** Zu der interparlamentarischen Wirtschaftskonferenz waren am 17. d. M. bereits 37 Delegationen, bestehend aus 260 Delegierten, eingetroffen. Schon tags vorher hatten Vorbesprechungen der Delegationen unter sich stattgefunden, um zu den einzelnen Fragen vorher Stellung zu nehmen. Die Engländer tagten für sich, die Italiener und Franzosen tagten zusammen, um Verkehrsfragen zu erörtern. Dabei sprach der frühere französische Minister für öffentliche Arbeiten Le Trocquer über den Tunnel unter dem Kanal, der England mit Europa verbinden soll. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß der ideale Grund-

stein dazu jetzt in Rom gelegt werde. Dieser Tunnel müßte 78 km lang sein, 95 m unter dem Meeresspiegel geführt werden und aus zwei Galerien bestehen. Die Baukosten würden sich sicher mit 5 bis 6 % verzinsen. Es bestünden auch keinerlei militärische Bedenken dagegen, da der Tunnel jederzeit durch Wasser oder Vergasung außer Betrieb gesetzt werden könnte. In Frankreich sei man allgemein von der Notwendigkeit dieses Baues überzeugt. Dann beschäftigte man sich mit der italienisch-französischen Eisenbahnlinie Oulx-Briançon. Alle Redner stimmten darin überein, daß das Werk im Interesse beider Länder bald in Angriff genommen werden müsse.

— **Der französische Außenhandel 1924.** Nach einem Bericht der Frankf. Ztg. wurde der Wiederaufbau der französischen Wirtschaft im abgelaufenen Jahre fortgesetzt und es konnten nicht unerhebliche Fortschritte erreicht werden. Auch die Umsätze im Außenhandel konnten bedeutend gesteigert werden. Es betrug im Jahre 1924 die Einfuhr 56 492 000 t im Werte von 40 132 000 000 Papierfranken, gegen 54 864 000 t im Werte von 32 689 000 000 Fr. im Jahre 1923, während sich die Ausfuhr im Jahre 1924 auf 29 386 000 t im Werte von 41 454 000 000 Fr. und im Jahre 1923 auf 24 901 000 t im Werte von 30 433 000 000 Fr. stellte.

Der Warenaustausch Frankreichs mit dem Auslande weist also dem Werte nach im Jahre 1924 eine Zunahme im Vergleich mit dem Vorjahre auf. Die erhebliche Wertzunahme ist aber zum Teil auf die Steigerung der Preise in Papierfranken zurückzuführen und kann daher keineswegs als sicheres Zeichen einer tatsächlichen Erhöhung der Umsätze angesehen werden. Die Handelsbilanz für 1924 konnte mit einem Ausfuhrüberschuß von 1322 Millionen Franken abgeschlossen werden. Davon entfallen freilich 1234 Millionen Franken auf den Handel mit den eigenen Kolonien und Schutzgebieten und nur 88 Mill. Franken auf den Handel mit dem eigentlichen Auslande.

Vergleicht man die Gestaltung des Außenhandels in den einzelnen Monaten des Jahres 1924 mit der Entwicklung der Devisenkurse und des Großhandelsindex, so ergibt sich, daß die günstigen Ergebnisse des französischen Außenhandels in erster Linie durch die Entwicklung des Frankenkurses verursacht gewesen sind. Der in den Monaten von Februar bis Mai erzielte Ausfuhrüberschuß kann als Folge des Frankenkurses zum Jahresbeginn und der sich daran anschließenden geschäftlichen Konjunktur betrachtet werden. Der zweite Abschnitt der Ausfuhrüberschüsse, der von September bis November dauerte, findet seinen Hauptgrund in dem Anziehen der Devisenkurse in der zweiten Jahreshälfte. Diese in einer Zeit verhältnismäßig unbedeutender Kursschwankungen erzielte Steigerung der Ausfuhr ist zum Teil durch die Zunahme der Warensendungen nach Deutschland hervorgerufen worden; das für den 10. Januar erwartete Außerkrafttreten der französischen Zollprivilege hat in hohem Maße zur Steigerung des französisch-deutschen Handels beigetragen, da die deutschen Verbraucher bestrebt gewesen sind, ihren Bedarf an französischen Waren rechtzeitig zu decken.

Deutschland steht unter den Abnehmern französischer Waren an dritter, unter den Lieferanten Frankreichs an vierter Stelle. Die Entwicklung des deutsch-französischen Warenaustausches in den letzten drei Jahren zeigt folgende Tabelle:

(in Millionen Franken)	1924	1923	1922
Französische Einfuhr aus Deutschland . . .	2 015	1 051	1 298
„ Ausfuhr nach Deutschland . .	3 773	1 081	1 970
Ausfuhrüberschuß zugunsten Frankreichs .	1 758	30	672

Aus dieser Tabelle geht hervor, daß im Jahre 1924 der Ausfuhrüberschuß zugunsten Frankreichs sich auf 1758 Mill. Franken belief. In Wirklichkeit aber ist das Ergebnis für Deutschland noch ungünstiger gewesen, da in der deutschen Ausfuhr nach Frankreich für 1062 Mill. Franken Kohle und Koks und für 135 Mill. Franken chemischer Erzeugnisse enthalten sind, die zur Befriedigung der französischen Reparationsforderungen gesandt worden sind und für die Deutschland keinerlei Gegenwert erhalten hat.

— **Mit der Orléansbahn nach Nordafrika.** Infolge von neuen Abmachungen zwischen den beteiligten Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften sind die Verkehrsmöglichkeiten zwischen Frankreich und Marokko über Spanien neuerdings erheblich verbessert worden, sowohl was die Schnelligkeit als was die Bequemlichkeit der Beförderung anbelangt. Die Reisenden, die um 10 Uhr abends mit dem Süd-Expreß von Paris (Quai d'Orsay) abfahren, können in Madrid in einem dreimal die Woche verkehrenden Schnellzug nach Algeciras übergehen, mit dem sie am nächsten Tag um 12 Uhr dort eintreffen. Dort finden sie Anschluß nach Tanger und nach Casablanca, nach dem erstgenannten Ziel täglich, nach dem letztgenannten einmal in der Woche, und zwar Dienstags. Die Reise nach Tanger [illegible] noch nicht zwei Tage, nach Casablanca noch nicht drei [illegible] bei letzterer nimmt die Seefahrt nur 14 Stunden in Ans[illegible] Wer auch vor dieser kurzen Seereise zurückscheut, ka[illegible] vier Tagen der Woche mit dem Kraftwagen von Tanger [illegible] Rabat nach Casablanca fahren. Reisende, die den er[illegible] Fahrpreis für den Luxuszug nicht aufwenden wollen, k[illegible] einen Schnellzug mit allen drei Klassen benutzen, der um [illegible] 50 Min. vorm. aus Paris abfährt, müssen also rd. 12 St[illegible] länger unterwegs bleiben.

Nach Algier und Oran kann man von Paris ebenfall[illegible] durchgehenden Fahrkarten über Port-Vendres mit einem [illegible] zug mit Schlafwagen reisen. Die Überfahrt von dort i[illegible] kürzest mögliche und führt durch Gewässer, in denen di[illegible] senden unter den Unbilden einer Seefahrt am wenigsten zu [illegible] haben. Es werden einfache Fahrkarten mit 14tägiger ([illegible] keit und Rückfahrkarten mit 20- und 90tägiger Gültigkei[illegible] gegeben, auf die auch das Gepäck bis ans Ziel aufgegeben [illegible] kann.

— **Schweres Eisenbahnunglück in Spanien.** In der Nac[illegible] 9. zum 10. d. M. hat sich auf der elektrisch betriebenen S[illegible] Sarria-Bonanova, in der Nähe von Barcelona, ein schweres [illegible] bahnunglück ereignet. Der Triebwagen des Zuges, der mi[illegible] 180 Ausflüglern besetzt war, entgleiste an einer scharfen [illegible] Der entgleiste Wagen fuhr eine Strecke neben den Schien[illegible] Schließlich wurden auch die anderen Wagen zum Entgleis[illegible] bracht und der Zug stürzte gegen eine Tunnelwand. Bi[illegible] 10. d. M. wurden 26 Leichen geborgen. 125 Reisende si[illegible] letzt, darunter mehrere sehr schwer. Unter den Verletzt[illegible] finden sich zahlreiche Kinder. Man befürchtet, daß noch [illegible] Personen ihren Verletzungen erliegen werden. Von den [illegible] konnten nur sechs erkannt werden, die übrigen 20 sin[illegible] kommen verkohlt. Das Unglück nahm einen so großen U[illegible] an, weil der elektrische Zug im Augenblick des Unglüc[illegible] geblich mit einer Geschwindigkeit von 110 km fuhr, u[illegible] Wagen vollkommen verbrannten.

— **Geplante Bahnbauten in Spanien.** Die erste Aufga[illegible] ein neuer spanischer Minister der öffentlichen Arbeiten au[illegible] ist stets ein Plan für den Ausbau des Eisenbahnnetzes, u[illegible] die jetzige Regierung, die kürzlich ihr Amt angetreten [illegible] von diesem Gebrauch nicht abgewichen. Die Neubauab[illegible] des Eisenbahnrats hat Planungen aufgestellt, die, eine [illegible] Neben-, Stich- und Verbindungsstrecken betreffend, etwa [illegible] Kilometer Gleis umfassen. Die Planungen sollen veröff[illegible] und der allgemeinen Erörterung unterworfen werden[illegible] Strecken, deren Bau vorgeschlagen wird, bedeuten nichts [illegible] es sind meist solche, deren Bau schon seit 30 Jahren [illegible] worden ist; so wenig es aber in der Vergangenheit mögli[illegible] die nötigen Mittel aufzubringen, so wenig wird das bei d[illegible] schaftlichen Lage Spaniens in der nächsten Zukunft mögli[illegible] Der einzige Erfolg der jetzt unternommenen Vorarbeite[illegible] also der sein, daß beim Ministerium neue Berge von Ak[illegible] gängen anwachsen.

— **Fährverkehr Zeebrügge-Harwich.** Die Einrichtung eine[illegible] verkehrs für Güterwagen zwischen Belgien und England w[illegible] vom bisherigen so stark abweichende Neuerung, daß man [illegible] spannt sein konnte, was für einen Erfolg sie haben würd[illegible] Zahlen über den Verkehr der ersten 8 Monate, die die Fähr[illegible] schaft jetzt veröffentlicht, bieten ein ganz interessantes B[illegible] seiner Entwicklung, lassen aber leider nicht erkennen, [illegible] welchem Grad die Fähren ausgenutzt werden und ob de[illegible] verkehr Überschüsse bringt oder etwa Zuschüsse erford[illegible]

Der Fährverkehr wurde am 25. April 1924 eröffnet. [illegible] dann in den wenigen verbleibenden Tagen des [illegible] Güter im Gewicht von 1039 t übergeführt wurden, währ[illegible] Zahlen für Mai und Juni nur 452 t und 768 t sind, so ze[illegible] deutlich, daß für die Eröffnung eine Anzahl Sendungen[illegible] bereitgestellt waren. Die Monate Juli, August, Se[illegible] brachten dann 3943 t, 6389 t und 5080 t, vermutlich O[illegible] Italien, Gemüse aus Belgien u. dgl. Im Oktober und N[illegible] ging der Verkehr wieder auf 4014 t und 3047 t zurück, [illegible] Vermutung bestätigt, daß die Hochflut der vorhergehen[illegible] nate auf den Verkehr mit frischem Obst und Gemüse zu[illegible] führen war. Im ganzen beförderte die Fähre vom 25. A[illegible] Ende November 24 732 t, also im täglichen Durchschnit[illegible] über zehn Wagenladungen zu 10 t. Selbst wenn die Fä[illegible] etwa zwei- oder dreimal die Woche verkehrt wäre, un[illegible] wenn man berücksichtigt, daß der Verkehr erst in der En[illegible] lung begriffen und dazu immer Zeit nötig ist, ist das nic[illegible] und es scheint fraglich, ob sich für diesen Verkehr sol[illegible] lagen, wie sie für die Fähre zu schaffen waren, lohne[illegible] Hauptanteil des Fährguts rührte aus Belgien her: 16 939 [illegible] folgt Italien mit 4428 t. Die anderen Länder, Holland m[illegible] Frankreich mit 789 t, die Schweiz mit 387 t und Luxemb[illegible] 116 t bleiben dahinter weit zurück. Der Fährverkehr v[illegible]

nach dem Festlande war sehr schwach; er betrug in der ...chtszeit nur 766 t; seine Verteilung auf die acht Monate war ... so, daß eine Steigerung zu erwarten ist.

Rennverkehr in England. Das „Grand National", das erste ...gnis einer jeden Rennzeit, das in Aintree bei Liverpool aus...agen wird, hat auch in diesem Jahre wieder hohe Anforde...en an die englischen Eisenbahnen gestellt. Auf allen in ...rpool einmündenden Strecken verkehrten Rennsonderzüge, ...zum Teil durchgehend nach Aintree geleitet werden. Die ...preise waren bei einigen von ihnen so gestellt, daß sie ...stück — lunch — auf der Hinfahrt und die Hauptmahlzeit ...inner — auf der Rückfahrt einbegriffen. Die London, Mid... und Schottische Eisenbahn hat z. B. 2500 vereinigte „Fahr-... Tischkarten" ausgegeben; sie hatte 70 bis 80 Speisewagen ...etriebe für den Rennverkehr. Außer den Inhabern der zur ...nahme an den Mahlzeiten berechtigenden Fahrkarten be...gte sie in diesen Speisewagen des Rennverkehrs noch 6500 ...ere Fahr- und Tischgäste. Bei der London- und Nordostbahn ... der Verkehr entsprechend stark. Von ihrem Bahnhof ...lebone in London wurden allein drei Sonderzüge 1. Klasse ...twa 1000 Fahrgästen nach Aintree abgefertigt.

Fahrpreisermäßigungen im Londoner Schnellbahnverkehr. ... den Verkehrsbezirk, der im Norden von Hendon, Highgate ... Finsbury Park, im Süden von Clapham Common, im Osten ... Liverpool Street und Mansion House, im Westen von Ham...mith begrenzt wird, sind die Fahrpreise der Londoner Unter...dbahnen neuerdings so geregelt worden, daß keine Fahrt, ...hviel ob sie durchgehend oder mit Umsteigen ausgeführt ..., mehr als sechs Pence kostet. — Auf der Metropolitan...bahn sind neuerdings Wochenkarten 3. Klasse eingeführt ...en, die vom Sonntag bis einschl. Sonnabend gelten. Sie kosten ..., mit Baker Street als Ziel, auf die näheren Entfernungen ...illing bis 2 Shilling 9 Pence; auf weitere Entfernung steigt ...Preis bis 4 Shilling 6 Pence. Während andere Dauerkarten ... einem besonderen Vordruck angefordert werden müssen, ...en die Monatskarten ohne Förmlichkeiten an den Fahr...nschaltern ausgegeben.

Fremde Erdteile.

Aus Niederländisch-Indien. Für 1926 ist der Bau einiger ...r Bahnen in Aussicht genommen, von denen man annimmt, ... sie der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse auf ... und Sumatra entgegenkommen. Zunächst sollen auf Java ...ut werden die Strecken von Tanggerang nach der Bantam-... Grenze, in der Richtung Serang, von Buitenzorg nach ...boengan und von Loemadjang nach Kentjing. Weiter sollen ...üdsumatra zur besseren Aufschließung der Reisfelder im ...oongdistrikt zwei Zweiglinien von je 25 km Länge von Ke...t aus gebaut werden. — Der Bau von Kleinbahnen in ...ang (Java) ist auf Veranlassung der Staatsbahnen, die ... unzulässigen Wettbewerb fürchteten, eingestellt worden. ...uf Celebes ist einstweilen mit einer Verlängerung der ein...r hier bestehenden Linie (Takalar-Makassar) nach Paré ... wohl nicht zu denken, dagegen wird jetzt der Bau einer ... von Paré Paré nach Singkang eifrig erwogen, die zwar ...er Stammlinie nicht in Verbindung stehen, aber ein Gebiet ...schneiden würde, das durch Reis-, Kopra- und Tabakkultur ... der geringen Bevölkerungsdichte vielleicht genügend ...ten aufbringt.

Verkauf einer kanadischen Eisenbahnstrecke an die Ver...ten Staaten. Ein eigenartiger Vorgang spielt sich zurzeit ...r Grenze der Vereinigten Staaten und von Kanada ab. Der ... Michigan kauft mit Genehmigung seiner gesetzgebenden ...rschaften der Kanadischen Grand Trunk-Eisenbahn die ...ke Detroit-Grandhaven-Milwaukee ab, um sie dann einer ...en Eisenbahngesellschaft zum Betriebe zu überweisen. Der ... ist in den Vereinigten Staaten in bezug auf die Entwick... des Eisenbahnwesens bisher immer sehr zurückhaltend ge...n, und die Einmischung des Staates Michigan in diesen ... des Wirtschaftslebens ist daher auffallend. Von kana...r Seite wird beklagt, daß durch den Verkauf der genannten ...ke die kanadischen Staatsbahnen geschädigt werden; da ... Michigan mit dem Ankauf ein beim Bau der Strecke vor...enes Recht ausübt, ist nichts dagegen zu machen. Der Kauf... ist zu 60 000 000 ℳ festgesetzt, d. i. 14 % mehr als die ...osten betragen haben. Da die Überweisung der in staat... Eigentum übergegangenen Eisenbahn der Verfassung zu...läuft, ist es zweifelhaft, ob hierzu die erforderliche Ge...igung zu erlangen sein wird.

Verkehrsschwankungen und Arbeiterzahl. Bei den Eisen...en der Vereinigten Staaten war es bisher üblich, während ...erkehrshochflut im Herbst die Zahl der Arbeitskräfte erheblich zu vermehren und die entbehrlichen dann beim Abflauen des Verkehrs wieder zu entlassen. Dadurch wurde in weiten Kreisen der Arbeiterschaft Unzufriedenheit erzeugt, und viele entlassene Arbeiter gerieten sogar in Not. Neuerdings ist man bemüht, die Zahl der Arbeiter im ganzen Jahre nach Möglichkeit auf gleicher Höhe zu halten, um den mit den Entlassungen verbundenen Unzuträglichkeiten zu begegnen. Ein Ausschuß von Betriebsbeamten ist mit der Erörterung der einschlägigen Fragen im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsamt beauftragt worden. Schon im Jahre 1924 war, wie eine vergleichende Statistik ergeben hat, die Zahl der im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeiter gleichmäßiger als im Jahre 1923. Es wurden in jedem Monat des Jahres 1924 weniger Arbeiter beschäftigt als im entsprechenden Zeitraum des vorhergegangenen Jahres, und der Durchschnitt des Jahres 1924 war mit 1 770 391 Köpfen um 102 379 niedriger als der des Jahres 1923. Im Jahre 1923 schwankte die Zahl der beschäftigten Arbeiter zwischen 1 779 516 im Januar und 1 973 505 im August, so daß der Unterschied 193 989 betrug. Im Jahre 1924 waren die entsprechenden Zahlen 1 749 927 im Januar, 1 882 616 im Oktober; die Zahl fiel dann bis Dezember wieder auf 1 736 699, so daß die Schwankung 85 917 Köpfe betraf. Im Jahre vorher war die entsprechende Zahl 142 715 gewesen. Wenn die Zahl der Entlassenen im Jahre 1924 auch noch recht erheblich gewesen ist, so war sie doch weit geringer als im Vorjahre. Namentlich auch bei der baulichen Unterhaltung der Anlagen waren die Schwankungen in der Zahl der beschäftigten Arbeiter früher je nach der Jahreszeit sehr erheblich, und gerade auf diesem Gebiete will man erstreben, dauernde Beschäftigung für einen festen Stamm zu schaffen, ohne daß dieser aber zu gewissen, für die Ausführung der Arbeiten günstigen Zeiten verstärkt zu werden brauchte.

— **Die Eisenbahnen von Chile.** Chile hat ein Eisenbahnnetz von 9084 km Länge, wovon die reichliche Hälfte Staatsbahnen sind. Von den Privatbahnen sind 599 km in den Händen einheimischer Gesellschaften, während die übrigen Privatbahnen von zusammen 3494 km Länge englischen Gesellschaften gehören. Die Staatsbahnen, die ein Anlagekapital von 30 Mill. £ verkörpern, sind bis jetzt dauernd mit Verlust betrieben worden. Das Anlagekapital ist zum Teil durch Anleihen aufgebracht worden, die mit 8 % zu verzinsen sind. Ohne Berücksichtigung der Verzinsung und ohne Rücklagen für Abschreibung und Erneuerung wurde im vergangenen Jahr ein Betriebsüberschuß von nicht ganz 3000 £ erwartet. Die Tarife stehen im südlichen Teil des Netzes auf 184 %, im nördlichen auf 304 % über den Sätzen von 1914, und vom 1. Januar 1925 ist eine nochmalige Erhöhung um 15 % in Kraft getreten, durch die eine Lohnerhöhung der 20 000 Eisenbahnbediensteten um 15 % gedeckt werden soll. Die ungünstigen Betriebsergebnisse haben dazu geführt, daß auf die Regierung ein Druck in der Richtung ausgeübt wird, daß sie die Staatsbahnen einer Privatgesellschaft zur Ausbeutung überläßt, doch ist die Wahrscheinlichkeit, daß dies gelingen wird, nur gering.

Mit einem Aufwand von 17,5 Mill. £ sind zunächst etwa 250 km der Staatsbahnen für elektrische Zugförderung ausgerüstet worden. Darunter befindet sich die Strecke Santiago—Valparaiso über Llai Llai und von da nach Los Andes, wo die Andenquerbahn von Buenos Aires her einmündet. Auch diese soll bis Mendoza elektrisch betrieben werden; die Kosten der Ausrüstung werden 230 770 £ betragen. Für die elektrischen Strecken sind 39 Lokomotiven aus den Vereinigten Staaten geliefert worden. Die nötigen Personenwagen sind aus Deutschland bezogen worden. Neuerdings ist der Bau von 2000 Güterwagen an fünf einheimische Unternehmungen vergeben worden. Eine chilenische Wagenbauanstalt hat schon im vergangenen Juli 2000 Güterwagen abgeliefert und die Verträge, die zwischen ihr und der Regierung über die Lieferung weiterer Betriebsmittel bestehen, gehen mit 450 000 £ aus.

Zwischen Freire und Cunco ist im März 1924 eine 58 km lange Breitspurbahn in 1,67 m Spurweite eröffnet worden. Eine Verlängerung der staatlichen Meterspurbahn Iquique-Pintados ist seit 1914 im Bau; sie soll, eingleisig, 130 km lang werden und weist Steigungen von 1 : 33 auf. Der Betrieb auf ihr hätte schon eröffnet sein sollen, aber es ist der Regierung nicht gelungen, eine Anleihe aufzunehmen, um mit dem Geld Betriebsmittel anzuschaffen, und die Eisenbahn wird daher voraussichtlich verpachtet werden müssen. Die Chilenische Zentralbahn bleibt unvollendet, weil der Staat seine Genehmigung zum Verkauf an eine chilenische Gesellschaft versagt, die englische Gesellschaft, die den Bau begonnen hat, ihn aber nicht fortsetzen will.

Eine Anzahl Neubauten werden erörtert; sie würden auch vom Staate genehmigt werden, wenn es möglich wäre, die für ihren Bau nötigen Mittel aufzubringen. Das bezieht sich besonders auf die Strecke Antafogasta-Salta, der neuen Andenquerbahn, deren argentinische Anschlußstrecke voraussichtlich im Jahre 1925 bis Huaytiquina fertiggestellt werden wird.

In Santiago soll eine etwa 10 km lange Untergrundbahn gebaut werden, deren Gleise etwa 10 m unter der Erdoberfläche zu

liegen kommen. Die Kosten werden etwa 500 000 £ betragen. Die Genehmigung zum Bau ist bereits im Oktober vorigen Jahres erteilt worden. Die Untergrundbahn soll in zwei Jahren fertiggestellt werden.

— **Bahnbau in Argentinien.** Argentinien hat ein Eisenbahnnetz von etwa 35 750 km Länge, wovon 6320 km Staatsbahnen sind. Sowohl bei den Staats- wie bei den Privatbahnen sind umfangreiche Erweiterungsbauten im Gange, was um so verwunderlicher ist, als trotz an sich guter Betriebsergebnisse die wirtschaftliche Lage der argentinischen Eisenbahnen recht ungünstig ist, weil sie stark mit ausländischem Geld arbeiten und daher bei dem schlechten Stand der argentinischen Währung (1 Papierdollar = 1 Shilling 6½ Pence) starke Kursverluste entstehen.

Bei der Buenos Aires Südbahn wird der Bahnhof Buenos Aires ausgebaut, daß die Zahl seiner Bahnsteige auf 14 gebracht wird; auch die übrigen Gleisanlagen und Zufahrtsstrecken werden vermehrt und verbessert. Die von Buenos Aires ausgehende Strecke nach Temperley wird von Kilometer 12 an viergleisig ausgebaut, und es werden an dieser Strecke zwei neue Haltepunkte errichtet. Auf die baukünstlerische Ausgestaltung der Haltestellengebäude wird dabei besonderer Wert gelegt. Die Gesellschaft hat nun die Genehmigung nachgesucht, drei neue Eisenbahnen von zusammen 350 km Länge, darunter eine zur Verbindung von Buenos Aires mit Bahia Blanca, bauen zu dürfen. Außerdem vermehrt die Südbahn ihren Betriebsmittelpark sehr stark, indem sie unter anderem 25 Güterzuglokomotiven für Züge von 2000 t Gewicht, 40 Personenzug- und 30 Verschiebelokomotiven sowie 33 Schlafwagen und 6 Pullmanwagen bestellt hat.

Bei der Mittelargentinischen Eisenbahn sind ebenfalls große Bauten im Gange, darunter an erster Stelle der Neubau eines Bahnhofs in Rosario und im Zusammenhang damit der Umbau der Güteranlagen und der anschließenden Strecken. Zwischen Buenos Aires und Rosaria wird der regelmäßige Ausbau demnächst vollendet werden; dabei wird in Campana ein neuer Bahnhof gebaut. Auf großen Strecken der Hauptbahnen soll der Oberbau mit Schotter verfüllt werden Zwischen Garza und Villa del Rosario soll eine 440 km lange Eisenbahn gebaut werden.

Bei der Buenos Aires Pacific-Eisenbahn nähern sich einige kleine Erweiterungsbauten ihrer Vollendung. Sobald die Genehmigung der Regierung erteilt ist, soll San Rafael mit Goudge durch eine 56 km lange Eisenbahn verbunden werden. Der Oberbau mit Schienen von 35 und 25 kg/m Gewicht wird verstärkt, indem zu Schienen von 50 kg/m Gewicht übergegangen wird. Einzelne Strecken werden zweigleisig, eine 7 km lange Strecke bei Chucha wird viergleisig ausgebaut. Auch hier werden die Gleise mit Schotter verfüllt. Zwischen Buenos Aires und Mendoza, eine Entfernung von 1070 km, ist die Arbeit bis auf 180 km vollendet, doch soll sie auch hier in den nächsten zwei Jahren ausgeführt werden.

Bei den Staatsbahnen bestehen weit ausschauende Pläne zum Ausbau des Netzes, deren Ausführung etwa 467 Mill. Papier-Dollar kosten würde. Sie sind noch nicht genehmigt, an einigen Stellen ist aber mit der Ausführung bereits begonnen. In der Nähe der Bahnhöfe sollen größere Flächen Landes erworben und bewässert werden, um dann der landwirtschaftlichen Bebauung dienen zu können; durch den Verkauf dieser Flächen sollen die Kosten für den Bau der Eisenbahnen wieder hereingebracht werden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt** ist am 15. d. M. zu einer Plenartagung zusammengetreten. Diese Zusammenkunft wird in seltenem Maße die Aufmerksamkeit der gesamten Verkehrswelt finden; ist doch der Hauptgegenstand der Beratungen die Frage der Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins von Klein-Kembs (unterhalb Basel) bis Straßburg. Dem französischen Plan eines Rhein-Seitenkanals steht der Schweizer Regulierungsplan gegenüber. Das Deutsche Reich ist durch den Gesandten Seeliger vom Auswärtigen Amt, der die hessische Stimme führt, den Staatssekretär a. D. Wirklichen Geheimen Rat Peters (Preußen), den bayerischen Ministerialrat Greuling, den badischen Ministerialdirektor Fuchs und den hessischen Ministerialrat Kranzbuehler (délégué adjoint) als Delegierten sowie durch den Abteilungsdirigenten Koenigs und den Ministerialrat Hoebel vom Reichsverkehrsministerium vertreten.

— **Der Ausbau des Oberrheins und die Schweiz.** Die Frage des Ausbaues der Oberrheinstrecke Straßburg-Basel wird jetzt in der Schweiz eifrig besprochen. Es haben in Basel, Zürich und St. Gallen größere Versammlungen stattgefunden zur Erörterung des neuen Regulierungsplans, der im Auftrage des schweizerischen Bundesrates von der badischen Oberdirektion für Straßen- und Wasserbau ausgearbeitet worden ist. Die Versammlungen haben sich klar und deutlich dahin ausgespro daß die Erstellung eines elsässischen Rheinseitenkanals nicht mit den internationalen Abmachungen bezüglich der heit der Rheinschiffahrt vereinbaren lasse und daß für den bau der Strecke vom Unterwasserkanal des bereits im S burger Kompromiß vom 10. Mai 1922 bewilligten Kraftw von Kembs bis nach Straßburg einzig die Regulierung in F kommen könne, weil sich jede andere Art des Ausbaue Schiffahrtshindernis im Sinne der Rheinschiffahrtsakte dar Mit großer Genugtuung hat man feststellen können, daß jene Fachkreise, die sich vor 3 Jahren im Interesse einer mehrten Kraftbeschaffung mit einem streckenweisen Sc kanal haben abfinden können, heute den vorliegenden Reg rungsplan voll und ganz als diejenige Lösung betrachten, w im vollen Umfange der Internationalisierung des Strome nügen kann. Dazu gehören namentlich die Kreise der Zür Technischen Hochschule mit ihrem derzeitigen Rektor Prof. und die Fachkreise, die sich um die Schweizerische Bauze gruppieren. Nach einem ausgezeichneten Referat von Dr. Bertschinger, dem ersten technischen Sachverständigen schweizerischen Delegation in der Zentralkommission fü Rheinschiffahrt, und nach Urteilen von Ing. Payot, Direkto Basler Elektrizitätswerkes und stellvertretender Führer schweizerischen Delegation, nahm die ansehnliche Versam eine Entschließung an, die in allen Kreisen der Rheins fahrtsinteressenten eine allgemeine Beruhigung auslöste u welcher gesagt war, daß mit dem „Projekt 1924" für die R regulierung zwischen Kembs und Straßburg nun ein Baup geschaffen sei, über dessen Zweckmäßigkeit und Ausfül keit die zuständigen schweizerischen Fachleute einig Weiter wird in der Entschließung darauf hingewiesen, daß die Schiffahrt auf dem Oberrhein in jüngster Zeit aus ei Kraft derart entwickelt habe, daß an ihrer Wirtschaftli nicht mehr zu zweifeln sei, und es sei infolge der lange ungewissen Bauzeit für die weiteren Kraftwerkstufen gan möglich, einen Zeitpunkt für die Überleitung der Rheins fahrt auf den Seitenkanal vorauszusehen. Einzig die Re rung biete die Möglichkeit, der Rheinschiffahrt nach der Sc in absehbarer Zeit die dringend wünschbare Förderung zu schaffen. Die Schweiz habe durch Zustimmung zur Entschli vom 10. Mai 1922 und durch die inzwischen erfolgte Bewill zum Rückstau des Rheines auf Schweizergebiet die Ers des Kraftwerkes vom Kembs gefördert und die Versam setzte daher Vertrauen in die Zentralkommission für die R schiffahrt, daß sie nun ihrerseits die nötigen Grundlagen s zur baldigen Verwirklichung des grundsätzlich durch den burger Kompromiß bereits beschlossenen Regulierungswerk

Eine ähnliche Kundgebung ergab die Tagung in St. G vom 23. März, an welcher Nationalrat Dr. R. Miescher, steher der Rheinschiffahrtsdirektion Basel, eingehend die wärtige Lage schilderte und über den Stand der Angeleg sich verbreitete. Der schweizerische Regulierungsplan, so er u. a. aus, sehe eine Bauzeit von etwa 10 Jahren vor der Nutzen für die Schiffahrt werde sich wie z. Z. bei der lierung Sonderheim-Straßburg schon in den ersten Jahre Bauzeit bemerkbar machen. In Basel seien etwa 25 Mil Franken staatlichen und privaten Kapitals in den Schif einrichtungen investiert und der Basler Güterumschlag ha 1924 bereits auf etwa 290 000 t belaufen, sei also bereits als der Güterumschlag im Bahnhof Bern. Die Studien üb Wirtschaftlichkeit der Regulierung haben erwiesen, daß die Aufwendungen lohnen werden, denn man schätzt den maßlichen Rheinverkehr in Basel heute auf 1 320 000 t Kosten, die sich auf rund 62 Millionen Franken belaufen den, habe die Schweiz nicht allein zu tragen, denn die R rung werde im Interesse aller Rheinufer- und Rheinh staaten erstellt und eröffne auch den Weg nach dem Bo Die anwesenden Mitglieder des Vorstandes des Rheinschif verbandes Konstanz erklärten in der nachfolgenden Erört daß der S t a a t B a d e n in der Rheinfrage den gleichen punkt einnehme wie die Schweiz. In der einstimmig nommenen Entschließung wurde den schweizerischen B behörden für die zielbewußte weitere Förderung des Rh baues Straßburg-Basel im Sinne einer Regulierung des S der Dank der Versammlung ausgesprochen. Die baldig führung eines vollwertigen Rheinausbaues Straßburg-Base die Versammlung im Interesse der Sicherung und Festig Stromverkehrs und im Interesse der Förderung der Obe schiffahrt zum Bodensee für unerläßlich.

Neben den Gründen, die im Interesse der internationalen fahrtsfreiheit für die Regulierung in die Wagschale ge werden, kommen für Basel und die Schweiz auch noch w tige verkehrspolitische Beweggründe in Betracht, den verschiedenen Veröffentlichungen der östlichen fr schen Handelskammern, aus Vorträgen und anderen gebungen weiß man, daß namentlich die Handelska um Nancy herum eine Unterbindung der Rheinschiffah gerne sehen würden, damit einerseits die künftigen V

aus der einseitigen Verkehrslahmlegung Nutzen andererseits der Kanalverkehr von Straßburg her Rhein-Marne-Kanal die Güterbewegung in der Gegend , Toul, Epinal, Bar-le-Duc usw. neu belebe. Man daß die östlichen Handelskammern unverblümt für Plan eines Nord-Ost-Kanals eintreten, der über uai den Rhein-Marne-Kanal mit Straßburg und Nancy die Industriebecken von Briey und Longwy und das n Bethune-Dünkirchen anschließen, um so, wie sich französisches Fachblatt geäußert hat, die „französi-ündung“ zu schaffen. Wohl weiß man, daß in Frank-tige Pläne mit einiger Ruhe aufgefaßt werden müssen, eressen der allmächtigen Eisenbahngesellschaften ab-so wirksam vertreten werden, daß die Kanalpläne apier bleiben, aber diese wirken alsdann doch inso-idrige Bremsklötze für andere Pläne, wie z. B. die der Rheinstrecken Straßburg-Basel, als eben dann geschieht. In Straßburg scheint sich in letzter Zeit ung zu vollziehen, indem dort immer weitere Kreise aß ein Zusammenarbeiten mit Basel auch dem Straß-n nur vorteilhaft sein kann, aber immerhin sind es zu viele, die das nicht einsehen wollen und die das traßburger Häfen darin erblicken, daß der gesamte che Rheinverkehr durch sie hindurchgeleitet wird.

ebung für den Ausbau des Oberrheins. In Freiburg am 6. d. M. auf Veranlassung des Rheinschiffahrts-eine große Kundgebung zum Ausbau des Oberrheins iffahrtsstraße und gegen den französischen nal statt. Zahlreiche Vertreter der oberrheinischen lischen Städte und Gemeinden von Karlsruhe bis Säk-Konstanz, der Handelskammern und Handwerkskam-der badischen Regierung nahmen an der Versamm-

itzende des Rheinschiffahrtsverbandes, Kommerzienrat eler, Konstanz, gab einen Überblick über die bis-wicklung der Rheinschiffahrtsprobleme seit dem Ver-ersailles. Er betonte, daß bei allen Plänen zur Rege-berrheines stets der Gedanke maßgebend gewesen sei, raßburg und Basel aus dem freien großen, offenen Großschiffahrtsstraße zu schaffen. Der Seitenkanal entspreche diesem Plane nicht. Für das olk habe die Entscheidung in der Frage, ob Groß-raße oder französischer Kanal, hohe wirtschaftliche Im Namen der badischen Staatsregierung wies Lan-r Geheimrat Schneider nachdrücklich auf die durch eine etwaige Verwirklichung des französischen Es gelte, die Bestrebungen der Regierung für das eizerische Rheinprojekt energisch zu unterstützen. meister Dr. Bender-Freiburg führte aus, daß die riedensvertrag von Versailles geschaffene schwierige n-politische Lage das wirtschaftliche Leben Südbadens rächtige. Südbaden erwarte vom Ausbau des Rheines iffahrtsstraße eine Verbilligung der Frachten und den die großen nationalen und internationalen Verkehrs-verbindet damit die Hoffnung auf den Ausbau der ungsanlagen am Rhein zwischen Konstanz und Basel. ische Seitenkanal wird diese Hoffnungen vernichten. Baumann gab in einem unterrichtenden Vortrag, bilder unterstützt, einen Überblick über den Ausbau ins und des geplanten Kanals. Landesökonomierat protestierte im Namen der badischen Landwirt-mer gegen den französischen Plan. Seine Ausfüh-dem Rhein zwischen Basel und Straßburg große gen entziehen und eine starke Senkung des Grund-els herbeiführen, was das Oberrheintal in Ödland ver-rde, auf dem im wesentlichen nur Kartoffeln und eihen könnten. Vor allen Dingen würde die ober-tzucht schwer geschädigt werden. Die Landwirt-Badens erhebe gegen den geplanten Kanal entschie-st. Über die Wirkung auf die Fischerei sprach der hverständige Auerbach. Er erklärte, daß der die badische Rheinfischerei schwer schädigen und ge, wie die Jagdfischerei, völlig vernichten werde. ndel, Direktor der Rheinschiffahrts-A.-G.-Mann-ertreter der Sachverständigenkommission des Ver-hrung der Rheinschiffahrtsinteressen gab genaue Be-der Wirkung des Kanals auf die Schiffahrt auf dem Kanal wird keineswegs die Bedingungen des Ver-ersailles, nach welchem er die gleiche Schiffbarkeit ie der Rhein, erfüllen.

er Aussprache wurde einstimmig eine Entschlie-ommen, in der dringend der baldige Ausbau der nstrecke Straßburg-Basel zur Regelung dieser im Interesse der wirtschaftlichen Erschließung der biete gefordert und an dem Verlangen der gleich-rtführung des Großschiffahrtsweges Bodensee festgehalten wird. Die Entschließung spricht sich entschieden gegen den französischen Plan eines linksrheinischen Seitenkanals aus, der den Bedürfnissen der Großschiffahrt durchaus nicht genüge, und der das ganze Wirtschaftsgebiet des rechten Ufers von der Wasserstraße abschneidet und damit der Volkswirtschaft unabsehbaren Schaden zufügen würde. Es wird von der Kontrollkommission für die Rheinschifffahrt, die die Entscheidung zu fällen hat, mit aller Bestimmtheit erwartet, daß sie keine künstliche Ablenkung des Rheins aus seinem derzeitigen Laufe zuläßt und die Rheinschiffahrtsinteressen aller beteiligten Nationen gleichmäßig wahre.

— **„Monte Olivia“.** Auch das zweite der neuen Motorschiffe der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft hat inzwischen seine erste Reise angetreten. Das 14 000 Br.-Reg.-T. große Schiff ist 160 m lang, 20 m breit und hat einen Tiefgang von 8,10 m. Es ist, wie der „Monte Sarmiento“, ein Einklassenschiff und bietet Platz für 2600 Reisende. Die Maschine besteht aus vier sechszylindrigen raschlaufenden und einfach wirkenden Viertakt-Dieselmotoren, die auf zwei Schrauben wirken, von Blohm und Voß in Verbindung mit der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg geliefert sind und die mit ihren 7000 PS dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14½ Seemeilen geben. Die elektrische Zentrale des Schiffes stellt mit etwa 3400 PS die größte bislang an Bord verwendete Kraftzentrale dar.

— **„Potosi“.** Die frühere Fünfmastbark der Hamburger Reederei Laeiß „Potosi“ ist, mit einer Salpeterladung von Chile kommend, nach 11 Jahren wieder nach Deutschland zurückgekehrt. Das Schiff, das mit seinen 3755 N.-R.-T. nach dem Untergang des Fünfmastvollschiffs „Preußen“ wieder das größte Segelschiff der Welt ist, verließ am 4. Juli 1914 Hamburg mit der Bestimmung Valparaiso; es erreichte diesen Hafen auch, wurde später dort interniert und kam auf Grund des Versailler Diktats an Frankreich, das aber für das große Schiff keine Verwendung hatte. Bis zum Jahre 1923 blieb es untätig liegen, sodann wurde es nach Chile verkauft, und nun fährt es unter chilenischer Flagge und dem Namen „Flora“. Das Schiff ist 1895 bei Tecklenborg in Wesermünde erbaut worden und gebrauchte 1897 für die Fahrt von Hamburg nach Valparaiso nur 64 Tage. Bei der letzten Fahrt war die „Potosi“ 114 Tage unterwegs. Wenn das Schiff die Glanzleistungen der „Preußen“ auch nie erreicht hat, so soll es doch stellenweise 17 Knoten stündlich zurückgelegt haben.

— **Schiffsverkehr in Rotterdam und Hamburg im März 1925.** Von dem Gesamtverkehr Hamburg-Rotterdam-Antwerpen entfielen im März auf Rotterdam 31,3 % gegen 30,9 % und 31,7 % im Februar und Januar. Die Zunahme des Schiffsverkehrs kam in erster Linie durch das Aufleben der Erzverkehrs (700 000 t im März gegen 550 000 t im Februar und 425 000 t im Januar), der nunmehr ungefähr den Durchschnitt des Jahres 1913 erreichte. Die Getreideeinfuhr ist dagegen noch keineswegs befriedigend. Die Einfuhr an englischer Kohle (70 000 t) nahm etwas zu, die Ausfuhr war etwas geringer. An Baumwolle kamen herein 31 000 Ballen, an Zucker aus Westindien 250 000 Sack, an Rübenzucker zur Durchfuhr nach dem Rhein aus Stettin und Danzig 125 000 Sack. Der Stückgutverkehr ist noch immer unbefriedigend.

Im Jahre 1924 betrug die Gesamteinfuhr von Getreide 3 414 000 t (gegen 5 304 000 t im Jahre 1913), an Erzen 5 116 000 (1913: 8 634 000) t, an Kohlen 8 209 000 (1913: 5 118 000) t, an Mineralölen 797 000 (301 000) t, an Holz 516 000 (1913: 1 378 000) t, an sonstigen Gütern 6 892 000 (1913: 8 474 000) t, insgesamt also die Einfuhr 24 944 000 (1913: 29 222 000) t. Es betrug aber 1924 das Verhältnis zu den Mengen des Jahres 1913 bei Getreide 64,4 %, Erz 59,5 %, Kohlen 157,9 %, Mineralölen 245,7 %, Holz 36,9 %, sonstigen Gütern 81,1 %, insgesamt 85,4 %. Andrerseits ist das Verhältnis der Ausfuhr zur Einfuhr günstiger geworden, da aber ein großer Teil der mit Ladung ausgehenden Schiffe leer ankam, ist gleichwohl der Prozentsatz der leer angekommenen Schiffe beträchtlich gestiegen. Einer Einfuhr von 22 061 000 t im Jahre 1913 stand eine Ausfuhr von nur 7 161 000 t gegenüber, 1924 war das Verhältnis 14 825 000 zu 10 119 000 t. Im Durchschnitt war die Beladung einer Netto-Reg.-Tonne im Eingang 1913: 1,142, 1924: 1,020, im Ausgang 1913: 0,56, 1924: 0,696 t. Im Hamburger Hafen betrug der Güterverkehr 1913: 25 458 000, 1924: 20 724 000 t, also 81,4 %. Auf eine Netto-Tonne entfiel in Hamburg im Eingang 1913: 1,260, 1924: 0,950 und im Ausgang 1913: 0,800, 1924: 0,630 t. Im Jahre 1913 war somit in Hamburg das Verhältnis besser als in Rotterdam, 1924 war es in beiden Häfen fast gleich. Zu einem Vergleich über die Betriebsamkeit der beiden Häfen können aber diese Zahlen kaum dienen, denn das Verhältnis des Stückgutverkehrs zum Massenverkehr ist in Hamburg wesentlich günstiger als in Rotterdam. Der Verkehr an Kohle und Getreide betrug in Hamburg 1924 noch nicht die Hälfte des Rotterdamer Umschlags, während die Erzeinfuhr in Hamburg überhaupt

nicht von Bedeutung ist im Verhältnis zu Rotterdam. Der Stückgutverkehr, der in Hamburg immer größer war und auch jetzt noch bedeutender ist, hat aber durch die Art seines Verkehrs, Lagerung, Bemusterung, Sortierung usw. die Hauptbedeutung für einen Hafen.

— **Die Gründung einer tschechoslowakischen Seeschiffahrtsgesellschaft.** Im Zusammenhange mit den tschechoslowakischen Freizonen in Hamburg und Stettin für Fluß- und Seeschiffahrt (letztere nur über Hamburg), über welchen Gegenstand die Verhandlungen am 20. d. M. in Berlin wieder fortgesetzt werden, ist die Gründung einer tschechoslowakischen Seeschiffahrtsgesellschaft in der Bildung begriffen. Der vorbereitende Ausschuß hat sich bereits gebildet, um die Satzungen der Gesellschaft auszuarbeiten. Man rechnet damit, daß das Unternehmen die tschechoslowakischen Seetransporte über Hamburg gewinnen wird. Offenbar ist man sich in den maßgebenden Kreisen gar nicht bewußt, daß mit einem Schiffspark allein der Sache nicht gedient ist, und daß vor allem noch dazu außer zweckmäßig ausgebauten Ladestellen und Magazinen auch zweifellos Gleisanlagen und sonstige Hafenanlagen notwendig sind, die alle in der erwähnten Freizone zu errichten wären. Es ist kaum anzunehmen, daß man bei den vorbereitenden Arbeiten zur Gründung dieser neuen Schiffahrtsgesellschaft alle diese Momente in den Kreis der Erwägungen gezogen hat. Die Tschechoslowakei besitzt zurzeit nur ein einziges Schiff, die „Legio", welche der tschechischen Legiobank gehört und sich im Betriebe einer deutschen Schiffahrtsgesellschaft befindet.

Luftverkehr.

— **Flugverkehr zur Frankfurter Messe.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, hat die Junkers Luftverkehrsgesellschaft den Betrieb auf der Strecke München-Nürnberg-Frankfurt (Main) bereits zur Eröffnung der technischen Messe am 17. April aufgenommen. Ursprünglich war die Inbetriebnahme zum 1. Juni vorgesehen.

— **Tschechoslowakische Fluggesellschaft.** In den letzten Tagen gaben die Firmen Skoda, Laurin und Klement, Avia und Aero die verbindliche Erklärung ab, daß sie das erforderliche Kapital zur Gründung einer tschechoslowakischen Fluggesellschaft zeichnen werden, welche in der Lage wäre, einige neue internationale Linien einzurichten. Es würden noch Verhandlungen gepflogen mit einigen Banken, um ihre finanzielle Beteiligung an den erwähnten Unternehmungen sicherzustellen.

Kraftwagenverkehr.

— **Deutscher Schutzverband für Kraft und Kraftwagenverkehr.** Ein Deutscher Schutzverband für Kraft und Verkehr (Wirtschaftsbund für Kraftfahrzeug-, Maschinen- und Schiffahrtswesen) hat sich in Berlin gebildet. Die Vervollkommnung des Verkehrs sowie der Verkehrsmittel, insbesondere die Verallgemeinerung und Verbilligung des Kraftfahrzeuges (Kraftwagen, Kraftrad, Kraftboot und Kraftflugzeug) und des Kraftfahrzeugbetriebes durch Schaffung der rationellen Groß- bzw. Massenfertigung und des Massenabsatzes auf Grund der Vereinheitlichung und Normung sind Ziele des Deutschen Schutzverbandes für Kraft und Verkehr. Den Vorstand bilden Geh. Baurat Grundt, Sachverständiger der Berliner Handelskammer (1. Vorsitzender) und Oberstleutnant a. D. Balcke, Berlin (2. Vorsitzender). Der Schutzverband hat eine Sachverständigen-, Vertrauens- und Beratungsstelle eingerichtet. Ihre Aufgaben sind u. a. Beratung und Begutachtung in wirtschaftlichen und technischen Fragen, Sachverständigenberatung beim An- und Verkauf von Kraftverkehrsmitteln, Nachweis von Berufsfahrern, sorgfältige Ausbildung im Fahrdienst, Besorgung von Garagen, Betreuung der Fahrzeuge während eines Reiseaufenthalts, Bearbeitung von Automobiltouren, Schutz vor Überteuerung, Lieferung von Brenn- und Betriebsstoffen usw. Auch versichert der Schutzverband seine Mitglieder durch eine neu geschaffene Kuponpolice gegen Haftpflicht- und Unfallschäden. Organ des Verbandes ist die Zeitschrift „Kraft und Verkehr". Die Geschäftsstelle befindet sich in Berlin, Maaßenstr. 17.

Rechtspflege.

— **Erzwingen einer Arbeitsruhe gegen den Willen der Verwaltung ist gröbliche Verletzung der Betriebsratspflicht.** Bekanntlich haben die freien Gewerkschaften ihre Mitglieder aufgefordert, am 5. März 1925, dem Tage der Beisetzung des verstorbenen Reichspräsidenten, von 11 Uhr bis 11 Uhr 15 Min. vorm. die Arbeit ruhen zu lassen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hatte hiergegen schwere Bedenken, da es schon anläßlich der Arbeitsruhe bei Rathenaus Beisetzung zu Störungen im Eisenbahnbetrieb gekommen war. Bei der Bedeutung der Sache legte die Reichsbahn die Frage dem Reichskabinett v den ganzen Bereich der Reichsbahn ein Verbot der A beschloß. Das Verbot machte die Reichsbahn, sowe noch allen in Betracht kommenden Dienststellen rec kannt. Es ist anzunehmen, daß die Hauptverwaltung Vorgehen die Zustimmung des Hauptbeamten- und Hau rats hatte.

Im Bezirk der Reichsbahndirektion München hat nu Zehntel aller Arbeiter dem Ruf der Gewerkschaften Willen der Verwaltung Folge geleistet, neun Zehnte auch die Gesamtbelegschaft eines großen Ausbesseru haben sich dem Verbot der Verwaltung gefügt. Auc Mehrzahl der Betriebsräte kannte ihre Pflicht und u die Verwaltung in der Durchführung des Verbots. Üb triebsratsvorsitzende aber wurde berichtet, daß sie h hartnäckig das Gegenteil taten, trotz Belehrung über und Bitte um Unterstützung, die Arbeitsruhe durch auf die Arbeiter erzwangen und sich dem Dienstvor widersetzten. Der eine der Betriebsräte hielt währ zwungenen Arbeitsruhe eine Gedächtnisansprache beiter.

Gegen diese beiden Betriebsräte wurde von der direktion München beim Gewerbegericht Beschluß au der Betriebsratsmitgliedschaft beantragt. Der eine Betriebsräte entzog sich dem weiteren Verfahren willigen Arbeitsaustritt. Dem anderen erkannte da gericht mit Beschluß vom 30. März 1925 die Betrie schaft antragsgemäß ab.

Der Antragsgegner B. hatte eingewendet, daß er nalen und patriotischen Gründen gehandelt habe, beiterschaft verpflichtet sei, eine solche kleine E Reichspräsidenten zu gewähren, der als Mann de höchste Stufe im Reich eingenommen und stets die Ge Interessen der Arbeiter warm vertreten habe. Die habe keine Betriebsstörungen verursacht, die Arb durch besonderen Fleiß an diesem Tag etwa 8 Tonn am Vortag entladen.

Das Gericht stellte in den Gründen unter an „Die Entscheidung, ob aus irgendeinem Anlaß die A soll, kann bloß durch Vereinbarung zwischen Arbe Arbeitnehmern oder durch einen Akt der Gesetzgebu Beides ist hier nicht geschehen. Im Gegenteil wu fügung der Reichsbahndirektion durch die Betriebs B. ausdrücklich eröffnet, daß ein allgemeines Ve beitsruhe erfolgt sei und daß dieses Verbot durch ei dung der Reichsregierung gestützt werde.

Mit diesem Verbot hatte sich B. einfach abzufin Durchführung dieses Verbots, dessen Zulässigke außer Zweifel stehen mußte, hatte er als Betriebsrat B. mußte auch darüber klar sein, daß dem ergang jede politische Spitze fehle, da die Reichsregierung keiner Weise fehlen ließ, ihre Trauer um den verewi präsidenten auszudrücken, und daß eine plötzliche in einem so komplizierten Betrieb wie die Eisenba nischen Gründen fast undurchführbar ist. B. hat d nicht durchzuführen versucht, im Gegenteil hat er noch aufgefordert, gegen das klare Verbot zu han feiern. Damit hat B. bewiesen, daß er die Pflicht triebsrates nicht kennt oder glaubt, diesen Pflichten rein persönliche Einstellung sich entziehen zu könn

Alle die Pflichten nach BRV. §§ 1, 68, 69, 70 Ziff. 5 verletzt. Diese Verletzung ist besonders schwer und lich, weil B. von seiner vorgesetzten Stelle ausdrück Rechtswidrige seines Handelns hingewiesen wurde u die Folgen seines Verhaltens angedroht wurden. W gleichwohl sich von seinem Vorhaben nicht abbrin Belegschaft zur Arbeitsruhe zu veranlassen.

Die Motive des B. zu seinem Handeln können diese nicht ändern. Wenn die Reichsregierung selbst eine für undurchführbar hält und verbietet, wenn an d auch die leitenden Organe der Reichsbahn-Gesellsch sind, dann müssen auch die Betriebsräte ihre persö findungen unter die Sache stellen, nämlich die glat dete Durchführung des Eisenbahnbetriebs.

Auch die Einwände, daß durch die Arbeitsruhe w trieb gestört oder geschädigt, noch eine Minderung leistung eingetreten sei, sind unbehelflich. Ein Verbot ist durchzuführen. Dem Betriebsrat steht k fungsrecht über die Zweckmäßigkeit zu. Wenn wi Störungen eingetreten sind — zweifellos hat sich a Entladegeschäft um eine Viertelstunde verzögert — gesagt, daß solche Schäden und Störungen nicht hät können. Schließlich kann aus der Verfügung der hauptverwaltung, keine Lohnabzüge wegen der Fe zu lassen, in keiner Weise geschlossen werden, daß d

iter, die sich den Anordnungen widersetzten und ihre
izu veranlaßten, nicht stattfinden dürfe."

reter der Reichsbahndirektion hatte u. a. noch aus-
ß dieses Vorgehen des Betriebsrates B. keine Wahr-
nes wirtschaftlichen Interesses der Arbeiter, also un-
. Das Verbot sei doch von dem Reichskabinett be-
las der Verstorbene selbst noch eingesetzt und für
rität er immer eingetreten sei. Trotzdem habe bei einer
uststelle ein Betriebsrat dem Vorstand bezeichnender-
t. einem Befehl eines Kabinetts, in dem kein sozial-
her Minister sitze, folgen wir nicht.

hluß des Gerichts hätte noch dahin ergänzt werden
ß es doch schon eine schwere Störung des Betriebs
enn der Vorstand, statt sich seinen Arbeiten widmen
derartige Auseinandersetzungen mit dem Betriebsrat
regeleiteten Arbeiterschaft zu führen hat, das ist eine
grabung der Autorität der Verwaltung. Die Arbeiter
en Reichsbahn beziehen doch immer noch den Lohn
en Gewerkschaften, sondern von der Verwaltung und
r auch den Anordnungen der Verwaltung und nicht
Gewerkschaften zu folgen, wenn sich die Verwaltung
lie Gesetze hält.

begrüßen, daß dies im Ergebnis das Münchener Ge-
t deutlich ausgesprochen hat. Dr. v. Schlichtegroll.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 489.)

riften für Eisenbauwerke. Berechnungsgrundlagen Eisenbahnbrücken (BE) der Deutschen Reichsbahn-
. Amtliche Ausgabe, eingeführt durch Verfügung
rwaltung vom 25. Februar 1925. — 82. D. 2531. Ber-
erlag von Wilhelm Ernst u. Sohn. Preis, geheftet:

amtliche Ausgabe der Vorschriften der Deutschen
der Grundlagen für das Entwerfen und Berechnen
enbahnbrücken erschien im Jahre 1922 und zwar in
Fassung" in der Voraussicht, daß die praktische
dieser Vorschriften manche Hinzufügungen und
ngen erforderlich machen würde. In die neue, vor-
sgabe sind alle Änderungen und Ergänzungen der
aufgenommen, die in der Zwischenzeit durch Deck-
nntgegeben worden sind, und auch die Beschlüsse
tenden Konferenz, an der außer den Brückenbau-
der Reichsbahn-Gesellschaft auch die hervorragend-
te der Industrie teilgenommen haben. Einige wich-
ngen seien hier hervorgehoben. Gleich im Anfang
en allgemeinen Bezeichnungen eine Anzahl Zeichen
und Festigkeitslehre geändert und solche der Werk-
und für Form- und Stabeisen, dazu Werte für Eisen
nd Reibungszahlen von eisernen Lagerteilen hinzu-
en. Aus den Berechnungsgrundlagen selbst fällt zu-
rgänzung der Tafel der Stoßzahl auf; es ist künftig-
Fall zu berücksichtigen, bei dem die Schienenstöße
oder Schienenstöße nicht vorhanden sind; in diesem
kleinere Stoßzahlen in die Rechnung einzusetzen.
bei den Belastungsannahmen Änderungen eingetre-
der Fahrrichtung in Höhe der Schienenoberkante
emskraft ist künftighin zu $^1/_7$ des Gewichts aller den
stenden Achsen anzunehmen, bisher galt als Brems-
Gewichts aller den Überbau belastenden Lokomotiv-
chsen und der Hälfte aller den Überbau belastenden
n. — Zur Berücksichtigung der durch die Lokomo-
e Schienen ausgeübten Seitenstöße für jedes Gleis
n bisherigen Vorschriften eine wagerechte und recht-
Gleisachse wirkende Kraft von $^1/_5$ der größten Loko-
t an der ungünstigsten Stelle anzunehmen; nach den
hriften ist künftighin für die Seitenstöße eine Kraft
alle Lastenzüge ohne Stoßzahl an der ungünstigsten
Rechnung einzuführen. — In dem folgenden großen
nd nur die ersten beiden Unterabschnitte, nämlich
n Zug-, Biegungs- und Schubspannungen der Haupt-
hnträger und auch der Glieder der Fußwegunter-
außer den nunmehr festgesetzten genauen Zahlen-
den hochwertigen Baustahl St 48 gleich geblieben;
Unterabschnitte sind sämtlich geändert worden. Be-
dieses vom dritten Unterabschnitt, „Berechnung der
überschrieben. Als bedeutendste Änderung sei hier
hoben, daß in Zukunft bei Stäben mit einem Schlank-
ößer als 100 bei Belastung nur durch die Haupt-
len Eisen- und Stahlsorten eine Knicksicherheit von
derlich ist, während nach den bisherigen Vorschrif-
n Brücken und bei Belastung nur durch die Haupt-
Knicksicherheit von 4,0 und bei bestehenden Brücken
astung durch die Haupt-, Wind- und Zusatzkräfte
Knicksicherheit von 3,30 verlangt wurde. — Im
vierten Unterabschnitt „Berechnung der Wechselstäbe und Wechselträger" ist die Formel für die Ermittelung der Beanspruchung geändert worden. — Der fünfte Unterabschnitt „Oben offene Brücken" ist durch Hinzufügung eines Absatzes über die „Abstützung von Druckstäben gegen seitliches Ausweichen" erweitert worden. — Im sechsten Unterabschnitt bei der „Berechnung der Wind-, Quer-, Brems- und Schlingerverbände" waren nach den bisherigen Vorschriften die zulässigen Zug- und Biegungsspannungen aus einer Tafel zu entnehmen, in der die einzelnen zulässigen Werte, getrennt für neue und bestehende Brücken, nach der Stützweite abgestuft waren; für die künftigen Berechnungen ist nach den neuen Vorschriften die zulässige Zug- und Biegungsspannung der Glieder dieser Verbände für Flußstahl St 37 zu 1000 kg/cm² anzunehmen. — Der Unterabschnitt VII „Zulässige Scherspannungen und zulässiger Lochleibungsdruck der Niet- und Schraubenverbindungen" ist durch einige Rechnungsvorschriften erweitert worden; außerdem sind diesem Abschnitt in der Anlage zwei nomographische Tafeln zugefügt, aus denen die erforderliche Nietanzahl entnommen werden kann. — In den letzten 4 Unterabschnitten, nämlich

VIII. Zulässige Spannungen der eisernen Lagerteile und Gelenke,

IX. Standsicherheit der Überbauten gegen Umkippen und gegen Abheben von den Lagern,

X. Zulässige Spannungen von Auflagersteinen und von Mauerwerk der Pfeiler und Widerlager,

XI. Zulässige Spannungen für Holzschwellen und -beläge,

sind in der Hauptsache die Zahlenangaben geändert worden. — Aus dem Hauptabschnitt „Durchbiegung und Überhöhung der Hauptträger" ist noch folgendes hervorzuheben: Während nach den bisherigen Vorschriften die von der Verkehrslast herrührende Durchbiegung in der Regel nicht mehr als $^1/_{1000}$ und bei Walzträgern in Grobmörtel nicht mehr als $^1/_{800}$ der Stützweite betragen sollte, sind in den neuen Vorschriften diese Zahlen auf $^1/_{900}$ bzw. $^1/_{700}$ herabgesetzt worden. — Neu hinzugekommen ist in der neuen Ausgabe ein kurzer Abschnitt mit der Überschrift „Ansteigflächenberechnung" und ein Anhang mit besonderen Bestimmungen für das Nachrechnen und die Verstärkung eiserner Brücken und für die Berechnung von gußeisernen Säulen.

Wenn auch noch diese oder jene kleine Änderung in diesen Vorschriften künftighin eintreten wird, so kann man wohl mit Recht sagen, daß bereits jetzt ein ziemlich abgeschlossenes, mit vieler Mühe und Sorgfalt durchgearbeitetes Werk vor uns liegt; mag auch Widerspruch gegen eine oder auch manche Bestimmung dieser Vorschriften von Fachleuten erhoben werden, es darf dabei nicht außer acht gelassen werden, daß gegenteilige Meinungen bei dem Zustandekommen dieses Werkes überbrückt werden mußten. Es ist nur zu wünschen, daß im Interesse der Einheitlichkeit diese Vorschriften nicht auf den Kreis der Brücken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschränkt bleiben, sondern auch bei der Berechnung der Brücken anderer Verwaltungen sinngemäß Anwendung finden.

Kuhnke-Berlin.

— **Der Verkehr Londons und Vorschläge zur Verbesserung der Berliner Verkehrsverhältnisse.** Von Professor Dr. Giese. Es handelt sich um einen Vortrag, den Professor Giese am 13. Dezember 1924 im Berliner Rathause vor einem geladenen Kreise gehalten hat, und der in der Zeitschrift „Verkehrstechnik" (Jahrgang 1925, Heft 13) sowie als Sonderdruck des Verlags erschienen ist. Im ersten Teil schildert Giese den großstädtischen Verkehr Londons und gibt hierzu verschiedene anschauliche Bilder und Karten. Er behandelt zunächst den Londoner Straßenverkehr im allgemeinen, der 2¼mal so groß wie der von Berlin ist, der sich aber trotz mangelnder Signaltürme durch die Gewandtheit der zahlreichen Verkehrspolizisten und die Disziplin und Geschicklichkeit der Fahrer infolge des völligen Ausschlusses der Straßenbahnen aus der Innenstadt auffallend geräuschlos, ruhig und glatt abwickelt. Der Londoner Verkehr verteilt sich mit 38,8 % auf die Omnibusse (in Berlin nur 3,7 %) und mit 32,9 % auf die Straßenbahnen (in Berlin 44 %), mit 17,7 % auf die Schnellbahnen und mit 10,6 % auf die Dampfbahnen. Bei dem Fehlen jeden Monopols sowohl für kommunale als auch für private Verkehrsunternehmen besteht ein außerordentlicher Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, aber auch zwischen den gleichen Verkehrsmitteln. Unter dem Druck der wirtschaftlichen Verhältnisse hat sich eine Interessengemeinschaft in der sog. „Untergrundgruppe" gebildet, die den größten Teil der Untergrund- und Röhrenbahnen, fast sämtliche Omnibuslinien und einen Teil der Straßenbahnen umfaßt und etwa zwei Drittel des gesamten Verkehrs bewältigt. Das seit dem 1. Oktober 1924 in Kraft getretene Londoner Verkehrsgesetz gibt dem Verkehrsminister und dem ihm beigegebenen Beirat einschneidende Befugnisse, obwohl in London ein weitgehender privatrechtlicher Zusammenschluß der Unternehmen bereits durchgeführt ist.

Im einzelnen betrachtet Giese dann den Londoner Omnibus-, Straßenbahn- und Schnellbahnverkehr in ihrem Liniennetz, in der Bauart der Wagen und in dem Tarifwesen und kommt zu zahlreichen Vorzügen, aber auch zu verschiedenen Mängeln, die die Londoner Verkehrsanlagen im Vergleich zu den Berlinern haben. An Vorzügen führt Giese namentlich auf, neben der Geschicklichkeit und Disziplin der Fahrer und des Publikums und der Gewandtheit der Verkehrspolizisten, die zweckmäßigere Bauart des Omnibusses mit niedrigem Podest, tiefliegendem Wagenfußboden und geringerer Innenhöhe, mit größerem Fassungsvermögen, mit zwei nebeneinanderliegenden Zugängen und Radreifen aus Weichvollgummi. Der zweistöckige Straßenbahnwagen mit bei weitem mehr Sitzplätzen als in Berlin und das Fehlen der Straßenbahnanhängewagen bedingen eine wesentlich geringere Belastung der Straßen bei mindestens gleicher Leistung. Die untere Stromzuführung für Straßenbahnen kann in Berlin aus klimatischen Gründen nicht in Betracht kommen, wohl aber das vorteilhaftere Stellen der Weichen vom Bürgersteig aus. Giese hebt noch die dichtere Zugfolge bei den Schnellbahnen und die zweckmäßigen Fahrtreppen für die tiefliegenden Röhrenbahnen hervor, die aber in Berlin bei der geringen Tieflage nicht erforderlich sind.

Als Mängel führt Giese an die in der Innenstadt Londons durch den gewaltigen Verkehr herabgedrückte Reisegeschwindigkeit, das Aufhören der Straßenbahnen an der Peripherie der Innenstadt, das vielfach die Benutzung mehrfacher Verkehrsmittel notwendig macht, die geringe Bequemlichkeit der Straßenbahnwagen und das Fehlen von Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper, bei den Untergrund- und Röhrenbahnen nach seiner Ansicht die Unübersichtlichkeit und Planlosigkeit ihres Netzes, ferner der lange und zeitraubende Zugang zu den Bahnsteigen der tiefliegenden Röhrenbahnen, ganz im allgemeinen der verwickelte und unübersichtliche Teilstreckentarif mit mehrfachen Vergünstigungen, wie Rückfahrkarten „Mittagskarten", Arbeiter- und Umsteigekarten und schließlich überhaupt das ungenügend organisierte Nebeneinanderarbeiten der verschiedenen Verkehrsunternehmungen, wodurch an manchen Stellen und zu manchen Zeiten der Verkehr nicht hinreichend bedient wird, während an anderen Stellen ein unwirtschaftliches Überangebot vorhanden ist.

Im zweiten Teil zieht Giese daraus die Nutzanwendung und schlägt für Berlin vor: die Einführung von zweistöckigen Straßenbahnwagen und Verbesserung der Omnibusbauart, die Einführung von neuen Omnibuslinien, den Bau von Schnellstraßenbahnen, die planmäßige Erweiterung des Schnellbahnnetzes, die Ausführung von Straßendurchbrüchen (insbesondere Französische Straße, Kurfürstenstraße, Grunerstraße) mit Ausbau des Straßenbahnnetzes und endlich die Einführung einer großzügigen Verkehrsorganisation unter Zusammenfassung aller Verkehrsunternehmen, mit der sich Giese schon früher in einer besonderen in der „Verkehrstechnik" im November 1924 erschienenen Abhandlung befaßt hat. Die darin gemachten Vorschläge sind auch schon in dieser Zeitung (Nr. 10, S. 284 ff.) in dem Aufsatz „Über Vorschläge zur Zusammenfassung der Großberliner Verkehrsmittel", auf den hiermit verwiesen wird, näher beleuchtet und mit dem vom Geheimrat Kemmann ausgearbeiteten Plan verglichen worden. In diesen Ausführungen ist schon damals der Wert der Gieseschen Arbeit anerkannt worden, wenn auch auf verschiedene Unstimmigkeiten und Unzweckmäßigkeiten hingewiesen werden mußte. Dr. L.

— **Arbeiterschutz**, Unfallverhütung und Gewerbehygiene. Sonderausgabe des Reichsarbeitsblattes. Monatlich ein Heft zum Preise von 1 *M.* Verlag: Reimar Hobbing, Berlin SW 61, Großbeerenstraße 17.

Unter dem Gesichtspunkte, daß ein wirksamer Arbeiterschutz gerade in der heutigen Zeit ganz besonders für Deutschland eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, werden keine Mittel unversucht gelassen, um ihn weiter auszubauen und recht wirkungsvoll zu gestalten. Ganz besondere Verdienste hierbei fallen der Reichsarbeitsverwaltung und dem Reichsversicherungsamte zu. Zur Erreichung ihrer recht hoch gesteckten Ziele ist von diesen genannten Stellen unter Mitwirkung des Vereins deutscher Gewerbeaufsichtsbeamten, des Verbandes der deutschen Berufsgenossenschaft sowie der Gesellschaft für Gewerbehygiene eine neue Zeitschrift „Arbeiterschutz" mit den Untertiteln: „Unfallverhütung" und „Gewerbehygiene" gegründet.

Die Hauptaufgaben dieser Zeitschrift sind: 1. den Berufstätigen vor den Unfallgefahren seiner Arbeiten zu schützen, 2. ihn vor schädlichen Einflüssen, die dauernd auf seine Gesundheit einwirken können, zu bewahren, 3. dem Arbeitgeber große wirtschaftliche Schädigungen, die jeder Betriebsunfall mit sich bringt, fernzuhalten, und 4. dem Betrieb geschulte Facharbeiter, auf deren Geschicklichkeit er angewiesen ist, recht lange zu erhalten.

Diese für die deutsche Volkswirtschaft recht bedeutungsvollen, sozialen und wirtschaftlichen Aufgaben können nur erreicht werden durch dauernde Belehrung und ständige wirkungsvolle Aufklärung. Die Mittel hierfür erblicken die Hera[...] einem Zusammenwirken von Zahl und Wort und Bild[...] möglich auch durch Filme und Rundfunk. Verbreit[...] Zeitschrift werden in den Kreisen aller, die unfal[...] wirken können; hiernach gehört sie also in die Hän[...] triebsleiter, der Werkmeister und auch in die eines [...]beiters. Ständige Gefahren stumpfen bekanntlich ab[...] die Zeitschrift in planmäßiger Weise durch volkstüm[...] stellung und bildliche Veranschaulichung auf alle die [...] wirken, die am Arbeiterschutz in erster Linie bet[...] Von welcher wirtschaftlichen Bedeutung die Unfallver[...] dafür nur eine Zahl: Es ist z. B. errechnet worden, d[...] Jahr 1919 die kapitalisierte Unfallrente für Deutsch[...] einen Wert von 2,8 Milliarden Goldmark hat. Nach [...] wirtschaftlichen Nachteilen kommt noch der große [...] Betracht, den der Arbeiter selbst durch den Verlust [...]beitsfähigkeit, die ja sein einziges Besitztum darstel[...] Über die Notwendigkeit, hier alle möglichen Mittel a[...] um die Nachteile auf das möglichst geringste Maß [...] führen, brauchen wir keine Worte zu verlieren. A[...]bungen auf diesem Gebiete bedürfen daher einer w[...] Unterstützung. Schon längst hat sich in den Kreisen [...] der Unfallverhütung die Erkenntnis Bahn gebroche[...] gewaltige Organisation mehr der Schadenverh[...] der einer Schadenvergütung zu dienen hat un[...] eine intensive Pflege der Unfallverhütung einsetzen [...] trifft in gleichem Maße zu auf dem Gebiete der Gewe[...] Auch hier will die Schrift mit Unterstützung der [...] „Deutschen Gesellschaft für Gewerbehygiene" die [...] ihrer Forschungsarbeit in weite Kreise hineintragen [...] durch Herausgabe von Veröffentlichungen, Veranst[...] Vorträgen, Ausgestaltung der Volksbelehrung durch [...] von Auskünften usw. Neben der Zeitschrift, die jeden [...] ins Haus und damit in die Familie gebracht werden [...] als lebendige Ergänzung noch die „Ständige Aus[...] für Arbeiterwohlfahrt" (Charlottenburg, [...] Straße) zur Verfügung.

Auch für alle Einrichtungen der Reichsbahn, bes[...] für die Werkstätten und die sonstigen zahlreichen [...] Betriebe, die mit ihr verbunden sind, wird diese Zeit[...] Anregungen geben, auch ihrerseits Wege zu beschrei[...] als Träger einer selbständigen Berufsgenossenscha[...] Besonders bei der Eisenbahn erreichen die Unfälle, w[...] treten, meist einen Umfang mit einer Wirkung, die [...] das hinausgehen, was sonst im einzelnen Betriebe [...]

Die Mittel, die diese Zeitschrift anwendet, sind [...]seitig und es steht zu hoffen, daß sie auch eine [...] Wirkung haben werden; wir können ihr daher nur [...] weite Verbreitung wünschen.

— **Lebende Bücher.** Eine Darstellung der gesam[...] in Einzelabhandlungen. Herausgegeben von Prof. [...] Deckert. Verlag von Kösel & Pustet, K.-G., Mün[...]

Unter diesem Titel beginnt eine Sammlung von Ei[...]lungen über das Gesamtgebiet der Technik, die ihrer[...] nach Sondergruppen geordnet sind, so daß eine Erg[...] Erweiterung je nach den Fortschritten der Wisse[...] Technik jederzeit leicht möglich ist. Die einzelnen [...] nach der Absicht des Herausgebers wissenschaftliche [...] praktisch brauchbarer Behandlung des Stoffes verbin[...] mit für das Selbststudium wie auch für den Unterri[...] Beziehung geeignet sein.

In der Gruppe „Mathematik" sind von dem [...] bereits die Bändchen „Algebra", Planimetr[...] führung in die Trigonometrie" und „Ei[...] in die Stereometrie" erschienen, die in ihrer [...] des immerhin spröden Stoffes ein ausgezeichnetes pä[...] Geschick erkennen lassen. Hierzu ist in dem vom g[...]fasser herausgegebenen Tafelwerk „Die Logarit[...] trigonometrischen Funktionen und d[...]lichen Zahlen" ein gutes Hilfsmittel gegeben. [...] Bändchen behandelt „das Rechnen mit ko[...] Zahlen und hyperbolischen Funktione[...] Elektrotechniker, Telegraphentechniker und auch [...]ingenieure von Wert ist, besonders bei Benutzun[...] Herausgeber im Verein mit Dr. Ulfilas Meyer [...]gestellten „Tafeln der Hyperbelfunktio[...]

In der Gruppe „Physik" ist ein Werk von Dr. [...]witz-Wegner über „Kreisprozeßkunde" [...]

Als erste Bände der Gruppe „Elektrotechni[...] Werke von Prof. Dr.-Ing. A. Günther-Schulze, [...] Physikalisch-Technischen Reichsanstalt über „di[...]trische Festigkeit" und „Elektrische [...]richter und Ventile" erschienen. Sie fesseln [...] klare, folgerichtige Darstellung der schwierigen Pr[...] geben die grundlegenden Theorien unter Berücksic[...] technischen Anwendungen. Bei diesen beiden Bände[...]

des verwendeten Papiers insofern auf, als es sich schlecht Wiedergabe von Textabbildungen eignet, die daher auf Druckpapier am Buchschlusse beigefügt sind. Es sei daher unsch ausgesprochen, für die ferner erscheinenden Bände s Papier verwendet zu sehen; das wäre auch bei der Be- g der oben erwähnten Tafelwerke durchaus wünschens-

em ersten Band der Gruppe „Telegraphen- und sprechtechnik“ behandelt Obertelegraphen-Inspek- rmann Gramm den „Störungsdienst bei der ispost- und Telegraphenverwaltung“.
Gruppe „Praktische Wärmewirtschaft“ weist zt zwei Bände auf. „Die festen Brennstoffe“ von Dr. H. Winter, Leiter des berggewerkschaftlichen toriums und der Bergschule in Bochum, behandelt, wäh- Vilhelm Münder, Chemiker und Betriebsleiter, „die igen Brennstoffe“ bearbeitet hat. Die Darstellung app, klar und übersichtlich.
essante Werke bringt die Gruppe „Organisation in echnik“. Dr.-Ing. A. Winkel, Vorstand der Abtei- ür Betriebswissenschaft an der Bayerischen Landesge- nstalt in Nürnberg, behandelt „die Auftragsorga- ion insbesondere der Klein- und Mittel- ebe“ und beschränkt sich nicht auf die Darstellung eines eispiels und Wiedergabe von Formblättern, sondern geht, nfachsten zu schwierigeren Betriebsverhältnissen fort- schreitend, stets auf das Wesen und den Zweck der Auftragsver- folgung ein. Im nächsten Band „Organisationsformen der deutschen Rohstoffindustrie I. die Kohle“ von Dr. W. Hecht wird eine eingehende Darstellung der Ge- samtentwicklung im deutschen Kohlenbergbau gegeben, wobei das Schwergewicht auf die nachrevolutionäre Zeit gelegt ist. Dipl.-Ing. Paul Krebs beantwortet in dem nächsten Bändchen „Die deutschen Kohlenpreise seit Beginn des Weltkrieges“ auf Grund umfassenden in zahlreichen bildlichen Darstellungen ausgewerteten stastistischen Materials die vielumstrittene Frage nach der Angemessenheit der deutschen Kohlenpreise. Es ergibt sich von selbst die Forderung nach dem „gerechten Preise“; feste Währung, frei von Zwang, führt am sichersten zur Gesundung der Kohlenwirtschaft.

Auf die Gruppe „Landwirtschaft“ sei hier nicht einge- gangen. Die Gruppen „Eisenbahnwesen“ und Straßen- und Kleinbahnen“ sind in Vorbereitung.

In der Gruppe „Stoffkunde“ führt der Band „Das Glas“, der von Dr. Hans Schulz, Privatdozent an der Technischen Hochschule Charlottenburg, wissenschaftlichem Mitarbeiter der optischen Anstalt C. P. Goerz A.-G., bearbeitet ist, in die Grund- lagen der Glastechnik ein.

Überblickt man die vorliegenden handlichen Bändchen, so kann wohl gesagt werden: Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen. Es ist auch zu erwarten, daß die „Lebenden Bücher“ sich viele Freunde erwerben werden. Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen.

Beschluß des Ausschusses für Angelegenheiten des Güter- s. Niederschrift 100 III, werden in Ergänzung der im 1923 ausgegebenen „Nachweisung der ständigen Zu- zu den Lieferfristen“ alle vorübergehenden Zu- die voraussichtlich länger als 3 Monate gelten, ebenso nderungen, nach Anmeldung bei der Geschäftsführenden ung des Vereins fortlaufend unter den „Amtlichen Mit- n der Geschäftsführenden Verwaltung“ (kostenlos) ver- ht.

r, auf Grund dieses Beschlusses in der Vereinszeitung August 1923 Nr. 35 erstmals bekanntgegebenen Auf- sind unter lfd. Nr. 4 Zuschläge der Kgl. Ungarischen senbahnen veröffentlicht. Diese sind mit dem 28. Februar ßer Kraft getreten und durch folgende Zuschläge er- orden:

le Sendungen, die auf den ungarischen Staatseisenbahnen r abgeliefert worden oder Strecken dieser Verwaltung ufen:

güter aller Art wie auch als Eilgut aufgegebene lebende r je angefangene
km . . . . 3 Tage.
Frachtgut aufgegebene lebende Tiere für je angefangene
km . . . . 4 Tage.
Frachtgüter in ganzen Wagenladungen für je angefangene
200 km . . . . 5 Tage.
Frachtgüter als Frachtstückgut aufgegeben für je angefangene
200 km . . . . 6 Tage.

Diese Zuschlagsfristen werden sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr nebst den reglementarischen Liefer- fristen und den tarifarischen Zuschlagsfristen angewendet.

(Genehmigende Verfügung des Kgl. Ung. Handelsministeriums Zahl 50477/1925 VIII vom 29. Januar 1925.)

Eröffnung von Stationen.

Bundesbahndirektion Innsbruck. Die zwischen den Stationen Kufstein und Kirchbichl der Linie Kufstein- Brenner gelegene bisherige Betriebsausweiche Schaftenau wird am 1. Mai 1925 für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektion Stettin. Der an der Strecke Stargard (Pomm.) - Ruhnow gelegene Bahnhof Wulkow wird mit sofortiger Gültigkeit in „Wulkow (Pom.)“ umbezeichnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er- lassen worden:

Nr. III 58 vom 8. April 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verrechnung von Wagenmieten.

Amtliche Bekanntmachungen.

nung von Stationen, Strecken und Betrieb.

chtung eines Verkehrsamtes.

. April d. J. ist für den Bezirk Reichsbahndirektion Schwerin ein Eisenbahn-Verkehrsamt mit e in Schwerin (Meckl.) errichtet (424)
che Reichsbahn-Gesellschaft.
chsbahndirektion Schwerin.

2. Güterverkehr.

s-dänischer Gütertarif, Teil II.

April 1925 erhält der Ausnahme- ür frische Butter zur Durchfuhr utschland nach der Schweiz über g Weiche ermäßigte Frachtsätze deutsche Strecke.
Auskunft durch die Abferti- (418)
, den 14. April 1925.
sche Reichsbahn-Gesellschaft
eichsbahndirektion Altona)
ns der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. April 1925 wird der Ausnahmetarif 32 für rohe Schafwolle mit weiterer Ermäßigung der Frachtsätze neu herausgegeben. Gleichzeitig wird dieser A. T. auf Wollabfälle ausgedehnt. Auch werden Frachtsätze für 5-t-Sendungen eingeführt.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 19. April 1925. (225)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tfv. 502).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Crailsheim und Ulm als Tränk- stationen für alle Tiergattungen in den Reichsbahn-Tiertarif aufgenommen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahn- hof Alexanderplatz. (413)
Berlin, den 14. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Herausnahme der ostpreußisch-polni- schen Grenzübergänge aus dem Geltungs- bereich des A. T. 43 mit Gültigkeit vom 24. Mai 1925. Die verkürzte Veröffent- lichungsfrist ist gemäß § 6 E. V. O. ge- nehmigt (s. RGBl 1914, S. 455).
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 17. April 1925. (422)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 100. Internationaler Eisenbahn- gütertarif vom 1. Januar 1925.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1925 ent- fällt der Lieferfristzuschlag von 10 Tagen, der bisher wegen außergewöhnlicher Ver- kehrsverhältnisse für die deutschen Eisen- bahnstrecken in den internationalen Güterverkehren vorgesehen war. (419)
München, den 10. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

1. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Entfernungstafel II wie folgt zu ergänzen:

Entfernungen zwischen den nördlichen Stationen	Kontrollbezirk oder Bahn	und den südlichen Knotenstationen																					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)	Schnelldorf
Ebersgöns Zu 17	B Lich	146	263	84	389	348	348	—	136	459	370	276	147	364	351	468	324	279	246	227	292	106	274
Oberkleen Zu 17	B Lich	147	264	85	390	349	349	—	137	460	371	277	448	365	352	469	325	280	247	228	293	107	275
Pohlgöns Zu 17	B Lich	142	259	80	385	344	344	—	132	455	366	272	443	360	347	464	320	275	242	223	288	102	270

2. In der Entfernungstafel I sind folgende Stations-Namensänderungen durchzuführen:

Bruck b. Erlangen in Erlangen=Bruck
Burgkundstadt „ Burgkunstadt
Weilheim „ Weilheim (Obb.)
Hofheim (Franken) in Hofheim (Ufr.)
Thansau „ Thansau=Ladestelle

München, den 14. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 treten Änderungen und Ergänzungen ein in den Unterabschnitten 22, 41 a, 88 a, 93 und 95 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten". Näheres enthält die am 20. April 1925 erscheinende Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1925. (420)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II Heft A und Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren preußisch-hessischen usw. Staats- und Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1925 sind die zwischen den Stationen der Südharzbahn und den Stationen der Gernrode=Harzgeroder Eisenbahn bestehenden besonderen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze aufgehoben. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. April 1925. (421)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Gemeinsames Tarifheft (Heft A) für den Binnenverkehr der Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher, Mühlhausen-Ebelebener, Neustadt-Gogoliner und Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird zu obigem Tarifheft der Nachtrag 2 herausgegeben. Derselbe enthält erweiterte Bestimmungen zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (Einführung von Arbeiter-Wochenkarten.)

Liegnitz, den 9. April 1925. (417)

Die Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung des Gemeinsamen Tarifheftes (Heft A) für den Binnenverkehr der von der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. in Berlin betriebenen Nebenbahnen.

Wechselgüterverkehr Sachsen-Württemberg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Heimerdingen, Hemmingen, Münchingen und Schwieberdingen der Württembergischen Nebenbahnen in das Tarifheft B aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehranzeiger zu ersehen; auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 9. April 1925. (416)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 50 ergänzt. Auskunft durch die Abfertigungen. (414)

Altona, den 14. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S D Nr. 2 a.

Mit Gültigkeit vom 21. April 1925 bis auf jederzeitigen Widerruf wird im Verkehr von den deutschen Seehäfen Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Wesermünde West, Lübeck und Stettin nach Basel Bad. Bf. der Durchfuhrausnahmetarif S D Nr. 2 a für Pferde, auch Ponies der Klasse S 1 eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 20. April 1925. (426)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II. (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. April 1925 wird der Ausnahmetarif 31 für Baumwolle, rohe usw. mit weiterer Ermäßigung der Frachtsätze neu herausgegeben und der Ausnahmetarif 31 a teilweise geändert. Soweit die neuen Frachtsätze des A. T. 31 a Tariferhöhungen mit sich bringen, treten sie mit Wirkung vom 20. Mai 1925 in Kraft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß § 6 EVO. genehmigt (RGBl. 1914, S. 455). Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. April 1925. (415)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C

Mit sofortiger Gültigkeit wird d[ie Sta]tion Oberlahnstein als Empfangsst[ation in] den Ausnahmetarif 7 a einbezogen.

Die seit dem 2. Mai 1923 im [...] zeichneten Ausnahmetarif vorüber[gehend] zugestandene Tarifvergünstigung [für] auf Zwischenstationen gelagerten [...] Oberlahnstein, Frankfurt (Mai[n]) Offenbach umgeschlagenen Erzse[ndungen] aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebi[et wird] vom 1. Juli 1925 ab aufgehoben.

Essen, den 20. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft.]
Reichsbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckver[kehr]

Reichsb.-Pers.- u. Gep.-Tarif T[eil]

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. [wird] bes. Ausf.-Best. 7 zu § 12 EV[O] Sonderfahrten mit Triebwagen du[rch] neue ersetzt, nach der Sonderzü[ge] Fahrpreisermäßigung bei Lösu[ng von] 80 Fahrkarten 2. Kl. oder 120 Fa[hrkarten] 3. Klasse oder 180 Fahrkarten 4[. Kl.] gefahren werden können. Die Ab[kürzung] der Veröffentlichungsfrist grün[det sich] auf die vorübergehende Änder[ung des] § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 55).

Erfurt, im April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft.]
Reichsbahndirektion.

Vom 4. Mai 1925 ab betragen im P[ersonen-] und Gepäcktarif mit Ostpreußen [...] fahrwasser oder Zoppot über Swi[nemünde] Seeweg die Fahrpreise:

a) für Swinemünde-Pillau 15,00 [Reichs]mark,
b) für Swinemünde - Neufahrwa[sser oder] Zoppot 15,50 Reichsmark [...] 50 Pfg. Kaigebühr),
c) für Neufahrwasser oder Zop[pot ...] 8,00 Reichsmark (einschl. 50 [Pfg. Kai]gebühr).

Die Gepäck- und Expreßgu[tfrachten] werden vom gleichen Tage an [...] rechnet.

Nähere Auskunft erteilen di[e betei]ligten Fahrkartenausgaben und [Gepäck]abfertigungen, ferner die Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. [...]lich und unser Tarifbüro, [...]straße 19/20.

Stettin, im April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft.]
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

18. Berlin, den 30. April 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Schnellgüterverkehr.

Ein Versuch zur Überwindung der Zugbildung.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Bäseler**, München.

achfolgenden Untersuchungen greifen Fragen an, von ich viele bislang mehr im Unterbewußtsein als in der Vorstellung der Fachwelt regen, die aber baldige Antieischen und deshalb in den Mittelpunkt der Aussprache zu werden verdienen. Der Verfasser ist sich bewußt, einzelner sie bei ihrem Umfang nicht restlos lösen kann; ıfrieden, wenn sie in Fluß kommen, auch wenn hernach ebnis in mancher Hinsicht anders aussieht, als er es hier ieren unternommen hat.

man die Schicksale der Eisenbahnen in den letzten ıicht nur in Deutschland, sondern auch in den westlichen überschaut, die großen Verluste auf allen Seiten oder ns die Notwendigkeit schwerer Kämpfe um eine erträgute, so wird man nicht zweifeln, daß daran vor allem der ıd seine Folgen schuld sind. Allein man kann sich des ts nicht erwehren, als ob sich gegen früher noch mehr lt hätte. Wie weit sind wir doch von jenem „Eisenbahn-" entfernt, in dem Mitte des vorigen Jahrhunderts das rkehrsmittel seinen unaufhaltsamen Siegeszug entfaltete? ınbahnen sind groß, mächtig und — alt geworden, Regel ema haben mehr als gut die Oberhand gewonnen, der erb, nicht mehr einzelner Gesellschaften, aber der untereinander, drückt die Tarife, Organisationsfragen einen ungebührlichen Raum ein — gerade letzteres ist chen von Jugend; man lese darüber in Fords bekanntem ach, wie leicht er die Organisationsfragen in seinem aufblühenden Betriebe behandeln konnte. Die Eisenbahnen scheinen auf einem gewissen Höhepunkte ihrer Entwicklung angelangt zu sein, wenn sie ihn nicht gar schon überschritten haben.

Dafür Systeme oder gar Personen verantwortlich zu machen, scheint mir nicht sehr einsichtig. Organismen haben eben auch ihre Alterserscheinungen; sie müssen getragen werden wie beim Individuum. Es geht Industrieunternehmungen nicht anders; sie entstehen, blühen und vergehen. Immer wieder quillt neues Leben nach, das sich durchaus am Persönlichen entzündet; es höhlt die älteren Gruppenbildungen aus und überwindet sie schließlich. Sich jung halten kann ein älterer Organismus bestenfalls in Teilen; zu sorgen, daß dies möglich sei, hat die Leitung allerdings allen Anlaß. Bei Verkehrsunternehmungen ist das wegen der ungewöhnlich starken inneren Abhängigkeiten besonders schwer; trotzdem muß es versucht werden, auch wenn man nicht übersehen kann, daß bei einem Betrieb von der Größe, dem Alter und der besonderen Art der Eisenbahn die Masse des Überkommenen immer fast erdrückend bleiben wird gegenüber dem Neuen und die gute Verwaltung des Bestehenden die Hauptsorge beanspruchen muß.

Was nun der Lage der Eisenbahn eine besondere bedeutsame Note verleiht, ist der Umstand, daß sie nicht mehr das Beförderungsmonopol hat, welches sie praktisch fast hundert Jahre lang besaß. Im Personenverkehr machen ihr Kraftwagen und Flugzeug kräftig den Wettbewerb, im Güterverkehr tun es Lastkraftwagen und Binnenwasserstraßen, und alle sind wahrscheinlich erst am Anfang einer großen Entwicklung. Es hat, auch vom

Standpunkt des Eisenbahners, keinen Zweck, sich darüber zu beunruhigen. Der Eisenbahn bleiben Aufgaben genug. Auch bringt jedes neue Verkehrsmittel den übrigen Nahrung. Die Eisenbahnen haben seinerzeit die Fuhrleute nicht vermindert, sondern nur von der Landstraße verdrängt. Aber es ist doch wohl angebracht, sich die möglichen Entwicklungen so gut, als sich die Zukunft übersehen läßt, vor Augen zu stellen und danach zu handeln.

Was zunächst den Personenverkehr angeht, so fährt man heute im Flugzeug nicht viel teuerer und mit mehrmals größerer Geschwindigkeit als mit der Eisenbahn. Nur der Anmarsch zu den Landungsplätzen ist lang und unbequem. Der Vorteil zeigt sich deshalb erst bei großen Entfernungen. Wenn aber erst der Schraubenflieger erfunden ist oder sonst eine Aufstiegmöglichkeit vom engen Fleck — Dinge, die durchaus im Bereich der Möglichkeit liegen —, so ist die Entwicklung auch für kurze Entfernungen unabsehbar. Die Abhängigkeit von der Witterung ist allerdings noch groß. Hingegen scheint die oft gefürchtete geringe Sicherheit mehr in der Vorstellung vorhanden zu sein. Bei den planmäßigen europäischen Passagierflügen der letzten Jahre sind ernstlichere Unfälle verhältnismäßig wenige bekannt geworden. Es ist recht wohl möglich, daß die Sicherheit in der Luft einmal größer sein wird als auf der Erde. Es steht der Bewegung eben der dreidimensionale Raum offen, und die „Wahrscheinlichkeit, anzustoßen", ist deshalb sehr gering. Einen Massenverkehr könnte man durch Vorschreiben verschiedener Höhenzonen für die verschiedenen Richtungen leicht gliedern. Wieviel Mühe macht auf der Erde die ungestörte Kreuzung zweier Verkehrswege, und wie leicht ist sie in der Luft? Sie kostet nur eine Vorschrift.

Bedeutsamer ist für die nächste Zeit wohl der Personenkraftwagen. Die Entwicklung in den westlichen Ländern, die weniger unter den Kriegsfolgen zu leiden hatten, namentlich in Amerika, gibt einen bedeutsamen Fingerzeig. Man fährt schon heute im Kraftwagen, wenn er an sich vorhanden sein muß, mit vier Personen billiger als in der zweiten und mit sechs Personen billiger als in der dritten Klasse. Die großen sonstigen Vorteile, vor allem die unschätzbare Freizügigkeit, hat man außerdem. Es ist keine Frage, daß die Eisenbahn noch einen erheblichen Teil des jetzigen Personenverkehrs an den Kraftwagen abgeben wird. Ob das zu bedauern ist, ist zweifelhaft. Zum Teil ist es ein Verkehr, der ihr unbequem war und hohe Kosten verursachte. Andererseits wird der Wettbewerb ein Ansporn sein, die eigenen Möglichkeiten der Eisenbahn mehr zu entwickeln, den Fahrgästen mehr zu bieten bei geringeren Selbstkosten. In erster Linie steht da wohl die Verbesserung der Anschlüsse durch Triebwagen, Früh- und Spätfahrten solcher — mit Scheinwerfer und Sandstreuer — auch auf unbesetzten Strecken, weitgehende, durch die Verdichtung ermöglichte Staffelung der Züge, Verringerung des enormen toten Gewichtes bei den Zügen, sowohl an den Personenwagen selbst als auch im Verhältnis zwischen Lokomotive — oder allgemeinen Triebmaschine — zum Verkehrsraum. Der wesentlichste Vorteil, den die Eisenbahn in die Wagschale zu werfen hat, ist wohl der, daß der Besitzer des Kraftwagens selbst fahren muß — sobald er einen Fahrer braucht, ist die Kostenfrage verschoben und der Kraftwagen teuer — und deshalb für nichts anderes frei ist, während er in der Bahn essen, schlafen und arbeiten kann. Durch Einrichtung von Geschäftsabteilen, Aufnahme drahtloser Nachrichten u. a. wird die Eisenbahn diese Überlegenheit steigern müssen. Einen nicht einholbaren Vorsprung scheint die Eisenbahn bei Nebel zu besitzen; hier sichert ihr die Zwangläufigkeit auf freigehaltener Bahn in Verbindung mit dem Blocksystem die Möglichkeit eines nahezu ungestörten Betriebes, während Kraftwagen und Flugzeug weitgehend versagen, was ihre Bedeutung als allgemeines Verkehrsmittel empfindlich mindert.

Im Güterverkehr wird das Flugzeug oder Luftschiff kaum jeweils ernstlichen Wettbewerb machen können. Die zur Erhaltung des Schwebens notwendige wagerechte Kraft beträgt bei Flugzeugen etwa ein Zehntel des Gewichtes, also soviel wie bei einem Landfahrzeug auf schlechtem Feldweg. Die künstl
Wasserstraßen kommen nur für flaches Gelände und beso
Fälle wirklich in Frage. Im allgemeinen gingen die Kanal
der letzten Zeit schon im mitteldeutschen Hügellande zu
Hingegen ist der Lastkraftwagen ein Wettbewerber, der tä
sichtbar an Boden gewinnt. Bedeutende Transporte über
derte von Kilometern werden jetzt schon mit Lastkraftw
ausgeführt. Eine eigene Studiengesellschaft zum Bau von
landstraßen für Fernverkehr hat sich gebildet. Da der G
verkehr das Rückgrat der Einnahmen ist, verdient die Frag
ernstlichste Aufmerksamkeit und hat ja auch das Schrifttum
letzten Jahre erheblich beschäftigt.

Zweifellos fahren die Kraftwagen heute zum großen Tei
fremder Leute Kosten, nämlich der Straßenunterhaltungsp
tigen. Die Frage ändert sich aber in der nächsten Zeit mi
Einführung des Luftreifens für Lastkraftwagen. Nach Sc
Eisenbahn- und Lastkraftwagen im Güterverkehr, „Verk
technische Woche" Nr. 21, Jahrg. 1924, kostet dann die Str
abnützung nur noch 5 Pf. je Wagenkilometer gegenüber e
sonstigen Beförderungspreis von 50 Pf. Die Straßenabnüt
fällt also, auch wenn sie den Kraftwagen auferlegt wird, wa
bedingt gefordert werden muß, nicht sehr ins Gewicht. Ein Üb
würden die harten Beton- oder Pflasterstraßen tun, die sic
einer Zunahme des Verkehrs sicher lohnen würden. Beis
bieten Amerika und Italien. Hinsichtlich der Wirtschaftlic
steht dem Lastwagen in den nächsten Jahren noch ein gr
Fortschritt bevor: Die Verwendung von Rohöl anstatt Be
Rohöl kostet nur den dritten Teil. Die Vergasungs- und M
frage wird sicher einmal irgendwie gelöst. Bedeutende An
sind schon da[1]). Welchen Wettbewerb wird dann erst der K
wagen der Eisenbahn machen? Es ist wohl an der Zeit
beiden Nebenbuhler auf ihr innerstes Wesen zu prüfen un
miteinander zu vergleichen. Dabei soll in dieser Untersuc
nicht so sehr ihr bestehender, in mancher Hinsicht zufälliger
stand, als vielmehr die Form zugrunde gelegt werden, die si
vollkommener Ausbildung ihrer eigensten Möglichkeiten erh
könnten. Alsdann soll die Frage beantwortet werden, w
Verbindungen zwischen beiden denkbar sind, um aus ihnen
sammen ein Transportsystem von höchster Leistungsfähigke
schaffen.

Der entscheidende Unterschied zwischen Eisenbahnfahr
und Landfahrzeug ist der, daß das erstere an die Schiene g
bunden, also zwangläufig, das zweite freizügig ist. Man
sagen, daß fast alle Vorteile, aber auch alle Nachteile der E
bahnen in der Zwangsläufigkeit ihrer Fahrzeuge begründet
Es war eine Tat von kulturgeschichtlicher, fast weltgesch
licher Bedeutung, als Jessop 1789, im Jahre der französis
Revolution, die Pilzschiene erfand. Bis dahin bestanden Gl
aus winkel- und U-förmigen Profilen, in denen glatte Stra
räder liefen. Das Fahrzeug konnte so gut auf der Spurbahn
auf der Straße laufen. Mit der Pilzschiene und der Verle
des Spurflansches an das Rad war die Trennung des Eisenb
fahrzeuges vom Straßenfuhrwerk vollzogen.

Den Erfindern des anderen Grundelementes der Eisenba
des dampfbewegten Fahrzeugs, war die Bedeutung dieser E
nung zunächst gar nicht klar. Noch eine ganze Generation
versuchten sie „Dampfwagen" zu bauen, die auf der Straße li
Wenn dabei auch noch andere Rücksichten mitspielten, nam
lich die Sorge vor nicht genügender Reibung auf den Schie
so brachten sie doch damit den richtigen Grundgedanken
Ausdruck, von dem jeder ursprünglich bei Schaffung eines
kehrsmittels ausgehen wird, nämlich, daß es freizügig sein m
Erst die ohne Leichtmotor und Pneumatik unausbleiblichen
erfolge des „Dampfwagens" drängten ihn auf die tragfähige
auch großen Lasten wenig Widerstand bietende Spurbahn,
aus der Verbindung der beiden entstand die Eisenbahn. S

[1]) Der Aufsatz ist vor der Berliner Automobilausstellun ge
schrieben. Dort wurden bereits Ölwagen und andere in dem
satz erwähnte oder geforderte Neuerungen gezeigt.

de für ein Jahrhundert die einzige Möglichkeit, schnell und
großen Lasten zu fahren.

eides kann heute auch der Kraftwagen, und hat dabei noch
Vorzüge des nicht zwangläufigen Fahrzeuges. Er fährt in
igen Stunden ohne Umladen vom Ursprung zum Ziel, mit
hter oder ganz ohne Verpackung der Ware, derselbe Mann
n für die ganze Reise verantwortlich gemacht werden, die
großen Umwege des gemischten Transports Landfahrzeug —
ubahn — Landfahrzeug werden abgeschnitten, man kann sich
lich nach dem Bedürfnis richten.

ichts davon kann die Eisenbahn. Und die Kosten? Das
ftwagenkilometer mit vier Tonnen soll unter günstigen Ver-
nissen bei Benzol 50 bis 55, bei Öl also vielleicht 30 bis
Pfennige kosten, das wäre acht bis neun Pfennig/tkm. Die
nbahn rechnet zwischen 100 und 500 km in der niedrigsten
ungsklasse zwischen zwei und vier Pfennige, in der höchsten
chen sieben und zwölf Pfennige, bei Stückgut und Eilgut
ntlich mehr, bei Eilstückgut auf 100 km gar 40 Pfennige,
ohl sie die Reisegeschwindigkeit des Kraftwagens längst
t erreicht.

haar hat am angeführten Ort einen grundsätzlichen Vergleich
chen Eisenbahn und Kraftwagen durchgeführt. Der Versuch
sehr zu begrüßen, auch wenn einzelnes noch ergänzt und
htigt werden müßte. Bei dem Vergleich der Leistungs-
gkeit von Kraftwagenstraßen mit ein- oder zweigleisigen
nbahnen muß man meines Erachtens bei den ersteren eine
ussetzung über die Anzahl der Fahrbreiten machen. Hat die
ße, wie meist, im ganzen oder auch nur an mehreren Stellen
t mehr als zwei Fahrbreiten, so ist ein Fahren in Bremsweg-
und, wie Schaar voraussetzt, ausgeschlossen; denn die unbe-
endsten Hemmungen, wie sie bei Kraftwagen an der Tages-
ung sind, bringen die ganze Reihe zum Stehen. Es muß
lich überall „Überholungsbreite", und zwar wohl für beide
tungen da sein. Die Straße muß also drei- oder vierspurig
en. Drei- oder vierspurige Eisenbahnen leisten aber wieder
prechend mehr. Natürlich muß ein richtiger Vergleich über-
t auf die Gesamtkosten auch der Fahrbahnanlage zurück-
n. Was die Krümmung und Steigung angeht, so bilden diese
wirkliche Grenze für die Spurbahn. Die jetzigen Ge-
enheiten in dieser Hinsicht sind nur durch die bisher herr-
nde Dampflokomotive bedingt und berechtigt. Die Vorteile
Seil und Zahnrad bleiben wohl immer der Spurbahn vorbe-
n. Die Krümmungsreibung ist kein notwendiges, sondern
ermeidbares und nur bei Hauptbahnen als relativ kleineres
auf zu nehmendes Übel. Es macht keine besonderen Schwie-
iten, vollspurige Fahrzeuge zu bauen, welche etwa 20 oder
Halbmesser ohne Zwang durchlaufen. Da aber bei den vor-
nden Betrachtungen immer mit Übergang normaler Betriebs-
l gerechnet wird und diesen schon mit Rücksicht auf die
windigkeit meist nur flache Kurven zugemutet werden, so
icht wahrscheinlich, daß mit einer so weit gehenden An-
ng des ganzen Parks jemals zu rechnen ist. (Merkwürdiger-
vollzieht man sie aber auch da nicht, wo es sehr gut ginge,
bei Straßenbahnen.) Immerhin werden Großgüterwagen
0 bis 60 m Halbmesser gebaut. Wenn endlich rechtliche
ahmebestimmungen, wie z. B. die Beförderungspflicht, die
bahn belasten, so sind diese nur durch ihren bisherigen
polcharakter bedingt, und es ist eine elementare Forderung
wirtschaftlichen Vernunft, daß sie zugleich mit diesem ver-
inden oder daß dem jüngeren Bruder die gleichen Lasten
legt werden.

nn man die Leichtigkeit und Sicherheit sieht, mit der sich
wagen oft schneller als die doch einen eigenen Bahnkörper
ende Eisenbahn auf Straßen bewegen, die vielleicht nicht
e belebt sind, auf denen aber jeden Augenblick ein Hindernis
uchen kann, so fragt man sich unwillkürlich, woran das

Gründe sind:
Die Lenkbarkeit. Der Kraftwagen kann ausweichen.
Der kurze Bremsweg. Der Kraftwagen kann schnell halten.
Bei Vierradbremsen sind, sogar auf Asphalt, Bremsverzögerungen gleich der Erdbeschleunigung gemessen worden.

3. Die große Anfahrbeschleunigung, bedingt durch die geringen Massen bei starkem Motor. Der Kraftwagen kann Langsamfahrstellen, wie sie ihm alle Augenblicke begegnen, ohne großen Zeitverlust überwinden. Ein Kraftwagen findet zwischen Berlin und München sicher einige dutzendmal mehr Langsamfahrstellen als ein D-Zug, und kann doch, wenn es sein muß, die Strecke in derselben Zeit zurücklegen.

4. Eine gewisse innere Harmonie des Verkehrs auf der Straße. Die Eisenbahn steht durch ihre gestreckte Führung meist im Widerspruch zur Landschaft und so auch zu den älteren Landverkehrswegen. Ihre Kreuzungen mit diesen sind deshalb häufig und zugleich gefährlich; sie liegen oft an Stellen, wo sie vom ortsunkundigen Straßenbenutzer nicht erwartet werden. Zudem ist a priori der Verkehr auf Eisenbahn und Straße voneinander gänzlich unabhängig. Der plötzlich daherbrausende Zug ist deshalb für die Straße ein Fremdkörper. Denkt man sich statt der Züge eine gleiche Anzahl Kraftwagen auf der Straße, so wirken sie, obwohl die Straßen ganz und gar nicht auf solchen Verkehr gebaut sind, unübersichtliche Stellen enthalten und den Kraftwagen auf die ganze Länge aufnehmen müssen, doch nicht so gefährlich, und zwar vornehmlich gerade aus dem letzteren Grunde; die Kraftwagen gehören eben zum Straßenverkehr und ihre unter 1—3 genannten Eigenschaften tun das übrige. Die Kreuzungen zwischen Straße und Schnellfahrzeug sind weggefallen. Wirkliche vollständige Kreuzungen zwischen zwei Straßen sind selten; wo sie auftreten, wirken sie auch sehr störend. Im allgemeinen handelt es sich aber mehr um ein Ein- und Ausfädeln von Seitenströmen in den Hauptstrom. Hierbei treten zwar Kreuzungen auf, aber die Abzweigpunkte sind natürlich, sie sind oft durch Baumreihen, Wasserläufe, Hausecken usw. gekennzeichnet und werden von beiden Seiten erwartet. Man wird vielleicht einwenden, daß obiger Vergleich nicht stimmt, und daß man statt der einigen Dutzend Eisenbahnzüge eine so große Anzahl Kraftwagen setzen müsse, daß sie den gleichen Verkehr bewältigen, wobei leicht zu sehen ist, daß so viele Kraftwagen jeden anderen Verkehr auf der Straße erdrücken würden; aber das stimmt wieder nicht; die Eisenbahn hat einen eigenen Weg, und wenn man für die Kraftwagen eine besondere Parallelstraße anlegen würde, so könnten sie gefahrlos fahren, und die Kreuzungen wären auch weggefallen.

Man kann sich die Frage stellen, ob man diese Vorteile des Kraftwagens nicht auch bei der Eisenbahn in etwas nachahmen kann. Eine allgemeine Ausweichmöglichkeit kann man dem Schienenfahrzeug nicht geben. Dazu müßte es eben die Schienen verlassen. Man könnte aber an einzelnen Stellen Sicherheitsausweichungen vorsehen. Zum Beispiel könnte man die Zugfolge auf einer stark belasteten Strecke vielleicht dadurch steigern, daß man die Blocksignale sehr dicht setzt und hinter jedes zum Schutz des nicht mehr in genügender Entfernung befindlichen Vorzuges eine Schutzweiche legt. Zweckmäßig würde man diese auf ein gemeinsames mittleres Durchrutschgleis führen (Bild 1).

Abb. 1

Durchrutschgleis

Fahrsperre und genügende Bremskraft müßten dazu kommen. Das Mittelgleis würde auch als Reserve dienen. Aber der nicht viel teuerere viergleisige Anbau wird, wenn räumlich ausführbar, wohl immer vorzuziehen sein. Was den kurzen Bremsweg angeht, der eine Funktion des Reibungsbeiwertes ist, so wäre es an sich nicht unmöglich, an allen Bremsrädern Sandstreuer mitzuführen, die bei einer Schnellbremsung einsetzen. Dann ist das Schienenfahrzeug durch seine Führung sogar in gewisser Hinsicht überlegen, da Straßenfahrzeuge bei scharfem Bremsen leicht ins Schleudern kommen und dadurch häufig ein nicht geringeres

Übel anrichten als beim Zusammenstoß. Für Triebwagenzüge wäre das erwägenswert. Auch gibt es für sie Schlitten- und Schienenbremsen; da sie auch schnell anfahren können, sollten sie, mit einem drehbaren Scheinwerfer zum Abtasten eingerichtet, wohl in der Lage sein, ungesicherte Übergänge ohne großen Zeitverlust zu befahren.

Alle bisher angeschnittenen Fragen bewegen sich aber noch mehr oder weniger am Rande und treffen nicht das Wesentliche. Dieses liegt darin, daß das Schienenfahrzeug zu Zügen aufgereiht und in solchen abgefahren werden kann, während der Kraftwagen Einzelfahrzeug bleibt. Hier liegt der entscheidende Punkt, seine Bedeutung ist so überwiegend, daß das ganze Verhältnis zwischen Eisenbahn und Kraftwagen fast allein von ihm aus begriffen werden kann. Setzen wir einstweilen voraus — die Frage soll nachher noch näher geprüft werden —, daß die genannten Eigentümlichkeiten mit beiden Verkehrsmitteln notwendig verbunden sind, so scheint dieser eine Vorzug des Gruppenfahrens eine außerordentliche und nicht zu überbietende Überlegenheit der Eisenbahn zu begründen. Schon jetzt können in einem ausgelasteten Zuge — noch ohne Großgüterwagen — 1200 Nutztonnen befördert werden, wozu bei Luftbremsung vier Mann, bei elektrischem und Dieselbetrieb vielleicht nur drei oder gar zwei notwendig sind. Zur gleichen Leistung braucht der Kraftwagen bei vier Tonnen Tragkraft 300 Mann, bei Anhängerbetrieb mit durchgehender Bremse — die noch nicht vorhanden ist, aber zu beschaffen wäre — ohne Begleiter immerhin 150. Die Überlegenheit der Eisenbahn scheint schlagend.

Aber sie scheint es auch nur. Der Vorteil des Gruppenfahrens wird mit einer ganzen Kette von Nachteilen erkauft, die so groß sind, daß sie den Vorteil oft erdrücken. Es ist das Problem der Zugbildung, des Rangierens, das uns hier entgegentritt, und das bewußt oder unbewußt seit 20 Jahren die Eisenbahn beherrscht. Um einen Zug zusammenzubringen, sind eine Unmenge vorbereitender Handlungen nötig, Überführungen, Hin- und Herfahren, Verständigungen, ferner Wagenstillstände; man braucht Raum und Gleis zum Stellen und häufig noch besondere Gleise zum Ausscheiden. Wenn der Zug glücklich beisammen ist, fährt er einige Dutzend Kilometer bis zu einem Verschiebebahnhof, um hier wieder auseinandergerissen zu werden; das Spiel der Zugbildung beginnt von neuem. Die Dinge sind zu bekannt, um sie hier näher zu erörtern. Eine ganze Wissenschaft hat sich gebildet, um den Zugbildungsvorgang wenigstens in technischer Hinsicht zu meistern. Die ewige crux, das ganze Ach und Weh der Eisenbahn ist die Zugbildung geworden.

Die praktische Auswirkung der Zugbildung zeigt sich vor allem in der Dickflüssigkeit des Betriebes. Es genügt, hier einige bekannte Zahlen zu nennen. Der Güterwagen läuft am Tag drei Stunden, 21 Stunden steht er; 30 bis 40 % der Beförderungskosten entfallen allein auf die Verzinsung des Güterwagenparks; die Umlaufzeit eines Güterwagens ist drei bis fünf Tage. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Eilgut ist drei, von Frachtgut gar nur 1,5 km/Std. Ein Drittel der Gesamtausgaben der Eisenbahn, etwa die Hälfte des Aufwandes für den Güterdienst, beansprucht das Verschiebegeschäft. Wenn man die Eisenbahn mit einer Fabrik vergleicht, so sind die Lokomotiven die Kraft-, die Güterwagen die Arbeitsmaschinen. Die Ausnutzung der Lokomotiven ist erträglich, aber wohin würde ein Fabrikherr kommen, dessen Arbeitsmaschinen nur drei Stunden am Tage produktive Arbeit leisten? Das Stehen, nicht das Fahren langer Wagenreihen ist leider das augenfälligste Kennzeichen des Eisenbahnbetriebes.

Alle Abhilfemaßnahmen, die die Zugbildung beibehalten, werden nichts Erhebliches daran ändern können. Geradezu entgegengesetzt sind die Bestrebungen, die Achszahl der Züge über 120 zu steigern; sie können in einzelnen Fällen und auf sehr große Entfernungen berechtigt sein, allgemein würden sie schädlich wirken. Die Engländer fahren seit jeher wesentlich kürzere Züge als wir, wobei der Grundsatz leitend war, daß womöglich jedes Gut, das bis abends aufgegeben ist, schon am nächsten Morgen abholbereit gestellt werden muß. Der allgemein nach immer größeren Einheiten auch bei Lokomotive Wagen, wie er in Seddin zutage trat, muß überhaupt mit Zurückhaltung betrachtet werden. Sicher bringt der Groß wagen Vorteile, namentlich wenn man ihn im Sinne Dr. freizügig und der Handelswelt durch Tarifvorteile schma macht[2]), so daß eine allmähliche Einführung und die A lung eines gewissen Bestandes möglich wird, die erst vollen Ausnutzung seiner Vorteile notwendigen Bunkera usw. wirtschaftlich ermöglicht. Der Großgüterwagen brin sparung an Gleisraum und bei guter Ausbildung an Totg die Möglichkeit höherer Streckenleistung und die Selbstent mit außerordentlicher Verbilligung und Abkürzung des I schäftes, durch letzteres auch schnelleren Umlauf; die Sch keiten in der Zugbildung beseitigt er aber nur insow Pendelzüge gebildet werden können, und diese Fälle si selten. Als freizügiges Fahrzeug wird er unter sonst g Umständen die Zugbildung verlangsamen, weil 2400 Nutz länger angesammelt werden müssen als 1200. Dadurch seine Vorteile, falls er in seinem Laufe viele Zugbildun fährt, erheblich eingeschränkt werden. Der in der Gro wagenfrage oft gebrauchte Hinweis auf amerikanische V nisse wirkt nicht überzeugend. Ich kenne Amerika nich jedenfalls hat es ein ganz anderes Verhältnis zwischen St länge und Bahnhofzahl als Europa, und das ist hier sehr lich. Die Wünsche der Mehrzahl der Verkehrstreiben die Eisenbahn bewegen sich in ganz anderer Richtung a Großgüterwagen; Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Sicherhei Verbindungen, Anpassungsfähigkeit, alles Dinge, die die Einheit im allgemeinen eher erfüllt als die große. Den güterwagen wird vielleicht einmal der Massenverkehr der entladefähigen Güter, d. h. etwa 40 % des gesamten G kehrs, zufallen, für die übrigen 60 % wird die kleine wohl herrschend bleiben.

Aus den Grundeigenschaften beider Verkehrsmittel fol weiteres ihr Anwendungsbereich: Die Eisenbahn ist un überlegen auf große Entfernungen, wo die Wagen große S in guten durchgehenden Güterzügen zurücklegen könn wenigstens die Abfertigungszeit nicht mehr ins Gewic der Kraftwagen auf geringe, wo bei der Eisenbahn Anf ladung, Abfertigung, Zugbildung unverhältnismäßig vi und Arbeit beanspruchen gegenüber der eigentlichen Tr leistung, auf mittlere Entfernungen werden beide konku

Für diesen mittleren Bereich erhebt sich nun die e angeschnittene Frage, ob nicht ein planmäßiges Zus wirken beider Verkehrsmittel denkbar ist, wobei man n einer rein organisatorischen Verbindung stehen zu b braucht, wie sie schon mehrfach mit gutem Erfolg durc ist, sondern auch an eine technische Vereinigung denk Diese Fragen sollen im folgenden untersucht werden.

Ein solches allgemeines aus Eisenbahn und Kraftwag biniertes Transportsystem müßte versuchen, von beid kehrsmitteln die charakteristischen Vorteile zu ve Welches die fast allein entscheidenden sind, ist nach vo dem klar, bei der Eisenbahn das Fahren in Gruppen, Kraftwagen die Freizügigkeit. Läßt sich das irgend sammenbringen, vorausgesetzt, daß die Frage nicht sch Widerspruch in sich enthält?

Die erste Unterfrage wäre: Kann man Eisenbahnw straßenfähig machen? Die Kleinbahn Hannover-Hil führte einmal Fahrzeuge — mir ist nicht bekannt, ob laufen —, bei denen der Gedanke verwirklicht war. Sie sechs kleine Eisenbahnräder mit Spurkränzen und vi Straßenräder mit glatter Felge; durch Heben oder Sen einen Radsystems konnte der Wagen für Spurbahn oder eingestellt werden. Daß das System, so verlockend manche Fälle vorteilhaft es ist, allgemein angewendet

[2]) Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure Jahrg. 1924.

', ist ausgeschlossen. Die tote Last ist zu groß, die Ein-
ng zu verwickelt, das Fahrzeug entweder für die Eisenbahn
ht oder für die Straße zu schwer. Eher könnte man daran
, Eisenbahnwagen mit besonderen Straßenuntergestellen
hren. Das große Gewicht — man brauchte für einen
nen-Wagen etwa 16 Straßenräder — nimmt auch dieser
hkeit jede praktische Bedeutung. Man kann das schwere
ug nicht auf das leichte setzen. Zudem würde an der
rigkeit der Zugbildung nichts verbessert.

zweite Unterfrage ist, ob man mit Kraftwagen so etwas
en Zugverkehr nachahmen kann. Man könnte — bei einer
treichenden Betrachtung wie dieser, die durch die sich
ht ankündigende tiefgreifende Umwälzung des Transport-
bedingt ist, muß man auch so entfernte Möglichkeiten be-
htigen — die Schienen der Spurbahnen wieder winkel-
-förmig machen und die Straßenfahrzeuge mit ihren Luft-
darin laufen lassen. Aber abgesehen davon, daß ja selbst
stigsten Falle ein sehr großer Teil des jetzigen Eisenbahn-
rs bliebe, den man nicht so umstellen kann und wird, so
n also eigene Bahnen schaffen müßte, ist auch ziemlich
hlossen, daß sich der Luftreifen in den Schienen gut
von den Schwierigkeiten in den Weichen und Kreuzungen
bgesehen. Es bliebe noch die Möglichkeit, auf der Straße
ge zu bilden. Anordnungen, die die hinteren Fahrzeuge
ehlens der Schienen in der Spur halten, sind nicht unmög-
d mehrfach ausgearbeitet. Aber sie erfordern besondere
tungen, die die Wagen schwer machen. Zudem ist die
lung auf der Straße technisch sehr schwer. Man ist zwar
t zu glauben, es sei leichter als auf der Spurbahn,
n Fahrzeug seitlich aus der Reihe ausscheiden kann. Wie
h wären wir, meint man oft, wenn wir das auf unseren
ebebahnhöfen könnten. In Wirklichkeit braucht man nur
die mühsamen und gefährlichen Versuche einer Straßen-
chine beobachtet zu haben, sich vor ihren Zug zu setzen,
r den ersten Wagen mit dem zweiten zu kuppeln, um zu
wie schwierig das ist. Die Spurbahn bringt nämlich die
ngen mittig zusammen, das fehlt beim spurlosen Fahrzeug.
dem gesellen sich noch die grundsätzlichen Mängel eines
agenzuges, sei es auf Schienen oder Straße, entweder
Kupplungen, die die Zugkraft übertragen, was die dafür
pfindlichen Fahrzeuge schwer macht, oder die großen
igkeiten, eine große Reihe von Explosionsmotoren in einer
verwickelten Vielfachschaltung zu bedienen. Bei aller
t, die man in der Technik beim Prophezeien beobachten
rf man doch wohl sagen, daß keiner der genannten Wege
lichkeit einer nennenswerten Weiterentwicklung bietet.

em Vorhergehenden folgt zwingend, welche Lösung noch
eibt:

etzt die Kraftwagen auf die Eisenbahnwagen.

isch gut, wird man sogleich einwenden, aber wirtschaft-
nöglich, denn es erfordert zwei vollständige Fahrparks,
e nicht ausgenutzt sind. Die Frage wollen wir prüfen.

st ist klar, daß diese Lösung auf ein Kübelsystem her-
nt. Der Gedanke ist alt, namentlich für Stückgut. Kann
h die zeitraubende und immerhin kostenverursachende
g sowohl vom Fuhrwerk auf die Eisenbahn wie auch
nbahnwagen auf Eisenbahnwagen nicht erleichtern, in-
n die Waren in Kübeln oder Kästen verstaut, die nur ab-
und umgesetzt werden? In einigen Sonderfällen ist es
det: Für den Übergang auf Schiffe, in Amerika an-
d auch im allgemeinen Eisenbahnverkehr, in großem
für den Brikettumschlagverkehr im Kölner Braunkohlen-
Für eine allgemeine Anwendung scheidet der „Hub-
"leshalb aus, weil dann überall Krane errichtet werden
die sowohl zu teuer als auch zu wenig leistungsfähig
.

s mit dem Hubkübel nicht, so käme der „Rollkübel"
. In Seddin war ein Sonderwagen der Meierei Bolle
rderung von Margarine-Rohöl ausgestellt. Er enthält
quergelagert vier Fässer, die mit kleinen Rädern auf Schienen
laufen. Sie können auf besondere Lastkraftwagen, die auch
Schienen tragen, übergerollt und abgefahren werden. Für ein
allgemeines Beförderungssystem käme der Rollkübel schon eher
in Frage. Aber für die Investierung vergrößerten Kapitals im
Fahrpark, die, wie wir gleich sehen werden, große Beschleuni-
gung des Verkehrs voraussetzt, ist der Rollkübel noch zu träge,
das Auf- und Abfahren ist zu schwierig; außerdem werden prak-
tisch die größten Mißstände daraus entstehen, daß für abzufah-
rende Kübel die Fahrzeuge nicht zur Stelle sind. Man könnte sie
zwar in solchen Fällen auf Rampen schieben, aber das ist nur
ein Notbehelf. Auch vergrößert der Rollkübel das tote Gewicht
des Straßenfahrzeugs erheblich.

Der Kübel muß also selbst Fahrzeug sein und zwar möglichst
selbstbewegliches, und damit gelangen wir zu demselben Schluß
wie oben: der Kraftwagen muß, wie er ist, übergehen. Man kann
die Lösung füglich als „Fahrkübelsystem" oder auch „Kraft-
karrensystem" bezeichnen. Wir wollen das System, indem ich
die Möglichkeit einer großen Weiterentwicklung sehe, nun im
einzelnen betrachten.

Unter das Fahrkübelsystem würde auch der von Spediteur-
seite wiederholt gemachte und wohl auch ausgeführte Vorschlag
fallen, Möbelwagen in der Zeit zwischen den Umzugsterminen
als Kübel zu benutzen; nur bewirkt die Notwendigkeit, den Eisen-
bahnwagen hierfür an die Kopframpe zu schieben, das Gegenteil
von der Beschleunigung, die für die Eisenbahn erreicht werden
soll.

Was nun zunächst den Einwand des großen Kapitalaufwandes
angeht, so wäre dieser bei unserer jetzigen Beförderungsweise
ganz richtig. Wir machen deshalb gleich in Anlehnung an das
englische Prinzip die Voraussetzung, daß die Kraftwagen nur
nachts auf der Eisenbahn fahren sollen, wo sie sonst auch un-
beschäftigt sind. Damit sind wir sicher, daß wir uns von dieser
Seite über die Wirtschaftlichkeit keinem Trugschluß hingeben.
Ich glaube zwar, daß der Anwendungsbereich des Fahrkübel-
systems in einzelnen Fällen weiter reicht; aber wir wollen vor-
läufig zur Sicherheit die genannte Grenze festhalten. Dann ist
zunächst zu vermuten, daß zur Ausnutzung des hohen inve-
stierten Kapitals die Reisegeschwindigkeit solcher Güterzüge
größer als jetzt sein muß und darf. Welche Entfernungen lassen
sich damit erreichen? Es wäre wünschenswert, etwa die Ver-
bindungen herzustellen, die jetzt von Nachtschnellzügen befahren
werden, also 600 bis 700 Kilometer, z. B. Berlin-München, Berlin-
Mannheim, Berlin-Köln, Berlin-Königsberg. Die „Schnellgüter-
züge" brauchten nicht in den rund 12 Stunden überzukommen
wie die Schnellzüge; es würde genügen, wenn sie nachmittags
um 4 Uhr abfahren und früh zwischen 9 und 10 Uhr ankommen.
Immerhin würden für einen ausgelasteten mehr oder weniger
schnellzugsmäßig beförderten Güterzug Lokomotivleistungen
von etwa 4000 PS herauskommen. Diese lassen sich in einer
der jetzigen Lokomotiven nicht unterbringen, sondern bestenfalls
in zweien. Hat man elektrischen oder Dieselbetrieb, so kann
man Vielfachsteuerung anwenden und sie mit einem Mann fahren.
Damit ist ein Hauptkostenpunkt, der jetzt ein schnelleres Fahren
der Güterzüge unwirtschaftlich macht, beseitigt. Es bleiben noch
der Kapitalaufwand für die zweite Maschine, der Unterhaltungs-
aufwand für sie und den Oberbau und der Mehrverbrauch an
Energie; sie werden möglicherweise gegen die Vorteile des
Systems nicht aufkommen. Sollte das aber doch der Fall sein,
was nur durch sehr eingehende Berechnungen und die Erfahrung
festzustellen ist, so hat das nichts zu sagen; es bedeutet nur,
daß die Reichweite des Schnellgüterverkehrs geringer ist, daß er
also etwa auf die Entfernungen Berlin-Hamburg, Berlin-Han-
nover, Hannover-Köln, Berlin-Breslau usw. zu beschränken wäre.

Wie sich der Verkehr zwischen zwei derartigen Punkten ab-
spielen würde, ist leicht zu übersehen, wenn wir zunächst den
günstigsten Fall annehmen, daß, sagen wir zwischen Hamburg
und Berlin, regelmäßig ein ganzer Zug zusammenkommt. Der
Zug, aus Plattformwagen bestehend, steht geschlossen an einer

Rampe. Man könnte an den Endbahnhöfen zweckmäßig die brachliegenden Militärrampen verwenden, die sowohl an der Straßen- wie der Gleisseite gute Zu- und Abfahrt zu bieten pflegen. Die Plätze im Zuge sind vorher bestellt und bezahlt. Die Kraftwagen, die den Tag über Dienst getan haben, kommen kurz vor der Abfahrt an, fahren seitlich auf — über die technischen Einzelheiten später —, werden mit selbstverständlich normalisierten Ketten und Haken in wenigen Minuten befestigt, und der Zug fährt ab. Früh in Berlin angekommen, fährt der Zug wieder an den „Güterbahnsteig", die Kraftwagen fahren sofort ab und verteilen ihre Ladung in der Stadt. Wenn wir den gewöhnlichen Verkehr gegenüberstellen, so leuchtet der Vorteil des Schnellverkehrs ein. Auch beim gewöhnlichen Verkehr käme ein geschlossener Zug zusammen, aber ihn zu bilden und aufzulösen, nimmt, bis die zahlreichen Einzelgüter und Einzelladungen, die von und nach den verschiedensten Bahnhöfen und Anschlüssen zusammenkommen und auseinandergehen, so viel Zeit in Anspruch, daß bestenfalls eine Nacht für die Bildung, der Tag für die Fahrt und die nächste Nacht für die Auflösung nötig sind. Der Umlauf der Güterwagen ist also gerade doppelt so lang, meist noch länger, und die Verschiebe- und Umladearbeit kommt dazu.

Die Fälle, daß von einer Stadt zur anderen regelmäßig ein geschlossener Zug zusammenkommt, sind selten. Im allgemeinen vereinigen und verzweigen sich die Güterströme und auch hier hilft der Fahrkübel. Um auf eine Seitenlinie überzugehen, ist kein Umrangieren notwendig, sondern das Gut „steigt um". Die Eisenbahn hält auch auf der Seitenlinie einen geschlossenen Plattformzug bereit, auf den der Kraftwagen übergeht. An einem größeren Knotenpunkt, wo jetzt alle Linien zu einem Verschiebebahnhof zusammengeführt sind, würden statt dessen für den Schnellverkehr Rampen anzulegen sein, die zweckmäßig auch zusammenliegen, es aber durchaus nicht brauchen. Das würde außer den hohen Baukosten häufig Umwege für die durchgehenden Güterzüge bedeuten. Die Rampen, die unmittelbare Ab- und Zufahrt an der Eisenbahnseite haben müssen, können auf freiem Gelände kurz vor der Stadt liegen, die sie in einem Kranze umgeben; die Kraftwagen fahren durch diese hindurch oder um sie herum zu den Anschlußbahnhöfen. Bekanntlich wird jetzt in Berlin mit Erfolg der Verkehr der Stückgüter zwischen den Ladehöfen durch Kraftwagen besorgt, an Stelle der früheren steifen Beförderung mit Vermittlungszügen; wieviel leichter ist ein solcher Vorgang, wenn die Güter gleich in Kraftwagen ankommen und weitergehen!

Wir müssen nun die Verzweigung weiter verfolgen. Das Fahrplangerippe ist leicht zu übersehen. Auf der Hauptlinie fahren ein oder bei stärkerem Anfall mehrere Züge, möglichst gestaffelt, so daß den auf der längsten Strecke durchlaufenden Zügen nicht mehr als zwei oder drei Aufenthalte zugemutet zu werden brauchen, die sie zu sehr aufhalten würden. Zu den Knotenpunkten der Hauptlinien fahren in den Abendstunden Zubringerzüge, von ihnen weg in den Morgenstunden Verteilzüge.

Wenn der Endpunkt der Zubringerstrecke selbst ein bedeutender Handelsplatz ist, der einen ganzen Zug füllen kann, so ist die Sache sehr einfach. Das wird aber nur ausnahmsweise der Fall sein, zumal solche Stellen immer noch Knotenpunkte zweiter Ordnung im Eisenbahnnetze darstellen, also mehrere Linien von ihnen ausstrahlen. Es entsteht also schließlich als Regel die Aufgabe, den Sammel- und Verteilvorgang eines Zuges durchzuführen, wenn die Einzelaufkommen über eine ganze Gegend verstreut sind. Dafür kann nur der Landweg selbst in Frage kommen, wobei Anmarschwege von 30 bis 50 km noch zulässig erscheinen. Man muß sich vor Augen halten, daß wir hier einen Zustand voraussetzen, bei dem derartige und noch längere Kraftwagenwege bei unmittelbarem Transporte als ganz gewöhnlich gelten. Der Kraftwagen wird also in den ersten Tagesstunden die Abfuhr, in den Nachmittagsstunden den Wiederanmarsch ausführen.

Kleinere Zweiglinien, wie sie stumpfendigend in die Gebirgstäler hineinführen, werden im allgemeinen nur ausnahmsweise in den Schnellverkehr einbezogen. Man könnte den gemi[...] Früh- und Spätzügen einige Plattformwagen mitgeben, do[...] das nur selten Wert, da zu viele Verteilpunkte in Frage k[...] und man diese Züge nicht auf jedem Bahnhof an eine [...] fahren lassen kann. Auch würde sich der Plattformteil a[...] lich leeren und manches Leerkilometer gefahren werden m[...] zudem werden die Übergangszeiten am letzten Knoten[...] häufig so lang sein, daß der Kraftwagen in derselben Z[...] dem Landwege hinkommt.

Wenn wir das soeben skizzierte Bild nochmals überscha[...] drängt sich der Vergleich mit dem Personenverkehr au[...] Personenverkehr ist mit seinen geschlossenen Zügen von K[...] punkt bis Knotenpunkt, auf Hauptlinien auch auf [...] Strecken durchgehend, schlechtweg das Ideal des Eisenb[...] triebes. Kurswagen sind für die Verwaltung nur ein not[...] gener Flecken in dem schönen Bild. Daß er im ganzen we[...] vielen unwirtschaftlichen Leistungen nicht rentabel ist, [...] zugunsten der Allgemeinheit auferlegt sind, auch weg[...] niedrigen Tarife, die sich aus den gleichen Rücksich[...] stimmen und neuerdings auch durch den Personenkraf[...] gedrückt werden, bei dem in diesem Falle Freizügigkeit u[...] fall des Umsteigens eine noch höhere Bedeutung haben, [...] daran nichts. Dasselbe einfache Betriebsbild ist dann a[...] einen wesentlichen Teil des Güterverkehrs erreicht. Das [...] beweglich gemacht und steigt um. Es geht ebenso lei[...] andere Verkehrsmittel über, z. B. Dampfer oder Schn[...] bahnen; auf der Straße ist es selbst Verkehrsmittel, wie d[...] gänger, nur schneller und weitreichender.

Vor einem verführerischen Gedanken muß man sich [...] Man könnte daran denken, Eisenbahn und Straßenverkeh[...] sätzlich und allgemein zu kombinieren, und etwa mehrf[...] der Eisenbahn auf die Straße überzugehen und umgekeh[...] Zwischenverbindungen, die der Eisenbahn fehlen, ers[...] Landweg. Solche Fälle können vorkommen. Man kan[...] z. B. Wasserscheiden überwinden, über die die Eisenba[...] nicht führt. Aber das sind Ausnahmen. In dem Rahm[...] Nacht wird man es selten über Anmarsch, Eisenbahnf[...] einem oder zwei Übergängen und Abfuhr bringen. We[...] bestimmten Fällen lohnt, eine zweite Nacht zu Hilfe zu [...] und den dazwischen liegenden Tag mit dem Kraftwagen [...] Straße zu reisen, so kann man allerdings in 40 Stunden fa[...] ganz Deutschland kommen und zwar von einem ganz abg[...] Punkte nach einem ebensolchen.

Wenden wir uns nun der technischen Seite zu.

Der Eisenbahnteil ist verhältnismäßig einfach. Die Pl[...] wagen können zu zweien oder dreien kurz gekuppelt s[...] erhalten niedrige klappbare Bordwände, die herunter[...] als Brücke zum Überfahren dienen, heraufgeklappt als S[...] gegen Abrollen der Kraftwagen. Der Zug ist reich[...] Bremsen ausgerüstet.

Was die Kraftwagen angeht, so ist Grundvoraussetz[...] von der Seite aufgefahren wird. Es lassen sich Einri[...] denken — Drehbarkeit aller Räder um 90 Grad, ähnlich [...] schon teilweise die Vorderräder — die einem längs [...] Rampe stehenden Eisenbahnwagen eine Querverschieb[...] Eisenbahnwagen hin gestatten, aber sie sind verwick[...] wäre das Ladegewicht des Eisenbahnwagens schlecht au[...] da das Straßenfahrzeug höchstens zwei Drittel des La[...] ausfüllen kann. Die Wagen müssen also quer auf de[...] bahnwagen stehen und dürfen bei einer Breite des La[...] von 3,15 m höchstens eine Länge von 3 m haben. Rech[...] ist das zu machen, wenn man nur Straßenzugmasch[...] Anhängern fährt. Die Zugmaschine bleibt zurück; der A[...] für den eine Länge von 3 m eine ganz ansehnliche L[...] ergibt, geht auf die Eisenbahn über. Das Aufschieben k[...] Zugmaschine besorgen; besser gibt man wohl jedem [...] einen kleinen Antrieb mit Handkurbel, der ihn auch du[...] Mann sicher und leicht vorzuschieben gestattet. Alle[...] doch sehr erwünscht, daß auch der einzelne Kraftwag[...]

kann. Wenn im folgenden mehr von ihm die Rede ist, so eht das nur, um zu zeigen, daß auch dieser erheblich schwie- Fall gelöst werden kann. Aus der Bedingung des Quer- s folgt für ihn eine besondere Form, wie sie in Bild 2 dar-

Abb. 2 Abb. 2a

ist. Es ist mehr ein „Kraftkarren". An das eigenartige en wird man sich bald gewöhnen. Auf den Strecken, deren umprofil schon nach den Vorschriften für die Vorberei- er Elektrisierung ausgebildet ist, kann der Kraftkarren ach Bild 2a gebildet werden, was erheblich günstiger ist. vollkommen straßentüchtig sein muß, stellt die Kraft- echnik vor eine nicht ganz leichte Aufgabe. Um die Lade- icht zu verkleinern, ist der Motor unter, der Führersitz m Wagenkasten angebracht. Die Ladefläche ist mit rund auf 2,0 m auch nicht ungünstig. Elektrisch wird das ng verhältnismäßig einfach. Speicher und Antriebsmotor an dem Kasten bzw. den Rädern. Die Speicher könnten d der Eisenbahnfahrt geladen werden, auf elektrisierten n mit billigem Nachtstrom. Bei Verbrennungsmotoren Überlandfahrten notwendig sind, lassen sich mechanische e schwer anordnen, auch sind sie für Fahrzeuge, die in eute Hände kommen, zu empfindlich. Vielleicht hilft hier raulisches Getriebe, wie z. B. das Lauff-Thoma-Getriebe, eddin an einer unter Mitwirkung des Verfassers von der rger Werkzeugmaschinenfabrik gebauten Öl-Lokomotive n war. Die hydraulischen Getriebe waren ursprünglich ftwagen gedacht, wurden aber zunächst an stehenden Ma- verwendet und finden jetzt an Eisenbahntriebwagen und tiven ihre Entwicklung. Daß als Betriebsstoff Öl ver- vird, fordert nicht nur die Billigkeit, sondern auch zwin- e Feuersicherheit. Mittel gegen Einfrieren des Kühl- werden schon gebraucht; sie wären zu vervollkommnen. Motor unter dem Wagen schwer zugänglich ist, ist ein empfindlicher Nachteil. Man hat Wagen mit mehr oder verdeckten Motoren verschiedenfach gebaut, ist aber vieder davon abgekommen. Die Führung aller Steuer- lurch einen schmalen senkrechten Schlitz ist ge- einfach und sicher auch schwer zu machen. möglich ist die Aufgabe nicht. Sie ist des Schweißes n wert, und es lohnt, wenn nochmal die Unsumme von aran gewendet werden müßte, die bis jetzt an die Bildung twagens überhaupt gesetzt worden ist.

olchen Kraftkarren könnten vier auf einem zweiachsigen nwagen Platz finden, wie Bild 3 zeigt. Dabei könnte als angenommen werden, daß die Hälfte Anhänger sind. aftkarren zieht den Anhänger gewöhnlich hinter sich, f- und Abfahren seitlich. Das Ladegewicht der Eisen- en ist nicht ungünstig. Die vier Karren nehmen 4 mal 4 5 t Ladung, der Eisenbahnwagen wiege 10 t, die vier uch 10 t, dann ist das Gesamtgewicht 36 t gleich 9 t , was auf dem verstärkten neuen Oberbau zulässig ist. Nutztonne ist rund eine halbe Tonne tote Last mehr leppen; da 1 tkm auf besseren Strecken etwa 15 bis tunden erfordert, zählt der Mehraufwand auf das Nutz- ometer, auch bei Anrechnung des Lokomotivmehrge- wichtes und der Unterhaltung, nur nach einigen Zehnteln Pfennig; man darf wohl annehmen, daß der Verkehr diese Kosten trägt. Die Eisenbahnwagen, die schonlich beladen und nie rangiert werden, auch mehrfach kurz gekuppelt sind, können dadurch leichter werden, so daß, falls nicht schnelle Fahrt zu viele Bremsen erfordert, ein Teil der größeren Totlast ausgeglichen werden kann. Auch wird ja am Gewicht der Verpackung gespart. Natürlich können auch gewöhnliche Kraftwagen langgestellt übergehen, wie es für längere Güter notwendig ist; sie können ihren Platz durch mehrfaches Vor- und Zurückfahren erreichen. Sie bezahlen für die Plätze, die sie wegnehmen, also von selbst einen Sperrguttarif. Die Karren müssen auf dem Eisenbahnwagen gut befestigt sein. Wenn man sie an allen vier Ecken mit vom Eisenbahnwagen mitgeführten steifen Stangen unterstützt und mit vier verspannten Ketten gegen Verschiebung sichert, sind sie so festgelegt, daß das Ladeprofil gewahrt bleibt. Ein Kraftkarren hat 10, ein Anhänger 14 Kubikmeter Laderaum; das ist sehr reichlich. Daß die Güter aufeinander gestapelt werden müssen, ist keine verlorene Arbeit; sie muß jetzt im Eisenbahnwagen auch geleistet werden.

Welche Güter sollen und können nun im Schnellverkehr befördert werden? Zunächst alle Stückgüter, denen die Verkehrsart auf den Leib zugeschnitten ist, ferner aber auch ein großer Teil der Ladungen, vor allem Lebensmittel, dann Baustoffe, Halb- und Fertigfabrikate aller Art und dgl. Ausgenommen bleibt im allgemeinen der eigentliche Massenverkehr und der Verkehr auf sehr große Entfernung, namentlich die Domäne der Großgüterwagen, die Kohlen, die Erze und die Massengüter der chemischen Industrie, ferner Lang- und Schwergüter, Walzeisen, Holz und dgl. Im ganzen käme vielleicht ein Drittel des Gesamtverkehrs in Frage.

Die praktischen Folgen des Schnellgüterverkehrs wären von größter Bedeutung. Zunächst für die Eisenbahn selbst. Es wäre für den erheblichen Teil des Verkehrs, der damit erfaßt werden kann, endlich jene Flüssigkeit erlangt, die seit jeher ebenso sehnlich wie ergebnislos angestrebt wird. Es genügt, sich klar zu machen, daß der Wagenumlauf von 3 bis 5 auf einen Tag herabgesetzt wird, also 2 bis 4 Zuggarnituren erspart werden sowie

Abb. 3

der entsprechende wertvolle Gleisraum. Gespart ist auch die große Zugbildungsarbeit bei der Beladung. Ob an den Knotenpunkten an Arbeit gespart wird, ist zweifelhaft, wenigstens, wenn die Rampen weit auseinander liegen. Im übrigen braucht man hier nicht schematisch jede Zugveränderung abzulehnen. Es ist eine Leichtigkeit, einen Zug schon in reinen Gruppen zu beladen, und wenn er durch Unterwegszugang nicht mehr rein ist, an einer Rampe in kurzer Zeit durch „Umsteigen" innerhalb des Zuges in diesen Zustand zu versetzen. Alsdann können die Gruppen, wenn sie groß genug sind, auch mit Überführungsfahrten auf die Anschlußstrecken gebracht werden. Das wird oft billiger sein, als die entsprechenden Kraftwagen auf dem Landwege einzeln hinzubringen. Jedenfalls ist der Kern des heutigen Eisenbahnproblems, die Zugbildung, überwunden. Die Überwindung besteht nicht so sehr darin, daß die Übergangszeiten an

den Knotenpunkten verkürzt werden; es läßt sich sofort übersehen, daß die beladenen Kraftkarren hier oft viele Stunden stehen; das Wesentliche ist, daß die Eisenbahnwagen während dieser Zeit nicht stehen, sondern laufen, und daß das Stehen und auf Weitergang warten einem fremden Elemente aufgebürdet ist, nämlich den Kraftwagen, die aber in dieser Zeit sowieso stehen würden.

Daß der Eisenbahn auch bedeutende Nebenvorteile zufallen würden, braucht nur erwähnt zu werden. Die Wagen, die nur im Zugverbande laufen, nie rangiert und nur mit Gummi befahren werden, bedürfen trotz leichterer Bauart ungleich geringerer Ausbesserungen als jetzt. Wenn sie Rollenlager erhalten, kann der Zug straff gekuppelt sein, weil der Anfahrwiderstand nicht größer ist als der Laufwiderstand; alsdann fallen auch die Stöße im Zug weg, und da die Güter dreifach gefedert und hoch gelagert ruhen, so wird nicht nur der Oberbau geschont, sondern auch die Güter, und es entfällt fast das ganze leidige Reklamationswesen, das sich per fas oder nefas aus den Rangierstößen ableitet; denn ziemlich alle empfindlichen Güter fallen dem Schnellverkehr zu. Daß auch die Ansprüche aus Lieferfristüberschreitung und Diebstahl bei der Schnelligkeit und dem Fortfall des Umladens mindestens sehr eingeschränkt würden, ist sicher.

Eine alte und noch nicht gelöste Frage des Eisenbahnwesens fände mit dem Schnellverkehre auch ihre Erledigung: Die Karrwege in den Stückguthallen. Für Stückgüter ist ja der Fahrkübel überhaupt wie geschaffen. Ein Sortieren läßt sich allerdings nicht vermeiden. Es wird nur ausnahmsweise möglich sein, einen Kraftkarren in Hamburg schon beim Abholen in den Häusern so zu beordern, daß er nur Güter für Berlin aufnimmt. Die Stückgüter in großen Städten müssen beim Versand in Schuppen gebracht werden, die nicht mit den Bahnhöfen verbunden zu sein brauchen, sondern an irgend welchen zweckmäßigen Stellen liegen können, z. B. bei Spediteuren. An diesen fahren in den Nachmittagsstunden die Kraftkarren vorbei oder auch hindurch und nehmen die Güter richtungsweise auf. Bei ihrer Beweglichkeit können sie so nahe an die Güter hinkommen, daß ein Zukarren, wenn überhaupt, nur auf kurze Längen nötig ist. Umladen unterwegs kommt so gut wie nicht vor. Denn viermal so leicht, als jetzt ein Ortswagen kann nachher ein „Ortskarren" gebildet werden. Was dann noch an Einzelgut übrigbleibt, wird streckenweise zusammengefaßt und in einen „Kurskarren" geladen, der nachher diese Strecke, dem Systeme getreu, auf dem Landwege abfährt und die Güter sofort zustellt. Ebenso werden die Güter streckenweise zusammengeholt und an der Stelle, wo die Eisenbahnfahrt beginnt, ausgeladen, sortiert und richtungsweise in Karren verladen. In großen Städten ankommende Ortswagen werden manchmal nicht sofort ausgefahren, sondern ausgeladen werden müssen, um die Güter nach Stadtteilen zu sortieren, ein Nachteil, der aber den reinen Kraftwagenverkehr auch trifft.

Von noch größerer Wirkung ist der Schnellverkehr auf die Handelswelt und die ganze Wirtschaft. Die Schnelligkeit des Transportes ist, an heutigen Begriffen gemessen, ganz außerordentlich. Dazu kommt die Sicherheit und Bestimmtheit. Es gibt natürlich für die Schnellgüterzüge Fahrpläne, die auch dem Publikum zugänglich sind und bei den Dispositionen der Verkehrstreibenden benützt werden. Vor allem bekäme der Verkehr eine Eigenschaft wieder, die bei der Eisenbahn ganz verloren gegangen ist, die Unmittelbarkeit. Der Handelsherr alter Zeiten begleitete seine Ware selbst oder vertraute sie wenigstens einem bewährten Frachtführer an. Die Eisenbahn ist eine Maschine, in die man das Gut an einer Stelle hineinsteckt, um es nach geraumer und nicht ganz bestimmbarer Zeit, wenn auch im Ganzen mit anerkennenswerter Ordnung, an der gewünschten Stelle wieder herauszubekommen. Dazwischen ist der Verlauf ganz dunkel, sogar für die Verwaltung selbst. Eine größere Sendung zu begleiten ist praktisch sehr schwer, auch der Verwaltung begreiflicherweise höchst unerwünscht. Der Krieg lieferte dazu köstliche Proben, in dem damals wichtige Sendungen unbedingt begleitet werden mußten, weil sonst für die Empfänger an der Front nicht die geringste Gewähr bestand, sie jemals zu er[illegible] Ich habe Fälle erlebt, wo Leute zwei Monate unterwegs [illegible] Sie hatten sich in ihrem Wagen eine ganze Haushaltu[illegible] Bett, Ofen und Küche eingerichtet. Daß solche Verhältni[illegible] ordentlichem Verkehr nichts zu tun haben, versteht si[illegible] selbst. Im Schnellverkehr ist eine Begleitung einfach. [illegible] natürlich sehr viele Privatkarren geben, ein alter Wun[illegible] Verkehrstreibenden, denen die Verwaltung die früher h[illegible] Privatgüterwagen aus guten Gründen ziemlich unterbund[illegible] Für die nicht seltenen Wagenführer wird der Schnellg[illegible] einen Schlaflagerwagen mitführen. Die Privatkarren lass[illegible] leicht mit sorgfältigen Einrichtungen zur Beförderung e[illegible] licher Güter versehen. Es ist reizvoll, sich vorzustellen, w[illegible] Fabrik, die irgendwo in Deutschland liegt, nachmittag[illegible] Mann mit einem Kraftkarren losschickt, der am nächste[illegible] eine Reihe in einer Gegend liegender Kunden besucht, [illegible] stellten Waren abliefert, Grüße vom Chef bestellt, eink[illegible] leere Emballagen mitnimmt, und am nächsten Morgen wi[illegible] Hause ist, wobei er in den Nächten immerhin ganz gu[illegible] auch mit Unterbrechungen, hat schlafen können. Der [illegible] verkehr ist das „verlängerte Auto".

Der Schnellverkehr hat eine Seite, die an die tiefsten [illegible] lagen unseres Volkstums rührt. Die — man muß schon s[illegible] gedankenlose Häufung der Unternehmungen, auch der [illegible] Lagerstätten gebundenen, auf enge Gebiete und gar Gr[illegible] mit all ihren verderblichen Folgen hat der Erkenntni[illegible] gemacht, daß es nicht so weitergehen kann. Eine Sied[illegible] einer Stelle aufzumachen oder zu vergrößern, ist für de[illegible] organismus der verantwortungsreichste Schritt, der üb[illegible] getan werden kann. Die Siedlung ist die Grundlage [illegible] lischen Haltung. Entwickelt sie sich nicht von selbst [illegible] sunden Bahnen, so muß notgedrungen eingegriffen werde[illegible] würde also heißen: Fabriken aufs Land! Aber man ge[illegible] viel weiter. Man findet, daß mehr als geringer Lohn [illegible] tönige Arbeit der nie endende Zwang der Fabrikarbei[illegible] der den Geist des Arbeiters unwillig macht. Es betrif[illegible] meist nur wenige intelligente Köpfe, aber diese machen [illegible] ruhe. Man will deshalb die Fabrik überhaupt zersel[illegible] Der wesentlichste dauernde Grund, der früher zur geme[illegible] Arbeit zwang, war die Dampfmaschine. Heute liefern d[illegible] landzentralen Energie in jeder gewünschten Dosierung [illegible] entlegenste Dorf. Man kann also den Fabrikationsvo[illegible] Teile auflösen, die sich an gänzlich getrennten Orten vo[illegible] Der einzelne Meister steht zum Fabrikherrn im Verhält[illegible] eines Pächters. Welche Bedeutung erwächst daraus der [illegible] port, der nach Rathenau überhaupt die Seele jeder Fa[illegible] ist! Der Schnellverkehr hebt den Unterschied zwisch[illegible] fernter und naher Bahnlage ziemlich auf. Der Vorteil d[illegible] anschlusses entfällt für viele Fabrikationszweige. Die [illegible] Reihen nüchterner Gebäude, die die Eisenbahneinfahrte[illegible] halben begleiten, könnten dann teilweise verschwind[illegible] brauchen sich doch nicht weiter zu vergrößern; die Zeic[illegible] Zeit, der für Siedlung jedes Gefühl fehlte und die auc[illegible] dem Zeitpunkt Unvermeidliche nicht wenigstens äuße[illegible] träglich zu machen verstand. Noch ungleich wichtiger [illegible] hierbei die Schnelligkeit. Wenn auch nur einige Tei[illegible] Fabrikates an verschiedenen Stellen hergestellt oder g[illegible] einander bearbeitet werden sollen, so ist das mit [illegible] jetzigen Transportsystem einfach unmöglich. Zu dem [illegible] lust an sich kommt die Unsicherheit; zu einem Eisenb[illegible] port muß man Zeitzuschläge machen, die nach einer W[illegible] darüber zählen. Wollte man überall puffern, so wachse[illegible] kosten und Zinsen ins Unerträgliche. Es ist vorauszuse[illegible] solche Fabrikationszwischentransporte mit Kraftwagen [illegible] werden, aber nur auf nicht zu große Entfernung. D[illegible] wagenverkehr muß also „verlängert" werden. An[illegible] scheitert die Werkstattaussiedlung, die für unser V[illegible]

---

[3]) Vgl. z. B. Rosenstock, Werkstattaussiedlung, Berli[illegible] ger, 1922.

scheidend werden kann, einfach an der Transportfrage. Auch man von der Werkstattaussiedlung absieht, belasten die gen Transportformen die Produktion stark mit Lagerkosten insen; darin liegt bei dem teuren Gelde sicher ein Haupt- für die Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs.

n so die Vorteile des Schnellverkehrs sehr groß erscheinen, ssen doch auch seine Nachteile und Schwierigkeiten wohl uge gefaßt werden. Einiges wurde schon erwähnt. Die rigste Frage ist offenbar die richtige Disposition über die vagen. Es wurde vorausgesetzt, daß sie am Tage arbeiten der Nacht auf der Eisenbahn reisen sollen. Wem sollen ie Kraftwagen gehören, für wen und in wessen Auftrag sie am Tage fahren, wer haftet für die Schäden usw.? Eine Reihe von Fragen, denen sich noch viele anreihen lassen. chen wir die Grundzüge einer Organisation aus dem Ein- zum Verwickelten aufzubauen. Zunächst wird es viele wagen geben. Für diese sorgt der Besitzer und schickt gleiter mit oder läßt sie wenigstens am Eisenbahnziel ab- Nehmen wir nun den Verkehr zwischen zwei großen n, so lassen sich zwei Spediteurvereinigungen denken, die ander arbeiten und denen die Wagen gehören. Unter Tags n die Wagen zum Stückguteinfahren und auch für sonstige e benutzt, z. B. zum An- und Abfahren von Ladungen des ulichen Verkehrs. Was nun die Überlandstrecken angeht, ren die Kursfahrten auch noch nicht allzu schwierig; sie n planmäßig eingeteilt sein und müssen es sogar, und es ich erreichen, daß jedes Fahrzeug eine bestimmte Tour so daß es in nicht zu großen Zeiträumen — alle paar — wieder nach Hause kommt. Es kann also beheimatet sein rd immer von dem- oder denselben Leuten gefahren, ein Unterhaltung höchst wichtiger Umstand. Sie können uren oder der Eisenbahn selbst gehören; es steht nichts ge, daß letztere auch den Landverkehr besorgt; die Ent- ng wird sie vielleicht sowieso dahin drängen. Andere n können die Kurskarren nicht gut machen, brauchen es ich nicht, da sie genügend ausgenutzt sind.

ntlich schwieriger liegt es mit Ortskarren, die nicht regel- gebildet werden, und Ladungskarren. Sie müßten eigent- llkommen freizügig sein wie heute die Güterwagen. Es eine fast unerträgliche Vorstellung, daß eine hochwertige ne von der Empfindlichkeit eines Kraftwagens durch Hände geht, nirgends beheimatet ist und keine bestimmte oder Personengruppe für ihre Erhaltung verantwortlich t werden kann, auch wenn sie bis zur letzten Schraube siert und der Explosionsmotor der Allgemeinheit so ge- h geworden ist wie in früheren Zeiten etwa die ein- Werkzeuge. Man wird hier also wohl die Einschränkung müssen, daß der Verkehr in nicht ständigen Beziehungen ch Zugmaschinen mit Anhängern bedient wird, wobei die n beheimatet, die letzteren freizügig sind, gerade wie okomotiven und Güterwagen. Daß auch dann gegen die igkeit der Anhänger noch erhebliche Bedenken bestehen, f der Hand; der Güterwagen kommt nicht vom Gleis, und Gesamtgleisraum beschränkt ist und bewacht wird, kann gut gänzlich verloren gehen; trotzdem kommt dieser rdige Fall manchmal vor. Wie groß ist diese Gefahr eizügigen Landfahrzeug? Ferner bewegt sich der Güter- nur auf abgenommenem und überwachtem Gleis, das rzeug auf unzähligen Wegen bis zum schlechtesten Feld- l holprigsten Hof. Man wird also auch von diesen Ge- nkten aus die Freizügigkeit sehr beschränken müssen. ne also dazu, in der Hauptsache nur Hin- und Rück- auszuführen, wobei die Fahrzeuge bestimmten Unter- gehören könnten, die sich auch um Rückfracht zu be- hätten. Da das oft genug nicht gelingen wird, wären erfahrten auszuführen, womit für die Landfahrzeuge die ßstände wiedergekehrt wären, wie sie vor der Güter- meinschaft für den Eisenbahnbetrieb bestanden, was lkswirtschaftlich als stärkster Einwand gegen den erkehr zu betrachten wäre.

Aber hiergegen und gegen alle soeben behandelten Einwände spricht wieder ein wohl unumstößliches Argument, nämlich, daß genau dieselben Probleme in womöglich noch verschärfter Form beim reinen Kraftwagenverkehr auftreten und hier gleichfalls gelöst werden müssen, denn es macht nicht den Eindruck, als ob dieser sich gezwungen sähe, vor ihnen zurückzuweichen. Um die Alternative Freizügigkeit oder Leerläufe kommt er nicht herum. — Ein sehr bedeutender Nachteil des Schnellverkehrs liegt in seiner fast vollständigen Unüberlastbarkeit. Gegen die Verkehrsspitzen, jene größte, leider unvermeidbare Last jedes Verkehrsunternehmens, schützt man sich jetzt im Personenverkehr mit Hilfe der Stehplätze, im Güterverkehr durch Bedarfszüge. Beides gibt es hier nicht oder kaum. Man kann nicht einmal umgekehrt bei geringem Anfall einen Zug mit weniger als der planmäßigen Garnitur abfahren lassen, weil unterwegs Zugang kommen kann, muß also häufig mit zahlreichen Leerplätzen fahren. Allenfalls könnte man die Stammgarnituren schwächer bemessen, etwa auf 40 Wagen, und bei Bedarf auf 50 oder 55 verstärken. Bedarfszüge, die zu ganz anderen Zeiten als die festen fahren, kommen nur wenig in Frage, weil die Anschlüsse fehlen würden. Freilich könnte man sie auf den Hauptstrecken fahren und die Kraftwagen für die Nebenstrecken auf den Landweg verweisen. Dieses Aushilfsmittel gälte auch bei Vor- und Nachzügen, die an sich, wie beim Personenverkehr, das gegebene Mittel wären, um größere und dauernde Verkehrsspitzen aufzunehmen. Im übrigen aber ist der Schnellverkehr nach seiner Natur mehr für den regelmäßigen Verkehr geeignet, und hier wird er sich am glücklichsten entfalten können. Es wird nicht ausbleiben, daß Spediteure auf eine gewisse Anzahl Plätze abonnieren, was für die Eisenbahn zugleich den Ausgleich kleiner Spitzen und ein sehr glattes Frachtgeschäft bringt. Wenn man radikal sein will, kann man übrigens große Spitzen entweder auf den Landweg oder den gewöhnlichen Verkehr verweisen, die ja beide offen stehen.

Ein Nachteil des Schnellverkehrs, den man nicht ganz übersehen darf, dürfte darin liegen, daß er den gewöhnlichen Verkehr etwas weniger ertragreich macht, indem er ihm einen Teil entzieht; bei geringerem Umschlag verschlechtern sich aber die Übergangszeiten an den Knotenpunkten — vollkommene Ausbildung der Verschiebebahnhöfe vorausgesetzt, jetzt ist es meist umgekehrt —, und die nicht einzuschränkenden Bedienungen der Unterwegsstationen lohnen sich schlechter. Zum Teil löst sich diese Schwierigkeit durch die allmähliche Entwicklung, die wir überhaupt einmal ins Auge fassen müssen.

Selbst wenn man den Gedanken des Schnellverkehrs als technisch möglich und wirtschaftlich richtig betrachtet, so wird man vor dem Kapitalaufwand zurückschrecken. Wozu in dieser Zeit, wo man kaum weiß, wie man finanziell durchkommen soll, Umstellungen von solcher Größe vornehmen oder auch nur ins Auge fassen? Nun, das braucht es glücklicherweise nicht. Im Gegensatz zu anderen großen Fortschritten, wie durchgehende Bremse, Elektrisierung, selbsttätige Kupplung, die sofortige Aufwendung großer Kapitalsummen verlangen, deren Früchte sich erst nach voller Durchführung zeigen, während die Übergangszeit sogar erhebliche Beschwerden verursacht, ist beim Schnellverkehr für den ersten Schritt, die Einrichtung eines Schnellgüterzuges zwischen den vorhandenen Militärrampen zweier großen Städte, auf seiten der Eisenbahn so gut wie überhaupt kein Kapital notwendig; es bedarf nur der geringfügigen Umänderung eines Zuges aus Rungenwagen. Allmählich kann man dann andere Strecken hinzunehmen. Die Garnituren beschafft man erst, wenn sowieso Neuanschaffungen nötig werden. Die erste Zweigstrecke erfordert an der Abzweigung eine Zwischenrampe. Der Schnellverkehr kann bis dahin so viel abgeworfen haben, daß man ihre Kosten damit bestreiten kann. Liegt die Frage vor, einen Verschiebebahnhof zu erweitern oder einen neuen zu bauen, so kann man einen entsprechenden Teil des Verkehrs auf Schnelldienst umstellen und statt der vorgenannten Erweiterungen die nötigen Rampen bauen. Kurz, der Schnellverkehr läßt sich allmählich

aus seinen Erträgnissen finanzieren, wenn man dafür kein Kapital aufnehmen will.

Daß die Tarifpolitik der Eisenbahn durch den Schnellverkehr solche Umänderungen erfährt, daß der Werttarif in diesem Bereich wohl überhaupt aufgegeben werden muß, ist kein entscheidender Grund dagegen und liegt auch weniger an ihm als an dem Kraftwagen überhaupt. Schon jetzt nehmen die Kraftwagen mit Vorliebe die hochtarifierten Güter; sie suchen sich, bildlich gesprochen, aus dem großen Transportkuchen die Rosinen heraus und lassen der Eisenbahn den Rest. Wenn man davon absieht, die Kraftwagen auch zum Werttarif zu zwingen, was praktisch nur durch restlose und zwangsweise Übernahme des Kraftwagenverkehrs in den Allgemeinbetrieb möglich wäre, eine höchst zweischneidige Maßnahme, was will dann die Eisenbahn anderes dagegen tun, als selbst vom Werttarif mehr oder weniger abgehen, was einer Erhöhung der billigen Tarifklassen gleichkommt? Man wird der Frage nicht ausweichen können.

Fassen wir die entwickelten Gedankengänge nochmal zusammen, so scheint, daß der Schnellverkehr so viele und bedeutende Vorteile bringt, daß seine Einführung volkswirtschaftlich geboten ist, wenn er nicht durch die Zeitumstände geradezu erzwungen wird. Über vieles werden manche anderer Ansicht sein. Das von mir skizzierte Bild ist notwendig schematisiert, um die Übersicht zu behalten und nicht den Boden unter den Füßen zu verlieren. Die Wirklichkeit ist bunter. Der Anwendungsbereich des Schnellverkehrs ist vielleicht noch größer; vielleicht trügen aber auch manche Überlegungen und ist sein Anwendungsgebiet ziemlich beschränkt. Ich halte das nicht für wesentlich. lich scheint mir, daß es einige Fälle gibt, wo es jetz gehen müßte. Der Schnellverkehr steht keiner der s Entwicklungsrichtungen im Eisenbahnwesen entgegen, i dere nicht den Bestrebungen auf Verbesserung der Ver technik, da ja der gewöhnliche Verkehr bei weitem da gewicht behält. Die Zugumbildung läßt sich eben nicht a umgehen; sie bleibt und muß technisch gelöst werden, we die Betrachtungen über den Schnellgüterverkehr eigentlic Erkenntnis gipfeln, daß die ganze Netzbildung der Ei nicht ihrer innersten Natur entspricht, sondern vielm Betrieb einzelner Linien, wie ihn Derikartz[4]) in seiner I lung des Eisenbahnbetriebes schildert. Die gesamten Netzbildung verbundenen Einzelverknüpfungen der Lin Verbindungs-, Überführungs- und Vermittlungsgleise und alle Gleis- und Streckenstücke von beschränkter Länge, a Wagenmassen nur „vorgeschoben", „übergeben" oder „zu werden, sind betrieblich und, weil gezwängt, meist auch teure Bestandteile des Netzes. Der Schnellverkehr ist rückgehen zu dem alten System einzelner Linien in de und mit heutigen Mitteln erreichbaren Ausmaße, und kommende Wettbewerber der Eisenbahn, der Kraftwag so zu ihrer reinsten Entfaltung[5]).

---

[4]) Verkehrstechnische Woche 1924, Nr. 46 ff.

[5]) Auf vorstehende Ausführungen nimmt bereits der sche Aufsatz in Nr. 11, S. 308 d. Ztg. Bezug.

Der Entwurf eines Gesetzes über die Ablösung öffentlicher Anleihen.

Von Reichsbahnrat **Dr. Blüher**, Stettin.

Nachdem in Nr. 16 dieser Zeitung die Grundzüge des Gesetzes über die Aufwertung von Hypotheken und anderen privatrechtlichen Ansprüchen wiedergegeben worden sind, sei hier noch einiges gesagt über den zweiten der Aufwertungsgesetzentwürfe, der sich mit der Ablösung öffentlicher Anleihen befaßt.

I.

Im Gegensatz zu der Aufwertung privatrechtlicher Forderungen, die schon in der 3. Steuernotverordnung geordnet ist und jetzt nur verschiedentlich geändert werden soll, ist die Aufwertung der Anleihen bisher nicht eingehend geregelt, Artikel II (§ 16) der 3. Steuernotverordnung gibt vielmehr dem Reiche, den Ländern und Gemeinden nur ein Moratorium für ihre Anleiheschulden, und zwar bis zur Erledigung der Reparationsverpflichtungen, und befreit andrerseits die Anleihegläubiger von der Verpflichtung, den Nennbetrag der Anleiheforderungen als Schulderfüllung anzunehmen.

Daß die 3. Steuernotverordnung die Anleiheaufwertung noch nicht regelt, erklärt sich daraus, daß bei ihrem Erlaß die Sanierung der öffentlichen Finanzen erst im Anfangsstadium und deshalb die Leistungsfähigkeit der in Betracht kommenden Anleiheschuldner noch gar nicht zu übersehen war.

Jetzt, nach Aufnahme der Auslandsanleihe vom Oktober 1924, im Zeitpunkt der Neugestaltung des Steuersystems und des Finanzausgleichs zwischen Reich, Ländern und Gemeinden, kann und muß daran gegangen werden, die Aufwertung der Markanleihen endgültig und einheitlich zu regeln und damit die Grundlage für einen Voranschlag des zur Tilgung dieser Anleihen in den nächsten Jahren entstehenden Geldbedarfs zu finden. Auch im Interesse der Kreditfähigkeit des Staates ist die Regelung seiner Anleiheverpflichtungen unbedingt erforderlich.

Aus dem Grundgedanken des Finanzausgleichs, daß Reich, Länder und Gemeinden ihren Bedarf aus einer Quelle decken und daß die Erträge dieser Quelle unter die 3 Beteiligten im Verhältnis ihrer Bedürfnisse aufzuteilen sind, ergibt sich die Forderung, die Anleihen dieser 3 Körperschaften grundsätzlich gleichmäßig aufzuwerten. Dabei muß die Bindung der ten weitgehend sein, damit nicht z. B. eine Gemeinde i leihegläubigern eine hohe Ablösung zugesteht, dadur Geldbedarf erhöht und beim Finanzausgleich diesen Bedarf, der nur auf Kosten der Allgemeinheit befriedig könnte, anmeldet.

Auch muß durch streng einheitliche Regelung der ablösung eine zu verschiedene Bewertung besonders zelnen Anleihearten (Reichs- gegenüber Stadt-Anleih auch für die Zukunft vermieden werden, es darf vor al dazu kommen, daß einzelne Anleiheaufnehmer unter auf eine besonders günstige Aufwertung ihrer zurück Anleihen bei der Neubegebung von Anleihen das Feld zu gewinnen suchen. Diese Überlegungen verbieten ins die vielfach geforderte höhere Aufwertung der anleihen. Im übrigen ist die Finanzlage nur einer bes Anzahl von Gemeinden erheblich besser als die von Ländern, und auch bei diesen besserstehenden Geme eine Gewähr für die Dauer dieses Zustandes nicht einigermaßen gegeben. Wesentliche Verschieden der Finanzlage von Reich, Ländern und Gemeinden ausz wird Sache des Finanzausgleichs sein.

Was den der Anleiheablösung zugrunde zu legen leihebestand anlangt, so betragen nach der Begrün Entwurf die Anleiheschulden:

1. des Reichs:
   - A. vom Reiche begründete:
     - a) Vorkriegsschulden: etwa . . 4,8 Milliard
     - b) Kriegsschulden: etwa . . . 51,25 Milliard
     - c) Nachkriegsschulden: etwa . . 823 Billione
   - B. vom Reiche (im Zusammenhang mit der Verreh der Eisenbahnen) übernommene Länderschulden: etwa . . . . . 14 Milliard
   - C. Zu den unter A und B genannten, am 31. Deze noch nicht fällig gewesenen kommen an zu dien

punkt schon fälligen, aber noch nicht eingelösten Schulden des Reichs:

Vorkriegsschulden: etwa . . . 2.4 Millionen ℳ
Kriegsschulden: etwa . . . . 92,7 Millionen ℳ
Nachkriegsschulden etwa: . . . 8,9 Billionen ℳ
übernommene Länderschulden etwa 57 Millionen ℳ

er Länder: etwa 2,3 Milliarden Goldmark.

er Gemeinden: schätzungsweise etwa 9 Milliarden Goldmark.

II.

Grund der Erwägungen und Feststellungen zu I regelt twurf in seinem:

eil (§§ 1—29) die Ablösung der Markanleihen des Reichs,

eil (§§ 30—46) die Ablösung der Markanleihen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, und gibt schließlich im

eil (§§ 47—58) Schluß- und Strafvorschriften.

.. Die Ablösung der Markanleihen des Reiches erfolgt Umtausch in die „Anleiheablösungsschuld des Deutschen " (§ 1). Markanleihen des Reichs im Sinne des Ent- sind nach § 2 die auf Mark lautenden Schuldverschrei- Schuldbuchforderungen und Schatzanweisungen des Deut- Reichs, ferner die bei Verreichlichung der Eisenbahnen mmenen Länderschulden und endlich gewisse, vom Reichs- inister und Reichsrat zu Markanleihen erklärte Schulden delt sich um etwa vom Reich noch zu übernehmende Län- den, die im Zusammenhang mit der oben genannten Ver- ung stehen, und vor allem Württemberg und Oldenburg n). Ausgeschlossen vom Umtausch sind nach § 7 wurfs: die Zwangsanleihe von 1922, die keine reine An- ndern nur ein „Mittelding zwischen Anleihe und Steuer" , ferner die unverzinslichen Schatzanweisungen des en Reiches (mit Ausnahme der für Kriegsschäden im Ent- ngsverfahren ausgegebenen), endlich die Reichs- und skassenscheine, die Papiergeld und — wie die Reichs- en — nach § 3 Absatz 3 des Bankgesetzes zum Nenn- also 1 Billion = 1 Reichsmark, einzulösen sind.

ernach auszugebende Ablösungsanleihe lautet auf Reichs- Sie ist grundsätzlich für den Gläubiger unkündbar und Erledigung der Reparationsverpflichtungen unverzinslich Das Umtauschverhältnis ist in der Regel 5 % des Gold- Bei den Vorkriegs- und Kriegsanleihen wird der Nenn- dem Goldwert (trotz der Entwertung in den letzten hren) gleichgestellt. Besonderes gilt für die Sparprämien- von 1919: sie brachte einen Goldmarkbetrag von nur % des ausgegebenen Nennbetrages, sie war zur Hälfte sanleihe zu zeichnen, die damals auf etwa 77,50 % stand Nennbetrag genommen wurde. Aus diesen Gründen ist auschverhältnis der Sparprämienanleihe auf 2,5 % des ages herabgesetzt (§ 5 d. E.). Eine für Kleinrentner ünstige und daher z. B. sowohl vom Reichswirtschaftsrat Bankkreisen angegriffene Bestimmung ist die, daß ein auf Anleiheablösungsschuld nur besteht, soweit der zu de Betrag mindestens 50 Reichsmark ausmacht, die ab- Anleihe also in der Regel einen Nennbetrag von at. Einen gewissen Ausgleich sieht § 47 vor, s. u. V.

eistumstrittenen Bestimmungen des Entwurfs sind die Besserstellung der Anleihe**alt**besitzer gegenüber den tzern (§§ 8—27). Die Begründung bezeichnet es als ck der Anleiheablösung, den Anleihegläubigern, die in- Festhaltens an ihrem Anleihebesitz durch die Geld- g Vermögensverluste erlitten haben, einen Ausgleich ren; dies erfordert die Billigkeit, die ja überhaupt dem ngsgedanken zugrunde liegt. Allen Anleihegläubigern Vorteile einzuräumen, ist weder aus diesem Gesichts- nbedingt erforderlich, noch liegt es vor allem in der Reiches, dessen Mittel ja äußerst beschränkt sind.

Wollte man die zur Anleiheablösung verfügbaren Mittel auf alle Anleihegläubiger gleichmäßig verteilen, so entfielen auf den Einzelnen Beträge, die keinem wesentlich helfen. So muß man diejenigen heraussuchen, die einer Hilfe besonders bedürfen, und vor allem diese Bedürftigen berücksichtigen. Daher die Unterscheidung zwischen altem und neuem Anleihebesitz. Die technische Durchführung dieser Unterscheidung ist — dessen sind sich die Verfasser des Entwurfs voll bewußt — schwierig, sie halten sie aber für möglich. (Reichswirtschaftsrat und Bankkreise haben sich, ersterer wenigstens zum größten Teile, gegen eine Unterscheidung von Alt- und Neubesitz ausgesprochen.) Mit Rücksicht auf die Beweisschwierigkeiten hat man davon absehen müssen, bei der Unterscheidung zwischen Alt- und Neubesitz auf die Zeichnung der Anleihen zurückzugehen. Man hat vielmehr einen Stichtag gewählt, obwohl es klar ist, daß dadurch Ungerechtigkeiten entstehen. Dies liegt aber im Wesen jeder generellen Regelung. Als Stichtag ist der 1. Juli 1920 gewählt. Dies geschah deshalb, weil anzunehmen ist, daß infolge der am 1. Dezember 1919 in Kraft getretenen Verordnung über Maßnahmen gegen die Kapitalflucht vom 24. Oktober 1919 (vgl. vor allem § 1) am 1. Juli 1920 fast der gesamte Besitz an öffentlichen Anleihen bei einer Bank deponiert oder in einem finanzamtlich bescheinigten Inventar aufgenommen war. Von da ab wird die Beweisführung regelmäßig leicht und eine Beweisführung durch eidesstattliche Versicherung vermeidbar sein. Das Ergebnis wird auch deshalb im allgemeinen angemesen sein, weil nach den gemachten Feststellungen im Jahre 1919 und der ersten Hälfte von 1920 öffentliche Anleihen von Privatseite nicht nennenswert angekauft worden sind, so daß im praktischen Ergebnis nach dem Entwurf im allgemeinen diejenigen als Anleihealtbesitzer erscheinen, die ihre Anleihen bis zum Ende des Krieges erworben haben.

Diese Altbesitzer haben nach dem Entwurf (§ 8)

1. das Recht auf eine Anleiherente,
2. das Recht an der Prämienauslosung der Anleiheablösungsschuld teilzunehmen,
3. das Recht auf eine Vorzugsrente für die Zeit ihrer Bedürftigkeit, sofern sie Kriegsanleihealtbesitzer sind.

Die Anleiherente wird dem Altbesitzer nur auf Antrag und in Höhe von jährlich 5 % des Nennbetrages der Anleiheablösungsschuld gewährt. Sie wird zunächst 1926—1928 jährlich nachträglich gezahlt; dann erfolgt neue gesetzliche Regelung entsprechend der Finanzlage des Reichs. Die Anleiherenten erlöschen spätestens mit Beginn der Verzinsung der Anleiheablösungsschuld. Sie sind übrigens selbständig veräußerlich (§ 13—15 d. E.).

Das Auslosungsrecht: Der Altbesitzer nimmt mit dem 20fachen Jahresbetrag seiner Anleiherente an der Tilgung der Ablösungsschuld teil. Die Tilgung erfolgt durch Prämienauslosung, wofür jährlich 5 % der entstandenen Auslosungsrechte aufzuwenden sind. Die Auslosung beginnt 1926, sie ist notfalls auszusetzen.

Die jährlichen Aufwendungen für Anleiherenten und Prämienauslosung dürfen jedoch 100 Millionen Reichsmark nicht übersteigen (§ 16—18 d. E.).

Die Vorzugsrente der Kriegsanleihealtbebesitzer: sie ist zu gewähren bedürftigen, im Inland wohnenden deutschen Reichsangehörigen. Bedürftig ist im allgemeinen, wessen Einkommen in dem der Entscheidung über die Vorzugsrente vorhergehenden Jahre den Betrag von 600 Reichsmark nicht überstiegen hat. Was dem Betreffenden auf Grund gesetzlicher Unterhaltungspflichten oder ohne rechtliche Verpflichtung gewährt ist, bleibt bei der Einkommensberechnung außer Betracht, außer zwischen Ehegatten usw. Außer Betracht bleiben auch die Versorgungsbezüge der Kriegsbeschädigten und -hinterbliebenen und die Renten der Reichsversicherungsordnung (§ 20).

Die Vorzugsrente beträgt jährlich das Achtfache der ihr zugrunde liegenden Anleiherente, jedoch in der Regel nicht mehr als 600 Reichsmark je Kopf und Jahr. Sie fällt regelmäßig bei

Wegfall der — von Zeit zu Zeit nachzuprüfenden — Bedürftigkeit weg (§ 22). Während des Laufs der Vorzugsrente ruhen Anleiherente und Auslosungsrecht. Die Vorzugsrente ist unveräußerlich, grundsätzlich unvererblich und unpfändbar.

Die Belastung des Reichs für die Anleihealtbesitzer, in deren Eigentum schätzungsweise 20 Milliarden Mark Nennbetrag der abzulösenden Anleihen steht, wird auf etwa 140 Millionen Reichsmark jährlich veranschlagt.

III. Der Entwurf sieht in den §§ 28 und 29 zur Verstärkung des Dienstes der Anleiheablösungsschuld einen besonderen Anleihesonderfonds vor. Die Schaffung dieses Fonds hat den Zweck, die Verwendung bestimmter Mittel für die Anleiheablösung sicherzustellen und eine Kontinuität der Leistungen sowie eine besondere Verwaltung dieser bestimmten Mittel möglich zu machen. Diesem zu bildenden Sonderfonds sind zuzuführen: die Hälfte der Dividenden, die dem Reiche als Aktionär der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zufließen, und die Beträge, die die Länder für den Dienst der vom Reiche übernommenen Schulden leisten. Der Fonds soll dienen sowohl zur Verstärkung der Auslosung wie zur Tilgung der Ablösungsschuld.

IV. Für die Ablösung der Markanleihen der Länder und Gemeinden sowie Gemeindeverbände werden Grundsätze aufgestellt, wonach sie sich — entsprechend den Erwägungen unter I — in einheitlichem Rahmen zu halten haben: auch hier Umtausch in Ablösungsanleihen, auch hier grundsätzlich der Umtauschsatz von 5 %. Für Verzinsung oder Tilgung der Ablösungsanleihen sind jährlich mindestens 5, höchstens 10 % des ausgegebenen Anleihebetrags zu verwenden. Die Einnahmen aus werbenden Anlagen sind zur Ablösung in gewissem Umfange heranzuziehen (§ 34 d. E.).

V. Aus den Schlußvorschriften sei noch der § 47 erwäh
den Reichsminister der Finanzen ermächtigt, zum Zwec
Aufwertung der Sparkassenguthaben und der Wiederhers
der Leistungsfähigkeit der Träger der Sozialversicherung
endlich zum Ausgleich der die kleinen Altbesitzer
1000 M.) treffenden Härten einmalig 150 Millionen Reic
zu verwenden.

Zusatz: Der Reichsrat hat nunmehr zu beiden Aufwe
gesetzentwürfen Stellung genommen. Während er b
Aufwertungsgesetz i. e. S. weitgehende Änderungen
(gleichmäßige Aufwertung aller Hypotheken auf 20 %
fall der Zusatzaufwertung, volle Aufwertung (d. h. 20
auf Grund der „Rückwirkung" aufzuwertenden Hyp
usw.), sind die Abänderungen des Anleiheablösungs
weniger einschneidend: vor allem ist die Unterscheid
Alt- und Neubesitz vom Reichsrat — im Gegensatz zum
wirtschaftsrat — beibehalten worden. Wesentlich ist
weiterung der für Kriegsanleihealtbesitzer im Entw
gesehenen Sonderregelung auf alle Altbesitzer. In der 1.
war sogar beschlossen worden, die Vorteile, die der Entw
Kriegsanleihealtbesitzer vorsieht, auch auf diejenigen
dehnen, die nicht mehr im Besitz der Anleihe
Diese Reichsratsbeschlüsse der ersten Lesung hat der
finanzminister für untragbar erklärt, in der zweiten
wurde deshalb die Ausdehnung der Vorteile auf die Nich
besitzer fallen gelassen. Gestrichen ist im Entwurf
Prämienauslosungen, an deren Stelle Auslosungen zur
betrag der neuen Ablösungsanleihen treten sollen, und
stimmung über die Bereitstellung der den Ländern zufli
Dividendenanteile der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
Anleihesonderfonds.

Die Schweiz und der Rheinseitenkanal.

In diesen Tagen findet in Straßburg die ordentliche Sitzung der Internationalen Zentralkommission für die Rheinschiffahrt statt, die für die Schweiz wie für Deutschland hochwichtige Entscheidungen zu treffen hat. Zur Verhandlung stehen die Pläne für die Regulierung des Rheines zwischen Basel und Straßburg, die von der Schweiz eingereicht worden sind, und ein von einem französischen Konsortium ausgearbeitetes Projekt für den großen Rheinseitenkanal von der Schweizer Grenze bis Basel.

„Freier Rhein" oder „Kanal auf ausschließlich französischen Territorium" ist wieder, wie vor drei Jahren die Frage, als Frankreich unter Berufung auf den Versailler Vertrag die Zustimmung der Zentralkommission zum Bau eines kurzen Umgehungskanals, der sogenannten „Isteiner Schwelle", die für die Schiffahrt nach Basel ein schweres Hindernis bedeutete, verlangte und aus diesem Umgehungskanal Wasserkräfte zum Betriebe eines Kraftwerkes bei Kembs entnehmen wollte. Im Verlaufe der damaligen Verhandlungen wurde am 10. Mai 1922 ein Abkommen zwischen Deutschland, der Schweiz und Frankreich getroffen, durch welches die drei Länder ihre grundsätzliche Zustimmung zu dem französischen Entwurfe erklärten, gleichzeitig aber für die Strecke von Kembs rheinabwärts bis Straßburg die Zustimmung der Zentralkommission mit der Regulierung, wie sie von der Schweiz verlangt wurde, ausgesprochen wurde. Die schweizerische Delegation sollte der Kommission die Ausführungsprojekte vorlegen. Die Eidgenossenschaft hat in Erfüllung dieses Auftrages im Dezember 1923 und im November 1924 einen solchen Regulierungsentwurf, den sie durch die Organe der Badischen Rheinbauverwaltung hatte ausarbeiten lassen, vorgelegt.

Inzwischen hat Frankreich seinerseits einen Entwurf für einen durchgehenden Rheinseitenkanal von Straßburg bis Kembs der Zentralkommission zur Genehmigung eingereicht. Dieser Entwurf sieht im Anschluß an die Kembser Stufe einen Seitenkanal mit sieben weiteren Staustufen vor. Der Kanal soll gleichzeitig die Schiffahrt von Basel nach Straßburg und der Ausnützung der Wasserkräfte des Rheines dienen. Jedoch sind di
gungen, die nach langen Verhandlungen für die Kembser
erreicht worden waren, bei den übrigen Schleusen nicht
es sind größere Wassergeschwindigkeiten, kürzere
einfachere kürzere Schleusen vorgesehen, so daß für d
von Kembs stromabwärts die Schiffahrt bedeutend un
gestellt wäre als beim Kembser Umgehungskanal.

Demgegenüber will der schweizerische Plan den frei
von Kembs bis Basel in gleicher Weise regulieren wi
den Jahren 1906 bis 1911 unterhalb Straßburg bis Son
geschehen ist. Durch Einbau von Bühnen und Grunds
in das vorhandene Mittelwassergebiet soll der bisher sich
verändernde Talweg festgelegt und ein Niederwasse
schaffen werden, das im Minimum eine Fahrwasserr
75 m und eine Fahrwassertiefe von 2 m enthält. D
messungen genügen, um die Begegnung eines Berg-
Talschleppzuges zu gestatten, wobei der Talschlepp
nebeneinander fahrende Kähne führen kann. Sie sollen
Regulierung an durchschnittlich 318 Tagen im Jahr
sein, so daß während über 10 Monaten eine Fahrt m
ladenen Kähnen nach Basel möglich ist.

Das Bekanntwerden des französischen Entwurfes ließ
die Schweizer Öffentlichkeit ruhig. Nur vereinzelt wu
den „Wasserkraftkanal" Stellung genommen, wie zum B
einer Korrespondenz des „Berner Tageblattes" vom 16.
d. J., die darauf hinweist, daß der Versailler Vertrag
Kanal zuläßt, ausdrücklich aber vorbehält, daß die
auf dem Rheine durch den Kanal nicht beeinträchtig
dürfe. Im übrigen trat ein schweizerischer Widerst
einmal in dem am meisten interessierten Basel an d
lichkeit.

Die Mitteilungen in der Presse über die den Schwe
tretern in der technischen Subkommission der Zentralk
in Straßburg zur Sitzung dieser Subkommission am 4.

n Weisungen der Bundesregierung war recht farblos ge-
Der Auftrag der Schweizer Delegierten beschränkte sich
sich für die Sicherung der freien Schiffahrt auf dem
l einzusetzen, bezüglich der Regulierung aber lediglich
ojekt zu vervollständigen und für die Zentralkommission
ereiten.

gen rührten sich die deutschen Interessenten. Am 28. Fe-
d. J. fand in Mannheim auf Veranlassung des „Vereins
hrung der Rheinschiffahrtsinteressen" eine Versammlung
her Handelskammern des Rheingebietes, der Schiffahrts-
igungen, sowie industrieller und landwirtschaftlicher Ver-
statt, die, wie in dieser Zeitung bereits mitgeteilt, in
Entschließung feststellte:

al, daß der Seitenkanal eine wesentliche Er-
rung und Veränderung des Betriebes der
schiffahrt gegenüber der bisherigen
er Betriebsführung auf dem freien Strome
te und der in Artikel 358 des Versailler Vertrages ver-
Voraussetzung, daß die Schiffbarkeit weder im Rheinbett
den an seine Stelle tretenden Ableitungen beeinträchtigt
dürfe, nicht genüge,

anderen Male, daß der Bau des Seitenkanals
undsätzlich von der Zentralkommission für die Rhein-
rt genehmigte Regulierung der Strecke von
s bis Straßburg tatsächlich in Frage

lieser Entschließung war in der Schweiz das Eis ge-
— sie fand in der Schweizer Presse einen starken
all und rief die Schweizer Interessenten wie die Öffent-
auf den Plan.

Neue Züricher Zeitung" begrüßte in ihrer Nummer vom
daß die praktisch erfahrenen Schiffahrtskreise des Mittel-
ederrheins nunmehr sich der Wahrung der Schiffahrts-
en auch auf der Strecke Straßburg-Basel tatkräftig an-

Basler Nationalzeitung" vom 5. März schloß sich den Ge-
ängen der Manheimer Tagung insofern an, als sie aus-
die einzelnen in Mannheim gegen den Kanal und für die
ung vorgebrachten Gründe würdigte, den Unterschied
dem Kembser Umgehungskanal und dem gesamten
nal von Basel bis Straßburg hervorhob, daß nämlich der
ngskanal in seiner zuletzt von der Zentralkommission
menen Gestalt keine Erschwerung der Schiffahrt
wohl aber der Vollausbau des Seitenkanals. Dieser werde
vicklungsmöglichkeiten auf dem Rhein niemals fördern,
nur hemmen. Auch die „Nationalzeitung" begrüßte des-
utschland auf der Seite der Schweiz und sprach die
g aus, daß auch die Unterstützung Hollands nicht aus-
werde.

leichen Standpunkt wie die „Neue Züricher Zeitung"
ch einer Besprechung in der Basler „Nationalzeitung"
„Schweizer Bauzeitung" ein. Die vom „Verein für
t auf dem Oberrhein" in Basel verlegte Zeitschrift „Die
llen" gab der Auffassung Ausdruck, daß auf dem regu-
heine die Großschiffahrt nach Basel während des ganzen
nöglich sein würde, wogegen auf dem Kanal längere
chungen durch Eisbildung und Unterhaltungsarbeiten
rten seien, die Wochen und Monate andauern könnten.
teile geringerer Wassergeschwindigkeiten und größerer
sertiefen im Kanal wögen die Vorteile des freien Rheins
m nicht auf.

ngleich größerer Bedeutung als diese Pressestimmen
ne Reihe von öffentlichen Versammlungen und Tagun-
denen zweifellos die Manheimer Verhandlungen den
egeben haben. Voran ging Basel. Am 9. März wurde
Einladung des Basler Ingenieur- und Architekten-Ver-
Statistik-Volkswirtschaftlichen Gesellschaft, der Neuen
hen Gesellschaft, des Vereins für Schiffahrt auf dem
und der Naturforschenden Gesellschaft ein Vortrag
über das Regulierungsprojekt gehalten, in dem die Einzelheiten des Projekts erläutert wurden, auf die günstigen Ergebnisse der Rheinregulierung unterhalb Straßburgs hingewiesen und vor allem betont wurde, daß die Zeit, innerhalb derer vom Beginn der Regulierungsarbeiten an geordnete Fahrwasserverhältnisse auf der regulierten Strecke eintreten würden, auf etwa 5 Jahre zu bemessen sei; in weiteren 5 Jahren würden die gesamten Nacharbeiten geleistet sein. Die Baukosten wurden insgesamt auf 62 Millionen Schweizer Franken berechnet.

Von besonderer Bedeutung waren die an diesen Vortrag angeknüpften Erklärungen des Regierungspräsidenten von Basel, Nationalrat Miescher. Er hielt das Ziel, das Basel und die Eidgenossenschaft sich gesteckt hätten: während des größten Teiles des Jahres regelmäßig den Rhein bis Basel befahren zu können, für praktisch durchführbar und in absehbarer Zeit erreichbar nur durch die Regulierung. Hindernisse seien nur das französische Kanalprojekt und die Kostenfrage.

Die Situation habe sich gegenüber dem Jahre 1922, als der Kembser Kanal zur Erörterung stand, verschoben, wenn es sich auch um die gleiche Frage handele. Damals sei die Frage „Kanal" oder „Regulierung" im ganzen zur Verhandlung gekommen und als Ergebnis dieser Verhandlungen sei der Kembser Kanal und gleichzeitig die Regulierung von Kembs nach Straßburg genehmigt worden. Heute stelle also der vorgelegte Schweizer Entwurf nur ein Ausführungsprojekt zu genehmigten Plänen mehr dar, das nunmehr auf festen und zuverlässigen Erhebungen beruhe. Es sei also praktisch eine solidere Grundlage des Schweizer Standpunktes gegeben. Aber auch in der Einstellung Deutschlands habe sich eine Änderung vollzogen, die den Schweizer Entwurf nur ein Ausführungsprojekt zu genehmigten Plänen Regulierung noch nicht entschieden ausgesprochen hätte, stelle es sich heute energisch auf die Seite des Schweizer Entwurfs.

Der französische Seitenkanal beanspruche zu seiner Erstellung eine Zeitspanne, die sich mit der Bauzeit für die Regulierung überhaupt nicht vergleichen lasse. Die Schweiz wisse aus eigener Erfahrung, wie lange Jahre jede große Wasserkraftanlage für die Vorbereitung und Ausführung beanspruche. Dem entgegen bringe die Regulierung schon in den nächsten Jahren greifbare Ergebnisse. Die Verhinderung der Regulierung durch die Zentralkommission würde deshalb eine schwere Schädigung der Schiffahrt auf viele Jahre bedeuten, die der Aufgabe der Kommission, die Schiffahrt zu fördern, direkt entgegenstünde.

Die zweite Schwierigkeit, die Kostenaufbringung, sei jedenfalls überwindbar. Die Kosten würden auf 62 Millionen Schweizer Franken geschätzt. Ohne große Opfer des Bundes sei also das Werk nicht zu vollbringen. Dafür brächte es der Schweiz aber entsprechende Vorteile. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, die aufgestellt worden sei, habe keine ungünstigen Ergebnisse gezeigt. Eine solche Rechnung sei zweifellos lückenhaft; für die Schweiz ergäben sich aber auf alle Fälle genügend greifbare Vorteile: einmal das Bestehen der Schiffahrt selbst, das allein schon die Bahnen zu niedrigen Frachten im Schweizer Verkehr zwinge; sodann die Beteiligung der Schweizer an dem Schiffahrtsbetrieb, eine Beteiligung, die beim Bahnbetrieb nach der Schweiz ausgeschlossen sei. Trotzdem könne die Schweiz die Kosten nicht allein tragen, die beiden anderen Uferstaaten, Deutschland und Frankreich mußten sich beteiligen.

Der Regierungspräsident schloß mit dem Ausdruck der zuversichtlichen Erwartung, daß der Entscheid der Zentralkommission bejahend im Sinne der Schweizer Wünsche ausfallen müsse, da die sachlichen Argumente für die Schweiz sprächen. Der der Schweiz aufzuerlegende Kostenteil würde zweifellos bewilligt werden, um der Schweiz die erste Schiffsverbindung mit dem Meere wirklich sicher zu stellen.

Ein weiterer Diskussionsredner dieser Versammlung, Ingenieur Bertschinger von Zürich, der gleichzeitig schweizerischer Delegierter in der technischen Subkommission der Zentralkommission ist, verlieh der bestimmten Hoffnung der Schweizer Delegierten Worte, daß ihrem Projekt gegenüber demjenigen Frank-

reichs der Sieg verbleiben müsse; sie fänden einen starken Rückhalt in dem sicheren Bewußtsein, daß hinter ihnen die geschlossene Front des gesamten Schweizer Volkes stände.

Endlich beleuchtete der Sekretär des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, I. R. Frey, die inoffiziellen französischen Pläne: Französischen Handelskammern, Eisenbahnen und Häfen schwebe die Förderung des elsaß-lothringischen Eisenbahnnetzes und der französischen transatlantischen Häfen vor. Sie wollten durch den Kanal den Rheinverkehr nach Basel unterbinden, die Schiffahrt in Straßburg enden lassen und den schweizerischen Handelsverkehr nach den genannten Häfen abziehen.

Der ‚Basler Tagung' folgten eine Reihe von Versammlungen in den größeren Städten der Schweiz. Zunächst hielt im Züricher Ingenieur- und Architektenverein der oben genannte Schweizer Sachverständige Dr. Bertschinger einen Vortrag, in dem das französische und das schweizerische Projekt verglichen wurden. Die Versammlung nahm einstimmig eine Resolution an, daß die Regulierung die einzige Möglichkeit biete, der Rheinschiffahrt die dringend wünschbare Förderung in absehbarer Zeit zu verschaffen und daß in die Zentralkommission das Vertrauen gesetzt werde, sie werde nun ihrerseits die nötigen Grundlagen schaffen zur baldigen Verwirklichung des grundsätzlich bereits beschlossenen, ergänzenden Regulierungswerkes.

In St. Gallen lud der Industrieverein und der Nordostschweizerische Schiffahrtsverein am 23. März zu einer Versammlung ein, in der der Regierungspräsident Miescher und der Ingenieur Miescher von Basel, die beide bereits in der Basler Tagung zur Sprache gekommen waren, Vorträge hielten. Die auf diese Vorträge gefaßte Resolution hofft, daß es der Schweizer Delegation in Straßburg gelingen werde, die unersetzliche offene Fahrrinne im Strom von Kembs bis Straßburg zu erhalten. Die baldige Ausführung eines vollwertigen Rheinausbaues Straßburg-Basel hielt die Versammlung im Interesse der Sicherung und Festigung des Stromverkehrs bis Basel und im Interesse der Förderung der Oberrheinschiffahrt zum Bodensee für unerläßlich.

In Bern hielt einer der Experten der Schweizerischen Delegation zur Zentralkommission, der Sektionschef des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Dr. Strickler, ein Referat über die Regulierung, auf Grund dessen eine Resolution einstimmig zur Annahme gelangte, wonach die Versammlung der Überzeugung sei, daß nur durch die Regulierung die gedeihliche und rasche Weiterentwicklung der Schiffahrt Straßburg-Basel gesichert und der Schweiz ein allen Anforderungen genügender Zugang zum Meere verschafft werden könnte. Die Fertigstellung des Seitenkanals bis Straßburg dagegen sei in absehbar[e] nicht gesichert. Die Schweiz, die durch Erteilung de[r] zession für das Kraftwerk Kembs ihre Verpflichtungen a[us] Straßburger Kompromiß vom Jahre 1922 loyal erfüllt habe, daß die Zentralkommission nun ihrerseits auch der Ausf[ührung] der grundsätzlich bereits bewilligten Regulierung endgül[tig zu]stimme.

In letzter Stunde hat auch die Westschweiz sich gerüh[rt.] 15. April, dem Tage des Zusammentrittes der Zentralkom[mission] in Straßburg, hat die „Section de Genève de la Société Sui[sse des] Ingenieurs et des Architects" eine Entschließung angen[ommen,] wonach sie überzeugt ist, daß die Regulierung nach dem [Schwei]zer Entwurf möglich ist, daß sie die heutigen Bedingun[gen der] Rheinschiffahrt verbessert und daß sie das einzige Mitt[el dar]stellt, dieses Ziel in kürzester Frist zu erreichen, angesic[hts der] Tatsache, daß der französische Kanal in absehbarer Ze[it nicht] hergestellt werden kann. Aus diesen Gründen gab s[ie dem] Wunsche Ausdruck, daß die Zentralkommission dem Sc[hweizer] Entwurf ihre Zustimmung geben möchte.

Den gleichen Standpunkt vertritt das „Journal de (vom 16. April in einem Artikel des Referenten der ge[nannten] Sektion Genf, Ingenieur Brémond. Lediglich eine Sti[mme –] die „Tribune de Genève" — äußert die Ansicht, daß hin[ter dem] schweizerischen Regulierungsprojekt Deutschland steh[e, das] früher selbst einen Seitenkanal habe bauen wollen, und Sachverständige auch heute noch teilweise den Kanal [für die] richtige Lösung hielten, heute aber aus politischen Gründ[en nicht] mehr zu Worte kommen dürften.

Die in dem oben erwähnten Artikel der Basler „N[ational]zeitung" ausgesprochene Hoffnung, daß auch Holland sich [für das] Schweizer Projekt aussprechen werde, scheint nicht [ohne] weiteres in Erfüllung zu gehen. Zwar hat der „Nieuwe [Rotter]damsche Courant", nachdem er in einem ersten Artikel d[en fran]zösischen Entwurf als die einzig richtige Lösung der Schi[ffahrts]frage auf dem Oberrhein bezeichnet hatte, in einem [zweiten] Artikel den französischen Plan eine Sabotage der freien [Rhein]schiffahrt genannt und die Ziele der französischen V[erkehrs]politik darin erkannt, die Schiffahrt vermittels des Kan[als vom] freien Rhein abzuleiten; aber welche Stellung die of[fiziellen] Kreise Hollands einnehmen, ist der Schweizer Öffent[lichkeit] nicht bekannt. So läßt sich noch nicht voraussagen, [wie die] Entscheidung in Straßburg ausfallen wird. Im Intere[sse der] freien Schiffahrt auf dem Rhein ist zu wünschen, d[aß dem] Schweizer Entwurf ein voller Erfolg beschieden sein mö[ge.]

Der Umbau des Hauptbahnhofes Mannheim*).

Von Dr. A. **Kuntzemüller**, Triberg.

Man erinnert sich noch der umfangreichen Bahnhofsneubauten, die die ehemalige badische Staatsbahn seit der Jahrhundertwende durchführen konnte: Von den Personenbahnhöfen wurden Karlsruhe, Offenburg, Basel und viele mittlere Stationen, von den Güter- und Rangierbahnhöfen Mannheim, Karlsruhe, Offenburg und Basel völlig um- und neugebaut. Gerade die größten dieser Anlagen konnten noch kurz vor Toresschluß, d. h. Kriegsbeginn, dem Betrieb und Verkehr übergeben werden. Andere Umbauten waren in dem schicksalsschwangeren Sommer 1914 bereits in Angriff genommen, wieder andere auf dem Papier stehen geblieben. Während die Bahnanlagen in Heidelberg und Pforzheim zum genannten Zeitpunkt schon verhältnismäßig weit gediehen waren, so daß ihre Fertigstellung nach dem Krieg schlechterdings nicht mehr zu umgehen war, war beispielsweise der Umbau der Personenbahnhöfe zu Mannheim und Freiburg über die ersten Erörterungen kaum hinausgekommen. Es versteht sich demnach von selbst, daß die Arbeiten, soweit dies überhaupt möglich, zunächst nur in H e i d e l b e r g und P f o r z h e i m weitergehen konnten; tatsächlich haben sie in beiden Städten einen nicht unwesentlichen Fortschritt erreicht, der vorderhand zwar nicht alle Wünsche ihrer Gemeinden [erfüllt,] immerhin aber wenigstens einige Erleichterungen im [Betrieb] und Verkehr mit sich brachte.

Am übelsten sind heute naturgemäß diejenigen Städt[e, …] deren Bahnanlagen vor dem Krieg bereits als verbes[serungs]bedürftig anerkannt waren, ohne daß positive Schritte z[ur Ver]wirklichung ihrer berechtigten Forderungen — Ein[stellung] größerer Posten im Staatshaushalt, Baubeginn usw. — geschehen wären. Infolge der Schwierigkeiten in der [Kriegs-] und Nachkriegszeit, wo die Anlagen unter dem Zwang [der Ver]hältnisse arg heruntergewirtschaftet wurden, ist die Be[dürfnis]frage hier über allen Zweifel erhaben, und nur die leidi[ge Geld]frage, unter der nacheinander Staats-, Reichsbahn und [Reichs]bahn-Gesellschaft zu leiden hatten, schuld, daß eine Be[seitigung] bzw. Abstellung der offenbaren Mißstände bislang noc[h nicht] erfolgen konnte.

Zu den leidtragenden Städten, die sich in der gesch[ilderten] wenig beneidenswerten Lage befinden, gehört auch die G[…]

*) Vgl. den Aufsatz in dieser Ztg. 1914, Seite 1119 ff.

ıeim, die wohl einen großzügig ausgestatteten Güter-
ıgierbahnhof ihr eigen nennen darf, deren Hauptper-
ınhof jedoch trotz aller gutgemeinten Verbesserungen
n Umfanges den heutigen Bedürfnissen dieser weitaus
Stadt am Oberrhein nicht mehr genügt.

vermögen es unter diesen Umständen zu verstehen,
e verschiedensten Kreise Mannheims an der Neugestal-
Hauptbahnhofes regstes Interesse haben und Presse
ntlichkeit in weitgehendstem Maße sich mit der Frage
gen. An Plänen und Projekten jeder Art ist denn auch
ıgel; steht ihre Ausführbarkeit schon bisweilen einiger-
ı Frage, so die Aufbringung
utenden Kosten erst recht.
blem ist heute also noch
veniger als gelöst. Doch
intensive Tätigkeit der
nden Körperschaften, wie
e, Handelskammer, Ver-
ein usw., dankbar aner-
erden, ohne die die Lösung
e heute noch nicht soweit
ritten wäre. Desgleichen
zuständige Reichsbahn-
, frühere Generaldirektion
lischen Staatseisenbahnen
ruhe, das Projekt wieder-
beitet.
im Jahre 1920 lagen drei
Bauabteilung der genann-
örde ausgearbeitete Pro-
. Zwei von ihnen beließen
fangsgebäude auf seinem
n Platz, während das
nd zugleich teuerste) eine
e Empfangshalle auf dem
r jetzigen Eilgüterhalle
Allen war die Aufrecht-
des Kopfbahnbetriebes in
üdrichtung der Rheinlinie
t-Basel gemeinsam. Hier
der Hauptwiderstand der
ıer Interessenten ein.
d von dem Umstand, daß
Heidelberger Personen-
nach seiner Vollendung
gangsbahnhof in Richtung
-Basel werden wird (wie
te bereits für die Ostwest-
Mannheim-Würzburg ist),
man mit vollem Recht,
nheim alsdann Heidel-
enüber bedenklich ins
treffen geraten wird. Für gewisse Ver-
hungen ist übrigens auch der heutige Haupt-
Mannheim schon ein Durchgangsbahnhof, so daß
ebende Mannheimer Persönlichkeit unlängst das Wort
rkappten Kopfbahnhof“ prägen konnte; im
Saargebiet-Pfalz-Mannheim-Heidelberg usw. ist keine
er Züge im Hauptbahnhof nötig, was freilich nicht viel
ll, weil der über Mannheim flutende Nordsüdverkehr
tiger und lebensnotwendiger ist.
rstorbene Baudirektor Eisenlohr-Mannheim hatte
98 ein Projekt ausgearbeitet, das den Bahnhof zwar an
zigen Stelle beließ, ihn durch eine neuartige Führung
üdstrecke jedoch zum Durchgangsbahnhof für diese
e. Ältere Entwürfe gehen bis in den Beginn der
Jahre zurück. Auf seinem Projekt von 1898 grund-
ufbauend, hat Eisenlohr dann im Jahre 1922 sein
d letztes Projekt ausgearbeitet, und dieses Projekt ist
Hauptsache, das heute zur Debatte steht, nachdem der
jetzige Leiter des Hochbauamtes Mannheim, Oberbaurat Zizler,
es durch Schaubilder noch näher erläutert hat.

Der Eisenlohrsche Entwurf beläßt, wie erwähnt, den Bahnhof nicht nur an seiner bisherigen Stelle, sondern hält auch mit Rücksicht auf die außerordentlichen Schwierigkeiten des Umbaues der Gleisanlagen an der bestehenden Geländehöhe fest. Um den Nordsüdverkehr Frankfurt-Basel unter Vermeidung einer Kopfstation über Mannheim zu führen, soll eine neue Linie in Mannheim-Waldhof an der sogenannten Riedbahn Mainz/Frankfurt-Mannheim westwärts abzweigen und hochliegend über Luzenberg den Neckar unterhalb der Jungbuschbrücke überschreiten, um so im großen Bogen die Stadt im Westen und Südwesten bis zur Einmündung in den Hauptbahnhof zu umfahren. Diese Lösung würde zugleich eine Umgestaltung der Straßenrampen an der rechtsrheinischen Brückenzufahrt bedingen.

Umgestaltung der Bahnanlagen in Mannheim. 1925.

Bestehende Bahnlinien.
Projektierte "
Bestehende Bahnhöfe.
Projektierte "

Das neue Empfangsgebäude soll unweit des heutigen Bahnhofes an der Friedrichsfelder Straße quer über den Gleiskörper zu stehen kommen. Vom jetzigen Bahnhofsplatz würde eine große Auffahrt in einer Steigung von 1 : 50 gegen die genannte Straße führen und in den neuen Bahnhofsvorplatz einmünden. Zugleich ist eine scharfe Trennung des Ankunfts- und Abfahrtsverkehrs, wie diese auch bereits an anderen Bahnhofsneubauten durchgeführt worden ist, vorgesehen. Sechs Bahnsteige für den Personen- und fünf für den Gepäckverkehr hielt Eisenlohr vorerst für ausreichend.

Eine befriedigende Lösung der Mannheimer Bahnhofsfrage wird sich ohne gleichzeitigen Umbau des linksrheinischen Bahn-

hofs Ludwigshafen kaum ermöglichen lassen. Auch die Schwesterstadt Mannheims sehnt sich seit Jahren nach einem Ersatz ihres völlig ungenügenden Kopfbahnhofes durch einen Durchgangsbahnhof. Beide Projekte müssen Hand in Hand gehen, zumal die Vorteile einer gemeinsamen Lösung offen zutage liegen. Es ist unter diesen Umständen doppelt erfreulich zu hören, daß die Reichsbahndirektion Karlsruhe neuerdings sich bereit erklärt hat, der Frage des Umbaues des Mannheimer Hauptbahnhofes näherzutreten und genaue Pläne auszuarbeiten. Rascher Fortschritt und baldige Entscheidung sind um so notwendiger, als die Entwicklung einer Großstadt wie Ma nicht stillsteht und ein möglichst stabiler Bebauungsplan, e Jahre hinaus aufgestellt wird und nicht ohne Grund wei abgeändert werden sollte, hierfür Voraussetzung ist. man wohl die Erwartung aussprechen, daß die Neugestalt Mannheimer Eisenbahnanlagen im Fluß ist und auf de deuteten Wege zu einem gedeihlichen Ende kommen wir Lösung der Heidelberger Bahnhofsfrage wird sich jene fü heim-Ludwigshafen jedenfalls nicht mehr länger ver lassen.

Wegfall bestimmter Nebengebühren.

Von Eisenbahn-Inspektor **Schöder.**

Infolge der sich mehr und mehr verschlechternden Finanzlage der Reichsbahnen während der Nachkriegs- und Inflationszeit gelangte der Grundsatz zur Geltung, daß jeder Leistung der Eisenbahn auch die entsprechende Gegenleistung in voller Höhe der Selbstkosten gegenüberstehen müsse; d. h. jede im verkehrsdienstlichen Interesse auszuführhende Arbeit muß vom Interessenten den Selbstkosten entsprechend bezahlt werden. Diesem Umstande war während des ungeahnten Aufschwunges und der jahrzehntelangen Blütezeit unseres Eisenbahnwesens weniger Beachtung geschenkt worden oder, richtiger gesagt, es lag keine Veranlassung dazu vor, den nebensächlichen Leistungen der Eisenbahn erhöhte Bedeutung beizumessen, da die wirtschaftlichen Erfolge im großen ganzen dies nicht erforderlich erscheinen ließen.

Unter diesen Gesichtspunkten betrachtet, wird beispielsweise niemand die jetzige Höhe der Bahnhofs-, der Stell- und Anschlußgebühren, die gegenüber der Vorkriegszeit ungefähr das Zwei- bis Dreifache beträgt, als unberechtigt bezeichnen können, und es dürfte klar sein, daß es einem bedenklichen Luxus gleichkäme, einen Bahnhofsanschluß oder Privatlagerplatz wieder zu dem früher allgemein üblichen Gebührensatz von 0,50 *M.* für den beladenen Wagen zu bedienen. Außerdem sind aber in der Nachkriegszeit noch verschiedene andere Nebengebühren zur Selbstkostendeckung der eisenbahnseitigen Leistungen eingeführt worden, bei denen es nicht unangebracht erscheint, sie hinsichtlich ihrer weiteren Daseinsberechtigung einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Als solche sind zu nennen: Die Gebühr für die Anweisung des Empfängers, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen und für Anweisungen des Empfängers (Abschnitt V des Nebengebührentarifs), die Gebühr für die Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme und für Ablieferungsnachweise (Abschnitt XI des Nebengebührentarifs), die Gebühr für die Ausführung nachträglicher Verfügungen, für Unbestellbarkeitsmeldungen und für die Ausführung von Anweisungen des Absenders bei Ablieferungshindernissen (Abschnitt XII des Nebengebührentarifs); ferner die Stundungsgebühr, die Mahngebühr und die Zahlung von Verzugszinsen bei verspäteter Einzahlung gestundeter Frachten.

Alle diese Gebühren sind, wie bereits erwähnt, zu dem Zwecke eingeführt, die Selbstkosten der eisenbahnseitigen Leistungen zu decken, mit dem gleichzeitigen stillschweigenden Hintergedanken, die überhandnehmenden, von der Eisenbahn beanspruchten Leistungen einzuschränken. Ist dieser Zweck erreicht worden? Diese Frage darf verneint werden. Betrachtet man die Eintragungen in die Nebengebührenbücher der Güterabfertigungen, so ergibt sich, daß deren Zahl ungefähr 100 % höher ist als vor der Kriegszeit. Infolgedessen ist auch die auf die Führung der Nebengebührenbücher zu verwendende Zeit doppelt so hoch als früher. Rechnet man hinzu, daß auch die Verkehrskontrollen die doppelte Zeit auf die Nachprüfung dieser Bücher zu verwenden haben, und daß ferner die Verbuchung, Ablieferung und Verrechnung der Geldbeträge ebenfalls eine Mehrarbeit verursacht, so kommt man zu dem Resultat, daß die angeführten gebühren, die ihrer Höhe nach nur ganz geringe Betr stellen, wahrscheinlich durch die auf die Erhebung, Ve und Verrechnung aufzuwendende Arbeitskraft aufgezehrt Es kann deshalb auch nicht von einer Selbstkosten-, allenfalls nur von einer Erhebungskostendeckung die R Theoretisch würde daher, wenn die angeführten Le unentgeltlich ausgeführt würden, durch den Wegfall der gen usw. soviel an Personal- und Materialkosten erspart als die Mindereinnahme an Nebengebühren beträgt. E kenntnis führt aber ganz von selbst zu der Forderung hebung dieser Nebengebühren, weil deren weitere E nach dem vorstehend Gesagten einer völlig unprodukt beitsleistung gleichkommt.

Theorie und Praxis stimmen aber selten überein. S auch in dem geschilderten Falle. Die in Rede stehende gebühren werden jetzt von dem vorhandenen Personal mit eingezogen und verbucht, ohne das besondere Perso erwachsen. Beim Wegfall der Nebengebühren würde keine Personalkosten erspart werden und der Eisenba immerhin ein gewisser Einnahmeausfall entstehen. I zurzeit wesentlich ins Gewicht und wäre bei Beurtei vorliegenden Frage nicht außer acht zu lassen.

Da die nunmehrige Reichsbahn-Gesellschaft nach nischen Grundsätzen verwaltet werden soll, so erschein antwortung der obigen Frage nicht gerade schwer. K mann würde z. B. neben dem Kaufpreis der Ware n besondere Gebühr für Ausführung einer reinen Kon wie sie das Erheben und Verbuchen der oben angeführte gebühren darstellt, von seinen Kunden erheben. Er vielmehr sämtliche vorauszusehenden Unkosten in den Ware ein und rechnet sie in einer Summe dem Käufe liegt nun durchaus nahe, dieses Verfahren auch auf di zahlungen im Güterverkehr auszudehnen. Die Fra stellt den Warenpreis dar, in den die oben genannte gebühren von vornherein einzurechnen wären, falls nic ihrer geringen finanziellen Bedeutung zweckmäßigerwe haupt darauf Verzicht geleistet werden könnte.

Die Einrechnung von Nebengebühren Frachtsätze erscheint zwar auf den ersten Augen Bei genauerer Betrachtung aber findet man das Verf reits bei verschiedenen Privatbahnen in Anwendung. heben ihre besonderen Gebühren und Kosten in Form v zuschlägen zu den regelmäßigen Frachtsätzen. Aber Bildung der regelrechten Frachtsätze bietet für das v gene Verfahren eine geeignete Handhabe. Die Fracht den bekanntlich aus Streckensätzen und Abfertigung gebildet. Es dürfte deshalb nichts wesentlich neues sei fertigungsgebühren um einen geringen Prozentsatz zu und dafür weniger wichtige, in ihren Erträgnissen n liche Gebühren aufzuheben.

Die Kartei, ein Hilfsmittel für die Frachtberechnung.

der Nr. 35, Jahrg. 1924 dieser Zeitung, S. 666 u. ff. von ardt, Darmstadt, gemachten Anstrengungen geben An- der Einordnung von Tarifpositionen auf Karteiblätter aktischen Versuch zu machen. Es konnte sich hierbei nur darum handeln, einen bestimmten Teil des umfang- Materials in eine solche Form zu bringen.

ner großen Güterabfertigung, die überwiegend Stück- ungen abzufertigen hat, wurde die Verwendung des Tarif- Teil I B dadurch schwierig, daß die häufigen Einbesse- ler zum dauernden Gebrauch erforderlichen Stücke sehr nd waren und weiter die oft umfangreichen Änderungen eine schnelle Benutzung nicht mehr übersichtlich vor- n werden konnten. Es ist deshalb versucht worden, ne Kartei abzuhelfen, um

tariflichen und im Verkehr gebräuchlichen Handelsbe- hnungen den Beamten zusammenhängend zu vermitteln, Änderungen und Ergänzungen des Tarifs schnell und e zeitraubende Einbesserungen übersichtlich zu bringen

emein stets richtige und leicht zu übersehende Unter- n für die Beamten in handlicher Form zu schaffen.

Aufbau und mit der Handhabung der Tarife erfahrener ngsbeamter übernahm es, für die Stückgutklasse II die ichen Auszüge zu fertigen und in eine Kartei einzu- Nach den im praktischen Dienst örtlich gewonnenen Er- n sind außer den tarifarischen Bezeichnungen auch die lichen Handelsbezeichnungen, soweit erforderlich, fest- Die mit der Kartei arbeitenden Beamten können bei der rechnung sofort feststellen, ob es sich um nach der klasse II abzufertigende Güter handelt. Alle nicht auf- Güter tarifieren nach der Stückgutklasse I.

Kartei ist ein gebräuchliches Muster beschafft, das in rn zu öffnenden, liegenden und verschließbaren Kasten 50 × 48 cm zwei herausziehbare Fächer enthält. Das h enthält die Karten mit den Anfangsbuchstaben A—K, e mit den Buchstaben L—Z. Die einzelnen Karten wer- herausstehende größere Kartenblätter, unterteilt nach nuntergruppen, getrennt und sind 20 × 13,5 cm groß öße III). Es ist bei einiger Übung leicht, die ge- Bezeichnung eines abzufertigenden Gutes zu finden. eiblätter sind herausnehmbar und können durch einen k wieder in ihrer Reihe festgelegt werden.

Zur äußeren Kennzeichnung von Güterbezeichnungen sind außerdem drei verschiedenfarbige Karteiblätter verwendet.

Auf weißen Blättern sind verzeichnet: Güter der ermäßigten Stückgutklasse II und des Nottarifs,

auf gelben: Güter der Klasse II, soweit sie unter die Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren“ fallen,

auf roten: die sperrigen Güter des Verzeichnisses I. Es sind bisher 950 Karten ausgefertigt und eingeordnet. Die mit der Kartei arbeitenden Beamten sind angewiesen, Wünsche für die Ausgestaltung und Abänderung der Einzelkarten kurz auf einem Zettel zu vermerken. Diese, sich aus dem praktischen Dienst örtlich ergebenden Vorschläge werden geprüft und, soweit sie zweckmäßig sind, sofort berücksichtigt.

Die Kartei wird an den Vorprüfungsstellen und beim Nachprüfen der Briefe zu ankommenden Stückgutsendungen benutzt. (Das sind etwa 4000 Briefe täglich.)

Es hat sich in der kurzen Zeit der Einführung dieser, im besonderen auf örtliche Verhältnisse abgestimmten Kartei gezeigt, daß alle Fälle, in denen die Erfahrung der Beamten nicht ausreicht oder in denen Zweifel an der tarifarischen Einordnung eines Gutes bestehen, schnell und richtig festgestellt oder geklärt werden können. Das oft umständliche Suchen im Tarif und das Nachschlagen in Amtsblättern, Tarif- und Verkehrsanzeigern und Einzelverfügungen fällt fort. Die Frachtberechnung und Nachprüfung erfolgt schneller und auch richtiger als bisher, so daß Falschberechnungen, Änderungsanzeigen, Frachterstattungen und damit unnützer Schriftwechsel im wesentlichen verschwinden werden. Die Karten sollen ferner auch für Inhaltsprüfungen von Gütersendungen nutzbar gemacht werden, da sie in einfachster Weise durch Aufkleben von Abbildungen aus Katalogen, von Lichtbildern, Zeichnungen u. a. ergänzt werden können.

Diese Einzelarbeit veranlaßt vielleicht weitere Versuche, die den Weg vorbereiten für die von Ehrhardt angestrebte allgemeine Umtellung der Tarife auf eine Kartei. Es wird sich bei solchen Arbeiten allerdings hauptsächlich zunächst nur darum handeln, örtliche Erleichterungen und damit auch Ersparnisse zu schaffen. Die Arbeit, das ganze Material des Tarifheftes, Teil I B, in Karteiform umzuarbeiten, wird einwandfrei nur von der ständigen Tarifkommission geleistet werden können, die den Geist des Tarifausbaus und die daraus sich zwangsläufig ergebenden Gütereinstufungen beherrscht. Bonewald.

Ein großes Eisenbahnprogramm für China.

n Yat-Sen, der kürzlich verstorbene erste Präsi- provisorischen Regierung der jungen Republik China, Mandschudynastie entthronte, um sein Vaterland von rdigen Bevormundung durch die Großmächte des Abend- befreien, hat seinen Landsleuten ein sorgfältig ausge- t, umfassendes Programm zur Industrialisie- hinas hinterlassen. Dieses Land von 400 Millionen auf 11 Millionen Quadratkilometer Fläche war seiner politischen Ohnmacht immer mehr zum d kapitalistischer Ausbeutung durch die abend- Mächte geworden. Sun Yat-Sen befürchtete, n die chinesische Frage nicht auf friedlichem löst werde, demnächst ein neuer Weltkrieg aus- würde, noch schrecklicher als der letzte. Er will ch internationaler Verständigung unter den Mächten landes, mit Hilfe ihrer Kapitalien und ihres Ver- und Sachverständigenapparats, einen wirtschaftlichen Chinas ins Leben rufen, dabei dessen reiche tze und natürlichen Hilfsquellen erschließen und die zurückgehaltene industrielle Entwicklung des Landes itlichen Grundlinien anbahnen. In einem sehr beachtenswerten Buche: „The International Development of China“ (1922) hat er ein umfangreiches Verkehrs- und Industrieprogramm veröffentlicht, dessen Verwirklichung, wenn sie auch nur zu einem Teil gelingt, von unübersehbarer Wirkung auf den fernen Osten sein würde. Da eine Industrialisierung Chinas, falls sie zur Tatsache werden sollte, auch für Deutschland und seine Industrie von großer Bedeutung sein würde, so erscheint es geboten, unsere Leser über diesen wichtigen Plan, soweit er sich auf die Eisenbahnen von China bezieht, etwas eingehender zu unterrichten.

Die großzügige Entwurfsarbeit, deren Sorgfalt und Vielseitigkeit volle Anerkennung verdient, zerfällt in sechs verschiedene Programme, die nacheinander zur Durchführung gelangen sollen. In dem ersten Programm ist zunächst die Erbauung eines großen nordöstlichen Welthafens an der Ostküste im Golf von Petschili geplant. Von hier soll eine doppelgleisige Eisenbahn in nordwestlicher Richtung über Jehol nach der nördlich von Peking gelegenen Präriestadt Dolon Nor geführt werden, die als Ausgangspunkt eines fächerförmig in acht Linien nach Osten, Norden und Nordwesten ausstrahlenden Bahnnetzes gedacht ist. Dieses Netz würde sich nördlich bis zum Grenzfluß

Amur, westlich durch das ganze Reich bis zur Nordwestgrenze, nach Ili und Kashgar erstrecken. Mit Hilfe dieser Bahnen soll dann die Mongolei und Sinkiang besiedelt und daselbst insbesondere die Ansiedlung von über 1 Million ausgedienter, zu verabschiedender Krieger bewirkt werden. Ferner wird die Schaffung neuer und die Regulierung und der Ausbau der bestehenden Wasserstraßen vorgeschlagen, Bauausführungen, auf die wir hier indes nicht näher einzugehen brauchen. Zur Gewinnung von Rohstoffen sollen die reichen Eisen- und Kohlenbezirke in den Provinzen Chili und Schansi in großem Maßstabe erschlossen und daselbst umfangreiche Eisen- und Stahlwerke errichtet werden. Das zweite Programm umfaßt den Bau eines östlichen Welthafens, südlich Schanghai, und Hand in Hand gehend damit die Regulierung des Yangtse und die Verbesserung des gesamten Wasserstraßennetzes seines Gebietes, die Erbauung von Flußhäfen und die Anlage von großen Zementfabriken an diesem Strom. Im dritten Programm ist der Ausbau von Kanton zu einem südlichen Welthafen, die Ausgestaltung seiner Wasserstraßen und seines Deltas und, neben dem Bau von Seehäfen zweiter und Küstenhäfen dritter Ordnung sowie zahlreicher Fischereihäfen, die Schaffung eines Eisenbahnnetzes vorgesehen, das von Kanton ausgehend, in je zwei Linien sich nordwestlich nach Chungking und nach Chengtu erstrecken, mit einer Linie, westlich, Yunnanfu und die Westgrenze bei Tali und Tengyueh erreichen, ferner mit zwei Linien, in südwestlicher Richtung nach Szemao an der Südgrenze und nach Yamchow an der Grenze von Annam führen würde. Die Westlinie nach Tali und Tengyueh würde Anschluß an das Bahnnetz von Burma erhalten und, die Provinzen Kwangsi und Yunnan in ganzer Ausdehnung von Ost nach West durchquerend, einen Teil der kürzesten Linie von China nach Indien darstellen; als solche würde sie hohe internationale Bedeutung gewinnen. Endlich ist noch die Anlage großer Werften und Schiffbauanstalten zum Bau und zur Unterhaltung der Fahrzeuge für Schiffahrt und Fischerei vorgesehen. Das vierte Programm widmet sich ausschließlich dem Bau neuer Erschließungsbahnen, im ganzen 91 Linien mit 62 000 engl. Meilen = rund 100 000 km Baulän[ge] zwar wird ein Bahnnetz vorgeschlagen: für Mittelch[ina] 24 Linien, für den Südosten mit 13 Linien, für den Nordo[sten] 20 Linien, zur Erweiterung des nordwestlichen Bahnn[etzes] neue Linien, und für Szechuan und das Hochland vo[n] 16 Linien; letztere würden allerdings wegen des sehr sch[wierigen] Geländes besonders kostspielig werden. Hierbei sollen v[or allem] die geplanten neuen Häfen mit den wichtigsten Hand[els-] Bevölkerungsmittelpunkten und den Schwerpunkten der Kohlen- und Erzbezirke durch Schienenwege verbunden Unter anderem sollen in Lhasa, der Hauptstadt vo[n] acht Linien nach allen Richtungen ausstrahlen, vom gro[ßen] hafen bei Schanghai sollen 5, vom Nordhafen 3, von I[...] Hauptstadt der Provinz Schensi, 4, von Nanking ebenfal[ls] Tungchin, einer südwestlich Harbin geplanten neuen Mar[kt] 9 Linien ausgehen. Zur Deckung des gewaltigen Be[darfs an] Fahrzeugen für dieses umfangreiche Bahnnetz sollen vier große Lokomotiv- und Wagenbauanst[alten] zwei an der Küste, in der Nähe des großen Nord- und Sü[dhafens] zwei am Yangtse bei Nanking und Hankau, errichtet In dem fünften und sechsten Programm wird Einführung neuzeitlicher Industrien zur Herstellung vo[n] mitteln, Bekleidung, Behausung, Kraftwagen, Drucke[reien] sowie des Bergbaues und Hüttenwesens behandelt.

Bei der Verwirklichung dieses großartigen, mit staatsmännischem Vorausblick entworfenen Programm[s] natürlich ungeheure Schwierigkeiten, Widerstände und [...]gen zu überwinden sein. Denn es ist keine leichte Au[fgabe] einem Lande wie China eine neuzeitliche Kohlen-, Ei[sen-] Stahlindustrie ins Leben zu rufen. Hierbei die Sonderi[nteressen] der verschiedenen Mächte des Abendlandes unter einen [...] bringen, dürfte eine wahre Herkulesarbeit sein. Mö[chten die] Vertreter der deutschen Industrie die Angelegenheit [im Auge] behalten und dafür sorgen, daß Deutschland bei diesem Wettbewerb zu gegebener Zeit nach der hohen Leistung[sfähigkeit] seiner Industrie berücksichtigt werde!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Personentariferhöhung der Reichsbahn.** Die Absicht der Reichsbahn, vom 1. Mai d. J. ab die Personentarife um 10 % zu erhöhen, wird folgendermaßen begründet:

„Schon in ihrem letzten Monatsbericht hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund des Verlaufs der ersten fünf Monate ihres Betriebes darauf hingewiesen, daß sich zwar ihre Einnahmen seither in der erwarteten Höhe gehalten haben, daß aber innerhalb der Ausgaben die Personalausgaben nicht unerheblich höher gewesen sind, als bei Beginn des Geschäftsjahres — vor Rückgabe der Rhein-Ruhrbahnen — veranschlagt worden war. Die Mehraufwendungen auf persönlichem Gebiet sind bisher durch Einsparung an sächlichen Kosten ausgeglichen worden. Eine weitere Beschränkung der sächlichen Ausgaben ist ohne Schädigung der Reichsbahnanlagen nicht möglich. Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat in seiner Sitzung am 21. April die von der Hauptverwaltung vorgeschlagenen Richtlinien für die Bedarfsdeckung genehmigt.

Der Teil des Mehrbedarfs für das am 31. Dezember 1925 endigende Geschäftsjahr, der nicht durch sonstige Maßnahmen gedeckt werden kann, beträgt etwa 80 Millionen Mark. Bei ihrer gespannten Finanzlage muß die Reichsbahn unbedingt für Mehreinnahmen in dieser Höhe sorgen. Der einzige Weg ist eine Tariferhöhung. Die Reichsbahn verkennt nicht, daß durch jede Tariferhöhung die Kosten der Lebenshaltung beeinflußt werden. Im besonderen Maße ist dies bei den Gütertarifen der Fall, die deshalb solange wie möglich geschont werden müssen. Die Reichsbahn hatte sich also zu einer Erhöhung der Personentarife zu entschließen, die zur Deckung der genannten Bedarfssumme rund 10 % betragen muß. Die Tarifänderung tritt am 1. Mai in Kraft.

Die Mehraufwendungen für Personalausgaben erklären sich wie folgt:

Die Aufwendungen für die Reichsbahn [...] Kopf ihres Personals sind nicht, wie im Voranschla[g an]genommen, 41 %, sondern heute 52 % höher als im Frie[den, wäh]rend die neue Reichsindexziffer für Lebenshaltungsko[sten] 35,6 % Erhöhung angibt. Dieses starke Anwachsen er[klärt sich] daraus, daß die Bezüge der für die Reichsbahn den [Ausschlag] gebenden Personalgruppen in den letzten Jahren erhöh[t], daneben zahlreiche Arbeiter ins Beamtenverhältnis [...] wurden und Beamte in höhere Gruppen versetzt word[en].

Ebenso ist die Belastung der Reichsbahn durch R[uhege]hälter, Wartegelder und Hinterbliebe[nenbe]züge höher als bei Beginn des Geschäftsjahres ver[anschlagt] wurde. Diese Ausgaben sind von 114 Millionen im J[...] auf über 390 Millionen Mark für das Kalenderjahr 1[...] wachsen. Die Steigerung hat ihren Grund in der me[...] Erhöhung der Bezüge der Pensionäre und in dem sta[rken Per]sonalabbau. Auf 770 000 Köpfe Gesamtpersonal komm[en] 325 000 Pensionäre, Rentenempfänger, Witwen und W[aisen].

Die Aufwendungen der Reichsbahn sind in letzter [Zeit] dadurch gestiegen, daß die Reichsregierung auf Gru[nd eines] Reichstagsbeschlusses die Erhöhung des Wohnungsgeldz[uschusses] für die Reichsbeamten von 85 auf 95 % genehmig[t hat, die] den Reichsbahnbeamten nicht vorenthalten werden k[ann].

Trotz des starken Rückganges des Güterverkehrs [...] der Vorkriegszeit ist eine schnelle weitere Einschrän[kung der] Kopfzahl (zurzeit etwa 744 000 Köpfe gegenüber 693 00[0 im] jetzigen Reichsgebiet 1913) bei den heute geltenden [Be]stimmungen nicht möglich. Organisatorische Änderu[ngen, ins]besondere im Werkstättenwesen, und sonstige Sparm[aßnahmen] können sich erst langsam finanziell auswirken.

Die vielbesprochenen Leistungszulagen verändern [das finan]zielle Bild nur unwesentlich; sie werden in dem lauf[enden Ge]schäftsjahre noch nicht ½ % der Gesamtausgaben des [Ge]jahres erreichen.

Da die Reichsbahn-Gesellschaft vorläufig über keine [...] nennenswerten Reserven verfügt und die Zahlung der Löhne und Sachaufwendungen sowie der ihr auferlegt[en Repa]rationslasten unbedingt sicherstellen muß, würde jed[e] Erhöhung der Personalausgaben neue Tariferhöhung[en ...]

bei denen trotz der oben dargelegten wirtschaftlichen
n auch die Gütertarife kaum geschont werden könnten."
ir von zuständiger Seite hören, erstreckt sich die am
inzuführende Personentariferhöhung von 10 % nicht
Berliner und Hamburger Stadt-, Ring- und Vorortver-
owohl die Preise der Einzelkarten als auch die der Zeit-
leiben unberührt.

mewirtschaftsbezirke. Die Deutsche Reichsbahn-Gesell-
t in Anlehnung an die Bezirke der zu geschäftsführenden
nen für das Werksättenwesen bestellten Reichsbahn-
en die für die Fürsorge für eine einheitliche, sparsame
kmäßige Brennstoff-, Wärme- und Energiewirtschaft er-
bisherigen Wärmewirtschaftsbetriebe geändert. Es um-
ie Wärmewirtschaftsbezirke 1 Altona die Reichs-
ktionen Altona, Hannover, Münster, Oldenburg und
; 2 Berlin die Reichsbahndirektionen Berlin, Osten
tin; 3 Breslau die Reichsbahndirektionen Breslau
ln; 4 Dresden die Reichsbahndirektionen Dresden,
alle und Magdeburg; 5 München die Reichsbahndirek-
inchen, Augsburg, Ludwigshafen, Nürnberg, Regensburg
zburg; 6 Cassel die Reichsbahndirektionen Cassel,
t (M) und Mainz; 7 Köln die Reichsbahndirektionen
erfeld, Essen und Trier; 8 Karlsruhe die Reichs-
tion Karlsruhe; 9 Stuttgart die Reichsbahndirektion
; 10 Königsberg (Pr.) die Reichsbahndirektion
rg. Die Geschäftsführung für den Wärmewirtschafts-
liegt der Reichsbahndirektion, deren Namen der Be-
t. Bei jeder dieser geschäftsführenden Direktionen ist
derer Wärmewirtschaftsdezernent bestellt.

dinavien-Schweiz-Expreß. Dieser während der Winter-
nmal wöchentlich beförderte Zug zwischen Saßnitz
ünde) und Basel verkehrt letztmalig von Saßnitz und
nde am Sonnabend, den 9. Mai, und von Basel zurück
g, den 11. Mai. Seine lange Beförderungsdauer und
utzung legen beredtes Zeugnis für die Beliebtheit des
der nunmehr im dritten Winter verkehrt hat.

nwagen in D-Zügen. Die während des Winters in dem
ndon Expreß laufenden Salonwagen werden einzeln den
n 5. Juni verkehrenden F.-D-Zügen Berlin-Hoek van
F.D. 112/111 Friedrichstraße ab 12.39 mittags und
traße an 5.40 nachm., sowie Basel-Hoek van Holland
163 beigestellt werden. Reisende, die in dem Salon-
tz nehmen, haben die für die F.-D-Züge gültigen Fahr-
d Schnellzugszuschläge 1. Klasse zu lösen und außerdem
ropazuschlag zu erlegen, der für die ganze Strecke
ek van Holland oder zurück 12,50 ℳ., für Basel-Hoek
nd oder zurück 16 ℳ. beträgt. Plätze in den Salonwagen
n voraus durch alle größeren Reisebüros im In- und
bestellt werden. Die planmäßige Mitführung von
n für den allgemeinen Verkehr war bisher auf den
Reichsbahnen nicht üblich.

bwagenverkehr in Schleswig-Holstein. Die Deutsche
n-Gesellschaft wird vom 5. Juni d. J. ab auf der Grenz-
e Flensburg-Lerk-Niebüll einen Triebwagenverkehr
n. In den Zugpausen wird der Triebwagen im Pendel-
wischen Klauxbüll und Niebüll fahren. Ferner wird
bahn Triebwagen auf den Strecken Kiel-Eckernförde
-Tönning einstellen.

erhöhung bei den Saarbahnen. Wie die „BBZtg." mel-
e Regierungskommission des Saargebiets mit Wirkung
pril die Erhöhung der Gütertarife um etwa 7 % be-
Von der Erhöhung werden die direkten Gütertarife
nkreich nicht betroffen, während die Erhöhung
den Binnenverkehr als auch für den übrigen Verkehr,
Deutschland, Geltung hat. Die wirtschaftlichen
s Saargebiets sind über diese Tariferhöhung, die nur
mit dem Fehlbetrag der Saarbahnen begründet wurde,
g erbaut, zumal unter den gegenwärtigen Auswirkun-
Zollabschnürung vom übrigen Deutschland und der
rtragsverhandlungen.

einfachtes Verfahren beim Verkauf von Sonntags-
m die Abfertigung am Schalter möglichst zu beschleu-
il im Bezirk der Reichsbahndirektion Köln bei den mit
usflugsverkehr belasteten Kölner Bahnhöfen die in
. Aushängen aufgeführten Sonntagskartenverbindungen
len gekennzeichnet. Der Reisende wählt in diesem
s die gewünschte Sonntagskarte und verlangt sie am
ur mit der in dem Verzeichnis aufgeführten Zahl.
werden Irrtümer der Schalterbeamten und der Reisen-
hst eingeschränkt.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin (Hochbahngesellschaft).** Aus dem Bericht des Vorstandes für 1924 entnehmen wir folgendes: Das gesamte Schnellbahnnetz einschließlich Schöneberger, Wilmersdorf-Dahlemer und Nordsüdbahn umfaßt 46,9 km. Der Verkehr auf diesem Gesamtnetz ist von rund 167 547 000 Fahrgästen im Vorjahr auf rund 183 070 000 Fahrgäste im Berichtsjahre gestiegen. Die Zunahme ist im wesentlichen auf die weitere Ausdehnung des Betriebes der Nordsüdbahn zurückzuführen. Die Einnahmen beliefen sich auf 23 828 039 R.M. Der größte Tagesverkauf von Fahrkarten fiel mit 751 534 Stück auf Sonnabend, den 1. November, der geringste mit 270 082 Stück auf Sonntag, den 27. Juli. Im Durchschnitt stellte sich der regelmäßige Tagesverkehr auf 512 800 Fahrgäste.

Der Wagenpark besteht für das gesamte Netz aus 577 Wagen. Die dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Vergrößerung des Wagenparks wird fortgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 6 041 622 Zugkilometer mit Zügen bis zu sechs Wagen gefahren. Im Betriebe des gesamten Schnellbahnnetzes waren am Schluß des Berichtsjahres 4400 Angestellte und Arbeiter beschäftigt, darunter 568 Frauen; außerdem waren bei den Neubauten und der Wagenmontage etwa 450 Arbeiter und Handwerker tätig.

Der Durchschnittspreis beträgt heute etwa 17¾ ₰ für den Fahrgast, gegen 13,85 ₰ im Berichtsjahr.

— **Verkehrswoche für den Güterumschlag in Düsseldorf-Köln.** Man entsinnt sich, daß auf der vorjährigen Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin die neuen Großgüterwagen zu 50 t — unsere heutigen Wagen fassen 20 t — besonderes Aufsehen erregten. Ihr Erscheinen zeigte an, daß die Reichsbahnverwaltung zusammen mit den Wirtschaftskreisen neue Wege für den Güterverkehr suchen. In Fortentwicklung dieser Bestrebungen veranstaltet der Verein Deutscher Ingenieure im kommenden Herbst eine Sondertagung, die dem Güterumschlagsverkehrswesen gewidmet sein wird.

Der technischen Entwicklung im Güterumschlagsverkehrswesen sind große Aufgaben zugewiesen. Von besonderer Wichtigkeit ist eine verständnisvolle Zusammenarbeit zur Auswertung technischer Möglichkeiten für alle an dem Güterumschlagsverkehr beteiligten Kreise der Eisenbahn, Straßen- und Kleinbahnen, der Schiffahrt und des Kraftverkehrs. Die Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Güterumschlagsverkehr besitzt aber auch für den Verbraucher wie für die staatliche und kommunale Verwaltung besondere Bedeutung. Der Verein Deutscher Ingenieure hat es übernommen, all diese Kreise durch eine wissenschaftliche Tagung zusammenzuführen zur Erörterung der wichtigen Fragen in Berichten und eingehenden Aussprachen. Der Verein folgt damit vielfachen Anregungen, die bereits während der Eisenbahntechnischen Tagung im September 1924 ergingen, die technischen Probleme des Güterumschlags ebenso zu behandeln, wie dies für die allgemeinen Probleme des Eisenbahnwesens auf der Eisenbahntechnischen Tagung geschehen ist. Berichte führender Persönlichkeiten werden im Kreise berufener Fachmänner Anregung zur Aussprache und zu weiterer technischer Entwicklung geben.

Die Verhandlungen finden am Montag, den 21. September, bis Donnerstag, den 24. September 1925, in Düsseldorf, am Freitag, den 25. September, und Sonnabend, den 26. September 1925, in Köln statt. Der erste Tag, Montag, 21. September, ist insbesondere den Fragen des Stückgutverkehrs, Dienstag, 22. September, den Fragen des Massengüterverkehrs gewidmet. Mittwoch, 23. September, findet eine Rheinfahrt mit Besichtigung des Duisburg-Ruhrorter Hafens statt. Am Donnerstag, 24. September, wird eine Reihe von Berichten sich mit den Aufgaben der neuzeitlichen Technik in der Güterverkehrswirtschaft und für die einzelnen Verkehrsmittel befassen. Am Freitag, 25. September, werden die Fragen des Transports, der Lagerung und Speicherung von Kohle sowie die bemerkenswertesten neuzeitlichen Hafenanlagen erörtert. Der letzte Tag, Sonnabend, 26. September, wird der Einwirkung technischer Entwicklung auf die Tarifgestaltung gewidmet sein.

Sämtliche Zuschriften, die sich auf die Güterumschlagverkehrswoche beziehen, werden erbeten an die Geschäftsstelle des Vereins Deutscher Ingenieure, Abt. G. U., Berlin NW 7, Sommerstraße 4a. Fernspr.: Zentrum 15207—12.

— **Der Reichskohlenrat zum Ruhrkohlensyndikats-Vertragsentwurf.** In der am 22. April abgehaltenen Sitzung des großen Ausschusses des Reichskohlenrats wurde der vorgelegte Ruhrkohlensyndikats-Vertragsentwurf eingehend erläutert und erörtert. Er fand, vorbehaltlich endgültiger formeller Zustimmung, die grundsätzliche Billigung des Reichskohlenrates. Es wurde der Erwartung Ausdruck gegeben, daß in den bis zum 28. April d. J. zu führenden Einzelverhandlungen keine Sonderwünsche Berück-

sichtigung finden, durch deren Erfüllung die noch außenstehenden Zechenbesitzer besser gestellt sein würden, als die bereits beigetretenen.

— **Jubiläum des Reichs-Kursbuches.** Am 1. Juli werden 75 Jahre vergangen sein, seit das erste amtliche Fahrplanbuch der Postverwaltung, das Reichs-Kursbuch, erschien. Seine erste Ausgabe enthielt an Eisenbahn- und Dampfschiffahrtfahrplänen sowie Postkursen insgesamt 104 Seiten Druck. Die erste Ausgabe 1925 umfaßt 1239 Textseiten; der Aufschwung des Verkehrs kann nicht besser nachgewiesen werden. Im laufenden Jahre werden vier Ausgaben erscheinen, und zwar mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans, sodann am 1. Juli die Jubiläumsausgabe, ferner beim Inkrafttreten des Winterfahrplans und am 15. Dezember.

Der Preis ist wieder auf 6,50 RM. und für jede Sonderausgabe der drei ersten Teile auf 2 RM. festgesetzt. Bestellungen, die so zeitig als möglich aufzugeben sind, nehmen alle Postanstalten entgegen.

— **Der Reiseverkehr aus Amerika.** Die Herabsetzung der Visagebühren von Amerika nach Deutschland auf 2 $ für ein Visum von sechsmonatiger Gültigkeit und auf 50 Cents für ein Visum mit einmonatiger Gültigkeit ebenso wie die propagandistischen Bemühungen der deutschen Fremdenindustrie machen sich jenseits des Ozeans bereits bemerkbar. Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung aus zuverlässiger Quelle erfährt, sind in diesem Jahre bereits um ein Drittel mehr Visa erteilt worden als im letzten Jahre. Wir dürfen also für diesen Sommer einen erfreulichen Zustrom besonders amerikanischer Touristen erwarten.

— **Potsdams Fremdenverkehr.** Der Verkehrsverein Potsdam legte kürzlich seinen Jahresbericht für das Geschäftsjahr 1924 vor, dem zu entnehmen ist, daß der Verkehr in Potsdam einschließlich Charlottenhof und Wildpark im vergangenen Jahre einen erheblichen Umfang gehabt hat. Auf den zugehörigen Bahnhöfen sind ohne Berücksichtigung der Wochen- und Monatskarten nahezu 4 Millionen Fahrkarten für Einzelfahrten verkauft worden. Die Dampfer beförderten mehr als eine Million Fahrgäste, die von Potsdam ausgehenden Kraftpostwagen mehr als ⅓ Million Personen. Dementsprechend ist auch der Besuch der Schlösser sehr beträchtlich gewesen. Den stärksten Besuch hatte naturgemäß Sanssouci mit 189 000 Besuchern, dann folgt das Neue Palais mit rund 136 000 Personen. In größerem Abstande erst folgt das Stadtschloß mit 26 501 Besuchern, die Bildergalerie mit 11 000, die römischen Bäder und Schloß Charlottenhof mit etwa 4000 Personen.

Im laufenden Jahre beabsichtigt die Reichsbahn — sowohl die Eisenbahndirektion Halle wie die Eisenbahndirektion Magdeburg — billige Sonntags-Sonderzüge nach Potsdam und Wildpark verkehren zu lassen.

— **Deutsche Verkehrskredit-Bank A.-G. in Berlin.** Nachdem die Verhandlungen mit der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank, der Bayerischen Vereinsbank und der Bayerischen Staatsbank in freundschaftlichem Einvernehmen zu Ende geführt worden sind, wird nunmehr die Liquidation der Bayerischen Verkehrskredit-Bank A.-G. in die Wege geleitet werden. Auf Wunsch der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft werden in Bayern eigene Zweigniederlassungen der Deutschen Verkehrskredit-Bank A.-G. in Berlin errichtet werden. Durch diese Vereinbarung findet die Filial-Organisation der Deutschen Verkehrskredit-Bank A.-G. ihren Abschluß.

— **Die Neuorganisation bei der Fried. Krupp A.-G.** Auf Beschluß des Aufsichtsrats wird das Direktorium künftig nur aus den drei Herren Osterlen, Buschfeld und Klotzbach bestehen. In der außerordentlichen Generalversammlung am 25. April wurden die Herren Sorge, Baur, Wiedfeldt, Vielhaber, Wendt, Foerster und Bruhn in den Aufsichtsrat gewählt. — Der Aufsichtsrat hat Herrn Wiedfeldt als Delegierten zur Unterstützung des Direktoriums in finanziellen Angelegenheiten bestellt.

Hierzu schreibt die B. B.-Ztg. vom 26. April: Schon in seiner Rede vor mehreren Wochen hat der Chef des Hauses Krupp von Bohlen-Halbach auf die Notwendigkeit eines durchgreifenden Abbaues der Verwaltung seiner Werke hingewiesen. Diese Ankündigung wird jetzt Tatsache. Selbst eine so konservativ eingestellte Firma wie Krupp verschließt sich nicht der Einsicht, daß eine Verwaltung, auch wenn sie sich jahrzehntelang bewährt hat, unter veränderten Verhältnissen neue Formen annehmen müsse. Die Maßregeln, welche gestern vom Aufsichtsrate beschlossen worden sind, bedeuten für das Werk eine Verjüngung, Vereinfachung und Verbilligung der Leitung, welche sich auch auf die nachgeordneten Stellen in der gesamten Verwaltung auswirken werden. Je kleiner der Apparat, um so beweglicher die Verwaltung, um so rascher die Entschlußkraft. Arbeiterentlassungen größeren Umfanges dürften zunächst nich[t] ... sicht stehen. Allerdings wird die Firma einige Betrieb[e] aus sozialen Gründen bisher durchgehalten worden wa[ren,] gehen lassen, andere Betriebe, in denen jetzt und vo[raussicht]lich in Zukunft mit Nutzen gearbeitet werden wird, soll[en] entwickelt werden.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen in K[öln.]** Verzeichnis der Vorlesungen für das Sommersemester [der] Kölner Universität zeigt Reichsbahnoberrat, Oberregie[rungsrat] a. D. Dr. Adam, Mitglied der Reichsbahndirektion Köln, [folgende] Vorlesungen an: 1. Die deutschen Reichseisenbahnen [(Berück]sichtigung von Bahnanlagen) Montags von 3—4 Uhr[; 2. Die] deutschen Eisenbahntarife, Montags von 4—5 Uhr.

— **Niedersächsische Wirtschaftstagungen 1925 in B[...]hausen.** In der Verbandsversammlung des Verkehrsv[ereins] Niedersachsen („Niedersächsischer Verkehrstag") an[...] (nachm. 3 Uhr) sprechen Reichsverkehrsminister Dr. [...] über: „Die Aufgaben des Reichsverkehr[smini]steriums", Ministerialrat Homberger, Reichsba[hn]verwaltung, über: „Reichsbahn und Wirtscha[ft"], Landrat Graf v. Wedel-Hannover und Dr. Hay, [...] referent des Deutschen Industrie- und Handelsta[gs] „Landstraßen und Kraftwagen".

Am 10. Mai (vorm. 10½ Uhr) in der Jahresversamm[lung des] Wirtschaftsausschusses Niedersachsen („Niedersächsisch[er Wirt]schaftstag") werden nach einem Bericht über die vo[n] gegründete Wirtschaftswissenschaftliche [Gesell]schaft Niedersachsen folgende Vorträge [...] 1. Ministerialdirektor im Reichswirtschaftsminister[ium] Posse: „Deutsche Zoll- und Handelsp[olitik"] 2. Reichstagsabgeordneter Dr. Schneider-Dresde[n: „Die] Wirtschaftslage Deutschlands". — Die Be[...] beider Verhandlungstage finden im Kurtheater statt.

— **Wiederaufrichtung des Stahlwerks-Verbandes in [...]dorf.** In der Nacht vom 23. zum 24. April 1925 wurde [...] genden Werken und Konzernen ein Abkommen unte[r...] das die Neugründung des A-Produktenverbandes ([...] Formeisen, Eisenbahnoberbaumaterial) bedeutet. Es s[ind] die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- u. Hüttenge[sellschaft] A.-G., die Gutehoffnungshütte in Dortmund, A.-G. [...]hausen, die Fried. Krupp A.-G. in Essen, die Phoenix [A.-G. für] Bergbau- und Hüttenbetrieb in Düsseldorf, die August [Thyssen-]Hütte, Gewerkschaft in Hamborn, die Rheinische Stahl[werke] Duisburg-Meiderich, das Eisen- und Stahlwerk Hoesch [...]mund, die Klöckner Werke A.-G. mit Werken in H[...] Osnabrück. Mit allen diesen wurde eine Einigung übe[r die Be]teiligungsziffern erzielt. Eine solche Einigung fehlt [noch mit] den sonst in Frage kommenden Werken, wozu beso[nders die] Eisenwerks-Gesellschaft Maximilianshütte mit Werken [in ...]berg/Oberpfalz und Haidhof/Oberpfalz, die Sächsische [Guß]werke Döhlen A.-G. in Dresden und die Ilseder Hütte [...] gehören. Mit den dem Abkommen noch nicht beig[etretenen] Werken werden die Verhandlungen fortgesetzt. Es s[ind Aus]sichten vorhanden, daß auch mit diesen bald ein Einv[erständnis] erzielt wird. Vom 1. Mai ab wird der Verkauf der A-[Produkte] auf Rechnung des Verbandes von diesem übernomme[n, ...] die notwendigen Einrichtungen dazu geschaffen sind. [Der Auf]bau des Verbandes wird sich in der Form des alten St[ahlwerks-]Verbandes vollziehen. Der Absatz der genannten Er[zeugnisse] wird damit auf eine Reihe von Jahren neu geregelt. Die [...] Eisenindustrie hat damit aufs Neue die Grundlage zur [Verwirk]lichung des allgemeinen Verbandsgedankens geschaff[en. Auf] dieser Grundlage wird sich nunmehr auch die Bildung [der ...] Verbände der Eisenindustrie zweifellos schneller vollzie[hen ...] Verhandlungen zur Bildung dieser Unterverbände nehm[en ...] gedeihlichen Fortgang.

In der Rohstahlgemeinschaft wurde beschlo[ssen, ...] der für den Monat April festgesetzten Einschränkung [der Roh]stahlerzeugnisse von 15 % auch im Monat Mai fest[zuhalten,] jedoch sollen Halbzeug und Feinbleche wie bisher vo[n der] Einschränkung nicht betroffen werden, um den Be[darf des] Marktes auch in diesen Erzeugnissen unbedingt sicherz[ustellen.]

Österreich.

— **Die finanzielle Lage der Bundesbahnen.** Trotz de[r] herrschenden schwierigen wirtschaftlichen Verhältniss[e ist die] Verkehrsentwicklung bei den Bundesbahnen nicht als u[ngünstig] zu bezeichnen. Im Personenverkehr sind die [Ergeb]nisse der Vorkriegszeit erreicht, ja sogar schon verbess[ert. Im] Güterverkehr weist der Abschluß der Monate Jan[uar und] Februar d. J. eine fortschreitende Besserung des Verke[hrs auf.] Die geleisteten Nutzlasttonnenkilometer dieser Monate [sind um] 14 % höher als die Leistung der gleichen Monate de[s ...]

egenüber dem Verkehr in den gleichen Monaten des 924 zeigt sich allerdings ein Abfall. Es war im ersten 1924 der Güterverkehr infolge der Ruhrbesetzung ab- l von allen bisherigen Durchschnitten außergewöhnlich heidet man für die Monate Januar und Februar 1924 diese vöhnlichen Mehrleistungen aus, so ergibt sich auch 924 eine wesentliche Steigerung des Verkehrs. Auch ungen im Februar 1925 gegenüber Januar 1925 zeigen eigen des Verkehrs. Wohl ist die Monatsleistung im 1925 um ungefähr 7 % kleiner als im Januar 1925. er berücksichtigt wird, daß der Monat Februar um drei so um 10 % kürzer ist als der Monat Januar, so ergibt die durchschnittliche Tagesleistung im Februar besser m Januar. Tatsächlich ist sie von 9 443 000 Nutzlast- lometer im Januar auf 9 671 000 im Februar, d. i. also als 2 % gestiegen.

fhebung von Nachnahmebeschränkungen auf den Bun- n. Die bisher seit dem Jahre 1921 gültige Beschränkung nahmebelastung bei Sendungen von in Nachbarstaaten n Grenzbahnhöfen nach Österreich wurde mit Wirksam- 4. April d. J. außer Kraft gesetzt. Es dürfen daher Sendungen, die in einem im Nachbarstaate gelegenen bahnhofe oder in einem zwischen diesem und der gelegenen Bahnhofe nach einem österreichischen Be- sbahnhofe mit österreichischem Inlandfrachtbrief auf- werden, mit Nachnahmen nach Eingang in Schillingen löhe des Wertes des Gutes belastet werden. Eine Aus- ler Nachnahme an den Absender im Wege der Post oder sparkassenamtes findet in diesem Falle nicht statt.

Osterverkehr auf den Bundesbahnen. Infolge des Wetters hatten die Bundesbahnen zu Ostern einen erordentlich starken Verkehr zu bewältigen. An den sterfeiertagen hatten die West-, Süd- und Franz-Josefs- größten Zustrom an Reisenden, weshalb an diesen ißer den zweiten und dritten Teilen der regelmäßigen züge auch noch besondere Sonderzüge in die Fahr- eingelegt wurden. Für die Rückbeförderung der und der Ausflügler waren besondere Vorkehrungen Um die Leistungen der Bundesbahnen zu veran- en, sei folgendes angeführt: Im ganzen wurden in der von Wien abbefördert: Am Karsonnabend 151 417 Per- n Ostersonntag 212 414 und am Ostermontag 229 950 In Wien sind an diesen drei Tagen insgesamt 582 530 angekommen. Der Gesamtverkehr betrug also über on Personen.

andverträge über Bahnlagerplätze und Bahnmagazine. April fand in der Generaldirektion der Bundesbahnen prechung mit den Interessenten über die neuen allge- edingungen für den Abschluß von Bestandverträgen rtreten waren die Kammern für Handel, Gewerbe und der Hauptverband der Industrie und der Hauptver- österreichischen Kaufmannschaft mit dem ständigen der Bahnhoflagerplatzmieter. Als Grundlage der Ver- n diente der von der Generaldirektion der österreichi- ndesbahnen erstellte Entwurf. Die eingehenden Er- n, die sowohl der rechtlichen als auch wirtschaftlichen Beratungsgegenstandes Rechnung trugen, haben dank beiden Seiten zutage getretenen Bestreben, zu einer gung zu gelangen, zu einem vollständig abgeschlosse- n Bestandsvertragsnormale geführt. Die neuen Ver- gungen werden vorläufig nur bei neu abzuschließen- ägen Anwendung finden.

nbahnunfall in Gmünd. Am 9. April entgleisten im Gmünd-Stadt beim Verschube des Güterzuges hrere Güterwagen, wobei zwei Bahnbedienstete Ver- erlitten und beide Hauptgleise verlegt wurden. Der g-Wiener Schnellzug D 2 erhielt durch Warten auf reimachung eine Verspätung von 150 Minuten. Weitere törungen wurden nicht verursacht.

vebeseilbahn auf den Flexenpaß. Eine Vereinigung rucker Industriellen plant den Bau einer Schwebeseil- Langen über Stuben auf den Flexenpaß, 1787 m haben bereits beim Bundesministerium für Handel hr in Wien um die Bewilligung zur Vornahme von n Vorarbeiten angesucht. Der Ausgangspunkt dieser hn ist in nächster Nähe der Station Langen am Arl- nt. Die Bahn ist als zweispurige Pendelbahn mit - sowie einem Zug- und einem Sicherheitsseil gedacht.

Aufhebung des Sichtvermerkzwanges zwischen dem Reich und Österreich. Die interministerielle Be- über die Aufhebung des Sichtvermerkzwanges mit schen Reich hat zu dem Ergebnis geführt, daß sich die österreichische Bundesregierung mit dem Vorschlage der deutschen Regierung grundsätzlich einverstanden erklärt hat und nur noch einige Einzelheiten der Regelung bedürfen; dies wird in Verhandlungen geschehen, die ungesäumt mit der deutschen Regierung aufgenommen werden sollen.

Die Bundesregierung behält sich vor, die mit dem Deutschen Reich abzuschließende Vereinbarung auch anderen Staaten zwecks Abschlusses gleichartiger Abmachungen zur Kenntnis zu bringen.

Ungarn.

— Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn (Südbahn). In der Zeit vom 1. Juli 1924 bis 31. März 1925 waren die Betriebsergebnisse der Kgl. ungarischen Staatsbahnen in Papierkronen die folgenden: Ausgaben: Personalbezüge 740 300 292 000, sachliche Ausgaben 27 354 836 000, Betriebsausgaben 998 672 429 000, Beitrag zum Pensionsinstitut und zur Unfallversicherungsanstalt 463 695 298 000, sonstige verschiedene Ausgaben 22 826 971 000, Zinsen 37 515 022 000, zusammen 2 290 364 848 000 Papierkronen. — Einnahmen: aus der Personen- und Gepäckbeförderung 657 241 148 000, aus der Eil- und Lastgutbeförderung 1 530 268 107 000, aus Verschiedenem 380 265 401 000. zusammen 2 567 774 656 000 Kr. Die Investitionen betrugen 215 559 983 000 Kr. Befördert wurden 1 414 918 Wagenladungen Güter, um 6,5 % weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Davon waren 84 216 Wagen Getreide, 73 504 Wagen Zuckerrüben, 330 882 Wagen Kohle, 215 908 Wagen Holzwaren, 194 906 Wagen Stückgüter, 191 637 Wagen Baumaterial. Der Eil- und Lastgutverkehr der Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Lokalbahnen umfaßte 16 202 092 t (— 5,9 %), die 1 685 429 000 tkm (— 5,15 %) zurücklegten. An Personen wurden 55 965 000 befördert (— 4,2 %).

Die Betriebsergebnisse der Donau-Save-Adria-Bahn (Südbahn) waren in Papierkronen die folgenden: Ausgaben 173 336 169 000, Einnahmen 201 256 022 000. Auf Investitionen wurden 289 831 000 Kr. verwendet. Während des erwähnten Zeitraumes wurden zugunsten der Obligationenbesitzer am 25. September, 25. Dezember v. J., ferner am 26. März d. J. je 781 250, insgesamt somit 2 343 750 Goldfranken vergütet. Im Zeitraume vom 1. Juli v. J. bis 31. März d. J. wurden auf sämtlichen gesellschaftlichen Linien 122 754 Wagenladungen Güter verfrachtet, was gegenüber dem Vorjahre einen Rückgang von 16,4 % bedeutet. Unter den beförderten Gütern befinden sich 6299 Wagen Getreide, 1783 Wagen Mehl, 15 197 Wagen Zuckerrüben, 19 525 Wagen Kohle, 20 117 Wagen Holzwaren, 4392 Wagen Stückgüter sowie 14 060 Wagen Baumaterialen. Der gesamte Eil- und Güterverkehr betrug 4 227 542 t, die 98 716 028 tkm zurücklegten (— 23,8 %). Auf sämtlichen Linien wurden in der Betriebszeit 3 121 561 Personen befördert (— 2,9 %).

— Ermäßigte Rückfahrkarten nach dem Balaton (Plattensee). Die Staatsbahnen und die Donau-Save-Adria-Bahn geben in der diesjährigen Balaton- (Plattensee)-Badesaison für die Reise von Budapest nach ihren Balaton-Bahnhöfen und zurück zweierlei Rückfahrkarten aus, und zwar solche mit 25prozentiger Ermäßigung, die vom 1. Mai bis 30. September an beliebigen Tagen mit dreitägiger Gültigkeit zu den Schnell- und Personenzügen zur Ausgabe gelangen, und solche mit 35prozentiger Ermäßigung, die vom 28. Juni bis 6. September nur zu den an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Schnellzügen und ausschließlich mit eintägiger Gültigkeit gelöst werden können.

— Triebwagenzüge. Am 5. Juni wird bei der Südbahn die Neuerung der Triebwagenzuganschlüsse nach jenen Stationen am Balaton (Plattensee) eingeführt werden, wo die Eilzüge nicht halten. Die Badezüge werden vor jedem Sonn- und Feiertag um 16.20 Uhr vom Südbahnhof abgehen. An Sonn- und Feiertagen wird um 7 Uhr früh von Budapest nach Balatonszentgyörgy und zurück je ein Eilzug in Verkehr gesetzt werden. Man hofft mit den Triebwagenzügen einen regen Verkehr heranzubilden.

— Fahr- und Frachtbegünstigung für Messebesucher. Ein Erlaß des Handelsministers gibt bekannt, daß die ungarischen Staatsbahnen und die unter ihrer Leitung stehenden Privatbahnen sämtlichen Ausstellern und Besuchern der vom 26. April bis 5. Mai stattfindenen Zagreber (Agramer), der vom 29. August bis 8. September abzuhaltenden Laibacher und der vom 5. bis 19. Juni in Padua stattfindenden Mustermessen für ihr Frachtgut die im 1. Teil, Abschnitt B angegebenen Frachtbegünstigungen gewähren können. Im Personenverkehr sind die jeweils gelösten ganzen Karten für die jeweilig nächsthöhere Klasse gültig. Ungarns Regierung geht somit mit gutem Beispiel voran, den Aufschwung des wechselseitigen Wirtschaftsverkehrs tunlichst zu fördern.

— **Die neue Sommerfahrordnung.** Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn (Südbahn) treten am 5. Juni die folgenden wesentlichen Fahrplanänderungen ins Leben:

Zwischen Budapest und Wien werden täglich fünf Eilzüge nach jeder Richtung verkehren. Der erste Eilzug wird vom Ostbahnhofe um 7 Uhr abgehen, um 11.55 Uhr in Wien, am anderen Tag um 7.20 Uhr in Zürich und an demselben Tage um 18.05 Uhr in Paris eintreffen. Die Fahrtdauer zwischen Budapest und Paris beträgt daher nicht mehr als 35 Stunden. Dieser Zug wird Wagen I./II. Klasse bis Wien-Westbahnhof und über Szombathely und Graz, direkte Wagen I./II. und III. Klasse nach Salzburg-Buchs-Basel-Paris führen. Die direkten Wagen Budapest-Graz werden gleichfalls mit Abteilen I./II. und III. Klasse versehen sein. Der Zug wird auch einen Speisewagen führen.

Der zweite Eilzug wird von Budapest (Ostbahnhof) um 9 Uhr abgehen und um 14.20 Uhr in Wien eintreffen. Auch dieser Zug wird einen Speisewagen führen. Der dritte Eilzug geht vom Ostbahnhofe um 13 Uhr ab und trifft um 17.55 Uhr in Wien ein. Dieser Zug führt direkte Wagen bis Wien und direkte Wagen I./II. Klasse zwischen Budapest und Genf, ferner einen Wagen I./II. Klasse von Bukarest über Budapest nach Wien und einen Speisewagen zwischen Budapest und Wien. Der vierte Eilzug geht um 15.35 Uhr vom Ostbahnhofe ab und trifft um 21 Uhr in Wien ein. Dieser Eilzug führt einen direkten Wagen zwischen Budapest und München, wo der Zug am Morgen des anderen Tages um 10.10 Uhr eintrifft. Er wird auch einen direkten Wagen I./II. und III. Klasse zwischen Budapest und Szombathely und einen Wagen I./II. Klasse bis Sopron (Ödenburg) führen. Diese direkten Wagen werden in Györ (Raab) vom Wiener Eilzug abgekuppelt und gehen als selbständige Züge weiter. Der fünfte Eilzug geht um 23.20 Uhr von Budapest-Ostbahnhof ab und trifft 6.20 Uhr in Wien ein. Dieser Zug führt einen Schlafwagen zwischen Budapest und Wien und einen direkten Schlafwagen zwischen Budapest und Ostende. Der Zug führt auch direkte Wagen zwischen Konstantinopel, Budapest, Wien und Bukarest, ferner zwischen Budapest-Wien, Semmering, Tarvis, Mailand und Genua.

Der erste Eilzug von Wien geht um 7.50 Uhr ab und trifft in Budapest (Ostbahnhof) um 13.15 Uhr ein. Der zweite 11 bzw. 16.05, der dritte 14 bzw. 19.50, der vierte 16.40 bzw. 21.55 und der fünfte 23.55 bzw. 6.20 Uhr. Die Tageseilzüge sind mit Speisewagen, die Nachtzüge mit Schlafwagen versehen.

Zwischen Budapest-Szob-Prag-Berlin wird der Tageseilzug vom Westbahnhof in Budapest um 8.50 Uhr abgehen und in der Gegenrichtung von Prag in der Frühe und 20.35 Uhr in Budapest (Westbahnhof) eintreffen.

Der Orientexpreß wird von Budapest (Westbahnhof) um 7 Uhr abgehen und über Szob in Wien um 11.43 Uhr eintreffen. Dieser Zug wird Dienstags, Donnerstags und Sonnabends in Verkehr gesetzt werden und als direkter Zug zwischen Bukarest und Calais laufen. In der Gegenrichtung wird der Orientexpreß von Paris nach Bukarest Montags, Donnerstags und Sonnabends abgehen.

Die Südbahn wird die Fahrtdauer ihres zwischen Budapest-Triest und Rom verkehrenden Eilzuges verkürzen. Der Zug wird von Budapest um 17.30 Uhr abgehen und die Reise bis Rom 36 Stunden in Anspruch nehmen. Der Wiener Eilzug wird vom Südbahnhofe um 9 Uhr, in der Gegenrichtung um 10.10 Uhr abgehen.

Übrige europäische Länder.

— **Internationaler Eisenbahnverband.** Das Märzheft der Zeitschrift des vorgenannten Verbandes enthält in seinem ersten Teil die beiden ersten Kapitel des Berichts der Schweizerischen Bundesbahnen über die Frage der Einführung und des Betriebes der durchgehenden Güterzugbremse. Der Bericht ist erstattet auf Grund des Beschlusses des Ausschusses für „Techniche Fragen" vom 16. Dezember 1922 in Paris: Im ersten Kapitel wird die stufenweise Entwicklung der Frage seit der Prüfung durch die 3. Internationale Konferenz für die Technische Einheit, in Bern im Mai 1907, bis zum Jahre 1914 geschildert. Das zweite Kapitel gibt an, wieweit die Frage der Einführung der durchgehenden Güterzugbremse bei den verschiedenen Mitgliedverwaltungen des Internationalen Eisenbahnverbandes im Augenblick des Berichts gediehen war.

Der zweite Teil der Zeitschrift gibt ein Verzeichnis der Fragen, die auf dem Arbeitsplan der in München Ende April und in der ersten Hälfte des Mai tagenden Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes stehen. Es werden in dieser Zeit die Ausschüsse tagen: für „Technische Fragen" (30. April), für „Austausch des Rollmaterials" (4. Mai), für „Güterverkehr" (6. Mai), für „Abrechnung und Währung" (11. Mai), für „Personenverkehr" (14. Mai).

Der dritte Teil enthält die Aufsätze: „Die Reichsbahn-Gesellschaft", von Reichsbahndirektor Dr. T in Berlin, ferner „Das Dispatching-System" auf den r Eisenbahnen von N. O. Roginsky, Moskau, „Die Somm Jahre 1925" und Ausführungen über „Das allgemeine A amt zu Brüssel".

— **Elektrisierung der Strecke Stockholm—Gotenbu** Elektrisierung der westlichen Stammbahn in Schweden, Strecke Stockholm—Gotenburg, ist soweit vorgeschritte Mai die ersten Probefahrten stattfinden können. Es sin trische Lokomotiven, die alle in Schweden hergestellt bestellt. Die Elektrisierung der Strecke Stockholm—G wird eine Einsparung von 90 000 bis 100 000 t Kohle bringen, was eine Verbesserung der schwedischen Hand um ungefähr 2 500 000 Kr. bedeutet. Dagegen erhalten lichen Wasserkraftwerke eine Mehrbelastung um 40 bi lionen Kilowattstunden im Jahr. Steigt der Verkehr, s natürlich auch diese Zahlen. Außerdem machen die Sta etliche Betriebsersparnisse durch verminderte Kosten kraft, geringere Lokomotivunterhaltungs- und Person Die elektrischen Lokomotiven können besser ausgenutz als Dampflokomotiven. Bemerkenswerte Einsparunge auch dadurch erzielt, daß verschiedene unproduktive T arbeit entfällt: die Kohlenbeförderung vom Einfuhrhaf Lagerstellen längs der Bahn, wie auch die Beförde Wasser und Kohle auf den Tendern der Dampflokomoti größte Ersparnis tritt aber dadurch ein, daß im Falle e kehrssteigerung die vorhandenen festen Anlagen weit b genutzt werden können als bei Dampfbetrieb. Eine stellten elektrischen Lokomotiven wiegt 78 t, während gleich starke Dampflokomotive schwedischer Bauart, e komotive, 143 t schwer ist. Dabei können die elektri komotiven schnell und einfach von einer Schnellzugl in eine Güterzuglokomotive und umgekehrt verwandel was bei Dampflokomotiven nicht der Fall ist. Eine U ist in 24 Stunden möglich. Fürs erste werden 10 elekt komotiven als Schnellzug- und 40 als Güterzuglokom liefert. Dank der Eigenschaft der elektrischen Lok jederzeit die volle Leistung für die sie gebaut sind, und schnell in Gang kommen zu können, wird trotz tung der in den Streckenverhältnissen begründete geschwindigkeit von 90 km/St. eine Verkürzung der zwischen Stockholm und Gotenburg für Schnellzüge Stunden möglich. Bis zur Einführung des vollen el Betriebes wird es aber Herbst 1926 werden. Die erste e Lokomotive soll Anfang Mai geliefert werden. Dann der Strecke Moholm-Falköping Probebetrieb eingericht Um den Jahresschluß hofft man, den ersten elektris zwischen Stockholm und Gotenburg befördern zu kön

— **Umbau der schwedischen Saßnitzfähren.** Die beid dischen Fähren der Saßnitz-Trälleborglinie „Konung (und „Drottning Victoria" werden zurzeit einem umfass bau unterzogen, der in einer wesentlichen Verbess Reisebequemlichkeiten für die Reisenden 3. Klasse be besondere werden der Speisesaal und die Kajütenräum tigen Anfordernissen entsprechend umgestaltet werde

— **Wagenbeistellung in der Tschechoslowakei.** Nac lichen Statistik wurden im Monat März d. J. auf Linien der tschechoslowakischen Bahnen 410 297 W gestellt und verladen. Hiervon waren 355 398 Wage Inland und 54 899 Wagen für das Ausland bestimmt. Im Monat des Vorjahres betrug die Wagenbeistellung 396 7 wovon 333 268 für das Inland und 63 591 für das Au wendung fanden. Aus der Gegenüberstellung ergib den Monat März 1925 eine Zunahme von 10 720 W zwar um 19 421 im Inlandverkehr; im Verkehr Ausland verminderte sich die Zahl der be Wagen dagegen um 8692. Die Abnahme der beigest verladenen Wagen betrifft am meisten den Koh kehr, für welchen im März d. J. nur 125 320 Wagen 159 280 Wagen im gleichen Monat des Vorjahres, 33 960 Wagen weniger, beigestellt wurden.

— **Keine Erhöhung der Frachtsätze auf den Lokalb Anlaß ihrer Verstaatlichung in der Tschechoslowake** antwortung einer Interpellation hat das Eisenbahn an die Prager Handelskammer unter anderem mitgetei den verstaatlichten Lokalbahnen — es werden in de Zeit 48 Lokalbahnen verstaatlicht werden —, sofern höher sind als diejenigen der Staatsbahnen, das Be Hauptstrecken der Staatsbahnen eingeführt w Frachtsätze werden jedoch im Verkehr mit den Sta den Strecken der Staatsbahnen solange nicht rechnet, bis die ganze Verstaatlichungsaktion be

Kilometerzeiger bzw. der neue Lokaltarif der Staats- ausgearbeitet sein werden. Durch die geschilderten orischen Tarifmaßnahmen werden die ungünstigen der Verstaatlichungsaktion bis zu einem gewissen emildert; mit Rücksicht darauf sowie auch auf die er- günstigen Folgen der Verstaatlichung wird vor- von der Einführung eines zweiprozentigen uschlages abgesehen. Hierbei ist jedoch zu so heißt es weiter in der amtlichen Zuschrift, daß im der eigenen Kompetenz der Eisenbahnverwaltung ete Maßnahmen zur Deckung des Entganges, sich vielleicht nach der Verstaatlichung zeigen würde, werden müßten. Es besteht auch die Hoffnung, daß der Herabsetzung der Frachtsätze auf den verstaat- Bahnen die Warenbeförderung erhöhen und durch die chung des Dienstes Ersparnisse im Personal- und Sach- erzielt werden.

rekte Eisenbahnverbindung zwischen der Tschecho- und Polen über die Karpathen. Infolge der günstig en Eisenbahnberatungen mit Polen wird in nächster Eisenbahnverkehr nach Polen über den Engpaß Užok röffnet. Hierauf wird ungefähr in einem Jahre der über den Engpaß bei Jasina aufgenommen werden, wo nächst die im Weltkrieg zerstörte Eisenbahnbrücke ut werden muß. Die Eröffnung des Verkehrs nach er diese Engpässe mit gleichzeitiger Einführung der Tarife und Wagen wird insbesondere für die Slowakei er Bedeutung sein, von wo man bis heute nur über den Oderberg bzw. Lawozne nach Polen gelangen kann.

Ausfuhrhandel der Tschechoslowakei. Das statistische in Prag veröffentlichte dieser Tage die Ergebnisse ialausfuhr im März 1925. Darnach betrug diese t und 676 477 Warensendungen im Werte von 42 Kc. Im selben Monat des Vorjahres belief sich ahr auf 1 077 405 t und 533 942 Warensendungen im n 1 341 207 Kc. Auf die Ausfuhr aus dem freien m März 1925 entfallen 1 085 144 t und 537 882 Waren- im Werte von 1 589 952 380 Kc; die Ausfuhr im Vor- rkehre bezifferte sich auf über 12 000 t und über Warensendungen im Werte von 115 555 662 Kc. Die e Spezialausfuhr von Januar bis März 1925 be- 3 Millionen Tonnen und über 1 Million Warensen- n Werte von 4 730 184 863 Kc. Im gleichen Zeitab- es Vorjahres wurden über 2 Millionen Tonnen und llion Warensendungen im Werte von 3 396 404 982 Kc . Die hauptsächlichsten Ausfuhrländer waren: nd (20 % der Gesamtausfuhr), Österreich (16 %), nien (7 %), Ungarn (5 %), Italien (5 %), Südslawien Rumänien (4¾ %), Polen (4½ %) usw. Dem Waren- ach wurden am meisten Baumwollwaren und Garne, olz, Kohle, Eisenwaren, Glas und Malz ausgeführt.

hwerung des Reiseverkehrs durch Südslawien. Aus wird unterm 20. d. M. der „Frkf. Ztg." gemeldet: jetzt in Deutschland und in Österreich wie auch ander- die Erleichterung des Reiseverkehrs verhandelt wird, wien eine Verfügung getroffen, die den Verkehr durch nach Italien, Bulgarien, Griechenland usw. wesent- vert. Zu der von dem früheren Minister Dawidowitsch Verfügung betr. die Ausstellung von Durchreise- ungarischen Grenzstationen wird bekannt, daß diese vor einigen Tagen außer Kraft gesetzt und angeordnet , daß die Durchreisevermerke nur noch in Budapest irchen auf Grund einer besonderen Bewilligung des hen Ministeriums des Innern erfolgen können. (Die- ilung kommt aus Wien mit der Ergänzung, daß die f das Fünfzehnfache des bisherigen Satzes erhöht .)

ik und Mazedonien. Salonik, der Hauptausfuhr- und en Mazedoniens, hat in der letzten Zeit eine Bedeu- gt, die von unserer Handelswelt wohl noch nicht ge- kannt worden ist.

festgestellt werden, daß Salonik und sein unmittelbares einen ganz enormen Aufschwung zu nehmen im Be- t und daß es ein durchaus beachtliches Wirtschafts- tellt. Wichtig ist, daß die deutsche Industrie, die sich en Arbeiten beteiligen will, nicht nur landeskundige unterhält, sondern diese durch sachverständige Ver- rstützen läßt. Da diese dortzulande nur selten zu fin- erden, empfiehlt es sich, Fachleute zu entsenden, die vorübergehend den Landesvertreter besuchen, sondern ihm für einige Zeit wenigstens, wenn nicht für die atend zur Seite stehen. Es hat sich gezeigt, daß, artige Fachleute sich niederlassen, ihre Beratung in genommen wird, woraus sich alsdann die Basis für die Erteilung von Aufträgen ergibt. Selbstverständlich muß hinter einem solchen Fachmann ein größerer Konzern stehen, sonst ist das Risiko der Kosten zu groß.

Deutsche Waren und deutsche Arbeit werden in dem neu er- stehenden Salonik und seinem Hinterland Mazedonien, dessen Fruchtbarkeit durch die Zunahme seiner Bevölkerung größere Ergiebigkeit als früher verspricht, stets erwünscht sein.

— **Österreichisch-bulgarische Handelskammer in Sofia.** Kürz- lich fand in Sofia im Sitzungssaale der bulgarischen Kammer für Handel und Industrie die gründende Versammlung der österreichisch-bulgarischen Kammer statt.

— **Ausstand bei den griechischen Eisenbahnen.** Im März hat bei den griechischen Eisenbahnen ein zwölftägiger Ausstand stattgefunden, der dank der tatkräftigen Haltung der Regierung mit einer vollständigen Niederlage der Ausständigen geendet hat. Die Regierung hatte die Forderung einer Erhöhung der Dienst- bezüge und der Einhaltung des achtstündigen Arbeitstages abge- lehnt, worauf die Eisenbahnarbeiter die Arbeit niederlegten. Das Verkehrswesen wurde lahmgelegt; es gelang aber, die wichtigsten Züge behelfsmäßig durchzuführen. Der Ausstand drohte allge- mein zu werden. Die Regierung kündigte aber an, daß sie alle Ausständigen, die nicht binnen 24 Stunden die Arbeit wieder aufnehmen, als dauernd entlassen betrachten würde. Die Ver- einigungen der Arbeiterräte und ähnliche Verbände wurden auf- gelöst. Die Arbeit wurde infolge dieser entschlossenen Haltung der Regierung von den Ausständigen bedingungslos wieder auf- genommen. Die Entlassung der während des Ausstandes einge- stellten Hilfskräfte wurde von der Regierung abgelehnt.

— **Jahresergebnisse der Rigi- und Pilatus-Bahn.** Das Jahr 1924 hat für sämtliche schweizerische Eisenbahnen einschließlich der Bundesbahnen günstige Abschlüsse gegenüber den Vorjahren gebracht. Von besonderem Interesse ist der Abschluß der Rigi- Bahn, der zu einer fast völligen finanziellen Sanierung dieser Bahn geführt hat. Die Betriebseinnahmen sind von 488 000 auf 664 000 Fr. angestiegen, die Betriebsausgaben betrugen nur 326 360 Fr., so daß in die Gewinn- und Verlustrechnung ein Ueberschuß von 206 738 Fr. eingesetzt werden konnte. Hierzu wurden die sämtlichen gestundeten Bank- und Obligationenzinsen im Betrage von 135 000 Fr. bezahlt und auf die festen Anleihen und schwebenden Schulden der volle Zins ausgerichtet. Für Abschreibungen wurden 110 000 Fr. verwendet, die gesetzlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds vorgenommen; trotzdem bleibt in der Gewinn- und Verlustrechnung noch ein Aktivsaldo von 1740 Fr., während das Vorjahr noch einen Verlust von 140 000 Fr. aufwies. Eine Dividendenzahlung auf das Gesellschaftskapital konnte nicht erfolgen, doch wird, nachdem alle rückständigen Zinsen nunmehr bezahlt sind, bei gleichbleibendem Verkehr mit einer Wiederaufnahme der Dividendenzahlungen im nächsten Jahre gerechnet.

Bei der Pilatus-Bahn wurde nach 10jähriger Unterbrechung zum ersten Male wieder eine Dividende von 4 % ausbezahlt. Bei ihr beliefen sich die Gesamteinnahmen auf 316 607 Fr. gegenüber den Betriebsausgaben von 193 920 Fr.

— **Pariser Telegraphenkonferenz.** Die deutsche Regierung ist zur Teilnahme an der am 1. September in Paris stattfindenden „Internationalen Telegraphenkonferenz" einge- laden worden, auf der die Revision des Internationalen Tele- graphenvertrages, einschließlich des Funkverkehrs, vorgenommen werden soll.

— **Bahnbauten in Madrid.** Der Nordbahnhof und der Atocha- Bahnhof in Madrid, die an entgegengesetzten Seiten der Stadt liegen, sollen durch einen Tunnel miteinander verbunden werden. der drei Gleise aufnehmen soll. Auf ihnen werden sowohl Per- sonen- wie Güterzüge von dem einen nach dem andern Bahnhof übergeführt werden, wodurch die Möglichkeit eines durchgehen- den Verkehrs von der atlantischen Küste im Norden an diejenige des Mittelmeers im Süden geschaffen wird. Außerdem soll eine Gürtelbahn nach dem Muster derjenigen von Paris gebaut und Bahnanschlüsse für die Markthallen geschaffen werden.

— **Eisenbahnbau in Belgien.** In Belgien sind eine Anzahl größerer Eisenbahnbauten im Gange. So wird in Antwerpen (Wil- marsdonck) ein großer Verschiebebahnhof, der eine Fläche von 5 km Länge und 1500 m Breite bedeckt, gebaut, um die bestehen- den Güteranlagen zu entlasten, den Verkehr zu beschleunigen und Verkehrsstauungen vorzubeugen. Der Bahnhof wird der bedeutendste des Landes. Zu seinem Bau sind umfangreiche Ar- beiten, namentlich Massenschüttungen, nötig. Das Gelände, auf das er zu liegen kommt, muß, um hochwasserfrei zu sein, min- destens um 3,5 m erhöht werden. Die Beendigung der Arbeiten ist nicht vor 1926 zu erwarten. — Um die jetzigen Gleise Brüssel- Antwerpen ausschließlich für den Schnellzugverkehr benutzen zu

können, werden bei Mecheln neue Gleisanlagen für den übrigen Verkehr geschaffen. Sie sollten ursprünglich als Hochgleise angelegt werden, um eine Kreuzung mit der Strecke Löwen-Termonde in gleicher Höhe zu vermeiden, die ein schweres Verkehrshindernis bildet. Die hohen Kosten, die ein solcher Bau erfordert haben würde, haben aber dazu gezwungen, die neuen Gleise in derselben Höhe wie die alten anzulegen und eine Hebung für später in Aussicht zu nehmen; ob das eine vom Standpunkt der Kosten richtige Politik ist, kann zweifelhaft sein. — In der Umgebung von Brüssel werden neue Gleisanlagen zur Verbindung des Güterbahnhofs Schaerbeek und der nach Antwerpen führenden Eisenbahn mit derjenigen nach Namur, Charleroi und Mons gebaut, um die bestehende Gürtelstrecke von dem starken Verkehr, den sie aufzunehmen hat, zu entlasten. Die Kosten sind, einschließlich des Baus von zwei Tunneln, mit 40 Millionen veranschlagt.

Die Bauten in der Umgebung von Lüttich haben den Zweck die Steilrampe von Aus, westlich von Lüttich, so zu entlasten, daß sie nur noch dem Personenverkehr zu dienen braucht. Zu diesem Zweck werden die Züge für Lüttich und Tilleur nach Lüden auf neue Gleise abgelenkt, die die Maas etwas oberhalb Tilleur überschreiten. Die Maasbrücke allein, ein Riesenbauwerk von 400 m Länge mit sechs Öffnungen von 60 m Weite, erfordert einen Aufwand von 13 Millionen; zu ihrem Bau sind 40 000 cbm Beton und 2000 t Stahl nötig. Die Brücke erhebt sich bis auf 16 m über dem Wasserspiegel.

Die gesamten hier geschilderten Arbeiten sollen im Jahre 1928 vollendet werden.

— Werkstattbauten der London, Midland und Schottischen Eisenbahn in Crewe. Die London, Midland und Schottische Eisenbahn hat den Betrag von 500 000 £ für den Ausbau ihrer Lokomotivwerkstätten in Crewe ausgesetzt. Sie können zurzeit jährlich 70 neue Lokomotiven bauen und 1200 große Instandsetzungen ausführen; in Zukunft soll die Jahresleistung auf ungefähr das Anderthalbfache dieser Zahlen gebracht werden. Hierzu ist einerseits eine große neue Richthalle nötig, und andrerseits sollen die vorhandenen Anlagen umgestaltet werden; sie sollen insbesondere mit neuzeitlichen schnellaufenden Kranen mit elektrischem Antrieb ausgestattet werden. In den alten Hallen soll im wesentlichen die Kesselschmiede untergebracht werden; an sie werden besonders hohe Ansprüche gestellt, weil viele der älteren Lokomotiven mit neuen Kesseln ausgerüstet werden müssen. Andrerseits werden aber auch zahlreiche Lokomotiven älterer Bauarten ausgemustert, und zu deren Ersatz bedarf es infolge der Größe und des Gewichts der heutigen Lokomotiven neuer, erheblich erweiterter Anlagen. Auch das Stahlwerk in Crewe soll dabei neuzeitlich ausgestaltet werden: die alten Öfen sollen abgebrochen und durch solche neuerer Bauart ersetzt werden.

Die Planungen für den Um- und Ausbau sind fertig gestellt, und ihre Ausführung soll demnächst in Angriff genommen werden.

— Dauerkarten auf weite Entfernungen bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn. Die London, Midland und Schottische Eisenbahn gibt Dauerkarten für den Fernverkehr zwischen zwei beliebigen Stellen ihres Netzes aus; ihre Gültigkeit beginnt an einem beliebigen Tage und dauert mindestens einen Monat. Die Preisermäßigung, die bei solchen Karten gewährt wird, ist sehr erheblich. So kostet z. B. eine Jahreskarte 1. Klasse zwischen London und Leicester, wo für Hin- und Rückfahrt nach dem gewöhnlichen Satz 2 £ 4 P. zu zahlen sind, nur 78 £ 3 Sh., so daß sich die Jahreskarte schon bei 39 Reisen bezahlt macht. In der 3. Klasse beträgt der Preis der Jahreskarte das 44fache des Preises einer gewöhnlichen Rückfahrkarte. Es kommt vor, daß einzelne Inhaber von Dauerkarten die Reise fünfmal die Woche machen; sie sparen also durch ihre Dauerkarte sehr erheblich am Fahrpreis. Zwischen London und Sheffield kostet die Jahreskarte in der 1. Klasse soviel wie 35 und in der 3. Klasse soviel wie 30 Doppelfahrten, und zwischen London und Bradford ist das Verhältnis in der 1. Klasse noch etwas günstiger, in der 3. Klasse dagegen ungünstiger. Es ist nicht zu ersehen, welcher Zusammenhang zwischen dem Preis der einfachen und der Jahreskarte besteht.

Bemerkenswert sind auch die sogenannten Traders Tickets. Unternehmen, die jährlich mindestens 450 £ an Fracht bezahlen, haben Anspruch auf eine Dauerkarte zu ermäßigtem Preis. Eine solche kostet z. B. zwischen London und Leicester 50 £ 7 Sh. in der ersten und 37 £ 3 Sh. in der 3. Klasse, was dem Preis von 25 und 31 Reisen entspricht. Bei den anderen oben genannten Verbindungen ist für derartige Dauerkarten der Preis von 22 und 26 bzw. von 21 und 24 Fahrten hin und zurück zu bezahlen.

Zwischen London und Schottland bestehen entsprechende Ermäßigungen für Jahreskarten, deren Höhe mit der Entfernung zunimmt.

Fremde Erdteile.

— Ein Bahnbau in den Vereinigten Staaten. Bei wicklung, die das Eisenbahnnetz der Vereinigten St heute genommen hat, dürfte ein Bahnbau, wie ihn gegründete Gesellschaft, die New York, Pittsburgh und Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, zu den Seltenh hören. Sie will nämlich, von New York ausgehend, Verbindung über Pittsburgh nach dem Westen schaffe diesem Zweck eine Eisenbahn von Alleghany nach East Zwei Zweige von je etwa 50 km Länge ergeben mit d strecke zusammen eine Ausdehnung der zu erbauenden von etwa 455 km mit etwa 555 km Gleis.

— Ablehnung stadteigener Verkehrsunternehmen in Über die Frage, ob die bestehenden Straßen- und H von der Stadt angekauft werden sollen und ob die Sta tung ein umfangreiches Netz von Untergrundbahnen b ist in Chicago eine Volksabstimmung mit dem Ergebn staltet worden, daß die Übernahme des Verkehrsv städtische Verwaltung abgelehnt worden ist. Die Me trug über 100 000 Stimmen. Der Grund für die Able das allgemeine Mißtrauen gegen derartige Unternehm städtischer Verwaltung. Man fürchtet das Hineintr Politik in Verkehrsfragen und daraus sich ergebende keiten in der Verwaltung der Verkehrsunternehmen, d Fahrpreise und vermehrte Steuern zur Folge haben wi

— Eisenbahnen in Mexiko. Die Nationalen Eisen Mexiko haben eine Kommission ernannt, die die Ba organisieren soll; man erwartet hiervon eine Ersp jährlich 15—20 Mill. Pesos (1 Peso = 2 RM). Die K soll in Verhandlung treten mit den Bahnarbeitern u stellten und man hofft auf deren tätige Mithilfe. Von nahmen des Jahres 1924 (115 Mill. Pesos), denen etw Ausgaben gegenüberstanden, entfielen nämlich 80 Mill. und Gehälter. Der Reorganisationsplan sieht daher in waltungszweigen eine Verminderung der Kopfzahl des vor. Auf der anderen Seite verlangt der Handel drin Herabsetzung der 1924 noch um 10—20 % erhöhten G und die Nationale Handelskammer meint, daß erst d ermäßigt und dadurch der ganze, unverhältnismäßig hoh standard herabgesetzt werden müsse, nur dadurch k wirtschaftliche Leben befruchtet und die Eisenbahne erhöht werden.

— Plan des Bahnbaues von Porto Amelia zum Nyas Freibrief der Nyassa-Gesellschaft, die im Norden de Mosambik vom Lurio-Fluß bis zum Rovuma und von bis zum Nyassasee Hoheitsrechte ausübt, läuft in dies ab; die Regierung in Lissabon will dem Vernehmen Freibrief unter der Bedingung erneuern, daß der schon Gesellschaftsvertrage vorgesehene Bahnbau von P o r t l i a nach dem N y a s s a s e e ausgeführt wird. Deutsch leute sollen eine Beteiligung an dem Unternehmen haben; dies wäre bedauerlich, weil sich auf Grund eine Beteiligung vielleicht eine wirksame Förderung deut tätigung im Gebiet der Nyassa-Gesellschaft hätte erreich

Die Bahn würde über Medo (rd. 200 km) und Mta Mtengula am Nyassasee führen und etwa 838 km Ge erhalten. Zu einer Rentabilität würde sie erst gelang sie bis zum See durchgeführt ist. Das von ihr durchs Gebiet ist wenig bevölkert, nachdem ein Teil der Be durch den Krieg vernichtet oder vertrieben wurde und i Mißwirtschaft unter der Nyassa-Gesellschaft abgewa Neuerdings sollen sich, seit Übernahme der Verwaltu Oberst Brou, die Verhältnisse gebessert haben; aber ei Arbeiter stehen zurzeit nur in geringer Zahl zur Verf daß Plantagen-Wirtschaften nur in beschränktem Umf stehen können.

Das westlich des Nyassasees gelegene britische Kolo würde die neue Bahn zur Abbeförderung seiner Erzeugn der Küste in Anspruch nehmen müssen, da der zurzeit v Frachtweg, die Trans-Zambe-Lia-Eisenbahn nach B Nyassasee noch nicht ganz erreicht hat und außerdem Nachteil behaftet ist, daß alle zur Küste bestimmten Fr Sambesi umgeladen werden müssen; denn der Brücken den Sambesi fehlt noch immer und es ist nicht abzu und wann er seine Verwirklichung finden wird. Die Kreise scheinen übrigens zum Teil an der schlecht ren Trans-Zambesia-Bahn interessiert zu sein, und hab keinen besonderen Anlaß, den Bahnbau Porto Amelia- zu fördern. (Aus einem Bericht des Deutschen Kons die Kolonie Mosambik, Laurenzo Markès, den 19. Jan

Wasserstraßenverkehr.

ßdampferverkehr nach der Mongolei. Ende vorigen at die Sowjetregierung eine besondere Schiffahrtorgani- - den Selenga-Schiffahrtdienst — gegründet, um den pferverkehr nach der Mongolei zu organisieren. Die e dieser Neugründung ist durch Tonnageabgaben des en Schiffahrtsdienstes (Sibgosparochodstwo) und des ffahrtdienstes (Aurskoje Parochodstwo) gebildet wor- Verwaltung befindet sich in Werchneudinsk.

itigkeitsbereich dieser Neugründung umfaßt die Strom- er Flüsse Selenga, Orchon, Tola, Angara, Bargusin und alsee. Ein Teil der erwähnten Flüsse war bis jetzt iffbar. Durch Sprengungen und Baggerarbeiten, die im Sommer ausgeführt worden sind, ist der Verkehr von ofern möglich gemacht worden.

n der Regierung gestellte wichtigste Aufgabe dieses tdienstes bildet die Umleitung des gesamten Güterver- r bis jetzt von Urga über Kalgan nach Tientsin bzw. ing, auf russische Verkehrswege auf der Linie Urga- Udinsk-Wladiwostok. Diese neue Linie soll nach n Berechnungen um 50—55 Kopeken für das Pud billiger ler Weg über Kalgan und außerdem größere Vorteile auf Sicherheit und Schnelligkeit der Beförderung bieten. enden Sommer sollen schon 140 000 Pud russischer Aus- n auf diesem Wege nach der Mongolei gebracht werden. e nächste Zukunft sind regelmäßige Personen- und iffahrtverbindungen gedacht. Neben dem Transport- rgeschäft beabsichtigt der Selenga-Schiffahrtdienst auch andel zu treiben. Zunächst sollen Niederlassungen in in, Troitzkosawsk, Uljassutai, Urga und an der Tola- errichtet werden.

ffverbindung Gotenburg-London. Infolge der Wieder- der Wembley-Ausstellung in London in diesem Jahre man wieder einen gesteigerten Schiffsverkehr zwischen g und London. Die schwedische Schiffahrtsgesellschaft Lloyd will daher von Mai bis September die Schiffe reimal wöchentlich verkehren lassen.

Verkehr im Stockholmer Hafen hat jetzt fast die Vor- e erreicht. Die Anzahl der über 10 t großen ange- i und abgegangenen Schiffe betrug im Jahre 1913: 7 575 293 t, im Jahre 1924: 71 052 mit 7 087 863 t.

dem Hafen von Liverpool. Die Verwaltung der Mersey- olgt seit 1857 durch den Mersey-Docks- and Harbour- ie Körperschaft, die man der im Hypothekenwesen be- andschaft und Stadtschaft entsprechend, vielleicht als aft" bezeichnen könnte, und die aus 28 Mitgliedern be- denen 4 durch die englische Regierung ernannt und Handel und Schiffahrt gewählt werden. Die Satzungen stadt bedürfen der Genehmigung des Parlaments; Ge- nicht gemacht werden, jeder Überschuß muß verwandt r Unterhaltung und Erweiterung der Anlagen, Herab- r Gebühren, Verminderung der Kapitalschuld usw. Das ird beschafft durch Ausgabe von Anleihen unter Ge- des Parlaments. Mitglied kann jeder werden, der im hre mindestens 25 Pfund an Hafengebühren bezahlt n Umkreise von höchstens 50 engl. Meilen wohnt. Meist Mitglieder von den örtlichen Vertretungen von Handel ahrt vorgeschlagen. Jedes Jahr scheiden sieben Mit- s. Wahlrecht hat jeder, der mindestens 10 Pfund an ern zahlt, und zwar sind alle Stimmen gleich, ohne auf das, was der einzelne gezahlt hat. Die Hafen- reibt nicht nur die Häfen, Kaiflächen und Schuppen, sorgt auch für die Unterhaltung und Befeuerung des es von der See in den Hafen, für den Lotsendienst Jahre 1923/24 stand das Eigentum der Körperschaft lill. Pfund zu Buche, an Anleihen waren 31,5 Mill. gegeben, die Einnahmen betrugen 3,5 Mill., die Aus- Mill. Pfund.

e 1857/1858, zur Zeit der Gründung waren 21 352 it 4 441 943 N.-R.-T. dock- und hafengeldpflichtig, r zwar die Zahl der Schiffe auf 20 848 gesunken, ihr alt aber auf 18 574 144 gestiegen. Die Wasserober- Dockhäfen betrug 1858 etwa 77,7 ha, ihre Kailänge zt umfassen die Häfen 243½ ha, die Kaimauern sind ing. Das gesamte Hafengelände im Betrieb und für g beträgt 775 ha. Abgesehen von den Hafenspeichern, lb 48 Stunden geräumt werden müssen, sind Speicher vorhanden für die Lagerung von 260 t Getreide, Stückgut, 95 000 t Tabak, 80 000 t Gefrierfleisch und llen Wolle; hierunter befindet sich auch eines der gerhäuser der Welt, das Stanley Dock Tobacco Ware- 226 m lang, 50 m breit und 38 m hoch ist, 14 Stock- 145 000 qm Fußbodenfläche umfaßt. Es sei noch die 762 m lange auf Pontons ruhende Landungsbrücke im Mersey erwähnt, an der die größten Überseedampfer auch bei Ebbe anlegen können und die in unmittelbarer Verbindung mit der Riverside Station steht, von der die Schnellzüge nach London abfahren.

Man darf sagen, daß diese besondere Art der Organisation außerordentlich viel zur Hebung des Verkehrs am Mersey beigetragen hat.

Luftverkehr.

— **Luftverkehr Polen-Skandinavien.** Ende März fanden in Stockholm und Kopenhagen Konferenzen zwischen der polnischen Fluggesellschaft Polska Linja Lotnicza Aerolloyd sowie der dänischen und schwedischen Regierung statt. Der polnische Aerolloyd ist die einzige Fluggesellschaft in Polen, die auch vom polnischen Staat wesentlich unterstützt wird, u. a. mit einem festen Betrage von zwei Schweizer Goldfranken für das Flugkm. Im Vorjahre betrieb die polnische Gesellschaft die Linien Danzig-Lemberg sowie Warschau-Krakau, die in diesem Jahre nach Bukarest bzw. Wien verlängert werden. Auf beiden Linien hat die polnische Gesellschaft eine Konzession für 10 Jahre.

Die Danziger Linie sollte nun über Bornholm-Malmö nach Kopenhagen verlängert werden. Polen begehrte auch hier eine Konzession für 10 Jahre und finanzielle Unterstützung seitens Schwedens und Dänemarks. Die Verhandlungen schlugen indessen fehl. Es sind lediglich Vereinbarungen über die Benutzung der Flugplätze in Malmö und Kopenhagen wie Erleichterung für telegraphischen Verkehr usw. getroffen worden. Eine finanzielle Unterstützung oder auch nur Beteiligung der nordischen Fluggesellschaften ist von diesen abgelehnt worden.

Unter diesen Umständen will die polnische Gesellschaft von sich aus den Betrieb am 1. Juni d. J. aufnehmen.

— **Vom dänischen Flugverkehr.** Seit Anfang des Jahres bestanden in Dänemark zwei Fluggesellschaften, Dansk Luftfartselskab und Dansk Lufttransport. Die letztere ist eine Tochtergründung der deutschen Junkers-Verkehrsgesellschaft. Im März wurden beide Gesellschaften verschmolzen unter Leitung des dänischen Verkehrsministeriums. Dieser Zusammenschluß hat sich indessen bei den streitenden Interessen nicht bewährt, so daß die beiden Gesellschaften sich wieder getrennt haben. Die Linie Berlin-Kopenhagen wird voraussichtlich von Dansk Lufttransport (Junker), die Linien Kopenhagen-Hamburg und Kopenhagen-Hamburg-Amsterdam von Dansk Luftfartselskab beflogen werden. — Unabhängig davon, ob die Linie Kopenhagen-Danzig-Warschau zustandekommt oder nicht, wird Dänemark (Dansk Luftfartselskab) eine Luftlinie Kopenhagen-Bornholm in Betrieb nehmen. Die Fahrzeit Kopenhagen-Rönne soll etwas über eine Stunde betragen.

— **Flugrekord in Rußland.** Ein in Rußland gebautes Flugzeug legte kürzlich die Strecke Moskau-Smolensk-Witebsk-Petersburg-Moskau (2030 km) in 10½ Stunden zurück.

Bücherschau.

— **Neue deutsche Zugmaschinen** für Landwirtschaft und Industrie beschreibt das Märzheft der Hanomag-Nachrichten. Es handelt sich hier in erster Linie um den WD-R a d s c h l e p p e r, der dem Ford-Traktor in Konstruktion, Material und Brennstoffersparnis überlegen ist. Die ernährungswirtschaftlichen Verhältnisse drängen mehr und mehr zu einer motorischen Bodenkultur, um die „Verkaufsfläche" der landwirtschaftlichen Erzeugung zu vergrößern und damit Deutschland möglichst unabhängig zu machen von der Einfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Der WD-Radschlepper eignet sich bei seiner vielseitigen Verwendungsmöglichkeit besonders dazu. — Das reichbebilderte Heft ist für 30 Pf. vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

— **Gesetze über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft** (Reichsbahngesetz) und **über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft** (Reichsbahn-Personalgesetz) vom August 1924. Sonderabdruck. Verlag von Julius Springer, Preis 2,10 ℳ.

Diese im Heft 1 des Archivs für Eisenbahnwesen in deutscher, französischer und englischer Sprache erschienenen Gesetze sind als Sonderabdruck herausgegeben, der für den praktischen Gebrauch ein brauchbares Hilsmittel bilden wird.

— **Die Bestimmungen über die bei Hochbauten anzunehmenden Belastungen und über die zulässigen Beanspruchungen der Baustoffe** mit den einschlägigen Erlassen sind in fünfter ergänzter Auflage (Preis 1,50 RM) im Verlage von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, erschienen. Sie werden dem Praktiker ein brauchbares Hilfsmittel bei der Arbeit sein.

— **Siemens-Zeitschrift.** Die von den Siemens-Schuckertwerken in Siemensstadt bei Berlin als Werbeschrift herausgegebene „Siemens-Zeitschrift" hat den Jahrgang 1924 mit einem reich ausgestatteten Doppelheft (Nr. 11 und 12) abgeschlossen, dessen Inhalt für den Eisenbahnfachmann recht wertvoll ist. Einleitend ist nochmals der von der Deutschen Reichsbahn in Gemeinschaft mit dem Verein deutscher Ingenieure im September 1924 veranstalteten Eisenbahntechnischen Tagung gedacht und dargelegt, daß die von so großem Erfolge begleitete Veranstaltung in erfreulichster Weise gezeigt hat, daß die deutsche Schaffenskraft trotz aller auferlegten Hemmungen nicht erlahmt ist. Es wird mit Recht hervorgehoben, daß auch die Ausstellungen in Seddin und in der Technischen Hochschule zu Charlottenburg den Beweis erbracht haben, daß die Leistungen der deutschen Industrie auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Kritik nicht zu scheuen brauchen und geeignet sind, das durch die Nachkriegszeit gefährdete Vertrauen des Auslandes zu stärken. Die Veranstaltungen werden den aufmerksamen Beobachter von der zunehmenden Bedeutung des elektrischen Stromes für die Eisenbahn überzeugt haben. Enge Beziehungen zwischen dem Verkehrswesen und der Elektrotechnik bestehen bereits seit deren Kinderjahren. Es ist hierbei an die erste elektrische Eisenbahn von Werner Siemens zu erinnern, die im Jahre 1879 einen Hauptanziehungspunkt der Berliner Gewerbeausstellung bildete. Auf dem Wege über Straßenbahn, Vorortbahn, Hoch- und Untergrundbahn und Überlandbahn hat sich die kleine Lokomotive von 1879 schließlich zur elektrischen Vollbahnlokomotive entwickelt. Das Eisenbahnsicherungswesen, die Nachrichtenübermittlung, die Beleuchtung von Bahnhöfen, Gleisanlagen und Signalen und zahllose andere für den gesicherten und geordneten Eisenbahnbetrieb unentbehrliche Dinge sind ohne Mitwirkung des elektrischen Stromes kaum noch denkbar.

Die Werbeschrift gibt nun im wesentlichen einen Rückblick auf den elektrotechnischen Teil der Eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin. Der Leser wird in ausführlicher Weise mit den Pionierarbeiten der Siemens-Gesellschaften für die elektrischen Bahnen unter Beigabe vieler lehrreicher Bilder vertraut gemacht und lernt auch in einer Sonderabhandlung die Entwicklung des Eisenbahnsicherungswesens kennen. Über die Gestaltung elektrischer Lokomotiven berichtet dann Geh. Rat Prof. Dr.-Ing. W. Reichel an Hand seines im Rahmen der Eisenbahntechnischen Tagung gehaltenen Vortrages.

Anschließend werden die von den Siemens-Werken in Seddin seinerzeit ausgestellten Anlagen, Apparate und Fahrbetriebsmittel beschrieben, u. a. die Quecksilberdampf-Gleichrichter, die mit Akkumulatoren betriebenen Verschiebelokomotiven, Grubenlokomotiven, Triebwagen, die Doppeltriebwagen der Deutschen Reichsbahn, die Abraumlokomotiven, die Vollbahn-Einheitsfahrleitung, der Einheitsstromabnehmer, die elektrischen Weichenstellvorrichtungen für Straßenbahnen und die dazugehörigen kleinen Stellwerke und schließlich die elektrische Ausrüstung von Fahrzeugen; besonders bemerkenswert ist hierbei die selbsttätig wirkende Steuerung der Triebmaschinen für Stadt- und Überlandbahnen mit Gleichstrombetrieb. Die elektrische Ausrüstung der Triebwagen neuester Bauart für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, die gleichfalls mit selbsttätiger Druckluftschalteinrichtung versehen sind, wird erklärt.

Weitere Abschnitte befassen sich mit den Erzeugnissen des Blockwerks und des Wernerwerks der Siemens und Halske A.-G. Zu erinnern ist an die elektrisch angetriebenen Signale, sowie an die neuerdings auch in Deutschland in Aufnahme kommenden Tageslichtsignale. Erläutert werden weiterhin die Fahrkartendrucker und die verschiedenartigen elektrischen Fernmeldeeinrichtungen einschließlich der elektrischen Uhren für den Eisenbahnbetrieb; auch auf die Einrichtungen der Meßwagen des Eisenbahn-Zentralamts ist eingegangen.

Es folgen Sonderabhandlungen über Industriebahnen, über die elektrische Streckenausrüstung der Berliner nördlichen Vorortbahnen, über den Anrufschrank mit Glühlampenzeichen für Fernsprech- und Telegraphenleitungen, über Zahnradgetriebe bei Bahnmotoren, Elektrisierung der Salzkammergutlinie, Lichtbogenschweißung in Eisenbahnwerkstätten, V von elektrischen Glühlichtleuchten im Eisenbahnbetrie strahler, Steilstrahler, Schrägstrahler usw.) und über pensierten Motoren der S. S. W.

Näher auf die durchweg lehrreichen Abhandlungen verbietet der Raum. Erwerb und Studium des Doppe jedem Fachmann zu empfehlen. Die im übrigen auch nisch mustergültig ausgestattete Zeitschrift erschei monatlich; der Bezugspreis beträgt vierteljährlich 3

Chronik.

April.

Deutschland. Der Großhandelsindex des st Reichsamtes zeigt am 22. April 130,8 (Vorwoche: 131, dexziffer für Lebensmittel 127,1 (127,9), für Indu 137,8 (138,0).

1. Die Eisenbahnfahrpreise für Monats- und Sch wurden bis zu 25 % erhöht.

2. Der handelspolitische Ausschuß des Reichstages deutsch-spanische Abkommen ab.

2. Mit der englischen Regierung wurde ein Abkom die Ablösung der englischen Recoveryabgabe getro bisherige 26prozentige Abgabe für nach England a deutsche Waren wird durch ein System monatlicher zahlungen abgelöst.

3. Bei der fünften Ministerpräsidentenwahl seit zember im preußischen Landtag ist Braun (Sozia abermals zum preußischen Ministerpräsidenten gewä (mit 220 von 430 gültigen Stimmen).

4. Das deutsch-polnische Handelsvertragsproviso unterzeichnet. Es ist auf volle Meistbegünstigung nur während der ersten 6 bis 12 Monate sollen auf be Differenzierungen gestattet sein.

27. Bei der Reichspräsidentenwahl wurde Generalfe von Hindenburg mit rund 900 000 Stimmen Mehrheit z präsidenten gewählt. (Nach dem vorläufigen Erge Hindenburg 14 648 773, Marx 13 760 089, Thälmann 1

Österreich. Im März senkte sich der Großh auf 20 548 gegen 21 081 im Februar. Die Indexziffe rungsmittel ging auf 19 567 (20 100), für Industri 22 751 (23 276) zurück.

17. Die Regierung stimmt der von Deutschland vo nen Aufhebung des Visumzwanges im Verkehr zwis reich und Deutschland zu.

Ungarn. 26. März. Der Handelsvertrag mit P unterzeichnet. Er enthält Meistbegünstigung und T gungen sowie Zollbegünstigungen für einzelne beider Staaten.

Frankreich. 10. Das Kabinett Herriot, das 11 Amte war, tritt zurück.

17. Bildung eines neuen Kabinetts unter Painlevé Caillaux, Auswärtiges: Briand.

Schweiz. An Stelle des verstorbenen Kanzl wurde der bisherige Vizekanzler Dr. Köslin von der Bundesversammlung zum Bundeskanzler gewählt.

Bulgarien. 14. Auf König Boris III. wurde Fahrt im Automobil Schüsse abgefeuert. Der Köni verletzt.

18. Bei der Leichenfeier des Generals Georgie Kathedrale explodierte eine Bombe. Der Explosi agrarkommunistische Kreise zurückzuführen ist, fiel und 200 Verwundete zum Opfer.

Türkei. Der Kurdenaufstand ist zusammengebr

England. Der bekannte Eisenbahnsachverständi liam Acworth, Direktor der Londoner Untergrund gestorben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltun

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. April 1925 für den Personen- und Güterverkehr eröffnete 6,39 km lange Neubaustrecke Velbert-Heiligenhaus der Nebenbahn Velbert-Kettwig ist den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Elberfeld zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Mai 1925 wird die zwischen den Stationen Grunow und Oegeln rechts der Bahnstrecke gelegene Station Schneeberg welche bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagen kehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgüte werden.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeb Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Preußli mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 dahin erweitert, d Frachtstückgutsendungen bis zum Einzelgew 500 kg angenommen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eröffnung von Stationen.

rafttreten des Sommerfahrplanes wird der Bahnhof „Nikolaitor" u als Haltepunkt für den Perkehr ohne Gepäckabfertigung (446)

, den 20. April 1925.
che Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

eiterung der Abfertigungs- fugnisse von Stationen.

fertigungsbefugnisse des Halte- Preußlitz werden mit Gültigkeit Iai 1925 dahin erweitert, daß Frachtstückgutsendungen bis nzelgewicht von 500 kg ien werden. (432)

urg, den 20. April 1925.
che Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

sbahn-Gütertarif, Heft C II usnahmetarife) Tfv. 5.

tigkeit vom 27. April 1925 wird n München-Schwabing in den tarif 80 für ausländische Eisenuge einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten tigungen sowie die Auskunftei hen Reichsbahn-Gesellschaft in , Bahnhof Alexanderplatz.

len 22. April 1925. (433)
ie Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion.

---

bahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

igkeit vom 30. April 1925 wird mmetarif 30 für rohe Jute ein- Näheres durch Reichsbahntarif- (439)

len 24. April 1925.
ie Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

bahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

igkeit vom 30. April 1925: e von Stationen in A. T. 31, nd 60. Ergänzung des Warenses im A. T. 60 durch Auf- Wäscheklammern.

durch Reichsbahntarifanzeiger.

en 24. April 1925. (438)
Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

bahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

gkeit vom 30. April 1925 wird metarif 58 für Reis, auch ge- Reismehl), Reisflocken und mit teilweiser weiterer Er- er Frachtsätze neu herausge- eit Tariferhöhungen eintreten, nit Wirkung vom 30. Mai 1925

kürzte Veröffentlichungsfrist § 6 EVO. genehmigt (RGBl.). (437)

durch Reichsbahntarifanzeiger.

n 24. April 1925.
e Reichsbahn-Gesellschaft.
eichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Mai 1925 werden die dänischen Zuschläge für die Beförderung in bedeckten Wagen ermäßigt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. April 1925. (453)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. Mai 1925 Ergänzung der Anwendungsbedingungen der A. T. 43, 47 und 63 für Sendungen, die nach Einlagerung unter Zollverschluß in Beuthen (Oberschl.) Hbf. von dort ausgeführt werden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. April 1925. (452)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichs- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A.

Im Verkehr mit der Kreis Altenaer Eisenbahn wird der Zuschlag zur Lieferfrist auf 1 Tag ermäßigt.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (444)

Berlin, den 24. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 wird bis auf Widerruf längstens bis zum 31. Mai 1925 der frühere Ausnahmetarif 25 a für frische Kartoffeln zur Volksernährung in der Tschechoslowakei wieder eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. April 1925. (441)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf ein neuer Ausnahmetarif 2 c für Sand von Steinbergen nach Rinteln mit einem Frachtsatz von 9 Reichspfennig für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 21. April 1925. (435)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif (Nr. 502 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 tritt der Nachtrag 6 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der einzelnen Abschnitte.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1925. (455)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 6. Er enthält außer den bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für Braunschweig Nord, Braunschweig West, Jüterbog und Schwetzingen sowie Aufnahme einer Bestimmung für Hoya.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (442)

Berlin, den 24. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. (Tfv. 9).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 wird das Teilheft B II 28 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—25 neu herausgegeben. Die T. V. A. - Verfügungen Nr. 129/1920, Nr. 1913/1924 und Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung.

Preis des Heftes 3,75 RM.

Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (450)

Berlin, den 27. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 — Frachterhöhungen ebenfalls gültig vom 1. Juni 1925 —, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden zur Kilometertafel I Nachtrag 26 und zur Kilometertafel II. Nachtrag 26 herausgegeben.

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (443)

Berlin, den 24. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Nottarif. Tfv. 7.

Die Ausnahmetarife 11 und 41 sowie der Nottarif (Tfv. 7) werden bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1925, verlängert.

Der Nottarif wird unter Berücksichtigung der bis jetzt eingetretenen Änderungen neu ausgegeben (vgl. nächsten Tarifanzeiger).

Außerdem geben Auskunft auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (445)

Berlin, den 24. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Im Deutschen Eisenbahn - Gütertarif, Teil I Abt A, gültig vom 15. April 1924, werden mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 folgende Änderungen durchgeführt:

Auf Seite 10 des Tarifs ist in der Ausführungsbestimmung II (2) zu § 54 EVO.

1. Der 3. und 4. Satz („Auch Ballenverpackung . . . zugänglich ist") zu streichen;
2. dem 2. Satz folgenden Wortlaut zu geben:

„Wenn die Gegenstände nicht in einer unbedingt sicheren, den Vorschriften des § 62 EVO. in jeder Hinsicht entsprechenden Verpackung aufgegeben werden, muß der Absender, wenn nicht die Annahme des Gutes abgelehnt wird, das Fehlen oder die Mängel der Verpackung gemäß § 62 (2) EVO. anerkennen."

Ferner tritt zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I gültig vom 15. April 1924 mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 der Nachtrag VI in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Ergänzung der Anlage V.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die Änderung und Ergänzung der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt. Desgleichen die verkürzte Veröffentlichungsfrist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (s. R.G.Bl. 1914 S. 455).

Der Nachtrag kann Ende April 1925 von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — Bahnhof Alexanderplatz" — käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 10. Er enthält außer den bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen weitere Änderungen und Ergänzungen einzelner Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten."

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (440)

Berlin, den 23. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1925 wird die Station Niemegk als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 d einbezogen.

Berlin, den 27. April 1925. (454)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 9. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen mehrerer Stationen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. April 1925 (436)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Niederländisch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. Eisenbahngütertarif vom 10. März 1924. Tfv. 355.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bestimmung unter C 5 wie folgt ergänzt: „Die Vorschreibung der Bezahlung einer bestimmten Summe ist unzulässig."

Dresden, am 23. April 1925. (434)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Dollnstein-Kiel in 795 km berichtigt. (447)

Hannover, den 23. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Frachtberechnung für Sendungen von deutschen Stationen nach Triest und Fiume und umgekehrt.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1925 werden im Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Stationen in Süddeutschland und Sachsen (ausgenommen Stationen an und östlich der Linie Bodenbach-Schandau - Oberrottendorf - Oppach - Schirgiswalde-Großschweidnitz) sowie Stationen an und westlich der Linie Görlitz-Horka-Weißwasser - Spremberg - Cottbus-Forst (Lausitz) - Guben - Frankfurt (Oder) - Reppen - Cüstrin - Landsberg (Warthe) - Friedeberg - Arnswalde - Stargard - Belgard - Köslin - Stolp - Stolpmünde des übrigen Deutschlands andererseits die über österreichische und tschechoslowakische Strecken sich berechnenden billigeren Frachten im Rückvergütungswege bei Abfertigung der Sendungen über Salzburg — ausschließlich deutsche Wege zwischen Salzburg und der deutschen Endstation unter nachstehenden Bedingungen übernommen:

Die Leitung über Salzburg ist im Frachtbriefe vorzuschreiben. Wenn die Frachtberechnung zwischen Salzburg und Triest oder Fiume nach den Sätzen des Tarifs für den Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno d'Istria und der österreichischen Republik eine billigere Fracht ergibt als nach anderen Tarifen, ist die Anwendung dieses Tarifs im Frachtbrief vorzuschreiben. Der Erstattungsantrag ist innerhalb 6 Monaten nach Zahlung der Fracht unter Vorlage des Frachtbriefes bei überwiesenen und des Frachtbriefduplikates und der Frankaturrechnung bei frankierten Sendungen beim Tarifamt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern in München, einzubringen. (448)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

---

4. Personen- und Gepäckv

„Personen- und Gepäcktarif für kehr der Deutschen Reichsbahn Kleinbahnen und Fähren im B Reichbahndirektion Oldenl Nr. 624 des Tarifverzeich

Der Tarif für den obenbez Verkehr wird zum 1. Juni herausgegeben. Gleichzeitig w Fahrpreise für die Schiffsstr Verkehr mit Wangerooge und S erhöht.

Oldenburg, den 17. April 19

Deutsche Reichsbahn-Gesell
Reichbahndirektion.

Deutsche Eisenbahn-Persone Gepäcktarife, Teile I und

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 19 die Personenfahrpreise um unge erhöht. Die Schnellzugzuschläg unverändert. Von den übrigen schen Eisenbahn-Personen- und tarif, Teil I, enthaltenen Gebü ändern sich nur die folgenden:

In der Allg. Ausf.-Best. A I betragen künftig die Einheits Gesellschaftssonderzüge in der 7,2, in der 2. Klasse 5, in der 3,3 und in der 4. Klasse 2,2 Reic für die Person und das Kilor jedem Falle sind für die ganz zugstrecke mindestens 330 R zu entrichten.

In der Allg. Ausf.-Best. A I betragen die Einheitssätze fü sonderzüge künftig in der 2. und in der 3. Klasse 6,6 Reichs

Durch anderweite Aufrundun preßgutsätze treten ferner zum Zeitpunkt teilweise geringfü höhungen dieser Sätze in Kraf

Die Tarifänderungen werd Nachträge zu den Tarifen, durc gabe der Tarife oder im Verfü durchgeführt.

Die Tarifänderungen und die Veröffentlichungsfrist sind g der Eisenbahn-Verkehrsordnun Grund der vorübergehenden des § 6 der Eisenbahn-Verke (RGBl. 1914, S. 455) genehmig

Berlin, den 27. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel
Reichsbahndirektion.
namens der beteiligten Verw.

Tarif für die Beförderung von Reisegepäck und Expreßgut i Stadt-, Ring- und Vorortv

Mit Gültigkeit vom 1. Mai scheint der Nachtrag III zum enthält neue Bestimmungen ü förderung von Fahrrädern. änderung ist gemäß § 2 der Verkehrsordnung genehmigt, die verkürzte Veröffentlichun mäß der vorübergehenden Än § 6 EVO. (s. RGBl. 1914 S. 4

Nähere Auskunft erteilen kartenausgaben.

Berlin, den 27. April 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel
Reichsbahndirektion.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1. die Fahrpreise in demselben U bei der Reichsbahn erhöht.

Das alsbaldige Inkrafttrete sich auf die vorübergehende des § 6 der EVO.

Berlin, den 28. April 1925.

Brandenbg. Städteb. Akt
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

on Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

19. | Berlin, den 7. Mai 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Wohlfahrtspflege bei der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahndirektor **Dr. Kroehling**, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft[1]).

ir gestellte Thema lautet: „Wohlfahrtspflege bei der n Reichsbahn". Unter „W o h l f a h r t" im w e i t e r e n versteht man die g e s a m t e s o z i a l e F ü r s o r g e, t bloß die f r e i w i l l i g geleistete, sondern auch die l i c h vorgeschriebene. Es ist Ihnen ja allen bekannt, uns in Deutschland seit der Kaiserlichen Botschaft vom nber 1881 die soziale Fürsorge, d. h. die Fürsorge für hängigkeit vom Arbeitgeber und vom Arbeitsmarkt ge- evölkerungsschichten, vorbildlich für die meisten ande- er ausgebaut ist. Die in der Reichsversicherungsord- 19. Juli 1911 (Neufassung vom 15. Dezember 1924) zu- efaßte Fürsorge umfaßt folgende drei große Gebiete:

Krankenversicherung,
Unfallversicherung,
Invalidenversicherung.

ngestelltenversicherung ist in einem besonderen Gesetz, estelltenversicherungsgesetz vom 20. Dezember 1911 — n 8. Mai 1924 — geregelt. Diesen Versicherungsgesetzen i demnächst noch ein Arbeitslosenversicherungsgesetz en. Bisher ist die Fürsorge für Arbeitslosigkeit im u an die Krankenversicherung geregelt. Durch die assen, also auch durch unsere Betriebskrankenkassen, e Beiträge eingezogen und an die ausführenden Be- geführt.

[1]) ...rag, gehalten in der Verwaltungsakademie zu Berlin ...ril 1925.

Ich will mich hinsichtlich der gesetzlich vorgeschriebenen Wohlfahrtspflege darauf beschränken, Ihnen in aller Kürze die Besonderheiten bei der Deutschen Reichsbahn, vor allem hinsichtlich des Umfanges und der Form der Durchführung, vorzutragen, um dann sofort als Hauptgegenstand des Vortrages auf die freiwillige Wohlfahrtspflege überzugehen.

Allgemein ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in der Versicherungsgesetzgebung als Versicherungsträger mit dessen sämtlichen gesetzlichen Rechten an die Stelle des Reichs (oder der Bundesstaaten) getreten. Das erste Gebiet der gesetzlichen Wohlfahrtspflege ist die K r a n k e n v e r s i c h e r u n g. Sämtliche früheren Ländereisenbahnverwaltungen haben von dem Recht der §§ 245, 246 RVO. Gebrauch gemacht, eigene Betriebskrankenkassen zu gründen, in denen die gesetzliche Krankenfürsorge durchgeführt wird. So besteht in jedem Direktionsbezirk der jetzigen Reichsbahn-Gesellschaft eine Betriebskrankenkasse. Für die Gruppenverwaltung Bayern mit ihren sechs Direktionen bestehen hingegen nur Betriebskrankenkassen in Rosenheim und Ludwigshafen. Zum Zwecke möglichst gleichmäßigen Ausbaues und zur Wahrung gemeinschaftlicher Interessen haben die Krankenkassen im Jahre 1924 einen Verband gegründet. Die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestleistungen werden von fast allen diesen Krankenkassen bei weitem überschritten. So werden insbesondere von fast allen Krankenkassen mehr als die Hälfte des Krankengeldes gezahlt und viele befinden sich auf der Höchstgrenze von ¾ des Lohnes. Ebenso

wird die Krankenhilfe von den meisten Krankenkassen über 26 Wochen hinaus bis zu der Höchstgrenze von einem Jahre gewährt.

Für das Gebiet Preußen-Hessen besteht eine von den Bediensteten selbst eingerichtete Sonderanstalt, um in Krankheitsfällen Mehrleistungen über diejenigen der Betriebskrankenkassen hinaus gewähren zu können. Es ist die sogenannte Verbandskrankenkasse, die unter den freiwilligen Wohlfahrtseinrichtungen später noch besonders zu behandeln sein wird.

Unfallversicherung. Wie bisher nach § 624 RVO. das Deutsche Reich für die Reichsbahn, so ist jetzt durch § 626 RVO. die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft an Stelle einer Berufsgenossenschaft Träger der Unfallversicherung. Es gelten infolgedessen auch für die Reichsbahn-Gesellschaft die besonderen Vorschriften der §§ 892 ff. RVO. Die Durchführung der Unfallversicherung erfolgt durch die Reichsbahndirektionen, in Bayern durch das Wohlfahrtsamt in Rosenheim.

Invalidenversicherung. An Stelle der Landesversicherungsanstalten bestehen zur Durchführung der gesetzlichen Versicherung mit Genehmigung des Reichsarbeitsministers gemäß § 1360 RVO. Sonderanstalten für die früheren Ländereisenbahnverwaltungen in Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen und Baden. Keine Sonderanstalten bestehen in Württemberg, Oldenburg und Mecklenburg. Den Sonderanstalten wird das Personal unentgeltlich von der Verwaltung gestellt, im übrigen wird die Vertretung der Versicherten dem Gesetz entsprechend gewahrt. Infolge der verminderten Verwaltungskosten können sich die Sonderanstalten vor allen Dingen auf dem fakultativen Gebiet der Heilverfahren besonders betätigen. § 1269 RVO. gestattet die Anwendung solcher Heilverfahren, um drohende Invalidität abzuwenden. Das hat die Arbeiterpensionskassen veranlaßt, der Bekämpfung der Lungentuberkulose ihr ganz besonderes Augenmerk zuzuwenden. Die Preußische Arbeiterpensionskasse besitzt drei große gut eingerichtete Lungenheilstätten mit etwa 440 Betten, die badische Arbeiterpensionskasse ebenfalls eine eigene Lungenheilstätte mit etwa 80 Betten. Die übrigen Eisenbahnarbeiterpensionskassen versenden ihre Lungenkranken in Lungenheilstätten, die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Zur Bekämpfung sonstiger schwerer Krankheiten, welche erfahrungsgemäß frühzeitige Invalidität herbeiführen (Rheumatismus, Gicht, Nieren- und Herzkrankheiten), hat die preußische Arbeiterpensionskasse ebenfalls eine eigene Heilstätte in dem hervorragend eingerichteten Moor- und Soolbad Bernburg erworben.

Nach § 1274 RVO. besteht die Möglichkeit, zur Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse der versicherungspflichtigen Bevölkerung Mittel aufzuwenden. Diese Bestimmung haben die Arbeiterpensionskassen der Eisenbahnverwaltungen ausgenutzt, um auf dem Gebiet der Kinderfürsorge Außerordentliches zu leisten. So hat die preußische Arbeiterpensionskasse für diesen Zweck drei eigene Heime im Betriebe, die sächsische Arbeiterpensionskasse besitzt ein eigenes Heim in Niederschöna. Auch die beiden anderen Eisenbahnpensionskassen in Rosenheim und Karlsruhe leisten Erhebliches in der Kinderfürsorge besonders durch Versenden tuberkulosegefährdeter Kinder in Kindererholungsheime.

Freiwillige Zusatzversicherung Abteilung B.

Im Zusammenhang mit der gesetzlichen Invalidenversicherung möchte ich hier gleich die freiwillige Zusatzversicherung der Reichsbahn besprechen, die von denselben Pensionskassen in besonderen Abteilungen B durchgeführt werden. Die drei früheren Ländereisenbahnverwaltungen, jetzigen Reichsbahndirektionen Stuttgart, Oldenburg und Mecklenburg, die keine Sonderanstalten für die gesetzliche Versicherung hatten, haben für die Zusatzversicherung besondere Anstalten errichtet. Alle diese Pensionskassen haben sich seit etwa 2½ Jahren zu einem Verbande der Pensionskassen mit dem Sitz in Berlin zusammengeschlossen. Der Verband ist auf dem Grundsatz gleicher Beiträge und gleicher Leistungen für alle angeschlossenen Kassen aufgebaut und ist dabei, Normalsatzungen für seine angeschlossene[n]
zur Durchführung zu bringen.

Eine einheitliche Kasse für das ganze Reichsbahnge[biet, wie]
sie anfänglich beabsichtigt war, ist nicht zustande geko[mmen.]

Fast alle jetzigen Zusatzkassen bestehen bereits läng[er als die]
gesetzliche Invalidenversicherung und haben schon da[mals die]
Aufgabe zu erfüllen gehabt, die Eisenbahnarbeiter be[i Invali]
dität und im Alter besonders gut zu versorgen. Sie w[aren vor]
dem Kriege allgemein bereits derartig ausgebaut, daß d[er Eisen]
bahnarbeiter hinsichtlich der Versorgung bei Invaliditä[t und im]
Alter dem Beamten fast nahegerückt war. Die Höchst[rente]
der preußisch-hessischen Kasse betrug im Jahre 1913[...]
zu welcher Summe dann noch etwa 300 ℳ aus der ges[etzlichen]
Versicherung hinzukamen.

Durch die Inflation ist dann das große Vermögen de[r im]
Kapitaldeckungsverfahren aufgebauten Kassen (Preuße[n ...]
Vermögen 1914 in Abteilung A 57⅓ Millionen, in Ab[teilung B]
187½ Millionen) fast vollständig verloren gegangen, di[e Renten]
der Altrentner müssen nach der Stabilisierung der Mar[k im Um]
lageverfahren durch die jetzigen Kassenmitglieder und [die Ver]
waltung aufgebracht und die Kassen für die zu erw[artenden]
Renten neu aufgebaut werden.

Trotz dieser Schwierigkeiten haben die Kassen es [erreicht,]
daß die Altrentner jetzt bereits in drei Stufen

bis zu 15 Jahren Mitgliedschaft . . . .
von 15 bis 25 Jahren Mitgliedschaft . . . . . .
über 25 Jahre . . . .

erhalten.

Für die jetzigen Mitglieder sind bei Invalidisierung [...]
Jahresarbeitsverdienst 4 Lohnklassen vorgesehen, in [...]
nach den Versicherungsjahren Renten von 189 bis 712,[...]
zahlt werden. Die Vorkriegsrenten sind also für die N[...]
schon fast wieder erreicht.

Die Opferfreudigkeit der jetzigen Kassenmitglieder, [...]
die Altrentner, ist anzuerkennen, ebensolche Anerken[nung ver]
dient aber die Verwaltung, welche — außer der Aufbri[ngung der]
Bürokosten für die einzelnen Pensionskassen und [den Ver]
band — ⅔ der zur Aufbringung der Rentenlast erfo[rderlichen]
Beiträge zahlt. Im Jahre 1924 waren es rund 20 Milli[onen ...]

Infolge dieser hohen freiwilligen Leistung, die den [Eisenbahn]
arbeiter hinsichtlich seiner Versorgung bei Invalidit[ät und]
Alter weit über viele seiner Arbeitskollegen in ander[en, beson]
ders freien Arbeitszweigen hinaushebt, ihn hinsichtlic[h der Ver]
sorgung bei Invalidität und Alter also beamtenähnlich [...]
die Eisenbahn als Arbeitgeber seit jeher stets belieb[t ...]
und bevorzugt worden.

Damit habe ich als Ergänzung der gesetzlichen Ve[rsicherung]
und deshalb auch im Zusammenhang mit ihr bereits [...]
stück der freiwilligen Wohlfahrtspflege der Reichsbah[n ...]
genommen. Ich möchte jetzt auf die allgemeinen [...]
der freiwilligen Wohlfahrtspflege zu sprechen kom[men und]
dann die einzelnen freiwilligen Wohlfahrtseinrichtu[ngen und]
Maßnahmen kurz zu erörtern.

Freiwillige Wohlfahrtspflege.

Richtlinien.

1. Der erste Grundsatz für die freiwillige Wohlfa[hrtspflege]
muß sein, daß sie sich der Eigenart der Verwaltu[ng ...]
Betriebes anpaßt. In einem Kohlenbergwerk z. [...]
zur Reinigung des Körpers nach der Arbeit warm[e ...]
und Bäder vorhanden sein müssen, in einer [...]
oder in einem Betriebe mit Schreibarbeit wird [...]
nötig sein. Allgemein werden Betriebe, die groß[e ...]
rungen an den Körper und die körperliche Rüsti[gkeit ...]
Bediensteten stellen, deren Gesundheitspflege [...]
ders annehmen. Die Wohnungsfürsorge wird in [...]
die einsam und verstreut liegen, wie z. B. au[...]
Eisenbahn hinsichtlich der Rangierbahnhöfe, de[...]
bahnhöfe und der Werkstätten stärker sein müss[en ...]
Verwaltungen, die ihren Sitz lediglich an [...]
wohnten Orten haben.

h dem biblischen Grundsatz: „Man soll dem Ochsen, da drischet, nicht das Maul verbinden", wird Wohlfahrt h in der Regel mit Erzeugnissen des betreffenden Bebes geübt. In Kohlenbergwerken erhalten die Berge freie Hausbrandkohlen, die Forstarbeiter erhalten z. Fabriken geben ihre Erzeugnisse verbilligt an ihre beiter ab, und so gewährt auch die Eisenbahn in gewissem fang freie Fahrt an ihre Bediensteten.

Wohlfahrtspflege muß, wenn sie richtig wirken soll, t bloß den Bediensteten Vorteile bringen, sondern auch chzeitig im Interesse des Arbeitgebers, des Betriebsernehmers liegen. Betriebsnotwendigkeit und Wohlfahrt den daher oft ohne scharf erkennbare Grenzen ineiner übergehen, z. B. die Gesundheitspflege in Betrieben, n Ausübung unbedingte körperliche Rüstigkeit zur aussetzung hat, die Wohnungsfürsorge, die Dienstderfürsorge usw.

besondere für öffentlich-rechtliche Verwaltungen und riebe ist dann noch der Grundsatz aufzustellen, daß die willige Wohlfahrtspflege die private Wirtschaft, insbelere den Kleinhandel, soweit nicht ein besonderes Insse der Verwaltung vorliegt, nicht beeinträchtigen darf. Fabrikbesitzer, der da glaubt, daß er seinem Personal besondere Wohlfahrt damit erweist, daß er ihm einen sumladen in seiner Fabrik errichtet und in ihm Waren verbilligten Preisen abgibt, wird von niemandem daran ndert werden können. Von einer öffentlich-rechtlichen waltung, einem Reichs-, Staats- oder Kommunalbetriebe ngt man aber als Schutz des steuerzahlenden Handels, sie sich solcher Maßnahmen enthalten, die durch den del ebenfalls geleistet werden. Diesem Grundsatz eßt sich auch die Reichsbahn-Gesellschaft an und tut rch kund, daß sie sich nicht als Privatbetrieb im gelichen Sinne betrachtet.

inheitlichungsbestrebungen nach der Verreichlichung.

auch in der Ausübung der Wohlfahrtspflege diese n erkennbar sind und nach ihnen im allgemeinen verird, so ist doch freiwillig geleistete Wohlfahrt ihrer atur nach dehnbar. Abhängig nicht bloß vom guten s Arbeitgebers, sondern auch von den Gewohnheiten ensteten in den verschiedenen Gegenden und von Umständen. Nirgends hat daher die Deutsche Reichs ihrer Verreichlichung am 1. April 1920 eine solche kigkeit vorgefunden, wie auf dem Gebiete der frei-Wohlfahrtspflege. Wie auf allen Verwaltungsgebieten, man auch auf diesem nach der Zusammenfassung der verschiedenen Ländereisenbahnverwaltungen eine geeinheitlichung an. Das Bestreben ging zwar gleichn der Verwaltung und von den Bediensteten aus, aber fand bei der praktischen Durchführung die Verung derartige Widerstände und Schwierigkeiten wie n Gebiete. Wo z. B. der sächsische oder bayerische ler Arbeiter sah, daß der preußische Vorteil hatte, da sich als Bediensteter der einheitlichen Reichsverwalerstrebte die Vorteile des preußischen Kollegen. Wenn iensteten aber, um zur Vereinheitlichung auf einer Linie zu gelangen, etwas von ihren besonderen Verren aufgeben sollten, so betrachteten sie diese als bene Rechte aus ihrer früheren Staatseisenbahnerzeit nicht gewillt, freiwillig den geringsten Veränderungen en, die für sie eine Verschlechterung bedeuten könnten. o war es umgekehrt. Außerdem liegen bei der Wohlndere Schwierigkeiten für die Vereinheitlichung vor en in folgenden Umständen:

fahrt wird in der Regel nicht wie Gehalt und Lohn einen Nebenbezügen in Geld gewährt, sondern in den iedenartigsten realen Leistungen, die in den früheren ereisenbahnverwaltungen ganz verschieden ausgebildet n sind. Man kann sie deshalb auch nicht wie die Geldleistungen zusammenzählen und als vereinheitlichte neue Leistung — vielleicht mit einem Zuschlag zur Erreichung allgemeiner Zufriedenheit — gewähren.

b) § 40 des Staatsvertrages über die Reichseisenbahnen vom 30. April 1920 schreibt vor, daß das Reich die Wohlfahrtseinrichtungen der Länder übernimmt und sie auf Grund der Gesetze, Satzungen und Bestimmungen unter Wahrung der Rechte der Beamten, Angestellten und Arbeiter weiterführt. § 30 Ziff. 3 und § 41 desselben Gesetzes bestimmen andererseits, daß Verwaltungsanordnungen zugunsten der Beamten, Angestellten oder Arbeiter der früheren Länderverwaltungen im Benehmen mit den Personalvertretungen geändert oder beseitigt werden können. Bei den Bestrebungen zur Vereinheitlichung von Wohlfahrtsmaßnahmen vertritt nun die Beamten- und Arbeiterschaft, wenn es irgend angängig ist, den Standpunkt, daß es sich in dem betreffenden Falle um Wohlfahrtseinrichtungen und um wohlerworbene Rechte der Bediensteten handelt, die ihnen gewahrt bleiben müssen.

Die Form der Durchführung. Die Wohlfahrtsmaßnahmen können im allgemeinen auf zweierlei Weise durchgeführt werden:

1. durch die Verwaltung selbst,
2. durch Selbsthilfeeinrichtungen des Personals.

Das Bestreben sowohl der Verwaltung als des Personals geht schon seit längerer Zeit dahin, Organisation und Verwaltung der Wohlfahrt möglichst weitgehend Selbsthilfeeinrichtungen zu überlassen, die von der Verwaltung gefördert werden. Nicht alle Wohlfahrtsgebiete eignen sich aber zur Betätigung auf dem Gebiete der Selbsthilfe, z. B. nicht das sanitäre Gebiet. Selbsthilfeeinrichtungen des Personals können auch nur von der Verwaltung gefördert werden, wenn sie bestimmten Voraussetzungen entsprechen, deren Erfüllung von der Verwaltung nachgeprüft wird, und wenn sie dadurch zu sogenannten anerkannten Wohlfahrtseinrichtungen werden.

Die einzelnen freiwilligen Wohlfahrtsmaßnahmen.

A. Von der Verwaltung geübte.

Freifahrt. Als erste möchte ich eine der Eisenbahn eigentümliche Vergünstigung für ihre Bediensteten kurz besprechen, die nicht eine Wohlfahrtsmaßnahme im eigentlichen Sinne darstellt, sondern in erster Linie dazu dient, die Durchführung anderer Wohlfahrtsmaßnahmen zu erleichtern. Es ist die freie Fahrt auf der Eisenbahn. Es erhalten z. B. die Bediensteten freie Fahrt zum Arzt und ins Krankenhaus, erholungsbedürftige Kinder zur Fahrt in Ferienkolonien, Bedienstete auf einsam gelegenen Bahnhöfen freie Fahrt zu dem nächsten Ort zum Zwecke der Beschaffung von Lebensmitteln, deren Kinder zum Schulbesuch und zur Berufsausbildung; ferner die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder der Selbsthilfeorganisationen zu notwendigen Reisen im Interesse der Durchführung ihrer Wohlfahrtsaufgaben, die gewählten Vertreter dieser Einrichtungen zu Ausschußsitzungen und Verbandsversammlungen.

Schließlich erhält jeder Eisenbahner zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten 5 bis 10 freie Fahrten im Jahre je nach seiner Stellung und der Dauer seiner Tätigkeit im Eisenbahnbetriebe.

Die Vergünstigung freier Fahrt ist als eine mit dem Eisenbahndienst zusammenhängende Vergünstigung wohl bei allen Eisenbahnverwaltungen der Welt eingeführt, bei den außerdeutschen meist in viel stärkerem Maße als bei uns. Aber auch bei den früheren deutschen Ländereisenbahnverwaltungen war die Vergünstigung sehr verschieden bemessen. Seit dem 1. Januar 1925 besteht eine für die Reichsbahn einheitliche Freifahrtordnung, die nach langen Verhandlungen eingeführt werden konnte. Um auf eine gemeinsame mittlere Linie zu gelangen, haben die Bediensteten mancher früheren Länderverwaltungen einige Pfähle zurückstecken müssen. Zum Ausgleich dafür ist aber eine neue Vergünstigung eingeführt worden, die allgemein

großen Anklang gefunden hat, nämlich die einmalige freie Fahrt im Jahre für die Familienangehörigen in persönlichen Angelegenheiten.

Ärztliche Fürsorge. Die ärztliche Fürsorge hat wegen der bei der Eisenbahn als Betriebsverwaltung bestehenden besonderen Verhältnisse auch eine besondere Durchbildung erfahren. Der Eisenbahnbetrieb stellt an die körperliche Rüstigkeit und Tüchtigkeit seiner Bediensteten — besonders der im Außendienst tätigen — außerordentlich hohe Anforderungen. Vor allem müssen die Sinne, das Sehvermögen, das Farbenunterscheidungsvermögen, das Gehör vollkommen gesund, der Bedienstete muß auch imstande sein, in jedem Augenblick Körper und Geist vollkommen zu beherrschen und schnellste, dabei sichere und ruhige Entschlüsse zu fassen. Dem Eisenbahnbetriebe sind Tag für Tag hunderttausende von Menschenleben anvertraut, und ein einziger falscher Griff, die Verwechslung eines Signals kann ungeheures Unheil hervorrufen. Deshalb haben die Eisenbahnverwaltungen nicht bloß ein eigenes Interesse, sondern auch eine gewisse Verpflichtung gegenüber dem reisenden Publikum, körperlich — insbesondere hinsichtlich der Sinnesorgane — durchaus einwandfreies Personal auszusuchen und dieses auch gesund zu erhalten.

Aus diesen Gründen haben fast alle Eisenbahnverwaltungen Verträge mit bestimmten, von ihnen ausgewählten Ärzten — den sogenannten Bahnärzten — geschlossen, die in erster Linie die im betrieblichen Interesse liegende ärztliche Tätigkeit — die sogenannte vertrauens- oder amtsärztliche Tätigkeit — auszuüben haben.

Sie erstreckt sich insbesondere auf:

1. die Untersuchung der Neueinzustellenden auf ihre körperliche Geeignetheit,
2. die periodischen Nachuntersuchungen auf Seh- und Hörvermögen,
3. die Feststellung der Diensttauglichkeit nach Erkrankungen,
4. Ausbildung des Personals für die erste Hilfe bei Unfällen,
5. Prüfung der sanitären Verhältnisse der Bahnanlagen.

Diese Bahnärzte, die es in allen früheren Länderverwaltungen, mit Ausnahme Mecklenburgs, gab, sind dann auch in der Regel zur Behandlung des Personals vertragsmäßig verpflichtet worden, so daß ihre Tätigkeit zwei verschiedene Gebiete umfaßte, nämlich:

a) die amtsärztliche Tätigkeit,
b) die behandelnde Tätigkeit.

Als Wohlfahrtsmaßnahme kommt nur das zweite Gebiet in Betracht.

Während die amtsärztliche Tätigkeit fast überall in den früheren Ländereisenbahnen nach denselben Gesichtspunkten und in ungefähr demselben Umfange ausgebaut war, herrschte auf dem Gebiete der ärztlichen Behandlung der Eisenbahner eine außerordentliche Vielgestaltigkeit. Allerdings gilt dies nur hinsichtlich der ärztlichen Fürsorge für die Beamten, denn bei den Arbeitern war eine Gleichmäßigkeit durch die Krankenversicherung nach der Reichsversicherungsordnung gegeben.

Bei der Beamtenfürsorge bestanden außerordentliche Unterschiede sowohl

a) hinsichtlich des Kreises des von der ärztlichen Versorgung erfaßten Personals,
b) hinsichtlich des Umfangs der ärztlichen Fürsorge.

Auf beiden Gebieten ist die frühere bayerische Verwaltung am weitesten gegangen. Sie beschränkt ihre ärztliche Fürsorge nicht bloß auf das Außenpersonal, sondern erstreckt sie auf das gesamte Eisenbahnpersonal in den Gruppen I bis IX einschl. der Angehörigen und gewährt diesem Personal freie ärztliche Behandlung durch ihre Bahnärzte, ohne einen Zuschuß zu verlangen.

Preußen-Hessen ist von dem Grundsatz ausgegangen, daß im Interesse der Betriebssicherheit nur das Außenpersonal einer besonderen ärztlichen Fürsorge bedürfe, dehnte diese aber auch auf die Angehörigen aus. Es folgte dabei dem Gedanken, daß eine vollkommen sichere Beurteilung des Beamten hinsichtlich seines Gesundheitszustandes erst dann möglich ist, wenn der Bahnarzt auch den Gesundheitszustand in der Famili kennt — ein Grundsatz, der allerdings von der allg Ärzteschaft stark bekämpft wird.

Württemberg hat den bayerischen Grundsatz insoweit als es das gesamte Personal, also auch das des Innen einschl. der Angehörigen, berücksichtigte, aber nur Gruppen I bis VI. Im Bezirk der früher sächsischen tung wird ärztliche Behandlung durch die Bahnärzte dem Gesamtpersonal einschl. der Familienangehörigen Gruppe VII gewährt. Aber das Personal muß sich Kosten der Behandlung beteiligen, die Verwaltung trägt gemeinen nur die Hälfte der Kosten. Freie bahnärztl handlung und Kurkosten werden nur bei Unfall gewäh

In Baden ist die Behandlung des Personals von der a lichen Tätigkeit seit dem 1. Juli 1920 getrennt. Nur die wird von angestellten Bahnärzten ausgeübt, dagegen ist Behandlung des gesamten Personals bis Gruppe IX ein Familienangehörigen eine Art Krankenkasse geschaffen sich das Personal mit zwei Drittel der Kosten beteil diesem Zweck ist mit der ärztlichen Landeszentrale fü ein Vertrag abgeschlossen, nach dem alle dieser Zentra schlossenen Ärzte gegen eine Pauschalvergütung ver werden, die der Einrichtung angeschlossenen, also k tigten Beamten und ihre Familienangehörigen zu b Die Pauschale ist bemessen nach der Anzahl der Kurber und wird unter die einzelnen Ärzte nach ihren Leistu sie der Landeszentrale mitzuteilen haben, von dieser ve

Oldenburg hat seit längerer Zeit eine Beamten kasse für Beamte und Angehörige. Bei ihr wird aber handlung nicht nach freier Arztwahl, sondern durch d stellten Bahnärzte geübt. Die Verwaltung zahlt im Hö die Hälfte der Beiträge.

Mecklenburg hat auf dem Gebiet der ärztlichen lung des Personals bis zur Verreichlichung nichts b veranlaßt. Bei dieser großen Verschiedenheit stieß die Vereinheitlichung auf außerordentliche Schwierigkeit gingen nicht bloß von dem Personal aus, welches in d versorgten Ländern nichts von den Vergünstigungen und Umfang aufgeben wollte. Schwierigkeiten drohten der allgemeinen Ärzteschaft, die im sogenannten „I Verbande“ oder „Hartmannsbund“ zusammengeschlosse nicht bloß die Behandlung der Angehörigen der Eise amten, sondern sogar die Behandlung der Eisenbahn selbst für die allgemeine Ärzteschaft in der Form fre wahl erstrebt. Die Bahnärzte hingegen wünschen dor gleichzeitig behandelnde Ärzte auch der Innenbeamten Familienangehörigen sind, möglichst keine Änderung i tragsverhältnisses.

Gerade bei den Bestrebungen zur Vereinheitlichur Fürsorgegebietes machten sich ferner die schon vorhin g allgemeinen Schwierigkeiten geltend. Die ärztliche kann nicht mit einer Geldsumme abgegolten werden, Verwaltung hat nur ein Interesse daran, Geld auszugeb damit der Zweck erreicht wird, daß das Personal auch sächlich geübte ärztliche Fürsorge gesund erhalten bl dann verficht die Beamtenschaft gewisser Ländereise waltungen den Standpunkt, daß es sich bei der Gewähru ärztlicher Behandlung nicht um eine Verwaltungsanord gunsten der Beamten dieses Landes handele, die gemäß Staatsvertrages im Benehmen mit der Beamtenvertre ändert werden könne, sondern um eine Wohlfahrtsei dieser früheren Landeseisenbahnverwaltung, die auf G § 40 des Staatsvertrages unter Wahrung der Rechte der weiterzuführen sei. Ich stehe auf dem Standpunkt, destens hinsichtlich der Gewährung freier ärztlicher Be der Beamten und der Familienangehörigen durch die Verwaltung angestellten Bahnärzte es sich um Ver anordnungen handelt, die also im Benehmen mit der Bea tretung geändert werden könnten. Wohlfahrtseinri gen müssen ihrem Begriff nach ein gewisses selbstän

ren, wie z. B. die freiwilligen Pensionskassen, Kranken-
Sterbekassen, Spar- und Darlehnskassen usw. Die Ent-
g in dieser Frage müßte der Staatsgerichtshof fällen.
es schwere Geschütz zu vermeiden und nicht Unruhe in
iligte Beamtenschaft hineinzutragen, ist man jetzt an
it, die Vereinheitlichung der ärztlichen Versorgung des
s auf breiterer Basis zu regeln, und zwar durch Schaf-
er

Beamtenkrankenkasse.

l nach der vorläufigen Absicht alle Beamten, also auch
ibeamten, und zwar mindestens bis zur Gruppe IX um-
Sie soll sich ferner auf die Familienangehörigen und
Pensionäre und deren Familienangehörigen erstrecken.
istungen sollen erheblich erhöht werden. Sie soll nicht
liche Behandlung, und zwar mit freier Arztwahl und
vahl, sondern auch Krankenhausbehandlung, Medizin
ibehandlung gewähren, und zwar in einem Aufbau von
ssen oder Tarifen unter 10 % Beteiligung der Ver-

also beabsichtigt, den Kreis der Kurberechtigten außer-
zu erweitern, die Ruhestandsbeamten aus sozialen
en hineinzunehmen und die Leistungen gegenüber der
bloßen Behandlung durch den Bahnarzt wesentlich zu

er Krankenkasse würde sich hinsichtlich der im Dienst
en Beamten die Reichsbahnverwaltung voraussichtlich
älfte der Aufwendungen beteiligen. Außerdem würde
ltung der Kasse freigestellt werden. Da auch die jetzt
stigten Beamten durch die in Aussicht genommene
asse noch erheblichere Vorteile erhalten würden, wird
en, daß sie auch bereit sein werden, unter Aufbringung
der Beiträge dieser Einrichtung beizutreten.
rsicherungsmathematischen Berechnungen hinsichtlich
der erforderlichen Beiträge sind noch nicht beendigt.
ird es abhängen, ob die Verwaltung sich wird ent-
können, die in Aussicht gestellte Hälfte der Beiträge

indsbeihilfen. Durch eine solche Beamten-
rsicherung würde dann auch die Inanspruchnahme der
eihilfen, mit deren behaupteter Unzulänglichkeit ein
Beamtenschaft die Krankenkasse erstrebt, wesentlich
Notstandsbeihilfen werden bekanntlich an Beamte
venn durch Krankheit, Todesfall in der Familie oder
mit großen Kosten verbundene Geburt erhebliche,
en belastende Ausgaben entstanden sind. Bis zu 10 %
itsgehalts hat der Beamte sie selbst zu tragen, von
ibenden Rest kann er auf Antrag in der Regel bis zu
ten. Das Unzulängliche liegt nach der Ansicht der
iaft einmal in der Höhe der Beträge, die der Beamte
bei schweren Erkrankungen noch aus eigener Tasche
hat, und andererseits in der Art der Hergabe der Bei-
enn auch zum Ausdruck gebracht ist, daß die Not-
lfen nicht den Charakter einer Unterstützung haben
esteht doch andererseits kein Anspruch auf die Bei-
der Umstand, daß die Entscheidung über die Ge-
d die Höhe der Beihilfe in das Ermessen von Ver-
ganen gelegt ist, löst bei vielen Beamten doch ein
es Gefühl aus. Das würde bei einer Beamtenkranken-
g, bei der ein Anspruch auf bestimmte Leistungen
mieden werden.

ulosefürsorge. Bis zum Jahre 1921 be-
ich die Tuberkulosefürsorge der Eisenbahnverwal-
llgemeinen darauf, die Ausbreitung der Seuche mög-
hindern. Die erkrankten Bediensteten wurden durch
überwacht, Spuckflaschen wurden angeschafft und
nken unentgeltlich abgegeben, die Wohnungsver-
rden möglichst verbessert, die Wohnungen, in denen
lose Erkrankte gestorben waren, wurden entseucht
terstützungsmitteln wurden auf Antrag Beihilfen zu
gen.

Die erschreckende Ausbreitung der Tuberkulose unter dem Eisenbahnpersonal als Folge der Kriegs- und Nachkriegsentbehrungen machte durchgreifende Maßnahmen erforderlich. Besonders mußte für die Beamten und deren Familienangehörige mehr getan werden, während für die Arbeiter und deren Angehörige schon in ziemlichem Umfange durch die Arbeiterpensionskassen gesorgt wurde. Es wurden deshalb in einem Nachtrag zum Haushaltsplan für 1921 10 Millionen für Tuberkulosebekämpfung eingestellt und durch den Erlaß vom 9. September 1921 — E.II 93. Nr. 6645 — die Richtlinien für die Durchführung der Tuberkulosefürsorge gegeben. In den späteren Haushaltsjahren sind dann entsprechend der Geldentwertung erheblich höhere Beträge eingesetzt, die eine, wenn auch nicht vollkommene Durchführung des Programms ermöglichten. Für das laufende Haushaltsjahr stehen 1 Million Goldmark zur Verfügung, mit denen die damals festgelegten Richtlinien im wesentlichen durchgeführt werden können.

Der erste Grundsatz dieser Richtlinien ist, daß die Verwaltung selbst die erforderlichen Heilverfahren in die Wege leitet und die Kosten bezahlt. Der Beamte wird lediglich mit einem Beitrag zu den entstandenen Kosten, der in der Regel die Hälfte ausmacht, herangezogen. Bisher blieb es den Beamten überlassen, die Kur auf eigene Kosten durchzuführen und dann auf Grund von Belegen die Verwaltung um Unterstützungen anzugehen. Das neue Verfahren bedeutet also einen wesentlichen Fortschritt.

Da die Lungentuberkulose eine sehr ansteckende Krankheit ist, erstreckt sich die Fürsorge nicht bloß auf den Beamten selbst, sondern auch auf die Familienangehörigen. Die Mittel werden auch für die Arbeiter und deren Angehörige, insbesondere auch für die Kinder zur Vorbeugung aufgewendet, soweit die Pensionskassen nicht schon die Fürsorge auf diesem Gebiet übernommen haben.

Großer Wert wird auf die möglichst frühzeitige Erkennung und Bekämpfung der Krankheit gelegt. Zu diesem Zweck werden die Bahnärzte in besonderen Kursen, die in der Hauptsache von den bewährten Leitern der Heilstätten in Stadtwald und Moltkefels abgehalten werden, besonders in der Diagnose ausgebildet.

Außerordentlich wichtig ist es, die tuberkulosegefährdeten Kinder sowohl der Beamten wie der Arbeiter so in ihrer Konstitution zu kräftigen, daß sie die überall lauernde Ansteckungsgefahr überstehen können. Um dies zu erreichen, werden Eisenbahnvereinigungen, insbesondere die allgemeinen Eisenbahnvereine, welche sich dieser sozialen Aufgabe in dankenswerter Weise annehmen, bei den Entsendungen solcher Kinder in Erholungsheime unterstützt. Auf den Bau und die Verwaltung eigener Lungenheilstätten oder eigener Kindererholungsheime für tuberkulosegefährdete Kinder hat die Verwaltung sich nicht eingelassen, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß Behörden solche Unternehmungen in der Regel zu teuer und zu bürokratisch bewirtschaften. Dagegen hat die Verwaltung zur Schaffung von Kindererholungsheimen für tuberkulosegefährdete Kinder Eisenbahnvereinen und anderen Selbsthilfeeinrichtungen des Personals Beihilfen gegeben, und zwar in der Regel zwei Drittel des Betrages als Wohlfahrtshypothek mit 3 % Verzinsung und 1 % Tilgung und ein Drittel des Betrages als nicht rückzahlbare Beihilfe. Schließlich sind noch Mittel zur Erleichterung der Nachbehandlung der aus den Heilstätten entlassenen Lungenkranken vorgesehen (Beschaffung hochwertiger Nahrungsmittel, Verbesserung der Wohnungsverhältnisse usw.).

Die Ergebnisse sind recht erfreuliche.

Für das Jahr 1922, für welches zum erstenmal statistische Angaben vorliegen, können folgende Leistungen verzeichnet werden. Es muß dabei bemerkt werden, daß die Angaben nicht vollständig sind, weil sie aus den besetzten Direktionsbezirken Mainz und Trier wegen der Besetzung nicht gebracht werden konnten. Wir müssen also, um einigermaßen vollständige Zahlen zu haben, etwa 4¾ % hinzuzählen, die entweder tatsächlich geleistet sind oder in normalen Zeiten geleistet sein würden.

Tuberkulosefürsorge jeglicher Art (Kuren und häusliche Unterstützung) wurden gewährt:

Beamten und deren Angehörigen 4069
Arbeitern und deren Angehörigen 2047

Darunter Unterbringung in Lungenheilstätten (in der Regel 13wöchige Kur):

Beamten und erwachsenen Angehörigen 1207
Arbeitern und erwachsenen Angehörigen 587

Unterbringung von Kindern mit ärztlich festgestellter Tuberkulosegefährdung in Erholungsheimen:

Beamtenkinder 1260
Arbeiterkinder 764

Dazu kommen noch 1371 Kinder von Arbeitern, die die Pensionskassen in ihren eigenen Kindererholungsheimen betreut haben und für die die Verwaltung ⅕ zuzahlt. Im Jahre 1923 sind infolge der Geldknappheit durch die Inflation die Leistungen geringer geworden, für 1924 liegen sie noch nicht vor, sie haben sich wieder etwas gehoben.

Badeanstalten. Der Verhütung von Krankheiten dient die Reinhaltung des Körpers. Das ist ein Grundsatz, den eine Verwaltung wie die Eisenbahn, deren Bedienstete viel mit Kohlenstaub und Ruß, mit Schmiermitteln und allen möglichen zu befördernden Gütern zu tun haben, sehr beachten muß. Die Eisenbahnverwaltung hat dieser Erwägung Rechnung getragen und an den meisten Orten, an denen besonders im Betriebe befindliche Eisenbahner in großer Zahl wohnen, Badeanstalten errichtet.

Vorhandene Badeanstalten 1775

Darin sind enthalten:

Brausevorrichtungen 4171
Wannenbäder 4097
Dampf- und andere Bäder 65

1. Die Benutzung der Bäder steht zu:

a) unentgeltlich den meisten, besonders aufgeführten, im Betriebsdienst beschäftigten Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern, auch Lehrlingen, den übrigen Bediensteten auf Anordnung des Bahn- oder Kassenarztes;

b) allen Bediensteten, soweit sie nicht unter a) unentgeltlich baden dürfen, ferner den Angehörigen, den Ruhestandsbeamten und Rentenempfängern, sowie deren Angehörigen gegen Zahlung ermäßigter Preise. Diese werden jetzt neu festgesetzt und sollen betragen:

für ein Brausebad oder Flußbad . . . . 10 Pf.
für ein Wannenbad . . . . 20 Pf.

c) sonstigen Personen unter besonderen Verhältnissen, z. B. Bediensteten der Post- und Steuerverwaltung an Orten ohne sonstige Badegelegenheit. Diese zahlen:

für das Brause- oder Flußbad . . . . 15 Pf.
für das Wannenbad . . . . 40 Pf.

Lieferung von Waschseife. Demselben Zwecke der Reinlichkeit und Förderung der Gesundheit dient die Lieferung von Seife zur Reinigung der Hände und des Gesichts nach der Arbeit. Die Menge der Seife ist abgestellt nach der Art der zu verrichtenden Arbeit und durch einen besonderen Erlaß vom 29. Februar 1924 — 93 Nr. 2036/24 — für die einzelnen Dienstkategorien bestimmt.

Schutzkleidung. Um die Bediensteten des Außendienstes gesund und diensttüchtig zu erhalten, werden sie von der Verwaltung mit Schutzkleidung versehen. Man unterscheidet zwischen:

1. Schutzkleidung gegen die Unbilden der Witterung,
   a) Winterschutzkleidung,
   b) Regenschutzkleidung;
2. Arbeitsschutzkleidung, zum Schutz der eigenen Kleidung in Betrieben, bei denen sie durch chemische Stoffe, Wasser, Feuer oder Schmutz besonders angegriffen wird, z. B. in Desinfektionsanstalten, Werkstätten, Gasanstalten usw.

Die Vorschriften sind jetzt vereinheitlicht durch die Erlasse vom 28. Dezember 1922 — E. II 24. Nr. 16412 — und vom 4. Oktober 1923 im Reichsverkehrsblatt 1923 Nr. 53.

Es handelt sich in beiden Fällen um Rahmenerl schreiben vor, was an Schutzkleidung gegeben werden Reichsbahndirektionen bestimmen dann in diesem Rah im Einzelfalle nach den örtlichen und sonstigen Ver zu gewähren ist; z. B. werden für die Bremser im D bezirk Königsberg in der Winterzeit Pelze zu geben rend im Bezirk Karlsruhe der Pelz unnötig und bes sein würde.

Dienstkleidung, „Kleiderkasse". Diens ist für diejenigen Beamtenklassen erforderlich, die als näre der Eisenbahn mit dem Publikum zu tun haben. Tragen von Dienstkleidung verpflichtet und wer dazu ist, geht aus der Dienstkleidungsordnung hervor. Di kassenordnung (Kleiko) ordnet hingegen die Verso Personals mit Dienstkleidung an, und zwar seit dem 1924 einheitlich für den ganzen Reichsbahndienst.

Die für besondere Bezirke errichteten Kleiderkassen eine beim Zentralamt, Bayern drei (München, Nürnb wigshafen), die übrigen Bezirke je eine) haben eige persönlichkeit. Verwaltet werden sie jedoch durch d bahnbehörde (Zentralamt, Direktionen). Die Mitgl Kleiderkassen sind in gewissen Grenzen an der V beteiligt durch einen fünfgliedrigen Kleiderausschuß.

Es handelt sich also demnach um eine Einrichtung d tung, an deren Durchführung das Personal lediglic ist, nicht um eine Selbsthilfeeinrichtung des Personal sie später behandeln werden, z. B. Spar- und Darle Brennstoffversorgungen, Brandversicherung usw.

Mitglieder der Kleiderkasse müssen gemäß Ve vorschrift alle diejenigen sein, welche nach der Dienst ordnung zum Tragen der vollen Dienstkleidung v sind. Die nur zum Tragen von Dienstkleidung Berecht den nicht als Mitglieder aufgenommen, es wird ihne gestattet, ihre Dienstkleidung aus der Kleiderkasse zu

Außer den Verwaltungskosten der Kasse trägt die 1/6 der Gesamtkosten, während die Mitglieder 5/6 aufbr

Fürsorge für Unterkunft, Beköstigu Sicherheit während des Dienste

Übernachtungsräume. Der Dienst des Ei bringt es mit sich, daß er sich häufig, meist sogar mäßiger Wiederkehr, über Nacht außerhalb seines aufhalten muß. Insbesondere ist dies bei dem die Zi tenden Personal der Fall. Deshalb haben alle Eis waltungen es als ihre Aufgabe betrachtet, dem Pe dritten Orte, soweit möglich, die Häuslichkeit zu er ihm möglichst geringe Unkosten für Übernachtung enthalt am dritten Orte zu bereiten. Es liegt die eigenen Interesse der Verwaltungen, weil sie selbst Aufwendungen für die Übernachtungsgelder sparen.

Auf den großen Zugwechselstationen der Deutsch bahn sind, tunlichst etwas abseits vom unruhigen aber doch nahe gelegen, besondere Übernachtungsg schaffen. Dort findet das Personal in einfacher, abe Ausstattung alles, was man zur Übernachtung brauc mit Bettgestellen und Wolldecken (Bezüge bringt si sonal selbst in seinen Taschen mit), Waschvorricht warmem Wasser, Duschen, Aufenthalts- und Lesezim Kochvorrichtungen zur Erwärmung der mitgebrachte

Verpflegung. Mit den meisten größeren Über häusern ist eine sogenannte Fahrpersonalküche Diese wird entweder von der Verwaltung selbst ge gegen mäßiges Entgelt durch einen Pächter. Heizun leuchtung werden frei gestellt.

Kantinen. Zu unterscheiden von den Fahrpers sind die Kantinen, das sind Massenspeiseanstalten stationäre Personal während des Dienstes. Auf gro höfen und besonders in den Hauptwerkstätten ware als verpachtete amtliche Einrichtungen, teils als Sel richtungen des Personals schon in der Vorkriegszeit

n in der Zeit der Lebensmittelknappheit durch die Verstark vermehrt, ausgebaut und unterstützt oder sogar re eigenen Organe geführt worden. Jetzt sind sie zum Teil wieder verschwunden. Sie bestehen regelmäßig den Ausbesserungswerken und haben sich als alte ıdige Einrichtungen auch für das sonstige stationäre besonders im Reichsbahndirektionsbezirk Karlsruhe

rwasseranstalten. Zur Erzeugung eines erfrischenden und nicht berauschenden Getränks beıf vielen Bahnhöfen Selterwasseranstalten und Kaffee- Ihr Betrieb geschieht entweder für Rechnung der ng oder des betreffenden Personals.

nthaltsräume. Der Dienst des Eisenbahners h auch bei einem großen Teil des stationären Perßerhalb geschlossener Räume in Wind und Wetter ab. e z. B. an das gesamte Rangierpersonal, an die Güterbeiter und an das Personal des Bahnunterhaltungs- (Rottenarbeiter, Telegraphenarbeiter). Es ist Vorroffen worden, daß diese Bediensteten während ihrer inen Raum haben, in dem sie ihr Essen erwärmen und ehmen und sich etwas ausruhen können. Solche Räume r mit Tischen, Bänken, Gaskochern oder sonstigen Ersvorrichtungen ausgestattet. Jeder Bedienstete soll en verschließbaren Schrank haben, in dem er seine skleider, seine Eßsachen und sonstigen Gegenstände, ährend der Arbeit hindern, aufbewahren kann.

sportable Zelte. Auch für Bahnunterhaltungsıat man an sehr betriebsdichten, insbesondere an vier- Strecken feste Schutzhütten in einfacher Ausführung en Abständen errichtet. Im übrigen werden transpore in verschiedener Form und Ausführung verwendet. rmung der Speisen oder auch zur eigenen körperlichen g dienen dann Holzfeuer und transportable Öfen.

npfung des Alkoholmißbrauchs. Für den er im Betriebsdienst ist unbedingte Klarheit der d der Geistestätigkeit ein Haupterfordernis. Der aber, selbst in verhältnismäßig geringen Mengen erzeugt eine gewisse Sorglosigkeit und setzt auch nach aftlichen Feststellungen, insbesondere von Professor die korrekte Funktion sowohl der Sinnesorgane wie estätigkeit herab. Es ist deshalb im Interesse der des Betriebes unbedingt erforderlich, daß die Beensteten nüchtern, d. h. ohne Zeichen von Alkohol-, zu ihrem verantwortungsvollen Dienst erscheinen end des Dienstes keinen Alkohol zu sich nehmen. Dies in den meisten früheren deutschen Ländereisenbahngen besonders angeordnet und durch einen Erlaß des kehrsministeriums vom 10. Januar 1923 in Erinnerung Durch Verbote allein läßt sich dies nicht erreichen, n unterstützt werden durch Maßnahmen, die es dem nöglich und erträglich machen, den Alkohol während tes, insbesondere in den Pausen und auf den Unternen, zu vermeiden. Dazu bieten die vorerwähnten n das beste Mittel. Auch die Enthaltsamkeitsvereine, senbahndirektor de Terra im Jahre 1902 gegründet hat, ne rechte Anerkennung gefunden und zählen wohl r sehr viele Mitglieder.

sen Gründen hat im Jahre 1922 das damalige Reichsinisterium gern seine Mithilfe dazu geliehen, eine Ab- Verkehrswesen" bei dem großen deutschen Verein Alkoholismus zu gründen. Diese Abteilung hat jetzt größere Anzahl Ortsgruppen geschaffen und ausgescheint sich gut zu entwickeln.

itsche Verein gegen den Alkoholismus verlangt von gliedern nicht vollkommene Enthaltsamkeit, sondern keit, und hat es sich zur besonderen Aufgabe gestellt, g über den Alkohol und seine Wirkungen zu ver-

ein erhält für seine im Interesse der Verwaltung liegende Tätigkeit eine jährliche Beihilfe, die im letzten Jahre auf 2000 ℳ bemessen war, außerdem freie Fahrt für den Geschäftsführer der Abteilung zu Vorträgen für das Eisenbahnpersonal.

Unfallverhütung. Auf die Verhütung von Unfällen wird bei der Reichsbahn — schon im eigensten Interesse der Verwaltung — der allergrößte Wert gelegt. Sie erfolgt in der Hauptsache durch Anbringung von Schutzvorrichtungen überall dort, wo Gefahrmöglichkeiten vorhanden sind, und durch sonstige Anordnungen, z. B. Aufstellung von Wachtposten bei Arbeitskolonnen, die die Annäherung eines Zuges durch Signal zu verkünden haben usw. Unfallverhütungsvorschriften bestehen bei allen früheren Ländereisenbahnverwaltungen und werden demnächst einheitlich für die Reichsbahn zusammengefaßt werden.

Rettungswesen. Wichtig ist auch, daß bei Unfällen, die im Eisenbahnbetriebe nicht zu vermeiden sind, für die erste Hilfe ausreichend gesorgt ist. Solche Einrichtungen dienen im Reiseverkehr auch gleichzeitig dem Publikum bei eintretenden Unfällen. Sogenannte Rettungskästen, verschieden groß und zweckentsprechend ausgestattet, befinden sich auf jeder Station, in jeder Werkstatt und in jedem der Personenbeförderung dienenden Zuge. In den großen Betriebswerken und auf den großen Bahnhöfen sind ständige Sanitätswachen vorhanden. An den Eisenbahnknotenpunkten sind Hilfsgerätewagen und ganze Hilfszüge mit Arztwagen usw. stationiert. Es sind zur Zeit vorhanden:

114 Arztwagen,
358 Gerätewagen.

Auf die Pflege guter Beziehungen zum Roten Kreuz wird großer Wert gelegt, so daß dessen Hilfe bei Unfällen der Eisenbahnverwaltung im Interesse ihrer Bediensteten und der Reisenden stets in dankeswerter Weise zur Verfügung gestellt wird. Für die Ausbildung einer genügenden Zahl Sanitäter aus dem Eisenbahnpersonal durch die Bahnärzte wird gesorgt. Zur Erprobung der Mannschaften und der Hilfszüge werden jährlich mindestens einmal unvorbereitete Probealarmierungen veranstaltet.

Wohnungsfürsorge. Während des Krieges ruhte der Wohnungsbau infolge des Mangels an Baustoffen und Handwerkern, war sogar behördlich untersagt, in der Nachkriegszeit ist er durch die allgemeine Not und den Geldmangel sehr erschwert und durch die Wohnungsgesetzgebung dazu noch gehemmt worden. Der Wohnungsmangel traf die Eisenbahnverwaltung besonders hart, da sie gezwungen war, eine größere Anzahl von Beamtenfamilien aus den nach dem Versailler Vertrage abgetretenen Gebieten bei sich unterzubringen.

Die Eisenbahn, welche schon in der Friedenszeit in ihren Staatsverwaltungen sehr viel auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge für ihre Bediensteten getan hat, hat in der Nachkriegszeit als Reichsbahnverwaltung trotz der schweren Zeiten ganz Außerordentliches auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge geleistet, und zwar durch den Bau bahneigener Wohnungen und durch geldliche Unterstützung von Baugenossenschaften.

Folgende Zahlen mögen dies veranschaulichen:

	Bahneigene Wohnungen	Genossenschafts-Wohnungen	Insgesamt
1. April 1920	90 662	19 761	110 363
1. April 1925	110 169	34 507	144 676
In der Zeit vom 1. 4. 20 bis 1. 4. 1925 wurden gebaut	19 507	14 806	34 313

Jeder fünfte Bedienstete hat jetzt also eine bahneigene oder durch bahnseitige Unterstützung errichtete Wohnung.

Ledigenheime. Für unverheiratete Arbeiter sind an Orten, in denen in Familien schwer Unterkunft zu finden ist, Ledigenheime errichtet, insbesondere auf Rangierbahnhöfen, Grenzbahnhöfen und an kleineren Orten mit zahlreichem Eisenbahnpersonal.

Im Jahre 1923 an 79 Orten 1461 Unterkunftsräume.

B. Förderung von Selbsthilfeeinrichtungen des Personals.

Während die von der Verwaltung direkt geübten Wohlfahrtsmaßnahmen in der Hauptsache auf sanitärem Gebiet liegen und auf das wirtschaftliche Gebiet mithinübergreifen, wie z. B. bei der Wohnungsfürsorge und der Versorgung mit Dienstkleidung, befassen sich die Selbsthilfeeinrichtungen hauptsächlich mit der Wirtschaftlichkeit, mit caritativen Angelegenheiten und mit der Förderung geistiger, sportlicher und geselliger Interessen der Eisenbahner. Sie haben auf wirtschaftlichem Gebiet den Vorzug, daß sie einfacher und billiger arbeiten können als der umständlichere bürokratische Apparat, zumal auch die meiste Arbeit ehrenamtlich geleistet wird. Es bewahrt sich die Verwaltung auch vor etwaigem Mißtrauen, daß bei Durchführung von Wohlfahrtsmaßnahmen durch Verwaltungsorgane leicht aufkommen und nicht so leicht durch freie Aussprache wie bei den Selbsthilfeeinrichtungen wieder aus dem Wege geräumt werden kann. Die Voraussetzungen für die Förderung solcher Selbsthilfeeinrichtungen sind im wesentlichen:

1. Es dürfen keine politischen, religiösen oder gewerkschaftlichen Zwecke verfolgt werden.
2. Zu der Einrichtung muß bei Erfüllung der satzungsmäßigen Bedingungen jeder Bedienstete des betreffenden Bezirks zugelassen werden.
3. Die Einrichtung muß Rechtspersönlichkeit, mindestens aber eine Satzung haben.
4. Die Verwaltung muß ein besonderes Interesse an der Durchführung der Aufgabe für ihr Personal haben.
5. Bürgerliche Erwerbsstände dürfen, falls nicht besondere Interessen der Reichsbahnverwaltung vorliegen, durch die Förderung der Selbsthilfeeinrichtungen nicht beeinträchtigt werden.

Die zurzeit diesen Richtlinien entsprechenden Selbsthilfeeinrichtungen des Personals sind als anerkannt in § 30 der Personalordnung verzeichnet und werden durch besondere Vergünstigungen gefördert. Zu ihnen gehören:

I. Die Brennstoffversorgungen.

Die Verwaltung hat ein besonderes Interesse an einer guten Versorgung des Personals mit Hausbrand, weil

1. das Personal bei dem unregelmäßigen Dienst in Wind und Wetter eines warmen Heims in besonderem Maße bedarf, um seine Gesundheit zu erhalten,
2. das Personal davor bewahrt werden soll, sich an den offen lagernden Kohlenbeständen der Verwaltung und an den Kohlentransporten zu vergreifen.

Deshalb haben die früheren Ländereisenbahnverwaltungen fast sämtlich die Kohlenversorgung amtlich aufgezogen gehabt. Da es sich herausstellte, daß diese Maßnahme außerordentlich hohe, nicht recht kontrollierbare Personalkosten verschlang, wurde die amtliche Versorgung seit dem Jahre 1922 beseitigt und dafür solche Selbsthilfeeinrichtungen, die den Richtlinien entsprachen, gefördert.

Die Richtlinien sind in dem Erlaß vom 9. September 1922 — E. II. 93. Nr. 8523 festgelegt, die Vergünstigungen in dem Erlaß vom 19. Januar 1923 — E. II. 93. Nr. 17 568. Die Richtlinien entsprachen im wesentlichen den allgemeinen oben genannten. Gefordert ist außerdem, daß in jedem Direktionsbezirk höchstens eine zentrale Einrichtung mit Rechtspersönlichkeit und örtlichen Vertrauensleuten besteht. Die einzelnen Brennstoffversorgungen sind in dem Zentralverband, der zurzeit seinen Sitz in Hamburg hat, zusammengeschlossen. Die Kartoffelversorgung für die Bediensteten ist zwar auch in den Aufgabenkreis aufgenommen, wird in Zukunft aber kaum mehr praktisch verwertet werden.

Die Vergünstigungen bestehen im wesentlichen darin, daß

1. für jede zentrale Einrichtung je nach deren Umfang bis 2 Beamte als geschäftsführende Vorstandsmitglieder unter Fortzahlung ihres Diensteinkommens beurlaubt werden,
2. daß diesen Geschäftsführern in beschränktem Umfange freie Fahrt gewährt wird,
3. Geschäftsräume und Lagerräume überlassen werde
4. der Schriftwechsel amtlich befördert wird.

Als Vergütung für diese Vergünstigungen ist ¼ % turenpreises vom Umsatz an die Verwaltung zu zahlen.

II. Die Spar- und Darlehnskassen.

Jede Verwaltung muß ein Interesse daran haben, daß diensteten günstige und bequeme Gelegenheit zum Spare Jeder Verwaltung, deren Bedienstete mit amtlichen Ge Berührung kommen, muß außerdem daran liegen, daß d diensteten im Falle besonderen Geldbedarfs in bequeme Darlehen zu niedrigem Zinsfuß erhalten können, um nich suchung zu geraten, sich an amtlichen Geldern zu vergrei hat z. B. die Post schon Anfang der 70er Jahre verank liche Spar- und Darlehenskassen zu schaffen, auch das pr Ministerium der öffentlichen Arbeiten hatte schon 1886 Spar- und Vorschußvereine eingeführt. Als dann aber di bahnvereine, von denen gleich noch die Rede sein wird, Jahre 1897 allmählich an fast allen Eisenbahndirektion und Darlehnskassen auf genossenschaftlicher Grundlage ihnen angeschlossenen Vereinsmitglieder einrichteten, gi aus verschiedenen Gründen weniger beliebten amtlichen tungen sehr bald stark zurück. Die Verwaltung baute d Einrichtungen ab und begünstigte die Eisenbahn-Spar- u lehenskassen, schon aus dem Grunde, weil sie billiger be Verfahren davon kam.

Es wurde das Personal für die Vorstandsgeschäfte ge Räume unentgeltlich hergegeben und der Briefwechsel befördert.

Auch in anderen früheren Ländereisenbahnverwaltun es dem gesamten Personal zugängliche amtliche oder geförderte Spar- und Darlehenskassen, in manchen überw rein gewerkschaftlichen Einrichtungen. Die amtlichen zwischen ebenfalls in genossenschaftliche Selbsthilfeeinri umgewandelt. Die anerkannten und geförderten Spar- u lehenskassen sind jetzt fast restlos in einem Zentralins Reichsverkehrsbank, mit dem Sitz in Berlin, zusammenges

III. Förderung der Kleinwirtschaft

Ein Kleinwirt ist ein Mann, der sich neben seiner Be keit und regelmäßig unter Beteiligung seiner Familienm mit der Bewirtschaftung eines kleinen Gärtchens und der einiger Nutztiere oder wenigstens mit einem von beiden tigt. Die Kleinwirtschaft umfaßt also Kleingartenbau un tierzucht.

Die Beschäftigung mit diesen Dingen erhält, da sie in Luft erfolgt, gesund, macht, da sie die Ernährungsverh der Familie verbessert, zufrieden, hält vom Kneipenlaufen Besuch aufreizender, politischer und sonstiger Versammlu Es besteht daher ein Interesse der Verwaltung an einer Beschäftigung ihrer Bediensteten mit Kleinwirtschaft. K Verwaltung ist aber in der Lage, die Kleinwirtschaft i diensteten ohne Aufwendung erheblicher Mittel derartig dern wie die Eisenbahnverwaltung, weil sie einen sehr aber ganz zerstreuten und zersplitterten Landbesitz h solcher Besitz eignet sich fast gar nicht zur Verpacht sonstiger Nutzung im Großbetrieb, er kann häufig au an Dritte wegen seiner Unzugänglichkeit von öffentlichen her verpachtet werden. Die Verpachtung an die eige diensteten ist daher das Gegebene.

Notwendig ist vor allem

a) eine gute Pachtordnung,
b) eine gute Organisation der Kleinwirte.

Beides ist vorhanden. Die jetzigen für das ganze Rei gebiet geltenden Verpachtungsvorschriften für das Ei gelände vom 25. März 1924 berücksichtigen und fördern di bahnkleinwirte, die Pachtpreise sollen die ortsüblichen ni steigen, bei schlechter Zugänglichkeit usw. bis auf ⅔ her werden können. Die Organisation der Eisenbahnkleinw besonders im preußisch-hessischen Gebiet in der Kriegs

n Nachkriegsjahren, als man noch große amtliche Aufn machte, mit Hilfe eines Sachverständigen für Kleinund eines zweiten für Kleingartenbau von der Brandenn Landwirtschaftskammer hervorragend ausgebaut. Es schon 1922 1322 Ortsvereine mit 139 448 Mitgliedern. alb der Direktionen zu Bezirksverbänden und im Reiche Hauptverband Deutscher Reichsbahn-Kleinwirte zuschlossen sind. Besondere Mittel zur Förderung der schaft, die in den Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren ushaltspläne aufgenommen waren, sind zurzeit darin alten. Sie können nur in sehr geringem Umfang aus „Förderung für die Eisenbahn nützlicher Unternehmun-Beihilfe für Ausstellungen usw. genehmigt werden.

V. Die Eisenbahnvereine und ihre Einrichtungen.

enbahnvereine haben ihren Ursprung in der früheren hessischen Verwaltung und haben dort auch ihre Durchnd ihre außerordentliche Ausbreitung gefunden. Der Ulrich in Cassel muß als Vater des Eisenbahnvereins- angesprochen werden. Er hat dort im Jahre 1896 den enbahnverein gegründet, dem dann sehr bald auch in Bezirken viele folgten, die sich in den nächsten Jahren verbänden und im Jahre 1904 zum Allgemeinen Ver-Eisenbahnvereine mit dem Sitz in Cassel zusammen-Die Ausbreitung der Eisenbahnvereine war eine so ntliche, daß im Jahre 1913 813 Eisenbahnvereine mit itgliedern im Allgemeinen Verbande vereinigt waren. den Zusammenbruch bedingte einseitig gewerkschafttellung vieler Eisenbahnbediensteten tat den Eisenbahngroßen Abbruch. Sehr bald aber konnte durch die der Leitung die Krisis überwunden werden, besonders enbahnvereine in der großen Not der Zeit auf caritabiete ihre Tätigkeit weiter ausbreiten und vertiefen Im Jahre 1923 bestanden schon wieder 721 Vereine mit itgliedern. Man kann also nicht sagen, daß die Eisensbewegung niedergebrochen ist.

ndgedanke des Eisenbahnvereinswesens ist die außer Zusammenfassung aller Eisenbahner vom Präsidenten etzten Arbeiter in Vereinen, die das Gefühl der Zuörigkeit aller Eisenbahner als Glieder derselben Ver der sie dienstlich aufeinander angewiesen sind, wecken n und sie außerhalb des Dienstes menschlich einander gen. Die Vereine, Bezirksverbände an den Direktions- der Allgemeine Verband in Cassel sollen wirtschafteinnützige und gesellige Interessen, die zum Wohle enbahner dienen, fördern und pflegen. Sonderinteressen Beamten- oder Arbeiterklassen, politische, religiöse oder ftliche Interessen dürfen in den Eisenbahnvereinen lgt werden. Die Geselligkeit wird gepflegt durch Zufte im Winter, heitere Abende, bei denen Gesang- und ngen, bei größeren Vereinen auch Vereinsmusikitwirken.

ner wird ein Sommerausflug gemacht, zu dem in der eit Sonderzüge unentgeltlich gestellt wurden. Seit n sind die Sonderzüge wieder genehmigt, aber gegen r entstehenden Selbstkosten.

ine besitzen Vereinsbüchereien und Lesezimmer, sorgen de Vorträge und beschaffen billige Theater- und etts.

m aber verdankt eine Anzahl segensreicher Wohlntungen, die sich zum Teil nachher selbständig geen, dem Allgemeinen Verbande der Eisenbahnvereine nen Bezirksverbänden ihre Entstehung.

andskrankenkasse. Sie ist in erster Linie kasse zur gesetzlichen Krankenversicherung, hat dann als zweiten Tarif eine Medizinkasse für Beamte terbegeld und als dritten Tarif eine Zusatzversicherung und Waisen von Beamten eingeführt. Im Jahre 1921 Verbandskrankenkasse vom Verband der Eisenbahnvereine losgelöst, ist wie eine erwachsene Tochter flügge geworden und hat den Namen Kranken- und Hinterbliebenenkasse der Reichsbahn angenommen.

b) Die schon behandelten preußischen Spar- und Darlehnskassen sind ebenfalls Gründungen des Verbandes der Eisenbahnvereine. Nur Mitglieder der Eisenbahnvereine konnten ursprünglich die Mitgliedschaft einer Spar- und Darlehnskasse erwerben. Nach wirtschaftlicher Erstarkung lösten sie sich dann von dem Verbande ab.

c) Eisenbahn-Erholungsheime. Die meisten Eisenbahn-Erholungsheime (nämlich 13 von 19) sind Einrichtungen von Eisenbahnvereinen, die übrigen 6 sind von Fachverbänden, Gewerkschaften oder als besondere, von Eisenbahnvereinen unabhängigen Genossenschaften errichtet. Für Erholungsheime sind im Haushalt bei Titel 12 Mittel ausgeworfen, und zwar für fünf Vierteljahre 50 000 M. Die Mittel sind nicht dazu da, um den Betrieb zu verbilligen, sondern um kleine Beihilfen zu baulichen Instandsetzungen und gelegentlich einmal eine Beihilfe zu einem Neubau oder einem Neuerwerb zu geben.

d) Der Verband hat dann noch ein Abkommen mit der Deutschen Lebensversicherung für Wehrmachtangehörige und Beamte abgeschlossen, durch das erreicht ist, daß die Mitglieder von Eisenbahnvereinen Lebensversicherungen nach einem besonders billigen Verbandstarif abschließen können, und ebenso mit der Iduna Lebensversicherung für ermäßigte Sterbegeldversicherung.

e) Caritative Einrichtungen der Eisenbahnvereine. Die Frauenabteilungen beschäftigen sich vor allen Dingen mit Kranken- und Wöchnerinnenpflege. Die Kinderfürsorge nimmt bei den Eisenbahnvereinen einen breiten Raum ein. Viele Kinder, insbesondere tuberkulosegefährdete, werden von ihnen in Kindererholungsheime geschickt. Sie besitzen zurzeit sechs eigene Kindererholungsheime. Die letzteren Aufgaben sind insbesondere in der Nachkriegszeit von vielen Eisenbahnvereinen besonders gepflegt worden. Vorbildlich ist die Organisation im Bezirksverband Altona und seinen angeschlossenen Vereinen gelöst in einem Fürsorgeamt bei dem Bezirksverband und den Fürsorgestellen bei den einzelnen Vereinen, Einrichtungen, die jetzt auch von anderen Bezirken aufgenommen werden. Eine neuere Einrichtung (seit Juni 1922) ist der Knabenhort. Er setzt sich für Eisenbahnerwaisenknaben dasselbe Ziel wie der Eisenbahn-Töchterhort für die Waisentöchter. Beide wollen die Eisenbahnerwaisen in Not unterstützen und die Ausbildung zu einem Berufe fördern oder ganz in die Hand nehmen. Während der Knabenhort aber eine Einrichtung des Verbandes der Eisenbahnvereine ist, ist der Töchterhort eine selbständige Stiftung.

Die Unterstützung der Eisenbahnvereine durch die Verwaltung besteht hauptsächlich in der Gewährung der verbilligten Sonderzüge für den Sommerausflug, Diensterleichterung und Bewilligung freier Fahrt für die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder und die Delegierten zu Ausschuß- und Verbandstagen, ferner in der freien Beförderung des Schriftwechsels.

Der Töchterhort ist gegründet im Jahre 1902 aus freiwilligen Beiträgen der Beamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Verwaltung, gelegentlich des 70. Geburtstages des früheren Ministers v. Thielen, nachher insbesondere ausgebaut durch die rührige Tätigkeit des späteren Ministers Hoff.

Er besitzt zwei eigene Heime.

1. Das Christianenheim in Erfurt mit 250 Plätzen für Kinder, Zöglinge und Pfleglinge, und zwar:
   - 100 für schulpflichtige Kinder,
   - 80 für Zöglinge, die für einen Beruf außerhalb des Hauses ausgebildet werden und
   - 70 für Pfleglinge, d. h. alte, erwerbsunfähige Waisen.
2. Das Elvira-Kastner-Haus in Marienfelde für
   - 35 junge, schulentlassene Mädchen, die in der Anstalt selbst unter Aufsicht des Provinzialschulkollegiums im Haushalt und in der Gartenwirtschaft ausgebildet werden.

Die Verwaltung unterstützt den Töchterhort durch Stellung von Arbeitskräften einschließlich erforderlich werdender freier Fahrt für die Verwaltung der Stiftung, die durch den Hauptausschuß in Berlin und die bei jeder preußisch-hessischen Direktion befindlichen Bezirksausschüsse erfolgt, durch gelegentliche Zuschüsse und durch freie Beförderung des Schriftwechsels. In der Hauptsache ist aber der Töchterhort nach dem Verlust des größten Teils seines Stiftungsvermögens, das außer dem Wert der Heime bereits 3,2 Millionen Goldmark betrug, auf Geldsammlungen unter den Bediensteten angewiesen, um seine Aufgaben erfüllen zu können.

Versicherungsverein deutscher Eisenbahnbediensteter. Er wird dadurch gefördert, daß dem Hauptausschuß zu Berlin Räume für seine Bürotätigkeit zur Verfügung gestellt werden, daß der Schriftwechsel frei befördert wird und zur Durchführung der Aufgaben in gewissen Grenzen freie Fahrt gewährt wird.

Die Aufgaben des Vereins sind Versicherung des Mobiliars von Eisenbahnern gegen Brandschaden und Einbruch. Die Prämien sind geringer als bei anderen Versicherungen (zurzeit je ½ auf das Tausend für Brandschaden und Einbruch), trotzdem für die Versicherung die Verpflichtung besteht, auch die schlechten Risiken, z. B. der an einsamen Strecken oder in der Nähe von Funkengefahr wohnenden Eisenbahner aufzunehmen, die von anderen Versicherungen abgelehnt werden würden.

Sterbekassen. Sie sind alte Einrichtungen, meistens schon von den früheren Privateisenbahnen übernommen. Ihr Zweck ist, den Mitgliedern gegen Zahlung von Beiträgen beim Ableben einen bestimmten Geldbetrag als sogenanntes Sterb… gunsten der Hinterbliebenen zu sichern, um daraus … Linie die Begräbniskosten decken zu können. Es handelt … um Versicherungen auf Gegenseitigkeit in einfachster F… Umfang der anerkannten und geförderten Sterbekassen … sich in der Regel über einen oder mehrere Direktionsbez… Höhe des Sterbegeldes schwankt zwischen 75 ℳ und 6… haben sich ganz neuerdings zu einem Verbande, allerd… einheitliche Beiträge und Leistungen, zusammengeschl… beabsichtigen, einen Antrag auf Anerkennung dieses … zu stellen.

Die Förderung der Sterbekassen ist verschieden n… historischer Entwicklung. In der Regel erhalten die Vor… mitglieder gewisse Diensterleichterungen, der Schriftwe… frei befördert und für etwa zu Vorstandssitzungen erf… Reisen wird freie Fahrt gewährt.

Damit glaube ich in aller Kürze Ihnen die G… für die Wohlfahrtspflege bei der Reichsbahn - Ge… und eine gedrängte Übersicht über die Wohlf… nahmen und Wohlfahrtseinrichtungen gegeben zu … Hoffentlich haben Sie den Eindruck gewonnen, daß w… Reichsbahn-Gesellschaft trotz der Notwendigkeit, spa… wirtschaften, uns bemühen, den Bediensteten ihren au… Dienst durch fürsorgliche Maßnahmen möglichst zu e… das kostbarste Gut, ihre Gesundheit, Ihnen und uns zu … und auch außerdienstlich das Verbundensein mit Ihr… Wohlfahrtsmaßnahmen und Unterstützungen von … einrichtungen aufrecht zu erhalten und ihre soziale… verbessern.

Die Kosten der Stückgutumladung in ihrer Abhängigkeit von der Form der Umladeb…

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler**, München.

Unter dieser Überschrift veröffentlicht Dr.-Ing. Jacobi in Nr. 37, 1924 der Vereinszeitung eine Abhandlung, in der er weitere Beweise für die im Schrifttum bereits anerkannte und auch in der Praxis schon verwertete Tatsache bringt, daß sich kürzere Karrwege ergeben, wenn die Grundform einer Umladeanlage so gestaltet wird, daß an die Stelle von sehr langen Ladebühnen kürzere Ladebühnen in größerer Zahl nebeneinander gelegt werden. Auf Grund eingehender Untersuchungen und Beobachtungen wird angenommen, daß die Ladekosten bei der Umladestelle Soest um 25 % vermindert werden können, wenn die jetzt aus 2 langen Bühnen und 2 Ladestegen bestehende Anlage so umgestaltet wird, daß 4 kürzere Bühnen geschaffen, nebeneinander gelegt und durch Ladestege verbunden werden. Gewissermaßen als Leitsatz wird dann ausgesprochen, die Ersparnisse an Arbeitsleistungen bei Behandlung von 150 Wagen an 4 Bühnen von je 170 m Länge statt an 2 Bühnen doppelter Länge betragen 35 %. Diese werden durch bauliche Mehraufwendungen, durch Kosten für vermehrte Rangierarbeiten und Erschwernisse durch Bedienung der Zwischenstege um 5 % abgemindert, so daß eine reine Ersparnis von 30 % verbleibt.

Die als Muster für eine solche Anlage vorgeschlage… Abhandlung in einer Abbildung beigefügte Grundform… für Vergleichszwecke noch einmal wiedergegeben.

Es wird also hier gewissermaßen ein allgemeines S… die Grundform von Umladeanlagen empfohlen, durch… die Betriebsweise als feststehend angenommen wird. … fallend muß es bezeichnet werden, daß die verkehrsdi… Verhältnisse und deren Einwirkung auf die Gesta… Grundform einer Umladeanlage sowie auf den Lade… der Betrachtung nicht berücksichtigt sind, daß vielme… fohlene Grundform ihre Begründung ausschließlich i… rechnerisch erfaßten Kürzung der Karrwege fin…

Mangels eines Verkehrsbildes, d. i. einer Übersich… Hingehörigkeit der in den Eingangswagen enthalten… läßt sich nicht erkennen, ob nicht auch durch lade… Maßnahmen eine Kürzung der Karrwege erzielt un… durch eine möglichst weit ausgreifende Ausnützung … gutes die Zahl der Karrwege wesentlich abgeminde… könnte. Außerdem fällt auf, daß gesagt ist, die Güt… nur mit Bodenkarren (Stechkarren) bewegt. Bei ein… Längsanlage müßte es doch als ganz auffallend …

n, wenn nicht vierräderige Transportkarren in größerer Verwendung wären. Jedenfalls würden durch einen Mangel die Zahl der Einzelkarrfahrten vermehrt und schaftlichkeit nachteilig beeinflußt.

en Einfluß der Verkehrsverhältnisse auf ltung der Grundform einer Umladeanlage und auf den ieb sollen einige Beispiele angeführt werden.

Umladestelle Nürnberg Rbf. hat zentrale, d. h. sie nimmt Umladegut von allen Richtungen auf es nach allen Richtungen weiter. Nun zeigt das Verfolgendes:

s den östlichen Richtungen eingehenden Wagen haben uptsache Gut nach den westlichen Richtungen und umdie von Westen kommenden Wagen hauptsächlich Gut östlichen Richtungen; die aus den nördlichen Richnkommenden Wagen haben hauptsächlich Gut nach den Richtungen, und umgekehrt enthalten die von den Richtungen eingehenden Wagen vorherrschend Gut für chen Richtungen. Dieser Tatsache entsprechend werden mmenden Wagen an die im vorhinein ein für allemal n Podien gesetzt. Die Nummer des Podiums, an das n zu verbringen ist, ist im Beklebezettel vorgedruckt. en 2 und 3 nehmen beispielsweise die Wagen aus den Richtungen von Regensburg, Furth i. W. und Eger auf en zur Bildung der in den Richtungen Ansbach und abgehenden Wagen. Podium 4 nimmt die von den n Bamberg und Hof ankommenden Wagen auf; gebildet uf diesem Podium die Wagen nach den Richtungen und Augsburg usw. Die großen Nürnberger Ortshöfe, die täglich regelmäßig mehrere Umladewagen nberg Rbf. abfertigen, scheiden ihr Gut der bestehenden ng entsprechend aus. Es wird hierdurch erreicht, daß % aller umzuladenden Güter für jede Richtung an ein elben Podium, also bei mäßigen Karrweglängen und meidung des Durchladens verkarrt werden können, wonoch das Bleibegut vorteilhaft ausgenützt werden kann. % des Umladegutes gehen jeweils auf die seitlich unanschließenden Nachbarpodien über und nur der Rest den entfernter gelegenen Podien zu verbringen. Für ührung der nach den entfernteren Podien bestimmten men bei solchen Anlagen, unter Benützung der Stirne Nürnberger Anlage besteht aus 7 durch eine Stirnerbundenen Ladepodien), zweckmäßig vierräderige karren und auch Elektrokarren benützt werden.

nlage von einer solchen Breitenausdehnung kann nur schaftlich betrieben werden, wenn in der Ausnützung enen Verkehrsverhältnisse das Ladegeschäft so ausgeden kann, wie es vorstehend beschrieben ist. Ein Ladebetrieb, der einen Güteraustausch zwischen allen enden Wagen und ein Durchladen über alle Podien rdert, dürfte als ausgeschlossen gelten.

ier bemerkt, daß die Umladeanlage Nürnberg-Rbf. noch eit der Richtungsladung stammt und den neuzeitlichen en in ihrer derzeitigen Ausgestaltung nicht mehr ganz n vermag. Die Vorteile aber, die sich bei Auswertung enen Verkehrsverhältnisse für den Ladebetrieb eren, sind so groß, daß die Grundform der jetzigen it entsprechenden Verbesserungen auch für die nunchaffende neue Anlage beibehalten werden soll.

r eine neue Umladestelle in Würzburg-Zell ist eine en Verkehrsstärke angepaßte Anlage mit fünf Ladergesehen, die durch eingebaute Ladestege und eine nrampe unter sich verbunden sind. Der Ladebetrieb ich hier auf eine Ausnutzung der gegebenen natürlichen erhältnisse stützen.

bei der Umladestelle Mannheim Rbf. zusammen- Verkehr bewegt sich nach zwei Hauptrichtungen, und Nord und Süd. Die aus dem Süden kommenden Um- enthalten in der Hauptsache Gut für die nördliche die aus dem Norden kommenden Wagen dagegen für die südliche Richtung. Dementsprechend besteht die Umladeanlage aus zwei durch einen Zwischensteg miteinander verbundenen Hallen. Die größere Halle I ist für den Verkehr der Nord-Südrichtung, die kleinere Halle II für den weniger starken Verkehr der umgekehrten Richtung bestimmt. Von den Ortsgüterstellen und bei entsprechendem Güteranfall auch von einzelnen Umladestellen werden getrennte Umladewagen für die Hallen I und II abgerichtet, so daß nur wenige Wagen eingehen, die größere Mengen für die Hallen I und II zusammen enthalten. Es wird also auch hier durch Ausnützung der gegebenen natürlichen Verkehrsverhältnisse erreicht, daß der Ladebetrieb vorteilhaft gestaltet und der Hauptteil der Güter unter Kürzung der Karrwege und unter Einschränkung des Durchladens auf ein- und demselben Podium verarbeitet werden kann.

3. Auch bei der Umladestelle Hof Hbf. bewegt sich der anfallende Verkehr in den Hauptrichtungen Nord-Süd und Süd-Nord und die ankommenden Umladewagen enthalten vorherrschend Gut für die eine oder andere Hauptrichtung. Es läßt sich nun das Ladegeschäft so einteilen, daß am Vormittag die Umladung für die nördliche Richtung und am Nachmittag die Umladung für die südliche Richtung oder umgekehrt betätigt wird, so daß jeweils nur die Wagen für eine Richtung gleichzeitig beigestellt werden müssen. Auf dieser Unterlage ist der Entwurf für eine neue Umladeanlage in Hof aufgebaut, wodurch erreicht wird, daß mit einer Ladeanlage von geringeren Ausmaßen das Auskommen gefunden wird, daß sich kürzere Karrwege ergeben und daß die Umladung für Frachtstückgut und Eilgut mit der Ortsgüteranlage zusammengeschlossen werden kann, was bei einer anderen Anordnung nicht zu erreichen wäre.

Aus diesen wenigen Beispielen kann ersehen werden, wie weitreichend die gegebenen Verkehrsverhältnisse die Ausgestaltung einer Umladeanlage und den Ladebetrieb beeinflussen können und wie notwendig es ist, daß diese Verhältnisse bei der Ausarbeitung von Entwürfen zu neuen Anlagen entsprechende Berücksichtigung finden. Diese Frage greift auf das Gebiet der wissenschaftlichen Betriebsführung über, und man wird ihr in einer Zeit, in der die Taylorschen Arbeitsmethoden eingehend studiert werden, besondere Beachtung schenken müssen. Keinesfalls darf sie dann unberührt bleiben, wenn es sich um Untersuchungen über die Lösung des Karrwegproblems handelt.

Nun darf angenommen werden, daß die Verkehrsverhältnisse in Soest anders liegen und daß die aus den westlichen Richtungen eingehenden und in östlichen Richtungen weitergehenden Umladegüter nicht so zusammengesetzt sind, um ladedienstliche Vorteile der vorgeschriebenen Art ohne weiteres erzielen zu können. Für eine solche Annahme spricht der in der Abhandlung erwähnte Umstand, daß die umzuladenden Güter sich so stark verzweigen, daß in der Regel bei der Verkarrung von jedem Wagen nach jedem Wagen gefahren werden muß. Die vorgeschlagene Grundform würde übrigens der Ausnutzung etwa möglicher ladedienstlicher Vorteile dienlich sein, und es wäre von diesem Standpunkte aus keine Erinnerung zu erheben. Dagegen sollen noch einige andere Punkte berührt werden, die besondere Bedeutung gewinnen, wenn es sich, wie hier, um eine Grundform handelt, die vom Standpunkte der Abkürzung der Karrwege aus gewissermaßen allgemein als Muster gelten soll.

Zunächst fällt auf, daß die Anlage einen zweiseitigen Gleisanschluß vorsieht, und es ergibt sich daraus die Frage, ob und welche Vorteile in gegebenem Falle von diesem zweiseitigen Gleisanschluß erwartet werden können. Man könnte daran denken, daß der zweiseitige Gleisanschluß für die rangierdienstliche Bedienung günstiger sei als bei einer Kopfanlage. Nun zeigt sich aber in der Praxis, daß bei den zweiseitig angeschlossenen Anlagen die Zustellung der Wagen in der Regel nur von einer Seite ausgeführt wird, und daß bei einzelnen solcher Anlagen auch der Abzug der Wagen nach derselben Richtung erfolgt. Nur bei einzelnen doppelseitig angeschlossenen Umladeanlagen werden die entleerten Wagen bei der Neubesetzung von Gleisen unter gleichzeitiger Einbringung beladener

Wagen *durchgeschoben*, und es wird damit erreicht, daß die Auswechslung der Gleise rascher vor sich geht, als wenn die Vor- und Rückwärtsbewegung von einer Seite aus durchgeführt werden muß. Aus den Ausführungen des Verfassers ist nicht zu ersehen, wie der Betrieb an der in Aussicht genommenen Anlage eingerichtet werden soll. An einen *Durchschubbetrieb* ist wohl nicht gedacht, und es würde sich ein solcher auch kaum mit Erfolg durchführen lassen, da die vorgesehenen *Querverbindungen* einer häufigeren Neubesetzung von Gleisen hemmend im Wege stehen. Wenn aber ein Durchschubbetrieb nicht in Aussicht genommen ist, dann dürfte eine Kopfanlage mit einem breiten Stirnpodium vorteilhafter sein. Eine solche Anlage bildet einen *festen Stützpunkt* für die Verbindung der einzelnen Ladebühnen und sie erleichtert die Verwendung von vierräderigen Transportkarren und namentlich auch von Elektrokarren.

Eine besondere Eigenart der Anlage stellen die zur Vermeidung des Durchladens durch Wagen vorgesehenen Querstege dar. Eine solche Einrichtung erscheint sehr beachtlich, vorausgesetzt, daß die Breite der Überfahrten ein Ausweichen sich begegnender Karren zuläßt, damit ein Zuwarten an den Übergangsstellen vermieden wird. Nur ist zu befürchten, daß sich eine solche Einrichtung dann nicht als praktisch erweisen wird, wenn eine *öftere Besetzung* der Anlage notwendig ist. Die Herstellung der Querverbindungen kann erst betätigt werden, wenn die Gleise besetzt und die einzelnen Wagenreihen so auseinandergezogen sind, daß für die Herstellung der Überbrückungen an den vorgesehenen Stellen der notwendige Zwischenraum geschaffen ist. Vor der Auswechslung der Wagen müssen die Übergänge beseitigt und die getrennten Wagenreihen wieder zusammengeschlossen werden. Das sind sehr umständliche und zeitraubende Arbeiten; sie belasten den Rangierdienst sehr stark; sie hemmen einen ungestörten Ladebetrieb und sie werden kaum in den Kauf genommen werden können, wenn eine *öftere Besetzung* der Ladeanlage notwendig wird. Es müßte deshalb wohl daran gedacht werden, die Anlagen in ihren Ausmaßen so zu gestalten, daß die zu behandelnden Wagen tunlichst *auf einmal* gestellt, Zwischenauswechslungen also tunlichst vermieden werden können. Die Ladebühnen und die Karrwege werden damit zwar länger, aber dieser Nachteil wird durch die sonst erreichbaren Vorteile reich aufgewogen. Was die Längenentwicklung einer Ladeanlage anlangt, so darf dabei nicht ganz übersehen werden, welche Förderung das Ladegeschäft erfährt, wenn das *Durchladen* eingeschränkt werden kann. Nach angestellten Versuchen legt ein auf seinem Wege verbleibender Karrer 30—35 m zurück, bis ein anderer Karrer durch einen Wagen durchfährt und auf dem Nachbarpodium die durch das Durchfahren unterbrochene frühere Geschwindigkeit wieder erreicht. Bei zwei- oder dreimaligem Durchladen fallen diese Nachteile sehr stark ins Gewicht; außerdem können bei Einschränkung des Durchladens, also auf glatter Bahn, größere und aufnahmefähigere Ladekarren benutzt und auch große vierräderige Transportkarren und Elektrokarren vorteilhaft verwendet werden. Eine etwas reichere Längenentwicklung der Ladeanlage, wie sie sich im vorliegenden Falle durch eine gleichzeitige Beistellung aller Wagen ergeben würde, kann also wohl unbedenklich hingenommen werden. Wird dies als anerkannt, dann wird damit auch zugegeben, daß e bringende Querstege nur in beschränkter Zahl vorg werden brauchen. Die möglichste Beschränkung solcher Übergänge ist nicht nur vom baulichen, son besonders auch vom betrieblichen Standpunkte wesentlich.

Zum Schluß soll noch auf einen Punkt besonders hi werden. In Hinsicht auf den Gleisbedarf bei Breit wird vom Verfasser ausgeführt, daß ein Mehrbedarf länge infolge Entwicklung einer größeren Anzahl aus einem Stammgleise kaum erforderlich sei, weil die *der Ladegleise* bei Anordnung der Rangiergrupp Kopfenden der Ladebühnen als Rangiergleise mitbenut können. Die Mitbenutzung der Spitzen der Lade Rangieranlage wird sich in der Praxis kaum in e reichenden Maße ermöglichen lassen. Für die währe setzung der Ladeanlage eingehenden Umladewagen m sondere Aufstellgleise vorhanden sein und ebenso fü Abzug kommenden Wagen. Wenn die Gleise der I abgezogen werden, müssen die Gleisspitzen frei sein u wenn Wagen eingesetzt werden. Beim Abzug v werden die Gleisspitzen nur in geringem Umfang fü zwecke benutzt werden können, keinesfalls aber reichend, daß damit besondere Rangiergleise für di anlage entbehrt werden könnten. Die Schaffung e durchdachten, den jeweiligen Bedürfnissen angepaßte anlage ist ein notwendiger, durchaus unentbehrlicher einer Umladeanlage. Das Fehlen solcher Anlage meisten Umladestellen hat sich schwer gerächt, und e diesen Mangel namentlich der Ladebetrieb sehr nacht flußt worden. Auch der Rangierdienst hat darunte Um diesen zu entlasten, ist man stellenweise dazu übe die eingehenden Umladewagen *bunt* beizustellen u den Abgang, ohne Rücksicht auf ihren Inhalt, so zu wie es für die Gewinnung zusammenhängender Rang nötig ist. Damit erzielt man zwar eine kleine Erl für den Rangierdienst, aber es tritt dafür eine sehr schwernis für den Ladedienst ein, die sich namentlic wesentlichen Verlängerung der Karrwege und darin daß bei einer solchen Ladeordnung alle Wagen volls laden werden müssen, die Vorteile des Bleibegutes ausgenutzt werden können.

Das Fehlen einer besonderen Rangieranlage zwin schiedenen großen Ortsumladestellen (Orts- und Uml einigt) häufiger dazu, beim Auswechseln der Ladeglei Abzug kommenden Wagen bunt nach den entfernt Rangierbahnhöfen zu fahren, von wo die ladedien nicht fertiggestellten Wagen wieder zurückgebrac müssen. Hierdurch entstehen neben umfangreiche bewegungen auch schädliche Unterbrechungen für d schäft und empfindliche Verzögerungen im Laufe Aus allen diesen Gründen muß für jede Umladeanlag den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende Rangier fordert werden.

Die Lage der englischen Eisenbahnen.

Für die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales ist das Jahr 1924 sehr ungünstig verlaufen. Nach dem vom Verkehrsministerium veröffentlichten vorläufigen Bericht ist die Betriebszahl von 63,5 % im Jahre 1913 auf 82 % gestiegen. Die Betriebseinnahmen sind gegen 1923 zurückgegangen, die Ausgaben gestiegen, und die Möglichkeit, Dividenden in der ungefähren durchschnittlichen Höhe des Vorjahrs auszuschütten, ist nur dadurch geschaffen worden, daß die Rücklagen zur Deckung der Dividenden herangezogen worden sind und daß zu diesem Zweck auch die Beträge gedient haben, die die Regierung als Entschädigung für während des Krieges unterblieb haltungsarbeiten den Eisenbahngesellschaften ausge Auf diese Verhältnisse soll auf Grund des endgült stischen Berichts für 1924 noch eingehend zurück werden.

Die ungünstige Lage der englischen Eisenbahnen i Jahre 1924 nicht überwunden worden; sie hält auch an. Das Wohl und Wehe der Eisenbahngesellschafte ist eng mit der Kohlenförderung verknüpft, und im sind 16 Mill. Tonnen Kohle weniger verfrachtet worde

Jahre waren es 222 Mill. Tonnen, 1924 nur 209 Mill. nden Jahre ist der Kohlenverkehr noch weiter zurück-, und im engen Zusammenhang damit steht der flaue gang in den eisenerzeugenden und verbrauchenden, namentlich auch im Schiffbau, was natürlich auf den nverkehr stark zurückwirkt. Die Eisenbahngesell-müssen daher, um den Einnahmeausfall auszugleichen, gaben herabzusetzen suchen, und dabei denken sie zu-einen Abbau der in ihrem Dienste stehenden Arbeits-uch schon deshalb, weil sie unter den gegenwärtigen ssen für viele ihrer Arbeiter und Angestellten keine schäftigung haben. Die Zahl der Züge ist, dem Ver-gang entsprechend, stark eingeschränkt worden, und eiche Lokomotivführer und -heizer, Zugschaffner, Ar-Verschiebedienst gibt es daher keine ausreichende Die Große Westbahn, die immer eine führende Rolle n englischen Eisenbahnen eingenommen hat, ist daher es Mal als erste vorgegangen, indem sie eine Herab-hres Bestands an Arbeitskräften angekündigt hat. In spresse hat das ziemlich unliebsames Aufsehen erregt, chpresse wird aber der Versuch gemacht, die Westbahn ligen, indem darauf hingewiesen wird, daß ein solcher chts Neues bedeute. Derartige Maßnahmen kämen in igen des Gewerbes vor, und vor dem Kriege habe sogar e Eisenbahngesellschaft, als ihr Kohlenverkehr schlecht em gesamten Bureaupersonal und den Lohnempfängern und sie nur von Tag zu Tag weiter beschäftigt. In-Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu vier ruppen können solche Verhältnisse heute kaum wieder n. Als der Verkehr Englands noch im wesentlichen zen 30 Gesellschaften bedient wurde — die übrigen dert Gesellschaften waren von untergeordneter Bedeu-konnte eine Störung eines so wichtigen Verkehrszweigs Kohlenverkehrs eine Eisenbahngesellschaft in ernst-ahr bringen, bei den jetzigen Großunternehmen bietet hr des einen Teils, der in der Gruppe aufgegangen ist, r die Möglichkeit eines Ausgleiches gegenüber einem eil. Zu gewissen Einschränkungen sind die englischen gesellschaften bei einem Verkehrsrückgang sogar setz verpflichtet, denn die Gewährleistung der Divi-ihrer früheren Höhe, die ihnen das Eisenbahngesetz ist an die Bedingung geknüpft, daß sie ihren Betrieb lich leiten und leistungsfähig erhalten. Diese Bedin-de nicht erfüllt sein, wenn sie bei stark gesunkenem mit derselben Anzahl menschlicher Kräfte arbeiteten end einer Hochflut. Das Tarifgericht wird also bei rprüfung der Eisenbahntarife diese Verhältnisse ein-würdigen haben. Schon heute wird aber angekündigt, Erhöhung der Tarife nicht zu umgehen sein wird, nicht gelingt, durch Ersparnismaßnahmen auf die Aus-günstigem Sinne einzuwirken.

Zeitschrift, die die Große Westbahn für ihre Ange-rausgibt, hat sie diese wiederholt aufgefordert, an den Maßnahmen zur Ersparnis von Betriebskosten mitzuarbeiten. Ihre Einnahmen aus dem Betriebe im Jahre 1924 waren um 315 000 £ niedriger als im Vorjahre, ihre Ausgaben aber um 561 000 £ höher, und der gesamte Überschuß hat um 784 000 £ abgenommen. Im Jahre 1913 machten Gehälter und Löhne 40 %, die Dividenden 22 % der Roheinnahmen aus, während im Jahre 1924 auf die Beamten und Arbeiter 60 % und auf die Aktieninhaber nur 10 % entfielen. Die Frachtsätze waren im Durchschnitt um 6,25 % herabgesetzt, der Güterverkehr hat um 8,1 % zugenommen, die Einnahmen aus diesem Zweig des Betriebes sind aber nur um 1,2 % gestiegen. Die Gesellschaft rühmt sich daher, sie habe den Verfrachtern ein sehr erhebliches Geschenk gemacht. Dadurch habe sie zur Verbilligung der Gütererzeugung beigetragen; es sei aber zweifelhaft, welcher Anteil dieser Zuwendung dem Verbraucher zugute gekommen sei; jedenfalls sei aber soviel klar, daß nur ein ganz geringer Bruchteil dieses Geschenkes in Form von billigeren Preisen für Bau-, Betriebs- und Werkstoffe in ihre eigenen Kassen zurückgeflossen sei.

Ehe die Große Westbahn auf Grund der geschilderten Verhältnisse ihre Entschließungen getroffen hat, hat sie sich mit den Vertretern ihrer Arbeiterschaft in Verbindung gesetzt und diesen vorgeschlagen, die persönlichen Ausgaben entweder durch einen Lohnabbau, der alle in ihrem Dienste stehenden Kräfte treffen sollte, durch eine veränderte Regelung der Arbeitszeit oder durch Entlassung von Arbeitskräften herabzusetzen. Die Arbeitervertreter nehmen demgegenüber den Standpunkt ein, daß die Höhe der Löhne und die Arbeitszeit durch für ganz England gültige Abmachungen geregelt sind, die unter Mitwirkung der Regierung zustande gekommen sind, also sozusagen Gesetzeskraft besitzen. Sie lehnen also alle Veränderungen auf diesem Gebiet ab, und so wird denn der Großen Westbahn kaum etwas anderes übrig bleiben, als die entbehrlichen Arbeitskräfte zu entlassen.

Ähnliche bewegliche Klagen führt die London- und Nordostbahn. Fällt der Großen Westbahn im wesentlichen die Abbeförderung der Kohle aus den Gruben von Wales zu, so ist ihre Aufgabe die Bedienung des Kohlenverkehrs des Nordostens von England, und auch bei ihr ist infolgedessen ein starker Verkehrsrückgang zu verzeichnen. Auch sie sieht sich daher gezwungen, Arbeitskräfte zu entlassen; sie nimmt dabei von vornherein den Standpunkt ein, den die Arbeiterschaft der Großen Westbahn vertreten hat, und erklärt diesen Abbau für den einzig zulässigen Ausweg aus den gegenwärtigen Schwierigkeiten.

Wenn auch die anderen Eisenbahnen Englands, weil sie nicht in dem Maße wie die Große Westbahn und die London- und Nordostbahn am Kohlenverkehr beteiligt sind, nicht so stark unter dem Darniederliegen dieses Verkehrszweiges zu leiden haben wie jene, so werden doch auch sie von der allgemein ungünstigen Wirtschaftslage betroffen, für die der Kohlenverkehr ein Maßstab ist. Auch sie werden daher mit Sorgen in die Zukunft blicken und Maßnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes treffen müssen. Wk.

75 Jahre Reichs-Kursbuch.

Von Ministerialamtmann, Rechnungsrat **Brestrich**, Berlin.

nd 75 Jahre vergangen, seit das erste Kursbuch der ltung erschienen ist. 75 Jahre Reiseverkehr von 1850 von der Postkutsche zum Luftverkehr, das ist eine Ver-icklung, die man sich kaum vorstellen kann!

chtem grauen Gewande, 12 zu 16½ cm groß und kaum rk, erschien vor 75 Jahren das erste amtliche Fahr-der Postverwaltung unter dem mit dem preußischen geschmückten Titel: „Eisenbahn-, Post- und Dampf-rsbuch", zusammengestellt von dem Kursbureau des en General-Postamts in Berlin, im Verlage von Carl rgstraße 28, Druck von Ed. Hänel. Bestimmte Aus-ne waren nicht festgesetzt; Neuauflagen sollten erfolgen, wenn die Änderungen der Fahrpläne und Postkurse dies wünschenswert machten, jedoch jährlich mindestens 6—8 Mal. In dem auf dem Umschlag abgedruckten Vorworte des Verlegers wird auf die in England und Frankreich bereits erscheinenden Reisehandbücher, insbesondere auf Bradshaw's Traveller Manual Bezug genommen. Der Preis betrug 10 Sgr.

Das Buch enthielt im amtlichen Teile auf 42 Seiten die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland, Österreich, Italien, Niederland, der Schweiz, Belgien, Frankreich und Großbritannien; ferner auf 54 Seiten Postkurse, auf 8 Seiten Dampfschiff-Fahrpläne, endlich den Tarif für Kuriere und Extraposten, eine Übersicht der Reisetouren zwischen Berlin und mehreren Haupt-

städten Europas nebst Fahrpreisen, eine Münz-Vergleichungs- und eine Wegemaß-Tabelle. Den Schluß bildete der nichtamtliche Teil, der allgemeine Bestimmungen über Personenbeförderung auf Eisenbahnen, eine Übersicht der zu Ausnahmesätzen beförderten Frachtgüter und 4 Seiten Anzeigen enthielt. Im ganzen umfaßte das Büchlein 128 Seiten.

Wenn auch zu jener Zeit von einem Eisenbahnnetze noch nicht die Rede sein konnte, so waren doch schon Strecken von größerer Längenausdehnung im Betriebe. Berlin stand in ununterbrochener Schienenverbindung mit Hamburg, mit Posen über Stettin, mit Warschau, Krakau und Wien über Breslau, mit München über Hof-Nürnberg-Augsburg (abgesehen von der Strecke Reichenbach-Plauen), mit Gießen und Cassel über Erfurt-Bebra und mit Deutz über Magdeburg-Hannover. Von der Linie Berlin-Dresden-Wien fehlte nur die Teilstrecke Schandau-Lobositz. Köln war mit Paris durch Schienen verbunden. Zwischen Frankfurt und Basel fehlte nur die zwei Meilen lange Schlußstrecke südlich von Efringen. Württemberg besaß als wichtigere Linie die von Heilbronn über Stuttgart-Ulm nach Friedrichshafen, Niederland die Bahn von Arnheim über Amsterdam nach Rotterdam, die Schweiz nur die kurze Strecke Baden-Zürich. In Frankreich waren außer mehreren Linien von Paris nach der Nordküste und nach Belgien nur einige unbedeutendere Bahnen im Betriebe. Dagegen erfreute sich England, die Wiege der Eisenbahnen, bereits eines ausgedehnteren Netzes.

Als Kuriosum sei erwähnt, daß auf mehreren Bahnen, u. a auf der 17 Meilen langen Strecke Linz-Budweis, die Züge durch Pferde fortbewegt wurden. Zwischen Berlin und Hamburg verkehrten in jeder Richtung zwei Personen- und zwei Güterzüge, von denen je einer in Wittenberge übernachtete.

Die Posten auf Landwegen nahmen noch, wie erklärlich, einen breiten Raum ein. Von bedeutenderen Kursen finden wir aufgeführt: Schnellposten von Berlin über Königsberg-Tauroggen nach St. Petersburg mit einer Fahrtdauer von 6 Tagen, ferner Posten von Stettin nach Danzig, 46½ Meilen, von Posen nach Warschau, 9¾ Meilen und 218 Werst, von Frankfurt (Main) nach Bamberg, 26¼ Meilen, von Frankfurt nach Köln, 24¼ Meilen, von München nach Wien, 58½ Meilen, von Innsbruck nach Wien, 65 Meilen, von Basel nach Paris, 509 km, u. a. m.

Für den Reiseverkehr im Binnenlande waren die Dampfschiffe noch von großer Bedeutung. Zahlreiche Verbindungen bestanden auf Elbe, Weser, Rhein, Maas, Neckar und Donau. Aber auch manche der jetzigen Verbindungen zwischen Küstenorten und nach überseeischen Ländern finden wir schon in der ersten Ausgabe des Kursbuchs, zum Teil sogar mit annähernd gleichem Fahrplane wie heute.

Von dem rüstig fortschreitenden Eisenbahnbau und der Verbesserung der Verkehrseinrichtungen geben die nächsten Jahrgänge Zeugnis. 1853 war das Büchlein bereits derartig angewachsen, daß man eine Teilung in Eisenbahn-Anzeiger und Postkursbuch für zweckmäßig hielt. Aber schon im nächsten Jahre wurden Eisenbahnen und Posten in einem Bande vereinigt.

1855 ging der Verlag an die Deckersche Geheime Ober-Hofbuchdruckerei über. Das Buch erschien von da ab in zwei jährlichen Haupt- (Sommer- und Winter-) Ausgaben; revidierte Ausgaben wurden nach Bedarf veranstaltet. Erhöhte Bedeutung gewann das Kursbuch dadurch, daß es fortan für die Ober-Rechnungskammer als Unterlage bei Prüfung der Reisekosten-Liquidationen diente.

1859 wurde der Preis auf 12½, 1865 mit Übertragung des Einzelverkaufs an die Postanstalten — auf 15 Sgr. festgesetzt.

Vom April 1870 ab wurde neben dem achtmal jährlich erscheinenden Kursbuch monatlich ein besonderer „Eisenbahn-Anzeiger" zum Preise von 7½ Sgr. herausgegeben, der die Fahrpläne der Eisenbahnen in den Staaten des Norddeutschen Bundes, in Süddeutschland und Österreich enthielt. Dieser Anzeiger kam indes Anfang 1873 wieder in Wegfall; fortan erschien das Kursbuch unter dem Titel „Coursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung" in zwei Abteilungen. Die erste Abteilung brachte in monatlichen Ausgaben die Eisenbahnen in
land und Österreich-Ungarn sowie eine Übersicht der
den Rundreisetouren; die zweite, achtmal jährlich ers
Abteilung enthielt die bedeutenderen Eisenbahnen
übrigen Ländern Europas, Postverbindungen in Deutsc
den angrenzenden Ländern, Dampfschiffkurse, Reise- u
touren usw. Der Preis stellte sich auf 10 Sgr. für jede

Eine wesentlich veränderte Gestalt erhielt das Werk
bruar 1875 ab. Es wurden 4 Hefte in Großquartformat
34 cm — zum Preise von 7½ Sgr. herausgegeben, von
eines die Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindu
nordöstlichen, nordwestlichen, südwestlichen und sü
Deutschland brachte. Die fremden Länder wurden n
geographischen Lage den einzelnen Heften zugeteilt,
verschiedenfarbigen Umschlägen versehen und mit Kart
und mit Skizzen über die Lage der Bahnhöfe größer
ausgestattet waren. In den Eisenbahnfahrplänen wu
Stationsnamen nur einmal aufgeführt und neben die
die Abgangszeiten für die Hinfahrt, rechts für die
(von unten nach oben zu lesen) angegeben; die Na
von 6⁰⁰ abends bis 5⁵⁹ morgens wurden durch Unterstre
Minutenziffern kenntlich gemacht: Neuerungen, die
andere im Buche fast überall Nachahmung gefunden h
Hauptvorzug des Kursbuchs aber lag in der Zusamm
der mit den Fahrplänen verbundenen Anschlußwege. I
die deutschen Eisenbahnen in den Händen von m
50 verschiedenen Privatgesellschafte
befanden, so waren in den Sonderfahrplänen, die
sellschaft aufstellte, oft nur diejenigen Anschlüsse
Nachbarbahnen aufgenommen, die dazu dienten, einen
großen Teil des Reiseverkehrs auf die eigenen Bahne
leiten. Das amtliche Kursbuch der Reichs-Postverwa
dagegen bestrebt, bei Wiedergabe der Fahrpläne in
mener Unparteilichkeit zunächst den Reisenden durch
Auswahl der schnellsten Anschlußwege, sodann aber
den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen durch gle
Anführung konkurrierender Anschlüsse — bei ve
Sachlage auch durch besondere Zusammenstellung der z
Zielen führenden Anschlüsse — gerecht zu werden.

Neben oder unter jedem Fahrplan im Kursbuch fa
geordnet nach den Eisenbahnstationen, die von letzt
abzweigenden Personenposten angegeben. Sämtliche
sollten jährlich zehnmal erscheinen. Das große Forma
Teilung fanden indes so wenig Anklang beim Publi
man noch im selben Jahre zu der früheren Einrichtun
kehrte und sämtliche Fahrpläne wieder in einem B
halber Größe — 17 zu 25 cm — vereinigte. Die Gr
des Inhalts wurde beibehalten, der Preis auf 20 Sgr. f
Das Buch erhielt einen gelben Umsch
damit sein jetziges, in der ganzen Welt
tes Kleid. Von Anfang 1877 ab erschien es jäl
noch achtmal.

Die nächsten Ausgaben brachten weitere Verbesser
erfolgte der Ausbau der Anschlußsysteme und der F
Umarbeitung der Verbindungen mit dem Ausland
außereuropäischen Dampfschiffverbindungen, geord
Reisezielen; Hervorhebung der Schnellzüge in den F
durch fetteren Druck, der in den Zügen geführten Wa
durch stärkere, schwächere oder gebrochene Einfassu
Hervorhebung der Züge, in denen, und der Orte, zwis
durchlaufende Wagen verkehren, durch starken
Strich zwischen den Stunden- und Minutenziffern; A
Zugnummern, mit denen die einzelnen Züge jeder E
gesellschaft im dienstlichen Verkehr bezeichnet werd
tere Maßnahme diente hauptsächlich dazu, den Beh
Gebrauch des Kursbuchs zu erleichtern.

Eine vollständige Umgestaltung in fünf Abteilung
1878 vorgenommen. Je eine Abteilung umfaßte das ö
mittlere und nordwestliche, das südliche Deutschla
reich-Ungarn sowie fremde Länder. Die einzelnen Te

rausnehmen eingerichtet und aus verschiedenfarbigem
hergestellt.

1879 wurde das Buch durch eine Zusammenstellung der
ten Reiseverbindungen zwischen Berlin und einer grö-
nzahl wichtigerer Orte des In- und Auslandes mit An-
Fahrpreise vervollständigt. 1881 wurde die Anordnung
sonenposten, die bis dahin unter und neben den Fahr-
Platz gefunden hatte, gänzlich umgestaltet und zu be-
Tafeln „Reiseverbindungen auf Landwegen“ (am
jeder Abteilung) vereinigt.

atte das Deutsche Reich die Deckersche Geheime Ober-
druckerei, 1879 auch die Königlich Preußische Staats-
i käuflich erworben und beide unter dem Namen „Reichs-
i“ vereinigt; seitdem besorgt letztere den Druck usw.
sbuchs. Den Kommissionsverlag übernahm 1877 die
larquardt u. Schenk; am 1. August 1880 wurde der Ver-
Buchhandlung von Julius Springer auf deren Rechnung
en.

hr später erhielt das Werk den jetzigen Titel „R e i c h s-
u c h“.

tliche Änderungen in der Einteilung und Gruppierung
lts wurden bis 1923 nicht vorgenommen. Aber die rast-
twicklung der Verkehrseinrichtungen erforderte fort-
Verbesserungen und Vervollständigungen. Die zum
Kursbuch gehörige Eisenbahn-Übersichtskarte von
and, die im Buchdruck hergestellt war, wurde im Jahre
ch eine neue auf lithographischem Wege hergestellte
setzt, auf deren Rückseite sich eine Karte der Haupt-
linien von Europa, sowie eine kleine Weltkarte in Mer-
jektion befindet. Die einzelnen Abteilungen erhielten
chweg Kartenskizzen; besondere Zusammenstellungen
rsichten wurden eingefügt über die Normal-Personen-
Gepäckfrachtsätze, die Schlafwageneinrichtungen und
die von der Internationalen Schlafwagengesellschaft
enen Luxuszüge, die Orte mit mehreren Bahnhöfen und
iffanlegeplätzen, die zusammenstellbaren Fahrschein-
Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen und
nischen Eisenbahn. In den Fahrplänen wurde ersicht-
acht, wo Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten, in
welchen Stationen auf Verlangen Speisen in die Wagen
wird; die Züge mit Postbenutzung wurden durch be-
Zeichen gekennzeichnet und dergleichen mehr. Von
waren die Ausgabetermine festgesetzt auf 1. Januar,
1. Mai, 1. Juni, 1. Juli, 1. August, 1. Oktober und
ber.

altsam mehrte sich der Inhalt und damit der Umfang
es, so daß man daran denken mußte, Umfang und Ge-
s Werks zu verringern. 1913 wurde daher die Über-
zusammenstellbaren Fahrscheinhefte dem Buche ent-
Trotzdem war der Inhalt von 128 Seiten im Jahre 1850
Seiten im Jahre 1913 angewachsen.

eltkrieg hat auf Inhalt und Herausgabe einen ungün-
nfluß ausgeübt. 1915 kamen vier Ausgaben, 1916 fünf,
und von 1918 bis 1923 nur je zwei Ausgaben heraus.
ilvolle Auswirkung des Krieges machte sich auch in-
Verkehrsverringerung und des Verlustes zahlreicher
les Deutschen Reiches an dem Inhalte des Werkes be-
1919 wurde der Inhalt daher um 75 Seiten verringert.
osen Bemühungen von Industrie, Handel und Verkehr
Wiederingangkommen der deutschen Wirtschaft machten
(1921) die Vermehrung des Inhalts durch Aufnahme
sten Verkehrsmittel, K r a f t w a g e n und L u f t v e r-
nd damit das Einlegen von vielen Seiten in das Reichs-
erforderlich, so daß die erste Ausgabe 1925 1239 Text-
faßt.

if die erste Scheinblüte einsetzende Niedergang der
Wirtschaft und die Inflation übten naturgemäß auch
uf den Preis des Werkes und seine Rentabilität aus.
1923 wurde daher der Verlag und Vertrieb in das
Reichspostministerium übernommen. Durch Aufnahme von Re-
klamen wurde die Rentabilität beim Vertriebe des Reichs-Kurs-
buchs verbessert. Unablässig war man bemüht, durch Aufnahme
von Verbesserungen das Werk auf der Höhe zu erhalten. Im
Jahre 1923 trat eine Änderung in der Einteilung ein; die vierte
Abteilung Österreich-Ungarn wurde mit der fünften, fremde
Länder, vereinigt. Den ersten drei Abteilungen wurden an Stelle
der einseitigen Kartenskizzen zweiseitige Karten in Zweifarben-
druck, die auf lithographischem Wege hergestellt waren, ein-
gefügt; 1924 erhielt das Reichs-Kursbuch entsprechend den viel-
fach geäußerten Wünschen, einen festen Umschlag, die drei
ersten Abteilungen erhielten besondere Umschläge im gleichen
Farbenton wie die Textseiten.

Vom Jahre 1925 ab soll das Reichs-Kursbuch jährlich viermal
herausgegeben werden, und zwar die 1. Ausgabe mit dem Beginn
des Sommerfahrplans 1925 — am 5. Juni, von 1926 ab Mitte
Mai —, die 2. am 1. Juli, die 3. mit dem Beginn des Winterfahr-
plans — Anfang Oktober — und die 4. am 15. Dezember. Um
den zahlreichen Wünschen des Publikums entgegenzukommen,
sollen die drei ersten Teile versuchsweise als Sonderausgaben
zum Verkaufspreis von 2 ℳ für das Stück abgegeben werden —
gewiß ein würdiges Jubiläumsgeschenk der Postverwaltung an
das Publikum. Zur Hebung des Absatzes durch stärkere Be-
teiligung des Sortimentbuchhandels wird der Vertrieb des Werks
an Wiederverkäufer in Anerkennung der Verdienste, die sich
der Verlag Springer in 42jähriger Tätigkeit um die Verbreitung
des Reichs-Kursbuchs erworben hat, der Verlagsbuchhandlung
Julius Springer, Berlin W 9, in Kommission übertragen werden.

Eine Schilderung der Arbeiten bei Herstellung des Reichs-
Kursbuchs dürfte weiteren Kreisen interessant sein.

Die Bearbeitung des Reichs-Kursbuchs, das in der Kursbuch-
stelle des Reichspostministeriums redigiert wird, erfolgt durch
13 Beamte. Als Unterlagen der Fahrplantafeln dienen: 1. das
Protokoll der Europäischen Fahrplankonferenz, 2. die Genehmi-
gungsverfügungen der Deutschen Reichsbahnen, 3. die Entwürfe
zu den Fahrplänen der Reichsbahndirektionen und der anderen
Verkehrsunternehmungen und 4. die Berichtigungsnachweisungen
und Deckblätter zu den Fahrplanentwürfen.

Auf der Europäischen Fahrplankonferenz — die letzte hat vom
11. bis 15. November 1924 in Neapel stattgefunden — werden die
großen internationalen Verbindungen von den Vertretern sämt-
licher Eisenbahnverwaltungen beraten und festgelegt. Werden
sich die Vertreter über neue Verbindungen oder Änderungen
bestehender Züge nicht einig, so werden Sonderkonferenzen ver-
abredet. Auf Grund des Protokolls dieser Konferenzen prüft die
Kursbuchstelle die Manuskripte und stellt die neu entstehenden
Verbindungen und Anschlüsse fest. Die ersten Sommer-Fahr-
planentwürfe der wichtigen Eisenbahnen gehen in der Regel
Anfangs April ein. Sie enthalten wegen der zahlreichen Einzel-
Verwaltungen von durchgehenden Kursen meist nur Teilstücke,
die der Übersichtlichkeit wegen aus den verschiedenen Fahr-
plänen zusammengestellt, oft anderweitig gruppiert und an den
Anfangs-, End- und Knotenpunkten mit wichtigen Anschlüssen
versehen werden müssen. Nach den auf Grund der ersten Ent-
würfe hergestellten Manuskripten werden in der Reichsdruckerei
die ersten Korrekturabzüge angefertigt, die später nach den
weiter eingehenden Entwürfen noch einer zweiten und dritten
Bearbeitung unterliegen. Exemplare der Abzüge werden zur
Prüfung und Vervollständigung hinsichtlich der durchlaufenden
Personen-, sowie der Schlaf- und Speisewagen an die Eisenbahn-
verwaltungen, wegen Benutzung der Züge zur Bahnpostbeför-
derung den Oberpostdirektionen zugesandt. Äußerst zeitraubend
gestaltet sich das Einarbeiten der Anschlüsse und das Feststellen
der durchgehenden Reiseverbindungen, da es hierbei umständ-
licher Berechnungen aus den einzelnen Fahrplänen bedarf.
Änderungen auf wichtigeren Kursen müssen an zahlreichen
Stellen des Buches berücksichtigt werden; so ist beispielsweise
die Abgangszeit eines Schnellzuges von Berlin nach Frankfurt
(Main) etwa an 150 Stellen zu übertragen. Die endgültige
Feststellung der Fahrpläne erfolgt durch die Eisenbahnbehörden

erst Mitte Mai. Häufig sind noch Änderungen im Gange der Züge kurz vor Fahrplanbeginn zu berücksichtigen. Es ist hiernach wohl erklärlich, daß während acht Wochen vor der Ausgabe einer neuen Auflage mit fieberhafter Tätigkeit in der Kursbuchstelle gearbeitet werden muß. Erleichtert atmet alles auf, wenn der letzte Bogen druckfertig zur Reichsdruckerei wandert.

Hand in Hand mit den Arbeiten in der Kursbuchstelle gehen die Arbeiten in der Reichsdruckerei. Jede Stockung in der einen Stelle macht sich sogleich bei der anderen empfindlich bemerkbar. Der Reichsdruckerei steht für die Kursbucharbeiten ein Stamm besonders geschulter Kräfte zur Verfügung. 60 bis 100 ausgesuchte Setzer sind erforderlich, die schwierige Leistung in kürzester Zeit zu bewältigen. Neben den Fahrplänen der Eisenbahn enthält das Reichs-Kursbuch aber noch eine große Anzahl anderer Pläne, Verzeichnisse und Übersichten, die natürlich auch dem Wechsel unterworfen sind und berichtigt und ergänzt werden müssen, z. B. das Verzeichnis der Eisenbahn-, Kraftwagen-, Luftverkehr- und Dampfschiffstationen, der Internationale Hotel-Telegraphenschlüssel für Zimmerbestellungen, der Normal-Personengeld- und Gepäcktarif, das Verzeichnis der Orte mit mehreren Eisenbahnstationen oder Schiffsanlegeplätzen, […]sicht der schnellsten Reiseverbindungen zwischen Berli[…] bedeutendsten Orten Europas mit Angabe der Fahrp[…] Dampfschifflinien, Kleinbahnen, Kraftfahrlinien, Re[…]dungen, ferner Bestimmungen über die Benutzung d[…]wagen- und Schlafwageneinrichtungen usw. Da die An[…] vorstehend aufgeführten Tafeln und Verzeichnisse […] Fahrplänen der Eisenbahnverwaltungen abhängig sind[…] man sich wohl eine Vorstellung davon machen, wie spä[…]gaben bei der Kursbuchstelle eingehen und welche Müh[…] in den wenigen Wochen vor Fahrplanbeginn die Beamt[…] Kursbuchstelle zur Bewältigung dieses riesenhaften […] aufwenden müssen. Nur ein mit der Verkehrsgeogra[…] innigste vertrautes und dienstfreudiges Personal ist d[…]strengungen gewachsen; denn zur rechtzeitigen Fert[…] des Reichs-Kursbuchs müssen zahlreiche Überstunden […] werden, die an die körperliche und geistige Leistung[…] große Anforderungen stellen.

Möge das Werk auch in Zukunft sich allgemeiner[…] freuen und stets ein treuer und zuverlässiger Ratgebe[…] Reisenden bleiben.

Werbetätigkeit der Reichsbahn.

Während bisher staatliche und Monopolbetriebe sich gar nicht oder wenig mit der Verkehrswerbung beschäftigt haben, geht die Reichsbahndirektion Essen auf dem Gebiete der Propagandatätigkeit neuerdings in einer Weise vor, die Beifall finden wird. Sie hat ein Werbeplakat für den Sonntagsrückfahrkartenverkehr von Essen nach den benachbarten Erholungsgebieten des Ruhrbezirks angefertigt. In Landkartenformat, in Größe von 2 : 1,50 m, ist, von Essen als Mittelpunkt ausgehend, durch rote geschwungene Pfeile auf die Fahrkartenzielstation[…]wiesen, die gruppenweise nach der geographischen Be[…] „Rhein“, „Siebengebirge“, „Bergisches Land“, „Sauerl[…] „Heide“ zusammengefaßt sind. Im oberen Teil des […] sind um das Mittelfeld Ansichten besonderer Sehenswü[…] der bezeichneten Gegenden gruppiert, während in d[…] unteren Ecke — gleichfalls in Landkartenform — d[…] für halbtägige, ganztägige und längere Ausflüge ken[…]

DEUTSCHE REICHSBAHN GESELLSCHAFT

Beförderung von Frühgemüse
im Schnellverkehr
nach dem Ruhrgebiet

VOM MITTEL - UND NIEDERRHEIN UND VON HOLLAND.

ABGANG
den Nachmittagsstunden
nd Abends von:
CHTEM
ISDORF } Vorgebirge
NLO
RAELEN
ANENBURG } Holland
IMERICH (WESEL)
NTERSWYK (BORKEN)

ANKUNFT
zu den Gemüsemärkten
am folgenden Morgen in:
DUISBURG Hbf.
ESSEN NORD
BOCHUM Hbf.
GELSENKIRCHEN Hbf.
DORTMUND Hbf.

Nähere Auskunft auf allen Eilgutabfertigungen des Bezirks.

REICHSBAHNDIREKTION ESSEN

gez. Schnalwinkel, Überwachungsbeamter

l, und in die rechte untere Ecke eine Eisenbahnkarte
triegebiets mit seiner näheren Umgebung aufgenom-

'erbekarte ist während der Ostertage in der Vorhalle
bahnhofes Essen zum Aushang gebracht worden und
:, daß sie eine große Anziehungskraft auf das reisende
ausübte. Der Verkauf von Sonntagsrückfahrkarten
nd der Feiertage ein sehr reger.

Zur Belebung des Eilgüterverkehrs hat die Reichbahndirektion Essen ferner einen Aushang für die Beförderung von Frühgemüse vom Mittel- und Niederrhein sowie von Holland nach dem Ruhrgebiet ebenfalls in propagandistischer Form mit Darstellung einer in voller Fahrt befindlichen Güterlokomotive und Bildern vom Ackerbau und der Industrie erscheinen lassen. Wir bringen vorstehend die Abbildungen dieser Werbeplakate in verkleinerter Form, da angenommen werden darf, daß dieser Werbetätigkeit in weiteren Kreisen Interesse entgegengebracht wird.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

'ahrpreiserhöhung der Reichsbahn.** Wie bereits in
504 d. Ztg. angekündigt, sind die Fahrpreise auf der
seit 1. Mai um 10 % erhöht. Diese Erhöhung er-
h auch auf die Zeitkartenpreise (Monats-, Schüler-
eilmonats-, Arbeiterwochen- und Kurzarbeiterwochen-
Im Berliner und Hamburger Stadt- und
erkehr tritt eine Erhöhung der Fahrpreise nicht
Schnellzugzuschläge bleiben ebenso wie die Gepäck-
rändert. Die Expreßgutfrachten erfahren infolge
ger Abrundung geringe Änderungen. Die Einheits-
Gesellschafts-Sonderzüge betragen künftig in der
,2 Pf., in der 2. Klasse 5, in der 3. Klasse 3,3 und in
se 2,2 Pf. für das Kilometer. Für die ganze Sonder-
sind mindestens 330 ℳ zu entrichten. Die Einheitssätze für Feriensonderzüge erhöhen sich demgemäß auf 10 Pf. für die 2. und 6,6 Pf. für die 3. Klasse. Alle übrigen Gebührensätze des Personen-, Gepäck- und Expreßgüterverkehrs (Fahrrad- und Gepäckaufbewahrung, Platzkarten, Bahnsteigkarten usw.) bleiben unverändert. Im Schlafwagenverkehr erhöhen sich die Bettkartenpreise auf 26 ℳ in der 1. Klasse, 13 ℳ in der 2. Klasse und 6,50 ℳ in der 3. Klasse zuzüglich je 10 % Vormerkgebühr. Die gleichen Sätze werden für Mitropa-Bettkarten im Inlandverkehr sowie im Verkehr nach dem Ausland erhoben.

In der Öffentlichkeit ist vielfach die Meinung verbreitet, daß von der Erhöhung des Fahrpreises für Jugendfahrkarten auch die Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken (Schulfahrten) betroffen worden seien. Dies ist nicht der Fall. Für Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, die von Studierenden akademischer Anstalten und Schülern öffentlicher Schulen unter Leitung von Lehrern unternommen werden, wird vielmehr nach wie vor eine Ermäßigung von 50 % des gewöhnlichen Fahrpreises gewährt.

— Eröffnung der Neubaustrecke Velbert-Heiligenhaus. Am 1. April 1925 ist die Neubaustrecke Velbert-Heiligenhaus im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld dem Betriebe übergeben worden. Sie ist eine eingleisige, vollspurige Nebenbahn, hat einen kleinsten Halbmesser von 300 m, eine stärkste Neigung von 1 : 50, der größte zulässige Raddruck ist 8,5 t, der Radstand 6,0 m. Sie wird mit Dampfkraft betrieben. Die Länge der Strecke beträgt 6,39 km; an ihr liegen der Bahnhof 4. Klasse Velbert-West mit Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen sowie der Bahnhof 3. Klasse Heiligenhaus mit Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Letzterer Bahnhof erhält feste Rampen für Kopf- und Seitenverladungen. Die Verwaltung der Strecke liegt dem Betriebsamt 2 in Elberfeld, dem Maschinenamt in Elberfeld, dem Verkehrsamt Elberfeld und dem Werkstättenamt Langenberg, Rhld., ob.

Damit ist der Ort Heiligenhaus, in dem ebenso wie in Velbert die Kleineisenindustrie (Schlösser, Bau- und Möbelbeschläge) heimisch ist, an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen, zunächst über Velbert-Wülfrath-Vohwinkel an das Wuppertal sowie über Velbert-Wülfrath-Aprath-Langenberg-Kupferdreh an das Ruhrgebiet. Die volle Bedeutung der Neubaustrecke liegt aber in der Durchführung derselben in nordwestlicher Richtung nach Kettwig, wo unter Vermeidung des Umwegs über Aprath-Langenberg der unmittelbare Anschluß an das Ruhrgebiet erreicht wird. Da es bei der derzeitigen Finanzlage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht möglich war, die Reststrecke von ungefähr 8 km Länge aus eigenen Mitteln auszuführen, haben sich die Gemeinden Velbert und Heiligenhaus mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Bedeutung der Endstrecke entschlossen, erhebliche Zuschüsse zu dem Bahnbau zu zahlen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erhält einen verlorenen Zuschuß von 550 000 ℳ und ferner ein Baudarlehn in Höhe von 1 Million ℳ zu dem Zinsfuß von 6 %. Die Verzinsung läuft erst vom Tage der Betriebseröffnung, die wahrscheinlich am 1. Oktober 1925 eintritt; das Baudarlehn ist in 5 Jahresraten von je 200 000 ℳ zurückzuzahlen, beginnend ein Jahr nach der Betriebseröffnung.

— Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Harwich. Seit dem Frühjahr 1924 ist zwischen Zeebrügge (Belgien) und Harwich (England) ein Fährbootverkehr eingerichtet und damit die Möglichkeit einer unmittelbaren Überführung von Eisenbahnwagen zwischen dem Festlande und England geschaffen worden. Wegen des abweichenden englischen Profils und wegen besonderer gesetzlicher Vorschriften, die für die auf englischen Bahnen verkehrenden Güterwagen eine Ausrüstung mit seitlichen Rangierbremsen fordern, können indessen im direkten Verkehr über diese Fährbootverbindung nur Güterwagen verwendet werden, die den technischen Bestimmungen sowohl der Festlandsbahnen als auch der englischen Bahnen genügen. Solche Güterwagen besitzt die belgische Staatseisenbahnverwaltung; sie hat einen Teil dieser Wagen an die Belgisch-Englische Fährboot-Gesellschaft vermietet, die in Verbindung mit den sich am Fährbootverkehr beteiligenden Festlandsbahnen und mit der London & North Eastern Railway-Gesellschaft die Beförderung der Güter ohne Umladung zwischen dem Festlande und England mit Hilfe dieser besonderen Fährbootwagen betreibt.

Nachdem ein direkter Fährbootverkehr über Zeebrügge-Harwich auf Grund von besonderen Verträgen mit der Belgisch-Englischen Fährboot-Gesellschaft schon seit einiger Zeit zwischen den Eisenbahnnetzen mehrerer Festlandsstaaten und dem englischen Eisenbahnnetz eingerichtet ist, hat sich auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu einer Beteiligung an dem Fährbootverkehr mit England entschlossen, die sowohl in ihrem eigenen Interesse als auch im deutschen volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird für den Durchgangsverkehr über ihre Strecken Anteil an einem Verkehr gewinnen können, der sonst aus den dem Fährbootverkehr beigetretenen Hinterländern unter Umfahrung Deutschlands nach England geht. Den deutschen Versendern bietet die Einrichtung eines Fährbootverkehrs Deutschland-England den Vorteil, daß sie leicht verderbliche Güter (Lebensmittel) und zerbrechliche Güter, die bei Umladung von Bahn zu Schiff sorgfältig verpackt werden müssen, in den Fährbootwagen schnell und ohne Umladung von der Versand- bis zur Bestimmungsstation verschicken können. Infolge Wegfalls der Umladung kann an Verpackungskosten gespart und die Beschädigungsgefahr vermindert werden. Dadurch wird die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Versender auf dem englischen Markte gesteigert.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat mit der Belgisch-Englischen Fährboot-Gesellschaft in Brüssel soeben ein Abkommen getroffen, wonach sie vom 1. Mai d. J. ab dem Fährbootverkehr beitritt. Von diesem Tage ab besteht somit die Möglichkeit, über die Fährbootverbindung Zeebrügge-Harwich Güter in Eisenbahnwagen ohne Umladung aus Deutschland nach England und umgekehrt zu befördern.

Für die Verkehrtreibenden sind hauptsächlich folg stimmungen des Abkommens von Interesse:

Die Belgisch-Englische Fährboot-Gesellschaft wird e normalen Bedürfnissen des Fährbootverkehrs entsprech stand an gedeckten Fährbootwagen in Deutschland vorh diesen Bestand, soweit es der Verkehr erfordert, au Fährbootwagen anderer Gattungen ergänzen. Die Fährb werden von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wi wagen behandelt; die Fährboot-Gesellschaft wird dafü daß sie auch von den beteiligten außerdeutschen Ba Privatwagen behandelt werden. Die zur Bedienung des englischen Fährbootverkehrs bestimmten Fährbootwage in den Güterwagenpark der Belgischen Staatsbahnen e und werden in Deutschland auf bestimmten Bahnhöf matet. Sie werden auf den Strecken der Deutschen Re Gesellschaft sowohl beladen als auch leer befördert. I schen Reichsbahn-Gesellschaft steht das Recht zu, lee bootwagen auf ihrem Lauf zum Heimatbahnhof für S nach diesem Bahnhof auszunutzen. Im übrigen dürfen di im Verkehr von deutschen Stationen aber nur für S nach England über den Fährbootweg Zeebrügge-Harw wendet werden. Die Sendungen müssen an die Belgisch-E Fährboot-Gesellschaft in Zeebrügge (Fährbahnhof) sein. Durch nachträgliche Verfügungen des Absender die Wagen während ihres Laufs von ihrem Wege nicht a werden. Bei Versendung von beladenen Fährbootwagen Versender des Gutes der Eisenbahn gegenüber als zur V über den Wagen berechtigt. Für die von Fährbootw deutschen Strecken zurückgelegten Leerläufe, die nic Volläufe der Wagen auf deutschen Strecken gedeckt zahlt die Belgisch-Englische Fährboot-Gesellschaft ei dere kilometrische Entschädigung.

Die Fährbootwagen werden eisenbahnseitig verteilt; sender fordern sie auf den Versandstationen wie ge Wagen an. Die Wagen dürfen für Sendungen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nur wie die glei Güterwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unter denselben Bedingungen benutzt werden. Über d derung der beladenen und leeren Fährbootwagen Deutschland und England werden je getrennte Fracht für die Festlandsstrecken und für die See- und e Strecken abgeschlossen. Den Frachtverträgen für die F strecken werden die Bestimmungen des International einkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zugrund soweit nicht Abweichungen besonders vereinbart sind.

Das Abkommen gilt auch für den Durchgangsverke Deutschland nach und von England über Zeebrügge. gisch-Englische Fährboot-Gesellschaft ist verpflichtet, und durch Deutschland nach England und umgekehrt Transporte nicht ungünstiger zu behandeln als irge anderen Transporte, die die deutschen Strecken nicht insbesondere etwa bestehende direkte Tarife anzuwend Regelung der Seefrachtenfrage bleibt hiervon unberü jede in einem Fährbootwagen nach oder von England b Sendung wird ein Zuschlag von 8 % der Festlandsfracht schädigung für die Hergabe von Fährbootwagen durch gisch-Englische Fährboot-Gesellschaft erhoben.

Die Reich

— Handelsabteilungen bei den Reichsbahndirektion Zeitschrift „Wirtschaft und Verkehr“, das Organ der I und Handelskammer Düsseldorf, schreibt:

Der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische V Gleiwitz hat vorgeschlagen, bei den Reichsbahndirekti sondere Handelsabteilungen einzurichten. Wir habe diesen Vorschlag Bedenken und glauben, daß auch wei der Wirtschaft mit uns einer Meinung sind, und zwar weil die Ausgaben, die die Reichsbahn heute gegenüber kriegszeit für Personalkosten aufwendet, ganz erhel stiegen sind. Wir haben wiederholt gefordert, daß di bahn auf einen Abbau ihrer Personalkosten Bedacht müsse und glauben auch, daß die Hauptverwaltung de bahn selbst eine Verringerung der Personalkosten erst ist daher u. E. nicht angezeigt, der Reichsbahn num Neueinrichtung von Dienststellen vorzuschlagen.

Anders gestaltet sich die Sachlage natürlich, wenn delsabteilungen aus bereits vorhandenem Personal gebil den. Wir glauben aber, daß die bisherige Organisa Reichsbahn völlig ausreicht, um eine großzügigere V werbung durchzuführen. Wir haben in den letzten Wo Erfahrung gemacht, daß die für unseren Kammerbezirk dige Reichsbahndirektion Elberfeld sich bemüht, den den Wünschen der Wirtschaft anzupassen und vor allem auch solchen Verkehr wiederzugewinnen, der ihr durch richtung von Kraftwagenlinien verloren gegangen ist. kehrswerbende Tätigkeit einer Reichsbahndirektion wird mäßig durch die Verkehrsdezernenten und die Verkehrs stände ausgeübt. Wir glauben, daß den Wünschen de

eise am besten gedient ist, wenn die Reichsbahn noch bisher mit den Wirtschaftskreisen Fühlung nimmt und Weise versucht, den Verkehr auf ihren Linien zu Gewiß wäre noch weiter zu wünschen, daß auch die altung der Reichsbahn sich den Wünschen der Wirtise mehr anpaßte. Aber diese Frage wird auch von n Handelsabteilungen nicht gelöst werden können, da rum abhängig ist von der Verkehrssteigerung und damit Einnahmesteigerung der Reichsbahn im ganzen.

ben daher dem Reichsverband der Deutschen Industrie , der Reichsbahn keine Änderungsvorschläge hinsicht- jetzigen Organisation zu machen, sondern anzuregen, zuständigen Eisenbahnbehörden sich mit den Wirteisen verständigen, um eine Anpassung des Verkehrs dürfnisse des Wirtschaftslebens in größerem Umfange zu erreichen.

n den Bau der Zugspitzbahn. In einer in München ab-, überaus stark besuchten Versammlung der Alpenurde mit aller Entschiedenheit Protest gegen den Bau n auf die Zugspitze erhoben und folgender Beschluß Die Versammlung legt gegen die beabsichtigte Indung der bayerischen Berge durch Bergbahnen entVerwahrung ein. Sie erhebt vornehmlich den schärfsten gegen den Bau einer Bahn auf die Zugspitze, den Gipfel und das ragende Wahrzeichen deutscher Erde. t die Regierung sowie den Landtag dringend auf, der hen Ausbeutung unserer Bergwelt wirksam entgegennd unser bayerisches Hochland aus Gründen des Naturvie im Interesse der Erholung Tausender von Volksller Erwerbsschichten in seiner jetzigen Ursprünglich-Reinheit zu erhalten. Sie erwartet, daß die Regierung dsätze treu bleibt, die Zugspitzbahn mit der Begründehnen, daß ein Bedürfnis zu einem solchen nen nicht anerkannt werden könne und auch ziehung ausländischen Kapitals zur Finanzierung unsei."

eefahrten der Hapag Seebäderdienst G. m. b. H. Die er „Hapag Seebäderdienst" nach Cuxhaven, Helgoland erland-Sylt werden auch in diesem Jahre durch die mpfer „Kaiser" und „Bubendey" ausgeführt. Der hrplan ist soeben erschienen und bei allen größeren und Eisenbahnstationen kostenlos erhältlich. Hersei, daß während der Hauptreisezeit, vom 29. Juni eptember, tägliche Verbindung nach Cuxhaven und besteht, außerdem jeden Montag, Mittwoch, Freitag bend nach Sylt. Im Juli und August werden an jedem gelmäßig Ausflüge nach Cuxhaven und Helgoland zu ermäßigten Preisen durchgeführt. Während der macht der Dampfer „Kaiser" Tagesausflüge nach und Helgoland: Abfahrtstation der Hapag Seebäder-Hamburg, St. Pauli-Landungsbrücken, die Abfahrtzeit 8 Uhr vorm., Sonntags 7 Uhr vorm.

ige der ägyptischen Staatsbahnen nach Deutschland. tzten Ausschreibungen der ägyptischen Staatsbahnen ze und Achsen erhielten nach der B. B. Ztg. die Zu- Fried. Krupp A.-G. in Essen und die Linke Hofhammer A.-G. in Berlin.

ilung einer Rheinisch-Westfälischen Verkehrsgemein- Gründung einer Rheinisch-Westfälischen Verkehrs- m. b. H., einer von den Spediteuren- und Lastkraftern in Westfalen und dem Rheinland ins Leben geeide Provinzen umfassenden Speditionsgesellschaft 29. April beschlossen. Es handelt sich um ein Unter- Abwehr der den Gewerben aus der Kommunalisie-Monopolisierung durch die gemischt-wirtschaftlichen -Dach- und Betriebsgesellschaften drohenden Gefahr. des Unternehmens ist die Besorgung von Transporten hauptsächlich von Gütertransporten auf der Landels Lastkraftwagen.

ige Nordlandreise. Die Hamburg-Südamerikanische ahrtsgesellschaft veranstaltet eine 16tägige Nordland- 20. Juli in Hamburg beginnt und am 4. August dort Verbindung mit Landausflügen sollen die schönsten stnorwegens bis hinauf zum Nordkap besucht werden. mer werden nicht nur die bekannten Fjorde südlich em, sondern auch das Gebiet nördlich des Polar- eigentliche Land der Mitternachtssonne, kennen Reise findet mit dem neuen 14 000-Bruttoregisterßen Doppelschrauben-Motorschiff „Monte Sarmiento" ne angenehme und zweckdienliche Schlaf- und Wohnbietet. Bei Übernachtung in den gemeinsamen die nur etwa zu einem Drittel belegt werden, kann eise einschließlich guter Verpflegung, Aus- und Einbooten, Trinkgeldern usw. (jedoch ausschließlich der Landausflüge mit Autos und Wagen und ausschließlich der Getränke) mit 208 ℳ bestritten werden. Bei Belegung abgeschlossener Kabinen staffeln sich die Preise für die Person von 258 bis 402 ℳ. Für ordnungsmäßige Reiseausweispapiere, insbesondere einen Paß mit norwegischem Visum ist zu sorgen. Anmeldungen bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg, Holzbrücke 8, beim Reisebüro Walter Bamberger, Hamburg, Pferdemarkt 15, sowie den Reise- und Passagebüros, mit denen die Gesellschaft in Verbindung steht.

— **Industrie- und Handelstag.** Am 29. April fand in Berlin die 45. Vollversammlung unter großer Beteiligung der Handels- und Wirtschaftskreise aus ganz Deutschland und in Anwesenheit des Stellvertreters des Reichspräsidenten Dr. Simons, des Reichskanzlers Dr. Luther und anderer Mitglieder der Reichsregierung sowie zahlreicher Vertreter der Länder statt.

Nachdem der Präsident Franz von Mendelssohn die zahlreich erschienenen Gäste begrüßt hatte, und nach einem Referat des geschäftsführenden Präsidialmitgliedes des Industrie- und Handestages, Reichsministers a. D. Hamm, über die wirtschaftliche Lage, nahm auch der Reichskanzler Dr. Luther das Wort zu einer bedeutsamen Rede, in der er auf die Wirtschaftspolitik sowie die Außenpolitik Deutschlands einging.

— **25 Jahre Verband Deutscher Ostseebäder.** Der Verband Deutscher Ostseebäder hielt anläßlich seines 25jährigen Bestehens eine Festsitzung im Hotel „Der Kaiserhof" in Berlin, unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Lehmann, Kolberg, ab. Vertreter der Reichsministerien, der Reichsbahn, der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, namhafter ärztlicher Gesellschaften und Verbände wohnten u. a. der Sitzung bei. Der Verband Deutscher Ostseebäder umfaßt heute 78 Badeorte: das in ihnen investierte Vermögen kann auf eine halbe Milliarde geschätzt werden. Die Zahl der Kurgäste ist von 188 406 Besuchern im Jahre 1900 auf die Höchstzahl von nahezu einer halben Million im Vorkriegsjahr gestiegen; sie erreichte dann im Kriegsjahr 1915 den Tiefstand von 158 659 Gästen. Das Jahr 1924 erscheint mit dem Gesamtergebnis von 329 145 Gästen verhältnismäßig günstig.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte K i e s n e r in Frankfurt (Oder) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel, — die Reichsbahnräte Dr. jur. T h a y s s e n in Köln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Berlin, Dr. jur. B a u e r in Breslau als Vorstand zum Verkehrsamt Meiningen, B e r n d t in Meiningen zur Reichsbahndirektion Hannover, N o r d in Frankfurt (Oder) als Vorstand zum Verkehrsamt Aschersleben, Dr. jur. K u h b e r g in Berlin zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), A r n o l d t in Prenzlau als Vorstand zum Betriebsamt 1 Wittenberge und H i t z e r in Königsberg (Pr.) als Vorstand zum Betriebsamt 2 Stralsund.

Ü b e r t r a g e n ist dem Reichsbahnrat Dr. jur T r i e s e n b e r g die Stellung als Vorstand des Verkehrsamts in Frankfurt (Oder).

B e r i c h t i g u n g : Unter Aufhebung der Versetzung des Reichsbahnrats W a g n e r von Mainz wird dieser nach Darmstadt abgeordnet.

Österreich.

— **Der Kredit für die Bundesbahnen.** Am 1. Mai ist das aus Vertretern der Garantiestaaten gebildete ö s t e r r e i c h i s c h e K o n t r o l l k o m i t e e i n P a r i s zu einer Tagung zusammengetreten, in deren Verlauf unter anderem die Frage der Gewährung eines Kredits aus den Resten der Völkerbundanleihe an die Bundesbahnen zur Durchführung der bekannten Investitionen beraten werden soll.

— **Neue Bundesbahndirektoren.** Die durch das Ableben des Ministerialrates Dr. Boeß erforderliche Neubesetzung der Bundesbahndirektion Wien-Südwest ist nunmehr erfolgt. Zum Direktor dieser Bundesbahndirektion wurde der bisherige Direktorstellvertreter in der Elektrisierungsdirektion Ministerialrat Dr. Gustav H u b e r ernannt.

Gleichzeitig gelangt der Direktorposten bei der Bundesbahndirektion Wien-Nordost zur Neubesetzung. Auf diesen Posten wurde Ministerialrat Dr. Techn. Ingenieur Alfred W i r t h , bisher Direktorstellvertreter der Bundesbahndirektion Wien-Südwest, berufen. Der bisherige Direktor der Bundesbahndirektion Wien-Nordost Ministerialrat Ingenieur Heinrich K i e n a s t tritt nach vieljähriger Laufbahn in den dauernden Ruhestand.

Direktor Ministerialrat Dr. Huber trat im Jahre 1906 aus dem Finanzdienst in den Staatseisenbahndienst, war nach zurückgelegter Streckenpraxis im Rechtsbureau der Westbahndirektion und in der Tarifsektion des Eisenbahnministeriums, sodann in

den Jahren 1909 bis 1919 im Präsidialdienste tätig und übernahm bei Errichtung des Elektrisierungsamtes das finanzielle und administrative Referat für den Elektrisierungsbau.

Direktor Ministerialrat Dr. Techn. Ingenieur Wirth begann seine Laufbahn im Staatseisenbahndienste im Jahre 1902 beim Bau der zweiten Eisenbahnverbindung Salzburg-Triest. Im Jahre 1907 ins Eisenbahnministerium berufen, war Dr. Wirth vorerst vier Jahre als Konstrukteur für Oberbau- und Bahnhofanlagen tätig, später wurde er Vorstand einer großen Außendienststelle. Im Jahre 1915 erfolgte seine neuerliche Einberufung in das Eisenbahnministerium, wo er am Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Eisenbahnen mitwirkte und später im Personaldepartement tätig war. Seit dem Jahre 1923 war Dr. Wirth Direktorstellvertreter der Bundesbahndirektion Wien-Südwest, die er nach dem Tod des Ministerialrats Dr. Boeß vorläufig leitete.

— Der Rettungsdienst bei den Bundesbahnen. Im kleinen Saal der Urania wurde letzthin der für die Hygieneausstellung im Auftrage der Bundesbahnen angefertigte Film „Eisenbahnrettungswesen" zum ersten Male vorgeführt. Einleitend gab der Vorstand des Sanitätsdepartements der Bundesbahnen Hofrat Dr. Bogdan eine Darstellung der Organisation des Eisenbahnrettungswesens, in der er u. a. ausführte:

Ursprünglich haben die Eisenbahnverwaltungen selbst jede für sich Vorschriften für den Rettungsdienst erlassen, und zwar nach eigenem Ermessen. In Österreich stammen die ersten derartigen Vorschriften aus dem Jahre 1888 und sie bilden heute noch die Grundlage der jetzigen Organisation. Darnach wird in allen Standorten von Hilfslokomotiven ein großer, in allen Stationen, in denen ein Bahnarzt seinen Sitz hat, ein kleiner Rettungskasten, in allen anderen ein Verbandskasten gehalten. Diese drei Arten werden in der Hygienischen Ausstellung zu sehen sein. Außerdem ist in jeder Station eine offene Tragbahre, in solchen Stationen, von denen aus ein Transport Verletzter in ein nahes Spital möglich ist, eine gedeckte fahrbare Tragbahre vorgesehen. Jetzt verfügen die Bundesbahnen über 70 große, 300 kleine Rettungskasten, 450 Verbandskasten, 190 gedeckte fahrbare und 600 gewöhnliche Tragbahren. Eine wertvolle Ergänzung der Rettungsmittel erfolgte 1901 durch die Errichtung von Rettungswagen, Güterwagen, die mit allen Behelfen zur Lagerung Schwerverletzter eingerichtet sind und deren die Bundesbahnen 20 besitzen. Am Standorte dieser Wagen besteht ein sehr gut ausgebildetes Sanitätskorps mit einem Bahnarzt an der Spitze, das gegenwärtig 400 Mitglieder zählt (20 Stationen mit je einem Korps zu 20 Mitgliedern). Aber auch das gesamte andere Personal wird in der ersten Hilfeleistung regelmäßig jedes Frühjahr geschult. Außerdem gibt es auf den größeren Bahnhöfen und Werkstätten ein Ordinationszimmer, gegenwärtig 38. Im Jahre 1914 hatte man eine Neuorganisation mit neuen Arten der Rettungsmittel im Auge, die gleichfalls in der Hygieneausstellung zu sehen sind, deren Einführung aber durch den Weltkrieg damals unmöglich gemacht wurde.

Nach diesen einleitenden Worten rollte der Film ab, der den Zuschauern vor Augen führte, wie sich der Rettungsdienst in allen seinen Phasen bei einem Eisenbahnunfall abspielt.

— Hygieneausstellung. Am 28. April wurden im Messepalast die drei Ausstellungen „Hygiene", „Der Mensch" (Deutsches Hygienemuseum, Dresden) und „Der neue Haushalt" durch den Bundespräsidenten Dr. Hainisch feierlich eröffnet.

An der Hygieneausstellung beteiligen sich auch die österreichischen Bundesbahnen. Sie bringen im Messepalast sowie im Westbahnhofe verschiedene, insbesondere in das Gebiet der Eisenbahnhygiene fallende Gegenstände im Original, in Modellen, in Zeichnungen oder in Photographien zur Ausstellung. Demgemäß ist das Eisenbahnrettungswesen, die Angestelltenhygiene (Prüfungsbehelfe zur körperlichen Eignung für den Eisenbahndienst usw.), die Wohnungsfürsorge, das Entseuchungswesen, die Kranken- und Unfallfürsorge berücksichtigt. Zur Ergänzung der das Eisenbahnrettungswesen darstellenden Gegenstände und Bilder dient ein Film, der in der Urania zum ersten Male gezeigt wurde und weiterhin im Vortragssaale der Hygieneausstellung vorgeführt werden wird. Er bringt die Hilfeleistung bei einem Eisenbahnunfall auf der Strecke zur Darstellung. Es sind ferner Rettungskästen ausgestellt, wie sie bereits im Jahre 1914 zur Einführung gelangen sollten.

Ein interessantes Schaustück bietet das Modell der einzigen in Österreich bestehenden Wagenentseuchungsanlage in Süßenbrunn, in der sämtliche Güterwagen, die Vieh- oder Düngertransporten dienen, sowie verseuchte oder seuchengefährdete Personenwagen entseucht werden.

Als Sinnbild für die durch die Elektrisierung der Bundesbahnen beseitigte Rauchplage insbesondere in Tunneln wird das Modell der neuen Elektrischen Gebirgsschnellzuglokomotive gezeigt. In Abbildungen sind auch die vollständig nach dem neuesten Stande ausgestatteten Elektrowerkstätten mit ihren hygienischen Nebeneinrichtungen zu sehen sowie Pläne der anläßlich der Elektrisierung erbauten Wohnungsanlagen in Bludenz. Die Bekämpfung des Rauches in den Tunneln wird in eine[illegible] kasten, der die Lüftungsanlage des Tauerntunn[illegible] dargestellt. Ferner werden noch Modelle von Wassertü[illegible] gestellt, in denen Wasser entkalkt wird, sowie Mo[illegible] Wächterhäuserbauten — auch eines solchen mit Mala[illegible] gittern —, endlich Rauchverzehrern an Lokomotiven.

Die von der Krankenkasse der österreichischen Bund[illegible] und von den Eisenbahnberufsvereinigungen errichteten [illegible] triebenen Heilanstalten und Erholungsheim[illegible] im Bilde wiedergegeben. Ebenso sind in Bildern da[illegible] bahnärztliche Ordinationsräume, und zwar solche zur [illegible] ärztlichen sowie zur fachärztlichen Behandlung. Auch [illegible] misch-mikroskopische Laboratorium der Bundesbahnen [illegible] treten.

Die den Bundesbahnen gehörigen Krankentransportw[illegible] wie ein Rettungswagen werden auf dem Westbahnhof a[illegible]

— Österreichischer Ingenieur- und Architektenverein[illegible] Generalversammlung dieses Vereins, bei welcher die [illegible] des Präsidenten durchzuführen war, wurde Sektionsc[illegible] Ingenieur Bruno Enderes zum Präsidenten mit zw[illegible] Amtsdauer gewählt.

— Der Außenhandel Österreichs im Jahre 1924. D[illegible] erschienene „Statistik des auswärtigen Handels Öster[illegible] Jahre 1924" enthält die endgültigen Ergebnisse des ö[illegible] schen Außenhandels im abgelaufenen Jahre. Die Ei[illegible] reichte (ohne Edelmetalle) einen Wert von 2395 Millio[illegible] kronen (gegen 1920 im Jahre 1923), die Ausfuhr 1368 [illegible] Goldkronen (gegen 1122). Das Bilanzpassivum stellt [illegible] 1026 Millionen Goldkronen (ohne Edelmetalle), das ist [illegible] 25 Millionen Goldkronen niedriger als nach den vor ku[illegible] öffentlichten vorläufigen Ergebnissen. Im Jahre 1923 [illegible] Passivum 798, im Jahre 1922 652 Millionen Goldkronen [illegible] Nach den international vereinbarten Hauptgruppen [illegible] Außenhandel in den beiden Vergleichsjahren folgendes [illegible]

	Einfuhr			Aus[illegible]	
	1923	1924		1923	1924
	Millionen Goldkron[illegible]				
Lebende Tiere .	123.7	167.1	+ 43.4	14.8	11.5
Nahrungsmittel und Getränke . .	501.0	648.5	+ 147.5	16.4	31.9
Mineralische Brennstoffe . .	184.0	198.1	+ 14.1	2.6	1.7
Andere Rohstoffe und einfach bearbeitete Waren	422.2	513.0	+ 90.8	172.1	248.8
Fertigwaren . .	689.4	867.8	+ 178.4	915.7	1074.6

Diese Gegenüberstellung zeigt, daß an der Einfuh[illegible] um rund 475 Millionen Goldkronen (24 %) hauptsä[illegible] Nahrungs- und Genußmittel einschließlich der leben[illegible] (Schlachtvieh) sowie die industriellen Rohstoffe und au[illegible] Industrieerzeugnisse teilhaben und daß die Ausfuhrs[illegible] um 246 Millionen Goldkronen (22 %) überwiegend [illegible] erzeugnissen zugute kommt. Da sich die obigen Auße[illegible] zahlen nur auf den freien Verkehr und den Veredlun[illegible] beziehen, den unter Einhaltung des zollamtlichen Vo[illegible] fahrens sich abwickelnden Lagerverkehr aber nicht ab[illegible] gelangt in ihnen der österreichische Zwischenhandel m[illegible] zollten Auslandswaren nicht zum Ausdruck. Dieser [illegible] darf bei Beurteilung des Passivums der österreichischen [illegible] bilanz nicht außer Betracht gelassen werden, da der [illegible] Lagerverkehr erzielte Gewinn ebenso wie der Durch[illegible] delsgewinn und die unsichtbare Warenausfuhr, au[illegible] gewissen Branchen ein recht erheblicher Teil des [illegible] absatzes entfällt, die österreichische Wirtschaftsbilanz [illegible] stigen Sinne beeinflussen und das ausgewiesene Bilanz[illegible] nicht unerheblich ermäßigen.

Niederlande.

— Enteignung zur Sicherung der Übersicht bei Wegeüb[illegible] Ein Gesetzentwurf zur Änderung des Eisenbahn- und N[illegible] gesetzes in Holland bezweckt die Enteignung zu erle[illegible] Fällen, wo durch Entfernung des Baum- und Strau[illegible] die Übersichtlichkeit der Wegeübergänge verbessert we[illegible] Demnach soll auf bestimmte Entfernung sowohl an de[illegible] als auch längs der Bahnen jegliche Bepflanzung mit [illegible] Baum- und Straucharten verboten werden, um genüge[illegible] sicht nach allen Seiten zu gewährleisten. Soweit jet[illegible] solche Anpflanzungen vorliegen, soll die Entfernung [illegible] Entschädigung vorgenommen werden, die abgesehen v[illegible] lichen Fällen vorher vereinbart oder festgestellt sein m[illegible]

— Die Einnahmen der niederländischen Eisenbahnen [illegible] sich bis zum 1. April auf 36 801 375 fl. gegen 39 577 389 [illegible] ersten drei Monaten des Jahres 1924 oder, auf ein Tages[illegible] bezogen, auf 112,50 fl. gegen 119,11 fl. im Jahre 1924.

Sommerfahrplan weist im Verkehr mit Deutschland ne Verbesserungen auf. Zunächst wird der London-preß der Mitropa durch einen täglich verkehrenden mit 1. und 2. Kl., Salon- und Speisewagen ersetzt, ab Holland 7,23, an Berlin Fr. 5,40, umgekehrt aus Berlin an Hoek van Holland 11,11; die Züge erhalten Aufent- in Bad Oeynhausen. Die bisher in erster Linie dem nglischen Verkehr dienenden Züge D 171/172 bleiben als ge D-Züge bestehen, behalten den Verkehr Hoek van erlin-Bukarest und -Leipzig und führen jetzt auch einen oek van Holland-Hamburg-Altona. Die übrigen Schnell-Linie über Bentheim-Rheine bleiben bestehen, die Tren-Nachtzüge für die Strecken nach Berlin und Leipzig er durchgeführt. Auch der Verkehr von Vlissingen nach chland geht nach wie vor über Bentheim, doch geht über Köln-Passau nach Wien laufende Wagen jetzt theim-Leipzig-Dresden-Prag. Für den Verkehr von Holland nach Süddeutschland wird ab 5. Juni ebenfalls ug mit Mitropa-Salonwagen zur Verfügung stehen, der rdam-Kesteren-Arnheim-Emmerich nach Köln geht und n mit einem von Amsterdam über Nijmwegen-Crefeld gehenden F-D-Zug kreuzt; von Köln geht der eine nn über Coblenz-Frankfurt-Würzburg nach München, über Wiesbaden-Karlsruhe nach Basel, ab Hoek van 26, an Köln 12,05, an Frankfurt 3,54, an München 10,30; n 6,40, ab Frankfurt 1,00, an Köln 4,51, an Hoek van 1,20 sowie ab Amsterdam 7,08, an Köln 12,08, an Basel asel 8,35, ab Köln 5,36, an Amsterdam 10,43. Die Züge rchgehende Wagen von Hoek van Holland nach Basel, Heidelberg und Barmen, vom Haag nach Basel, von n nach Genf, Baden-Baden und Konstanz. Der Verkehr ngen nach Süddeutschland geht wie bisher über Boxtel-n und sodann über Stuttgart-Ulm nach München, in d er mit dem von Amsterdam kommenden Zuge ver-führt Schlafwagen von Vlissingen nach Stuttgart und und von Amsterdam nach Basel sowie durchgehende issingen-Innsbruck und -Duisburg und Amsterdam--Chur und -Rom über Mailand.

der Verkehr über Emmerich wird wesentlich ausge-D-Züge 281/282 gehen wie bisher von Amsterdam über z-Wiesbaden nach Frankfurt und führen durchgehende terdam-Frankfurt, Amsterdam-Genua und Haag-Frank-bislang über Nijmwegen gehenden Züge 254/255 gehen über Emmerich-Neuß nach Köln, führen Schlafwagen -Bukarest für den jetzt wieder eingerichteten Ostende-eß und Amsterdam-Würzburg sowie durchgehende sterdam-Budapest und Haag-München. Neu eingelegt gen für die Sommermonate das D-Zug-Paar 173/174 nmerich-Köln-Ludwigshafen-Basel mit nur 1. und ab Amsterdam 3,09, an Köln 8,17, an Basel 5,30 früh; 50, ab Köln 6,39, an Amsterdam 12,45. Die Züge führen n Amsterdam-Coblenz, Schlafwagen Amsterdam- und -Basel und durchgehende Wagen Amsterdam-Genua dam- und Haag-Basel.

---

rige europäische Länder.

setzung der dänischen Gütertarife. Seit dem 20. April en dänischen Staatsbahnen die Mindestfrachtsätze für von 3,60 auf 2,40 Kr., für Eilstückgut von 1,20 auf rachtstückgut von 0,80 auf 0,50 Kr., Eilgut in Wagen-on 15 auf 12 Kr. herabgesetzt worden. Die Ermäßi-ten auch für leichtverderbliche Waren. Gleichzeitig Zuschlag für gedeckte Wagen um 25 % ermäßigt, die e bei Überschreitung der Ent- oder Verladefristen für 4. Tag von 8 und 20 Kr. auf 5 bzw. 10 Kr.

reuzungen an dänischen Staatsbahnen. Von 1911 bis sind an dänischen Staatsbahnen einschl. Grund-d Ersatzleistungen 14 Millionen Kronen für Ent-ienengleicher Überfahrten aufgewendet worden. Es nit jährlich 1 900 000 Kr. an Überwachungskosten er- zu 5 % kapitalisiert 38 Millionen Kronen ausmacht. im ganzen 124 Über- und 154 Unterführungen gebaut. hatten die dänischen Staatsbahnen bei 2443 km Bahn- bewachte Überfahrten (43 auf 100 km), 3320 unbe-erfahrten (136 auf 100 km) und 700 Unterführungen 1 km). Im Laufe der letzten zehn Jahre hat sich die Unterführungen von 180 auf 700 vermehrt, und wäh-och eine Unterführung auf je 11 km traf, trifft jetzt 3,5 km.

etzten Jahren hat man viel Mühe auf die Förderung dekommens der in wirtschaftlicher Hinsicht äußerst n Schlagbaumeinrichtungen verwendet. Natürlich ist ührung sicherer als eine Schlagbaumanlage, und wenn verhältnisse nicht zu ungünstig und die Umwege nicht d, sind sie auch für die Wegbenutzer bequemer. Doch ist die Sicherheit bei Schlagbaumanlagen nicht so gering, wie man annehmen könnte. Die dänischen Staatsbahnen haben jetzt 320 fernbediente Schlagbaumanlagen, und es ist in den letzten 12 Jahren an ihnen kein Unfall vorgekommen, so daß man unbedenklich noch weiter gehen kann.

In den letzten Jahren hat man auf einigen Stationen Schlagbaumanlagen mit vereinigter Ort- und Fernbedienung ausgeführt, derart, daß der Schlagbaum von Hand am Ort geschlossen und mittels einer Winde vom Bahnsteig aus wieder geöffnet wird. Dabei wird der Vorteil sicheren Schlusses des Schlagbaumes erzielt. Dadurch, daß sich der Wärter nach Schluß der Schranke an den Bahnsteig begibt und sich der dort befindlichen Winde bedient, ist er nicht an der Überfahrt festgelegt und kann an der Zugabfertigung teilnehmen. In Zeiten, wo der Wegverkehr gering ist, wird in vielen Fällen auch das Schließen der Schranken vom Bahnsteig aus gehandhabt.

An Privatüberfahrten, wo nur wenige Wegbenutzer in Frage kommen, hat man die örtliche Bedienung dadurch überflüssig gemacht, daß man die Schlagbäume mit Bouréschlössern verschlossen hat, zu denen jeder Wegbenutzer einen Schlüssel besitzt. Da der Schlüssel nur dann entfernt werden kann, wenn der Schlagbaum geschlossen und verschlossen ist, werden die Benutzer zum Verschließen gezwungen, und wo das Verschließen unterlassen wird, kann der Schuldige festgestellt werden, da die Schlüssel numeriert sind. Man hat auf diese Weise seit 1918 etwa 50 Bewachungen an schienengleichen Überfahrten einziehen können und 50 bis 60 können noch eingezogen werden. Bei vielen der ausgeführten Anlagen ist die Anzahl der Benutzer 20 bis 30 und in einem Falle (Skjern-Ringkoebing) sogar 49. Doch ist hier für die Heuerntezeit die Bewachung am Tage beibehalten worden, wobei aber die Benutzer freiwillig und ohne Ersatz im übrigen auf die Einziehung der Bewachung eingingen. Doch ist das immerhin selten. Im allgemeinen hat man zuweilen große Ersatzbeträge zahlen müssen. Da seit einigen Jahren hier Zwangsenteignung möglich ist, geht die Durchführung der Ersatzfestsetzungen glatter.

— Norwegens Wasserkräfte. Die auch in diese Zeitung (1925, Nr. 1, S. 24) übergegangenen Ergebnisse der Untersuchungen des Schweden Sven Nordlindh über die in Schweden vorhandenen Wasserkräfte, wobei Schweden als das an Wasserkräften reichste Land Europas bezeichnet wurde, haben in Norwegen lebhaften Widerspruch hervorgerufen. Es stehe längst fest, daß Norwegen das wasserkraftreichste Land Europas sei und alle anderen Länder, sowohl was die Anzahl der effektiven Pferdekräfte als der Pferdekräfte je Einwohner betreffe, überflügle. Die Gebirgsbildungen des Landes, die großen Hochgebirge mit den tiefeingeschnittenen Fjorden wie auch die großen Niederschlagsmengen in den Hochgebirgen machen dies auch ohne weiteres begreiflich. Bei der großen Weltkraftkonferenz in London wurde nie angezweifelt, und auch alle führenden Fachzeitschriften sind sich darüber einig, daß Norwegen unter den wasserkraftreichen Ländern in Europa an erster Stelle steht. Sven Nordlindh will folgende Reihe aufstellen: 1. Schweden 17 917 000 PS, 2. Norwegen 12 290 000 PS, 3. Frankreich 11 700 000 PS, 4. Italien 5 500 000 PS, 5. Spanien 4 000 000 PS. Nach der Fachzeitschrift Electrical World ist die Reihenfolge dagegen: 1. Norwegen 12 290 000 PS, 2. Schweiz 8 000 000 PS, 3. Frankreich 8 000 000 PS, 4. Schweden 7 000 000 PS, 5. Spanien 4 400 000 PS. Die Verschiedenheit rührt nach norwegischen Angaben davon her, daß Sven Nordlindh alle schwedischen Wasserläufe beizieht und auf Grund der mittleren Wasserführung und Fallhöhe der Flüsse eine theoretische Kraftleistung ausrechnet, womit er Schweden in der Reihenfolge der Länder an erste Stelle schiebt, während die von ihm für Norwegen angebenen 12 290 000 PS nach verhältnismäßig leicht auszuführender Regulierung unmittelbar zur Verfügung stehen und daher mit seinen schwedischen Angaben, die auch nicht leicht ausbaubare Wasserkräfte in sich begreifen, gar nicht verglichen werden können.

— Neue Bauten und Anlagen der schwedischen Staatsbahnen. Der Gesamtbetrag der unter „Neue Bauten und Anlagen auf den vom Staate betriebenen Bahnen" im Haushalt verlangten Mittel beläuft sich auf 10 633 000 Kr. Für die Arbeiten für Umlegung der Einführung der westlichen Stammbahn über Hammarbyleden fordert die Eisenbahndirektion für das Haushaltjahr 1925/26 nur 1 Million Kronen an. Es hat dies seinen Grund darin, daß die schon früher veranschlagten Mittel nicht verbraucht wurden, weil die Stadt Stockholm noch keinen Beschluß gefaßt hat, wie die Eisenbahnbrücke mit einer Straßenbrücke vereinigt werden soll, und die Arbeiten an der Brücke über Hammarbyleden sich deshalb verzögert haben. Für den Umbau des Bahnhofes Lund werden 341 000 Kr. und für den Umbau des Bahnhofs in Stockholm Südstation 100 000 Kr. verlangt. Für Erweiterungen und Gleisanordnungen in Huddinge, Värtan, Strömtorp, Angelholm und Kiruna werden 362 000 Kr. verlangt. Für Fußgängerbrücken und Fußgängertunnels werden 50 000 Kr. angefordert und für

gewisse Arbeiten am Doppelbahnbau von Tranås nach Aneby und von Bodafos nach Sävsjö 465 000 Kr. Für Einrichtung verbesserter Betriebswirtschaft in gewissen Lokomotivstationen werden 50 000 Kr. und für Verlängerung der Wagenhalle in Hagalund 440 000 Kr. verlangt. Für Ausbezahlung der festgesetzten Einlösung der Eisenbahnhotels in Storvik, Bollnäs, Ånge, Bräcke, Ockelbo und Krylbo 875 000 Kr. und für Instandsetzung dieser Hotels 325 000 Kr. Für Aufhebung schienengleicher Gleisübergänge zur Beseitigung der dem Straßenverkehr drohenden Gefahren sollen 400 000 Kr., für elektrische Beleuchtungsanlagen 275 000 Kr. und für die Elektrisierung der Strecke Stockholm-Gothenburg 7 000 000 Kr. aufgewendet werden.

Was neue Staatsbahnbauten betrifft, so sollen für Fortsetzung der Arbeiten an der Inlandbahn zwischen Volgsjö und Gällivare 2 500 000 Kr., für Vollendung der Staatsbahn Forsmo-Hoting 750 000 Kr., für Fortsetzung der Arbeiten an der Bahnstrecke Hällnäs-Stensele 1 500 000 Kr. und für Fortsetzung der Staatsbahn Jörn-Gubblijaure 1 000 000 Kr. aufgewendet werden.

— **Ein neues Stellwerk in Malmö.** Mit dem Neubau des Malmöer Hauptbahnhofes ist auch das Stellwerk einer durchgreifenden Modernisierung unterzogen worden. Es handelt sich um eine völlig neue Anlage, die die größte und modernste in den nordischen Ländern sein wird. Das Stellwerk, dessen Gesamtbaukosten auf 400 000 Kr. berechnet werden, wird elektrisch betrieben werden. Die Einrichtung ist von Westinghouse geliefert. Insgesamt werden 65 Weichen und 80 Signale von diesem Stellwerk abhängig sein. Bis zum Sommer soll der Bau und die Einrichtung vollendet sein.

— **Betriebsergebnis der Berglagernas-Bahn.** Die zu der Verkehrsgemeinschaft Göteborg-Dalarne-Gäfle zusammengeschlossenen bedeutendsten schwedischen Privatbahnen, unter denen die Berglagernas-Bahn mit 501 km die größte ist, weisen für das Jahr 1924 an Einnahmen 28,69 Mill. Kronen (1923: 27,7 Mill.), an Ausgaben 19,55 Mill. Kr. (18,37 Mill.) auf. Der Überschuß ist mit 9,13 Mill. Kronen ungefähr der gleiche wie im Vorjahre.

— **Ermäßigung der Personentarife in Schweden.** Neben den Schlafwagengebühren und Schnellzugzuschlägen ist mit dem 1. April eine weitere Herabsetzung der Personentarife durch Ausdehnung der Rückfahrkarten eingetreten. Bisher wurden diese nur zwischen bestimmten Stationen ausgegeben und nur bei Entfernungen bis zu 70 km. Jetzt sind sie zwischen allen beliebigen Stationen erhältlich, sofern die Entfernung 366 km nicht übersteigt. Bei Reisen über 366 km wirkt der in Schweden geltende Zonentarif bereits derart, daß die durch den Zonentarif mit der Entfernung wachsende Ermäßigung erheblicher ist als die bei den Rückfahrkarten gewährte.

Die Rückfahrkarten gelten einschließlich des Lösungstages zwei Wochentage, wobei Sonn- und Feiertage, die vor, zwischen oder nach dem Wochentage liegen, nicht mitgerechnet werden. Die am Sonnabend früh gelöste Karte gilt demnach bis Montag Nacht 12 Uhr, die am Sonntag früh gelöste bis Dienstag Nacht 12 Uhr. Die Rückreise muß bis zu diesem Zeitpunkte angetreten sein. Wird die Fahrkarte nicht zur Rückreise benutzt, kann eine Ergänzungsfahrkarte für den Gebührenunterschied zwischen zwei Einzelfahrkarten und der Rückfahrkarte gelöst werden. Dies kann innerhalb 3 Monaten geschehen. Auf diese Weise erleidet der Reisende bei nachträglicher Änderung seiner Reisepläne keinen Verlust.

Über eine Ermäßigung der Gütertarife, die in schwedischen Handels- und Industriekreisen immer wieder von neuem und dringlichst gefordert wird, sind die Beratungen noch nicht abgeschlossen.

— **Stationsnamen in Finnland.** Das finnische Verkehrsministerium hat bestimmt, daß die bisher zweisprachigen Stationsnamen in den meisten Städten des Landes nur noch finnisch sein sollen. Unter diesen Städten befinden sich Uleåborg (Oulu), Björneborg (Pori), Viborg (Viipuri) und Tammerfors (Tampere). Zweisprachigkeit soll nur in den Städten des schwedischen Nyland und Åboland beibehalten werden. Stationsnamen in schwedischen Landgemeinden mit finnischer Volksminderheit, die bisher nur schwedisch waren, werden zweisprachig. Dagegen hat das Ministerium den Antrag der Eisenbahndirektion, daß zweisprachige Namen bei Stationen in Gemeinden mit schwedischer Volksminderheit angewendet werden sollen, unter der Begründung abgelehnt, daß diese schon seit 30 Jahren nur finnische Namen gehabt hätten, und daß Zweisprachigkeit immer unbequem sei. Die schwedisch-finnische Presse beklagt, daß damit mit zweierlei Maß gemessen werde.

— **Eisenbahnunglück bei Swaroschin.** Der D-Zug D 4 Eydtkuhnen-Berlin ist am 1. Mai, morgens 1 Uhr, im polnischen Korridor zwischen den Stationen Swaroschin und Preußisch-Stargard auf freier Strecke entgleist, wobei die Lokomotive und mehrere Wagen den ziemlich steilen Abhang hinunte Bei dem Unglück wurden 25 Personen getötet, 12 sc 6 leicht verletzt. Von den Schwerverletzten sind i weitere 4 gestorben, so daß bereits 29 Tote zu bekl Die Ursache des Unglücks ist noch nicht aufgeklärt.

Die Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) ist b Wunsch die Vermittelung zwischen den deutschen Ge und der polnischen Eisenbahnverwaltung zu überneh Rechtslage ist die folgende: Der Durchgangsverkehr polnischen Korridor ist durch das Pariser Abkom 21. April 1921, das als deutsches Reichsgesetz mit dem 1921 in Kraft getreten ist, geregelt. In dem Artikel kommens heißt es:

„Die betriebsführende Verwaltung übernimmt di gegenüber Personen, die durch den Betriebsunfall irge Schaden erlitten haben. Für die Haftung bei Unfällen bahnbetrieb sind die Gesetze, Verordnungen und Best maßgebend, die für die Eisenbahn dort Geltung habe der Unfall ereignet hat."

Vor der Einfahrt in polnisches Gebiet werden die Di züge von den polnischen Staatsbahnbeamten überno polnische Staatsbahnverwaltung wird damit betrie Verwaltung und hat die Verantwortung für Betriebs tragen. Die polnische Eisenbahnverwaltung muß dah der Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber für den Materi als auch den Hinterbliebenen und Verletzten gege Tötung und Verletzung Schadensersatz leisten. Scha ansprüche sind bei der polnischen Staatsbahndirektion geltend zu machen.

— **Die tschechoslowakischen Durchfuhrbegünstigu polnische Güter.** In Durchführung der im tschechos polnischen Handelsvertrag gegenseitig zugestandene ermäßigungen für bestimmte Frachtgutsendungen im über die Staatsbahnlinien eines der beiden Vertragst das Eisenbahnministerium in Prag die auf polnisc güter bei deren Durchzug durch die Tschechoslowak wendung gelangenden ermäßigten Frachtsätze dieser T gemacht und mit 1. Mai in Kraft gesetzt. Die Begü beziehen sich auf folgende polnische Ausfuh Steinkohle, rohes Mineralöl, Paraffin, Erzeugnisse a Mineralöl, Zement, Kalistickstoff, Salz, Zink roh, Zinkstaub, Eisenblech, Stahl, Pferde, Maultiere, Scha u. a. Außerdem werden aber auch für Phosphorit und aller Art im Durchzug durch die Tschechoslowak Polen bedeutende Ermäßigungen gewährt.

Diese Begünstigungen bestehen darin, daß die Frachtsätze der Tarifklassen, nach welchen diese G fieren, um eine festgesetzte Gebühr gekürzt werden. trägt z. B. bei Gütern der Tarifklasse I und II 128, be 112, bei Klasse B 96, bei Klasse C 84 Heller usw. fi Eine Sonderbehandlung genießen die polnischen kohlentransporte nach Österreich, für w tschechoslowakischen normalen Frachtsätze um 70 100 kg gekürzt sind. Dagegen beträgt die Kürzung lauf der Kohlentransporte von Oderberg nach de chischen Staatsgrenze nächst Oberhaid und Gmünd nur nach den übrigen österreichisch-tschechoslowakischen (gängen 60 Heller für 100 kg. Im Verkehr nach Ung die tschechoslowakischen Frachtsätze für Steink 40 Heller, beim Austritt der Transporte über die tsch kisch-ungarische Grenzstation Petržalka dagegen 20 Heller gekürzt. Eine weitere Kundmachung enth polnische Steinkohle im Rahmen des tschechoslowak reichischen Kohlenverkehrs nach den schweize stationen Buchs und St. Margarethen sowie nach den i schen Grenzstationen Brenero (Brenner) und (Tarvis) verlautbarten direkten Frachtsätze, die, s tschechoslowakische Durchlauf in Betracht kommt, um gekürzt sind.

— **Die Forderungen zum tschechoslowakisch-schwe delsvertrag.** Dieser Tage wurden die maßgebenden slowakischen Kreise über die Forderungen der Schwe Handelsvertragsverhandlungen unterrichtet. Nach tsch Blättermeldungen verlangt die Schweiz Zollermäßig etwa 120 Positionen u. a. für Vieh, Lebensmittel, fei Seide, Rosen, Maschinen und Metalle. Die Zölle für Positionen sollen auf den Stand der Vorkriegs Gold gerechnet, ermäßigt werden. Die Tschechoslov langt hauptsächlich die Abschaffung der bisher notwen fuhrbewilligungen bei der Einfuhr nach der Schweiz. delsvertragsverhandlungen dürften in der zweiten F Mai in Prag beginnen und sodann in Zürich fortgeset

— **Begünstigungen für tschechoslowakische Waren in Hafen.** Der am 9. März in Rom paraphierte neue Vertra

zen und über Lokalgebühren für tschechoslowakische
t am 1. April in Kraft. Dieser Vertrag ist das Ergebnis
on des alten Vertrages vom 22. Dezember 1922, welche
l der großen Entwicklung des tschechoslowakischen
Verkehrs in den Jahren 1923 und 1924 möglich war.
s neuen Vertrages werden für Zucker und für andere
ter aus der Tschechoslowakei, welche über Triest be-
rden, größere Begünstigungen zuteil, soweit es sich
bfertigungsgebühren in den Hafenmagazinen und auf
plätzen handelt. Insbesondere ist von Bedeutung, daß
nd Weizensendungen die gleiche Begünstigung
würden, die bisher nur dem tschechoslowakischen
zutekam*).

ktive Handelsbilanz der Tschechoslowakei. Die ge-
zialeinfuhr in die Republik betrug nach einem Aus-
tatistischen Staatsamtes im Monat März 423 490 t und
rensendungen im Werte von 1 453 130 858 Kc (im März
zen 315 927 t und 87 967 Warensendungen im Werte
189 490 Kc). Die gesamte Spezialeinfuhr in den Mo-
ar bis März d. J. betrug 1 231 395 t und 259 385 Waren-
im Werte von 4 188 506 507 Kc (vom Januar bis März
zen 895 256 t und 238 535 Warensendungen im Werte
96 577 Kc). Da nach dem früheren Berichte die ge-
ialausfuhr im März 1925 im ganzen 1 098 074 t und
rensendungen im Werte von 1 705 508 042 Kc betrug,
Handelsbilanz im März 1925 mit dem Betrage von
Kc aktiv (gegen 217 768 717 Kc im März 1924). Die
Einfuhrländer waren: Deutschland
ereinigte Staaten von Amerika (7 %), Österreich
talien (6,5 %), Polen (5,6 %), Frankreich (4,7 %),
%), Groß-Britannien (3,6 %). Zu den dem Werte
tigsten Waren gehören: Baumwolle, Getreide, Malz,
hte, Flachs, Hanf, Jute, Tabak usw.

au in Griechenland. Die griechische Regierung hat
Bau einer Eisenbahn entschlossen, die den Hafen Ka-
r bestehenden Eisenbahn Saloniki-Dedeagatsch in Ver-
ingen soll. Als Einmündungsstelle der neuen in die
bahn ist Drana in Aussicht genommen. Der Bau soll
rivatunternehmung vergeben werden, die voraussicht-
isch sein wird. Außerdem verhandelt das Verkehrs-
, wie wir in Nr. 17, S. 497, meldeten, mit einer belgi-
rnehmung, die sich erboten hat, neue Eisenbahnen in
ntlänge von 350 km zu bauen.

**äftsbericht und Rechnung der schweizerischen Bun-
für 1924; Aufschub des Taxabbaues im Güterverkehr.**
ldirektion der Bundesbahnen hat dem Verwaltungs-
eschäftsbericht und die Rechnung für das Jahr 1924
Nach ihm stehen den Betriebseinnahmen von an-
5 Millionen Franken Betriebsausgaben von rund
en Franken gegenüber. Die Gewinn- und Verlust-
chließt nach Abzug der Abschreibungen mit 15,15
Franken ab, die auf das Konto „Kriegsdefizit" über-
den. Das „Kriegsdefizit" von noch rund 207 Millionen
urde dadurch auf 191,9 Millionen Franken ermäßigt.
zit soll nunmehr baldmöglichst durch Überschüsse ge-
n. Der Verwaltungsrat hat die Rechnung genehmigt
um Ausdruck gebracht, daß bei Aufstellung der Vor-
und bei Beantragung neuer Ausgaben oder von Tax-
gen auf die Deckung des Kriegsdefizits Rücksicht
werden soll.

aun schon unverzüglich geschehen, indem der Ver-
dem Antrage der Generaldirektion entsprechend be-
at, auf die früher mitgeteilte Vorlage über den Tax-
Güterverkehr, der auf den 1. Juli d. J. in Aussicht
war, vorläufig nicht einzutreten. Der Grund für
rag sowie diesen Beschluß war der Umstand, daß
ierteljahr 1925 nur ein Überschuß von 15,1 gegenüber
en Franken im Vorjahre erzielt worden war, also
weniger als im ersten Vierteljahr 1924.

n Rückgang der Einnahmen hat namentlich der Aus-
erverkehr beigetragen; zwar ist die Tonnenzahl der
Güter in diesem Jahre gegenüber dem Vorjahre
etwa 10 % gestiegen, dagegen sind die Einnahmen
üterverkehr um fast 12 % gefallen, eine Erscheinung,
letzten Taxabbau zurückgeführt wird. Hauptsäch-
r Transitverkehr an dem Ausfall beteiligt sein. Im
uf diese Folgen des Taxabbaues glaubte der Ver-
einem weiteren Abbau nicht mehr zustimmen zu

werden in Kürze einen Aufsatz veröffentlichen, der
nd mit dieser Angelegenheit befaßt.
Die Schriftleitung.

— **Noch ein Opfer des Unglücks von Bellinzona.** Der schweizer Lokomotivführer Buffi, der sich auf einer der von Chiasso kommenden Lokomotiven des Zuges befand, der am 23. April 1924 in Bellinzona auf den Luzerner Schnellzug auffuhr, ist in einem Berner Spital gestorben. Buffi war von der Lokomotive heruntergesprungen und hatte innere Verletzungen davongetragen, an denen er nun nach einjährigem Leiden gestorben ist.

— **Entwurf zu einem neuen Reglement für die Personal-Ausschüsse der Schweizerischen Bundesbahnen.** Der Artikel 31 des Bundesgesetzes betreffend die Organisation und die Verwaltung der Bundesbahnen vom 1. Februar 1923 hatte dem Bundesrat den Erlaß von Bestimmungen über die Bildung von Personalausschüssen übertragen, mit der Ermächtigung, diese Befugnis auf den Verwaltungsrat oder die Generaldirektion weiter zu übertragen. Durch den Artikel 30 Ziffer 3 der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 hat der Bundesrat von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht und dem Verwaltungsrat den Erlaß dieser Vorschriften übertragen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat nunmehr dem Verwaltungsrat einen Entwurf für die Einführung von Personalausschüssen vorgelegt, der den Eisenbahnerverbänden und den Mitgliedern der heutigen Personalkommission zur Meinungsäußerung zugestellt worden ist.

Der Entwurf enthält vier Abschnitte: 1. Zweck der Personalausschüsse, 2. Arten und Aufgaben der Personalausschüsse, 3. Geschäftsführung, 4. gemeinsame Bestimmungen.

Als Zweck der Bildung der Personalausschüsse wird bezeichnet die Förderung der Zusammenarbeit zwischen leitenden Verwaltungsstellen und Personal und beratende Mitwirkung des Personals bei Fragen, die einzelne Dienstzweige oder das gesamte Personal betreffen. Insbesondere sollen Vorschläge und Anregungen zu Vereinfachungen und Verbesserungen, namentlich zu solchen, die Ersparnisse oder Mehreinnahmen erwarten lassen, oder zur Erhöhung der Betriebssicherheit und der Steigerung des Diensteifers und der Arbeitsfreudigkeit des Personals begutachtet werden. In zweiter Linie soll zu wichtigeren Vorlagen und Fragen, die die allgemeinen Dienstverhältnisse des Personals oder einzelner Gruppen betreffen, und endlich zu Anregungen über Wohlfahrtseinrichtungen, Bildungs- und Prüfungswesen Stellung genommen werden.

Gebildet werden sollen drei Arten von Personalausschüssen, nämlich fünf Fachausschüsse für die hauptsächlichsten Dienstzweige (Verwaltungs-, Bahn- und Kraftwerk-, Stations- und Zug-, Fahr-, Werkstätte-Dienst), ein Hauptausschuß für das gesamte Personal und eine Arbeiterkommission für jede Werkstätte. Der Hauptausschuß besteht aus 25 Mitgliedern und 20 Ersatzmännern, die aus den Fachausschüssen abgeordnet werden. Die fünf Vorsitzenden der Fachausschüsse gehören ihm von Amts wegen an.

Über die Geschäftsführung ist bestimmt, daß die Fachausschüsse einberufen werden, sobald die Geschäfte es notwendig machen oder ein Drittel der Mitglieder es verlangt, der Hauptausschuß, wenn es seine Geschäfte notwendig machen oder zwei Fachausschüsse es verlangen, wenigstens aber zweimal im Jahre. Zu den Fachausschüssen ordnet die Generaldirektion fachkundige Beamte ab, der Abteilungsvorstand für Personalangelegenheiten nimmt von Amts wegen mit beratender Stimme an den Sitzungen teil. Im Hauptausschuß führt der Vorsteher des Finanz- und Personaldepartements den Vorsitz. Auch zu ihm werden fachkundige Beamte mit beratender Stimme abgeordnet; der Abteilungsvorstand und die Sektionschefs für Personalangelegenheiten nehmen von Amts wegen mit beratender Stimme teil.

Die Kreisdirektoren können die Fachausschüsse zur freien Aussprache über besondere Arbeits- und Personalverhältnisse in ihrem Kreise einberufen. An den Sitzungen des Hauptausschusses können sie mit beratender Stimme teilnehmen.

Den Dienstverkehr zwischen Dienststellen der Verwaltung und Personalausschüssen vermittelt die Abteilung für Personalangelegenheiten bei der Generaldirektion, die auch die Tätigkeit der Ausschüsse zu überwachen und die Weiterbehandlung der begutachteten Geschäfte der Anregungen und Wünsche zu veranlassen hat. Für die Teilnahme an den Sitzungen erhalten die Mitglieder der Fachausschüsse und des Hauptausschusses sowie die besonders zugezogenen Beamten freie Fahrt und Tagegelder.

— **Straßenbahn Granada-Sierra Nevada.** Im Februar ist eine 21 km lange, elektrisch betriebene Straßenbahn, von Granada nach der Sierra Nevada eröffnet worden. Sie erhebt sich bis auf etwa 1850 m über dem Meeresspiegel und erklimmt diese Höhe mit kühnen Steigungen und in scharfen Krümmungen. Am Ende der Strecke ist ein gut ausgestatteter Gasthof errichtet worden.

— **Eisenbahnverbindung Madrid-Valencia.** In Spanien wird seit längerer Zeit der Bau einer Eisenbahn Madrid-Valencia ge-

plant, die, beide Städte auf dem kürzesten Wege verbindend, 336 km lang werden würde, während die jetzige Eisenbahnverbindung solche Umwege macht, daß sie 490 km lang ist. Die Kosten dieses Neubaus würden etwa 240 Mill. Pesetas ausmachen, und dieser hohe Betrag gibt Anlaß, andere Möglichkeiten einer Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen Madrid und Valencia zu erörtern. Der Eisenbahnrat empfiehlt, die Strecken Madrid-Cuenca und Utiel-Valencia, deren Endpunkte in der Luftlinie nur etwa 100 km voneinander entfernt sind, durch eine neue Eisenbahn zu verbinden, wodurch die Entfernung Madrid-Valencia auf 410 km verkürzt werden würde. Gegen 490 km auf dem jetzigen Umwege wäre das schon eine erhebliche Verbesserung, die aber gegen einen vollständigen Neubau mit 336 km Entfernung noch beträchtlich zurückbleibt. Dafür würden aber die Kosten der Eisenbahn Cuenca-Utiel nur etwa 80 Mill. Pesetas betragen. Es wird schwierig sein, auch nur diesen Betrag aufzubringen, zumal der Verkehr zwischen Valencia und Madrid nicht so bedeutend ist, daß zu seiner Bedienung erhebliche Aufwendungen gerechtfertigt wären. Zurzeit verkehren zwischen beiden Städten nur zwei Schnellzüge und zwei Personenzüge.

— **Osterverkehr der englischen Eisenbahnen.** Günstiges Wetter hat den Osterverkehr in England in diesem Jahr gefördert; nur am Ostermontag trat in der Mittagstunde ein Umschlag ein, der auf den Nachmittagsverkehr drückte. Besonders lebhaft war der Verkehr von London nach Southend. Die London, Midland und Schottische Eisenbahn beförderte am Montag 40 000 Fahrgäste nach diesem beliebten Seebad, und dazu kamen noch 10 000, die die Nordostbahn zu dieser Reise benutzten. Sehr besucht waren auch die mit der Südbahn erreichbaren Seebäder der englischen Südküste; der Verkehr nach der Insel Wight erlitt allerdings eine Störung durch Nebel, der zu einer Unterbrechung des Dampferverkehrs Anlaß gab. Die Nordostbahn hatte auf ihren drei Londoner Bahnhöfen einen Verkehr von 204 000 abfahrenden Reisenden zu bewältigen, wozu neben den fahrplanmäßigen 250 Sonderzüge nötig waren. Sehr lebhaft war auch der Verkehr auf dem Bahnhof Paddington der Großen Westbahn, wo die Züge nach der „Riviera von Cornwall" abfahren. 14 der durchgehenden Züge nach diesem Ziel mußten in zwei Teilen abgefertigt werden, bei zwei weiteren waren sogar neben dem Hauptzug zwei Verstärkungszüge notwendig. Trotz sehr lebhaften Verkehrs sind aber die Zahlen des vorigen Jahres, die einen Gipfel darstellten, diese Ostern nicht wieder erreicht worden. Das gilt auch von den Londoner Untergrundbahnen, die von Freitag bis Montag einschließlich ihrer Omnibusse und Straßenbahnen 18 100 000 Fahrgäste befördert haben und damit um 600 000 hinter dem vorigen Jahr zurückgeblieben sind. Die Omnibusgesellschaft und die ihr angegliederten Betriebe hatten einen Verkehr von 14 125 000 Personen.

— **Ein verständiger Arbeiterführer.** Der bekannte Führer der englischen Eisenbahnarbeiter, Thomas, der im Ministerium Mac Donald Minister für die überseeischen Siedlungen war, hat bei einer Versammlung in Truro (Cornwall) die Mitglieder der Eisenbahngewerkschaften dahin belehrt, daß es besser sei, ihre Ziele durch verständiges Vorgehen als mit Gewalt zu erreichen. Sie dürften die Belange der Reisenden nicht außer acht lassen. Er rate ihnen, die besten Arbeitsbedingungen zu erstreben, die die Eisenbahngesellschaften ihnen gewähren könnten, aber da sie von ihrem Arbeitgeber die höchst möglichen Leistungen verlangten, müßten sie auch selbst das höchst Mögliche leisten.

— **Umwandlung von Londoner Eisenbahnbrücken in Straßenbrücken.** Der Nordsüdverkehr auf den Londoner Straßen wird dadurch stark behindert, daß die Themse die Stadt von West nach Ost durchschneidet. Die bestehenden Straßenbrücken genügen nicht mehr, um den lebhaften Straßenverkehr aufzunehmen, und neben Entwürfen für den Bau neuer Themsebrücken wird daher der Gedanke erörtert, die Eisenbahnbrücke, die den Zugang zum Bahnhof Charing Cross bildet, in eine Straßenbrücke zu verwandeln und den Eisenbahnverkehr auf dem Südufer der Themse endigen zu lassen. Ebenso wird vorgeschlagen, eine oder beide Eisenbahnbrücken neben der Blackfriarsbrücke für den Straßenverkehr umzubauen. Von den beteiligten Eisenbahnen wird zwar zugegeben, daß sich jetzt nur ein geringer Eisenbahnverkehr über die Brücken bewegt, weil der Fernverkehr nach dem Bahnhof Victoria verlegt worden ist; wenn aber im Vorortverkehr der Südgruppe elektrische Zugförderung eingeführt wird, was im Gange ist, kann der Verkehr auf den in Frage kommenden Strecken wieder erheblich zunehmen. Dieser Grund für die Beibehaltung der Brücken für Eisenbahnzwecke ließe sich hören, dagegen ist es falsch, ihre Erhaltung für den Eisenbahnverkehr damit zu begründen, daß sich über sie ein lebhafter Güterverkehr bewegt, da hier die wichtigste Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Themseufer verläuft. Der Kern einer Großstadt wie London ist nicht dazu da, daß in ihm Güterverkehr betrieben wird; es muß vielmehr verlangt werden, daß dieser Verkehr im großen Bogen um den Stadtkern herumgeleitet wird. Der Grund und Boden ist für die im Innern der Großstadt zu kostbar. Ist der Perso auf den Stadtgleisen so schwach, daß ohne den Gü ihre Auflassung ernstlich in Frage käme, so wäre e den Personenverkehr auf die Untergrund- und Stra sowie auf die Omnibusse zu verweisen, den von d eingenommenen Raum aber für den Straßenverkehr f der eine solche Erleichterung sehr nötig braucht.

— **Kraftverbrauch der Londoner Untergrundba** Kraftwerk Lots Road der Londoner Untergrundbahn täglich etwas über 750 t Kohle verbrannt. In den reichen Stunden beträgt der Kraftbedarf 90 000 PS. dieser Zeit, die täglich etwa vier Stunden dauert, sin im Betriebe; in der stillen Zeit, die um die Mittagsstu kann ihre Zahl auf 34 eingeschränkt werden, und w nächtlichen Betriebspause müssen noch zwei Kesse gehalten werden.

Die Londoner Untergrundbahn gibt jede Woche Bericht über den Verkehr eine Druckschrift belehren an ihre Bediensteten aus. In dem Heft, dem die oben Zahlen entnommen sind, ermahnt sie zur Sparsamkei verbrauch, indem sie darauf hinweist, daß die Motor die Belegschaft der Haltestellen, Stellwerke usw. es i haben, in dieser Beziehung einen weitgehenden Ein üben. Unnützes Anhalten und das damit verbunden wird als Kraftverschwendung gekennzeichnet. Auf E den Signalen soll der Zug sich langsam mit ausg Strom nähern, damit Zeit gewonnen wird und das S ehe der Zug an ihm angekommen ist, in die Fahrtste geht; dadurch kann infolge Wegfalls eines unnötigen viel Strom gespart werden. Ebenso können die Vers gungen in den End- und Umkehrhaltestellen, in Wa Aufstellgleisen u. dgl. so vorgenommen werden, daß s wenig Strom verbrauchen, und die sorgfältige Abwick Bewegungen unter einem Mindestverbrauch von Stron ders in den Stunden von Bedeutung, in denen das Kra belastet ist. Beim Anfahren ist darauf zu achten, da sen gelöst sind und daß der Motor nicht überansp Drehen der Räder auf der Stelle muß unbedingt verm den. Daß nicht mehr Lampen als nötig gebrannt selbstverständlich.

— **Milchverkehr einer englischen Eisenbahn.** Di Midland und Schottische Eisenbahn, deren Verkehrs wie ihr Name sagt, von London, die östliche und west vermeidend, nach Norden erstreckt, hat in dem am 31 zu Ende gegangenen Jahre von ihren Bahnhöfen 450 Mill. Liter Milch befördert. Dazu kamen noch Mengen, die über ihr Netz liefen, aber auf Bahnhö Eisenbahnen verladen worden waren. Damit entfä London, Midland und Schottische Eisenbahn etwa die englischen Milchverkehrs. Nach London hat sie in dem Jahr ungefähr 115 Mill. Liter Milch gebracht und i zahlreichen Verteilungsstellen, die sie in allen Geg dons unterhält, abgeliefert. Die lebhafteste Zeit für verkehr sind die Stunden zwischen Mitternacht u morgens auf dem Bahnhof Euston. Während dieser an den Milchladestellen ein Sonderzug nach dem a Die Milchsonderzüge werden im Fahrplan den Per gleichgestellt.

Fremde Erdteile.

— **Der Eisenbahndamm zwischen Johore und Sing** Meerenge zwischen der Südspitze der Halbinsel Mala Insel Singapore wird seit Oktober 1923 durch einen 1 km langen Damm durchschnitten, der neben einer zw Eisenbahn eine Straße trägt. Unter ihm verlaufen Leitungen zur Versorgung der Stadt Singapore mit T vom Festlande her. Der Damm ist an der Krone 1 Die Wassertiefe beträgt im Durchschnitt 14,3 m un wasser. Der Damm besteht aus einer Steinschüttu regelmäßigen Granitblöcken, auf denen Betonblöck sind. Zum Schütten des Dammes waren 1,2 Millionen Granit erforderlich. Damit die Bewegung des Wasse und Flut sowie bei Sturm durch den Damm nicht wird, ist er durch zehn kreisrunde Durchlässe von messer durchbrochen. Für die Schiffahrt ist eine S gebaut. Eisenbahn und Straße sind über diese auf e breiten Klappbrücke von 10 m Lichtweite übergeführt. zum Schütten des Dammes sind auf einer 25 km entf gebrochen und mit 300-t-Schiffen, von Schleppern gez Baustelle gebracht worden. Der Bau wurde so beschleu ein Jahr vor dem vertragsmäßig festgesetzten Ze Oktober 1923, beendigt wurde. Er hat ungefähr 2 Mil Sterling gekostet.

nm hat erhebliche Bedeutung für den Verkehr. Man
nehr von der Stadt Singapore an der Südspitze der
hen Namens das Festland mit der Eisenbahn erreichen
ahrt über die malayischen Staatsbahnen bis Siam fort-

Niederländisch Ostindien. Eine schärfere Kontrolle
kartenverkauf bei den östlichen Linien hatte infolge
g von mancherlei Mißständen zur Folge, daß die Ein-
s Ortsnetzes, die bislang monatlich um 10 000 fl. zu-
, jetzt monatlich um 5000 fl. zunehmen. — Auf meh-
nbahnlinien der Niederländisch Indischen Eisenbahn
sind am 1. April die europäischen Zugkontrolleure
und für jede Linie durch einen sog. fliegenden Re-
mit einem Motorrad ausgerüstet ist, ersetzt worden.
nis aus dieser Maßnahme soll etwa 100 000 fl. jährlich

uf einer südafrikanischen Eisenbahn durch den Staat.
bahnen des Staatenbunds von Südafrika sind über-
aatsbahnen. Eine wichtige Privatbahn ist die Neue
d-Eisenbahn, die mit 330 km Länge Worcester mit
bucht verbindet. Auch diese soll nunmehr verstaat-
n. Der dafür zu zahlende Preis soll sowohl den
rn wie den Aktionären gerecht werden. Als Grund
Erwerb der Eisenbahn durch den Staat war angeführt
ß dadurch Mittel in Anspruch genommen werden
ie besser zum Bau neuer Eisenbahnen in anderen
n verwendet würden. Diese Besorgnis wird aber als
zeichnet. Die Kap-Zentral-Eisenbahn hat dem Lande
wichtige Dienste geleistet. Ihre Tarife sind aber
lie der Staatsbahnen, und sie ist nicht in der Lage,
ßigen. Die Regierung ist daher der Ansicht, daß sie
inger mit ansehen darf, daß die von ihr durch-
gend in ihrer Entwicklung aufgehalten wird, indem
hn nicht mehr in vollem Umfang den Bedürfnissen
s zu entsprechen vermag.

rmsignale. Im allgemeinen unterscheidet man zwischen
Lichtsignalen zwei Begriffe, die für die Leser dieser
ner Erläuterung bedürfen. In den Vereinigten Staa-
zt beide Arten von Signalen vereinigt worden, indem
Farbe auch der Stelle, an der das farbige Licht er-
ondere Bedeutung zugeteilt worden ist. Die bis-
tsignale, z. B. bei der Pennsylvania-Eisenbahn, haben
er, die in Reihen so angeordnet sind, wie es der
Signalarme entspricht, und bei anderen Eisenbahnen
Befehle, die die Signale übermitteln sollen, durch
und grünes Licht ausgedrückt. Bei der Baltimore
senbahn sind neuerdings Signale eingeführt worden,
ier Farben: Rot, Gelb, Grün und ein Weiß, das als
eiß bezeichnet wird, angewendet werden. Das be-
ß soll sich von Öl-, Gas- und elektrischem Licht deut-
. Von jeder Farbe gehören zwei Lichter zusammen,
t nebeneinander, senkrecht übereinander, links oben
nten oder rechts oben und links unten erscheinen
weiße Licht gibt die Fahrt bedingt frei; Gelb ist die
eie Fahrt am Vorsignal. Ein weißes Licht über dem
bt die Fahrt mit unverminderter Geschwindigkeit;
Signal erteilt es den Befehl, die Geschwindigkeit
n. Ohne ein solches Nebenlicht ist die Geschwindig-
iter zu vermindern. Erscheint das Nebenlicht links
rünen Lichtern, so ist die Geschwindigkeit vor dem
nal zu vermindern. Im ganzen können mit den
en 14 verschiedene Befehle an den Lokomotivführer
werden. Die neue Signalart mag recht geistreich
ein, sie scheint aber für den praktischen Gebrauch
wickelt.

ffat-Tunnel. Im Staate Colorado ist seit Ende 1923
s 10 km langen Tunnels durch das Felsengebirge,
auf etwa 3650 m über Meereshöhe erhebt, im Bau.
Abkürzungsstrecke der nach ihrem Erbauer, David
nnten Strecke der Denver, Nordwest an Pacific-
fnehmen, die, im Anfang dieses Jahrhunderts unter
großer Schwierigkeiten erbaut, Denver, die Haupt-
orado, mit dem sonst unzugänglichen nordwestlichen
tates und mit Utah verbindet. Die jetzige Eisenbahn
das Gebirge mit meilenlangen Steigungen von
vier kräftige Mallet-Lokomotiven nötig sind, um
agen im Gewicht von zusammen 1200 t bestehenden
befördern. Die Fahrt über die etwa 140 km lange
rt infolgedessen 14 bis 16 Stunden, und bei den
nmenden Schneestürmen wird diese Zeit sogar noch
Die Strecke ist auf einem großen Teil ihrer Länge
gegen Schneeverwehungen überdacht, und zur Be-
Schnees stehen kräftige Schneepflüge zur Ver-
zdem entfallen über 40 % der Betriebskosten auf
die Arbeiten zum Freihalten der Strecke von Schnee. — Der Nordwesten von Colorado enthält reiche Vorräte an Kohle, Öl Gold und anderen Metallen, auch Erzen; er bietet Gelegenheit zu landwirtschaftlicher Entwicklung, und seine landschaftlichen Reize könnten Reisende anlocken, wenn bessere Eisenbahnverbindungen vorhanden wären. Diese sollen nunmehr durch die Streckenverlegung und den Tunnelbau geschaffen werden, der die Entfernung zwischen den Endpunkten der Eisenbahn um etwa 300 km verkürzt; außerdem werden die Krümmungsverhältnisse verbessert und die Höhe, die die Eisenbahnzüge erklimmen müssen, um etwa 740 m vermindert. Denver, der Staat Colorado und der Osten von Utah werden dadurch in bessere Verbindung mit der beiderseitigen Küste und mit dem Mississippi-Tal gebracht. Um den Bau, der mit Nachdruck betrieben wird, zu ermöglichen, hat ihn der Staat in die Hand genommen, ein in den Vereinigten Staaten ganz ungewöhnliches Vorkommnis; er hat zu diesem Zweck Schuldverschreibungen im Betrage von 6,7 Mill. Dollar ausgegeben.

— Kosten der elektrischen Zugförderung verglichen mit Dampfbetrieb. Die Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn-Gesellschaft hat kürzlich einen sehr anregenden Bericht veröffentlicht, in dem sie die Kosten der elektrischen Zugförderung denen des Dampfbetriebes gegenüberstellt. Solche Vergleiche beruhen im allgemeinen auf Schätzungen, und es ist daher von Wert, einmal einen rechnerischen Vergleich unter Zugrundelegung statistischer Aufzeichnungen, die wirklich im Betriebe gewonnen sind, zu erhalten. Wenn die Zahlen an sich wegen der vollständig veränderten Verhältnisse auch auf Europa nicht übertragen werden können, man also nicht etwa sagen kann, daß dieselben Ersparnisse, die eine amerikanische Eisenbahngesellschaft durch Einführung elektrischer Zugförderung gegenüber dem Betrieb mit Dampflokomotiven erreicht hat, bei dem gleichen Übergang von einer Betriebsform zur andern in Europa auch erzielt werden könnten oder gar müßten, so zeigen doch die amerikanischen Zahlen die Richtung an, in der sich die Betriebskosten bewegen, wenn die Dampfkraft im Eisenbahnbetrieb durch Elektrizität ersetzt wird.

Die elektrisch betriebenen Strecken der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn bestehen aus zwei Teilen von zusammen rd. 1050 km Länge; beide Teile, die als Hauptbahnen betrieben werden, sind zu verschiedenen Zeiten für elektrischen Betrieb ausgerüstet worden, haben verschiedene Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, und ihre Anlagekosten weichen voneinander ab. Der Vergleich ist daher für beide Strecken getrennt durchgeführt. Das letzte Jahr des Dampfbetriebs war bei der einen 1915, bei der anderen 1919; die damaligen tatsächlichen Betriebskosten sind nach den Preisen des Jahres 1923 umgerechnet und den Kosten des elektrischen Betriebes gegenübergestellt. Gewisse Kosten, die von der Stärke des Verkehrs unabhängig sind, sind ausgeschieden worden. Die mit dem Verkehr schwankenden Kosten sind auf 1000 Tonnenmeilen bezogen, wobei Nutzlast und Gewicht der Fahrzeuge berücksichtigt sind. Alle Umstände, die Unsicherheiten in die Rechnung hineintragen könnten, sind möglichst beseitigt worden, und es sind nur die Kosten in Rechnung gestellt, die unmittelbar mit dem regelmäßigen elektrischen Betrieb zusammenhängen.

Das Anlagekapital für die elektrische Ausrüstung belief sich auf 15 625 739 Dollar. In dem Zeitraum von 1916 bis 1924 sind durch die elektrische Zugkraft gegenüber dem Dampfbetrieb 12 400 007 Dollar Ersparnisse erzielt worden. Dabei sind in den acht Jahren, die der Vergleich umfaßt, zwei Drittel der Strecken, für die die Vergleichsrechnung angestellt worden ist, elektrisch betrieben worden, während beim letzten Drittel der elektrische Betrieb erst fünf Jahre gedauert hat. Das Ergebnis, daß durch die Ersparnisse bereits 80 % des Anlagekapitals getilgt sind, so daß also in zwei weiteren Jahren das gesamte Anlagekapital abgeschrieben werden könnte, ist geradezu erstaunlich, und das um so mehr, als in den vergangenen acht Jahren die Wirkungen und Folgen des Krieges, Knappheit an Bau-, Betriebs- und Werkstoffen und die damit verbundenen Preissteigerungen das Ergebnis gewiß ungünstig beeinflußt haben. In ruhigen Zeiten mit stetigen Preisen wären also sogar noch günstigere Betriebsergebnisse beim Übergang von Dampf- zu elektrischem Betrieb zu erwarten.

Die Kosten für 1000 Tonnenmeilen ergaben sich auf der einen der beiden Strecken zu 1,54105 Dollar im Güter- und 1,90438 Doll. im Personenverkehr bei Dampfbetrieb; bei elektrischem Betrieb waren die entsprechenden Zahlen 0,40415 Dollar und 0,87842 Doll. Auf der anderen der beiden Strecken waren die Werte für Dampfbetrieb 1,89865 Dollar und 2,35419 Dollar, bei elektrischem Betrieb 0,59738 Dollar und 0,83628 Dollar. Im Güterverkehr sind also die Kosten auf 26,2 und 31,5 %, im Personenverkehr auf 46,1 und 35,5 % ermäßigt worden. Auffallend ist dabei, daß auf der Strecke, auf der der Personenverkehr die größere Ersparnis gezeitigt hat, die Kosten der Güterbeförderung in geringerem Maße zurückgegangen sind.

Bei der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn scheinen allerdings die Verhältnisse ganz besonders günstig für den elektrischen Betrieb gelegen zu haben. Der elektrische Strom wird durch Wasserkraft erzeugt und der Eisenbahn von den Elektrizitätsgesellschaften zu sehr vorteilhaften Bedingungen geliefert. Der Lokomotivpark war veraltet; wahrscheinlich war man in der letzten Zeit wegen der bevorstehenden Einführung elektrischen Betriebes mit der Beschaffung neuer, den Anforderungen eines neuzeitlichen Betriebes gewachsener Lokomotiven sehr zurückhaltend gewesen. Die elektrischen Einrichtungen sind dagegen nicht nur nach dem neuesten Stande der Technik entworfen, sondern entsprachen auch in ihrer Leistungsfähigkeit den Anforderungen, die Verkehr und Betrieb des heutigen Tages an sie stellen. Die Vergleichsgrundlage ist also insofern etwas zu ungunsten des Dampfbetriebes, zugunsten des elektrischen Betriebes verschoben. Der Unterschied zwischen den Förderkosten für die als Vergleichsmenge angenommene Leistung, 1000 Tonnenmeilen, ist aber so groß, daß das Bild durch Schaffung gleicher Bedingungen auf beiden Seiten, also neuzeitlicher, ihrer Aufgabe voll gewachsener Einrichtungen für beide Betriebsarten, wohl etwas verschoben werden, sicher aber bei weitem noch nicht etwa in das Gegenteil übergehen könnte. Dabei sind die mittelbaren Vorteile elektrischen Betriebes noch nicht einmal berücksichtigt. Man glaubt in Amerika, daß die Veröffentlichung der Betriebsergebnisse der Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn und ihr Vergleich vor und nach dem Übergang zu elektrischer Zugförderung der Einführung der neuen Betriebsart erheblichen Vorschub leisten wird.

— **Die Staatsbahnen von Kanada im Wettbewerb mit der Kanadischen Pacific-Eisenbahn.** In die Eisenbahnen Kanadas teilen sich bekanntlich die Kanadische Pacific-Eisenbahn, einer Privatgesellschaft gehörig, und die Staatsbahnen, in der alle Eisenbahnen des Landes mit Ausnahme jener zusammengefaßt sind. Die Pacific-Eisenbahn hat im allgemeinen bisher günstigere Betriebsergebnisse erzielt als die Staatsbahnen, obgleich man zur Leitung des letztgenannten Netzes, um die Geschäftsführung nach privatwirtschaftlichen, kaufmännischen Grundsätzen zu gewährleisten, einen der Leiter einer englischen Eisenbahngesellschaft berufen hat. Im Jahre 1924 ist es der Pacific-Eisenbahn nur mit Mühe gelungen, ihre sonst übliche Dividende von 10 % auszuschütten. Noch ungünstiger waren jedoch die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 17,2 Mill. $, 3,2 Mill. $ weniger als im Vorjahre, und nach Erledigung des Schuldendienstes, der hohe Anforderungen stellt, blieb ein Fehlbetrag von 55 Mill. Im vorigen Jahre hatte der Fehlbetrag fast ebenso viel, nämlich 53 Mill. betragen, und im ganzen schulden die Staatsbahnen der Staatskasse an Vorschüssen, die sie zur Deckung ihrer Fehlbeträge erhalten haben, nahezu 700 Mill. $. Ihr jährlicher Fehlbetrag ist ungefähr gleich den Einnahmen aus Einkommensteuer, ihre gesamte Schuld ungefähr gleich der Staatsschulden bis zum Jahre 1914. Die Staatsbahnen haben im allgemeinen einen weniger dichten Verkehr als die Pacific-Eisenbahn, und ihre Strecken sind schwieriger zu betreiben. Nur durch die staatlichen Beihilfen in der Form, daß der Staat die Fehlbeträge aus dem Eisenbahnbetrieb gedeckt hat, ist es daher den Eisenbahnen möglich gewesen, ihre Güter-, namentlich Getreidetarife so niedrig zu halten wie die Pacific-Eisenbahn, die für sich den Ruhm in Anspruch nimmt, die niedrigsten Getreidetarife in der Welt zu haben. An der Verzinsung der Vorschüsse, die die Staatsbahnen aus der Staatskasse erhalten haben, liegt es, daß ihr Schuldendienst so hohe Anforderungen stellt, und es wird noch lange dauern, bis ihr Verkehr ein solches Ausmaß erreicht hat, daß ihr Betrieb die Zinslast tragen oder gar die Vorschüsse zurückzahlen kann. Die Staatsbahnen haben im ganzen ein Kapital von fast zwei Milliarden $ zu verzinsen, wovon etwas über 800 Milliarden sich in Privathänden befinden.

Die Begeisterung, mit der zunächst die Schaffung eines Staatsbahnnetzes, bestehend aus allen Eisenbahnen des Landes mit Ausnahme der Pacific-Eisenbahn begrüßt wurde, hat infolge der geschilderten Verhältnisse in Kanada einer gewissen Mißstimmung Platz gemacht. Die Verwaltung der kanadischen Staatsbahnen hat die Gefahren des jetzigen Zustandes richtig erkannt und sinnt auf Abhilfe. Der Leiter des Staatsbahnnetzes hat angedeutet, daß diese vielleicht in der Verschmelzung der Pacificbahn mit den Staatsbahnen zu suchen sei. Andererseits wird auch zugegeben, daß ein Teil der ungünstigen Betriebsergebnisse der Staatsbahnen auf unnötigen und daher schädlichen Wettbewerb der beiden Eisenbahnnetze zurückzuführen ist; das gilt namentlich betreffs des Schnellzugverkehrs zwischen Toronto und Ottawa und nach Winnipeg, einem der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte Kanadas. Die Leiter der beiden Eisenbahnnetze, der Staatsbahnen und der Pacific-Eisenbahn, sind daher miteinander in Verbindung getreten und haben wegen Beseitigung des schädlichen Wettbewerbs miteinander verhandelt. Das Ziel, dessen Erreichung man als Folge dieser Verhandlungen erwartet, ist dessen Umwandlung in nütz sammenarbeiten der beiden Netze.

Als weiteres Mittel zur Gesundung der kanadisch bahnen wird die Abschreibung des Kapitals erwoge Regierung in ihnen angelegt hat. Das wäre freilich ei maßnahme, die zwar den Haushalt der Staatsbahnen entlasten, dafür aber den Steuerzahlern erhebliche Ver gen würde. Der Kredit des Staats würde darunter sch Kanada ist stolz auf seine Staatsbahnen und auf das, das Land geleistet haben, und man würde es in weit die für die Lage Verständnis haben, ungern sehen, we gierung Maßnahmen treffen zu müssen für nötig hielt die Staatsbahnen stützen, aber dadurch den Kredit d schädigen müßten und so auch dem Ansehen der Staats bruch tun würden.

— **Wiederherstellung des Privatbetriebs der Eisenb Mexiko.** Infolge der seit 1913 fast ohne Unterbrech tenden politischen Störungen sind fast alle Eisenb Mexiko, nachdem der Staat bei Beginn der Umstur die Privatbahnen in Staatsbetrieb genommen hatt dauernd vom Staate betrieben worden. Nunmeh wieder geordnete politische Zustände geschaffen word denn die Regierung beabsichtigt, am 1. Juli die Pr den Gesellschaften zum Eigenbetrieb wieder zu überw Verhältnisse werden namentlich in England mit Aufm verfolgt, weil in den mexikanischen Eisenbahnen viel Geld arbeitet. Auch Schuldverschreibungen der St befinden sich in großer Zahl in englischen Händ Staatsbahnen, die das größte Unternehmen Mexikos dienen ihren Namen nicht mit vollem Recht, denn s Aktienunternehmen, dessen Aktien aber fast alle erworben sind. Als die Staatsschulden vor einigen geregelt wurden, umfaßte diese Regelung auch die schreibungen der Staatsbahnen; nachdem aber n wieder einmal ein Umsturz stattgefunden, sind die troffenen Abmachungen nicht eingehalten und einbarten Zahlungen sind nicht geleistet worden. D nische Eisenbahngesellschaft, der die strategisch Eisenbahn des Landes, nämlich die vom Hafen Vera der Stadt Mexiko führende Strecke, gehört, ist dage ihrer Bedeutung von der Regierung weit glimpflicher worden, indem die fälligen Zahlungen auch währen der Beschlagnahme durch die Regierung regelmäßi worden sind.

— **Eisenbahnverkehr in Tasmanien.** Die Eisenb Tasmanien haben zurzeit mit erheblichen wirts Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Personenverkehr b sehr wesentlichen Teil ihrer Einnahmen ein; er hat vergangenen Reisezeit stark darunter zu leiden g Tasmanien infolge eines Ausstandes in der Schiffah damit im Zusammenhang stehenden Gewerben beträch lang vom australischen Festland abgeschnitten war. tut der Kraftwagen der Eisenbahn starken Abbruch. besitzt ein gut entwickeltes Straßennetz, und soga Hobart und Launceston, welche beiden Städte durch tigste Eisenbahn der Insel verbunden sind, besteht n ein Kraftwagenverkehr auf der Straße. Um diesen läs bewerb zu beseitigen, beabsichtigt der Eisenbahnmi Parlament einen Gesetzentwurf vorzulegen, auf Gr die Kraftwagen, die jetzt nur eine ganz geringe Steue haben, nach Maßgabe ihrer Fassungskraft, nach de Sitzplätze berechnet, besteuert werden sollen. Außer die Tarife der Eisenbahnen, sowohl im Güter- wie im verkehr, darauf geprüft werden, ob eine Herabset lich ist, durch die man einen beträchtlichen Teil de gegangenen Verkehrs für die Eisenbahnen zurück hofft. In der Umgebung von Hobart soll der Eisenb auch dadurch verbessert werden, daß Dampfzüge du wagen ersetzt werden, deren Beschaffung in A nommen ist.

Wasserstraßenverkehr.

— **Schnelle Reise des „Imperator“.** Die „Bereng Cunard-Linie, der frühere „Imperator“ der Hapag, zu seiner letzten Reise von New York nach Cher 5 Tage 16 Stunden und 36 Minuten; die Durchschnitt digkeit betrug somit 23,6 Seemeilen.

— **Probefahrt der „Svealand“.** Das auf der Deuts in Finkenwerder bei Hamburg erbaute 21 340 Br.-Re Motorschiff „Svealand“, das z. Zt. das größte Moto Welt ist, hat auf seinen kürzlich abgelegten Probefa Geschwindigkeit von 13,2 Seemeilen, statt der v 11½ Seemeilen, erreicht, und es ist darauf von der sc

3roström in Gotenburg abgenommen worden. Der Anlgt durch zwei einfach wirkende 8-Zylinder-Diesel-der Bauart Burmeister und Wain, die insgesamt ıtwickeln. Das Schiff soll dem Erztransport zwischen Baltimore für die Bethlehem Steel Comp. dienen; die erfordert nur 1½ Stunden, die Entlöschung nicht mehr . Ein zweites gleichgroßes Schiff, „Amerikaland", ist ler Deutschen Werft im Bau.

erdam im Jahre 1924. Der Hafenverkehr nahm Die Menge der geladenen oder gelöschten Güter stieg 00 t (1923) auf 6 387 000 t. Die Zunahme entfällt im en auf den Binnenschiffsverkehr namentlich infolge rauflebens des Verkehrs mit Deutschland (1923): 24: 2 012 000 t); die Zahl der angekommenen Rheing von 581 auf 1858, die Zahl der abgegangenen von 59. Im Seeverkehr nahm die Gütermenge nicht so zu, n 4 230 000 t auf 4 375 000; die Zahl der angekommenen g sogar etwas zurück (von 3041 auf 3016), doch war 1924 etwas größer (18 101 000 cbm).

anische Freihäfen. Am 20. Juli fand die Einweihung beiden Freihäfen Puerto Mexico und Salina Cruz n Spezialvertreter des Präsidenten der Republik im hlreicher Beamter, Kaufleute, Industrieller, Bankleute reter nationaler und auswärtiger Handelskammern

Naturschätzen reiche und für den Verkehr günstig üdosten von Mexiko sollte durch Heranziehung alen Kapitals wirtschaftlich mehr belebt bzw. erwerden.

der Regierung ins Leben gerufene Unternehmen, ssichten jedoch von vornherein nicht sehr günstig erat sich in der Folge als lebensunfähig erwiesen. Es Anfang an durch seinen andauernden Fehlbetrag die belastet und war schon seit Monaten in der Presse gegriffen worden.

ierung will nun in Durchführung des Sparprogramms enten Calles versuchen, die beiden Teile des Unterdie sich für eine staatliche Bewirtschaftung am eignen, nämlich die Freihäfen selbst und die staatffahrtslinien, abzustoßen und an Privatunternehmen ıten. Ob ihr das gelingen wird, erscheint fraglich, häfen in Mexiko mit Rücksicht auf das Fehlen eines entwickelten Hinterlandes der Daseinsberechtigung Hinzu tritt, daß die Schiffe der staatlichen Handelsinem so überaus schlechten Zustand sind, daß sich ein Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen kaum fte, auch wenn sie wieder ausschließlich in den Dienst schiffahrt gestellt würden, wozu sie sich vielleicht n würden.

n die Isthmusgegend und -häfen wirklich heben will, n mit einer gründlichen Instandsetzung der seit s Vertrages mit der Pearson-Gesellschaft unter nscheinend vollkommen verwahrlosten Isthmusbahn, iel rollendes Material für andere Linien entzogen , und einer umfangreichen Ausbaggerung des stark Hafens von Salina Cruz anfangen. Hier scheint ng, die die Bahn unter eigener Verwaltung rücktragsfähig machen will, jetzt auf dem richtigen Weg

hr der russischen Häfen. Aus einer Vergleichsaufer den Warenverkehr aller russischen Häfen mit über msatz im Wirtschaftsjahre 1923/24 geht hervor, daß mit etwa 20 % die erste Stelle einnimmt. Es folgen k mit 16 %, Wladiwostok mit 11 %, Archangelsk mit m mit 9 %, Odessa mit 8 %, Nikolajewsk mit 7 %, %, Feodosia mit 3 %, Cherson mit 3 % und Mariupol Auf die Häfen des Baltischen und Weißen Meeres , Murmansk, Archangelsk, Omega, Mosenj, Kowda) entfallen insgesamt 33 % des Frachtverkehrs.

rweiterung des Hafens von Constanza hat im letzten tliche Fortschritte gemacht. Das alte Hafenbecken ganz auf 8½ m unter Wasserspiegel ausgebaggert, ahnhof ist ganz fertiggestellt und die Eisenbahnvern dort zu den einzelnen Häfen mit 3600 m Länge Ebenso ist eine besondere Verbindung zu dem Kohlenen Bahnhof herum geschaffen worden. In Arbeit ist h die Aufstellung eines schweren, fahrbaren Krans n zum Schutze der Schwarzmeerküste gegen Abim Nordwesten des Hafens und eine allgemeine Verer Lösch- und Ladeeinrichtungen; man hofft jedoch, en im Laufe dieses Jahres zu vollenden.

s Umschlagshafens in Dirschau. Zum beabsichtigten mschlagshafens in Dirschau schreibt die „Baltische Presse" u. a.: Mit dem Bau des Hafens in Gdingen ist eng das Projekt des Umschlagshafens in Dirschau verbunden. Das vielbesprochene Projekt eines Seehafens in Dirschau gelangt jetzt zu neuer Geltung, da Gdingen keine Verbindung mit den Wasserstraßen Polens besitzt. Es wird geplant, seetüchtige Leichter durch den Weg Gdingen-Neufähr-Einlage-Dirschau, den schon vorhandenen Eisenbahnanschlüssen in Dirschau an der Weichsel zuzuführen. Um dies zu ermöglichen, ist man genötigt, die seichteren Stellen der Weichselstrecke Dirschau-Rote Bude durchzubaggern und in ihrer neuen Tiefe ständig zu halten. Doch kann man dies nur als Provisorium betrachten. Es ist zu erwarten, daß Polen zum Bau eines Seekanals Neufähr-Dirschau schreiten wird.

Man wird sich diesen Plänen gegenüber abwartend verhalten müssen.

— **Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt** hat am 29. April d. J. zu dem Schweizer Regulierungsplan und dem französischen Plan eines Rheinseitenkanals Straßburg-Basel in einer einheitlichen Resolution auf dem Kompromißwege Stellung genommen, wobei die Schweiz und die Niederlande gewisse Vorbehalte gemacht haben.

Die deutsche Delegation hat an der Abstimmung nicht teilgenommen und ihre Haltung in folgender Erklärung begründet: „Die deutsche Delegation würde der Resolution, soweit sie die Regulierung betrifft, trotz der dieser zuteil gewordenen Abänderung zustimmen können, da mit den vorgesehenen Bedingungen gearbeitet werden könne. Die deutsche Delegation müsse die Resolution jedoch ablehnen, soweit sie den Rheinseitenkanal betrifft, da die Bestimmungen über den Kanal, insbesondere die Wassergeschwindigkeit, die Ausgestaltung der Schleusen, ferner einzelne wirtschaftliche Bedingungen und die Zollklausel für die Schleuse im Rhein am Wehr den Ansprüchen des Art. 358 des Versailler Vertrages nicht entsprechen. Da auch eine von deutscher Seite vorgeschlagene Generalklausel betreffs späterer Revision und schließlich ein Antrag auf Vertagung des Beschlusses abgelehnt worden sei, jedoch Regulierung und Kanalprojekt in einer einzigen Resolution zusammengefaßt werden, so könne die deutsche Delegation an der Abstimmung nicht teilnehmen."

— **Fährverbindung Aarhus-Kalundborg (Dänemark).** Der alte Plan einer Fährverbindung zwischen Aarhus und Kalundborg, d. h. die Schaffung einer direkten Fährverbindung zwischen Seeland und Jütland, wird in dänischen Fachzeitschriften zurzeit wieder erörtert. Die Entfernung Kopenhagen-Aarhus über Kalundborg würde etwa 200 km betragen gegen jetzt etwa 330 km über Fünen. Auf die Einzelheiten dieses Fährobjektes einzugehen, erübrigt sich. Nach den Untersuchungen des Oberschiffsingenieurs Larsen (vgl. hierüber das dänische Blatt Jernbane-Tidende vom 1. April 1925) soll diese Fährverbindung ohne Verlust arbeiten. Es ist indessen kaum anzunehmen, daß der dänische Staat in der nächsten Zeit an eine Verwirklichung dieses Planes denken kann, nachdem die finanzielle Lage die Einstellung viel wichtigerer Bauten erzwungen hat. Auch vom tarifpolitischen Standpunkt dürfte diese Fährverbindung nur eine Verminderung der Einnahmen herbeiführen, da ein großer Teil des Verkehrs, der jetzt über den Großen Belt führt, in Zukunft die kürzere Strecke wählen würde. Diese Mindereinnahmen dürften kaum durch den gesteigerten Verkehr ausgeglichen werden. Die neue Verbindung würde nur einzelnen Volksteilen zugute kommen. Eine Ausgabe von 21 Mill. Kronen — so hoch sind die Baukosten veranschlagt — rechtfertigt dies bei der gespannten Finanzlage nicht. Die in Aussicht genommene Verbesserung der Fährverbindung über den Großen Belt ist entschieden wichtiger.

— **Dieselmotorfähre für den Großen Belt.** Das nicht mehr zeitgemäße Fährenmaterial für die Überfahrt über den Großen Belt soll modernisiert werden. Man beschäftigt sich zurzeit mit dem Plane des Oberschiffsingenieurs Larsen, der eine neue Fährenbauart mit Dieselmotoren, die außerdem drei statt zwei Gleise auf dem Deck aufweist, in Vorschlag gebracht hat. Die Einführung dieser Fähre wird davon abhängen, ob sich die Betriebskosten billiger stellen würden. Hierüber werden zurzeit genaue Untersuchungen geführt.

— **Neue Wochenendkarten des Norddeutschen Lloyd.** Um kurze Reisen nach den Nordseebädern Helgoland, Wangerooge und Norderney zu erleichtern, hat der Norddeutsche Lloyd neuerdings drei Tage gültige Wochenendkarten eingeführt. Sie kosten Bremerhaven-Wangerooge bzw. Helgoland 15 ℳ, Bremerhaven-Norderney 27 ℳ hin und zurück, zur Hinfahrt Sonnabends, zur Rückfahrt Montags nach dem Seebäder-Fahrplan des Norddeutschen Lloyd. Die Preise für einfache, zwei Tage gültige Sonntagsrückfahrkarten sind nicht erhöht. Sie kosten wie bisher 11 ℳ einschließlich Landungsgebühr für Helgoland und Wangerooge.

— **Hamburger Seeschiffsverkehr.** Im Monat April sind im Hamburger Hafen angekommen: 1925 1130 Seeschiffe mit 1 390 916 N.R.T., davon 896 Dampfschiffe; 1913 1291 Seeschiffe mit 1 200 301 N.R.T., davon 883 Dampfschiffe.

Abgegangen: 1925 1370 Seeschiffe mit 1 490 132 N.R.T., davon 943 Dampfschiffe; 1913 1436 Seeschiffe mit 1 289 623 N.R.T., davon 968 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 612 mit 492 165 N.R.T., die britische Flagge 206, die niederländische Flagge 99.

Von den abgegangenen führten die deutsche Flagge 841 mit 560 519 N.R.T., die britische Flagge 209, die niederländische 91.

— **Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** Nach einem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer in Hamburg dauerte die schon Ende März eingetretene Belebung des Flußverladegeschäftes auch in der ersten Hälfte der verflossenen Berichtszeit an. Die hierdurch hervorgerufene Knappheit an Kahnraum hatte eine erhebliche Frachtensteigerung zur Folge, die aber nicht von langer Dauer war; denn schon in der zweiten Hälfte des April flaute das Geschäft ab. Kahnraum wird jetzt wieder reichlich angeboten, und die Frachten sind auf den früheren für Gesellschaften und Schiffer unrentablen Stand zurückgegangen. Die Wasserstandsverhältnisse waren im Monat April durchweg günstig. Der drohende Hafenarbeiterstreik konnte durch erneute Erhöhung der Arbeitslöhne abgewendet werden.

Luftverkehr.

— **Der Deutsche Rundflug 1925.** In den Tagen vom 31. Mai bis 9. Juni findet der Deutsche Rundflug 1925 statt. Der Flug wird in fünf Schleifen, die ihren Anfang und ihr Ende in Berlin haben, ausgeführt. Zwischen jedem Starttag liegt ein Ruhetag, der zugleich zum Aufrücken der Nachzügler dienen soll. Der Flug ist ein Wettbewerb um beträchtliche Geldpreise, der für drei Klassen von Flugzeugen ausgeschrieben ist, deren letzte und höchste Klasse 120 PS nicht übersteigen darf. Jedes am Wettbewerb teilnehmende Flugzeug wird als Kennzeichen eine amtliche Kontrollnummer über 600 führen. Damit die drei Klassen aber auch vom Publikum unterschieden werden können, wird jede ihr Leitwerk anders färben (Klasse A — 40 PS weiß, Klasse B — 80 PS blau, Klasse C — 120 PS rot). Für jede der drei Klassen sind besondere Kontrollstationen eingerichtet, wo gelandet werden muß.

— **Luftpost Königsberg (Pr.)-Moskau.** Der Luftpostverkehr Königsberg (Pr.)-Moskau findet seit 1. Mai werktäglich wie folgt statt: ab Königsberg (Pr.) 7.00, an Kowno 8.30, an Smolensk 2.00, an Moskau 5.30. Befördert werden gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen nach Litauen, Rußland, Sibirien, China, Japan und Persien (mit Ausnahme der Küstenplätze am Persischen Meerbusen).

Neben den gewöhnlichen Auslandsgebühren beträgt der Luftpostzuschlag nach Rußland und weiter 20 Pf. für Postkarten, und 30 Pf. für je 20 Gramm anderer Briefsendungen. Für Sendungen nach Litauen gelten die Luftpostgebühren des Inlandverkehrs.

Luftpostsendungen aus Berlin werden mit dem Schnellzuge ab Schles. Bhf. 7.12 nachm. nach Königsberg (Pr.) befördert.

— **Institut für Luftrecht.** An der Albertus-Universität in Königsberg i. Pr. ist zu Beginn des Sommersemesters ein Institut für Luftrecht eröffnet. Das Institut macht es sich zur Aufgabe, als reine Forschungsanstalt das Werden des Luftrechts auf breitester, internationaler Grundlage zu verfolgen und die neue Materie rechtswissenschaftlich zu verarbeiten. Eine Zeitschrift, deren Herausgabe beabsichtigt ist, soll wissenschaftliche Aufsätze aus dem In- und Auslande bringen und über Gesetze, Verordnungen, Gerichtsurteile usw., die auf luftrechtlichem Gebiete ergehen, fortlaufend berichten. Direktor des Instituts ist der Vertreter des Handelsrechts an der Universität Königsberg (Pr.), Geheimer Regierungsrat Professor Dr. jur. Otto Schreiber. Dieser steht seit vielen Jahren mit der praktischen Luftfahrt in enger Fühlung und ist bereits mehrfach durch Aufsätze über luftrechtliche Fragen in Fachzeitschriften hervorgetreten.

— **Deutsch-russischer Luftverkehr.** Mit dem 1. Mai ist der regelmäßige Sommerflugdienst auf der Strecke Königsberg-Moskau eröffnet. Die Fluglinie führt von Moskau über Smolensk und Kowno nach Königsberg und weiter durch den Flugdienst des Deutschen Aero Lloyds von Königsberg über Danzig nach Berlin. Der Flugplan ist so gelegt, daß in Berlin Anschluß mit dem Flugzeug nach London bzw. Paris über Hannover und Amsterdam vorhanden ist.

Die „Deruluft“ verwendet die bekannten F III-Hockdecker, die den Reisenden vorzügliche Aussicht bieten. Mit jed zeug können sechs Personen befördert werden.

— **Französisch-tschechoslowakische Luftschiffahr lungen.** Nach einer Meldung des tschechoslowakisch büros sind die französischen Fliegerexperten Oberst (guinau und Camerman aus Paris in Prag eingetroffe tschechoslowakisch-französisches Luftschiffahrtsabko vereinbaren. Die französischen Unterhändler wur Außenminister Beneš empfangen, der auch die Verh eröffnete. Diese werden unter der Leitung eines Sek im Außenministerium weitergeführt und sind im Zeit Abfassung dieser Zeilen noch nicht abgeschlossen.

Kraftwagenverkehr.

— **Der Kraftwagenbestand der Welt.** Folgende Z stellung gibt einen Überblick über die Zunahme des Kı bestandes in den wichtigeren Ländern:

	Anzahl der Personen- und Lastkr	
	1914	1923
Vereinigte Staaten	1 300 000	15 281 295
Großbritannien	245 900	642 853
Kanada	46 600	539 000
Frankreich	100 000	444 812
Deutschland	57 300	152 068
Australien	—	118 091
Argentinien	10 000	85 850
Italien	12 000	75 000
Spanien	8 000	53 000
Belgien	10 000	57 000
Britisch-Indien	7 000	48 629
Schweden	—	43 000
Neu-Seeland	8 000	44 864
Südafrikanische Union . .	—	38 000

Der Bestand an Personen- und Lastkraftwagen ist vo 1924 in den Vereinigten Staaten und Kanada auf da gestiegen, in Argentinien auf das 12fache, in Britisch-I das 9fache, im Spanien auf das 8,7fache, in Italien und N auf das 7,5fache, in Belgien auf das 6,5fache, in Frank das 5,7fache, in Deutschland nur auf das 3,8fache und britannien auf das 3,2fache. Die Zahlen zeigen, daß fahrwesen in Deutschland sich nicht so gut entwickel in den meisten übrigen Ländern und daß in dieser Hin viel nachzuholen ist.

Eine Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs wie i ist in Europa allerdings kaum zu erwarten, da hier wesentlich dichtere Eisenbahn- und Kanalnetze dem dienen, dann aber auch Roh- und Betriebsstoffe nu schränktem Maße zur Verfügung stehen.

— **Postkraftwagenlinien in Schweden.** Die schwedisch waltung beabsichtigt, ihren Kraftwagenverkehr in er Maße auszubauen. Vor allem sollen die geplanten Lin Eröffnung in diesem und dem nächsten Jahre vorgesehen Gegenden geführt werden, die von der Eisenbahn nicl werden, und zwar im Anschluß an die Eisenbahn oder bindung zwischen zwei Eisenbahnlinien. In Aussicht sind 15 hauptsächlich durch Nordschweden führende Linie

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn für Unfälle bei einem Vieh** Ersatz für Gewichtsverluste. Der Viehh in Plauen verlud am 3. September 1921 in Bayern O Beförderung nach Berlin. Kurz vor der Abfahrt st heraus, daß zwei Wagen schlechte Fußböden hatten in jedem Wagen ein Ochse durch den verfaulten Fußb hindurchgetreten und dadurch beschädigt war. Der e mußte sofort geschlachtet werden, der andere nach de des durch Umladen um einen Tag verzögerten ports in Berlin. Der Kläger verlangt von der Re bahn-Gesellschaft Ersatz des Schadens, der ihm durc schädigung der zwei Ochsen sowie durch das Umladen Verzögerung der Versendung entstanden ist. Im b führt er aus, daß durch die Verzögerung der Beförder der 21 umgeladenen Ochsen einen Zentner am Gewicht habe und daß der Zentner einen Wert von 1000 tsch Kronen habe. (Es handelt sich um Vieh aus der slowakei.) Die beklagte Eisenbahn wendet unter and es sei Pflicht des Klägers gewesen, die Eisenbahnwage Verladung zu untersuchen. — Landgericht und Ober richt München haben den Anspruch des Klägers der nach für gerechtfertigt erklärt. Ebenso hat jetzt das F gericht entschieden und die Revision der

-Gesellschaft als erfolglos zurückgewiesen. Aus den
erichtlichen Entscheidungsgründen
r, daß die Beklagte nach den §§ 466, 456, 459 Abs. 3
e der §§ 87, 84, 86 Abs. 3, und 94 EVO. zu haften hat.
rdentliche Gewichtsverlust, für den die Beklagte hier
leisten hat, stellt sich als Minderung des Gutes
rd auf ein Verschulden der Bahn zurückgeführt. Daß
en der Wagen angefault gewesen ist, hat die Beklagte
bestandsaufnahme selbst festgestellt. Die Pflicht der
Wagen auf ihre Tauglichkeit für Beförderungen der
henden Art zu prüfen, bringt die Notwendigkeit einer
nden Untersuchung mit sich, als sie dem Versender
ist. (I 101/24 — 10/12. 24. Aus den „Reichsgerichts-
arl Mißlack, Leipzig, Kochstr. 76.)

Allgemeines.

üllung feuerloser Lokomotiven. Hierüber verbreitet
r. Wichtendahl in der Februarnummer des laufen-
ngs der „Hanomag-Nachrichten". Die im Verschiebe-
enden feuerlosen Lokomotiven sind bekanntlich ab-
ortsfesten Dampfanlagen, durch die sie gefüllt wer-
ndienststellung einer feuerlosen Lokomotive ist vor
Grund des jeweiligen Arbeitsplanes zu prüfen, ob die
ortsfeste Kesselanlage neben den Anforderungen des
en zum Füllen erforderlichen Dampf abgeben kann.
nach Ansicht des Verfassers, wenn nicht während des
elbst, sicherlich in den Betriebspausen möglich sein
mständen sogar eine wirtschaftlichere Beanspruchung
nlage ermöglichen. Um diese Fragen beurteilen zu
die Kenntnis der Fülldampfmengen für die verschie-
ßen der feuerlosen Lokomotiven notwendig. In der
n Abhandlung wird nun vorerst der Füllvorgang
dargestellt. Wenn die feuerlose Lokomotive zur
gebracht wird, ist der Kessel der feuerlosen Lokomo-
halb mit Wasser gefüllt und wird durch eine Rohr-
dem ortsfesten Kessel verbunden. Nach Öffnen der
ntile in der Füllrohrleitung strömt Dampf in den
feuerlosen Lokomotive ein, der sich bei Berührung
ich kalten Kesselwassers niederschlägt und dabei
e an das ihn umgebende Wasser abgibt, wodurch es
mehr erwärmt. In dem über dem Kesselwasser der
Lokomotive befindlichen Raum bildet sich aus dem
r der Temperatur entsprechend wieder Dampf. So-
erreicht sind, beginnt eine dem Wärmegrad ent-
Drucksteigerung. Hat z. B. der ortsfeste Kessel eine
on 12 atü*), so hat der Fülldampf eine Temperatur
und es ist, von Druckabfallverlusten in der Rohr-
esehen, auf diese Weise möglich, das Kesselwasser
en Lokomotive auf 190 ° C zu erwärmen und dadurch
mpfraum des feuerlosen Lokomotivkessels einen
von 12 atü zu erzeugen. Im übrigen ist eine Füllung
das Kesselwasser der ortsfesten Anlage möglich.
Füllanordnung war bei den ersten feuerlosen Loko-
wa 1875) vorgesehen, die sich aber nicht bewährte
rch die jetzt allgemein eingeführte Füllanordnung
pf ersetzt wurde. Sie würde sich nur bei erstmaligem
en; bei dem Wiederaufladen besitzt nämlich das
r, das abgelassen werden müßte, meist noch einen
en Wärmegrad.

vom Verfasser vorgetragenen Rechnung ist zu er-
die Kesselwassermenge der feuerlosen Lokomotive
icht des eingeführten Dampfes zunimmt, abgesehen
ingen während der Füllung stattfindenden Dampf-
im Dampfraum des feuerlosen Lokomotivkessels.
gezeigt, daß die Wärmeabgabe des Fülldampfes an
ivkesselwasser während der Füllung immer geringer
s nun für die Praxis von Wichtigkeit ist, zu wissen,
pf erforderlich ist, um am Ende einer Füllung
selwasser unter einem bestimmten Druck zu haben,
erfür gültige Rechnung und eine daraus abgeleitete
nntgegeben.

derlichen Fülldampfmengen feuerloser Lokomotiv-
n nun im wesentlichen von folgenden Größen ab:
Zustande des Fülldampfes; 2. von dem Druck nach
nach dem sich das Gewicht des Kesselwasserinhaltes
von dem Anfangszustand des Kesselwassers. An
abellen erhält man eine Übersicht über die Füll-
n für die einzelnen feuerlosen Lokomotivbauarten
g". Nach diesen Zusammenstellungen ist es leicht
tzustellen, ob die jeweilig vorhandene ortsfeste
Kesselanlage den Fülldampf neben den Anforderungen des Be-
triebes hergeben kann; außerdem geben sie Unterlagen für die
Wirtschaftlichkeitsberechnung feuerloser Lokomotiven.

tlichen Unterscheidung von at Überdruck, at Unter-
t absolut werden jetzt folgende Abkürzungen allge-
ihrt: atü = Überdruck, atu = Unterdruck, ata = at

Bücherschau.

— Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz. Von Dr. Wilhelm Kretzschmann, Archivrat und Mitglied des Reichsarchivs. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68. Preis geh. 14 M., geb. 16 M.

Der Verfasser (im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens) schildert als berufener Sachkenner in seinem soeben erschienenen Werke die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz. Gleich dem vor drei Jahren von ihm herausgegebenen Bande „Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz" gibt auch dieses wertvolle Buch nicht allein ein Stück der Geschichte des Großen Krieges, sondern es bietet im besonderen weiten Kreisen Einblick in die gewaltigen technischen Leistungen, die hier vollführt worden sind. Unter Beigabe von 57 vortrefflichen Bildern und zahlreichen, den Text erläuternden Skizzen sowie einer umfangreichen Übersichtskarte werden im Rahmen der einzelnen Operationen die an den Bahnen vorgefundenen Zerstörungen und ihre Wiederinstandsetzung durch die Eisenbahntruppe und die zu den Arbeiten herangezogene Privatindustrie dargestellt. Mehr als 180 während des Krieges im Osten erbaute Eisenbahnbrücken finden in dem Werke Erwähnung. Zum Teil sind es Bauwerke von gewaltiger Größe, die unter ungünstigsten Verhältnissen in kurzer Zeit ausgeführt wurden und deren Bau zu interessanten Lösungen in statischer wie konstruktiver Hinsicht führte. Ganz besonders treten die großen Schwierigkeiten hervor, die auf dem östlichen Kriegsschauplatze die Umnagelung der Gleise infolge verschiedener Spurweite, die großen Stromabschnitte, die geringen Hilfsmittel des Landes, der Mangel an Wegen sowie die ungünstigen Witterungsverhältnisse in Verbindung mit Hochwasser und Eisgang mit sich brachten. Neben den Arbeiten für Inbetriebsetzung der Vollbahnen gelangen die während des Bewegungskrieges im Osten mehrfach gebauten Feldbahnen und der bei weiterer Ausgestaltung des Bahnnetzes erfolgte Neubau von Vollbahnen zur Darstellung. Auch die hierbei gemachten Erfahrungen sind äußerst lehrreich und von bleibendem Wert. So wird das Buch verdientermaßen die Beachtung aller zur Technik in Beziehung stehenden Kreise finden. Insbesondere werden beim Studium des Werkes auch alle, die der Eisenbahntruppe angehört und auf dem östlichen Kriegsschauplatze mitgewirkt haben, mit Stolz sich ihrer ruhmreichen Leistungen erinnern.

— Der Führer durch die Nordseebäder. Der Führer des Verbandes Deutscher Nordseebäder für 1925 ist erschienen und in allen Verkehrsbüros sowie in 400 Ausgabestellen des Verbandes in jeder mittleren und größeren Stadt unentgeltlich zu haben. Die Einleitung gibt Auskunft über den Wert der Nordsee für Gesundung und Kräftigung auf Grund von Erfahrungen und wissenschaftlichen Untersuchungen.

— Die deutsche Nordsee. Der Verband Deutscher Nordseebäder hat in diesen Tagen beschlossen, die in den Jahren 1905/06 unter dem Titel „Aus deutschen Nordseebädern" herausgegebene Halbmonatsschrift wieder aufleben zu lassen. Die Zeitschrift erscheint als illustrierte Monatsschrift unter dem neuen Titel „Die Deutsche Nordsee", Organ des „Verbandes Deutscher Nordseebäder" in dem Verlage der Lippeschen Vereinsdruckerei in Detmold. Die Schriftleitung hat Sanitätsrat Dr. Gmelin in Wyk auf Föhr. Die Zeitschrift wird alles in den Kreis der Öffentlichkeit einbeziehen, was auf die Nordsee und die Wasserkante Bezug hat, so die Einrichtungen der großen Schiffahrtsgesellschaften, Fischerei, Tier- und Pflanzenwelt der Nordsee, Deichbauten und Landgewinnung usw.

— Gesetze und Verordnungen betreffend die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und ihr Personal. Berlin 1925. Carl Heymanns Verlag. Preis 1 M. Das in handlicher Form erschienene Werk enthält auf 136 Seiten den Text des Reichsbahngesetzes, der Gesellschaftssatzung nebst Begründungen, ferner die Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die Organe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, das Reichsbahn-Personalgesetz und die Begründung zu letzterem, weiterhin die Personalordnung und die Begründung hierzu, die Niederschrift über die am 20. November 1924 bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft stattgehabte Verhandlung über den damals vorliegenden Entwurf der Personalordnung und die Verfügung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Einführung der Personalordnung vom 10. Dezember 1924. In dem Anhang sind enthalten: das Gesetz, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, vom 30. April 1920, der Staatsvertrag mit

Schlußprotokoll und die Verordnung über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn", vom 12. Februar 1924. — Hiernach ist in dem Werk das sämtliche auf dem Wege der Gesetzgebung und Verordnung erlassene Material für die Neuordnung der Reichsbahn zusammengefaßt. Das Buch kann jedem, der sich mit dem Eisenbahnwesen praktisch oder theoretisch zu beschäftigen hat, als Nachschlagebuch und Hilfsmittel zum Gebrauch empfohlen werden. W.

— **Reise nach London zum Studium der Automobilstraßen in London und Umgebung** vom 24. bis zum 31. Oktober 1924. Bericht von Oberbaurat Hentrich mit 7 Textabbildungen und 2 Tafeln. Verlag: Julius Springer, Berlin. Preis 2,40 RM.

Der Verfasser des Buches hat sich an der Studienreise der Kommission beteiligt, die diese im Auftrage der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau in Berlin im Herbst vorigen Jahres nach England unternommen hat. Dank dem Entgegenkommen des englischen Verkehrsministeriums war es den Reiseteilnehmern vergönnt, in kürzester Zeit eine genaue Übersicht über den derzeitigen Stand des englischen Automobilstraßenbaues in städtebaulicher, bautechnischer und wirtschaftspolitischer Beziehung zu erhalten. Hiernach gibt der Verfasser auf Grund der Einzelberichte der Reiseteilnehmer ein Bild von dem derzeitigen Stand des Automobilstraßenbaues in England, und zwar in einem kurzen Kapitel über die allgemeine Anlage der Autostraßen, um alsdann in einem zweiten längeren Kapitel auf die Straßendecken einzugehen (Stein, Holz, Asphalt, Teer, Beton und Eisenbeton). Ein weiteres Kapitel ist der Straßenverwaltung, Aufbringung der Kosten für Straßenbau und -unterhaltung, Verkehrsregelung gewidmet. In einem Schlußkapitel zieht er die Schlußfolgerung für Deutschland. Er fordert eine Verbreiterung und Begradigung der Stadtstraßen, eine Verbesserung vor allem der Landstraßen (Beseitigung der Krümmungen, Bahnkreuzungen in Schienenhöhe usw.), gegebenenfalls neue Straßen. Vor allem aber bezeichnet der Verfasser als dringendste Aufgabe die Anpassung der alten, für den schnellen Kraftwagenverkehr vielfach ganz ungeeigneten Straßendec Anforderungen dieses Verkehrs. Zum Schluß schlä fasser eine Revision der Kraftfahrzeugsteuer vor.

Bei dem wachsenden Einfluß des Kraftwagenverkel vorliegende Studie angesichts der dringenden Notwe Straßenverhältnisse, insbesondere die Überlandstraßen, land den Bedürfnissen des neuzeitlichen Verkehrs wertvolles Material für die praktische Behandlung liefern.

— **Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.** Die Ze ginnt mit dem 3. Jahrgang ihr Erscheinen im Verlag Gloeckner, Leipzig. Sie wird herausgegeben vo Esch, Direktor des Instituts für Verkehrswissensc Universität Köln, und erscheint jeden zweiten Mon Heft mit etwa 64 Seiten. Der Bezugspreis beträgt 10 ℳ, Einzelhefte 3,75 ℳ. Das Ziel der Zeitschrift is der Verkehrswissenschaft. Das vorliegende Heft b einem interessanten Aufsatz mit erläuternden Karte Wege des Weltnachrichtenverkehrs (Kabeltelegra telegraphie und das Fernkabelnetz). Als weitere Au das Heft: Die Bedeutung der Modellversuchsteck Binnenschiffahrt, von Dr.-Ing. Foerster, Hamburg lagen der Selbstkostenermittlung in der Binnensch Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. Teubert, Ma Buchbesprechungen. Das Verkehrsarchiv als Beil kurze Mitteilungen, statistische Nachrichten über Straßen- und Kleinbahnen, Seeschiffahrt usw.

— **Reisen in die Schweiz.** Die Schweizerische V trale in Zürich hat zwei Prospekte erscheinen lasse der eine die Frühlingssaison in der Schweiz betri andere die sportlichen und gesellschaftlichen Ver in der Schweiz im Sommer 1925. Diese beiden Ver gen sind kostenfrei bei der Schweizerischen Verkeh Zürich und Lausanne zu erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der am 1. März 1924 in einen unbesetzten Haltepunkt für den Personen- und Wagenladungsverkehr umgewandelte Bahnhof 4. Kl. Wissulke — gelegen an der Strecke Dt. Krone-Wengerz-Flatow — wird vom 1. Mai 1925 ab wieder für den Gepäck-, Expreßgut-, Stückgut-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet und als Agentur eingerichtet. Der Personen- und Wagenladungsverkehr besteht unverändert fort. (487)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten
in Frankfurt (Oder).

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Stadthagen-Leese-Stolzenau zwischen den Stationen Stadthagen und Niedernwöhren gelegene Haltepunkt Enzen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen werden.

Hannover, den 30. April 1925. (479)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Station Aschaffenburg Hauptbahnhof war am 28. April 1925 wegen Entgleisung gesperrt.

München, den 29. April 1925. (478)
Reichsbahndirektion München.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 4. Mai 1925 Einführung eines Ausnahmetarifs für überseeisch aus außerdeutschen Ländern eingeführten Rohasbest zur Durchfuhr durch Deutschland nach und durch Österreich. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. April 1925. (459)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Betrifft: Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II

Ab 10. Mai 1925 sind mehrere Änderungen und Ergänzungen im Tarif durchgeführt, u. a. Kürzungen im Fischtarif, Einführung eines Ausnahmetarifs 11 für Lebensmittel usw. zur Ausfuhr aus Dänemark und eines Ausnahmetarifs 12 für Telegraphenstangen nach Dänemark. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. April 1925. (460)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1925 wird der Ausnahmetarif 34 für Hanf unter gleichzeitiger Ausdehnung auf Hanfwerg neu herausgegeben.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. April 1925. (458)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1925 wird ein Ausnahmetarif 6f für Steinkohle, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts (Tarifverzeichnis Nr. 409) von oberschlesischen Gewinnungsstätten nach Stationen des Ostseeküstengebiets eingeführt.

Oppeln, den 28. April 1925. (488)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen
zugleich für die mitbeteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrtarif Deutsche deutsch-schweizerische Gren

1. Der A. T. 42 wird mit W 7. Juli 1925 aufgehoben.

2. Mit Gültigkeit vom 7. M der Seehafendurchfuhrtarif S Verkehr zwischen deutschen tionen und den deutsch-sch Grenzübergangsstationen Bas Waldshut, Schaffhausen, Sing wiel), Konstanz und Fri eingeführt. Auskunft durch gungen.

Altona, den 30. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Ges
Reichsbahndirektio

Wechselgüterverkehr Sachs (rechtsrhein. Netz

Mit Gültigkeit vom 1. Mai Entfernungskürzungen für Anzahl Stationsverbindunge Näheres ist aus unserem Ve ger und dem Berliner Tari kehrsanzeiger zu ersehen; au sere Stationen Auskunft.

Dresden, den 20. April 1925
Deutsche Reichsbahn-Ges
Reichsbahndirektion D

Reichsbahn-Gütertarif, H Badischer Güterverkehr (ei badische Nebenbahnen) Te

Mit Wirkung vom 1. Juni mit Genehmigung der Auf die ermäßigten Frachtsätze station Kehl Hafen im V Frankreich auf die norma fracht (z. Zt. für 5 km) Abkürzung der Veröffent (§ 6 (5) E.V.O.) ist von de behörde genehmigt. Nähere anzeiger.

Karlsruhe, den 27. April 19
Deutsche Reichsbahn-Ges
Reichsbahndirektio

Deutscher Eisenbahn-Güter-, Ausnahmetarif 6e für Stein-ks und Briketts von west-lewinnungsstätten nach Sta-ord- und Ostseeküstengebiets.

ɛkeit vom 5. Mai 1925 wird ılen, Koks und Briketts im westdeutschen Gewinnungs-dem Nord- und Ostseeküsten-besonderer Kohlenausnahme-führt. Der Ausnahmetarif ɛzeichnung 6e und führt die nisnummer 408. Der Tarif ı, wenn von einem oder meh-ndern (auch von einem Syn-Deutschen Reichsbahn-Gesell-über die Verpflichtung über-l, monatlich von den im Tarif ersandstationen eine beson-arte Mindestmenge nach den geführten Empfangsstationen

uskunft über die Höhe der d die Anwendungsbedingun-nser Tarifbüro.

1. Mai 1925. (484)
Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion.

Gütertarif Heft C II (Aus-hmetarife) Tfv. 5.

keit vom 10. Mai 1925 werden nahmetarif 2 d die Stationen rdost als Versandstation und ls Empfangsstation einbe-erdem werden zu dem glei-kte noch einige Stationen in nis der anerkannten Gruben-ger aufgenommen. (Vergl. rif-Anzeiger.)

skunft geben auch die betei-bfertigungen sowie die Aus-Deutschen Reichsbahn-Gesell-lin C 2, Bahnhof Alexander-

2. Mai 1925. (490)
Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion.

---

chsbahn-Gütertarif, t C I c (Tfv. 4 b).

keit vom 1. Mai 1925 werden Bestimmung für Zollhaus b. gegebenen Überfuhrgebühren iheres enthält der am 1. Mai ende Nachtrag 6.

geben auch die beteiligten ungen sowie die Auskunftei Reichsbahn-Gesellschaft in ahnhof Alexanderplatz.

28. April 1925. (470)
Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion.

---

keit vom 1. Mai d. Js. wird netarif 81 für Zucker der iltig bis auf jederzeitigen ngeführt. Der Tarif gilt nur ergangsstationen Oderberg, erndorf, Ziegenhals, Mittel-r bei Troppau im Bezirk der ppeln gelegenen Ladestelle h den Oderumschlagsplätzen Oppeln Hafen, Breslau Stadt-ag, Pöpelwitz Umschlag und n.

eis einer Jahresmenge von Halbjahresmenge von 10 000 t rfüllung der besonderen im sehenen Bedingungen, im gswege die Klasse C anstatt gewährt.

skunft erteilen die beteilig-rtigungen.

n 28. April 1925. (457)
Reichsbahn-Gesellschaft.
ichsbahndirektion.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Kohlenausnahmetarif 6 vom 16. XI. 1924.

Mit sofortiger Gültigkeit sind auf Seite 3 unter IV-A-1 die Stationen Ilfeld, Netzkater und Nienstädt zu streichen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten folgende Änderungen in Kraft: auf Seite 9 sind die Angaben betreffend die Stationen Bahnschacht und Glückhilfgrube, auf Seite 10 die Angaben betr. die Station Koksanstalt Bahnschacht zu streichen; hierfür ist auf Seite 9 nachzutragen:

Bahnschacht u. Koksanstalt Bahnschacht	Waldenburg (Schlesien) ob. Bf.	allen Stationen: Waldenburg (Schlesien) ob. Bf.	l
Glückhilfgrube	Glückhilfgrube	allen Stationen: Waldenburg (Schlesien) ob. Bf.	l

Essen, den 27. April 1925. (474)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

---

a) Oberschlesischer Wechselverkehr (Tfv. 674).

Tarifvorschriften und Entfernungstafeln für den Personen- und Gepäckverkehr

zwischen

1. den Stationen des deutschen Reichsbahndirektionsbezirks Oppeln
und
den Stationen des polnischen Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz)
sowie zwischen
2. den Stationen eines und desselben Eisenbahndirektionsbezirks über die Strecken des anderen Direktionsbezirks.

b) Verbandspersonenverkehr
zwischen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und Stationen des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice (Kattowitz) (Tfv. 675).

Ab 1. Mai 1925 werden die Fahrpreise allgemein um durchschnittlich 10 % der bestehenden Sätze erhöht. Die Erhöhung erstreckt sich im Oberschlesischen Wechselverkehr auch auf die Zeitkartenpreise (Monats-, Schülermonats- und Arbeiterwochenkarten). Die Schnellzugzuschläge bleiben unverändert. Arbeiterwochenkarten werden in diesem Verkehr nur an Personen ausgegeben, die ausschließlich mit mechanischen oder Handarbeiten als Arbeitnehmer (Arbeiter im engeren Sinne) beschäftigt sind und die ihren ständigen Wohnsitz außerhalb ihres Wohnortes haben. Die Arbeiterwochenkarten werden auf Grund eines Antrages nach vorgeschriebenem Muster ausgegeben, wofür bis auf weiteres ausnahmsweise auch der abgeänderte Vordruck „Ausweis zur Erlangung von Arbeiterrückfahrkarten“ verwendet werden kann.

Oppeln, den 30. April 1925. (483)
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschles. Eisenbahnen).

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die württembergische Station Kleinweiler-Hofen in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 1. Mai 1925. (480)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte verkehrswichtige Güter der Klasse A-D und S 22 K für Steinkohlen pp. Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1925 tritt bis auf Widerruf ein neuer Durchfuhrausnahmetarif D 22 in Kraft, durch den der bisherige Tarif vom 10. 7. 24 nebst Nachtrag 1 aufgehoben wird. Der neue Tarif bringt neben teilweiser Ermäßigung der bisherigen Frachtsätze eine Aufnahme von weiteren verkehrswichtigen Güterarten sowie eine Änderung der Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Aufgabe bestimmter Mindestmengen.

Gleichzeitig wird ein neuer Durchfuhrausnahmetarif für Steinkohlen pp. unter der Bezeichnung D 22 K herausgegeben. Dieser Tarif tritt mit dem gleichen Tage in Kraft.

Die näheren Bedingungen für die Anwendung der beiden Tarife sowie die Bestimmungen über die Frachtberechnung und Frachterhebung sind aus den Tarifen ersichtlich.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch 6 Wochen vom Tage der Bekanntmachung ab.

Die Tarife können zum Preise von 0,30 Reichsmark D 22 und 0,10 Reichsmark D 22 K von dem Drucksachenlager der Reichsbahndirektion Köln bezogen werden.

Köln, den 29. April 1925. (476)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarife D 32 für bestimmte verkehrswichtige Güter und D 32 K für Steinkohlen pp., Verkehr Belgien-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1925 tritt bis auf Widerruf ein neuer Durchfuhr-Ausnahmetarif D 32 in Kraft, durch den der bisherige Tarif vom 1. Februar 1925 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält neben vielfachen Ermäßigungen auch geringfügige Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze, ferner Aufnahme von weiteren verkehrswichtigen Güterarten, sowie eine Änderung der Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Aufgabe bestimmter Mindestmengen.

Die Frachtsätze für Steinkohlen pp. (Abteilung XXI des bisherigen Tarifs) sind in einen neu herausgegebenen Durchfuhr-Ausnahmetarif D 32 K übernommen worden. Dieser Tarif tritt mit dem gleichen Tage in Kraft.

Die näheren Bedingungen für die Anwendung beider Tarife sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind aus den Tarifen ersichtlich.

Die Tarife können zum Preise von 0,30 Reichsmark D 32 und 0,10 Reichsmark D 32 K von dem Drucksachen-Lager der Reichsbahndirektion Köln bezogen werden.

Köln, den 29. April 1925. (475)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 7. Mai 1925 wird die Station Grevenbroich als Versandstation in den Ausnahmetarif 56 (Elektrodenkohlen) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Mai 1925. (492)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Vom 1. Mai d. Js. ab werden die Personenfahrpreise wie bei der Reichsbahn erhöht.

Neustadt O/S., den 29. April 1925. (473)
Direktion der Neustadt-Gogoliner Eisenbahngesellschaft.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 52 für verkehrswichtige Güter im Verkehr Schweiz-Niederlande.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 58 für verkehrswichtige Güter im Verkehr Schweiz-Belgien.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 erscheinen Neuausgaben der in der Überschrift genannten Durchfuhr-Ausnahmetarife, wodurch wesentliche Änderungen in der Zahl und Art der zugelassenen Güter, in den Anwendungsbedingungen und in den Frachtsätzen eintreten.

Die neuen Tarife können durch das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe bezogen werden und zwar: D 52 zum Preise von 0,40 RM. und D 58 von 0,20 RM.

Karlsruhe, den 29. April 1925. (466)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Österreich.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die für den Verkehr der Saarbahnen bestehenden Lieferfristzuschläge aufgehoben. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 1. Mai 1925. (489)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Am 1. Mai 1925 treten in Kraft:
Nachtr. II z. Tiertarif der Saarbahnen, Preis 0,50 Fr.

„ I „ Teil I	des Gütertarifs der Saarbahnen	„	0,10 „
„ I „ „ II		„	0,30 „
„ VII „ „ III		„	0,90 „

Die Nachträge enthalten erhöhte Frachten und Gebühren. Sie können von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebiets käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (481)

Saarbrücken, den 30. April 1925.
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Bk. 2 — Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 sind folgende Ergänzungen durchzuführen: 1. Auf S. 51 sind in der letzten Zeile der Erläuterung zwischen den Worten „Rumänien" und „angewendet werden" die Worte „und darüber hinaus" einzuschalten. Im tschechoslowakischen Text sind die letzten zwei Zeilen wie folgt zu ändern: „v přímé přepravě do Madárska, Polska, Rakouska a Rumunska, jakož i v přepravě přes tyto země dále, nebo opačně". 2. Auf S. 417 (Tarif Nr. 100) sind bei der Station Česká Třebová im Schnittpunkt 7 Mw/Ml folgende Schnittsätze nachzutragen: A I/II 431 und B I/II 347. 3. Auf S. 438 (Tarif Nr. 105) ist bei der Station Zlín im Schnittpunkt 1 Od/Boh der Schnittsatz 1045 nachzutragen.

Dresden, am 27. April 1925. (465)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Saarbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1925 werden die bisher im Verkehr zwischen den Saarbahnen und anderen Bahnen sowie im Durchgangsverkehr durch das Saargebiet bestandenen Lieferfristzuschläge aufgehoben.

Saarbrücken, den 22. April 1925. (471)
Eisenbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 ist im Eisenbahngütertarif (Tfv. 212) die Ziff. 7 „Lieferfristen" des Abschnittes C wie folgt zu ersetzen: „Den reglementarischen Lieferfristen sind bis auf weiteres die in der Tschechoslowakei und in Österreich geltenden besonderen Zuschlagsfristen*) hinzuzurechnen."

*) Die Fußanmerkung bleibt unverändert.

Dresden, am 29. April 1925. (464)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif Teil II.
Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 6 des deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarifs wird bis zum 31. Mai 1925, die des Ausnahmetarifs 3 und 8 des deutsch-schwedisch-norwegischen und die des Ausnahmetarifs 6 und 10 des deutsch-dänischen Gütertarifs bis längstens zum 30. Juni 1925 verlängert.

Altona, den 29. April 1925. (469)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II.

Am 10. Mai tritt unter Aufhebung des bisherigen Tarifs vom 1. 2. 23 ein neuer Verbands-Gütertarif, Teil II, in Kraft. Er besteht aus 2 Heften. Heft 1 enthält die besonderen Tarifvorschriften, Heft 2 die regelrechten Frachtsätze, Ausnahmetarife und norwegischen Kurszuschläge. Der Tarif ist käuflich zum Preise von 0,25 *M* (Heft 1) und 0,50 *M* (Heft 2) bei der Auskunftstelle der Deutschen Reichsbahn in Berlin, Bf. Alexanderplatz, zu erwerben. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 29. April 1925. (468)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 62 für den Holzverkehr Tschechoslowakei-Polnisch-Oberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 tritt anstelle des Durchfuhr-Ausnahmetarifs D 62 vom 16. April 1924 der vorbezeichnete Durchfuhr-Ausnahmetarif bis auf Widerruf in Kraft. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs werden teils im Abfertigungs-, teils im Rückvergütungswege gewährt. Besondere Begünstigungen sind bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb einer Frist von 30, 90, 180 und 365 Tagen vorgesehen. Der Tarif, aus dem die näheren Bedingungen zu ersehen sind, kann zum Preise von 25 Reichspfennig durch die Stationskasse Oppeln bezogen werden.

Oppeln, den 28. April 1925. (467)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion
(Oberschlesische Eisenbahnen).

Deutsch-litauischer Güte

Im deutsch-litauischen Gi
1. Juni 1924 für den Verk
dem Reichsbahndirektionsbe
berg (Pr.) und den litaui
bahnen sind im Teil A un
Gültigkeit vom 5 Mai 1925
Bajohren (Bajorai) und Coll
aufzunehmen.

Reichsbahndirektion Königs
I. 9. T. 21 264/25

Fährbootverkehr Deutschla
über Zeebrügge-Har
Reichsbahn-Gütertarif, H
(Ausnahmetarife) T

Mit Gültigkeit vom 1. Ma
zwischen Deutschland und
direkter Güterverkehr ohn
unter Benutzung der Fährbo
Zeebrügge-Harwich eingeri
diesen gelten:

1. das zwischen der Deuts
bahn-Gesellschaft und d
Englischen Fährboot-Ges
troffene Übereinkommen
richtung des Fährbootver
2. die Dienstanweisung für
lung von Fährbootwagen
mit England über den
Zeebrügge-Harwich,
3. der Ausnahmetarif 83 fü
Fährbootwagen des Heft

Die Bestimmungen unter 1
den Ausnahmetarif 83 enth
mer 49 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auf die
Güterabfertigungen sowie di
der Deutschen Reichsbahn-G
Berlin C 2, Bahnhof Alexan

Berlin, den 28. April 1925.
Deutsche Reichsbahn-Ge
Reichsbahndirekti

---

5. Personen- und Gepäc

Am 1. Mai d. J. treten gen
gehen der Reichsbahn Erh
Fahrpreise ein. Nähere Ausk
unsere Dienststellen. Abkürz
öffentlichungsfrist ist auf Gr
übergehenden Änderung d
Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung
1914 (S. 455) genehmigt.

Dahme (Mark), 28. April
Dahme-Uckro'er Eise
Die Direktion.

Vom 1. Mai d. J. ab wer
sonenfahrpreise wie bei de
erhöht.

Liegnitz, den 29. April 192
Direktion der Liegnitz-R
Eisenbahn-Gesellsch

---

6. Verdingunger

Die Anfertigung, Lieferu
stellung der eisernen Übe
Bauwerke 1, 2 und 3 de
zwischen Frohnau-Hohenneu
öffentlich vergeben werden.
und 3 rd. 60 t Flußeisen. I
rd. 50 t.

Die Angebotshefte sind
und gebührenfreie Voreins
3 *M.* durch die Eisenbahn
Birkenwerder, Bez. Potsda
ziehen.

Eröffnungstermin: Dien
26. Mai 1925, vorm. 11 Uhr.
Deutsche Reichsbahn-Ges
Bauabteilung Birkenw

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

. | Berlin, den 14. Mai 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kunze-Knorr-Bremse im Güterzugdienst.

Betriebliche und wirtschaftliche Ergebnisse und Ausblicke.

Von Dr.-Ing. **Derikartz**, Coblenz.

ıer 1925 soll die Ausrüstung der rollenden Betriebs- Deutschen Reichsbahn für den Güterverkehr mit Luft- htung der Bauart Kunze-Knorr beendet sein. Die eutung dieser Neuerung rechtfertigt eine genauere des Wesens dieser Bremsart, ihres Einflusses auf die wicklung und der wirtschaftlichen Aussichten, die sie r Verfasser hat bereits in einem früheren Aufsatz[1]) nen Ausführungen auf die betrieblichen Möglichkeiten a und auch die Wirtschaftlichkeit der neuen Bremse nein erörtert. Bei dieser Gelegenheit ist bereits er- den, daß auf diesem letzten Gebiet hochgespannte ı an die neue Einrichtung geknüpft werden, die ihren g in der „Denkschrift der Deutschen Regierung über aftslage Deutschlands" und auch im Sachverständigen- gefunden haben. Wenn auch manche Dinge, die mit ung der Neuerung in den praktischen Betrieb zusam- noch in Fluß sind und infolgedessen die Beurteilung cher und wirtschaftlicher Hinsicht noch nicht ganz und endgültig sein kann, so liegen immerhin doch l Erfahrungen vor, daß sie eine Darlegung der Ein- r Kunze-Knorr-Bremse auf die Betriebsabwicklung gestatten. Auch in wirtschaftlicher Beziehung sind die großen Linien bereits so weit zu erkennen, daß wenigstens eine überschlägliche Beurteilung möglich ist. Die Darstellung wird eine Ergänzung der in dem früheren Aufsatz versuchten allgemeinen Beurteilung sein, die zeigen wird, daß in vielfacher Hinsicht die praktischen Ergebnisse günstiger gewesen sind, als damals angenommen werden konnte.

Wenn von der Wirkungsweise der neuen Bremseinrichtung ein Bild gegeben werden soll, so ist es erforderlich, sie etwas eingehender zu beschreiben. Alle Einzelheiten der maschinentechnischen Einrichtung, insbesondere der ziemlich verwickelten Steuerorgane (Steuerventil) und die Begründung ihrer Wirkungsweise zu erörtern, würde über den Rahmen eines betriebswirtschaftlichen Aufsatzes hinausgehen. Es muß hierfür auf das besondere fachtechnische Schrifttum verwiesen werden.

Es handelt sich um eine Luftdruckbremse, die ähnlich wie die im Personenzugbetrieb üblichen, z. B. die Westinghouse-Bremse, dadurch betätigt wird, daß der Lokomotivführer durch Öffnen eines Ventils den Druck in der durchgehenden Luftleitung, der im Ruhezustand 5 kg/qmm beträgt, vermindert, indem er Luft ausströmen läßt. Infolgedessen wirkt auch ebenso wie bei Personenzügen die Bremse bei Zugtrennungen selbsttätig. Die Kunze-Knorr-Bremse im Güterzugbetrieb (kurz als Kunze-Knorr-Bremse G bezeichnet) unterscheidet sich grundlegend von den bisherigen Luftbremsarten, wie z. B. Westinghouse dadurch,

[1]) irtschaftlichkeit der Kunze-Knorr-Bremse im Güter- und § 58 der Fahrdienstvorschriften. Z. d. V. d. E.

daß sie mit zwei zusammenarbeitenden Bremszylindern ausgerüstet ist; hierdurch ist es zunächst möglich, die Bremswirkung auf verschiedene Wagengewichte (Brutto, Netto) einzustellen. Das Steuerventil enthält einen Umstellhahn mit zwei Stellungen, denen die Wirkung einer oder beider Bremskammern entspricht. Hahnstellung I ist für leere oder gering beladene Wagen (bis 5 t) bestimmt, Stellung II für Wagen mit mehr als 5 t Ladung.

Die Abbremsung beträgt bei mittleren Verhältnissen (Kolbenhub des Einkammerzylinders 150 mm) 75—85 % des Eigengewichts der leeren Wagen (also bei Hahnstellung I) und 50—55 % des Bruttogewichts (Hahnstellung II).[2])

Diese Eigenschaft hat die praktische Folge, daß es für ausreichend erachtet worden ist, nur rd. 40 % der Güterwagen zu eigentlichen Bremswagen zu machen, während die übrigen mit Luftleitung ausgerüstet werden. Die anderen Luftbremsen, die diese Ausnutzung des Bruttogewichts nicht gestatten, sind ein für allemal auf ein bestimmtes (Netto) Wagengewicht eingestellt und erfordern demgemäß eine größere Anzahl Bremswagen, um die insgesamt erforderliche Bremswirkung zu erzielen. So sind z. B. die Güterzüge der Vereinigten Staaten von Amerika nur aus Bremswagen zusammengesetzt. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß bisher ein Drittel der Wagen Hand-Bremseinrichtung hat, diese soll natürlich neben der Luftdruckbremse bestehen bleiben. Das Verhältnis der Bremswagen zu den (nicht gebremsten) Leitungswagen ist also noch etwas günstiger als das im Handbremsbetrieb. Es darf infolgedessen angenommen werden, daß im allgemeinen die Güterzüge, wie sie im Betriebe gebildet werden, genügend Bremswagen enthalten und daß besondere Rangierarbeit aus diesem Grunde nicht zu erwarten ist.

Ein weiterer wichtiger Unterschied der Kunze-Knorr-Bremse gegenüber den bisherigen Luftbremsarten besteht darin, daß sie stufenweises Steigern und Vermindern der Bremswirkung gestattet, ohne daß es erforderlich ist, auf den Nullpunkt, d. h. in die Ruhestellung zurückzugehen. Das bedeutet einmal eine wesentliche Ersparnis an Bremsluft und damit an Pumparbeit, zum anderen aber auch eine bessere Arbeitsmöglichkeit für den Führer, der genau nach Bedarf in kürzester Zeit die Bremswirkungen an das Erforderliche anpassen kann.

Die Bremsausrüstung eines Wagens mit Luftdruckbremse Kunze-Knorr G besteht aus folgenden Teilen:

a) der Hauptbremsleitung E mit Kupplungsteilen und sonstigem Zubehör wie bei den bisher üblichen Luftbremsarten,

b) dem Verbundbremszylinder H, bestehend aus dem Einkammerzylinder mit der Arbeitskammer C und dem Zweikammerzylinder mit der Vorderkammer B und der Arbeitskammer A. Mit der Arbeitskammer A ist ein Luftbehälter A 1 verbunden,

c) dem mit der Hauptleitung verbundenen Steuerventil G mit einem Absperrhahn und dem bereits erwähnten Umstellhahn,

d) einer Bremszylinder-Auslösevorrichtung zum Entlüften von Hand und dem zur Übertragung der Bremskräfte auf die Bremsklötze erforderlichen Bremsgestänge.

Die beiden Bremskolben des Verbundzylinders wirken auf wagerechte Ausgleichhebel (1 und 2), die durch eine Verbindungsstange 4 mit einem dritten Ausgleichhebel 3 verbunden ist, dessen einer Endpunkt festliegt, während der andere mit den üblichen Hauptbremszugstangen zusammenhängt, die die Bremskräfte in der bisherigen Weise übertragen. Der Ausgleichhebel 3 gestattet die Umkehrung der Kraftrichtung. Auf der Kolbenstange des Zweikammerzylinders sitzt in der A-Kammer ein kleiner Gegenkolben, der neben der Abdichtung der Kolbenstange noch den Zweck hat, die wirksame Kolbenfläche in der A-Kammer etwas zu verkleinern, so daß auch bei gleichem Luftdruck vor und hinter dem Hauptkolben immer noch
wegung möglich ist. Diese Einrichtung dient zu Steue

Bei gelöster Bremse stehen beide Bremskolben in d
Endlage. In dieser Stellung sind die Vorderkammer
Arbeitsraum A des Zweikammerzylinders durch ei
Bohrung X in der Zylinderwand über das Steuerven
ander verbunden. Beim Bremsen drückt der Bremsk
Einkammerzylinders C auf den Ausgleichhebel 1, der
kammerzylinders zieht am Ausgleichhebel 2. Um
hängige Bewegung beider Kolben bis zu einem gewis
zu ermöglichen, ist am Ende der Zweikammerkolbens
Schleife angebracht, die von der gelösten Stellung au
Bewegung des Bremskolbens um 50 mm zuläßt. D
chend hat der Zweikammerzylinder auch einen um 5
ßeren Hub als der Einkammerzylinder. Eine in den E
zylinder eingebaute Feder (Rückdruckfeder) drückt b
der Bremse den Einkammerkolben in seine rechte
zurück. Demselben Zweck dient auch die Rückzugf
Abbildung 1), die zwischen dem Ausgleichhebel 1 un
dem Festpunkt verbundenen Hebel 3 eingeschaltet is

Wirkungsweise der Bremse.

A. Lösen und Füllen der Bremse.

Soll die Bremse gelöst werden, so ist der Druck in
luftleitung zu erhöhen, d. h. diese gegen die Au
schließen. Dann wird durch Vermittlung des Steuer
Arbeitsraum C des Einkammerzylinders mit der frei
Verbindung gesetzt, während die Vorderkammer B

Abb. 1.

kammerzylinders mit Druckluft von 5 kg/qcm aus
leitung E gespeist wird. Der Zweikammerkolben
rechts bewegt und die Luft in der A- bzw. A 1-Kamme
sprechend verdichtet. Sobald der A-(A 1)-Druck g
als der sinkende Hauptleitungsdruck, unterbricht d
ventil den Lösevorgang, d. h. das Füllen der B-Kamm
Entleeren des C-Raums. Bei mäßiger Erhöhung des
in der Hauptleitung wird deshalb die Bremse nicht
der Zustand zur teilweisen Lösung bleibt bestehen
weitere Erhöhung des Druckes in der Hauptleitung e
dann wiederholen sich Lösevorgang bzw. Unterbrechu
weises Lösen der Bremse). Gelangt bei weiterer Er
B-Drucks der Zweikammerkolben in seine rechte E
kann Druckluft aus dem B-Raum (durch die erwäh
rung) über das Steuerventil in die Arbeitskammer A
strömen und diese Räume werden aus der Hauptl
Druckluft von 5 kg/qcm aufgefüllt (Füllstellung).
des Bremsgestänges und der Ausgleichhebel bei gelöst
zeigt Abb. 1.

B. Betriebsbremsung.

Wird durch mäßige Druckverminderung in der H
eine Betriebsbremsung eingeleitet, so läßt d
ventil Druckluft aus dem B-Raum des Zweikammerz
den C-Raum des Einkammerzylinders strömen.

Infolgedessen setzt sich der Einkammerkolben na
Bewegung und gelangt in die Bremsstellung. Die g
wegung nach links macht aber auch der Zweikammerk
A- bzw. A 1-Druck sinkt. Sobald dieser Druck kleine
ist als der Hauptleitungsdruck, unterbricht das Steue

[2]) Auf Lokomotiven und Tender werden diese Verhältnisse sinngemäß übertragen, Einzelheiten gehen über den Rahmen dieses Aufsatzes hinaus. Die Angaben sind ebenso wie die Abbildungen aus den „Vorschriften für den Gebrauch und die Unterhaltung der Kunze-Knorr-Bremse G“ entnommen.

der B-Luft in die C-Kammer. Die so erzeugte Brems-
Einkammerzylinders bleibt erhalten, solange sich der
druck nicht ändert. Wird er verringert, so wiederholt
Vorgang, der wiederum unterbrochen wird, sobald der
A 1-Druck gleich dem verminderten Leitungsdruck wird.
eises Bremsen.)
orderkammer B des Zweikammerzylinders erfüllt also
beim Bremsen zunächst die Aufgabe eines Hilfsluft-
, wie die zurzeit gebräuchliche Einkammer-Luftdruck-
an kennt, und zwar solange bis der Zweikammerkolben
ende (abhängig vom Bremsklotzabstand) erreicht hat.
der erreichbaren Bremsstufen ist deshalb abhängig vom
be. Um bei etwaiger zu scharfer Einstellung der

Abb. 2.

tze noch eine ausreichende Abstufbarkeit der Brems-
zu ermöglichen, hat der Zweikammerkolben den bereits
n 50 mm längeren Hub und entsprechenden toten Gang

ge der Kolben und des Bremsgestänges bei einer mitt-
riebsbremsung zeigt Abbildung 2.
Vollwirkung des Einkammerzylinders
eicht, sobald die Drucke B und C sich nahezu ausge-
haben. Dabei hat sich der Zweikammerkolben bis in
Bremsklotzabstand entsprechende Stellung nach links
Auch der A- bzw. A 1-Druck hat sich soweit verringert,
beiden Seiten des Zweikammerkolbens nahezu gleiche
kung (wenn man den in der A-Kammer liegenden
Kolben mitberücksichtigt) ausgeübt wird. Die Kunze-
emse G arbeitet als Einkammerbremse, solange die
r mit Luft aus B gespeist wird. Der Zweikammer-
elbst übt keine Bremswirkung aus, er dient lediglich
erung des Bremsventils.
die Drucke in B und C sich ausgeglichen haben, unter-
s Steuerventil die Verbindung zwischen diesen Räumen

Abb. 3.

g. Bei Stellung II des Umstellhahnes wird außerdem
ft ins Freie abgelassen; der B-Druck sinkt aus Atmo-
ruck. Da auf der rechten Seite des Zweikammer-
ler A-Druck verbleibt, wird nunmehr der Zweikammer-
zur Bremswirkung herangezogen (Vollwirkung des
merzylinders). Abbildung 3 zeigt die Lage der Kolben
Bremsgestänges zur Vollbremsung.
herige Darstellung schilderte die Wirkung der Bremse
nweiser Schaltung. Bei Schnellbremsung wird
k in der C-Kammer ohne Abstufung bis zum Höchstdruck
t und bei Stellung II des Umstellhahns unmittelbar hier-
B-Raum ganz entlüftet. Die Schnellbremsung unter-
scheidet sich nur zeitlich, nicht aber in der Größe der Enddrucke
von der vollen Betriebsbremsung. Eine besondere mit dem
Bremsventil verbundene Einrichtung (Übertragungskammer)
gewährleistet das schnelle Durchschlagen der Bremswirkung.

Auch bei Stellung I des Umstellhahnes, also in ihrer Wirkungsweise als Einkammerbremse, hat die Kunze-Knorr-Bremse G nicht den Nachteil der Erschöpfbarkeit der Bremswirkung, der sonst den Einkammerbremsen anhaftet, wegen des ungenügenden Aufladens des Hilfsluftbehälters bei abwechselndem Bremsen und Lösen.

Da bei Verbindung der C-Kammer mit der Außenluft (Entlüftungs-Lösestellung) gleichzeitig die B-Kammer mit der Hauptluftleitung in Verbindung gesetzt, also aufgeladen wird, kann eine Erschöpfung der Bremswirkung infolge mangelnden Luftvorrats nicht eintreten. Erwähnt werden muß auch noch, daß bei etwa aus anderen Gründen verursachter Verringerung des Luftvorrats im B-Raum der Überdruck auf der A-Seite des Zweikammerkolbens wirksam wird, der dann nutzbare Bremswirkung erzeugt, wenn etwa der Einkammerzylinder aus besonderen Gründen versagen sollte. Diese ausgleichende Wirkung tritt auch bei Stellung I des Umstellhahnes ein. Wenn infolge starker Undichtigkeit der Einkammerkolben überhaupt nicht mehr wirken sollte, tritt der Zweikammerzylinder selbsttätig ein, weil die B-Luft in die C-Kammer überströmt und bei Undichtigkeit dieser Kammer ins Freie entweicht.

Vorgesehen ist auch naturgemäß die Entlüftungsmöglichkeit von Hand mittels einer Auslösevorrichtung, womit die Druckluft aus allen Räumen entfernt werden kann.

Über die Wirkung der Bremse kann gesagt werden, daß die bisherigen vorläufigen Vorschriften höhere Hundertteile von Bremsachsen verlangen, als in handgebremsten Zügen üblich war. Es darf aber wohl erwartet werden, daß bei fortschreitender Einführung und Erprobung eine weitergehende Angleichung an die bisherigen Zahlen stattfinden wird, zumal wenn, wie beabsichtigt ist, an Stelle der bisherigen Rechnungsart, die mit Bremsachsen ohne Berücksichtigung der Wagengewichte arbeitet, eine neue getreten ist, die diese Gewichte berücksichtigt, bei denen also dem Zuggewicht im ganzen das Bremsgewicht gegenübergestellt werden wird.

Den Betrachtungen über die betriebliche Auswirkung der neuen Bremsart werden zweckmäßig einige allgemeine Bemerkungen vorangestellt, die mit der Eigenart des Güterzugbetriebes zusammenhängen. Der Güterverkehr bedingt häufiges Trennen und Wiederzusammenstellen der Beförderungseinheiten (Wagen). Geschlossene Betriebseinheiten (Züge), die ähnlich wie im Personenverkehr, hin und her pendeln, kommen im Güterzugbetrieb nur ganz ausnahmsweise vor. Dieser Umstand ist von Bedeutung, weil zu der bisherigen Behandlung der Güterzüge in den Verschiebebahnhöfen, in denen diese Zugumbildung erfolgt, neue Arbeiten treten, die mit dem Ent- und Wiederkuppeln der durchgehenden Bremse zusammenhängen. Einzelheiten sollen später besprochen werden. Ein weiterer Unterschied liegt darin, daß Personenwagen bei Rangierbewegungen in schonendster Weise behandelt werden, während die Eigenart des Verschiebebetriebes im Güterverkehr auf diese Schonung der rollenden Betriebsmittel nicht in diesem weitgehenden Maße Rücksicht nehmen kann. Das Anwachsen des Verkehrs und die damit zusammengehende Steigerung der Umbildungsaufgaben haben im Verschiebebetrieb zu Arbeitsformen geführt, die eine rauhere Behandlung der Wagen zur Folge haben (Ablaufbergbetrieb im unvermeidbaren harten Auflaufen auf Hemmschuhe, Aufeinanderstoßen der Wagen usw.). Erst neuerdings hat die Bremstechnik in den ferngesteuerten Gleisbremsen Einrichtungen gebracht, die eine Verbesserung des Verschiebebetriebes erwarten lassen, jedoch sind von diesen Einrichtungen bisher nur ganz wenige eingebaut worden. Trotzdem die Kunze-Knorr-Bremse als eine ziemlich verwickelte Einrichtung anzusprechen ist, sind bisher Beschädigungen an der Bremse als Folge des Verschiebebetriebes in nennenswertem Umfang nicht festgestellt worden.

Vor dem Abdrücken eines Zuges über die Ablauframpe der Bahnhöfe muß neben der bisher erforderlichen Entkuppelung der Wagen auch die durchgehende Luftleitung getrennt und beim Zusammenstellen der Züge wieder verbunden werden. Auch die Luftbehälter wurden bisher in der Regel vor dem Ablauf entleert. Es sind auch schon Versuche gemacht worden, die Wagen mit gefüllten Luftbehältern ablaufen zu lassen, um auf diese Weise die Zeit, die das Entlüften beansprucht (etwa 15—20 Sekunden für jeden Bremswagen) zu ersparen, die auf süddeutschen Bahnhöfen gute Erfolge gehabt haben sollen. Man beabsichtigt infolgedessen, dieses Verfahren allgemein durchzuführen. Im übrigen ist aber auch der Zeitaufwand für die Entkupplung und Entlüftung der Wagen nicht so groß, daß hierdurch die Leistung der Einfahrgleisgruppen wesentlich ungünstig beeinflußt werden könnte.

Betrachten wir nun die betrieblichen Auswirkungen im einzelnen, so wird zu unterscheiden sein, zwischen der eigentlichen Zugbeförderung und der bereits erwähnten Zugumbildung. Bei der Zugbeförderung bietet die neue Einrichtung folgende Vorteile:

1. Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge,
2. Ersparnis an Bremspersonal,
3. größere Sicherheit.

Alle drei Punkte üben auch naturgemäß ihren Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit der Güterbeförderung aus.

Z u 1. Luftgebremste Güterzüge können mit Geschwindigkeiten von 45—50 km/Stunde und mehr gefahren werden. Das bedeutet zweifellos an sich eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand der handgebremsten Züge, deren Geschwindigkeit etwa durchschnittlich 30 km/Stunde beträgt. Bessere Ausnützung des Wagenparks (beschleunigter Wagenumlauf), der Strecke und des Zugpersonals sind die natürlichen Folgen der höheren Geschwindigkeit. Nun ist allerdings zu bemerken — worauf auch schon früher hingewiesen worden ist —, daß nicht die nach der Bremswirkung mögliche Höchstgeschwindigkeit unter allen Umständen die günstigste ist, ebensowenig wie bisher etwa nur die Leistungsfähigkeit der Zugmaschinen die Zuggeschwindigkeit bestimmt. Zu wählen ist die wirtschaftlich richtige Geschwindigkeit. Dieser Begriff ist allgemein schwer festzulegen; was gemeint ist, wird vielleicht zweckmäßig durch ein Beispiel erläutert. Es hat im allgemeinen keinen Zweck, Züge mit höherer Geschwindigkeit zu fahren und den damit verbundenen Mehraufwand für Betriebsstoffe und das aller Wahrscheinlichkeit nach entstehende Mehr an Unterhaltungskosten für die rollenden Betriebsmittel und die Strecke in Kauf zu nehmen, wenn der durch die höhere Geschwindigkeit erzielte Zeitgewinn nicht auch bei der übrigen Behandlung der Züge und Wagen in den Verschiebebahnhöfen und auf den Unterwegsstationen erhalten werden kann. Das sind Fragen, die für jede einzelne Strecke und Verkehrsbeziehung nachgeprüft werden müssen und deren Bedeutung dadurch beleuchtet werden soll, daß von der Gesamtzeit des Wagenumlaufs nur etwa 20 % auf die eigentliche Ortsveränderung in geschlossenen Zügen entfällt. Die Einführung der Kunze-Knorr-Bremse wird aber in vielen Fällen zu einer E r h ö h u n g d e r w i r t s c h a f t l i c h e n G e s c h w i n d i g k e i t bei der Zugbeförderung führen, weil der bereits erwähnte Mehraufwand dadurch wettgemacht wird, daß Überholungsaufenthalte, bei denen die Zuglokomotiven ohne Nutzleistung unter Dampf stehen, eingeschränkt werden können oder gar wegfallen, wobei als weiterer Vorteil zu erwähnen ist, daß die Angleichung der Geschwindigkeit der Güterzüge an die der übrigen eine gleichmäßigere Durchführung des ganzen Verkehrs zuläßt. Hierin liegt auch der Grund dafür, daß bei höherer Geschwindigkeit der Güterzüge die Leistungsfähigkeit der Strecken gesteigert wird, wodurch unter Umständen der bauliche Aufwand für mehrgleisigen Ausbau erspart oder wenigstens hinausgeschoben werden kann. Wenn die Frage vom Standpunkt der Ausnutzung des Personals geprüft wird, so spielt auch die Lage der Personalwechselstationen eine Rolle. Hier wird die Erhöhung der Geschwindigkeit auch zu einer Angleich die Vorkriegsverhältnisse mit ihren längeren Arbeitss führen. Naturgemäß macht die Änderung der Geschwi eine Umgestaltung der Fahrpläne und vielfach auch die einteilungen erforderlich.

Die bei luftgebremsten Güterzügen vorgeschriebenen mäßigen Untersuchungen der Bremseinrichtungen, di jetzigen Stand der Dinge nach Fahrten von 200—250 km erforderlich sind, stellen keine besondere Belastung der wegsstationen dar, weil sie in der Regel mit Lokomotiv zusammengelegt werden können. Werden Änderungen a vorgenommen, so sind bei Zugang Dichtigkeits- und proben mit je nach Umfang der einzusetzenden Gruppe w den Zeitaufwand, bei Abgang nur einfache Bremspr forderlich.

Z u 2. Die durchgehende Bremse, die die Bedienung d den ganzen Zug verteilten Bremswagen in eine Hand, die des Lokomotivführers legt, bedeutet gegenüber d herigen Zustand, bei dem die Bremser durch Signale d trag zum Bremsen erhalten, eine wesentliche Verbesser Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Irrtümer sind in ausgeschlossen; Zugtrennungen verlieren, weil die Brems tätig wirkt, ihre Gefährlichkeit, auch die Verfolgung v regelmäßigkeiten im Zuglauf, wie z. B. Überfahren vo signalen, die im Handbremsbetrieb häufiger Schwieri machte, wird ganz wesentlich vereinfacht. Die durchg Bremse bedeutet einen ganz wesentlichen Schritt im Si „Mechanisierung" des Eisenbahnbetriebes und liegt dah in der Richtung neuzeitlicher Bestrebungen.

Z u 3. Die Personalersparnis, die von der Kunze-Knorr- erwartet wird, ist einmal davon abhängig, wie weit n luftgebremsten Zügen damit gehen kann, zum anderen w im praktischen Betriebe luftgebremste Züge zu verwende Es ist beabsichtigt, auf Kunze-Knorr-Güterzügen auß Zugführer nur einen Schlußbeobachter mitzunehmen. Di den Bediensteten sollen auch bei etwaigen Störungen die untersuchen und Schäden beseitigen. Bei der praktisch führung hatte man zunächst wohl hauptsächlich aus Sich gründen noch einen dritten Begleiter zugelassen, jedoch in der letzten Zeit dazu übergegangen, entsprechend sprünglichen Absicht, mit zwei Zugbegleitern auszuk wobei dann im Falle von Störungen der Zugheizer bei der suchung der Bremsen mitzuwirken hat, während der schaffner die vorgeschriebene Deckung des Zuges und obachtung der rückliegenden Strecke übernimmt. Auf Weise wird den Forderungen des § 58 der Fahrdi schriften, der bisher nicht geändert worden ist, Rechn tragen. Wenn man die durchschnittliche Besetzung de gebremsten Züge mit 5 Köpfen ansetzt, so bedeutet das Z gehen auf zwei eine Ersparnis an Personal von $^3/_5$ ode Aus wirtschaftlichen Gründen ist es geboten, diese Zugbe bei einem möglichst großen Teil aller Güterzüge durchzu Das wird ohne weiteres möglich sein — und ist auch durchgeführt — bei allen sogenannten „Durchgangsgüter die längere Strecken ohne Aufenthalt und ohne Um durchfahren. Bei Nahgüterzügen liegen die Dinge ander das Aus- und Einsetzen von Wagen, Ent- und Zulad Stückgütern, vielfach ein größeres Personal erfordern, Beförderung der luftgebremsten Züge beansprucht. Personal örtlich auf den Bahnhöfen vorzuhalten, wird Regel kaum wirtschaftlich sein, es sei denn, daß ausrei Kräfte sowieso für andere Arbeiten vorhanden sind, d Verschiebe- und Ladedienst bei den Nahgüterzügen mit können. Sonst muß das Arbeitspersonal im Zuge mit werden. Übrig bleibt dann immerhin der Vorteil der h Geschwindigkeit auf der Strecke. Wie weit unter diese hältnissen Nahgüterzüge in wirtschaftlicher Weise mit druckbremse zu fahren sind, insbesondere wenn sie neb Wagen mit Luftbremseinrichtung auch solche enthalten, Handbremse gefahren werden müssen (sogenannte Fremd

noch näher einzugehen sein wird), muß von Fall zu Fall
werden. Allgemein gültige Regeln sind hierfür nicht
ellen. Zu berücksichtigen ist auch, wie weit die Unter-
fenthalte durch die Dichtigkeits- und Bremsproben für
nde Wagen beeinflußt werden. Es ist aber nach dem
Stand der Dinge damit zu rechnen, daß auch ein großer
r Nahgüterzüge in wirtschaftlicher Weise mit Luft ge-
werden kann. Enthalten die Nahgüterzüge größere
n, die bis zur nächsten Zugbildungsstation ohne Ver-
ng durchlaufen, so kommt in Frage, diesen Teil ge-
en luftgebremst (sogenannte Spitzengruppe) den übrigen
Unterwegsstationen bestimmten Wagen voran zu stellen,
rfahren, das u. a. auch da anzuwenden sein wird, wo
wagen in größerer Zahl aufkommen, die dann in der hand-
sten Gruppe laufen. Diese Betriebsform bedingt aller-
daß auf den Unterwegsbahnhöfen, auf denen Wagen ein-
sgesetzt werden, bei den Verschiebebewegungen die ganze
gruppe mitgeschleppt oder besonders beiseite gestellt
muß. Es ist daher nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten
fen, ob die Ersparnis an Bremspersonal den Mehraufwand
riebskosten deckt. Überhaupt dürfte für die Behandlung
hgüterzüge ausschlaggebend sein, einmal, wieviel Per-
für Verschiebebewegungen und Aus- und Einladen auf
nterwegsbahnhöfen erforderlich, und zwar wie groß das
aftliche Bedürfnis nach einer größeren Beförderungs-
indigkeit ist. Derartige Erwägungen haben ja auch schon
eführt, Eilgüterzüge auf größere Entfernungen luftge-
zu fahren und das erforderliche Personal im Packwagen
ühren. Tatsächlich fährt schon zurzeit in den meisten
n auch der größte Teil der Nahgüterzüge luftgebremst.
Schluß der Ausführungen über die Zugbeförderung sei
rwähnt, daß während der Übergangszeit, in der eine
wachsende Zahl von Wagen mit Bremseinrichtung zur
ung stand, in weitem Umfang bei allen Güterzügen mit
luftgebremsten Spitzengruppen gearbeitet worden ist,
Bremseinrichtungen in Betrieb zu nehmen und das Zug-
personal mit der Neuerung vertraut zu machen.

geschilderten Personalersparnis bei der Zugbeförderung
ber steht ein Mehrbedarf an Personal, der für die regel-
n Untersuchungen und die fortlaufende Unterhaltung der
inrichtung erforderlich ist. Während bisher die Güter-
in dreijährigen Zeitabständen den Werkstätten zugeleitet
, sollen die Kunze-Knorr-Wagen jedes Jahr untersucht
. Abgesehen davon, daß hierdurch dem Betriebe ständig
ößere Zahl von Wagen entzogen wird, bedingt auch die
rung der Wagen zur Untersuchungsstelle besondere be-
he Leistungen, deren Maß von der Zahl der Unter-
gswerkstätten abhängt. Durch Zusammenlegung dieser
uchungen mit anderen sich sowieso ergebenden Arbeiten
rmehrung der Untersuchungsstellen, soll dieser Aufwand
st eingeschränkt werden.

Mehraufwand für diese Untersuchungs- und Unterhal-
rbeiten im ganzen ist noch nicht zu übersehen; ebenso
s auch mit dem besonderen Personalbedarf für die be-
nen Untersuchungen der Luftbremswagen im Betriebe auf
terwegs- und Verschiebebahnhöfen; beides wird erst end-
festzustellen sein, wenn der ganze Wagenpark ausgerüstet
Betriebe ist.

hen Einfluß hat nun die neue Einrichtung auf den Ver-
dienst? Es ist bereits erwähnt worden, daß das Zerlegen
ge auch das Entkuppeln und zurzeit in der Regel auch
ntlüften der Bremseinrichtungen bedingt; dazu kommt,
sher auch eine eingehende Untersuchung der
kommenen Züge in den Einfahrgleisen der
chiebebahnhöfe vor ihrer Zerlegung verlangt
Die Folge ist, daß die Vorbereitungszeit eines Zuges,
Eintreffen bis zum Ablauf, die bisher in der Regel mit
uten angesetzt werden kann, sich in vielen Fällen ver-
, besonders wenn auch kleine Ausbesserungsarbeiten vor-
nen sind. Die Einfahrgleise bleiben also in der Regel
länger besetzt. Es konnte befürchtet werden, daß hieraus
ernstere betriebliche Schwierigkeiten erwachsen würden, was
jedoch bisher nach mir von der Hauptverwaltung der Deutschen
Reichsbahn-Gesellschaft zur Verfügung gestellten Mitteilungen
nicht der Fall gewesen ist. Die Gründe hierfür liegen wohl
darin, daß in sehr vielen Fällen die Züge in den Einfahrgleisen
an sich schon länger als die eigentliche Vorbereitung erfordert,
stehen bleiben. Die Einfahrgleisgruppen sind auch in vielen
Fällen reichlich bemessen, so daß sie einen Puffer für die Strecke
bilden. Der Fall, daß mehrere Züge in kurzem Abstand hinter-
einander eintreffen, ist dazu in normalen Zeiten verhältnismäßig
selten. Betrieblicher Druck in den Einfahrgleisen pflegt in der
Regel nur in betriebsschwierigen Zeiten einzutreten, weil dann
die Güterzüge sehr unregelmäßig zu verkehren pflegen und die
durch den Fahrplan bedingte zeitliche Verteilung wegfällt.
Entgegen den ursprünglichen Erwartungen sind denn auch Er-
weiterungen von Einfahrgleisgruppen aus Anlaß des Kunze-
Knorr-Betriebes bisher nicht erforderlich geworden. Sie werden
auch nicht mehr erwartet, obwohl die bisherigen Erfahrungen in
den meisten Teilen des Gebietes der Deutschen Reichsbahn aus
einer verkehrsschwachen Zeit stammen. Über die Versuche, die
Vorbereitungszeit dadurch abzukürzen, daß auf das Entlüften
der Wagen verzichtet wird, was bei einem vollen Zuge mit allen
Handgriffen etwa 10 Minuten in Anspruch nimmt, ist bereits
gesprochen worden. Hinzugefügt sei noch, daß eine gering-
fügige technische Änderung an der Bremse beabsichtigt ist, die
diesem Verfahren noch größere Sicherheit geben soll. Trotz
dieser günstigen Ergebnisse der betrieblichen Handhabung der
Kunze-Knorr-Bremse in den Einfahrgruppen, ist meines Er-
achtens anzustreben, auf die Eingangsuntersuchungen in bis-
herigem Umfange zu verzichten; vor allen Dingen deswegen,
weil in betriebsschwierigen Zeiten die Verlängerung der Auf-
enthaltsdauer der Züge in den Einfahrgruppen doch zu Schwie-
rigkeiten führen kann. Dieser Verzicht erscheint auch in den
Fällen ohne weiteres möglich, in denen die Züge luftgebremst
ohne Beanstandungen eingelaufen sind.

Bei der Beurteilung des Einflusses der Kunze-Knorr-Bremse
auf den Betrieb in den Richtungsgruppen ist zwischen der Über-
gangszeit und dem Zustand in dem alle Wagen ausgerüstet sein
werden, zu unterscheiden. Die Aussonderung von Wagen mit
und ohne Bremsausrüstung, die Vorbedingung für die Bildung
von Spitzengruppen ist, erfordert für die einzelnen Richtungen
entweder zwei Richtungsgleise oder doppelte Behandlung. Da
die Einführung der neuen Bremse bisher in eine verkehrs-
schwache Zeit gefallen ist, hat diese Trennung keine beson-
deren Schwierigkeiten gemacht. Nach Ausrüstung des gesamten
Wagenparks fallen diese Erschwernisse naturgemäß zum aller-
größten Teil weg. Sie bleiben nur bestehen für die Wagen aus-
ländischer Verwaltungen ohne Luftbremseinrichtungen oder aber
mit solchen, die mit der Kunze-Knorr-Bremse nicht zusammen-
arbeiten können. Diese als „Fremdwagen“ bezeichneten Be-
triebsmittel werden immer eine besondere Behandlung sowohl
bei der Zugbildung in den Verschiebebahnhöfen, als auch bei
der Zugbeförderung verlangen. Welcher Weg im einzelnen zu
gehen ist, ob man sie in besonderen handgebremsten Zügen be-
fördert oder den doch wohl zum Teil handgebremsten Nahe-
Güterzügen beistellt, hängt vom Umfang und Art ihres Auf-
kommens ab. Es bleibt auch die Möglichkeit sie mit besonderen
beweglichen Luftleitungen auszurüsten die von Fall zu Fall
angebracht werden. Doch dürfte hiervon wegen der Schwierig-
keiten, die die Vorhaltung, Verteilung und auch Instandhaltung
solcher Leistungseinrichtungen macht, kaum Gebrauch gemacht
werden.

Nach Zusammenstellung der umgebildeten Züge ergibt sich
als Mehrarbeit das Kuppeln der Bremsschläuche und das Füllen
der Züge, Arbeiten die im ganzen etwa 30 Minuten erfordern,
aber keine besonderen Schwierigkeiten machen, wenn sie in be-
sonderen Ausfahrgleisen stattfinden können. Zudem überdecken
sie sich auch zum großen Teil mit den anderen betrieblichen und
verkehrlichen Arbeiten zur Fertigstellung der Züge. Unange-

nehmer ist die zeitliche Mehrbelastung, wenn die Züge aus den Richtungsgleisen abfahren. Hier bleibt entweder, wenn die Gleise nur Zuglänge haben, das Gleis länger als bisher der Verschiebearbeit entzogen oder aber — bei längeren Gleisen — müssen besondere Maßnahmen getroffen werden, um den fertigzustellenden Zug und die bei der Untersuchung der Bremse beschäftigten Bediensteten gegen Schädigung durch Wagen, die in dasselbe Gleis ablaufen, zu schützen. Hier haben sich hinter einem ausreichenden Zwischenraum aufgelegte Hemmschuhe und Anziehen der Handbremse des ersten abgelaufenen Wagens bewährt. Trotzdem dürfte m. E. nicht anzustreben sein, aus diesen Gründen etwa überall auf besondere Ausfahrgleise hinzuarbeiten. Die unmittelbare Ausfahrt der Züge aus den Richtungsgleisen bietet betrieblich so viele Vorteile, daß sie für alle Züge ohne Feinordnung (Durchgangszüge) das Gegebene ist.

Um die Lokomotiven nicht mit der Füllarbeit für die Luftbehälter zu belasten und dadurch zeitlich unnötig festzulegen und um das Füllen zu beschleunigen, sind sowohl in den Einfahrgleisen der Verschiebebahnhöfe (für die Untersuchungen, die unter Luftdruck stattfinden müssen) als auch in den Gleisen, aus denen Züge ausfahren, ortsfeste Füllanlagen mit Luftpumpen und Vorratsbehältern eingebaut worden.

Das zur Durchführung der genannten Untersuchungen, Kuppeln und Entkuppeln der Schläuche, Entlüftung usw. im Betriebe erforderliche Personal ist verhältnismäßig nicht groß, eine Gruppe für einen Zug besteht im allgemeinen aus zwei Köpfen, einem Wagenmeister und einem Bremsschaffner. Bei reger Zugfolge wird es allgemein erforderlich, daß mehrere Gruppen nebeneinander arbeiten, um die Gleise nicht länger als unbedingt nötig besetzt zu halten. In ganz dringenden Fällen kommt auch in Frage, zwei Gruppen an einem Zuge, und zwar von beiden Enden aus arbeiten zu lassen.

Wirtschaftliche Gesichtspunkte sind bereits an verschiedenen Stellen dieser Darlegungen hervorgetreten, so besonders bei der Besprechung der Zugbeförderung. Wenn man versucht, einen Überblick über die wirtschaftlichen Aussichten der neuen Einrichtung zu geben, so ist es zweckmäßig, zu trennen nach Einflüssen die heute schon bis zu einem gewissen Grade erfaßt werden können, und anderen, die wirtschaftlich günstige Ergebnisse erwarten lassen, aber sich erst nach längerer Zeit übersehen lassen werden. Zu den ersteren gehört die Ersparnis an Bremspersonal bei der Zugbeförderung, wo wohl überhaupt am ersten fühlbare wirtschaftliche Vorteile zu erwarten sind. Das Maß der Personaleinschränkung bei der Zugbeförderung im ganzen steht zurzeit noch nicht fest. Ebensowenig der Gesamtmehraufwand an Personal für die laufenden Untersuchungen im Betriebe und noch weniger der für die Unterhaltungsarbeiten in den Werkstätten.

Erst die Gegenüberstellung dieser Ziffern kann ein genaues Bild der Wirtschaftlichkeit geben[3]). Über den Umfang der Personalersparnis, die erforderlich ist um die Anlagesumme für Ausrüstung der rollenden Betriebsmittel zu verzinsen, hat der Verfasser in seinem bereits erwähnten Aufsatz Untersuchungen angestellt. Diese Verzinsung (es waren 5 % angesetzt) erfordert, daß bei den durchschnittlichen Bezügen des Personals vom Februar 1924 nahezu ¼ des Güterzugbegleitpersonals zurückgezogen wird. Da sich unterdessen die Bezüge erhöht haben, das Personal aber gleichzeitig infolge der Abbaumaßnahmen vermindert wurde, dürfte das Verhältnis auch heute ungefähr dasselbe sein. Da die beabsichtigte Personaleinschränkung von durchschnittlich 5 Köpfe auf 2 eine Ersparnis von 60 % bedeutet, so bleibt also noch eine Ersparnis von 35 % des P[ersonals] bzw. der Durchschnittsbezüge übrig. Allerdings wird [dieser] Hundertstelsatz nicht ganz in Erscheinung treten, weil [da]mit zu rechnen ist, daß ein Teil der Güterzüge, insbe[sondere] Nahgüterzüge, auch nach Einführung der Kunze-Knorr[-Bremse] mit höherer Besetzung als 2 Köpfe gefahren werden muß. [Nimmt] man einmal an, daß im Durchschnitt bei 75 % aller Z[üge] Beschränkung des Personals auf 2 Begleiter möglich se[in wird], so ergibt sich, daß diese Beschränkung eine durchschnittl[iche Er]sparnis von 60 % bedeutet, als Gesamtersparnis $\frac{60 \cdot 75}{100}$ [...]

Die Ersparnis übersteigt also auf das Gesamtpersonal [...] die vom Verfasser ermittelte Kürzung für die Verzins[ung der] Anlagesumme für die Ausrüstung der rollenden Betrie[bsmittel] noch um etwa 20 %. Jede Steigerung der Verhältniszahl [der mit] 2 Begleitern gefahrenen Züge erhöht diese Ziffer. [Es liegt] also aus wirtschaftlichen Gründen aller Anlaß vor, [die Be]setzung der luftgebremsten Züge so weit zu vermindern, [wie es] die Betriebssicherheit irgendwie gestattet.

Wenn auch für Tilgung der Anlagesumme, örtlichem P[ersonal]aufwand für Untersuchungen und Unterhaltung, Werkstä[tteneinr]ichtungen usw. noch ein zurzeit nicht genau feststehen[der Betrag] abgesetzt werden muß, so darf doch wohl bestimmt [erwartet] werden, daß ein ziemlicher Überschuß aus der Personale[rsparnis] zugunsten der Wirtschaftlichkeit des K. K.-Betriebes üb[rig blei]ben wird. Die übrigen Vorteile und ihre wirtschaftlich[en Aus]wirkungen, die zahlenmäßig zurzeit noch nicht erfaßt [werden] können, kommen noch dazu. Es handelt sich hierbei um [Er]höhung der Geschwindigkeiten der Güterzüge und damit [bessere] Ausnützung der Betriebsmittel der Strecke und des Zugp[ersonals]. Dazu kommt noch die größere Betriebssicherheit. Um d[en letz]ten Punkt vorweg zu nehmen, sei bemerkt, daß, so wich[tig und] erwünscht die Erhöhung der Sicherheit aus allen möglich[en Grün]den ist, ihre Auswirkungen in wirtschaftlicher Hinsic[ht] verhältnismäßig gering sein werden. Die bessere Aus[nützung] der rollenden Betriebsmittel und der Strecke wird [mi]t Gewicht fallen, zumal hierdurch unter Umständen der A[...] für die Ausgestaltung der Anlagen vorteilhaft beeinflu[ßt wird]. Die Verbesserung des Wagenumlaufs durch Erhöhung [der Ge]schwindigkeit wird sich vor allen Dingen bei größeren [Entfer]nungen bemerkbar machen, bei geringeren Laufzeiten i[st sie] verhältnismäßig klein sein, zumal der höheren Geschwi[ndigkeit] auf der Strecke vielfach längere Aufenthalte in den Ver[schiebe]bahnhöfen, die durch die Kunze-Knorr-Bremse beding[t sind], gegenüberstehen. Pirath kommt sogar bei seiner bere[its er]wähnten Untersuchung zu dem Ergebnis, daß bei Steiger[ung der] Geschwindigkeit von 30 auf 40 km/Std. eine Verbesser[ung der] Umlaufzeit nicht eintritt, im Gegenteil eine Erhöhu[ng der] durchschnittlichen Gesamtumlaufszeit von 5 Tagen (1[...]) 1½ Stunden zu erwarten ist. Diese Zahlen zeigen [...], wie gering überhaupt der Einfluß der Erhöhung der Ge[schwin]digkeit an sich auf die Wagenumlaufzeit ist.

Mit diesen Darlegungen ist versucht worden, ein [Bild der] wirtschaftlichen Aussichten des Kunze-Knorr-Betriebes[, soweit] sie sich zurzeit übersehen lassen, zu geben. Sicher i[st anzu]nehmen, daß bei fortschreitender Einführung manche E[rschwer]nisse im Betriebe, wie sie besonders die bisher verlangt[en weit]gehenden Untersuchungen mit sich bringen können, si[ch ver]ringern oder ganz verschwinden werden, womit natü[rlich] die wirtschaftlichen Aussichten wachsen. Aufgabe des B[etriebes] wird es sein, die Betriebsabwickelung der neuen Einrich[tung so] weit wie möglich anzupassen und Mittel und Wege zu f[inden,] auch etwaigen dauernden Belastungen Herr zu werde[n, ohne] daß wesentliche Änderungen oder Erweiterungen der Ver[schiebe]bahnhöfe nötig sind. Nach dem derzeitigen Stand de[r Dinge] sind die Aussichten in dieser Richtung durchaus gute. [Die] Schwierigkeiten wie sie z. B. die Fremdwagen bringen, [werden] ja wohl auch mit der Zeit verschwinden, wenn die Nachb[ar]bahnverwaltungen sich entschließen, Luftbremsen im G[üterzug]betrieb einzuführen, die zweifellos einen großen tech[nischen ...]

---

[3]) Dr. Pirath hat in einer Untersuchung „Die Einführung luftgebremster Güterzüge und die Leistungsfähigkeit der Verschiebebahnhöfe, Verkehrstechnische Woche 1924, Heft 38“ die Gesamtersparnis (ohne Berücksichtigung des Werkstättenpersonals) für den bestimmten Verkehrsbereich eines Bahnhofs auf 1,1 Köpfe für den auf den Verschiebebahnhof gebildeten Zug ermittelt. Jedoch ist bei dieser Untersuchung der Personalbedarf für die Behandlung der Luftdruckbremse im Bahnhof verhältnismäßig sehr hoch angesetzt.

schritt und eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit des ...bahnbetriebes bedeuten.
...rtschaftlich günstige Aussichten für die neue Einrichtung ...n sich dann im besonderen Maße, wenn es gelingt, die Fern...ildung weiter auszubauen. Auf große Entfernungen treten ...Vorteile der höheren Zuggeschwindigkeit stärker in Er...nung, ein Umstand, der sicher bei Netzen mit großer räum...r Ausdehnung eine große Rolle spielt und der die günstigen ...bnisse der Luftbremseinrichtungen im Güterzugbetrieb z. B. ...Vereinigten Staaten von Nordamerika begründet. Im gerin...n Umfange bieten sich solche Möglichkeiten auch bei der ...schen Reichsbahn, wenn es gelingt, Fernzüge auf größte ...rnungen etwa zwischen Ost- und West- oder Nord- oder ...eutschland zu bilden. Die größere Geschwindigkeit der Züge wird dann ohne Verschlechterung des Wagenumlaufs gestatten, in den Zugbildungsbahnhöfen länger als bisher zu sammeln. Voraussetzung ist allerdings, daß die in Frage kommenden Verschiebebahnhöfe ausreichende Gleisanlagen haben oder erhalten. Es wird dann auch möglich sein, das Personal wesentlich besser auszunützen, wenn etwa die Geschwindigkeit gegenüber der jetzigen verdoppelt oder je ein Personalwechselbahnhof überschlagen werden kann. Änderungen der bestehenden Einrichtungen würden durch diese Art der Betriebsführung nicht erforderlich. Derartige Erwägungen liegen auch durchaus in der Richtung neuzeitlicher Bestrebungen über die Güterzugbildung überhaupt, bei denen die Zusammenfassung der Zugbildung in wenigen, aber leistungsfähigen Verschiebebahnhöfen eine große Rolle spielt.

Die Anatolien-Bagdad-Bahn.

...Anatolien-Bagdad-Bahn, soweit sie jetzt unter türkischer ...altung steht, setzt sich aus den Hauptlinien Haidar-Pascha-...-Chehir-Angora und Eski-Chehir-Konia-Yenidje sowie ...en kurzen weniger wichtigen Stichbahnen zusammen. Diese ...linien haben zusammen eine Betriebslänge von etwa 1400 ...meter und sind, abgesehen von der 25 Kilometer langen ...rtlinie von Haidar-Pascha nach Pendik eingleisige Bahnen.

...i dem griechischen Rückzuge aus Anatolien (September ...) wurden beide Strecken dieser Bahnlinie zerstört. Von der ...600 km langen Hauptlinie Haidar-Pascha-Eski-Chehir-An...waren annähernd 500 km durch die kriegerischen Ereignisse ...ffen und von der Hauptlinie Eski-Chehir-Konia waren es ...100 km. Auf diesen Strecken waren die meisten Brücken, ...ukte und die Wasserstationen gesprengt. Der Oberbau war ...weite Strecken gänzlich unbrauchbar gemacht. Die Werk...anlagen, Lokomotivschuppen und Drehscheiben waren zer... und die Betriebsmittel waren, soweit sie nicht überhaupt ...Bahnkörper heruntergeworfen waren, in einem verwahr...n Zustand. Die Telegraphenlinien waren zerstört, die Emp...gebäude waren ausgeraubt. In diesem Zustande befand ...die Bahn im September 1922.

...galt nun für die türkische Verwaltung, diese Linien so schnell ...möglich wieder in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen. ...ar Eile geboten, weil diese Bahnlinie die hauptsächlichste ...ehrsader Kleinasiens darstellt und weil die Bahnverbindung ...hen Konstantinopel (Haidar-Pascha) und dem inzwischen ...Landeshauptstadt erhobenen Angora natürlich ganz unerläß...war. Für ein durch die vielen Kriege verarmtes Land ohne ...nennenswerte Eisenindustrie waren diese Instandsetzungs...ten keine leichte Aufgabe. Die gesprengten Eisenbrücken ...Viadukte wurden teils geflickt, teils durch Behelfsbauten ...Holz ersetzt. Der Oberbau wurde notdürftig fahrbar ge...t. Weite Gleisstrecken, hauptsächlich zwischen Eski-Chehir ...Angora bestehen heute noch aus ganz kurzen Gleisstücken, ...erab zu 2 m Länge. Die Wasserbehälter und Wasserpumpen ...en zunächst behelfsmäßig in Betrieb gesetzt und bei den ...stätten mußte man sich mit einer allmählichen, behelfs...zen Instandsetzung zunächst zufrieden geben. Bei dieser ...age konnte man auch an die Betriebsmittel zunächst keine ...großen Anforderungen stellen.

...r erste Zug von Haidar-Pascha nach Angora konnte im Mai ...wieder durchgeführt werden, nachdem schon vorher der Be...auf den Teilstrecken aufgenommen war.

...mittelbar nach der behelfsmäßigen setzte die endgültige In...setzung ein. Inzwischen sind ganz erhebliche Oberbau...en gekauft und eingebaut. Weitere Oberbaustoffe sind im ...llen. Man sieht neue deutsche Lokomotivtypen (G 8 und ...) und neue in Deutschland erbaute D-Zugwagen. An den ...n Brücken und Viadukten sieht man ebenfalls, daß man ... auf halbem Wege bei der behelfsmäßigen Instandsetzung stehen bleiben will. Eine Reorganisation des Werkstattwesens im Zusammenhang mit dem vollständigen Umbau der Hauptwerkstätte, die den Vergleich mit deutschen Anlagen später nicht zu scheuen braucht, hat ebenfalls eingesetzt. Heute verkehren auf der Vorortstrecke Haidar-Pascha-Pendik täglich 13 Vorortzugpaare, auf der Strecke Haidar-Pascha-Angora zwei und auf der Strecke Eski-Chehir-Konia-Yenidje je ein Fern- und Personenzugpaar. Seit einigen Monaten verkehrt zwischen Haidar-Pascha und Angora auch täglich ein Schlafwagenpaar der Internationalen Schlafwagengesellschaft. Man reist heute auf der Anatolien-Bagdad-Bahn fast so bequem wie in Deutschland.

Die Reisegeschwindigkeit ist noch nicht sehr groß. Der Zug benötigt, um die etwa 600 km lange Strecke nach Angora zurückzulegen, etwa 25 Stunden. Wenn man aber bedenkt, daß z. B. der Simplon-Orient-Expreß zur Fahrt von Sofia nach Konstantinopel, für etwa 600 km 23 Stunden benötigt, also beinahe ebensoviel Zeit, und wenn man berücksichtigt, daß es sich dabei um eine alte europäische Linie, welche wenigstens durch die allerletzten Kriegsereignisse nicht in Mitleidenschaft gezogen war, handelt, und dabei auch noch berücksichtigt, daß die Krümmungs- und Neigungsverhältnisse auf beiden Linien ähnlich sind, dann erkennt man, daß es sich für die Anatolien-Bagdad-Bahn doch um eine gute Betriebsleistung handelt. Wenn erst die weiter oben erwähnten endgültigen Instandsetzungsarbeiten an der Bahn durchgeführt sind, dann dürften die Fahrzeiten noch ganz erheblich verkürzt werden können. An der musterhaften Reinlichkeit, welche in den Personenzügen, auf den Bahnsteigen, in den Empfangsgebäuden, in den Aborten und in den Übernachtungsgebäuden herrscht, an der Ordnung und Reinlichkeit, mit welcher die Bahnhofswirtschaften betrieben werden, an der straffen Handhabung des Betriebes und an der Pünktlichkeit, mit welcher der Fahrplan abgewickelt wird, erkennt man, welcher Geist in dieser Verwaltung herrscht.

Hinsichtlich des Güterverkehrs auf dieser Bahn ist zu sagen, daß er eben noch schwach ist. Die Erzeugung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in Anatolien ist noch ziemlich gering, weil das Land sich von dem Kriege noch nicht erholt hat und weil die Bevölkerung durch die Kriegsereignisse stark zusammengeschmolzen ist. Überall beobachtet man aber Bestrebungen, welche auf eine intensivere Ausnutzung des an sich guten Ackerbodens hinzielen. Man sieht moderne landwirtschaftliche Maschinen ankommen und beobachtet, daß der Landwirt auch anfängt, sich moderne Scheunen zu bauen. Die Ausnutzung der reichen Bodenschätze Anatoliens beginnt eben erst. Behält das Land Ruhe, dann ist kaum daran zu zweifeln, daß der Güterverkehr erheblich zunehmen wird.

Die Bahnverwaltung sieht diesem beginnenden Aufleben des wirtschaftlichen Lebens keineswegs untätig zu, sondern sie ist überall am Werke, um die Güterzugbetriebs- und Güterverkehrsanlagen auf moderne Höhe zu bringen, damit sie künftig größeren Aufgaben gewachsen ist. Man plant die Modernisierung

der hauptsächlichsten Güterbahnhöfe und will auch moderne Ablaufanlagen schaffen. Teilweise hat man mit dem Bau dieser Anlage bereits begonnen. Die Umschlaganlagen im Hafen von Haidar-Pascha, welche im Weltkriege durch ein Munitionsunlück vernichtet wurden, werden ebenfalls wieder ausgebaut und dabei auf die Höhe der modernen Technik gebracht.

Wenn nun die türkische Bahnverwaltung für die Lieferungen von Betriebsmitteln und Gleismaterialien, die sie im eigen Lande nicht kaufen kann, vielfach deutsche Lieferwerke her gezogen hat und sich hier und da auch deutscher Baufirmen dient, so zeigt dies, daß man hier zu den Leistungen der de schen Industrie noch Vertrauen hat. Der deutschen Indust ist Gelegenheit gegeben, dieses Vertrauen zu rechtfertigen zu festigen.

Br

Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahn im amtlichen Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Strafgesetzbuchs vom Jahre 1925.

Von Reichsbahnassessor **Dr. Friebe** in Oppeln.

Die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen des Weltkrieges und der Folgezeit haben bisher die schon seit vielen Jahren geplante einheitliche Neugestaltung unseres gesamten, im wesentlichen noch auf dem Strafgesetzbuch vom Jahre 1871 im folgenden StGB. bezeichnet) beruhenden Strafrechts verhindert. Nur den dringenden Mißständen ist im Wege der Novellengesetzgebung abgeholfen worden, so vor allem durch das Geldstrafengesetz und das Jugendgerichtgesetz.

Kaum jemals ist ein Gesetz umfassender vorbereitet worden als das bevorstehende neue Strafgesetzbuch. Dies gilt sowohl hinsichtlich der wissenschaftlichen Vorarbeiten als auch der aus den Zeitereignissen geschöpften Erfahrungen. Denn infolge der allgemeinen Verwirrung der Rechtsbegriffe haben in der Nachkriegszeit Strafbestimmungen starke Belastungsproben erfahren müssen, die sonst nur auf dem Papier standen.

Es würde weit über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen, die Grundzüge der Neugestaltung auch nur in großen Zügen zu behandeln. Es sei nur ganz allgemein gesagt, daß das früher herrschende reine Vergeltungsprinzip erheblich zurückgedrängt worden ist zugunsten der neueren, besonders durch Franz von Liszt vertretenen Anschauungen, die den Schutz der Gesellschaft vor dem Verbrecher und andererseits dessen Erziehung und Besserung bzw. seine völlige Unschädlichmachung, falls er unverbesserlich ist, als den vornehmsten Zweck jeder Strafe ansehen. Andererseits bricht der Entwurf nicht schroff mit der Vergangenheit, sondern bewegt sich in den Bahnen eines gesunden, durch die geschichtliche Entwicklung bedingten Fortschritts. So ist z. B. für den Mord die vielbekämpfte Todesstrafe beibehalten worden. Sie darf jedoch nur ausgesprochen werden, wenn mildernde Umstände versagt werden, die das StGB. beim Mord überhaupt nicht kennt.

Die Eisenbahn hat ein besonders erhebliches Interesse an einem wirksamen strafrechtlichen Schutz, liegen doch gerade bei ihr wichtige Verkehrsanlagen, vor allem die Schienenstränge, verbrecherischen Zugriffen offen, ohne daß eine ständige Bewachung möglich ist, und werden doch gerade bei ihr durch die äußerlich geringfügigsten Eingriffe in den Betrieb unter Umständen zahlreiche Menschenleben und große Vermögenswerte vernichtet. Wird der neue Entwurf dieser Aufgabe in ausreichendem Maße gerecht?

Was zunächst den äußeren Schutz der Bahnanlagen betrifft, so enthält er unter der Überschrift: „Gemeingefährliche Handlungen, Störung des öffentlichen Verkehrs" im § 206 folgende Vorschrift:

> Wer die Sicherheit des Betriebs einer Eisenbahn, der Schiffahrt oder der Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen, Beförderungsmitteln oder Gegenständen, die dem Eisenbahn-, Schiffs- oder Luftverkehr dienen, durch Bereiten von Hindernissen auf der Fahr- oder Flugbahn, durch falsche Zeichen oder Signale oder dadurch, daß er bei Versehung des Dienstes seine dienstlichen Obliegenheiten verletzt, stört und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bestraft.

Im § 212 wird bestimmt, daß mit Gefängnis bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft wird, wer eine der im § 206 bezeichneten Handlungen fahrlässig begeht.

Diese Strafbestimmungen decken sich hinsichtlich des Tat stands im wesentlichen mit dem jetzt geltenden Recht. Ein Unterschied könnte man zunächst darin erblicken, daß der E wurf schlechthin Verletzung der dienstlichen Obliegenheiten Versehung des Dienstes zur Bestrafung von Eisenbahnbedi steten als ausreichend ansieht, während das StGB. hier folg des sagt (§ 316 Absatz 2):

> Gleiche Strafe trifft die zur L e i t u n g der Eisenba fahrten und zur A u f s i c h t über die Bahn und den Be derungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch V nachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Trans in Gefahr setzen.

Dieser Unterschied besteht jedoch nur äußerlich, denn das Reichsgericht mehrfach ausgeführt hat (vgl. die Ents dungen in der Amtl. Samml. in Strafsachen Band 5, S. 259; Bd. S. 15), fallen unter den Begriff der zur Leitung der Eisenb fahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderun betrieb angestellten Personen nicht nur die Bediensteten in hobener Stellung, sondern auch solche mit einfachen Dienst richtungen, so daß z. B. auch gegenwärtig bereits bei ei schuldhaft herbeigeführten Rangierunfall nicht nur der Rang aufseher, sondern auch jeder Rangierarbeiter bestraft wer kann, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig seine Pflichten nachlässigt hat.

Der Entwurf spricht davon, daß „der B e t r i e b ei E i s e n b a h n" in seiner Sicherheit gefährdet sein muß, wäh das StGB. das Erfordernis aufstellt, daß „d e r" (vgl. § 315 316 Abs. 1) bzw. „e i n T r a n s p o r t" (vgl. § 316 Abs. 2 Gefahr gesetzt werden muß. Die herrschende, auch vom Rei gericht geteilte Meinung vertritt auch für das gegenwä Recht bereits die Auffassung, daß das Gesetz die Bestrafung B e t r i e b s g e f ä h r d u n g bezweckt, wobei kein Unters besteht, ob das StGB. von der Gefährdung „des" oder „ei Transportes spricht. Der Entwurf, der sich überhaupt d Klarheit und Einfachheit auszeichnet, spricht nun untersch los von der Gefährdung der Betriebssicherheit, so daß in d Hinsicht ein Zweifel nicht mehr bestehen kann. Für diese triebsgefährdung ist es nicht erforderlich, daß die Siche eines b e s t i m m t e n Zuges gefährdet wird, sondern es ge wenn dies bei einem m ö g l i c h e r w e i s e fahrenden Zug schieht. In jedem Falle muß die Sicherheit in dem Sinne fährdet sein, daß eine V e r l e t z u n g zu befürchten ist. genügt also nicht die Gefährdung der pünktlichen und gen Durchführung des Betriebs. Deshalb ist die Gefährdung dann zu verneinen, wenn der Täter selbst vor oder bei de schädigung oder der Bereitung von Hindernissen dafür s daß die Strecke nicht befahren wird.

Insofern deckt sich also der Entwurf mit dem gegenwär Recht.

Daneben hat er jedoch aus den Erfahrungen der letzten J heraus zwei neue Tatbestände geschaffen, die auch zu dem griff der gemeingefährlichen Handlungen und der Störung öffentlichen Verkehrs gehören. Der eine richtet sich gegen Beseitigung von Sicherheitsvorrichtungen in gefährlichen trieben und der andere gegen die Verhinderung eines le

tigen Betriebs. Die erste Vorschrift ist der § 209, der ndermaßen lautet:

Ver in Fabriken oder anderen Betrieben oder an Maschinen e dem Schutze des Lebens der Arbeiter dienende Vorrichng beschädigt, zerstört, beseitigt oder sonst unbrauchbar cht, außer Tätigkeit setzt oder vorschriftswidrig nicht anngt und dadurch Gefahr für Menschenleben herbeiführt, rd mit Gefängnis bestraft.

ese Schutzvorschrift kommt hauptsächlich den Bediensteten Werkstätten, Bahnkraftwerke und ähnlichen Eisenbahnbeen zugute. Bisher waren für das Nichtanbringen von Sichervorrichtungen nur verhältnismäßig geringfügige Ordnungsen vorgesehen. Diese Strafbestimmung erfährt ebenso wie nige über die Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnebs eine erhebliche Milderung dadurch, daß nach § 213 des urfs die Strafe nach freiem Ermessen gemildert werden das Gericht auch von Strafe völlig absehen kann, wenn Täter aus freien Stücken die Entstehung eines Schadens der Tat verhütet (sog. tätige Reue). Eine derartige Sonorschrift ist gegenwärtig im Rahmen der gemeingefährlichen llung nur bei Brandstiftung, nicht aber bei der Eisenbahnebsgefährdung vorgesehen. Dagegen können auch nach Entwurf in besonders schweren Fällen Zuchthausstrafen ängt werden.

die Streikwirren der Nachkriegsjahre erinnert die andere eingefügte Vorschrift des § 214, die die V e r h i n d e r u n g e s l e b e n s w i c h t i g e n B e t r i e b e s u n t e r S t r a f e . Sie sieht Gefängnisstrafe und in besonders schweren n Zuchthausstrafe bis zu 5 Jahren für denjenigen vor, der Betrieb dem öffentlichen Verkehre dienender Eisenbahnen anderer der Allgemeinheit gewidmeten Anstalten dadurch indert oder stört, daß er Bestandteile oder Zubehör bedigt, zerstört, beseitigt oder verändert. Hier ist auch der uch strafbar.

mit sind die Vorschriften zum Schutze gegen Störungen öffentlichen Verkehrs erschöpft.

as die E i g e n t u m s v e r g e h e n betrifft, so sind die nbahn bzw. ihre Verkehrtreibenden oder Fahrgäste auch wirksamer als bisher geschützt. S c h w e r e n Diebstahl ht nach dem Entwurf (§ 297 Ziff. 3) bereits derjenige, der ler aus Räumen oder Beförderungsmitteln

es dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmens, insondere einer Eisenbahn oder der Post, eine Sache stiehlt, dem Unternehmen zur Beförderung anvertraut ist oder die Fahrgast mit sich führt oder bei sich trägt.

sher war nach § 243 Ziff. 4 StGB. für den als schweren stahl angesehenen sog. Verkehrsdiebstahl erforderlich, daß zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Berung gehörende Sache mittels Abschneidens oder Ablösens Befestigungs- oder Verwahrungsmittel oder durch Anwenfalscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmäßigen ung nicht bestimmter Werkzeuge gestohlen wird. Die Neulung bedeutet deshalb einen bedeutenden Fortschritt gegendem geltenden Recht, der sich sowohl in der einfacheren iffsbestimmung als auch in dem weiteren Rahmen des Tatnds offenbart.

ch § 297 Ziff 7 des Entwurfs wird wegen schweren Diebs bestraft auch derjenige,

r Maschinenbestandteile oder sonstige Betriebsmittel stiehlt, ren Wegnahme die gesicherte Fortführung des Betriebes erblich gefährdet,

schließlich nach § 297 Ziff. 9 derjenige,

r Sachen stiehlt, die zum öffentlichen Nutzen dienen.

diesen Bestimmungen zeigt es sich wieder deutlich, daß Entwurf seine vornehmste Aufgabe nicht allein darin er-t, den Besitz und die Rechtsgüter der Einzelperson zu tzen, sondern auch dem Wohle der Allgemeinheit zu dienen. m Glück ist auch die im StGB. für den schweren Diebstahl r mildernden Umständen vorgesehene und in den meisten en als übermäßig hart empfundene Mindeststrafe von drei Monaten Gefängnis gefallen und an deren Stelle eine solche von einem Monat getreten, die für den g e w ö h n l i c h e n Fall gilt und bei Vorliegen mildernder Umstände noch weiter ermäßigt werden kann. Dagegen wird nach dem Entwurf der eigentliche Einbruchsdiebstahl, der gegenwärtig nur eine besondere Art des schweren Diebstahls ist, erheblich strenger bestraft.

Neu ist ferner die Bestimmung des § 304, der Gefängnis oder Geldstrafe vorsieht für jemanden, d e r i n d e r A b s i c h t , e i n e m a n d e r e n N a c h t e i l z u z u f ü g e n , e i n e f r e m d e S a c h e e i n e m a n d e r e n d a u e r n d e n t z i e h t. Gemeint sind hier Fälle, in denen jemand einem anderen Sachen zum vorübergehenden Gebrauch überläßt und es unterläßt, nach Ablauf der für den Gebrauch vorgesehenen Zeit die Sachen zurückzufordern und der andere sie auch nicht freiwillig zurückgibt. Wird er nun bei irgendeiner Gelegenheit nach langer Zeit im Besitze der Sache betroffen, so scheitert gegenwärtig die Bestrafung meist daran, daß es nicht gelingt, dem Täter die für die Annahme einer Unterschlagung erforderliche Aneignungsabsicht nachzuweisen, da er zu seiner Verteidigung stets geltend macht, daß er lediglich die Rückgabe bisher versehentlich unterlassen habe. Der Entwurf füllt in dieser Hinsicht eine Lücke aus, da für die Bestrafung aus § 304 der Nachweis der Aneignungsabsicht nicht erforderlich ist. Es muß nur die Absicht nachgewiesen werden, einem anderen Nachteil zuzufügen. Dieser Begriff wird allerdings einer vorsichtigen Auslegung bedürfen, da anderenfalls ungerechte Bestrafungen sehr leicht möglich sind und es im allgemeinen unseren Grundsätzen widerspricht, einen Schuldner lediglich deshalb zu bestrafen, weil er die Forderungen seines Gläubigers nicht erfüllt. Für die Eisenbahnverwaltung wird dieser Tatbestand z. B. in Frage kommen bei den Bediensteten einer Werkstatt, die Werkzeuge der Verwaltung auf kurze Zeit für den häuslichen Gebrauch geliehen erhalten haben und diese nicht zurückgeben.

Von ganz besonderer Bedeutung für die Eisenbahn ist die neu vorgesehene Vorschrift des § 313, der die Überschrift trägt: „E r s c h l e i c h u n g f r e i e n Z u t r i t t s“ und dessen Tatbestand folgenden Wortlaut hat:

Wer die Beförderung durch eine Verkehrsanstalt, den Zutritt zu einer Veranstaltung oder Einrichtung oder die Leistung eines Automaten erschleicht, ohne das dafür festgesetzte Entgelt zu entrichten, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre oder mit Geldstrafe bestraft.

Der Versuch ist strafbar.

Die Tat wird nur mit Zustimmung des Verletzten verfolgt.

In besonders leichten Fällen kann das Gericht von Strafe absehen.

Diese Bestimmung beseitigt die vielumstrittene Frage, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrgast ohne gültige Fahrkarte wegen Betrugs bestraft werden kann. Nach dem geltenden Recht kann in einem derartigen Falle nur eine Bestrafung wegen Betrugs in Frage kommen, da das StGB. den Tatbestand der Erschleichung freien Zutritts oder einen ähnlichen noch nicht kennt. Die Schwierigkeiten liegen nach dem heutigen Recht besonders in dem Umstand, daß das bloße Verschweigen einer Tatsache (Nichtbesitz einer gültigen Fahrkarte) zu einer Bestrafung wegen Betrugs nicht ausreicht, da hierfür die tätige Erregung einer falschen Vorstellung in der Person der mit der Prüfung der Fahrkarten beauftragten Eisenbahnbediensteten erforderlich ist. Es ist nun heftig bestritten, in welchem Augenblick die Irrtumserregung durch die Täuschungshandlung als hervorgerufen und unter welchen Voraussetzungen eine Vermögensbeschädigung als eingetreten anzusehen ist. Schließlich ist die Abgrenzung des Versuchs von der Vollendung zweifelhaft. Diese zahlreichen Streitfragen, die im einzelnen hier nicht behandelt werden können, werden durch § 313 des Entwurfs erfreulicherweise aus der Welt geschafft, denn der neue Tatbestand wird zu Streitfragen wenig Anlaß geben. Eine etwaige Bestrafung wegen Betrugs bleibt von ihm unberührt. Insofern ist eine Ideal- und auch eine Realkonkurrenz möglich.

Wie bereits an einigen Stellen hervorgehoben, sieht der Ent-

wurf einen stärkeren Rechtsschutz für die öffentlichen Verkehrsanstalten vor. Er schafft klare und einfache Tatbestände, vermeidet die häufige Aufzählung von Einzelfällen und ist deshalb als ein erheblicher Fortschritt zu begrüßen. Der Strafrahmen ist erheblich weiter gespannt als gegenwärtig. Mindeststrafen sind bei Vergehen selten vorgesehen und die Ermäßigung der ordentlichen Strafe wegen mildernder Umstände ist im Gegensatz zum heutigen Recht allgemein zugelassen. Auch kann das Gericht in besonders leichten Fällen die Strafe beliebig mildern und, wo es besonders zugelassen ist, von Strafe überhaupt sehen. Die Freiheit des richterlichen Ermessens ist damit waltig vergrößert und eine breite Angriffsfläche gegen u Richtertum beseitigt worden.

Möge der Entwurf in nicht zu ferner Zeit Gesetz werden mit das Wort vom Königtum des Richters noch mehr Wahrh gehalt bekomme als bisher und auch wir uns im Sinne Go zu dem Geschlecht bekennen, das aus dem Dunklen in das strebt!

Die Einmannwanne.

Von Oberregierungsbaurat **William Wolff**, Berlin.

Der harte Zwang, die Wirtschaftlichkeit unseres Reichsbahnunternehmens durch jedes nur irgend geeignete Mittel zu heben hat manche Gedanken zutage gefördert, die es wert sind, der breiteren Öffentlichkeit bekanntgegeben zu werden, einmal weil sie anregend und befruchtend zu wirken pflegen, dann aber auch, um ihren geistigen Vätern die wohlverdiente Anerkennung zu verschaffen.

Der in der Überschrift gewählte Titel ist dem sogenannten „Einmannwagen“ nachgebildet, bei dem bekanntlich, um Personal zu sparen, die Tätigkeit des Fahrers und des Schaffners eines Straßenbahnwagens in einer Person vereinigt ist. Den gleichen

Abb. 1.

Zweck verfolgt die „Einmannwanne“ der Bahnsteigsperren auf den Berliner Stadt- und Ringbahnhöfen, mit dem Unterschied, daß hier nicht zwei verschiedenartige Tätigkeiten von einer Person ausgeübt werden, sondern daß durch zweckmäßige bauliche Einrichtungen eine Person in die Lage versetzt wird, das Doppelte ihrer früheren Leistung zu vollbringen und so ebenfalls einen Mann zu ersparen.

Bisher waren (vgl. Abb. 1) die Wannen der Bahnsteigsperren, einheitlich für Zu- und Abgang, zur Aufnahme von je zwei Schaffnern, deren jeder einen Durchgang bediente, eingerichtet,

Bahnsteigseite

Abb. 2.

und zwar so, daß die Sehrichtung des Mannes mit der Gehrichtung des Publikums einen rechten Winkel bildete. Diese Anordnung ist richtig, wenn die Gehrichtung des Publikums wechselt, d. h. wenn die Sperre einmal als Zugang, das andere Mal als Abgang dient; sie ist auch nötig, wenn der Schaffner, zum Lochen der Fahrkarten, beide Hände benötigt; sie hat jedoch den Nachteil, daß der Zeitraum, innerhalb dessen sich der die Sperre durchschreitende Reisende im Gesichtsfeld des Schaffners befindet, sehr kurz ist.

Die aufgeführten Voraussetzungen treffen nun nicht mehr zu, wenn die Sperre nur als Ausgang, also stets in einer Richtung benutzt wird, wobei der Schaffner nur die Fahrkarten a nehmen bzw. die vorgezeigten Zeitkarten zu beobachten also keinerlei Gerät mehr in den Händen zu halten braucht.

Diese Erwägungen, die sich, wenn auch jedenfalls unbew an die Gedankengänge Taylors und Gilbreths anlehnen, füh den Vorsteher des Potsdamer Ringbahnhofes, Eisenb inspektor Höpfner, zu der Anregung, die Schaffnerwanne reinen Abgangssperren so umzugestalten, wie in den A

Abb. 2a.

dungen 2 und 2a dargestellt: Die Wanne ist nur zu nahme eines Mannes eingerichtet, dessen Gesicht abe abgehenden Reisenden voll zugewendet ist. Dadurch wi Zeit, während der er die letzteren zu beobachten in der ist, gegenüber der früheren Anordnung um ein Vielfache längert. Durch entsprechende Ausbildung der Füh geländer werden je zwei Reisende, auf eine längere Streck mittelbar nebeneinander gehend, zuerst auf den Schaffn und dann rechts und links von ihm vorbeigeleitet, wob

e Fahrkarten unter Benutzung beider Hände abnimmt. orteil der neuen Anordnung gegenüber der früheren be- r die Reichsbahn in einer beträchtlichen Personal- , für das Publikum darin, daß die Zahl der Ausgänge lt, mithin eine entsprechende schnellere Leerung der ge erzielt wird.

gen jede Neuerung sind auch gegen die vorstehend be- e mehr oder minder berechtigte Einwendungen erhoben So werde die Zuverlässigkeit der Fahrkartenprüfung beeinträchtigt, daß der Schaffner gleichzeitig zwei weise zu beobachten habe. Dem ist entgegenzuhalten, oben bereits beschrieben, durch die geänderte Stellung ffners zu den Reisenden nicht nur die für diese Tätig- Verfügung stehende Zeit gegen früher erheblich ver- st, sondern daß auch der Schaffner die ihm entgegen- en Reisenden wesentlich besser übersehen kann. Hier- t, daß im Berliner Stadt- und Vorortverkehr der weit- te Teil der Reisenden, wenigstens zur Zeit des stärksten ; — im sogenannten Berufsverkehr — mit Zeitkarten ist. Allerdings wird man auch vom Publikum, als stung für die ihm gebotene schnellere Abgangsmöglich- e entsprechende Anpassung an die Neuerung fordern nsofern, als es dem prüfenden Schaffner seine Aufgabe rn und ihm die Zeitkarten rechtzeitig und bequem sicht- egenhalten muß.

unerwähnt soll bleiben, daß auch die Schaffner selbst bachtung durch das Publikum weit mehr ausgesetzt durch Dienstvernachlässigungen, sei es durch Unauf- keit oder durch Unterhaltungen mit dem zweiten in der Wanne befindlichen Schaffner, wie sie früher mitunter et werden konnten, hintangehalten werden.

r Schaffner, beispielsweise um eine Unregelmäßigkeit llen, gezwungen, sich eingehender mit einem Reisenden n Seite zu beschäftigen, so muß er natürlich dagegen werden, daß die Reisenden der andern Seite ohne Prüfung der Fahrkarten an ihm vorbeischlüpfen. Dies ist in einfacher Weise dadurch erreicht, daß die Wanne beiderseits mit Türen versehen ist, die in geöffnetem Zustand den Durch- gang sperren.

Das zuerst auf dem Potsdamer Ringbahnhof und, wenig später, auf dem neu errichteten Bahnhof Warschauer Straße versuchs- weise eingeführte Verfahren hat sich durchaus bewährt, so daß nunmehr zu seiner weiteren Durchführung auf allen Bahnhöfen

Bahn-
steig-
seite

Abb. 3.

der Berliner Stadt- und Ringbahn, auf denen der Abgang vom Zugang getrennt erfolgt, geschritten werden soll. Weiterhin soll auch die Frage geprüft werden, ob sich die Anordnung nicht auch bei gemeinsamen Zu- und Abgangsperren, etwa wie in Abbildung 3 dargestellt, anwenden läßt. Sie auch auf Fern- bahnhöfe auszudehnen, erscheint jedoch bedenklich, weil hier auf eine besonders sorgfältige Fahrkartenprüfung größter Wert gelegt werden muß.

England und die deutschen Schiffbaueisentarife.

euen deutschen Schiffbaueisentarife haben in England, n soweit sie den Seewerften zugute kommen, erhebliches 1 erregt. Fach- und Tageszeitungen beschäftigen sich tensiv mit dem, wie sie befürchten, dadurch verschärften n Wettbewerb im Schiffbau und bei allen Gelegenheiten, ngängig erscheint, bei Stapelläufen und meetings der aften wird die deutsche Tarifmaßnahme als eine amt- ßnahme gekennzeichnet, um dem schwer leidenden eng- Schiffbau einen weiteren Stoß zu versetzen. Solchen n, dieser Frachtermäßigung einen solchen Charakter n zu wollen, muß entschieden widersprochen werden. tsche Reichsbahn ist in ihren Tarifmaßnahmen frei von einflussung und sie ist ferner frei von jeder sentimen- nstellung auf die Note einzelner Erwerbszweige. Die Reichsbahn nimmt auf Grund ihrer Reparationsver- gen heute für sich am allermeisten in Anspruch not- zu sein. In Deutschland, wo man früher an eine völlig tschaftlich gerichtete Eisenbahntarifpolitik gewöhnt man sich so ziemlich mit der neuen Einstellung abge- und England, das die Reparationsbelastung der n Reichsbahn genau kennt, wird sich der gleichen nicht verschließen können. Tatsächlich ist die ßnahme überwiegend in privatwirtschaftlichem Sinne hsbahn zu werten. Die noch erheblich billigeren Schiff- tarife der Vorkriegszeit haben der Eisenbahn einen er- 1 Verkehr auf ihren Strecken gebracht, der seit Einfüh- Goldfrachten mehr und mehr wieder auf die Wasser- ischen Ruhrgebiet und deutscher Küste abgewandert ist. anderen Seite stärkte die Möglichkeit der Seeverfrach- 1 Wettbewerb englischen Schiffbaueisens an der deut- üste und so blieb der Reichsbahn, wenn sie auf diesen Verkehr Wert legte, nur ein Abbau ihrer Frachten, eine Ver- wirklichung ihres Grundsatzes: Großer Umsatz, kleiner Nutzen. Es ist noch nicht einmal mit Sicherheit zu behaupten, daß die jetzigen Frachten eine absolute Wettbewerbsfähigkeit der Reichsbahn bedeuten. Es bezahlt z. B. Schiffsbaueisen von **Duisburg** im **Rheinseedampfer** nach Hamburg 6 Gulden für 1000 kg, d. h. rund eine Mark für 100 kg. Diese Rate umfaßt all jenes Schiffbaumaterial, das sich bei Eisenbahnverfrachtung auf mehrere Tarifklassen verteilt. Die Fracht Duisburg-Ham- burg nach dem neuen Stand beträgt aber bei 15 t schon in der niedrigsten Klasse D dieses Tarifs (Bleche, Platten, Guß- und Schmiedestücke, Stab- und Formeisen usw.) 1,36 ℳ für 100 kg und steigt in Klasse C (z. B. Niete, Röhren, Roststäbe, Schiffs- anker, Masten usw.) auf 1,72 ℳ und in Klasse B (Schrauben, Muttern, Bolzen, Ketten usw.) auf 2,25 ℳ für 100 kg. Selbst von Oberhausen über Ruhrort nach Hamburg beträgt die reine Bahn- und Wasserfracht bei Schiffbaueisen der Klasse D 1,20 ℳ, der Klasse C 1,25 ℳ, der Klasse B 1,29 ℳ für 100 kg, hält sich also im Durchschnitt nicht unerheblich unter den direkten Bahn- frachten Oberhausen-Hamburg. Dies bedeutet nichts anderes, als daß diejenigen Werften, die von den direkt am Rhein oder in der Nähe liegenden Werken beziehen (z. B. Deutsche Werft- Gute Hoffnungs-Hütte), von dem neuen Tarif keinerlei Vorteile haben, weil sie auch weiterhin den Wasserweg benutzen wer- den. Diese Werften sind aber einzig und allein mit den engli- schen in der Frachtfrage vergleichsfähig; bei ihnen allein spielt — vielleicht! — die Fracht etwa dieselbe Rolle in der Gesamtkalkulation wie bei den englischen, die ihr Eisen entweder auf dem Seewege oder auf ganz kurze Strecken mit der Bahn beziehen. Alle anderen deutschen Werften, auch soweit sie über den Dortmund-Ems-Kanal und die See oder über die Weser

bezogen, sind nach wie vor in einer Weise mit Fracht vorbelastet, wie man es vielleicht in England gar nicht für möglich hält. Diese Belastung ging vor Einführung der Ermäßigung so weit, daß die zum Wasserweg ungünstig gelegenen Eisenwerke überhaupt für die Belieferung der Werften ausscheiden. So deckten sich allerdings die Interessen der Reichsbahn und der Eisenindustrie, da es für erstere die Gewinnung der Transporte, für letztere die, wenn auch nicht ganz erreichte, Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit galt.

Aus all dem kann festgestellt werden, daß sich der Wettbewerb des deutschen Schiffbaus, der im ganzen infolge seiner Frachtbelastung gegenüber dem englischen erheblich im Nach[teil ist,] durch die Tarifmaßnahme nicht weiter verschärfen wi[rd, da] gerade diejenigen deutschen Werften, die bisher schon [das Aus]länder beunruhigt haben, nach wie vor an ihren billiger[en Was]serwegen festhalten werden. Für die deutsche Eisenind[ustrie] soweit sie sich bisher am Schiffbau nicht beteiligen [konnte,] trotzdem sie gleichermaßen mit Reparationsverpflichtu[ngen be]lastet war — ist es nicht mehr als ein Akt des wirtsch[aftlichen] Ausgleichs, wenn die Reichsbahn ihr mit Maßnahmen [entgegen]kommt, deren sie in ihrem eigenen, in diesem Falle [u]maßgebenden Interesse selbst bedarf.

Ausschuß für die Satzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten des Verein[s] Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Satzungsausschuß hielt am 17. und 18. April im Rathaussaal zu Freiburg (Breisgau) seine 80. Sitzung ab. Aus den Verhandlungen, die vom Vertreter der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Ministerialrat Dr. Hiller, geleitet wurden, ist folgendes hervorzuheben:

1. Das Übereinkommen, betr. den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins, das sich in seiner letzten Ausgabe noch ganz an die ursprüngliche Fassung vom Jahre 1877 anlehnt und in mancher Beziehung mit den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr im Einklang steht, wurde auf Antrag der Geschäftsführenden Verwaltung umgearbeitet und gleichzeitig der die Vereinsverwaltungen und Dienststellen mit ihren telegraphischen Bezeichnungen enthaltende Anhang neu aufgestellt. Das Übereinkommen ist sowohl in formeller Beziehung durch Umstellung und anderweitige Anordnung der Bestimmungen wesentlich übersichtlicher gestaltet, als auch sachlich in verschiedenen wichtigen Punkten geändert und den neuzeitlichen Verhältnissen angepaßt worden. Insbesondere wurde der Begriff der Diensttelegramme näher umschrieben und der Unterschied zwischen gebührenfreien und gebührenpflichtigen Diensttelegrammen deutlich hervorgehoben. Neu aufgenommen wurde die Vorschrift, daß der Sachbetreff als unbedingt notwendiges Erfordernis im Telegramm anzugeben ist, und ferner die Bestimmung darüber, wer die Entscheidung über die Annahme als Diensttelegramm wie auch über die Gebührenfreiheit zu treffen hat. Streitfälle sollen durch Schiedsspruch gemäß § 22 Ziff. 1 der Vereinssatzungen entschieden werden. Die Frage, welches Verfahren für die Fassung und Abfertigung von Telegrammen an mehrere Empfänger vorzusehen ist, soll vom Ausschuß nochmals im Benehmen mit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geprüft und vor der diesjährigen Vereinsversammlung endgültig geregelt werden. Das ganze Übereinkommen wird sodann der Vereinsversammlung zur Beschlußfassung vorgelegt werden.

2. Im Zusammenhang mit einem vom Wagenausschuß behandelten Streitfall und einem hieraus hervorgegangenen Auslegungsbeschluß über die Anwendbarkeit der das schiedsgerichtliche Verfahren behandelnden Satzungsbestimmungen, der jedoch infolge wirksamen Widerspruchs bei der schriftlichen Abstimmung unter den Vereinsmitgliedern nicht in Kraft trat, hatte die Geschäftsführende Verwaltung eine entsprechende Ergänzung der Satzungsbestimmungen über die Beendigung der Vereinsmitgliedschaft beantragt, um in dieser Beziehung zu klaren Verhältnissen zu gelangen. Der Satzungsausschuß beschloß, der Vereinsversammlung die Ergänzung des § 24 der Vereinssatzungen in der Form zu empfehlen, daß für die Abwicklung der aus der Zeit der Vereinsmitgliedschaft erwachsenden Geschäfte auch nach Beendigung der Mitgliedschaft die für die Vereinsmitglieder gültigen Vorschriften maßgebend sein sollen.

3. Bei nicht fristgemäßer Begleichung der Endergebnisse aus der Vereinsabrechnung in der Markwährung sind nach der gegenwärtigen Fassung des Abrechnungsübereinkommens Verzugszinsen mindestens nach dem Lombardzinssatz der Reichs[darlehns]kasse zu zahlen. Da diese Kasse seit April v. J. aufgelös[t ist und] eine anderweitige Regelung bei den damals noch un[geklärten] Geldverhältnissen nicht möglich war, mußte diese Bes[timmung] einstweilen für nicht anwendbar erklärt werden. In[zwischen] hat sich die Preußische Staatsbank in dankenswerte[r Weise] bereiterklärt, den Lombardzinssatz der Reichsbank, de[r in der] Regel mit dem der Reichsdarlehnskasse übereinstimmte, [als Ver]zugszinssatz anzurechnen. Der Satzungsausschuß beschl[oß des]halb, der Vereinsversammlung die Wiederaufnahme [der Be]schaltung in Artikel 4 Ziff. 3 des Abrechnungs[über]einkommens in folgender Form vorzuschlage[n:]

„— bei Einzahlungen in Berlin mindestens der Lom[bardzins]satz der Reichsbank —".

In eigener Zuständigkeit beschloß der Satzungsaussch[uß] die Zulassung weiterer Währungen zur Vereinsabrech[nung, und] zwar in österreichischen Schillingen, in Dinaren des Kö[nigreichs] der Serben, Kroaten und Slowenen und in Dollars der Ve[reinigten] Staaten von Nordamerika.

4. Der Satzungsausschuß nahm ferner den Bericht des [Unteraus]schusses für die Vereinsstatistik entgegen, der [vor] tage in Freiburg (Brsg.) getagt hatte und dessen V[orschläge] darin gipfeln, die Vereinsstatistik, deren Erscheinen v[om Jahre] 1914 ab infolge allgemeiner Einschränkung der statistis[chen Ver]öffentlichungen während der Kriegszeit eingestellt [war, vom] Rechnungsjahre 1924 ab wieder alljährlich herauszuge[ben. Die] näheren Feststellungen über die Form und den Spalten[inhalt im] einzelnen mußten bei der Fülle des Stoffes einer weitere[n Prüfung] des Unterausschusses vorbehalten bleiben, doch wur[de grund]sätzlich beschlossen, verschiedene Angaben, die künftig [von den ein]zelnen Verwaltungen nicht mehr ohne besondere Erheb[ungen ge]liefert werden können, fallen zu lassen und dafür zu[r Ver]ständigung des Werkes die wichtigsten Angaben über [die elek]trische Zugförderung mitaufzunehmen. Auch solle[n] die wichtigsten Betriebs- und Verkehrsergebnisse [der dem] Verein angeschlossenen Verwaltungen, die bisher in de[r Vereins]statistik nicht erschienen, in einem Anhang Berücks[ichtigung] finden. Der endgültige Entwurf der Statistik soll noch [der dies]jährigen Vereinsversammlung zur Genehmigung [vorgelegt] werden.

5. An den Bericht der Geschäftsführenden Verwaltun[g über die] wirtschaftliche Lage der Vereinszeitung und deren R[echnungs]abschluß für den Jahrgang 1924 schloß sich eine e[ingehende] Aussprache über die Frage ihrer etwaigen Übern[ahme in] den Selbstverlag des Vereins. Zwar wurden [bindende] Beschlüsse in dieser Richtung noch nicht gefaßt, doch [wurde die] Geschäftsführende Verwaltung ersucht, diese Angelege[nheit] weiterhin dauernd im Auge zu behalten.

6. Schließlich befaßte sich der Ausschuß noch mit e[iner Reihe] von Anträgen, betreffend die Aufnahme neuer M[itglie]der und den Anschluß verschiedener Privatbahnen an[...]

Direktion der Köln-Bonner Eisenbahnen soll als stimmgtes Mitglied aufgenommen werden, sobald der Umbau hmalspurigen Vorgebirgsbahnstrecke in eine vollspurige hn durchgeführt ist. Der Anschluß der Ilmebahn-Aktienhaft an den Verein wurde genehmigt, der der Kreisbahn Eckernförde-Kappeln und der Nebenbahn Waldhof-Sandhofen wurde wegen Nichterfüllung der satzungsmäßigen Aufnahmebedingungen abgelehnt. Ein Antrag der Mittelbadischen Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft auf Anschluß an den Verein wurde vertagt.

G.

Wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

r letzten Zeit sind Finanzwirtschaft und Geschäftsg der Deutschen Reichsbahn wiederholt heftig in der hkeit kritisiert worden. Demgegenüber stellt die e Reichsbahn-Gesellschaft folgendes fest:

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führt auf Grund des hngesetzes und der Gesellschaftssatzung seit dem ber 1924 den Betrieb der Reichseisenbahnen. Sie hat die m Besitz der französisch-belgischen Eisenbahnregie been Strecken am 15. November 1924 zurückübernommen. inanziellen Schwierigkeiten, die die plötzliche Trennung ernehmens Deutsche Reichsbahn von der allgemeinen nanzverwaltung am 15. November 1923 im Gefolge hatte, rraschend schnell beseitigt worden. In wenigen Monaten gelungen, die Deckung der Betriebsausgaben durch die nen sicherzustellen. Weiterhin konnten auch die außerchen Ausgaben für werbende Anlagen und die unproduk- uhrkosten bestritten, das gesamte ausgegebene Notgeld t und der größte Teil der eingegangenen kurzfristigen lichkeiten abgedeckt werden. Es war zwar auf diese eine gewisse wirtschaftliche Konsolidierung eingetreten. be, das die Gesellschaft übernommen hat, ist aber doch hweren Verpflichtungen belastet. Die Schäden der und Nachkriegsseit an Anlagen und Einrichtungen sind ht vollständig behoben. Vor allem aber drängt die Hei- r Wunden der Rhein-Ruhr-Besetzung. Es galt zunächst, viedergewonnenen Strecken erhebliche Summen hineinzu- um alsbald den Anforderungen der Wirtschaft im auf flotte Verkehrsbedienung entsprechen zu können, ß gerade diese Strecken, die sonst die ertragsreichsten günstige Einnahmen lieferten. Gleichzeitig setzt aber e schwere Last aus den Reparationsverpflichtungen ein. s alles in einer Zeit, in der der erhoffte wirtschaftliche vung ausblieb.

er Aufstellung des Voranschlags für das Geschäftsjahr . Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925) hat die Gesell- lie Einnahmen in vorsichtiger Weise geschätzt. Die sentwicklung hat diese Schätzung bestätigt. Es gelang, gesehenen Einnahmen hereinzubekommen. Für die nächnate kann man nicht mehr erhoffen, als dem bisherigen in seiner Entwicklung während eines normalen Jahres ht. Von Interesse wird sein, daß in diesem Jahre der rkehr günstig war. Während im Jahre 1924 der Verkehr erfeiertage etwa 15,9 Millionen brachte, sind in diesem 3,3 Millionen eingekommen, wobei allerdings in diesem ie westlichen Gebiete einbegriffen sind.

en Ausgaben trat auf der persönlichen Seite m in Erscheinung, daß der Personalabbau mit außerchem Erfolg durchgeführt ist. Während im Oktober s Gesamtpersonal der Reichsbahn sich auf über 1 Million echnen wir heute als Durchschnitt des Geschäftsjahres Köpfe. Die Bemühungen, die dahin gehen, die wirthe Verwendung des Personals in jeder Weise zu fördern, mit besonderem Eifer fortgesetzt. Diesen Zwecken auch die auf Grund des Gesetzes eingeführten Leiszulagen, die inzwischen hinsichtlich ihres Verteißstabes mehrfach nachgeprüft sind. So wichtig diese für die Anspornung des Personals sind, so wenig besie für die gesamte Finanzwirtschaft der Gesellschaft. d die 5 % des gesamten Aufwandes für die Dienstbezüge amten, die das Gesetz zunächst für diese Zwecke in t nimmt, etwa 50 Millionen im Jahr betragen, beabsichtigt ellschaft, im Kalenderjahr 1925 nur etwa 20 Millionen hütten, das ist noch nicht ½ % der Gesamtausgaben für enderjahr.

esonderer Besorgnis muß dagegen das Ergebnis der Unteren erfüllen, die neuerlich über das Lohn- und Geniveau der Beamten und Arbeiter angestellt worden Gegenüber einer Lebenshaltungsziffer von 135,6 ergibt den Kopf des Personals der Reichsbahn eine Kopfkostenfer von 152. Will man die heutige finanzielle Berichtig beurteilen, so muß man das Durchschnittsgehalt mten in 1913 betrachten und sich fragen, was aus diesen n durch die Reichsbesoldungsordnung geworden ist, welhalt sie heute haben und wieviel die Erhöhung gegenem Frieden ausmacht. Hierbei ergeben sich bei den Gruppen Gehaltserhöhungen gegenüber dem Frieden bis %.

Teilt man die jetzigen Besoldungszahlen durch die Lebenshaltungsziffer, so erhält man das sogenannte Realeinkommen. Dieses Realeinkommen liegt bei den Gruppen I bis V erheblich über dem Einkommen der Vorkriegszeit, während die oberen Gruppen schlechter stehen.

Die Erhöhung der Arbeiterlöhne im März infolge des Schiedsspruchs des Reichsarbeitsministeriums, die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses auf Grund des Beschlusses des Reichstags sowie die Nachprüfung der Gesamtlage der persönlichen Ausgaben, die zuverlässig erst nach der genauen Kenntnis der Entwicklung in den bisher besetzten Direktionen möglich war, hat dazu geführt, daß die Personentarife ab 1. Mai um 10 % erhöht werden mußten. Es gelang, die Gütertarife hierbei zu schonen. Hieraus ergibt sich die dringende Mahnung, an alle Besoldungswünsche mit außerordentlicher Zurückhaltung heranzugehen. Jede weitere Lohn- und Gehaltserhöhung wird zu Tariferhöhungen führen müssen, die ihrerseits wieder ihre ungünstige Wirkung auf die deutsche Wirtschaft äußern. Der Besoldungsaufwand für die Mehrbezüge der leitenden Beamten spielt in diesem Zusammenhange gar keine Rolle, er beträgt etwas über 600 000 ℳ, also noch nicht 1 ℳ für den Kopf des Personals. Sehr unerfreulich sind auch die unproduktiven Kosten, die auf die Pensionslast entfallen. In 1913 betrug sie 114 Millionen, für das Geschäftsjahr 1925 beträgt sie 487 Millionen. Diese Steigerung hat ihren Grund in den vermehrten Todesfällen während der Kriegs- und Nachkriegszeit, in dem starken Personalabbau und in der fortlaufenden Erhöhung der Bezüge der Altpensionäre.

Es ist dazu gekommen, daß fast 3 Millionen Menschen in Deutschland heute von der Reichsbahn leben.

In 1913 kamen auf 100 ℳ Besoldungen 17 ℳ für Ruhegehälter, in 1925 aber 37 ℳ. Im Januar 1925 entfielen auf 339 000 Beamte 230 000 Beamte im Ruhestande einschließlich Witwen und Waisen, also auf 1,5 Köpfe der aktiven Beamten ein Ruhestandsbeamter einschließlich Witwen und Waisen. Auf 770 000 Köpfe kamen 325 000 Pensionäre, Rentenempfänger, Witwen und Waisen, also auf 2,4 Köpfe des aktiven Personals ein inaktiver.

Für die Beurteilung der sächlichen Ausgaben ist voranzustellen, daß die Gesellschaft die Anlagen und Einrichtungen in dem Zustand übernehmen mußte, wie sie ihr von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn und der Regie übergeben wurden. Die Instandsetzung der Rhein- und Ruhrbahnen wird in diesem Jahre allein rund 100 Millionen kosten. Der Reichsbahn standen Erneuerungsrücklagen und sonstige Reservefonds nicht zur Verfügung, demgemäß konnten der Gesellschaft solche Fonds auch nicht übergeben werden. Sie hat daher die Verpflichtung, aus eigenen Mitteln die Anlagen und Einrichtungen instandzuhalten, und muß dabei erhebliche Kosten aufwenden, um die Schäden, die insbesondere beim Oberbau und bei den Brücken immer noch bestehen und die eine Folge der Kriegs- und Nachkriegszeit sind, alsbald zu beheben.

Der Fahrzeugpark, der der Gesellschaft übergeben wurde, ist stärker, als sich mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verkehrsanforderungen notwendig erweist. Es ist daher für die Gesellschaft äußerste Zurückhaltung in der Fahrzeugbeschaffung geboten, und zwar auch deshalb, weil Neubeschaffungen die Unterhaltungsausgaben ohne jeden wirtschaftlichen Zweck vermehren würden.

Auf dem Gebiete der außerordentlichen Ausgaben, dem früheren außerordentlichen Haushalt, hat die Gesellschaft die Erbschaft der Inflationszeit übernehmen müssen. Eine große Reihe von Projekten sind in Angriff genommen, die jetzt zu einem gewissen Abschluß zu bringen sind. Von diesen Arbeiten werden nur die vordringlichsten und notwendigsten gefördert.

Alle diese Ausgaben muß die Gesellschaft zurzeit aus ihren laufenden Einnahmen decken, da ihr Kredite in größerem Umfange nicht zur Verfügung stehen. Zwar hat die Verwaltung in Amerika einen kurzfristigen Bereitschaftskredit von 15 Millionen Dollar aufgenommen. Dieser Kredit ist bis jetzt nicht in Anspruch genommen. Er hätte als kurzfristig zu Investitionen auch nicht benutzt werden können.

Darüber hinaus muß aus den Einnahmen noch die Reparationslast bestritten werden. Wie bekannt, hat die Reichsbahn im ersten Reparationsjahr 200 Millionen, im zweiten Jahr 595 Millionen und im dritten Jahr 550 Millionen und vom vierten Jahre ab 660 Millionen Goldmark zu leisten.

Das erste Reparationsjahr läuft vom 1. September 1924 bis 31. August 1925. Die Zahlung am 1. März mit 100 Millionen ist

pünktlich geleistet worden. Die Zahlung am 1. September ist sichergestellt. Außerdem sind aber im ersten Geschäftsjahr Rückstellungen zu machen für die erste Zahlung des zweiten Geschäftsjahres, die am 1. März 1926 mit rund 300 Millionen fällig ist. Es sind also für diese Zahlung bis Ende des ersten Geschäftsjahres bereits 200 Millionen zurückzustellen, so daß die Belastung im ersten Geschäftsjahr bereits 400 Millionen beträgt.

Dazu kommt die Notwendigkeit, eine Ausgleichsrücklage anzusammeln, und zwar nach den Bestimmungen der Gesellschaftssatzung in Höhe von ungefähr 110 Millionen. Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, daß mit Rücksicht auf die Belastung mit der Reparation die Gesellschaft nach dem Gesetze keinerlei Kapital- oder Zinsverpflichtungen aus den alten Eisenbahnschulden der Länder zu übernehmen hat, ohne Rücksicht darauf, ob diese in irgendeiner Form aufgewertet werden sollten.

Durch die gesetzliche Verpflichtung, für die Reparationszahlungen entsprechende Beträge bereitzuhalten, ergibt sich naturgemäß für die Reichsbahn die Notwendigkeit, stets gewisse Ansammlungen an Geld zu machen, ohne daß an Thesaurierung gedacht werden könnte. Hinsichtlich der Anlegung dieser Gelder besteht im übrigen volles Einverständnis zwischen der Reichsbank und der mit der Gesellschaft eng verbundenen Verkehrs-Kredit-Bank.

Folgende Gesamtübersicht über die Einnahmen und Ausgaben auf Grund der neuesten Feststellungen zeigt, daß die Rechnung in 1925 voraussichtlich mit rund 5550 Millionen in Einnahme und Ausgabe abschließen wird. In Klammern sind die entsprechenden Zahlen für das Jahr 1913 (ohne die abgetretenen Strecken) aufgeführt. Die Angaben sind in Millionen Reichsmark gemacht.

Voraussichtliches Ergebnis im Geschäftsjahr 1925.

	Mill. Reichsmark		in % d. Einnahmen und Ausgaben mit Schuldendienst	
a) Einnahmen:				
1. Personen- u. Gepäckverkehr	1749,0	(904,0)	31,53	(29,57)
2. Güterverkehr	3500,0	(1927,0)	63,08	(63,03)
3. sonstige Einnahmen	299,7	(226,7)	5,39	(7,40)
	5548,7	(3057,7)	100,0	(100,0)
b) Ausgaben:				
1. Persönliche Ausgaben (einschließlich Lohn-, Bahnunterhaltungs-u. Werkstättenarbeiter)	3062,0	(1350,2)	65,43	(50,84)
2. Sächliche Ausgaben ohne Schuldendienst	1584,7	(855,0)	33,86	(32,20)
3. Schuldendienst	33,0	(450,3)	0,71	(16,96)
	4679,7	(2655,5)	100,0	(100,0)

Außerordentliche Ausgaben 358,0 (294,0).
Überschuß 511,0

Davon werden verwendet:
1. für den Dienst der Reparationsschuldenverschreibungen 400,0
2. Ausgleichsrücklage 111,0
3. für allgemeine Staatszwecke . . . . . . —.—

Die Betriebszahl, das Verhältnis der Betriebsausgaben Betriebseinnahmen stellt sich im Geschäftsjahr 1925 auf gegenüber 72,12 % im Jahre 1913.

Wenn man sich heute die Frage vorlegt, wie die R tionszahlungen der weiteren Jahre aufz sein werden, so muß beachtet werden, daß demnächst Erleichterungen in der gesamten Wirtschaft der Reichsb bemerkbar machen müssen. Einmal wird die Gesells nächsten Jahre von Anfang an das Gesamtgebiet bewirt Weiterhin wird die finanzielle Wirkung des Perso sich künftig stärker fühlbar machen, als dies in diese der Fall war, sodann wird es hoffentlich gelingen, de wiederaufbau bis 1. Januar 1926 im wesentlichen zu führen. Es wird auch in Frage kommen, Kapitalausg einem gewissen Teil aus Krediten zu bestreiten.

Nach dem Reichsbahngesetze hat die Gesellschaft förderungssteuer im ersten Jahre an das Rei liefern, im zweiten Jahre hat sie an Steuer 250, später 290 Millionen an den Reparationsagenten abzuführen. Vo punkte der Gesellschaft ist diese Steuer ein durchl Posten, während sie naturgemäß den Verkehr nicht un belastet. Da ja die Steuer schon jetzt erhoben wird, tr die Abführung an den Reparationsagenten vom nächst ab weder für die Gesellschaft noch für den Verkehr ei belastung ein.

Im übrigen muß gesagt werden, daß die Lösu Probleme der deutschen Wirtschaft davon abhän es gelingt, die gegenwärtige Krise in absehbar zu überwinden. Die Wirtschaft der Reichsbahn dingt durch die Lage der deutschen Gesamtw Wer also hier nicht alle Hoffnung fahren lassen w auch mit einer gewissen Ruhe der finanziellen Ent bei der Reichsbahn-Gesellschaft entgegensehen. Die Ge wird alles daran setzen, die Reparationslast zuverläss füllen, ohne dabei ihre Verpflichtung zur Erhaltung de eisenbahnvermögens zu vernachlässigen, und es besteht laß zu der Annahme, daß diese Erfüllung gefährdet wird aber darüber hinaus sich bewußt sein müssen, dazu bestimmt ist, dem deutschen Verkehr zu dienen, sie auf dem Tarifgebiet alle Erleichterungen gewähren ihre wirtschaftliche Lage jeweils gestattet.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministers vom 22. April d. J. sind in den §§ 30 und 34 der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Bestimmungen über die Behandlung von Fahrzeugen als Gepäck gestrichen worden, weil diese Art der Abfertigung von Fahrzeugen schon seit längerer Zeit nicht mehr vorgenommen wird. Die Bestimmungen des § 56 (4) sind daher erweitert worden, daß Gegenstände der Anlage C nicht nur dann mit gemeinsamem Frachtbrief aufgegeben werden dürfen, wenn sie mit anderen Gütern zusammengepackt, sondern auch wenn sie mit solchen zusammengeladen werden dürfen. Ferner ist in § 79 (1) durch Einschaltung der Worte „durch Telegramm" (hinter dem Worte „Fernsprecher") einwandfrei klargestellt worden, daß diese Art der Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes auch unter den Begriff der Benachrichtigung durch die Post fällt. Schließlich ist durch entsprechende Änderung des § 92 (3) die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung von 0,5 Reichspfennig auf 0,2 Reichspfennig für die Einheit von je 10 Reichsmark und 10 Tarifkilometer herabgesetzt worden. Hiermit ist diese Gebühr wieder auf die vorkriegsmäßige Höhe gebracht worden.

— **Betriebseröffnung.** Am 29. März 1925 ist die Kleinbahnstrecke Güsen-Jerichow der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Genthin-Ziesar in Genthin, die in Güsen an den Bezirk Magdeburg anschließt, für alle Verkehre eröffnet worden. An dieser Strecke liegen die Stationen Güsen, Güsen-Dorf, Zerben, Parey, Neuderben, Derben, Ferchland, Klietznick und Jerichow.

— **Die Fenstergurte in den Wagen.** Die Hauptverwa Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat angeordnet, gründlichen Ausbesserungen von D-Zugwagen aller dre die Fenstergurte wieder durch solche aus Leder zu sind, in der I. Klasse mit besonderer Seidenverzierun in Wagen II. Klasse von Personenzügen sollen lederne gurte, zunächst versuchsweise, eingeführt werden. sollen die Windfangleder der Personenwagen, so solche aus Drell verwendet werden, bei Erneuerung d führung in Leder ersetzt werden.

— **Der Bergrutsch an der Schwarzwaldbahn.** In ih als fünfzigjährigen Betrieb hat die Schwarzwaldbahn — Gebirgsbahn gewiß eine Seltenheit — keinen einzig ernstlicher Bedeutung und nur eine einmalige mehrtä kehrsunterbrechung erlebt. Dies geschah während krieges, als am 24. Mai 1918 ein Munitionszug zwische und Hornberg sich entzündete und unter furchtbar sionen, denen indes glücklicherweise keine Menschen Opfer fielen, die Strecke samt Umgebung völlig zerstö volle Tage blieb die Schwarzwaldbahn damals unterbr die Unfallstelle von allen Trümmern gereinigt und wi bar gemacht worden war.

Jetzt hat sich, in den letzten Tagen des vergangen infolge eines Naturereignisses, eine zweite Unterbre Betrieb und Verkehr dieser Gebirgsbahn zugetragen: A des 23. April 1925 lösten sich am Südportal des Schi tunnels an der Nordrampe der Schwarzwaldbahn gr steinsmassen, die beide Gleise auf eine Strecke von e verschütteten. Die Unfallstelle liegt rund 800 m ü. d. fast unmittelbarer Nähe des großen Sommerautunnels. dabei weder Menschen noch rollendes Material zu Sch gab dieser Umstand Anlaß zu den ungeheuerlichsten G

n Einsturz des großen Tunnels sprachen und leider
igen Zeitungen entsprechend aufgemachte Ueber-
l Berichte zur Folge hatten.
umungsarbeiten wurden von der Betriebsinspektion
bald in Angriff genommen, wie überhaupt der Be-
rkennenswert schnell umstellte. Die beiden Abend-
) 156 und 153 fanden die Sperre bereits vor, doch
Reisenden mittels eines rasch eingerichteten Kraft-
rs Triberg-Sommerau weiterbefördert und Ersatz-
-tellt werden, so daß die Verspätungen sich in er-
renzen hielten. Nur der Schnellzug D 156 Dort-
nz bekam am Unfalltag, da er nach Triberg zurück-
len mußte, eine dreistündige Verspätung. Da be-
enden Tage an der Unfallstelle ein Umsteigverkehr
wurde, jeglicher Durchgangsgüterverkehr außerdem
rte Strecken übergegangen war, so war man der
wierigkeiten überhoben und imstande, den durch-
rsonenverkehr ohne wesentliche Hemmnisse auf-
en.
mungsarbeiten zogen sich indes länger als ursprüng-
men hin. Da nämlich infolge der Enge des Platzes
rt Mann damit beschäftigt werden konnten, so
rst unter großen Mühen der abgerutschten 500 bis
teinsmassen Herr. Die Sturzstelle, die in kleineren
n im Charakter an den im Herbst erfolgten Berg-
alensee an der Strecke Zürich-Chur erinnert, wies
ren Brocken und grusigem Schutt auch Blöcke von
0 Zentner Gewicht auf. Glücklicherweise hatte sich
Sturz als unterste Lage loser Schutt losgelöst, der
lbar auf Schienen und Bahnkörper fiel, so daß die
den schweren Felsblöcke, durch den weichen Schutt
keine Zerstörungen anzurichten vermochten.
hen des Bergrutsches dürften jetzt, nach Beendigung
g-arbeiten, im ganzen aufgeklärt sein. Es handelt
e Erscheinung natürlicher Verwitterungsvorgänge,
llen Gebirgsbahnen vorkommen können. Die Tem-
sätze der letzten Zeit, das Schmelzwasser und die
enfälle, nicht zuletzt auch die Lage an der Sonnen-
rade in diesen Tagen einer starken Bestrahlung und
wechselnd mit Nachtkühle, ausgesetzt war, haben
heidend mitgewirkt und Spannungsverhältnisse ge-
schließlich mit dem Abrutsch der Gesteinsmassen
ist interessant, festzustellen, daß der an sich harte
Schwarzwaldes unter dem Einfluß von Klima und
eit schneller verfällt, als Gerwig und seine Gehilfen
er Bahn seinerzeit angenommen hatten. So ist es
stehen, daß die Tunnel in weit höherem Maß als ur-
orgesehen, ausgemauert werden mußten. Zurzeit
Bauten eingehend untersucht und die Gewölbe so-
rneuert. Übrigens hat der Bergrutsch am eigentlichen
Schieferhaldetunnels nichts zerstört, sondern nur
ung samt ihrer Umgebung heruntergerissen.
n des 29. April ist der gesamte Betrieb — nach
nterbrechung — wieder aufgenommen worden.

menstoß zwischen D-Zug und Lastauto. Am 10. Mai
7.27 Uhr wurde bei der Station Rot-Malch auf
Heidelberg-Bruchsal-Karlsruhe der Lastkraftwagen
gvereins aus Malch, der sich auf einem Gesangfest
befunden hatte, von dem Schnellzug Nr. 186 Heidel-
al-Stuttgart erfaßt. Dabei wurden elf Personen, sämt-
ch stammend, sofort getötet. Weitere vier Personen
t, und zwar größtenteils schwer. Der gleich nach
s die Unfallstelle passierende Schnellzug Nr. 1 Berlin-
ahm die Verletzten mit nach Heidelberg. Das Un-
gte, weil der Schrankenwärter vergessen hatte, die
chtzeitig zu schließen.

euen Bettkartenpreise. Für die innerhalb Deutsch-
hrenden Schlafwagen werden seit 1. Mai, infolge der
ariferhöhung, folgende Bettkartenpreise erhoben:
r 1. Klasse, 13 M. in der 2. Klasse, 6,50 M. in der
Die Vormerkgebühr beträgt für alle Klassen 10%

uslandskurse werden folgende Sätze erhoben: Rich-
Holland (Berlin-Amsterdam, Berlin-Haag usw.) 26 M.
ung 1. Klasse (bisher 24 M.), 15,40 M. in der 2. Klasse
0 M.). Für die Kurse in der Richtung nach Schwe-
nemark werden die Preise des deutschen Tarifes er-
den Kurs Amsterdam-Basel bleiben die Preise
ame der Vormerkgebühr unverändert, d. h. 28 M.
6,50 M. 2. Klasse, dagegen Vormerkgebühr 2,60 M.
. wie im innerdeutschen Tarif.

rtenbesorgung durch die Berliner Paketfahrt. Eine
g des Reiseverkehrs bildet eine von der Reichsbahn-
erlin mit der Berliner Paketfahrt A.-G. getroffene
g über die Besorgung von Fahrkarten sowie der Ge-
päckabfertigung. Auf Wunsch wird auch die Versicherung des Reisegepäcks mit übernommen. Die besorgten Fahrkarten und Gepäckstücke werden an den Schaltern der Berliner Paketfahrt A.-G. auf dem vom Reisenden bestimmten Abgangsbahnhof bereitgehalten oder auch in die Wohnung des Reisenden geliefert. Für ihre Leistungen erhebt die Paketfahrt: Für Besorgen von Fahrkarten für jedes Stück 10 Pf., mindestens 30 Pf. für jeden Auftrag, für Besorgen der Gepäckabfertigung für jedes Stück 10 Pf., mindestens 30 Pf., für jede Sendung, für Lieferung der Fahrkarten und Gepäckscheine in die Wohnung kommt ein Zuschlag von 1 M. hinzu. Über die verauslagten Fahrgelder, Gepäckfrachten und Besorgungsgebühren erhält der Reisende eine Aufstellung.

— **Gültigkeit der Fahrscheinhefte.** Anläßlich der Erhöhung der Fahrpreise seit 1. Mai d. J. tritt für die vor diesem Zeitpunkt gelösten Fahrscheinhefte des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) eine Beschränkung der Geltungsdauer, des Reiseantritts und der beliebigen Fahrtunterbrechung innerhalb der Geltungsdauer nicht ein. Auch ist bei Benutzung solcher Fahrscheinhefte ab 1. Mai der Fahrpreisunterschied nicht nachzuzahlen.

— **Keine Fahrpreiserhöhung für Rompilger.** Die italienischen Staatsbahnen haben bekanntlich ebenso wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft am 1. Mai eine Fahrpreiserhöhung von etwa 10—15 % vorgenommen. Wie die Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros mitteilt, erfahren indessen die Fahrpreise für die Abfertigung der Pilger zum Heiligen Jahr keine Erhöhung.

— **Dolmetscher auf Bahnhöfen.** Wie in Berlin auf dem Anhalter Bahnhof und Bahnhof Friedrichstraße wird nach Mitteilung des Amtlichen Bayerischen Reisebüros in München auch auf dem dortigen Hauptbahnhof, und zwar vom 1. Juni bis Ende Oktober 1925 ein mit den eisenbahndienstlichen Verkehrsverhältnissen vertrauter Dolmetscher tätig sein. Der Dolmetscher ist uniformiert und erteilt bei den Zügen des internationalen Verkehrs den ankommenden und abfahrenden Reisenden unentgeltlich jede gewünschte Auskunft.

— **Ausnahmetarif für Steinkohle.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat nunmehr beschlossen, mit Wirkung vom 5. Mai den Ausnahmetarif 6 e für Steinkohle, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von 6 deutschen Steinkohlengewinnungsstätten nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebietes einzuführen. Die Ermäßigung stellt sich für Hamburg auf 30 %, für Lübeck auf etwa 25 %, für Bremen auf etwa 15 % und für Emden auf etwa 12 % gegenüber den bisher gezahlten Kohlenfrachten. Die Gewährung des Ausnahmetarifes ist abhängig von der Abladung einer bestimmten Mindestmenge, zu der sich vermutlich das Kohlensyndikat wird verpflichten können. Gleichzeitig ist von oberschlesischen Gewinnungsstätten nach Stationen des Ostseeküstengebietes der Ausnahmetarif 6 f für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts eingeführt worden.

— **Ausnahmetarif für Eisenerzeugnisse im Verkehr Saargebiet-Frankreich.** Der Oberste Eisenbahnrat Frankreichs hat der Einführung des Ausnahmetarifs P. V. 214 für Eisenerzeugnisse im Verkehr Saargebiet-Frankreich zugestimmt. Der Tarif dürfte in allernächster Zeit in Kraft gesetzt werden. Mit der Ausdehnung des billigen französischen Tarifs auf den Verkehr mit dem Saargebiet, die seit Monaten von den Interessenten begehrt und erwartet wurde, ist für eine Schlüsselindustrie des Saargebiets die Folgerung aus der zollpolitischen Einverleibung des Saargebiets in das französische Wirtschaftsgebiet gezogen. Diese Erleichterung trifft zusammen mit der Erhöhung der Binnen-Frachtsätze der Saarbahnen, die ab 1. Mai eine Vermehrung um 7 % erfuhren. Durch dieses Zusammentreffen wird ein gewisser Ausgleich geschaffen.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.** Aus dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1924 (1. Januar bis 31. Dezember 1924) ist folgendes hervorzuheben:

Es wurden befördert im Personenverkehr 968 600 Personen (d. i. 3% mehr als im Vorjahre) und im Güterverkehr 1 242 300 t (14% mehr als im Vorjahre). Die reine Betriebseinnahme betrug 2 859 574,07 RM., die reine Betriebsausgabe 2 618 420,68 RM. Es verblieb mithin ein Rohgewinn von 241 153,39 RM. und nach Abzug der Rücklagen für den Erneuerungsfonds ein Reingewinn von 81 413,64 RM.

Die im Jahre 1923 infolge bedeutenden Verkehrsrückganges aus wirtschaftlichen Gründen vorgenommenen Zugeinschränkungen sind im ersten Viertel des Betriebsjahres 1924 nach und nach aufgehoben worden, so daß vom 1. April ab bis Jahresschluß der frühere öffentliche Fahrplan wieder durchgeführt wurde.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.** Von der Gesamtstrecke der Gesellschaft in einer Länge von 129 km fiel bekanntlich die Teilstrecke von Sarne bis Kobylin in einer Länge von 55 km infolge des Versailler Vertrages in das Staatsgebiet der Republik Polen. Das endgültige Schicksal der polnischen Strecke blieb jahrelang im ungewissen. Seit Ende 1924 jedoch drang die polnische Regierung auf Durchführung der Liquidation, und um eine zwangsweise Liquidation zu vermeiden, hat die Gesellschaft mit Genehmigung der polnischen Liquidationsbehörden die polnische Strecke nunmehr an eine polnische Gesellschaft verkauft, die sich zum Zwecke des Erwerbes und des Betriebes der polnischen Strecke mit dem Sitz in Rawitsch gebildet hat. Der Kaufpreis, der rund 2 Mill. G.-M. beträgt, wird der Erwerberin gestundet, von ihr mit 6 % verzinst und allmählich aus den Betriebsüberschüssen der polnischen Strecke nach einem bestimmten Schlüssel gezahlt. Durch vertragliche Bestimmungen ist ein Handinhandarbeiten der polnischen Gesellschaft mit der deutschen Gesellschaft im gegenseitigen Interesse sichergestellt worden. In Anbetracht des Umstandes, daß auf diese Weise eine weitere Belebung des Verkehrs auf dem deutschgebliebenen Teil erwartet werden kann, ist der Vertrag als günstig zu betrachten. In der Aufsichtsratssitzung wurde der Vertrag genehmigt. In derselben Sitzung ist die infolge der polnischen Frage bisher aufgeschobene Goldbilanz festgelegt worden.

— **Personalabbau der Reichsbeamten.** Der Reichsfinanzminister hat dem Reichstag eine zweite Denkschrift über den Personalabbau übermittelt, die das Ergebnis des in der Zeit vom 2. Oktober 1923 bis einschließlich 31. Dezember 1924 durchgeführten Personalabbaues feststellt. Der allgemeine Personalabbau ist mit dem 31. Dezember 1924 für beendet erklärt worden. In der Ergänzungsdenkschrift ist die Reichsbahn als Privatunternehmen außer Betracht geblieben.

Aus der Gesamtübersicht ergibt sich, daß bei den Hoheitsverwaltungen und bei der Reichspost- und Telegraphenverwaltung einschließlich Reichsdruckerei in der angegebenen Zeit 53 308 Beamte, 41 113 Angestellte und 49 777 Arbeiter, zusammen 144 198 Köpfe abgebaut worden sind. Bringt man die Zahl der Neueinstellungen auf die reinen Abbauzahlen in Anrechnung, so ergibt sich Ende Dezember 1924 eine Personalverminderung von zusammen 50 399 Beamten, 33 455 Angestellten und 32 898 Arbeitern (Kopfzahl 116 752). Diese Verminderung der Arbeitskräfte bedeutet unter Zugrundelegung des Standes vom Oktober 1923 eine Personalverminderung von 12,6% für Beamte, 55,9% für Angestellte, 25,4 % für Arbeiter, insgesamt von 19,8 %.

— **Sommerzeit.** In einer Denkschrift „Sommerzeit" (Ecksteins Biographischer Verlag, Berlin W 62) war kürzlich die deutsche Sommerzeit-Zentrale der „Sarotti Aktien-Gesellschaft", Berlin-Tempelhof, für die Wiedereinführung der Sommerzeit in Deutschland eingetreten. Nunmehr ist eine zweite Broschüre: „Stimmen zur Deutschen Sommerzeit" (in demselben Verlage) erschienen, in der die zu diesen Anregungen ergangenen Äußerungen der verschiedenen Gruppen des öffentlichen Lebens, der Presse, der Ärzte, Kreise der Schulverwaltung, der Landwirtschaft, des Berufs- und Wirtschaftslebens wiedergegeben sind. Diese Zusammenstellung bildet einen interessanten Beitrag für die Beurteilung der aufgeworfenen Frage.

— **Eine Automobilstraße Aachen-Berlin.** Nach Blättermeldungen wird von der Rheinischen Provinzialverwaltung der Bau einer Straße von Aachen nach Berlin geplant, die nur dem Automobilverkehr dienen soll. Der Bau dieser Straße, die die Städte Köln, Düsseldorf, Duisburg, Hamm, Bielefeld und Hannover berührt, dürfte schon im Herbst d. J. begonnen werden.

— **Die Reise deutscher Kaufleute nach Mexiko.** Einem Vorschlage des mexikanischen Generalkonsulats in Hamburg entsprechend werden am 30. Mai deutsche Kaufleute und Industrielle in Begleitung einer mexikanischen Regierungskommission die Ausreise nach Mexiko antreten. Für die Seereise steht ein erstklassiger Dampfer der Ozean-Linie zur Verfügung. Die Dauer der Reise ist auf etwa 2½ Monate veranschlagt. Davon soll ein Monat in Mexiko zugebracht werden. Die Kosten der Überseereise betragen insgesamt nur 350 $ für die 1. Klasse (einschließlich Verpflegung mit besten Kabinen). Während des Aufenthaltes in Mexiko sind die Teilnehmer Gäste der mexikanischen Regierung, welche die Kosten für die Fahrten in Mexiko trägt.

Für die Reise ist ein großzügiges Programm vorgesehen. Es sollen u. a. die Haupthäfen und die Hauptstadt besucht werden, ferner die Mittelpunkte der Landeserzeugnisse. In den größeren Städten ist Gelegenheit zur Veranstaltung deutscher Mustermessen geboten. —Anmeldung und Anfragen sind an das Generalkonsulat von Mexiko in Hamburg zu richten.

— **Welche amerikanischen Reisegesellschaften kommen nach Deutschland?** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung von ihrem Sonderkorrespondenten aus Newyork erfährt, werden neben den bisher schon angekündigten Reise[...]ten noch mehrere andere im Sommer nach Deutschlan[...] Diese Vereine haben bereits ihre endgültigen Anord[...] den Reiseplan getroffen, so daß irgendwelche Änderu[...] mehr möglich sind. Die folgenden amerikanischen [...]schaften werden wir in Deutschland bestimmt erwar[...] Brooklyn Arion, Brooklyner Sängerbund, Schlaraffia[...] Pharmacists' European Tour, Badische Harmonie, [...] Männerchor, Deutsch-Amerikanische Skat-Reise, Cor[...]

An der Reise des „Arion" beteiligen sich 175 P[...] der Fahrt der „Schlaraffia" knapp 100 Personen, und [...]men von der Schlaraffia Vertreter fast sämtlicher am[...] Bezirke, nämlich Brooklyn, Newyork, Paterson, J[...] Newark, Chicago, Denver, Milwaukee, St. Louis, Clev[...]falo usw. Für die Fahrt des Brooklyner Arion und [...]raffia stellt der Norddeutsche Lloyd den Dampfer „[...]tana". Diese Reisen führen über folgende deutsche Städ[...] Berlin, Dresden, Leipzig, Weimar, Eisenach, Würzbu[...]burg, Nürnberg, München, Stuttgart, Schwarzwald, B[...] Heidelberg, Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Biebrich, [...] Bonn, Köln.

— **Mitropa.** Dem 7. Geschäftsbericht der Mitropa [...]päische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G.) in Be[...] Zeit vom 1. Dezember 1922 bis 31. Mai 1924 ist f[...] entnehmen:

Das Geschäftsjahr hätte bei normalem Ablauf am 3[...] 1923 geschlossen werden müssen. Die Gesellschaft h[...] dem Rechte des § 2 der zweiten Verordnung zur D[...] der Verordnung über Goldbilanzen vom 28. März 19[...] gemacht und das Geschäftsjahr um 6 Monate, bis z[...] 1924 verlängert. Durch den Einbruch der Franzosen [...] in das Ruhrgebiet hatte die Gesellschaft nicht u[...] Verluste zu erleiden. Auch mußten die Betriebe in[...] besetzten Gebietes eingestellt werden. Ein großer T[...] gefallenen Dienstes konnte aber bereits im Laufe d[...] jahres wieder aufgenommen werden. Die Höchstz[...] Verkehr stehenden Speisewagen betrug 140 (Juli 19[...]) Verkehr stehenden Schlafwagen 88 (April 1924). [...] des Berichtsjahres (31. Mai 1924) liefen 80 Schla[...] 105 Speisewagen. Durch Neubauten hat sich der Wa[...] 20 Schlafwagen vermehrt. Am Schlusse des Bericht[...] fügte die Gesellschaft über einen eigenen Wag[...] 319 Wagen (im Vorjahre 299).

— **Das Ruhrkohlensyndikat** ist am 5. d. M. auf der [...] Grundlage zustande gekommen, nachdem sämtlic[...] besitzer den Vertrag unterzeichnet haben.

— **Zur Eröffnung des Deutschen Museums in Mün[...]** mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Generald[...] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beauftragte St[...] Dr. Stieler an das Deutsche Museum folgendes S[...] richtet:

„Zu der Eröffnung des Deutschen Museums spr[...] Festleitung und dem Schöpfer des Museums, Exze[...] von Miller, Freude und Genugtuung der Deuts[...]bahn-Gesellschaft aus. Möge das Museum kommende[...]tern Kunde von deutscher Arbeit, deutscher Kunst u[...] Können geben. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[...] Ziele des Museums stets nach besten Kräften förde[...]"

An den Schöpfer des Museums, Exzellenz von Mi[...] Staatssekretär Dr. Stieler nachstehende Zeilen ger[...]

Hochverehrte Exzellenz!

Es ist mir eine besondere Freude, Ew. Exzellenz [...]dung des 70. Lebensjahres meine aufrichtigsten und [...] Glückwünsche auszusprechen. Ew. Exzellenz, der [...] Walchenseekraftwerkes und des Deutschen Museum[...] Ihrer Jugendzeit zu den deutschen Eisenbahnen i[...]ziehungen gestanden und ihnen stets ihr regstes In[...]wendet. Noch inniger sind die Bande zu der Deuts[...]bahn-Gesellschaft durch Ihre Ernennung zum Mitgl[...]waltungsrats geworden.

Indem ich Ew. Exzellenz zugleich auch die Glück[...] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft übermittele, darf [...]nung Ausdruck geben, daß es Ihnen vergönnt sein [...] verminderter körperlicher und geistiger Frische für [...] Vaterland, das deutsche Wirtschaftsleben und d[...] Reichsbahn-Gesellschaft noch lange Jahre zu wirk[...]

In alter herzlicher V[...]
Ew. Exzellenz sehr e[...]
gez. Stieler.
in Wahrnehmung der Ge[...]
Generaldirektor

— **Fremdenverkehr in Deutschland.** Daß der Fre[...] seit den letzten Monaten in Deutschland sich [...] allgemeine Beobachtung, die jüngst auch durch d[...]

nt der Stadt Berlin gesammelte statistische Ma-
mäßig bewiesen werden konnte. Die Reichshaupt-
März eine Gesamtzahl von 128 150 Fremden (dabei
der) erreicht, die das Ergebnis aus dem gleichen
nflationszeit sogar überstieg.
n meldet der Dresdner Verkehrsverein gleichfalls,
der Fremden im ersten Vierteljahr 1925 erheblich
hat gegenüber der Besucherzahl im gleichen
1923, und zwar waren es 17 707 Fremde in den
Monaten 1925 mehr als 1924. Der Prozentsatz der
besonders auffallend gestiegen: im Januar 1823,
596, im März 2428.

nachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell-
ersetzt: die Reichsbahnräte Dr. jur. Seybold
zur Reichsbahndirektion Breslau, Böttcher in
m Ausbesserungswerk Leipzig, Dr.-Ing. Zinßer
zum Neubauamt Zwickau, Kund in Kaiserslautern
zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein),
t in München als Vorstand zur Betriebs- und Bau-
Landau (Pfalz), und Gärth in Ludwigshafen
Regensburg als Vorstand des Messungsamts der
rektion, — der Reichsbahnamtmann Rieger in
Vorstand (auftrw.) zur Betriebs- und Bauinspek-
autern.
sen sind: die Reichsbahnräte Klensch vom
swerk zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen als
Bauer, bisher beurlaubt zur Eisenbahndirektion
en, zur Reichsbahndirektion Ludwigshafen (Rhein).
hieden aus dem Reichsbahndienst ist der Reichs-
Dr.-Ing. Gerstenberg in Berlin infolge Ernen-
lentlichen Professor an der Technischen Hochschule
weig.
en sind: die Reichsbahnräte Stiegler, Vorstand
amts in Regensburg, und Häberle, Vorstand der
n Böblingen.

Österreich.

hn-Verkehrsordnung. Von einer in Bern abgehal-
tionalen Konferenz wurden in den Monaten Mai und
nternationale Übereinkommen über den Eisenbahn-
d -gepäckverkehr sowie über den Eisenbahnfracht-
earbeitet, die am 23. Oktober 1924 von allen euro-
aten mit Ausnahme Englands, Rußlands und der
zeichnet worden sind. Diese Übereinkommen ent-
ltigen Beziehungen Änderungen des geltenden inter-
eförderungsrechts. Da die in Österreich in Wirk-
ende Eisenbahn-Verkehrsordnung hinsichtlich der
chen Bestimmungen auf dem internationalen Über-
ür den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890
t, das durch das neue gleichnamige internationale
nen ersetzt werden wird, sind die Vorschriften der
nen Eisenbahn-Verkehrsordnung auch vielfach ab-
n dem neuen internationalen Frachtrecht. In der
künftighin eine grundsätzliche Verschiedenheit in
htlichen Behandlung der internationalen und der
le zur Beförderung gelangenden Sendungen zu ver-
die Verkehrssektion des Bundesministeriums für
Verkehr den Entwurf einer neuen Eisenbahn-Ver-
fertiggestellt. Dieser Entwurf beschränkt sich
nur auf eine bloße Anpassung des österreichischen
nationale Beförderungsrecht, sondern enthält auch
e beförderungsrechtliche Regelungen, die sich im
die im Beförderungsdienste der Eisenbahnen ge-
rfahrungen als notwendig oder zweckmäßig erwiesen
Entwurf soll in den nächsten Monaten den Kammern
Gewerbe und Industrie sowie den land- und forst-
nen Hauptkörperschaften zur Stellungnahme zu-

sministerium für Handel und Verkehr beabsichtigt,
enbahn-Verkehrsordnung nicht wie die geltende auf
Ermächtigungsgesetzes im Verordnungswege, son-
setz zu erlassen; die Eisenbahn-Verkehrsordnung
auch der parlamentarischen Behandlung zugeführt

tionale Güterzugkonferenz. Am 28. und 29. April
Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen
ge internationale Güterzugkonferenz statt. An der
nahmen Vertreter der Eisenbahnverwaltungen aus
lawien, Polen, Rumänien, der tschechoslowakischen
d Ungarn teil. Unter dem Vorsitze der tschecho-
Staatsbahnen, die für das laufende Betriebsjahr als
rende Verwaltung tätig sind, wurden die schweben-
im Anschluß- und Durchzugsgüterverkehr zwischen
den beteiligten Staaten beraten. Nach dem Ergebnisse der Verhandlungen sind die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, die durch Grenzschwierigkeiten nach dem Jahre 1918 aufgetauchten Verkehrshemmnisse zu beseitigen, wieder ein gutes Stück dem gesteckten Ziele näher gerückt.

— **Südbahnkonferenzen in Rom.** In Angelegenheit der Südbahnliquidation wurden die Beratungen, die in der letzten Januarwoche in Wien stattgefunden hatten, in der Zeit vom 27. bis 30. April laufenden Jahres in Rom fortgesetzt und beendet. Es handelt sich um die Vereinbarung von Ausführungsbestimmungen zum Südbahnabkommen von Rom vom 29. März 1923 in Hinsicht der Liquidierung der Betriebsschulden und Forderungen der ehemaligen Südbahngesellschaft. Die Verhandlungen, die unter dem Vorsitz des Generaldirektors der österreichischen Bundesbahnen und unter Teilnahme von Vertretern der ungarischen, italienischen und südslawischen Regierung sowie der italienischen und südslawischen Staatsbahnen, der Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft und der Betriebsverwaltung der ungarischen Linie der Gesellschaft stattfanden, führten zu einem alle Teile befriedigenden Einvernehmen. Die Vertreter werden nunmehr die Genehmigung ihrer Regierungen zu den unter Vorbehalt dieser Genehmigung getroffenen Abmachungen einholen; sobald die Regierungen ihre Zustimmung erteilt haben werden, wird die Abwicklung der Liquidationsarbeiten in Fluß kommen.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

	Januar	Februar
Betriebsleistung:		
1000 Zugkilometer	3 461	3 126
1000 Wagenkilometer	63 854	57 398
Verkehrsleistung:		
1000 Nutzlasttonnen-km der personenführenden Züge	37 095	34 050
1000 Nutzlasttonnen-km der Güterzüge	298 328	275 973
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis 1000 S	35 562	33 737
davon Personen- u. Gepäckverkehr	9 691	9 165
davon Güterverkehr	25 871	24 572

— **Elektrisierung der Bundesbahnen.** Am 29. April wurde der elektrische Gesamtbetrieb in der Strecke Innsbruck bis Langen aufgenommen.

— **Abonnementskarten auf den Bundesbahnen.** Die Verwaltung der österreichischen Bundesbahnen hat sich entschlossen, einen entscheidenden Schritt zur Förderung des Reiseverkehrs zu unternehmen. Sie plant ungeachtet dessen, daß die Personentarife noch vielfach unter der Friedenshöhe stehen, mit 1. Juni 1925 durch Einführung der verschiedenartigen Abonnementskarten namhafte Preisverbilligungen eintreten zu lassen, die geeignet erscheinen, den Anstoß für eine wirksame Belebung des Verkehrs zu geben. Es werden Monatsabonnements und Abonnementblocks für 20 Fahrten eingeführt werden.

Die Monatsabonnements berechtigen zu beliebig oftmaligen Fahrten innerhalb der Geltungsdauer in allen Zügen mit Ausnahme der Luxuszüge und werden für folgende Gebiete ausgegeben werden:

1. für das Sommerfrischengebiet des Salzkammergutes Gmunden-Ischl-Bad Aussee (Gebiet 1) zum Preise von 40 Sch.;

2. für die Strecken Kufstein-Wörgl-Bischofshofen-Salzburg-Attnang - Gmunden - Aussee - Stainach - Irdning - Bischofshofen - Vöcklabruck - Kammer, Schwarzach - St. Veit-Spittal-Millstätter See - Innichen und Zell am See - Krimml (Gebiet 2) zum Preise von 60 Sch. Dieses Abonnement bietet die Möglichkeit der Bereisung des ganzen Salzkammergutnetzes der Bundesbahnen, des oberen Enns- und Salzachtales, des Pinzgaues mit der Zufahrt von Kufstein über Wörgl, Kitzbühel, Zell am See, ferner der Tauernbahn und des oberen Pustertales bis Innichen;

3. für die Linien des Gebietes 2 und für die westlich davon gelegenen Tiroler und Vorarlberger Strecken Wörgl-Lindau, Buchs und St. Margreten, Bregenz-Bezau, Innsbruck-Brenner, Innsbruck-Scharnitz und Griesen-Reutte (Gebiet 3) zum Preise von 80 Sch.;

4. für die Linien des Gebietes 3 und die Strecken Passau-Wels, Attnang-Puchheim - Linz - Selztal - Hieflau - Vordernberg, Stainach-Irdning - Selztal - St. Michael - St. Veit an der Glan - Villach - Tarvis mit der Gurktalbahn von Treibach-Althofen nach Klein-Glödnitz, Spittal - Millstätter See - Bleiburg mit Kühnsdorf - Eisenkappel, St. Veit an der Glan - Klagenfurt - Rosenbach - Villach - Arnoldstein - Kötschach - Mauthen (Gebiet 4) zum Preise von 100 Sch. Dieses Gebiet umfaßt also noch die Pyhrnbahn, das Gesäuse, die Kärntner Seen und die Zufahrtswege von Passau und aus dem Süden.

Außer diesen Abonnements für bestimmte Teilgebiete wird ein Monatsabonnement für das gesamte Netz der österreichischen

Bundesbahnen (mit Ausschluß einiger Privatlokalbahnen) zum Preise von 125 Sch. zur Einführung gelangen. Dieser Karte wird sicherlich auch für den Geschäftsverkehr eine hervorragende Bedeutung zukommen.

Die angegebenen Preise gelten für die dritte Wagenklasse; für die zweite Wagenklasse gilt das Doppelte, für die erste Wagenklasse das Dreifache der angegebenen Beträge.

Abonnementsblocks zu 20 Fahrten werden mit Gültigkeit bis Ende des laufenden Jahres für das nähere und weitere Wiener Ausflugsgebiet eingeführt werden. Das erstere (Wienerwaldabonnement) zum Preise von 20 Sch. umfaßt die Strecken Wien-Südbahnhof - Laxenburg und Pfaffstätten, Wien-Westbahnhof - Neulengbach, Wien-Franz-Josefs-Bahnhof - Zeiselmauer - Königstetten; das letztere (Semmering - Voralpen - Wachau-Abonnement) zum Preise von 63 Sch. gilt für die Strecken Wien-Südbahnhof-Mürzzuschlag oder Kernhof oder Türnitz, Wien-Westbahnhof - Ybbs - Kemmelbach oder Kernhof oder Türnitz oder Kaumberg sowie Wien-Franz-Josefs-Bahnhof - Aggsbach-Markt und Wien-Franz-Josefs-Bahnhof nach Stationen des Kamptales über Hadersdorf-Lokalbahn oder Sigmundsherberg.

Das Wienerwaldabonnement wird nur an Sonn- und Feiertagen, das Semmering-Voralpen-Wachau-Abonnement außerdem auch an Samstagen und Wochentagen vor Feiertagen ab 12 Uhr in der Richtung von Wien, an Montagen oder Wochentagen nach Feiertagen bis 12 Uhr in der Richtung nach Wien Gültigkeit haben.

Beide Abonnementsblocks werden auch von mehreren gemeinsam reisenden Personen unter Verwendung der entsprechenden Anzahl von Blockkarten benützt werden können, so daß dieser Begünstigung namentlich auch für Gesellschafts- und Familienfahrten eine besondere Bedeutung zukommen wird. Bei Benutzung von Schnell- und D-Zügen ist der entfallende Schnellzugszuschlag zu entrichten. Zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums werden eigene Ergänzungsblocks mit Schnellzugszuschlagkarten zur Ausgabe gelangen.

Der Zeitpunkt der Ausgabe der Abonnements sowie die Verkaufsstellen werden rechtzeitig bekanntgegeben werden. Die Abonnements werden zunächst nur für das laufende Jahr zur Einführung gelangen.

Die Bundesbahnverwaltung glaubt mit der Durchführung dieser Maßnahmen neuerlich den Beweis erbracht zu haben, daß sie nichts unversucht läßt, was zur Ausgestaltung und Belebung des Reiseverkehrs beitragen könnte.

— **Telegrammanschrift der Generaldirektion der Bundesbahnen.** Für die an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen gerichteten Telegramme ist bei der Telegraphen-Zentralstation folgende gekürzte Telegrammanschrift vorgemerkt worden: „Genbandion Wien".

Diese Telegrammanschrift hat nicht nur für Telegramme zu gelten, die durch Staatsdraht befördert werden, sondern ist auch bei allen Dienst- und Betriebstelegrammen anzuwenden.

— **Arbeitslosigkeit in Österreich.** Die Zahl der unterstützten Arbeitslosen betrug Ende Januar 187 101, Februar 188 919, März 176 441. Sie hat somit im Laufe des Monats März eine Abnahme erfahren und zwar beträgt der Abfall 12 505 Arbeitslose oder nahezu 7%.

— **Eisenerzeugung im Jahre 1924.** Die Entwicklung in der Eisen- und Stahlerzeugung hat in Österreich zu Beginn des Jahres 1924 dem Aufschwunge der Welteisenerzeugung entsprechend, einen befriedigenden Verlauf genommen; sodann trat aber eine derartige Verschlechterung der Absatzverhältnisse ein, daß im Oktober die Roheisenerzeugung ganz eingestellt werden mußte. Erst gegen Ende November konnte wieder ein Hochofen in Betrieb gesetzt werden, da wieder Bestellungen einlangten und die Vorräte zu Ende gingen.

Über die Einzelheiten der Eisenerzeugung in Österreich unterrichten folgende Zahlen: An Roheisen wurde im ersten Vierteljahr 107 899, im zweiten 93 172, im dritten 51 630, im vierten 13 938, zusammen 266 639 t erzeugt (darunter 256 114 Stahlroheisen und 10 525 Gießereiroheisen) gegenüber 344 096 t im Jahre 1923 (329 907 t Stahlroheisen und 14 189 t Gießereiroheisen). An Stahl wurde erzeugt im ersten Vierteljahr 140 922, im zweiten 112 328, im dritten 63 895, im vierten 52 498 t, zusammen 369 643 t (hiervon 325 300 t Martinstahl und 44 238 t Edelstahl), gegenüber 499 611 t im Jahre 1923 (461 880 t Martinstahl und 37 736 t Edelstahl). An Fertigwaren wurden im Jahre 1924 erzeugt in Tonnen*): Stabeisen (Handelseisen) 88 824 [110 240], Stabstahl 42 304 [37 972], Träger und U-Eisen 16 712 [13 049], sonstiges Konstruktionseisen 20 803 [21 126], Eisenbahnschienen 19 689 [52 392], Eisengrobblech 4854 [16 694], Eisenfeinblech 28 316 [26 301], Stahlgrobblech 2138 [1367], Stahlfeinblech 887 [756], Walzdraht aus Eisen 48 908 [66 238], Walzdraht aus Stahl 4045 [4074], sonstige Walzware 10 380 [6704], fassonierte Schmiedestücke und Preßteile aus Eisen 2163 [...] Stahl 3502 [2695], Walz- und Schmiedewaren im ga[nzen] [364 930], Stahlformguß 7168 [8306].

*) [Erzeugung im Jahre 1923.]

— **Großhandelsindex.** Die seit Beginn des Jahr[es zu beob]achtende rückläufige Bewegung der Preise im Gro[ßhandel hat] sich auch im April fortgesetzt, so daß der Index zu [Ende des] Monats um 2,4% niedriger stand, als im gleichen Ze[itpunkt des] Vormonats. Übereinstimmend mit der Bewegung a[m Welt]markt waren die Preise von Weizen und anderen G[etreidearten] gewichen, auch jene für Fleisch sowie für Baumwo[lle und eine] Reihe anderer Industriestoffe haben nachgelassen.

Die Indexzahlen für das 1. Vierteljahr 1925 (au[f] Schillingpreise: 1. Halbjahr 1914 = 100) lauten wie[...]

	Januar	Februar	M[ärz]
Gesamtindex	212	211	[...]
Nahrungsmittel	203	201	[...]
Industriestoffe	229	233	[...]

— **Die Gesamtauswanderung im ersten Vierteljah[r] [...]** eine Zahl von 781 Personen, von denen 278 nach [...] in die Vereinigten Staaten, 161 nach Argentinien, 30 [...] und der Rest nach verschiedenen anderen Zielländer[n in] geringfügigen Zahlen gezogen sind. Daran nahme[n ...] mit 218 Personen, das Burgenland mit 180, Steierm[ark ...] Niederösterreich mit 108, Oberösterreich mit 47, Kä[rnten ...] Tirol mit 21, Vorarlberg mit 13 und Salzburg mit 6 [...]

Übrige europäische Län[der]

— **Norwegens Fischausfuhr 1924.** Die Fisch[ausfuhr Nor]wegens ist im vergangenen Jahre wesentlich ge[genüber den] Vorjahren gestiegen. Ihr Wert betrug 359,3 Mill. [...] übertraf damit den des Jahres 1923 um 125,6 Millio[nen, den des] Jahres 1922 sogar um 168,2 Millionen. Die Hauptaus[fuhr bestand] in Heringen, frischen Seefischen und Fischkons[erven ...] Heringe war der Hauptabnehmer Deutschland, [für Fisch]konserven die Vereinigten Staaten von Amerika. [Von] dem 1. März d. J. eingeführten verbilligten Ausnah[metarif für] Seefische für den Verkehr Norwegen—Deutschlan[d verspricht] man sich eine weitere erhebliche Steigerung der [...] Deutschland.

— **Die Betriebsergebnisse der polnischen Staatsb[ahnen.]** [...] einem von der Polnischen Staatsbahnverwaltung her[ausgegebenen] Bericht für das Jahr 1923 hatte das polnische [...] eine Länge von 18 352 km; auf Vollspur entfallen da[von ...] und auf Schmalspur 1769 km. An Reisenden wurd[en ...] 169 902 559, von denen 0,14% die erste, 4,26% die [...] 95,6% die dritte Klasse benutzten. Die Mengen de[r ...] Gepäckstücke betrug 237 595 t, die der Eilgüter 2[...] der Frachtgüter 70 458 722 t.

Die Einnahmen erreichten im Berichtsjahr in Gol[d ...] ausgedrückt 267 264 924. Die Ausgaben betrug[en] 227 999 988 fr., so daß sich ein Überschuß von 39 2[...] gibt. Von den Betriebseinnahmen entfallen auf d[en ...] verkehr 61 577 862 fr., auf den Güterverkehr 160 0[...] der Rest auf andere Einnahmequellen. Der Wag[enpark ...] sich zusammen aus 5030 Lokomotiven, 22 Moto[r...] Personen-, 2289 Gepäck-, 330 Post-, 118 471 Güt[er...] 499 Spezialwagen. An Zugkilometern wurden v[on ...] zügen 51 Millionen und von Güterzügen 37 Million[en ...] Das Personal der polnischen Staatsbahnen zählte i[n ...] 170 000, 1921: 167 000 und Ende 1922: 163 900 Bedi[enstete.]

— **Einnahmen der russischen Eisenbahnen.** La[ut vor]läufigen Feststellungen des Verkehrskommissariat[s ...] hat der Güterverkehr im März 17 488 Wagen täg[lich] gegen 16 808 Wagen im Vormonat. Davon entfallen [...] 2083 Wagen täglich. Die Einnahmen der Eisenbahn[en ...] im März eine Höhe von 71 958 000 Rubel gegen 65 [...] im Februar.

Von der Sowjetregierung werden mit Marschall [...] in Mukden Verhandlungen über den Bau einer [...] Blagowjeschtschensk-Charbin geführt.

— **Zentrales Transportkomitee beim Volkskom[missariat für] Verkehrswesen in Rußland.** Der Moskauer Rat fü[r ...] Landesverteidigung „Sto" hat das Statut eines Zen[tralen Trans]portkomitees beim Volkskommissariat für Verke[hrswesen be]stätigt. Zur Hauptaufgabe dieses Komitees gehört [...] dige und planmäßige Ausnutzung der gegenwärtig[en ...] fähigkeit der russischen Verkehrswege sowie die [...] gelung des Warentransportes.

iebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Linien der Staatsbahnen wurden im Februar 1925 17 225 225 Personen (gegenüber dem gleichen Monat ahr um 723 713 mehr), 5807 t Gepäck und Expreßgut) und 4 141 226 t Frachtgut (— 486 832 t). Die Ein- betrugen beim Personen- und Gepäckverkehr 126 628, (+ Kc. 6 703 103), beim Güterverkehr 29 416 (— Kc. 37 940 609). Die Gesamteinnahmen be- h auf 283 956 044 Kc. (— 31 237 506 Kc.). Dieser be- Ausfall an Einnahmen ist darauf zurückzuführen, daß Februar d. J. an Kohlen, Koks und Briketts um weniger befördert wurden als im Vorjahr.

nbahntarife der deutschen und tschechischen Elbehäfen schechoslowakei. Die Reichenberger Handelskammer den 5. d. M. eine Konferenz nach Aussig a. d. E. ein- uf welcher die Interessenten der im deutschen Sprach- egenen Elbe-Umschlagplätze Rosawitz, Laube, Tetschen npriesen die Forderung aufstellten, die fast um 30% gten, bisher nur für die tschechischen Umschlag- lleschowitz und Melnitz geltenden Eisenbahntarife auch eutschen Umschlagplätze zu gewähren oder sie über- fzuheben. Dieser Antrag wird tschechischerseits als let bezeichnet, da die nordböhmischen Umschlagplätze günstigere Lage hätten als die Umschlagplätze in nd Holleschowitz. Wie aus tschechischen Blättern her- vurde eine Aktion von dem Prager und ostböhmischen gen die Forderungen der nordböhmischen Häfen an ndigen Stellen eingeleitet, wobei die amtlichen Kreise htigung des vorteilhafteren Tarifes für die beiden hen Häfen anerkannt und ihn für die Zukunft in u lassen zugesagt haben.

ffung eines direkten Gütertarifs zwischen Frankreich, nd Luxemburg einerseits und der Tschechoslowakei its. In den letzten Tagen fanden in Prag Konferenzen chen den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen von Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Öster- der Tschechoslowakei. Gegenstand der Beratung war esserung des Tarifverkehrs zwischen der Tschecho- einerseits, Frankreich, Belgien und Luxemburg anderer- wurde in folgenden Punkten eine Einigung erzielt: hr zwischen den genannten Ländern werden Nach- nd Barvorschüsse zugelassen. Die beteiligten Staaten en sich, im Durchgangsverkehr die Bestimmungen des nalen (Berner) Übereinkommens anzuwenden. Weiter Erleichterungen in der Frankatur vereinbart. Von edeutung ist der Beschluß betreffend die Schaffung ekten Gütertarifs für die wichtigsten Waren stimmten Verkehrsbeziehungen zwischen der Tschecho- einerseits, Belgien, Frankreich und Luxemburg ander- s tschechoslowakische Ausfuhrgüter kommen in Be- s. Porzellan, Maschinen, Zucker usw. Die Ausarbeitung eschlüsse ist besonderen Kommissionen übertragen

andauernde Krise des Braunkohlenverkehrs in der lowakei. Der starke Rückgang des Verkehrs im nord- ischen Braunkohlenbezirk, der bereits im März zu ver- war (siehe Nr. 16 der Ztg.), hielt auch im April an. ilt aus folgenden Zahlen, die sich auf die zweite Hälfte aufenen Monats beziehen.

Bezirk	Wagen bestellt	Wagen beigestellt
z - Brüx - Komotau	23 802	23 802
nau - Elbogen	5 293	5 293
Zusammen	29 095	29 095
Rest von der 1. Hälfte s April	35 356	35 356
	64 451	64 451

r dem April 1924 ergibt sich ein Rückgang der Braun- sendung um 12 361 Wagen. Diese starke Abnahme icht nur auf das nordwestböhmische Braunkohlengebiet t, sondern erstreckt sich auf alle Kohlengebiete der lowakei. Auf einer dieser Tage in Gegenwart des Han- ers in Prag stattgefundenen Manifestationsversamm- Industrie wurde darauf hingewiesen, daß die Kohlen Industrie in der Tschechoslowakei eingehen müsse, was den Zahlen hervorgehe: Im Jahre 1915 wurden nach nd noch 6 535 734 t Braunkohle ausgeführt; 1920 be- Ausfuhr 2 411 386 t, 1921: 2 744 907 t, 1922: 2 051 640 t, 3 430 t, während die Braunkohlenförderung in Deutsch- 87 Mill. Tonnen im Jahre 1913 auf 137 Mill. im Vorjahre englische Kohle ist dicht bis an die Produktionsstätten schen Braunkohlenindustrie vorgedrungen. Im Januar en in der Tschechoslowakei um 55 000, im Februar um 52 000 und im März um 33 000 Wagen für Kohlen weniger bei- gestellt als in denselben Monaten im Vorjahr.

Als Ursachen dieses Niederganges der Kohlenindustrie sind die noch aus der unmittelbaren Nachkriegszeit bestehende Kohlen- abgabe und die hohen Eisenbahntarife zu betrachten, welche die Preisbildung sehr ungünstig beeinflussen, so daß die tschechoslowakische Kohle auf dem Auslandsmarkt wegen ihres hohen Preises nicht in Wettbewerb treten kann.

— **Der Wert der tschechoslowakischen Staatsbahnen in der Slowakei.** Zufolge des Friedensvertrags von Trianon ist vom Königreich Ungarn auf die tschechoslowakische Republik eine ganze Reihe von in der heutigen Slowakei gelegenen Bahnen übergegangen. Über die Abschätzung dieser Bahnen gehen die der Reparationskommission vorgelegten Vorschläge der beiden Länder auseinander. Nach einer tschechischen Meldung bean- tragten die ungarischen Vertreter, daß die Tschechoslowakische Republik 780 Millionen Goldkronen bezahle. Die Reparations- kommission hat aber nach langen Verhandlungen einen Betrag von 390 Millionen Goldkronen zur Zahlung beantragt, wogegen der tschechoslowakische Vertreter seinen Antrag auf 130 Mil- lionen einschränkte. Diese geringe Abschätzung wird tschechi- scherseits damit begründet, daß den früher erstklassigen Bahnen, die alle in der Richtung nach Budapest laufen, in der Tschecho- slowakei nur die Bedeutung von Lokalbahnen zukomme, wogegen einige Lokalbahnen mit großen Kosten in Hauptstrecken umgebaut werden mußten. Die Verhandlungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Dampfschiff- fahrt auf der Donau.** Im Monat März d. J. wurden über den Hafen Preßburg (Bratislava) 2544 t ausgeführt und 7803 t ein- geführt. Die Durchfuhr betrug 10 930 t. Der Gesamtverkehr (den Transitverkehr ausgenommen) bezifferte sich auf 10 347 t. Über den Hafen Komorn (Komarno) wurden 919 t ausgeführt und 720 t eingeführt. Der Gesamtverkehr betrug also 1673 t.

— **Die Lage am italienischen Eisen- und Kohlenmarkt.** In ihrer Übersicht über die Marktlage der Eisenhüttenprodukte be- zeichnet die Fachzeitschrift „Metallurgia Italiana“ die Geschäfts- lage als fortdauernd äußerst belebt. Die Stahl- und Walzwerke seien für beträchtliche Zeit mit Aufträgen versehen, so daß sich die Lieferungsfristen immer mehr verlängerten. Die Gründe des guten Beschäftigungsgrades der Eisenindustrie liegen einmal in der starken Belebung der Bautätigkeit, die die in der Nachkriegs- zeit hervorgetretene Wohnungsnot wesentlich verhindert hat, ferner in den von der Regierung in Angriff genommenen groß- zügigen Hafenausbauten der Häfen von Genua, Livorno, Palermo, Catania und Bari, in den zum Teil bereits in der Ausführung begriffenen staatlichen Bahnbauprojekten, endlich in dem Aus- bau der Betriebs- und Werksanlagen in der Eisenindustrie, wo- durch eine nicht unbeträchtliche Rückwirkung auf den Beschäf- tigungsgrad der Walzwerke bedingt werde.

Die Lage am Kohlenmarkt ist entsprechend. Die mengen- mäßige Beteiligung der an der italienischen Kohleneinfuhr in Frage kommenden Ausfuhrländer ergibt sich aus der nachstehen- den, der „Metallurgia Italiana“ entnommenen Zusammenstellung:

	Vom 1. Januar bis 30. November 1924	1923
Belgien	501 t	— t
Frankreich	262 294 „	445,620 „
Deutschland	758 134 „	107 573 „
Deutschland (auf Rep.-Konto)	3 212 898 „	1 396 830 „
England	5 288 059 „	5 971 690 „
Südslawien	31 815 „	33 242 „
Vereinigte Staaten von Amerika	513 899 „	445 161 „
Andere Länder	38 447 „	26 643 „
Zusammen	10 106 047 t	8 426 759 t

Wie verlautet, soll die Verwaltung der italienischen Staats- bahnen nunmehr tatsächlich eine Probebestellung von 500 000 Pud Kohle bei der Sowjetregierung gemacht haben, da die Frachten für Kohle aus den russischen Schwarzmeerhäfen nicht unbe- trächtlich unter denen für aus englischen Häfen eingeführte Kohle liegen. Pressenotizen zufolge soll die Sowjetregierung sich auch um die Kohlenlieferungen für die italienische Kriegs- und Handelsmarine bewerben. So habe der „Lloyd Triestino“ bereits einen großen Auftrag auf Lieferung russischer Kohle vergeben. Um neben den Großabnehmern auch die kleineren Industrien pünktlich beliefern zu können, sei russischerseits die Anlage größerer Kohlenlager in Italien beabsichtigt.

— **Neuer Güterbahnhof in Dünkirchen.** Um den beständig steigenden Verkehr des Hafens von Dünkirchen bewältigen zu können, hat die französische Nordbahn in unmittelbarem Zu- sammenhang mit den Hafenanlagen einen neuen Güter- und Verschiebebahnhof geschaffen, der schon seit vorigem Sommer

im Betriebe ist. Er besteht aus sechs Gleisen von 650 m Länge, an die sich ein Gleisbündel zum Ordnen der Züge, umfassend 22 Gleise von 700 m Nutzlänge, anschließt; an beiden Seiten liegen noch weitere Gleisanlagen, und ein Anschlußgleis mit zahlreichen Abzweigungen vermittelt den Verkehr mit den Werkstätten, die bei Saint-Pol-sur-Mer liegen. An Hochbauten ist u. a. eine Betriebswerkstatt, ein elektrisches Unterwerk, ferner sind Bureaugebäude für den Bahnhofsdienst errichtet worden. Zwei Gartenstädte mit 402 und 199 Wohnungen sind zur Unterbringung der auf dem Bahnhof beschäftigten Arbeiter ins Leben gerufen worden. Die Leistungsfähigkeit der neuen Anlagen geht weit über den heutigen Bedarf hinaus, der etwa 5000 ein- und ausgehende Wagen täglich umfaßt.

— **Französisches Eisenbahnpersonal.** Auf eine Anfrage in der Kammer, wie viel Personen von den französischen Eisenbahnen beschäftigt würden, ist von der Regierung eine Zusammenstellung vorgelegt worden, die auch im Journal officiel vom 10. April veröffentlicht ist. Danach standen im Dienst der fünf großen Gesellschaftsnetze, der Staatsbahn, der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen und der Pariser Gürtelbahn am 1. Januar 1924 506 495, am 1. Januar 1925 504 693 Personen. In der genannten Veröffentlichung ist dieses Heer gegliedert nach Beamten, Angestellten und Hilfskräften, und außerdem ist die Verteilung auf die Hauptverwaltung, den Betriebsdienst, die Zugförderung und die Stoffeverwaltung, den Streckendienst und Neubau angegeben.

— **Der Südbahnhof in Brüssel.** Die Generaldirektion der belgischen Eisenbahnen hat sich zu einem umfangreichen Vergrößerungs- und Umbau des Südbahnhofs in Brüssel entschlossen. Da er hauptsächlich dem Verkehr mit Frankreich dient, sollen die Neuanlagen besonders auf den internationalen Verkehr zugeschnitten werden. Fünf neue Gleise werden die Abfertigung einer größeren Anzahl von ankommenden und abgehenden Zügen, als jetzt der Fall ist, ermöglichen. Die Gleisanlagen, einschließlich einiger Gleise zum Abstellen von Wagen, sollen von einer großen, glasgedeckten Halle überspannt werden.

— **Selbsttätige Fahrkartenausgeber in London.** Die Londoner Untergrundbahnen haben, um den Fahrkartenverkauf zu beschleunigen, 50 selbsttätige Fahrkartenausgeber einer neuen Bauart bestellt, die auf den Haltestellen Westminster, Trafalgar Square und Leicester Square sowie einigen anderen mit besonders lebhaftem Verkehr in Betrieb genommen werden sollen. Während die bisherigen Vorrichtungen zur mechanischen Ausgabe von Fahrkarten nur fünf Fahrkarten auf einmal auswerfen, können mit der neuen Vorrichtung durch Druck auf einen Knopf 50 Fahrkarten ausgegeben werden. Trotz der großen Geschwindigkeit, mit der dies geschieht, werden die Fahrkarten alle mit dem Datum des Ausgabetags versehen.

— **Fußballverkehr nach Wembley.** Am letzten Sonnabend im April hat im Londoner Stadium in Wembley wieder einmal ein Fußball-Wettkampf stattgefunden, bei dem die Beförderung der Teilnehmer und Zuschauer an die Eisenbahnen, Untergrundbahnen, Omnibusse usw. außerordentliche Anforderungen gestellt hat. Die Verkehrsanlagen in Wembley sind für einen Massenverkehr eingerichtet; es sind umfangreiche Bahnsteige vorhanden, und die Gleise sind so angelegt, daß die Züge, nachdem sie entleert sind, schnell bei Seite gestellt werden und ebenso, wenn sie wieder benutzt werden sollen, in rascher Aufeinanderfolge an die Bahnsteige gesetzt werden können. Neuerdings hat man die Abwickelung des Verkehrs in Wembley dadurch erleichtert, daß man die Fahrgäste zwingt, ihre Fahrkarten im voraus zu lösen. — Die Metropolitan-Eisenbahn brachte 60 000 Personen zu dem Sportfest; bei der Rückfahrt folgten die Züge einander in 30 Sekunden Abstand, und der Hauptverkehr war innerhalb eines Zeitraums von wenig mehr als einer halben Stunde erledigt. Auf der Großen Westbahn verkehrten 60 Sonderzüge, die alle voll besetzt waren; mehr als die Hälfte von ihnen kam aus dem Bezirk von Cardiff. Die London, Midland und Schottische Eisenbahn brachte im Fernverkehr über 30 000 Festteilnehmer nach London; von ihren Sonderzügen endigten 45 im Bahnhof Euston, 22 im Bahnhof St. Pancras. Bei der London und Nordostbahn betrug die Zahl der Sonderzüge im Fernverkehr 40. Im elektrischen Betriebe der London, Midland und Schottischen Eisenbahn und der Untergrundbahnstrecken verkehrten über 800 Züge nach Wembley, und auch die London und Nordostbahn hatte auf ihrer Anschlußstrecke lebhaften Verkehr. Die mit der Untergrundbahn zusammenarbeitenden Omnibusse und Straßenbahnen hatten einen Verkehr von 6,7 Mill. Köpfen.

— **Besteuerung der englischen Eisenbahnen.** Zwischen den englischen Eisenbahngesellschaften und den Steuerbehörden ist wegen der Besteuerung der Eisenbahnen, die nach dem Werte der Anlagen vorzunehmen ist, ein Abkommen getroffen worden. Danach sind der Besteuerung die für das Jahr 1920 ermittelten Zahlen zugrunde zu legen, die aber mit Rücksicht auf die Einnahmen des Jahres 1923 und 1924 um gewisse Beträg niedrigen sind. Diese Beträge sind für die Große West 20 %, für die London, Midland und Schottische Bahn m für die London und Nordostbahn mit 29 % und für die mit 10 % festgesetzt. Auf gleicher Grundlage sollen die für die nächsten Jahre unter Zugrundelegung der Bet nahmen berechnet werden, vorausgesetzt, daß die Gültig jetzt bestehenden Vereinbarungen auf die nächsten Ja gedehnt wird.

— **Ein Flugplatz über einem Londoner Bahnhof.** In ist der Plan aufgetaucht, den Waterloobahnhof, der na lich vorgenommenen Erweiterungsbauten zu den umfang Anlagen seiner Art gehört, mit einem Landeplatz für F zu überbauen. London hat jetzt zwei Flugplätze: Cr Süden und Hendon im Nordwesten; beide sind vom S weit entfernt, und die Möglichkeit, auf dem Bahnhof W wo ein großer Teil des Vorortverkehrs auf dem rechten ufer endet und wo auch Verbindung mit der Untergr besteht, landen und abfliegen zu können, würde eine we Verbesserung für den Londoner Flugverkehr bedeut Kosten für die Errichtung des Flugplatzes sind allerdi sie werden auf drei bis vier Millionen Pfund Sterl. g An maßgebender Stelle wird bezweifelt, ob der jetzige F Flugverkehrs bereits eine solche Ausgabe rechtfertige Auch wenn ein Flugplatz im Innern von London g würde, könnten die Anlagen in Croydon noch dem Güte dienen.

Fremde Erdteile.

— **Ein Eisenbahn-Gasthof in Indien.** Die Benga Eisenbahn, eine der Staatsbahnen von Indien, hat ki Puri einen bahneigenen Gasthof in Betrieb genomme durch Anlaß zur Wiederaufnahme der alten Streitfrage ob der Staat sich an gewinnbringenden Unternehmen te soll. Die Bengal-Nagpur-Eisenbahn sorgt schon s 10 Jahren selbst für die Verpflegung ihrer Reisenden Regierung begnügt sich dabei wie bei ihren andere nehmungen, von denen die Eisenbahnen ein ungeheu tal verschlungen haben, mit einem Gewinn von 5 % während andere Gewerbetreibende, um bestehen zu kön höhere Überschüsse erzielen müssen. Es wird der daher eine Art unlauterer Wettbewerb vorgeworfen, privaten, Gewerbe treibenden Kreise meinen, sie könn ihr Geschäft schließen und ihr Geld in Staatspapiere Die Regierung kann sogar ihren Gasthof mit Verlust weil dieser durch den vermehrten Verkehr der Eisen der Gasthof anlockt, wieder aufgewogen wird. Ei Wirtschaftspolitik mag — so wird geltend gemacht — Privatbahn berechtigt sein, ein Staat kann aber nicht daß seine Steuerzahler die Lasten eines Betriebes tr mit ihrem eigenen Geschäft im Wettbewerb steht. D Nagpur-Eisenbahn glaubt in der Lage zu sein, alle denken zu zerstreuen, wenn sie die wirtschaftlichen E ihres Gastwirtsgewerbes veröffentlicht; es würde da vorgehen, daß sie keinen unlauteren Wettbewerb t besondere die Preise nicht drückt; sie entsprechen in il wirtschaften vielmehr denen, die man in anderen Hä chen Ranges auch bezahlen muß.

Inwieweit die vorstehend angedeuteten Gründe für den Betrieb bahneigener Wirtschaften durch eine S richtig oder falsch sind, soll hier nicht untersucht w regen aber doch zur Erörterung der Frage an, wie we bracht ist, daß eine Staatsbahn die mit der Eise sammenhängenden Nebenbetriebe in eigene Verwaltu oder sie privaten Unternehmern zur Ausbeutung übe

— **Kapitalvermehrung bei der Tanganyika Concessions behufs Vollendung der Benguella-Eisenbahn.** In der sammlung der Anteileigner der Gesellschaft der Ta Concessions Ltd. in London am 25. März d. J. wurd der Afric. World vom 28. März (S. 350) entnehmen, b das Gesellschaftskapital durch Ausgabe von 2 Millio Aktien zu je 1 £ auf 5,5 Mill. £ zu erhöhen. pitalerhöhung soll im wesentlichen dazu dienen, den Zeit rückständigen Bau der Benguella-Eisen Portugiesisch-Angola planmäßig in östlicher Richtun Grenze der belgischen Kongokolonie, insbesondere des Katangabezirks, in möglichst kurzer Zeit zu Dieser Bahnbau wurde mit Hilfe der portugiesischen von der britischen Gesellschaft der Tanganyika Conce und der portugiesischen Gesellschaft Companhia do C ferro de Benguella von dem Hafen Lobito Bucht im Jahre 1903 begonnen, konnte aber, infolge der d günstigen Lage des Geldmarkts in den vorgesehen bisher nicht vollendet werden. Der Weltkrieg für

hungen des Baues herbei. Die Linie stand bereits von Chinguar, Km. 519, im Betriebe und wurde am 21. Ja- durch Vollendung der etwa 100 km langen Neubau- is Silva Porto, Km. 626, verlängert. Wenn auch ortschritt der Bahn in den letzten Jahren stark zu übrig ließ, so hat sich doch ihr Wirtschaftsbild be- entwickelt. Die Zahl der Reisenden stieg von 50 000 1912 auf nahezu 200 000 im Jahre 1922, die der be- Güter in den gleichen zehn Jahren von 38 000 auf Der Ausgangspunkt der Bahn, Lobito Bucht, war hren noch fast unbekannt in der Welt und enthielt bis m nur ärmliche Fischerhütten; heute ist er Anlaufhafen n Liniendampfer und Sitz des Alto Commissario von Norton de Mattos, der hier einen vornehmen Palast be- Die Bahn führt durch das reiche und fruchtbare, durch ma und landschaftliche Schönheit ausgezeichnete Gebiet a, das, auf durchschnittlich 4000 bis 6000 Fuß Höhe Meer liegend, Mais, Kaffee, Zucker, Früchte und Ge- r Art hervorbringt, reichen Viehstand, eine große, ein- Bevölkerung und zahlreiche weiße Ansiedler, außer- e Diamantfelder und Ölquellen besitzt. Die Bahn hat, von der Erschließung des verheißungsvollen Farm- bezirks von Angola, den Vorteil, daß sie, wenn voll- streitig die kürzeste Verbindung für die Ausfuhr der n Kantanga-Erzeugnisse nach dem Atlantischen Ozean auch ist sie wesentlich kürzer als der jetzt bestehende eg des Kantangabezirks durch Rhodesien nach dem schen Hafen Beira am Indischen Ozean. Allein die n Kupfer aus dem Katangabezirk nähert sich bereits jährlich und wird in kurzer Zeit voraussichtlich 200 000 rreichen, während man in späteren Jahren auf jährlich 000 t wird rechnen können. Für die Rentabilität der -Eisenbahn bestehen also recht günstige Aussichten.

luß Englands in der Kolonie Mocambique. Im Anschluß rwerb der Aktienmehrheit der Companhia de Mocam- ch die British South African Company haben neuer- rhandlungen stattgefunden, die auf eine Vereinigung essen der rhodesischen Eisenbahngesellschaften und of Beira Development Company unter Führung der ue-Gesellschaft bzw. die British South African (Char- ompany abzielen. Im Voranschlag der Moçambique- aft für das laufende Jahr sind allein für Straßenbauten ausgesetzt.

trische Lokomotive mit achtfachem Einzelachsantrieb. m Bericht der V. D. I.-Nachrichten in Nr. 14 des lau- hrgangs wurde eine solche Lokomotive bei der Pied- Northern Ry.-Co. für den Güterzugverkehr in Betrieb n. Die Betriebskraft wird von einer Oberleitung ab- n, jedoch nicht, wie üblich, mittels Bügelstromabnehmer, urch eine Rolle, die über eine Kontaktstange den Trieb- n den Strom zuleitet. Die Gesamtlänge der Lokomotive on Puffer zu Puffer 19,5 m; das Gesamtgewicht ist igenartig ist die Ausrüstung mit 4 Baldwin-Motordreh- die einen Gesamtachsabstand von 16.6 m haben; der nd der Drehgestelle beträgt 2,1 m. Da die Kurven- keit der Lokomotive behindert würde, wenn die Dreh- einzeln durch ihre Drehzapfen mit dem Wagenkasten n wären, hat man je zwei Drehgestelle miteinander in estellen vereinigt, die gewissermaßen als zwei große lle wirkend, durch Drehzapfen mit dem Führer- und haus verbunden sind und dieses tragen. Die Rahmen- sind an ihren äußeren Enden, da das Führerhaus nicht ze Länge überdeckt, als Plattform ausgebildet. Der kasten hat eine Länge von 11.8 m; er ist auf dem estell so gelagert, daß jede Achse eine gleichmäßige r erfährt.

ntrieb der Lokomotive dient 1500voltiger Gleichstrom. trische Ausrüstung besteht aus acht 145pferdigen Mo- de Achse besitzt einen eigenen Antriebmotor. Zum der Schützen, Fahrtwender und sonstiger Hilfsvorrich- ird in zwei Dynamomaschinen niedrig gespannter Strom Die Schützen werden pneumatisch gesteuert; der hierzu ftkompressor erzeugt 2,83 cbm Druckluft in der Minute. kraft der Lokomotive beträgt 17,7 t; sie entwickelt im ten Betriebe eine Geschwindigkeit von 32,2 km in der

sonalbestand der amerikanischen Eisenbahnen. Im Jahre der Durchschnitt der im Dienste der Eisenbahnen der en Staaten beschäftigten Personen 1 777 391 betragen, 102 000 Personen oder 5,4 % weniger als im Vorjahre. züge an Gehältern und Löhnen haben sich auf 000 Dollar belaufen, das sind 175 596 000 Dollar oder niger als im Vorjahre. Die Durchschnittsbezüge auf haben in beiden Jahren 1610 bis 1620 Dollar betragen.

— **Bahnbau in Australien.** Als ein Schritt auf dem Wege zur Vereinheitlichung der Spurweite der australischen Eisenbahnen ist die Herstellung einer Verbindung in Vollspur zwischen Sydney in Neusüdwales und Brisbane in Queensland beschlossen worden. Zur Durchführung dieses Plans ist ein Ausschuß berufen worden, an dessen Spitze der Eisenbahnkommissar des Staatenbundes steht, während die Eisenbahnkommissare von Neusüdwales und von Queensland seine Mitglieder bilden. Es handelt sich dabei um den Ausbau der 137 km langen Strecke Grafton—Kyogle in Neusüdwales, die ohne Verstärkung ihrer Anlagen dem zu erwartenden, erhöhten Verkehr nicht gewachsen sein würde, ferner um den Neubau einer 156 km langen Eisenbahn von Kyogle an der Grenze über den Richmond-Paß nach South-Brisbane. Durch die neue Verbindung soll die Fahrzeit zwischen Sydney und Brisbane, die jetzt auf der 1150 km langen Strecke über Wallangara etwas über 27 Stunden beträgt, um sechs Stunden verkürzt werden; zugleich wird das jetzt wegen des Spurwechsels an der Grenze nötige Umsteigen und Umladen vermieden.

In Sydney ist durch Inbetriebnahme einer etwa 9 km langen Strecke der nach Süden führenden Vorortbahn eine erhebliche Verbesserung des Vorortverkehrs herbeigeführt worden. Es wird dadurch nicht nur die Fernbahn entlastet, sondern die Entfernung nach den südlichen Vororten wird auch um etwa 4 km verkürzt. Ein Teil der Strecke ist nunmehr viergleisig, und auch sonst waren umfangreiche Bauarbeiten nötig. Auch die Verbindungen nach den Güterbahnhöfen sind verbessert worden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Bremens Seeschiffsverkehr.** Der bremische Seeschiffsverkehr war in Ankunft und Abgang zusammengenommen im April etwas größer als im März, nämlich 900 155 N.-R.-T. gegen 876 131 N.-R.-T. In der Ankunft ist allerdings eine Verminderung festzustellen, dagegen haben die Zahlen des Abgangs um so mehr zugenommen. Gegenüber dem April 1924 ist ein kleiner Ausfall festzustellen.

— **Freihafen Puerto Suárez.** Durch Verordnung vom 20. Februar d. J. ist die Stadt Puerto Suárez zum Freihafen (puerto libre) für die Dauer von fünf Jahren erklärt worden. Infolgedessen sind alle Waren, die dort eingeführt werden, von den Einfuhrzöllen befreit, mit Ausnahme von Seidenwaren, Konfektion, Luxusartikeln und der Gegenstände, deren Einfuhr durch frühere Gesetze und Verordnungen verboten wurde.

Puerto Suárez ist ein kleiner Ort, der auf ungefähr 19 ° südlicher Breite und 58 ° westlicher Länge (Greenw.) unmittelbar an der Grenze zwischen Bolivien und Brasilien an der Laguna de Cáceres gelegen ist, die in Verbindung mit dem Paraguayflusse steht.

Wie in der Begründung der Verordnung ausgeführt ist, hat sich die Maßnahme als notwendig erwiesen, da infolge des wirtschaftlichen Niedergangs jener Gegend und der dort herrschenden Teuerung die Bevölkerung in beunruhigender Weise abnimmt. Auch vollzieht sich der Handel mit der wichtigen Departementshauptstadt Santa Cruz (de la Sierra) neuerdings über Yacuiba, an der argentinischen Grenze und das Amazonasgebiet, nicht mehr auf der alten Straße, die von Santa Cruz durch die Provinz Chiquitos über San José und Santa Ana nach Puerto Suárez führt.

— **Liquidation des estnischen Schiffahrtsamtes.** Schon unmittelbar nach Gründung der Republik Estland ist aus den erbeuteten russischen Handelsschiffen eine stattliche Handelsflotte geschaffen worden, die dank der großen Verdienstmöglichkeiten in den Jahren 1920/21 mit Gewinn gearbeitet hat, so daß sie aus den Überschüssen dieser beiden Jahre durch Zukauf weiterer Schiffe vergrößert werden konnte. Die Flotte, die gegenüber den privaten Schiffahrtsgesellschaften insofern eine bevorzugte Stellung einnimmt, als sie z. B. keine Steuern und keine Zinsen zahlt, bedeutete natürlich für die private Handelsschiffahrt einen starken Wettbewerb. Trotz dieser bevorzugten Stellung hat sie aber in den letzten Jahren wohl infolge des wirtschaftlichen Niedergangs nur noch mit Verlusten gearbeitet, so daß die Frage ihrer Liquidation schon seit dem Jahre 1923 die amtlichen Stellen beschäftigt hat, ohne daß sie bisher zu einer Lösung geführt hätte. Im Jahre 1924 hat die estnische Hauptverwaltung für Seewesen einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, demzufolge das staatliche Schiffahrtsamt in eine Aktiengesellschaft umgewandet werden soll. Das Grundkapital soll 150 Millionen Estimark betragen. Daneben soll das gesamte Eigentum des staatlichen Schiffahrtsamtes auf die Gesellschaft übergehen. Gründer der Aktiengesellschaft soll der Staat werden, der jedoch das Recht haben soll, die Hälfte der Aktien an private Firmen und Unternehmer zu veräußern. Der Gesetzentwurf unterliegt zurzeit der Prüfung durch das Verkehrsministerium.

Rechtspflege.

— Was ist Personalabbau im Sinne der Personalabbauverordnung? Zu dieser Frage hat die Eisenbahnfachkammer des Gewerbegerichts Würzburg in ihrem Urteil vom 24. April 1925 Stellung genommen. Es handelte sich darum, daß ein Arbeiter, der vor längerer Zeit als Lohnrechner und Bürogehilfe für eine größere Bauführung aufgenommen wurde und später wegen seiner Tüchtigkeit zur Bewältigung besonderer Arbeiten an einer anderen Dienststelle verwendet werden konnte, wegen Auflösung der Bauführung und Wegfalls jener Arbeiten entlassen werden mußte. Diese Entlassung hing nicht mit einer Personalminderung im großen zusammen, sondern stellte einen einzelnen Fall dar, wo ein Arbeiter überzählig wurde. Die Fachkammer, die schon in früheren Entscheidungen ausgesprochen hatte, daß die Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund des Artikels 16 Ziffer 4 der Personalabbauverordnung und des § 16 des Reichsbahn-Gesetzes die Anwendbarkeit des § 80 Ziffer 4 der Betriebsräteordnung ausschließen könne, hat sich in wertvollen Darlegungen über die Frage ausgelassen, was Personalabbau sei. Aus den Urteilsgründen kann hier folgendes als allgemein bedeutungsvoll wiedergegeben werden:

„Daß der Artikel 16 der Personalabbauverordnung auch auf die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Anwendung findet, hat die erkennende Eisenbahnfachkammer schon ausgesprochen und ausführlich begründet. Nun hebt der Kläger allerdings hervor, daß sein Fall rechtlich anders gelagert sei, da in früheren Fällen die Kündigung der Kläger im Rahmen eines allgemeinen Personalabbaues erfolgte, wobei als Kündigungsgrund auch „Personalabbau“ angegeben war, während es sich bei ihm um eine Einzelkündigung gehandelt habe, die mit „Überzähligkeit“ begründet gewesen sei.

Dieser Einwand ist jedoch bei näherer Prüfung nicht stichhaltig. Es lassen sich keinerlei stichhaltige Gründe für die Annahme finden, daß der Art. 16 der Personalabbauverordnung nur Geltung haben soll, wenn die Kündigung im Verlauf einer förmlichen Personalabbauaktion vor sich gehe oder als Kündigungsgrund zum mindesten „Personalabbau“ angegeben sei. Eine solche Auffassung würde schon zu großen praktischen Schwierigkeiten führen.

Zunächst gibt es keine maßgebende Begriffsbestimmung, was man unter Personalabbau zu verstehen hat. Man könnte zwar folgendes sagen: Während man in normalen Zeiten die Zahl der Stellen für Beamte und Bedienstete nach dem Bedürfnis bemessen hat, ist im Laufe des Währungsverfalls mit seinen verhängnisvollen Erscheinungen die Notwendigkeit aufgetreten, zum Zwecke der dringend nötigen Einsparungen den Hebel am entgegengesetzten Ende anzusetzen: Die Zahl der besetzten Stellen sollte sich nicht mehr nach dem Arbeitsbedürfnis richten, sondern es sollte die Zahl der besoldeten Arbeitskräfte durch mehr oder weniger gewaltsame Eingriffe unbedingt herabgesetzt und die Arbeit dann, so gut es ging, auf diese gewaltsam verringerte Zahl von Arbeitskräften eingestellt werden. Diese ohne Rücksicht auf das Arbeitsbedürfnis vorgenommene gewaltsame Verringerung der Beamtenzahl und alle Maßnahmen, die damit zusammenhängen, pflegte man dann gemeinhin als Personalabbaubewegung zu bezeichnen. In der maßgebenden sogenannten Personalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923 sind nun zwar eine Reihe von gesetzgeberischen Maßnahmen zusammengefaßt, die dem Personalabbau in dem eben umschriebenen Sinne dienen und ihn in jeder Weise erleichtern sollen; es steht aber nirgends in dieser Verordnung geschrieben, daß jede einzelne ihrer Bestimmungen nur dann gelten soll, wenn es sich nach Anstoß und Durchführung um einen solchen „Personalabbau“ im Einzelfalle handelte. Es ist eine solche Einschränkung weder in der Einleitung des Gesetzes, noch in dem hier maßgebenden noch sonstwo enthalten, und, was die Überschrift des anlangt, so lautet diese in erster Linie „Verordnung zu minderung der Personalausgaben des Reiches“ und Klammern ist die abkürzende Bezeichnung „Personal ordnung“ beigefügt. Bei dieser Ausdrucksweise kann der Überschrift ein Behelf für die vom Kläger versu legung nicht gewonnen werden; denn der „Herabmind Personalausgaben“ dient auch jede einzelne Entlass Bediensteten, die fernab von jedem Personalabbau gro vor sich geht. Daß der Name eines Gesetzes zur Ausl in sich klaren Bestimmungen des betreffenden Geset herangezogen werden darf, ist überdies von der maß Rechtsprechung der obersten Gerichte stets betont u halten worden.

Findet aber, wie dargelegt, der Begriff des Person in dem Gesetze selbst weder Stütze noch Abgrenzung, auch für die praktische Anwendung des Gesetzes im unverwertbar und der Art. 16 der Personalabbauv erleidet von dieser Seite her keine Einschränkung. Art. 16 ist schlechthin ausgesprochen, daß die Schutz des § 84 Nr. 4 des Betriebsrätegesetzes für die R Gesellschaft mithin und gemäß § 16 des Reichsbahnge Schutzvorschrift des § 80 Nr. 4 der Betriebsrätev eben für das Verhältnis der betreffenden Verwaltung über ihren Arbeitnehmern außer Kraft gesetzt ist; die Schutzvorschrift ist mithin, solange die Personalabbauv nicht in diesem Punkt geändert oder ganz aufgehoben für jeden Einzelfall außer Kraft gesetzt und konnte dem heutigen Kläger nicht zugute kommen.“

Bücherschau.

— Kruppsche Monatshefte. Das Aprilheft der von Krupp in Essen herausgegebenen Monatshefte ist de Fachleuten aus allen Teilen Deutschlands stark „Kohletagung“ (25. bis 27. April) in Essen gewid Heft enthält an besonders beachtenswerten Aufsätzen zahlreiche Abbildungen ergänzt wurden, Abhandlunge Schwimmaufbereitung von Kohlen und Erzen; über m Schrämbetrieb; Einrichtungen für wirtschaftlichen schlag; Lokomotiven, Wagen usw. für Werksba Zechenbetriebe. Ferner wird über die Erfahrunger die die Firma Krupp bei ihren vielen und großen F sichtlich der Vorkehrungen gegen Bergbauschäden konnte.

Die „Kruppschen Monatshefte“ sind zum Bezugsprei für den Jahrgang zu beziehen, und zwar vom Verlag schen Monatshefte“, Essen, Kruppstraße 50. Einzelh in beschränkter Zahl zu je 1 *M* zuzüglich Port werden.

— Der Sommer 1925 in Deutschland wird eine gro deutsamer Veranstaltungen bringen. In der Reihe d s c h e n V e r k e h r s b ü c h e r“ hat die Reichsze Deutsche Verkehrswerbung als zweites Büchlein i format das Programm dieser Veranstaltungen her Der „Sommer 1925 in Deutschland“ ist in allen Reis kehrsbüros, im Verlage Carl Gerber-München, An und in der Hauptauskunftsstelle der Reichszentrale f Verkehrswerbung, dem Deutschen Verkehrsbüro im Bahnhof, kostenfrei erhältlich. Auch eine englisc ist im Erscheinen begriffen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Vorübergehende Zuschläge zu den Lieferfristen.

Mit Gültigkeit vom 1. M a i 1925 sind an Stelle der seit 1. November 1924 eingeführten Zuschläge (Vereinszeitung Nr. 48 vom 27. XI. 1924) die nachstehenden v o r ü b e r g e h e n d e n Lieferfristzuschläge für alle im Bereiche der österreichischen Bundesbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen zur Auf- und Abgabe gelangenden oder Strecken dieser Bahnverwaltungen durchrollenden Sendungen festgesetzt worden, und zwar:

1. Für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere) 1 Tag für je angefangene 500 km;
2. für Frachtgut (ausgenommen lebende Tiere):
   a) in Wagenladungen 1 Tag für je angefangene 250 km,
   b) für Frachtstückgut 2 Tage für die ersten 250 km und 1 Tag für je angefangene weitere 250 km;
3. für Eilgut (ausgenommen lebende Tiere), das in Bahnhöfen zur Auf- oder Abgabe gelangt, die nicht in den die Wiener Bahnhöfe verbindenden Bahnlinien (Gütertarif reichischen Bundesbahnen, Teil II, Heft A, Vorw gelegen sind, und über diese Linien gemäß de leitungsvorschriften oder gemäß einer Vorschr senders im Frachtbriefe befördert wird, auf schlagsfrist unter Ziffer 1 noch 1 Tag. (Geneh Österreichischen Bundesministeriums für Hand kehr vom 25. April 1925 Zl. 35752.)

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Übereinkommen für die gegenseitige Be Personen- und Gepäckwagen (VPÜ/RIC) ist mit Gü 1. Januar 1925 an ein I. Nachtrag erschienen und waltungen verteilt worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen

R e i c h s b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k K a r l s r an der Strecke Schopfheim-Säckingen gelegene

W wird vom 5. Juni d. J. ab für den Personen-, Expreßgut- und Milchverkehr wieder in beschränktem öffnet.

sbahndirektionsbezirk Hannover. Am J. wird der an der Bahnstrecke Stadthagen-Leese-Stol- schen den Stationen Stadthagen und Niederwöhren ge- tepunkt Enzen für den Personen-, Gepäck- und Ex- kehr geschlossen werden.

erung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

sbahndirektionsbezirk Stuttgart. Am 925 wird der an der Strecke Jagstfeld-Osterburken den Stationen Untergriesheim und Neudenau liegende Herbolzheim (Jagst), der bisher nur für igung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut ein- gerichtet ist, für den beschränkten Eilstückgutverkehr mit der Dienstbeschränkung „E St 50 kg" eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Elberfeld. Der Stationsname Remscheid ist in „Remscheid Hbf." umgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 65 vom 21. April 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinspersonenwagenübereinkommen (VPÜ/RIC);

Nr. III 69 vom 30. April 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenausschuß; Änderung des § 14, Ziff. 3 VWÜ.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

tarif S. D. Nr. 5 Deutsche See- n und umgekehrt für Sammel- besondere verkehrswichtige Güter.

tigkeit vom 12. Mai d. J. wird fendurchfuhrtarif S. D. Nr. 5 im zwischen deutschen Seehafen- und deutschpolnischen und erschlesisch-polnischoberschlesi- nzübergangspunkten eingeführt. t durch die Abfertigungen.
den 6. Mai 1925. (493)
che Reichsbahn-Gesellschaft
chsbahndirektion Altona
der Verbandsverwaltungen.

n-Gütertarif Heft C II (Aus- nahmetarife) Tfv. 5.

tigkeit vom 11. Mai 1925 werden nen Essen Krupp Hbf. und Essen ord in den Ausnahmetarif 80 ndische Eisenbahnfahrzeuge ein-

Auskunft geben die beteiligten rtigungen sowie die Auskunftei chen Reichsbahn-Gesellschaft in 2, Bahnhof Alexanderplatz.
den 6. Mai 1925. (495)
che Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

r Eisenbahn-Tiertarif, Teil I 1 des Tarifverzeichnisses.

ltigkeit vom 14. Mai 1925 wird nitt V des Nebengebührentarifs r für Angabe des Interesses an rung von 0,5 Reichspfennig ge- „0,2" Reichspfennig.

Auskunft geben auch die be- Güterabfertigungen sowie die ei der Deutschen Reichsbahn- ft in Berlin C 2, Bahnhof rplatz. (506)
den 9. Mai 1925.
che Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 11. Mai 1925: Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 21, 35, 38, 55, 58 und 75. Streichung von Stationen in den A. T. 21 und 33. Aufnahme von Kupferfolien in das Warenverzeichnis des A. T. 31. Änderung der Anwendungsbedingungen im A. T. 75, der Frachtsatzzeiger-Nr. bei Albshausen und Sinn im A. T. 35. Druckfehlerberichtigungen im A. T. 31.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 5. Mai 1925. (496)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1925 wird das Teilheft B II 1 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—25 neu herausgegeben. Die T. V. A.-Verfügungen Nr. 129/1920, Nr. 1913/1924 u. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 3,75 G.M. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (505)
Berlin, den 9. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 des Tarifverzeichnisses).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München mit den Nebenbahnen Meckenbeuren-Tettnang und Niederbiegen-Baienfurt-Weingarten (Württ.) als Empfangsgebiet in den Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 7. Mai 1925. (498)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 tritt der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält nur die neuen Ausnahmetarife 1 e und 11 für Holz zwischen einigen bayerischen und sächsischen Stationen sowie die geänderten Ausnahmetarife 49, 52, 60 und 61. Die übrigen Änderungen sind nicht berücksichtigt, sie werden in die schon in Vorbereitung begriffene Neuausgabe des Heftes C II aufgenommen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 10. Mai 1925. (508)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1925 wird das Teilheft B II 27 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—25 neu herausgegeben. Die T. V. A.-Verfügungen Nr. 129/1920, Nr. 1913/1924 u. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 3,75 RM. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (207)
Berlin, den 11. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1924.

Iit sofortiger Gültigkeit ist die Entfernungstafel II wie folgt zu ergänzen:

ungen zwischen den rdlichen Stationen	Kontroll-bezirk oder Bahn	und den Knotenstationen																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)	Schnelldorf	Stockheim (Ofr.)	Würzburg Hbf.
nas	Köl	356	473	294	599	550	558	—	346	631	580	486	657	550	522	634	531	489	465	437	—	293	481	518	384

In der Entfernungstafel I erhält die Station Stettfeld die Bezeichnung Stettfeld (Ufr.).
inchen, den 5. Mai 1925. (502)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 42. Direkter Tarif für den Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland durch das von Deutschland an Polen abgetretene Gebiet sowie durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig. Abteilung B. Beförderung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 erscheint der Nachtrag 1. Er enthält in der Hauptsache die seit Bestehen des Tarifs im Bekanntmachungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen.

Frankfurt (Oder), den 7. Mai 1925.
Reichsbahndirektion Osten (497)
als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 treten in den Entfernungen der Übergangspunkte Eichelscheid Grenze, Schönenberg-Kübelberg Grenze und Zweibrücken Grenze geringfügige Änderungen ein. Soweit sich hierdurch Frachterhöhungen ergeben, gelten die neuen Entfernungen erst vom 15. Juli 1925 an. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 5. Mai 1925. (501)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Čechoslovakischer Donau-Umschlagverkehr über Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Frachtbegünstigung im Eisenbahn-Durchlauf für Müllereimaschinen und maschinelle Mühleneinrichtungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1925 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1925, gelten für Müllereimaschinen und maschinelle Mühleneinrichtungen der Post M—20a des čechoslovakischen Eisenbahngütertarifes Teil I Abtl. B, Frachtbegünstigungen von Pardubice nach Bratislava dunajské nabrezie.

Nähere Auskünfte erteilen die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen. (503)

Regensburg, den 5. Mai 1925.
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Aktiengesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr. (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1925 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen: 1. Auf S. 165 (Tarif Nr. 21) ist die Abt. B wie folgt zu fassen: B. 1. Sensen und Sicheln. 2. Die in der Abt. C aufgeführten Güter im Verkehr von den Seehafenstationen. Tschechoslowakischer Wortlaut: B. 1. Kosy a srpy. 2. Zboži uvedené v následujizim oddilu C v dopravě ze stanic námořnich přistavu. 2. Auf S. 176 (Tarif Nr. 21) ist die Station Helemba státni hranice † mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

		1 Od	7 Mw	10 Li	19/20 Te/Bo
		Boh	Ml	La	Dě/Po
A[1]	St/kus	4189	4371	5099	6100
A[2], B	„	3446	3556	3996	4601
A	5 t	3446	3556	3996	4601
	10, 15 t	3127	3225	3617	4156
B	5, 10, 15 t	2293	2371	2683	3112

Dresden, am 6. Mai 1925. (494)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-litauisch-lettisch-estischer und deutsch-litauischer Expreßgutverkehr.

Infolge anderweitiger Festsetzung der deutschen und außerdeutschen Frachtanteile ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ein neuer Frachtsatzzeiger erschienen, der zum Preise von 15 Pf. für das Stück bei der Auskunftei in Berlin, Bf. Alexanderplatz, bei der Gepäckabfertigung Königsberg (Pr.), Hbf., und Eydtkuhnen bezogen werden kann.

Königsberg (Pr.), d. 6. Mai 1925. (500)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Personen- und Gepäckv[...]

Personenverkehr mit den auf [...] slowakischem Gebiete gelegene[...] bahnstationen.

Am 11. Mai 1925 erscheint [...] trag I zum Anhang A zum Pers[...] Gepäcktarif, Teil II (Tarifsätz[...] Verkehr mit Asch, Bodenbach, [...] Auskunft erteilt das Verkehrsb[...] den, Wiener Str. 4.

Dresden, am 7. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom [...] 1924 (Tfv. 600). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. A. gültig vom [...] 1924 (Tfv. 1 a) und Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, gültig vo[...] (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 14. Mai 1925 treten in den vorgenannten Tarifen [...] Änderungen ein:

a) Im Deutschen Eisenbahn Personen- und Gepäcktari[...]
Im § 30 Absatz (3) E.V.O. werden die Worte „und Fahrzeuge" gestric[...]
Der § 34 Absatz (3) E.V.O. wird wie folgt gefaßt: „(3) Werden Gep[...] nicht innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Zuges abgeholt, so ist das [...] Lagergeld zu entrichten."

b) Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A.
Im § 56 Absatz (4) E.V.O. ist am Schluß des zweiten Satzes hinter „a[...] werden" nachzutragen: „oder anderen Gütern beigeladen werden dürfen."
In § 79 Absatz (1) E.V.O. wird hinter dem Worte „Fernsprecher" ein[...] „Durch Telegramm".
Im § 92 Absatz (3) E.V.O. wird der Betrag von „0,5 Reichspfennig" f[...] heit auf „0,2 Reichspfennig herabgesetzt."

c) Im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.
Im Abschnitt XVII des Nebengebührentarifs ist der Betrag von „[...] pfennig" zu ersetzen durch „0,2 Reichspfennig".
Die Erläuterungen zu diesem Abschnitt werden wie folgt geändert:
Die Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung beträgt [...] auch nur angefangene — 10 Reichsmark des angegebenen Bet[...]

auf km	Reichs-Pf.	auf km	Reichs-Pf.	auf km	Reichs-Pf.	auf km	Reichs-Pf.	auf k[...]
1—10	0,2	201—210	4,2	401—410	8,2	601—610	12,2	801—8[...]
11—20	0,4	211—220	4,4	411—420	8,4	611—620	12,4	811—8[...]
21—30	0 6	221—230	4,6	421—430	8,6	621—630	12,6	821—8[...]
31—40	0,8	231—240	4,8	431—440	8,8	631—640	12,8	831—8[...]
41—50	1,0	241—250	5,0	441—450	9,0	641—650	13,0	841—8[...]
51—60	1,2	251—260	5,2	451—460	9.2	651—660	13,2	851—8[...]
61—70	1,4	261—270	5,4	461—470	9,4	661—670	13,4	861—8[...]
71—80	1,6	271—280	5,6	471—480	9,6	671—680	13,6	871—8[...]
81—90	1,8	281—290	5,8	481—490	9,8	681—690	13,8	881—8[...]
91—100	2,0	291—300	6,0	491—500	10,0	691—700	14,0	891—9[...]
101—110	2,2	301—310	6,2	501—510	10,2	701—710	14,2	901—9[...]
111—120	2,4	311—320	6,4	511—520	10,4	711—720	14,4	911—9[...]
121—130	2.6	321—330	6,6	521—530	10,6	721—730	14.6	921—9[...]
131—140	2,8	331—340	6,8	531—540	10,8	731—740	14,8	931—9[...]
141—150	3,0	341—350	7,0	541—550	11,0	741—750	15,0	941—9[...]
151—160	3,2	351—360	7,2	551—560	11,2	751—760	15,2	951—9[...]
161—170	3,4	361—370	7,4	561—570	11,4	761—770	15,4	961—9[...]
171—180	3,6	371—380	7,6	571—580	11,6	771—780	15,6	971—9[...]
181—190	3,8	381—390	7,8	581—590	11.8	781—790	15,8	981—9[...]
191—200	4,0	391—400	8,0	591—600	12,0	791—800	16,0	991—10[...]

Beispiele:

a) 104 Reichsmark auf 12 km:
0,4 mal 11 = 4,4 Reichspfennig; zu berechnen die Mindestgebühr von 10 pfennig.

b) 1500 Reichsmark auf 286 km:
5,8 mal 150 = 870 Reichspfennig = 8,70 Reichsmark.

c) 311 Reichsmark auf 1102 km:
1000 km = 20 Reichspfennig }
102 „ = 2,2 „ } 22,2 mal 32 = 710,4 Reichspfennig, nac[...] gerundet 7,20 Reichsmark.

Die Änderungen sind bedingt durch die auf Grund der Verordnung [...] verkehrsminister vom 22. April 1925 angeordnete Änderung der Eisenbahn-Ve[...] ordnung (Reichsgesetzblatt Teil II lfd. Nr. 19. von 1925 Seite 159.)

Berlin, den 5. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

›n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

21. | Berlin, den 21. Mai 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Reichsbahngericht.

Von Amtsgerichtsrat Dr. **Goltermann**, Idstein.

vielen Sondergerichte, Ämter und Stellen, bei denen rechende und rechtschaffende, rein richterliche und mehr ungsmäßige Tätigkeit nicht immer streng zu sondern nd die trotz begrifflich ähnlicher Aufgabenkreise und er Namen bald bei Gerichten, bald bei Verwaltungs-›n gebildet sind (z. B. Pachteinigungsamt beim Amts-. Mieteinigungsamt bei Gemeinden oder Kreisen), lassen is der einzelnen Namen und Zuständigkeiten oft selbst risten schwer erscheinen. Erfreulicherweise kehrt sich ngs der Zug der Zeit von Sonder- und Schiedsgerichten etwas ab und gliedert diese wenigstens den ordentlichen en an, sorgt auch durch Zulassung von Rechtsbeschwerde n Einholung von Rechtsgutachten für möglichst einheit-Rechtsprechung unter Vermeidung der Belastung der Gerichte mit reiner Tatsachenwürdigung. Wie z. B. der erichtshof zum Schutze der Republik nach dem Gesetz Juli 1921 (RGBl. 905), als Vorläufer des Reichswirt-gerichts nach dem Gesetz zur Sicherung einer einheitlichen ıg der Beamtenbesoldung vom 21. Dezember 1920 (RGBl. em Reichsgericht bereits angegliedert ist und das Reichs-aftsgericht es werden soll, so wird bei ihm jetzt gemäß s Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924 (RGBl. II, 272) sondere Reichsbahngericht gebildet. Dieses soll eitigkeiten zwischen der Reichsregierung und der Reichs-esellschaft über die Auslegung der Bestimmungen des bahngesetzes (z. B. §§ 6, 7: Zugehörigkeit zum Reichs-hnvermögen und dessen Haftung für Reichsschulden; uskunftspflicht) oder der dem Gesetz anliegenden Satzung (z. B. §§ 4, 6: Ausgabe von Vorzugs- und Stammaktien), auch über Maßnahmen auf Grund des Gesetzes oder der Satzung und über sonstige ähnliche Fragen entscheiden. Es besteht aus einem vom Reichsgerichtspräsidenten zunächst auf 5 Jahre bestellten besonders erfahrenen deutschen Richter als Vorsitzenden (nebst einem ebenso berufenen Stellvertreter) und aus 2 Beisitzern, die ebenfalls vom Reichsgerichtspräsidenten, und zwar der eine auf Vorschlag der Reichsregierung, der andere auf Vorschlag der Gesellschaft, bestellt werden, aber nur jeweils für jeden Streitfall.

Für das Verfahren vor dem Reichsbahngericht werden gewisse Vorschriften aus dem erwähnten Gesetz über den Staatsgerichtshof, der bei Anklage des Reichstags gleichfalls beim Reichsgericht (in verfassungsrechtlichen Streitigkeiten beim Reichsverwaltungsgericht) gebildet ist, für anwendbar erklärt. Danach sollen die Beisitzer sachverständig, und müssen mindestens 30 Jahre alt sein. Sie werden bei ihrer ersten Dienstleistung in öffentlicher Sitzung vom Vorsitzenden wie Schöffen vereidigt. Das Amt aller Mitglieder ist ein Ehrenamt; nur bei auswärtigen Dienstverrichtungen besteht Anspruch auf Auslagenersatz. Obwohl für Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen wie für Augenscheinseinnahme die Vorschriften der Zivilprozeßordnung gelten (mit Anwesenheitsbefugnis von Vertretern der Beteiligten), ist das Verfahren sonst regelrecht in Abweichung von der Zivilprozeßordnung schriftlich: Antrag, Erklärungen der Beteiligten, Entscheidung durch zuzustellenden begründeten Beschluß auf geheime Beratung ohne mündliche öffentliche Verhandlung und ohne Verkündung. Auf Antrag

muß, von Amts wegen kann jedoch mündliche Verhandlung angeordnet werden. Diese ist öffentlich, wenngleich besondere Bestimmung darüber fehlt; denn in der „Hauptverhandlung“ (dieser dem Strafverfahren entlehnte Begriff ist hier wohl teilweise versehentlich gebraucht!) kann die Öffentlichkeit nur wegen Gefährdung der Staatssicherheit ausgeschlossen werden. Gerichte und Verwaltungsbehörden haben Rechtshilfe zu leisten, alle Behörden auf Verlangen Akten und Urkunden vorzulegen. Außerhalb der Sitzungen entscheidet der Vorsitzende ähnlich wie z. B. beim Miet- und Pachteinigungsamt allein. Alle Entscheidungen ergehen wie die sonstigen Reichsgerichtsurteile im Namen des Reichs. Das Verfahren ist gebührenfrei; Auslagen der Beteiligten werden nicht erstattet.

Im übrigen und zusammenfassend ist das Verfahren vor dem Reichsbahngericht durch die unter dem 14. März 1925 vom Reichsverkehrsminister (im RGBl. II. 113) bekanntgemachte, vom Reichsgerichtspräsidenten erlassene Geschäftsordnung vom 20. Dezember 1924 geregelt. Danach muß der Antrag, dem ebenso wie allen weiteren Schriftsätzen drei Abschriften beizufügen sind, eine Sachdarstellung enthalten und — statt des bei Klagen vorgeschriebenen bestimmten Antrages — die zur Entscheidung gestellte Frage genau bezeichnen. Er hat ebenso wie die Gegenerklärung einen Beisitzer vorzuschlagen. Der Vorsitzende ordnet notfalls von Amts wegen Ermittlungen oder Beweiserhebungen an; es gilt somit nicht Verhandlungs-, sondern Inquisitionsmaxime, wie unsere Zivilprozeßordnung sie nur ausnahmsweise kennt, z. B. bei Ehescheidungs-, Personenstands- und Entmündigungssachen, bei denen wie hier öffentliche Interessen mitsprechen. Vor solcher Anordnung ist der etwa bestellte Bericht- oder Mitberichterstatter zu hören, die auch mit der Erledigung beauftragt werden können. Benachrichtigungen der Parteien erfolgen durch eingeschriebenen Brief; diejenigen über einen Verhandlungstermin müssen 8 Tage vor diesem abgesendet (nicht zugegangen) sein, was bei Störungen des Postverkehrs bedenklich werden kann, zumal bei dem Großbetrieb der Beteiligten. Bei mündlicher Verhandlung trägt zunächst der Berichterstatter und mangels eines solchen der Vorsitzende die Ergebnisse des bisherigen Verfahrens vor. Alsdann erhalten die Parteivertreter, die nicht notwendig Rechtsanwälte zu sein brauchen, wie z. B. vor ordentlichen deutschen Kollegialgerichten oder vor der Gemischten Gerichtlichen Kommission der rheinischen Eisenbahnen (vgl. Vereinszeitung 1925, S. 154), das Wort. Die Vollmacht braucht nur auf Verlangen des [...]lungsleiters nachgewiesen zu werden. Im übrigen, ins[...] für Ausschließung und Ablehnung von Gerichtsperso[...] tung der Verhandlung, Protokollführung und die me[...] dienstlichen Regeln über Beratung, Abstimmung, U[...] der Entscheidungen, deren Verkündung nach mündlic[...] handlung und Zustellung (die hier stets von Amts w[...] schicht), gelten die allgemeinen Vorschriften der Ziv[...] ordnung und des Gerichtsverfassungsgesetzes.

Während sonstige vom Reichsgericht ausgehende Ent[...] gen unanfechtbar sind, kann hier nach § 44 (3) und (4[...] bahngesetzes in Verbindung mit §§ 18, 20 Geschäftsord[...] Reichsregierung wie die Gesellschaft in zwei Fäll[...] Schiedsrichter anrufen, nämlich:

a) binnen einem Monat seit Verkündung bzw. fa[...] mündliche Verhandlung stattgefunden hat, seit Z[...] der Entscheidung, falls sie glaubt, daß bei Durc[...] der Entscheidung des Gerichts der Zinsen- und [...] dienst der 11 Milliarden Goldmark Reparationss[...] schreibungen gefährdet werde;

b) wenn binnen einem Jahre, bei Tariffragen binnen[...] naten, seit Eingang des ersten Antrags beim Geric[...] Entscheidung nicht verkündet oder zugestellt [...] wenn sich daraus eine Gefährdung des Dienstes [...] rationsschuldverschreibungen ergibt. In letztere[...] ist das schwebende Verfahren durch Beschluß, de[...] teiligten zugestellt wird, einzustellen.

Erst die Entscheidung des Schiedsrichters ist endgülti[...] anfechtbar. Er ist von dem jeweiligen Präsidenten [...] digen Internationalen Gerichtshofes zu ernennen und[...] Wunsch eines Beteiligten neutrale Staatsangehörigkeit[...] Er ist sonst bis zur vollständigen Tilgung der Reparatio[...] verschreibungen gemäß § 45 Reichsbahngesetzes vorge[...] ähnliche Streitfälle zwischen der Reparationskommissi[...] einer in ihr vertretenen Regierung oder dem Treuhän[...] von der Reparationskommission nach § 4 Reichsbahnge[...] nannten Vertreter der Inhaber der Reparationsschuld[...] bungen) oder dem zur Wahrung der Rechte der Schuld[...] bungsgläubiger bestellten Eisenbahnkommissar, demn[...] ländischen Interessen einerseits, der Reichsregierung [...] Gesellschaft, also deutschen Stellen andererseits.

Beamte müssen in Fällen des Notstandes vorübergehend Arbeiterdienste verrichten

Von **E. Fischer**, Reichsbahnoberrat, Stuttgart.

Am Schlusse meiner Ausführungen in Nr. 52/1924 dieser Zeitung habe ich mitgeteilt, daß auch das Reichsgericht zu der hier aufgeworfenen Frage wird Stellung nehmen müssen. Dies ist nunmehr geschehen; das Reichsgericht hat mit Urteil vom 17. März 1925 die Revision gegen das Urteil des Schwurgerichts Stuttgart verworfen.

Zum besseren Verständnis des reichsgerichtlichen Urteils muß aber noch kurz auf die Abhandlung „Beamtentreue und Streikarbeit“ von Dr. Lutz Richter in der Juristischen Wochenschrift 1925, S. 182 ff. hingewiesen werden, da das Urteil auch zu den dort erörterten Gedanken Stellung nimmt.

Dr. Richter kommt auf Grund seiner Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß der Beamte eine Dienst-, Gehorsams- und Treupflicht hat und daß die Treue, zu der der Beamte seinem Dienstherrn verpflichtet ist, geeignet sei, manche Anforderungen zu tragen, die über Dienst und Gehorsam hinausgehen. Auch stimmt er Professor Dr. Sinzheimer darin nicht zu, daß die Treupflicht des Beamten nur eine sittliche Pflicht sei, und bejaht die rechtliche Natur der Treupflicht: „Was die Treue dem Beamten sittlich gebietet, dazu ist er kraft der im Rechtsbegriffe der Treupflicht liegenden Verweisung auch rechtlich verpflichtet“. Dr. Richter kommt aber dann nach eingehender Erörterung zu dem Ergebnis, daß die Pflicht des Beamten zur Streikar[...] ihre Grenze finde, daß der Beamte berechtigt sein [...] beiten abzulehnen, deren Ausführung er mit seinem[...] Denken und Empfinden nicht vereinbaren könne. Daz[...] aus, daß die Treupflicht sich auch im bürgerlichen A[...] hältnis finde, daß hier im Bereich der Treupflicht über[...] zu geschehen habe, der Wille des Arbeitnehmers entsc[...] daß die Richtigkeit und Pflichtmäßigkeit dieses Will[...] rechtssatzmäßiger Verweisung an sittlichen Maß[...] gemessen werde. Für den Fall der Streikarbeit erge[...] bürgerlichen Arbeitsrecht, daß der Arbeitnehmer auf ([...] Treupflicht zur Leistung solcher Arbeit nicht verpfl[...] „Denn die Übernahme der Streikarbeit, der Streikbr[...] zwar im Interesse des Arbeitgebers gelegen sein, [...] Arbeitnehmer aber in Widerspruch setzen zu der [...] Pflicht der „Solidarität“, die ihn an seine Arbeits- un[...] genossen bindet. Wollte er unter Preisgabe dieser [...] Pflicht und allein im Interesse des Arbeitgebers Stre[...] arbeit verrichten, so würde er die sittliche Achtung [...] verlieren, die auf Grund gleicher und engverwandter L[...] ebenso denken wie er selbst wohl in ähnlichen Fällen; [...] ein wesentliches eigenes Interesse hintansetzen. Sow[...]

ɔupflicht nicht.“ Was aber gegenüber dem Arbeitgeber ɛrlichen Arbeitsverhältnis gelte, müsse auch für das rhältnis der Beamten gelten. „Möge der Beamte auch ɛiter und Angestellten rechtlich verschieden und mit ,t engstens verwachsen sein, so könne doch an der ge-lichen Tatsache nicht vorübergegangen werden, daß die jedenfalls die des unteren Dienstes, den übrigen Ar-ɛrn in der sozialen Wertung und in der wirtschaftlichen ezu gleichstehen.“ Der Beamte müsse sich der Achtung rweisen, die sein Beruf erfordert; dieser Teil seiner ht sei in § 10 RBG. ausdrücklich hervorgehoben. „Der rürde sich aber die Achtung weiter und für die gesell-e Beurteilung seiner Lebensführung maßgebender ıse verscherzen, wenn er außerhalb seiner Dienstpflicht Grund der Treue Arbeiten verrichten wollte, deren durch Arbeiter als ausgesprochene Treulosigkeit und chande gilt.“

ɔe schon gelegentlich anderwärts darauf hingewiesen, Ausführungen Dr. Richters nur von einem einseitigen, erkschaftlichen Standpunkt aus Zustimmung erfahren laß nach objektiver richtiger Beurteilung festgehalten üsse, daß Streikarbeit weder rechtlich unerlaubt, noch noch unehrenhaft sei, und daß bei dem öffentlichen der sich auf Grund seiner freien Willensentschließung Dienst der Allgemeinheit gestellt habe, die Pflichten der Allgemeinheit den eigenen Interessen vorangehen Auch das Reichsgericht hat am Schlusse seines Urteils iem Sinne zu den Ausführungen Dr. Richters Stellung ı.

Iteil führt in seinen Gründen zu der gesamten Frage aus:

den Feststellungen des Schwurgerichtsurteils haben ılagten — und zwar zu einer Zeit, als die Eisenbahn nsbetrieb war — teils in einem Flugblatt, teils in Ver-ɪreden die Bahnbeamten aufgefordert, während des da-usstandes der Bahnarbeiter die Leistung von „Streik-verweigern und dabei, zum Teil unter Verweisung n in wissenschaftlichen Werken des Staatsrechtes, die g vertreten, die Beamten seien zur Leistung solcher cht verpflichtet. Wie das Schwurgericht als nicht annahm, haben sie dabei zunächst im guten Glauben Auch nachdem sie sodann von einem die gegenteilige ertretenden Aufrufe des Eisenbahnpräsidenten Kennt-t hatten, machten sie bei den weiteren Aufforderungen amten ihre Auffassung über das Nichtbestehen einer r Übernahme von Streikarbeit geltend, waren sich aber ɪach der Überzeugung des Schwurgerichts der Möglich-ßt, und haben, wie das Urteil feststellt, auch für den sie irrten, also für den Fall, daß doch eine Pflicht der ur Übernahme von Streikarbeiten bestehen sollte, auf Beamten gerichteten Aufforderung beharrt. Hiernach chwurgericht bei jedem der Angeklagten ein mit be-orsatz begangenes Vergehen nach § 110 StGB. ange-. . .

wurgericht hat das Vorliegen einer von der Obrigkeit n Anordnung im Sinne des genannten Gesetzes lie Frage aber, ob zum Ungehorsam gegen das aufgefordert worden sei, bejaht, da die Eisenbahn-ach dem Reichsbeamtengesetz verpflichtet seien, dem auf Leistung von „Streikarbeit“ Folge zu geben.

e Angeklagten auch nach der Erlassung des Aufrufs ahnpräsidenten bei ihrer Aufforderung an die Beamten igegeben haben, daß sie selbst die Verweigerung von t für gesetzwidrig hielten, oder wenigstens mit deren rigkeit rechneten, vielmehr fortwährend bei ihrer Dar-eben, daß den Beamten mit der Aufforderung keine rigkeit angesonnen werde, so ist zunächst die Frage n, ob es zum Tatbestande des § 110 StGB. gehört, daß der Auffordernde von dem Aufgeforderten ein bewußt gesetzwidriges Tun, eine bewußte Auflehnung gegen das Gesetz, verlange. Diese Frage ist zu verneinen. Der Tatbestand des Gesetzes ist vielmehr nur auf die Willensrichtung des Auffordernden abgestellt. Folglich ist ein Auffordern zum Ungehorsam schon dann gegeben, wenn auch nur der Auffordernde sich der Gesetzwidrigkeit des Tuns, zu dem er aufforderte, bewußt und sein Wille auf die Herbeiführung eines solchen objektiv rechtswidrigen und ungehorsamen Tuns gerichtet ist. Die gegenteilige Auffassung würde dahin führen, daß der Auffordernde zu einem schwer ungesetzlichen Tun dann ungestraft verleiten dürfte, wenn er in hinterlistiger Weise dem Aufgeforderten seine wahre Auffassung verschleierte und ihm glauben machte, sein Tun sei den Gesetzen gemäß. Eine solche Art der Verführung könnte je nach der Sachlage gefährlicher sein als eine offene Untergrabung des Gesetzlichkeitssinnes der Aufgeforderten.

3. Die Frage, ob die Angeklagten nur eine einmalige Übertretung des Gesetzes wollten oder ob sie auf einen Ungehorsam „gegen das Gesetz“ hingearbeitet haben, ist im schwurgerichtlichen Urteil geprüft worden, ein Rechtsirrtum ist hierbei nicht erkennbar. Das Schwurgericht hat einen Ungehorsam gegen das Gesetz im Sinne des § 110 angenommen. Auch hier kommt es nur auf die Vorstellung des Auffordernden an. Es kann aber, da die Angeklagten — wenn auch nur mit bedingtem Vorsatz — in versteckter Weise die Verweigerung von Streikarbeit als nicht ungesetzlich darzustellen suchten, nicht bezweifelt werden, daß ihr Tun gegen das Gesetz als solches gerichtet war, und daß sie nicht nur für den einen damals gegebenen Fall ein einmaliges gesetzwidriges Handeln, sondern daß sie zugleich eine allgemeine, auch für künftige Fälle bedeutsame Mißachtung des Gesetzes erstrebten.

4. Das Schwurgericht hat, wenigstens unter gewissen Vorbehalten, die Frage bejaht, ob die Beamten nach dem Gesetz verpflichtet sind, Streikarbeiten zu leisten, d. h. solche Arbeiten zu verrichten, die zur Dienstpflicht von Arbeitern, Angestellten oder Beamten gehören und deren Leistung von diesen auf Grund einer Arbeitseinstellung verweigert wird. Hiergegen in erster Linie sind die Angriffe der Revision gerichtet. Sie können nicht als begründet anerkannt werden. Das ergibt sich aus dem Wesen des öffentlichen Dienstes.

Richtig ist — und davon geht auch das Schwurgericht aus —, daß der Beamte nicht allgemein verpflichtet ist, eine Arbeit, die nicht in den Bereich seines Dienstes fällt, zu verrichten. Es braucht bei der gegebenen Lage der Sache aber nur die Frage geprüft zu werden, ob den Beamten für die Dauer eines vorübergehenden Notstandes des Staates eine nicht in den Bereich seines regelmäßigen Dienstes fallende Arbeit aufgetragen werden kann und die Übernahme einer solchen Arbeit dann ebenfalls unter seine Amtspflicht fällt. Eine solche Pflicht nimmt das Schwurgericht zutreffend an: wenn auch die hilfsweise zu übernehmenden Arbeiten nicht in den eigentlichen Dienstbereich des Beamten fielen, so müsse doch aus der Besonderheit des beamtenrechtlichen Verhältnisses die Verpflichtung zur Übernahme gefolgert werden.

Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGSt. Bd. 56 S. 419 [422] und des Reichsdisziplinarhofs (R. D. H. 91/22, Erkenntnis vom 14. Dezember 1922) hat der Beamte kein Streikrecht. Das wird aus dem bestehenden „öffentlich-rechtlichen Gewaltverhältnis mit den besonderen Pflichten der Treue, des Gehorsams und der gewissenhaften Erfüllung der übertragenen Obliegenheiten“ gefolgert. Mit der hohen Wichtigkeit einer geregelten Erfüllung der Staatsaufgaben verträgt sich nicht eine Vertragsfreiheit, wie sie im privaten Erwerbsleben herrscht. Der Beamte hat eine gegenüber dem Arbeiter und dem Angestellten erhöhte wirtschaftliche und rechtliche Sicherheit seiner Stellung. Dem steht eine erhöhte Pflicht gegenüber, sich für das Wohl der Körperschaft, der der Beamte dient, und somit für das

Wohl der Allgemeinheit, einzusetzen. Wo der Tagelöhner, um seine privaten Zwecke zu erreichen, die Schaufel wegwerfen mag, ohne Rücksicht darauf, ob dabei der Arbeitgeber schwerste Verluste erleidet, bleibt der Beamte an seinen Dienst gebunden. Dieselben Erwägungen zwingen aber auch, je nachdem es sich um Arbeiter und Angestellte oder um Beamte handelt, zu einer unterschiedlichen Entscheidung der Frage, ob auf Grund des Dienstverhältnisses eine Verpflichtung zur Leistung von „Streikarbeit“ besteht oder nicht. Dabei wäre es zunächst verfehlt, die Annahme einer Pflicht zur Leistung solcher Arbeit schlechthin davon abhängig zu machen, daß die Arbeit ihrer Art nach mit der dem einzelnen Amte eigenen Dienstleistung nahe verwandt sei. Auch eine rein körperliche Arbeit schändet nicht, und es darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß eine solche außerhalb des Dienstes vielfach, auch von höheren Beamten, geübt wird. Handarbeiten im eigenen Haus und Garten werden nirgends als beschämend empfunden. Es wäre also verkehrt, die Leistung von Arbeiten ähnlicher Art wegen ihrer „Niedrigkeit“ da ablehnen zu wollen, wo das Gemeinwohl ihre Leistung fordert. So haben Zehntausende von Gebildeten dem Vaterlande als Armierungssoldat gedient und späterhin Zehntausende sich zur Verrichtung auch einfachster Arbeit in den Dienst der Technischen Nothilfe gestellt. Jedenfalls muß die Auffassung abgelehnt werden, daß dem einzelnen Beamten, dem die Verrichtung von Streikarbeit übertragen wird, die freie Entscheidung darüber zustünde, ob er die angenommene Arbeit *ihrer Art nach* als ihm angemessen gelten lassen könne.

Bei der Frage, ob eine Pflicht zur Leistung von Streikarbeit besteht, kann ernstlich nur *der* Zweifel angeregt werden, ob nicht der Beamte befugt sein muß, die Verrichtung solcher Arbeit deshalb zu verweigern, weil er sonst genötigt wäre, den ausständigen Arbeitern, mit denen er sich sozial verwandt fühlt, „in den Rücken zu fallen“, weil er also glaubt, damit gegen eine sittliche Pflicht zu verstoßen. In dem hierin liegenden vermeintlichen Widerstreit von Pflichten muß aber als die höhere Pflicht die gegenüber der Allgemeinheit, gegenüber dem Gemeinwohl gelten. Der Staat hat sich in seiner Behördeneinrichtung die Gewähr einer geordneten Erledigung seiner Aufgaben geschaffen und muß sie wegen der hohen Wichtigkeit dieser Aufgaben haben. Lebensnotwendige Betriebe des Staates oder einer anderen öffentlichen Körperschaft können derart eingerichtet sein, daß eine Gruppe von einigen Hundert oder auch nur einigen Dutzenden von Arbeitern oder auch ein einzelner Führer „durch einen Druck auf den Knopf“ in der Lage wäre, den ganzen Betrieb zum Stillstand zu bringen. Gegenüber der Gefahr einer rücksichtslosen Ausnutzung solcher Umstände bewährt sich der Vorzug des öffentlichen Dienstes. Dann kann aber unmöglich auf einem Umweg dieser Vorteil wieder ausgeschaltet werden. Wer in den öffentlichen Dienst als Beamter tritt, muß sich dessen bewußt sein, daß er dem Gemeinwohl zu dienen hat und daß er den Rücksichten eines Klassengefühls nur soweit folgen darf, als er damit nicht mit der höheren Pflicht des gemeinen Wohls in Widerstreit gerät. Wer nicht in diesem Sinne dem Amte zu dienen entschlossen ist, eignet sich nicht zum Beamten. Der für den Beamten allerdings bestehenden Gefahr, als „Streikbrecher“ und „Verräter am Proletariat“ verfemt zu werden, kann keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen werden, weil eine Einstellung, die zu einer solchen Beurteilung des Handelns des Beamten gelangt, selbst in unangebrachter Weise die gewaltsam durchzusetzenden Belange einer einzelnen Klasse über das Wohl der Allgemeinheit stellt.

Hiernach kann nicht zugegeben werden, daß es von der Auffassung des einzelnen Beamten und von dem Maße seiner Sorge darum, sich die Wertschätzung der Arbeiterschaft zu erhalten, abhängen dürfte, ob er jene verneinte Pflicht zur Rücksicht gegenüber den Arbeitern über die Pflicht gegenüber dem Amt und dem gemeinen Wohl stelle.

Schließlich kann dem einzelnen Beamten auch *das* Recht nicht zugestanden werden, die Leistung der ihm angesonnenen Dienste von einer Prüfung der Frage abhängig zu machen, ob er die Arbeitseinstellung durch welche Umstände im
wohl begründet halte.

5. Nach dem Ausgeführten hat das angefochtene Ur
Recht eine Pflicht der Beamten zur Übernahme von
arbeit, *und zwar als eine Rechtspflicht* au
beamtenrechtlichen Verhältnis, bejaht. Zu
ist auch angenommen worden, daß die Entscheidung
Frage, ob die Voraussetzungen eines Staatsnotstands
dargelegten Sinne gegeben sind und daher zu dessen Ab
den Beamten die Leistung von „Streikarbeiten“ ang
werden darf, nicht den einzelnen Beamten zustehe
Durch § 10 des Reichsbeamtengesetzes ist die Verpflich
Beamten, das ihm übertragene Amt der Verfassung
Gesetzen entsprechend gewissenhaft wahrzunehmen, b
ausgesprochen. Diesem Gesetze den Gehorsam zu ver
haben die Angeklagten die Beamten aufgefordert.

Das Urteil hebt im Eingang seiner Gründe hervor, d
der Tat „die Eisenbahn noch ein Reichsbetrieb war“.
daher noch zu untersuchen, ob die vorstehenden Ausfü
des Urteils auch für die heutigen Verhältnisse der D
Reichsbahn noch sinngemäß gelten. Das Urteil führt
die Beamten für die Dauer eines vorübergehenden No
des Staates verpflichtet sind, Streikarbeit zu übe
In den Worten „Notstand des Staates“ ist das Wort St
in dem engeren Sinne von Fiskus, sondern in dem S
Allgemeinheit gebraucht; wenn die einen wesentlichen
teil des Staates bildende Bevölkerung in einen Notsta
dann ist der öffentliche Beamte verpflichtet, Streik
übernehmen. Dieser Notstand der Allgemeinheit tritt
unter der heutigen Betriebsform der Reichsbahn ein,
Betrieb ganz oder teilweise zum Erliegen käme; die V
der Bevölkerung unserer Großstädte und der Industr
mit Nahrungsmitteln wäre ernstlich gefährdet; eben
das gesamte deutsche Wirtschaftsleben erheblich geschä
den. Die Voraussetzungen für den Begriff Notstand de
haben sich also nicht geändert.

Es fragt sich nun noch, ob der *Reichsbahn*
Beamter im Sinne des Urteils ist. Auch dies ist zu
Nach § 23 (1) RBG. ist der Reichsbahnbeamte verpfli
öffentliche Interesse und das Interesse der Gesell
wahren, und § 3 R.-Bahnpers.-G. sagt: „Der Reichsba
hat seine Dienstgeschäfte unter Wahrung der Reichsv
und der Gesetze gewissenhaft wahrzunehmen und d
Verhalten in und außer dem Dienste der Achtung, die
ruf erfordert, sich würdig zu erweisen.“ Die amtlich
dung sagt zu § 23: „Die Reichsbahnbeamten sind nich
amte der Gesellschaft, deren Interessen sie wahrzunehm
sondern wie der Reichsbeamte Diener der Allgemein
haben daher auch das öffentliche Interesse zu wahr
weise noch darauf hin, daß der Wortlaut des § 23
lichen Interessen den Interessen der Gesellschaft v
Ferner führt die amtliche Begründung zum R.-Bahnpe
daß der Reichsbahnbeamte Beamter im Sinne der
fassung und damit auch Beamter auf allen Gebieten d
lichen Rechtes ist. Auch wird der Reichsbahnbeamte
der Personalordnung nach Artikel 176 der Reichsverfa
eidigt. § 3 R.-Bahnpers.-G. ist dem § 10 RBG., der d
zugrunde liegt, fast wörtlich nachgebildet. Es sind
Pflichten des Reichsbahnbeamten die gleichen wie d
beamten; infolgedessen ergibt sich der Schluß, daß
führungen des Urteils auch für die heutigen Verhäl
Deutschen Reichsbahn gelten.

Zu diesem Ergebnis führen auch die sehr beacht
Ausführungen „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Beamten“ von Reichsgerichtsrat Dr. Hüfner in der
rechtlichen Rundschau 1925, S. 81 und S. 157 ff. D
hebt mit Recht die unglückliche Doppelnatur des Re
beamten hervor, indem er sagt: „Sonach besteht das
des neuen Reichsbahnbeamten in folgende

hsbeamter und hat deshalb nicht alle seine Rechte, wohl seine Pflichten — § 3 R.-Bahnpers.-G., § 23 (²) RBG. Beamter einer Handelsgesellschaft und zugleich Be- Sinne der Reichsverfassung, also privat- und öffentlich- r Beamter in einer Person, er hat einer Handelsgesell- l zugleich der Allgemeinheit zu dienen, und zwar, um mit den Worten der Begründung zu sprechen, „mit r Treue und Hingabe, die das Kennzeichen öffentlichen hältnisses bilden". Der berühmte Ausspruch: „Nie- n zwei Herren dienen" ist also durch das Reichsbahn- ısbahnpersonalgesetz widerlegt. Nach weiteren ein- Erörterungen wird dann von Dr. Hüfner noch ausgeführt, daß, wenn das Interesse der Gesellschaft mit dem öffentlichen Interesse in Widerspruch steht, die öffentlichen Interessen des deutschen Volkes vorgehen, da der Reichsbahnbeamte wie der Reichsbeamte in einem besonderen Treuverhältnis zum deutschen Volke steht; die Frage des Streikrechtes des Reichsbahnbeamten sei zwar nirgends berührt, jedoch „da aus den vorhin angestellten Erwägungen die öffentlichen Pflichten der Reichsbahnbeamten denen gegen die Gesellschaft vorgehen, so wird das Streikrecht den Reichsbahnbeamten zu versagen sein." Die letzte Folgerung aus diesen Gedanken ist m. E. dann auch die, daß der Reichsbahnbeamte in gleicher Weise wie der Reichsbeamte zur Streikarbeit verpflichtet ist.

Die Verwaltungsform des sächsischen Eisenbahnnetzes.

Eine einmalige Erwiderung.

Von Reichsbahnoberrat **Friedrich**, Chemnitz.

15 dieser Zeitung versucht ein Aufsatz über die Ver- orm des sächsischen Eisenbahnnetzes das Ergebnis ter dem gleichen Titel in Nr. 13 und 48/24 dieser Zei- ienenen Arbeiten zu entkräften.

sicher interessant, die Ansicht eines Vertreters der kennengelernt zu haben, die in dem Ausbau der Bau- Bau- und Betriebsämtern das A und O der ganzen kom- Organisationsfrage in Sachsen sieht und alle übrigen esem Ziele unterordnet. Hindernisse, die er kommen ıbt er in seinem Gedankenflug nach diesem Ziel mit it überwinden zu können, — man beachte die Aus- des Artikels über den Fahrplan, den betrieblichen Be- dienst und die Durchführung der nötigen Dezentrali- und seine Zuflucht nimmt er zu einer Vermehrung der einer Vergrößerung der Büros in der schon sehr ntrale und zur Schaffung von Nebenorganisationen, wirkung gerade für die Bau- und Betriebsämter durch- ünscht wäre. Andere Schwierigkeiten, namentlich die alwesen liegenden, übergeht er. Hier macht sich die der sächsischen Organisation geltend, daß sie — vom und Werkstättendienst abgesehen —, nur Wenigen die Verwaltungsfäden in ihrer Gesamtheit, wenig- einerem Maßstab, in der Hand zu haben und sie über- praktisch erproben zu lernen. Eine so schwere Or- sfrage wie die sächsische kann nur auf Wissen und niemals auf Meinungen aufgebaut werden, wobei ändlich der Erfahrung der Nachkriegszeit ganz be- deutung zukommt.

riffe des Aufsatzes auf die Betriebsdirektion und ihre erungen sind nur eine Spielart dessen, was bis zum ahre lang immer und immer wieder erörtert, sorgsam nd auf das tatsächliche Maß zurückgeführt worden ist. um guten Teil berechtigt hatten sie nach dem Jahre für die Bauämter endlich eine fühlbare Selbständig- hte, an Werbekraft eingebüßt, und es konnte jedenfalls das, was vielleicht noch als peinlicher Rest zurückblieb. nichts gegen die Gründe und Vorteile ausrichten, die in dem Zusammenschluß von Betrieb und Verkehr in den sechs Betriebsdirektionen und in der Zuweisung von Verwaltungsgeschäften an sie lagen.

Finanzminister von Seydewitz konnte daher nach 1910 in den letzten Jahren des Kampfes gegenüber der ständischen Opposition folgende Gedanken ausführen:

> Worauf gründen Sie Ihre ganze Opposition? Einmal — hinsichtlich der Forderung nach einem Verkehrsministerium — darauf, daß wir zu sparsam und infolgedessen zu wenig entgegenkommend gewesen sein sollen. Demgegenüber verweise ich auf das Jahr 1902, das wir ohne diese Sparsamkeit nur durch neue Steuern hätten überwinden können, sodann — hinsichtlich der Beseitigung der Betriebsdirektionen — auf die Unzufriedenheit und einseitige Unterrichtung einiger Beamten. Eine Regierung, die die Verantwortung trägt und die das Ganze zu überblicken vermag, wird Ihnen hierin nicht folgen. Das Verhältnis zwischen Betriebsdirektion und Bauamt läßt sich, wenn notwendig, im Laufe der Zeit auch weiter verbessern. Solange aber an der einen Zentrale für das sächsische Eisenbahnnetz festgehalten wird, kann der Grundgedanke, wie er in der Betriebsdirektion verwirklicht ist, nicht verlassen werden.

Und weiter:

> Wenn wir die preußische Organisation mit einer Zentrale auf unser großes, kompliziertes und hinsichtlich des Verkehres in starkem Aufschwunge stehendes Netz übernehmen, so übernehmen wir nichts als Namen. In Wirklichkeit schaffen wir eine ganz neue, noch nirgends bestehende Organisation, gegen die alle Erfahrungen und Überlegungen sprechen. Es ist ein Schritt ins Dunkle. Derartiges darf man bei einer großen Verwaltung nicht tun.

Wer diese umfangreichen Verhandlungen und Erörterungen tatsächlich kennt, weiß, wieviel noch heute Gültiges sie enthalten. Es geht wirklich nicht, sie mit einer Handbewegung und mit Worten, wie „doktrinäre Voreingenommenheit" abzutun. Schließ-

n nach 1910 längere Jahre Bauamts-Vorstand und Be- er in der Betriebsdirektion gewesen. Ich könnte von ältnis zwischen Bauamt und Betriebsdirektion ein freundlicheres Bild entwerfen. Mir ist nichts davon aß in den gegenseitigen Geschäftsbeziehungen Un- rhanden gewesen wäre, und meine Erfahrungen wür- er Behauptung widersprechen, daß aus Bequemlichkeit die Betriebsdirektion geleitet wurde. Wenn das er Fall gewesen wäre, so wäre das kein Organisations-, Geschäftsfehler gewesen. Jedenfalls war das Bau- reinen Bauausführung und in der Unterhaltung, also großen Teil der dem Bauamt zukommenden Arbeiten, Hier ist nicht der Ort, alle vorgebrachten Einzel- kritischen Würdigung zu unterziehen. Ein einziges rd genügen.
n heftige Vorwürfe wegen Unterstellung des Per- Bauämter unter die Betriebsdirektion erhoben, und ellung der Rottenführer, Bahnwärter usw. unter diese sonders sinnwidrig bezeichnet. Die Betriebsdirektion war Bezirksausgleichstelle für die genannten Beamtengruppen und führte die entsprechenden Listen. War also in dem einen Bauamt eine entsprechende Beamtenstelle frei, so war sie oft gezwungen, in sie einen überzähligen oder auch einen erst zur Anstellung kommenden Bediensteten eines anderen Bauamtes zu überführen. Das erforderte eine geordnete Personalwirtschaft, erregte aber oft den Unwillen der Bauämter, die gerade den oder jenen Mann nicht verlieren oder nehmen wollten. Heute tritt dies wegen der Wohnungsnot und aus gewissen Personalgründen nicht in Erscheinung. Eines Tages aber wird diese Frage wieder vorhanden sein. Dann muß der Ausgleich wieder und zwar auch gegen den Willen der Bauämter vorgenommen werden, und zwar dann von der Reichsbahndirektion. Sollte das wirklich einfacher und wirklich Aufgabe einer Reichsbahndirektion vom Umfange und Range Dresdens sein?

lich haben die im Eisenbahnbetrieb führenden sächsischen Männer nicht jahrzehntelang um ein Phantom gerungen.

Ich kann an dieser Stelle nicht auf Einzelheiten eingehen. Soweit der Artikel allgemein interessierende Fragen aufwirft, hoffe ich später Gelegenheit zu haben, sie bei Behandlung von Organisationsfragen allgemeiner Art mit berühren zu können.

Hier sei nur folgendes herausgegriffen: Es wird gesagt, meine Ansichten müßten, wenn sie richtig wären, durch die Entwicklung bereits bestätigt sein. Vom 1. Mai 1924 ab seien die alten Betriebsdirektionen — wie es von mir genannt würde — „zerschlagen". Von einer Gefährdung der Zentrale sei aber nichts zu spüren. Sie habe gerade alle die Rechts- und Verwaltungsgeschäfte reibungslos übernommen, denen ich eine große Bedeutung für die Entlastung der Zentrale beimäße. Der erste Schritt sei somit wider meine Voraussage geglückt.

Wie steht es nun in Wirklichkeit?

Die einschneidendste Änderung war für die Betriebsdirektion die Aufhebung der Behördeneigenschaft und damit die Entziehung von Verwaltungsgeschäften und in Verbindung hiermit die Wegnahme des Verwaltungsjuristen. Als Ersatz wurde in Dresden ein Sekretariat errichtet. Schon heute — Organisationsfehler pflegen sonst schleichend zu sein und sich erst nach Jahren zu offenbaren — spricht die Erfahrung gegen diese Einrichtung. Die erhoffte Einsparung der Kopfzahl ist nicht eingetreten, die Geschäftserledigung, die sich durch diese Einrichtung ergeben hat, ist schleppend und unkaufmännisch, den Juristen hat man der Praxis entrückt. Es ist also das Gegenteil von dem eingetreten, was in dem Aufsatz behauptet wird. Sich selbst aber hat man, was meines Erachtens am schwersten wiegt, die Möglichkeit genommen, in wirklichem Sinne zu dezentralisieren.

Die zweite Änderung aber, nämlich die Lösung der Bauämter von den Betriebsdirektionen, mit der man schon 1910 begonnen hatte, lag nur im Sinne der Weiterentwicklung der vorhandenen Organisation. Für diese Loslösung in wesentlichen Belangen bin ich selbst oft eingetreten. Ob die heute gewählte Form und der Umfang der Lösung richtig ist, muß erst die Zeit lehren. In manchen Dingen ist Erleichterung eingetreten, dafür ist die Zentrale belastet worden, in manchen aber ist der Geschäftsgang schwerfälliger und reibungsvoller geworden.

Die Betriebsdirektion mag nach außen hin seit dem 1. Mai 1924 etwas an Bedeutung verloren haben. Für die Verwaltung selbst hat sie in den letzten Jahren an Bedeutung und Wert nur gewonnen. Sie ist bei Durchführung der vielen Wandlungen der letzten Jahre innerhalb der Deutschen Reichsbahn im Verwaltungs-, Personal-, Betriebs- und Verkehrswesen, die in Sachsen ja vielfach weit weniger passende Verhältnisse als in ihrem Ursprungslande Preußen vorfinden, nach Verbesserung ihres Ausbaues für die Zentrale das einfachste, mit dem geringsten Aufwand arbeitende, gesuchte und durchaus gewürdigte Instrument der Tatumsetzung geworden, das nur richtig ausgestattet und angesetzt zu werden braucht. Auch heute, trotz möglichster Loslösung der Bauämter, haben die Betriebsdirektionen als Vereinigungsstellen nicht völlig ausgeschaltet werden können.

Der plötzlich einsetzende, ausgedehnte Streik der Arbeiter in Sachsen im März d. J. hat die Richtigkeit meiner Ansichten bewiesen. Die Streikabwehr war in diesem Falle überwiegend eine Frage der Personaldisposition. Dank der Größe ihrer Bezirke und des organisatorischen Zusammenhanges von Betrieb und Verkehr war es den Betriebsdirektionen möglich, die Lücken schnellstens durch Personal eigener Stellen oder anderer Betriebsdirektionen und Ämter zu schließen, die Wartegeld- und Ruhegehaltsempfänger ihren örtlichen Wünschen und körperlichen Fähigkeiten entsprechend sofort einzusetzen, die ganze Personalbewegung 2½ Wochen in Fluß zu halten und dem Streik trotz teilweiser recht schwieriger Lage ohne Ausnahmesperren im Bezirk kraftvoll und mit Erfolg und ohne wesentliche Inanspruchnahme der Reichsbahndirektion entgegenzutreten. Hätte an Stelle der 6 Betriebsdirektionen eine hohe Zahl von Ämtern bestanden, so wäre ein Versagen und damit [...] Schaden für die Reichsbahn und die Wirtschaft unve[...] gewesen. Daran hätte auch eine noch so sorgfältige[...] sation, deren Wert in solchen Fällen ganz problemat[...] muß, nichts ändern können.

Die Ansprüche an eine Organisation sind in den [...] Zeiten andere als früher, eine Organisation, die [...] lastungsproben auf sich nehmen kann, ist heute nic[...] brauchen. Das, was schon in den früheren ruhigen [...] Sachsen ein Experiment war, würde es heute erst re[...]

In der Trennung von Betrieb und Unterhaltung soll [...] auch heute noch die Ursache für eine unwirtschaftl[...] nützung des Arbeiterpersonals liegen, das an der H[...] preußischen Betriebsamts-Vorstandes als Kräfte-„Rese[...] den Betrieb beweglicher sei und nutzbringender ange[...] den könne als in Sachsen. Dies wird seltsamerwei[...] nachdem unmittelbar vorher der Vorwurf erhoben [...] Betriebsdirektionen hätten früher oft in der günstigst[...] zeit den Bahnmeistereien für die Betriebs- und Verke[...] Arbeiter zur Bekämpfung von Verkehrswellen u. dgl. [...]

Die Bauämter sind heute in der Zahl ihres Unte[...] personales auf das äußerste Maß beschnitten, die de[...] noch zu leistenden Tagewerke sind genau festgeleg[...] „Reservoire" bestehen nicht mehr. Auf der anderen [...] die Bahnhofsdienste gemäß den D. D. V. 1924 dienst[...] vollkommen erfaßt. Bei diesen Verhältnissen kann [...] davon sein, daß in der erwähnten Trennung in Sa[...] Ursache für unwirtschaftliche Personalausnützung lie[...]

Die sächsische Betriebsdirektion ist für eine str[...] wachung des Dienstes durchaus nicht zu groß. Da[...] macht bei ungefährer Durchschnittsbelastung wie die [...] bahn Verkehr und Betrieb in wesentlich größeren[...] ohne jede Zwischenstelle zwischen den [...] und der nächsten Stelle einwandfrei. Notwendig is[...] eine richtige Organisation einer derartigen Stelle.

Die Betriebsdirektion soll die Schuld daran habe[...] sächsische Techniker den Betrieb zu spät kennenlern[...] zu alt sei, um neben der notwendigen Einarbeitun[...] triebswissenschaftliche Forscherarbeit leisten zu kö[...] Wort Betriebswissenschaft, — ich lege die Betonung a[...] schaft" — fängt an, bei solcher Anwendung zum [...] zu werden. Wissenschaftliche Arbeit verlangt an si[...] lichst weites Gesichtsfeld, und als solches wäre a[...] triebsdirektion eher geeignet, als das Betriebsamt. [...] wissenschaftliche Aufgaben sind überhaupt solche, [...] ordentliche Zeit kosten und den, der hierin etwas [...] restlos und fast immer sehr lange Zeit in Anspruch [...] fallen in der Regel auch nur an Brennpunkten an. [...] nur ausnahmsweise Sache eines Betriebsamtsvors[...] andere Dienstobliegenheiten hat, sein und müssen i[...] im Wege des Sonderauftrages einer bestimmten, hi[...] freizumachenden Person übertragen werden. Die [...] sächsische Techniker den Betrieb zu spät kennenler[...] hat mit der Organisation überhaupt nichts zu tun. S[...] Folge einer nicht glücklichen früheren Personalpoli[...] Sächsischen Staatsbahn zu starke Quoten gleichalt[...] niker zugeführt hat. Auch in Preußen wird heut[...] niker, abgesehen vom „Springer", Anfang 40, in [...] kunft sogar ganz wesentlich älter, ehe er Vorstan[...] triebsamtes wird. Man sieht also, daß auch die pr[...] ganisation derartige Fehler in der Personalpolitik [...] gleichen kann. Wer dem Vorschlag des Artikels na[...] daß er in dieser Hinsicht die Verhältnisse eher ve[...] denn der zweite höhere Techniker, der dem Bau- u[...] amt zugewiesen wird, soll sich ja nach ihm gar ni[...] Betrieb befassen. Auf den erwähnten personellen U[...] kann eine Organisation überhaupt keine Rücksicht [...]

age einer geeigneten Betriebsausbildung ist nach meiner iberhaupt auf falschem Gleise. Doch davon später vielımal.

·d behauptet, daß ich von allen Wegen, die ich vornich trotz meiner eigenen gegenteiligen Behauptungen ler Beibehaltung der Betriebsdirektionen am eifrigsten Das beweise namentlich mein zweiter Aufsatz. Hierke ich folgendes: Ich weise in meinem ersten Aufsatz ·e, von denen der eine die Voraussetzungen genau beunter denen die preußische Organisation übernommen ann. Er spricht nicht von drei „selbständigen" Direkındern von einer Gruppenbildung. Diese Wege führen ner Ansicht alle drei zum Ziele. Zweck des zweiten ı war, die bisher fehlende Darstellung der geschichttwicklung der Verwaltungsform des sächsischen Eisens zu geben und allen denen, die sich mit dieser Orı seit dem Eingriff von 1924 befassen müssen, die e dieser wohlerwogenen Organisation, die wie jede re geschichtlichen Rechte hat, vor Augen zu führen, in aber die Verbindung mit der Jetztzeit herzustellen. er, deren einziges Ziel die Bau- und Betriebsämter sind, ereit sind, diesem Gedanken alles unterzuordnen, wollte ı, daß auf das Problem, das sie behandeln, in Sachsen ındlich viel Zeit und Mühe verwendet wurde, daß sie as Neues sagen können, insbesondere was die Richtig-Grundgedankens der vorhandenen Organisation für ı Frage stellen könnte. Ich wollte ihnen in ihrem An-„Halt" zurufen, weil sie nach meiner Meinung den springenden Punkt einer Neu-Organisation, nämlich die „wahrhafte" Dezentralisation[2]) in seiner Wichtigkeit und, wie mir der Aufsatz zeigt, wohl überhaupt nicht erkennen, und weil ich keinen Sinn darin finden kann, auf dem Wege, der beschritten worden ist, — abgesehen von einer Verbesserung in dem Verhältnis zwischen Betriebsdirektion und Bauamt — fortzuschreiten, zumal letzten Endes die sächsische Organisationsfrage nicht für sich allein, sondern nur im Rahmen der Gesamtbehandlung für die Deutsche Reichsbahn gelöst werden wird.

[2]) Der Grundsatz lautete: „Nur Grundsätzliches und besonders Wichtiges den Zentralen, alles übrige den Außenstellen" oder „Nur für ersteres den Zweiinstanzenzug, für alles übrige den Eininstanzenzug". Dieser Grundsatz läßt sich nur durchführen, wenn Jurist, Techniker und Verkehrsbeamter außerhalb der Zentralen zusammengesetzt werden, was selbstverständlich im allerkleinsten Format zu geschehen hätte. Als derartige Stellen haben sich die Betriebsdirektionen lange Jahre bewährt, und sie haben bei der außerordentlichen Menge der in der Nachkriegszeit anfallenden Geschäfte ihre Leistungsfähigkeit bei dieser Zusammensetzung auch zeigen können. Bei ihr genügten auch kleinste Geschäftsstellen, und es wurden große Büros vermieden, die der Verderb alles Leichtflüssigen und Kaufmännischen sind. Der Grundsatz der getrennten Ämter macht die Durchführung des Grundsatzes der wahrhaften Dezentralisation unmöglich.

Es gehören ohne Zweifel in dem weiten Sachsen mit seinen vielen Industriezentren bei Beibehaltung der einen Zentrale außerhalb von dieser Stellen, die alles nicht Grundsätzliche abfangen und denen zu diesem Zweck Entscheidungsbefugnis gegeben werden muß. Wenn die Bau- und Betriebsämter mit einer Zentralisierung, an der die Zentrale mit den Jahren ersticken würde, erkauft werden sollen, so würde ich das für ein Unglück und für das Gegenteil von „kaufmännisch" halten.

Eisenbahnerbaugenossenschaften und Aufwertung.

Von Eisenbahnoberinspektor a. W. **Wilh. Hofinger**, München.

ı. Grübel wurde unter obigem Titel in Nr. 14 der les Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1925 die Frage der Aufwertung der seitens der Eisenıltung an Baugenossenschaften des Personals ge-Baudarlehen behandelt. Die gleichen Ausführungen ereits im Dezember 1924 anläßlich des Revisionsvers der bayerischen Baugenossenschaften des Verkehrsı seitens des Regierungsvertreters gemacht. Sie riefen seitigen Widerspruch hervor, so daß die Verwaltung hloß, eine weitere Versammlung auf 5. Februar 1925 en, die jedoch ebenfalls ergebnislos verlief. Die Teilder Versammlung konnten nicht einsehen, warum der verwaltung als Gläubiger ein Sonderrecht zu- werden soll, während in allen Fällen, in denen der h die frühere Staatseisenbahn) als Schuldner er-e Höchssätze der Aufwertung durch die 3. Steuernotg begrenzt sein sollen. Die Genossenschaften sowohl einzelne Mitglied ist Gläubiger des Staates oder der durch den Besitz von Staatspapieren, Eisenbahnen, Kriegsanleihen u. dgl. Von diesen Schulden des ıd insbesondere die der Eisenbahn genau wie die der chaften durch die vorhandenen Objekte in vollem eckt. Es ist daher nicht einzusehen, wie mit recht-ünden einer unterschiedlichen Bewertung der Gut-Schulden eines und desselben Besitzers das Wort erden kann. Die Genossenschaften haben ihr sämtjahrzehntelanger, mühevoller Arbeit erworbenes Verloren, sollen aber ihre vorkriegszeitlichen Schulden gesetzlich vorgeschlagen, mit 15 %, sondern mit 40 0 aufwerten, und dies wird noch mit dem wiederholten ıf Treu und Glauben zu begründen versucht.

Verhandlung der Aufwertungsfrage im Reichstag steht Zeit zur Verfügung, es ist daher nicht möglich, ausıf die Veröffentlichung in der Vereinszeitung einzuorerst möge nur auf einige wenige Punkte der Schrift hingewiesen werden, mit denen die alten Genossenschaften nicht einverstanden sein können und gegen die bereits auf dem Revisionsverbandstag von mehr als 100 Genossenschaftsvertretern einmütig Stellung genommen wurde.

Um die Forderung eines Sonderrechts für die Reichseisenbahn-Gesellschaft zu begründen, werden von dem Verfasser des Artikels in erster Linie wirtschaftliche Gesichtspunkte angeführt. Für alte, vorkriegszeitliche Genossenschaften sind sie jedoch nicht oder nur zum Teil zutreffend. In der Regel hat es sich hier um gewöhnliche Darlehen gehandelt, die ohne besondere Mühe auch von privater Seite zu erhalten gewesen wären, lediglich der um 1 % niedrigere Zinssatz hat manche Baugenossenschaft bestimmt, Staatskapital statt Privatgeld aufzunehmen. Als Äquivalent hat die Eisenbahn jedoch Annuitätenzahlung verlangt, während im Privatverkehr jährlich gleichbleibende Amortisationszahlung, auf die nach Bedarf sogar verzichtet wurde, üblich war. Es ist nicht richtig, daß die Herstellung der Bauten immer vollständig dem Willen der Eisenbahnverwaltung unterworfen war oder daß ihr ein Einfluß auf die Bildung der Mietpreise zugestanden wäre. Manche Genossenschaft erhielt das Eisenbahndarlehen erst nach Erbauung der Häuser und nach Bezug der Wohnungen und Festsetzung der Mietpreise. Das von Dr. Grübel verallgemeinert angenommene Bestimmungsrecht der Eisenbahn mag vielleicht für neuere Baugenossenschaften oder solche mit Erbbaurecht bestehen. Ältere Baugenossenschaften sind derartige Bedingungen nicht eingegangen. Dagegen ist richtig, daß bei Hingabe des Staatsdarlehens von Anfang an besondere, die Satzungen, Beaufsichtigung des Besitzes und Wohnungszuteilung betreffende Bedingungen seitens der Eisenbahnverwaltung gestellt wurden, die jedoch ausdrücklich nur für die Dauer des Darlehens Gültigkeit haben sollten und auch im Grundbuch nicht eingetragen wurden. Die Bindung der Eisenbahnerbaugenossenschaften hinsichtlich der Bildung der Mietpreise, auf die in den Ausführungen des Dr. Grübel anscheinend besonderer Wert gelegt wird, scheint also seitens

der Eisenbahnverwaltung erst in späteren Zeiten veranlaßt worden zu sein. Da sie bei den alten Baugenossenschaften nicht besteht, sind die Schlüsse hieraus für diese hinfällig. Nach den Ausführungen unter 1/3 der Schrift scheint weiter der Wohlfahrtszweck, mit dem seinerzeit die Hingabe von Baudarlehen an Eisenbahnpersonal bei der Volksvertretung begründet wurde, seitens der Eisenbahnverwaltung vollständig aufgegeben zu werden. Die Mieten der mit 1 % billigerem Kapital erbauten ersten Genossenschaftshäuser waren schon vor 25 Jahren billiger als Stadtwohnungen und nur einem damals noch recht kleinen Teil des Personals zugänglich. Es ist aber niemandem eingefallen, die Nutznießer der Wohnungen deshalb der ungerechtfertigten Bereicherung zu zeihen. Die billigeren Mieten wurden und werden heute noch teilweise durch erhöhte Trambahnkosten, Unbequemlichkeiten aller Art und Zeitverluste reichlich ausgeglichen. Dazu kommt, daß damals trotz billigerer Mieten die Genossenschaftswohnungen ganz und gar nicht begehrt wurden und viele, die heute mit scheelen Augen auf die Kollegen sehen, die seinerzeit die Genossenschaftsbewegung gefördert und trotz aller Erschwernisse in den Genossenschaftswohnungen ausgehalten haben, selbst Schuld tragen, wenn sie unter den heutigen Verhältnissen zu leiden haben. Die billigeren Mieten für Besitzer von Genossenschaftswohnungen stellen daher nicht eine ungerechtfertigte Bereicherung dar, sondern sind der sauer und hart verdiente Lohn für mühevolle Arbeit und jahrzehntelange Entbehrungen. So wenig alle Armen und Notleidenden in Spitälern und Armenhäusern versorgt werden können, so wenig kann man alle Eisenbahnangehörige in Genossenschaftshäusern unterbringen. Die Mietpreise für das Personal müssen daher immer unterschiedlich sein, ohne daß von ungerechtfertigter Bereicherung der weniger Belasteten gesprochen werden kann. Schließlich findet nach § 11 bzw. 11 a des Gesetzentwurfes eine Aufwertung wegen ungerechtfertigter Bereicherung auf Anfechtung wegen Irrtums oder aus anderen Rechtsgründen überhaupt nicht statt. Es ist auch irreführend, von einem Risiko der Eisenbahnverwaltung zu sprechen. Ein solches bestand nicht, da die Darlehen jederzeit durch den Wert der Bauten, die natürliche Preissteigerung der Grundstücke und die Haftsummen der Mitglieder vollauf gedeckt erscheinen. Übrigens sind auch Fälle bekannt, daß Konkurse von Baugenossenschaften ohne Abwendung durch die Eisenbahnverwaltung durchgeführt werden mußten und Sanierungsvorschläge und Bittgesuche schwacher Genosenschaften abgelehnt wurden mit dem Hinweis, daß sich die Genossenschaften selbst helfen oder den Konkurs einleiten müßten. Die Wohlfahrtsleistung der Eisenbahnverwaltung bestand von jeher hauptsächlich in der Mitwirkung zur Herstellung gesunder Wohnungen, deren Mietpreise stabil und unabhängig von den Steigerungsbestrebungen der privaten Hausbesitzer bleiben sollten. In dieser Leistung der Eisenbahnverwaltungen kann nichts Außergewöhnliches erblickt werden, das ein Sonderrecht begründen könnte, haben doch die meisten großen Fabrikherren schon lange bevor an Eisenbahnergenossenschaften Darlehen gegeben wurden, ihren Arbeitern aus Eigenem Wohnungen errichtet, ohne daß deshalb besondere Ansprüche an die Wohnungsinhaber gestellt worden wären. Das Interesse der Fabrikherren deckt sich voll mit dem Interesse der Eisenbahnverwaltung, ein Unterschied besteht nur darin, daß der Fabrikherr, wenn er schon eine Wohlfahrtseinrichtung ins Leben ruft, auch die Kosten hierfür trägt, während es nach den Ausführungen des Dr. Grübel den Anschein hat, als ob die Eisenbahnverwaltung die Kosten für ihre Wohlfahrtseinrichtungen nur vorschußweise übernehmen, dieselben jedoch als vollverzinsliche Kapitalsanlage betrachten würde. Damit würde sich die Eisenbahnverwaltung selbst in die Rolle eines gewöhnlichen Darlehensgebers begeben.

Ganz unverständlich erscheint weiter, daß von juristischer Seite dafür eingetreten wird, daß der Auslegung des Gesetzes nicht dessen Wortlaut, sondern Erwägungen aller Art zugrunde gelegt werden sollen. Eine Unzahl von ergangenen Urteilen beweist, daß sich bis jetzt die Richter von Rechts wegen stets streng an den Worlaut des Gesetzes hielten, sogar in Fä[llen,] denen sie selbst das Urteil als ungerecht empfinden [...] An dieser Tatsache ändert nichts, daß dann jeweils v[om Ge]richtshof der Verurteilte der Gnade des Landesherrn em[pfohlen] wurde. Das Urteil wurde eben nach den bestehenden G[esetzen] und nicht nach individuellen Gesichtspunkten gefällt. [Daß] Herr Verfasser selbst daran zweifelt, ob Richter sich sei[nen Aus]führungen zu eigen machen würden, beweist sein Vorsch[lag einer] gütlichen Einigung, wenn er auch für den Fall, daß den [Wünschen] der Verwaltung nicht Rechnung getragen würde, die An[wendung] von Gewalt empfiehlt. So sehr die Genossenschaften a[uch den] Weg der Vereinbarung begrüßen, so sehen sie doch e[iner] richterlicher Entscheidung mit Zuversicht entgegen. D[as Ver]trauen, daß wir in einem Rechtsstaat mit unabhängigen [Richtern] leben, beherrscht auch die Genossenschaften, deren M[itglieder] größtenteils alte, pflichttreue Beamte mit ausgeprägtem [Rechts]empfinden sind.

Schließlich wird die Höhe der Hypothekenaufwertung [von Dr.] Grübel noch im Zusammenhang mit der Leistungsfähig[keit der] Genossenschaften gebracht. Damit kommt wohl zum A[usdruck,] daß, je höher die Leistungsfähigkeit einer Genossensc[haft ein]geschätzt werden kann, desto höher auch die Aufwer[tung er]folgen soll. Auch hier wird individueller Aufwertung, [...] wertung je nach der Lage des einzelnen Falles, das [Wort ge]sprochen. Mit einer solchen würde wohl ein Arbeit[sfeld für] Juristen geschaffen werden, nicht aber dem Volk gedi[ent.] An dem Grundsatz „Gleiches Recht für alle“ sollte d[och nicht] gerüttelt werden, wenn wir in einem Rechtsstaat mit „[gleichem] Recht“ leben wollen. Aber abgesehen davon, daß m[it indivi]dueller Bewertung unterschiedlicher Behandlung und A[...] Tür und Tor geöffnet werden würde, so bereitet die Fe[ststellung] der Leistungsfähigkeit, für die die Einnahmen auf G[rund der] ortsüblichen Mieten maßgebend sein soll, außero[rdentliche] Schwierigkeiten. Gegend, Lage, soziale Stellung der [Mieter]schaft, vorhandene Bequemlichkeiten und alles möglic[he andere] bestimmen die ortsüblichen Mieten. Dazu kommt, da[ß die Ge]nossenschaftsmitglieder teilweise in weit ausgedehnte[m Maße bei] der Erhaltung des Besitzes selbst mitwirken und ge[wisse] Arbeiten persönlich ausführen, mithin Einsparungen m[achen, die] ziffernmäßig schwer nachweisbar sind. Der nicht zu b[ezahlende] Lohn der eigenen Arbeit würde bei Zugrundelegung o[rtsüblicher] Mieten auch im Falle prozentualer Ermäßigung derse[lben] im großen und ganzen die zu ermittelnde Leistungsfäh[igkeit und] somit auch den Aufwertungsprozentsatz erhöhen. Nich[t nur, daß] eine solche Bewertung die Arbeitsfreudigkeit der [...] vollständig untergraben müßte — sie würde auch Str[eitigkeiten] und Unannehmlichkeiten aller Art mit sich bringen. [Die orts]üblichen Mieten erscheinen demnach als Grundlage [zur Beur]teilung der Leistungsfähigkeit einer Genossenschaft a[uf keine] Weise geeignet.

Das Studium der Ausführungen des Dr. Grübel zw[ingt förm]lich zur Annahme, daß damit Stimmung für die Schaf[fung eines] Ausnahmegesetzes zugunsten der Reichsbahn-Gesellscha[ft gemacht] werden will. Warum aber mißgönnt denn Dr. Grübe[l den wirt]schaftlich schwachen Eisenbahnangestellten, die M[ieter von] Genossenschaftswohnungen sind, die unter Umstände[n ...] erreichbaren billigeren Mieten?

Die Stellung der Genossenschaften zu den Ausfüh[rungen des] Dr. Grübel kann kurz wie folgt zusammengefaßt we[rden:]

1. Allgemein kann das Bestehen eines besonde[ren gegen]seitigen Rechtsverhältnisses und eine durch d[...]nahmen gewährleistete Leistungsfähigkeit nich[t ...] werden.
2. Ein gegenseitiges Vertragsverhältnis eigener A[rt ...] Beteiligungsverhältnis besteht ebenfalls allgem[ein nicht.]
3. Wird bestritten, daß das Unternehmerrisiko nic[ht ...] Baugenossenschaften, sondern ausschließlich vo[n der Eisen]bahnverwaltung getragen worden sei.
4. Können die Genossenschaften in dem Vorsc[hlag keine] „wirklich gerechte“ Lösung erblicken.

nossenschaften vertreten dagegen den Standpunkt, daß
Schaffung eines Ausnahmegesetzes für die Reichsbahn-
ellschaft als Unrecht empfunden werden müßte,

selbst und alle ihre Mitglieder schwer geschädigt wur-
indem ihre Ersparnisse, die dem Staat in Gold gegeben
den, nur mit einem Rentenanspruch aus einer 5prozen-
Aufwertung des Kapitals abgefunden werden sollen,
lso als Verlust zu buchen haben, obwohl der Gegenwert
en Eisenbahnen und ihren Anlagen ebenso wie bei den
ssenschaften vollständig erhalten geblieben ist,

nach dem Willen der Volksvertretung als bayerische
lfahrtseinrichtungen gelten sollen. Der Wohlfahrts-
akter, der durch billigere Mieten zum Ausdruck kommt,
nicht durch Sondermaßnahmen für die Reichsbahn-Ge-
chaft illusorisch gemacht werden, sondern den bay-
hen Landeskindern erhalten bleiben,

Entschädigung für jahrzehntelange mühevolle und prak-
e Arbeit nicht kurzerhand dem Geldgeber überant-
et werden kann. Jeder Arbeiter ist seines Lohnes
, es geht daher nicht an, daß die Reichsbahn-Gesellschaft
Früchte der Genossenschaften an sich zieht.

in erster Linie dazu berufen sind, den Wohlfahrts-
akter und die Gemeinnützigkeit der Unternehmungen
vahren.

twurf des neuen Aufwertungsgesetzes wird in den
Tagen im Reichstag beraten werden. Die Genossen-
erwarten von ihm, daß er „richtiges Recht" und somit
Recht für alle" beschließt.

irde nicht ausschließen, daß der kapitalkräftige Gläu-
enbahn) einem bedrängten Schuldner (Genossenschaft)
ndung oder Nachlaß von rechtlich begründeten Forde-
tgegenkommt, womit dem Wohlfahrtscharakter der Ge-
aftsunternehmungen praktisch Rechnung getragen und
nerkannt werden könnte. Aber darum handelt es sich
Artikel des Dr. Grübel gar nicht.

* * *

ender Aufsatz gibt mir Anlaß, folgendes zu bemerken:

usführungen [1]) hatten in erster Linie den Zweck, zu
rung der Aufwertungsfrage bei den Eisenbahnerbau-
chaften auf gerechter und vernünftiger Grundlage
beizutragen und zugleich die Vertreter einer gegne-
nschauung zu einer Meinungsäußerung anzuregen, mit
n vornherein gerechnet habe. Allein so sehr ich mich
der vorstehenden Erwiderung etwas Greifbares abzu-
komme ich immer wieder zu dem Ergebnis, daß es dem
in keiner Weise gelungen ist, auch nur weniges zur
seiner Gegnerschaft beizubringen. Im Gegenteil wer-
seine Ausführungen meine Darlegungen in den
isten Punkten sogar bestätigt. Im übrigen werden
Einwendungen vorgebracht, auf die es in der Frage
nicht anzukommen hat, oder es wird meinen Ausfüh-
n Sinn zu unterlegen versucht, der ihnen in keiner
kommt, oder es werden schließlich nebensächliche Dinge
vige Ausnahmefälle hervorgekehrt, denen doch für eine
liche, allgemeine Regelung nie und nimmer eine ent-
Bedeutung beigemessen werden kann. Auch sind
asser verschiedentlich Behauptungen aufgestellt wor-
bjektiv unrichtig sind. Dies möchte ich zunächst im
einen vorausschicken.

nzelnen hätte ich zu den vorgebrachten Einwen-
Anlehnung an den von mir seinerzeit verfolgten Ge-
ng Nachstehendes zu sagen.

nächst zu den 4 wirtschaftlichen Gesichts-
, die von mir für eine über das Normalmaß hinaus-
ufwertung ins Feld geführt worden sind:

er Linie ist von mir geltend gemacht worden, daß es

[1]) in dieser Zeitung Nr. 14, S. 395 ff.

sich bei den „Darlehen" der Eisenbahnverwaltung nicht um gewöhnliche Darlehen, sondern um einen besonderen Rechtskomplex, einen Vertrag eigener Art mit gegenseitigen Rechten und Pflichten handelt. Hofinger will das Bestehen eines solchen besonderen gegenseitigen Vertrages am Schlusse seines Aufsatzes in Abrede stellen, offenbar sich wohl bewußt, daß damit ein durchschlagendes Moment für die Begründung einer höheren Aufwertung gegeben ist. Nirgends aber hat er vorher etwas zur Stützung seines verneinenden Standpunktes beigebracht. Im Gegenteil aus seinen eigenen Ausführungen geht die Richtigkeit meiner Darlegungen nur zu deutlich hervor. Es wird von ihm selbst als richtig zugegeben, daß „bei Hingabe des Staatsdarlehens von Anfang an besondere . . . Bedingungen seitens der Eisenbahnverwaltung gestellt wurden". Das war ja auch nach der Natur der Finanzierung selbstverständlich. Diese Bedingungen waren z. B. in Bayern, wo Eisenbahnerbaugenossenschaften zuerst in größerem Umfang ins Leben gerufen worden sind, von jeher in den „Allgemeinen Bedingungen für die Gewährung von staatlichen Darlehen an die Baugenossenschaften des Staatseisenbahnpersonals" und in den „Besonderen Bedingungen" enthalten. All diese Bedingungen waren, wie ein mir vorliegendes Stück ausdrücklich ausweist, bereits im Jahre 1901, also zu Anfang der Genossenschaftsbewegung aufgestellt. In diesen Bedingungen ist alles das enthalten, was in meinen Ausführungen als Bestandteil dieses besonderen Vertragsverhältnisses erwähnt worden ist. Damit ist aber das besondere Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahnverwaltung und Baugenossenschaft mit den gegenseitigen Rechten und Pflichten einwandfrei festgestellt. Ähnlich verhielt es sich auch bei den übrigen früheren Ländereisenbahnen. Hofinger scheint seinen gegenteiligen Standpunkt darauf stützen zu wollen, daß diese allgemeinen und besonderen Bedingungen den notariellen Darlehns- und Hypothekbestellungsurkunden einiger alter Eisenbahnerbaugenossenschaften im Gegensatz zu dem Regelfall, wie es sonst geschehen ist, nicht beigefügt worden sind. Allein abgesehen davon, daß es sich hier um vereinzelte Ausnahmen handelt, die für eine Verallgemeinerung gegenüber vielleicht 200 Bauvornahmen von Eisenbahnerbaugenossenschaften in Bayern völlig belanglos sind, wird durch das Fehlen dieser Bestimmungen in den Urkunden selbst noch nichts für die Gegenmeinung bewiesen. Denn wenn man es auch in einigen Fällen der allerersten Zeit der Gründung der Eisenbahnerbaugenossenschaften nicht für nötig hielt, diese Bedingungen ausdrücklich in die notariellen Urkunden mit aufzunehmen, so waren sie doch gleichwohl vorhanden und wurden von der Eisenbahnverwaltung zur Voraussetzung der Geldhingabe gemacht. Bei der Geldhingabe waren also beide Parteien darüber einig, daß diese Bedingungen erfüllt waren und auch für die Zukunft zu erfüllen seien. Denn sonst wäre das Baugeld von der Eisenbahnverwaltung nicht hingegeben worden. Aus diesen besonderen Ausnahmefällen, die zu Anfang der Gründungszeit liegen, wo sich auf Grund gewisser Erfahrungen erst alles konsolidieren mußte, kann also nichts dafür hergeleitet werden, daß die besonderen Bindungen, wie sie sonst regelmäßig in den den Vertragsurkunden beigehefteten allgemeinen und besonderen Bedingungen hervorgehoben sind, für einige ältere Baugenossenschaften nicht bestehen sollten. Aber selbst wenn man solche Ausnahmen — was aber durchaus unrichtig wäre — zugestehen sollte, so blieben es eben Ausnahmen, die keine Verallgemeinerung zuließen.

Daß einige Baugenossenschaften die Bedingungen nicht beim Bauen, sondern erst später eingegangen sind, weil sie auch das Geld von der Eisenbahnverwaltung später erhalten haben, ist selbstverständlich völlig belanglos. Ebenso ist es selbstverständlich, daß die Verpflichtungen der Baugenossenschaften nur auf die Dauer des Darlehens bestehen; das Gegenteil ist von mir auch nicht behauptet worden. Schließlich ist es ohne Bedeutung, daß diese Bindungen — wenigstens teilweise — nicht im Grundbuch eingetragen wurden; das hat seinen Grund darin, daß diese zum Teil überhaupt nicht ein-

tragungsfähig sind; das ändert aber nichts daran, daß die schuldrechtliche Bindung besteht, auf die allein es anzukommen hat.

Die Annahme eines gegenseitigen Vertragsverhältnisses mit besonderen Rechten und Pflichten auf beiden Seiten besteht also vollkommen zu Recht.

2. Im Rahmen dieses besonderen Rechtsverhältnisses mit gegenseitigen Rechten und Pflichten spielt nun, wie ich seinerzeit ausgeführt habe, die Wechselbeziehung zwischen der einmaligen Geldhingabe der Eisenbahnverwaltung und den alljährlich wiederkehrenden Mieteinnahmen der Baugenossenschaft eine entscheidende Rolle. Diese Äquivalenz von Leistung und Gegenleistung beruht, wie ich weiter dargelegt habe, nicht nur auf dem Grundgedanken, von dem die baugenossenschaftliche Selbsthilfe ihrem Wesen nach getragen wird (Rückzahlung des vorgeschossenen Kapitals durch die Mieten), sondern auch auf ausdrücklicher Parteivereinbarung. Gegen beides sucht sich Hofinger vergeblich zu wehren.

Was er in ersterer Richtung vorbringt, indem er auf die Wohnungsbauten „großer Fabrikherren" verweist, ist doch wohl nicht ernst zu nehmen. Denn er verwechselt hierbei genossenschaftliche Bauten mit bahneigenen Bauten. Daß gerade letztere auch von der Eisenbahnverwaltung in großem Maßstabe hergestellt wurden und noch hergestellt werden, dürfte Hofinger wohl nicht unbekannt sein. Daneben geht aber noch die Selbsthilfe des Personals durch Errichtung von Genossenschaftswohnungen, die von den Genossenschaften eben mit fremdem Geld errichtet werden, das in einem geordneten Staatswesen wie jedes fremde Geld auch wieder einmal zurückgezahlt werden muß. Das ist bei einem Fabrikherrn, der genossenschaftliche Bauten, wie es vielfach geschieht, unterstützt, geradeso. Mit welchem Recht hier der Eisenbahnverwaltung der Vorwurf gemacht werden will, sie verfolge ein Sonderrecht und stelle an die Inhaber von Genossenschaftswohnungen besondere Ansprüche, wenn sie die Rückzahlung des seinerzeit hingegebenen Baugeldes verlangt, ist nicht ganz verständlich. Die Rückzahlung entspricht nicht nur der ausdrücklichen Parteivereinbarung, sondern auch dem von mir dargelegten Grundgedanken der baugenossenschaftlichen Selbsthilfe und ist eine Selbstverständlichkeit.

Auch dagegen, daß die Geldhingabe und die Rückzahlung durch die Mieten kraft Parteivereinbarung in einer besonderen Wechselbeziehung stehen, sucht Hofinger vergeblich anzukämpfen. Diese Wechselbeziehung ist bei allen Eisenbahnerbaugenossenschaften, die von der Eisenbahnverwaltung mit Baugeld unterstützt worden sind, vorhanden. Daß meine Behauptung zutrifft, wird vom Gegner selbst für die neueren Baugenossenschaften und für solche mit Erbbaurecht, somit für den weitaus größten Teil der baugenossenschaftlichen Bauvornahmen, von vornherein ausdrücklich zugegeben. Er will sie nur für einige ältere Baugenossenschaften in Abrede stellen. Aber mit Unrecht. Es gilt hier das gleiche, was ich bereits unter Ziffer 1 hinsichtlich der Allgemeinen Bedingungen überhaupt ausgeführt habe. Ich kann hierauf kurz verweisen. In den von Anfang an festgelegten Allgemeinen Bedingungen kommt diese Wechselbeziehung unzweideutig zum Ausdruck. Wenn auch erst später die Bedingung mit aufgenommen wurde, daß die Eisenbahnverwaltung die Erhöhung (oder Ermäßigung) der Mieten jederzeit verlangen könne[2]), so war doch von Anfang an dort die Bestimmung mitenthalten, daß das baugenossenschaftliche Unternehmen rentierlich und lebensfähig sein und zu diesem Zweck in einem genauen Wirtschaftsvoranschlag vorher nachweisen müsse, daß das aufgenommene Kapital durch die Betriebseinnahmen, demnach durch die Mieten getilgt und verzinst werden könne. Damit waren die Mieten als der hauptsächlichste und meistenteils einzige laufende Einnahmeposten der Genossenschaft kraft Parteivereinbarung für die Verzinsung und Tilgung des zurückzuzahlenden Baukapitals ausdrücklich festgelegt. Darauf allein und auf nichts weiter hat es anzukommen. Diese Wechselbeziehung leug-

[2]) Die weitaus meisten Bauvornahmen stehen unter dieser Bedingung.

nen zu wollen, hieße nicht nur die Grundlage der v[on den] Baugenossenschaften mit der Eisenbahnverwaltung ge[führten] geführten Verhandlungen und einen wesentlichen Vertrag[sinhalt], der mit wenigen Ausnahmen (siehe oben Ziff. 1) auch ausdrücklichen Niederschlag in den Verträgen selbst ge[funden] hat, in Abrede stellen, sondern auch, wie ich immer wie[der be]tonen muß, den Grundgedanken der baugenossenscha[ftlichen] Selbsthilfe überhaupt verkennen.

3. Weiter habe ich seinerzeit darauf hingewiesen, d[aß eine] höhere Aufwertung bei den Eisenbahnerbaugenossens[chaften] auch um deswillen gerechtfertigt und sogar geboten se[i, weil] es sich bei den Baugeldern um die Finanzierung von ge[mein]nützigen Unternehmen durch Gelder der öffentl[ichen] Hand gehandelt habe. In unverständlicher Verkennung [meiner] Ausführungen versucht nun Hofinger für die billigeren [Mieten] von Genossenschaftswohnungen eine Lanze zu brech[en. Er] stößt hierbei aber offene Türen ein, weil er sich für et[was ein]setzen will, dessen Gegenteil von mir gar nicht vertreten ist. Die Berechtigung solcher billigerer Mieten habe [ich] nirgends bestritten. Gerade in München wurden die Wo[hnungs]mieten der Eisenbahnerbaugenossenschaften seinerzeit [mit Ab]sicht nicht unwesentlich unter den ortsüblichen Miet[en fest]gesetzt, nicht zuletzt aus dem Grunde, um damit einen ge[wissen] Konkurrenzkampf auf dem freien Wohnungsmarkte aus[zuüben]. Daran soll auch in Zukunft nichts geändert werden. [Da]gegen habe ich mich gewendet, daß über das Maß die[ser da]malen, in der Regel also schon verbilligten Friedensmie[ten hin]aus weitere ganz erhebliche Mietermäßigungen auf Gr[und des] zufälligen Umstandes der Inflation eingeführt würd[en. Ein] Beispiel wird es verständlich machen: Die ortsüblich[e Miete] für eine Wohnung betrüge 420 ℳ, die Miete für eine v[ergleich]bare Genossenschaftswohnung 320 ℳ. Hier soll an [diesem] Betrage nichts geändert werden. Wäre nun die Genos[senschaft] in der Lage, auf Grund unzureichender Aufwertung [die Miete] etwa weiter auf 200 ℳ zu ermäßigen, so könnte dies, [wie ich] dargelegt habe, mit einer vernünftigen Rechtsordnung [nicht in] Einklang gebracht werden. In diesem Punkte wird m[ir wohl] jedermann zustimmen. Eine solche weitere Verbillig[ung liegt] nicht im Zweck der genossenschaftlichen Selbsthilfe. W[arum] sollen Familien, die zufällig im Genuß einer solchen G[enossen]schaftswohnung sind und damit ohnehin bereits eine u[nter dem] ortsüblichen Mietpreis liegende Wohnungsmiete bezahlen [(320 ℳ] statt 420 ℳ in dem angeführten Beispiel), darüber hinaus [einen] weiteren, durch nichts gerechtfertigten Sondervorteil [(200 ℳ] Miete statt 320 ℳ) erhalten, während andere Mitgli[eder der] gleichen Genossenschaft, die noch keine genossensch[aftliche] Wohnung erhalten konnten, oder Nichtmitglieder, die i[n bahn]eigenen oder privaten Wohnungen untergebracht sind, s[ich eines] solchen Sondervorteils nicht erfreuen. Beziehen nicht [alle Be]amten gleichmäßig den ihnen zukommenden Wohn[ungsgeld]zuschuß, gleichviel ob sie eine genossenschaftliche [Wohnung] inne haben oder nicht? Beziehen nicht ebenso alle [Lohnemp]fänger gleichmäßig den ihnen zukommenden Lohn? [Die Un]gerechtigkeit eines solchen Zustandes wird im gegneris[chen La]ger auch selbst eingesehen. Darum machen diese gel[tend, die] Beschränkung der Aufwertung auf das gesetzliche N[aß] solle nicht zu Sondervorteilen der Genossenschaftsm[itglieder, die] die Wohnungen haben, ausgeschlachtet, sondern zu [...] von weiteren Neubauten ausgenützt werden; das se[i ...] des weitaus größten Teils der Baugenossenschaften [...] Was aber dann, wenn eine solche Baugenossensch[aft ...] Auslassung schon selbst durchblicken läßt, diese [...] beschreitet? Der Gegner bezeichnet solche Baugen[ossenschaften,] die auf eigennützigen Pfaden zu wandeln gedäch[ten ...] „schwarze Schafe"[4]). Eben deshalb, weil namen[tlich ...]

[3]) So neuestens Justizrat Klinke, einer der [...] Vertreter im gegnerischen Lager, in der „Zeitsc[hrift für Woh]nungswesen", 1925, S. 106. — In der Theorie w[...] dieses Verfahren im allgemeinen nichts einzu[wenden ...] die Praxis!

[4]) Klinke a. a. O.

isenbahnerbaugenossenschaften teilweise schon ernst-
t umgegangen sind, solch eigennützige Ziele unter Ab-
weiterer Neubauten zu verfolgen, hat sich die Eisen-
altung in Wahrung der Interessen der Allgemeinheit
· gerechten Wohlfahrtspflege verpflichtet gefühlt, sol-
nderbestrebungen von vornherein durch eine ent-
e Hypothekenaufwertung, wie sie in den gesetzlichen
ngen auch ausdrücklich zugelassen ist, einen Riegel
eben[5]).

ie Einwendung, daß ein Aufwertungsanspruch nach § 11
zes nicht auf ungerechtfertigte Bereicherung gestützt
önne, beruht auf einem groben Mißverständnis. Eine
gründung habe ich in der rechtlichen Würdigung
II 2 — nirgends gegeben; die rechtliche Unterlage für
eren Aufwertungsanspruch der Eisenbahnverwaltung
h ganz andere Bestimmungen geliefert, wie ich früher
hgewiesen habe.

ießlich wird versucht, meine Ausführungen über das
zu bekämpfen. Auch hier ist dem Gegner zunächst
mliche Auffassung unterlaufen. Ich habe hier ledig-
Risiko bei der A u s f ü h r u n g d e r B a u t e n in dem
sprochen, daß Eisenbahnerbaugenossenschaften, wenn
l von der Eisenbahnverwaltung durch Kapital unter-
rden, das ihnen zur Fertigstellung der Bauten etwa
Geld immer wieder bereitwilligst erhielten, selbstver-
unter der Voraussetzung, daß die üblichen Bedin-
füllt wurden. Dagegen hat Hofinger nichts vorgebracht.
e Baugenossenschaft s p ä t e r in Schwierigkeiten ge-
n sollte, ohne daß ihr die Eisenbahnverwaltung bei-
n wäre, so hat dies mit meinen Ausführungen nichts
m übrigen entsprechen auch insoweit die Behauptungen
ers nicht den Tatsachen. Es ist unrichtig, daß eine
erbaugenossenschaft, die von der Eisenbahnverwaltung
erhalten hatte, jemals in Konkurs geraten wäre.
t unrichtig, daß die Eisenbahnverwaltung jemals gang-
erungsvorschläge bei solchen Eisenbahnerbaugenossen-
bgelehnt hätte. Die gegenteilige, durch nichts belegte
ng ist um so unbegreiflicher, als gerade die Bau-
chaft, der Hofinger angehört, ihren Fortbestand einzig
n früheren Sanierungsmaßnahmen der Eisenbahnver-
erdankt.

dürfte dem Gegner wohl bekannt sein, daß die Eisen-
altung die Bauvornahmen — wie es auch in den All-
Bedingungen vorgesehen war — regelmäßig bis zu
Bauaufwandes beliehen hat und deshalb stets hinter
anderen Geldgebern — APK, Privaten — zurück-
ist. Wo in aller Welt hätte eine Eisenbahnerbau-
chaft das Geld — noch dazu zu dem billigen Zinsfuß —
der üblichen Beleihungsgrenze von etwa 60% des Bau-
halten? Meine Ausführungen können daher ruhig dahin
werden, daß die Eisenbahnverwaltung bei Eisenbahner-
enschaften, die sie einmal mit Geld wesentlich unter-
, nicht nur hinsichtlich der Errichtung der Wohnungs-
wie ich ursprünglich darlegte, sondern auch für die
s ganzen Unternehmens als Trägerin des Risikos zu
be.

en meine Ausführungen unter II) hat der Verfasser
nichts Nennenswertes vorgebracht.

i von mir gegebene Begründung der Leistungsfähigkeit,
e die 40%ige Aufwertung bei Vorkriegsdarlehen und
ige Aufwertung bei Nachkriegsgeldern gestützt worden
e vom Gegner überhaupt nicht berührt. Er hat damit
t schweigend diese Leistungsfähigkeit an sich zugegeben,
u nicht anders zu erwarten war. Gegen eine höhere
r ng ist von ihm nur geltend gemacht worden, daß die
verwaltung damit ein Sonderrecht in Anspruch nehme

und die Baugenossenschaften unter ein Ausnahmerecht stelle. Nein, gerade umgekehrt ist es. Die Eisenbahnverwaltung nimmt kein Sonderrecht, sondern ein gesetzliches Recht für sich in Anspruch; dagegen stellt das, was der Gegner will, eine Sonderbestrebung dar, die die Genossenschaften zum Teil zu eigennützigen Zwecken, wie ich gezeigt habe, ausnützen möchten. Es wurde von mir ausführlich dargelegt, daß sich der Aufwertungsanspruch der Eisenbahnverwaltung über das Normalmaß hinaus auf § 12 Abs. 2 der Dritten Steuernotverordnung stützen läßt. Dazu kommt, daß der neue Entwurf eines Aufwertungsgesetzes[6]) jeden Zweifel darüber ausschließt, daß dieser Anspruch neben § 12 nunmehr auch wieder auf § 3 des Gesetzes, wie es zeitweise schon einmal der Fall war, gegründet werden kann. Meine Vermutung in dieser Richtung[7]) hat sich früher, als erhofft wurde, erfüllt. Die neue Fassung des § 3 erweitert nämlich die Fälle der freien Aufwertung, die seinerzeit durch § 7 der Ersten Durchführungsverordnung auf einen kleinen Kreis beschränkt worden waren, ganz bedeutend und zwar u. a. gerade auf Fälle der vorliegenden Art, wo es sich um hypothekgesicherte Ansprüche aus gegenseitigen Verträgen handelt[8]). Das neue Gesetz wird also voraussichtlich das Recht der Eisenbahnverwaltung auf eine über das Normalmaß hinausgehende Aufwertung noch eindeutiger feststellen, als es bisher schon der Fall gewesen ist. Hier ist eben die individuelle Aufwertung in gewissen Grenzen vom Gesetzgeber und von der Rechtsprechung ausdrücklich anerkannt. Wenn die Eisenbahnverwaltung infolgedessen von dem ihr gesetzlich eingeräumten Recht Gebrauch macht, so wird damit kein Ausnahmerecht gegenüber den Baugenossenschaften, sondern ein allgemein geltendes Gesetz in Anspruch genommen. Wenn der Gegner gleichwohl eine höhere Aufwertung unter Berufung auf das vielmißbrauchte Schlagwort „Gleiches Recht für alle" ablehnen will, so ist dies gerade so richtig, als wenn man jedem Staatsbürger mit einer solchen Begründung ohne Rücksicht auf seine Leistungsfähigkeit den gleichen Steuersatz aufbürden würde. Handelt etwa die Baugenossenschaft selbst nach diesem Grundsatz, wenn sie der Eisenbahnverwaltung nur 15% einräumen will, während sie die Geschäftsanteile ihrer Mitglieder schlechthin auf 100% des Goldmarkwertes aufwertet, und zwar auch bei solchen Genossenschaftsbauten, wo die Eisenbahnverwaltung nur 40% des Goldmarkwertes verlangt?

III. Das von mir seinerzeit näher begründete Ergebnis, wonach im Hinblick auf die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse eine Aufwertung der Kapitalansprüche der Eisenbahnverwaltung gegenüber der Eisenbahnerbaugenossenschaft auf 40% bzw. 100% des Goldmarkbetrages der Leistungsfähigkeit und zugleich dem Gesetze entspricht, steht also nach wie vor unverrückbar fest. Die Einwendungen des Gegners beziehen sich im wesentlichen überhaupt nur auf die Vorkriegshypotheken; sie sind aber alle, wie ich gezeigt habe, unbegründet oder unbehelflich. Bei den Papiermarkdarlehen der Nachkriegszeit scheint das Rechtsempfinden auch die widerstrebenden Baugenossenschaften bereits einigermaßen von der Gerechtigkeit des von der Verwaltung eingenommenen Standpunktes überzeugt zu haben.

IV. Zum Schluß bedürfen noch einige andere Ausführungen des Gegners einer kurzen Würdigung.

1. Fehl geht zunächst der Hinweis darauf, daß die Baugenossenschaften als Eigentümer von Staatspapieren, Eisenbahnobligationen, Kriegsanleihen u. dergl. ihrerseits auch Gläubiger des Staates seien und es daher ungerecht sei, wenn der Staat von den Genossenschaften eine höhere Aufwertung verlange, als er selbst den Inhabern jener Papiere zu zahlen bereit sei. Der

---

[5]) Eisenbahnverwaltung befindet sich hierbei gerade in
immung mit dem zuständigen Reichsressort, nämlich
hsarbeitsministerium, wie ich S. 400 bereits hervorge-
e (bei Anm. 23).

[6]) Drucksachen des Reichsrats, Tagung 1925, Nr. 56.

[7]) Vergl. diese Zeitung S. 399.

[8]) Vergl. hierüber insbesondere die amtlichen Erläuterungen zu dem Gesetzentwurf S. 11/12, wo als Beispiel gerade auf diese Fälle verwiesen ist; ferner meine Anm. 20 in dieser Zeitung S. 400.

Einwand bringt etwas, was mit der vorliegenden Sache nichts zu tun hat. Mit dem Gelde der Eisenbahnverwaltung wurden doch nicht jene Wertpapiere beschafft, sondern die Bauten, die noch vorhanden sind, hergestellt. Im übrigen ist noch folgendes zu sagen. Einmal handelt es sich bei den Baugeldern der Eisenbahnverwaltung um ein rein privatrechtliches Schuldverhältnis, während es sich dort um öffentlichrechtliche Anleihen handelt. Beide haben verschiedene rechtliche Schicksale. Dies kommt formell schon dadurch zum Ausdruck, daß die Aufwertung privatrechtlicher Forderungen in einem vom Reichsjustizminister eingebrachten Gesetzentwurf, die Ablösung öffentlicher Anleihen dagegen in einem anderen vom Reichsfinanzminister ausgearbeiteten Gesetzentwurf geregelt wird. Auch sachlich besteht ein wesentlicher Unterschied. Mit den Kriegsanleihen wurde der Krieg finanziert, also kein Gegenwert geschaffen; mit den Eisenbahnobligationen und sonstigen Staatspapieren wurden zwar teilweise Werte geschaffen, die heute noch vorhanden sind, sie sind aber durch die Reparationsverpflichtungen derart belastet, daß sie wirtschaftlich keine freien Erträgnisse mehr abwerfen, um damit jene öffentlichrechtlichen Verpflichtungen höher einlösen zu können. Mit dem von der Eisenbahnverwaltung hingegebenen Gelde jedoch wurden umfangreiche Wohnungsanlagen geschaffen, die heute noch ungeschmälert erhalten sind und eine solche Rente gewährleisten, daß damit die geltend gemachte Aufwertung getragen werden kann. Die Verschiedenheit der Dinge liegt also auf der Hand.

2. Ferner ist noch bemängelt worden, daß die Eisenbahnverwaltung keine richterliche Entscheidung herbeiführe, sondern überall eine gütliche Einigung anstrebe. Ich meine, dies sollte der Verwaltung nicht als Vorwurf, sondern als Lob angerechnet werden. Wie die Verwaltung schon wiederholt betont hat, sollen sich die Eisenbahnerbaugenossenschaften und die Eisenbahnverwaltung nicht als Parteien gegenüber treten und sich auch noch vor Gericht gegenseitig bekriegen, sondern vielmehr einträchtig, wie sie seinerzeit die Bauten zusammen finanziert und errichtet haben, auch im gegenseitigen Zusammenfinden die Aufwertungsfrage auf gerechter und vernünftiger Grundlage regeln. Das hat übrigens auch der größte Teil der Genossenschaften als richtig erkannt und daraus die Folgerungen gezogen (siehe unter 3). Es wäre also verfehlt, das Vorgehen der Verwaltung etwa als Schwäche auszulegen. Selbstverständlich hat die Eisenbahnverwaltung auf die Beschreitung des Rechtswegs nicht endgültig verzichtet.

3. Schließlich kann die unrichtige Darstellung gleich am Anfang des Artikels nicht unwidersprochen hingenommen werden. Es wird dort zunächst festgestellt, daß die gleichen Ausführungen, wie ich sie in dieser Zeitung veröffentlicht habe, bereits im Dezember 1924 anläßlich der ordentlichen Verbandstagung des Revisionsverbandes der Baugenossenschaften des bayerischen Verkehrspersonals von mir vorgebracht worden seien, und es wird sodann daran die Behauptung geknüpft, daß die[se Aus]führungen damals allseitigen Widerspruch hervorgerufen [hätten]. Diese Darstellung ist unrichtig und läßt ein durchaus [falsches] Bild entstehen, ebenso wie die weiter angefügte Beha[uptung], daß die Verwaltung späterhin am 5. Februar 1925 eine [weitere] Versammlung einberufen habe, die gleichfalls ergebnisl[os ver]laufen sei. Hieraus könne der Schluß gezogen werden, [daß die] Eisenbahnverwaltung in Bayern bisher mit ihren Aufw[ertungs]ansprüchen keinen Erfolg erzielt hätte. Gerade das G[egenteil] ist der Fall. Die Darlegungen des Gegners bedürfen ein[er drei]fachen Berichtigung: Zunächst hinsichtlich der erste[n ...] Verbandstagung: Hier haben eine Reihe von Genossen[schafts]vertretern zunächst ihren ablehnenden Standpunkt hins[ichtlich] einer höheren Aufwertung kund getan oder vorerst ein[...]malige Prüfung in Aussicht gestellt, ohne aber vorh[er die] von der Eisenbahnverwaltung für ihr[e An]sprüche geltend zu machenden Gründe g[ehört] zu haben. Der Vertreter der Eisenbahnverwaltung ha[t seine] Stellungnahme erst am Schluß nach beendeterAusspra[che den] Genossenschaftsvertreter bekannt gegeben. Daraufhin [ist kein] einziges Genossenschaftsmitglied mehr aufgestanden, [um den] Ausführungen des amtlichen Vertreters widersprochen[...], auch nicht Hofinger, welcher der Versammlung persönl[ich bei]gewohnt hat (siehe Niederschrift über die Verbandstagu[ng). Die] Behauptung, daß die Darlegungen der Verwaltung auf all[seitigen] Widerspruch gestoßen wären, ist also unrichtig. Die [...] Versammlung vom 5. Februar 1925 war keine Versam[mlung] sämtlicher bayerischer Eisenbahnerbaugenossenschaften [wie die] erstgenannte, sondern lediglich eine solche im Bereiche d[er ...] München, wo bisher der hartnäckigste Widerstand geg[en eine] höhere Aufwertung geleistet worden ist; die gegnerisc[he Dar]stellung läßt die Meinung aufkommen, als habe es sich a[uch hier] um eine Tagung des gesamten Revisionsverbandes ge[handelt]. Zum dritten und letzten ist die von der Eisenbahnver[waltung] betriebene Angelegenheit bisher in keiner Weise erg[ebnislos] verlaufen; vielmehr hatten im April bereits über $^{2}/_{3}$ d[er baye]rischen Eisenbahnerbaugenossenschaften die höheren [Aufwer]tungsansprüche der Verwaltung im vollen Ausmaße an[erkannt]. Das restige Drittel setzt sich nahezu ausnahmslos aus Mü[nchener] Baugenossenschaften zusammen, also eigenartigerweise [...] aus solchen, die von jeher das besondere Entgegenkom[men der] Verwaltung genossen hatten und am wenigsten Anlaß [hätten], der Eisenbahnverwaltung ein Recht vorzuenthalten. [...] also in Wirklichkeit die „allseitige“ Ablehnung der [von der] Eisenbahnverwaltung aufgestellten Grundsätze aus. N[un ist] es auch erklärlich, warum der Wortführer der Gegen[...] gerade im Kreise der Münchener Eisenbahnerbaugenossen[schaften] zu suchen ist. Reichsbahnrat Dr. Grübel, Mü[nchen].

Wir schließen hiermit die Erörterung über diesen [Gegen]stand. Die Schriftle[itung].

Der Fahrdienst bei Zugkreuzungen.

Von Reichsbahnrat **Parow**, Magdeburg.

„Es erben sich Gesetz' und Rechte wie eine ew'ge Krankheit fort“; ebenso werden vielfach Vorschriften, die aus irgendwelchen Anlässen eingeführt sind, viele Jahre hindurch angewendet und nicht immer häufig genug geprüft, welche Wirkung sie unter veränderten Verhältnissen haben. Dies scheint mir bei den Vorschriften über Zugkreuzungen in gewisser Hinsicht der Fall zu sein; sie sind anläßlich des Unfalls bei Spremberg im Jahre 1905 geschaffen, und der Umstand, daß ein ähnlicher Unfall sich nicht wiederholt hat, ist anscheinend als ein Zeichen ihrer Bewährung angesehen worden. Daß dies nur in beschränktem Umfange zutreffen kann und daß diese Vorschriften ferner auch manche Bedenken aufkommen lassen, soll im folgenden gezeigt werden.

In den Dienstfahrplänen nach Anlage 15 der Fahrdienstvorschriften werden die Kreuzungen und Überholungen vermerkt. Dies Verfahren hat hauptsächlich den Zweck, das Zug[personal] zur Überwachung der Fahrdienstleitung heranzuziehen. [Sein] Wert ist hinsichtlich der Überholungen umstritten, w[enig]stens soweit es sich um die Spalte 8 („Überholung des Zuges“) [han]delt, hinsichtlich der Kreuzungen bisher nicht.

Die Überwachung der Regelung der Kreuzungen du[rch das] Zugpersonal ist verankert in § 50,4. Diese Bestimmun[g, nach] welcher auf eingleisiger Bahn kein Zug eine Kreuzung[sstation] vor Eintreffen des Gegenzuges verlassen darf, es sei de[nn nach] Erhalt eines Kreuzungsbefehls, legt nämlich dem Zug- un[d Lo]motivführer die Verpflichtug auf, die Abfahrt zu verweigern, [falls] etwa ein Abfahrauftrag ohne vorherige Erfüllung dies[er Vor]bedingung an sie ergehen sollte und dadurch den Fah[rdienst]leiter zur Nachprüfung des Auftrags zu zwingen. Ist [...]

dieser Nachprüfung, daß der Fahrdienstleiter sich geirrt wird dadurch u. U. ein Unfall vermieden; andernfalls r schriftliche Befehl nachgeholt und das Zugpersonal von der Mitverantwortung entlastet. Um dem Zugpersonal berwachung der Fahrdienstleitung auch bei Abweichungen hrplan zu ermöglichen, ist in § 34,7 und 8 bestimmt, wie verspätungen zu verfahren ist, und in § 68,3 was bei g von Sonderzügen zu geschehen hat.

ıs das Verfahren bei Zugverspätungen md 8) anbelangt, so seien zunächst 5 häufig vorkommende trachtet.

: Zug 1 von A nach E } planm. Kreuzung in C.
Zug 2 von E nach A }

a) Zug 1 verspätet: Kreuzung verlegt von C nach B
Kreuzungsbef. f. Zug 2 erteilt C
Kreuzungsbef. f. Zug 1 erteilt B

b) Zug 2 verspätet: Kreuzung verlegt von C nach D
Kreuzungsbef. f. Zug 1 erteilt C
Kreuzungsbef. f. Zug 2 erteilt D

Bild A.

B C D E

D E F
C
B

Bild B.

Blockstelle mit Abzweigung D. E F
C
B

Bild C.

Zug 1 von B nach E } planm. Kreuzung in C.
Zug 2 von E nach A }

a) Zug 1 verspätet: Kreuzung verlegt von C nach B
Kreuzungsbef. f. Zug 2 erteilt C
Kreuzungsbef. f. Zug 1 erteilt B

b) Zug 2 verspätet: wie Fall 1 b.

Zug 1 von A nach F } planm. Kreuzung in C.
Zug 2 von F nach A }

a) Zug 1 verspätet: wie Fall 1 a.

b) Zug 2 verspätet: Kreuzung verlegt von C nach D
Kreuzungsbef. f. Zug 1 erteilt C
Kreuzungsbef. f. Zug 2 erteilt D

Zug 1 von A nach F } planm. Kreuzung in C.
Zug 2 von F nach A }

a) Zug 1 verspätet: Kreuzung nach B verlegt.
Kreuzungsbef. f. Zug 1 erteilt B
Kreuzungsbef. f. Zug 2 erteilt C

b) Zug 2 verspätet: und zwar so viel, daß Zug 1 vor Zug 2 in D durchfahren kann.
Keine Kreuzung, jedoch darf Zug 2 nicht in die Strecke D—C gelassen werden, bevor Zug 1 sie verlassen hat. Vom Ausfall der Kreuzung verständigt C den Zug 1 durch Kreuzungsbefehl; über die Verständigung des Zuges 2 besteht keine Vorschrift.

Fall 5: Zug 1 von A nach F } planmäßig keine Kreuzung, die
(Bild C) Zug 2 von F nach A } Züge begegnen sich zwischen D und E.

a) Zug 1 verspätet: Kreuzung in C erforderlich.
Kreuzungsbef. f. Zug 1 erteilt C.
Über die Verständigung des Zuges 2 besteht keine Vorschrift.

b) Zug 2 verspätet: Nichts zu veranlassen.

Fall 1 ist der Normalfall. Im Unterfall a) hat der von der neuen Kreuzungsstation B dem Zug 1 erteilte Kreuzungsbefehl nur die Wirkung, das Zugpersonal vom Ausfall der planmäßigen Kreuzung in C zu verständigen; eine Überwachung der Fahrdienstleitung in B ist dem Zugpersonal des Zuges 1 nicht mehr möglich, da es von der neuen Kreuzung erst in dem Augenblick erfährt, wo diese schon eintritt, und zwar von demselben Fahrdienstleiter, mit dem es g. F. die Verantwortung zu teilen hätte. Eine solche Überwachung wäre möglich, wenn der Kreuzungsbefehl schon in A erteilt würde, dies ist aber nicht vorgeschrieben und würde selten durchführbar sein. Unterfall b) ist das Spiegelbild zu a).

Fall 2 unterscheidet sich von Fall 1 dadurch, daß Zug 1 erst in B beginnt. Auch hier hat bei Unterfall a) der von der neuen Kreuzungsstation dem Zug 1 erteilte Kreuzungsbefehl nur die Wirkung, das Zugpersonal von dem Ausfall der planmäßigen Kreuzung in C zu verständigen; eine Überwachung der Fahrdienstleitung in B durch das Zugpersonal kommt überhaupt nicht in Frage. Ferner hat der von der fahrplanmäßigen Kreuzungsstation C dem Zug 2 erteilte Kreuzungsbefehl für das Zugpersonal keine Bedeutung mehr, sobald Zug 2 in B angekommen ist; denn die Einfahrt in den Streckenabschnitt B—A ist von dem Lauf des Zuges 1 unabhängig. Es fragt sich daher, ob man in diesem Falle den Vorgang in B überhaupt für beide Züge als „Kreuzung" bezeichnen soll. Betrachtet man nämlich als „Kreuzung" nur den Vorgang, bei welchem ein Zug die Ankunft eines Gegenzuges abzuwarten hat, so liegt in B nur für Zug 1 eine Kreuzung vor. In diesem Sinne bedeutet auch der dem Zug 2 in C erteilte Kreuzungsbefehl nur die Bestätigung, daß die Kreuzung in C ausfällt. Übrigens treten solche Fälle, die als „halbe Kreuzung" bezeichnet werden könnten, natürlich auch im planmäßigen Betrieb häufig auf und entsteht auch hier die Frage, ob man in beiden Richtungen von einer „Kreuzung" sprechen soll. Unterfall b) entspricht 1 b).

Bei Fall 3 findet ein Übergang vom eingleisigen zum zweigleisigen Betriebe statt.

Unterfall a) entspricht dem Fall 1a).

Unterfall b) hat Ähnlichkeit mit 2a).

Für den Betrieb auf der eingleisigen Strecke ist es nämlich belanglos, ob Zug 2 in D von der zweigleisigen auf die eingleisige Strecke übergeht oder in D beginnt. Jedenfalls kann man auch diesen Fall als „halbe Kreuzung" betrachten, und hat hier der Kreuzungsbefehl für beide Züge nur die Bedeutung, daß sie dadurch vom Ausfall der planmäßigen Kreuzung in C verständigt werden.

Anders wäre es freilich, wenn eine Vorschrift bestände und durchführbar wäre, wonach in diesem Falle der Kreuzungsbefehl für Zug 2 von Station E zu erteilen wäre; dann könnte das Personal des Zuges 2 in D die Fahrdienstleitung überwachen.

Fall 4 unterscheidet sich von Fall 3 dadurch, daß die eingleisige Strecke aus der zweigleisigen nicht auf einer Station, sondern auf einer Blockstelle abzweigt. Unterfall a) entspricht 1a) und 3a).

Im Unterfall b) tritt an Stelle der planmäßigen Kreuzung eine außerplanmäßige Begegnung auf der zweigleisigen Strecke. Da also eine neue Kreuzungsstation fehlt, ist es zweifelhaft, auf welche Weise Zug 2 vom Ausfall der planmäßigen Kreuzung in C verständigt wird.

Sinngemäß wäre es, von einer „Kreuzung in D" zu sprechen, gleichviel, an welcher Stelle zwischen D und E die Begegnung

erfolgt; dann hätte D den Kreuzungsbefehl zu erteilen und u. U. könnte (ähnlich wie in § 34, 11) zur Vermeidung des Haltens in D die Ausfertigung durch E erfolgen. Im übrigen entspricht der Fall dem Fall 3b).

Fall 5 ist die Umkehrung von Fall 4. Eine planmäßige Kreuzungsstation existiert nicht, da die Begegnung zwischen D und E nicht als Kreuzung aufgefaßt wird. Infolgedessen hat das Zugpersonal des Zuges 2 sich um Zug 1 ohne weiteres gar nicht zu bekümmern. Im Unterfall a) erscheint aber die einwandfreie Verständigung des Zuges 2 viel wichtiger als die des Zuges 1, wenigstens wenn auf die Überwachung der Fahrdienstleitung durch das Zugpersonal Wert gelegt wird. Denn der Zug 1 erhält lediglich in C die Weisung, das Eintreffen des Zuges 2 abzuwarten, und zwar von demselben Fahrdienstleiter, mit dem es die Veranwortung dafür teilen soll (vgl. Fall 1a); Zug 2 dagegen fährt in die eingleisige Strecke ein, ohne vorher die planmäßige Räumung der eingleisigen Strecke durch Zug 1 abgewartet zu haben. Es wäre daher auch hier (wie in Fall 4) sinngemäß, wenn von einer „planmäßigen Kreuzung in D“ gesprochen würde; dann dürfte nämlich Zug 2 am Block D nicht durchfahren, ohne durch Kreuzungsbefehl dazu ermächtigt zu sein. (Ob die Ausfertigung des Befehls zur Vermeidung unnötigen Haltens in D von einer rückliegenden Haltstation (z. B. E) ausgefertigt werden könnte, ist eine weitere Frage.)

Im Unterfall b) kommt keine Kreuzung vor.

Die Betrachtung zeigt, daß die Vorschriften, soweit sie den Zweck verfolgen, das Zugpersonal zur Überwachung der Fahrdienstleitung heranzuziehen, diesen Zweck nur etwa in der Hälfte aller Fälle erfüllen können, nämlich in den Fällen, wo bei rein eingleisigem Betrieb ein Zug über die planmäßige Kreuzungsstelle hinausfahren soll, ohne den Gegenzug abzuwarten. In verwickelten Fällen (wie 3b, 4b und 5a) wird dieser Zweck jedenfalls nicht erfüllt, und in diesen beruht daher die Betriebssicherheit allein auf der Zuverlässigkeit des betreffenden Fahrdienstleiters; daß hierdurch die Betriebssicherheit gelitten hätte, hat man nicht erfahren.

Ferner ist zu bedenken:

a) Die einwandfreie Durchführung der Vorschriften setzt voraus, daß alle Zug- und Lokomotivführer ihre Fahrplanbücher auch hinsichtlich der Kreuzungen stets tadellos auf dem Laufenden erhalten; dies ist aber bei den in der Nachkriegszeit sich vielfach überstürzenden Änderungen erfahrungsgemäß leider nicht immer der Fall. Sie setzt ferner voraus, daß die Zug- und Lokomotivführer ihre Aufgabe, die Überwachung der Fahrdienstleitung, begriffen haben; dies muß aber auf Grund von Erfahrungen bei der Mehrzahl dieser Beamten leider stark bezweifelt werden.

b) Nach § 34 (7, 8 und 11) sowie 68 (3) sind die Züge zur Aushändigung des Kreuzungsbefehls nötigenfalls zu stellen, dadurch treten unvermeidlich weitere Verspätungen und als Folge u. U. weitere Kreuzungsverlegungen ein.

Unter diesen Umständen drängt sich der Gedanke auf, ob es nicht angezeigt ist, die Vorschriften in dem Sinne zu ändern, daß eine Mitverantwortung des Zugpersonals für die Einhaltung der Kreuzungen fortfällt, die Verantwortung hierfür vielmehr allein dem Fahrdienstleiter obliegt. Die Spalte „Kreuzung mit Zug“ in den Fahrplanbüchern könnte dann ganz fortfallen. Der Vorteil einer solchen Änderung wäre jedenfalls eine wesentliche Vereinfachung des Fahrdienstes auf eingleisigen Strecken und vielleicht eine Stärkung des Verantwortungsgefühls d dienstleiter.

Kann man sich aber hierzu nicht entschließen, weil e Herabsetzung der Betriebssicherheit in der oben e Hälfte aller Fälle befürchtet wird, so erscheint es notwe Fahrdienstvorschriften folgerichtig im Sinne der Ausf zu Fall 4 und 5 weiter zu entwickeln, also etwa folg stimmung bei der Anm. zu § 11 (5) einzufügen:

> „Wenn eine eingleisige Bahn aus einer zweiglei einer Blockstelle abzweigt und sich 2 Züge der ein Bahn zwischen der Blockstelle und der nächste der zweigleisigen Bahn begegnen, so gilt für die gang die Blockstelle als Kreuzungsstation.“

B. Das Verfahren bei Einlegung von S zügen ist etwas abweichend geregelt. Nach § 68 (3) is einem fahrplanmäßigen Zug der Befehl zur Innehaltu Kreuzung mit einem Sonderzug in der Regel schon Kreuzungsstation zu erteilen; dadurch wird dem Zu die Überwachung der Fahrdienstleitung auf der Kreuzu ermöglicht. Der oben zu Fall 1a) erwähnte Mangel vermieden; er kann hier leichter vermieden werden, da legung von Sonderzügen in der Regel bedeutend mehr Verständigung der Züge zur Verfügung steht als bei von Kreuzungen.

Zu dem Verfahren beim Ausfall planmäßiger Kr § 34 (11) ist in diesem Zusammenhange nichts beso bemerken.

Die Einlegung von Sonderzügen und namentlich de planmäßiger Züge sind jedenfalls Vorgänge, die we geringeren Häufigkeit in ihrer Bedeutung gegen die von Kreuzungen zurücktreten. Immerhin erscheinen die hierfür geltenden Vorschriften, solange die Mitvera des Zugpersonals für die Innehaltung der Kreuzungen bleibt, in einem Punkte nachprüfungsbedürftig. Nach gilt nämlich für die ehemals preußisch-hessischen Be die Kreuzung mit einem regelmäßig verkehrenden Zug Sonderzug als planmäßig. Nun kommt es häufig vor, daß Strecke mehrere Sonderzüge mit Gegenzügen auf ein legt werden, z. B. Militärzüge nach einem Truppenü und deren Leerzüge; dann hat jeder Sonderzug mit e mehreren anderen Sonderzügen zu kreuzen, deren dem Zugpersonal bekannt ist. Die Kreuzung eines So mit einem anderen Sonderzuge ist aber nach der erwä stimmung niemals planmäßig; daher sind stets Kreuzu für beide Züge erforderlich, was zur glatten Abwic Betriebes nicht gerade beiträgt. Es wäre daher wüns den § 68 (2) durch den Zusatz zu mildern:

> „die Reichsbahndirektion kann anordnen, daß Sonderzug auch Kreuzungen mit anderen Sonde planmäßig gelten, sofern deren Verkehren bei A des Fahrplans schon bekannt ist“.

Zusammenfassung.

Die Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften, die verfolgen, eine Überwachung der Fahrdienstleitung h der Innehaltung von Kreuzungen durch das Zugperso möglichen, werden kritisch untersucht. Sie erweisen als unnötig betriebserschwerend, teils als nicht ganz f durchgebildet; es erscheint daher nötig, daß sie ent gegeben oder umgearbeitet werden.

Sicherung von Zugfahrten auf dem falschen Gleis.

In Nr. 14 dieser Zeitung ist auf Seite 405 die Sicherung von Zügen behandelt, die auf falschem Gleis fahren. Es wird dort empfohlen, solche Züge durch Umlegen eines Fahrstraßenhebels für eine entgegengesetzte Fahrt zu sichern, ein Verf nach Ansicht des Verfassers erstmals von Regierungs- rat Menne in Paderborn angeregt worden sei. De darf festgestellt werden, daß in Bayern diese Art von von jeher gebräuchlich war und in § 16 der bayerisc meinen Stellwerksdienstanweisung vorgeschrieben ist.

Die Deutsche Reichsbahn im internationalen Wettbewerb.

Wettbewerb im mitteleuropäischen Eisenbahnverkehr täglich schärfere Formen an, und die Reichsbahn hat mehr zu einer Tarifpolitik entschlossen, wie wir sie ir in rein kaufmännischem Wettbewerb des privaten Ver-erbes kennen: sie übernimmt einfach die Sätze der enz. Es liegen für ein derartiges Verfahren bereits Fälle vor. Der eine bezieht sich z. B. auf den Getreide- von den Rheinhäfen Kehl und Straßburg nach der Die Deutsche Reichsbahn, die für diese Transporte ecken mit Recht als den natürlichen Weg betrachtet, dieser Verkehrsbeziehung im Wettbewerb mit den fran- und schweizerischen Bahnen. Diese Bahnen parieren de Ermäßigung mit einem weiteren Nachgeben ihrer ; die Reichsbahn gibt daher jetzt mit Gültigkeit vom 1925 bekannt, daß sie für Umschlaggetreide der Klasse igen Häfen nach der Schweiz über Offenburg-Konstanz, eser Weg der kürzere ist, im Rückvergütungswege die-rachten gewährleiste, die sich nach den in Betracht en Tarifen bei Beförderung über ausländische Bahn-eben, wenn diese Frachten nach dem Ermessen der hn nachgewiesen sind. Antragsberechtigt ist nur der oder Empfänger, je nachdem, wer die Fracht bezahlt. attungsanträge sind an die Reichsbahndirektion Karls-erhalb einer Frist von sechs Monaten nach Eintreffen ingen in der endgültigen Bestimmungsstation unter Vor- Frachtbriefe und eines Nachweises über die in Be-mmenden Auslandsfrachten zu richten.

e Verfahren wendet nunmehr die Reichsbahn auch im erb mit den tschechischen und österreichischen Adria- an. Die billigen tschechischen Adriatarife ziehen be- auch Güter aus Schlesien, Sachsen und dem übrigen tschland, die österreichischen Tarife Transporte aus chland über die tschechischen bzw. österreichischen e nach Triest. Von diesem Verkehr hat die Deutsche hn fast keinen Nutzen, da sie ihn nur auf kurze bis zur Grenze befördert, und dieser Umstand hat sie veranlaßt, diesen Verkehr ab 1. Mai 1925 auf möglichst Weg auf ihren Strecken zu halten, durch eine Tarif- die wie folgt gefaßt ist: Im Verkehr zwischen Triest-nerseits und Stationen in Süddeutschland und Sachsen mit Ausnahme eines kleinen östlichen Teils) sowie an und westlich der Linie Görlitz, Horka, Weiß-, Spremberg, Cottbus, Forst i. d. Lausitz, Guben, Frank-, Reppen, Küstrin, Landsberg a. d. Warthe, Friedeberg, e, Stargard, Belgard, Köslin, Stolp, Stolpmünde des Deutschlands andererseits werden die über österreichi- tschechische Strecken sich berechnenden billigeren im Rückvergütungswege bei Abfertigung der g über Salzburg — ausschließlich ne Wege zwischen Salzburg und der deutschen n unter folgenden Bedingungen übernommen: Die Lei- Salzburg ist im Frachtbrief vorzuschreiben. Wenn berechnung zwischen Salzburg und Triest oder Fiume Sätzen des Tarifs für den Güterverkehr zwischen iume, Pola und Rovigno d'Istria und der österreichischen Republik eine billigere Fracht ergibt als nach anderen Tarifen, ist die Anwendung dieses Tarifs im Frachtbrief vorzuschreiben. Der Rückvergütungsantrag ist innerhalb sechs Monaten nach Zahlung der Fracht unter Vorlage des Frachtbriefes bei überwiesenen und des Frachtbriefduplikats und der Frankaturrechnung bei frankierten Sendungen beim Tarifamt der Deutschen Reichsbahn, Gruppenverwaltung Bayern in München, anzubringen.

Eine derartige Tarifmaßnahme ist natürlich der letzte Schritt, den die Reichsbahn in ihrer Notwehr gegen die Adriatarife unternehmen kann. An und für sich ist es außerordentlich bedauerlich, wenn die Deutsche Reichsbahn gewissermaßen selbst zu Adriatarifen übergeht, die ja den ihren eigenen wirtschaftlichen Interessen entsprechenden deutschen Seehafenverkehr schwächen. Andererseits kann jedoch der Reichsbahn kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie an der ohnedies nach Süden gehenden Ausfuhr nach Möglichkeit Anteil zu gewinnen versucht, zumal sie ja diesem Verkehr lediglich die Frachtvergünstigungen gewährt, die er auf den ausländischen Bahnen bereits seit langem genießt. Man kann sogar behaupten, daß eine derartige Tarifpolitik am besten geeignet ist, die Auslandsbahnen von dem gewaltsamen Wettbewerb abzubringen, wie er in den Adriatarifen zum Ausdruck kommt und wie er auch sonst im mitteleuropäischen Bahnverkehr täglich schärfere Formen annimmt. Durch derartige Tarifmaßnahmen, d. h. durch die einfache Übernahme der ausländischen Konkurrenzfrachten, ist der Wettbwerb ja gewissermaßen auf einen toten Punkt gekommen; das Unterbieten hört auf, da es ohne Wirkung bleibt. Von einer derartigen Sachlage aus kann die natürliche Entwicklung weiterhin nur die sein, daß beide Teile über die Nutzlosigkeit ihres totgelaufenen Wettbewerbs zur Einsicht kommen, daß sie sich zusammensetzen, um ihre unrentablen Frachten aufzubessern und auf dieser Frachtbasis sich in den Verkehr zu teilen. Dieser mitteleuropäische Tarifkampf hat viel Ähnlichkeit mit dem früheren Kampf der englischen und amerikanischen Privatbahnen, der gleichfalls in einen Zusammenschluß, eine Kartellierung der Frachten und eine Teilung des Verkehrs auslief. Es ist zu fürchten, daß, wenn die Verhältnisse so weitertreiben, es auch in Mitteleuropa eines Tages so kommen wird; die Leidtragende wird, wie sie heute die Nutznießerin des Wettbewerbs ist, dann die gesamte mitteleuropäische Wirtschaft sein, und die Ursache ist dann in all jenen gewaltsamen ungesunden Maßnahmen zu suchen, mit denen man den Verkehr von seinen natürlichen Wegen durch Deutschland abzulenken sich bemüht. Die Deutsche Reichsbahn kann diesem Bemühen nicht untätig zusehen: ihr ganzer Apparat ist auf die Verkehrsdichte, wie sie der internationale Durchgangsverkehr für sie mit sich bringt, eingestellt, ein ungeheurer Leerlauf würde ohne diesen Verkehr eintreten, und deshalb muß er, selbst wenn er tarifrechnerisch keinen Gewinn abzuwerfen scheint, in vollem Umfange zurückgewonnen werden, weil er zur Verminderung der Generalbetriebsunkosten beiträgt. In diesem Sinne ist der entschiedene Wille zu begrüßen, der in den neugearteten Tarifmaßnahmen zum Ausdruck kommt, selbst wenn mitunter andere deutsche Interessen dadurch nachteilig berührt werden.

Dr. B.

Bücherschau.

Verwaltungsbuchführung und Bilanzen. Von Stadtrent- Lübner, Altona (Elbe), Heft 17 der Schriften des für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik E. V., iedenau 1925, Deutscher Kommunal-Verlag G. m. b. H. oktav, Preis kartoniert 3 GM.

erfasser gibt Aufschluß über ein praktisches einheit- chführungssystem. Von den bisherigen Einwänden aus- daß sich auf Grund der Verwaltungsbuchführung der Erfolg eines Unternehmens nach kaufmännischen zen nicht berechnen und eine ordnungsmäßige Bilanz stellen läßt, führt der Verfasser ein Verfahren vor, das alle Anforderungen an Kontinuität erfüllt, und im System der Verwaltungsbuchführung liegt, leicht verständlich ist und keine Umgestaltung der Buchführung verlangt oder Mehrarbeit zur Folge hat.

Um den Grundgedanken des Systems zu zeigen, werden die Buchungen zunächst in großen Umrissen gegeben, in den weiteren Abschnitten erfolgt dann eine eingehende Vorführung des Verfahrens.

Die Schrift ist besonders geeignet für Stadt-, Kreis- und Landgemeindeverwaltungen, städtische und private Werke aller Art, wie Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke, Sparkassen, Giro- und sonstige Kreditinstitute, Bibliotheken, öffentliche Anstalten usw.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Empfang einer Abordnung der Reichsbahn-Gesellschaft durch den Reichspräsidenten.** Der neu gewählte Herr Reichspräsident hat am 13. Mai d. J. eine Abordnung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft empfangen. Bei dieser Gelegenheit richtete der mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Generaldirektors beauftragte Staatssekretär a. D. Dr. Stieler an den Herrn Reichspräsidenten folgende Worte:

Hochzuverehrender Herr Reichspräsident, Euer Exzellenz!

Im Namen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft darf ich Euer Exzellenz als den neugewählten Präsidenten des Deutschen Reiches ehrerbietigst begrüßen.

Euer Exzellenz wissen, daß die Prüfungen, die dem deutschen Volke in den letzten elf Jahren auferlegt waren, die deutschen Eisenbahnen besonders schwer betroffen haben. Den Jahren des Krieges, die unsere Kräfte aufs äußerste in Anspruch genommen haben, folgte der Zusammenbruch, der auch den so wohlgefügten Bau der deutschen Bahnen zu zerstören drohte. Dank der Einsicht unseres Personals konnte diese Gefahr verhältnismäßig rasch überwunden werden. Wenn heute der Verkehr wieder ordnungsmäßig bedient werden kann, so bedeutet dies für die deutsche Wirtschaft, für unser Volk eine wesentliche Erleichterung der Lage. Hieran mitgearbeitet zu haben, darf jeden braven Eisenbahner mit Freude und Genugtuung erfüllen.

Euer Exzellenz wissen aber, daß die Aufgaben der deutschen Eisenbahnen damit noch nicht erfüllt sind. Ein wesentlicher Teil der Gesamtlast, die das deutsche Volk nach dem Willen seiner Kriegsgegner auf lange Jahre hinaus tragen soll, ist der Reichsbahn zugeschieden worden. Diese Last ist um so drückender, als die deutschen Bahnen die finanziellen Folgen ihrer Überanstrengung im Kriege, wie die Auswirkungen der inner- und außerpolitischen Störungen der Nachkriegszeit noch nicht haben überwinden können. Es wird der Einsetzung unserer ganzen Kraft bedürfen, wenn wir den uns auferlegten Verpflichtungen nachkommen sollen. Nur wenn uns deren Erfüllung gelingt, bleibt dem deutschen Volk das kostbare Gut seiner Bahnen von fremdem Einfluß unberührt. Es ist also nicht nur eine wirtschaftliche, sondern vor allem eine nationale Aufgabe, die wir zu lösen haben.

Herr Reichspräsident! Im Jahre 1920 sind die Bahnen der deutschen Länder vom Reiche übernommen worden. Es sollte damit ein besonders starkes Band für die Einheit des deutschen Volkes geschaffen werden, wie dies schon Fürst Bismarck erstrebt hatte. Im letzten Jahre hat es die Not der Zeit mit sich gebracht, daß für die Reichsbahn eine neue Form gefunden werden mußte: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist in weitgehendem Maße losgelöst worden aus der bis dahin bestehenden engen Beziehung zu der politischen Leitung des Reiches.

Euer Exzellenz wollen aber davon überzeugt sein: Jeder, der zur Mitarbeit in dem Unternehmen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft berufen ist, weiß, daß er seine Kräfte einzusetzen hat für unser Vaterland. Der Pflichten- und Interessenkreis der deutschen Eisenbahner ist durch die Umformung in keiner Weise berührt worden.

Aus Euer Exzellenz berufenem Munde haben wir deutschen Eisenbahner während des Weltkrieges wiederholt Worte der Anerkennung hören dürfen für unsere Bemühungen. Wir hoffen, uns die Anerkennung des Herrn Reichspräsidenten auch künftig zu verdienen. Wir hoffen, daß wir unter Ihren Augen mitwirken können zur Wiedererstarkung der deutschen Wirtschaft und damit zur Gesundung des deutschen Volkes.

Der Herr Reichspräsident erwiderte darauf mit folg[...] Worten:

Aus Ihren freundlichen Begrüßungsworten habe ich [...] Bestätigung der besonderen Schwierigkeiten entne[...] müssen, unter denen Sie, meine Herren, und die Deu[...] Reichsbahn-Gesellschaft zu arbeiten haben. Sie solle[...] doppelte Aufgabe erfüllen, große Erträge zur Erfüllung [...]serer internationalen Verpflichtungen herauszuarbeiten, [...] aber gleichzeitig unsere schwer darniederliegende Wirts[...] zu fördern. Ich will gern glauben, daß die Lösung [...] Aufgaben Ihnen manchmal außerordentlich schwer ersch[...] mag. Ich vertraue aber, daß es Ihnen doch gelingen [...] trotz aller Schwierigkeiten diesen Forderungen gerech[...] werden und freue mich, von Ihnen zu hören, daß die [...]schen Eisenbahner willens sind, alle ihre Kräfte zu die[...] Ziele, zur Wiedererstarkung des Vaterlandes, einzusetze[...]

— **Der Personalabbau bei der Reichsbahn.** Der Reichstag[...]schuß zur Überwachung der Durchführung der Personala[...]verordnung hat folgende von allen Parteien unterzeich[...] Entschließung einstimmig angenommen:

Der Ausschuß zur Überwachung der Durchführung der [...]sonalabbauverordnung stellt fest, daß der Herr Reichs[...]kehrsminister sich infolge der Weigerung der Reichsb[...] Gesellschaft, über die als Reichsbahnbeamte abgebauten Bea[...] der Reichsbahnverwaltung Auskunft zu geben, außerstande [...] die entsprechenden Petitionen dieser Reichsbahnbeamten i[...] gewohnten Weise zu behandeln. Der Ausschuß ist de[...] nicht in der Lage, zu den Petitionen Stellung zu nehmen [...] stellt weiter fest, daß das verfassungsmäßige Petitionsrech[...] Reichsbahnbeamten vollständig unterbunden ist. Der Auss[...] legt gegen das Verhalten der Reichsbahn-Gesellschaft Ver[...]rung ein und ersucht den Reichstag, die zur Wiederherste[...] der verfassungsmäßigen Rechte der Reichsbahnbeamten [...]wendigen Schritte zu beschließen.

Hierzu hören wir von zuständiger Seite:

„In der Tagespresse wird eine Entschließung des Reichstag[...]schusses zur Überwachung der Durchführung der Persona[...]bauverordnung veröffentlicht, in der dieser Ausschuß a[...] Weigerung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, gege[...] dem Reichstag über die als Reichsbahnbeamte abgebaute[...] diensteten Auskunft zu geben, die Feststellung knüpft, daß [...] durch das verfassungsmäßige Petitionsrecht vollständig u[...]bunden werde. Im Anschluß an diese Feststellung bring[...] Presse verschiedentlich Vorwürfe gegen das Verhalten de[...] Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft [...] verlangt sofortige Abhilfe. Gegenüber diesen Nachrichte[...] zunächst darauf hinzuweisen, daß die Anfrage des Reich[...]ausschusses sich auf den Abbau beschränkt, der auf Grun[...] Personalabbauverordnung vorgenommen worden ist. Diese [...]ordnung war auch für die Reichsbahn maßgebend, bis dies [...]folge der Dawesgesetze in eine andere Form, die einer Ge[...]schaft, gekleidet wurde. Für die Rechts- und Dienstverhält[...] des Personals der Gesellschaft gilt daher auch nicht meh[...] Personalabbauverordnung des Reichs, sondern es sind die [...] die Gesellschaft auf Grund des Reichsbahngesetzes erlass[...] Vorschriften der Personalordnung maßgebend. Die Zustä[...]keit des Reichstagsausschusses kann sich daher nicht meh[...] den von der neuen Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund ihrer [...]sonalordnung durchgeführten Abbau erstrecken.

Was das Petitionsrecht des Reichsbahnpersonals betriff[...] wird völlig übersehen, daß es naturgemäß mit der Aufhe[...] des Reichsunternehmens und seiner Umwandlung in eine Ge[...]schaft an Inhalt und Bedeutung verlieren mußte. Das Petit[...]recht steht jedem Deutschen zu und ist auch dem Reichsb[...]personal nicht entzogen. Seinen wertvollsten Ausdruck f[...] aber das Petitionsrecht in der Befugnis des Reichstags zu[...] Überweisung der Petitionen an die Reichsregierung und vo[...] allem in der unmittelbaren Einwirkung, die der Reichstag [...] Beschlüsse gegenüber der Reichsregierung und den ihr u[...]geordneten Behörden ausüben kann. Die Dawesgesetze [...] aber die Reichsbahn-Gesellschaft von der Reichsregierung lo[...]gelöst und in Personalsachen auch von einer Einwirkung de[...] Reichstags und der Reichsregierung unabhängig gemacht. [...] dieser Tatsache muß man ausgehen, und man darf niemand [...] Vorwurf machen, der in Anwendung dieser bindenden [...]rungen die hierdurch gebotenen Folgerungen zieht. So w[...] die Reichsregierung nach dem Gesetz ein Recht auf Ausk[...] über den Abbau von Reichsbahnpersonal hat, so wenig wär[...] Reichsbahn-Gesellschaft ohne Verletzung der Dawesgesetz[...] fugt, durch Erteilung einer Auskunft einen Zustand herb[...]zuführen, wie er nur bei den Reichsverwaltungen gegeben ist.

t aber auch aus materiellen Gründen unberechtigt, gegen
chsbahn-Gesellschaft aus diesem Anlaß Vorwürfe zu er-
Denn die Reichsbahngesellschaft hat in klarer Erkenntnis
standes, daß durch die Änderung ihrer Stellung zu Reich
ichstag ihr Personal deren Rückhalt nicht mehr genießt,
jeder Weise bemüht, durch Neuregelung der Rechts- und
erhältnisse ihren Beamten einen besonderen Rechtsschutz
n. Hierbei ist vor allem darauf hinzuweisen, daß die neue
lverordnung für Einsprüche gegen den Abbau Ein-
ausschüsse und Schiedsstellen geschaffen hat, die in ihrer
nensetzung durch Hinzuziehung von Personalvertretern
i den Schiedsstellen sogar noch durch Übertragung des
es an einen unparteiischen Richter langgehegte Wünsche
. Diese Ausschüsse und Schiedsstellen haben endgültige
idungsbefugnis und sind von Weisungen selbst der Haupt-
ung unabhängig. Dieser dem Reichsbahnpersonal ge-
Schutz geht weit über das hinaus, was für Reichsbeamte
ärtig Recht ist. Es darf daher mit vollem Grund ausge-
n werden, daß die den Reichsbahnbeamten zugänglichen
nittel nicht hinter dem Schutz zurückbleiben, den die
eamten durch die Einwirkungsmöglichkeiten des Reichs-
genüber den Reichsstellen genießen. Sicher ist auch, daß
üfung aller Einzelfälle durch die Einspruchsausschüsse
hiedsstellen der Reichsbahn-Gesellschaft mit einer sach-
und tatsächlichen Gründlichkeit vorgenommen wird, die
r dafür bietet, daß auch in dieser Beziehung keine Minde-
es Rechts eintritt."

ührung von Luxuswagen. Wie bereits gemeldet, werden
vom 5. Juni ab verkehrenden Fern-D-Zügen von Berlin
sel nach Hoek van Holland für anspruchsvollere Reisende
agen mitgeführt. Für ihre Benutzung ist neben dem tarif-
n Fahrpreis erster Klasse und dem doppelten Schnellzug-
g in Höhe von 12 *M* noch ein besonderer Zuschlag von
M für die Strecke Berlin-Hoek van Holland und 16 *M*
e Strecke Basel-Hoek van Holland zu entrichten. Die
e, die die Salonwagen dem Reisenden bieten, bestehen
Mitteilung der Reichszentrale für Deutsche Verkehrs-
g in der reicheren Ausstattung, der größeren Bequem-
t, der Ausstattung jedes Abteils mit eigener Waschvor-
g und der Bedienung des Wagens durch einen besonderen
ter, der für die Wünsche und Anliegen der Insassen zur
ung steht.

Wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesell-
In Ergänzung der Ausführungen hierüber in Nr. 20,
d. Ztg. bringen wir noch eine Gegenüberstellung der
durchschnittsgehälter der Beamten in den Jahren 1913
925.

hresdurchschnittsgehälter der Beamten im Jahre 1913.

Dienstbezeichnung	Betrag *M*
ärter	1478
er	1507
sschaffner, Rangierführer	1540
aufseher, Rottenführer, Weichenwärter, Gehilfen	1563
naufseher, Fahrkartendrucker, Bürodiener	1670
otivheizer (Feuermänner), Triebwagenführer, Schiffs- r	1593
nsteller 1. Klasse, Maschinenaufseher, Packmeister	1836
nist und Seemaschinist	1967
meister, Rangiermeister, Lademeister und Unter- tent	1961
ihrer	1990
rer und Steuermann	2227
otivführer und Maschinenmeister	2609
st	2979
ch. Büroassistent, Bahnmeister, Eisenbahnassistent	3004
ssekretär	3304
kapitän 1. Klasse	3200
ofsvorsteher usw., Bahnmeister 1. Klasse, Werk- ter	3498
chn. Eisenbahnobersekretär (einschl. Kontrolleur Rechnungsrevisor), Obervorsteher	4370
Eisenbahnobersekretär (einschl. Kontrolleur und nungsrevisor), Oberbahnmeister, Werkstätten- teher	3674
iesser und Eisenbahn-Ingenieur	4020
kassenkassierer	4934
kassenrendant	6470
ker	4124
orstand (Verkehrs- und Nebenämter)	5244
ungsdirektor	6774
ungsbaumeister, Bauinspektor	4403
orstand (Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenamt)	6314
ed des Eisenbahn-Zentralamts und der Direktion	6972

Jahresdurchschnittsgehälter der Beamten im Jahre 1925.

Besoldungsgruppe	Dienstbezeichnung	Betrag *M*		Hiervon sind Sozialzuschläge	
		Nominal	Real Index 135,6	Nominal	Real Index 135,6
I.	Schrankenwärter	1920	1415	576	425
II.	Bahnwärter, Maschinenwärter, Bahnhofsgehilfe, Amtsgehilfe, Pförtner	2208	1627	630	465
III.	Oberbahnwärter, Rottenführer. Leitungsaufseher, Weichenwärter, Rangierer, Schaffner, Materialienaufseher, Drucker, Maschinist, Amtsobergehilfe, Oberpförtner, Matrose, Schiffsheizer	2436	1795	628	463
IV.	Rottenaufseher, Stellwerksaufseher, Oberweichenwärter, Rangieraufseher, Oberschaffner, Triebwagenführer, Oberdrucker, Obermaschinist, Lokomotivheizer, Kraftfahrer, Wagenaufseher, Betriebsassistent, Bahnhofsaufseher, Obermatrose, Oberheizer, Funker	2688	1981	561	418
V.	Rottenmeister, Leitungsmeister, Werkführer, Stellwerkmeister, Rangiermeister, Zugführer, Lademeister, Materialmeister, Lokomotivoberheizer, Reservelokomotivführer, Wagenmeister, nichttechn. und technischer Eisenbahnassistent, Bahnhofsmeister, Kanzleisekretär, Steuermann, Schiffs- und Seemaschinist, Oberfunker, Schiffsführer	2940	2167	517	381
VI.	Bahnmeister, Werkmeister, Lokomotivführer, nichttechn. u. techn. Eisenbahnsekretär, Bahnhofs- usw. Vorsteher, Kanzleiobersekretär, Schiffskapitän, Schiffsobermaschinist	3576	2636	508	374
VII.	Oberbahnmeister, Oberwerkmeister, Werkvorsteher, nichttechn. und techn. Obersekretär, Obervorsteher, Kanzleivorsteher, erster Seesteuermann und erster Seemaschinist	4056	2989	400	295
VIII.	nichttechn. u. techn. Inspektor, Landmesser, Seekapitän	4860	3584	456	336
IX.	nichttechn. u. techn. Oberinspektor, Oberlandmesser	5568	4106	416	306
X.	Reichsbahnamtmann, Reichsbahnrat	6612	4873	333	246
XI.	Reichsbahnrat	8208	6049	445	328
XII.	Reichsbahnoberrat	9384	6916	451	333
XIII.	Direktor bei der Reichsbahn	12384	9127	397	293

— **Beleuchtung der Personenwagen.** Die in vergangener Zeit, der Not gehorchend, angeordnete Einschränkung in der Beleuchtung der Personenwagen ist durch Verfügung der Reichsbahn-Gesellschaft aufgehoben worden. Die Personen- und D-Zugwagen sollen also wieder voll beleuchtet werden. In den D-Zugwagen, gleichgültig, ob sie mit elektrischer Maschinenbeleuchtung oder reiner Batteriebeleuchtung ausgestattet sind, sind fortan daher auch die Glühlampen an der Fensterseite einzuschalten. Bisher brannten nur die Lampen an der Gangseite.

— **Jubiläumskarten aus Anlaß der Jahrtausendfeier des Rheinlandes.** Aus Anlaß der Jahrtausendfeier werden für eine große Anzahl von Tarifverbindungen für die Zeit vom 16. Mai bis 30. August d. J. besondere Jubiläumskarten verausgabt, und zwar für die 3. und 4. Klasse.

Die Karten sind als Jubiläumskarten gekennzeichnet durch den Aufdruck „Jahrtausendfeier im Rheinland" auf der Vorderseite, während die Rückseite den gleichen Wortlaut trägt wie die Sonntagsrückfahrkarte. Im übrigen gelten für diese Karten die gleichen Tarifbestimmungen wie für Sonntagskarten.

Für die Benutzung von Jubiläumskarten werden vom 16. Mai bis 30. August folgende Eilzüge freigegeben: Eilzug Köln-Cleve und umgekehrt 291, 293 und 294, Eilzug Mainz-Köln und umgekehrt 301 und 302 (nur Sonntags) nur für Fahrkarten aus dem Bezirk Mainz, Eilzug Köln-Kaldenkirchen und umgekehrt 84 und 95 (nur Sonntags), Eilzug Köln-Niederlahnstein und umgekehrt 295 und 296 (nur Sonntags), Eilzug Köln-Trier und umgekehrt 153 und 154, das letztere Eilzugpaar wird erst vom 5. Juni ab neu eingelegt. Außerdem sind für die Strecke Köln-Trier und umgekehrt folgende Schnellzüge freigegeben: D 157, D 165 und D 166, desgl. auf der Moselstrecke alle D- und Eilzüge. Bei Benutzung der Schnellzüge ist der tarifmäßige Zuschlag zu zahlen.

— **Billige Gesellschaftsreisen.** Das Mitteleuropäische Reisebureau veranstaltet wieder eine Reihe von Gesellschaftsreisen. Es liegen Prospekte vor für eine Pfingstfahrt nach Holland, die am 31. Mai in Bentheim beginnt, am 7. Juni dort endet, 230 ℳ mit Bahnfahrt (2. Klasse) kostet und am 5. Juli und 16. August wiederholt wird. Ferner wird eine sechstägige Reise nach Kopenhagen und Seeland veranstaltet, die vom 31. Mai bis 6. September allsonntäglich in Berlin beginnt und nach Ankunft in Kopenhagen bis zur Abfahrt von dort 125 oder 165 ℳ kostet, je nach Wahl des Hotels. 7- und 14tägige Reisen führen von Stettin aus nach Finnland vom 30. Mai bis 12. September jeden Sonnabend, zum Preise von 250 und 480 ℳ. Auch zur Ausstellung in Wembley werden, wie im Vorjahr, wieder Gesellschaftsfahrten, und zwar vom 5. Juni bis 11. September vierzehntägig über Cuxhaven mit Dampfer, und vom 12. Juni bis 18. September vierzehntägig über Vlissingen mit der Eisenbahn veranstaltet. Diese Reisen dauern eine Woche und kosten 260 bis 386 ℳ, je nach Wahl der Zeiteinteilung und Beförderungsgelegenheit. Nähere Auskunft ist bei dem Mitteleuropäischen Reisebureau zu erhalten.

— **Die Mitropa,** Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen A.-G., ist im Jahre 1916 von deutschen Großbanken gemeinsam mit den damaligen deutschen Staatsbahnverwaltungen gegründet worden, um den Schlaf- und Speisewagenbetrieb auf den deutschen Bahnen zu vereinheitlichen und damit den unter ausschließlich ausländischem Einfluß stehenden Betrieb der Internationalen (französisch-belgischen) Schlafwagengesellschaft nach Möglichkeit auszuschalten.

Der Betrieb wurde 1917 aufgenommen. Wichtige Gründe veranlaßten die Mitropa im Jahre 1921, ausländisches Kapital an dem Unternehmen zu beteiligen, mit dem Erfolg, daß der bisher auf Deutschland beschränkte Betrieb auch Eingang in das während des Krieges neutrale Ausland fand. Der Vorstand der Mitropa besteht ausschließlich aus deutschen Mitgliedern. Von den 21 Aufsichtsratsstellen sind nach dem letzten Jahresbericht nur zwei mit ausländischen Vertretern besetzt gewesen, so daß der deutsche Einfluß der Gesellschaft in jedem Falle gewahrt ist. Von einem großen Einfluß internationalen Kapitals, wie es verschiedentlich behauptet wird, kann hiernach bei der Mitropa keine Rede sein.

Solange die Mitropa den Betrieb noch nicht voll mit eigenen Wagen bewältigen kann, werden ihr bahneigene Wagen vereinbarungsgemäß vermietet. An Leihgebühr bezahlt die Mitropa jetzt neben einer Amortisationsquote von 5 % einen jährlichen Mietzins, der 2 % unter dem Reichsbankdiskont, mindestens aber 5 % beträgt. Hierzu treten als weiterer Gewinn der Reichsbahn-Gesellschaft noch beträchtliche Ersparnisse an Unterhaltungs- und Wiederherstellungskosten. Die Zahl der vermieteten Wagen beträgt gegenwärtig 57.

Richtig ist, daß der Mitropa im Jahre 1921 30 bahneigene Schlafwagen zum Preise von 3 Millionen ℳ verkauft worden sind, die jedoch der Eisenbahn in Aktien der Gesellschaft und nicht in Papiermark ausgezahlt wurden. Da es sich um durchweg ältere Wagen handelte, war der Einzelpreis mit 6000 Goldmark durchaus angemessen, zumal die Wagen von Grund auf erneuert werden mußten.

Ähnlich verhält es sich mit den 25 alten Schlafwagen, die der Mitropa vor kurzem zum Durchschnittspreis von 10 000 RM je Wagen verkauft wurden. Dieser Preis liegt nach sachverständiger Schätzung sogar noch einige 1000 RM. über dem Altwert der Wagen; die gründliche Erneuerung der Wagen kostet im Einzelfall durchschnittlich 30 000 RM.

Dies war einer der Gründe für die Veräußerung der Wagen, da es für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der derzeitigen wirtschaftlichen Lage nicht angebracht ist, derartige Beträge für Reparationen aufzuwenden.

Richtig ist auch, daß die in den Inflationsjahren von der Mitropa gezahlten Entschädigungen die Aufwendungen der Reichsbahn nicht gedeckt haben, eine Erscheinung, die nichts Außergewöhnliches ist, da sie auf alle deutsche Unternehmungen zutrifft.

Seit mehr als einem Jahre werden die Leistungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausreichend vergütet, und zwar durch eine feste Abgabe aus den Bettkartenpreisen (43) und durch Beteiligung mit 25 vH an der Jahresdividende (Vordividende). Außerdem nimmt die Deutsche Reichbahn-Gesellschaft entsprechend ihrem Aktien- und Genußscheinbesitz noch als Aktionär am Gewinn des Unternehmens teil.

Bei der vertragsmäßig erfolgten Übertragung einzelner, über die Grenzen der früheren preußisch-hessischen Staatsbahnen hinauslaufenden Schlafwagen an die Mitropa hat letztere sich verpflichten müssen, die in diesen Kursen beschäftigten Schlafwagenschaffner zu übernehmen, soweit sie dazu bereit waren. Tatsächlich ist damals nur ein kleiner Teil des Personals in die Dienste der Mitropa übergegangen. Die betreffenden Beamten — gegenwärtig 4 Schaffner — erhalten auch nach dem Übertritt dieselben Bezüge, als wenn sie in Reichsbahndiensten beschäftigt würden; von einer Schädig[illegible] im Einkommen kann danach keine Rede sein. Die Deut[illegible] Reichsbahn-Gesellschaft zahlt hier die Bezüge aus und [illegible] sie von der Mitropa ein. Die Bezüge der Mitropaschaf[illegible] sind niedriger, weil die Mitropa die Nebeneinnahmen i[illegible] Angestellten bei der Lohnregelung, im Gegensatz zur Rei[illegible] bahn, berücksichtigt.

— **Preisausschreiben zur Erlangung eines Spannungs- [illegible] eines Schwingungsmessers zur Bestimmung der dynamischen [illegible] anspruchung eiserner Brücken.** Um vorgetragenen Wünschen [illegible] Bewerber gerecht zu werden, und zur Beteiligung an dem [illegible] Nr. 49, S. 994, Jahrg. 1924, veröffentlichten Preisausschre[illegible] nochmals anzuregen, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft [illegible] entschlossen, die Frist für die Einreichung der betriebsfäh[illegible] Apparate vom 1. Juni 1925 auf den 1. April 1926 zu verschie[illegible] Das Preisausschreiben ist international. Im übrigen finden [illegible] Wettbewerbsbestimmungen des Verbandes Deutscher Architek[illegible] und Ingenieurvereine Anwendung. Die besonderen Bes[illegible] mungen, die angeben, was von den Apparaten unbedingt er[illegible] werden muß, und was darüber hinaus nach Möglichkeit [illegible] erreicht werden soll, sind bei dem Eisenbahn-Zentralamt in [illegible] lin abzuverlangen.

— **Zur Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung.** [illegible] feierliche Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung in M[illegible] chen findet in München am Pfingstsonnabend, den 30. Mai, [illegible] mittags 10 Uhr, statt. Nunmehr ist auch das Programm für [illegible] Eröffnungsfeierlichkeiten, die in der großen Luftschiffhalle [illegible] Ausstellung stattfinden, festgelegt worden. Fanfarenklä[illegible] leiten die Feier ein. Dann folgen Vorträge des Staatsthea[illegible] orchesters und des Münchener Lehrergesangvereins. An d[illegible] schließt sich ein kurzes allegorisches Festspiel an. Reden [illegible] den halten der dem Range nach höchste Vertreter der Rei[illegible] regierung, der bayerische Ministerpräsident Dr. Held, der [illegible] sident der Verkehrsausstellung Staatssekretär von Frank [illegible] der erste Bürgermeister von München Scharnagl. Nach [illegible] etwa 1¼ Stunden dauernden Eröffnungsfeier wird ein Ru[illegible] gang die Gäste durch die Ausstellung führen. Ein Frühst[illegible] im Ausstellungsrestaurant beendet die Eröffnungsfeier.

Die Reichsbahngesellschaft hatte beabsichtigt, ungefähr 100 Pressevertreter aus Norddeutschland in ei[illegible] Sonderzug bereits am 28. Mai zu einer Vorbesichtigung der V[illegible] kehrsausstellung nach München zu fahren und ihnen Gelegen[illegible] heit zu geben, die Ausstellung schon vor der Eröffnung ken[illegible] zu lernen. Der Presseausschuß der Verkehrsausstellung ist [illegible] dem Beschlusse gekommen, der Reichsbahnverwaltung da[illegible] abzuraten, schon am 28. Mai die Pressevertreter aus N[illegible] deutschland nach München zu bringen, da an diesem Tage [illegible] Ausstellung noch nicht völlig fertig ist. Das Entgegenkom[illegible] der Reichsbahnverwaltung wurde dankbar begrüßt und [illegible] Wunsch ausgesprochen, die Pressefahrt aus Norddeutschl[illegible] etwa Mitte Juni veranstalten zu wollen.

Auch die Reichspostverwaltung hat ein großes [illegible] teresse an dieser Pressefahrt. Sie wird die Gäste in P[illegible] automobilen zu Fahrten in das Gebirge und besonders an [illegible] Walchensee zur Besichtigung des Walchensee-Kraftwerkes [illegible] laden.

— **Verlängerung des oberschlesischen Kohlensyndikats.** [illegible] oberschlesische Steinkohlensyndikat, das bis zum 15. Mai [illegible] längert worden war, ist mit diesem Tage abgelaufen. Die B[illegible] werksbesitzer des oberschlesischen Bergbaubezirkes mit [illegible] nahme der Bergwerksgesellschaft Georg von Giesches Erben [illegible] Besitzer der Heinitzgrube, haben sich nunmehr freiwil[illegible] zu einem neuen Syndikat zusammengeschlossen. Die Bergwe[illegible] gesellschaft Georg von Giesches Erben wurde durch Verordn[illegible] des Reichswirtschaftsministers vom 15. Mai dem Oberschlesisch[illegible] Steinkohlensyndikat beigefügt.

Österreich.

— **Änderung in der Leitung der österreichischen Bundesbahnen.** Der Präsident der Verwaltungskommission der ös[illegible] reichischen Bundesbahnen hat Ing. Oskar Taussig zum [illegible] glied des Vorstandes der Bundesbahnen bestellt und ihm [illegible] oberste Leitung des Werkstättendienstes übertragen. Beka[illegible] lich waren die Bundesbahnen bisher in der rationellen Du[illegible] führung der Instandsetzung des Fahrparks insofern behind[illegible] als sie, solange die Aufteilung des Fahrparks der ehemali[illegible] österreichischen Monarchie im Zuge war, einen Überblick [illegible] den ihnen endgültig verbleibenden Stand an Fahrbetriebsmit[illegible] nicht gewinnen konnten. Da im gegenwärtigen Zeitpunkte [illegible] Aufteilung im großen und ganzen als abgeschlossen gelten ka[illegible] ist nunmehr der Werkstättendienst endlich in der Lage, sich [illegible] voller Kraft seiner Aufgabe zu widmen, deren Ziel es ist, [illegible] Fahrpark der Bundesbahnen der Güte nach zumindest auf [illegible]

kriegszustand zu bringen. Zur Durchführung dieser Auf- wurde Ingenieur Taussig berufen, dem der ausgezeichnete als Fachmann und Organisator auf maschinentechnischem iete vorangeht. Ingenieur Taussig trat als Ingenieur in die iste der Prager Maschinenbau-A.-G. vormals Ruston. Im e 1903 ging Taussig nach Amerika, wo er mehr als ein r als Konstrukteur tätig war. Nach Europa zurückgekehrt, er bis zum Jahre 1908 wieder bei der Prager Maschinenbau- i. tätig. In diesem Jahre erfolgte seine Berufung zur Anglo- k, bei welcher er die dem Industriekonzern dieser Bank an- irenden Unternehmungen als Generaldirektor leitete.

uch bei der administrativen Direktion tritt eine Änderung irch ein, daß der administrative Direktor Sektionschef Dr. de Martin im Hinblick auf die Beeinträchtigung seines undheitszustandes um die Enthebung von seinem Dienst- en angesucht hat. Der Vorstand der Bundesbahnen hat em Ansuchen mit Bedauern stattgegeben und dem scheiden- Direktor für die auf seinem Posten in beispielgebender ichtreue und strengster Sachlichkeit geleisteten ausgezeich- n Dienste Dank und Anerkennung ausgesprochen. Direktor tor de Martin ist nach Wiederherstellung seiner Gesundheit eine anderweitige Verwendung in Aussicht genommen.

ie administrative Direktion wird aufgelöst. Ministerialrat Guido Gerhold wurde zum Direktor und ständigen Bericht- atter des Vorstandes in Angelegenheiten des finanziellen istes bestellt. Direktor Dr. Gerhold wurde im Jahre 1875 Vehring in Steiermark geboren und trat nach Absolvierung Innsbrucker Universität im Jahre 1900 bei der Staatsbahn- ktion Innsbruck in den Dienst der Staatsbahnen. Im Jahre wurde Dr. Gerhold in das Eisenbahnministerium berufen, er zehn Jahre in den Departements für baurechtliche und iebsrechtliche Angelegenheiten tätig war. Während des eges war Dr. Gerhold vom Jahre 1915 bis 1918 als Stellver- r des Vorstandes der Betriebsleitung Czernowitz tätig und de gegen Ende des Krieges in das Eisenbahnministerium ückberufen und mit dem Referate für Sachdemobilisierung aut. 1923 erhielt er die Leitung des Budgetdepartements. rend der Anwesenheit des englischen Eisenbahnsachverstän- n Sir William Acworth war er diesem als Verbindungs- nter beigeordnet. Zuletzt war er Vorstand der Budgetab- ing bei der Generaldirektion.

— **Der Frachtenverkehr über Österreich.** Am 8. und 9. Mai n in der Generaldirektion der österreichischen Bundes- nen in Wien Verhandlungen mit Vertretern der Deut- n Reichsbahn-Gesellschaft und der kgl. ungar. Staatseisen- nen wegen Herstellung guter Durchgangsverbindungen für Frachtenverkehr vom Westen nach dem Osten und jenen der nrichtung stattgefunden. Durch geeignete Zuganordnung, hleunigung der Güterzuglagen und Vorsorgen für den glatten rgangsverkehr von Bahn zu Bahn ist es gelungen, den Frach- auf schon für mittlere Entfernungen um viele Stunden zu en. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Deutsche Reichs- n-Gesellschaft die Zu- und Abfuhrzüge für die Übergangs- hhöfe Passau und Salzburg vom 5. Juni d. J. ab neuerlich erheblich beschleunigen wird. Die Beförderungsdauer nach deutschen Empfangsgebieten und die der Sendungen von n Gebieten nach Passau wird um ungefähr 10 Stunden ge- t werden.

— **Der Kredit für die Bundesbahnen.** Das Anleihekontroll- itee der Garantiestaaten hat auf seiner diesmaligen Pariser ung folgende Entschließung gefaßt: Das Kontrollkomitee hat dem Wunsche der österreichischen Regierung Kenntnis ge- omen, eine Spezialanleihe zum Zwecke der weiteren Elektri- ung der Bundesbahnen aufzunehmen. Es wird Sache des eralkommissars sein, im Einvernehmen mit dem Finanz- itee des Völkerbundes festzustellen, ob diese Pläne für Elek- erung der Bahnen produktiven Charakter haben und ob es ezufolge begründet sei, die mit diesen Plänen verbundenen gaben aus den Resten der Völkerbundanleihe zu decken. er diesen Umständen vermeint das Kontrollkomitee seine Zu- mung zur Aufnahme einer Spezialanleihe für die Elektri- ung der Bundesbahnen derzeit nicht erteilen zu können.

— **Neue Seilbahnpläne.** Das Bundesministerium für Handel Verkehr hat der „Fabbeg", Förderanlagen-Bau- und Betriebs- engesellschaft in Wien, die Bewilligung zu technischen rbeiten für eine Seilschwebebahn von Mariazell auf das rgeralpl sowie für eine Seilschwebebahn von Kitz- el auf den Hahnenkamm erteilt.

— **Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** In der kürzlich ab- ltenen Sitzung der Verwaltung der Ersten Donau-Dampf- ffahrts-Gesellschaft wurde der Rechnungsabschluß des Jahres 9 vorgelegt. Nach Vornahme von Wertabschreibungen im rage von 12 557 015 300 K. sowie nach Beteilung des Schiffs- Assekuranzfonds mit 500 000 000 K. und einer Widmung zugunsten der Altpensionisten im Betrage von 750 000 000 K. erübrigt für das Jahr 1924 ein Reingewinn von 9 035 715 400 K. Es wurde beschlossen, der Hauptversammlung der Aktionäre vorzuschlagen, nach satzungsmäßiger Beteilung des Reservefonds mit 1 705 001 100 K. und nach Ausscheidung der auf die Verwaltung entfallenden Tantieme von 341 000 200 K. eine Dividende von 25 200 K. für die Aktie, das ist 5 940 900 000 K., zur Verteilung zu bringen und den verbleibenden Restbetrag von 1 048 814 100 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

Das für das Jahr 1924 ausgewiesene Reinerträgnis von 9 035 715 400 K. (gegen 8 565 207 900 K. im Vorjahre) setzt sich — nach Berücksichtigung der Wertabschreibungen und der im Rahmen der Betriebsrechnungen erfolgten Vorsorge für die Erneuerung von Betriebseinrichtungen — aus folgenden Posten zusammen:

Aus den Erträgnissen der Fünfkirchener Steinkohlenbergwerke von 9 632 366 100 K. (gegen 3 836 257 600 K. im Jahre 1923) und der Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn von 13 725 900 K. (gegen einen Verlust im Jahre 1923 von 241 400 K.), ferner aus den Einnahmen des Zentraldienstes aus Zinsen, Kursdifferenzen usw. von 3 513 202 900 K. (gegen 6 934 382 600 K. im Jahre 1923) sowie aus dem Saldovortrag aus dem Jahre 1923 von 498 333 100 K.

Diesen Posten stehen gegenüber: das Schiffahrtsergebnis mit einem Verlust von 4 611 773 800 K. (gegenüber 2 338 388 200 K. im Jahre 1923) und Zentralspesen im Betrage von 10 138 800 K.

Das Bruttoerträgnis des Schiffahrtsdienstes beziffert sich auf 26 662 546 300 K. Zu Lasten dieses Dienstes entfallen: an Steuern und Gebühren und sonstigen Abgaben 5 031 868 100 K., an Pensionen und Unterstützungen 15 384 499 000 K., an Zuwendungen für Altpensionisten 750 000 000 K., an Wertabschreibungen 10 107 953 000 K.; zusammen 31 274 320 100 K., woraus sich der Verlust beim Schiffahrtsdienste von 4 611 773 800 K. ergibt.

Die Personalausgaben haben auch im Jahre 1924 eine wesentliche Steigerung erfahren. Sie betragen im Schiffahrtsbetrieb (ausschließlich der Personalkosten der Werften und der Ladearbeiten) 98 316 961 700 K., an Pensionen 14 351 867 100 K., an Steuern, Krankenkassen, Unfallversicherungen, Fürsorgeabgaben usw. 6 177 646 800 K., zusammen 118 846 475 600 K.

— **Personalnachrichten.** Oberbaurat Ing. Otto Schießl wurde zum Bundesbahndirektorstellvertreter in Villach ernannt.

Niederlande.

— **Umbau der Eisenbahnanlagen in und um Amsterdam.** Aus einer Antwort des Ministers für öffentliche Arbeiten auf die Anfrage eines Mitglieds der Zweiten Kammer ergibt sich folgendes. Die Pläne zur Verbesserung der Eisenbahnverhältnisse von Amsterdam umfassen: die Erweiterung des Hauptpersonenbahnhofs Amsterdam für Rechnung der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HSM.), die Verdoppelung des westlich vom Hauptbahnhof gelegenen Viaduktes, ebenfalls für Rechnung der HSM., den Bau von Eisenbahnverbindungen mit den neuen Häfen im Westen der Stadt (Amsterdamer Ringbahn) für Rechnung des Reiches, die Herstellung einer Verbindung dieser Ringbahn mit der HSM-Linie Amsterdam-Haarlem für Rechnung der HSM., den Bau eines Rangierbahnhofs an der Staatsbahnlinie Amsterdam-Utrecht bei Duivendrecht für Rechnung der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS.). Die Ringbahn soll, gemäß des Vertrages mit der Stadt Amsterdam gleichzeitig mit der Vollendung der neuen Häfen, 1931, fertig sein; den Grund und Boden für die neue Linie hat die Gemeinde zur Verfügung gestellt, die Fertigstellung der Ringbahn zu dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt erscheint gesichert, ob die gesamten Häfen dann allerdings auch bereits fertig sein werden, steht dahin. Der Bau der Ringbahn kann jedenfalls nicht aufgeschoben werden; auch wenn zunächst im Hinblick auf die Erweiterung des Hauptbahnhofs die Bedienung der Westlichen Häfen noch möglich sein wird, ist zu bedenken, daß nunmehr eine weitere Ausdehnung der Hauptbahnhofsanlagen nicht mehr möglich ist. Der Umbau und die Erweiterungen am Hauptbahnhof und den Viadukten an der Westseite haben bis 1924 insgesamt 15 787 600 fl. gekostet, weitere 1 828 900 fl. sind noch zu verbauen. Die Kosten für die Ringbahn und die damit verbundenen Arbeiten sind auf 14 600 000 fl. geschätzt; davon sind bereits ausgegeben oder festgelegt 2 050 000 fl. Daß die Ringbahn vom Reich selbst und nicht von einer der beiden Gesellschaften ausgeführt wird, erklärt sich daraus, daß die Pläne bereits aus der Zeit vor dem Abschluß der Betriebsgemeinschaft und der neuen Verträge zwischen Reich und Gesellschaften stammen. Die Pläne sind in Übereinstimmung mit den Gesellschaften festgestellt, zu ihrer Prüfung und Änderung liegt kein Grund vor.

—Kleinbahn Zutfen-Deventer. Nunmehr hat auch die erste Kammer dem Gesetzentwurf zugestimmt, nachdem das Reich für den Bau und die Inbetriebnahme einer Kleinbahn von Zutfen nach Deventer als der Verlängerung der von Emmerich kommenden Strecke einen zinslosen Vorschuß gewähren wird.

— Die Abschließung der Zuidersee ist auch für das holländische Eisenbahnnetz von großer Bedeutung, da über den Abschlußdeich auch eine Eisenbahnlinie gebaut werden soll, die die Provinzen Nordholland und Friesland einander wesentlich näher bringen wird. Nachdem nun die Insel Wieringen bereits mit der nordholländischen Halbinsel verbunden worden ist, ist der Streit um die Frage, wo der von Wieringen aus nach Nordosten zu erbauende, etwa 40 km lange Abschlußdeich die friesische Küste erreichen soll, von neuem entbrannt, und es sind Bemühungen im Gange, den durch das Gesetz bereits festgelegten Punkt von Piaam nach Zurich zu verschieben. Dies würde zur Folge haben, daß die neue Bahnlinie etwa nach Harlingen oder Franeker führen würde, während bislang der Weg von Piaam über Bolsward nach Leeuwarden geplant war. Bolsward würde hierdurch die Möglichkeit, an das Hauptbahnnetz angeschlossen zu werden, wieder einmal verlieren, nachdem die früheren Bestrebungen, eine Linie Harlingen-Bolsward-Sneek-Heerenveen (Strecke Leeuwarden-Zwolle) zu bauen, oder die Linie Leeuwarden-Sneek-Stavoren über Bolsward zu leiten vor 50 Jahren gescheitert sind.

— Almelo Salzbergener Eisenbahn. Bei der Liquidation der Gesellschaft hatte sich die Holländische Eisenbahngesellschaft verpflichtet, die 3½% Obligationen mit 74% einzulösen. Die Versuche der Inhaber dieser Schuldverschreibungen, mehr zu erhalten, waren erfolglos und die Almelo-Salzbergener Bahn weist mit Recht darauf hin, daß das günstige geldliche Ergebnis der Gesellschaft nur auf den vorteilhaften Betriebsvertrag mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft zurückzuführen sei, daß also, wenn die Gesellschaft ihre Bahnen selbst betrieben hätte, sie vermutlich mit Verlust gearbeitet haben würde. Bei einer gewöhnlichen Liquidation hätten die Obligationäre auch gewiß weniger als 74% bekommen, das Angebot der Holländischen Eisenbahngesellschaft sei daher vorteilhaft.

— Holland und der Straßburger Rhein-Entscheid. Nach einer Mitteilung des holländischen Außenministers im Haag haben in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg bei der Abstimmung über den Ausbau des Oberrheins die holländischen Vertreter sowohl für die Regulierung als auch für den Seitenkanal gestimmt. Sie haben aber gleich den schweizerischen Vertretern die Klausel betreffend die Zollförmlichkeiten auf dem Seitenkanal nur unter gewissen Bedingungen unterzeichnet.

Übrige europäische Länder.

— Sommerfahrplan der dänischen Staatsbahn. Der diesjährige Sommerfahrplan der dänischen Staatsbahn wird an Reichhaltigkeit alle früheren übertreffen. Neben zahlreichen Neueinlegungen von Zügen wird vor allem die Fahrzeit weiter erheblich beschleunigt werden. So werden die beiden Nachtschnellzüge nach Fredericia abermals beschleunigt und verlassen Kopenhagen erst um 7.30 abends (statt 7.18 abends) und 7.55 abends (statt 7.30 abends). Mit dem um 7.55 abends von Kopenhagen abfahrenden Zuge erreicht man Fredrikshavn bereits um 9.46 vorm., so daß die Fahrzeit Kopenhagen-Fredrikshavn um ¾ Stunden verkürzt wird. Zwischen Fredericia und Kopenhagen wird ein neuer Tagesschnellzug eingelegt, Fredericia ab 10.59 vorm., Kopenhagen an 4.56 nachm. Der Zug hält nur in Middelfort und Odense.

Die Verbindung mit H a m b u r g wird verbessert. Der um 5.26 nachm. von Hamburg abfahrende Schnellzug erhält Anschluß über Fredericia nach Kopenhagen (an 8.15 vorm.). Der D-Zug B e r l i n - Kopenhagen verläßt Berlin Stettiner Bf. erst um 8.20 vorm. (statt 8.4 vorm.) und kann daher noch den Anschluß von München aufnehmen.

Die bisher zwischen Aalborg und Tingleo verkehrenden Speisewagen werden in Zukunft von Fredericia westlich nach Esbjerg geleitet werden, da ihre Benutzung südlich von Fredericia zu unbedeutend war.

Der Schlafwagenverkehr 3. Klasse wird, sobald die erforderlichen Wagen geliefert sind, eine Ausdehnung erfahren. Auch der Triebwagenverkehr soll auf einzelnen Strecken eingeführt werden, so zwischen Aarhus und Riisskoo und zwischen Nörrebro und Hellerup.

— Frachtermäßigung Malmö-Kopenhagen. Seit dem 5. Mai ist für Wagenladungen bestimmter Güter für den Verkehr zwischen Malmö und Kopenhagen ein verbilligter Ausnahmetarif bis auf weiteres eingeführt. Die Sätze sind um 50 % gegenüber dem normalen Tarif ermäßigt, um wirksam gegen die Schiffahrt über den Sund in Wettbewerb treten zu können.

— Bau der Trysilbahn (Norwegen). Infolge der im H bevorstehenden Eröffnung der schwedischen Eisenbahn Lin forsen-Särna steht die Frage des baldigen Beginnes des B der norwegischen Trysilbahn wieder im Interesse der Öffent keit. Es besteht für Norwegen die große Gefahr, daß sich Trysilbezirk wirtschaftlich an Schweden anschließt. Auße will man der in den Waldgebieten von Trysil herrsch großen Arbeitslosigkeit durch den Bau der Trysilbahn entg treten.

— Litauens Verkehr. Das gut ausgestattete dreispra Heft 1 von 1925 der litauischen Landes-Statistik (litauisch, lisch und französisch) berichtet über eine große Anzahl v wirtschaftlich interessanter Tatsachen. An Verkehrszahle folgendes erwähnenswert:

Die litauischen Eisenbahnen haben in den ersten 11 Mo 1924 2 090 000 Zugkm gefahren. In den ersten vier Monaten sind 988 000 Fahrgäste (1922: 582 000) befördert worden. Güterverkehr einschließlich des Gepäcks und des dienstli Güterverkehrs hat 362 000 t (1922: 284 000 t) betragen. Seeschiffsverkehr Memels betrug im Dezember 1924 58 Sc mit 71 000 cbm Raumgehalt. Von der gesamten berufstä Bevölkerung Litauens (1 379 000 Personen) sind im Verk gewerbe 13 000 Personen beschäftigt. Davon bei den Eisenba 7000 und auf den Wasserstraßen 400 (1923).

— Zum Eisenbahnunglück zwischen Swarochin und Pr. gard (vergl. Nr. 19, S. 556 d. Ztg.) teilt WTB folgendes Das S c h i e d s g e r i c h t f ü r d e n D u r c h g a n g s v k e h r hat eine v o r l ä u f i g e Entscheidung gefällt, nach cher der Zustand der Strecke an der Unfallstelle für den fall, soweit es sich jetzt noch übersehen läßt, n i c h t ve wortlich gemacht werden kann. Eine eingehende Besichti der auf der Unfallstelle zurückgelassenen etwa 25 Schw ergebe, daß sie aus brauchbarem Material bestanden. auch die durch den Unfall zertrümmerten Überbleibsel etwa 80 Schwellen, die von der polnischen Eisenbahnverwa auf dem Bahnhof Stargard sorgfältig gesammelt und aufbew worden waren, ergaben nach eingehender Prüfung, daß es um gesundes Material handelt, abgesehen von einzelnen schen Teilen, die auch bei normaler Unterhaltung vorkom Auch der Zustand der an die Unfallstelle grenzenden Stre teile wies keine erheblichen Mängel auf, welche die Betr sicherheit gefährden könnten. Nach diesem Ergebnis häl Schiedsgericht es nicht für dringend, weitere vorläufige nahmen betreffend die Aufklärung der Ursache des Eisen unfalls anzuordnen. Mit Rücksicht auf den oben erwä Zustand der vom Schiedsgericht besichtigten Streckenteile f das Schiedsgericht keine Veranlassung, ein Verfahren g Artikel 16 des Durchgangsabkommens vom 21. April 19 Dringlichkeitsverfahren zwecks Anordnung von vorläu Maßnahmen — betreffend Besichtigung der gesamten D gangsstrecke anzuordnen. Somit wird das Schiedsgerich Parteien zur schriftlichen Äußerung und Gegenäußerung fordern.

— Eisenbahnverbindung Breslau-Warschau. Auf polni Seite zeigt sich an den verschiedensten Stellen ein außeror lich lebhaftes Interesse für die Schaffung einer direkten verbindung von Warschau und Lodz nach Breslau. Die Verbindung soll von der Warschau-Kalischer Strecke bei r a d z abzweigen, auf W i l h e l m s b r ü c k geführt werde hier die alte sogenannte Breslau-Warschauer Bahn errei also bei Groß-Wartenberg in das Gebiet des Deutschen R eintreten und über Öls nach Breslau weitergeleitet werden. ihrer Herstellung ist lediglich die Erbauung der etwa 5 langen Strecke Sieradz-Wilhelmsbrück erforderlich; sowoh Sieradz nach Lodz-Warschau, als auch von Breslau bis Wilh brück besteht die Verbindung bereits; nur müßte die St Öls-Groß-Wartenberg-Wilhelmsbrück, die zwar als Vollbah gelegt, nach der Verstaatlichung Anfang dieses Jahrhunder doch in eine Nebenbahn umgewandelt worden ist, wiede Vollbahnbetrieb eingerichtet werden.

Die „Ostd. Wirtschaftsztg." schreibt hierzu: Die Inter Polens begegnen sich bei der Verfolgung des Projektes kommen mit den Wünschen der deutschen Interessenten. voller Würdigung der Bedeutung des polnischen Verkehr den Handel hat Breslau und die Provinz Schlesien bereits Jahrzehnten die projektierte Bahnverbindung angestrebt; die Reichsregierung hat sich jederzeit für den Plan eing und sich in Rücksicht hierauf anfänglich sogar gegen di willigung des Kalischer Grenzüberganges ausgesprochen, d durch die direkte west-östliche Verkehrsbewegung an Schl vorbei direkt nach dem Westen geleitet werden würde. waren alle Bemühungen infolge des Widerstandes der russi Regierung, die aus strategischen, jedoch für Polen kaum bestehenden Rücksichten neue Grenzübergänge nicht zuges wollte, zum Scheitern verurteilt. Breslau würde durch die

dung wieder in den Mittelpunkt des Verkehrs zwischen einerseits, Mittel- und Westdeutschland sowie ganz Süd- 'esteuropa andererseits gestellt werden und ebenso wie nze Provinz Schlesien vielfache neue Anregungen beim ır mit dem Osten empfangen.
der großen allgemeinen Bedeutung des Projektes hat die z Schlesiens allen Anlaß, den Fortgang der Erörterungen lnischer Seite mit regem Interesse zu verfolgen.

ntgleisung des Zuges Moskau-Riga. Wie der DAZ aus emeldet wird, entgleiste der Zug Moskau-Riga, der am M. abends von Moskau abfuhr, bei Rumiantsewo, 80 km skau. 10 Personen wurden getötet, 30 verwundet. Unter zteren befinden sich viele Ausländer.

er Zustand der russischen Eisenbahnen. Ein Mitglied des ums des Verkehrswesens hat in einem Interview u. a. es geäußert: „Die Eisenbahnlinien sind stark abgenutzt. der Linien sowie 40 % der Brücken sind in einem Zu- daß sie mit schweren Lokomotiven nicht befahren werden . Die durchschnittliche Tagesleistung einer Lokomotive 84 Werst im Jahre 1921/22 auf 108 Werst in diesem gestiegen und hat damit beinahe die Vorkriegsform (112 erreicht. Die Zunahme der Frachten sowie die ver- Ausfuhr haben es möglich gemacht, für das laufende aftsjahr ein defizitloses Budget aufzustellen, während at im vorigen Jahre noch gezwungen war, dem Verkehrs- Zuschüsse in Höhe von 49. Mill. Rubel zu bewilligen."

ie Wirtschaftsbeziehungen zwischen Rußland und der oslowakei. Dem Prager Tagblatt vom 28. März 1925 en wir folgende Ausführungen:
u. den 27. März. Der Vertreter des Volkskommissars Außenhandel Stomonjakow hatte eine Unterredung mit isten, welche ihn mit dem Hinweise auf die in der oslowakei für eine formale Regelung des Verhältnisses vjetunion, zunehmende Stimmung u. a. nach den Aus- einer wirtschaftlichen Zusammenarbeit dieser beiden fragten. Stomonjakow hob in seiner Antwort hervor, zu zwei Dritteln für die Ausfuhr arbeitende tschecho- sche Industrie in der Sowjetunion sichere Absatzgebiete könne, namentlich soweit es sich um landwirtschaftliche en, welche den verdienten Ruf tschechoslowakischer ie im Auslande begründet haben, und um Maschinen für n und andere Industrieunternehmungen handelt. Die nion ihrerseits kann in hohem Maße den Bedarf der oslowakischen Republik für Naphtha, Mangan, Asbest chs befriedigen.
njakow hob weiter hervor, welche Bedeutung die Frage nsits für den Warenaustausch zwischen der Tschecho- i und der Sowjetunion besitzt. Bisher erfolgte er haupt- über Triest und Hamburg. In Zukunft müssen aber en Staaten dem Transporte über Polen und auch dem verkehr auf der Donau als einem viel billigeren Auf- nkeit widmen. Der Ausbau und die Ausdehnung des ger Donauhafens wird die Grundlage für einen er- n Warenaustausch bilden. Am Schlusse seiner Unter- erklärte Stomonjakow, daß die Aussichten für die Ent- g der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Tsche- akei und der Sowjetunion sehr günstig sind.

rzögerungen in den Verhandlungen über den tschechoslo- -ungarischen Handelsvertrag. Diese sind darauf zurück- n, daß die Frage der Agrarzölle noch nicht entschieden itere Meinungsverschiedenheiten bestehen auch bezüglich hselseitigen Handels mit Wein und Textilwaren. Die r der Prager und Budapester Handelskammern beraten in Preßburg, um die strittigen Punkte zu erledigen.

r Frage der Herabsetzung der Kohlentarife in der Tsche- akei. Tschechischen Blätternachrichten zufolge wird in Zeit im Eisenbahnministerium in Prag eine Enquete er Vertreter der Kohlenreviere der Tschechoslowakei ilen, wobei die gegenwärtige Krise der Kohlenindustrie, gen des Handelsvertrages mit Polen für die tschechoslo- e Industrie und endlich die Frage der etwaigen Neu- der Kohlentarife einer eingehenden Erörterung unter- erden sollen.

ag-Duxer Bahn. Nach dem der Generalversammlung der re am 14. Mai vorgelegten Geschäftsbericht wurde der n Kriegsanleihen im Nennwert von 2,94 Millionen Kronen Buchwert von 588 000 Kc gänzlich zu Lasten der Kurs- ücklage abgeschrieben. Der Nennwert der zur Einlösung orgelegten dreiprozentigen Mark-Obligationen wurde icht hinterlegt. Durch Tilgungen erscheint das Priori- ienkapital von 9,99 auf 6,67 Millionen Kronen herab- Die Aktientilgungsreserve beträgt 2,92, die ordentliche Reserve 1,2, die Kursverlustreserve 0,97 Millionen Kronen. Die Gläubiger, die fast gänzlich den zur Rückzahlung der Mark- anleihe aufgenommenen Bankkredit vertreten, sind mit 8,49 Millionen Kc ausgewiesen. In etwa 7 Jahren kann die Bankschuld völlig abgezahlt sein; nach ihrer Abstattung und Tilgung der restlichen Prioritätsaktien wird die Einlösungsrente von 2,94 Millionen Kc jährlich den Stammaktionären zur Verfügung stehen. Der Überschuß für das Jahr 1924 beträgt mit dem Übertrag von 102 710 Kc 813 740 Kc, wovon eine 4proz. Dividende ausbezahlt wird. Auf die neue Rechnung wird ein Betrag von 114 848 Kc vorgetragen.

— **Konferenz des internationalen Transportkomitees in Prag.** Vom 9. bis 12. Juni wird das internationale Transportkomitee seine periodische Konferenz in Prag abhalten. Vertreten werden sämtliche Staaten Europas sein mit Ausnahme von Griechenland, Spanien, Portugal, der Türkei, Rußland und der Baltischen Staaten. Gegenstand der Beratung werden wichtige Fragen betreffend den Ausbau und die Verbesserung der Beförderungsbedingungen im internationalen Verkehre sein.

— **Eisenbahnverbindung Prag-Glatz.** Die tschechoslowakische Regierung hat der rumänischen vorgeschlagen, eine Bahn zu bauen von den Karpathen zum Schwarzen Meer. Dies wäre möglich durch Verbesserung der Linien im früheren Karpatho-Rußland; es ergäbe sich dann eine direkte Linie Prag-Galatz.

— **Die Tariferhöhung der rumänischen Staatsbahnen.** Die seinerzeit angekündigte Erhöhung der rumänischen Eisenbahntarife um 50 % konnte infolge des Widerstandes der Betroffenen nicht durchgeführt werden, am 1. Mai ist daher eine Erhöhung von nur 30 % erfolgt, wobei Wagenstands- und Lagergebühren unverändert blieben. Dabei wurden auch noch eine Reihe von Umklassifizierungen vorgenommen, um Waren zu schonen, die von der Erhöhung besonders schwer betroffen worden wären.

Die neuen Tarife gelten sowohl für das eigene Netz der rumänischen Staatsbahnen als auch für alle von ihnen verwalteten Privatbahnen, die Verrechnung erfolgt jetzt also auch über solche Linien nach der Gesamtentfernung und nicht gesondert für die bahneigene und private Strecke wie bisher.

Trotzdem sich die Tariferhöhung, wie ersichtlich, in weit bescheideneren Grenzen hält als geplant war, und bei weitem nicht genügt, um die Gebarung der rumänischen Staatsbahnen ins Gleichgewicht zu bringen, wird sie von der schwer um ihr Dasein kämpfenden rumänischen Industrie nur unwillig getragen. Es wird vor allem der Vorwurf erhoben, daß die Luxuswaren zu ungunsten der Massentransporte zu wenig belastet sind. Zumal die Holzindustrie des Landes fühlt sich schwer betroffen und droht mit Arbeitseinstellung, wenn nicht bald Abhilfe erfolgt.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich im März d. J. wie folgt:

	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr	9 201 000	9 316 258
Einnahmen im Güterverkehr	18 639 000	22 453 694
Verschiedene Einnahmen	1 716 000	1 910 757
Zusammen	29 556 000	33 680 709
Betriebsausgaben	21 258 000	20 951 712
Betriebsüberschuß	8 298 000	12 728 997

— **Die internationale Simplondelegation.** Die internationale Delegation für die Simplonbahn hat am 29. April ihre 37. Versammlung in Bern abgehalten unter dem Vorsitz von Direktor Zingg, Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen. Die Berichte der schweizerischen und der italienischen Verwaltung über den Fahrplan der Linie Brig-Iselle-Domodossola für 1925/26 und über die Tarifmaßnahmen vom September 1924 bis zum Februar 1925 wurden genehmigt. Der kommende Fahrplan für die Zeit vom 5. Juni 1925 bis zum 14. Mai 1926 wird wesentliche Verbesserungen gegenüber heute bringen. Der Expreß-Luxuszug Simplon-Orient wird für die Strecke Paris-Konstantinopel hin und zurück 12 Stunden gewinnen und der Direkte Orientzug 43 und 36, der gewissermaßen eine Verdoppelung des erwähnten Luxuszuges ist, aber für den größten Teil der Strecke Wagen aller drei Klassen aufweist, wird für die Strecke Paris-Konstantinopel sogar 34 Stunden gewinnen und in umgekehrter Richtung 31 Stunden. Zug 43 wird nach seiner Ankunft in Mailand einen Anschluß an Domodossola-Brig-Loetschberg-Bern erhalten. Die Fahrzeiten und die Anschlüsse auch der anderen Züge haben wesentliche Verbesserungen erfahren. Für den Güterverkehr haben, und zwar im italienisch-schweizerischen Verkehr einzelne Güterarten wie Wein, Tafeltrauben, Koprah, Mineralöle, Hanf usw. Tarifherabsetzungen erfahren, und ein neuer italienisch-französischer Tarif, der auf dem Grundsatze der tatsächlich kürzesten Strecke beruht, ist in Kraft getreten. Das Baukonto

ist um 963 000 Fr. gewachsen, d. h. um den Anteil der Simplonlinie an den Emissionskosten und Kursverlusten der von den Schweizerischen Bundesbahnen während des Baues des zweiten Simplontunnels eingegangenen Verpflichtungen.

— **Transportfragen in der Internationalen Handelskammer.** An der vom 21. bis 27. Juni in Brüssel stattfindenden Tagung der Internationalen Handelskammer wird auch von dem Wettbewerb gesprochen werden, welchen die Automobile im Güterverkehr den Eisenbahnen machen, und von den Verbesserungen, die im Ausbau des Straßenwesens möglich sind. Eine Unterkommission unter dem Vorsitz von Roy de Chapin, Verwaltungsratspräsident der Hudson Motor Car Cy, befaßt sich mit den betreffenden Fragen. Die Amerikaner werden die anderen Staaten über die in Amerika gemachten Erfahrungen, wo auf sechs Einwohner ein Kraftwagen kommt, aufklären. Auch die Frage des Handelsflugwesens wird ihres internationalen Charakters wegen einen Gegenstand der Verhandlungen bilden. Was den Eisenbahntransport anbelangt, so wird eine Unterkommission unter dem Vorsitz von Charles Laurent, Verwaltungsrat der Paris-Orleansbahn, einen Bericht vorlegen über die Errichtung kombinierter Züge zwischen den Bahnnetzen der verschiedenen Staaten und die obligatorische Anbringung des Namens und der Adresse des Empfängers auf den Gepäckstücken.

— **Wilhelm-Luxemburgbahn.** Nach Meldung der Fk. Ztg. teilte der Staatsminister Prüm in der Luxemburgischen Kammer am 13. Mai mit, er habe von der französischen Regierung endlich die Zusage erhalten, sie werde selber ganz für die Gehälter der Beamten der von ihr betriebenen Wilhelm-Luxemburgbahn aufkommen gemäß mit dem luxemburgischen Eisenbahnstatut, so daß Luxemburg keine besonderen Vorschüsse mehr zu zahlen, also auch keine neuen Tariferhöhungen mehr vorzunehmen brauche. Über die integrale Ausführung des Eisenbahnstatuts, die Rückzahlung der 25 Millionen Vorschüsse des luxemburgischen Staates zur Gehälterbezahlung, über die luxemburgische Gewinnbeteiligung und die Anlegung eines Reserverfonds für Neubauten schweben die Unterhandlungen noch.

— **Eisenbahnunglück in Belgien.** Aus Namur wird gemeldet, daß unweit der Stadt sich plötzlich eine Lokomotive, deren Führer abgestiegen war, in Bewegung setzte. Der Führer benachrichtigte durch Fernsprecher den nächsten Bahnhof, worauf die Insassen eines dort haltenden Personenzuges sofort zum Aussteigen aufgefordert wurden. Bevor jedoch sämtliche Reisenden den Zug verlassen hatten, fuhr die Lokomotive in den letzten Wagen hinein, 13 Reisende wurden schwer verwundet.

— **Die Madrider Untergrundbahn.** Die Untergrundbahn von Madrid ist zwar nur 11 km lang, sie hat aber im Jahre 1924 einen Verkehr von über 42 Millionen Fahrgästen gehabt. Der starke Zuwachs gegen das Vorjahr wird darauf zurückgeführt, daß eine Anzahl Neubauteile Anfang des Jahres in Betrieb genommen worden sind, und erscheint daher berechtigt, daß, wie es zurzeit geschieht, das Netz der Untergrundbahn weiter ausgedehnt wird. Die Einnahmen haben im Jahre 1924 7,5 Mill. Peseten gegen 5,8 Mill. im Vorjahr betragen, und es blieb ein Überschuß von 2,9 Mill. (1923: 2,5 Mill.), so daß eine Dividende von 8 % ausgeworfen werden konnte.

Fremde Erdteile.

— **Kohle und Eisenbahn in Indien.** Die indischen Kohlenbergwerke haben im vergangenen Jahr Kohle in erheblich größeren Mengen gefördert, als dem Verbrauch entsprach, und auch in den bahneigenen Bergwerken ist die Förderung gesteigert worden, so daß für die vorhandenen Kohlenmengen neue Absatzgebiete gefunden werden müssen. Die Eisenbahnen verbrauchen sieben Millionen Tonnen Kohle jährlich bei einer Gesamtfördermenge von 20 Millionen Tonnen im Jahre. Einen beträchtlichen Teil dieses Bedarfs haben sie aus ihren eigenen Bergwerken nicht decken können, sondern sie haben noch erhebliche Mengen ankaufen müssen. Der Vorkriegszustand ist zwar in der indischen Kohlenwirtschaft noch nicht erreicht, aber die Ausfuhr entwickelt sich wieder. Für das Jahr 1925 wird die Menge der Ausfuhrkohle auf eine und eine Viertel Millionen Tonnen geschätzt.

— **Aus Niederländisch-Ostindien.** Am 1. Mai ist der Güterverkehr auf der Linie Batoeradja-Martapoera (Südsumatra) aufgenommen worden; ihre Weiterführung nach Moeara Doea wird erwogen. Die Pasoeroean-Kleinbahn beklagt in ihrem Jahresbericht für 1924, daß die Kaufkraft der eingeborenen Bevölkerung noch immer nicht so stark ist, daß sie die Bahn wie früher benutzen könne, allerdings ist eine Besserung und eine Annäherung an die guten Verhältnisse des Jahres 1921 zunehmen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr gi noch um 7405 fl. zurück, dagegen stiegen die aus dem Güte kehr um 30 946 fl., so daß eine Gesamtmehreinnahme 23 541 fl. gegen 1923 verblieb. Die Ausgaben nahmen gegenüber nur um 5159 fl. zu, so daß der Betriebsüber 18 382 fl. höher war als 1923. Insgesamt betrugen die Ro nahmen aus dem Personenverkehr 155 496 fl. oder 44,59 % Betriebseinnahmen, die aus dem Güterverkehr 193 178 fl. 54,86 %. Der Betriebsgewinn betrug mit 123 534 fl. 35, der Roheinnahmen. Nach einer Abschreibung von 27 958 fl. eine Dividende von 6 % (1925: 5 %) vorgeschlagen. — Be unter derselben Verwaltung stehenden Probolingo-Klein lagen die Verhältnisse nicht ganz so günstig. Die Einna aus dem Personenverkehr (132 804 fl.) waren 5686 fl. geri als 1923, die aus dem Güterverkehr (291 264 fl.) gingen um 15 073 fl. zurück. Anderseits fielen auch die Betrieb gaben um 26 153 fl., so daß eine Vermehrung des Betrie winns (201 093 fl.) um 5392 fl. das Ergebnis war. An Betriebseinnahme war der Personenverkehr mit 31,32 %, Güterverkehr mit 68,87 % beteiligt. Die Betriebsausgabe trugen 52,58 % der Betriebseinnahmen, der Betriebsge 47,42 % derselben. Nach einer Abschreibung von 40 517 fl die Betriebsanlagen und 17 775 fl. auf die rollenden Bet mittel soll eine Dividende von 6 % (5 %) verteilt werden. Madoera-Kleinbahn hat einen Rückgang der Einnahmen (1 289 767 fl. gegen 1 408 362 fl. im Jahre 1923) zu verzeic den sie ähnlich wie die meisten anderen Kleinbahnen au geringere Kaufkraft der inländischen Bevölkerung zurück doch gelang es, auch die Betriebskosten herabzusetzen, die 967 921 fl. und 1923 878 921 fl. betrugen. Der Reing (94 794 fl. gegen 156 336 fl. im Jahre 1923) läßt die Auske einer Dividende von 2¾ % gegen 4½ % im Jahre 1923 au Vorzugsaktien zu. — Die Kedirikleinbahn beabsichtigt da die gleiche Dividende wie 1923 (13 %) zu verteilen, desg Malangkleinbahn (11 %).

Seit dem Anfang April auf der Strecke Meester Cor Batvia-Tandjong Priok als erste Staatsbahnlinie in Indie elektrische Betrieb eingeführt worden ist, hat der Verkeh 50 % zugenommen.

— **Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft in Liqu. in B** In der kürzlich abgehaltenen Aufsichtsratssitzung wurde die B. B.-Ztg. berichtet, darauf hingewiesen, daß bei der vo Tanganyika-Regierung jüngst veranlaßten Versteigerun Ostafrikanischen Eisenbahn eine Bewertung zugrunde wurde, die nur einem Zehntel des wirklichen Wertes g käme, so daß also neun Zehntel als konfisziert angesehen w müßten. Diese Maßnahme hat um so größeres Erstaunen h gerufen, als die von der Tanganyika-Regierung vorhe Schätzung herangezogenen Sachverständigen den Wert der trotz der Zerstörungen des Krieges noch auf über 110 Mill Mark festgesetzt hatten. Was die britische Mandatsverw zu ihrem Vorgehen bestimmt hat, läßt sich mit Sicherheit erkennen. Sollte etwa die Absicht bestehen, die Bahn in lische Privathände zu übertragen, um sie für den Fall Mandatsübertragung dem englischen Einfluß zu erhalt würde dies die Stellung des zukünftigen Mandatars wirts lich und politisch wesentlich schwächen und schärfste Eins rechtfertigen.

— **Betriebsstörungen bei den südafrikanischen Eisenb** Schwere Unwetter und Hochwasser im vergangenen März bei den Eisenbahnen von Südafrika Betriebsstörungen veru wie sie kaum je zuvor dagewesen sind. Die Flüsse Süda liegen meist tief eingeschnitten zwischen steilen Ufern, u Eisenbahnstrecken überbrücken die so gebildeten Schl häufig nicht zwischen den Hochufern, sondern die Eisenba in steilen Rampen bis auf den Grund der Schlucht gef so daß die Brücke in geringer Höhe über dem Wasserspie liegen kommt. Derartige Brücken wären in größerer Zahl flutet, und auf diese Art war z. B. der ganze Südweste Eisenbahnverkehr abgeschnitten. Auf der Hauptstrecke von war der Verkehr vier bis fünf Tage unterbrochen. Hier unter anderem eine Brücke über den Onderbrock-Fluß ein, die Lokomotive mit einem Wagen ins Wasser fiel. Auße Lokomotivführer und dem Heizer kamen sechs Eingeborene um. Bei dieser Gelegenheit hat sich die selbsttätige B glänzend bewährt; sie trat beim Zerreißen des Zuges sof Tätigkeit und verhütete so, daß weitere Wagen ins W stürzten, obgleich ein Wagen mit einem Drittel seiner schon in der Luft schwebte. — Das Kraftwerk in Coleu litt durch Schlammassen, die in den Werkkanal eindranger Betriebsstörung, so daß die elektrische Zugförderung eing werden mußte. Die Wiederherstellungsarbeiten an den zerstörten Rohrleitungen und die baulichen Vorkehrunge Verhütung einer Wiederholung derartiger Vorkommnisse sehr erhebliche Kosten verursachen.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 605.)

cetylen in sicherheitstechnischer Hinsicht. Aus den Ar- der Chemisch-Technischen Reichsanstalt. Von Oberregie- t Dr. Rimarski, Berlin. Mit 17 Abbildungen im Text. ı. S. 1925. Carl Marhold Verlagsbuchhandlung. Preis

orliegende Schrift, die als Erweiterung eines Vortrags im ıen Acetylen-Verein erscheint, behandelt verschiedene für wendung von Acetylen wichtige Fragen. Zunächst wer- älteren und neueren Verfahren für die Prüfung poröser die zur Füllung der Flaschen für gelöstes Acetylen die- ngehend dargestellt und besprochen. Aus den aus den ıen folgenden Erwägungen heraus hat sich in der Che- echnischen Reichsanstalt für die Prüfung poröser Messen timmtes Schema herausgebildet, das in der Sitzung des sausschusses für die Prüfung der Zuverlässigkeit von n Acetylen" im November 1923 beraten und gutgeheißen Diese Grundsätze sind vom Preußischen Ministerium ıdel und Gewerbe anerkannt worden und nach ihnen er- e Prüfung aller in Deutschland zugelassenen porösen und solcher, deren Zulassung beantragt werden soll, durch misch-Technische Reichsanstalt. Der erwähnte Arbeits- ß, dem die technischen Leiter der deutschen Acetylen- angehören, arbeitet in dauernder Verbindung mit der nstalt, um der Gefahren Herr zu werden, die heute noch Gebiete des gelösten Acetylens vorhanden sind. Dann er die Prüfung von Wasservorlagen und automatischen lagsicherungen auf ihre Wirkung bei Flammenrück- ı eingehend berichtet, ferner über die Versuche, die zur der Frage des Zerfalls von Acetylen bei verschiedenen besonders im Gefahrenbereich von 2 Atm. angestellt aber zurzeit noch nicht abgeschlossen sind. Die Er- der Gas- und Druckverhältnisse in dem Rohrleitungs- der Beleuchtungsanlage nach Dalén wird kurz gestreift. die Verwendung von besonders gut gereinigtem Ace- ur Betäubung bei operativen Eingriffen; das Gas wird arcylen" bezeichnet, über Gefahrsmomente während ubung mit diesem Mittel wird auf Grund von grundlegen- suchen von C. T. Gauß, Würzburg, und Herm. Wieland, erg, eingehend berichtet. Es ist wünschenswert, daß die ı der Chemisch-Technischen Reichsanstalt auf dem Ge- s Acetylens in Verbindung mit der beteiligten Industrie eichung größtmöglichster Sicherheit fortgesetzt werden. nit beizutragen, ist der Zweck des anspruchslosen, emp- erten Werkchens. Sch.

e Heizerschule. Vorträge über die Bedienung und die ung von Dampfkesselanlagen. Ein Lehrbuch zur Ab- ler staatlichen Heizerprüfung. Nach den vom Reichs- ftsministerium aufgestellten Richtlinien von F. O. er, Regierungs-Gewerberat, Leiter der Heizer- und stenkurse in Chemnitz. Vierte, umgearbeitete und ver- ligte Auflage. Mit 165 Textabbildungen. Berlin 1925. ron Julius Springer. X + 163 Seiten. Preis 3,90 M.

eue Auflage des bekannten Lehrbuches, die nach ver- äßig kurzer Zeit notwendig war, trägt den vom Reichs- wirtschaftsministerium aufgestellten Richtlinien für die Heizerkurse und dem neueren Stande der Wärmetechnik, soweit sie die Dampfanlagen betrifft und dem Heizer überhaupt vernünftigerweise zugänglich gemacht werden kann, Rechnung. Viele Abschnitte, z. B. über Verbrennungsvorgänge, Heizgaskontrolle, Bedienung der Feuerungen, Verhaltungsregeln für die Heizer usw., sind durchgreifend umgearbeitet worden; neu eingefügt wurden mehrere wärmetheoretische Berechnungen einfachster Art, um dem geschulten Heizer auf rechnerischem Wege einen ungefähren Überblick über die mit der Verwendung von Speisewasservorwärmern und hohen Dampfdrücken verbundenen Kohlenersparnisse zu ermöglichen. Die neueren Rauchgasprüfer sind eingehend behandelt, ebenso die Roststabbauarten und die neueren Feuerungen. Neu ist ein Abschnitt über Wärmewirtschaft und Kesselhauskontrolle, wobei auf die Maßnahmen zur Verminderung der Abwärmeverluste und auf die neueren Kondensatrückspeiser näher eingegangen wurde. Die Dampftabelle ist erneuert, zahlreiche Abbildungen sind neu aufgenommen und veraltete durch neue ersetzt worden. Den Schluß bildet eine Darstellung der Anlagen und Bedienung von Sammelheizungen.

Das Werk rechtfertigt seinen alten Ruf, die für den Heizer notwendigen theoretischen Kenntnisse klar und verständlich vorzutragen, ohne allzuviel Theorie zu geben und damit ein bedenkliches Halbwissen zu fördern. Es kann daher allen, die mit der Ausbildung und Überwachung von Heizern zu tun haben, in jeder Beziehung empfohlen werden. Sch.

— **Höhere Mathematik** für Mathematiker, Physiker und Ingenieure von Dr. Rudolf Rothe, o. Professor an der Techn. Hochschule Berlin. Teil I: Differentialrechnung und Grundformeln der Integralrechnung nebst Anwendungen. Mit 155 Abbildungen im Text. (Teubners Technische Leitfäden, Band 21). Leipzig und Berlin 1925. Verlag von B. G. Teubner. VII + 185 S. Preis kart. 5 M.

Aus einführenden akademischen Vorlesungen für Studierende der Mathematik, der Physik und der verschiedenen Ingenieurwissenschaften hervorgegangen, ist das vorliegende Werk ein knapp gehaltener Leitfaden in freier Anordnung des Stoffes mit zahlreichen Beispielen, Anwendungen und Übungen. Es enthält einen einleitenden Abschnitt über die Grundbegriffe der Analysis, sodann die Hauptsätze der Differentialrechnung und die Grundformeln der Integralrechnungen, Funktionen von mehreren Veränderlichen, Differentialgeometrie der ebenen Kurven, komplexe Zahlen, Veränderliche und Funktionen. In 11 Übungen werden 115 mit großem Geschick gewählte Aufgaben dargeboten, deren Durcharbeitung bei der wegen der Knappheit der Darstellung ohnehin nicht bequemen Lektüre manche Anforderungen an den Leser stellt. Die nächsten beiden Teile sollen die Begründung und den weiteren Ausbau der Integralberechnung, die unendlichen Reihen und die Vektorrechnung, ferner Raumkurven und Flächen, Linien- und mehrfache Integrale, gewöhnliche und partielle Differentialgleichungen bringen.

Wer da weiß, welche hohen Anforderungen der Verfasser als Rezensent ähnlicher Werke stellt, wird beim Studium mit Vergnügen feststellen können, daß der vorliegende Leitfaden mit strenger Selbstkritik, mit liebevoller Behandlung der Einzelheiten und mit hervorragendem pädagogischen Geschick geschrieben ist und daher nur empfohlen werden kann. Sch.

Amtliche Bekanntmachungen.

...ießung und Wiedereröffnung von Stationen.

...hrplanwechsel (5. 6.) wird der an ...ke Siegersdorf-Löwenberg ge- ...nd seit 1923 geschlossene, unbe- ...rsonenhaltepunkt „Hartelangen- ... wieder eröffnet. Fahrkarten- ...rfolgt durch die Zugführer; Ge- ...tigung findet nicht statt.
...ı, den 9. Mai 1925. (511)
...sche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

...hrplanwechsel (5. 6.) wird der ...recke Deutsch-Wette-Groß Kun- ...gelegene, unbesetzte, zurzeit ge- ...e Personenhaltepunkt „Borken- ...dereröffnet. Fahrkartenverkauf ...rch die Zugführer; Abfertigung ...ck findet nicht statt.
...ı, den 9. Mai 1925. (510)
...sche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Infolge des Hochwassers war die Strecke von Launsdorf bis Hüttenberg in der Zeit vom 11. bis 12. Mai unfahrbar.
Villach, den 12. Mai 1925. (528)
Bundesbahndirektion Villach.

3. Güterverkehr.

Durchfuhrausnahmetarif S D Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Druckfehlerberichtigung: Auf Seite 5 des Tarifs muß es anstatt „Von Bremen nach" heißen: „Zwischen Bremen und". Die Stationsfrachtsätze gelten für 100 kg und zwar in Reichspfennig.
Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 15. Mai 1925. (523)
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Mai 1925: Änderungen von Stationsfrachtsätzen im A. T. 36 für Bier. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 13. Mai 1925. (514)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 wird die Station Karlsruhe West in den Ausnahmetarif 80 für ausländische Eisenbahnfahrzeuge einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 16. Mai 1925. (526)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Im A. T. 8 (frische Seefische) werden für Saßnitz Hafen Umbehandlungssätze eingeführt.

Auskunft durch die Güterabfertigungen.

Altona, den 13. Mai 1925. (515)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 wird für Eilgut und beschleunigtes Eilgut von Czymochen nach Dresden-Neustadt bei Bahnwegvorschrift über Königsberg (Pr.)-Cüstrin-Neustadt Hbf. eine besondere Entfernung eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Mai 1925. (521)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Nottarif Tfv. 7. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 tritt die Eckernförde-Kappelner Kreisbahn dem Nottarif auch für die Ziffer 14 A des Warenverzeichnisses bei.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 tritt die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn dem Ausnahmetarif 1 d bei.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Mai 1925. (512)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1925 werden in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 12 bei den Ziffern A 1—3 die Worte „gebraucht" in „im Wanderbetriebe gebraucht" geändert.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Mai 1925. (517)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr
B. Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.
C. Polnischoberschlesisch-Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (Kartierungstarif).

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. werden die in obigen Verkehren vorgesehenen Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen aufgehoben und sind zu streichen. Als Lieferfristen gelten lediglich die im Internationalen Übereinkommen vorgesehenen Maximalfristen.

Zur Aufhebung der Zuschlagsfristen im Verkehr zu A ist vom Oberkomitee die Genehmigung erteilt.

Oppeln, den 1. Mai 1925. (519)

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 80 für ausländische Eisenbahnfahrzeuge durch Einbeziehung sämtlicher Grenzstationen und -übergänge der trockenen deutschen Reichsgrenze sowie der Stationen Düsseldorf-Derendorf, Düsseldorf-Derendorf-Rheinmetall, Düsseldorf-Grafenberg und Kirchen erweitert. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 16. Mai 1925. (522)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1925 wird bis auf jederzeitigen Widerruf ein neuer Ausnahmetarif 7 c für Eisenerze usw., die vom Schiff umgeschlagen werden und zur Eisen- und Stahlerzeugung in Deutsch-Oberschlesien bestimmt sind, von Stettin nach Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz und Ludwigsglück bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 200 t oder Frachtzahlung für dieses Gewicht eingeführt. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Außerdem geben nähere Auskunft auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1925. (520)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. April 1925 ist der Ausnahmetarif für Birkenrundholz aus Polen über Prostken nach Elbing eingeführt.

Königsberg Pr., d. 14. Mai 1925. (524)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1925 wird für bestimmte Eisen- und Stahlwaren der Klassen C, D und E vom Saargebiet nach den Rheinumschlagplätzen Ludwigshafen (Rhein), Speyer, Worms und Bingen zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege nach dem Auslande für die Reichsbahnstrecke ab den Reichsbahn-Saarbahnübergängen Eichelscheid Grenze und Büschfeld Grenze bis auf Widerruf der Durchfuhrausnahmetarif D 200 eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Auskunftsbüros der Reichsbahndirektionen Frankfurt (Main), Mainz und Ludwigshafen (Rhein). Der Tarif kann durch die Güterauskunftsstelle der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) käuflich bezogen werden.

Frankfurt (M.), den 5. Mai 1925. (225)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 15. Mai 1925 wird zwischen Ertingen und Baden-Baden eine besondere Entfernung von 334 km für Eilgut mit Wegevorschrift über Ulm-Mühlacker eingeführt.

Karlsruhe, den 11. Mai 1925. (509)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterv

Am 18. Mai 1925 wird der Halt Herbolzheim (Jagst) für den bes ten Eilstückgutverkehr eröffnet. D fernungen werden gebildet durch von 2 km an die Entfernungen vo denau oder von 5 km an die Ent gen von Untergriesheim, je nachde die kürzeste Gesamtentfernung er

Karlsruhe, den 14. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit sind Entfernungstafel II sämtliche Ent gen der Stationen Ebersgöns, Ob und Pohlgöns mit den Knotenst um 5 km zu kürzen. Die Station ben (Entfernungstafel I) erhält ab 1925 die Bezeichnung: Markt Sch

München, den 13. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Ba

---

4. Personen- und Gepäckverk

Am 1. Juni 1925 erscheint zum T den Personen- und Gepäcktarif n seebadeorten und Bornholm der trag I.

In ihm wird die allgemeine Fah erhöhung ab 1. Mai 1925 durchge

Neu aufgenommen sind die Bäd droy, Zinnowitz, Breege, Lohme (Rügen) und Boltenhagen.

Der Nachtrag I enthält in erwe Umfange Verbindungen für die Fahrt.

Nähere Auskunft erteilen die ten Fahrkartenausgaben und abfertigungen sowie unser Ta Lindenstraße 19/20.

Stettin, im Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsstoffen Reichsbahndirektionen in Altona und Hannover, und zwar: 500 Piassavabesen, 90 t Buchenhol 20 t kaust. Soda und 70 t kalz. So öffnung der Angebote am 25. M vormittags 11 Uhr, im Zimmer Reichsbahndirektion. Verdingun lagen gibt unser Präsidialbüro 0,50 ℳ bar im Zimmer 208 ab. Zu brist bis 29. Mai 1925.

Hannover, den 11. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmateri

25 000 kg unbrauchbare Fah lose, sollen verkauft werden. bogen und Bedingungen können in Präsidialbüro, Fürstenstraße 1— gesehen, auch von dort gegen p Einsendung von 50 Pf. in bar (Briefmarken) soweit Vorrat rei zogen werden. Die an uns einz den Angebote werden am 3. Ju vormittags 10 Uhr, im Verw gebäude Fürstenstraße 1—10 Der Zuschlag erfolgt bis zum 1925.

Magdeburg, den 16. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

. 22. Berlin, den 28. Mai 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

[H]aftet auch die Deutsche Reichsbahn für die Folgen des Unglücks bei Preußisch-Stargard?

Von Reichsbahnrat **Brunner**, Königsberg, Pr.

[I]n letzter Zeit sind verschiedentlich Stimmen laut geworden, [die ni]cht nur die polnische Eisenbahnverwaltung, sondern auch [die De]utsche Reichsbahn für die Folgen des furchtbaren Eisen[bahnu]nglücks im polnischen Korridor haftbar machen wollen. Es [ist wi]chtig, daß solchen irreführenden Behauptungen, die nur ge[eignet] sind, falsche Hoffnungen bei den Geschädigten zu er[wecke]n, überall mit größter Entschiedenheit entgegengetreten [wird], damit unnötige Prozesse von vorneherein vermieden wer[den]. Nach dem klaren Wortlaut des Pariser Abkommens zwi[schen] Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den [freien] Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen [Deuts]chland vom 21. April 1921 kann die Rechtslage nicht [zweif]elhaft sein. Artikel 36 § 8 dieses Abkommens bestimmt, [daß g]egenüber Personen, die durch einen Betriebsunfall irgend[welch]en Schaden erlitten haben, die betriebsführende Verwaltung [haftet], und das ist P o l e n.

[Es] wird aber vielfach behauptet, es hafte daneben auch die [Deuts]che Reichsbahn, und zwar aus dem mit dem Reisenden [abgesc]hlossenen Beförderungsvertrage. Durch diesen Beförde[rungs]vertrag, so hört man sagen, habe sich die Reichsbahn ver[pflicht]et, den Reisenden von Ostpreußen nach dem im übrigen [Deuts]chland gelegenen Reiseziel zu befördern, und diesen Ver[trag h]abe sie, da der Reisende infolge des Unglücks im pol[nische]n Korridor verletzt oder getötet worden sei, nicht erfüllt. [Daß s]ie Vorsatz oder Fahrlässigkeit treffe, brauche ihr nach [ständi]ger Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht nachgewiesen zu werden, vielmehr habe s i e den Beweis dafür zu erbringen, daß sie schuldlos sei. Und selbst dann, wenn sie diesen Beweis erbracht habe, hafte sie, es sei denn, daß auch die polnische Eisenbahnverwaltung den Nachweis ihres Unverschuldens führen könne, nach § 278 BGB., da sie sich der polnischen Eisenbahnverwaltung als ihres Erfüllungsgehilfen bedient habe.

Solche Schlußfolgerungen sind nur bei völliger Verkennung der ganzen Rechtslage möglich. Zwar ist es richtig, daß die Eisenbahn, die an einen Reisenden eine Fahrkarte für ihren Streckenbezirk verkauft, einen Beförderungsvertrag, d. h. einen Werkvertrag im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs, eingeht, und richtig ist es auch, daß, falls dieser Vertrag dadurch nicht erfüllt wird, daß der Reisende auf der Fahrt getötet oder verletzt wird, das Reichsgericht der E i s e n b a h n den Beweis dafür aufbürdet, daß sie kein Verschulden trifft (vgl. Entscheidung des Reichsgerichts Band 83 Seite 347, Juristische Wochenschrift 08 Seite 196). Es wird hier aber übersehen, daß der Beförderungsvertrag natürlich immer nur mit d e r Eisenbahn abgeschlossen ist, die die Beförderung bewerkstelligen soll und kann, also immer mit der Eisenbahn, die auf der betreffenden Strecke den Betrieb führt. Dem Reisenden gegenüber, der sich in Königsberg eine Fahrkarte nach Berlin gelöst hat, ist die Deutsche Reichsbahn vertraglich verpflichtet, für die Beförderung zu sorgen, aber nur auf den in Frage kommenden Strecken der Deutschen Reichsbahn; soweit es sich um die Beförderung auf p o l n i s c h e r Strecke handelt, ist der Vertrag nicht mit

der deutschen, sondern mit der polnischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossen, wobei die deutsche Abfertigungsstelle, die die Fahrkarte verabfolgt hat, nur für die polnische Verwaltung, also in direkter Stellvertretung für sie gehandelt hat. Das geht schon ohne weiteres daraus hervor, daß der Fahrpreis für die polnische Strecke an die polnische Verwaltung abgeführt wird, die Reichsbahn also für die Beförderung auf dieser Strecke gar keine Gegenleistung erhält. Wie käme aber eine Eisenbahnverwaltung dazu, irgendwelche Verpflichtungen einzugehen, für die sie nicht die geringste Gegenleistung erhält! Man nehme z. B. den Fall, daß sich ein Reisender in Marienburg, der deutschen Grenzstation, eine Fahrkarte nach Firchau, der deutschen Grenzstation auf der anderen Seite des Korridors, gelöst hat. Dann erhält die Deutsche Reichsbahn, da die Beförderung fast ausschließlich auf polnischer Strecke erfolgt, so gut wie nichts. Sie hätte also wahrhaftig keine Veranlassung, Verpflichtungen einzugehen, die zu so schwerwiegenden Schadensersatzansprüchen führen können. Oder man nehme den andern Fall, daß sich jemand eine durchgehende Fahrkarte Berlin-Neapel gelöst hat und im Zuge zwischen Rom und N verunglückt. Kein Mensch würde dann wohl je auf den danken kommen, die Deutsche Reichsbahn haftbar zu ma nur weil der Reisende die Fahrkarte an einem Berliner Sch gelöst hatte! Und doch liegt der Fall rechtlich hier in k Weise anders. Die besonderen Bestimmungen über den legierten Durchgangsverkehr von Ostpreußen nach dem üb Deutschland sehen lediglich Erleichterungen für den Ve vor, ändern aber nichts an der Tatsache, daß die Strecke, d Korridor liegt, einzig und allein der fremden Verwaltung u steht, auf der die Deutsche Reichsbahn keine eigenen Bef rungsgeschäfte vornehmen kann.

Der Beförderungsvertrag ist also stets mit der Verwa abgeschlossen, die auf der betreffenden Strecke den Be führt. Wo die Fahrkarte gelöst ist, ist gänzlich gleichgült man würde ja sonst letzten Endes zu dem Ergebnis gela müssen, daß auch ein privates Reisebüro, das die Eisen fahrkarte verkauft hat, für den Unfall verantwortlic machen sei!

Die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Dr. **Otto Müller**, Eisenbahn-Zentralamt, Berlin.

Nach der Umstellung der Deutschen Reichsbahn in eine Gesellschaft des deutschen Handelsrechts mag es zunächst zweifelhaft erscheinen, ob man von einer Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als einer Finanzwirtschaft im engeren Sinne überhaupt noch sprechen kann. Die Finanzwirtschaft ist die planmäßige Wirtschaft der öffentlichen Körperschaften (des Reiches, der Länder, der Gemeinden usw.), die auf die Herbeischaffung, Verwaltung und Verwendung der nötigen Mittel gerichtet ist. Die Lehre vom öffentlichen Haushalt, wie man die Finanzwirtschaft auch nennt, ist die Finanzwissenschaft. Sie ist die systematische Darstellung der Grundsätze, welche in der Finanzwirtschaft herrschen, nach denen also die öffentlichen Körperschaften die zur Erreichung ihrer Zwecke nötigen Sachgüter beschaffen, verwalten und verwenden.

Die Finanzwirtschaft ist Einnahme- und Ausgabewirtschaft, in dieser Beziehung steht sie der Privatwirtschaft gleich. Aber sie unterscheidet sich doch sehr wesentlich von dieser. Ein wesentlicher Unterschied, der auch hier betrachtet werden soll, besteht darin, daß die Finanzwirtschaft in Ausgaben und Einnahmen begrenzt ist. Die Ausgaben des Staates sind durch den Umkreis der Aufgaben, welche ihm gestellt sind, begrenzt. Während nun in der Privatwirtschaft das Erwerben unbeschränkt ist, haben die Einnahmen des Staates ihr Maß in dem Bedürfnis. Und während in der Privatwirtschaft sich die Ausgaben nach den Einnahmen zu richten haben, sind die Einnahmen des Staates bedingt durch die Höhe der Ausgaben. Freilich darf nun bei Feststellung der Ausgaben das Maß der erreichbaren Mittel nicht außer acht gelassen werden; aber innerhalb dieser Grenze hat sich die Einnahmebeschaffung nach dem Bedarfe zu richten.

Die Ordung und der geregelte Fortgang des Finanzwesens einer öffentlichen Körperschaft erfordern nun, daß die Einnahmen weder hinter dem Betrage der notwendigen Ausgaben zurückbleiben, noch ihn dauernd überschreiten. Der Normalzustand besteht also in dem Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen. Dieses wird dadurch zu erreichen versucht, daß die Behörden einen Wirtschafts- oder Finanzplan aufstellen, d. h. den Umfang ihrer künftigen Ausgaben und der zur Deckung notwendigen Einnahmen zu ermitteln versuchen. Auf Grund dieses Wirtschaftsplanes wird dann der Voranschlag, auch Etat oder Budget genannt, der Einnahmen und Ausgaben für die nächste Finanzperiode entworfen. Dieser Voranschlag wird von der Volksvertretung durchberaten und in der vorgeschlagenen Fassung oder mit mehr oder weniger großen Abänderungen genehmigt. Durch Veröffentlichung wird der Voranschlag zum Finanz- oder Wirtschaftsgesetz erhoben. Die Staatsverwa ist jetzt an die im Etat festgesetzten Ziffern gebunden, die Ausgaben sind nur für die bezeichneten Zwecke zu ve den und dürfen nicht überschritten werden, während die nahmen mit den im Budget angegebenen Sätzen zu erzielen Was die Ausgaben anbetrifft, so bedeuten die Etats Aus Ermächtigungen, die auch dann durchgeführt werden dü wenn die Einnahmen entgegen dem Voranschlag nicht e werden.

Hierin liegt der zweite große Unterschied des öffentl Haushalts zum Privathaushalt. Gewiß kann auch eine gr Privatwirtschaft ohne die Aufstellung von Wirtschaftsp und Voranschlägen nicht auskommen; denn ohne sie würd Überblick über die künftigen Einnahmen und Ausgaben lorengehen, und man wäre beständig in Gefahr, die vorhan Mittel zu überschreiten und die Ausgaben nach der Rangor ihres zeitlichen Auftretens statt nach dem Maße ihrer Dri keit vorzunehmen. Aber der Wirtschaftsplan eines nach männischen Gesichtspunkten geführten Unternehmens hat grundsätzlich andere Bedeutung als derjenige einer öffentl Körperschaft. Er stellt ein Wirtschaftsprogramm da nur dann und nur in dem Maße durchgeführt werden da die wirtschaftliche Lage des Unternehmens dieses zuläßt die Einnahmen tatsächlich den im Voranschlage angenomm Summen entsprechen.

Dementsprechend hat sich auch die Hauptverwaltung Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei der Bekanntgab Wirtschaftsplanes für das Geschäftsjahr 1925 ausdrücklic behalten, das Ausgabeprogramm, denn dieses kommt ja h nur in Frage, jederzeit abzuändern. Sollten also die Einn nicht in dem vorgesehenen Maße eingehen, so müßten die gaben entsprechend der zu erwartenden Mindereinnahme schränkt werden. Andernfalls könnten bei Mehreinnahm Ausgabebeträge entsprechend gesteigert werden. Besond beachten ist hierbei, daß die Finanzwirtschaft der Deut Reichsbahn-Gesellschaft nicht wie die anderer rein pr Unternehmungen völlig frei von Einschränkungen ist. S vielmehr in erster Linie für die Erfüllung der Repara verpflichtungen Sorge zu tragen. Dieses ist ihre vorne und erste Pflicht. Und erst dann, wenn dieser Verpflic genügt ist, dürfen andere Programme durchgeführt w

Aus der Eigenschaft des Wirtschaftsplanes als eines schaftsprogramms folgt weiter, daß die im Wirtschaftsplan v gesehenen Summen verschiebbar sind, d. h. die für best Zwecke vorgesehenen Ausgaben können im Bedarfsfall

-e Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Sollten also ende Ausgaben plötzlich notwendig werden, so ist es der verwaltung jederzeit möglich, entgegen der Befugnis der ten Organe der früheren Staatsbahnen, die ja durch den gebunden waren, Mittel bereitzustellen, die „programm-r" für ganz andere Zwecke vorgesehen waren.

Haushalt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft besitzt jetzt eine Beweglichkeit, die ihm früher nicht eigen war, die es ihm ermöglicht, die allgemeine Wirtschaftslage kauf-isch auszunutzen.

Ben diesen beiden Momenten gibt es noch ein weiteres, durch ich die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesell- von derjenigen der früheren Staatsbahnen unterscheidet. Unterschied liegt im Schuldenwesen.

hrend früher die Staatsbahnen zur Erfüllung dauernder ben, z. B. zur Vergrößerung des Fahrzeugparkes, zur lage von Bahnstrecken u. dgl. Staatsanleihen aufnehmen en, für deren Einlösung der Staat mit seinem Gesamtver- sich verpflichtete, hat jetzt die Deutsche Reichsbahn-lschaft nach § 8 des Gesetzes über die Deutsche Reichs-Gesellschaft vom 30. August 1924 (Reichsbahngesetz) das „selbständig Kredite aufzunehmen, deren Lasten vor dem nuar 1965 endigen". Sie darf dafür das Reichseisenbahn-igen hypothekarisch belasten. Der Unterschied liegt also in der Art der Aufnahme des Kredites, zweitens in dessen her Auswirkung. Die früheren Staatsbahnen gaben A n - e n aus, die sich zumeist über einen langen Zeitraum er-ten und die dem Gläubiger nur ein beschränktes oder gar Kündigungsrecht gewährten. Es war dem Staate vorbe-, ob, wann und nach welchen Tilgungsplänen er die Rück-ng bewirken wollte. Es waren „fundierte" Schulden. Die che Reichsbahn-Gesellschaft kann nur K r e d i t e auf-en, die bis zum 1. Januar 1965 laufen. Ferner wird es sich i in der Regel um einen Hypothekarkredit handeln. Da ber solche Hypotheken der Reparationshypothek im Range tehen, die ihrerseits 11 Milliarden Goldmark ausmacht, so wird es schwer sein, solche Kredite hereinzubekommen. Erst dann, wenn die Verpflichtungen aus der Reparationshypothek und alle weiteren Verbindlichkeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gesichert erscheinen, wird man weitere Hypotheken erlangen können.

Bis zu diesem Zeitpunkt jedoch wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bei der Deckung ihrer Ausgaben allein auf die Betriebseinnahmen angewiesen sein.

In diesen drei Punkten unterscheidet sich also die Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von derjenigen der öffentlichen Körperschaften. Und doch haben wir es hier mit einer reinen Finanzwirtschaft zu tun. Denn bei all den Entschließungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren. Dieses äußert sich z. B. bei der Festsetzung der Tarife. Nach § 33 des Reichsbahngesetzes sind Änderungen der Normaltarife einschl. der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, der Nebengebühren usw. der Reichsregierung zur Genehmigung vorzulegen. Nun darf zwar diese Tarifaufsicht nur so ausgeübt werden, daß die Gesellschaft dadurch nicht gehindert wird, die Einnahmen zu erzielen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen sowie für die Vorzugsdividende und die Einziehung der Vorzugsaktien erforderlich sind, aber diese Bestimmung zeigt doch den öffentlich-rechtlichen Charakter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Auch die Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens, also der Grundstücke mit Zubehör einschl. der Fahrzeuge, ist nach öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Die Reichseisenbahnen einschl. der Beteiligungen der Reichseisenbahnverwaltung und des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" an anderen Unternehmungen bleiben Eigentum des Reiches.

Daraus ergibt sich, daß wir es bei der Finanzwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft trotz der oben erwähnten Unterschiede doch mit einer Finanzwirtschaft im eigentlichen Sinne zu tun haben.

Schweiz-deutsche Seehäfen.

Dr. H. Botsch, Hamburg.

Schweiz ist vermöge ihrer geographischen Lage vielleicht nige Land, das am meisten von den Seehäfen der sie um-den Länder umworben wird. Dieser Wettlauf um den eizer Ein- und Ausfuhrverkehr hat seinen Grund einmal in oßen durch seinen Fremdenverkehr und seine Veredelungs-rie bedingten Aufnahmefähigkeit überseeischer Produkte nialwaren, Kupfer, Spinnstoffe), vor allem aber auch in Hochwertigkeit seiner gut frachtzahlenden Ausfuhrerzeug-e (Maschinen, Uhren, Stickereien, Seiden und Baumwoll-). Gerade diese Hochwertigkeit seiner Erzeugnisse hat früheren Jahren mit sich gebracht, daß die Schweiz einen en Maßstab in der Auswahl seiner Verschiffungswege an-mußte und daß sie ihren Verkehr auf die Häfen konzen-e, nach denen ihr die schnellsten Verbindungen und von ihr die häufigsten und zuverlässigsten Schiffsdienste zur gung standen. So war es ganz natürlich, daß die deutschen im Ein- und Ausfuhrverkehr der Schweiz eine über-ndo Rolle spielten, zumal die Eisenbahnfrachten auf den hiedenen Wegen zum Meer damals sehr ausgeglichen waren eine evtl. größere Frachtbelastung nach deutschen Häfen Grund größerer Entfernungen durch die Vorteile vorzüg-Verkehrsverbindungen mehr als aufgewogen und daher getragen wurde. Diese Frachtspanne zwischen den ver-lenen Exportwegen hat sich in den letzten Jahren mehr-ganz entscheidend verschoben und hat jeweils die Richtung chweizer Ein- und Ausfuhrverkehrs grundlegend verändert. ren meist Inflationserscheinungen, die den Schweizer Ex-r zur Wahl des einen oder anderen Weges bestimmten, es waren aber auch oft genug Gründe wirtschaftlicher Unsicherheit, wie Verkehrssperren, Streik usw., die zur Benutzung anderer Wege zwangen. Alle die Schweiz umgebenden Länder haben diese Entwicklung, wenn auch in verschiedenem Grad, durchgemacht. Deutschland aber allein ist zu seiner alten Goldwährung zurückgekehrt und ist gleichzeitig an wirtschaftlicher Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Verkehrswesens wieder auf seine Vorkriegshöhe gekommen. Das Zusammentreffen verschiedener unglücklicher Umstände hat es aber verhindert, daß der Verkehr zwischen der Schweiz und den deutschen Seehäfen seinen früheren Stand nicht wieder erreicht hat. Als im Herbst 1923 die deutsche Währung stabilisiert wurde, da arbeitete die deutsche Reichsbahn schon Monate vorher mit Goldfrachten, die auf der doppelten Vorkriegsfracht standen und deren täglich wechselnder Umrechnungskurs für den Ausländer so gut wie keine Kalkulationsbasis gab. Dazu kamen die unaufhörlichen Lohnbewegungen, sei es bei der Reichsbahn oder beim Rollfuhrgewerbe oder bei den Hafenarbeitern oder bei den Seeleuten, und schließlich die betrieblichen Schwierigkeiten auf der Reichsbahn, wie sie der Ruhreinfall mit sich brachte, kurzum der Weg über die deutschen Häfen kam damals in einen Ruf, von dem er sich nur Schritt für Schritt erholen konnte. Heute herrscht in Deutschland ein Arbeitsfriede, der zum mindesten die gleiche Verkehrssicherheit verbürgt wie auf fremden Bahnen und in fremden Häfen. Die Betriebsleistungen der Reichsbahn lassen sich am besten dadurch kennzeichnen, daß die fahrplanmäßige Laufzeit der Wagen auf der Strecke Basel-Hamburg 47 Stunden beträgt. Die Reichsbahn schenkt dem internationalen

Durchfuhrverkehr ihr besonderes Augenmerk, um der da und dort tariflich noch nicht voll erreichten Wettbewerbsfähigkeit durch betriebliche Höchstleistungen, durch schnellste Beförderung aufzuhelfen.

Um den Schweizer Seehafenverkehr bewerben sich: die Rheinschiffahrt (teils direkter Rheinweg Rotterdam-Basel, teils gebrochener Weg mit Umschlag in Mannheim, Kehl, Karlsruhe), die französischen Bahnen sowohl nach Antwerpen zusammen mit den belgischen, als auch allein nach den französischen Nordsee- und Mittelmeerhäfen, ferner die italienischen Bahnen nach Genua, neuerdings auch die österreichischen Bahnen nach Triest und Venedig (auf Grund eines kürzlich geschlossenen Abkommens zwischen Österreich und Italien über die besondere Pflege des Verkehrs nach Venedig) und schließlich, aber nicht am wenigsten, die Deutsche Reichsbahn. Sämtliche fremden Bahnen arbeiten noch mehr oder weniger mit Inflationsfrachten, die in Gold, wie sie die Schweiz rechnet, zum Teil ganz erheblich unter den deutschen Frachten liegen; dementsprechend liegen auch die Durchfuhrfrachten dieser Länder weit unter den bisher bestehenden deutschen Ausnahmetarifen zwischen der Schweiz und den deutschen Seehäfen, d. h. die deutsch-schweizerische Seehafentarifpolitik der Reichsbahn war bisher ein Schlag ins Wasser. Dieses Stadium der Wettbewerbsunfähigkeit hat leider nur allzu lange Zeit gedauert, innerhalb der sich die Schweizer Ein- und Ausfuhr mehr oder weniger auf die ausländischen Wege eingestellt hat. Den entscheidenden Schritt hat die Reichsbahn erst in den letzten Tagen getan, als sie mit Einführung ihres neuen Seehafendurchfuhrtarifs (SD 2) zwischen der Schweiz und den deutschen Hauptseehäfen, Hamburg-Altona, Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Emden, Wilhelmshaven, Lübeck, Warnemünde, Saßnitz Hafen, Stettin, Königsberg, Flensburg und Kiel, den scharfen Wettbewerb mit den in Frage kommenden Auslandsbahnen aufnahm. Die Ermäßigungen dieses Tarifs, der so ziemlich alle in Frage kommenden Ein- und Ausfuhrgüter der Schweiz umfaßt, sind so weitgehend, daß sie sich unbedingt in einen erheblichen Verkehrszuwachs auswirken müssen. Sie betragen beispielsweise gegenüber dem bisherigen Seehafenausnahmetarif (AT 42) bei Speditionssammelgut 44 %, bei Kolonialwaren 44 %, bei Papier und Pappe der Klasse B 53 %, bei Eisen und Stahl der Klasse A (Maschinen) über 60 %. Um einige Beispiele zu nennen: Es kostet z. B. Ladungen von 15 t für Speditions-Sammelgut die Fracht B Hamburg 2,58 ℳ (bisher 4,31), Basel-Bremen 2,51 ℳ (b 4,20), Basel-Stettin 2,68 ℳ (bisher 4,46). Für Maschine trägt die Fracht Basel-Hamburg 1,72 ℳ (bisher 4,31), B Bremen 1,66 ℳ (bisher 4,20), Basel-Stettin 1,67 ℳ (b 4,46). Noch wirkungsvoller wird der Tarif durch eine a stimmte Mindestmengen gebundene weitere Ermäßigung, die z. B. bei Abladung von 150—200 t innerhalb 30 Tagen auf über 200—300 t auf 3 %, über 300 t auf 4 % beläuft. Mindestmengenrabatte werden auch gewährt, wenn in sprechend längerer Zeit (90 Tage oder 180 Tage) ein sprechend größeres Quantum abgeladen wird. Die Frachten sollen nach dem Sinn der Reichsbahn Wettbewerb mit französischen und belgischen Fra nach belgischen Häfen voll ermöglichen; sie dü aber aus der Nordschweiz auch gegen den Verkehr Genua wettbewerbsfähig sein, und so bleibt nur die Hoff daß sich die Reichsbahn, wenn sich der Wettlauf um Schweizer Verkehr noch weiter verschärfen sollte, sich weiterhin der veränderten Frachtlage über die Auslandsba anpassen möge. Privatwirtschaftlich verantworten kan dies um so mehr, als es sich hier um neu zu gewinnenden kehr handelt, dessen Einnahmen schon dann als Gewinn ge werden können, wenn sie nur zur Verminderung der Ge unkosten im Reichsbahnbetrieb beitragen. Über die W werbsfähigkeit der deutschen Häfen als solcher gegenüber übrigen in Frage kommenden Plätzen brauchen wir kein zu verlieren, wenn jedoch zahlenmäßige Belege sprechen so sei nebenbei bemerkt, daß in der Zeit vom 6. bis 19. Ma von Hamburg nach der Ostküste Südamerikas 15 Dampfer, Nordamerika-Ostküste 18 Dampfer, nach Ostasien (Häfen seits Singapore) 7 Dampfer im regelmäßigen Liniendien pediert werden, mit anderen Worten, daß nach Südamerika Nordamerika-Ostküste täglich mindestens einer, nach dem f Osten jeden zweiten Tag mindestens ein Dampfer abgef wurde. Die Fülle und Regelmäßigkeit der Schiffsdienste allen Plätzen der Erde ist demnach wieder auf Vorkrieg und entspricht den Bedürfnissen des anspruchsvollsten E verkehrs.

Henry Ford als Besitzer der Detroit, Toledo und Ironton Eisenbahn*).

Im Jahre 1921 erwarb Henry Ford den größten Teil der Aktien der Detroit, Toledo und Ironton Eisenbahn-Gesellschaft, weil er für die weitere Entwicklung seiner Motorenfabriken Grundstücke und Anlagen dieser Eisenbahn-Gesellschaft brauchte. Da zur Zeit der Übernahme sowohl deren rollendes Material wie auch die baulichen Anlagen recht abgenutzt und herabgewirtschaftet waren, machte er es sich zugleich zur Aufgabe, alles wieder in Ordnung zu bringen und neu aufzubauen, damit die Bahn imstande sein würde, in des Wortes wahrster Bedeutung zufriedenstellenden Betriebsdienst zu leisten.

Um dieses Ziel zu erreichen, zog er nicht etwa Eisenbahnfachleute heran, sondern wählte sich Beamte aus seinem eigenen Betriebe, die in der Organisation von industriellen Werken gute Erfahrungen hatten. Der Erfolg dieser Maßnahme war durchaus zufriedenstellend. Obwohl im großen und ganzen die Verwaltung und Betriebsführung der Ford-Eisenbahn mit denen anderer amerikanischer Eisenbahngesellschaften übereinstimmen, sind doch mehrere Abweichungen von der üblichen Praxis zu verzeichnen, die dem neuen Ford'schen Unternehmen eine gewisse Sonderstellung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten verschafft haben. Das von Ford für den Wiederaufbau aufgestellte Programm lautete: 1. möglichst einfache Verwaltung, 2. Bezahlung der Bediensteten genau entsprechend der Güte und Wichtigkeit der geleisteten Arbeit und so hoch, daß tüchtiges Personal herangezogen werden kann; 3. jeder Bedienste in gesunder und sauberer Umgebung arbeiten; 4. daher pe Ordnung und Sauberkeit überall; 5. reichliche Arbeit i jeden bereit zu halten; 6. Verschwendung in jeder Form vermeiden und 7. größte Sicherheit bei jeder Betriebshan

Die Bahn hat eine Streckenlänge von insgesamt etwa 7 von denen ungefähr 500 km auf die Hauptlinie von Detro wärts nach Ironton entfallen. Neuzeitliche Telephon- und grafeneinrichtungen einschließlich Radioanlagen sind über schaffen. Da die Linienführung der Bahn infolge zahl langer und starker Steigungen und scharfer Krümmunger ungünstig war, sind bereits einige Begradigungen und Ve rungen der Strecken ausgeführt. Die Lage der Bahn wirtschaftlicher Hinsicht nicht sehr vorteilhaft, da nur größere Städte mit bedeutender Industrie von ihr berüh den. Dagegen schneidet sie mehrere große von Ost nach laufende fremde Bahnlinien und hat dadurch einen nich deutenden Übergangsverkehr. In der Nähe von Detroi zurzeit ein neuer Bahnhof für täglich 3000 bis 3700 wagen gebaut, der mit großen Lokomotiv- und Wagenwerkä ausgerüstet werden soll. Insgesamt sind auf der Bah 2700 bis 3400 Güterwagen täglich zu behandeln, von de Hälfte die Ford'schen Motorfabriken liefern.

Die Oberleitung hat sich Herr Ford vorbehalten, d Generaldirektor der gesamten übrigen industriellen Un mungen hierbei unterstützt; für die eigentliche Verwalt

*) Siehe a. Jahrg. 1922 S. 603 d. Ztg.

sind 2 Direktoren bestellt; technische Angelegenheiten und
.rfe größeren Umfanges werden in den technischen Büros
ɪrd'schen Fabriken mitbearbeitet. Durch äußerste Verein-
:g der Buchführung und Rechnungslegung ist es gelungen,
üropersonal der Direktion auf etwa 80 Köpfe zu be-
ken: neben der Hauptverwaltung bestehen eine Rechts-
ne kaufmännische Abteilung mit zusammen 25 Angestellten.
Arbeit in den Werkstätten ist ins weitgehendste speziali-
ınd die Zahl der Lokomotiv- und Wagenarten auf wenige
änkt. Von allen Teilen sind Ersatzstücke und Modelle
ıden, so daß Ausbesserungen sehr schnell ausgeführt wer-
önnen.

Löhne und Gehälter sind höher als bei anderen ameri-
ıen Eisenbahn-Gesellschaften; allgemein wird jeder Ar-
entsprechend der Güte und Menge der geleisteten Arbeit
t, und zwar grundsätzlich als Zeitlöhner. Von jedem Be-
gten wird verlangt, daß er sein Bestes für die Verwaltung
t; das Urteil der Vorarbeiter und Meister ist maßgebend
Festsetzung der Höhe der Entlohnung. Es kommt dabei
, daß Leute mit gleichen oder ähnlichen Anbeiten neben-
er beschäftigt sind, trotzdem aber ganz verschieden hohe
beziehen, wenn sie in ihrer Leistungsfähigkeit vonein-
abweichen. Die Arbeitszeit ist 8 Stunden täglich bei
Sonntag. Des Sonnabends werden nur die Züge abge-
die ihr Ziel vor Mitternacht erreichen, und nur diejenigen
er, die nötig sind, um die Lokomotiven und Wagen für
ühzüge am Montag vorzubereiten, werden des Sonntags
ftigt: sonst herrscht volle Arbeitsruhe.

stunden werden grundsätzlich nicht bezahlt; muß wirk-
nmal länger als üblich gearbeitet werden, dann werden
hrgeleisteten Arbeitsstunden durch spätere Freistunden
lichen. Die Verwaltung geht dabei von der Ansicht aus,
in Ansporn, das Pensum in 8 Stunden zu erledigen, vor-
ist, wenn Überstunden vergütet werden würden. Mehr-
ist soll der einzelne dadurch erzielen, daß er sich Mühe
den zulässigen 8 Stunden möglichst viel zu leisten, da-
in Stundenlohn erhöht wird. Irgendwelche Sonderver-
en von fremden Bahnverwaltungen anzunehmen, ist streng
n.

Gewerkschaften oder Angestelltenvertretungen verhandelt
nverwaltung nicht, jeder Bedienstete soll seine Anliegen
elbar den Vorgesetzten vortragen. Während der Zeit ge-
Verkehrs wird die Arbeitszeit verkürzt, entsprechend
e Bezahlung, damit Arbeiterentlassungen vermieden wer-
önnen; Gleiches gilt auch für die Bahnunterhaltungs-
r.

rend der Dienst- und Arbeitszeit muß jeder Angestellte
beiter voll beschäftigt sein. In Zeiten schwachen Ver-
werden Angestellte rücksichtslos zu Arbeiterdiensten her-
gen. Bahnhofsbeamte z. B. müssen die Stationsgebäude
ern, säubern, anstreichen; Wagenmeister, Lokomotiv-
und Maschinisten Schlosserarbeiten ausführen usw. Groß
nächst die Empörung gegen diese Vorschriften; die höhe-
hälter und Löhne beruhigten jedoch bald die Beteiligten,
nunmehr die verlangten Dienste widerspruchslos ge-
leistet werden und strafweise Entlassungen nur selten vor-
kommen. Bevor zur Strafe der Entlassung geschritten wird,
wird dem, der gemaßregelt werden soll, eine schwere Arbeit
zugeteilt, in der er sich eine Zeitlang bewähren muß, um seine
Stellung bei der Eisenbahn nicht zu verlieren.

Sauberkeit und Ordnung in den Büros, Werkstätten und auf
den Bahnhöfen usw. ist eins der obersten Gesetze bei der Bahn.
Allen Bediensteten wird es zur strengsten Pflicht gemacht, all
das, was ihnen zum Dienstgebraucht anvertraut ist, peinlich
sauber zu halten. Die Möbel in den Büros, sogar das Innere
der Schubkästen, sind hell gestrichen, damit Schmutzflecke und
Staub leicht sichtbar sind und schleunigst entfernt werden.
Die Bahnanlagen werden ständig gekehrt, kein Unrat darf auf
den Strecken herumliegen. Das Rauchen ist innerhalb der Bahn-
anlagen weder im noch außer Dienst gestattet.

Den besonderen Stolz der Ford-Bahnen bilden ihre Loko-
motiven. Die Rohre, Armaturen, Griffe, Handstangen usw. sind
aus Nickel oder vernickelt und hochpoliert. Die Führerhäuser
sind sehr geräumig, der Fußboden ist mit Aluminiumblech aus-
geschlagen, die Fenster sind breit, die Sitze für Führer und
Heizer aus Aluminium mit gepolsterten Ledersitzen. Das Loko-
motivpersonal ist verpflichtet, alle diese schmückenden Aus-
rüstungen blank und sauber zu halten. Hat ein Zug oder eine
Lokomotive irgendwo Aufenthalt, müssen Führer und Heizer in
der ihnen so gebotenen Zeit ihre Lokomotive putzen und Schmutz
und Staub insbesondere von den blanken Teilen entfernen; eine
Folge dieser peinlichen Sauberkeit ist ein beträchtlicher Rück-
gang der Ausbesserungen und Betriebsstörungen durch Loko-
motivschäden.

Altstoffe dürfen nirgends vergeudet werden, sie müssen für
nebengeordnete Zwecke bis zum äußersten ausgenützt werden,
genau so wie die Arbeitzeit der Angestellten. Um die straffe
Ordnung und die Leistungsfähigkeit der Angestellten stets auf
der Höhe zu haben, überwacht die Bahnverwaltung sogar deren
Privatleben. Die gute Bezahlung soll ihnen zwar ein sorgen-
freies Leben ermöglichen, übermäßige Ausgaben, die nicht im
Verhältnis zu ihrem Einkommen stehen, werden jedoch nicht
geduldet; erfährt die Verwaltung davon, so schreitet sie un-
nachsichtlich ein, in der richtigen Annahme, daß Geldsorgen die
Dienstfreudigkeit lahm legen und die Leistungsfähigkeit beein-
trächtigen; richtet sich der Angestellte nicht nach den ihm ge-
gebenen Anordnungen, so wird er stets entlassen. Andererseits
geht die Verwaltung in der Sorge für ihre Bediensteten soweit,
daß Arbeitern, deren Frauen erkrankt sind und ihre häuslichen
Pflichten nicht erledigen können, Hilfskräfte für den Haushalt
kostenlos gestellt werden.

Durch alle diese Maßnahmen, die teilweise drakonisch an-
muten, hat Ford erreicht, daß seine Bahn wieder wirtschaftlich
arbeitet und betrieblich den höchsten Anforderungen gerecht
wird. Manche der Neuerungen, die er eingeführt hat, können viel-
leicht nicht ohne weiteres von anderen Bahnverwaltungen über-
nommen werden. Vieles dürfte jedoch auch unter Berücksichti-
gung europäischer Verhältnisse zur Nachahmung reizen.

(Nach Railway Age, Febr. 28. 1925.) Hansmann.

Allgemeines.

Westfälische Verwaltungsakademie Münster i. Westf. Am
.. hat die feierliche Eröffnung der Westfälischen Verwal-
akademie in der Universität Münster stattgefunden. Mit
öffnung der Verwaltungsakademie findet zugleich ihr Ein-
die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Beamtenhoch-
statt. Damit ist für Westfalen eine wesentliche Lücke
üllt. Am 4. Mai hat das erste Semester begonnen. Es ist
r Akademie beabsichtigt, vom nächsten Semester ab zu-
an zwei anderen Orten Westfalens ähnliche Lehrgänge
lten.

Werrastaustufe am „Letzten Heller". Die im Jahre 1921
onnenen Bauarbeiten für das staatliche Kraftwerk am „Letz-
Heller", 5 km oberhalb Hannöversch-Münden, sind nunmehr
beendet worden. Am 19. März d. J. hat die Abnahmebesichtigung
stattgefunden, nachdem die Inbetriebnahme des Kraftwerkes vor
längerer Zeit erfolgt ist.

Die Anlage besteht aus einem Walzenwehr mit zwei Öffnungen
von je 30 m Weite und Walzen von 5,50 m Höhe, die den Wasser-
spiegel der Werra um 5,50 m anstauen, sowie dem eigentlichen
Kraftwerk mit Schalthaus und einer, dem jetzigen geringen Ver-
kehr genügenden Schiffahrtsschleuse von 40 m Länge und 4,50 m
Breite.

Zur Vermeidung von Stauschäden sind erhebliche Mittel für
die Aufhöhung tief liegender Grundstücke aufgewendet worden,
so daß die Besitzer landwirtschaftlicher Grundstücke von dem
Anstau der Werra keinerlei Nachteile zu befürchten haben. Der
Verkehr hat sich bisher ohne Störung abgewickelt.

Eisenbahn und Lastkraftwagen.

Es liegen in dieser Frage noch folgende Beiträge vor, die bisher wegen Raummangels nicht veröffentlicht werden konnten.

1. Von Eisenbahnobersekretär Eugen Mix, Güterabfertigung Pirna.

In der Fachliteratur wird zurzeit der Gedanke vertreten, daß gegenüber den Wasserstraßen und dem Lastkraftwagenverkehr ein verschärfter Wettbewerb einzusetzen habe. Den Beamten, der seinen Beruf liebt, wird dieser Umstand dazu anregen, seine eigenen Erfahrungen auch dann für die Lösung der Wettbewerbsfrage nutzbar zu machen suchen, wenn sie nur aus einem an sich beschränkten Tätigkeitsgebiet stammen.

Der Lastkraftwagenverkehr hat in den letzten Jahren eine Ausbreitung gefunden, die nicht allein als eine Folge technischer Vorwärtsentwicklung angesprochen werden kann. Es ist deshalb selbstverständlich, daß die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wird versuchen müssen, alles das für den Verkehr auf den Schienenwegen wiederzugewinnen, was einst Aufgabe der Eisenbahn war. Hierbei wird nach den bisher bekanntgewordenen Grundsätzen nur die Einschränkung gemacht werden, daß die Eisenbahn den Verkehr, der für sie an sich nicht gewinnbringend ist und auch nicht einträglich gestaltet werden kann, unbedenklich an das Auto abgibt.

Ich habe mir die Aufgabe gestellt, einmal vom Standpunkte eines Beamten des äußeren Verkehrsdienstes aus die Gesichtspunkte zusammenzufassen, die mir in erster Linie geeignet erscheinen, diese wichtige Frage lösen zu helfen. Deshalb war es mein Bestreben, erst einmal zu untersuchen, welche Umstände die außerordentliche Ausbreitung des Lastkraftwagenverkehrs hauptsächlich gefördert haben. Das Ergebnis dieser Beobachtungen fasse ich wie folgt zusammen:

Durch die Auflösung des alten Heeres als Folge des Waffenstillstandes und Friedensschlusses 1918 und 1919 wurde plötzlich eine außerordentlich große Zahl von Lastkraftwagen (im folgenden stets kurz „Kraftwagen" genannt) frei. Dieses Heeresmaterial wurde in einer verhältnismäßig kurzen Zeit auf den Markt gebracht und dadurch ein übermäßig starkes Angebot erzeugt. Dementsprechend regelten sich die Preise; außerdem wurde Heeresgut, soviel aus den Veröffentlichungen der Presse zu entnehmen war, vielfach verschleudert. Zweifellos ist ein erheblicher Teil der Kraftwagen zu unnatürlich geringen Anschaffungspreisen in die Hände der Benutzer gelangt. Der Kraftwagenumlauf wurde weiter durch die Papiergeldinflation mit ihren Nebenerscheinungen — Beschaffung von Sachwerten um jeden Preis — gesteigert.

Gleichzeitig war infolge des dadurch erzeugten Bedarfs die Fachindustrie erfolgreich bestrebt, technische Neuerungen und Verbesserungen zu schaffen, die heute in bezug auf Fassungsvermögen, Tragfähigkeit, Wendigkeit und sonstige äußere Bauart der Wagen auch dem Laien deutlich erkennbar sind. Auch sind dem Kraftwagenverkehr eine Anzahl Vorteile zugefallen, die für seine Entwicklung besonders günstig waren, vor allem wohl die Vervollkommnung des Straßennetzes und die Errichtung von verkehrsförderlichen Kunstbauten an letzterem, die man kurzerhand als Notstandsarbeiten bezeichnen kann.

Das alles sind Umstände, die ihren Ursprung nicht im Eisenbahnwesen haben. Nun litt aber in den Jahren der stärksten Ausdehnung des Kraftwagenverkehrs die Eisenbahn an verschiedenen Mängeln, die dieser Entwicklung geradezu erst die innere Berechtigung schufen. Es sind dies die hinreichend bekannten Nachkriegsleiden, nämlich Verkehrsunsicherheit infolge der teilweisen Schwächung des Eigentumsbegriffes, örtliche Ausstände und große Streiks. Außerdem gerieten die als Folge einer langjährigen Entwicklung vorhandenen wirtschaftlichen Beziehungen durch die Inflationswirtschaft so sehr außer Rand und Band, daß die Eisenbahn vielfach vor Aufgaben gestellt war, denen sie aus betrieblichen Gründen nicht gewachsen sein konnte. Hinzu kommt die plötzliche Schaffung von neuen übergangsstationen, die infolge des Friedensvertrages [e]richtet werden mußten und die zu Unrecht erfolgte [Be]setzung. Solchen Eingriffen konnten betriebliche Möglich[keiten] erklärlicherweise nicht gegenüberstehen, so daß die Fol[ge] alledem eine Hochflut von meist lang andauernden Ve[rkehrs]sperren war. Daß die Industrie sich in solchen Fällen A[bhilfe] schuf, ist verständlich. Endlich ist die Abwanderung [eines] Teiles des Nahverkehrs auf die zu lange Beförderungsda[uer der] Stückgüter und auf den oftmaligen Wagenmangel zur[ückzu]führen. Diese Umstände wirkten bei der durch die un[natür]lichen Währungsverhältnisse aufs höchste gesteigerten [Nervo]sität der Geschäftswelt sehr nachteilig auf die Inanspruch[nahme] der Eisenbahn.

Wenn jemand in der Lage ist, die Wettbewerbsfrage i[n gün]stigem Sinne zu lösen, also die verlorengegangenen Tra[nsporte] zum Teil zurückzugewinnen, dann ist es die Deutsche [Reichs]bahn-Gesellschaft, die weit mehr als früher die Deutsche [Reichs]bahn und ihre Vorgängerinnen diejenige Bewegungsfreih[eit hat,] deren sie dazu bedarf (§ 2 Reichsbahngesetz).

Man täusche sich nicht darüber, daß die Eisenbahn eine s[chwere] Arbeit haben wird, denn der Kraftwagenverkehr bietet v[ermöge] seiner Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit Vortei[le, die] schwer aufzuwiegen sind. Besonders ist es die Bequeml[ichkeit,] die manchen dazu bewegen wird, sich des Kraftwagen[s hart]näckig weiterzubedienen, denn vornehmlich bei der St[ückgut]beförderung besteht der Hauptvorteil des Kraftwagens [darin,] daß er die Güter von der wirklichen Gewinnungs-, Erze[ugungs-] oder Lagerstelle nach dem tatsächlichen Bestimmungso[rt be]fördert, währenddem die Kosten der Stückgutbeförderun[g nach] meinen örtlichen Feststellungen im allgemeinen um ein G[eringes] über den Sätzen unserer Stückgutklasse I liegen.

Aus diesen allgemeinen Feststellungen ergeben sich eine [Reihe] Gesichtspunkte, unter deren Beachtung die ganze Wettb[ewerbs]frage anzufassen wäre. Ich teile meine Vorschläge in f[olgende] Gruppen ein:

I. Tarifarische Maßnahmen,

II. Beseitigung aller Hemmnisse, die in der Vorschriften (innere Dienstvorschriften) wurzeln,

III. Größtmögliche Einschränkung der Verkehrssperre [und] ähnlicher Maßnahmen,

IV. Verständnisvolle Mitarbeit der äußeren Dienststellen [durch] Einzelbeobachtungen und Verkehrswerbung im Klei[nen,]

V. Großzügige Verkehrswerbung durch die Hauptverwal[tung.]

Im folgenden gehe ich zu der Behandlung der einzeln[en Ar]beitsgebiete über.

I.

Betrachtet man die deutschen Eisenbahngütertarife i[n ihrer] Gesamtheit, so könnte man versucht sein, die absolute H[öhe der] Frachtsätze in eine Beziehung zu der Kraftwagenwettb[ewerbs]frage bringen zu wollen. Ich habe es deshalb unternomm[en,] bei jeder möglichen Gelegenheit Unterlagen über die Forde[rungen] der Kraftwagenunternehmer zu beschaffen. Die Ergebnis[se sind] jedoch so uneinheitlich gewesen, daß man von dem Vorh[anden]sein von Tarifen oder ortsüblichen Sätzen im großen und [ganzen] nicht sprechen kann. Es wird sehr individuell verfahren, [Fest]sätze bestehen nur in Ausnahmefällen. Wie bereits ausg[eführt,] werden die Sätze unserer Stückgutklasse I im allgemeine[n nicht] unterboten.

Daraus ergibt sich bereits eine gewisse Sicherheit daf[ür, daß] eine bloße Ermäßigung der Stückgutfrachtsätze für die [Wieder]gewinnung von derartigen Transporten so gut wie be[deutungslos] wäre. Wenn auch die mir bekannten Kraftwagenunter[nehmer] alle nicht in der Lage waren, sich durch ihr Geschäft ein[en auf]fallenden Wohlstand zu schaffen, so würden sie einer E[rmäßi]gung der Stückgutsätze mit entsprechenden Maßnahmen w[...]

ıen können. Man muß also zu anderen Mitteln greifen, um
ılg zu haben.

ergleichssätze für Wagenladungen waren erst recht nicht zu
ıtteln, da die zu solchen Transporten benutzten Wagen vor-
weise Eigentum der Lieferanten oder Käufer, in gewissen
en auch Leihwagen sind. Auffällig ist aber, daß hauptsäch-
Wagenladungsgüter der höheren Tarifklassen (A und B)
len Kraftwagenverkehr verloren wurden, daneben ist das
melgut der Spediteure zu nennen.

eran anknüpfend, glaube ich aus einer Reihe Maßnahmen
ießen zu dürfen, daß die Eisenbahn in den ersten Jahren
Beendigung des Krieges aus einer Reihe von Gründen, die
bereits in der Einleitung geschildert habe, nämlich zu ihrer
nen Entlastung, die Sammelladungstätigkeit der Spediteure
rdert hat. Wiewohl das seinerzeit kein Fehler gewesen ist,
aben sich doch im Laufe der Jahre Erscheinungen heraus-
ldet, die eine andere Einstellung der Eisenbahn rechtfertigen.
Nutzen der Spediteure beim Sammelladungsgeschäft liegt be-
ıtlich in der Einbehaltung eines Teiles des Frachtunter-
edes zwischen den Stückgutklassen und den bei Aufgabe der
melladungen in Anspruch genommenen Wagenladungsklassen.
Nutzen der Verfrachter in den großen Städten liegt zu-
en in einer tatsächlichen Beschleunigung eines Teiles ihrer
ısporte, während die in oder nach Nebenplätzen aufgegebenen
ungen gegenüber der Stückgutbeförderung der Eisenbahn
ach Verzögerungen erleiden. Das hat dazu geführt, daß zur
hleunigung der Transporte auf kleineren Strecken, meist
inger- oder Schluß-Strecken, die dort nebenbei in kleineren
gen anfallenden Güter jetzt vielfach mittels Kraftwagen
rdert werden. Es ist deshalb angezeigt, zu prüfen, ob nicht
Reihe von gegenseitig wirkenden Maßnahmen zur Be-
ofung des Sammelladungsverkehrs zur Folge haben würde,
die Eisenbahn die Stückguttransporte über die Gesamt-
ken wiedergewinnt.

s solche scheinen geeignet:

Die vertikale Staffelung der Stückgutfrachtsätze muß so
sein, daß dadurch ein Teil des Sammelladungsverkehrs un-
ıbel wird, weil der verbleibende Nutzen diese Unterneh-
gen nicht oder nicht hinreichend lohnt.

Ermäßigung der Frachtsätze der Wagenladungsklassen A
B für geringe Entfernungen, Ausgleich hierfür durch un-
tigere Vertikalstaffelung der Frachtsätze für größere Ent-
ıngen. Eine derartige Maßnahme würde in ihrer Wirkung
tverständlich weitergehen.

Kürzung der in die Frachtsätze eingerechneten Abferti-
gsgebühr ist für die Nahverkehrssendungen nach dem Selbst-
nprinzip vertretbar. Die damit verbundene Verbilligung
e auf den Nahverkehr sicher belebend wirken.

Ferner erscheint die grundlegende Änderung des Neben-
ırentarifs wie keine andere Maßnahme geeignet, Verfrachter
lie Eisenbahn wiederzugewinnen. Der Ausbau des Neben-
ırentarifs ist in der Nachkriegszeit, teilweise auch schon
r, nach dem Grundsatze „Keine Leistung ohne Entgelt"
gt. Eine gleiche Bewegung haben beispielsweise die Post-
ıren und die Gebührensätze der Reichsbank sowie vieler
itbanken durchgemacht, doch ist überall dort bereits wieder
Rückbildung zu bemerken, die in unserem Gebührenwesen
noch fehlt. Man geht deshalb nicht fehl, wenn man einen
ıtlichen Grund für eine gewisse Verstimmung der Eisen-
kundschaft in unserem überspannten Nebengebührenwesen
. Ganz abgesehen davon ist eine Unübersichtlichkeit ein-
ten, die nicht zuletzt auf die höchsten Ziele des Abferti-
gsgeschäfts: Sicherheit und Schnelligkeit, nachteilig ein-
.

Einzelbetrachtungen schicke ich folgende Leitsätze
ıs:

a) Die Frachtsätze sollen soweit als möglich Nettokosten dar-
stellen, deshalb erstrebe man eine Einrechnung aller der
Nebengebühren in die Frachtsätze, die fast alle Sendungen
in gleicher Weise betreffen.

b) Nebengebühren, die hauptsächlich das Geschäftsgebaren des Zwischenhandels belasten, sind aufrechtzuerhalten oder im Interesse der Säuberung des Wirtschaftslebens bis an die äußerste Grenze zu erhöhen.

c) Dafür sind die Nebengebühren aufzuheben, die sich auf die Vornahme von Handlungen beziehen, die der gute Kaufmann aus gewissen geschäftsfreundlichen Prinzipien sich nur durch Erstattung der tatsächlichen baren Auslagen abgelten läßt.

d) Die Nachnahmegebühr (Provision für die Einziehung von Nachnahmen) ist zur besonderen Betonung des Wertes dieser fast privilegierten Einrichtung von Eisenbahn und Post zu ermäßigen.

Hierzu ist folgendes auszuführen:

Zu a): Die Gebühren für Benachrichtigung der Empfänger durch Postkarte auf alle Entfernungen und die Gebühren für Benachrichtigung durch Ferngespräche im Orts- oder den ihm hinsichtlich der Gebührensätze gleichstehenden Nachbarortsverkehr könnten aufgehoben werden. Diese Maßnahme ist damit zu begründen, daß die Eisenbahn grundsätzlich zur Benachrichtigung der Empfänger vom Eingang der Güter verpflichtet ist. Verzichtet jemand auf ein ihm zustehendes Recht, so ist das seine Sache; im übrigen geht man nicht fehl, wenn man annimmt, daß die zurzeit vorliegenden Verzichte auf Benachrichtigungen nur zu einem verschwindend kleinen Teil durch Ersparnisabsichten veranlaßt sind. Auch derjenige, der von dieser Tarifermäßigung zunächst nicht betroffen würde, hat keinen unmittelbaren Grund zur Klage, denn es steht ihm frei, mit der Güterabfertigung die Benachrichtigung durch Postkarte zu vereinbaren. Zudem handelt es sich im Verhältnis zum Ganzen um eine geringe Anzahl Fälle. Endlich treffen die heute schon teuersten Arten von Benachrichtigungen, nämlich Ferngespräche und Telegramme, vornehmlich den Zwischenhandel, auf den aus den bereits angeführten Gründen eine Rücksichtnahme minder angebracht ist. Die Vorteile des Systems sind folgende:

Der Ansatz der Benachrichtigungsgebühren erschwert den Geschäftsgang und ist der Anlaß für die meisten Buchungsfehler in den Empfangsabteilungen. Fallen diese Gebühren weg, so ist dies gleichbedeutend mit einer Vereinfachung des Abfertigungsgeschäfts, der Wegfall beschleunigt und verbilligt also mittelbar die Abfertigung. Die Einrechnung der so der Eisenbahn entgehenden Gebühren in die Frachtsätze läßt sich auch nicht in gerechter Weise durchführen. Es würde, da nur etwa 40 % aller Sendungen einzeln zu avisieren sind, ausreichen, wenn man die Grundsätze für die Frachtberechnung kurzerhand dergestalt änderte, daß man alle Frachten auf volle 10 Pfennige aufrunden läßt.

Die jetzige Auf- und Abrundung ist umständlich, denn sie verhindert in zahlreichen Fällen das Kopfrechnen, außerdem würde die vorgeschlagene Vereinheitlichung allerlei Fehlerquellen beseitigen, denn z. B. ist im Nebengebührensystem und bei Berechnung der deutschen Schnittfrachten im Deutsch-Niederländischen Güterverkehr schon jetzt grundsätzlich aufzurunden. — Außerdem wäre man aber der Psyche des Geschäftsmannes so weit entgegengekommen, daß er über den Ausgleich, den sich die Eisenbahn schaffen würde, großzügig hinwegsähe. Der laut Frachtsatzzeiger ausgeworfene und aufgerundete Frachtbetrag stellte im Regelfalle die Nettoschuld dar, die Belastung des Empfängers im Stückgutverkehr ergäbe sich also meist aus einer Zahl.

Zu b): In Betracht kommen vornehmlich Telegrammgebühren für Benachrichtigungen, Gebühren für die Anweisung des Absenders, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen und Gebühren für die sogenannten Empfängeranweisungen.

Die Beeinträchtigung der Ausübung des mehr oder weniger berechtigten Zwischenhandels läßt sich rechtfertigen, da sie wegen des Vorhandenseins der gesunden Konkurrenz ohne Einwirkung auf die Warenpreise bliebe. Außerdem verlöre die Eisenbahn derartige Elemente nicht an den Kraftwagenverkehr,

weil es sich bei diesen meist darum handelt, Bezugsquellen und Absatzgebiete mit Hilfe der Vorschriften der Eisenbahn zu verschleiern. Die gewissermaßen amtliche Verschwiegenheit weiß man sehr wohl zu schätzen, während man allen Grund hat, Privatpersonen, wie z. B. Kraftwagenführern, weniger zu trauen.

Zu c): Dagegen stimme ich für den Wegfall einer Reihe Gebühren; es sind das die Gebühren für einzelne Vordrucke zum sofortigen Gebrauch, für deren Ergänzung in Einzelfällen, für die Erbringung des Ablieferungsnachweises, für Benachrichtigung des Absenders von Ablieferungshindernissen, für die Ausführung seiner in solchen Fällen getroffenen Anweisungen, für die Vorbereitung eines nicht vollzogenen Verkaufes, für die Vorbereitung der Beförderung bei Beförderungshindernissen, für Schriftwechsel, die durch das Fehlen von Zollpapieren oder durch deren Unvollständigkeit veranlaßt sind.

Bei Streichung der genannten Sätze könnte selbstverständlich der Vorbehalt gemacht werden, daß bare Auslagen zu erstatten sind. Dafür wäre jederzeit Verständnis vorhanden.

Zu d): Die Höhe der Nachnahmegebühr ist kaum mehr zu rechtfertigen, da ein Teil der Leistungen der Eisenbahn bereits dadurch abgegolten wird, daß sie besonders bei größeren Beträgen in der Zeit, die zwischen deren Ein- und Auszahlung verstreicht, zinslos mit fremdem Gelde wirtschaftet. Soviel mir bekanntgeworden ist, sind auch bereits verwaltungsseitige Bestrebungen mit dem gleichen Ziele im Gange. Die Erwähnung erfolgt mithin mehr der Vollständigkeit halber und deswegen, weil sich Gelegenheit bietet, gelegentlich der Ermäßigung der Nachnahmegebühr einmal die Vorzüge des Nachnahmewesens der Eisenbahn hervorzuheben, denn der Kraftwagenverkehr kennt weder diese Einrichtung noch könnte er sie einführen, denn die Verbindung der unmittelbaren Ablieferung des Gutes an den Empfänger mit der Einziehung von Nachnahmen ließe sich wegen der dadurch entstehenden Wartezeiten praktisch nicht durchführen.

Insgesamt ergeben sich aus den vorgeschlagenen Tarifänderungen Vereinfachungen, die alle Beteiligten dankbar anerkennen würden. Soweit diese mit Einnahmeausfällen verbunden sind, möchte ich meine Vorschläge im Sinne einer vorausschauenden Tarifpolitik aufgefaßt wissen, die nicht danach trachtet, augenblicklich bei etwa sinkender Frequenz der Eisenbahn große Beträge aus dem Verkehr herauszupressen, sondern bestrebt ist, durch Einräumung von Vorteilen das Verkehrswesen auf eine Grundlage zu stellen, die eine gedeihliche Entwicklung verbürgt und auf diese Weise den gleichen finanziellen Ausgleich und Erfolg mit sich bringt.

II.

Aus der ordentlichen Befolgung der in den Dienstvorschriften enthaltenen Bestimmungen ergeben sich zuweilen Reibungen mit den praktischen Erfordernissen, die alltäglich an den Abfertigungsbeamten herantreten. Ich bekenne mich ausdrücklich zu dem Grundsatz, daß es nicht die alleinige Pflicht des Beamten ist, die Dienstvorschriften regelrecht durchzuführen und durchführen zu lassen, sondern daß der Verwaltung, die die Wirkung erlassener Vorschriften nur mittelbar nachprüfen kann, ebensoviel daran gelegen sein muß, ihr Vorschriftensystem durch die tätige Mithilfe aller fortgebildet zu sehen.

Im Rahmen der gestellten Aufgabe sind folgende Einzelfälle zu erwähnen, die der Nachprüfung bedürfen:

1. Die Eisenbahn hat auf Grund des § 78 (2) Eisenbahn-Verkehrsordnung Anordnungen getroffen, die in den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil II § 34 (16) niedergelegt sind. Die Beschränkung des Rechtes der Kunden, eingegangene Güter selbst abzuholen oder zu beliebigen Zeitpunkten mit den dazu Bevollmächtigten zu wechseln, ist in der Eisenbahn-Verkehrsordnung also an sich vorgesehen. Erst als in der Nachkriegszeit die schon geschilderten unübersichtlichen Verhältnisse dazu zwangen, hat sich die Eisenbahn dazu entschlossen, von den ihr zugesprochenen Rechten in weiterem Umfange Gebrauch zu machen. Betroffen wurden und werden noch vornehmlich Großstädte und Orte mit starkentwickelten Handelsbeziehungen lebhafter Industrie.

Die Beweggründe für die verfügten Abholungsbeschränkun sind in deren Mehrzahl entfallen. Währenddem die genan Vorschriften in der Zeit der unnatürlichen Hochkonjunk segensreich gewirkt haben, ist heute das Gegenteil eingetre Manch einer wird mit entsprechenden Anträgen abgewiesen auf spätere Zeitpunkte vertröstet und nimmt das Gefühl nach Hause, daß die Eisenbahn unkaufmännisch oder gar kehrsfeindlich arbeitet, indem sie „nichts möglich macht". Folge davon ist, daß Nahverkehrssendungen abwandern, der Kraftwagenunternehmer macht keine Schwierigkeiten. ist sehr wohl der Fall gewesen, daß ein Kunde mit sei Spediteur zerfiel, aber Gründe halber weder mit dem bahn lichen Rollfuhrunternehmer zu tun haben wollte, noch sein selbst abholen konnte (Geschäftsgeheimnis u. a.). Was ist klärlicher, als daß er dort, wo ihm die Möglichkeit geb wurde, den Kraftwagen benutzte?

Man hebe also die Beschränkung der Selbstabholung und Rechts, mit Bevollmächtigten zu wechseln, grundsätzlich Die Voraussetzungen dazu sind gegeben, denn die in Betr kommenden Güterabfertigungen dürften fast ausnahmslos Besitz von Kartotheken und damit den Folgen dieser schriftenänderung gewachsen sein. Wo dies nicht der Fall läßt sich die Vollmachtenkartothek ohne erheblichen Zeitaufw und mit geringen Kosten einrichten. Bedenken dergestalt, das Abfertigungspersonal die Übersicht verliert, wenn es bei den Dispositionen über eingegangene Güter nicht teilw auf sein Gedächtnis stützen kann, darf man nicht gelten las denn die einzig zuverlässige Arbeitsweise ist diejenige, Grund der Vollmachtenkartothek zu arbeiten. Die durch wohnheitsmäßiges Arbeiten vielfach entstehenden Fehler die daraus folgenden zahlreichen Entschädigungsansprüche Beschwerden werden dieser Ansicht Recht geben.

2. Die Bestimmung in den neuen Verpackungsvorschriften Stückgüter, wonach in gewissen Fällen das Anerkenntnis mäß § 62 (2) Eisenbahn-Verkehrsordnung durch den Abse unterschrieben werden muß, ist gleichbedeutend damit, daß Annahme des Gutes abgelehnt werden muß, wenn das A kenntnis über die mangelhafte Verpackung usw. bei der gabe des Gutes fehlt und der Absender nicht selbst zur lieferung erschienen ist. Diese Vorschrift ist im Hinblick den erstrebenswerten Grundsatz, dem Verfrachter bei der lieferung von Gütern möglichst wenig Schwierigkeiten machen, bedenklich. Soviel in den wenigen vergangenen Wo der Geltung dieser Bestimmung zu bemerken war, wird Verlangen der Eisenbahn als Schikane angesehen; wiederum den Verfrachter ein Grund, derartigen Mißhelligkeiten aus Weg zu gehen, wo er kann. Die Folge ist in gewissen Fä die gelegentliche Abwanderung von Kunden an den Kraftwa verkehr.

Man hat früher — wohl in Übereinstimmung mit ger lichen Erkenntnissen — den Überbringer des Gutes als be angesehen, derartige Anerkenntnisse selbständig abzugeben, zu unterschreiben. Sollte die neue Vorschrift keiner ü mäßigen Vorsicht, sondern einer neueren Rechtsauffassung sprechen, dann ist zu erwägen, ob man in diesem Falle nicht Recht des Überbringers eines Gutes, Erklärungen über de Verpackung im Namen des Absenders abzugeben, scha könnte. Auf jeden Fall aber wird man sich für die Aufhe der erschwerenden Bestimmungen einsetzen müssen.

3. Nachdem die vorhergehenden Vorschläge im wesentli der Abwanderung von Stückgutsendungen vorbeugen so wende ich mich den Wagenladungen zu. Hier liegen Gründe für das vielfache Verlorengehen von Transporten den Kraftwagen in dem Versagen der Wagengestellung. Di Übelstand ist aber weniger auf die Fälle unmittelbaren Wa mangels zurückzuführen, als auf die zu geringe Handlu freiheit der Wagendienstbeamten.

ı Nahverkehr, speziell im Orts- und Nachbarortsverkehr, ›n bei Privatanschlußgleisinhabern und sonstigen größeren ıen oftmals Fälle plötzlichen Wagenbedarfes ein, z. B. durch stoffausgleich zwischen verwandten Industrien und zusam-ɛehörigen Werken. In Mangelszeiten ist es nun verboten, ıbestellungen für andere Zwecke als für Eilgut, Fracht-ɛgut, Gepäck, Expreßgut, Tiere, Leichen, Post, Seeausfuhr-und Umladung laufunfähiger Wagen anzunehmen. Das hat uerlicherweise zur Folge, daß die mit solchen Nachbestel-ɾen abgewiesenen Verfrachter ohne weiteres zum Kraft-ɛnverkehr greifen. Durch eine Berücksichtigung der nun ıal bestehenden Wettbewerbsverhältnisse in den neuen ɾwagenvorschriften könnten kaum erhebliche Nachteile in Gesamtdisposition über die Güterwagen entstehen, denn es elt sich bei den an die Konkurrenz fallenden Sendungen um weniger bedeutende Zahl von Wagen und außerdem nur geringe Entfernungen, so daß die Wagen bald wieder zur maligen Verfügung stünden. Es wäre aus diesem Grunde ɾwägen, ob nicht Nachbestellungen in allen Fällen, in denen dem pflichtmäßigen Ermessen der Dienststelle der Eisen-. ein Transport verlorenzugehen droht, den Nachbestel-ɛen auf Wagen für Eilgut, Frachtstückgut usw. gleichgestellt len könnten.

ne sinngemäße Regelung schlage ich auch für die Reihen-: in der Zuteilung der rechtzeitig bestellten Wagen vor, ım nämlich der § 34 Güterwagenvorschriften (Überweisung lie Besteller) ergänzt werden müßte. In der dort ange-ɛnen Zuweisungsreihenfolge möchte hinter den Wagen „für ɾdung durch die Eisenbahn auf Grund eines Frachtvertrages" eschoben werden:

.) für Güter, die bei Verzögerung der Wagengestellung nach ım pflichtmäßigen Ermessen des Wagendienstbeamten der raussicht nach mit anderen Beförderungsmitteln abtrans-ɾtiert würden" . . . . usw. wie bisher.

ırch diese Ergänzung würden die sonst vorbildlichen Güter-ɛnvorschriften in einer außerordentlich zeitgemäßen Frage ollständigt.

weit bekannt, bestehen Absichten, die Nachbestellung von ɛrwagen mit einer neuen Gebühr zu belegen. Im Zusam-ıang mit der Wettbewerbsfrage und mit dem über das ɛngebührensystem bereits Gesagten kann vor der Verwirk-ıng dieser Absicht nur gewarnt werden, um so mehr, als ıbar viele der um Stellungnahme ersuchten Dienststellen einem falsch aufgefaßten Wirtschaftlichkeitsprinzip heraus lebhafte Neigung für den Vorschlag geäußert haben werden.

ım Schluß noch wenige Worte über die im Verwaltungswege ɛführte Gebühr für Freibetragsnachweise und Abschriften Verrechnungskarten. Die Einnahme besteht hier auch auf ɛn Dienststellen aus Pfennigbeträgen, die oftmals kaum die ıung lohnen, wohl aber eine Menge überflüssigen Schreib-ɛes verursachen. Darum hinweg mit derartigen Mittelchen, zu verdienen, denn ein solches Verfahren wird einesteils ɛhelt, anderenteils verärgert es mit Recht nicht nur die ıdschaft, sondern auch die Abfertigungsbeamten.

III.

.e Verkehrssperrenfrage ist jetzt weniger zeitgemäß. Da um die gestellte Forderung schon durch den Inhalt der Ein-ɛing genügend begründet erscheint, erübrigen sich ein-ɛndere Ausführungen. Machen sich in Einzelfällen Verkehrs-ɾren nötig, so sollten auch kostspielige Entlastungsmaß-ıaen und Umleitungen nicht gescheut werden, um die Ver-ɾter an Auswege (durch Kraftwagenbenutzung) gar nicht zu gewöhnen. Gegebenenfalls muß der Kraftwagenverkehr ɛveise in eigener Regie betrieben werden (Deutscher Eisen-ıkraftwagenverkehr). Das gilt besonders auch für die vor-ɛgehende Entlastung von Übergangsstationen nach Schmal-ıbahnen.

n Mißverständnissen vorzubeugen, erwähne ich, daß Ver-ɛssperren, die vorzugsweise die Lahmlegung des privaten Umbehandlungsverkehrs der Grenzspediteure zum Ziele haben, selbstverständlich nach wie vor angebracht sind, da hieran unter dem Gesichtspunkte des Kraftwagenwettbewerbs keine Kritik zu üben ist.

IV.

Selbst für den Fall, daß es möglich sein sollte, alle allgemeinen Aussichten für die Bekämpfung des privaten Lastkraftwagenverkehrs zu ermitteln und die sich daraus ergebenden Folgerungen zu ziehen, würde das ganze Beginnen erfolglos sein, wenn es nicht gelänge, die äußeren Dienststellen an der Wettbewerbsfrage nachhaltig zu interessieren. Diese Notwendigkeit wird niemand bestreiten, nur über die Methode würden die Meinungen auseinandergehen.

Der beste Weg ist vielleicht folgender:

Man stelle die Wettbewerbsfrage zur Diskussion, und zwar auf breitester Grundlage, etwa im Amtsblatt (oder im Bereiche einiger Reichsbahndirektionen in den Veröffentlichungen zur Dienstbesprechung). Mit wenig Sätzen kann man das ganze Thema auch dem weniger eingeweihten Unterbeamten interessant machen. Die Schlußfragen dieser Veröffentlichung hätten beispielsweise zu lauten: Wer betreibt am Dienstorte Lohnkraftwagenverkehr? Welche Verkehrsbeziehungen werden bedient? Welche Verfrachter bedienen sich der Kraftwagenlinien oder des Kraftwagens überhaupt und tun damit den Geschäften der Eisenbahn Abbruch? Aus welchen Gründen erfolgte die Abwanderung? Was für Frachten werden gezahlt oder mit welchen Kosten ist der Kraftwagenverkehr sonst verbunden? Welche örtlichen und allgemeinen Gegenmaßnahmen sind geeignet, den Wettbewerb zu bestehen?

Die ganze Veröffentlichung lasse man in den Dienstbesprechungen wiederholt behandeln, indem man von Zeit zu Zeit die brauchbaren Grundzüge eingegangener Anregungen veröffentlicht.

Diese Art der Verbreitung derartiger Gedanken innerhalb des Personals mag zunächst belächelt werden, aber die Wettbewerbsfrage mahnt mit Rücksicht auf die Verhältnisse in anderen Ländern (England, Amerika) zum Handeln. Außerdem sind die Kosten für die Veröffentlichungen nicht so beträchtlich, als daß man sie zu scheuen brauchte. Man würde zweifellos einmal erreichen, daß man weiteste Kreise des Personals zum Nachdenken über Lebensfragen des Unternehmens gewinnt.

Die Ergebnisse eines solchen Feldzuges gegen die Konkurrenz erscheinen mir verbürgt. Die Direktionen könnten dann ungesäumt beginnen, die Lage der Kurswagenläufe, Stückgüterzüge und wichtiger Nahgüterzüge ihres Bezirks unter dem Gesichtswinkel des Kraftwagenwettbewerbs nachzuprüfen, denn voraussichtlich würde der Hauptwert der erhaltenen Einsendungen in der Stellungnahme zu den Beförderungsplänen liegen. Alle anderen mitgeteilten Einzelheiten hätten der zur Sonderbearbeitung bereits vorhandenen Stelle zuzugehen. Die Voraussetzung ist aber eine liebevolle Hingabe des gesamten Personals, und um diese zu erreichen, sollte man nicht davor zurückschrecken, von dem an sich selbstredend erforderlichen abstrakten Vorschriftendeutsch einmal abzuweichen. Ich will damit nicht sagen, daß die Dienstvorschriften nun gerade in dem herkömmlichen Stil abgefaßt sein müßten; denn ein gewisser Aufschwung in der Sprache, wie wir ihn beispielsweise in den Fahrdienstvorschriften bei Behandlung der Pflichten der im Fahrdienst verwendeten Beamten und in den Kriegsartikeln des alten Heeres finden, gehört schon lange auch in die wichtigsten Vorschriften des Güterabfertigungswesens hinein. Ebenso wie der gewandte Redner schon nach Minuten die Hörer auf seiner Seite hat, wäre es mit dem Verordnungsdeutsch.

Man sehe übrigens davon ab, die Einsendungen zu befristen, denn damit wird bei vielen das Gefühl erweckt, als ob nach Absendung der Berichte die Sache ein für allemal abgetan sei. —

Eine Selbstverständlichkeit ist auch die Anknüpfung und Aufrechterhaltung **enger Beziehungen zur Kundschaft.** Nur wird da wohl noch viel versäumt. An Zahl nicht zu unter-

schätzende Kreise des Personals betrachten zwar die Arbeit nicht als Übel, und alle, die ihnen Arbeit bringen, nicht als Feinde, aber ihre ganze Einstellung zum Unternehmen gipfelt in dem Grundsatz des Broterwerbs ohne tiefgehenderes Interesse an der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Auch das muß abgestellt werden, denn diese Bediensteten geben bekanntlich die ungenügenden Auskünfte, indem sie gar nicht erst versuchen, die Tragweite ihrer Handlungsweise zu überschauen. Daß das geschähe, wäre gerade im Hinblick auf den Kraftwagenwettbewerb wünschenswert. Um hierin eine Wandlung zu schaffen, ist ebenfalls weiter nichts erforderlich, als verwaltungsseitige Veröffentlichungen (ähnlich denen, wie sie für den Personenverkehr schon mehrfach erschienen sind), die die Teilnahmslosen aufrütteln; gegebenenfalls könnten sie mit dem schon besprochenen Versuch zur Gewinnung von Vorschlägen vereinigt werden.

Eine weitere Maßnahme zur Gewinnung von Kunden wäre die Veröffentlichung von Beförderungs- (Fahr-) plänen für alle Güterarten auf jeder Dienststelle; im Personenverkehr ist dies eine Selbstverständlichkeit. Ein auffallender, zum Aushang geeigneter Anschlag hätte folgendes zu enthalten:

a) die Dienststunden für Annahme und Auslieferung der Güter usw., b) die günstigsten Auflieferungszeiten für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen (nach Linien zusammengefaßt), c) die Abfahrtszeiten der zur Abbeförderung der Güter dienenden Züge (nach Stunden angegeben), d) die voraussichtliche durchschnittliche Beförderungsdauer bei Nahverkehrsverbindungen und Auslandsgütern, e) die Benennung der Auskunft erteilenden verantwortlichen Beamten.

Diese Aushänge sind vornehmlich für die kleinere Kundschaft gedacht, die selbst auf der Güterabfertigung verkehrt. Die großen Firmen, die ihre Geschäfte auf den Güterabfertigungen meist durch untergeordnetes Personal wahrnehmen lassen, müßten allerdings anders bedient werden. Man übersende ihnen gelegentlich jedes Fahrplanwechsels (je nach deren Zahl) durch Hektogramm oder Druck vervielfältigte Mitteilungen, die neben dem Inhalt des vorgeschlagenen Aushangs noch Auskunft über Fernsprech- und Bankverbindungen geben.

V.

Ist es gelungen, einen Teil der zur Eindämmung des Kraftwagenverkehres erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, dann muß der Weg gefunden werden, die Kunschaft darüber zu unterrichten,

welche Verbesserungen geschaffen worden sind,
welche Verbilligungen man eintreten ließ und
welche Vereinfachungen durchgeführt wurden.

Da die große Tarifpolitik und die mit ihr zusammenhängenden Fragen nur von der Hauptverwaltung aus betrieben werden sollen, so muß die allgemeine Verkehrsreklame von dieser Stelle ausgehen. Für die Werbung halte ich in erster Linie folgende Gesichtspunkte für verwertbar:

a) Vorteile der vertikalen Staffelung der Frachtsätze: Unrentabilität der Inanspruchnahme des Sammelladungsverkehrs im Hinblick auf den geringen Frachtvorteil und die Verlangsamung der Beförderung in gewissen Fällen (I);

b) die Sätze des Frachtsatzzeigers stellen nach Aufrundung der Fracht Nettokosten dar, da im Normalfall keine Nebengebühren in Betracht kommen (I);

c) Verbilligung der Spesen für die Einziehung von Nachnahmen, Vorteil der Inanspruchnahme des Nachnahmewesens der Eisenbahn bei gewissen Kunden (I);

d) Aufhebung der bisherigen Beschränkung des Rechtes der Empfänger, Güter selbst abzuholen oder mit den dazu Bevollmächtigten zu wechseln (II);

e) Bevorzugung der Wagenbestellungen und -nachbestellungen im Güternahverkehr (II);

f) Heraushebung der für die Verfrachter günstigen Gesi punkte aus dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes u Gegenüberstellung der entsprechenden Rechtsgrunds des allgemeinen Landfrachtrechtes und

g) Hinweis auf die bei den Güterabfertigungen aushänge Beförderungspläne (IV).

Die Art der Verbreitung der für die Verkehrswerbung di Gattung geeignet erscheinenden Gesichtspunkte würde sich vorteilhaftesten folgendermaßen zu gestalten haben:

I. Aufklärung gelegentlich von Empfängen und Führu der Vertreter der Presse, Industrie und des Handels,

II. periodische Beeinflussung der Kundschaft durch die Ta presse und alle außerdem in Frage kommenden Zeitu und Zeitschriften,

III. Beteiligung der Reichsbahn-Gesellschaft an Ausstellun

IV. Ankleben von Handzetteln an die Frachtbriefe vor d Aushändigung an die Empfänger. Der Inhalt solcher klamezettel muß, damit er gelesen wird, möglichst k dafür aber um so markanter durch die Form seines drucks sein.

Für den Aushang sonstiger Werbeplakate besteht nur ein ringes Bedürfnis, da hierfür nur die Güterabfertigungen Bahnhöfe in Betracht kommen. Aushänge an anderen O dürften durch den Widerstand der Konkurrenz entweder un lich sein oder nach den im Reklamewesen allgemein gemac Erfahrungen nicht wirken, da Anpreisungen an Stellen, wo (in Beziehung auf ihren Inhalt) nicht gesucht werden, k Beachtung finden. Es könnte folglich zunächst davon abges werden, derartige Reklameplakate herzustellen.

Damit gelange ich zum Schlusse meiner Betrachtungen. M auch die Vorschläge, die ich von meinem Standpunkt als fertigungsbeamter gemacht habe, in dieser oder jener Bezieh Widerspruch finden; es liegt in der Natur der Betätigung äußeren Dienste, daß man solche Fragen nicht ausschließ von höherer Warte zu beantworten vermag. Jedoch möge mand denken, daß ich ein Feind des Kraftwagenverkehrs Im Gegenteil setze ich mich dafür ein, daß die Eisenbahn waltung sich den steuerlich und infolge Fehlens von Ausg für seine Fahrstraßen in bezug auf seine Selbstkosten so her ragend begünstigten Kraftwagen überall dort dienstbar ma wo es von Vorteil ist. Ich habe alle die Fragen, die sich die Beförderung von Stückgütern durch Verkehrszentren gr Stils hindurch mittels deren Umfahrung usw. durch Kraftwa beziehen, mit Absicht nicht behandelt, da auf diesen Gebi sicherlich abgeschlossene Untersuchungen vorliegen.

Ich habe das Gefühl und Vertrauen, daß es der neuen D schen Reichsbahn-Gesellschaft gelingen wird, durch entsprec des Zugreifen die Kraftwagenwettbewerbsfrage zu lösen daraus den größtmöglichen Erfolg zu erzielen.

2. Von Eisenbahninspektor **Derr**, Mannheim.

Die Gründe, warum die Handelswelt sich in ausgedehn Umfange des Kraftwagens bedient, sind vor allem folgende:

1. Teilweise zu hohe Frachttarife der Eisenbahn und die schwierige Gütereinteilung des Teiles I, Abteilung B.

2. Raschere Beförderung der Waren vom Verkäufer Käufer ohne Umladung.

3. Möglichkeit der Gelderhebung sofort bei Ablieferung Waren.

Namentlich der zuerst genannte Punkt hat eine umfangrei Abwanderung der mit hohen Frachtsätzen belasteten Gü z. B. Bier, Nähmaschinen, Sammelgut, Wein usw., gebracht.

Neben den deutschen Eisenbahnen haben auch die Eisenbah anderer Staaten unter den Wettbewerbsbestrebungen der Kr wagen größere Frachtausfälle zu tragen.

So war in den letzten Wochen in den Tageszeitungen e Notiz enthalten, wonach die Schweizerischen Bundesbah

tellt haben, daß eine erfolgreiche Abwehr der durch den agenverkehr entstandenen Konkurrenz eine Herabsetzung tenden Gütertarife um mindestens 30 % herabsetze. Die dieser Maßnahmen wäre ein Ausfall an Einnahmen von . Franken, wobei es noch fraglich sei, ob dieser Ausfall einen gesteigerten Frachtverkehr ausgeglichen werden

Gegenmaßnahmen der Eisenbahnverwaltung gibt es, arifarischen Maßnahmen noch zweierlei Möglichkeiten:

rbesserung der Beförderung des Frachtstückgutes und der gutwagenladungen und der damit zusammenhängenden n mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln.

sgedehntere Verwendung des Kraftwagens bei der Eisen-

Abbeförderung der Frachtstückgüter an den größeren mit mehreren Gutannahmestellen von diesem zu den Umuppen erfolgt zumeist nur ein- bis zweimal im Tage. Das allgemeinen zu wenig. Nehmen wir eine Frachtstückgut- heraus, die etwa um 9 Uhr vormittags an dem Güterzur Anlieferung gelangt ist. Diese Sendung wird erfahemäß frühestens in den ersten Nachmittagsstunden nach treffenden Rangierbahnhof abbefördert. Die Umladung erst am nächsten Vormittag, weil die Umladestellen zuur Tagesdienst versehen. Bis die Sendung den Rangierlf verläßt, wird es Abend. Mithin sind also zwei Tage ren, bis diese Sendung den Aufgabeort verlassen hat.

ach den bis zu 100 km von dem Aufgabeort entfernt lie- Stationen nur noch wenig Sendungen infolge der Wettstätigkeit der Kraftwagen der Eisenbahn übergeben wer- trifft die Umladung in dem nahegelegenen Rangierlf gerade diese Güter, welche der Eisenbahn noch ver- sind.

ungen nach weit entfernt liegenden Bestimmungsstationen n in der Regel in die besonderen Ortswagen und finden eine beschleunigtere Beförderung. Die Gefahr der Abung zum Kraftwagen ist hier weit geringer, als bei kür- Entfernungen.

Will die Eisenbahn die Frachtstückgutsendungen auf Entfernungen bis etwa 100 km zurückgewinnen, so sind mehrmals am Tage, mindestens um 9 Uhr vorm., 12 Uhr vorm. und 3 Uhr nachm. Umladewagen zu bilden, deren Güter bei der betreffenden Umladehalle am gleichen Tage unbedingt noch in die abgehenden direkten Frachtstückgutwagen gelangen müssen. Der Handelswelt wäre von den getroffenen Anordnungen entsprechende Nachricht zu geben. Durch geeignete Überwachung der Beförderung dieser Wagen läßt sich eine planmäßige Rückgewinnung des Stückgutverkehrs erreichen.

Der Frachtgutwagenladungsverkehr ist in ähnlicher Weise zu regeln. Es muß z. B. den größeren Versendern bekannt sein, daß sämtliche bis 10 oder 11 Uhr aufgelieferten Wagen um 12 oder 1 Uhr nachmittags die Weiterbeförderung finden. Wenn dieses Verfahren planmäßig ausgebaut und durchgeführt wird, so können für die Eisenbahn noch weitere Vorteile entstehen.

Es empfiehlt sich noch, die an einigen Orten mit der Kraftwagenverkehrs-Gesellschaft (Berlin) getroffenen Abmachungen der Beförderung der Frachtstückgüter von den verschiedenen Ortsbahnhöfen nach dem Sammel- oder Umladebahnhof größerer Verkehrsmittelpunkte überall im Benehmen mit den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern da einzuführen, wo irgendeine Möglichkeit besteht. Leider liegt jedoch ein großer Teil der etwa in Betracht kommenden Umladeschuppen in der Mitte der Rangierbahnhöfe ohne Zufahrtsstraßen. An einigen Orten läßt sich jedoch durch Aufwendung geringer Geldmittel wohl eine Möglichkeit schaffen (Verwendung von Aufzügen u. dgl.), die beladenen Kraftwagen unmittelbar an die Umladeschuppen zum Absetzen der Güter heranzubringen.

Auch käme eine Verwendung von Triebwagen für einen solchen Verkehr in Frage.

Die Eisenbahn wird in Bälde die in der Vorbereitung befindlichen Maßnahmen beschleunigen müssen, denn die Zunahme der Lastkraftwagen schreitet unaufhaltsam weiter. So sind z. B. in den verschiedenen Land- bzw. Bezirkskreisen namentlich des besetzten Gebietes die Kraftwagen heute in dreifacher oder vierfacher Anzahl als vor zwei Jahren vorhanden; in einigen Industrieplätzen ist die Zunahme noch eine weit größere.

Änderung des Verfahrens bei Berechnung der Desinfektionsgebühren.

e Ständige Tarifkommission hat in ihrer zung einen Antrag der Reichsbahndirektion Berlin auf ng des Verfahrens bei der Berechnung der Desinfektionsn angenommen, wodurch eine wesentliche Verbesserung fach angefochtenen jetzigen Gebührenberechnung erzielt ist.

Desinfektionsgebühr wird bekanntlich für die Sen- und den Wagen erhoben. Sie beträgt gegenwärtig n Bestimmungen unter Ziffer VII des Nebengebührenm Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I für die Desn der zur Beförderung von Tieren benutzten Eisenbahnsowie für die vom Absender vor der Beladung der Wagen te Desinfizierung:

ü Sendungen von Großvieh (Klassen S 1 und S 2),
ü jedes verladene Stück . . . . 0,70 RM.
ö stens für die Sendung in einem Wagen . . . 2,00 „
ü Sendungen von Kleinvieh (Klassen S 3 bis S 5).
ü jedes verladene Stück . . . . 0,20 „
ö stens für die Sendung in einem einbödigen agen 2,00
ö stens für die Sendung in einem mehrbödigen agen . . . . 3,00 „
ü Geflügel (Klassen L 1 bis L 7):
ü einen einbödigen Wagen . . . . 2,00 „
„ „ mehrbödigen Wagen . . . . 3,00 „
„ „ Geflügelwagen mit besonderer Einrichng, d. i. Käfigen und Futtertrögen (einschl. der einigung) . . . . 18,00 „

Eine andere Regelung war bei dem früheren Frachtberechnungssystem aus abfertigungstechnischen Gründen nicht durchführbar. Wenn auch die Gebühr in beschränktem Maße dem Umfang der Sendung Rechnung trägt, so ist es andererseits nicht möglich, zu verhindern, daß die „für den Wagen“ festgesetzte Gebühr doppelt oder mehrfach erhoben wird. Die Desinfektionsgebühr wird z. B. in voller Höhe nochmals erhoben

1. wenn eine Sendung ohne Veränderung der Stückzahl in dem gleichen Wagen von der ursprünglichen Bestimmungsstation weiterverfrachtet wird, und zwar auch, wenn Versender und Empfänger die gleichen bleiben (Neuaufgabe des Empfängers, der gleichzeitig Absender ist),
2. bei nachträglicher Anweisung des Absenders, weil es sich dabei um einen neuen Frachtvertrag, also um eine neue Sendung handelt,
3. im Falle des § 29 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I
   a) bei Zuladung auf einer Unterwegsstation,
   b) bei teilweiser Ausladung auf einer Unterwegsstation, wenn für beide Beförderungsstrecken die Fahrt getrennt berechnet wird.

Bei wiederholter Neuaufgabe oder Weitersendung auf nachträgliche Anweisung (Beispiele 1 und 2) wird die volle Desinfektionsgebühr sogar mehrfach erhoben.

Diese doppelte oder mehrfache Erhebung der Desinfektionsgebühr entspricht dem Wortlaut des Nebengebührentarifs, der, wie schon hervorgehoben, die Gebühr für die Sendung, d. h.

für die Frachtbriefsendung, festsetzt. Sie steht aber im Gegensatz zu § 11 der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 16. Juli 1904 (R.G.Bl. S. 311), wonach die Desinfektionsgebühr nur die Selbstkosten der eigentlichen Desinfektion — also die „f ü r d e n W a g e n" entstehenden Kosten — in sich schließen soll. Namentlich in den Fällen zu 3., in welchen die nochmalige Erhebung der Desinfektionsgebühr abhängig gemacht wird von der Frachtberechnungsweise, ist die doppelte Erhebung unberechtigt. Im Falle zu 3. b) kommt noch hinzu, daß, obgleich durch die Ausladung eines Teiles der Sendung eine Verminderung stattgefunden hat, die Desinfektionsgebühr bei getrennter Frachtberechnung nochmals erhoben wird.

Wenn hiernach die Bestimmungen für die Erhebung der Desinfektionsgebühr bei Beförderung einzelner Tiere und in den Fällen zu 1 bis 3 Härten in sich schließen, so sind anderseits die im Tarif festgesetzten Gebühren an sich zu niedrig. Sie entsprechen in ihrer jetzigen Höhe wohl nur in den wenigsten Fällen dem Aufwand der Eisenbahn für die Vorbereitung und Ausführung der Desinfektion.

Die Eisenbahn ist durch die gesetzliche Desinfektionspflicht zu Leistungen gezwungen, deren Kosten in keinem Verhältnis stehen zu den hierfür festgesetzten Gebühren. Die Desinfektion der Wagen kostet, sofern sie nicht am Orte der Entladung erfolgen kann, der Eisenbahn viel Geld. Neben dem Aufwande für Rangierbewegungen und für die Beförderung der zu desinfizierenden Wagen auf längere Entfernungen zur Desinfektionsanstalt werden die Wagen dem sonstigen Verkehr auf mehrere Tage entzogen. Dazu kommt die kostenlose Reinigung der Rampen, der Viehein- und -ausladeplätze, die Beseitigung des Düngers usw. Für alle diese Arbeiten bekommt die Eisenbahn nur die Kosten für die Desinfektion im engsten Sinne. Die Feststellungen haben ergeben, daß die Eisenbahn bei der jetzigen Berechnungsweise im Durchschnitt nicht einmal die für den Wagen festgesetzten Gebühren von 2 oder 3 RM. erhält. Der jetzige Tarifzustand befriedigt also weder die Verfrachter noch die Eisenbahn und es besteht das Bedürfnis zur Änderung der Vorschriften über die Erhebung von Desinfektionsgebühren.

Eine Verbesserung dieser Vorschriften wird nach dem Berliner Vorschlag dadurch herbeigeführt, daß d i e G e b ü h r n i c h t m e h r f ü r d i e S e n d u n g, s o n d e r n f ü r d i e d e r F r a c h t b e r e c h n u n g z u g r u n d e z u l e g e n d e S t u f e b e r e c h n e t w i r d. Auszunehmen hiervon sind nur Sendungen in bahneigenen Käfigen, für deren Desinfektion eine feste Gebühr für den Käfig festgesetzt ist und Geflügelsendungen in besonders eingerichteten Wagen, für welche die jetzige Gebühr (Reinigungs- und Desinfektionsgebühr) von 18 RM. für den Geflügelwagen beibehalten wird. Durch diese Maßnahme wird erreicht, daß

1. durch die Bemessung der Gebühr nach dem Umfang der Sendung eine gerechtere Verteilung eintritt,
2. die mehrmalige Erhebung der Gebühr bei Zusammenladung mehrerer Sendungen in einen Wagen entfällt,
3. die Härten bei Zu- und teilweiser Ausladung (§ 29 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I) vermieden werden und
4. der Eisenbahn die ihr für die Desinfektion der Wagen zustehenden Gebühren von 2 bzw. 3 RM. sichergestellt werden.

Bei dieser Regelung wird der Grundsatz der Erhebung der der Eisenbahn entstehenden Selbstkosten der Desinfektion aufrecht erhalten. Es kommt hierbei aber nicht darauf an, ob in dem E i n z e l f a l l die Gebühr die wirklichen Kosten der Desinfektion des Wagens nicht deckt oder übersteigt, sondern die Gebühr soll die Selbstkosten der G e s a m t l e i s t u n g e n decken, wie bei allen Leistungen der Eisenbahn das Selbstkostenprinzip nicht auf die Einzelleistung, sondern nur allgemein angewendet werden kann.

Die Desinfektionsgebühr wird unter Zugrundelegung des Verhältnis-(Stufen-)Systems künftig nach dem Wert und dem Umfang der Sendung, also gleichmäßig für jedes Stück Vieh nach seinem Wert und dem von ihm beanspruchten Wagenra[um be]rechnet. Hierbei ist es unvermeidlich, daß die größeren [wert]volleren Sendungen stärker belastet werden, als die minde[rwert]vollen, insbesondere die Kleinviehsendungen. Gera[de in] dieser gerechten Verteilung der Gebühren liegt fü[r die] Verfrachter der Vorteil der Neuregelung; denn für di[e wert]vollen Sendungen, das Großvieh, spielt die geringe Erhöhu[ng der] Gebühren keine so große Rolle, wie umgekehrt die Ermä[ßigung] der Gebühren für kleine Sendungen. Es darf nach dem Er[gebnis] der Beratungen in der Ständigen Tarifkommission angen[ommen] werden, daß die neue Berechnungsweise die allseitige Z[ustim]mung der Verkehrsbeteiligten finden wird.

Nach dem Beschluß der Ständigen Tarifkommission s[oll der] Berechnung der Desinfektionsgebühr künftig die für die F[racht]berechnung für lebende Tiere geltende Stufe zugrunde gele[gt und] als Gebührensatz 10 Pf. für die Stufe und eine Höchstgebü[hr von] 4 RM. für die Sendung vorgesehen werden. Außerdem soll[en die] bestehenden Härten, soweit ihre Beseitigung nicht dur[ch die] Berechnung der Gebühr nach Stufen erfolgt, durch entspre[chende] Ergänzung und Abänderung der jetzigen Bestimmungen abg[estellt] werden.

Der Abschnitt VII des Nebengebührentarifs des Deu[tschen] Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I soll hiernach folgende neue Fa[ssung] erhalten:

Gegenstand: Betr[ag] Reich[smark]

VII. D e s i n f e k t i o n s g e b ü h r e n.
(Ausführungsbestimmung III zu 50 EVO.)

(1) Für die Desinfektion der zur Beförderung von lebenden Tieren benutzten Eisenbahnwagen wird erhoben:
   a) für Sendungen Groß- und Kleinvieh der Klassen S 1—S 5 sowie für Geflügel der Klassen L 1—L 7 (Geflügel in Geflügelwagen mit besonderen Einrichtungen s. unter b)):
      für jede der Frachtberechnung zugrunde zu legende Stufe . . . .
      höchstens für die Sendung in einem Wagen . .
   b) für die Reinigung und Desinfektion von Geflügelwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. Käfigen mit Futtertrögen (einschl. der Reinigung):
      für den Geflügelwagen . . . . 1[illegible]

(2) Für die vom Absender vor der Beladung verlangte Desinfektion des Wagens wird erhoben:
   für den einbödigen Wagen . . . .
   für den mehrbödigen Wagen . . . .

(3) Für die Desinfektion der zur Beförderung von lebenden Tieren verwendeten bahneigenen Käfige wird erhoben:
   für den Käfig . . . .

(4) Die Desinfektion wird für die gleiche Sendung nur einmal erhoben.

Bei Umbehandlung, bei Weiterbeförderung infolge nach[träg]licher Anweisung des Absenders oder auf Verfügung des [Emp]fängers oder bei Neuaufgabe wird, falls die Sendung in [dem]selben Wagen unverändert weiterbefördert wird, keine [Des]infektionsgebühr mehr erhoben.

Bei Zuladungen wird die Desinfektionsgebühr für die [zuge]ladenen Tiere nach der für sie maßgebenden Frachtstufe b[eson]ders berechnet, jedoch nur insoweit, als die Höchstgebühr [von] 4 RM. noch nicht erreicht wurde.

Bei Ausladungen wird im Falle der Weitersendung im gle[ichen] Wagen keine weitere Desinfektionsgebühr berechnet.

Hiernach betragen beispielsweise die Desinfektionsgebü[hren] bei Sendungen

von 1—2 Pferden der Klasse S 1 (Mindeststufe 16) . . 1,6[0]
„ 1—2 Rindern „ „ S 2 („ 6) . . 0,6[0]
„ 1—5 Schweinen „ „ S 3 („ 5) . . 0,5[0]
„ 1—10 „ „ „ S 4 („ 5) . . 0,5[0]
„ 1—25 Ferkeln „ „ S 5 („ 5) . . 0,5[0]
„ 12 Pferden der Klasse S 1 (= Stufe 96) . . 4,00 RM. } Hö[chst]geb[ühr]
„ 16 Rindern „ „ S 2 (= „ 48) . . 4,00 „ }
„ 40 Schweinen „ „ S 3 (= „ 40) . . 4,00 „ }
„ 90 „ „ „ S 4 (= „ 45) . . 4,00 „ }

Eine Überschreitung der Höchstgebühr von 4 RM., die a[uch] als Höchstgebühr für den Wagen gelten kann, erscheint [...]

·hlossen, da es wohl nicht vorkommen dürfte, daß zu einer dung der Stufe 40 Tiere auf der Versand- oder Unterwegsion zugeladen werden.

ezüglich des Verkehrs mit dem Auslande sei noch ·endes erwähnt: Falls die direkten Tarife mit dem Auslande ıe gegenteiligen Bestimmungen enthalten, werden auf den schen Bahnen ohne Rücksicht auf eine etwa stattfindende ehandlung oder Neuaufgabe von Tiersendungen an der nze und Weiterbeförderung in demselben Wagen die Desktionsgebühren gemäß Ausf.-Best. III zu § 50 EVO., die Erhebung der Gebühr auf der Versandtion bestimmt, sowohl bei Sendungen nach dem Ause auf der Versandstation, als bei Sendungen von dem lande auf der Umbehandlungs- oder Neuaufgabestation in er Höhe nach den deutschen Tarifen erhoben. Die hierbei r Umständen eintretende zweimalige Erhebung der Desinfektionsgebühr bei Verwendung desselben Wagens ist, soweit das Verlangen der deutschen Bahnen hierbei in Frage kommt, entgegen den häufig hiergegen erhobenen Beschwerden gerechtfertigt.

Nach §§ 2 und 3 des Reichsgesetzes vom 25. Februar 1876 (Reichsgesetzblatt S. 163), § 2 (3) der Bundesrätlichen Bestimmungen vom 17. Juli 1904 (Reichsgesetzblatt S. 317), sowie § 2 der Bundesrätlichen Ausführungsbestimmungen vom 16. Juli 1904 (Reichsgesetzblatt S. 311) müssen die mit lebenden Tieren beladen in das Ausland beförderten Wagen bei ihrer Rückkehr in das Reichsgebiet desinfiziert werden. Würde die Desinfektionsgebühr im Verkehr mit dem Auslande in Deutschland nicht mehr erhoben werden, so würde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für die Nachdesinfektion der aus dem Auslande zurückkehrenden, mit Vieh beladen gewesenen Wagen keinerlei Entschädigung mehr erhalten. Bast.

Fünfzig Jahre Vlissinger Linie.[1])

n 10. Juni sind fünfzig Jahre vergangen seit dem Tage, an in Amsterdam die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Zeeland" ündet worden ist, die es sich zur Aufgabe gestellt hat, von singen aus eine regelmäßige Verbindung über den Kanal ı England zu unterhalten. Lange Jahre hatte es gedauert, viele Schwierigkeiten waren von den beteiligten Kreisen Provinz Zeeland zu überwinden gewesen, bis es endlich dem zen Heinrich der Niederlande gelang, die Gründung der Gechaft unter starker geldlicher Beteiligung zustande zu gen, und wenn es gelungen ist, die ersten schweren Jahre junge Unternehmen über Wasser zu halten, so ist dies in r Linie das Verdienst dieses Fürsten, der rechtzeitig die tige Lage Vlissingens erkannt hatte, das 1867 als Festung egeben und 1873 durch Eröffnung der Linie nach Rosen- an das holländische Eisenbahnnetz angeschlossen worden und gleichzeitig einen für den Kanalverkehr geeigneten lelshafen erhalten hatte.

gelang der Gesellschaft, die übrigens erst 1909 ihren Sitz Vlissingen verlegte, bald, sich mit der Niederländischen tseisenbahnbetriebsgesellschaft und der englischen London-ham-Dover-Eisenbahn zu verständigen, und bereits am uli mit zwei alten, in Amerika gekauften Schiffen den Pernverkehr an den Werktagen nach Sheerneß aufzunehmen. Schiffe waren indes so mangelhaft, daß der Betrieb bereits 4. November wieder eingestellt werden mußte, und erst am lai 1876 konnte er wieder aufgenommen werden, und zwar Queenborough, das nun für Jahrzehnte der Anlaufhafen ngland bleiben sollte; auch Güter werden von jetzt ab beırt. Auch auf die Beförderung der Post mußte die Gesellt unbedingten Wert legen, und so kam am 3. Oktober 1876 ts der erste Vertrag mit dem Niederländ. Staat über die zustande, doch begann der Postverkehr erst im Mai 1878. darauf trat dann die deutsche Postverwaltung an die „Zeer" heran, und als es dieser mit Hilfe der Niederl. Staatseisenbetriebsgesellschaft gelang, die Gelder für den Bau eines n Schiffes zu erlangen, bekam sie 1880 auch die deutsche ; im Juni dieses Jahres wurde zum ersten Male eine direkte indung Vlissingen-Berlin eingerichtet. Im Mai 1881 folgten ussische, skandinavische, österreichisch-ungarische und südsche Post. Im Laufe der wenigen Jahre hatte sich aber die der Gesellschaft derart gefestigt, daß sie 1882 zum ersten eine Dividende (5,4 %) verteilen und weiterhin bis 1886 mäßig 6 % ausschütten konnte. Die Pünktlichkeit und elligkeit des Dienstes veranlaßte in den gleichen Jahren auch eutsche Postverwaltung, die Einrichtung einer Tagesverbin- zu erstreben, und tatsächlich konnte nach Anschaffung r neuer Schiffe am 1. Juni 1887 der Tagesdienst eingerichtet werden. Diese Ausdehnung des Betriebes wurde jedoch letzten Endes wirtschaftlich ein völliger Fehlschlag, und so verging über ein Vierteljahrhundert mühsamer Arbeit, bis nach mehrfachen Zusammenlegungen des Kapitals 1912 wieder eine Dividende (6 %) verteilt werden konnte. Von einschneidender Bedeutung war hierbei auch die Eröffnung der englischen Linie von Harwich nach Hoek van Holland am 1. Juni 1893, die der Vlissinger Linie durch ihren natürlichen Vorsprung in manchen Verkehrsbeziehungen erheblichen Abbruch tat.

Immerhin gelang es der überaus tatkräftigen Leitung der Gesellschaft, der mannigfachen Schwierigkeiten, die u. a. am 1. Mai 1911 die Verlegung des Nachtdienstes von Queenborough nach Folkestone nötig machten, Herr zu werden, und so mußte die Gesellschaft bei ihrem vierzigjährigen Bestehen ihre Tätigkeit wohl als einen vierzigjährigen Kampf bezeichnen, aber gleichwohl durfte sie wohl annehmen, daß die kommenden Zeiten ihr die Früchte ihrer Arbeit nicht vorenthalten würden. Als einzige neutrale Kanalverbindung hatte sie 1914 trotz der Betriebseinschränkung durch den Krieg nicht weniger als 200 000 Reisende befördert und eine Dividende von 10 % verteilen können[2]) und man glaubte wohl nicht mit Unrecht hoffen zu dürfen, daß nunmehr die Grundlage für eine sichere Zukunft geschaffen worden sei. Indes kam es ganz anders. Zwar konnte die Gesellschaft die dankenswerte Aufgabe, die sie selbst sich gestellt hatte, eine neutrale Vermittlerin des Verkehrs zu bleiben, aufrecht erhalten, doch die Opfer, die sie dafür bringen mußte, waren zu groß. Eins der schönen Schiffe nach dem andern wurde ein Opfer der Seekriegsführung, der Verkehr selbst schränkte sich immer mehr ein, und schließlich bestand er fast nur noch in der Beförderung von ausgetauschten Kriegsgefangenen, und als dann der Krieg zu Ende ging und der Verkehr wieder einsetzte, stand die Gesellschaft, ihrer besten Schiffe beraubt, ohne weitere Hilfsmittel da, während der Wettbewerb der übrigen Kanallinien sofort mit unverminderter Heftigkeit einsetzte. Schließlich kam ein Übereinkommen mit der Hoeker Linie zustande, nach dem am 1. Juni 1922 die Vlissinger Schiffe den Tagesdienst nach England übernahmen, während auf der Linie Hoek van Holland-Harwich der Nachtdienst bestehen blieb. Die Leitung der Gesellschaft selbst ging auf die bewährte Rotterdamer Gesellschaft Wm. H. Müller und Co. über.

So ist in den letzten Jahren die Grundlage für ein neues Aufblühen geschaffen und man darf hoffen, daß nach fünfzigjährigem Kampfe sich an der Gesellschaft „Zeeland" das alte zeeländische Wort bewahrheiten wird:

„Luctor et emergo!"

Dr. Overmann.

[1]) Vgl. bereits Jahrgang 1887 S. 874 und 1885 S. 717.

[2]) Die Zahl der Passagiere hatte betragen 1876: 26 065, 1880: 59 426, 1890: 76 333, 1893: 58 082, 1899: 101 431 und 1913: 109 705.

Wirtschaftliche Bahnsteiganlagen.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn werden diese künftig zwingen, sich in manchen Beziehungen Bescheidung in den Anforderungen, die sie an ihre Anlagen zu stellen bisher gewohnt war, aufzuerlegen und an Stelle sozusagen klassisch einwandfreier und allen theoretischen Ansprüchen genügender Anlagen solche zuzulassen, bei denen diese Ansprüche durch Rücksichten der Wirtschaftlichkeit etwas eingeschränkt sind. In diesem Sinne mag ein Auszug aus einem Aufsatze, den Bahningenieur Hiort-Lorenzen im dänischen Ingenioeren 1925, Nr. 13, veröffentlicht, auch bei uns besondere Aufmerksamkeit verdienen. Hiort-Lorenzen weist einleitend auf die Nachteile hin, die mit der uneingeschränkten Vermehrung der Bahnsteige durch die Notwendigkeit von Bahnsteigtunnels, teuere Grunderwerbung, durch erschwerte Übersichtlichkeit u. a. für den Bau sowohl wie für das reisende Publikum eintreten. Während man in Deutschland und nach dessen Vorgang auch in Dänemark einen Bahnsteig an den anderen anreiht (in Nürnberg Hbf. z. B. 11 Bahnsteige), geht man in Frankreich, Schweden und England andere Wege und sucht mehrere Züge von der gleichen Bahnsteigseite abzufertigen. Es kann dabei vorkommen, daß zwei Züge aufeinander folgen und hintereinander an den gleichen Bahnsteig zu stehen kommen; man kann auch Züge finden, die von entgegengesetzten Seiten in das gleiche Gleis einlaufen. Ein bezeichnendes Beispiel ist in Abb. 1 dargestellt. Der Übergang zwischen den beiden Bahnsteigen geschieht in Schienenhöhe, indem die Gleiskreuzungen mit Planken gangbar gemacht werden. Sechs Züge können an den beiden Bahnsteigen zug halten und zwischen vier von ihnen kann der Verkehr Gleisüberschreitung bewerkstelligt werden. Nach deuts Muster brauchte man vier Bahnsteige mit Bahnsteigtunnel gegebenenfalls Gepäckunterführung. Mit dem Anwachsen Zuglängen wurden die französischen Bahnsteige allerdings lang, aber mit Rücksicht auf Billigkeit und durch Bequemlic für die Reisenden behält man die Bauweise doch bei.

Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 2 zeigt schematisch eine Bahnsteiganlage für eine do gleisige Hauptbahn A—B und vier Nebenbahnen von C, und F. Außer einem Bahnsteiggleis für jede der sechs richtungen sind für die Hauptbahn zwei kurze Überholungs für Überholung von Ortszügen oder Motorzügen vorhanden können also an den zwei Bahnsteigen gleichzeitig acht halten und abgefertigt werden. Bei anderer Anordnung man vier bis fünf Bahnsteige und die doppelte Stations benötigen.

Dänemark hat jetzt auch in einem Falle eine derartige richtung zugelassen, und zwar an der Lollandsbahn in St Maribo, einer Zwischenstation auf der Strecke Nykoebing- kov, die zugleich Endstation für die Züge von und nach Ro Hafen und Bandholm ist. Hier bestand die Bahnsteiga früher aus einem Hauptbahnsteig längs dem Stationsgeb und zwei schmalen Zwischenbahnsteigen. Die vollständige scheidung von Personen- und Güterverkehr war hier auf Hauptbahn schon vor mehreren Jahren erfolgt. Als die St

ach die Züge der Bahn Maribo-Torrig aufnehmen sollte, ne größere Erweiterung notwendig und man hatte die zwischen der Anlage von zwei Zwischenbahnsteigen mit langen Bahnsteigtunnel oder einem einzigen langen enbahnsteig mit einem kürzeren Tunnel. Da die erstere bedeutende Ausgaben für Erwerbung und Abbruch von

Abb. 3.

keiten und zu Gleisanlagen für Verbindung mit der be- en Anlage erfordert hätte, begnügte man sich mit einem langen Zwischenbahnsteig, wie aus Abb. 3 hervorgeht. Haupt- wie Zwischenbahnsteig ist teilweise überdacht. ztere hat 9 m Breite und ist mit dem Hauptbahnsteig inen 3,5 m breiten Bahnsteigtunnel verbunden, der un- r auf den Stationsvorplatz ausmündet. In Station Ma- en jetzt täglich zwischen 6.00 früh und 12.00 nachts

30 Personen- und 6 Güterzüge ab und ebensoviele laufen ein. Anschlußzüge sind zeitlich zusammengelegt und zwischen den Personenzügen der Hauptbahn finden täglich fünf Kreuzungen statt. Dreimal am Tage stehen zugleich fünf Züge an den Bahnsteigen und einmal davon steht weiterhin ein überholter Güterzug auf einem Zwischengleis. Obgleich der Verkehr so-

nach mehrmals am Tage recht anschwillt, wickelt sich der Zuglauf doch befriedigend ab. Weichensicherungen sind keine vorhanden. An jedem Stationsende besorgt ein Wärter die Weichenumstellung.

Hiort Lorenzen empfiehlt die Anlage für weitere Anwendung bei Anschluß an Privat- und Nebenbahnen an Hauptbahnstationen und wo die Entwicklung des Ortsverkehrs für diesen die Anlage von Überholungsgleisen verlangt. Dr. Saller.

Die schnellsten Züge der französischen Nordbahn.

chnellzugsverkehr des europäischen Festlandes nimmt zösische Nordbahn seit langer Zeit eine bemerkenswerte in. Der Wiederaufbau des Verkehrs nach dem Kriege in verhältnismäßig kurzer Zeit vollzogen, so daß die Zugfahrten einen Vergleich mit den Fahrplänen der gszeit auszuhalten vermögen. Hierzu trägt bei, daß bei besserung der Kriegsschäden die beschädigten oder zer- Linien nach neuzeitlichen Grundsätzen wiederhergestellt eine höhere Leistungsfähigkeit gebracht werden konnten. lgende Zusammenstellung, die der englischen Fachzeit- The Locomotive" entnommen ist*), enthält die schnellsten ten der französischen Nordbahn im Sommerfahrplan 1924. ch die Hauptstrecke der Nordbahn im allgemeinen sehr Geländeverhältnisse aufweist, so finden sich doch auch eigungen von 1 : 200, und zwischen Etaples und Calais ige Rampen von 1 : 133 und 1 : 125. Ferner ist zu be- daß viele dieser schnellen Züge ein beträchtliches Ge- sitzen, das 400 t und mehr beträgt.

öchstgeschwindigkeit auf den französischen Eisenbahnen nach einer noch immer gültigen, aus dem Jahre 1846 den Vorschrift 120 km/Stunde. Diese Geschwindigkeit dem Nordbahnnetze oft erreicht, namentlich von den en Postzügen, wenn sie Verspätungen einzuholen haben. chstehend angegebenen Zugfahrten werden sämtlich ohne haufenthalt zurückgelegt. Die größte auf einer längeren ke entwickelte Geschwindigkeit wird von den Zügen und Nr. 123 zwischen Creil und Tergnier erreicht. Der

Zug-Nr.	Abfahrtszeit	Strecke	Entfernung km	Fahrzeit Min.	Fahrgeschw. km/Std.
99	11.52	Paris—Amiens	130.6	81	96.7
7	4.0	Paris—Etaples	226.3	141	96.3
5	10.0	Paris—Abbeville	175.4	110	95.7
9	12.0	Paris—Abbeville	175.4	110	95.7
109	8.10	Paris - Aulnoye	215.6	139	93.1
123	7.15	Paris—Aulnoye	215.6	139	93.1
71	8.25	Paris - Boulogne	253.6	165	92.2
112	10.40	St. Quentin—Paris	153.1	100	91.9
128	8.18	Aulnoye—Paris	215.6	142	91.1
6	8.25	Etaples—Paris	226.3	150	90.5
307	10.15	Paris—Arras	192.1	128	90.0
316	5.17	Arras—Paris	192.1	128	90.0
179	8.30	Paris—St. Quentin	153.1	102	90.0
18	4.15	Abbeville—Paris	175.4	120	87.7
20	6.05	Boulogne—Paris	253.6	175	86.9
199	2.15	Paris—Brüssel	311	225	82.9
198	2.15	Brüssel—Paris	311	225	82.9

80,7 km lange Abschnitt wird von beiden Zügen in 48 Minuten durchfahren, was einer Fahrgeschwindigkeit von 100,7 km/Std. entspricht.

Die 311 km lange Strecke Paris-Brüssel wird seit dem Sommer 1923 aufenthaltslos durchfahren. Die erzielte Geschwindigkeit von durchschnittlich 82,9 km/Std. ist um so bemerkenswerter, als die Linie bei Mons Steigungen von 1 : 100 und scharfe Krümmungen und bei Braine einen eingleisigen Tunnel aufweist. Zur Beförderung der neuen Schnellzüge stellte die Nordbahn vier Zylinder-Verbundlokomotiven der Pazifikbauart (2 C 1) in Dienst, die in den Ateliers de Blanc Misseron erbaut wurden und einen Treibraddurchmesser von 1,95 m sowie ein Reibungsgewicht von rd. 60 t besitzen. Diese Maschinen ersetzen die älteren Verbundlokomotiven der Atlantikbauart (2 B 1), die bei den heutigen 400 t überschreitenden Zuggewichten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren. Dr. v. J.

*) e Gewähr für die Richtigkeit aller Angaben dieser Zu- tellung können wir nicht übernehmen. Wenn hiernach zösische Nordbahn höhere Schnelligkeiten wie z. B. die Reichsbahn aufzuweisen hat, so ist zu beachten, daß die Reichsbahn mehr Wert auf gleichmäßig schnelle und örderung sowie auf wirtschaftliches Fahren legt als auf ekordleistungen. Die Schriftleitung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im April 1925.** I. Verkehr und Betrieb. Bei dem kaum veränderten allgemeinen Tiefstand unserer Wirtschaftslage hat sich der Eisenbahngüterverkehr im April gegenüber dem Vormonat nur wenig gehoben. Der sonst im Frühjahr eintretende erhebliche Verkehrsaufschwung ist ausgeblieben. Nur der Stückgutverkehr hat sich zum Teil lebhafter gestaltet. Die arbeitstägliche Inanspruchnahme der Eisenbahn im Güterverkehr, gemessen an der Zahl der zur Güterbeförderung gestellten Güterwagen, war allerdings um etwa 800 Wagen größer als im März. Die Gesamtleistung des April blieb aber hinter dem März zurück, weil in den April die Osterfeiertage fielen. Der Verkehr wurde ohne Störung bewältigt. Die Verschlechterung im Kohlenversand, besonders infolge Rückgangs des Hausbrandbedarfs, hielt an. Aus den hauptsächlichsten Kohlengebieten (Ruhr, Deutsch-Oberschlesien, Mitteldeutschland und Sachsen) wurden fast 135 000 Wagen = etwa 13 % weniger abbefördert als im Vormonat. Im mitteldeutschen Braunkohlengebiet erreichte dieser Rückgang sogar 22 %. In fast allen Kohlengebieten wurde die Förderung durch Einlegung weiterer Feierschichten eingeschränkt, die Haldenbestände vergrößerten sich. — Die nach den Umschlagplätzen in Duisburg-Ruhrort und in Cosel beförderten Kohlenmengen waren im ganzen etwas höher als im März. Naturgemäß ist die Beförderung von künstlichen Düngemitteln zurückgegangen (Beendigung der Düngezeit). Der Versand erreichte im ganzen nur etwa 38 000 Wagen gegenüber 74 000 Wagen im Vormonat. Die Betriebe in den Kaliwerken werden zum größten Teil voll aufrechterhalten, um die Lagerbestände zu ergänzen. Die Bautätigkeit hat nicht in dem erwarteten Umfange eingesetzt. Der Versand von Baumaterialien, besonders von Zement, ist nur wenig gestiegen. Auch im übrigen traten in der Anforderung an den Verkehr nur geringfügige Veränderungen ein.

Die Anforderungen an den Betrieb für den Güterverkehr wiesen im April nur geringe Änderungen gegen den Vormonat auf. Die Fahrpläne der Hauptstrecken sind für die erhöhte Geschwindigkeit von 40 km/Std. nunmehr durchgearbeitet, so daß die Durchführung der erhöhten Geschwindigkeit mit dem Fahrplanwechsel gesichert ist. Die in den letzten Monaten geschaffenen und ausgebauten Eilgüterzugverbindungen waren im allgemeinen ausreichend belastet. Auch im April ist der Wagenpark nicht voll in Anspruch genommen worden. Die Zahl der die Betriebsanlagen belastenden überzähligen Wagen war insbesondere in den Bezirken Altona, Hannover und Magdeburg außerordentlich hoch. Wegen Rückganges der Kohlenförderung als Folge der Feierschichten (Mangel an Aufträgen) und der Osterfeiertage trat in den oberschlesischen Kohlengebieten ein starker Rückstau an betriebsfähigen Leerwagen ein.

Die Zahl der Schadwagen hat weiter zugenommen. Es mußten in größerem Umfange Schadwagen innerhalb der Reichsbahndirektion verfahren werden, um den Betrieb flüssig zu halten.

Der Betrieb mit der Kunze-Knorr-Bremse entwickelte sich weiter günstig. 96,7 % der gesamten im Betrieb behandelten deutschen Wagen sind mit KK-Bremse oder Luftleitung ausgerüstet. In den Zügen waren von der Gesamtzahl aller gefahrenen Wagen (einschl. der Fremdwagen) zum Schluß des Monats durchschnittlich 78,7 % an die Luftbremse angeschlossen.

Der Personenverkehr zeigte eine leichte Belebung, so daß die Kürzung der Züge, die in früheren Monaten bei dem schwächeren Verkehr vorgenommen war, teilweise wieder aufgehoben werden mußte. Der Verkehr aus Anlaß des Osterfestes war stark; er wurde ohne Störung abgewickelt. Zu seiner Bewältigung wurden rund 2300 Züge über Plan gefahren, gegen 1100 Züge im Vorjahre. Im Bezirk Altona brachte der Streik des Personals der Hochbahn und Straßenbahn in Groß-Hamburg vom 1. bis 10. April eine starke Belastung der elektrischen Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf, jedoch wurde der Betrieb glatt bewältigt.

Die Betriebsabwicklung in den letzten Monaten ist gekennzeichnet durch folgende Zahlen:

	März 1925	Februar 1925
1. Geleistete Zugkm.:		
a) Personenzugverkehr	25 429 000	22 731 000
b) Güterverkehr	16 803 000	15 576 000
c) Dienstzüge	226 000	225 000
	42 458 000	38 532 000
2. Wagenachskm:		
a) Personenzugverkehr	714 452 000	638 464 000
b) Güterverkehr	1 344 931 000	1 267 037 000
c) Dienstzüge	6 321 000	5 985 000
	2 065 704 000	1 911 486 000

	März 1925	März 19
3. Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im Durchschnitt):		
Hamm Verschiebebahnhof	5 000 Wg	4 800 V
Mannheim	3 600 Wg	3 700 V
Wustermark	3 200 Wg	3 200 V
4. Zurückgestaute Wagen: (im täglichen Durchschnitt)	730 Wg	2 000 V
5. Überzählige Wagen: (im täglichen Durchschnitt)	75 700 Wg	73 600 V
6. Schadwagen in Betriebsgleisen: (am Schluß des Monats)	63 600 Wg	51 800 V

II. Tarifwesen. Personenverkehr. Die Perso tarife mußten zum 1. Mai um durchschnittlich 10 % erhöht den, weil die persönlichen Ausgaben der Deutschen Reichsb Gesellschaft eine zu Beginn des Rechnungsjahres nicht vor zusehende Steigerung erfahren haben und der Ausgleich d Mehrausgaben durch Einsparungen auf dem Gebiete der s lichen Kosten nicht mehr tunlich erschien. Ausgenommen der Erhöhung wurden die Zeit- und Einzelkarten im Ber und Hamburg-Altonaer Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. Kilometersätze für die Personentarife betragen nunmehr in

I. Klasse	10,8	Pfg.	gegen	9,6	Pfg. bisher
II. „	7,5	„	„	6,6	„ „
III. „	5	„	„	4,5	„ „
IV. „	3,3	„	„	3	„ „

Die Frist für die Ausgabe von Kurzarbeiterwochenkarten am 31. März 1925 ablief, ist bis zum 31. Dezember 1925 längert worden.

Den Wanderarbeitern konnte mit Rücksicht auf die neuen setzlichen Bestimmungen (§ 13 des Reichsbahngesetzes) Fahrpreisermäßigung nicht mehr gewährt werden.

Um auch kleineren Gesellschaften Gelegenheit zur Benut von Sonderzügen zu geben, sind die Tarifbestimmungen dahi weitert worden, daß Sonderzüge ohne Fahrpreisermäßigun reits bei Lösung von 80 Fahrkarten 2. Klasse oder 120 I karten 3. Klasse oder 180 Fahrkarten 4. Klasse gestellt we können.

Güterverkehr. Sowohl im Rahmen der Gütereinte als auch durch Ausbau der Ausnahmetarife wurden verschie Frachterleichterungen gewährt. So wurden u. a Vorschlag der Ständigen Tarifkommission Natriumbis Fleischkuchen, Grieben und alte Kautschuk- und Guttape waren und deren Abfälle aus der Klasse D in die Klas Steinsalz beim Versand an Fabriken zur Herstellung von C kalien usw., Glaubersalz im Falle der Aus- und Durch wasserhaltiges Abfallglaubersalz und bestimmte unreine M sium- und Natriumsulfate aus der Klasse E in die Klasse F setzt. Neu eingeführt wurden die Ausnahmetarife 20, 21, 30 Die Ausnahmetarife 20 u. 21, die zur Wiedergewinnung von Ve dienen sollen, gewähren für Eisen und Stahl und Waren d zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung von See Flußschiffen nach See- und Binnenwerften bis zu 30 % Er gung der regelrechten Frachten der Klassen B, C und D Wettbewerb mit den ausländischen Einfuhrhäfen und bei g zeitigem Ausgleich der Frachten zwischen den verschie deutschen Industriegebieten bringt der mit Gültigkeit 30. April d. J. eingeführte Ausnahmetarif 30 für rohe Jut deutschen Seehäfen nach deutschen Empfangsstationen ein mäßigung von 10 bis 40 % der Sätze der Klasse C. Der nahmetarif 80 sieht für ausländische Eisenbahnfahrzeuge (motiven und Tender), die aus außerdeutschen Ländern ein dahin ausgeführt werden, eine Frachtermäßigung von 45 % wenn die Fahrzeuge zur Instandsetzung an eine deutsche motivbauanstalt gesandt oder nach Instandsetzung von solchen wieder zurückgesandt werden. Der Tarif gilt zwi bestimmten südlichen und östlichen Grenzübergängen und C Hannover-Linden und München-Schwabing.

Folgende wichtigere Änderungen bereits beste der Ausnahmetarife wurden in der Berichtszeit (geführt: Die Frachten des Ausnahmetarifs 6 a für Stein Braunkohlen usw. vom Ruhrbezirk und vom rheinischen hessischen Bezirk nach dem Sieg-, Lahn- und Dillgebiet Osnabrücker und Harzer Gebiet wurden in Anerkennun wirtschaftlichen Notlage dieser Empfangsgebiete um w 10 % ermäßigt. Gleichzeitig wurde die Geltungsdauer des der auf die Elektrizitätswerke in Geisweid, Wetzlar und scheld-Moshofen ausgedehnt wurde, gegen jederzeitigen W ruf bis zum 30. Juni d. J. verlängert. Der Ausnahmetarif überseeische, aus außerdeutschen Ländern eingeführte Baumwolle und Baumwollabfälle, Linters und Kapok nach schen Empfangsstationen gewährt seit dem 20. April d. Unterstützung der deutschen Industrie und im Wettbewer den ausländischen Einfuhrhäfen beträchtliche weitere Er gungen. Eine Bearbeitung der überseeisch eingegan Güter vor der Auflieferung in den Versandstationen wurde

eschlossen. Im Ausnahmetarif 31a für die gleichen Güter Durchfuhr durch Deutschland wurden in Anpassung an die ttbewerbsfrachten über ausländische Wege und den Wasserdie Frachten für Stentsch-Grenze und Fraustadt-Grenze bgesetzt, für die deutsch-schweizerischen Übergänge teils ht, teils ermäßigt. Die Frachten des Ausnahmetarifs 32 für Schafwolle von deutschen Seehäfen nach deutschen Empgebieten wurden weiter herabgesetzt. Gleichzeitig wurde Tarif auf Wollabfälle und 5-t-Sendungen ausgedehnt. Der nahmetarif 40 für Stein-, Siede- und Hüttensalz gewährt jetzt estimmten Mindestmengen im Verkehr nach den Donauhäfen über die trockene Grenze bei Passau, Salzburg und Simbach Sätze der Klasse F weniger 10 %. Die Maßnahme soll der ltung der deutschen Salzausfuhr nach Ungarn und Jugoien im Wettbewerb mit dem rumänischen und polnischen dienen. Die Sätze des Ausnahmetarifs 55 für Wetzsteine Ausfuhr über See sind weiter ermäßigt worden. In den f wurde ferner künstlicher Bimsstein der Klasse E aufgenen. Auch die Frachten des Ausnahmetarifs 58 für Reis, flocken und Reisgrieß von deutschen Seehäfen nach südschen Empfangsplätzen wurden herabgesetzt. In den Ausnetarif 59 für Lithophone, Zinkweiß und Zinkgrau zur Ausüber See nach außerdeutschen Ländern wurden Bleiweiß Bleimennige der Klasse A einbezogen. Die Frachtsätze ab nland-Westfalen wurden gleichzeitig beträchtlich ermäßigt. ebend hierfür war neben der Unterstützung der Ausfuhr der Wettbewerb mit ausländischen Wegen. Schließlich ist die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 für Dünge-l und des Nottarifs für Lebensmittel gegen jederzeitigen rruf bis zum 30. Juni d. J. verlängert worden.

e Durchfuhrtarife wurden im Wettbewerb gegen die ausschen Bahnwege weiter ausgestaltet.

I. Finanzen. Für Monat März 1925 ist folgendes Besergebnis ermittelt worden:

Einnahme der Betriebsrechnung:		
1 Personenverkehr	97 327 000	Rmk.
2 Güterverkehr	240 302 000	„
3 Sonstige Einnahmen	22 820 000	„
Zusammen:	360 449 000	Rmk.
usgaben der Betriebsrechnung:		
1 Persönliche Ausgaben einschl. der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter	201 450 000	Rmk.
2 Sächliche Ausgaben	105 401 000	„
3 Zinsendienst	700 000	„
Zusammen:	307 551 000	Rmk.
Außerordentliche Ausgaben	26 171 000	Rmk.

Gleich der Eisenbahnbetrieb im Monat März 1925 nicht unutenden Störungen durch Teilstreiks und ungünstige Wittesverhältnisse ausgesetzt war, sind die Einnahmen im allgeen nicht hinter den Ansätzen des Voranschlags zurückgeen. Die aufgekommenen Erträgnisse haben ausgereicht, um egenüber dem Voranschlag verhältnismäßig stärker angeen Personalausgaben und die hiernach entsprechend eingenkten sächlichen Ausgaben zu bestreiten. Auch konnten die ordentlichen Ausgaben für werbende Anlagen gedeckt wer. Der sich dann ergebende Einnahmeüberschuß dient zu stellungen für die künftige Reparationszahlung sowie zur fung der pflichtigen Ausgleichrücklage.

I. Personalfragen. Der Personalstand hat sich weiter ngert. Die wirtschaftliche Verwendung des Personals ist nstand dauernder Nachprüfung. Der Personalabbau im been Gebiete sowie die Einschränkung der Belegschaften in Werksätten infolge gänzlicher oder teilweiser Schließung eine Personalverminderung von rund 25 500 Köpfen get. Ein geringer Teil Ausgewiesener hat wegen Wohnungsels noch nicht in die Heimat zurückkehren können und muß setzten Gebiet weiter betreut werden.

Lohntarif ist eine bemerkenswerte Änderung eingetreten. t über das Gedingeverfahren in den Bahnbetriebs- und betriebswagenwerken, in den Bahnkraft- und Bahngasen am 23. April 1925 mit den vertragschließenden Arbeitervereinigungen eine neue Vereinbarung geschlossen worlie sich in ihren Grundzügen an die gleiche Regelung in den bahnausbesserungswerken anlehnt.

— **Sitzung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahnllschaft.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft teilt mit:

f der Tagung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsl Gesellschaft vom 18. bis 20. d. M. wurden nur laufende altungsangelegenheiten beraten. Von einer allgemeie Personen- oder Gütertariferhöhung oder n verstärkten Personalabbau war nicht die

Im einzelnen ist folgendes zu erwähnen:

Nachträgliche Genehmigung fand eine Reihe von Tarifermäßigungen auf Sondergebieten, von welchen eine Verkehrssteigerung oder die Verhinderung einer Verkehrsabwanderung zu erwarten ist.

Bei den einzelnen in Frage kommenden Änderungen von Sondertarifen soll die Stellungnahme des Reichseisenbahnrats abgewartet werden, dessen demnächstige Einberufung der Reichsverkehrsminister beabsichtigt.

Richtlinien für Neu- und Umbauten und für Neubeschaffungen machen den Direktionen im Gegensatz zu der Gepflogenheit früherer, wohlhabender Zeiten schärfste Sparsamkeit und strenge Beschränkung auf solche Maßnahmen zur Pflicht, die entweder vom Standpunkt einer sicheren und glatten Betriebsführung unentbehrlich oder zweifellos durch entsprechende Betriebsersparnisse rentabel sind.

Genehmigt wurde vom Verwaltungsrat eine Vereinbarung mit der Reichspost über Abgeltung der Postbeförderung sowie ein Übereinkommen mit der Deutschen Verkehrskreditbank und mit der Reichsbank wegen der Anlage zeitweilig flüssiger Mittel der Reichsbahn, die in verstärktem Maße dem Privatdiskontmarkt zugeführt werden sollen.

Weitere Beratungen bezogen sich auf die im Reichstage geäußerten Wünsche in Angelegenheiten der Reichsbahn, auf die Ermittlung der Betriebskosten und auf Bilanzfragen.

Nachdem durch Vereinbarungen zwischen der Mitropa und der Internationalen Schlafwagengesellschaft eine Grundlage für die Bedienung des Schlafwagenverkehrs über die deutschen Grenzen hinaus geschaffen worden ist, konnten den beiden Gesellschaften die entsprechenden internationalen Wagenläufe zugewiesen werden. Unberührt von dieser Vereinbarung bleiben die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft betriebenen innerdeutschen Schlafwagenläufe.

— **Acworths Nachfolger.** Als Nachfolger des verstorbenen englischen Mitgliedes des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Sir William Acworth, ist vom Treuhänder für die Eisenbahnobligationen der englische Eisenbahnfachmann, Herr H. O. Mance, bestellt worden. Mance, der gegenwärtig technischer Berater der Ottomanischen Bank ist, verfügt über eine lange Erfahrung im Eisenbahnwesen.

— **Telegrammanschrift.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat als Kurzanschrift für alle Telegramme an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Abkürzung „Dereges Berlin" eingeführt.

— **Frachtstundung für Anschlußgleisinhaber.** Nach § 22 der „Allgemeinen Bedingungen für Privatgleisanschlüsse" ist jeder Anschließer verpflichtet, bei der für die Abfertigung der Anschlußsendungen bestimmten Güterabfertigung Frachtstundung nach den jeweilig geltenden Bedingungen der Reichsbahn zu nehmen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, hat diese Bestimmung dahin erweitert, daß der Anschlußgleisinhaber auch berechtigt sein soll, von der summarischen Frachtvorausbezahlung Gebrauch zu machen. Nach einer Mitteilung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie können die Anschlußgleisinhaber auf Beibehaltung der eintägigen Frachtstundung ohne Vorausbezahlung, sofern sie schon davon Gebrauch gemacht haben, einen Anspruch erheben, so daß sie in keiner Weise genötigt sind, sich einem der neuen Verfahren anzuschließen.

— **Neue Schlafwagenläufe.** Seit 25. Mai verkehren Schlafwagen zweiter und dritter Klasse zwischen Berlin und Stuttgart in den vom gleichen Tage wieder eingelegten Schlafwagenzügen über Halle-Würzburg. Abfahrt Berlin, Anhalter Bahnhof 8.04 nachm. Abfahrt von Stuttgart 7.00 nachm. Vom 5. Juni ab verkehren diese Züge über Leipzig, Gera, Nürnberg mit Abfahrt von Berlin 8.45 nachm. und von Stuttgart 7.42 nachm.

Es laufen ferner vom 5. Juni ab Schlafwagen zwischen Berlin und Kissingen in den Stuttgarter Nachtschnellzügen Anh. Bhf. ab 6.51 nachm. und Anh. Bhf. an 9.15 vorm. Auch zwischen München und Homburg (Saar) sowie zwischen München und Zürich sind neue Schlafwagenläufe in Aussicht genommen. Vom 30. Juni ab werden Schlafwagen zwischen Berlin und Lindau in den neuen Schnellzügen ab Berlin, Anh. Bhf. 8.08 nachm. und ab Lindau 4.55 nachm. befördert, ebenso zwischen Oberhausen und Basel, Abfahrt von Oberhausen 6.59 nachm., von Basel 9.50 nachm.

— **Pilger-Gemeinschafts- und Einzelpilgerfahrten.** Auch in der zweiten Hälfte des „Heiligen Jahres 1925" finden Pilger-Gemeinschaftsfahrten nach Rom statt. Die Abfahrten von

Basel erfolgen am 13. Juli, 3., 17. und 31. August, 14. und 28. September, 12. und 26. Oktober, 9. November und 21. Dezember. Die Reisen werden bei einer Mindestbeteiligung von 20 Personen unternommen und kosten in Gruppe A (Beförderung in Italien 1., sonst 2. Klasse, Unterbringung in Hotels ersten Ranges) 575 *M*., in Gruppe B (Beförderung durchweg 2. Klasse, Unterbringung in Hotels zweiten Ranges) 450 *M*. Die Preise schließen ein: Eisenbahn- bzw. Schiffsfahrten, Wagenbeförderung vom Bahnhof zum Hotel und zurück, Beförderung in Wagen, Autos bei Ausflügen und Besichtigungen, Unterbringung in nur guten Häusern, volle Verpflegung, Trinkgelder, Eintrittsgelder, Führung usw. Anmeldungen zur Teilnahme an den Pilger-Gemeinschaftsreisen müssen spätestens 14 Tage vor Beginn bei dem Mitteleuropäischen Reisebureau (MER), Berlin W, Voßstraße 2, oder dessen Vertretungen erfolgen, wo auch die Reiseprospekte ausgegeben werden. Auch Reisen von Einzelpilgern werden von dem genannten Bureau während des ganzen Jahres veranstaltet. Einzelpilger erhalten für die Fahrt nach Rom auf den italienischen Staatsbahnen eine Ermäßigung von 30 %. Die gleiche Ermäßigung wird auch für Anschlußfahrten von Rom nach den Wallfahrtsorten Valle di Pompei, Assissi und Loreto gewährt. Über die Fahrpreise und alles Wissenswerte geben gleichfalls die Prospekte des MER nähere Auskunft.

— **Amtliche Auskunft über Angelegenheiten des Reiseverkehrs** wird zurzeit von der amtlichen Reiseauskunftsstelle Köln-Hbf. erteilt. Dieses Büro, unvorteilhaft in den Torbogen der Rampe der Hohenzollernbrücke untergebracht, kann wegen seiner beschränkten Raumverhältnisse die ihm übertragenen Aufgaben, namentlich in den stärkeren Reisemonaten, kaum noch erfüllen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat deshalb mit dem Mitteleuropäischen Reisebüro in Berlin und der Stadt Köln eine Vereinbarung getroffen, daß die amtliche Reiseauskunftsstelle Köln-Hbf. am 1. Juni 1925 geschlossen und von diesem Zeitpunkte ab die gesamte amtliche Reiseauskunft durch das Büro des Städtischen Verkehrsamts Köln erteilt wird. Dieses Büro liegt Unter Fettenhennen 19, unmittelbar gegenüber dem Dom (Westseite). Infolge seiner bevorzugten Lage ist es von allen Seiten bequem zu erreichen. Seine geräumige und moderne Einrichtung in Verbindung mit den darin tätigen, im Auskunftswesen geschulten Beamten geben die Gewähr, daß allen Wünschen des Reisepublikums, sei es hinsichtlich des Auskunftswesens oder Lösung von Fahrkarten, Bettplätzen, zusammengestellten Fahrscheinheften für Eisenbahn und Rheinschiffahrt, weitgehendst entsprochen werden kann. Die neue Regelung bedeutet daher gegenüber dem jetzigen Zustande eine wesentliche Verbesserung.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Die Gesellschaft hatte in dem die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1924 umfassenden Geschäftsjahre an Betriebseinnahmen 1 721 567 *M*. Nach Abzug der Betriebsausgaben mit 1 098 967 *M*., der Rücklagen in den Erneuerungsfonds, und zwar der regulativmäßigen mit 118 388 *M*. und der Sonderrücklage mit 42 576 *M*. sowie der Rücklage in den Spezialreservefonds mit 11 839 *M*., verbleibt ein Reingewinn von 449 797 *M*., der wie folgt verwandt werden soll: Dividende an die Inhaber der Aktien A 5 % ¾ Jahr gleich je 3,75 *M*. und an die Inhaber der Aktien B 4,5 % gleich je 3,40 *M*., Reservefonds 22 490 *M*. und Vortrag auf neue Rechnung 29 514 *M*.

— **Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn-Gesellschaft.** Den Betriebseinnahmen im Jahre 1924 von 508 479 RM. stehen Betriebsausgaben von 318 873 RM. gegenüber, so daß nach Abzug von 2000 RM. Vergütung für den Aufsichtsrat ein Reingewinn von 188 106 RM. verbleibt, der einem Erneuerungsfonds überwiesen werden soll.

— **Eine Rheinbrücke bei Maxau.** Aus Neustadt a. H. wird der Frankf. Ztg. berichtet: Auf Veranlassung des Vereins zur Förderung des badisch-pfälzischen Verkehrs, der die Errichtung einer festen Rheinbrücke bei Maxau gegenüber Karlsruhe anstrebt, fand hier eine gutbesuchte Versammlung statt. Stadtoberrechnungsrat Pfeiff-Karlsruhe erstattete ein eingehendes Referat. Bei der Erbauung der neuen Rheinbrücke bei Maxau handele es sich um ein großes Problem von internationaler Bedeutung. Die Hauptschwierigkeit liege in der Kostendeckungsfrage. Der Referent der Reichsbahndirektion Ludwigshafen wies darauf hin, daß die Verstärkung der Rheinbrücke Ludwigshafen-Mannheim oder die Errichtung einer zweiten Brücke dort die vordringlichste Aufgabe sei. Selbstverständlich stehe die Eisenbahndirektion Ludwigshafen im Benehmen mit der Reichsbahndirektion Karlsruhe dem Maxauer Brückenprojekt sehr sympathisch gegenüber.

— **Der Verein deutscher Ingenieure** hielt in diesem Jahre seine Hauptversammlung vom 9. bis 11. Mai in Augsburg und München ab, in Anwesenheit von über 1600 Teilnehmern, davon zahlreichen aus dem Ausland. Zum Vorsitzenden fü nächsten 3 Jahre wurde Dir. Wendl, Essen, gewählt. Der gründer des Deutschen Museums und Pionier auf dem Gebi Ausnützung der Wasserkräfte Deutschlands, Oskar v. Mil wurde die Grashof-Denkmünze des Vereins verliehen. Programm der wissenschaftlichen Vorträge, mit dessen E gung bereits am 8. Mai begonnen werden mußte, war di außerordentlich umfangreich, ein Beweis für die rege wi schaftliche Tätigkeit, die der Verein entfaltet und die sic alle wichtigeren Zweige der Technik erstreckt.

— **Doktor-Ingenieur-Promotionen an den Technischen schulen Preußens** haben im Studienjahr 1923/24 stattgefu

in der Abteilung für	Technische Hochschul[e] Berlin	Hannover	Aachen
Architektur	3	5	—
Bauingenieurwesen	5	11	1
Maschineningenieurwesen und Elektrotechnik	23	11	3
Schiff- und Schiffsmaschinenbau	1	—	—
Chemie und Hüttenkunde	67	—	31
Bergbau	3	—	1
Allgemeine Wissenschaften	12	18	2
Zusammen	114	45	38

— **Ergebnisse der Diplom-Hauptprüfungen an den Techni Hochschulen Preußens** im Studienjahr 1923/24. Von de Diplom-Hauptprüfung zugelassenen Prüflingen haben besta

in der Fachrichtung für	an der Techn. Hochschule Berlin	Hannover	Aachen	Breslau	Zusammen	Davon haben bestan[den] „gut" in Berlin	Hannover	Aachen	Breslau	Zusammen	„mit Au[s]zeichnu[ng]" in Berlin	Hannover	Aachen
Architektur . . .	31	37	12	—	80	6	12	1	—	19	3	2	2
Bauingenieurwesen	115	58	11	—	184	22	9	1	—	32	—	1	1
Maschineningenieurwesen	180	169	29	46	424	74	15	7	21	117	—	—	—
Elektrotechnik .	58	53	4	20	135	25	10	3	10	48	—	—	—
Schiffbau	19	—	—	—	19	5	—	—	—	5	—	—	—
Schiffsmaschinenbau .	12	—	—	—	12	5	—	—	—	5	—	—	—
Chemie	43	27	17	12	99	34	12	11	5	62	2	4	1[illegible]
Hüttenkunde . .	17	—	45	23	85	12	—	15	12	39	2	—	4
Bergbau	43	—	11	—	54	16	—	7	—	23	—	—	2
Allgemeine Wissenschaften	2	1	—	—	3	2	—	—	—	2	—	—	—
Zusammen	520	345	129	101	1095	201	58	45	48	352	7	7	10[illegible]

— **Sven Hedin über das Deutsche Museum.** Dr. Sven H ist in diesen Tagen von einem mehrwöchigen Besuch in Deu land nach Schweden zurückgekehrt. Dem Mitarbeiter „Svenska Dagbladet" hat der berühmte Forscher seine Eind über Deutschland noch im Zuge zwischen Malmö und Träll mitgeteilt. Spontan rief Sven Hedin nach kurzem Besi „Wunderbar! Das deutsche Volk hat sich wiedergefunden der Unterschied gegenüber der Zeit vor zwei bis drei Jahr ganz einfach wunderbar!" Er hat dann längere Ausführu über seine Eindrücke von dem wirtschaftlichen und kultu Leben in Deutschland dem Berichterstatter von „Svenska bladet" gegeben und kam schließlich auf das Deutsche Mu in München. Sven Hedin sagte wörtlich: „Deutschlands wachen und seine ungebrochenen geistigen Kräfte haben kaum einen stärkeren Ausdruck erhalten können als durc Schaffung des Deutschen Museums in München. Man hat wirklich Gigantisches sehen können, und ein mehr eingeh Studium des Museums hätte Monate erfordert. Auf außeror lich anschauliche Weise wird die Entwicklung der Techni allen denkbaren Gebieten illustriert, und man wird beinahe so verblüfft über die geniale Veranschaulichung, wie übe enormen Fortschritte, welche die Wissenschaft hat machen nen. Am meisten imponiert, daß das Museum zum größten

Werk einer einzelnen Person — von Millers — ist. Keine t hat ein Gegenstück zu einer derartigen Anlage aufweisen nen, die jetzt dasteht als ein würdiges Monument, als Zeichen Deutschlands Schöpfungskräfte."

- **Dr.-Ing. e. h. Ernst Sachs.** Dem Geheimen Kommerzienrat st Sachs wurde von der Technischen Hochschule München Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen. Zwei tech- he Erfolge sind für immer mit seinem Namen verbunden. Der ist die Torpedo-Freilaufnabe, der andere das Sachslager. Torpedo-Freilaufnabe hat Geheimrat Sachs vom ersten Ent- f in drei Jahren über sechs verbesserte Modelle hinweg bis heutigen Vollkommenheit entwickelt. Das neuzeitliche ellager verdankt ihm ebenfalls seine heutige Form. Die füllstelle zum Erreichen der höchstmöglichen Kugelanzahl der Wellenkorb zur einwandfreien Führung der Kugeln sind ne Gedanken von ihm. Das Kugellager dieser Art verdient er mit Recht den Namen Sachslager.

Österreich.

Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Arlberg- cke. Der 14. Mai ist ein geschichtlicher Tag für das öster- hische Eisenbahnwesen. An diesem Tage sandte das neue llersee-Kraftwerk seinen Strom zum erstenmal auf die cke bis Bludenz, und damit ist die Möglichkeit für die Auf- me des regelmäßigen elektrischen Verkehrs auf der Arlberg- a geschaffen.

m 15. Mai fand unter dem Vorsitz des Generaldirektors der desbahnen Dr. Josef Maschat eine Konferenz statt, worin er den geladenen Gästen die amtliche Mitteilung von der Er- ung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Inns- ick-Bludenz machte.

eneraldirektor Dr. Maschat richtete an die Versammelten bei er Gelegenheit eine Ansprache, worin er unter anderem aus- te: „Es ist ein bedeutsamer Augenblick, der uns heute ver- melt; es ist die Eröffnung des elektrischen Betriebes der cke Innsbruck-Bludenz — ein Ereignis, das in der Geschichte österreichischen Eisenbahnwesens eine Bedeutung annimmt, vielleicht kein zweites. Es ist ein Werk geschaffen, das sehen lassen kann und das zum Nutzen des Vaterlandes ken wird. Eine Leistung, die Zeugnis abgibt, das in Öster- h hohes Wissen, Können, Fleiß, Opferbereitschaft und Ar- swille wohnen, und daß jene im Unrecht sind, die ver- nen oder zu wissen vorgeben, wir besäßen nur die Kunst des ießens."

irektor Ing. Dittes gab zunächst einen kurzen Rückblick die Elektrisierungsarbeiten während der letzten sechs Jahre verwies darauf, wie unter dem Zwang der durch den Aus- g des Krieges geschaffenen wirtschaftlichen und politischen hältnisse, insbesondere der Kohlennot, der glücklicherweise vergleichsweise großer Reichtum Österreichs an ausbau- digen Wasserkräften gegenübersteht, dank den schon im n Österreich geleisteten Vorarbeiten und der Tatkraft füh- der Männer schon im Jahre 1919 mit den Arbeiten für die ktrisierung einzelner Bundesbahnlinien begonnen werden nte (Linien westlich von Innsbruck, Salzkammergutlinie, nach-Irdning-Attnang-Puchheim). Für diese Strecken waren Vorarbeiten am weitesten gediehen, das Vorhandensein vier Kraftwerke, die für den Bahnbetrieb lediglich eine ent- chende Ausgestaltung erforderten, ließ die Einführung des trischen Betriebes auf diesen Strecken in verhältnismäßig er Zeit erwarten.

hon damals reifte der Plan einer umfassenderen Elektrisie- g der hierzu geeigneten Linien des westlichen Österreichs; n Sommer 1919 wurden auf Grund eines Kabinettsratsbe- usses die Bauarbeiten für das Spullerseewerk vergeben und am Juli 1920 wurde durch die Nationalversammlung ein Gesetz, effend die Einführung der elektrischen Zugförderung, be- ossen, das in einem ersten Bauabschnitt die Elektrisierung Strecken von Innsbruck bis zur westlichen Reichsgrenze bei his bzw. Lindau, der Strecken Salzburg-Wörgl, Schwarzach- Veith-Villach und Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim vor- Noch im selben Jahre erfolgte eine Vermehrung der Ar- en für die Elektrisierung der Salzkammergutlinie und der cken westlich von Innsbruck, die Inangriffnahme der Kraft- ksbauten an der Mallnitz bei Obervellach und im Stubach- a.

n weiteren Verlaufe mußten aber dann die zeitweise recht lich fließenden Geldmittel zunächst auf diejenigen Strecken wendet werden, auf denen die Arbeit schon am weitesten geschritten war, um wenigstens dort die Vorteile der ktrisierung und insbesondere die Kohlenersparnis möglichst in Erscheinung treten zu lassen. Das führte bedauerlicher- se zu einer sehr starken Einschränkung der Arbeiten am llnitz- und Stubachwerke, während die elektrische Ausrüstung der Strecken Salzburg-Wörgl und Schwarzach-St. Veit-Villach überhaupt nicht begonnen werden konnte.

Direktor Ing. Dittes gab sodann eine kurze Erläuterung der umfangreichen Anlagen für die Elektrisierung der Strecken Innsbruck-Landeck-Bludenz sowie der Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim, die im wesentlichen vollendet sind, so daß auf beiden Strecken bereits der elektrische Betrieb aufgenommen werden konnte. Besonderes Interesse erweckten die Ausführungen über das neben dem Ruetzwerk zur Kraftversorgung der Arlbergstrecke bestimmte Spullerseewerk, das ein in Österreich einzig dastehendes Speicher- und Spitzendeckungswerk mit einem nutzbaren Gefälle von 800 m darstellt. Dieses Werk ist mit einer vorläufigen Leistung von 24 000 PS seit kurzem in Betrieb, nachdem die eingehenden Übernahmeversuche die vollständige Betriebstüchtigkeit der gesamten geschaffenen Anlagen erwiesen hatten, die — wie überhaupt alle Bauten und Einrichtungen für die Elektrisierung — nahezu gänzlich das Werk österreichischer Ingenieure, Industrien und Bauunternehmungen sind. Die auf der Seehöhe von 1800 m errichteten Sperrmauerbauten sind bereits so weit gediehen, um das nötige Betriebswasser sicherzustellen, und werden Ende dieses Jahres vollendet sein.

Von den bisher für die Salzkammergut- und für die Arlberglinie bestellten 56 elektrischen Lokomotiven stehen bereits 43 im Dienst, und es ist zu hoffen, daß sich die weiteren Ablieferungen so zeitgerecht vollziehen werden, um den heurigen Sommerverkehr auf den genannten Linien im wesentlichen rein elektrisch bewältigen zu können.

Es ist mit Befriedigung festzustellen, daß dank dem erfreulichen Zusammenwirken aller am Bau und Betrieb Beteiligten der Übergang von Dampf- auf den elektrischen Betrieb sich ohne nennenswerte Störungen vollzogen hat. Schon heute, wo wir auf den genannten Linien noch im Beginn des elektrischen Betriebes mit unvermeidlichen Übergangsschwierigkeiten stehen, machen sich die großen Vorteile der neuen Betriebsart nicht nur für den Reisenden, sondern auch für die Bahnverwaltung bereits in starkem Maße geltend. Der Reisende empfindet in erster Linie die wesentliche Abkürzung der Fahrzeit, die Erhöhung der Annehmlichkeit des Reisens durch den Wegfall von Rauch und Ruß, insbesondere in den langen Tunneln, als besonderen Vorteil, während für die Bahnverwaltung der Entfall des Kohlenverbrauches — für die Salzkammergutlinie und für die Arlberglinie Innsbruck-Bludenz rund 130 000 t jährlich —, die erleichterten und verbilligten Erhaltungsarbeiten des Oberbaues in den Tunneln, die durch die kürzeren Fahrzeiten, durch den Entfall der Manipulation mit der Kohle usw. bedingte Ersparnis an Arbeitskräften und Betriebsstoffen ins Gewicht fallen. Was die für die Belebung des Reiseverkehrs besonders wichtige Verkürzung der Reisezeiten betrifft, so ist z. B. auf der elektrischen Salzkammergutlinie die Personenzugfahrzeit von Attnang-Puchheim nach Stainach-Irdning, die früher rund 5 Stunden betrug, in der heurigen Sommerfahrordnung auf rund 3½ Stunden herabgesetzt worden.

Direktor Ing. Dittes wies sodann darauf hin, daß durch die Elektrisierung der Salzkammergutlinie und der Arlbergstrecke unter zum Teil recht ungünstigen Verhältnissen zwar ein gewaltiges Stück Arbeit geleistet wurde, handelte es sich doch um die Umwandlung von Bahnlinien mit einer Gesamtlänge von 243 km vom Dampfbetrieb auf den elektrischen Betrieb. Das bisher Geschaffene bedeutet jedoch wohl nur den Anfang einer großzügigen Entwicklung, denn es kann heute schon als sehr wahrscheinlich betrachtet werden, daß in Kürze der von den Bundesbahnen aufgestellte Plan der Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Strecken Salzburg-Wörgl-Innsbruck-Brenner, Kufstein-Wörgl und vielleicht der Semmeringstrecke Gloggnitz-Mürzzuschlag wird verwirklicht werden können. Die Durchführung dieses Planes würde auch den Ausbau der Wasserkraftwerke an der Mallnitz und im Stubachtale mit sich bringen, während gleichzeitig auch das Achenseewerk zur Stromlieferung herangezogen würde. Für die Semmeringlinie käme der Strombezug aus einem Kraftwerke der Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.-G. in Betracht.

Die große Bedeutung der umfassenden Fortsetzung der Elektrisierungsarbeiten liegt in den zur Genüge bekannten Vorteilen der elektrischen Zugförderung, insbesondere in der bedeutenden Kohlenersparnis — für die obengenannten Strecken rund 300 000 t jährlich — und in der Möglichkeit, die Fahrzeiten wesentlich herabzusetzen.

Anläßlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Arlberglinie hat die Generaldirektion der Bundesbahnen ein Erinnerungsblatt erscheinen lassen, das das große Ereignis zu feiern bestimmt ist. „Die Arlberglinie im elektrischen Betrieb", wie sich die Broschüre nennt, vereinigt aus der Feder der berufensten Fachleute Beiträge zur Geschichte der Arlbergbahn und der Bedeutung des gegenwärtigen großen Ereignisses, Mitteilungen über die technischen Anlagen und Einrichtungen für den elektrischen Betrieb, eine Würdigung der Arlberglinie nach

ihrer Bedeutung für den internationalen Reiseverkehr und eine Darstellung der landschaftlichen und baulichen Schönheiten der Strecke. Prachtvolle Bildbeigaben des Büchleins begleiten in vollendeter Reproduktionstechnik den Text.

— **Das Achenseekraftwerk und die Bundesbahnen.** Die zwischen den Bundesbahnen und den Tiroler Wasserkraftwerken A.-G. seit einiger Zeit geführten Verhandlungen über den Kraftbezug zum elektrischen Betrieb der Strecken Innsbruck-Brenner, Innsbruck-Kufstein und Wörgl-Saalfelden aus dem Achensee-Kraftwerke sind im April zum Abschluß gekommen. Die Bundesbahnen werden demzufolge die zum elektrischen Betrieb dieser Strecke erforderliche Kraft vom Winter 1927/28 angefangen aus dem Achensee-Kraftwerk beziehen. Die zu diesem Zwecke erforderliche Menge beläuft sich auf 25 bis 40 % der Leistung, die das Achensee-Kraftwerk nach Beendigung des gegenwärtig im Gang befindlichen Ausbaues zur Verfügung haben wird. Wenn es den Bundesbahnen gelingt, die zur Fortsetzung der Elektrisierungsarbeiten notwendigen Mittel in nächster Zeit zu erhalten, so ist die Aufnahme eines regelmäßigen elektrischen Betriebes auf den von Innsbruck nach Süden und Osten führenden Linien im Frühjahr 1928 sichergestellt.

— **Fremdenverkehrsfragen.** Kürzlich fand im Bundesministerium für Handel und Verkehr die vierte ordentliche Tagung des Ausschusses für Fremdenverkehrsangelegenheiten unter Vorsitz des Ministers Dr. Schürff statt. An den Bericht des Bundesministeriums schloß sich eine lebhafte Erörterung über die Aussichten für die heurige Sommersaison und künftige Maßnahmen auf dem Gebiete der Fremdenverkehrswerbung. Zur Frage der Paßvisa wurde in einer Entschließung Stellung genommen, die einhellige Annahme fand und in der die eheste Aufhebung der Sichtvermerksgebühren im Verkehr mit dem Deutschen Reich gefordert wurde.

Im Anschluß an die Fremdenverkehrskonferenz fand beim Bundesminister ein Presseempfang statt. Minister Dr. Schürff hielt eine Ansprache, in der er unter anderem sagte: Der Bundesvoranschlag sehe für den Fremdenverkehr jährlich einen Betrag von 10 200 Sch. vor. Die Unzulänglichkeit dieser Summe erhelle am besten aus einem Vergleich mit der Ziffer der Vorkriegszeit, wo für das heutige Gebiet der Republik 250 000 Sch., also das Zwanzigfache, zur Verfügung standen, oder aus einer Gegenüberstellung ausländischer staatlicher Unterstützungen, von zum Beispiel 180 000 Franken oder nahezu 250 000 Sch., wie sie der schweizerische Fremdenverkehrsdienst im Vorjahre erhielt. Es gehöre also unter solchen Verhältnissen schon ein gewisser Mut dazu, sich an die Lösung der Aufgaben zu wagen, die der staatlichen Fremdenverkehrsförderung in immer größerem Umfange gestellt werden. Trotzdem sei kein Grund zur Mutlosigkeit vorhanden.

Das Verkehrswesen weise auf allen seinen Gebieten, also Eisenbahnen, Schiffahrt, Flugwesen, Kraftwagenverkehr, Post, Telegraphen, Telephon usw., offenkundige Fortschritte auf. Der Sommerfahrplan erreiche mit der täglichen Höchstzahl von 16 Expreß-, D- und Schnellzugpaaren, die allein vom Wiener Westbahnhof abgehen werden, eine Höchstziffer. Der Schnellzugverkehr übertreffe überhaupt zweifellos jenen der Vorkriegsjahre; nicht weniger als 120 direkte Wagen werden täglich Wien in beiden Richtungen berühren und mit aller Welt verbinden. Der Arlbergexpreß werde die Strecke Wien-Innsbruck in der bisher unerreichten Zeit von 9½ Stunden zurücklegen.

Die Postverwaltung werde durch ein Netz von 70 Kraftwagenlinien den Bahnverkehr unterstützen und ergänzen. Das Flugwesen übertreffe in seiner Entwickelung heute schon die gehegten Erwartungen und werde bald einen nicht mehr zu übersehenden Rang im Fremdenverkehr einnehmen.

Von den zahlreichen Seilbahnplänen seien jene der Zugspitzbahn und der Raxbahn der Verwirklichung nahe. Die Bundesstraßenverwaltung, der heuer höhere Mittel zur Verfügung gestellt worden seien, könne an größere Instandsetzung unter Anwendung moderner Herstellungsmethoden zur Verbesserung und Erhaltung der Fahrbahndecken denken.

Im Zusammenhange mit dem Verkehrswesen kam der Minister auch auf die Frage der Paßvisagebühren zu sprechen und verwies darauf, daß zufolge eines kürzlich erfolgten Ministerratsbeschlusses die Sichtvermerkgebühren gegenüber Reichsdeutschen auf ihre frühere Höhe ermäßigt werden. Danach werden deutsche Reichsangehörige für mehrmalige Reisen nach Österreich innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten eine Visumgebühr von 10 Goldfranken, für eine einmalige Reise innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten eine Gebühr von 5 Goldfranken und für eine einmalige Durchreise eine Gebühr von 1 Goldfranken zu entrichten haben. Hiermit erscheint einem dem Bundesministerium für Handel und Verkehr vom Standpunkte des Fremdenverkehrs und des wirtsch lichen Reiseverkehrs besonders am Herzen liegenden und ihm wiederholt vertretenen Wunsche wenigstens in einem scheidenen Maße entsprochen.

Niederlande.

— **Sommerzeit.** Nach Königlichem Beschluß vom 13. Mai die Sommerzeit am 5. Juni beginnen und am 4. Oktober aufhö

— **Kleinbahn Haag-Wassenaar-Leiden.** Diese neuerbaute B ist in Betrieb genommen worden.

— **Ausdehnung des Triebwagenverkehrs.** Die Direktion Niederländischen Eisenbahnen beabsichtigt, den Dienst mit Mo wagen auch auf die Strecken Deventer-Zwolle, Deve Almelo, Apeldoorn-Deventer und Almelo-Hengelo-Enschede zudehnen.

Luxemburg.

— **Prinz-Heinrichbahn.** Die Gesellschaft hat in dem Betri jahre 1924 einen Gesamtgewinn von 16 777 345 Fr., da 14 745 402 Fr. aus dem Eisenbahnbetrieb erzielt. Nach Ab der Verwaltungskosten, Steuern, finanziellen und sozi Lasten, Gratifikationen im Betrage von 500 000 Fr., einer füllung der verschiedenen Erneuerungsfonds von 810 000 sowie einer Entnahme von 2 Millionen Franken zur Bild eines Delkrederefonds und einer Zuwendung von 3 468 000 an die gesetzliche Rücklage verbleibt ein verfügbarer Gew saldo von 4 171 820 Fr., für den der Hauptversammlung 25. Mai folgende Verwendung vorgeschlagen wird: Tantie 45 000 Fr., Ausschüttung einer Dividende von 55 Fr. für Aktie (33 Fr. i. V.) = 4 125 000 Fr., Vortrag 1820 Fr. Roheinnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb betrugen 41 655 201 d. h. 12 828 487 Fr. mehr als im Vorjahre; demgegenüber ha die Betriebsunkosten um 4 681 048 Fr. zugenommen. Die Ri einnahme stellt sich, wie oben bemerkt, auf 14 745 402 Fr. ge 6 597 963 Fr. im Vorjahre. Einer Durchschnittseinnahme 215 830 Fr. für das Kilometer steht eine Ausgabe von 139 Franken gegenüber. Der Betrieb der Kleinbahnen ergab e Verlustsaldo von 566 834 Fr.

Dem Verwaltungsbericht entnimmt die B. B.-Ztg. folgen Der Verkehr nahm im abgelaufenen Jahre stark zu und Einnahmen verzeichnen eine erhebliche Steigerung. Diese friedigende Lage ist zum großen Teil auf die neue Orientie von Industrie und Handel des Landes zurückzuführen. D Lösung der Kriegsschädenfrage seitens des Deutschen Rei ist noch nicht erfolgt. Das im Dezember 1921 mit der Re rung vereinbarte Abkommen, betreffend die Übernahme des samten Vollspurnetzes des Großherzogtums durch die Pr Heinrichbahn-Gesellschaft, welches die außerordentliche Gene versammlung vom 17. November 1924 gutgeheißen hatte, wu von der luxemburgischen Kammer nicht angenommen.

Übrige europäische Länder.

— **Neues Verfahren der Beleuchtung von Wegeschranken Dänemark.** Wegeschranken auch im Dunkeln sichtbar zu mac ist bekanntlich ein alter Wunsch. In Dänemark finden augenblicklich einige Vorschläge zur Lösung dieser Aufgabe, kürzlich Gegenstand der Besichtigung durch schwedische Ei bahnfachleute in Gegenwart des dänischen Staatsbahnchefs anderer dänischer Eisenbahnbeamten war. Es waren versc dene Gedanken, die hierbei vorgeführt wurden, nämlich festes Signal mit drei roten Triangellaternen, eine Blinklat und schließlich eine Wegeschranke mit einem weißen Strei der durch ein in Schranken angebrachtes Licht beleuchtet w das einen scharfen Schein nach beiden Seiten des Schlagbau wirft. Diese letztere Erfindung, eine Anregung des Oberba meisters Sölling, scheint die vielversprechendste zu sein. dieser Söllingschen Signalanordnung sollen nächstens auch Schweden Proben angestellt werden.

— **Kraftwagenlinie statt der Flaamsbahn (Norwegen).** U dem Drucke der öffentlichen Meinung scheint es nun doch einer Einstellung des Baues der Flaamsbahn zu kommen. den Lesern dieser Zeitung bekannt ist (vgl. Jahrg. 1924, S. Jahrg. 1925, S. 168), schweben seit langem Verhandlungen die Einstellung der Bauarbeiten wegen der Kostspieligkeit Baues. Auch die Staatsbahnverwaltung hat sich jetzt ge eine Fortsetzung des Baues ausgesprochen. Sie schlägt st dessen den Bau einer Kraftwagenstraße vor, wodurch 4 Mill. Kronen erspart würden. Auch die Betriebskosten wür sich erheblich günstiger bei einer Kraftwagenlinie stel Sachverständige schätzen den jährlichen Zuschuß bei dem

einer Eisenbahnlinie auf 1 Mill. Kronen. Selbst bei einer ich betriebenen Kraftwagenlinie würde der Zuschuß bei m nicht diese Höhe erreichen. Daher ist sowohl bezüglich Anlage- wie der Betriebskosten mit bedeutenden Erspar- beim Zustandekommen einer Kraftwagenlinie an Stelle isenbahnlinie zu rechnen. Über das Schicksal der Flaams- wird der norwegische Reichstag in nächster Zeit ent- len.

Beschleunigung des schwedischen Güterverkehrs. Auch üterverkehr treten mit Einführung des Sommerfahrplans liche Verbesserungen ein. Diese bestehen im wesentlichen daß, ebenso wie in Deutschland, für die Beförderung der llfahrenden Durchgangsgüterzüge zwischen großen Städten acht benutzt wird, so daß die Beladung bis zum späten und die Entladung bereits in den Vormittagsstunden en kann. Während z. B. jetzt der Ferngüterzug Stockholm- ö vorm. ½11 Uhr Stockholm verläßt, um nach 36stündiger am nächsten Abend in Malmö einzutreffen, so daß zwei Tage damit in Anspruch genommen werden, erfolgt fort- e Abfahrt von Stockholm 11 Uhr abends und die Ankunft lmö in den Vormittagsstunden des dritten Tages. Hier- wird ein voller Tag gespart. Denn jetzt werden z. B. , die im Laufe des Montag eingeladen werden, erst am tag vormittag von Stockholm befördert, treffen am Mitt- abend in Malmö ein und können erst am Donnerstag ent- werden. In Zukunft treffen die am Montag verladenen bereits Mittwoch vormittag in Malmö ein, können also an diesem Tage zur Entladung kommen. e ähnliche Verbesserung hat der Ferngüterzug Gotenburg- ö aufzuweisen. Er verläßt jetzt Gotenburg um 9 Uhr vor- gs und trifft abends 10 Uhr in Malmö ein. Künftig ver- er ab Gotenburg ½7 Uhr abends, um am nächsten Mor- m ½7 Uhr in Malmö anzukommen. Außer einer Verkür- der Fahrzeit von einer Stunde wird durch diese Legung uges ein voller Tag gewonnen. Diese Änderung der Fahr- kommt auch dem deutschen Verkehr, namentlich dem verkehr zugute. Denn jetzt wird noch um 9 Uhr vor- gs in Trälleborg der Anschluß nach Saßnitz erreicht, so die am Montag in Gotenburg aufgegebene Fischladung be- am Dienstag Mittag in Saßnitz eintrifft, wodurch genau unden gewonnen werden. ließlich ist noch die Verlängerung der durchgehenden zugverbindung von Malmö bis Boden (nördlichster Teil Nordschweden) zu erwähnen.

Bau eines Zentralbahnhofs in Gotenburg. Es liegen jetzt Gutachten über eine Zusammenlegung der Gotenburger höfe der schwedischen Staatsbahn (Linie Gotenburg-Stock- Gotenburg-Uddevalla), der Bergslogsbahn (Gotenburg- rud-Falun bzw. Oslo sowie die Staatsbahnlinie Gotenburg- lö) und der Boråsbahn (Gotenburg-Borås) vor. Nur das der schmalspurigen Västgötabahn (Gotenburg-Gårdsjö) ichtigt man nicht anzuschließen. Dem Güterverkehr soll etzige Bahnhof der Bergslogsbahn dienen, der auch mit schmalspurigen Netz der Västgötabahn in Verbindung ge- werden soll. Die Güterschuppen dieser Bahn sollen sich telbar an die der anderen Bahnen anschließen. Die ge- n Baukosten werden auf 7,125 Mill. Kronen veranschlagt. die Zusammenlegung rechnet man jährlich mit Erspar- n für Personal usw. in Höhe von 400 200 Kronen, also sehr erheblichen Betrage. Die schwedische Staatsbahn von den Baukosten 4,075 Mill. Kronen, die Bergslagsbahn Mill. zu tragen. Außerdem ist der Bau eines neuen Hafen- erbahnhofs geplant.

Abänderung der Signale an Wegübergängen in Schweden. len schwedischen Staatsbahnen will man die Lichtsignale egübergängen abändern, um sie auch für Farbenblinde er- arer zu machen. Zu diesem Zweck soll das grüne Licht aus- altet und durch Blauviolett ersetzt werden. Um den Unter- zwischen den verschiedenen Lichtsignalen weiter zu unter- hen, will man diese in Blinken in verschiedenen Zeit- henräumen in Erscheinung treten lassen. Ist kein Zug in herung, so wird das mit blauviolettem Licht in ruhigem amen Blinken angekündigt. Nähert sich dagegen ein Zug, tt selbsttätig ein kräftiges rotes Licht in schnellem Blinken rscheinung.

Verkauf einer schwedischen Staatsbahnlinie an eine Privat- Die von dem schwedischen Staat anläßlich einer Ver- erung am 2. November 1920 übernommene schmalspurige bahn Skara-Timmersdala (25,8 km) ist an die schwedische tbahngesellschaft Västergötland-Göteborg verkauft wor- Anläßlich der Beratungen im Reichstage äußerte der schwe- e Verkehrsminister, daß der Verlust für den schwedischen um so größer werde, je länger man den Verkauf auf- be. Mit dem Netz der Bahn Västergötland-Göteborg kann dagegen diese Linie einheitlich verwaltet werden, so daß sich die Betriebskosten niedriger stellen. Über den Verkauf der Linie Trollhättan-Nossebro schweben ebenfalls Verhandlungen. Auch bei dieser Linie handelt es sich aber um kein wichtiges Glied des schwedischen Eisenbahnnetzes.

— **Herstellung von Rollmaterial für die russischen Bahnen.** Gemäß dem vom Volkskommissariat für das Verkehrswesen ausgearbeiteten Voranschlage sollen in den nächsten 5 Jahren 37 500 neue Güter- und 3150 Personenwagen sowie 1000 Lokomotiven gebaut werden, und zwar in den Werkstätten des Volkskommissariats für das Verkehrswesen und auf den Werken der Metallindustrie.

Der aus England zurückgekehrte Prof. Schelest hat dem Volkskommissar für das Verkehrswesen Rudsutak einen Bericht über den Bau der in England bestellten Diesellokomotive seiner Bauart erstattet. Diese Lokomotive soll angeblich in Rußland um das Vierfache wirtschaftlicher arbeiten als Dampflokomotiven und bei Massenherstellung auch billiger sein.

— **Tschechoslowakisch-deutscher Gütertarif.** Zwecks Schaffung eines solchen direkten Gütertarifes zwischen den Stationen der Tschechoslowakei einerseits und Deutschland andererseits wird in den Tagen vom 9. bis 10. Juni in Teplitz-Schönau eine Konferenz zwischen den Vertretern der beteiligten Eisenbahnverwaltungen stattfinden.

— **Tarifbegünstigungen für tschechoslowakische Ausfuhrgüter im Durchzug durch Polen.** Bekanntlich enthält der tschechoslowakisch-polnische Handelsvertrag besondere Bestimmungen betreffend die Eisenbahntarife. Unter anderem hat Polen für tschechoslowakische Ausfuhrgüter wie: Obst, Bier, Malz, Leder, Kaolin, Glas, Porzellan, Eisen und gewisse Eisenwaren, elektrotechnische Artikel, Eisenbahnwagen, Kohle und Koks von tschechoslowakisch-polnischen Grenzstationen im Durchzug über Polen n a c h Rumänien, Rußland und den Baltischen Staaten bedeutende Frachtermäßigungen eingeräumt. Die Ermäßigung beträgt nach einer soeben veröffentlichten Kundmachung des Eisenbahnministeriums in Warschau bei Gütern der Tarifklasse I 25 Groschen, der Klasse II—IV 20 Groschen und der Klasse V bis IX 15 Groschen für 100 kg.

Aber auch bei bestimmten Gütern wie: Espenholz, Getreide und lebenden Tieren, die aus einem der oben genannten Staaten n a c h der T s c h e c h o s l o w a k e i über Polen befördert werden, haben die polnischen Staatsbahnen Frachtermäßigungen eingeräumt, und zwar beträgt die Ermäßigung bei Gütern der Tarifklasse V—VII 15 Groschen für 100 kg, der Klasse A, B, C und D 1000 Groschen für den Wagen.

— **Verhandlungen wegen des tschechoslowakischen Gebietsstreifens im Hamburger Hafen.** Nach tschechischen Blättermeldungen werden die Verhandlungen wegen Zuteilung eines Gebietsstreifens in Hamburg an die Tschechoslowakei mit den Vertretern der deutschen Reichsregierung im J u n i in Berlin fortgesetzt. Gegenwärtig finden Beratungen zwischen den beteiligten Ministerien in Prag statt, um die tschechischen Wünsche entsprechend zu formulieren.

— **Direkter Güterverkehr zwischen Polen und Südslawien.** Bei der anfangs Mai in Belgrad stattgefundenen internationalen Eisenbahnkonferenz, betreffend die Einführung eines direkten Güterverkehres zwischen Polen und Südslawien wurde beschlossen, den direkten Durchgangsverkehr zwischen den beiden Ländern mit 1. Juli aufzunehmen.

— **Zur Revision der südslawischen Gütertarife.** Im Verkehrsministerium in Belgrad wird zurzeit an der Herausgabe neuer Gütertarife gearbeitet. Die Tarifklassen B und C, ferner der Ausnahmetarif I und II werden um 10 bis 15 % erhöht, dagegen werden der Eilguttarif, der Tarif I und II ermäßigt werden. Durch diese Maßnahme wird der vorkriegszeitliche Stand erreicht. Der neue Tarif soll im Monat Juni in Kraft treten. Die Ausarbeitung eines für das gesamte Eisenbahnnetz einheitlichen Tarifes sowie die Einführung einer einheitlichen Güterklassifikation ist einer im Herbst stattfindenden Konferenz vorbehalten.

— **Wagenleihangebote an Rumänien.** Durch die allgemeine Wirtschaftskrise scheint bei vielen mitteleuropäischen Eisenbahnen ein Überfluß an Betriebsmitteln zu herrschen. Nur so ist es erklärlich, daß nach den polnischen nun auch die tschechoslowakischen Staatsbahnen an die rumänische Staatsbahn mit dem Angebot herangetreten sind, ihr Eisenbahnwagen leihweise zu überlassen. Dabei ist zu bemerken, daß auch Ungarn einen Teil seiner Einfuhr aus Rumänien, vor allem an Holz, mit eigenen Wagen abholt.

Diese Wagenanleihen sind vom rumänischen volkswirtschaftlichen Standpunkte aus keine erfreuliche Erscheinung. Einerseits erleichtern sie zwar die chronische Verkehrskrise, ander-

seits aber führen sie dazu, daß die Gelder für die Wagenausbesserungen noch schwerer zur Verfügung stehen als bisher, die Krise also zu einer dauernden wird, und wenn die betreffenden Staaten bei besserer Geschäftslage ihre Wagen zurückziehen, akut werden kann.

— **Eine schwere Zugentgleisung in Rumänien.** Der Nachtpersonenzug Bukarest-Temeswar vom 19. Mai ist bei der Einfahrt in den Bahnhof Baldana entgleist. Wie die Untersuchung ergab, hatte der Weichenwächter die (nicht gesicherte) Weiche während der Durchfahrt des Zuges umgelegt, so daß die zweite Hälfte des Zuges auf ein anderes Gleis gelenkt wurde als die erste. Die sieben letzten Wagen des Zuges wurden dabei umgerissen und teilweise zertrümmert. Vier Tote und vier Schwerverletzte wurden aus den Trümmern hervorgezogen.

Man nimmt an, daß der Weichenwärter seine sinnlose Tat in einer Art von Halbtraumzustand beging, als das Geräusch des einfahrenden Zuges ihn weckte. Er ist übrigens seit dem Unfall verschwunden und wird steckbrieflich verfolgt.

Die Presse benützt die Gelegenheit, um das Verkehrsministerium erneut heftig wegen seiner falsch angebrachten Sparsamkeit anzugreifen und ihm den Mangel der elementarsten Sicherheitsvorrichtungen selbst an internationalen Hauptstrecken vorzuwerfen.

— **Eine neue Eisenbahnbrücke über die Donau bei Prahovo.** Wie die Belgrader „Politika" erfährt, haben anläßlich der letzten Bukarester Beratung der Kleinen Entente die Außenminister Nintschitsch und Duca auch den Plan einer neuen Donaubrücke bei Prahovo besprochen. Die Zeitung spricht von einem Übereinkommen, das zustande kam, so daß die Arbeiten demnächst in Angriff genommen werden sollen. Dies letztere wird sich wohl auf die Planung der Brücke beziehen, da über diese noch nichts bekannt ist. Prahovo liegt in der Nähe der Timokmündung, und ist Endpunkt der Vollspurbahn Nisch-Zajecar-Prahovo. Nach Ausbau der geplanten Verbindung Prahovo-Semendria wird der Ort zu einem Verkehrsknotenpunkt ersten Ranges werden, da mit Ausbau der Donaubrücke hier die kürzeste Verbindung Bukarest-Belgrad und Bukarest-Athen zusammentrifft.

Von Rumänien aus ist der Anschluß an die geplante Brücke von der Linie Krajowa-Kalafat ausgehend wahrscheinlich, falls diese Verbindung nicht gleichzeitig mit der geplanten Umgehungslinie der Teilrampe von Balota der Linie Krajowa-Turnseverin, von dieser ausgehend ausgeführt wird.

— **Fehlbeträge bei den französischen Eisenbahnen.** Bei Beratung des Haushalts der französischen Eisenbahnen im Senat hob der Berichterstatter hervor, daß die sieben Eisenbahnnetze Frankreichs — die Staatsbahnen, die fünf großen Gesellschaften und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen — auch im laufenden Jahre wieder mit Fehlbeträgen abschließen würden. Die Regierung schätze den Fehlbetrag auf 400 Mill. Franken, er würde aber wahrscheinlich noch höher sein. Schuld daran seien z. T. die hohen Zinslasten, die von 800 Mill. im Jahre 1913 auf fast 1,9 Milliarden in neuerer Zeit gestiegen seien. Die Gemeinschaftskasse, in die die Eisenbahnen auf Grund der Vereinbarungen vom Jahre 1921 ihre Überschüsse abführen, damit daraus ihre Fehlbeträge gedeckt werden, muß jetzt für ungefähr 5,5 Milliarden ungedeckte Fehlbeträge aufkommen. Bis zum Jahre 1927 muß der Staat für diese Lasten aufkommen, dann sollte aber, so war es bei den eben genannten Vereinbarungen in Aussicht genommen, die Gemeinschaftskasse soweit aufgefüllt sein, daß sie die Vorschüsse aus der Staatskasse in jährlichen Teilbeträgen zurückzahlen könnte. Wenn aber die Zinsen für das Anlagekapital wie bisher weiter steigen, wird das ganz unmöglich sein, indem in den nächsten zwei Jahren fast eine Milliarde mehr aus der Gemeinschaftskasse zu decken sein wird.

— **Kohlenbezug der französischen und italienischen Staatsbahn.** Seit mehr als 30 Jahren haben die französischen Staatsbahnen regelmäßig sehr erhebliche Mengen Kohle aus Wales bezogen. Sie unterhielten in Cardiff eine Dienststelle zu diesem Zweck. Ihre letzte Bestellung belief sich auf 80 000 t, die bis Anfang April zu liefern waren. Mit dieser Lieferung hat aber der Kohlenbezug der französischen Staatsbahn aus Wales ein Ende gefunden; die genannte Dienststelle ist aufgelöst, der Leiter abberufen. Die Staatsbahn will nunmehr ihren Kohlenbedarf anderweit decken, woher, wird nicht bekannt gegeben. Wenn auch die hier in Frage kommenden Mengen keinen wesentlichen Einfluß auf die Kohlenförderung in Wales haben mögen, so wird doch den englischen Kohlenzechen bei dem gegenwärtigen Darniederliegen der englischen Kohlenausfuhr der Verlust eines jeden Abnehmers und noch dazu eines so regelmäßigen wie einer Eisenbahnverwaltung sehr schmerzlich sein.

Auch die italienischen Staatsbahnen werden ihre Büros in Cardiff Ende Mai schließen. Sie waren seit 20 Jahren regelmäßig Abnehmer englischer Kohlen, und zwar bezogen sie etwa 2 500 000 t jährlich. Die italienische Regierung hat beschlo von jetzt ab 2 Mill. Tonnen Kohlen aus dem Ruhrgebiet z ziehen.

— **Ein Vorschlag zum Ausbau der Eisenbahnen im briti Weltreich.** In der „Daily Mail" wird von einem Verfasser, de selbst als „Economist" bezeichnet, also Sachverständnis auf Gebiete der Volkswirtschaft für sich in Anspruch nimmt eigenartiger Vorschlag gemacht, um gleichzeitig das Darni liegen des englischen Wirtschaftslebens zu beseitigen un Eisenbahnen des ganzen britischen Weltreiches auf einen zu bringen, der neuzeitlichen Anforderungen entspricht. regt an, mindestens 200 Mill. Pfd. Sterl. aufzuwenden, u Eisenbahnnetze von Großbritannien und seiner Siedelungen neuzeitlichen Anschauungen um- und auszubauen. Ob an das dabei aufgewendete Kapital nutzbringend angelegt scheint zweifelhaft; darauf kommt es dem „Economist" nicht an erster Stelle an, sein wesentlicher Zweck ist di bung des englischen Wirtschaftslebens dadurch, daß den L werken für Baustoffe, Betriebsmittel usw. große Aufträg gewendet werden; namentlich auch die Kohlenförderung, di zeit in England schwer darnieder liegt, würde dadurch mit beträchtlich gehoben werden. Die Wohltaten dieses Plans den überseeischen Siedelungen zugedacht, aber von ihnen erwartet, daß sie mindestens den überwiegenden Teil der rungen zum Ausbau ihrer Eisenbahnen nach England ver werden. Die Bereitstellung der nötigen Mittel für die Sie gen soll sogar von der Bedingung abhängig gemacht werden sie ihren Bedarf in England decken. Bei dem jetzigen S der englischen Gesetzgebung, die es dem Finanzminister e licht, die Übernahme großer Aufträge durch die Privatind durch Übernahme der Haftung für die Verzinsung der dabe zuwendenden Gelder und durch Vorschüsse zu erleichtern. es keine Schwierigkeiten haben, zunächst etwa 100 Mill. bringen, die schließlich, mehrfach umgesetzt, dem engli Wirtschaftsleben ein vielfaches dieses Betrages einbringen den.

In der Eisenbahnfachpresse wird der etwas abenteuerli mutende Plan des „Economist" mit dem Tone der Mißbill besprochen. Die Eisenbahnen von Großbritannien selbst eine solche Bevormundung nicht nötig und sind auch nic rückständig, daß sie einer so gewaltsamen Erneuerung b ten; sie sind selbst stetig bemüht, ihre Anlagen den steig Anforderungen des Verkehrs anzupassen; wenn sie damit in Zeiten einer Verkehrshochflut dem Bedürfnis nicht schnell genug folgen können, so haben sie doch bis jetzt allen billigen Ansprüchen genügt. In den größeren übersee Siedelungen Englands sind die Eisenbahnen zum großen Staatsbahnen; bei der Stimmung, die dort herrscht, und de streben, sich wirtschaftlich vom Auslande, auch vom Mutter unabhängig zu machen, dürfte der Plan des Economist do wenig Gegenliebe stoßen. Man beachte nur, mit welcher herzigkeit z. B. Australien bei allen größeren Lieferunge es irgend möglich ist, das Ausland ausschließt und einhei Bau- und Werkstoffe vorschreibt. In Kanada dagegen ist die Entwickelung des Eisenbahnwesens dem Bedürfnis v geeilt, und dieses Land bedarf zunächst gar keiner Erweit seines Eisenbahnnetzes. In allen Siedelungen mit Staatsb wird es aber der Steuerzahler ablehnen, solche Beträge, w hier in Frage kommen, zu verzinsen und zu tilgen, wenn E den Hauptanteil dieser Gelder schlucken will, und er w verstehen, diese ablehnende Haltung in den Parlamenten Ausdruck zu bringen. Einige Siedelungen, z. B. diejeni Südafrika, könnten jedoch für eine derartige Förderung Verkehrswesens ganz empfänglich sein.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbau in Algerien.** Die französische Regierung h Kammer einen Entwurf für eine Verlängerung der von B der Küste nach Tebessa führenden Eisenbahn um 80 km Süden vorgelegt; diese Verlängerung soll mit einer Abzw die dortigen Phosphatlagerstätten erschließen, von deren beutung man allein 1,2 Millionen Tonnen Frachtgut für di Eisenbahn erwartet. Die Eisenbahn Bone-Souk Atwas-T ist zurzeit im Umbau auf Vollspur begriffen, und so wir auch die Verlängerung in Vollspur angelegt werden, so d Phosphate ohne Umladung nach dem Ausfuhrhafen Bone ge werden können. Die Leistungsfähigkeit der neuen Eis wird so bemessen, daß sie die Ausbeute der Phosphatgruben dann noch abfördern kann, wenn deren Betrieb erhebl weitert wird. Die Eisenbahn wird dem algerischen Staat netz einverleibt und gemeinschaftlich mit den übrigen bahnen betrieben werden; ihr Bau belastet aber den Staat halt nicht, da die Kosten vom Pächter der Phosphatlag tragen werden müssen.

— Fertigstellung der Eisenbahn Casablanca-Rabat. Auf der ...se Casablanca-Rabat, die zum Netze der Eisenbahngesell... von Marokko gehört, ist der Betrieb eröffnet worden. Die ...tung der neuen Strecke besteht darin, daß sie Rabat, die ...sche Hauptstadt, den Sitz der Verwaltung, mit Casablanca, ...andelsmittelpunkt, verbindet. Vor Rabat überschreitet die ...Eisenbahn eine tiefe Schlucht, Oued Bou-Regreg, auf einer ...n Eisenbrücke von 203 m Länge; darauf folgt ein Tunnel ...200 m Länge, durch den sie in die Stadt Rabat eindringt.

— Wieder Einreise nach Deutsch-Ostafrika. Die Einreise in ...ühere Deutsch-Ostafrika ist künftig auch deutschen Staats...örigen wieder gestattet. Die Bestimmung, welche die Ein... Deutscher von einer besonderen Einreiseerlaubnis abhängig ...e, wird mit dem 4. Juni d. J. außer Wirkung gesetzt, und ...allgemeinen Vorschriften des Einwanderungsgesetzes ...igration Ordinance) 1924 finden jetzt Anwendung. Nicht ...tet wird die Einwanderung mittelloser Personen, welche ...tlich dem Staat zur Last fallen würden, ferner an an...nden Krankheiten leidenden oder mit Gefängnis vorbe...en Personen.
...Einreisende muß also der Einwanderungsbehörde bei Lan... nachweisen, daß er über ausreichende Mittel verfügt, oder ...er muß einen drüben beglaubigten Anstellungsvertrag ...avit) mit einem wohlangesehenen Arbeitgeber vorlegen ...n. Außerdem ist die Beschaffung eines beglaubigten ärzt... Attestes sowie eines polizeilichen Leumundszeugnisses ...nd anzuraten. Der Reisende benötigt im übrigen einen ...aß, der das Visum eines britischen Konsulates erhalten ...
...Überfahrt vermitteln die im Deutschen Afrikadienst ver...en Reedereien: Woermann-Linie A.-G., Deutsche Ost...a-Linie, Hamburg-Amerika-Linie (Afrikadienst) und Ham...Bremer Afrika-Linie A.-G., deren große moderne Passagier...er Reisende I., II. und III. Klasse sowohl auf dem östlichen ... durch den Suezkanal, wie auch auf dem westlichen Wege ...s Kap der Guten Hoffnung herum nach Ostafrika be...n.

— Brand in einer New Yorker Untergrundbahn. An der ...l Central-Station der Untergrundbahn entstand am ...ai während der verkehrsreichsten Morgenstunden infolge ...chlusses Panik in dem überfüllten Zuge. Etwa 75 Per..., meistens Frauen und Kinder, wurden in dem in Rauch ...lammen eingehüllten Zuge verletzt. In dem Zuge spielten ...Schreckensszenen ab. Viele Frauen und Mädchen warfen ...zu Boden oder suchten verzweifelt die Ausgänge zu er...n, andere wurden durch die Fenster geschleudert oder ...getreten. Durch das Erlöschen der elektrischen Lampen ...e die Panik noch verstärkt: Vielen Leuten wurden die ...r vom Leibe gerissen.
...Verletzten fanden zuerst in den benachbarten großen Hotels ...hme, wo Foyers und Speisesäle zeitweilig in Hospitäler ...ndelt waren. Fünf Männer, die, um sich selbst zu retten, ...n zurückstießen, wurden von der Polizei niedergeschla... Von den angrenzenden Vanderbilt-Hotels ließen An...lte Leitern in den Schacht der Untergrundbahn hinab und ...den Fahrgästen durch den Notausgang die Straße zu er...n.
...h einem späteren Bericht aus New York soll sich die ...der Verletzten auf 200 belaufen. Der polizeiliche Be...spricht von 100 Verletzten. 66 Personen mußten sich in ...che Behandlung begeben.

— Vereinigungen der amerikanischen Eisenbahnarbeiter. Die ...er der amerikanischen Eisenbahnen sind in sogenannte ...rschaften — brotherhoods — zusammengeschlossen. Als ...weck und Ziel wird bezeichnet die Einhaltung der Ab...ngen zwischen den Eisenbahngesellschaften als Arbeitgeber ...ren Arbeitnehmern zu erreichen, die Mitglieder davon zu ...ugen, daß der Vorteil der Eisenbahngesellschaften auch ...rige ist, daß also Zusammenarbeiten zwischen Arbeitgeber ...rbeitnehmer im beiderseitigen Interesse liegt. Die Brüder... der Zugmannschaften umfaßt z. B. 180 000 Mitglieder. Sie ...r 1883 von acht Arbeitern der Delaware and Hudson-Eisen...gegründet. Seit 1895, als sie etwa 17 000 Mitglieder hatte, ...r Vermögen um neun Millionen Dollar vermehrt worden, ...ch die Beiträge der Mitglieder seit damals in gleicher Höhe ...ben sind. Jährlich werden in Todesfällen und bei voll...ger oder teilweiser Arbeitsunfähigkeit 3,5 Millionen Dollar ...terstützungen bezahlt. Viele Verbesserungen in der Lage ...merikanischen Eisenbahnarbeiter werden auf die Tätigkeit ...rüderschaften zurückgeführt.

— Selbsttätige Signale auf einer elektrischen Schnellbahn. Die ...n Oakland am Ostufer der Bucht von San Francisco besitzt ...elektrisch betriebene Schnellbahn mit starkem Verkehr, bei ...er Zugabstand durch selbsttätige Signale geregelt wird. Mit ihnen ist eine Vorrichtung verbunden, die einen Zug, wenn er ein auf Halt stehendes Signal überfährt, selbsttätig zum Halten bringt. Die Aufstellung der Signale ist so bemessen, daß die Züge einander in 45 Sekunden Abstand folgen können und daß ein Zug, der mit etwa 60 km Stundengeschwindigkeit fährt, durch das selbsttätige Anziehen der Bremsen zum Halten gebracht wird, ehe er auf den vorhergehenden, falls dieser ebenfalls zum Halten gekommen ist, aufläuft. Die Signale sind etwa 130 m voneinander entfernt. Es können etwa 80 Züge in der Stunde verkehren. Die Züge bestehen aus einem oder mehreren, nach Art der Straßenbahnwagen gebauten Fahrzeugen. Die Strecke ist zweigleisig und hat ihren eigenen Bahnkörper. Obgleich die Sicherheitseinrichtungen einen hohen Grad von Vollkommenheit aufweisen, ereignete sich doch vor einiger Zeit ein schwerer Unfall. Einige Züge waren richtig vor den auf Halt stehenden Signalen zum Halten gekommen. Ein weiterer Zug überfuhr aber sein Haltsignal mit einer größeren als der vorgesehenen Geschwindigkeit. Die selbsttätige Vorrichtung zum Einschalten der Bremsen trat zwar in Tätigkeit, der Bremsweg war aber bei der hohen Geschwindigkeit zu lang, und es gab einen Zusammenstoß, bei dem der auflaufende Zug etwa 5,5 m tief in den stehenden eindrang und bei dem infolgedessen zehn Fahrgäste getötet wurden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Aus dem Rotterdamer Hafen.** Im April hat der Schiffsverkehr zwar um eine Kleinigkeit (12 000 t) gegenüber dem März zugenommen, während sowohl Hamburg wie auch Antwerpen einen geringen Rückgang aufzuweisen hatten; gleichwohl ist, verglichen mit dem April 1924, der Anteil Rotterdams an dem Schiffsverkehr der drei genannten großen Häfen wieder etwas zurückgegangen, nämlich von 33,11 % auf 32,25 % des Gesamtverkehrs. Auffallend groß ist die Zunahme der im Nieuwen Waterweg ankommenden, aber nicht für Rotterdam bestimmten Tonnage, die im April 1924 120 402 N.-R.-T. und April 1925 265 779 N.-R.-T. betrug. Die Zunahme des Erzverkehrs hielt auch weiter an (+ 50 000 t), und man kann auch mit einer weiteren Zunahme rechnen, und obwohl ein erheblicher Teil der Erzzufuhren nach dem Vorhafen Vlaardingen geht, ist der Verkehr schon in Rotterdam allein größer als vor dem Kriege. Es ist daher nicht zu verwundern, daß Antwerpen neue Anstrengungen macht, einzugreifen. Mehrere Verladebrücken für den Massenverkehr sind denn auch hier im Bau begriffen, und Antwerpen hofft, bald eine Umschlagsmöglichkeit von 40 Millionen Tonnen Güter im Verkehr zu erhalten und auch den entsprechenden Verkehr zu bekommen. Die Getreidezufuhren blieben noch klein, doch ist eine Zunahme festzustellen. Die Einfuhr englischer Kohle ging wieder etwas zurück, die Ausfuhr deutscher Kohle blieb auf der gleichen Höhe. Die Anfuhren von Baumwolle, Kaffee und Sojabohnen gingen etwas zurück, dagegen stieg die Reiseinfuhr auf etwa 200 000 Ballen und die Salpetereinfuhr auf 300 000 Ballen. Die Einfuhr von westindischem Zucker ging von 250 000 Ballen auf 200 000 zurück, während die Ausfuhr von Rübenzucker aus den Ostseehäfen kaum die Hälfte der Märzeinfuhr betrug. Sehr stark waren die Einfuhren von Metall, Kupfer, Blei und Zink.

— **Die Kon. Nederlandsche Stoomboot Maatschappij,** die auch die Holland-Ostafrika-Linie und die Holland-Südafrika-Linie „kontrolliert“, bleibt für 1924 ohne Dividende, der Rotterdamsche Lloyd verteilt 5 % (1923: 3 %) Dividende, die Holland-Amerika-Linie schließt, obwohl der Betriebsgewinn 1924 um 50 % größer war als 1923, mit einem erheblichen Verlust ab.

— **Der Suezkanal** ist nach Angaben der Direktion zurzeit wieder für Schiffe mit einem Tiefgang von 8 m befahrbar; die Vorbereitungen, die Fahrrinne auf 13 m zu vertiefen, sind indes getroffen. Auf alle Fälle soll der Kanal auf die Dauer dem Panamakanal mindestens gleichwertig sein.

— **Ausbau des Hafens von Galatz.** Vor einigen Wochen ist in Galatz das flußabwärts gelegene, durch einen im Jahre 1923 ausgeführten Durchbruch mit der Donau verbundene „Neue Becken“ fertiggestellt worden, das in erster Linie der Holzausfuhr dienen soll. Wie die Deutsche Tagespost vom 8. April meldet, hat der neue Hafen rd. 68 000 qm Oberfläche mit 9 Anlegeplätzen zu je 110 m Länge. Die Sohle wird gegenwärtig noch vertieft, um die Mindesttiefe von 20 englischen Fuß (etwa 6,10 m) zu erreichen, damit auch Dampfer mit größerem Tiefgang, wenigstens von Mai bis November, nicht Gefahr laufen, bei voller Ladung auf Grund zu stoßen, wie das in den Docks von Galatz und auch in Sulina einige Male geschehen ist.

Bis zum Herbst soll auch elektrische Beleuchtung, Kanalisation und die nötige Anzahl von Ladebrücken geschaffen werden. Krane und dergl. moderne Transportmittel bleiben freilich vorläufig noch fromme Wünsche. In den Docks werden mit Holz

beladene Eisenbahnwagen noch bis zum 1. Juli zugelassen, bis zum 1. Oktober müssen aber alle Holzlager geräumt sein.

Für die freigewordenen Anlege- und Stapelplätze in den Docks bestehen zwei Pläne. Einesteils möchte man endlich entsprechende Lagerhäuser errichten, um das Lagern der Waren unter freiem Himmel einzuschränken, anderseits aber arbeiten einflußreiche Kreise auf die Schaffung von Freihafenzonen für Polen und für die Tschechoslowakei hin.

— **Triests Bedeutung für den polnischen Außenhandel.** Das „Echo Warszawski“ vom 26. April 1925 bringt einen Aufsatz über die Bedeutung Triests für den polnischen Außenhandel und führt etwa folgendes aus: Triest sei insbesondere von Wichtigkeit für den polnischen Handel mit Rohwolle. Im Triester Hafen seien nach Polen verladen worden im Jahre 1921 310 Kwintal (1 Kwintal ist 1 Doppelzentner) im Jahre 1922 278 Kwintal, im Jahre 1923 24 045, in den ersten zehn Monaten 1924 75 767 Kwintal. Außerdem führte Triest nach Polen in größeren Mengen Sardinen und Kolonialwaren (1246 Kwintal in den ersten zehn Monaten 1924), Makkaroni, Reis, Kakao, Tee, Obst, Rauchtabak usw. aus. Was die polnische Ausfuhr nach Triest anbetrifft, so war diese viel geringer als die Einfuhr aus Triest, sie befinde sich jedoch im Anwachsen. Von Polen nach Triest wurden eingeführt: Bohnen, Terpentin, Paraffin, Rübensamen, desgleichen Textilerzeugnisse aus Bielitz. Der Handel mit Emaillewaren und Holz sei in seinen Anfängen begriffen.

— **Aktiengesellschaft „Polnische Handelsflotte“.** Nach einer Meldung der „Rzeczpospolita“ vom 11. April 1925 hat den Vorsitz der kürzlich in Posen gegründeten Aktiengesellschaft „Polnische Handelsflotte“ der Vorsitzende der Landeswirtschaftsbank J. Z. Steczkowski übernommen. Das Aktienkapital soll nach dieser Meldung 6 Millionen Zloty betragen, eine etwaige Erhöhung desselben um weitere 4 Millionen Zloty soll in Betracht gezogen sein. Mit der Zeichnung der Aktien, die über 25 Zloty lauten, soll in diesen Tagen begonnen werden; die gezeichneten Beträge werden mit dem 1. September d. J. fällig.

Beabsichtigt ist zunächst der Bau von Schiffen mittlerer Größe unter Verwendung von Dieselmotoren.

— **Regelung der Wasserstraßenfragen in der Tschechoslowakei.** In den letzten Tagen fand in Mährisch Ostrau eine Konferenz zwischen den Regierungsstellen und den Privatinteressenten statt, auf welcher vor allem die Förderung der tschechoslowakischen Schiffahrt auf der O d e r einer eingehenden Besprechung unterzogen wurde. Es wurde ein Beschluß gefaßt, dahin lautend, daß der Bau des Oderkanals Ostrau-Ziegenhals beschleunigt werde, weiter, daß das Ministerium für öffentliche Arbeiten statistische Angaben über den Verkehr auf den Wasserstraßen sammle, und endlich die Regulierungsarbeiten an der Moldau und Elbe sowie die noch notwendigen Hafenanlagen an der Donau mit Beschleunigung durchführe.

Luftverkehr.

— **Probleme der Verkehrsluftschiffahrt.** Vor einer zahlreichen Zuhörerschaft hielt Dr.-Ing. Bleistein, früherer Direktor des Schütte-Lanz-Luftschiffbaus, auf Einladung des Berliner Bezirkvereins Deutscher Ingenieure einen bedeutsamen und mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über „Probleme der Verkehrsluftschiffahrt“. Er ging dabei ausführlich auf die Voraussetzungen ein, die für einen rentablen Luftschiffverkehr notwendig sind, und betonte, daß die Größe von 30 000 cbm, wie sie dem deutschen Luftschiffbau vorgeschrieben ist, n i c h t für Verkehrsluftschiffe ausreicht. Er befaßte sich dann eingehend mit allen Faktoren, die für die S i c h e r h e i t des Luftschiffverkehrs maßgebend sind, vor allem mit der Brennstoff- und Füllgasfrage. Seine Ansicht geht dahin, daß die Entzündbarkeit des Füllgases für das Luftschiff eine größere Gefahr als der Brennstoff bildet, es sei denn, daß zur Füllung unbrennbares Helium wie in Amerika benutzt wird. Nach den bisherigen Heliumpreisen kostet allerdings e i n e Schiffsfüllung rund 150 000 Dollar. Die ökonomische Geschwindigkeit eines Verkehrsluftschiffes liegt etwa bei 95—100 km, das Luftschiff ist für einen Mindestfahrweg von 1000—1200 km besonders gut als Verkehrsmittel geeignet. Unentbehrlich für den Luftschiffverkehr ist der A n k e r m a s t, der neben geringeren Kosten als die bisherigen Hallen den besonderen Vorzug leichterer Start- und Landemöglichkeiten bietet und damit die Hauptquelle bisheriger Luftschiffunfälle ausschaltet.

— **Luftpostdienst Schweiz-Belgien-Niederlande.** Im Jahresbericht 1924 über den Luftpostdienst der Schweiz findet sich folgende Stelle über die Linie Basel-Brüssel-Rotterdam-Amsterdam: „Auf Grund ihrer Verträge mit den Postbehörden der Schweiz, Belgiens und Hollands beförderte die Linie die g e s a m t e zur Abflugsstunde bereit liegende Postmenge zwischen diesen Ländern sowie auch diejenige zwischen Belgien und[illegible]land einerseits und Italien sowie auch Niederländisch-I[illegible] andererseits. So konnte z. B. die am Morgen mit dem Gott[illegible] Nachtzug in Basel eintreffende italienische Post und die vorliegende schweizerische Post schon mit der ersten Mi[illegible] post bzw. mit der Abendpost in Rotterdam und Amsterdam [illegible]getragen werden, was gegenüber der Bahnbeförderung Brüssel einen Zeitgewinn von etwa 20 Stunden und für R[illegible]dam und Amsterdam einen solchen von 24 Stunden bed[illegible] Flugpostzuschläge wurden vom Absender auf dieser Strecke erhoben. Die schweizerische Postverwaltung zahlte an die [illegible]verkehrsgesellschaft für die Beförderung der Post vielmeh[illegible] die gleiche Entschädigung wie für den Bahntransport.

Kraftwagenverkehr.

— **Bau einer Kraftwagen-Versuchsstrecke bei Braunsch[illegible]** Das Reichsverkehrsministerium, die Studiengesellschaft für [illegible]mobilstraßenbau und der Deutsche Straßenbauverband habe[illegible] meinsam, wie in der Zeitschrift „Kraft und Verkehr“ mitg[illegible] wird, nach dem Vorbilde des Auslandes den Bau einer Vers[illegible] straße in die Hand genommen, die dazu dienen soll, Vergl[illegible] zwischen den Baustoffen und der Bauweise der Straßen den gleichen Belastungsverhältnissen zu ermöglichen. Die [illegible]suchsstraße wird in der Nähe von B r a u n s c h w e i g g[illegible] Das Gelände, das Bocksbartsfeld zwischen der Celler Bah[illegible] der Straße Braunschweig-Bienrode, ist von der Landesregi[illegible] zur Verfügung gestellt worden.

Die Versuchsstraße wird als Rundbahn mit einem D[illegible]messer von 360 m und einer Länge von 1080 m angelegt. [illegible] Ausführung gelangen 6 Deckenbauweisen, und zwar Chaussierung aus Hartschotter in bisher üblicher Ausfü[illegible] und eine solche mit Bitumenüberzug, eine Innenteerung[illegible] Hart- und Weichschotter, ferner Asphaltschotter, Beton[illegible] Kleinpflaster. Die Inanspruchnahme der Straße erfolgt [illegible] schwere Lastwagen. Da auch vergleichende Versuche [illegible] Riesenluftreifen, Kissenreifen und Vollgummireifen ange[illegible] werden sollen, wird es möglich sein, gleichzeitig die Grenze[illegible] Anwendbarkeit der verschiedenen Bereifungen festzulegen.

Ausstellungen und Messen.

— **Deutsche Verkehrsausstellung in München.** Im Ra[illegible] dieser Ausstellung sollen in der Zeit vom 20. bis 25. Juli w i s s e n s c h a f t l i c h e V o r t r ä g e aus den verschiede[illegible] Gebieten des Verkehrswesens in Hörsälen der Techni[illegible] Hochschule München oder in Räumen der Ausstellung [illegible] stattfinden. Als Vortragende sind gewonnen: Geheimrat [illegible]versitätsprofessor Dr. Lotz; Professor Dr. Blum; Gehe[illegible] Professor Dr. Cauer; Oberbaudirektor Professor Dant[illegible] Professor Dr. Dieckmann; Kapitän Dr. Eckener; Gehe[illegible] Professor Dr. Eckert; Ministerialdirektor Dr. Gleich[illegible] Staatsrat Ritter von Graßmann; Professor Dr. Halter; [illegible]fessor Dr. Harms; Professor Dr. Junkers; Rechtsrat Dr. [illegible]rad; Professor Dr. Laas; Oberbaurat Scholler; Oberregier[illegible] rat Professor Dr. Schwaighofer; Ministerialrat Dr. St[illegible] Geheimrat Ritter von Völcker.

Anfragen wegen der Teilnahme an den Vortragsvera[illegible]tungen sind zu richten an das „Büro des vorbereitenden [illegible]schusses für die verkehrswissenschaftliche Woche, Verk[illegible] ausstellung München 1925“, in München, Brienner Str. 8, IV [illegible]gang, II. Stock, Polytechnischer Verein.

Auf dieser Ausstellung wird eine besondere A b t e i l[illegible] d e s R e i c h s v e r k e h r s m i n i s t e r i u m s einen [illegible]fassenden Überblick über die neuere A u s g e s t a l t u n g [illegible] W a s s e r s t r a ß e n v e r k e h r s und die Leistungen d[illegible] für die deutsche Wirtschaft so hoch bedeutsamen Zweige [illegible] Verkehrswesens bieten. Karten und Zeichnungen vom Ki[illegible]berger See-Kanal, aus dem Odergebiet, von den märki[illegible] Wasserstraßen, dem Mittellandkanal sowie aus dem Weser[illegible] Emsgebiet werden ein plastisches Bild der deutschen Wa[illegible]straßen in ihrer Bedeutung für Wirtschaft und Verkeh[illegible] währen und die Verteilung des Verkehrs auf die Eisenba[illegible] und Wasserstraßen erkennen lassen. Besonders sei auf [illegible] Kaiser-Wilhelm-Kanal, der sowohl in technischer Hinsich[illegible] auch in seiner Bedeutung als Weltverkehrsstraße durch [illegible] Modell sowie Zeichnungen und Lichtbilder gebührend he[illegible]gehoben ist, hingewiesen. Modelle von Schleusen und Sc[illegible]hebewerken werden den Fortschritt der Technik auf di[illegible] Gebiete veranschaulichen. Um einen unmittelbaren Vergl[illegible] zwischen Schleusen und Hebewerken zu ermöglichen, wir[illegible] Modell des im Bau befindlichen neben der Schleusentrepp[illegible] Niederfinow belegenen gewaltigen Schiffshebewerks mit [illegible] Hubhöhe von 36 m zu sehen sein. Eine 1000-t-Last auf s[illegible] Höhe zu heben, stellt eine in der Technik bisher nu[illegible] kleinerem Maßstabe (z. B. Schiffshebewerk Henrichenbur[illegible] Dortmund-Emskanal) bewältigte Riesenaufgabe dar.

ie Entwicklung des Luftverkehrs in den Jahren 1920 bis
, wird an Hand einer Anzahl statistischer Tafeln gezeigt.
Abteilung für Meteorologie bringt die Durchführung des
rsicherungsdienstes zur Darstellung. Von besonderem Inter-
dürfte eine Tafel sein, die die Wirkungen des Vertrages
Versailles und des Londoner Ultimatums auf die deutsche
fahrt in anschaulicher Weise zeigt. Eine große Karte ver-
elt eine Übersicht über die deutschen Flughäfen.

ıch der Weserbund wird auf dieser Ausstellung ver-
n sein.

e Weser ist berufen, ein wichtiges Glied einer deutschen
l-Süd-Wasserstraße von der Nordsee zur Donau zu bilden.
Ziel soll erreicht werden durch einen Kanal von der
ra über die Itz zum Main bei Bamberg. Die Weser ist
its schiffbar. Allerdings genügt ihre Fahrtiefe den moder-
Bedürfnissen nur in den Hochwasserzeiten. Deshalb soll
kanalisiert werden. Dann können 1000-t-Schiffe jeder-
auf ihr fahren, und Aufenthalte in den neuen 24 Schleusen
der Gesamtstrecke von Hann.-Münden bis Bremen
len dadurch ausgeglichen, daß mit den Schleusenkanälen
e Flußschleifen abgeschnitten werden. Mehr als 400 Mil-
n kWh elektrische Kraft können in Verbindung mit den
stufen durch Ausnutzung des Gefälles von durchschnitt-
4 m gewonnen werden. Dadurch wird das ganze Unter-
ıen wirtschaftlich günstig.

ıch die Werra wurde Jahrhunderte lang als Schiffahrts-
ße benutzt. Sie ist auch heute noch zum Teil kanalisiert,
nicht für moderne Fahrzeuge. Da nun gerade an der
ra wertvolle Kalizechen liegen, die für die Aus-
nach Amerika und sonstigen überseeischen Ländern in
acht kommen, und da gerade für Kali die Binnenschiffahrt
vorzugsweise herangezogen werden muß, ist es dringend nötig, auch die Werra der modernen Großschiffahrt zu erschließen. Nach einem vom Staatlichen Vorarbeitenamt in Eisenach ausgearbeiteten Plan soll sie bis Barchfeld nördlich Meiningen kanalisiert werden. Dort würde der Werra-Main-Kanal beginnen und über die Scheitelhaltung zwischen Weser und Main bei Römhild nach Bamberg führen. Auch die Kanalisierung der Werra ist infolge starken Kraftgewinnes wirtschaftlich günstig. Teurer ist naturgemäß die Kanalstrecke. Wenn man aber berücksichtigt, daß es sich nur um eine, im Vergleich zur Gesamtlänge des Wasserweges von der Wesermündung bis zur Reichsgrenze von Passau, kurze Strecke handelt, und daß mit dieser Strecke ein so gewaltiges Werk wie der deutsche Nord-Süd-Wasserweg geschaffen werden kann, so muß man auch die Kanalstrecke als Ziel fest im Auge behalten. Es ist zu fordern, daß Bayern über den Werra-Main-Kanal und die Weser nicht später mit den deutschen Seehäfen verbunden wird, als ihm die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals die Verbindung nach den ausländischen Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen ermöglicht.

Diese großen Ziele des Weserbundes, die schon auf den Ausstellungen des Jahres 1922 in Essen und Magdeburg eindrucksvoll dargestellt wurden, sollen in München mit neuem wertvollem Material anschaulich vor Augen geführt werden. Eine große, künstlerisch behandelte Karte wird jedem Beschauer auf einen Blick zeigen, was vorhanden ist, wo die mitteldeutsche Lücke im Schiffahrtsstraßennetz noch klafft, und wie ihre Ausfüllung am besten erfolgt. Technische Pläne, graphische Darstellungen mit interessantem Material für Fachleute und auch für Laien erläutern die Übersichtskarten im einzelnen. Auch der vorhandene Verkehr wird in Modellen, Zeichnungen, graphischen Darstellungen und Bildern anschaulich vorgeführt werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

ichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Mit
ung vom 1. Juni 1925 an erhalten die Stationen Fellbach b.
statt, Hochberg b. Saulgau, Jagstheim b. Crailsheim, Inzig-
b. Sigmaringen, Ötisheim b. Maulbronn, Winnenden b.
lingen, Wolfegg b. Waldsee und Wurmlingen b. Tuttlingen
ezeichnung Fellbach, Hochberg, Jagstheim, Inzigkofen, Ötis-
Winnenden, Wolfegg und Wurmlingen.

ichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an
Strecke Neustettin-Schlochau gelegene Bahnhof Bärenwalde
t mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Bären-
de (Kr. Schlochau)".

ndesbahndirektionsbezirk Linz. Mit Gültig-
vom 5. Juni 1925 wird der Name des Bahnhofes Obertraun
inie Stainach-Irdning-Schärding in „Obertraun-Dach-
nhöhlen" abgeändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 91 vom 23. Mai 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Wagenbezeichnung der Dosag;

Nr. IV 80 vom 16. Mai 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend den Zahlungsverkehr der Vereinsabrechnung;

Nr. IV 81 vom 16. Mai 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend die Vereinsabrechnung; Zulassung weiterer Währungen;

Nr. IV 93 vom 19. Mai 1925 an das Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München, als vorsitzende Verwaltung des Güterverkehrsausschusses und abschriftlich an die übrigen Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend die Sitzung des Güterverkehrsausschusses am 17./18. Juni in Amsterdam;

Nr. IV 94 vom 20. Mai 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift des Unterausschusses des Personenverkehrsausschusses B, München, den 29. April — 2. Mai 1925.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 19. ds. Mts. verschied unerwartet nach kurzer heftiger Krankheit der

Geheime Oberbaurat

Dittmann.

Der Verstorbene hat der Eisenbahnverwaltung mehr als drei Jahrzehnte
orbildlich gedient. Reiche Kenntnisse machten ihn zum geschätzten Mit-
rbeiter weit über den Kreis seiner Heimatverwaltung hinaus. Wer ihn kannte,
hrte ihn wegen seiner vortrefflichen Persönlichkeit. (542)

Oldenburg, den 23. Mai 1925.

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Oldenburg.

röffnung von Stationen, Strecken und Betrieb.

chsbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main).

5. Juni 1925 wird der an der Bahn-
cke Limburg (Lahn) - Westerburg
(zwischen Wilsenroth und Willmenrod) gelegene Haltepunkt Berzhahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt (Main), den 23. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (539)

3. Güterverkehr.

Güterverkehr Nordische Länder einerseits und Saarbahnen, ferner Tschechoslowakei anderseits.

Ab 1. Juni 1925 werden die Wahlfreiheit der Frachtzahlung sowie Nachnahmen in beschränktem Umfange zugelassen. Auskunft durch die Abfertigungen. (537)

Altona, den 22. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1925:

Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarifen 20, 21, 30, 31, 32, 34, 35, 52, 60 und 61.

Berichtigungen in den Ausnahmetarifen 31, 33, 34 und 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Mai 1925. (530)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2. Tfv. 511.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Hansdorf-Priebus-Lichtenberger, Muskau-Teuplitz-Sommerfelder und die Rauscha-Freiwaldauer Eisenbahn als Empfangsgebiet in den Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Mai 1925. (547)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1925 werden die Stationen Köln-Kalk Nord und Vulkan Bredow in den Ausnahmetarif 80 für ausländische Eisenbahnfahrzeuge einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Mai 1925. (538)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1925 werden die Stationen Elbing und Königsberg (Pr.) Ost in den Ausnahmetarif 80 für ausländische Eisenbahnfahrzeuge aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Mai 1925. (548)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1925 Nachtragung und Änderung von Stationsnamen in den A. T. 20, 21, 60 und 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Mai 1925. (535)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 28. Mai 1925 sind für Chlorkalk besondere Frachtsätze erstellt worden. Auskunft durch die Abfertigungen. (536)

Altona, den 22. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 379. Polnischoberschlesisch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland.

Der mit Gültigkeit vom 25. Februar 1923 eingeführte Tarif wird mit Wirkung vom 31. Mai d. J. außer Kraft gesetzt.

Oppeln, den 18. Mai 1925. (531)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 378. Polnischoberschlesisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei.

Der mit Gültigkeit vom 15. Mai 1923 eingeführte Tarif wird mit Wirkung vom 31. Mai d. J. außer Kraft gesetzt.

Oppeln, den 18. Mai 1925. (533)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Eisenbahnen.

Tfv. 475. Tarif für den Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich im Durchgang durch Deutschland über die Grenzübergangsstation Passau — unter Ausschluß tschechoslowakischer Durchgangsstrecken.

Der mit Gültigkeit vom 25. Februar 1923 eingeführte Tarif wird mit Wirkung vom 31. Mai d. J. außer Kraft gesetzt.

Oppeln, den 18. Mai 1925. (532)

Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 werden für den Güter- und Kohlenverkehr (Umbehandlungsverkehr) zwischen Polen einerseits und der Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn, Schweiz und Italien anderseits besondere Tarife herausgegeben. Zum gleichen Zeitpunkt werden aufgehoben die Tarife für den:

Polnischoberschlesisch - Tschechoslowakischem Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschland vom 25. Febr. 1923 (Nr. 379 des Tfv.),

Polnischoberschlesisch-Ungarischen Güter- und Kohlenverkehr im Durchgang durch Deutschoberschlesien und die Tschechoslowakei vom 25. Februar 1923 (Nr. 378 des Tfv.),

Kohlenverkehr von Polnischoberschlesien nach Österreich im Durchgang durch Deutschland über Passau vom 25. Februar 1923 (Nr. 475 des Tfv.).

Die neuen Tarife sind zum Preise von je 0,40 RM. zu beziehen

a) von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz,

b) von der Stationskasse Breslau Hbf.

Nähere Auskunft erteilt die hiesige Reichsbahndirektion.

Breslau, den 20. Mai 1925. (543)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I u. Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 erscheinen zum Verbandsgütertarif Teil I der Nachtrag 2, zum Teil II Heft 1 der Nachtrag 2 und zum Anhang zu Teil II der Nachtrag 1 sowie eine neue Dienstanweisung für die Abfertigung und Rechnungslegung. Nachtrag 2 zum Teil I enthält Änderungen der besonderen Zusatzbestimmungen zum Intern. Übereinkommen, der Allgemeinen Tarifvorschriften, des Nebengebührentarifs und der Gütereinteilung.

Nachtrag 2 zum Teil II Heft 1 enthält Neuaufnahme von Stationen, Änderungen in den Entfernungen, Frachtsätzen und Ausnahmetarifen.

Nachtrag 1 zum Anhang zu Teil II enthält Einbeziehung neuer Stationen. Sämtliche Nachträge und die Dienstanweisung gehen den Dienststellen ohne besondere Anforderung zu. (544)

Köln, den 23. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1925 werden die Anstoßfrachtsätze im Verkehr mit Mannheim-Rheinau Hafen für Kohlen von 1,8 Rpf. auf 1,0 Rpf. und für alle übrigen Güter von 2,0 Rpf. auf 1,5 Rpf. für je 100 kg ermäßigt.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 20. Mai 1925. (534)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion

Ostdeutsch-südwestdeutscher Güte[r]verkehr. Tarifheft 1—3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. [er]scheint Tarifheft 2 im Neudruck mit [ein]gearbeitetem Nachtrag I. Die Tarifh[efte] 1 und 3 erscheinen im Neudruck mit [Gül]tigkeit vom 1. Juli d. J. Die Entfernu[ngsan]zeiger enthalten teils Entfernungs[kür]zungen, teils Entfernungserhöhungen. [So]weit letztere Frachterhöhungen bedin[gen,] gelten sie bei Tarifheft 2 ab 1. Au[gust] und bei den Tarifheften 1 und 3 [ab] 1. September. ([illegible])

Breslau, den 25. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Bayerisch - Württembergischer Güter[ver]kehr. Tarifheft B vom 1. Oktober 1[illegible]

Bekanntmachung.

Es sind folgende Stationsnamenä[nde]rungen durchzuführen:

a) Kilometertafel I.

Bruck b. Erlangen in Erlangen-Bruc[k],
Burgkundstadt in Burgkunstadt,
Hofheim (Franken) in Hofheim (Uf[r.]),
Schwaben in Markt Schwaben,
Stettfeld in Stettfeld (Ufr.),
Thansau in Thansau Ladestelle,
Weilheim in Weilheim (Obb.),
mit Gültigkeit vom 5. Juni 1925.

b) Kilometertafel II.

Fellbach b. Cannstatt in Fellbach,
Hochberg b. Saulgau in Hochberg,
Jagstheim b. Crailsheim in Jagsthei[m],
Inzigkofen b. Sigmaringen in Inzigko[fen],
Ötisheim b. Maulbronn in Ötisheim,
Winnenden b. Waiblingen in Winnen[den],
Wolfegg b. Waldsee in Wolfegg,
Wurmlingen b. Tuttlingen in Wurmlin[gen],
mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925.

München, den 20. Mai 1925. ([illegible])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
bei der Gruppenverwaltung Bayer[n]
Tarifamt

Gütertarif Teil I.

Ausschluß von Zelluloid u[nd] Zeltid, roh oder verarbeit[et,] Zelluloid- und Zeltidwar[en,] Zelluloid- und Zeltidabfäl[len] von der Beförderung.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1925 [wer]den die oben bezeichneten Artikel von [der] Beförderung ausgeschlossen.

Demzufolge sind im Gütertarif Te[il I,] Abteilung B, Abschnitt F, Punkt X, u[nter] 2) B a) und unter 4) b und Punkt [XIII] unter A, a) die Artikel Zelluloid, Z[ellu]loidabfälle und Zelluloidwaren jeweil[s zu] streichen. (6[illegible])

Regensburg, 25. Mai 1925.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-Akti[en]gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I.

Ausschluß von Zelluloid u[nd] Zeltid, roh oder ver[ar]beitet, Zelluloid- und Zeltidwar[en,] Zelluloid- und Zeltid[ab]fällen von der Beförderung.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni [1925] werden die oben bezeichneten Artikel [von] der Beförderung ausgeschlossen.

Demzufolge sind im Lokalgütert[arif] Teil I, Abteilung B, Abschnitt F, Punkt X, unter 2) B a) und unter [4) b] und Punkt XIII unter A, a) die Art[ikel] Zelluloid, Zelluloidabfälle und Zellu[loid]waren jeweils zu streichen.

Wien, am 22. Mai 1925. ([illegible])

Erste Donau-Dampfschiffahrts-gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

. 23. | **Berlin, den 4. Juni 1925.** | **LXV. Jahrgang.**

Inhalt:

Wie steht es um die Reichsbahn?

Von Dr. Dr. **Baumann**, Reichsbahnoberrat, Berlin.

letzten Erklärungen der Reichsregierung im Reichstag haeinen Zweifel darüber gelassen, daß die durch die Dawesetze geschaffene Lage als feste Basis auch für die weitere he Politik und die deutsche Wirtschaftsführung zu gelten . Eins der wichtigsten dieser Gesetze war das Eisenbahn-, durch das die neu geschaffene „Deutsche Reichs-Gesellschaft" als Hauptlastenträger für die Reparaahlungen bestimmt wurde. Es ist dadurch der im deutschen besitz verbliebenen Reichsbahn eine Doppelaufgabe llen. Einmal muß sie ihrer bisherigen volkswirtftlichen Aufgabe als Verkehrsträger der deutschen chaft gerecht werden, dann aber hat sie die Pflicht übernom unter Anwendung privatwirtschaftlicher Gesmethoden den auferlegten Zahlungsverpflichtungerecht zu werden, die zunächst im Zinsendienst für die liarden Obligationen bestehen und später noch die Dividende e noch nicht ausgegebenen 2 Milliarden Vorzugsaktien umwerden.

sind heute die beiden vornehmlichsten Aufgaben der Reichs die miteinander durch geschickte Geschäftsführung in Ein gebracht werden müssen.

wird so häufig in letzter Zeit der Reichsbahn vorgeworfen, ie auf die Interessen der deutschen Wirtschaft zu wenig icht nähme und daß sie durch ihre Tarifpolitik vereindlich wirke.

letzte 10prozentige Erhöhung der Personentarife am i ist zum Anlaß genommen worden, diesen Vorwurf aufs zu erheben. Zum Vergleich werden immer wieder die Tae vor dem Kriege herangezogen, wobei jedoch vergessen daß seit dem Jahre 1920 auf fast allen Tarifen eine Versteuer liegt, die nur von der Reichsbahn erhoben wird und in voller Höhe an die Reichsregierung abzuführen ist. Daß diese Verkehrssteuer vom Reich ebenfalls an den Reparationsagenten abzuliefern ist, wird bekannt sein.

Während die kilometrischen Personentarifsätze betrugen

im Jahre 1913 in der IV. Klasse	2,0 Pf.	für	1 km
„ III. „	3,0 „	„	1 „
„ II. „	4,5 „	„	1 „
„ I. „	7,0 „	„	1 „

betragen sie einschließlich der Verkehrssteuer seit dem 1. Mai 1925

in der IV. Klasse	3,3 Pf.	für	1 km
III. „	5,0 „	„	1 „
II. „	7,5 „	„	1 „
I. „	10,8 „	„	1 „

Ohne Berücksichtigung der Verkehrssteuer, die sich zwischen 10 % und 16 % bewegt, ergibt sich für die heutigen Personentarifsätze:

in der IV. Klasse	3,0 Pf/km,	also eine Steigerung um 50 %	gegen 1913
„ „ III. „	4,464 „	„ „ „ „ 48,8 %	„ 1913
„ „ II. „	6,579 „	„ „ „ „ 46,2 %	„ 1913
„ „ I. „	9,311 „	„ „ „ „ 33 %	„ 1913

Vergleicht man diesen Personentarifindex von 133—150 in den verschiedenen Klassen gegen 100 im Jahre 1913 mit der heutigen Lebenshaltungsindexziffer von 136,7 und mit der Kopfkostenindexziffer bei der Reichsbahn von 152, so kann die Behauptung einer Überspannung der Personentarife und einer Verletzung volkswirtschaftlicher Interessen nicht aufrecht erhalten werden.

Wie steht es nun mit den Gütertarifen?

Es werden so häufig Vergleiche mit Vorkriegssätzen aufgestellt, wobei die Transportentfernungen zugrunde gelegt werden. Nicht in Berücksichtigung gezogen wird dabei, daß das gesamte

deutsche Gütertarifwesen im Jahre 1920 eine grundlegende Änderung dadurch erfahren hat, daß Staffeltarife eingeführt worden sind. Während vorher im Grunde genommen die Fracht nach der Transportlänge bezahlt wurde unter Einteilung in verschieden bewertete Güterklassen, hat die neue geographische und wirtschaftliche Struktur Deutschlands nach dem Kriege und der Zusammenschluß der verschiedenen deutschen Staatsbahnen zur Reichsbahn nicht zum wenigsten aus innerpolitischen Gründen es notwendig gemacht, die Gütertransporte auf weite Entfernungen zu entlasten. Ostpreußens Abschnürung und Süddeutschlands Interessen forderten eine solche Regelung. Es besteht die Tatsache, daß nunmehr die Nahtransporte stärker belastet sind als vor dem Kriege; beachtet aber muß werden, daß Ferntransporte teilweise noch unter oder nicht wenig über Friedenssätzen liegen. Im Durchschnitt, wenn man einen solchen überhaupt ziehen kann, beträgt der Gütertarifindex etwa 145 gegenüber 100 im Jahre 1913. Zieht man die auch den Gütertarifen auferlegte Verkehrssteuer von rund 7 % ab, so ergibt sich nur ein Gütertarifindex von etwa 135. Und welchen Index weisen die wichtigsten Rohstoffe und Güter auf? Nur einige zum Vergleich: der Kohlenindex wurde mit 148 angegeben, der Stabeisenindex mit 138. Liegt da in der Höhe der Gütertarife eine Verletzung volkswirtschaftlicher Interessen?

Ein Vergleich mit den Tarifsätzen ausländischer Eisenbahnen macht die Sachlage noch klarer. Die Indexziffern der Gütertarife werden angegeben: in England auf 131, in Amerika auf 164, in den Niederlanden auf 183, in Schweden auf 220, in der Schweiz auf 267. Naturgemäß sind die Tarife valutaschwacher Länder wie Frankreich, Belgien und Italien nicht vergleichsfähig.

Zu wenig in der breiten Öffentlichkeit sind die von der Reichsbahn getroffenen Maßnahmen auf dem Gebiet der Gütertarife bekannt, die nicht wenig dazu beitragen, der deutschen Wirtschaft Erleichterungen zu verschaffen. Es sind das die in letzter Zeit in reichem Maße gewährten Ausnahmetarife, die notleidenden Wirtschaftszweigen entgegenkommen. Seit Bestehen der Reichsbahn-Gesellschaft sind 23 Ausnahmetarife auf den verschiedensten Gebieten gewährt worden, eine Tatsache, die viel zu wenig gewürdigt wird. Auch die beständig weitergehende Neueinteilung der Güter in die Wertklassen, die verschiedene Tarifhöhen besitzen, schafft eine nicht zu unterschätzende Erleichterung im Wirtschaftsverkehr. Sind das alles Maßnahmen, die nicht von volkswirtschaftlichem Geist diktiert sind?

Nun mag man dies wohl auch einsehen, aber dagegen äußern: Die Reichsbahn muß mit allgemeinen Gütertarifermäßigungen vorangehen, um die ganze Wirtschaft zu beleben. Einmal wird bei dieser Forderung wohl der Anteil der Transportkosten an den allgemeinen Produktionskosten stark überschätzt. Es kann kaum nachgewiesen werden, daß z. B. eine Tarifermäßigung von 20 % eine Senkung der Produktionskosten um 1 oder 2 % nach sich ziehen würde. Ganz abgesehen davon kann kein einsich[tiger] Wirtschaftler abstreiten, daß eine Ermäßigung der Gütert[arife] ein Risiko einschließt. Die Sicherheit der Belebung des Verk[ehrs] wird niemand übernehmen, die einer sofortigen auf keinen [Fall,] die einer in ein paar Monaten eintretenden nur wenige. [Die] Reichsbahn müßte also zunächst mit Einnahmeausfällen rech[nen] und das kann sie bei ihrem Mangel an Reserven nicht wegen ihr vom Reich gestellten Aufgabe, die Reparationszahlungen [zum] größten Teil zu leisten.

Welches sind diese Lasten und wie verteilen sie sich au[f die] nächste Zeit? Wird die Reichsbahn unter diesen Lasten in [der] Lage sein, diese ihre gestellte Aufgabe zu erfüllen?

Zunächst muß der Ansicht entgegengetreten werden, daß [der] Reichsbahn wie dem Reich und der Industrie eine Schonzeit [für] die Leistung der Reparationszahlungen gewährt [wor]den ist. Als normale Leistung sind im ersten Reparations[jahr] 200 Millionen Mark zur Ablieferung zu bringen. Gesetzl[ich] ist die Reichsbahn weiter verpflichtet, in diesem selben [Jahr] eine Rücklage in Höhe von über 100 Millionen Mark [zu] machen. Außerdem ist für die Leistung des näch[sten] Jahres Vorsorge zu treffen. Da das Reparationsjahr [vom] 1. September bis zum 31. August läuft, muß ebenfall[s in] diesem Zeitraum eine Rückstellung für die am 1. März fällige Zahlung des zweiten Reparationsjahres gemacht [wer]den, die die Reichsbahn mit weiteren 200 Millionen Mark bel[astet.] Also allein im ersten Reparationsjahr eine Leistung von 500 Millionen Mark. Das zweite Jahr erfordert 595 Milli[onen,] das vierte Normaljahr 660 Millionen Mark. Gewiß eine au[ßer]ordentliche Aufgabe, die der Reichsbahn gestellt ist. Aber ge[rade] in Verfolg der volkswirtschaftlichen Interessen setzt die [Ver]waltung der Reichsbahn alles daran, diese Summen aufzubri[ngen] und ohne Störung des Betriebs die Verkehrsbedürfnisse zu be[frie]digen. Außerdem nimmt sie doch dadurch dem Reich die H[aupt]last der nach dem Sachverständigengutachten von Deutschl[and] aufzubringenden Reparationslast ab.

Es wird von den Führern der Reichsbahn durchaus nicht [die] Schwere der Aufgabe verkannt, und deshalb sind sie zu vorsicht[ig]ster Finanzgebarung gezwungen. Mit der für die Durchfüh[rung] des Betriebs notwendigen Personenzahl ist zur Herabminde[rung] der Personalkosten der Betrieb zu führen. Besonders die s[äch]lichen Kosten sind aber auf ein Mindestmaß herabzuschrau[ben.] Die Bauten müssen auf das Maß beschränkt werden, das di[e] Verkehrsinteresse notwendige Betriebssicherheit fordert. [Ein]fache aber gediegene Ausstattung des rollenden Materials b[leibt] dabei Grundsatz.

Bei Befolgung dieser Grundsätze kann die Reichsbahn den gestellten beiden Aufgaben, die auf volkswirtschaftlichem [und] privatwirtschaftlichem Gebiet liegen, gerecht werden. U[nbe]gründete Angriffe werden ihre Stellung erschweren. Sachli[chen] Wünschen wird sie stets zugänglich sein.

Die vertraglichen Grundlagen des tschechoslowakischen Adriaverkehrs.

Von Dr. **Botsch, Hamburg.**

Als nach Kriegsende der junge tschechoslowakische Staat zur Festigung seiner Wirtschaft im Innern und zur Wiederanknüpfung seiner Handelsbeziehungen nach Übersee schreiten wollte, da sah er auf seinem natürlichen Weg zum Meer sich einem Staatswesen gegenüber, dessen immer mehr fortschreitender Währungsverfall und dessen innerpolitische Gärungen keine genügende Sicherheit für die ungestörte Abwicklung seines Außenhandels boten. In den deutschen Nordseehäfen herrschte noch lange Totenstille; ein deutsches Schiff nach dem andern verließ auf Nimmerwiedersehen den Hafen und der Verkehr auch fremder Linien kam nur langsam wieder in Gang. Aber im Süden, an der Adria, ging es einem anderen Hafen nicht viel besser. Italien hatte zunächst in Triest ein Danaergeschenk erhalten, und man zerbrach sich den Kopf, wie man es, künstlich wie das alte Österreich, wieder zur Blüte bringen könnte. Da erkannte man, daß sich die Interessen an der Moldau, wenigs[tens] vorübergehend, mit den eigenen deckten. Italien war von v[orn]herein zu erheblichen Opfern bereit, wenn es dadurch nur [dem] verödeten Adriahafen wieder einen Teil seines früheren [Ver]kehrs zuführen konnte. Für die Tschechoslowakei war es [eine] willkommene Gelegenheit, den Gürtel ringsum irgendwie zur[...] hin zu sprengen, und es war zugleich ein geschickter politis[cher] Schachzug, die dargebotene Hand sofort aufzugreifen, sel[bst] wenn man sich sagen mußte, daß das unentbe[hr]liche natürliche Ausfallstor im Norden lag.

Diese Gemeinsamkeit der Interessen führte nach verschiede[nen] Verhandlungen im Dezember 1922 zu einer Konferenz be[ider] Staaten in Triest wegen Hebung des tschechoslowakischen V[er]kehrs im Hafen von Triest. Das Programm der Konferenz laut[ete] von vornherein dahin, zu Abkommen und Vereinbarungen [...]

'latzgebühren, den Adriatarif, den direkten Güterverkehr, .eefrachten, den telegraphischen, telephonischen und radio-·aphischen Dienst sowie das Paßwesen zu kommen, auf ·l deren dieser Zweck erreicht werden könnte. Die Ab-ıen sollten zunächst für die Dauer eines Jahres gelten und ı nur gemeinsam nach drei Monaten vor Ablauf ihrer ng nach erfolgter Mitteilung eines der vertragschließenden gekündigt werden können. Werden sie nicht gekündigt, llte sich ihre Geltung stets um ein Jahr verlängern. Die nmen sollten, unbeschadet ihrer raschen Durchführung im altungswege, nach Genehmigung durch die beiden Regie-ı nach Maßgabe der Gesetzgebung jedes Staates in Kraft .. Tatsächlich sind die vereinbarten Maßnahmen binnen ·r Frist, bevor die Ratifizierung der Abkommen und ihre zliche Verkündung erfolgte, durchgeführt worden. Der ıtarif trat bereits am 1. Januar 1923 in Kraft; eine Kün-g wurde bis jetzt von keiner Seite auch nur erwogen.

einzelnen Abkommen, soweit sie für den Güterverkehr Triest von Interesse sind, haben kurz folgenden Inhalt:

a) Abkommen über die Platzgebühren:

italienische Regierung gewährt durch Vermittlung der lichen Generallagerhäuser in Triest für den in der choslowakei erzeugten Zucker nachstehende Tarifermäßi-ın in den erwähnten Generallagerhäusern:

	Lire	
›kte Verladung	0,35	0,25
ladung über den Hangar	1,20	1,00
tritt in das Lagerhaus und Austritt aus demselben	1,60	1,00
örderung an Bord	1,00	0,70
ɩ̈zegeld	0,10	0,05
ngebühr	0,40	0,20
erzins	0,10	0,08

für je 100 kg und eine Woche.

dermalige zwei- oder dreiwöchentliche kostenlose Ein-ıng wird von den Generallagerhäusern zugunsten des in der choslowakei erzeugten Zuckers auf 16 Wochen ver-·t. Wenn von den Generallagerhäusern eine allgemeine .setzung der dermaligen Tarifsätze bewilligt werden sollte, eine weitere verhältnismäßige Herabsetzung zugunsten des hoslowakischen Zuckers bis zum Ausmaße von 15 % der e dieses Abkommens ermäßigten Gebühren zuerkannt wer-. Sollte jedoch die erwähnte allgemeine Herabsetzung die en tschechoslowakischen Zucker durch dieses Abkommen ·rten Tarifsätze erreichen oder unterbieten, so wird eine ·e 15prozentige Ermäßigung der durch die Generallager-r neu eingeführten Tarifsätze gewährt werden. Wenn in eit von 12 Monaten von dem Inkrafttreten dieses Abkom-n die gesamte Aus- und Einfuhr aus der Tschechoslowakei l in die Tschechoslowakei über Triest die Summe von) (einhundertzwanzigtausend) Tonnen erreichen wird, n die in diesem Abkommen enthaltenen Ermäßigungen Platzgebühren einer Revision unterzogen werden. italienische Regierung wird in diesem Falle auch andere aus der Tschechoslowakei kommende Massen-als Magnesit, Malz, Gerste*), Hopfen, Zellulose, r, Eisen und halbverarbeiteten Stahl, Bier und verpackte aren, die kostenlose Einlagerung in den Generallager-rn in Triest auf eine vier Wochen nicht übersteigende sowie die Ermäßigung der dermaligen Tarifsätze in diesen häusern in einer der oben bezeichneten Ermäßigung für ·r entsprechenden Höhe gewähren.

b) Abkommen über den Adriatarif.

Berücksichtigung der Wichtigkeit, die der Hafen von Triest e internationale Ein- und Ausfuhr besitzt, verpflichten sich ertragschließenden Teile, einander gegenseitig auf ihren ·n für die den erwähnten Hafen passierenden Waren Tarif-erleichterungen zu gewähren. Zu diesem Zwecke werden die vertragschließenden Teile einander auf den internationalen Konferenzen gegenseitig behufs Erzielung von Abkommen mit den Eisenbahnverwaltungen der übrigen an dem Adriatarife beteiligten Staaten unterstützen. Die vertragschließenden Teile werden für die Dauer der Geltung dieses Abkommens den Adriatarif in der am 1. Januar 1923 zur Verlautbarung gelangenden Fassung in Anwendung bringen. Die Tschechoslowakei tritt vorläufig auf die Dauer von sechs Monaten den dahingehenden Abmachungen der Bozener Eisenbahnkonferenz vom 24. Oktober 1922 bei, wonach der leitenden Verwaltung des Adriatarifes die Berechtigung zuerkannt wird, ohne vorherige Genehmigung der übrigen beteiligten Verwaltungen zum Zwecke der Regelung des Tarifes nach den Änderungen der seine Wirksamkeit bestimmenden Bedingungen die entsprechenden Verfügungen zu treffen. Dieser Beitritt gilt mit der Bedingung, daß für die nördliche von der Demarkationslinie Eger-Prag-Oderberg gelegenen Stationen die mit 60 % der lokalen tschechoslowakischen Tarifsätze festgesetzte äußerste Grenze der Ermäßigung nicht überschritten werden wird. Doch können im Adriatarif Änderungen auf Grund eines zwischen den Eisenbahnverwaltungen der vertragschließenden Teile erzielten Einverständnisses durchgeführt werden. Die leitende Verwaltung des Adriatarifs wird für Sendungen von oder nach den südlich von der erwähnten Demarkationslinie gelegenen Stationen die Nachlässe, die für von oder nach den nördlich von dieser Linie gelegenen Stationen abgefertigte Sendungen vorbehalten sind, nicht einführen können. Auch für den Fall der Kündigung des jetzigen Tarifs Tschechoslowakei-Triest seitens der österreichischen Bundesbahnen oder seitens der österreichischen Südbahn-Gesellschaft verpflichten sich die italienische und die tschechoslowakische Regierung, einen neuen, dem Geiste dieses Abkommens entsprechenden Tarif Tschechoslowakei-Triest aufzustellen. Die Bestimmungen dieses Abkommens werden vom 1. Januar 1923 angefangen zur Durchführung gelangen.

c) Abkommen über den direkten Güterverkehr.

In Berücksichtigung der Notwendigkeit, den Verkehr über den Hafen von Triest nicht nur durch Tarifmaßnahmen, sondern auch durch rascheren Gütertransport zu erleichtern, verpflichten sich die vertragschließenden Teile, im Wege eines gemeinsamen Abkommens den erwähnten Transport durch Einführung fester Fahrpläne und direkter Lastzüge zu reorganisieren. Die vertragschließenden Teile werden darauf hinwirken, daß sich an dieser Reorganisation auch die übrigen Staaten beteiligen, deren Eisenbahnverwaltungen an dem adriatischen Transitverkehr interessiert sind.

d) Abkommen über die Seefrachten.

Das diesem Abkommen zugrundeliegende Protokoll, in dem sich die maßgebenden Triester Reedereien zur Begünstigung des tschechoslowakischen Ein- und Ausfuhrverkehrs bereiterklären, enthält ausdrücklich den Hinweis auf den Wettbewerb in den Nordseehäfen. Die Erklärungen der Reedereien, insbesondere des Lloyd Triestino, der Triester Schiffahrtsgesellschaft „Cosulich“ und der Gesellschaft „Tripcovich“ haben etwa folgenden Inhalt:

Die Cosulich-Linie gibt folgendes zu Protokoll:

Mit Rücksicht darauf, daß die Cosulich-Gesellschaft für die Erleichterung des tschechoslowakischen Verkehrs über den Hafen von Triest schon dadurch die größten Opfer gebracht hat, daß sie sowohl für die Einfuhr als auch für die Ausfuhr wesentliche Nachlässe zuerkannt hat, ferner mit Rücksicht darauf, daß die zur Erreichung dieses Zweckes geeigneten Abkommen nicht mit der tschechoslowakischen Regierung, die sich selbst nicht mit dem Warenversand befaßt, sondern nur mit den Interessenten aus der Tschechoslowakei oder mit deren Verbänden abgeschlossen werden könnten, erklärt sie, daß die Übernahme einer festen Verpflichtung hinsichtlich der Frachtsätze bei der Einfuhr, die an den Frachtmärkten im Überseegebiet bestimmt werden und daher fortwährenden Schwankungen unterliegen, ausge-

*) Für Malz und Gerste bereits die gleiche Begünstigung zu-standen.

schlossen ist, daß aber für die Ausfuhr folgende Begünstigungen zuerkannt werden sollen:

a) Für Nordamerika wird die Gesellschaft „Cosulich" auf die Dauer eines Jahres den im Oktober 1922 anläßlich der Bozener Konferenz veröffentlichten ermäßigten Ausfuhrtarif aufrechterhalten. Dieser Tarif enthält im Vergleiche mit dem vorhergehenden Tarife sehr wesentliche Nachlässe, die in bestimmten Fällen 50 % erreichen. Außerdem ist die Gesellschaft „Cosulich" bereit, im Falle einer Übereinkunft weitere Nachlässe für bestimmte Warengattungen zu gewähren, die sich um weitere 10 % herum bewegen.

b) Für Südamerika verpflichtet sich die Cosulich-Gesellschaft im Falle einer Übereinkunft für Waren tschechoslowakischer Herkunft einen Nachlaß von den Löschungsgebühren in den südamerikanischen Häfen zu gewähren, der bis zu 40 % für die Löschung in Buenos Aires, bis zu 20 % für die Löschung in Santos und bis zu 40 % für die Löschung in Rio gehen soll. Ferner verpflichtet sie sich, von den eigenen, zurzeit geltenden Normalausnahmetarifen für bestimmte Gattungen von Ausfuhrwaren einen Nachlaß zu gewähren, der sich zwischen 2/6 d—5 Schilling, d. h. um etwa 10 % herum bewegt.

c) Den tschechoslowakischen Waren wird hinsichtlich der Operationen im Hafen von Triest die Teilnahme an den von den königl. Generallagerhäusern gewährten Begünstigungen, denen zufolge, zwecks Ersparung der Kosten der Überführung aus dem Lagerhause in den Hangar, bestimmte Hangars zur Einlagerung des Ausfuhrgutes benutzt werden können, unter denselben Bedingungen zuerkannt werden, die für italienische Waren gleicher Gattung zur Anwendung gelangen werden.

Der Lloyd Triestino gibt folgendes zu Protokoll:

Mit Rücksicht darauf, daß er bereits seit der Wiederaufnahme des Seetransports den tschechoslowakischen Waren eine vorzugsweise Behandlung zuerkannt hat, und unter der Bedingung, daß zwischen der königl. italienischen Regierung und der Regierung der tschechoslowakischen Republik ein Abkommen über die für die Hebung des Verkehrs über den Hafen von Triest als notwendig erkannten Eisenbahntarife und über die Gebühren der Generallagerhäuser für den Transport von Zucker aus der Tschechoslowakei abgeschlossen wird, verpflichtet sich der Lloyd Triestino:

a) für die Ausfuhr der Waren, auf die sich der allgemeine Tarif bezieht, für die Dauer eines Jahres einen Nachlaß von 15 % aufrechtzuerhalten, der in bestimmten Fällen für die Ausfuhr in das Mittelländische Meer auf 20 % erhöht werden könnte, und zwar unabhängig von den Tarifnachlässen, zu deren Einführung sich der Lloyd Triestino vom 1. Januar 1923 verpflichtet und die sich nach der Gattung der Waren und der Enfernung zwischen 10—20 % bewegen dürften;

b) gleichfalls für die Dauer eines Jahres den gegenwärtig geltenden Spezialtarif für bestimmte Gattungen aufrechtzuerhalten, einen Tarif, der bedeutendere Nachlässe enthält, wobei er sich verpflichtet, diesen Tarif von Fall zu Fall zum Zwecke der Verbesserung desselben in den Grenzen der Möglichkeit einer Revision zu unterziehen;

c) seine Agenturen anzuweisen, die für das Adriatische Meer bestimmten Einfuhrsätze derart festzusetzen, daß sie im Vergleich mit den Sätzen der Konkurrenzhäfen günstiger sein können, mit Ausschluß jeder Verpflichtung auf Grundlage prozentualer Nachlässe mit Rücksicht darauf, daß sich die Höhe der Sätze in den Verladehäfen nach dem täglichen Markte bestimmt und die Exporteure daher die offerierten Sätze für das Adriatische Meer unter Vergleichung derselben mit den Sätzen der Konkurrenzhäfen beurteilen müssen;

d) für aus der Tschechoslowakei stammende oder in die Tschechoslowakei bestimmte Waren nach den Vorschriften der Lagerhäuser die Begünstigungen zu gewähren, die von der Verwaltung der Generallagerhäuser für Ausfuhrwaren zuerkannt werden: den aus der Tschechoslowakei stammenden Ware[n] der notwendige Schiffsraum bei der nächsten Abfahr[t] Dampfers des Lloyd Triestino nach dem Bestimmung[s] dieser Waren eingeräumt werden; falls aus irgendeinem G[rund] die nach einem bestimmten, von den Schiffen des Lloyd Tri[estino] angelaufenen Häfen bestimmten Waren in der entsprech[enden] Zeit nicht verladen werden könnten, bewilligt der [Lloyd] Triestino für diese Waren die kostenlose Einlagerung in s[einem] Lagerhause für die Dauer von 4 Wochen. Falls die Verw[altung] der Generallagerhäuser in Triest den erwähnten Ware[n] längere Zeit für die kostenlose Einlagerung einräumen [sollte,] wird auch der Lloyd Triestino diesen Waren die kostenlos[e Ein]lagerung für die Dauer dieser längeren Zeit zuerkennen;

e) mit den Exporteuren aus der Tschechoslowakei zu v[erhan]deln, um ihnen für die Durchschiffung des Suezkanals, [die in den] Ausfuhrkosten in dem im voraus herausgegebenen Tarif [nicht] enthalten sind, solche Sätze einzuräumen, daß sie mi[t den] Nordseehäfen konkurrieren können.

Die Schiffahrtsgesellschaft Tripcovich [...] gibt zu Protokoll:

Die Gesellschaft verpflichtet sich, für die Dauer [eines] Jahres, vom 1. Januar 1923 angefangen, den au[s der] Tschechoslowakei stammenden oder dorthin bestimmten [Waren] nachstehende Begünstigungen auf ihren unten bezeichnete[n] regulären Linien einzuräumen, unter der Bedingung, da[ß] zwischen der königl. italienischen Regierung und der tsc[hecho]slowakischen Regierung abgeschlossene Abkommen über d[ie für] die Hebung des Verkehrs über den Hafen von Triest al[s not]wendig erkannten Eisenbahntarife und über die Gebühre[n der] Generallagerhäuser für den Transport von Zucker au[s der] Tschechoslowakei genehmigt wird. Die in Frage komm[enden] Linien sind:

1. Adriatisches Meer-westliches Mittelmeer-Marokko; A[bfahrt] zweimal im Monat mit Bedienung folgender Häfen:

Bei der Hinfahrt: Catania, Messina, Palermo, Neapel, [...] Marseille, Barcelona, Valencia, Alicante, Malaga, Oran, T[anger,] Casablanca; auf der Rückfahrt: Tanger, Oran, Malaga, Al[icante,] Valencia, Barcelona, Marseille, Genua, Neapel, Palermo, M[essina,] Catania. Auf dieser Linie wird für die Ausfuhr aus [...] ein Nachlaß von den Normaltarifen von 10 % bis 40 % j[e nach] den verschiedenen Häfen gewährt. Die Gesellschaft wir[d sich] bei der Festsetzung der Tarife bemühen, sich nach [den] Tarifsätzen der Häfen von Antwerpen [und] Hamburg zu richten, allerdings unter der Vorauss[etzung,] daß es sich um Normaltarifsätze und nicht um Tarifsätze h[andelt,] die das Ergebnis eines Tarifkampfes zwischen den Gesellsc[haften] der Nordseehäfen sind.

Für die Einfuhr über Triest kommen die in den ein[zelnen] Orten zur Zeit der Einschiffung der Waren geltenden N[ormal]sätze zur Berechnung.

2. Adriatisches Meer-Nordafrika. Abfahrt zweimal im [Monat] mit Bedienung folgender Häfen: Malta, Tripolis, Bengasi, [...] und Algier. Auf dieser Linie wird den über Triest ausgef[ührten] tschechoslowakischen Waren ein Nachlaß vom Normalta[rif von] 17—29 % je nach Bestimmungshafen des Gutes gewährt.

Das Abkommen selbst sichert den tschechoslowak[ischen] Abladern die unbedingte Durchführung dieser seitens der [Schiff]fahrtsgesellschaften abgegebenen Verpflichtungen zu, ind[em es] ihnen die Möglichkeit gibt, bei der italienischen Regierun[g] Schritte zu unternehmen, die zur Erreichung des Einhalte[ns der] Verpflichtungen seitens der Gesellschaften notwendig sind; [hier]gen wird jede direkte Verantwortlichkeit der italienischen [Regie]rung ausgeschlossen. Ferner wird in dem Abkommen noc[h fest]gelegt, daß die in dem „Abkommen über die Platzgebühren" [ange]führten Begünstigungen und Ermäßigungen für die ganze [Dauer] der Wirksamkeit eventueller besonderer Verträge und Ver[pflich]tungen in Kraft bleiben, die die Seeschiffahrtsgesellschaften [direkt] oder indirekt über die Ausfuhr aus der Tschechoslowakei o[der ...]

uhr in die Tschechoslowakei vereinbaren. Ein besonderer ıdruck auf den Abschluß spezieller Verträge wird dadurch eübt, daß diese Verträge binnen der Frist eines Jahres nach afttreten dieses Abkommens und längstens auf die Dauer : Jahres abgeschlossen werden. Die Gesellschaften und die gen Interessenten, die die Verträge und Verpflichtungen verıren, werden die Einräumung sämtlicher oben erwähnter Vertigungen und Ermäßigungen verlangen können, wenn sie der nischen Regierung (Kommissariat für die Handelsschiffahrt) Verzeichnis der in den Erklärungen der Reedereien vorgesehe-Verträge und Verpflichtungen einsenden werden. Diese Mitıg wird die Namen der vertragschließenden Teile und die nnung sowie die Menge der Waren zu enthalten haben, für he die in diesem Abkommen festgesetzten Begünstigungen räumt werden sollen.

eses ganze, wohldurchdachte und sich fast lückenlos ergäne Netz handels- und tarifpolitischer Maßnahmen wird vervollligt durch eine Reihe von Abmachungen über den Post-, Tele-, Telegraphen- und funkentelegraphischen Dienst zwischen Tschechoslowakei und dem Adriahafen, sowie durch beson- Erleichterungen der Paßformalitäten. Der Abschluß dieser en Verträge fiel damals in eine Zeit, in der ihre Auswirkung lie deutschen Häfen deshalb wenig in Erscheinung zu treten ochte, weil die deutschen Verkehrswege aus Gründen des rungsverfalls alle Transporte auf sich zogen. Die Deutsche ısbahn und die Kosten in den deutschen Häfen waren seinerso billig, daß die an der Adria gewährten Vergünstigungen Konkurrenzmaßnahme kaum ins Gewicht fielen. Außerdem sich um die Jahreswende 1922/23 der Schiffsverkehr besonin Hamburg bereits wieder so gehoben, daß man auch in dieHinsicht den Wettbewerb des damals noch völlig verödeten ahafens nicht fürchten zu müssen glaubte. Noch Mitte 1923 der Triester Hafen tot; aber als gegen Ende dieses Jahres die sche Reichsbahn mit Stabilisierung der Währung auf das pelte ihrer Friedensfrachten sprang, da kam es den Interıten des tschechoslowakischen Adriaverkehrs außerordentlich te, daß bereits ein Jahr vorher alle jene Maßnahmen vertragfestgelegt und zur Durchführung gelangt waren, die nun einem Schlag den Verkehr von und nach der Tschechoslowaiber Triest lenkten. In den deutschen Nordseehäfen hat man n Wettbewerb, der unglücklicherweise mit dem Niedergang nnerdeutschen Exportverkehrs zusammenfiel, ganz empfindlich irt; aber auch die Deutsche Reichsbahn sah ihren Durchfuhrehr mehr und mehr zusammenschrumpfen und kam zur Ertnis, daß ihm nur mit Einsetzen tariflicher Wettbewerbsmaßhen begegnet werden konnte. Das Schwierige an dem Wettrb zwischen Nordseehäfen und Adria ist für die Reichsbahn 'atsache, daß die Vorteile, die vertraglich in den tschechoslosch-italienischen Abmachungen enthalten sind, rein rechnegar nicht erfaßt werden können, so daß häufig bei völliger htparität trotzdem Triest auf Grund bevorzugter Platzspesen Seefrachten das Gut an sich zu ziehen vermag. Immerhin man noch fast durchweg behaupten, daß die Einheitssätze, em Adriatarif zugrundeliegen, so enorm niedriger sind, als eispielsweise dem tschechoslowakisch-deutschen Seehafenverl eingerechneten tonnenkilometrischen Sätze, als daß an ein res Nachgeben der deutschen Frachten selbst unter Berückgung privatwirtschaftlicher Einstellung der Reichsbahn ge- werden könnte. Es muß daran festgehalten werden, daß der Durchfuhrverkehr stets ein Zusatzverkehr ist, den jede Bahn mit Frachtsätzen bedienen kann, die hart an den Selbstkosten liegen, wenn nur dadurch die Generalbetriebskosten ermäßigt werden können. Diese Frage ist nicht allein für den tschechoslowakisch-deutschen Seehafenverkehr aktuell, sie ist noch weit bedeutsamer für das zum Adriahafen günstiger gelegene Österreich, das mit ähnlichen allerdings nicht so weitgehenden Abmachungen an Triest gebunden ist. Im deutsch-österreichischen Seehafenverkehr erwartet man seit Monaten die längst in Aussicht gestellten Wettbewerbsmaßnahmen, und wenn für diesen Wettbewerb die österreichischen Bundesbahnen, die auf Grund der längeren Durchfuhrstrecke ein größeres Interesse an Triest haben, sich zur Konkurrenzierung des Triester Weges nicht bereitfinden, so bleibt zur Erstellung gemeinsamer, österreichisch-deutscher Seehafentarife immer noch das Zusammenarbeiten mit der Donaudampfschiffahrt.

Nachtrag.

In der Tschechoslowakei werden nunmehr offiziell die neuen italienisch-tschechischen Abmachungen über die Förderung des tschechischen Verkehrs über den Triester Hafen, die am 1. April in Kraft getreten sind, veröffentlicht. Im ursprünglichen Abkommen war bekanntlich vereinbart, daß für den Fall eines, die Gütermenge von 120 000 t überschreitenden Verkehrs die damals zugestandenen Ermäßigungen in den Triester Hafengebühren erweitert und vor allem die dem tschechoslowakischen Zucker schon damals eingeräumten Vergünstigungen auch auf andere Güter ausgedehnt werden sollten. Das über Triest abgeladene Güterquantum von und für die Tschechoslowakei hat die Menge von 120 000 t um ein Vielfaches überschritten, so daß Italien nunmehr seiner Verpflichtung in folgender Weise nachgekommen ist: Für Malz und Gerste sind die gleichen Begünstigungen zugestanden worden, wie sie bisher Zucker hatte. Ermäßigte Umschlagsgebühren sind ferner für folgende Güter eingetreten: Magnesit, Eisen und Stahl, halbverarbeitet, in Stücken, Stangen, Platten, Bleche, Röhren, Draht, Räder, Nägel, Schrauben, Faßdauben, verpackt, Zündhölzer, Papier, Pappe, Zellulose, Holzstoff, Bier in Fässern, Mineralwasser, Bohnen und grüne Erbsen, Sämereien, Glas- und Kristallwaren, Porzellan verpackt, keramische Majolika- und Steingutwaren, verpackt, Kaolin, Hafer und Hopfen. Gebührenfreie Einlagerung auf die Dauer von vier Wochen wird für Magnesit, Papier, Pappe, Zellulose, Holzstoff und Tafelglas in Kisten zugestanden, auf die Dauer von drei Wochen für Stahl und Eisen, halbverarbeitet, Nägel und Schrauben, Bohnen und grüne Erbsen, Sämereien, Hafer und Hopfen, auf die Dauer von zwei Wochen für Bier in Fässern, Glaswaren, Gegenstände aus Kristall, Glasperlen, Steingutwaren, Porzellan, Kaolin, Emaillegeschirr und Faßdauben. Für all diese Güter wird die Lagergebühr nach dem Tarif II ohne Unterschied um 20 % ermäßigt, wenn die Einlagerung dieser Waren über die erwähnten Fristen hinausgeht. Übersteigt die aus der Tschechoslowakei über den Triester Hafen im Laufe eines Jahres ausgeführte Zuckermenge 210 000 oder 250 000 t, so wird die prozentuale Ermäßigung der Manipulationsgebühr um 5 % im ersteren Falle, um 10 % im letzteren Falle erhöht. Auch für die übrigen genannten Waren werden bestimmte Jahresmengen festgesetzt, bei deren Überschreitung eine 5- bzw. 10prozentige Erhöhung der prozentualen Ermäßigung zugestanden wird.

Bücherschau.

Der kleine Brockhaus, Handbuch des Wissens in einem , enthaltend über 40 000 Stichwörter auf etwa 800 dreiigen Textseiten mit 5400 Abbildungen im Text und auf einfarbigen und bunten Tafel- und Kartenseiten sowie Übersichten und Zeittafeln. Verlag F. A. Brockhaus in zig.

n Ende Mai ab erscheint in Form einer gedrängten Zusenfassung der wichtigsten Angaben des vierbändigen en Brockhaus" ein einbändiges Werk unter dem obengenannten Titel, das entweder in einem Bande zum Subskriptionspreis von 21 GM. (in Halbleinen) bzw. 28 GM. (in Halbfranz) oder in 10 Lieferungen zu je 1,90 GM. bezogen werden kann. In jedem Monat erscheinen zwei Lieferungen, so daß die Beschaffung des ganzen Werkes während ungefähr eines halben Jahres wöchentlich nur 95 Pf. erfordert.

Der „Kleine Brockhaus" beabsichtigt, das Wissen der Gegenwart in gedrängter Form auch den weniger Bemittelten darzubieten. Eine große Anzahl von Bildern, Diagrammen und Karten unterstützt den Text.

Zur Frage der Verhütung des Überfahrens der Haltsignale.

Nr. 69 des Jahrgangs 1910 dieser Zeitung brachte eine viel beachtete Stellungnahme des Bahnbauinspektors A. Blum, Karlsruhe, zur Frage der Verwendung von Führerstandsignalen. Er kam dabei zu dem Schluß, daß die Führerstandsignale, Fernbremsen und dergleichen nicht geeignet seien, den Grad der Betriebs- und Reisesicherheit zu erhöhen. Er schloß dies, abgesehen von anderen Bedenken, aus der Tatsache, daß in Deutschland größere Betriebsunfälle, die auf Nichtbeachtung der Signale zurückzuführen seien, nur im Verhältnis von 1 auf rd. 4 000 000 Signalbeobachtungen festgestellt seien, während mechanische Einrichtungen der gedachten Art voraussichtlich ein Versagerverhältnis von 1 : 10 000 haben würden. Die Sicherheit dieser Zugsicherungseinrichtungen bliebe also weit hinter der Sicherheit des vorhandenen Signalsystems zurück.

Die Reichsbahn geht, wie bekannt geworden ist, mit der Absicht um, die Zweckmäßigkeit von Führerstandsignalen erneut zu prüfen. Unter diesen Umständen erscheint es nicht überflüssig, sich noch einmal mit den Untersuchungen Blums zu befassen. Zunächst wird festzustellen sein, daß die Fälle des Überfahrens von Haltsignalen wesentlich zahlreicher sein werden, als die durchschnittlich 51 Fälle im Jahre, in denen das Überfahren von Haltsignalen zu folgenschweren Unfällen geführt hat. Glücklicherweise verlaufen zahlreiche Versehen und Fehler im Eisenbahnbetriebe glimpflich, kommen nicht zur Kenntnis der Verwaltung und werden von der Statistik nicht erfaßt. Nur an einzelnen Stellen sind Kontrolleinrichtungen vorhanden, die das Überfahren des auf Halt stehenden Signales überwachen. Die Wahrscheinlichkeit des Überfahrens eines Haltsignales wird also wesentlich größer sein als 1 : 4 000 000. Vielleicht schätzt man die Zahl der Fälle des Überfahrens eines Haltsignales, auf die je ein folgenschwerer Unfall kommt, leidlich zutreffend auf etwa 40. Dann würde der Zuverlässigkeitsgrad schon nur noch 1 : 100 000 betragen.

Ob man mit einer selbsttätigen Einrichtung, benutze man dabei welche Naturkraft man wolle, eine ebenso große Sicherheit erreichen wird, so daß man sie ohne Verschlechterung des jetzigen Zustandes an die Stelle des vorhandenen Signalsystems und der Beobachtung durch den Lokomotivführer setzen könnte, erscheint immerhin zweifelhaft. Etwas ganz anderes aber ist es, ob man durch das Hinzufügen einer solchen Einrichtung nicht doch eine wesentliche Erhöhung des jetzt vorhandenen Sicherheitsgrades erreichen kann. Wir wollen die Zahl der Versager der selbsttätigen Einrichtungen ebenso wie Blum mit 1 auf 10 000 Betätigungen annehmen. Diese Zuverlässigkeit wird sich voraussichtlich wohl erreichen lassen.

Nun ist bekanntlich die Wahrscheinlichkeit für das Zusammentreffen zweier voneinander unabhängigen Ereignisse gleich dem Produkte aus den Wahrscheinlichkeiten jedes einzelnen Ereignisses. Ein Überfahren eines Haltsignales tritt nur ein, wenn der Lokomotivführer das Signal nicht beachtet (Wahrscheinlichkeit war oben ermittelt zu 1 : 100 000) und wenn gleichzeit auch der Zugsicherungsapparat versagt (Wahrscheinlichl 1 : 10 000). Die Gesamtwahrscheinlichkeit ist also nur $\frac{1}{10^5} \times$ $= \frac{1}{10^9} = 1 : 1000$ Millionen. Da nach Blum in Deutschland 1 rd. 200 Millionen Signalgebungen stattfanden, würde man bei damaligen Verkehrsumfang bei Einführung von Zugsicherur einrichtungen nur mit je einer Signalüberfahrung in Abstän von 5 Jahren zu rechnen haben. Wenn man weiter wie oben nimmt, daß nur jeder 40. Fall des Überfahrens von Haltsigna zu schweren Unfällen führt, so würde man derartige Unfälle alle 200 Jahre zu erwarten haben, also nahezu absolut dage gesichert sein. Man erkennt, daß Zugsicherungseinrichtung selbst wenn sie bei weitem noch nicht die vorausgesetzte Sich heit von 1 : 10 000 erreichen sollten, von großem Nutzen würden. Voraussetzung ist, daß sich nicht etwa der and Faktor durch die Einführung der Zugsicherung wesentlich schlechtert. Man befürchtet in der Tat vielfach ein Nachlas der Aufmerksamkeit der Lokomotivführer beim Vorhanden selbsttätiger Zugsicherungseinrichtungen. Aufgabe des ent fenden Ingenieurs wird es sein, die Einrichtung so zu treffen, einerseits die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers durch nicht abgelenkt wird und andererseits der Apparat nur dann springt, wenn der Lokomotivführer schon nachweislich Pflichtwidrigkeit begangen hat (z. B. durch Unterlassung rechtzeitigen Abstellens des Dampfes und Anstellens der Brem Wenn dann der Lokomotivführer auf Grund der Angaben Apparates zur Verantwortung gezogen wird, ist kaum eine minderung seiner Aufmerksamkeit zu befürchten.

Wie stark diese Verminderung aber sein müßte, um auf den genwärtigen Sicherheitsgrad herabzukommen, ergibt folge Überlegung. Bei einer Versagerwahrscheinlichkeit der Zugsi rungseinrichtung von 1 : 10 000 müßten die Lokomotivführer se bei jeder 10. Signalbeobachtung ein Haltsignal überfahren, ungefähr jedes einzige auf Halt stehende Signal, weil doch in Regel die Signale in Fahrtstellung angetroffen werden. Es k hiernach keinem Zweifel unterliegen, daß selbst mit einer n ganz idealen Zugsicherungseinrichtung, die nach vorstehend gedeuteten Grundsätzen entworfen ist, eine so starke He setzung der Gefahr des Überfahrens von Haltsignalen erre werden wird, daß mit Unfällen aus dieser Ursache kaum n wird gerechnet werden müssen.

Die Einführung der Zugsicherungseinrichtungen ist für Reichsbahn eine überaus schwerwiegende wirtschaftliche Fr sind doch schätzungsweise 30 000 Lokomotiven und 70 000 Sig auszurüsten. Weil der nach vorstehenden Überlegungen zu langende Sicherheitsgrad von allen verständig durchgebilde Apparaten wird erzielt werden können, wird dem Preise der richtungen eine entscheidende Bedeutung beigemessen wer müssen.

Dr.-Ing. Gaed

Die Verladung von Glasgefäßen mit Flüssigkeiten.

Im § 13 Ziffer 15 Güterbeförderungsvorschriften Heft 1 (Kundmachung 3 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes) ist ausgeführt, daß gefüllte Glasgefäße (Korbflaschen u. dergl.) — wegen der leichten Empfindlichkeit — grundsätzlich an den Handhaben frei zu tragen und im Wagen unter Beachtung gewisser Vorsichtsmaßregeln unterzubringen seien. Auch dürfen sie — wegen der Gefahr des Eintritts körperlichen Schadens — vom Träger nicht auf dem Rücken getragen werden. Gegen die letztere Bestimmung — Muß-Vorschrift — werden schon aus vernunftmäßigen Gründen Regelverstöße nicht vorkommen. Weil man dagegen im übrigen bei der Fassung der Ziffer 15 wahrscheinlich selbst nicht recht an die Möglichkeit der praktischen Durchführung des ausschließlichen Tragens — frei an den Handhaben — von Glasgefäßen glaubte, hat man, wenn gewisse aussetzungen gegeben waren, Ausnahmen zugebilligt; sogena Blankovollmachten erteilt, von denen, soweit bekannt, versc dene Eisenbahndirektionen schon aus praktischen Gründen brauch zu machen gezwungen waren, und die ihren Niedersc in den sog. Zusatzbestimmungen gefunden haben. Dem dürfen beispielsweise im Bereich der Reichsbahndirektion S gart gefüllte Korbflaschen auf guter ebener Fahrbahn mi Sackkarren gefahren werden; auf unebener Fahrbahn, nam lich aber über Verladebrücken, sind sie zu tragen (Zusatzbes mung IV).

Allein auch diese erleichterten Bestimmungen tragen Praxis nicht vollauf Rechnung, und so hat sich schon vor la

t die Übung eingebürgert, Korbflaschen auch auf unebener rbahn und über Verladebrücken allerdings unter Beachtung visser Vorsichtsmaßregeln mittels Sackkarren zu befördern.

m es vorweg zu nehmen: Dieses seit langem allgemein geübte fahren ist aus der Praxis heraus geboren und hat sich darum tens bewährt. Die Gründe, die für die Abkehr von der vorchriebenen Verladeweise maßgebend waren, sind mannigfacher . Gerade die in der Praxis zutage getretenen Mängel und ahren, die aufgetreten sind, wenn Glasgefäße — der Vorrift genügend — über die Verladebrücken getragen wurden, en es, die eine andere, die jetzt geübte Behandlung ratsam heinen ließen.

ie seitens der Versender gewählte Verpackung bei Glasißen ist verschiedenartig. Sie ist in gutem oder schlechtem tande, je nachdem das sie bergende Gut teuer oder billig ist. Wert der Verpackung darf einen gewissen, niedrigst geenen Hundertsatz des Warenwertes nicht übersteigen. Das kann eine bessere als die gewählte Verpackung nicht veren, so die herrschende Ansicht, der man vielfach auf Verhterseite begegnet. Der Begriff „genügende Verpackung" 52 EVO. u. § 5 Ziff. 2 AAV. II, Neufassung) wird von dieser e durch den Einwand der „handelsüblichen Verpackung" ein abgetan, weil dem Laien die Beurteilung für die Besonderen des Eisenbahnbetriebes und die dabei erfahrungsgemäß nigfach auftretenden Normalgefahren fehlt. So macht man fig die Wahrnehmung, daß z. B. bei einer Korbflasche essigrer Tonerde der sie schützende Korb meistens in wenig gutem tande sich befindet, im Gegensatz zur Verpackung einer sche hochwertigen Weinbrandes, die mit aller Liebe und Sorgin einer der Flasche angepaßten runden Kiste, sogen. Kistenche, sich befindet, die wegen der Eigenart der Handhaben, aus 2 mm starkem Eisendraht bestehen, nicht, auch nicht r Verladebrücken getragen, sondern durchweg gefahren wermüssen.

ie am häufigsten auftretenden Mängel der Korbverpackung schlechte Beschaffenheit des Korbes im allgemeinen, namentdie Handhaben sind es, die ganz oder teilweise fehlen und deren Vorhandensein etwaige Mängel (Brüchigkeit) nicht weiteres äußerlich erkennbar sind. Der schlechte Zustand Eisenbandkörbe, in denen in der Regel 75 kg schwere Säurechen enthalten sind, auch Eisenbandkörbe von guter Beffenheit mit Überdeckel oder sonstigem Schutz (Strohseile lergl.) lassen ein Tragen vielfach nicht ratsam erscheinen machen dies wegen der Verpackung unmöglich. Das Tragen entlich schwerer Eisenbandkörbe mit an Menschen und Gut aden verursachendem Inhalte birgt aus den vorerwähnten nden unter Umständen große Gefahren in sich und hat übrigens solche schon ausgelöst, denen daher wirksam begegnet werden mußte.

Die vorschriftsmäßige Behandlung der namentlich auf Feuergutumladestellen zahlreich zur Behandlung kommenden Glasgefäße — in Stuttgart Hbf. täglich durchschnittlich etwa 280 Korbflaschen der verschiedensten Art und Inhalts — würde aber auch auf das mit solchem Gut betraute Personal ermüdend einwirken; mehrere Male müßte während einer Schicht deshalb gewechselt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß immer zwei gleich große und starke Träger vorhanden sein müssen, wenn ein Aufstoßen der Flasche auf den Boden vermieden und das physische Moment berücksichtigt werden soll. Die namentlich auf den Feuergutumladestellen immerwährend abfallenden Rückstände ölhaltiger Art bilden auf dem Boden, den Verladebrücken und in den Güterwagen eine glatte Fläche, die von dem mit Schutzkleidung und plumpen Überschuhen ausgestatteten Personal mit besonderer Vorsicht begangen werden muß, um der Gefahr des Ausgleitens und den damit verbundenen weiteren Gefahren zu begegnen.

Den obwaltenden Umständen und ungünstigen Arbeitsbedingungen Rechnung tragend, ist man in der Praxis zu der F r e i z ü g i g k e i t der Behandlung von Glasgefäßen gekommen und hat dabei die besten Erfahrungen gemacht. Die Freizügigkeit der Behandlung ist übrigens bei allem anderen Gut im voraus zuerkannt (§ 12 Ziff. 4 Eingangssatz GBV. Heft 1). Der sonst nicht vermeidbare Ruck beim Fahren über die Verladebrücke wird durch Rückwärtsfahren zur Bedeutungslosigkeit herabgemindert. Er ist also unmerklich, jedenfalls aber ohne nachteiligen Einfluß auf das leicht empfindliche Gut, das doch in den meisten Fällen einen Landtransport auf weniger gut oder gar schlecht gefederten Straßenfahrzeugen — Botenfuhrwerke, die über Land fahren — und holperigen Straßen hinter sich hat und den ungleich schwereren Erschütterungen doch auch standhalten mußte. Die Rückkehr zum vorgeschriebenen Verfahren würde zudem die beträchtliche Vermehrung des Personals auf den Feuergutumladestellen zur Folge haben.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die einschränkenden Bestimmungen im § 13 GBV. Heft 1 praktisch nicht mehr haltbar sind und darum etwa in der Weise einer Umarbeitung bedürfen, daß Glasgefäße mit Flüssigkeiten auf unebener Fahrbahn und über Verladebrücken mittels Sackkarren auch dann gefahren werden dürfen, wenn die Form, Größe oder Beschaffenheit des Gutes, namentlich aber der Zustand der Verpackung das Tragen nicht ratsam erscheinen lassen. Noch zweckmäßiger wäre es, die Bestimmungen ganz aufzuheben und damit die Freizügigkeit der Behandlung von Glasgefäßen herzustellen.

Ernst I l l i, Eis.-Sekr., Stuttgart Hbf.

Die Fahrpreisermäßigung zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürftiger Stadtkinder auf dem Lande.

der 137. Sitzung der Ständigen Tarifkommission vom Januar 1925 ist beschlossen worden, der Hauptverwaltung der tschen Reichsbahn die Aufhebung der in der Überschrift annten Fahrpreisermäßigung vorzuschlagen.

Während in der Niederschrift über die erwähnte Sitzung hauptlich die wirtschaftlichen und finanziellen Nachteile dargelegt , die der Reichsbahn aus dieser Vergünstigung erwachsen, en im Nachstehenden namentlich praktische Gründe angeführt den, welche die Beseitigung der Vergünstigung als dringend schenswert erscheinen lassen. Die Vergünstigung besteht, dies noch anzuführen, darin, daß die hilfsbedürftigen, in tschen Landorten oder Erholungsheimen unterzubringenden ltkinder und ihre Begleiter auf der Deutschen Reichsbahn in 3. Wagenklasse der Eil- und Personenzüge zum 4. Teil des rpreises 4. Klasse befördert werden, und daß Kindern mit leitern und allein reisenden Begleitern unter gewissen Vorsetzungen Schnellzugbenutzung gegen Zahlung des tarifigen Zuschlags gestattet wird. Die ins Ausland fahrenden oder von dort zurückkehrenden hilfsbedürftigen Kinder werden auf der Reichsbahn frei befördert.

Die Kinder werden befördert entweder in fahrplanmäßigen Zügen oder in Sonderzügen. Bei Beförderung in fahrplanmäßigen Zügen werden die Kinder entweder in den auch sonst im Zug laufenden Wagen untergebracht, ohne daß der Zug verstärkt werden muß, oder es müssen wegen ihnen ein oder mehrere weitere Personenwagen beigestellt werden.

Handelt es sich nur um einzelne Kinder oder um kleinere Gruppen von Kindern, die in den sonstigen Wagen des Zuges Platz finden, so soll gegen die Beförderung nichts eingewendet werden. Lediglich vom praktischen Standpunkt aus betrachtet, ist es schließlich belanglos, ob in einem Zuge einige Kinder mehr oder weniger mitbefördert werden. Wenn aber für die Kinder ein oder mehrere weitere Wagen beigestellt werden müssen, ein Fall, der sehr oft eintritt, da manchmal 200 und mehr Kinder mit demselben Zuge zu befördern sind, so wird dadurch nicht nur der fahrplanmäßige Lauf des Zuges, mit dem die Kinder befördert

werden, sowie anderer von ihm abhängiger Züge in der Regel mehr oder weniger gestört, sondern es treten weitere Nachteile dadurch hinzu, daß einem Zug unter Umständen wegen eines einzigen Wagens mit Kindern auf längere Strecken eine Vorspannlokomotive beigegeben werden muß und daß, wenn die Wagen durchlaufen sollen, was in der Regel gewünscht wird, auf manchen Bahnhöfen umständliche Rangierbewegungen nötig sind. Besonders unangenehm sind die Verspätungen, die durchlaufende Schnellzüge und ihre Anschlußzüge auf diese Weise erhalten. Die Verspätung eines einzigen Zuges kann den Fahrplan einer Gruppe von zehn und mehr Zügen über den Haufen werfen. In Bezirken mit ungünstigen Geländeverhältnissen gibt es sodann verschiedene Züge, deren Zugkraft nicht mehr ausreicht, wenn ein einziger weiterer Wagen als gewöhnlich geführt werden muß. Auch kann es vorkommen, daß ein solcher Wagen auf einer verhältnismäßig kurzen Strecke drei- und viermal ab- und wieder eingestellt werden muß. Diese besonderen Wagen mit Kindern bilden daher für die Abzweigstationen häufig eine sehr unerwünschte Vermehrung ihrer Rangiergeschäfte. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart, wo die Verhältnisse wegen der zum Teil beschränkten örtlichen Anlagen etwas ungünstig liegen, können die Wagen mit Kindern nicht immer unverändert bis zur Zielstation durchgeführt werden. Zur Vermeidung erheblicher Störungen muß häufig das Umsteigen der Kinder veranlaßt werden.

Die Einhaltung der Bestimmungen, wonach die Beförderung mit Schnellzügen nur ausnahmsweise gestattet wird, und nur besonders schwächlichen Kindern, wenn die Notwendigkeit der Schnellzugbenutzung vom Arzt bescheinigt ist, war bis jetzt nicht zu erreichen. Bei Beförderung auf größere Entfernungen bildet die Schnellzugbenutzung die Regel.

Um die Führung besonderer Wagen möglichst zu vermeiden oder einzuschränken, empfiehlt es sich, den Kinderentsendungsstellen nahezulegen, die Kinder in kleineren Gruppen zu verschicken und sie auf verschiedene Tage und Züge, u. U. auch Wege zu verteilen. Viel Erfolg wird man zwar, wenigstens nach den bei der Reichsbahndirektion Stuttgart gemachten Erfahrungen, mit diesen Bemühungen wohl nicht haben. Die Kinderentsendungsstellen sind bestrebt, möglichst viel Kinder gleichzeitig zu verschicken, um an Begleitpersonal zu sparen. Auch haben sie in der Regel den Tag der Aufnahme der Kinder mit der Empfangsstelle vorher vereinbart und wollen hiervon nicht mehr abweichen. Ähnlich liegt es bei der Heimbeförderung von Kindern. Die Kindererholungsheime nehmen Hunderte von Kindern gleichzeitig auf und entlassen sie auch gleichzeitig. Sie halten sich an das Belegungsprogramm ihres Heims und nehmen auf die Bedürfnisse der Eisenbahn keine Rücksicht.

Bei Beförderung erholungsbedürftiger Kinder mit Sonderzügen kommt in der Hauptsache die Beförderung nach und von den besonderen Kinderfürsorgeanstalten in Frage. Eine der bekanntesten ist die Anstalt auf dem Heuberg bei dem Marktflecken Stetten am kalten Markt im südöstlichen Baden. Das Heuberger Kinderheim ist von den beiden nächsten Bahnstationen Storzingen an der Linie Tübingen-Sigmaringen und Thiergarten an der Linie Tuttlingen-Sigmaringen 4 bzw. 5 km entfernt. Die mit fahrplanmäßigen Zügen zu befördernden Kinder steigen teils in Thiergarten teils in Storzingen aus und ein, Sonderzüge m[it] Kindern gehen ausschließlich nach und ab Storzingen. In dies[em] Jahr beschränken sich die Kinderzüge auf einige Züge Hambu[rg–] Storzingen und umgekehrt zur Beförderung von Kindern a[us] Schleswig-Holstein. Bei diesen Kindersonderzügen muß z[ur] Verringerung der Betriebskosten und der ohnedies sehr za[hl]reichen Leerläufe eisenbahnseitig danach getrachtet werden, d[aß] der Sonderzug, der die Kinder von der Heimat nach dem E[r]holungsheim bringt, zur Rückbeförderung der zur Entlassu[ng] kommenden Kinder nach der Heimat benutzt wird. Dadu[rch] fällt wenigstens der Leerlauf des Wagenzugs weg. Die Wag[en] werden meist im Heimatbezirk wieder dringend benötigt u[nd] dürfen nicht mit fahrplanmäßigen Güterzügen, sondern müss[en] als Leerzug zurückgeleitet werden, falls sie nicht zu ein[em] Kindersonderzug nach der Heimat verwendet werden könn[en]. Nun ist bei der erstmaligen Belegung des Kinderheims und [bei] der Heimbeförderung der Kinder der letzten Belegung e[ine] solche Wagenverwendung nicht möglich. In beiden Fällen lä[ßt] sich die Leerversendung der Ausrüstung auf der ganzen [Be]förderungsstrecke nicht vermeiden. Dagegen sollte sie bei [den] Zwischentransporten möglich sein, d. h. ein Sonderzug, der [die] Kinder von Hamburg nach Storzingen bringt, sollte zur He[im]beförderung der Kinder von Storzingen nach Hamburg v[er]wendet werden. Ein solcher Sonderzug müßte morgens in St[or]zingen eintreffen und gegen Abend von da abgehen. Dadu[rch] würde wenigstens der Leerlauf der Wagen vermieden. Es ließ s[ich] aber über eine derartige Zugverwendung mit dem Heuberger K[in]derheim auch keine Verständigung erzielen. Dieses erklärte, [die] Kinder eines Sonderzugs nicht aufnehmen zu können, solan[ge] die eines früheren sich noch im Kinderheim befinden. A[ber] auch wenn es gelingt, den ankommenden Kinderzug zur He[im]beförderung von Kindern zu benutzen, so wird dadurch nur [der] leere Rücklauf der Wagen vermieden, unvermeidlich sind [die] zahlreichen Lokomotivleerfahrten und Außerdienstfahrten [von] Zugbegleitpersonal, die in den einzelnen Bezirken zur Üb[er]nahme eines Kinderzugs und zur Rückbeförderung nach [der] Heimatstation erforderlich sind. Daß die durch die Kind[er]sonderzüge entstehenden Betriebskosten durch die geringen E[in]nahmen bei weitem nicht gedeckt werden, braucht wohl ni[cht] näher auseinandergesetzt zu werden. Sowohl die Züge als [die] ihretwegen nötigen besonderen Fahrten müssen in der Re[gel] besonders angeordnet werden. Bekanntlich ist aber eine V[er]mehrung der Sonderfahrten vom praktischen Standpunkt [aus] nicht erwünscht. Sie geben leicht Anlaß zu mehr oder weni[ger] bedenklichen Störungen im Betrieb.

Dem Antrag der ständigen Tarifkommission, die Fahrpr[eis]ermäßigung zur vorübergehenden Unterbringung hilfsbedürf[ti]ger Stadtkinder auf dem Lande aufzuheben, ist daher sow[ohl] aus wirtschaftlichen wie praktischen Gründen durchaus zu[zu]stimmen. Um den unliebsamen Verspätungen vorzubeugen, [die] mehrfach Schnellzüge lediglich durch Kinderbeförderung [er]halten, wäre dringend zu wünschen, daß die Benutzung [von] Schnellzügen durch erholungsbedürftige Kinder mit Fahrpr[eis]ermäßigung noch vor Eintritt des stärkeren Reiseverkehrs un[ter]sagt würde.

Stuttgart. Faude, Reichsbahnra[t]

Bücherschau.

— **Der Deutsche Hotelführer.** Der Reichsverband der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe, als die umfassende Organisation der deutschen Hotels, gibt jetzt einen Deutschen Hotelführer heraus, der für die Reisezeit praktische Dienste leisten wird. Der Führer umfaßt alle Reiseorte von der Reichshauptstadt bis zum kleinsten Bade. Der Fremde erfährt durch den Führer, welche Hotels in jeder Stadt in Frage kommen, zugleich die Entfernung vom Bahnhof. In einer zweiten Spalte ist der Besitzer und der Leiter angegeben, gleichzeitig die Telegrammadresse; in besonderen Spalten folgt die Angabe der Bettenzahl, der Mindestpreis für Einzelzimmer, für Frühstück, für Pension einschließlich Zimmer, ferner die Zahl der Privatbäder, und in einer besonderen Rubrik wird mitget[eilt,] ob Zentralheizung, fließendes Wasser, Aufzug, Garage, Fe[rn]sprecher usw. vorhanden ist.

Der Deutsche Hotelführer ist im Verlage der Deutschen Ho[tel-]Nachrichten erschienen (Heinrich Eisler & Co., Hambur[g).] Preis 1 *M*.

— **Die neuen Umzugskostenvorschriften.** Nach Reichsbe[sol]dungsblatt Nr. 1171/1925 erscheint demnächst das Buch „[Die] neuen Umzugskostenbestimmungen für die Reichsbeamten“ [von] Regierungsrat Dr. Panzeram und Ministerialamtmann Barz [im] Verlage von Georg Bath, Berlin SW 61, Gitschiner Str. 13. [Das] Buch enthält auch die einschlägigen Sondervorschriften [der] Reichsbahn.

Die Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung München.

Die feierliche Eröffnung der Ausstellung, die alle ähnlichen Veranstaltungen an Ausdehnung und Bedeutung übertrifft, fand am 30. Mai statt. Die Feier spielte sich in der zum Festraum festlich eingerichteten Luftschiffhalle unter Anwesenheit der Reichs- und Landesbehörden usw. ab. Staatssekretär von Franck hieß die zur Feier Erschienenen willkommen, die aus allen Gauen des deutschen Vaterlandes herbeigekommen waren, auch aus Österreich, das sich hervorragend beteiligt und zum Gelingen der Ausstellung wesentlich beigetragen habe. Er führte unter anderem weiter aus:

Wenn im Prachtbau des Deutschen Museums auf Jahrhunderte ein Tempel erstanden ist für Dokumente des gesamten menschlichen und besonders des deutschen Erfindergeistes in Technik und Naturwissenschaft, so tritt heute die kurzlebige Schwester mit einer reichen Ausstellung auf dem Gebiete des Verkehrs der langlebigen Schwester zur Seite, um einen flüchtigen Einblick zu tun in die Werkstätten der gärenden Zeit. Die Ausstellung wird jedem etwas bieten, dem Einzelnen unseres Volkes und auch den anderen Völkern. Dem Volke ist der Verkehr längst ein unentbehrliches Lebenselement geworden, und kein Volk weiß das besser als das unsrige, das in seiner furchtbaren Isolierung der harten Kriegszeit des Verkehrs so lange entbehren mußte. Der Verkehr schlägt die Brücke von Volk zu Volk und nimmt die gerissenen Fäden des Völkergewebes als erster wieder auf. Die Ausstellung will keine Messe sein, sie will nicht die absolute Formenschönheit der Objekte betonen, wenn auch die ganze Aufmachung der Ausstellung künstlerisch sein muß. Sie soll aber sein eine Schaustellung der jüngsten Kinder deutscher Erfindungs- und Unternehmungsgeistes auf dem Gebiete des Verkehrs, sie soll auch gutes Altes bringen, zum Verständnis des Werdeganges des Neuen. Sie soll damit sein eine Stätte der Belehrung und Anregung und ein Gradmesser deutscher Leistungsfähigkeit auf dem Gebiete des Verkehrs überhaupt.

Damit soll die Ausstellung vor allem auch der außerdeutschen Welt erweisen, daß wir trotz der Fesseln des Versailler Vertrages in Organisation und Qualität der Arbeit immer noch voran stehen, trotz aller wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Erfüllt sie diese Aufgabe, dann erfüllt sie eine große vaterländische Mission und liefert den Beweis, daß Deutschland nicht aus dem Rat der Völker ausgeschaltet werden kann und ein unentbehrliches Glied der Weltwirtschaft ist. Der Verkehr trägt die Summe aller Wechselbeziehungen von Mensch zu Mensch, von Volk zu Volk und wird damit zu einem eminenten Faktor der Kultur. Der Einigungsgedanke, den die Not dem deutschen Volke heute mehr denn je aufzwingt, war überall in unseren Gauen der Leitgedanke der Veranstaltungen der letzten Wochen. Er soll auch an dem Wirken der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 seine Geltung haben. Darum grüße ich diese Weihestunde unseres Volkes. Das ganze große einige deutsche Vaterland, es lebe hoch!

Nach ihm sprach der erste Bürgermeister der Stadt München, Scharnagel, der unter anderem ausführte, die Stadt München begrüße es mit besonderer Freude, daß die Deutsche Verkehrsausstellung gerade in München habe durchgeführt werden können. Münchens Stadtverwaltung sei überzeugt, daß die Ausstellung zu einem neuen starken Bande werde, das München mit dem Reiche auf das engste verknüpfe, es aber auch verbinde mit jenem Teil des Auslandes, der den kulturellen Teil dieser Arbeit zu schätzen wisse. Er schloß mit dem Wunsche, daß die gemeinsame Arbeit unter dem Gedanken der unzertrennbaren Zusammengehörigkeit und der restlosen Hingabe an unser Vaterland uns wieder groß, frei und stark werden lassen möge. Zum Schluß der Eröffnungsfeier nahmen noch Ministerpräsident Dr. Held und Reichswehrminister Dr. Geßler das Wort. Letzterer erklärte alsdann im Namen des Reichspräsidenten die Ausstellung für eröffnet, indem er ausführte:

Wenn auch auf allen Gebieten der Technik der Menschengeist mächtige Fortschritte gemacht hat, so sind sie doch auf dem Gebiete der Technik des Verkehrs geradezu umwälzend. Jeder Tag bringt neue Erfindungen auf dem Gebiete des Verkehrs der Personen, der Güter und der Nachrichten. Alle Kulturvölker sind in schärfstem Wettkampf, und Deutschland hat allen Anlaß, gerade auf dem Gebiete der Technik alle Kräfte einzuspannen, um nicht ins Hintertreffen zu kommen. Die ungeheuren Lasten, die der unglückliche Ausgang des Krieges unserem Volk und seiner Wirtschaft auferlegt hat, zwingen förmlich zu Versuchen, einen wesentlichen Teil der Lasten durch neue Fortschritte der Technik auszugleichen. Dieser Gedanke führt mich schon hinüber zu dem Problem unserer Wirtschaft. Die Reichsregierung ist sich der unendlichen Schwierigkeiten wohl bewußt, die unsere Wirtschaft hat, um in der Welt wettbewerbsfähig zu bleiben gegenüber anderen glücklicheren und reicheren Völkern. Allein auch hier wissen wir, daß letzten Endes es nicht möglich ist, durch künstliche Mittel sich im Wettbewerb zu erhalten. Auf die Dauer ist es nur die eigene Kraft, die in der Gediegenheit der Leistung zum Ausdruck kommt.

In dem Worte „Verkehr" liegt aber auch eine mächtige Idee. Er ist es, der Menschen und Völker und Ideen sich näher zu bringen hat. Je weniger wir geneigt sind, auf das Recht unseres eigenen Volkstums zu verzichten, um so mehr müssen wir uns klar sein, daß wir dieses Recht uns nur verschaffen können im Wetteifer mit den übrigen Völkern der Welt. Wir sind ein Glied der großen Völkergemeinschaft der Erde, das jetzt auch um seine moralische Gleichberechtigung kämpfen muß.

Wir wünschen und hoffen, daß die Ausstellung ein voller Erfolg sein wird.

Es folgte alsdann ein Rundgang der Ehrengäste durch die Ausstellung, an den sich ein Frühstück anschloß. Bei dieser Gelegenheit ergriffen auch Reichsverkehrsminister Dr. Krohne, der Württembergische Staatspräsident Bazille sowie der österreichische Handelsminister Schürf das Wort. Zahlreiche Glückwunschtelegramme, darunter auch ein solches des Reichspräsidenten v. Hindenburg, wurden verlesen und mit Beifall aufgenommen.

Auch die Schriftleitung dieser Zeitung wünscht der Ausstellung vollen Erfolg. Eine besondere Nummer, voraussichtlich Nr. 28 am 9. Juli, wird der Ausstellung gewidmet werden.

Allgemeines.

— **Künstlicher Marmor.** Das Zentralblatt der Bauverwaltung schreibt hierzu: Es handelt sich um eine deutsche Erfindung, für die in allen zivilisierten Ländern ein Patent nachgesucht ist und die die Herstellung von Marmor auf künstlichem Wege im Auge hat zu einem Preise, der den des gewöhnlichen Mörtelbewurfes nur wenig übersteigt. Das Recht zur Ausnützung dieses Materials hat ein Norweger, A. N. Svandalsflona, durch dessen Vermittlung kürzlich in England eine Gesellschaft zur Herstellung in großem Maßstabe gegründet wurde.

Der künstliche Marmor kann in allen möglichen Farben und in jeder beliebigen Stärke hergestellt und überall angewendet werden, wo es sich um Marmor handelt. Das Erzeugnis soll seinem Vorbild überraschend ähnlich sein, so daß selbst Fachleute sich täuschten. Die neue Erfindung wird vermutlich einen umwälzenden Einfluß in den Industriezweigen hervorrufen, in denen Marmor Verbreitung gefunden hat. So hat sich das Material zum Beispiel als Wandbekleidungsstoff für Krankenhäuser als überlegen gezeigt, da es Mikroben nicht durchläßt, ein Nachteil, von dem Marmor sich nicht ganz freimachen konnte. Weiterhin kann seine Billigkeit eine ausgedehnte Anwendung als Wandbekleidung in Privathäusern ermöglichen — innen sowohl wie außen —, in Baderäumen und anderen gesundheitlichen Anlagen, Versammlungsräumen, für Ladentische und im übrigen für alles mögliche, wo jetzt der teuere Marmor Verwendung findet.

In Norwegen ist man im Begriff, eine Fabrik anzulegen, und es soll die Absicht bestehen, auch für Schweden eine Anlage gleicher Art herzustellen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Keine Erhöhung der Beamtenbezüge.** Dem Reichstage ist jetzt die Stellungnahme der Reichsregierung zu der Entschließung des Reichstags vom 4. April, in der um Prüfung ersucht wurde, ob und auf welcher Grundlage die Bezüge der Beamten eine Erhöhung erfahren können, zugegangen. Die Denkschrift kommt nach ausführlichen Darlegungen über die jetzigen Bezüge der Beamten und über die Auswirkungen einer Beamtengehaltserhöhung zu folgendem Schluß:

1. Die jetzigen Beamtengehälter sind, insbesondere auch in den unteren Besoldungsgruppen, sowohl ihrem tatsächlichen Betrage nach, als auch gemessen an denen von 1913 ebenso hoch, zum Teil sogar höher als die Bezüge der großen Masse der Arbeiter und Angestellten der Privatwirtschaft. Die jetzigen Gehälter gewährleisten der Beamtenschaft eine Lebenshaltung, die keineswegs unter der Lebenshaltung der übrigen Arbeitnehmerschaft liegt.

2. Eine allgemeine Hebung des Gehalts- und Lohnniveaus würde bei der durch die heutige Wirtschaftslage gegebenen Beschränkung der Lohnquote nur zu Preissteigerungen führen, so daß die innere Kaufkraft der Gehälter und Löhne doch nicht erhöht würde, die Arbeitnehmer also trotz der Erhöhung der Nominalbezüge ihre Lebenshaltung nicht verbessern könnten.

3. Die Erhöhung der Nominal- (Gold-) Bezüge in ihren Folgen würde die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Wirtschaft gegenüber dem Auslande weiter verringern. Die Gefahr von Betriebseinstellungen, d. h. Verringerung der Zahl der Arbeitsplätze, würde nähergerückt. Damit würde trotz der Erhöhung der Tariflöhne für Vollarbeiter unter Berücksichtigung der Arbeitslosen und Kurzarbeiter das durchschnittliche Lohnniveau nicht erhöht, vielleicht sogar herabgedrückt werden.

4. Bei einer Gehaltserhöhung allein für die Beamten werden Tariferhöhungen bei der Reichsbahn und gegebenenfalls auch Steuererhöhungen erforderlich sein, oder es können sonst etwa mögliche und wirtschaftlich zweckmäßige Steuerermäßigungen nicht durchgeführt werden. Diese Tarif- und Steuererhöhungen würden sich in eine allgemeine Preissteigerung umsetzen, oder es würde eine sonst mögliche, aber wegen der Beamtengehaltserhöhung unterbleibende Steuerermäßigung eine Senkung der Preise verhindern. Jedenfalls würde eine solche Gehaltserhöhung eine Belastung der breiten Masse der übrigen Arbeitnehmer darstellen, die sich in mindestens derselben Lage befindet wie die Beamtenschaft.

Hiernach glaubt die Reichsregierung mit Rücksicht auf die Finanzlage der öffentlichen Körperschaften, insbesondere der Reichsbahn, die allgemeine Wirtschaftslage und die wirtschaftliche Lage der großen Masse der übrigen Arbeitnehmerschaft die Verantwortung für eine Erhöhung der Beamtenbezüge im gegenwärtigen Augenblicke nicht übernehmen zu können.

— **Stieler über die Reichsbahn.** In einem Vortrag vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages, über den die „Deutsche Wirtschaftszeitung" berichtet, beschäftigte sich der mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Generaldirektors beauftragte Staatssekretär a. D. Stieler mit der Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Staatssekretär Stieler wies noch einmal die Verdächtigungen gegen Oeser zurück und behandelte dann insbesondere das Verhältnis der Reichsbahn-Gesellschaft zur Reichsregierung, zum Reichstag und zum Reichsrat. Er erklärte, da die Gesellschaft nicht im Reichstag und der Reichsregierung selbst auftreten könne, liege die Gefahr nahe, daß die Interessen der Gesellschaft viel weniger als bisher berücksichtigt würden. Es sei etwas anderes, ob der Verkehrsminister zugleich Chef der Verwaltung sei oder ob die Verwaltung abseits steht. So kämen Beschlüsse zustande, die die besonderen Interessen der Reichsbahn nicht mehr berücksichtigten, zum Beispiel in der Urlaubsfrage, wo die Reichsbahn aus finanziellen Gründen nicht so weit gehen könne wie das Reich. Resolutionen des Reichstags auf Erhöhung der Bezüge des Personals wären für die Reichsbahn-Gesellschaft verhängnisvoll. Ohne behaupten zu wollen, daß der Gehaltsaufbau vor der Kriegszeit richtig war, könne er ihn dahin charakterisieren, daß die großen Massen der unteren Kategorien mit ihren Bezügen niedrig gehalten waren. Eine vollständige Abkehr von diesem Vorkriegssystem müßte zu einer vollständigen Umkehr unserer ganzen Wirtschaft führen, und es könnte die Tarifpolitik nicht fortgesetzt werden, die auf der damaligen Grundlage aufgebaut sei. Der Staatssekretär erklärte in der aus früheren Veröffentlichungen bekannten Weise die Finanzlage der Reichsbahn-Gesellschaft und Lohn- und Gehaltsfragen. Über die
Zukunft des Unternehmens äußerte er, hierbei spielte a
politischen Faktoren insbesondere die Weiterentwicklung
Technik eine wesentliche Rolle. Es sei für ihn nicht siche
die Eisenbahn bis 1964 noch das Instrument sei, das sich
Wirtschaft zur Bedienung des großen Verkehrs nutzbar m
Ob es dann noch möglich sein werde, die Reichsbahn als
Hauptträger der Reparationen zu behandeln, se
höchsten Grade zweifelhaft. Es werde vielleicht nötig
später die anderen Verkehrsmittel mit der Reparation zu
lasten. Zur Frage der Einnahmen und der Tarife erklärte
Staatssekretär, daß die Einnahmen bisher erreicht wurden,
man nach vorsichtigem Voranschlag erwartete. Zu den G
tarifen erklärte er, daß es mit Rücksicht auf die besondere
lastung der Reichsbahn nicht möglich sein werde, der W
schaftslage mit einer allgemeinen Tarifermäßig
entgegenzukommen. Mißständen des Tarifschemas habe
durch Ausbau und Wiedereinführung von Ausnahmetarifen
begegnen versucht. Die Staffelung unterliege einer Prü
Die Entlastung der Nahentfernungen sei ein besonderes Prob
besonders wegen des Wettbewerbs des Kraftwag
Wegen der nicht wegzuleugnenden Vorzüge des Kraftwa
werde aber selbst bei starker Unterbietung der Kraftwagen
ein Wettbewerb sehr schwierig sein. Wenn also auch die Re
bahn-Gesellschaft sich den Kraftwagen nutzbar mache, dann
es sich nicht unbedingt vermeiden, in die Interessensphäre
Spediteure einzugreifen. Dem immer wieder geäuße
Vorschlag, durch Senkung der Tarife eine Verkehrsbelebun
erreichen, hielt er entgegen, daß man darüber im Zweifel
könne, ob im Augenblick der Tarifsenkung diese verk
belebende Wirkungen ausüben könne. Es sei ein gr
Risiko, solche Experimente ohne notwend
Reserve zu machen. Die Erfahrungen, die man in
land und in der Schweiz mit Tarifsenkungen gemacht
sprächen dagegen. Der Einnahmeausfall bei einer Tarifsen
würde erst dann durch einen erhöhten Verkehr wieder a
glichen werden, wenn Handel und Gewerbe wieder aufgel
wären.

— **Bestellverfahren der Sommersonderzüge.** Wie bereits
kanntgegeben, können in Groß-Berlin die Fahrkarten
schriftlich durch Ausfüllung der besonders hierfür v
sehenen Anträge gestellt werden. Die Anträge für die im
verkehrenden Sonderzüge werden vom 2. Juni an bei sämtli
Fahrkartenausgaben Groß-Berlins kostenlos an das Publ
abgegeben. Die Ausfüllung der Anträge ist nach den auf
Bahnhöfen hängenden Bekanntmachungen vorzunehmen.
ausgefüllten Anträge sind unter Beigabe einer Freimarke
die Antwort bei den auf den Aushängen bezeichneten Stellen
zugeben oder diesen Stellen durch die Post zuzusenden.
Bestellung verpflichtet zur Abnahme und Bezahlung der F
karten. Der Besteller erhält Bescheid, ob die beantragten F
karten abgegeben werden können. Der Zeitpunkt für die
holung der vorgehaltenen Fahrkarten wird unter Angabe
Fahrpreises in dem Antwortschreiben angegeben. Gegen
zeigung der Antwort werden dem Reisenden innerhalb der
gegebenen Frist die Fahrkarten gegen Bezahlung des Fahrg
verabfolgt. Über die während dieser Zeit nicht abgenomm
Fahrkarten wird anderweitig verfügt. Es wird ausdrüc
darauf hingewiesen, daß die Fahrkarten in Groß-Berlin
nach dem vorher angegebenen Verfahren bestellt werden kön
Bestellungen, die den Richtlinien nicht entsprechen, bleiben
beantwortet.

Auch in Köln wird, um den im Vorjahre wiederholt g
äußerten Wünschen nach einer besseren Regelung des Verk
der Sommersonderzugfahrkarten Rechnung zu tragen, in die
Jahre versuchsweise ein schriftliches Bestellverfahren für S
mersonderzugfahrkarten und für Fahrkarten zu den Aus
lungssonderzügen nach München eingeführt. Auch hier e
jeder Besteller schriftlichen Bescheid, ob er die gewünschten
ten erhalten kann. Die in der Zusage für die Abholung
Karten angegebene Frist ist unbedingt innezuhalten, da s
über die Karten anderweitig verfügt wird. Die Fahrkarten
den nur gegen Rückgabe der Antwortkarte und Entrichtung
Fahrpreises verabfolgt. Bei Abteilbestellung erhält der
sende bei Entnahme der Fahrkarten eine Bescheinigung
über. Als solche dient die durchkreuzte Rückantwortkarte.

Die schriftlichen Bestellungen zu allen Sommersonderz
können sofort erfolgen und müssen innerhalb der bei den ei
nen Zügen angegebenen Fristen eingegangen sein. Mehr als
Sonderzugkarten können nicht gleichzeitig bestellt werden.

Da das vorstehende Verfahren eine große Erleichterung
die Reisenden bedeutet, darf erwartet werden, daß diese die
ordnungen der Reichsbahn beachten und so zu einer glatten
wicklung des Fahrkartenverkaufs beitragen. Nur hierd
wird die Beibehaltung des Verfahrens ermöglicht werden.

Für die Ausstellungszüge nach München, welche bereits
11/12. und 18/19. Juni verkehren, kann die schriftliche Be

g wegen der Kürze der Zeit nicht ausgeführt werden. Für
se Züge werden die Fahrkarten wie bisher lediglich am Schal-
der Fahrkartenausgabe verkauft.

— **Berliner Sommer-Sonderzüge.** Im Monat Juni verkehren
ende Sommersonderzüge ab Berlin: Nach München am
20., 27. und 28. Juni. Abfahrt um 3.00 nachm. von Berlin
ı. Bhf., Ankunft in München um 5,45 vorm. Es werden Fahr-
ten 2. und 3. Klasse außer nach München nach Garmisch-
tenkirchen, Berchtesgaden, Oberstdorf, Füssen und Lindau
gegeben. Die Fahrkarten nach Garmisch-Partenkirchen gelten
h nach Kufstein oder Aschau oder Marquartstein. Der Fahr-
ıs 3. Klasse nach München beträgt 44 ℳ, 2. Klasse 66 ℳ.
ı München ab sind fahrplanmäßige Züge zu benutzen.
Ermäßigung von 33⅓ % wird auch für die Anschlußstrecke
h den vorstehenden Stationen gewährt. Nach Basel und
nstanz am 13. Juni. Berlin Anh. Bhf. ab 4.15 nachm.,
kunft in Konstanz 1.06 nachm. Der Zug führt ebenfalls die
ınd 3. Klasse. Fahrkarten werden ausgegeben nach Heidel-
g oder Mannheim, Karlsruhe, Baden-Baden oder Wildbad,
enburg, Freiburg, Neustadt, Mülheim, Basel, Triberg, Donau-
ingen und Konstanz.

ach Insterburg über Königsberg am 27. Juni. Char-
enburg ab 5.34 nachm., Ankunft in Königsberg 8.23 vorm.,
nsterburg 10.37 vorm. am nächsten Tage. Fahrkarten 2. und
Klasse werden ausgegeben nach Marienburg, Elbing, Brauns-
g, Königsberg und Insterburg. Die Ermäßigung bei diesem
e beträgt 50 %.

ach dem Riesengebirge am 13. Juni. Berlin Görl. Bhf.
11.25 vorm., Ankunft in Hirschberg 5.00 nachm., in Ober-
eiberhau 6.35 nachm., in Krummhübel 5.55, in Schmiedeberg
nachm. Der Sonderzug führt nur die 3. Wagenklasse.

ach Swinemünde am 20. Juni. Abfahrt ab Berlin Stett.
um 9.35 vorm., Ankunft in Swinemünde 1.39 nachm., in
lshagen-Trassenheide 3.56 nachm. Es werden Fahrkarten
Klasse ausgegeben nach Swinemünde, Heringsdorf, Ahlbeck,
sin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow, Zinnowitz, Zempin und
lshagen-Trassenheide.

ie Mitteilung der Verkehrstage usw. für die im Juli und
gust verkehrenden Züge behalten wir uns vor.

— **Die Elektrisierung der oberbayerischen Ausflugsstrecken.**
ı 5. Juni ab werden sämtliche fahrplanmäßigen Züge auf den
cken München-Gauting (Nahbahn), München-Tutzing-Gar-
h-Partenkirchen, München-Kochel und München-Herrsching
trisch betrieben. Damit im Zusammenhange werden Fahr-
ı und Betriebsweise wesentlich umgestaltet. Bemerkenswert
die Kürzung der Fahrzeiten. Es beträgt die Fahrzeit eines
sonenzuges München-Garmisch 2½ Stunden gegen früher
bis 4 Stunden, eines Schnellzuges München-Garmisch 1 Stunde
Min. bis 1 Stunde 40 Min. gegen 2 Stunden 20 Min. eines Per-
enzuges nach Herrsching 46—55 Minuten gegen 1½ Stunden.
Interesse des Fernverkehrs wird der Betrieb staffelweise ge-
t, d. h. es fahren Pendelzüge München-Pasing, München-
ting und München-Starnberg.

— **Eine Benzoltriebwagenfahrt auf den Brocken.** Ein von der
.G. gebauter, für die Brasilianische Zentralbahn bestimmter
zoltriebwagenzug hat kürzlich, nach Versuchsfahrten auf
cken der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft, eine
lgelungene Fahrt auf den Brocken ausgeführt. Der Zug be-
d aus zwei Triebwagen mit je jwei 75-PS-Motoren, die sämt-
von einem Führerstand aus betätigt werden konnten. Die
stung ist um so beachtenswerter, als die Brockenlinie fast
hgängig Steigungen von 1 : 30 und ununterbrochene Gleis-
mmungen von kleinstem Durchmesser aufweist.

— **Werfen mit Steinen auf Züge.** Mit Rücksicht auf die immer
der vorkommenden Fälle des Werfens und Schießens auf
ende Züge erscheint es angebracht, nachstehendes Gerichts-
il bekanntzugeben:

n Januar d. J. wurde auf der Strecke Neuß-Köln ein Güter-
mit Steinen beworfen. Ein Stein traf das Bremshaus des
ten Wagens des Zuges, in welchem der Bremser glücklicher-
se unverletzt blieb, dagegen wurde eine Fensterscheibe des
mshauses zertrümmert. Gegen den Täter, welcher in der
son eines 18jährigen jungen Mannes ermittelt werden konnte,
de das gerichtliche Verfahren wegen vorsätzlicher Eisen-
n-Transportgefährdung mit dem Erfolge eingeleitet, daß er
Schöffengericht in Köln wegen Vergehens gegen § 316 des
fgesetzbuches zu einer Gefängnisstrafe von 4 Monaten
tenfällig verurteilt wurde. Nur dem Umstande, daß der
urteilte offenbar nicht aus verbrecherischer Neigung, sondern
Leichtsinn und Unerfahrenheit die Straftat begangen hat,
te er es zu verdanken, daß die Vollstreckung des Urteils aus-
etzt wird. Voraussetzung hierbei ist jedoch, daß er sich durch
e Führung während der ihm zugestandenen Bewährungsfrist
eines zukünftigen Gnadenbeweises würdig zeigt und eine Buße
von 50 RM. zahlt.

— **Beförderung von Stückgütern auf der Reichsbahn.** Der Reichsverband der Deutschen Industrie ist in letzter Zeit wiederholt für eine beschleunigtere Beförderung von Stückgütern auf der Reichsbahn eingetreten, worauf ihm die Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, unter dem 22. Mai den nachfolgenden Bescheid erteilte:

„Den Ursachen der Verzögerung bei den in Ihrer Eingabe bezeichneten Sendungen könnte nur an Hand der Originalfrachtbriefe nachgegangen werden. Wir stellen ergebenst anheim, den einzelnen Beschwerdeführern zu empfehlen, diese Frachtbriefe den örtlich zuständigen Reichsbahndirektionen zu übersenden. Allgemein bemerken wir folgendes ergebenst:

„Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist dauernd bemüht, den Güterdienst mehr und mehr zu verbessern. Eine gewisse Grenze ist uns mit Rücksicht auf eine wirtschaftliche Betriebsführung allerdings durch den Umstand gezogen, daß das deutsche Wirtschaftsleben darnieder liegt, und deshalb der Güterverkehr außerordentlich schwach ist. Die Zahl der Beförderungsgelegenheiten — und damit die Reisegeschwindigkeit der Güter — kann deshalb noch nicht wieder auf der Höhe der Vorkriegszeit gehalten werden. Andererseits darf nicht übersehen werden, daß die Beschwerdefälle meist aus einer größeren Anzahl von Sendungen herausgesucht werden, bei denen sonst keine Anstände vorhanden sind. Eine kürzliche Nachprüfung der Beförderungsverhältnisse in allen Bezirken hat ergeben, daß bei weitaus den meisten Sendungen die jetzt gültigen Lieferfristen innegehalten, ja oft bedeutend unterschritten werden. Ganz besonders lassen wir uns zurzeit die bessere Bedienung des Nahverkehrs angelegen sein. Nach den Berichten der Reichsbahndirektionen ist es deshalb auch in vielen Fällen gelungen, die Güter vom Kraftwagendienst auf die Eisenbahn zurückzugewinnen. In letzter Zeit hat sich der Eilgutverkehr erfreulicherweise gehoben. In zahlreichen Verkehrsbeziehungen konnte deshalb durch Einlegen neuer Eilgüterzüge oder neuer Kurswagen eine günstigere Beförderung erzielt werden. Weitere Vorarbeiten zur allgemeinen Beschleunigung des Eilgüterdienstes stehen kurz vor dem Abschluß. So werden voraussichtlich die Geschwindigkeiten der Eilgüterzüge auf den großen Durchgangsstrecken erheblich beschleunigt und die Unterwegsaufenthalte gekürzt werden, wodurch sich die Reisedauer der Eilgüter beispielsweise zwischen Köln-Berlin um etwa 14 Stunden, Geestemünde-Leipzig um etwa 9 Stunden, Köln-Hamburg um etwa 16 Stunden, Bremen-Köln um etwa 3 Stunden, Bentheim-Leipzig um etwa 5 Stunden, Hamburg-Basel um etwa 8 Stunden, Bremen-Basel um etwa 9 Stunden verringern wird.

Einzelfälle von Verschleppungen, Fehlleitungen usw. werden sich in einem so großen Betriebe, wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft darstellt, leider nie ganz vermeiden lassen. Der Reichsverband kann jedenfalls versichert sein, daß wir es als unsere vornehmste Aufgabe mit betrachten, den Güterverkehr so schnell als möglich zu bedienen."

— **Zur Ermäßigung der Eisenbahntarife.** Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstags hat in seiner Sitzung vom 15. Mai d. J. unter Zugrundelegung der Ausführungen des Staatssekretärs a. D. Dr. Stieler in dieser Sitzung über die Lage der Deutschen Reichsbahn-Gseellschaft und nach einer eingehenden Aussprache einstimmig einen eingehend begründeten Beschluß gefaßt, in dem die Reichsbahn-Verwaltung ersucht wird, dafür zu sorgen, daß die Tarife bald ermäßigt werden. Dieses Ziel werde erreicht durch größte Wirtschaftlichkeit in Technik und Verwaltung, durch eine Personal-, Lohn- und Gehaltspolitik, die auf die Notwendigkeiten der deutschen Wirtschaft Rücksicht nehme.

— **Gebühren für Privatanschlußgleise.** Der Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages hat sich in seiner Sitzung vom 15. Mai erneut eingehend mit der Frage der Gebühren für Privatanschlüsse befaßt. Nach eingehender Aussprache wurde von der Versammlung einstimmig ein Beschluß gefaßt, in dem die Reichsbahnverwaltung ersucht wird, unter Mitwirkung der Spitzenverbände eine eingehende Nachprüfung der Berechnungsgrundlage für die Gebührenbemessung vorzunehmen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Bericht für 1924 betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 7,94, aus dem Güterverkehr 6,79 Millionen Mark. Aus dem Reingewinn von 2,28 Mill. Mark werden laut Beschluß der Generalversammlung 6 % Dividende ausgeschüttet.

Aus dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgendes: Eine allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse trat im Berichtsjahr nicht ein. Auch die Befreiung des Ruhrgebiets hat den erhofften Verkehrsaufschwung nicht gebracht. Die viel-

fachen Beziehungen des Unternehmens zu Handel und Industrie ließen die lähmende Wirkung der Geldknappheit überall erkennen.

Der Personenverkehr zeigte gegen das Jahr 1923 einen Rückgang von fast 30 %, der zu erwarten war, weil die im Jahre 1923 stets hinter der Geldentwertung zurückgebliebenen Fahrpreise einen starken Anreiz zur Benutzung der Eisenbahn ausübten. Gegen 1913 brachte das Jahr 1924 ein Mehr an beförderten Personen von 6,26 %. Der Rückgang der Tonnenzahl im Güterverkehr gegenüber derjenigen des Vorjahres betrug 0,77 % gegen 1913 6,18 %. Die Tariferhöhungen im Personenverkehr — ab 1. März für die dritte und vierte Wagenklasse 50 % — sowie die Tarifermäßigungen im Güterverkehr — ab 20. Januar 8 %, ab 1. März 10 % und ab 18. September um weitere 10 % — sind nach dem Vorgehen der Reichsbahn ebenfalls eingeführt. Den von der Reichsbahnverwaltung eingeführten Ausnahmetarifen hat sich die Verwaltung, soweit sie für ihr Verkehrsgebiet von Belang waren, angeschlossen. Die Einnahmen im Personenverkehr überschritten im Berichtsjahr wiederum die Einnahmen aus dem Güterverkehr, während bei der Reichsbahnverwaltung die letztere in der Regel mindestens zwei Drittel der Gesamteinnahmen liefern. Hieraus ergibt sich für die Verwaltung die Notwendigkeit, an die Regelung der Personentarife und die Entwickelung des Fahrplans mit besonderer Vorsicht heranzutreten. Die Fahrpreise im sogenannten Hamburger Vorortverkehr waren höher als die Fahrpreise in dem besonders begünstigten Berliner und Hamburger Vorortverkehr der Reichsbahn. Die Zeitkartenpreise blieben jedoch erheblich hinter den Zeitkartenpreisen der Reichsbahn im Vorortverkehr aller übrigen deutschen Großstädte zurück.

Infolge der Umstellung der Deutschen Reichsbahnverwaltung in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erfuhren die Beziehungen der Privatbahnen zu der Aufsichtsbehörde eine formelle Neuregelung.

Am 1. Januar 1925 trat Generaldirektor von Alvensleben in den Ruhestand, nachdem er mehr als 30 Jahre, darunter 15 Jahre an der Spitze der Verwaltung, seine Arbeitskraft dem Interesse des Unternehmens gewidmet hatte. Die Direktion besteht z. Zt. aus: Dr. Ott, Generaldirektor, Vorsitzender; Baurat Cyrus, Stellvertreter des Vorsitzenden in technischen Angelegenheiten; Ministerialrat a. D. Dr. Wißmann, Stellvertreter des Vorsitzenden in administrativen Angelegenheiten, und Paul Hinckeldeyn.

— **Hauptbahnhof Stuttgart.** Am 26. Mai ist ein weiterer Teil des Stuttgarter Hauptbahnhofs in Betrieb genommen worden. Es handelt sich um zwei weitere Bahnsteige und insgesamt 12,5 km Gleise mit 70 Weichen und Kreuzungen. Der Hauptvorteil dieser Erweiterung liegt darin, daß man nunmehr mit Cannstatt eine viergleisige Aus- und Einfahrmöglichkeit besitzt.

— **Mitropa,** Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft. Am 18. Mai d. J. hat eine ordentliche Generalversammlung stattgefunden, die den Abschluß für das sechsmonatige Geschäftsjahr vom 1. Juni bis 30. November 1924 genehmigte. An Dividende werden 5 % p. r. t., das sind aufs Jahr berechnet 10 %, auf den in der Goldmark-Eröffnungsbilanz festgestellten Nennwert jeder Aktie bzw. jedes Genußscheines ausgeschüttet. Das nächste Geschäftsjahr läuft vom 1. Dezember 1924, wie früher, auf 12 Monate.

Die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats wurden wiedergewählt.

In der Sitzung teilte der Vorsitzende das Ergebnis der Verhandlungen mit, die zwischen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft und der Mitropa in der Zwischenzeit geführt worden sind und die zu einer Einigung beider Gesellschaften über die Bedienung des internationalen Verkehrs für einen Zeitraum von 18 Jahren geführt haben. Die Mitropa wird außer ihrem innerdeutschen Verkehr ihre bisherigen Dienste mit Holland und Skandinavien behalten, außerdem wird sie die wichtigsten Linien des deutschen Verkehrs mit der Schweiz, mit Wien über Passau und mit den böhmischen Bädern bedienen.

— **Deutscher Spediteurtag.** Am 22/23. Mai trat in München der „Deutsche Spediteurtag" unter starker Beteiligung zusammen. Er faßte eine Resolution, die dem Verkehrsausschuß des Deutschen Reichstags zugeleitet werden soll. Die eingehend begründete Resolution geht dahin, daß die Maßnahmen, die insbesondere durch das Zusammengehen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit den Kraftverkehrs-Gesellschaften hervorgerufen sind, einen schweren Anschlag auf das Weiterbestehen wichtiger Geschäftszweige, zum Teil ganzer Existenzen, innerhalb des Gewerbes der Spediteure zur Folge haben müsse.

— **Tagesscheine im badisch-schweizerischen Grenzverkehr.** Ähnlich wie in den übrigen deutschen Grenzgebieten besteht auch zwischen Baden und der Schweiz ein erleichterter Grenzverkehr. Die ständigen Bewohner dieser Bezirke erhalten die sogenan Dauerpassierscheine. Zur Förderung des Fremden kehrs werden an Kurgäste, welche in den Grenzzonen Kur machen, ausnahmsweise auch an Nichtgrenzbewo Tagesscheine für einen oder zwei Tage ausgestellt. D Tagesscheine berechtigen zum Besuch der Grenzzone des Ge staates. Die Grenzzone umfaßt badischerseits die Amtsbez Donaueschingen und Freiburg und das ganze südlich davon legene Gebiet bis zur schweizerischen Grenze. Zur Ausgabe Tagesscheinen sind berechtigt: die Bezirksämter, welche unm bar an die Schweiz grenzen, die Bürgermeisterämter in Radol und Singen sowie das Hauptzollamt in Basel. Die schweizeri Grenzzone umfaßt Basel-Stadt und Basel-Land, Kanton Soloi Teile des Kantons Aargau und Zürich (jedoch nicht Stadt Bezirk Zürich), die Kantone Schaffhausen, Thurgau, St. Ga Appenzell. Ähnliche Grenzerleichterungen bestehen auch im kehr mit Österreich, wobei auf badischer Seite die Bezirke stanz, Pfullendorf, Überlingen, Stockach, Meßkirch und Engen österreichischem Gebiet Vorarlberg und Tirol mit Ausnahme Linz zum Grenzgebiet zählen.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In der gliederversammlung am 19. Mai d. J. sprach Geheimrat M. Bu Professor der Dresdner Technischen Hochschule, über „ Vierteljahrhundert amerikanischer Tech Eindrücke von Studienreisen nach Norda rika 1898 und 1924". In etwa 100 trefflichen Lichtbil führte der Redner, indem er die Ergebnisse der beiden schungsreisen einander gegenüberstellte, den gewaltigen schritt vor Augen, die das deutsche und amerikanische Ingen wesen während eines Zeitraumes von rd. 25 Jahren gemacht In großen Zügen wurde die über Boston, Albany, Montreal die Niagarafälle nach Buffalo führende Reise behandelt. war damals gerade der größte Getreidesilo der Welt (64 0 errichtet. Über den Eriesee ging die Reise weiter nach C land (Ohio), wo selbst in der Hauptsache die damals das Sta der Welt erregenden, an 100 m langen Erzverladebrücken diert wurden.

Bei der Westinghouse-Bremsen-Gesellschaft in Wilme wurden damals die ersten Spuren der sogenannten „fließe Fertigung" (auch „Bandarbeit" genannt) gefunden, die zur der zweiten Reise, also ein Vierteljahrhundert später, zu zweiten Blüte der sogenannten „Dauerförderer" geführt hat. stetig arbeitenden Gießereieinrichtungen für die zuerst bei Westinghouse-Bremsen zur Verwendung gelangte Massene gung haben bekanntlich (ebenso wie die geistvollen Trans einrichtungen der Großschlächtereien der Armour, Swift us Chicago) zu den fabelhaften Leistungen der Fordwerk Detroit geführt. In Pittsburg interessierten vor allem die rd. 70 cbm oder 50 t fassenden Eisenbahn-Großgüterwagen vorwiegend als „Selbstentlader" gebaut wurden. Inzwischen die Amerikaner (auf ihren „Privatbahnen") bei der dopp Menge angelangt (d. h. bei Wagen von über 100 t Nutzlast)

Auf der zweiten Reise des Vortragenden (1924) führte dreiwöchige Schleifenfahrt über Schenectady (American motiv Co., selbsttätige Befeuerung von Lokomotiven) nach troit, wo in vier Tagen die berühmten Fordwerke: Dear Riverrouge, Higland Park und Lincoln eingehend studiert den. Den Höhepunkt der Reise bildete der Besuch bei He Ford und seinem Sohn Etzel, dem jetzt die eigentliche tung der Fabriken übertragen ist.

Henry Ford wurde am 30. Juli 1863 geboren. Sein e Wagen ward 1892 vollendet, 1896 der zweite. 1897 zeigte amerikanische Zirkuskönig Barnum in seinem Zelt einer vier Kraftwagen, die damals auf den Straßen der Neuen liefen. 1903 entstanden bei Ford 195 Fahrzeuge, 1908/09: 1 (zu 950 Dollar je Wagen), 1923: 2 090 009 (zu 295 Doll Wagen). Die Fordwerke stellen jetzt täglich 7500 Autom her. 1923 waren in den Vereinigten Staaten mehr als 15 lionen Kraftwagen in Betrieb. Während der Fordwagen rd. je Kilogramm kostet, stellt sich der günstigte Preis fü deutsches Fahrzeug auf 8 ℳ je Kilogramm, und währen uns eine Fabrik im Mittel ihr Kapital jährlich dreimal um gibt es in den Vereinigten Staaten mehrere Automobilfabr die ihr Kapital 50mal umsetzen. — Chicago mit den be barten Riesen-Stahlwerken in Gary, das allein im Februa Vorjahres 326 000 Tonnen Stahl erzeugt hat, führte zu Be tungen über die zurzeit größten Krane der Welt (rd. 400 0 Tragkraft). Das Pullmanwagen-Zentrum gab Anlaß zu sprechung der älteren und neueren Schlafwagen. Pittsburg zei sich (wie Detroit) hervorragend deutschfreundlich; in dem a gelegenen Clairton (Carnegie-Werke) können täglich 60 Koks erzeugt werden. Baltimore und Philadelphia besitze größten Hafenanlagen für Kohlen und Getreideumschlag, u letzteres besitzt auch eine überaus bemerkenswerte Anlag f Müllverwertung, d. h. für ein in Zukunft sehr wichtiges Ma förder- und Lagergebiet.

Redner schloß seinen mit großem Beifall aufgenommenen
ig nach Worten herzlichen Dankes für alle freundlichen
er seiner dem Gemeinwohl geltenden Bestrebungen mit
zeichnenden Worten:

„Allen, die mich kennen,
Gebe Gott, was sie mir gönnen!"

Dr.-Ing. e. h. Fritz Neuhaus. Am 1. Juni d. J. ist Dr.-Ing. Fritz Neuhaus, Generaldirektor bei A. Borsig, Tegel, ire in dieser Firma tätig. Es ist ungemein schwer, in n Worten zu sagen, welche Werte Neuhaus mit seiner Arbeitsleistung in dieser Zeitspanne nicht allein seinem , sondern der deutschen Industrie überhaupt geschenkt Als Bahnbrecher wissenschaftlicher Betriebsführung ist us jedem deutschen Ingenieur bekannt. Seine umfassenden schen Kenntnisse und Erfahrungen, gepaart mit seltener sationsgabe, führten seine schon vor dem Kriege mit zeit angestrebten Gedankengänge, die industrielle Fertigung einheitlichen, zu rascher Verwirklichung. Jedem ist klar, r Existenzkampf der deutschen Industrie heute schwer niger bekannt ist der Allgemeinheit, daß er überhaupt nur ren ist durch die Typisierung und Normung der Erzeug- wie sie durch den Normenausschuß der deutschen In- ausgearbeitet wird. Seine glänzenden Erfolge verdankt rster Linie seinem Vorsitzenden Neuhaus. Besonders die hritte der amerikanischen Industrie verfolgte er sorglich udierte sie auf wiederholten Reisen. Neuhaus ist, neben umfangreichen Arbeitsgebiet als Generaldirektor bei sig, Tegel, tätig als Vorsitzender des Normenausschusses utschen Industrie, des Deutschen Dampfkesselausschusses, sellschaft von Freunden der Danziger Hochschule und als rtretender Vorsitzender des Vereins zur Beförderung des befleißes. Als Vorstandsmitglied gehört er einer Reihe ichtigen technischen und wirtschaftlichen Ausschüssen und en an.

Jahre 1918 wurde Neuhaus anläßlich der Fertigstellung 00. Lokomotive des Werkes Tegel zum Kgl. Baurat er- Die Technische Hochschule in Aachen verlieh ihm auf seiner Verdienste um den Maschinenbau, insbesondere die ng, die Würde eines Dr.-Ing. e. h.

Österreich.

sterreichs Kohlenwirtschaft. Österreich hat im Monat 1925 insgesamt 704 439 t mineralischer Brennstoffe be- Von dieser Menge entfallen auf Steinkohle rund 53 %, aunkohle rund 42 % und auf Koks rund 5 %. Der Ver- mit dem Monatsdurchschnitt des Vorjahres ergibt einen ang des Verbrauchs um rund 3 %.

. ihrer Herkunft stammen von diesen Brennstoffen 271 221 oder 38,5 % aus dem Inland und der Rest aus dem d. Die österreichische K o h l e n f ö r d e r u n g im Monat betrug insgesamt 275 298 t, wovon 262 095 t auf Braun- und 13 203 t auf Steinkohle entfallen. Gegenüber der hnittlichen Monatsförderung des Jahres 1924 von 245 749 t die Märzförderung eine S t e i g e r u n g um 29 549 t oder 2 % auf.

K o k s e r z e u g u n g der inländischen Gaswerke aus aus- her Steinkohle belief sich auf 46 186 t.

dem A u s l a n d e wurden insgesamt 433 218 t Kohle und das ist gegenüber dem Monatsdurchschnitt des Vorjahrs 187 t weniger bezogen.

inländische Kohle war in steigendem Maße an der Kohlen- gung Österreichs beteiligt; gegenüber dem Monatsdurch- des Jahres 1924 wurden im März d. J. an inländischer um 27 679 t mehr bezogen, während die Auslandsbezüge 187 t zurückgegangen sind.

Ungarn.

eschleunigung des Güterverkehrs auf den Staatseisen- n. Die Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen it: Um dem Wunsche des Publikums, die der Bahn zur erung übergebenen Güter in möglichst kurzer Zeit ihrer mungsstation zuzuführen, zu entsprechen, hat die Direk- r Kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Fahrtdauer der auf Strecken verkehrenden Ferngütereilzüge möglichst ver- und für die Beförderung der Durchgangs- und Ausfuhr- neue Fernlastzüge eingeschaltet. Es sind daher seit 15. Mai on Lökösháza, Biharkeresztes und Nyiregyháza Eilgüter- it bedeutend herabgesetzter Fahrtdauer in Verkehr gesetzt n.

i in Biharkeresztes eintretenden, nach Österreich und dar- inaus bestimmten Sendungen lebender Tiere, schnellver- he und andere Eilgüter werden von Biharkeresztes statt 4 in 28, die in Lökösháza eintreffenden Sendungen dieser Art statt in 41, in 26 Stunden nach Hegyeshalom gebracht. Desgleichen wurde auch die Beförderung der über Szob, Sátoraljaujhely und Cop gehenden Auslandgüter beschleunigt.

Es wurde auch für die rasche Beförderung der Durchgangs- und Ausfuhrlastgüter vorgesorgt. Zu diesem Zwecke wurden von Békéscsaba und Püspökladány Fernlastgüterzüge in Verkehr gesetzt, die unterwegs in den Rangierbahnhöfen nicht behandelt werden und hierdurch Hegyeshalom in 48 Stunden erreichen. Die rascheste Beförderung der in der entgegengesetzten Richtung rollenden Güter wurde ebenfalls sichergestellt.

Im Interesse der unmittelbaren Fortsetzung dieser Züge hat sich die Direktion der Staatsbahnen mit den Eisenbahnverwaltungen der Nachbarstaaten ins Einvernehmen gesetzt und auch die alten Beziehungen mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wieder erneuert.

Es wurden Eilgutkurse von Ungarn nach allen größeren Städten Europas über Passau, Simbach und Buchs und in entgegengesetzter Richtung festgestellt, die die raschesten Verbindungen sichern. Um die Frühobstsendungen der Gegend Nagykörös-Kecskemét den ausländischen Märkten raschestens zuzuführen, sind die beteiligten Bahnverwaltungen bereit, diese Sendungen auf Wunsch des Absenders auch mit Schnellzügen nach Wien bezw. über Wien-Passau-Simbach oder Buchs nach dem Auslande zu befördern.

Die angeführten Verfügungen sind voraussichtlich geeignet, die Interessen der Verfrachter bezüglich der raschen Beförderung auf das äußerste zu sichern. Die Direktion der Staatsbahnen ist gerne bereit, auf Wunsch der Verfrachter auch auf sämtlichen anderen Strecken Eilgutkurse einzuführen, insofern deren entsprechende Ausnützung gesichert werden kann, oder nötigenfalls auch mit den Personenzügen Kurswagen zu befördern.

Schließlich sei noch bemerkt, daß die Direktion der Staatsbahnen mit den Handelsinteressenten stets Beziehungen unterhält und sowohl den einzelnen Firmen als auch den Verfrachtern zwecks Erteilung von Aufschlüssen jeder Art gerne zur Verfügung steht.

— **Vermögensablösung von Eisenbahn-Aktiengesellschaften.** Der Finanzminister hat nach Anhörung und mit Genehmigung des Landes-Finanzamts angeordnet, daß die Vermögensablösung der infolge des Friedens von Trianon unter die Verwaltung einer fremden Macht gelangten Eisenbahn-Aktiengesellschaften nach Art der Vermögensablösung sonstiger Eisenbahn-Aktiengesellschaften in barem in der Weise festgestellt werde, daß die gesetzlich gebührende Vermögensablösung nach dem in Ungarn verbliebenen Teile in demselben Verhältnis veranlagt werde, in dem die Kilometerlänge der inländischen Linie der Gesellschaft zu der Gesamtkilometerzahl der Linien des Unternehmens steht.

Niederlande.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.** Durch Königlichen Beschluß vom 2. Mai sind die Betriebsordnungen für die Hauptbahnen und Kleinbahnen dahin geändert worden, daß die Höchstgeschwindigkeit der Züge, die aus Kleinbahnmaterial zusammengesetzt sind, 45 km für die Stunde (bisher 35 km) betragen darf.

— **Eisenbahn Almelo-Deutsche Grenze (Salzbergen).** Durch Gesetz vom 21. November 1924 wurde die Verstaatlichung des niederländischen Teils der Almelo-Salzbergener Bahn zum 1. Januar 1926 angeordnet. Nun ist es inzwischen der Holländischen Eisenbahn (HSM) durch Vermittlung einer Vereinigung von niederländischen Aktionären der Gesellschaft gelungen, die Mehrheit der Aktien derselben zu erwerben. So ergab sich die Gelegenheit bereits vor dem 1. Januar 1926 das Eigentum zu erwerben, ähnlich, wie der Staat es bereits mehrfach zum letztenmal beim Erwerb der Haarlem-Zandvoorter Eisenbahn (Gesetz vom 17. April 1925) angewendet hat. Auf diese Weise brauchen die Bestimmungen des Verstaatlichungsgesetzes nicht angewendet werden. Ein Gesetzentwurf verlangt nunmehr die Zustimmung zu einem Vertrage zwischen dem Staat und der HSM; der Begründung entnehmen wir folgendes. Das Eigentum der Bahnstrecke wird für 3 818 312,02 Fl. erworben. Für die Berechnung der hierdurch erreichten Ersparnis ist zu beachten, daß die HSM. am 1. Juli 1924 den Betrieb der deutschen Strecke (Salzbergen-Bentheim-Grenze) an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft abgegeben hat und seitdem nur noch die in Holland belegene Strecke betreibt. Der jährliche Vorteil wird 317 949,42 fl. betragen; genau genommen käme dazu noch die Reineinnahme der deutschen Teilstrecke, die 1923 noch von HSM. betrieben wurde. Diese Summen bleiben jedoch besser außer Ansatz, da die Inflation eine richtige Abrechnung unmöglich macht. Überdies war 1923 der Verkehr über Almelo-Salzbergen wegen der Ruhrbesetzung besonders groß, doch ist die Bedeutung und Entwickelung der Bahn derart, daß auf eine erhebliche jährliche Ersparnis gerechnet werden kann.

— **Von den holländischen Eisenbahnen.** Aus den Verhandlungen der zweiten Kammer über die Verträge mit den niederländischen Eisenbahnen betr. deren Entschädigung für den Postverkehr ergab sich, daß die Pacht, welche die Gesellschaften (HSM. und SS.) für die Benutzung der Staatsbahnen zahlen, etwa 1½ % des Kapitals beträgt, das der Staat zum Bau der Bahnen verwendet hat und das etwa 300 Millionen Gulden beträgt; dazu kommt, daß der Staat in den letzten Jahren regelmäßig Zuschüsse zur Gewährleistung einer Dividende von 5% hat geben müssen. Würde die Pacht erhöht werden, dann müßten die Gesellschaften anderweitig einen Ausgleich vorzunehmen suchen. Übrigens ist bekannt, daß der Staat den Bau der Eisenbahnen erst in die Hand nahm, als sich ergab, daß sich das private Kapital allein solchen Linien zuwenden würde, die einen Gewinn versprachen. So kann im allgemeinen angenommen werden, daß der Staat durchschnittlich 2% den indirekten Vorteilen opfert, derentwegen er den Bau der Bahnen auf sich genommen hat.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Bequemlichkeiten in schwedischen Schlafwagen.** In der schwedischen Wagenfabrik Arlöv wird eine große Anzahl früherer Sitzwagen zu modernen Schlafwagen mit elektrischer Heizung und Beleuchtung umgebaut. Die Innenausstattung wird luxuriöser als bisher gehalten werden. Dies bezieht sich insbesondere auf die Schlafwagen 3. Klasse. Hier ist vor allem zu erwähnen, daß an jedem Bett eine Lampe zum Lesen angebracht wird. Am Fenster wird ein Klapptisch eingebaut. Auch befindet sich in jedem Abteil ein Stuhl, eine Bequemlichkeit, die man bisher sehr vermißte, wenn die Betten aufgeschlagen waren. Die Liegeplätze haben eine elastischere Federung erhalten. Die Beifügung einer weichen Decke ist als Neuheit ebenso hervorzuheben wie der Umstand, daß jedes Schlafabteil 15 cm breiter gebaut wird, als es bisher bei den Schlafwagen der 3. Klasse der Fall war.

— **Jahresbericht der finnischen Staatsbahnen.** Der Jahresbericht für 1923 ist diesmal etwas länger ausgefallen, da offenbar das Berichtsjahr verschiedene Änderungen gebracht hat. Auch scheint der Bericht zum ersten Male in doppelter Form, mit rein finnischem und rein schwedischem Vortrag herausgekommen zu sein, wenn nicht etwa nur diesmal ausnahmsweise beide Fertigungen dem Berichter zugegangen sein sollten. Die Tabellen sind wie immer in beiden zweisprachig. Finnland hat ja bekanntlich seinen Sprachenstreit und seit der Selbständigmachung Finnlands scheint ein wesentlicher Vorstoß des Finnischen eingetreten zu sein. Von schwedischer Minderheitsseite hört man lebhafte Klagen über ungleiche Behandlung. Erst vor kurzem ging durch die Tagespresse die Nachricht, daß das finnische Verkehrsministerium bestimmt hat, daß die bisher zweisprachigen Stationsnamen in den meisten Städten des Landes nur noch finnisch sein sollen, darunter Uleåborg (Oulu), Björneborg (Pori), Viborg (Wiipuri) und Tammerfors (Tampere). Die Zweisprachigkeit wird nur im schwedischen Nyland und Älsland beibehalten. Stationsnamen in schwedischen Landgemeinden mit finnischer Volksminderheit, die bisher nur schwedisch waren, werden zweisprachig, wogegen das Ministerium den Antrag der Eisenbahndirektion, in Stationen mit schwedischer Volksminderheit zweisprachige Namen zuzulassen, abgelehnt hat, mit der Begründung, daß Zweisprachigkeit immer unbequem sei und daß diese Stationen schon seit 30 Jahren nur finnische Namen hätten.

In Finnland ist mit dem 1. Januar 1923 die am 26. September angeordnete Umbildung der Eisenbahndirektion eingetreten, die eine Zentralisierung der Verwaltung darstellt. Wie schon bisher, besteht auch jetzt die Verwaltung aus einer Zentral- und einer Streckenverwaltung. An der Spitze der Streckenverwaltung standen früher (seit 1913) Bezirksverwaltungen in Helsingfors, Vasa, Viborg und Petersburg, von denen die letztere 1918 zu wirken aufhörte. Durch die Umbildung wurden die Bezirksverwaltungen aufgehoben und die Streckenverwaltung der Zentralverwaltung in Helfingfors unmittelbar unterstellt. Diese letztere hatte fünf Abteilungen gehabt, eine Bureau-, Verkehrs-, Bahn-, Maschinen- und Vorratsabteilung mit je einem Direktor als Abteilungsvorstand. Jetzt wurde die Anzahl der Abteilungen erhöht und die Befugnis sowohl der Eisenbahndirektion wie der Abteilungsdirektoren etwas erweitert. Die Eisenbahndirektion besteht nunmehr aus einem Generaldirektor (jetzt Jalmar Castrén), einem Oberdirektor und neun Direktoren. Jedem untersteht eine Abteilung, und zwar sind dies die Verwaltungs-, Wirtschafts-, allgemeine Bahn-, konstruktive Bahn-, Bau-, Maschinen-, Vorrats-, Verkehrs- sowie Tarif- und Kontrollabteilung. Zur Zentralverwaltung gehören 27 verschiedene Bureaus und Kontore.

Die finnischen Staatsbahnen sind daran, ihren Oberbau zu verstärken. Im Berichtsjahr sind auf verschiedenen Strecken die Schienen von 30 kg/m gegen solche von 43,567 kg/m 22,343 kg/m gegen 30 kg/m ausgewechselt worden. Die fi Bahnen haben nach schwedischem Vorgang seit 1920 ih technischen Ausschuß, der auch im Berichtsjahr wied große Reihe von Untersuchungen über die Tragfähigk Verlässigkeit des Bodens, besonders an zweifelhaften bewerkstelligte. An verdächtigen Stellen wendet der A elektrische Erdrutschwarner und Setzungsmesser (sog. pegel) an, die schon bei sehr kleinen Bewegungen in T treten und warnen (vgl. Organ 1924 S. 301).

Neue Personenwagen wurden versuchsweise mit Vapor wärmung versehen. Bremsregulatoren, die selbsttätig stand der Bremsklötze von den Rädern und die Bre regeln, wurden versuchsweise an 25 Drehgestellen ei (vgl. Organ 1923 S. 149).

Das Wirtschaftsergebnis des Staatsbahnbetriebes Jahre 1923 besonders gut, noch besser als in dem an si vorteilhaften Vorjahre. Das Gesamteinkommen wa 631,3 Millionen Finnmark gegen 559,5 Mill. im Jahre 1 nahm sonach um 71,8 Mill. Mark, oder um 12,8 % zu. ist daran der Personenverkehr mit 133,56 und der Güte mit 63,54 %. Dagegen stiegen die Ausgaben weniger, von 455,3 auf 505,8 Mill. Mark, oder um 11,1 %. Der I überschuß war 125,5 Mill. Mark, was eine Steiger 21,3 Millionen oder 20,5 % bedeutet. Der Betriebsüb stellt eine 2,6prozentige Rente des zu 4 881 989 000 Mark neten mittleren Kapitalwertes der finnischen Staatsbah

Die Bahnlänge betrug Ende 1922 4084 km, Ende 1925 Die Länge der Doppelspur ist um 52 km auf 192 km gegangen, da auf der Strecke Helfingfors-Tavastehus das zweite Gleis zwischen Kilometer 357 und Systerb gelassen wurde. An Privatbahnen besitzt Finnland 96 k spur und 204 km Schmalspur (meist 0,75 neben 0,6 und (Die gesamte Bahnlänge Finnlands betrug sonach 4540 zwar entfallen 1,19 km auf 100 qkm Grundfläche und auf 10 000 Einwohner. Die Anzahl der für den allg Verkehr geöffneten Stationen, Halteplätze und Ladeste mehrte sich von 944 auf 989.

Ende 1923 besaßen die Staatsbahnen 580 Lokomoti Personen- und 15 388 Güterwagen, was eine Mehrung g dem Vorjahr um 13 Lokomotiven, 31 Personen- und 109 wagen bedeutet. Finnland heizt nach wie vor haup mit Holz.

Die geleisteten 1 024 120 000 Personenkilometer bedeu Zunahme von 12,39 % gegen das Vorjahr und von 33,5 1921. Sie verteilen sich mit 0,03, 8,73 und 91,24 % auf Wagenklassen. Die Anzahl der Reisenden hat gegen jahr um 17,98 % zugenommen.

Die Anzahl der im Jahre 1923 geleisteten Tonnenk war 1 350 592 000 gegen 1 135 283 000 im Vorjahre, w Steigerung um 19 % entspricht. Im Vorjahr war die St noch 36 % gewesen. Für die Beurteilung des finnisc werbslebens ist die Verteilung des Güterverkehrs auf zelnen Zweige von Belang. Holzwaren behaupten 57,5 %, dann folgen die übrigen Industrien mit 23,3 %, d wirtschaft mit 13,64 % und sonstige Nahrungs- und Ge mit 2,56 %.

Die Anzahl der Angestellten betrug 15 162, die der lohn Beschäftigten 9097, zusammen also 24 259. Im waren die betreffenden Zahlen 13 890, 8794 und 22 684.

Die Anzahl der Unfälle mit Tötung oder Beschädig Menschen stieg von 87 auf 118, die der verunglückten von 97 auf 140 und die der getöteten Personen von 39

— **Eisenbahnpläne in Polen.** Der Bau der Eisen Kalety (Stahlhammer) - Herby - Wielun amtsche wird, nachdem die Konzessionäre (die Ing sellschaft „Tri" und die hinter ihr stehende französisch gruppe) auf den Bau und den Betrieb verzichtet haben, von der polnischen Regierung übernommen. Die Bauko ohne rollendes Material auf 25 Millionen Zloty veransc Der Bau der Eisenbahnlinie vom ostoberschles Grubenrevier nach Kiwerce erscheint nunmeh ziell gesichert. Als Unternehmer wird die englisch Armstrong gemeinsam mit dem Fürsten Lubomirski Landesbaugesellschaft auftreten. Die Baukosten werde Pfd. Sterling betragen, wovon 10 000 Pfd. für die Aus der Pläne bereits überwiesen worden sind.

— **Eine Erhöhung der polnischen Personentarife** bis war schon vor einer Reihe von Wochen angekündigt, d wieder von der polnischen Eisenbahnverwaltung in A stellt worden. Nach einer Information der „Polonia" Erhöhung nun aber tatsächlich am 1. Juni in Kraft tr zwar in einer Staffelung nach Zonen, wodurch der Voror und Entfernungen über 600 km nicht betroffen werde

ie neuen polnischen Eisenbahntarife für Ausfuhrgüter um- 26 Warenarten mit über 70 Warenbezeichnungen und Ermäßigungen von 7—64 % der für den Inlandsverkehr en Sätze. Das Warenverzeichnis enthält alle Rohstoffe zeugnisse, deren Absatz nach dem Auslande besonders ge- werden soll.

schechoslowakischer Eisenbahnrat. In der im Monat M a i g stattgefundenen Frühjahrssitzung des Eisenbahnrates Vertretung des Eisenbahnministers der erste Sektionschef ta einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit der slowakischen Staatsbahnverwaltung, die sie in dem abge- n Zeitabschnitt seit der Herbsttagung (November 1924) elt hat. Aus dem Bericht wäre folgendes auszugsweise uheben:

Eisenbahnministerium hat mit Rücksicht auf das Verstaat- gesetz die Verhandlungen mit den Aktien-Gesellschaften okalbahnen eingeleitet, die vom Staate oder vom Lande garantiert sind. Die Verhandlungen verliefen verhältnis- latt, so daß Ende März d. J. die Gesetzesvorlage betreffend staatlichung von 48 Lokalbahnen dem Senat der National- lung zur Behandlung vorgelegt werden konnte. Dies be- lie Realisierung des e r s t e n Abschnittes der erwähnten rtschaftlichen Aufgabe. Von den in Frage kommenden deren Betriebslänge 1860 km beträgt, sind 43 in Böhmen, ren und 2 teilweise in Böhmen und Mähren gelegen. Diese ate oder vom Lande Böhmen garantierten Bahnen wurden ler einheitlichen Bildung ihres Gründungskapitals und ihrer ellung in den e r s t e n Abschnitt aufgenommen; des wei- erden die vorbereitenden Arbeiten zur Verstaatlichung der hnen in der Slowakei und endlich der restlichen Lokalbah- Böhmen, Mähren und Schlesien getroffen. Es war notwen- es ganze Vorgehen auf drei Abschnitte zu verteilen, weil es ganzen um 148 Lokalbahnen handelt und weil es zweck- st, zunächst jene Bahnen zu verstaatlichen, deren rechtliche anzielle Verhältnisse sichergestellt sind. Ein wesentlicher ler Verstaatlichung wird auch eine gewisse Regelung ihrer sein.

Verhandlungen mit der Gesellschaft der Kaschau-Oderberger etreffend die Regelung ihres Aktienkapitals sind soweit , daß deren endgültige Lösung in absehbarer Zeit erwartet kann. Es werden alle Schritte unternommen, damit den tig wiederholenden Wünschen er slowakischen Industrie slowakischen Handels in dieser Beziehung entsprochen kann.

rinnere weiter, daß die „F r i e d l ä n d e r B e z i r k s- n" mit Gültigkeit vom 1. Januar 1925 aus Gründen der chkeit in den Staatsbetrieb übernommen worden sind.

r Agenda der i n t e r n a t i o n a l e n E i s e n b a h n v e r- und der Durchführung der Friedensverträge wurden in der fenen Zeit die Vorarbeiten über die Abschätzung des Wer- im Sinne des Art. 191 des Friedensvertrages von Trianon nmenen Bahnen in der Slowakei und in Karpothorußland Die getroffene Abschätzung ist jedoch noch nicht end- siehe Nr. 20 der Ztg.). Die Frage der in der T s c h e c h o- k e i g e l e g e n e n D e u t s c h e n R e i c h s b a h n- k e n wurde ursprünglich im Zusammenhang mit der Liqui- des deutschen Eigentums nach Artikel 260 des Friedens- s von Versailles behandelt. Aber mit Rücksicht auf den eschlossenen Vertrag zwischen der Reparationskommission Deutschen Regierung, nach welchem die Liquidation des en Eigentums im Sinne des erwähnten Artikels als end- bgeschlossen zu betrachten ist, und vor allem mit Rück- f die Durchführung des Dawesplanes, wird es notwendig dieser Sache einen n e u e n Standpunkt einzunehmen.

mmer dieses Jahres wird eine besondere Kommission in e zugeteilten Wagen, die von den Nachfolgestaaten über- worden sind, abschätzen, und zwar im Beisein der Ver- er beteiligten Staaten.

nde des Jahres 1924 wurden die Wagen des ehemaligen chisch-ungarischen Wagenparkes e n d g ü l t i g a u f g e- und die der Tschechoslowakei zugewiesene Zahl in das n der Staatsbahnverwaltung übernommen.

die Entwicklung des G ü t e r v e r k e h r s anbelangt, so te sich diese in der Zeit vom 1. November 1924 bis 31. März e folgt: Bestellt wurden 2 502 752 Wagen und beladen Wagen, was einen Überschuß gegenüber dem gleichen hnitt 1923/24 bedeutet, und zwar bei den bestellten Wagen uwachs von 159 026 Wagen und bei den Verladenen einen von 139 303. Mit 1. Januar 1925 traten die neuen verein- nternationalen Verträge über die Wagenbenutzung und den erkehr R. I. C. und R. I. V. in Kraft.

r a n s p o r t d i e n s t wird daran gearbeitet, die Instra- und Beförderung der Güter zu verbessern und zu be- gen. Die Personenfahrkarten, mit Ausnahme solcher für und Arbeiter, wurden mit 1. Februar 1925 um 10 % erhöht. dem Gebiet des i n t e r n a t i o n a l e n T a r i f w e s e n s Vorbereitungen getroffen zur Schaffung eines Tarifvertrages zwischen Deutschland-Bulgarien und der Türkei über die Tschechoslowakei und zwischen der Tschechoslowakei und der Türkei.

Weiter unterliegt die Reform des Gütertarifs Teil I, Abt. B, eingehender Studien, deren Zweck es ist, die Vorschriften zu vereinfachen und insbesondere die Güterklassifikation und das Tarifschema mit den wirtschaftlichen Verhältnissen in Einklang zu bringen.

Im Bereiche der K o h l e n t a r i f e ist beachtenswert, daß die Übernahme der Wettbewerbssätze für Kohle und Koks aus Ober- und Mittelschlesien nach dem südlichen Österreich große Transporte für die tschechoslowakischen Strecken gewonnen wurden, und daß durch Bewilligung von bedeutenden Frachtermäßigungen auf den tschechoslowakischen Strecken die Ausfuhr großer Mengen tschechoslowakische Kohle nach Österreich und Ungarn ermöglicht wurde.

— Der Aufkauf der Kaschau-Oderberger Bahn. Wie verlautet, wurde ein Gesetzentwurf fertiggestellt, auf Grund dessen die tschechoslowakische Regierung ermächtigt werden soll, 4 % Staatsschuldverschreibungen zum Nennwert von 400 Kc. im Gesamtbetrage von 45 281 000 Kc. auszugeben, gegen die die Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn ausgetauscht werden sollen. (Siehe auch Nr. 17 der Ztg.) In den letzten Jahren erhielten die Aktionäre eine Dividende von 4 % oder 16 Ungarkronen. Die Kaschau-Oderberger Bahn soll solange als Gesellschaft weiterbestehen, bis die Tschechoslowakei alle Aktien aufgekauft haben wird.

— Kohlenförderung und Ausfuhr in der Tschechoslowakei. Nach einer vom Ministerium für öffentliche Arbeiten herausgegebenen Statistik wurden im ersten Vierteljahr 1925 in Steinkohlengruben 3 061 730 t von 67 783 Arbeitern, in Braunkohlengruben 4 669 793 t von 41 189 Arbeitern gefördert. Ferner wurden 452 757 t Steinkohlenkoke, 34 924 t Steinkohlenbriketts und 55 273 t Braunkohlenbriketts hergestellt. Im gleichen Zeitabschnitt wurden a u s g e f ü h r t: 353 564 t Steinkohlen, 715 530 t Braunkohlen, 94 504 t Koks und 36 569 t Briketts; e i n g e f ü h r t wurden: 314 852 t Steinkohlen, 7956 t Braunkohlen, 42 777 t Koks, 1138 t Anthrazit und 22 846 t Briketts.

— Die erste aktive Handelsbilanz in Südslawien. Laut dem Geschäftsbericht der B e l g r a d e r Börse vom 29. Mai hat das Jahr 1924 mit einer a k t i v e n Handelsbilanz, und zwar mit 1489 Dollar abgeschlossen. Es ist dies zum erstenmal nach Beendigung des Weltkrieges, daß die Handelsbilanz eine aktive ist. Obwohl der vorjährige Weizen in seiner Güte den Erwartungen nicht entsprach, wurde der Ausfall der Weizenausfuhr durch eine ungewöhnlich reiche Maisernte wettgemacht. Auch wurde die Ausfuhr von Eiern und Tabak vergrößert und die Zuckerrübenerzeugung wesentlich gesteigert. Die Ausfuhrzölle für Getreide wurden herabgesetzt und für Mehl gänzlich aufgehoben. Die Beschäftigung der Industrie war zwar befriedigend, doch mußte die einheimische Industrie wegen Kapitalmangels ernste Krisen bestehen. Trotzdem konnten die ausländischen Zahlungsverpflichtungen erfüllt werden, was auch zur Festigung der Valuta beitrug.

— Eisenbahnunglück bei Sofia. Ein Personenzug ist auf der Strecke Küstendil-Sofia in der Nähe des Bahnhofes Gornabanja am 27. Mai entgleist. Es sind mehrere Tote und etwa vierzig Verletzte zu verzeichnen. Der Tender der Maschine und zwei Wagen wurden vollständig zerstört. Die Entgleisung ist auf die große Abschüssigkeit der Strecke an der Unglücksstelle zurückzuführen.

— Griechenlands Pläne mit den Orientbahnen. Die Orientbahnen sind zum großen Teil Eigentum der Orientbahngesellschaft, die mit der griechischen Regierung seit einiger Zeit wegen der Übernahme einzelner Strecken in Unterhandlungen steht. Besonderes Interesse haben die Griechen an den Linien Saloniki-Bitolia-Gevgeli und Saloniki-Nea Orestia-Alexandropolis. Man verhandelt seit geraumer Zeit, ohne indessen zu einer Einigung zu kommen. Vor kurzem sollte durch Vertreter der Orientbahngesellschaft durch eine Abschlußberatung in Athen die Übernahme geregelt werden. Da man aber wiederum zu keinem Ergebnis kam, sind die Verhandlungen als aussichtslos endgültig abgebrochen worden.

Der wesentliche Punkt, der einer Einigung entgegensteht, ist angeblich der, daß die Orientbahngesellschaft von der griechischen Regierung maßgebend gemachte Rechte auf die erwähnten Bahnstrecken nicht anerkennt. Die Orientbahngesellschaft zieht vor, die Bahnen unter solchen Umständen selber zu bewirtschaften. Trotzdem gibt die Regierung von Griechenland ihre Ansprüche auf diese Linien nicht auf. Es soll jetzt versucht werden, auf schiedsgerichtlichem Wege den Ankauf der Orientbahnen zu regeln.

— Ein neuer Alpenübergang Italien-Deutschland. Die exekutive Kommission für den Durchstich des Stilfserjochs, vom Sena-

tor Crespi geleitet, ist in diesen Tagen vom Ministerpräsidenten Mussolini empfangen worden und hat ihm den Plan der großen neuen Eisenbahnverbindung Genua-Mailand-Sondrio-Stilfser-Resiapaß, Landeck-Fernpaß-München, samt den bezüglichen Entwurf der Arbeiten unterbreitet. Der Durchstich des Stilfserjochs würde die Entfernung zwischen Mailand und München um 120 km, jene Venedig-München um 67 km kürzen. Der Ministerpräsident hat sich vorbehalten, den ausgearbeiteten Plan eingehend zu prüfen, hauptsächlich jenen Teil, der den Vorschlag enthält, daß der Durchstich vom italienischen Staate zu erfolgen habe und versprochen in nächster Zeit die Kommission zu sich zu berufen, um ihr seine Entscheidung mitzuteilen.

— **Neue italienisch-österreichische Gütertarife.** Infolge des zwischen Italien und Österreich abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrags, haben in Rom am 21. Januar d. J. die Vertreter der beiden Regierungen, betreffs des Güterverkehres, Vereinbarungen getroffen, um unter anderem, auch einen direkten Tarif für bestimmte Güter in Wagenladungen sowohl aus Italien und Österreich als auch im Durchgang durch Österreich ins Leben zu rufen.

Österreich hat folgende Ermäßigungen zugestanden: für Gemüse, Früchte usw., auf der Strecke Brenner-Kufstein 24 %; auf der Strecke Tarvisio-Summeran 27 %, bei Anwendung der Klasse A. 10; für Hanf, auf der Strecke Brenner-Lindau 23 %; für frische Blumen, auf der Strecke Brenner-Kufstein 16 %. Außerdem ist für Orangen, Zitronen, Mandarinen, trockene Früchte und Tomatenkonserven auf der Strecke Brenner-Kufstein eine Ermäßigung von 20 % auf die normalen österreichischen Durchgangstarife zugestanden worden, wenn es sich um Sendungen handelt, die nach Stationen Deutschlands über die Linie Dresden, Leipzig, Cassel, Coblenz hinaus bestimmt sind. Voraussichtlich tritt der neue direkte Tarif mit dem 1. August d. J. in Kraft.

— **Eröffnung einer neuen Strecke in Italien.** Am 20. April ist von der im Bau befindlichen Staatsbahnlinie Legnago-Cologna Veneta die Teilstrecke Ostiglia-Treviso feierlich eröffnet worden. Die Strecke (14 Tarifkilometer) schließt sich in der Station Legnago der Linie Dossobuono-Rovigo an, wendet sich nach Überschreitung der Etsch gegen Nordosten und gelangt zur Station Minerbè, von wo sie weiter gegen Norden bis Cologna Veneta läuft. Die Strecke untersteht der Kreisdirektion Bologna.

— **Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen.** In den ersten acht Monaten des laufenden Rechnungsjahres (Juli 1924 bis Februar 1925) ist auf den italienischen Staatsbahnen gegenüber der gleichen Zeit 1923/24 eine Mehreinnahme von über 348 Millionen Lire erzielt worden; hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr ungefähr 78 Millionen.

— **Namenänderung und Eröffnung italienischer Staatsbahnstationen.** Die Station Trinitapoli der Linie Foggia-Otranto hat ihren Namen in Trinitapoli-S. Ferdinando di Puglia, die Station Visignano der Strecke Trieste Compomargio-Parenzo ihren Namen in Visignano d'Istria umgeändert. — Auf der Strecke Palermo-Messina, zwischen den Stationen Tusa und S. Stefano di Camastra, ist die Station Torremuzza-Reitano eröffnet worden. — Die Haltestelle Gagliole der Linie Portocivitanova-Macerata-Albacina, die vom 1. Januar l. J. ab für den öffentlichen Betrieb geschlossen worden war, ist seit 25. März wieder für den Personenverkehr eröffnet.

— **Neue Schnellzuglokomotiven der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Zur Beförderung schwerer Schnellzüge auf der Strecke Laroche-Dijon stellt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine neue Bauart außergewöhnlich leistungsfähiger Schnellzuglokomotiven in Dienst, die z. Zt. die stärksten Schnellzugmaschinen nicht nur in Frankreich, sondern zugleich auch in ganz Europa sein dürften. Die Lokomotiven sind Vierzylinder-Verbund-Heißdampfmaschinen der „Mountain"-Bauart (Achsenanordnung 2 D 1, 4 Kuppelachsen mit zwei vorderen und einer hinteren Laufachse). Die erste Maschine dieser Reihe ist von der Firma Schneider & Cie. in ihren Werkstätten in Le Creusot gebaut worden und zeichnet sich vor allem durch die bedeutende Größe der Rostfläche aus, die 5 qm beträgt.

Ein Vergleich der Gewichte und Abmessungen der neuen Maschinen mit den entsprechenden Zahlen für die Lokomotiven der Pazifik-Bauart (Achsenanordnung 2 C 1), die bisher den gleichen Dienst versahen, läßt die Fortschritte besonders deutlich erkennen.

	„Mountain"	„Pacific"
Gesamtgewicht der Lokomotive allein	117,6 t	93,2 t
Reibungsgewicht	74 t	55,5 t
Rostfläche	5 qm	4,25 qm
Gesamte Heizfläche	399, 6 qm	290,9 qm
Zylinderinhalt Hochdruck	137,78 cdm	98,8 cdm
Zylinderinhalt Niederdruck	284,97 cdm	215,67 cdm
Leistung	2500 PS.	2070 PS.

Der Kolen- und Wasservorrat des Tenders beträgt [...] 30 cbm, die Gesamtlänge von Lokomotive und Tender ü[...] das Dienstgewicht rd. 185 t. Demgegenüber beträgt [...] stärksten Schnellzuglokomotiven der Deutschen Re[...] Gesellschaft — Gattung P 10 — die Gesamtlänge 22,9[...] Rostfläche 4 qm, das Dienstgewicht 167 t.

Die neuen Lokomotiven sollen imstande sein, auf St[...] von 8 ‰ Züge von mehr als 600 t Gewicht mit einer G[...]digkeit von 75 bis 80 km/Std. zu befördern.

— **Bahnhofsbau Grenoble.** Die Entwickelung des gew[...] und auch des Vergnügungs- und Erholungsverkehrs in [...] ließ schon vor 1914 eine Erweiterung der dortigen Bal[...]lagen nötig erscheinen, doch verhinderte der Krieg die [...]rung der hierauf bezüglichen Pläne. Sie sind nunmeh[...] aufgenommen und zum Teil bereits ausgeführt word[...] Verschiebebahnhof ist auf das rechte Ufer der Isère v[...] ist durch einen kürzlich in Betrieb genommenen Tu[...]gänglich. Die Zahl der überdachten Ladesteige ist [...] vermehrt worden. Ein umfangreiches Gleisbündel z[...]stellen von Wagen wird demnächst fertiggestellt sein[...] ein größerer Hochbau, indem auch eine den Reisend[...]nungen nachweisende Dienststelle untergebracht wer[...] Eine in der Nähe des Bahnhofs die Gleise in Schienenhö[...]zende Straße bildet ein arges Verkehrshindernis und ei[...] von Unfällen. Die Verschiebegleise sollen daher ver[...] der Straßenübergang soll so entlastet werden. Ferner [...] Gleise der Strecke nach Chambéry so umgelegt worden[...] Schnellzüge nach Süden ausfahren können, ohne sie[...]rühren.

— **Fährverkehr Harwich-Zeebrügge.** Ebenso wie [...] Reichsbahngesellschaft (s. Nr. 19 dsr. Ztg. v. 7. Mai d[...] die Great Eastern Train Fervies Ltd. mit den österrei[...] Bundesbahnen Abmachungen getroffen, auf Grund d[...] durchgehender Güterverkehr zwischen Österreich und [...] über die Harwich-Zeebrügger Fähre durchgeführt werd[...] Man erwartet von der Einbeziehung Deutschlands u[...]reichs in den Fährverkehr eine erhebliche Steigerung [...]spruchnahme der Fähre.

— **Die wirtschaftliche Lage der englischen Eisenbah[...]** englischen Eisenbahnen stehen augenblicklich unter den [...] Ersparnisse zu machen; ihre Einnahmen können sie nicht [...] und ihre Ausgaben auch nicht recht herunterdrücken, und [...] denn Maßnahmen gefunden werden, die eine Verbilligun[...]triebes herbeiführen. Vor dem Kriege war die Betriebs[...] 60 %, heute ist sie auf etwa 80 % gestiegen. Im vorig[...] haben den englischen Eisenbahnen fünf Millionen Pfund [...] um ihre Dividende in der üblichen Höhe auszuschütten, [...] dieses Jahr wird sogar ein noch ungünstigeres Ergebnis [...] Ein Rückgang in den Einnahmen um 5 % hat die Eisenba[...] ein Viertel ihres Reingewinns gebracht. Um das Gleic[...] wieder herzustellen bedürfte es etwa einer Verminderung [...]gaben um 3,5 %. Das in den Eisenbahnen angelegte Ka[...]zinst sich zurzeit nur mit etwa 4, höchstens 4,5 %. An[...] ist dadurch der Preis der Eisenbahnwerte in der letzten Z[...] gefallen; das beruht aber auf einer übertriebenen Besor[...] anscheinend erst durch die Veröffentlichung der Betri[...]nisse des Jahres 1924 ausgelöst worden ist, denn bis dah[...] der Börse die Folgen der abnehmenden Überschüsse [...] Eisenbahnbetrieb noch nicht recht zum Bewußtsein gek[...]

Die Ausgaben der englischen Eisenbahnen für Löhne si[...] die Vorkriegszeit um 155 % gestiegen, teils weil die [...] Lohnsätze höher sind, teils weil die Einführung des Acht[...]tage zu vermehrten Einstellungen gezwungen hat. Die K[...] Brenn- und andere Betriebsstoffe stehen immer noch 7[...] den Zahlen der Vorkriegszeit. Dabei sind die Tarife geg[...] nur um 55 % erhöht worden, während die Richtzahl für d[...]handel 166,3 % ist und diejenige für die Lebenshaltung, a[...] deren die Löhne der Eisenbahnarbeiter geregelt worden [...] noch auf 175 % hält. Zudem haben die Eisenbahnen noch [...] früher nicht vorhandenen Wettbewerb des Kraftwagens [...] Straße zu kämpfen, der ihnen gerade die hohen Frachten [...] Güter wegnimmt und den sie insofern sogar unterstützen [...] als aus den Steuern, die sie bezahlen, die Straßen, die [...]nutzt, unterhalten werden, während die Eisenbahnen, die [...] selbst benutzte Straße, den Schienenstrang, selbst un[...] müssen.

Die allgemein wirtschaftliche Lage in England, das [...]liegen von Handel und Gewerbe, zwingt dazu, daß jederm[...] am Wirtschaftsleben beteiligt ist, sich darauf einstellt, [...]schaftliche Lage zu heben, und die Eisenbahnen — das [...] man von ihnen — sollten daher der Allgemeinheit ihre [...] gegen das niedrigst mögliche Entgelt, das mit Aufrecht[...] eines leistungsfähigen Betriebes vereinbar ist, zur V[...]stellen. Die Eisenbahnen müssen aber sparen. Da der [...]

gangen ist, haben sie nicht mehr volle Beschäftigung für Arbeiter. Die Abmachungen mit ihnen verbieten aber ührung von Kurzarbeit im Betriebe, und so bleibt denn nderes übrig, als die überzähligen Arbeiter zu entlassen. namentlich von den Bergwerksbezirken; die Kohlenförde- stark zurückgegangen und infolgedessen haben auch die nen weniger Kohlen abzufahren. In den Werkstätten ist it eingeschränkt worden, weil Betriebsmittel nicht mehr mfang gebaut werden, wie es geplant war. 40 000 Werk- beiter arbeiten daher nur an fünf Tagen in der Woche.

senbahnen werden von allen Seiten gedrängt Verbilli- erbeizuführen, und sie sind auch eifrig bemüht, dieses rreichen. Sie bedürfen aber dabei der Mitwirkung aller n. Sie machen geltend, daß die Eisenbahntarife die heit nicht schwerer belasten als vor dem Kriege.

g auf die allgemein wirtschaftliche Lage hat man in Eng- Hoffnung aufgegeben, daß das Jahr 1925 eine Besserung verde. Man setzt aber sein Vertrauen in die Zukunft, auf den Jahre, und erwartet dann eine Besserung der wirt- en Lage auch der Eisenbahnen, die sowohl der Allgemein- auch den Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal bringen wird.

ise der Lebensmittel und Frachten. In England ist ein hungausschuß der Preise der Lebensmittel eingesetzt wor- kürzlich seinen Bericht veröffentlicht hat. Dieser Be- auch in Deutschland von maßgebender Seite*) als eine n grundlegender Bedeutung bezeichnet wird, enthält wich- egungen über den Einfluß der Frachtkosten auf die Preise nsmittel, eine Frage, die wegen der gegenüber der Vor- erhöhten Eisenbahntarife nicht nur in England, sondern uns in Deutschland die öffentliche Meinung lebhaft be- Der Bericht weist die Ansicht zurück, daß die hohen sten für die Teuerung der Lebensmittel im Einzelhandel rtlich seien, die gegenteilige Meinung werde, so sagt der zwar dadurch bestätigt, daß die Löhne der Arbeiter im gewerbe, namentlich bei den Eisenbahnen, seit 1913 mehr orden sind als dem Durchschnitt entspricht. Aber, fährt ht fort, diese Auslegung der Tatsachen kann nur mit Ein- gen angenommen werden. Die Eisenbahngesellschaften chgewiesen, daß die Eisenbahntarife zurzeit in England g mehr als 50 % über den Friedenssätzen stehen; der itt der Erhöhung der Lebensmittelpreise übertrifft jedoch trag. Die Eisenbahntarife können also keinen ausschlag- Einfluß auf die Preise der Lebensmittel haben. Ihr Ein- n sich vielmehr nur darin geltend machen, daß sie dazu könnten, die Durchschnittspreise der Lebensmittel von nde von 60 bis 80 % über den Regelsätzen von 1913 auf drigeren Stand herabzusetzen. In sinngemäßer Anwen- fte die hier für England ausgesprochene Ansicht auch chland gelten.

ngjähriger Eisenbahndienst. Bei einer englischen Eisen- llschaft sind in der letzten Zeit zwei Bedienstete nach r und 48jähriger Dienstzeit in den Ruhestand getreten. e Dienstzeit gibt der Fachpresse Anlaß, einige andere gjährigen Eisenbahndienstes mitzuteilen. So wird von milie berichtet, bei der 33 Glieder aus drei Generationen bahn zusammen 724 Jahre gedient haben; ein Mitglied amilie hat es bis zu 45 Dienstjahren gebracht. Ein alter, im Ruhestand lebender Bediensteter derselben aft rühmt sich, daß er und seine Frau, letztere als nwärterin, 48 Jahre lang, zusammen 98 Jahre im Eisen- st gestanden haben; sein Vater hatte 57 Dienstjahre den zwei Brüdern des eben genannten Ehemanns, die und 49 Dienstjahre gebracht haben, einem Sohn und ffen mit 32 und 38 Dienstjahren, kommt diese Familie Jahre Eisenbahndienst auf.

etverkehr mit der Straßenbahn. Die Straßenbahn der eds betreibt seit April 1918 Paketbeförderung. In den hren des Bestehens dieses Dienstes sind 1 580 000 Pakete worden. Der jetzige Umfang des Paketverkehrs be- a 6000 Stück die Woche, wovon etwa bei neun Zehn- fänger und Versender innerhalb der Stadt wohnen. Bei ng dieses Verkehrszweigs der Straßenbahn muß man daß die englische Post einen Paketverkehr wie die icht kennt, und daß die Beförderung von Paketen im ehr den Eisenbahnen zufällt. Es liegt daher in England näher, als es in Deutschland der Fall sein würde, daß ßenbahn den Paketverkehr in den Kreis ihrer Geschäfte zieht.

---

ng in einem Vortrag vor der Weltwirtschaftlichen Ge- ft.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbrücke über den Amur.** Die im Jahre 1920 zerstörten Bogen der Eisenbahnbrücke über den Amur bei Chabarowsk sind wieder hergerichtet worden. Der Zugverkehr, der während der Wintermonate über ein auf dem zugefrorenen Strom verlegtes Gleis erfolgte, sollte vom 22. Mai ab wieder über die Amurbrücke geleitet werden.

— **Eisenbahn Mugden-Schanghaikwan.** Wie die „Times" aus Peking erfahren, übergab Tschang-Tsolin am 17. Mai nach wiederholter Aufforderung der englischen Vertreter die Mugden-Schanghaikwan-Eisenbahnlinie wieder der englischen Kontrolle. Diese Linie dient als Sicherheitspfand für eine frühere britische Anleihe, indem die Einnahmen von englischen Kassenbeamten überwacht werden. Tschang-Tsolin wünscht eine hohe monatliche Zahlung aus den Einnahmen dieser Linie zu erhalten, und es sind auch schon bereits Unterhandlungen darüber mit den Vertretern Englands im Gange. Die ganze Bahnlinie und das rollende Inventar haben aber, wie der Korrespondent der „Times" mitteilt, während der letzten Unruhen schwer gelitten, und so werde eine gewisse Erholungszeit notwendig sein, um wieder volle Einkünfte erzielen zu können. Auch die anderen Bahnen seien durch die militärischen Requisitionen und Einmengungen in die Verwaltungen erheblich geschädigt worden. Für die fälligen Kanton-Kowloon-Coupons sei daher ebenfalls kein Geld vorhanden.

— **Ausbildung der Eisenbahnbeamten in Indien.** In Chandausi in Indien ist am 1. März eine Eisenbahnfachschule eröffnet worden, in der Beamte der niederen Dienstgrade aus- und weitergebildet werden sollen. Die Schule ist in einem Gebäude untergebracht, das bis jetzt Bürozwecken gedient hat und für seine neue Zweckbestimmung weitgehend ausgebaut worden ist. Die Lehrgänge werden etwa je drei Wochen dauern. Das Gebäude ist daher so eingerichtet, daß die Teilnehmer darin wohnen können. Auch Speiseräume u. dgl., getrennt nach Weißen und Eingeborenen, sind eingerichtet worden. Betriebsfähige Modelle der technischen Einrichtungen einer Eisenbahn sollen den Unterricht zu einem praktischen machen.

Die Eröffnung der Schule in Chandausi ist ein Glied in dem Plan, für jeden Eisenbahnbezirk Lehrgänge einzurichten, in denen Anwärter für den unteren Eisenbahndienst ausgebildet und Bedienstete zur Beförderung zu höheren Graden vorbereitet werden. Der Unterricht soll sich besonders auf den Betriebsdienst beziehen. Beförderungen sollen vom erfolgreichen Besuch des Unterrichts abhängig gemacht werden.

Eine derartige Schule besteht bereits in Asansol, und weitere Gründungen sind in Aussicht genommen. Chandausi soll aber unter ihnen eine besondere Stellung einnehmen. Eine Anzahl Eisenbahnen, die an der dortigen Schule nicht unmittelbar beteiligt sind, haben gebeten, ihre Beamten und Anwärter nach Chandausi zur Aus- und Fortbildung schicken zu dürfen. Im Laufe der Zeit soll das Schulwesen so ausgebaut werden, daß auch höhere Beamte in den Fachschulen im Eisenbahnbetrieb und in der Verwaltung ausgebildet werden. Praktische Tätigkeit im wirklichen Dienst und Schulunterricht sollen dabei miteinander abwechseln. Die indischen Eisenbahnen nehmen schon jetzt den Ruhm für sich in Anspruch, daß in keinem anderen Lande der Welt für die Ausbildung der Eisenbahnbeamten in dem Umfang gesorgt ist wie bei ihnen. Sie wollen ihre Eisenbahnschulen auch in Zukunft vorbildlich gestalten.

— **Neue Betriebe der Darjeeling-Himalaya-Eisenbahn.** Die bekannte Gebirgsbahn Indiens beabsichtigt, den Kreis ihrer Tätigkeit erheblich auszudehnen. Sie will Kraftwagen betreiben, Drahtseilbahnen bauen und betreiben, elektrische und sonstige technische Betriebe einrichten, Kohlen fördern, die Bahnhofswirtschaften und sonstige Einrichtung zur Verpflegung der Reisenden in eigene Wirtschaft übernehmen und Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten ihrer Bediensteten schaffen und unterhalten. Es werden Zweifel ausgesprochen, ob sich die Leitung derartiger Unternehmen mit dem Betriebe einer Eisenbahn vereinigen lassen, und man fürchtet, daß die Bedienung des Verkehrs auf der Darjeeling-Eisenbahn dann zu einem Betrieb von untergeordneter Bedeutung herabgedrückt werden könnte.

— **Der Japaner auf der Eisenbahn.** Über das Verhalten des Japaners auf der Eisenbahn macht der bekannte Wiener Botaniker Professor Dr. Hans Molisch in seinen „Populären biologischen Vorträgen" in einer Reiseerinnerung an den Fernen Osten interessante Mitteilungen. Eigenartig berührt den Europäer schon die Sitte, daß die japanischen Fahrgäste, sowohl Männer wie Frauen, beim Betreten des Wagens genau wie beim Eintritt in ein Zimmer die Sandalen oder Holzpantoffeln ablegen, um alsdann die Beine auf die Bank zu heben und sich darauf zu setzen. Die Fahrt pflegt man sich in ausgiebiger

Weise durch Plaudern und Essen zu verkürzen. Orangen und Kakifrüchte werden in großen Mengen verzehrt. Auch der Tabak wird nicht verschmäht, man raucht eine Zigarette oder das kleine japanische Pfeifchen. Auf den größeren Stationen werden durch die Wagenfenster kleine flache Holzkistchen mit dampfendem Reis, Curri und den bekannten zwei Eßstäbchen hineingereicht. In regelmäßigen Zwischenräumen erscheint ein Bahnbediensteter, um die Speise- und Tabakreste wegzukehren, die sonst im Mittelgang der Wagen bald ein Verkehrshindernis bilden würden.

Die Erscheinung des Europäers erregte die besondere Aufmerksamkeit der Mitreisenden. Wie Prof. Molisch erzählt, geschah es wiederholt, daß ihm sein Nachbar ganz unvermittelt die Visitenkarte zuschob in der Erwartung, dafür auch die seinige zu erhalten.

— Die Straßenbahnen in Soerabaja. Die Stadt Soerabaja, die z. Zt. etwa 220 000 Einwohner umfaßt, darunter 20 000 Europäer und 40 000 Ostländer (Chinesen), besteht aus einer alten Stadt, einer nördlich davon an der Madoerastraße belegenen Hafenstadt (rechts des Kalimas: Oedjoeng, rechts der neue Teil in Tandjoeng Perak) und einer im Süden der alten Stadt gelegenen Europäersiedelung, die sich bis nach Wonokromo hin erstreckt. Somit steht einer verhältnismäßig schmalen Ost-West-Entwicklung eine große Ausdehnung von Norden nach Süden entgegen; von Oedjoeng zum Willemsplein, dem Mittelpunkt der Altstadt, sind es 4 km, von dort nach Wonokromo 8 km. Das Bedürfnis nach einer Straßenbahn entstand daher schon frühzeitig, und so legte die Ost-Java-Kleinbahn (Oost-Java-Stoomtram Maatsch.) bereits 1888—1890 ihre mit Dampf betriebene 20 km lange Linie Oedjoeng-Wonokromo-Sepandjang an, die später um 17 km nach Krian verlängert wurde. Die Dampfbahn wurde alsdann in einem kleinen Bogen westlich um die alte Stadt herumgeführt, wodurch die Straße für eine zweigleisige elektrische Bahn frei wurde. Gleichzeitig wurden die von dieser neuen Linie durchschnittenen Gegenden zu Wohnsiedelungen mit breiten Straßen aufgeschlossen. Am 2. März 1916 konnte die neue Strecke von Wonokromo bis zur Station Kotta der Staatsbahnen in Betrieb genommen werden (7,4 km). Die Verbindung mit dem neuen Hafen in Tandjoeng Perak wurde dagegen erst im August 1920 fertig (5,6 km); soweit diese Strecke späterhin auch von elektrischen Zügen befahren werden sollte (4,2 km), wurde sie doppelgleisig ausgebaut. Nunmehr konnten auch die elektrischen Bahnen konzessioniert werden, und zwar mit folgenden Linien: 1. Wonokromo-Willemsplein-Heerenstraat, 2. Koninginneweg-Simpeng mit einer Zweiglinie zum Bahnhof Goebeng, 3. Heerenstraat-Westerbuitenweg-Anschluß Dampfbahn nach Tandjoeng Perak, 4. Toendjoengan-Sawakan. Die Gesamtlänge der in der Javaspur (1067 mm) erbauten zweigleisigen Strecken beträgt 18 km; die Linien wurden bis auf die erst Februar 1924 fertiggestellte neue Soerabajabrücke im Mai und Juli 1923 in Betrieb genommen.

Die Algemeene Nederl.-Ind. Elektr. Maatsch. „Aniem" liefert der Oost Java Stoomtram Maatsch. 6000 Volt Drehstrom, die diese sich in 600 Volt Gleichstrom umformt; die Oberleitung, Kupferdraht von 80 qmm, hängt an Mannesmannpfählen. Die Oberleitung lieferten die Siemens-Schuckert-Werke, die Umformerstation die A. E. G., die elektrischen Laschenverbindungen die U. S. Steel Products Cy. Die zweiachsigen Wagen mit einem Radstand von 3 m (kleinster Halbmesser 25 m) sind 9,45 m lang und enthalten der indischen Übung entsprechend zwei Wagenklassen; es sind 35 Motorwagen, sämtlich von der Hannoverschen Waggonfabrik nach Plänen des Werkstättendirektors der Haagschen Straßenbahn gebaut. Die Anhänger (15 Stück) entsprechen genau den Motorwagen und können später mit Leichtigkeit in solche umgewandelt werden.

— Die Pennsylvania-Eisenbahn im Jahre 1924. Unter den großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften steht die Pennsylvania-Eisenbahn mit an erster Stelle. Sie betreibt ein Netz von 18 792 km Länge, wovon 17 026 km ihr Eigentum sind. Im Jahre 1924 hat ihr Verkehr stark unter Schwierigkeiten in der Kohlenförderung gelitten, so daß ihre Einnahmen aus dem Güterverkehr gegen das Vorjahr um etwa 60 Mill. Dollar zurückgegangen sind. Der Kohlenverkehr war um 17,3 Mill. Tonnen oder über 16 % geringer als im Vorjahre; beim Eisenerz betrug die Abnahme 4,9 Mill. Tonnen oder 41 %; bei den Eisenerzeugnissen 1,4 Mill. Tonnen oder 15 %. Auch im Personenverkehr sind die Einnahmen zurückgegangen; nur der Postverkehr wies einen Aufstieg auf.

In den Betriebsausgaben wurden Ersparnisse von 73 Mill. Dollar oder 13 % erzielt, wovon 31,5 Mill. Dollar oder 11 % auf Zugförderungskosten entfielen. Sie sind im wesentlichen auf einen Minderverbrauch von Brennstoff und auf eine Verringerung der Arbeitslöhne zurückzuführen, die beide ihren Grund im Rückgang des Verkehrs hatten. Auch die Unterhaltung der Strecke und der Fahrzeuge erfordert infolgedessen geringere Aufwendungen. Die Betriebszahl betrug 80,2 % gegen 82 bis 88 % in den Jahren 1923 bis 1921.

— Baupläne der Pennsylvania-Eisenbahn. Die Anla Pennsylvania-Eisenbahn in Philadelphia sollen derart um werden, daß die jetzigen hochgelegenen Anlagen beseit durch Neubauten auf dem Westufer des Schuylkillflusses werden. Der Bahnhof soll 18 Gleise mit je etwa 500 m Bahnsteigen für den Fernverkehr erhalten; dazu kommen n Gleise für den Vorortverkehr. Letztere werden in den obe der zweigeschossigen Anlage über den Ferngleisen zu kommen. Die elektrischen Vorortzüge werden auf eine Brücke über den Schuylkillfluß und weiter in einem mi viergleisigen Tunnel in einen Untergrundbahnhof in d des jetzigen Bahnhofs eingeführt werden. Dampfverk Innern der Stadt wird dann nicht mehr stattfinden.

— Luxuszug der Andenquerbahn. Die 1441 km lange rikanische Überlandbahn Buenos Aires-Valparaiso bes den Strecken Buenos Aires-Mendoza (Buenos Aires Pazif und Santa Rosa de los Andes-Valparaiso (Chilenische bahn) die Breitspur von 1,676 m. Die Andenquerbahn (die im Besitz der Vereinigten Transandinischen Eisenbah schaften sich befindet, weist die Meterspur auf. Die zwischen Argentinien und Chile wird im Scheiteltunn dem Uspallatapaß unterfahren. Da die höchste Erheb Bahnlinie im Scheiteltunnel 3185 m beträgt, während San de los Andes nur 830 m üb. d. M. liegt, überwindet die B dem 70,6 km langen Abschnitt einen Höhenunterschi 2355 m, dessen Bewältigung den Bau verschiedener Zahns erforderlich machte. Das Höchstgewicht der Züge dar diesen Umständen 150 t nicht überschreiten.

Für den Durchgangsverkehr haben die Vereinigten andisischen Eisenbahngesellschaften kürzlich einen Luxu Dienst gestellt, dessen Gewicht einschließlich Fahrgäs sonal, Gepäck und aller Vorräte noch nicht 147 t beträ von der Birmingham Railway Carriage & Wagon Co. baute Zug besteht aus vier Pullmanwagen, einem Speis einem zusammengesetzten Küchen- und Gepäckwagen un Gepäckwagen. Die Fahrzeuge haben sämtlich die folgen messungen: Länge 12,57 m, Breite 2,76 m, Höhe 3,74 m, der Drehgestellzapfen 8,33 m, Radstand der Drehgestelle Raddurchmesser 0,71 m. Die Wagen sind mit Mittelpuff selbsttätiger Kuppelung versehen und mit Westinghou druckbremse sowie mit Handbremse ausgerüstet, das gestell und die Drehgestelle bestehen aus Stahl.

Jeder Pullmanwagen enthält einen großen Salon, in d zehn mit grünem Leder gepolsterte Korbstühle und an Enden ein Sofa befinden, ferner ein kleines Privatabt sechs Personen und je einen Waschraum mit warmem und Wasser an beiden Enden des Wagens. Die Wagen s Doppelfenstern und Jalousien ausgestattet. An dem eine haben die Wagen einen geschlossenen Vorraum mit se Eingangstüren. Die Beheizung erfolgt durch eine volls Warmwasserheizungsanlage, der zugehörige Ofen mit feuerung ist in einem Schranke an dem einen Wagenend gebracht. Das ganze Innere der Wagen ist mit Mahago kleidet, die Metallbeschläge bestehen aus oxydiertem Sil

Der Speisewagen ist als Salonwagen ohne Zwischenabte gebildet und mit Klappsitzen und Klapptischen versehe innere Ausstattung, Fenster, Heizung, Vorraum sind wie bei den Pullmanwagen.

Der Küchen- und Gepäckwagen enthält ein großes (abteil, ein Abteil für das Begleitpersonal mit Waschrau große Küche und Speisekammer. Die Küche weist eine mit Kohlenfeuerung auf, Ausguß und Geschirrschränke dem Gang befindet sich ein Eisschrank. Der zweite (wagen enthält ein einziges durchgehendes Gepäckabte Schiebetüren auf beiden Seiten.

Die Wagenkästen bestehen aus Holz. Zu den innere bänden wurde Pechtanne, zu den äußeren Verkleidung Türrahmen und Schilder Teakholz, für Zierleisten u. dgl. holz verwendet. Die Beleuchtung der Wagen erfolgt dur elektrische Lichtanlage der Bauart Stone. Berichte au amerika äußern sich sehr günstig über den ruhigen La Fahrzeuge.

— Eine Eisenbahnfähre in Australien. Die Nord Eisenbahn von Neusüdwales, eine 265 km lange Strecke, Verkehr der nördlichen Teile dieses Staates vermittelt bisher keine Schienenverbindung mit der Hauptstadt weil dem Bau einer Eisenbrücke über den Clarencefl Grafton bisher nicht überwundene Schwierigkeiten im stehen. Neuerdings ist an dieser Stelle ein Fährverkehr richtet worden, der der erste seiner Art in Australien ist der Fähre werden sowohl die Gepäckwagen der Person wie auch Güterwagen über den Fluß befördert. Abgeseh von, daß auf diese Weise das Umladen von Gütern und überflüssig geworden ist, ist auch die Küstenschiffahrt f Verkehr zwischen Sydney und der Nordküste ausges worden.

Wasserstraßenverkehr.

r Verkehr im Panamakanal. Seitdem im Jahre 1914 der kanal dem Betrieb übergeben worden ist, also in den ehn Betriebsjahren, haben rund 25 000 Schiffe den Kanal ren, die an Kanalgebühren im ganzen 100 Millionen bezahlt haben. Der Frachtraum dieser Schiffe beläuft rund 100 Millionen Tonnen. Etwa 2300 Schiffe, Kriegs- Unterseeboote und Schleppdampfer mußten im Auftrag einigten Staaten unentgeltlich durchgelassen werden. Der rkehr nimmt ständig zu und hat heute denjenigen des als bereits überholt. Er könnte noch einen dreimal n Verkehr bewältigen, wenn die verhältnismäßig ein- Pläne für die Anlagen der Wasserreserven während der zeit verwirklicht würden. Einen besonderen Aufschwung nn das Jahr 1924 zu verzeichnen, denn in diesem Jahre die Einnahmen 24 290 963 Dollars, d. h. täglich rund gegenüber einer Tageseinnahme von rund 48 000 $ e 1923. Die Zahl der Schiffe, die den Kanal benutzten, ich 1923 auf 3967 und im Jahre 1924 schon auf 5230, so eine Vermehrung von etwa 32 % vorliegt. 2740 Schiffe ren den Kanal von Osten nach Westen und 2490 in um- r Richtung. Vor 1923/24 wurde der größte Teile des s durch den Kanal im Herbst, gleich nach der Ernte, t, jetzt aber nach dem Ausbau des Hafens von Van- zum kanadischen Getreidestapelplatz erst im Winter und r. Die aus Vancouver kommenden Frachten haben im edeutend zugenommen.

mpferverkehr zwischen Frankreich und Estland. Die sche Gesellschaft „Messageries maritimes“ hat wegen Un- ität die Fahrten nach Estland eingestellt. Die Firma & Cie. läßt nur alle 2 Monate einen Dampfer nach abgehen.

Luftverkehr.

glands Dank an Deutschland. Anläßlich der Sturmfahrt lischen Luftschiffes R 33, das sich bekanntlich infolge hweren Boe von seinem Ankermast in Pulham losge- hatte und erst nach langer Treibfahrt wieder geborgen konnte, ist der deutschen Regierung jetzt von England der Dank für die zur Unterstützung des havarierten Luft- getroffener umfassenden Hilfsmaßnahmen und für die itungen zur etwaigen Aufnahme und Bergung des übermittelt worden.

gpostverkehr aus der Tschechoslowakei nach Polen und n. Mit dem 1. Juni ist der Postflugverkehr auf den Prag-Krakau-Warschau und Prag-Wien-Belgrad-Bukarest mmen worden. Der Verkehr wird außer an Sonntagen täg- echterhalten.

derflugdienst Prag-Marienbad. Die tschechoslowakische gfabrik „Aero“ eröffnete am 1. Juni eine eigene Flug- auf der Strecke Prag-Marienbad, die später auch nach den Weltkurorten wie Karlsbad, Franzensbad, Joachimsthal, nt wird. Diese Strecken haben eine besondere Bedeutung, die großen internationalen Strecken, die über Prag führen, Kurorten verbinden, und weil die Strecke Prag-Marienbad nden zurückgelegt werden kann. Der Personenzug braucht chnellzug 3½ Stunden. Die Flugzeuge verkehren täglich t einmal, werden aber später öfter in Verkehr gesetzt. Flugzeugen werden auch Postsendungen gegen einen be- n Flugpostzuschlag befördert.

Kraftwagenverkehr.

ternationale Kraftwagenstraßen durch die Tschecho- i. Laut einer amtlichen Meldung wurde der Konferenz rnationalen Verkehr der erste Antrag auf Errichtung ionaler Automobilstraßen vorgelegt. Auf Grund dessen vom Sekretariat der Association Internationale ein An- sgearbeitet und auch genehmigt, wonach durch die Tsche- akei folgende internationale Automobilstraßen führen 1. Paris-Straßburg-Stuttgart-Nürnberg-Pilsen-Prag- ätz-Breslau-Warschau; 2. Stralsund-Dresden-Teplitz- bor-Wien; 3. Wien-Brünn-Olmütz-Teschen-Krakau-War- 4. Belgrad-Budapest-Neusohl-Krakau-Warschau. Das rium für öffentliche Arbeiten hat bereits den Vorschlag nd die farbige Bezeichnung dieser internationalen Auto- ecken ausgearbeitet und eine genaue Landkarte fertig-

---

Allgemeines.

— **Lichtpaussäule „Phoenix“** ist der Name eines neuen Lichtpausapparates mit elektrischer Belichtung. Sie wird von zwei halbkreisförmig gebogenen Spiegelglasscheiben gebildet, die durch zwei mit Filzstreifen versehene Holzkränze zusammengehalten werden und auf Füßen senkrecht stehen. Sie ist nicht umlegbar wie andere zylindrische Lichtpausapparate. Die Zeichnungen und das Lichtpauspapier werden durch zwei über Walzen gerollte Decken an die Spiegelglasscheiben gepreßt; sie sitzen bereits genügend fest, wenn die Decken einige Zentimeter über sie hinweggerollt sind. Die Spannung der Decken erfolgt durch über die Walzen laufende Drahtseile, welche durch Federn automatisch straffgehalten werden. Man kann die Säule leicht und bequem mit Zeichnungen und Lichtpauspapier beschicken und jederzeit eine Kontrolle der Belichtung durch einfaches stückweises Aufrollen der Decken vornehmen.

Lichtpaussäule „Phoenix“

Die Lichtpaussäule „Phoenix“ wird nur in einer Größe mit zwei Belichtungsflächen von je etwa 1×1,50 m, die allen Ansprüchen der Praxis genügen dürfte, hergestellt. Sie kann dicht an einer Wand aufgestellt werden und erfordert einen Raum von etwa 1 qm Bodenfläche und 3 m Höhe. Sie wird namentlich dann den Vorzug vor umlegbaren Apparaten haben, wenn Platzmangel herrscht, was in Lichtpausanstalten vielfach der Fall ist.

Die Belichtung erfolgt durch Senken einer Universal-Bogenlampe, welche für Gleich- und Wechselstrom verwendet werden kann, und deren Ganggeschwindigkeit durch ein Uhrwerk geregelt wird. Die Lichtpaussäule „Phoenix“ ist zum D. R.-Patent angemeldet; sie wird von der R. Reiß G. m. b. H. in Liebenwerda hergestellt und ist billiger als umlegbare zylindrische Lichtpausapparate.

— **Ein neues billiges Zeichengestell „Ekonomia“** bringt die R. Reiß G. m. b. H. in Liebenwerda heraus. Dieses weist neben der Billigkeit und leichten Transportfähigkeit bei zeichensicherem Stand den bisher bei anderen Zeichengestellen nicht bekannten Vorzug auf, daß sich die Achse des Reißbrettes, um welche sich dieses bei Veränderungen der Schräglage dreht, nach oben oder unten verlegen läßt. In den Rückleisten des Reißbrettes sind schräge Einschnitte angebracht, vermittels deren das Brett auf zwei an den seitlichen Böcken des Gestelles angebrachten Bolzen in verschiedenen Höhen aufgehängt werden kann. Das weitere ist aus der Abbildung ersichtlich. Bei Nichtgebrauch kann das Gestell flach zusammengeklappt und bequem aufbewahrt werden. Infolge seines geringen Umfanges im zusammengeklappten Zustand eignet es sich auch besonders gut für den Versand.

Zeichengestell „Ekonomia“

— **Einnahmen aus dem Fremdenverkehr.** Nach einem Vortrage des Direktors Schumacher, mitgeteilt in der „Verkehrs- und Bäder-Zeitung“, hatte im Jahre 1913 der Besuch der deut-

schen Bäder und Kurorte mit etwa 1 800 000 Besuchern den Höhepunkt erreicht. Die Aufwendungen für Reisen, Verzehr und sonstigen Ausgaben für Ärzte, Bäder, Heilmittel, Bedarfsgegenstände usw. waren auf Grund genauer Beobachtungen durchschnittlich auf etwa 400 ℳ für jeden einzelnen Kurgast zu schätzen. Das ergab eine Summe von 720 Millionen Mark, wozu noch etwa 30 Millionen Mark für den Jahresversand der Mineralwässer und anderer Quellenerzeugnisse kamen, also die stattliche Zahl von rund 750 Millionen Mark. Diese Zahlen scheinen nicht zu hoch gegriffen, wenn berücksichtigt wird, daß in den letzten Jahren vor dem Krieg die Gelder, die der ausländische Verkehr nach Deutschland brachte, auf 500 Millionen Goldmark geschätzt wurden. Die Einnahmen Italiens aus dem Fremdenverkehr im Jahre 1921 betrugen etwa 2 Milliarden Lire und 1923 über 3,5 Milliarden Lire. Die Einkünfte aus dem Fremdenverkehr stellten in diesen Jahren etwa 16 % der italienischen Einfuhr dar. Allein die Einnahmen aus Eintrittsgeldern der Museen und Sammlungen sind 1923/24 gegen das Vorjahr um 6 Millionen Lire gestiegen. In der Schweiz wurden die Einnahmen aus dem Fremdenverkehr 1922 auf etwa 270 Millionen geschätzt, während sie 1921 unter den Nachwirkungen des Krieges kaum mehr die Hälfte betrugen, dagegen vor dem Kriege mehr als 500 Millionen Franken ausmachten. Durch den Fremdenverkehr erhielt die schweizerische Handelsbilanz bedeutenden Überschuß auf der Aktivseite zugeführt; sie wäre sonst passiv gewesen.

Norwegen wurde in den wenigen Wochen im letzten Sommer von etwa 30 000 Ausländern besucht. Die von den Touristen in der kurzen Zeit ins Land gebrachte Summe wird auf 19 Millionen Kronen geschätzt. Frankreich schätzte seine Einnahmen aus dem Fremdenverkehr im Jahre 1923 auf 3—4 Milliarden Franken.

Zur Illustrierung der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs im umgekehrten Sinne mögen einige, ebenfalls auf Untersuchungen des Völkerbundes beruhende Zahlen aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika dienen. Hiernach wurden dort auf der Passivseite der Zahlungsbilanz die Abflüsse amerikanischen Geldes durch Reisen der Amerikaner im Ausland

1919 mit 50 Millionen Dollars bewertet,
1920 „ 150 „ „ „
1921 „ 200 „ „ „
1922 „ 500 „ „ „

also 1922 mit mehr als 2 Milliarden Mark.

Rechtspflege.

— Höhere Einstufung und Rechtsweg. Ein sehr lehrreiches Urteil hat kürzlich auf eine Leistungsklage wegen Ruhegehalts das Oberlandesgericht Celle gefällt*). Dem Urteil liegt folgender Tatbestand zugrunde:

Der Kläger, ein Lokomotivheizer a. D., ist zum 1. April 1901 als Lokomotivheizer bei der damaligen Preußischen Staatsbahn angestellt worden und hat am 24. Juli 1901 die Lokomotivführerprüfung bestanden. Am 25. Januar 1906 ist er im Dienste dadurch verletzt, daß ein Schauglas einer Lokomotive zersprang, wobei ihm heißes Wasser in die Augen spritzte. Er ist dann zum 1. Juli 1910 in den Ruhestand versetzt. Er behauptet, er sei von 1907 an im Lokomotivführerdienst beschäftigt worden und verlangt seine Eingruppierung in Gruppe V der Besoldungsordnung, in der sogar Oberheizer seien, vor allem aber die Reservelokomotivführer. Der Eisenbahnfiskus hat ihn nur in Gruppe IV eingereiht. Die Reichsbahndirektion hat ihn am 26. April 1922 abschlägig beschieden, am 7. Juli 1923 hat der Reichsverkehrsminister und am 28. Juni 1923 der Preußische Handelsminister seine Beschwerde zurückgewiesen. Mittels der etwa Mitte Januar 1924 zugestellten Klage hat der Kläger den Reichsfiskus für die Zeit vom 1. April 1920 an auf Zahlung des Unterschiedes zwischen den beiden Gehaltsgruppen und den Preußischen Fiskus als Gesamtschuldner neben dem Reich auf denselben Betrag in Anspruch genommen, oder aber gegen letzteren Feststellung des Anspruchs in der angegebenen Höhe verlangt. Durch das angefochtene Urteil ist die Klage gegen Preußen abgewiesen, das Deutsche Reich ist dagegen für verpflichtet erklärt, dem Kläger vom 1. April 1920 ab statt der ihm aus der Besoldungsgruppe IV gewährten Ruhegehaltsbezüge die Ruhegehaltsbezüge aus Besoldungsgruppe V zu gewähren, und zwar die rückständigen und während des Rechtsstreites fällig gewordenen Beträge nebst 4 % Zinsen seit den einzelnen Fälligkeitsterminen sofort, die künftig fällig werdenden Unterschiedsbeträge in Vorauszahlungen. Das Urteil ist am 19. Juni 1924 zugestellt, der Reichsfiskus hat durch einen am 12. Juli 1924 beim Oberlandesgericht in Celle eingegangenen Schriftsatz Berufung eingelegt. Im Einverständnis mit dem Kläger ist an Stelle des Reichsfiskus die Deutsche Reich
Gesellschaft in den Rechtsstreit eingetreten.

*) Urteil des II. Z.-S. vom 26. Februar 1925, Aktenz. 2 U 125/24, in Sachen Reichsbahn-Gesellschaft gegen B.

Der Kläger meint, der Rechtsweg sei mindestens jetzt g
wo sich die Klage gegen die Reichsbahn-Gesellschaft richt

Die Urteilsgründe lauten: Die Berufung ist an si
lässig, auch in der gesetzlichen Form und Frist eingelegt
gründet. Sie mußte aber zur Abweisung der Klage führen,
Rechtsweg für den eingeklagten Anspruch nicht gegeben

Der Rechtsweg ist nach Artikel 129 Abs. 1 Satz 4 der
verfassung und Artikel 79 Abs. 2 der Preußischen Verf
im Reiche und in Preußen gleichmäßig gegeben für verm
rechtliche Ansprüche der Beamten. Wie das Reichsgericht
entscheidet, bezieht sich dies aber nur auf Ansprüche au
verliehenen Stelle und der Beamte kann nicht in Gestalt
Gehaltsklage den Gerichten die Entscheidung über die r
Ausübung der Ämterhoheit, die richtige Einstufung in die
dungsgruppen oder dergl. zugänglich machen (RG. Bd. 107
u. 328). Nur das Gesetz oder ein vom Gesetz ermächtigt
gan kann die Einstufung vornehmen oder nachprüfen. D
richt ist also nicht zuständig, zu entscheiden, ob eine Eins
die erfolgt ist, den Gesetzen entspricht und noch weniger
wenn sie den Gesetzen entspräche, der Billigkeit Rechnung
Diese Ausschaltung der gerichtlichen Nachprüfung eines V
tungsaktes besteht für das Reichsrecht und das Preußische
gleichermaßen. Was die hier zur Entscheidung stehende
anbetrifft, so würde, wenn Reichsrecht in Frage käme, d
drückliche Bestimmung des § 8 des Pensionsergänzungsg
vom 21. Dezember 1920 (RGBl. S. 2109) jede gerichtliche
prüfung ausschließen, wonach für die vor Gericht gelte
machten Ansprüche die Entscheidung des Reichsfinanzmi
darüber, welche Stelle nach der neuen Besoldungsordnung
letzt bekleideten Stelle im Sinne dieses Gesetzes entspricht
gebend ist. Diese Bestimmung wiederholt, was ohne weiter
Beamtenrecht entspricht. § 9 des Preußischen Beamtena
gehaltsgesetzes vom 17. Dezember 1920 (GS. S. 214) sagt, d
Finanzminister zusammen mit dem Fachminister Zweifelsfä
scheidet darüber, welchem Amte der neuen Besoldungsordn
zuletzt von einem Beamten bekleidete Stelle im Sinne der §
des Gesetzes entspricht. Hier ist zwar nicht mit dürren W
bestimmt, daß diese Entscheidung die Gerichte binde, es is
die für die Entscheidung zuständige Stelle ausdrücklich b
net und daraus folgt, aß diese allein zuständig ist un
etwa die Gerichte ein Nachprüfungsrecht haben. Reichsrec
Preußisches Recht decken sich also in der Bezi
Daß auch die Bestimmung der Reichsverfassung, daß
erworbene Rechte der Beamten unverletzlich seien,
nicht geändert hat, hat das Reichsgericht auch me
entschieden (RG. Bd. 104 S. 252, 107 S. 107 S. 328). Es gil
wohlerworbenes Recht auf Zuständigkeit der Gerichte f
Eingruppierung der Beamten. Wohlerworbene Rechte si
Privatrechte. Besteht ein solches Recht, so ist der Rech
stets gegeben. Die Bezüge einer einmal verliehenen St
B. können dem Beamten nicht gekürzt werden, der An
auf sie ist ein wohlerworbenes Recht des Beamten und a
kann er klagen (RG. 23. Mai 1924 in Recht und Gesetz, Be
Allgem. Deutschen Pensionärzeitung 1. Jahrgang Nr.
30. November 1924). Selbst eine andere Einstufung kann
Recht und seine Klagbarkeit nicht beeinträchtigen. Ein
Recht aus einer verliehenen Stelle liegt hier aber nicht vor
Kläger war Lokomotivheizer und hatte die Prüfung zum
motivführer bestanden. Ob er vor März 1910 als Loko
führer beschäftigt war, ist ohne Bedeutung. Von den E
des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. Mär
17. August 1910, vom 6. Mai 1911 und 30. August 1919,
stimmen, daß ständig und ausschließlich im Lokomotivf
dienst beschäftigte Heizer, dann daß überwiegend in
Dienst beschäftigte Heizer, dann daß alle geprüften Heize
vier Jahren, schließlich daß alle Heizer nach Bestehe
Lokomotivführerprüfung als Reservelokomotivführer z
zeichnen sind, kommt höchstens die erste in Erwägung, w
Kläger beim Erlaß der anderen schon im Ruhestand war.
Amtsbezeichnung ist dem Kläger aber nicht verliehen.
leicht weil schon im Januar 1910 der Antrag gestellt war,
den Ruhestand zu versetzen und das Verfahren dieserhal
geleitet war. Ob diese Amtsbezeichnung ihm nach dem
hätte verliehen werden sollen, trotzdem er damals scho
langem nur im Büro beschäftigt war (Bl. 88 der Personala
der Erlaß also seinem Wortlaut nach den Kläger gar nic
traf, ist gleichgültig, das hat das Gericht nicht nachzup
auf jeden Fall ist sie ihm nicht verliehen, also auch nic
entsprechende Stelle. Dieses aber ist ein Umstand, der de T
bestand, der hier vorliegt, von dem Tatbestand in dem a
Rechtsstreit Bürgel c/a Reichsbahn unterscheidet, und g
auf der Verleihung der Amtsbezeichnung „Reservelo
tivführer“ beruht das Urteil des Landgerichts in der a
Sache. Der Kläger hat sich auch, außer in den letzten J
niemals Reservelokomotivführer genannt und die Adressi

in durch die Reichsbahn als Reservelokomotivführer in Schreiben vom 15. September 1922 (Bl. 38) und eventl. bei ...igen Schreiben ist sachlich ohne jede Bedeutung. Da dem ...r kein wohlerworbenes Recht zur Seite steht, ist auch die ...sgerichtsentscheidung vom 26. September 1924 (Recht und ...z Beil. zur Allgem. Deutschen Pensionärzeitung 2. Jahr- ... Nr. 1 vom 31. Januar 1925) nicht einschlägig, denn dort ...lte es sich um das Sonderrecht der Pr. Gendamerieoffi- ...auf Gleichstellung mit den Offizieren des Reichsheeres, das ...endarmerieoffizieren durch § 4 Satz 2 der Verordnung vom ...irz 1919 (GS. S. 37) ausdrücklich verliehen war, und dieses ...rworbene Sonderrecht konnte ihnen nach der Verfassung ...durch eine Änderung der Gesetzgebung genommen werden. ...Reichsgericht spricht aber dort ausdrücklich nochmals aus, ...uf dem Klagewege eine höhere Eingruppierung nicht ver- ...werden kann und daß auch kein klagbares Recht eines Be- ...oder einer Beamtengruppe darauf besteht, daß sie ge- ...n anderen Beamten stets gleichgestellt bleiben (die dort ...te RGE vom 24. Juni 1924 ist abgedruckt Bd. 108 S. 314). ...n Kläger aber oder einer Beamtengruppe, der er ange- ...ist nirgends das Recht verliehen, daß sie als Altruhege- ...mpfänger stets gleichgestellt bleibe. Wenn nach dem Aus- ...len des Klägers aus dem Dienste ergangene Erlasse die ...im Dienst befindlichen Lokomotivheizer besser stellten, als ...nerzeit gestanden hat, da er zunächst keine Möglichkeit ...die Amtsbezeichnung eines Reservelokomotivführers zu ...en, so kann das seine Stellung nicht bessern, das hieße ...rlassen in weitestem und unzulässigem Maße rückwirkende ...beilegen, und man kann dem Kläger nicht aus irgend ...en Gründen ein wohlerworbenes Recht zusprechen, da er nun ...l kein solches hat. Wollte man dies im vorliegenden Falle ...so hieße das, die Bestimmung des Gesetzes, daß die Ge- ...nicht die Einstufung nachzuprüfen haben, umgehen; dann ...n auch alle Altruhegehaltsempfänger ein solches Recht ... Auch der Umstand, daß jetzt sogar Oberheizer in ...e V sind, vermag daran nichts zu ändern. Dies ist auch ...anders, weil verklagt jetzt die Deutsche Reichsbahn-Ge- ...aft ist. Wenn der Rechsweg unzulässig ist, nicht aus ...llen in der Person des Beklagten, sondern weil eine Frage ...Entscheidung gestellt ist, zu deren Entscheidung die Ge- ...nicht berufen sind, so wird durch eine Änderung in der ...n des Beklagten nicht der Rechtsweg zulässig, wenn es ...m genau die gleiche Frage handelt. Zudem ergeben die ...hriften des Reichsbahnpersonalgesetzes vom 30. August ...RGBl. II S. 287), daß der Rechtsweg für die Beamten der ...sbahn in genau demselben Umfange gegeben sein soll wie ... § 8 bestimmt, daß auf die Verfolgung vermögensrecht- ...Ansprüche §§ 149 ff. des Reichsbeamtengesetzes anwend- ...ein sollen. Daraus in Verbindung mit den anderen Para- ...en, die den Beamten die gleiche Stellung gegeben wie ...sbeamten, ist zu entnehmen, daß der Rechtsweg den Reichs- ...eamten auch nur in gleichem Maße offen stehen soll wie ...sbeamten . . . . .“.

—Die Ablehnung der Weiterabfertigung eines Gutes ohne ...ung ist kein Verstoß gegen die Beförderungspflicht der ... Bestimmung II (2) zu § 76 EVO., die die Ablehnung ...Empfängeranweisung nach Ausf. Best. II(1) Nr. 4 zu § 76 ...et, ist rechtsgültig. (Reichsgericht 21. 3. 25 — I 350/24.)

...Kl. bezog im Mai und Juni 1920 von den Berg- und Hütten- ...u C. im Harz Zinkerze, die sie an das Lazywerk in Scharley ...uthen (O.-S.) weiterverkaufte. Um ihrer Abnehmerin die ...squelle nicht preiszugeben, sandte sie die Zinkerze zunächst ...r Eisenbahn an die Adresse der Aktiengesellschaft Ver- ...r Speditionshäuser in Kattowitz, die dann ihrerseits die Wa- ...ne Umladung mit neuem Frachtbrief an das Lazywerk auf- ...e sollte.

...Teil der Zinkerzladungen ist in dieser Weise befördert wor- ... Dagegen hat die Eisenbahn eine derartige Weitersendung ...3 in der Zeit vom 23. bis 29. Juni und von 7 am 1. und ...1920 in Kattowitz eingetroffenen Bahnwagen zunächst ver- ...t und erst am 5. und 6. Juli 1920 zugelassen.

...h das Stehenbleiben der beladenen Wagen in Kattowitz er- ...en Wagenstandgelder, die die Bahn von der genannten Spe- ...irma als Empfängerin im Betrage von 13 000 ℳ erhob.

...Kl. verlangte als deren Rechtsnachfolgerin die Erstattung ...Wagenstandgelder, weil sie die Weigerung der Bahn für ...chtigt hielt. Ferner forderte sie aus dem gleichen Grunde ...eil die Weigerung nur aus Schikane geschehen sei, von der ...ahn den ihr durch das verspätete Eintreffen in Scharley ...denen Schaden, da im Juli die Verbandspreise herabgesetzt ...n seien, und zwar in Höhe eines Teilbetrages von 10 000 ℳ. ... Landgericht verurteilte die Eisenbahn zur Zahlung von ... ℳ und stellte den Schadensersatzanspruch dem Grunde ...est. Das Berufungsgericht erkannte auf Klageabweisung. ...den Gründen: Die Entscheidung der Rechtsfrage hängt ...tlich von der Gültigkeit der Ausführungsbestimmung I Abs. 2 Satz 2 zu § 76 EVO. ab. Zu der letztgenannten Bestimmung der Eisenbahnverkehrsordnung, die von der Ablieferung handelt, fügt die Ausführungsbestimmung II Abs. 1 Nr. 4 hinzu, daß der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger, statt das Gut abzunehmen, auch die Anweisung erteilen kann, es solle dieses mit neuem Frachtbrief von der Bestimmungsstation nach einer anderen Station gesandt werden. In Satz 2 des Absatzes 2 dieser Ausführungsbestimmung ist dann gesagt:

„Die Ausführung der Anweisung kann abgelehnt werden.“

Nach § 453 HGB. darf die Eisenbahn, von hier nicht in Frage kommenden Ausnahmen abgesehen, die Übernahme von Gütern zur Beförderung nicht ablehnen. Die Kl. hält die wiedergegebene Ausführungsbestimmung mit dem in § 453 HGB. angeordneten sogenannten Beförderungszwang der Eisenbahn nicht für vereinbar und die Revision macht dies erneut unter Hinweis auf § 3 EVO. geltend.

Dieses Vorbringen ist zwar nach § 471 HGB. an sich beachtlich, aber nicht begründet, und es muß im Ergebnis dem Vorderrichter beigetreten werden, der die Ausführungsbestimmung über das Ablehnungsrecht für gültig hält.

In § 453 HGB. ist von „Übernahme von Gütern zur Beförderung“, die nicht verweigert werden könne, die Rede, in § 3 EVO. allgemein von der „Beförderung“. Darauf legt die Revision Wert, augenscheinlich deshalb, weil sie meint, daß damit auch die Fortsetzung der Beförderung des Frachtguts im Sinne der Umbehandlung getroffen werde. Allein die Verschiedenheit der Wortfassung bedeutet keinen sachlichen Unterschied. Auch bei der Umbehandlung wird ein neuer Frachtvertrag abgeschlossen, das Gut somit aufs neue übernommen (zu vergl. Rundnagel, 3/4. Auflage S. 22), nur daß hier eine Entladung und eine Neubeladung erspart werden. Mit dieser Unterscheidung wird also nichts gewonnen.

Vielmehr läßt sich die Frage nur beantworten, wenn man prüft, ob durch Ablehnung der Umbehandlung tatsächlich der Empfänger in die Unmöglichkeit versetzt wird, das Gut weiterbefördern zu lassen. Davon kann jedoch keine Rede sein. Ohne die Anweisung des Empfängers würde zunächst der Frachtvertrag in der üblichen Weise abzuwickeln gewesen sein. Der Empfänger hätte also gemäß § 80 EVO. das Frachtgut abzunehmen und den Bahnwagen zu entladen gehabt und er wäre dann in keiner Weise gehindert gewesen, das Gut alsbald aufs neue bei der Bahn zur Beförderung nach einem anderen Ort aufzuliefern. Hier greifen nun die Ausführungsbestimmungen ein, die im Gegensatz zu den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung reines Vertragsrecht darstellen (§ 2 EVO.). Diese Ausführungsbestimmungen geben dem Empfänger, der das Frachtgut gleich weiterversandt haben will, die Möglichkeit, seinen Zweck unter Ersparung der Ausladung und Neubeladung in der Weise zu erreichen, daß er bloß einen neuen Frachtvertrag mit der Eisenbahn abschließt. Darin liegt selbstverständlich eine erhebliche Vereinfachung des Geschäftsganges für den Empfänger. Nur einen A n s p r u c h auf Gewährung dieser Erleichterung soll der Empfänger nicht haben, was durchaus verständlich ist. Denn an sich hat er kein Recht, den Bahnwagen, auf dem das Frachtgut befördert worden ist, länger zu behalten, als zur Entladung erforderlich ist. Auf der Empfangsstation werden meist neue Beförderungsaufträge zur Erledigung vorliegen und die Zahl der verfügbaren Wagen wird regelmäßig nur begrenzt sein. Eine Anweisung des Empfängers im Sinne der Ausführungsbestimmung II Nr. 4 zu § 76 EVO. könnte also, wenn ihr unbedingt zu entsprechen wäre, unter Umständen für die Abwicklung des Güterverkehrs zu Schwierigkeiten führen, weshalb die Bahn hier — im Gegensatz zur nachträglichen Verfügung des Absenders nach § 73 EVO. — freie Hand behalten soll und Entladung verlangen kann. Die Umbehandlung des Frachtgutes nach I Nr. 4 der Ausführungsbestimmungen zu § 76 EVO. ist somit ihrem Wesen nach nur eine besondere Art der Abwicklung des Frachtvertrags (zu vergl. auch RGZ. Bd. 102 S. 94). Lehnt daher die Eisenbahn die Ausführung der Anweisung des Empfängers ab, so verbleibt es bei der regelmäßigen Abwicklung des Frachtvertrags, ohne daß jedoch durch die Ablehnung dem Empfänger irgendwie verwehrt würde, sogleich im Anschluß daran einen neuen Frachtvertrag mit der Bahn abzuschließen.

Die Gültigkeit der streitigen Ausführungsbestimmung steht hiernach außer jedem Zweifel.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 645 u. 648.)

— **Taschenausgabe der neuen Zivilprozeßordnung** mit Entlastungsverordnung Gerichtsverfassungsgesetz und Einführungsgesetzen mit erläuternden Einführungen und Anmerkungen nebst Text des Gerichtskostengesetzes und der Gebührenordnung für Rechtsanwälte sowie mehreren Nebengesetzen von Dr. Adolf B a u m b a c h, Senatspräsident beim Kammergericht. Zweite, wesentlich veränderte Auflage. 680 Seiten in Taschenformat. Berlin 1925. Verlag von Otto Liebmann. Preis gebunden 10 ℳ.

Die Reichszivilprozeßordnung ist vom 1. Oktober 1879 ab bis zum 1. Juni 1924, also fast 45 Jahre lang, trotz vieler zum größten Teil durchaus berechtigter Anfeindungen im wesentlichen unverändert geblieben, abgesehen von den in den Jahren 1898 und 1910 geschaffenen Neuerungen. Das, was nun die große, vor allem den Nöten der Zeiten entsprungene Verordnung vom 13. Februar 1924 gebracht hat, durch vollständige Wiedergabe des nunmehr gültigen Gesetzestextes und schlagwortartige Erklärungen nicht nur dem Richter oder Rechtsanwalt, sondern dem Rechtsuchenden sowohl wie dem Verwaltungsbeamten vor die Augen geführt zu haben, ist Zweck und Verdienst der Baumbachschen Taschenausgabe der neuen Zivilprozeßordnung.

Die Tatsache, daß binnen der kurzen Frist von acht Monaten schon die erste Auflage von 13 000 Stücken vollständig vergriffen war, beweist die Vortrefflichkeit des Werkes, die durch die nunmehr vorliegende zweite wenn möglich noch gehoben wird.

Die Anfügung des Gerichtskostengesetzes ist für die viel mit Rechtsstreitigkeiten beschäftigten Behörden, besonders die jetzt der Gebührenfreiheit beraubten Reichsbahndirektionen, von nicht zu unterschätzendem Werte. Hanow.

— **Beamten-Jahrbuch.** Wissenschaftliche Monatsschrift für das Deutsche Berufs-Beamtentum, herausgegeben von dem Deutschen Beamtenbund und der Verwaltungsakademie als Vertreterin der Arbeitsgemeinschaft deutscher Beamtenhochschulen. Verlagsanstalt des Deutschen Beamtenbundes, G. m. b. H., Berlin W 15.

Heft 4 enthält im allgemeinen Teil einen Aufsatz von Dr. Peters: „Die Vorschriften über die disziplinarrechtlichen Verhältnisse der Kommunalbeamten in Preußen"; unter Beamtenbildungswesen eine „Anleitung zur Benutzung der bekanntesten Lehrbücher und Abhandlungen über Finanztechnik im Reich, Staat und Gemeinde" von Amtsrat Buchholtz, ferner „Übungs- und Seminaraufgaben", die Fortsetzung des Aufsatzes von Tilman Ranning: „Das Beamtentum in der Schweiz" und endlich Mitteilungen aus der „Rechtsprechung" und „Bücherschau."

Chronik.

Mai.

Deutschland. Die Reichsindexziffer für die Lebenshaltungskosten beläuft sich nach den Feststellungen des statistischen Reichsamts für den Durchschnitt des Monats Mai auf 135,5 gegen 136,7 im Vormonat. Sie ist demnach um 0,9 % zurückgegangen. Die Großhandelsindexziffer ist am 27. Mai gegenüber dem Stande vom 20. Mai (132,6) um 0,6 % auf 133,4 gestiegen. Der Außenhandel zeigt im März eine Einfuhr in Millionen Mark von 1110,80, eine Ausfuhr von 711,75, somit einen Einfuhrüberschuß von 399 Millionen Reichsmark.

Der Reichskohlenrat hat die Syndikatsverträge von Oberschlesien, Rheinland-Westfalen und Mitteldeutschland genehmigt.

1. Die Personentarife auf der Reichsbahn wurden um 10 % erhöht.

1. Der D-Zug 4 Eydtkuhnen-Berlin im polnischen Korridor bei Pr. Stargard auf freier Strecke entgleist (28 Tote).

1. Eröffnung des Deutschen Museums und Gründung der Deutschen Akademie in München.

7. Zwischen dem Deutschen Kalisyndikat und den französischen Kaliwerken wurde ein Abkommen über den Absatz für alle in Betracht kommenden Länder getroffen.

10. Bei der Station Roth-Malsch an der Strecke Bruchsal-Heidelberg wurde auf dem Bahnübergang infolge Nichtschließens der Schranke von dem Schnellzuge 186 ein an ein Lastauto angehängter Personenwagen erfaßt und zertrümmert. (11 Tote und mehrere Schwerverletzte.)

10. Der Verein Deutscher Ingenieure hält in Augsburg seine 64. Hauptversammlung ab.

12. Vereidigung und Amtsantritt des Reichspräsidenten von Hindenburg.

15. Einleitung der Jahrtausendfeier der Rheinlande au[s] ihrer Zugehörigkeit zu Deutschland durch Eröffn[ung] Ausstellung in Köln.

15. Die oberschlesischen Steinkohlenwerke schließen ei[n] Syndikat.

16. Explosion auf der Grube Dorstfeld bei Dortmund, [...] über 40 Bergleute ihr Leben einbüßten.

21. Einweihung des Hauses des Deutschtums in Stuttg[art] den Deutschen im Auslande gewidmet ist.

25. Der Reichstag hat das Gesetz über den Verwaltung[s] Internationalen Arbeitsamts sowie das Gesetz betreff[end] Washingtoner Übereinkommen über die Arbeitslosig[keit] schlossen (RGBl. II Nr. 20).

27. Der deutsch-spanische Handelsvertrag wird im Re[ichstag] angenommen mit 170 gegen 96 Stimmen. 90 enthiel[ten sich] der Stimmabgabe.

27. Der Deutsche Reichstag nimmt das internationale Ü[berein]kommen über den Eisenbahnpersonen- und Ge[päckver]kehr an.

30. Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung in M[ünchen].

Österreich. Die endgültigen Ziffern des Außen[handels] für 1924 ergeben eine Einfuhr von 2412, eine Ausfuhr v[on] somit einen Fehlbetrag von 1031 (1923: 793, 1922: 666) M[ill.] Goldkronen. Der Großhandelsindex sank um 20 058 Mitt[e] auf 19 854 Mitte Mai. Der Nahrungsmittelindex ist vo[n] auf 19 148 leicht angestiegen.

Ende April hat die österreichische Nationalbank die B[ankrate] von 13 auf 11 % ermäßigt. Der mit Griechenland gesch[lossene] provisorische Handelsvertrag auf 6 Monate wurde am 12. [...] Kraft gesetzt.

Ungarn: Mit Südslawien wurde ein Eisenbahntari[f] für den direkten Verkehr der beiden Länder abgeschlosse[n] für fünf Jahre abgeschlossene Vertrag sieht die Fest[setzung] direkter Gütertarife zwischen den wichtigsten Station[en] ferner die Ermäßigung der Frachtsätze im Durchgangs[verkehr] mit 30 %.

Im März betrug die Einfuhr 57,6 (Vorjahr 51,4), die [...] 52,2 (44,5); im ersten Vierteljahr: Einfuhr 179,8 (133,1), [...] 127,2 (107,6) Mill. Goldkronen.

Die Staatsbahnen haben am 1. die Durchgangs-, A[usfuhr-] und Einfuhrfrachtsätze für die Erzeugnisse der Schweri[ndustrie] um 25 bis 30 % und für die Erzeugnisse der Mühlen um [...] 50 % ermäßigt.

Der Großhandelsindex betrug am 30. April 20 766 gege[n] am 31. März. Die Lebensmittel sind um 0,6 gestiegen, [In]dustrieartikel um 3,8 zurückgegangen. Der Börsenindex [...] Ende April 11,2 (1913 = 100), am 31. März 11,3.

Der Teuerungsindex betrug am 20. April 18 805,85 [...] 19 281,37.

Polen. Am 1. Mai wurden die Eisenbahntarife für [...] Warentransporte ermäßigt, dagegen die Tarifsätze für b[e]nigte Transporte und Luxuswarenbeförderung um 25 [...] erhöht.

Schweiz. Am 1. Juni wurden die Personentarife u[m ...] erhöht.

24. Die Einführung der Alters-, Hinterbliebenen- und In[validen]versicherung nach der Vorlage Rothenberger wurd[e] die Volksabstimmung verworfen.

Skandinavien.

21. Amundsen tritt mit zwei Flugzeugen seine Nord[pol]dition an.

Frankreich. Die Gemeindewahlen ergaben einen S[ieg des] Linkskartells.

England.

9. Eröffnung der diesjährigen Wembley-Ausstellung.

22. Feldmarschall Lord French of Ypres im 77. Lebe[nsjahr] gestorben.

Japan.

23. Die Gegend um Kobe und Osaka wird in einem U[mkreis] von 300 km von einem Erdbeben heimgesucht. Es [ist das] schwerste, das sich seit 30 Jahren in diesem Geb[iet er]eignet hat.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Frankfurt (M). Am 5. Juni 1925 wird der an der Bahnstrecke Limburg (Lahn)-Westerburg (zwischen Wilsenroth und Willmenrod) gelegene Haltepunkt Berzhahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin. Der in km 115,1 der Strecke Neustrelitz-Warnemünde belegene [Halte]punkt für den Personenverkehr „Rostock Ulmenst[raße]" ist am 1. Mai geschlossen, gleichzeitig ist der in km 11[...] selben Strecke belegene Haltepunkt „Rostock [...]straße" für den Personenverkehr eröffnet.

Am 15. Mai ist in km 9,2 der Strecke Schwerin-Parch[im] Haltepunkt „Stern (Buchholz)" für den beschr[änkten] Personenverkehr eröffnet.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

ichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. Juni st die zwischen den Stationen Langenlonsheim und Heddes- (Nahe) rechts der Bahnstrecke Langenlonsheim-Hermeskeil ne Station Kloningersmühle, welche bisher dem nen- und Güterverkehr diente, auch für die Abfertigung Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 150 kg er- worden.

chsbahndirektionsbezirk Dresden. Mit dem der Einführung des Sommerfahrplanes — 5. Juni 1925 — n die nachgenannten Stationsnamen an der Linie Bautzen-Schandau wie folgt geändert: Oberneukirch in „Oberneukirch (Laus.)", Niederneukirch in „Niederneukirch (Laus.)" und Ulbersdorf in „Ulbersdorf (Sächs. Schweiz)". Vom gleichen Zeitpunkte ab erhält der Bahnhof Oberschlema an der Linie Schneeberg-Neustädtle die Bezeichnung „Radiumbad Oberschlema".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

IX 12 vom 25. Mai 1925 an sämtliche an der Vereinsabrechnung beteiligten Verwaltungen, betreffend Statistische Nachrichten über die Abrechnungsstelle des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 24. Mai d. Js. wurde nach kurzer schwerer Krankheit

Herr Reichsbahnoberrat

Siegfried Richtsteig

ner verantwortungsreichen Tätigkeit als Abteilungsleiter und ushaltsrat der Reichsbahndirektion Stettin durch den Tod entrissen. r Verstorbene stand erst im 51. Lebensjahre. Mit seinem reichen Wissen l seinen Erfahrungen im Eisenbahnverwaltungsdienst hätte er der Deutschen chsbahn-Gesellschaft noch viele Jahre treue Dienste leisten können.

Seit 1903 stand er im Staats- und Reichsdienst. Treue Pflichterfüllung l unermüdliches Wirken zum Nutzen der Reichsbahnverwaltung haben ne arbeitsreiche dienstliche Tätigkeit, insbesondere auch unter den überaus wierigen Verhältnissen bei der durch die Ruhrbesetzung von ihrem Sitz triebenen Reichsbahndirektion Essen, ausgezeichnet. Seine persönliche benswürdigkeit und sein vornehmer Charakter sichern ihm unsere dauernde rtschätzung.

Wir werden ihm stets ein ehrenvolles Andenken bewahren.

Stettin, im Mai 1925. (550)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Stettin.

Auf besonderen Wunsch des Verstorbenen und seiner Gattin hat die äscherung in aller Stille stattgefunden.

nderungen von Stationsnamen.

an der Strecke Fröttstädt-Ge- al gelegene Bahnhof Reinhards- führt vom 15. Juni 1925 ab die nung „Reinhardsbrunn-Friedrich- (566)

t, den 29. Mai 1925.
tsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

an der Strecke Weimar-Gera ge- Bahnhof Roda bei Jena führt Juli 1925 ab die Bezeichnung oda".

t, den 2. Juni 1925. (573)
tsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

weiterung der Abfertigungs- efugnisse von Stationen.

zum 1. Mai 1925 beabsichtigte ng der Abfertigungsbefugnisse nhofs 4. Klasse Bujaken wird urchgeführt. Die Abfertigungs- sse des Bahnhofs bleiben unver- (569)

sberg (Pr.), den 27. Mai 1925.
tsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

ng der Station Kloningersmühle beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr.

. Juni 1925 wird die zwischen den n Langenlonsheim und Heddes- Nahe) rechts der Bahnstrecke onsheim-Hermeskeil gelegene Kloningersmühle, welche bisher ersonen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut im Einzelgewicht bis 150 kg eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird Kloningersmühle in den Reichsbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (561)

Trier, im Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B. (Tfv. 1 b.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 tritt folgende Änderung ein:

In der Tarifstelle „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren" erhält die Ziffer 4 b der Klasse D folgende Fassung: „4 b) Drehscheiben für Feld- und Förderbahnen mit einem Drehplattendurchmesser von höchstens 3 m, gebrauchte, Gleisrahmen . . . . . usw. wie bisher."

Berlin, den 28. Mai 1925. (557)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Vom 1. Juni 1925 ab werden einige Stationen in den Tarif aufgenommen. Ferner werden mit Wirkung vom 1. August 1925 die Tarifentfernungen für einige Leipziger Stationen erhöht. Näheres hierüber und über weitere Tarifberichtigungen enthält der Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger und unser Verkehrsanzeiger. (556)

Dresden, am 27. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 11. Er enthält außer den bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen weitere Änderungen einiger Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten".

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (554)

Berlin, den 26. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 10. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen mehrerer Stationen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (553)

Berlin, den 27. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz. Berichtigung.

In der Bekanntmachung der Neuherausgabe des vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifs ist der Preis des Tarifes von 0,30 Reichsmark auf 0,50 Reichsmark richtigzustellen und bei Bezug des Tarifes durch das Drucksachenlager Köln-Deutz zu berücksichtigen. (551)

Köln, den 24. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1925 wird die Station Wittlingen der Nebenbahn Haltingen-Kandern in den Tarif Badischer Güterverkehr (einschließlich badische Nebenbahnen — Tfv. 40 —) einbezogen.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Zu dem genannten Tarifheft ist außerdem mit Gültigkeit vom 1. März l. J. der Nachtrag 2 erschienen, der die bis zu diesem Zeitpunkte bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen enthält.

Karlsruhe, den 23. Mai 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (552)

Wechselgüterverkehr Sachsen-Bayern (rechtsrh. Netz)-Baden-Württemberg und -Pfalz.

Am 1. August 1925 treten für einige unserer Stationen Entfernungsänderungen nach den Anstoßpunkten in Kraft, wodurch sich Frachterhöhungen ergeben. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 28. Mai 1925. (570)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b.

Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. werden für metallurgische Erzeugnisse schweizerischer Herkunft im Verkehr zwischen Neuhausen Reichsb. und Basel Bad. Bf. die Frachtsätze des schweizerischen Ausnahmetarifs 36 mit 2,33 s fr. in 5 t-Ladungen und 2,07 s fr. in 10 t-Ladungen für je 100 kg eingerichtet.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 20. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion. (565)

Deutsch-schwedischer Kohlenverkehr.

Ab 8. Juni 1925 tritt Nachtrag I des Tarifs in Kraft.

Neben den im Verfügungswege eingetretenen Änderungen enthält er eine Reihe von Entfernungskürzungen und Neuaufnahmen von etwa 50 deutschen Stationen mit Schnittsätzen für Gaskoks. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (555)

Altona, den 27. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Die nordischen Schnittfrachtsätze des A. T. 4 gelten auch für Güter des A. T. 4, die in Saßnitz Hafen auf Grund der deutschen Durchgangs-Ausfuhrtarife S. D. Nr. 2 und 5 umbehandelt werden; ferner wird Liebau (Schlesien) in den A. T. 5 einbezogen (gültig ab 1. 6. 25). Auskunft durch die Abfertigungen. (559)

Altona, den 28. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schweizerischer Güterverkehr. Ausnahmefrachtsätze für Südfrüchte, frisches Obst und Gemüse aus Südfrankreich usw. über Genf-Basel Bad. Bf.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 bis auf jederzeitigen Widerruf werden für die in der Überschrift angegebenen Güter direkte Sätze ab Genf nach Frankfurt a. M. Osthafen und Köln Gereon eingeführt. Näheres aus dem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 26. Mai 1925. (558)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tschechoslowakisch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 sind im Eisenbahngütertarif (Tfv. 377 unter C—7) zu Art. 14 (Lieferfristen) die Worte „in Deutschland für den Verkehr mit dem Auslande und die" und die dazu gehörige Fußnote zu streichen. (560)

München, den 24. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Gütertarif Teil II.

Ab 8. Juni 1925 wird Liebau (Schlesien) in den Ausnahmetarif 5 des Tarifs einbezogen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (564)

Altona, den 29. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Am 3. Juni 1925 tritt Ausnahmetarif 10 von Trälleborg gränsen nach Aachen West Grenze für Maschinenteile von Finspong in Schweden zur Durchfuhr durch Deutschland in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (562)

Altona, den 30. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif 101 H für Grubenholzsendungen von Torgelow nach Niederländischen Grubenholzstationen über Herzogenrath-Grenze.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 wird für Grubenholzsendungen von Torgelow nach Niederländischen Grubenholzstationen über Herzogenrath Grenze der Ausnahmetarif 101 H eingeführt. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs werden sofort im Abfertigungswege gewährt, falls der Frachtzahler sich verpflichtet, eine bestimmte Menge pro Jahr zur Auslieferung zu bringen. Bei Nichterreichung der vorgeschriebenen Mindestmenge werden die Ausnahmefrachtsätze nachträglich entsprechend erhöht. Der Tarif hat Gültigkeit bis auf Widerruf. Die weiteren Bedingungen sind aus dem Tarif selbst zu ersehen, der beim Drucksachenlager der Reichsbahndirektion Köln zum Preise von 20 Reichspfennig zu beziehen ist. (563)

Köln, den 29. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 wird der Tarif durch eine bes. Ausführungsbestimmung ergänzt, mit der eine Fahrpreisermäßigung für Durchwanderer eingeführt wird. (549)

Erfurt, im Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Am 1. Juni 1925 erscheint ein Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden im Verkehr mit Lettland (Riga), Estland (Reval), Finnland (Helsingfors) und Schweden (Stockholm) über Stettin Seeweg. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch das Mitteleuropäische Reisebüro in Berlin und seinen Ausgabestellen im In- und Auslande und an Bord der Dampfer. Reisegepäck wird auch durch die Eisenbahndienststellen abgefertigt.

Nähere Auskunft erteilen die Reedereien Rud. Christ. Gribel in Stettin, die Stettiner Dampferkompagnie in Stettin, die Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebüros und unser Tarifbüro, Lindenstraße 19/20. (572)

Stettin, im Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

6. Verdingungen.

Lieferung von Pflastersteine[n]

Die Ausführung der Lieferun[g] Pflaster-, Bord- und Prellsteine[n] die Befestigung der Lade- und Z[u] straße auf Bahnhof Heiligense[e] öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis Donnersta[g] 11. Juni 1925, vormittags 11 Uhr, [...] frei, versiegelt, mit der Aufschrif[t] gebot auf Lieferung von Pflasters[...] für Bahnhof Heiligensee" verseh[en] uns, Berlin W 35, Schöneberger Uf[er] Zimmer 258, einzureichen.

Die Angebote werden um 12 [...] mittags im gleichen Gebäude, Zimm[er] geöffnet.

Die Angebotshefte sind, soweit [...] rat reicht, von uns, Zimmer 258, [...] portofreie Einsendung von 1,20 R[eichs]mark (nicht in Briefmarken) z[u be]ziehen.

Zuschlagsfrist bis zum 26. Juni [...]

Berlin, im Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft]
Reichsbahndirektion.

Steinsetzarbeiten.

Die Ausführung der Erd-, Pfl[aster-] und Nebenarbeiten für die Befes[tigung] der Lade- und Zufahrstraße auf [Bahn]hof Heiligensee soll öffentlich verd[ungen] werden.

Die Angebote sind bis Freita[g] 12. Juni 1925, vormittags 11 Uhr, [...] frei, versiegelt mit der Aufschrift [...] gebot auf die Ausführung von Pfl[aster]arbeiten auf Bahnhof Heiligensee" [ver]sehen, an uns, Berlin W 35, Sch[öne]berger Ufer 1—4, Zimmer 258, [ein]reichen.

Die Angebote werden um 12 [...] mittags im gleichen Gebäude, Zi[mmer] 268, geöffnet.

Angebotshefte sind, soweit [...] reicht, von uns, Zimmer 258, [...] portofreie Einsendung von 2,10 R[eichs]mark (nicht in Briefmarken) z[u be]ziehen.

Zeichnung liegt im Zimmer 26[...] Einsicht aus.

Zuschlagsfrist bis zum 26. Juni [...]

Berlin, im Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft]
Reichsbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsstoffe[n] die Reichsbahndirektionen in A[...] Cassel, Erfurt, Hannover und Mü[nster] i. W. für die Zeit vom 1. Juli 192[5] 30. September 1925 und zwar:

a) 160 t bunte Putzwolle, 10 t [...] Putzwolle, 6700 kg weiße [...] lappen, 29 100 Stück Putzt[ücher,] 18 350 Stück Scheuertücher, 500 [...] Putzleder.

b) 17 270 kg Kernseife und 31 2[...] Schmierseife.

Eröffnung der Angebote:

zu a) am Montag, den 22. Juni d. J., [vor]mittags 10 Uhr,

zu b) am Dienstag, den 23. Juni [...] vormittags 10 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unter [...] sidialbüro gegen 0,50 M. bar für [...] bote zu a) oder b) im Zimmer 20[...]

Zuschlagsfrist bis 8. Juli 1925.

Hannover, den 28. Mai 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaf[t]
Reichsbahndirektion. (...)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 24. Berlin, den 11. Juni 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Neuordnung des Werkstättenwesens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Vom Geheimen Baurat **Kühne**, Reichsbahndirektor.

Die Organisation des Werkstättenwesens der Deutschen Eisenbahnen, deren Zweckmäßigkeit in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht schon in den letzten Jahrzehnten verschieden beurteilt wurde, erwies sich bei dem ständig wachsenden Verkehr allmählich immer mehr als unzureichend. Je mehr sich der Fahrzeugpark vergrößerte, je mehr sich das Gewicht und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge steigerten, um so mehr wuchsen die Werkstätten aus den Kleinbetriebsverhältnissen heraus und forderten eine Umstellung der Werkstättenbetriebsführung, um eine Abkürzung der Ausbesserungsdauer der Fahrzeuge und damit eine Verringerung des Gesamtfahrzeugbestandes zu erreichen. Wenn auch die Hauptwerkstätten zu diesem Zwecke allmählich erweitert und mit guten Maschinen und maschinellen Anlagen ausgerüstet wurden, so konnten sie den Anforderungen doch nicht gerecht werden, weil sie die Grundsätze einer wirtschaftlichen Betriebsführung im engen Rahmen der Verwaltungsordnung außer acht lassen mußten. Schon vor dem Kriege war sich die Werkstättenverwaltung bewußt, daß das Werkstättenwesen nach den sich stetig entwickelnden Grundsätzen einer wissenschaftlichen Betriebsführung umgestellt werden müßte, um den Anforderungen einer sparsamen Fahrzeugbewirtschaftung gerecht werden zu können. Die für die Umstellung der Hauptwerkstätten maßgebenden Hauptrichtlinien wurden in einer Denkschrift betreffend die Neuordnung der Verwaltung der Staatsbahn-Hauptwerkstätten“ im Jahre 1919 zusammengestellt. Diese Grundlagen sind in einigen Modellwerkstätten zunächst nur für den Verwaltungsaufbau und die Betriebsführung erprobt und nach den Erfahrungen geändert worden. Jetzt sind bereits alle größeren Werkstätten nach diesen Gundsätzen umgestellt worden.

Mit der Erprobung des privatwirtschaftlichen Abrechnungsverfahrens anstelle der kameralistischen Titelabrechnung wurde im April 1924 in nur einem Ausbesserungswerk begonnen. In einjähriger Versuchszeit sind die Unterlagen für eine zweckdienliche Vollabrechnung geschaffen. Auf diesem Ergebnis soll jetzt ein für das Gesamtwerkstättenwesen geeignetes Abrechnungsverfahren aufgebaut und nach einem weiteren Versuch in einer größeren Zahl von Werkstätten zur allgemeinen Einführung vorgeschlagen werden.

Alle bahnamtlichen Untersuchungen und größeren Ausbesserungen der Fahrzeuge werden ebenso wie die Unterhaltung der maschinellen Anlagen in den Ausbesserungswerken ausgeführt. Die kleinen laufenden Betriebsausbesserungen obliegen zur Vermeidung von Überführungskosten den Ausbesserungsabteilungen der Betriebswerke. Die Arbeiten müssen von der Werkstättenverwaltung auf die einzelnen Stellen verteilt werden. Jede Arbeit soll dort vorgenommen werden, wo dies am wirtschaftlichsten geschehen kann, denn das Werkstättenwesen ist ein Glied der Reichsbahn und muß sich ihren Gesamtinteressen anpassen.

Die Ausbesserungswerke mehrerer wirtschaftlich zusammenliegender Reichsbahndirektionen sind in einer Werkstättenabteilung zusammengefaßt, die in einer Direktion dieses Be-

zirks gebildet ist. Die Ausbesserungsabteilungen der Betriebswerke, die Betriebswerkstätten, bleiben aber den örtlichen Reichsbahndirektionen unterstellt. Sie werden jedoch in ihrer Arbeitsweise beeinflußt durch die Ausbesserungswerke, die sie auch mit Ersatzstücken, Werkstoffen usw. zu versorgen haben.

Die geschäftsführenden Reichsbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Dresden, München, Cassel, Köln, Karlsruhe, Stuttgart und Königsberg sind für die Geschäftsführung in allen sachlichen Fragen der Werkstättenverwaltung verantwortlich. Für die Fragen der Personalverwaltung verbleibt die Verantwortung bis auf weiteres nach wie vor der örtlich zuständigen Reichsbahndirektion. Demgemäß haben die geschäftsführenden Reichsbahndirektionen die Zahl der Beamten und Arbeiter für die einzelnen Werke dem Arbeitsanfall entsprechend festzustellen, den erforderlichen Ausgleich vorzunehmen und zu diesem Zwecke bei den örtlich zuständigen Reichsbahndirektionen die Vermehrung oder Verminderung der Zahl der Beamten und Arbeiter zu veranlassen. Die Personalangelegenheiten selbst werden dagegen von der örtlich zuständigen Reichsbahndirektion bearbeitet, wobei selbstverständlich die die Personalangelegenheiten bearbeitende Reichsbahndirektion bei allen wichtigen fachlichen Fragen in diesen Personalfragen nicht ohne Einvernehmen mit der Werkstättenverwaltung zu handeln hat.

Die neuen Werkstättenabteilungen bei den geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen stehen zum Eisenbahn-Zentralamt im wesentlichen in dem jetzigen Verhältnis der einzelnen Reichsbahndirektionen zum Eisenbahn-Zentralamt.

Die Werkstättenabteilungen der geschäftsführenden Direktionen haben die volle Verantwortung für eine wirtschaftliche Fahrzeugunterhaltung und für die pünktliche Erledigung aller berechtigten Forderungen der Betriebsverwaltung. Zu diesem Zwecke haben sie:

a) die Geschäftsführung der zu ihrem Bezirke gehörenden Ausbesserungswerke im allgemeinen und im Vergleich zu anderen Bezirken zu überwachen und nach einheitlichen Grundsätzen zu leiten, und

b) den Zusammenhang der Werkstättenverwaltung mit der Betriebsverwaltung sicherzustellen.

Zu a). Da die Ausbesserungswerke in möglichst weitgehendem Maße selbständig sein sollen, darf die Oberleitung durch die geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen sich nur auf solche Fragen erstrecken, deren einheitliche Behandlung bei Ausführung der Fahrzeugunterhaltung durch eine größere Anzahl von Arbeitswerken unvermeidlich oder wirtschaftlich geboten ist.

Hierher gehören außer den allgemeinen Haushalts- und Rechnungsangelegenheiten hauptsächlich:

- die Ermittlung und Verteilung des Auftragsbestandes, etwa erforderlicher Arbeitsausgleich zwischen den Werken, die Kontrolle und der Vergleich der Leistungen, Monats- und Jahresabschlüsse der einzelnen unterstellten Werke unter sich und mit den Werken der übrigen Geschäftsbezirke (einschließlich der Schlußfolgerungen hieraus),
- die Anpassung der Belegschaft der verschiedenen Werke an den Arbeitsanfall,
- die Überwachung der wirtschaftlichen Betriebsführung der Werke nach einheitlichen und mit der Entwicklung der Technik und des Verkehrsbedürfnisses fortschreitenden Grundsätzen,
- die Versorgung der Ausbesserungswerke mit Werkstoffen und Betriebsstoffen, die Überwachung der allgemeinen Stoffwirtschaft in den Werken, der Ausgleich der Ersatzkessel und anderer Ersatz- und Vorratsstücke, die einheitliche Durchführung der Normungsarbeiten und von Versuchen allgemeiner Art,
- ferner die Überwachung der einheitlichen und zweckmäßigen Ausrüstung der Ausbesserungswerke mit maschinellen Einrichtungen, Werkzeugen, Geräten und Arbeitsvorrichtungen, der Ausgleich solcher Ausrüstungsteile unter den vers denen Werken usw.,
- die Überwachung der Unterhaltung der Werke sowie der Rücksicht auf die neue Betriebsführung erforderlichen stellung der Werke in baulicher Hinsicht,
- und schließlich der rechtzeitige Entwurf von Erweiteru vorhandener Werkstätten und von neuen Ausbesser werken, Schließung veralteter oder unwirtschaftlich a tender Werkstätten oder Werkstättenabteilungen.

Zu b). Zu den Aufgaben der Vermittlung und Überwac des Zusammenarbeitens der Werkstättenverwaltung mit de triebsverwaltung und zu den weiteren Aufgaben der gesc führenden Direktionen für das Werkstättenwesen gehören h sächlich:

- die Überwachung der Bewährung von Fahrzeugtypen und Einzelteile auf Grund der Werkstättenerfahrungen, Unterrichtung der Reichsbahndirektionen und des Eisen Zentralamtes hierüber und über Verbesserungsvorsch die Mitteilungen an die Reichsbahndirektionen über M in der betrieblichen Behandlung und Verwendung der zeuge auf Grund der bei der Ausbesserung gemachten V nehmungen,
- die Sorge dafür, daß die Anforderungen der Reichs direktionen auf bevorzugte Ausbesserung bestimmter L motiv- und Wagengattungen entsprechend den Verk bedürfnissen erfüllt werden,
- die Versorgung der Betriebswerkstätten mit Werkstoffer satzteilen und Geräten und die Verbrauchskontrolle d Stoffe.

Der Wärmewirtschaftsdezernent der geschäftsführender rektion soll außerdem auch außerhalb der Werkst abteilungen anregend, beratend und begutachtend in wärme schaftlichen Fragen der Reichsbahndirektionen im Rahmen hierfür bereits gegebenen Vorschriften mitwirken.

Durch die Sonderung der Fahrzeuggattungen auf die besserungswerke und die Verringerung der Zahl der von Werke zu unterhaltenden Bauarten wird die Arbeitsteilung einfacht und die Ausbesserung beschleunigt. Die Sond führt zu einer Verbesserung der Gedingearbeit, einer Verm rung der Stofflagerbestände, der Ersatzteillager und erleic die Durchführung des Vorrats- und Austauschbaues unter g zeitiger Normalisierung der Bauteile.

Außer den Fahrzeugausbesserungen haben die Ausbesser werke noch die weiteren Aufgaben, für den Fahrdienst Reichsbahndirektionen das erforderliche Aushilfspersonal Sonderleistungen zu stellen, die Betriebswerkstätten mit von ihnen benötigten Werkstoffe, Ersatz- und Vorratsst zu versorgen, die zur Fahrzeugunterhaltung in den Bet werken benötigten Handwerker auszubilden und auszuw und die Arbeitsausführungen in den Betriebswerkstätte Sinne einer einheitlichen Gesamtunterhaltung der Fahr zu beeinflussen. Eine einheitliche Arbeitsweise der Auss rungswerke und Betriebswerkstätten ist unerläßlich, wen mit der Einführung des Vorrats- und Austauschbaues un Normalisierung und Typisierung der Fahrzeuge erstrebte folge erreicht werden sollen. Die genormten Bauteile und sierten Lokomotiven können nur dann in ihren Typen erl werden, wenn die Gesamtausbesserung sich streng an die geschriebenen Passungen und Toleranzen hält. Die Ent lung der wechselseitigen Beziehungen zwischen den Auss rungswerken und Betriebswerkstätten wird die zurzeit häufig verwischte wirtschaftliche Trennungslinie zwischen Aufgaben beider Werkstättenarten klar herausbilden.

Schließlich müssen die Hauptwerkstätten auch künftig Stellen bleiben, aus denen die Reichsbahndirektionen ihren wuchs an Fahrpersonal entnehmen, und wo ein Teil ihres nischen Personals vorgebildet wird.

Die Verwaltung eines Ausbesserungswerkes ist dreiglie aufgebaut, Werkdirektion, Werkabteilungen und Werkm

Zahl und Größe der Werkabteilungen richten sich nach Auftragsbestand der Ausbesserungswerke und nach ihren ..en Verhältnissen. Es werden allgemeine Abteilungen, Ver..ngsabteilungen, allgemeine technische Abteilungen und ..bteilungen und Betriebsabteilungen für Lokomotiv- und ..nausbesserung, Weichenbau und mechanische Werkstätten ..et. Die Zahl der Abteilungen richtet sich nach der Größe ..Verkes. Im allgemeinen wird die Größe einer Betriebs..ung entsprechend einer Arbeiterzahl von 600—800 be..n. Die unterstellten Werkmeistereien werden in der Regel .. Arbeitskräfte umfassen. Die Betriebsabteilungen er.. Geschäftsstellen oder Betriebsbüros, in denen neben den ..lichen Abteilungsaufgaben auch die für die Abteilung er..lichen Personalangelegenheiten, Betriebsstatistik und alle ..n technischen Arbeiten der Abteilung erledigt werden. In ..n Ausbesserungswerken sind Sonderabteilungen für Ver..zwecke vorgesehen, um alle zur Erhöhung der Wirtschaft..it und Betriebssicherheit der Fahrzeuge und maschinellen ..en sowie zur Prüfung von Werkstoffen notwendigen Ver.. einheitlich durchzuführen und die hochwertigen Versuchs..n zur wissenschaftlichen Ermittlung aller technischen .. auszunutzen.

.. Betriebsführung nach den neuzeitlichen Grundsätzen der ..nschaftlichen Betriebsführung und wirtschaftlichen Ferti.. erfordert eine weitgegliederte und planmäßig unterteilte ..isation der Arbeiten nach Arbeitsvorbereitung, Arbeits..rung, Arbeitsüberwachung und Abnahme unter strenger ..lle des Materialverbrauches und genauer Selbstkosten..ung.

..der Fertigung ist eng die Arbeitsprüfung verbunden. Sie ..ußt die Hilfsmittel der Fertigung, wie Werkzeuge, Scha.. und Lehren und führt zwangläufig zur rechtzeitigen Aus..ng aller Fehlarbeit.

.. Betriebskontrolle der Werkstoffe und ihr wirtschaftlicher ..uch sind zu gewährleisten durch sortenmäßige Erfassung ..Verkstoffe, durch ein zweckmäßiges Ablangeverfahren, ..äufige Rücklieferung der Abfallstoffe, eine dauernd über.. Altstoffwirtschaft und durch rechtzeitigen Ausgleich von ..ständen.

.. wichtigste Glied der Betriebskontrolle ist die Selbst..nermittlung. Die für alle Arbeiten entstehenden ..osten müssen in möglichst scharfer Weise ermittelt und .. buchmäßige Kontrolle, Gegenkontrolle und Statistiken ..prüft werden. Möglich ist eine genaue Selbstkosten..ung erst durch die Umstellung des gesamten Ausbesse..ienstes eines Werkes, wobei die früher zusammenfassende ..erksarbeit in viele Einzelvorgänge zerlegt wird, die einer ..tionsmäßigen Herstellung gleichzustellen sind.

.. Selbstkostenermittlung ist wirtschaftlich notwendig, um ..hnischen Fortschritt zu beleben und zu einer Entwick.. er Arbeitsorganisation zu kommen, weil die Entstehung ..bstkosten unlöslich verbunden ist mit dem Entwicklungs.. der Fabrikation.

..n künftig die Absicht einer Abrechnung der Ausbesse.. mit den Reichsbahndirektionen durchgeführt wird, so .. die auftraggebenden Stellen in kurzer Zeit über die Aus..ngskosten unterrichtet. Die Abrechnung der durchge.. Fahrzeugausbesserungen mit den Reichsbahndirektionen ..cht allein zu einer klaren Beurteilung der Bestandswerte ..hrparkes, seiner Bauarten und Teile führen, sondern auch ..er richtigen Bewertung der Arbeit der Betriebsdienst.. und Maschinenämter sowie vieler Einrichtungen des Be.. einschließlich der Betriebswerkstätten. Zur richtigen ..ung der Güte der Fahrzeugausbesserungen müssen die sowohl in den Ausbesserungswerken als auch in den Betriebswerkstätten entstehenden Gesamtausbesserungs- und Unterhaltungskosten in eine Beziehung zu den Leistungen der Fahrzeuge im Fahrdienst gebracht werden.

Durch die Neuordnung des Werkstättenwesens und Erhöhung der Leistungen des einzelnen Ausbesserungsstandes ist es notwendig geworden, eine größere Anzahl von technisch unzulänglichen Ausbesserungswerken sowie von Werken, die durch Veränderung der Verkehrsbeziehungen nicht mehr wirtschaftlich liegen, zu schließen, ferner auch Ausbesserungswerke, die nur noch zur Unterhaltung kleinerer älterer Fahrzeuggattungen geeignet sind, mit der Ausmusterung solcher Fahrzeuge eingehen zu lassen.

Das gesamte Werkstättenwesen wird einheitlich von einer Stelle der Hauptverwaltung geleitet. Aufgabe dieser Gesamtwerkstättenleitung ist es, zusammen mit den übrigen Abteilungen der Hauptverwaltung nicht nur dafür zu sorgen, daß die Haushalts-, Personal-, Wohlfahrtsangelegenheiten nach einheitlichen Gesichtspunkten bearbeitet werden, sondern auch darüber zu wachen, daß die Betriebsführung in allen Ausbesserungswerken und Betriebswerkstätten nach den ständig fortzubildenden technischen und wirtschaftlichen Grundsätzen entsprechend den Anforderungen des Betriebes einheitlich durchgeführt wird. Sie hat den jeweils erforderlichen Belastungs- und Arbeitsausgleich innerhalb der verschiedenen Ausgleichbezirke zu veranlassen, hat die aus den Betriebsergebnissen und aus dem Vergleich der Leistungen und der Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Bezirke und Werke ersichtlichen Folgerungen zu ziehen, die zweckmäßige Zusammenarbeit der Ausbesserungswerke und Betriebswerkstätten, der Reichsbahndirektionen und des Eisenbahn-Zentralamtes in Werkstätten- und Stoffragen zu überwachen und hat den Bahnbetrieb und die Fahrzeugkonstruktion über alle mit ihnen zusammenhängenden Fragen zu unterrichten. Ferner hat sie nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel den Ausbau, die bauliche Umstellung, die Ergänzung, Ausrüstung und Unterhaltung der Werkstättenanlagen zu überwachen, für den rechtzeitigen Bau etwa notwendig werdender neuer Werke an richtiger Stelle und größerer Erweiterungen vorhandener Werke zu sorgen und andererseits zu veranlassen, daß nicht wirtschaftlich arbeitende Werke oder Werkabteilungen stillgelegt werden. Schließlich hat sie den Abbau der Ausbesserungen in Privatwerken zu regeln und zu entscheiden, ob und in welchem Umfange zeitweise noch bestimmte Fahrzeugausbesserungsarbeiten oder Fahrzeugumbauten an Privatwerke vergeben oder inwieweit Privatwerke zur Belebung des Wettbewerbs herangezogen werden dürfen.

Unzertrennbar von der Werkstättenwirtschaft ist die Werkstoffwirtschaft (Auswahl der Stoffe, Verwertung der Fortschritte der Hüttentechnik, der Gießtechnik und der Metallkunde, Fortbildung und Wärmebehandlung der Stoffe, Abnahmevorschriften, Stoffversuchswesen, Materialkontrolle, Altstoffwirtschaft usw.). Eine nach den angegebenen Grundsätzen durchzuführende Betriebsführung ist im Werkstättenwesen ohne gleichzeitigen maßgebenden Einfluß auf die Werkstoffe wirtschaftlich nicht möglich. Als Beispiel hierfür möge angeführt werden, welche grundlegende Bedeutung die Frage der Stahlbehandlung, der Einsatzhärtung und der Verwendung legierter Stähle für die Entwicklung der Arbeitsverfahren und die Ausnutzung der Arbeitsmaschinen genommen hat, ferner welche großen Ersparnisse das neu eingeführte Vermessungsverfahren der Lokomotiven durch Zusammenwirken von Stoffwirtschaft und Werkstatt bringt, ein Verfahren, das wegen seines durchschlagenden Erfolges auch auf die Lokomotivfabriken übertragen und zum Teil schon von ausländischen Bahnen übernommen wurde. Es ist deshalb unerläßlich, daß die Gesamtwerkstättenleitung gleichzeitig die Werkstoffe bewirtschaftet.

Zur Ausgestaltung des Schnellgüterverkehrs.

Von Professor Dr.-Ing. **Wentzel**, Aachen.

In Nr. 46 der „Verkehrstechnischen Woche“ 1924 und erneut in Heft 18 dieser Zeitung hat Reichsbahnrat Dr.-Ing. Bäseler den interessanten Vorschlag gemacht, Lastkraftwagen, die gesammeltes Stückgut nach e i n e m Empfangsort enthalten, anstatt sie über Land fahren zu lassen, mittels der Eisenbahn auf Plattformwagen von Bahnhof zu Bahnhof zu befördern. Bäseler will dadurch einerseits die Straßen entlasten, die Arbeit des Umladens der einzelnen Stückgüter von Straßenfuhrwerk auf Eisenbahnwagen und von diesen wieder auf Straßenfuhrwerk ersparen und damit die Transportzeit verkürzen sowie die Gefahr der Beschädigung der Güter durch Umladen vermindern, andererseits der Eisenbahn Transporte, die ihr sonst verloren gehen, erhalten und — vor allem — ihr die große Last der Zugbildung vermindern. Seinen Ausführungen über „das ewige Kreuz der Zugbildung als des ganzen Ach und Wehs der Eisenbahn“ ist gewiß zuzustimmen, und es ist daher jede Anregung zur Verbesserung des Betriebes in dieser Hinsicht zu begrüßen. Bäseler hat in seinem Aufsatz bereits selbst angedeutet, daß er auf Einwendungen gegen seinen Vorschlag gefaßt sei, und solche Einwendungen sind ja auch schon von Ministerialamtmann Reffler in Heft 11 dieser Zeitung ausgesprochen worden.

Man wird den von Reffler dargelegten Schwierigkeiten gegen die praktische Durchführung des Bäseler'schen Vorschlages z. T. zustimmen müssen. Wenn Reffler ausführt, daß ein am Zielort ankommender Lastkraftwagen nach Entladung vom Bahnwagen nicht sofort zur Verteilung losfahren könne, daß vielmehr vor der Zustellung eine Ausladung und Sortierung des bunt zusammengeladenen Stückgutes nach Zustellungsbezirken stattfinden müsse, so ist dies noch dahin zu ergänzen, daß auch am Versandort eine Sortierung des abgeholten Stückgutes im allgemeinen notwendig sein wird, da ja doch ein Spediteur oder eine Spediteurvereinigung im allgemeinen bei der Abholung nicht lediglich Gut nach e i n e m bestimmten Zielort annehmen werden. Sie müßten also die Güter zunächst bunt abholen und dann in einer Halle in die auf die Bahn zu stellenden Lastkraftwagen nach den verschiedenen Zielorten sortieren. Es wird also bei Durchführung des Vorschlags Bäseler die bisher durch die Bahnverwaltung bewältigte Arbeit des Sortierens im Ortswagen und das dadurch bedingte mehrfache Umladen des Gutes nicht erspart, sondern nur an andere Stellen und in andere Hände verlegt. Ebenso ist dies nach Reffler am Ankunftsort der Fall.

Kommt überhaupt soviel Gut zusammen, wie bei Transporten zwischen Güterschuppen großer Verkehrsplätze, z. B. München-Berlin, daß ganze Ortswagen, ja ganze Züge aus diesen gebildet werden können, dann kann dieser gesammelte und geordnete Verkehr auch heute schon — darin ist Reffler zuzustimmen — ohne Mitbeförderung der Lastkraftwagen einfach und schnell bedient werden. Gleiches gilt für die Durchführung der Gütertransporte in Ortswagen, die an Hauptknotenpunkten auf Seitenlinien nach anderen großen Verkehrsplätzen übergehen. Ob man diese Güterzüge so beschleunigen will und kann, wie von Bäseler vorgeschlagen wird, daß sie, abends abfahrend, auch über weitere Entfernung am nächsten Morgen am Zielort sind, ist eine Frage, die von der Mitführung der Lastkraftwagen unabhängig ist.

Es läßt sich darum sagen: der Kern, auf den es ankommt, ist weniger die Mitführung der Lastkraftwagen als die möglichst einfache Organisation der Sammlung und Ordnung der Stückgüter zwecks Bildung gleichgerichteter Transporte und damit der Vereinfachung der Zugbildung und Zugdurchführung.

Gleichwohl steckt in dem Bäselerschen Vorschlag eine wertvolle Anregung, die allerdings auch schon ihre Vorgänger hat. Das ist — ganz allgemein — die Einführung k l e i n e r e r S a m m e l e i n h e i t e n, als ein Ortswagen sie darstellt. Ein Spediteur, eine Spediteurvereinigung oder irgendein Großversandhaus werden viel eher und leichter Sammelgut nach i einem bestimmten Ziel zusammenstellen können, wenn eines ganzen Ortswagens nur ein T e i l desselben b werden braucht. Gleiches gilt für den Verkehr zwischen abfertigungen, zwischen denen nicht ganze Ortswagen zu kommen. Wird solches Gut in einer Hülle gesammelt u e i n e n Begleitschein abgefertigt, diese Hülle am Versand e i n e m verladen, am Ankunftsort entladen, auf Über stationen ebenso umgeladen, so werden alle bisher notwe Arbeiten des Anfassens der Einzelgüter und der Bearbeitu einzelnen Begleitpapiere in dem Maße der Sammlung verm Es ist dazu noch zu sagen, daß schon bei der Zusa stellung solchen Sammelgutes am Versandort auf günstig teilung im Empfangsort Rücksicht genommen werden ka daß sich dort eine nochmalige Sortierung, wie sie Reffl notwendig bezeichnet, u. U. ersparen läßt. Zum mindesten sich also bei den Güterabfertigungen und den Umladehalle Verminderung der Behandlung der e i n z e l n e n Begleitp ferner eine Vereinfachung der Umladung auf den U stationen. (Die Arbeit der Zusammenstellung am Vers wird nicht erspart, sondern in die Schuppen der Spediteur legt.) Es kommt ferner leichter ein Ortswagen zustande, ihm Sammelgüter v e r s c h i e d e n e r Versender verladen w können. Die Bahnverwaltung bekommt mehr mit Großg bisher mit Einzelgut zu tun. Dies wird sich in einer Erl rung der Zugbildung, einer Entlastung der Güterabfertig und einer Verkürzung der Karrwege für das übrige St auswirken.

Insofern, nämlich hinsichtlich der Einführung k l e i n Sammelguteinheiten, verdient also der Bäselersche Vor zweifellos Beachtung und verlohnt die Mühe, einen We praktischen Durchführung zu suchen. Nur ist nicht einzu warum unbedingt der g a n z e Lastkraftwagen als Hüll gehen muß. Es würde auch genügen, wenn auf ihm ein barer K a s t e n sich befindet, der verschließbar ist und einem Kran gepackt, vom Lastwagen auf Bahnwagen un diesem wieder auf Lastwagen, entsprechend auch auf de ladestationen, bewegt werden kann. Die Ausrüstung der höfe bzw. Umladebahnhöfe mit solchen Kränen wird wahrs lich wirtschaftlicher sein als die Mitführung und die da bedingte Bindung der ganzen Kraftwagen. Ist am Anku der aufnehmende Lastwagen nicht rechtzeitig zur Stelle, so der Kasten einstweilen abgesetzt werden, um die Zugabfert nicht zu verzögern. Für den Transport solcher Kästen bed ferner nicht unbedingt der Plattformwagen, sonder es k auch andere Bahnwagen dafür gebraucht werden.

Verfasser hat einen dahingehenden Vorschlag bereits i „Verkehrstechnischen Woche“ 1919 Nr. 32 S. 339 gemacht; dings mit dem weitergehenden Ziel einer Vereinfachung de und Beladung auch von Schüttgut und des Überganges auc Kleinbahnen und Landfuhrwerk, ferner einer Erleichterun Rücktransports leerer Kästen, womit zugleich auch dem R schen Bedenken wegen Ungleichheit der Transportm zwischen zwei Verkehrsplätzen Rechnung getragen wird. F hat sich besonders mit der Wirtschaftlichkeit der Einfü abhebbarer Lastkraftwagenkästen eine Dissertation von D Christfreund (Technische Hochschule Aachen 1921) b außerdem sind dazu eine Reihe von Mitteilungen in der presse über praktische Bewährung, besonders in Nordam erschienen*).

*) Verkehrstechnik 1920 H. 32, S. 473; 1921 H. 21, S. 327; „ H. 13, S. 163.
Verkehrstechnische Woche 1921 H. 32, S. 264.
Organ für F. d. E. 1921 H. 14, S. 139; 1921 H. 22, S. 1922 H. 2, S. 27; 1922 H. 8, S. 119; 1922 H. 9, S. 141.
Zeitung des Vereins 1921 H. 47, S. 875.

ammenfassend darf gesagt werden, daß bei einer systema-
n Organisation der Sammlung gleichgerichteten Gutes unter
ssierung der Spediteure durch entsprechenden Rabatt auf
rife bei gleichzeitiger Normalisierung der Lastkraftwagen-
kästen der Grundgedanke, um den es sich hier handelt,
h die Erleichterung der vereinigten Durchführung gleich-
eten Stückgutverkehrs, doch sehr wohl mit Vorteil durch-
t werden kann. Es kommt weniger auf Technik, als auf
ganisation und die Interessierung aller Beteiligten an. Be-
n wir beispielsweise einen Verkehr auf eine mittlere Ent-
g, der heute zum großen Teil auf Lastkraftwagen über-
en ist, nämlich zwischen Aachen-Düren-Köln: Die Eisen-
rwaltung stellt für den Transport von Aachen nach Köln
üren-Köln eine Anzahl von Bahnwagen an der mit einigen
anen versehenen Rampe X zum Aufladen von Kästen
mmelgut den Spediteuren und anderen Großversendern
en 11 und 12 Uhr vormittags bereit. Diese Bahnwagen
einem Durchgangsgüterzug oder Eilgüterzug nach Köln-
in letzter Minute beigestellt. In Köln werden die Kästen
en 3 und 4 Uhr von den mittlerweile verständigten Kölner
uren auf Kraftwagen verladen und der Inhalt noch am
n Tage den Empfängern zugestellt. Warum soll man
ransportart nicht bevorzugen, wenn sie billiger und fast
schnell ist, als der Transport über Land? Es dürfte sich
cher Transport der Eisenbahnverwaltung erhalten lassen,
ite sich dem Lastkraftwagen zuwendet.

chste Belassung der Transporte bei der Bahn liegt aber
n Interesse der Allgemeinheit. Kein Verkehrstechniker
m Kraftwagen seinen großen Wert absprechen, wenn er
tig und volkswirtschaftlich richtig ausgenutzt und an-
t wird. Aber die durch ihn begünstigte Individualisie-
s Verkehrs, seine Auflösung in kleinere Transportein-
d. h. einzelne Wagen auf der Straße anstatt ganzer Eisen-
ge, hat auch ihre Schattenseiten und Nachteile für die
einheit. Verkehr ist Bewegung, Bewegung erzeugt Rei-
nd Reibung bedingt neben dem zu ihrer Überwindung
lichen Kraftaufwand auch Verluste und Beeinträchti-
manchér Art, die nicht immer geldlich erfaßt und klagbar
iesen werden können. Sie werden auf ein Minimum be-
schränkt bei vereinigter Durchführung des gleichgerichteten Verkehrs. Nicht Auflösung, sondern möglichst geschlossene Durchführung der Verkehrsströme muß unser Ziel bleiben. Dem Bestreben, den Kraftwagenverkehr auf immer größere Entfernungen zu entfalten, ist das Bestreben entgegenzustellen, die Großverkehrsadern der Eisenbahn weitmöglichst nach den Empfängern und Versendern zu verästeln, ihnen so den Strom des Verkehrs möglichst unmittelbar und bequem zuzuführen; soweit das aber nicht möglich ist, ist die Eisenbahn durch andere Verkehrsmittel möglichst praktisch zu ergänzen, nicht aber durch jene abzulösen.

Wenn Bäseler auf S. 509 dieser Zeitung verschiedene Gründe anführt, aus denen es der Kraftwagen leichter hat als die Bahn, so möchte ich diesen noch einen anderen hinzufügen, nämlich die Schwierigkeit, den Kraftwagenverkehr in der Ordnung und den Schranken zu halten, die im Interesse des Allgemeinwohls und der Sicherheit für Verkehr sowohl wie für Außenstehende zu stellen sind, und ihn für alle Nachteile haftbar zu machen, die er tatsächlich verursacht, ihn zu allen Lasten, die der Eisenbahnverkehr tragen muß, in gleichem Verhältnis heranzuziehen, schließlich noch den Umstand, daß der Kraftwagenverkehr sich die für ihn einträglichsten und bequemsten Verkehrsaufgaben aussuchen kann ohne Rücksicht darauf, daß durch diese Verkehrsentziehung das Arbeiten des älteren, nach wie vor notwendigen Verkehrsmittels verteuert werden muß. Ein großes Unrecht sowohl wie eine volkswirtschaftliche Kurzsichtigkeit! Möchten wir uns deshalb recht bald zu einer wirklich richtigen volkswirtschaftlichen Einschätzung und Einordnung des Kraftwagens im Zusammenarbeiten mit den älteren Verkehrsmitteln und zur Erkenntnis dessen finden, daß der Strich unter der Wirtschaftlichkeitsrechnung — volkswirtschaftlich betrachtet — nicht unter dem Ergebnis einer Verkehrsart, sondern nur unter dem der Zusamenarbeit der verschiedenen Verkehrsmittel gezogen werden kann.

Ein Weg zu solchem engeren Zusammenarbeiten ist, ob so oder so, gezeigt und andernorts bereits als gangbar erwiesen worden. Möchte er nun auch bei uns recht bald aufgenommen werden!

Die kanadischen Eisenbahnen vor und nach dem Kriege*).

Von Dr. **Reinhold Wogan**, Falkensee (Osthavelland).

t seines großen Reichtums an stehenden und fließenden
rn ist Kanada in ganz bedeutendem Umfange auf Eisen-
en angewiesen, zwar vor allem im Westen des Landes,
uch im Osten, wo der harte Winter fast für die Hälfte
es jeglichen Binnenschiffahrtsverkehr lahmlegt. Bis in
ste Zeit hinein waren für die Ausfuhr über See die Ost-
n ganz überragender Bedeutung: Ottawa, Montreal,
als die den Produktionsstätten nächst gelegenen Plätze
ohn und Halifax an der Küste des offenen Meeres, die
zug völliger Eisfreiheit während des ganzen Jahres be-
So tauchte schon frühzeitig der Plan auf, neben der Ver-
der einzelnen Städte der damaligen Hauptprovinzen
und Quebec einen das ganze Jahr hindurch benutzbaren
n offenen Meere, möglichst nach einem kanadischen
schaffen. Aber erst 1867, dem Geburtsjahr des größeren
hen Bundes, war dieses Ziel mit staatlicher Unter-
allerdings nur zum Teil erreicht. Die wichtigsten
r Ostprovinzen waren mit Eisenbahnlinien untereinander
n, der einzige Weg zum Atlantischen Ozean führte je-
Winter, wenn der St. Lorenzstrom zugefroren war, über
nstaat Maine nach Portland. Die Verbindung Quebec-
vurde erst einige Jahre später vollendet. Dem nächsten
Ziel, die westlichen Küstenprovinzen mit den Stammländern zu verbinden, für das die neu dem Bund angeschlossenen Weststaaten, vor allem Britisch Columbien, lebhaft eintraten, stellten sich große, vor allem finanzielle Schwierigkeiten entgegen. Erst 1876 fing man mit dem Bau der Überlandbahn an, und zwar zugleich im Westen und im Osten, hier westlich von Fort William am Oberen See. Mit der Gründung der Canadian Pacific Railway Co. 1881 kamen die Arbeiten in rascheren Fluß, 1886 fuhr der erste durchfahrende Zug von Montreal nach dem Stillen Ozean. Die nächsten Jahre waren hauptsächlich dem Ausbau des östlichen Netzes und der Schaffung von Zubringelinien zur Überlandbahn gewidmet. Erst nach Ablauf des Monopols der Canadian Pacific Railway, durch das der Bau von der Hauptlinie parallel laufenden Wettbewerbsstrecken westlich von Port Arthur untersagt war, im Jahre 1901, kam die Erschließung des Westens in ein neues Fahrwasser, der sich vor allem die Grand Trunk Pacific und die Canadian Northern Bahn widmeten.

Auch im ganzen beschleunigte sich der Eisenbahnbau nach der Jahrhundertwende beträchtlich: während von 1890 bis 1900 sich die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt nur um 725 km erhöht hatte, stieg die Zahl im Jahresdurchschnitt 1900 bis 1910 auf 1137 km, 1910 bis 1914 auf 2443 km.

Am 30. Juni 1913 belief sich die Gesamtlänge der kanadischen Eisenbahnlinien auf 47 170 km und erreichte damit etwa ¾ der Länge der deutschen Eisenbahnen, aber nur $^1/_9$ der Bahnlänge in

*) ...schließlich der elektrisch betriebenen Bahnen, auf die
3 des Gesamtnetzes entfallen und die zum großen Teil
h akter von Straßenbahnen tragen.

den Vereinigten Staaten bei einem Gebiet, das dem Europas oder dem der Vereinigten Staaten nahekommt. Trotzdem war der Verkehr im Verhältnis zur Streckenlänge recht wenig intensiv; je Kilometer Betriebslänge wurden 111 Personenkilometer und 713 tkm geleistet, gegenüber 698 bzw. 1036 auf den deutschen Staatsbahnen ohne Elsaß-Lothringen und 136 bzw. 1079 auf den Bahnen der Vereinigten Staaten. Um diesen Verkehr zu bewältigen, genügten 5119 Lokomotiven, 182 221 Güterwagen mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von 29 t und 4347 Personenwagen, während die deutschen Staatsbahnen ohne Elsaß-Lothringen zur selben Zeit über 28 104 Lokomotiven, 655 139 Güterwagen (allerdings mit einer etwa halb so großen durchschnittlichen Tragfähigkeit) und 62 247 Personenwagen verfügten. Das Gesamtkapital der kanadischen Eisenbahnen belief sich auf 1,5 Milliarden $, das Aktienkapital allein auf 755 Mill. $.

Die Betriebsroheinnahmen erreichten im Rechnungsjahr Juli 1912—Juni 1913 257 Mill. $, die Betriebsausgaben 182 Mill. $, der Betriebskoeffizient (Betriebsausgaben in % der Einnahmen) stellt sich also auf 70,9 und war damit fast ebenso günstig wie bei den deutschen Staatsbahnen oder bei den Bahnen der Vereinigten Staaten. Von den 75 Mill. $ Überschuß, zu denen noch 17 Mill. $ an Gewinn aus anderen Geschäften hinzukamen, blieb nach Abzug von Steuern, Zinsen usw. ein Reineinkommen von 60 Mill. $. An reinen Dividenden wurden 27 Mill. $ gezahlt, das waren 6,45 % desjenigen Kapitals, auf das überhaupt Dividenden ausgeschüttet wurden, oder 3,72 % des gesamten Aktienkapitals der Eisenbahnen. Es wurden demnach nur auf etwas mehr als die Hälfte des gesamten Aktienkapitals Dividenden verteilt. Immerhin war auch der Satz von 3,72 % etwas höher als der durchschnittliche Zinsfuß in Nordamerika.

In den folgenden Jahren machte der Ausbau des kanadischen Eisenbahnnetzes zunächst bedeutende Fortschritte. Von 1913 auf 1914 betrug der Zuwachs 2389 km, von 1914 auf 1915 gar 7704 km und erreichte damit bei weitem die bisherige Höchstleistung. Da dann der Krieg die Kräfte des Landes immer mehr in Anspruch nahm, ging die Bautätigkeit rasch zurück, von 1918 auf 1919 erhöhte sich die Betriebslänge nur um 27 km. Der Verkehr entwickelte sich während der Kriegszeit (abgesehen von 1915) recht günstig. In den Jahren 1917 und 1918 erreichte der Personenverkehr die Leistungen von 1913/14, der Güterverkehr übertraf sie um mehr als ⅓. Weniger günstig waren die finanziellen Ergebnisse; während sich die Einnahmen je Zugkilometer von 1914 auf 1918 um ⅓ erhöhten, stiegen die Ausgaben je Zugkilometer infolge der allgemeinen Teuerung um die Hälfte und das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen verschlechterte sich von 73,6 auf 82,96 %. Zwar hatte das Betriebsjahr 1918 ohne Dividendenzahlungen noch mit einem Überschuß abgeschlossen; rechnet man jedoch die Dividenden mit an, gab sich bereits ein erheblicher Fehlbetrag.

Im ganzen jedoch haben die kanadischen Eisenbahnen nic nähernd so stark wie die der Vereinigten Staaten oder g europäischen Staaten unter dem Einflusse des Krieges ge In das erste Nachkriegsjahr 1919 traten sie mit einem Ne mit rd. 62 583 km den Stand von 1914 um 26 % übertra größer war als z. B. das der Eisenbahnen im Deutschen Nicht so stark, aber immerhin recht beträchtlich hatte sich das rollende Material vermehrt und war in durchschnittlich Zustande. Die finanziellen Verhältnisse waren, wenn a einzelnen recht verschieden, im ganzen zufriedenstellend. dings bereitete die zunehmende Teuerung, der schnell zu be den Verkehrsunternehmungen meist Schwierigkeiten n ernste Sorgen.

Mit dem Jahr 1919 aber begannen dann für die kanad Eisenbahnen recht schwere Jahre. Erst die Umstellung v Kriegs- auf die Friedensproduktion, dann die von Europ ausbreitende Weltwirtschaftskrisis wirkten lähmend auf de kehr ein. Darüber hinaus führte die Preisentwicklung, die die Ausgabenseite stark belastet wurde, zu schl finanziellen Ergebnissen.

Grenze zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten.

Die Güterbewegung der kanadischen Bahnen betru 82,8 Mill. t und 39 339 Mill. tkm, d. h. 13 % an tkm wenig im Betriebsjahr 1917/18. Träger des Rückgangs waren sächlich landwirtschaftliche Erzeugnisse (vor allem Getrei Mehl) und industrielle Rohstoffe. Die Beförderung bitum Kohle, des wichtigsten Verkehrsgutes, ging von 22,7 a Mill. t zurück, der Erztransport sank auf fast die Hälfte. über der Vorkriegszeit hatte die Zusammensetzung des Ve eine erhebliche Veränderung erfahren. Der Getreid Kanadas hat in der Kriegszeit einen bedeutenden Umfa genommen, und so war auch — trotz des Rückgangs vo auf 1919 — der Anteil der landwirtschaftlichen Erzeugni Gesamtverkehr viel größer als 1912/13; ebenso ist auch d teil von Holz und Holzerzeugnissen auf Kosten der indust Rohstoffe und Fertigwaren erheblich gestiegen.

Im Gegensatz zum Güterverkehr entwickelte sich 19 Personenverkehr recht günstig. Noch stärker Zahl der beförderten Personen stiegen gegenüber dem nungsjahr (Juli—Juni) 1917/18 die geleisteten Person meter (auf 5888 Mill.), da sich die Durchschnittsentfern Reise erhöhte. Sie übertraf mit 123 km wohl die fas übrigen Staaten der Welt, was bei der großen Ausdehnu Landes und dem geringen Vorortverkehr nicht verwun erscheint.

e Betriebseinnahmen waren mit 408,6 Mill. $ um fast ¼ r als 1917/18, da Güter- und Personentarife eine bedeutende hung erfahren hatten. Aber obgleich die Frachten besongestiegen sind, nahmen die Einnahmen aus dem Güterport wegen des Verkehrsrückganges erheblich weniger zu lie Einnahmen aus der Personenbeförderung.

folge Erhöhung der Materialpreise und hauptsächlich der ie vermehrten sich die Betriebsausgaben noch viel stärker lie Einnahmen. Einer Steigerung der letzteren gegen 18 um rd. 24 % stand eine Zunahme der Ausgaben um auf 376,8 Mill. $ gegenüber, so daß der Betriebskoeffizient 82,9 % auf 92,2 % stieg, gegenüber 71,0 % im Durchschnitt Jahre 1900—1917, wobei 67,4 % das günstigste, 75,2 % das nstigste Verhältnis war. Von den großen Ausgabeposten en die Aufwendungen für Strecken und Gebäude um 31 $ (³/₅) auf 82 Mill. $, die für das rollende Material um ill. $ auf 86 Mill. $ und die eigentlichen Beförderungsn um 37 Mill. $ auf 184 Mill. $. Infolge sparsamer Wirtt waren der Kohlenverbrauch und die Feuerungsausgaben gestiegenen Kohlenpreises geringer als 1917/18. Dagegen der Verbrauch von Schwellen bei recht hohen Preisen sehr Sehr stark fielen die Lohnsteigerungen ins Gewicht. Der schnittliche Stundenlohn betrug 52 cts gegen 33 cts 1912/13, also um fast ²/₃ höher als damals. Von der gesamten Zue der Betriebsausgaben in Höhe von 103 Mill. $ entfielen f Löhne.

gen des starken Anwachsens der Ausgaben, dem die Einen nicht zu folgen vermocht hatten, sank der Betriebschuß von 56 Mill. $ im Rechnungsjahr 1917/18 auf 31,8 $. Nun verfügen die kanadischen Eisenbahnen über bende mit dem eigentlichen Bahnbetrieb nicht zusammenende Einnahmequellen, z. B. Wertpapiere, Landbesitz usw. Erträgnisse hieraus waren im Berichtsjahr hauptsächlich ergleich zu dem verringerten Betriebsüberschuß recht bend, nämlich 32,4 Mill. $. Nach Abzug von 5,7 Mill. $ rn (gegen 4,7 Mill. im Vorjahr und 2,4 Mill. 1912/13) vere ein Rest von 58,5 Mill. $, aus dem vor allem die Mieten, n und der Zinsendienst zu bestreiten war. Letzterer allein sich auf 54,7 Mill. $, die Gesamtausgaben dieser Posten gen 73,5 Mill. $, so daß bereits ein Fehlbetrag von 15 Mill. $ nd. Nur wenige Gesellschaften waren zu einer Dividendenng imstande, die im ganzen 30 Mill. $ ausmachte, d. h. 3 ihres Kapitals oder 3,43 % des Gesamtkapitals aller bahnen. Rechnet man die Dividenden gleichfalls auf die sbeseite, so ergab sich insgesamt ein Verlust von 45 Mill. $ über 25,6 Mill. $ Gewinn im Betriebsjahr 1912/13. Das zielle Ergebnis der Gesellschaften insgesamt war also ein htes. Das Kapital der Eisenbahnen betrug am Jahres-ß 888 Mill. $ Aktienkapital und 1148 Mill. $ Obligationen, men 2036 Mill. $.

r Jahre 1920 war die durchschnittliche Betriebslänge m länger als 1919, das rollende Material erfuhr eine Berung um 83 Lokomotiven, 4694 Güterwagen und 28 Perwagen.

rend 1919 der Güterverkehr eine Abnahme, der Personenr eine Zunahme aufzuweisen hatte, war die Entwicklung richtsjahr umgekehrt. Es wurden 46 554 tkm gefahren und das Vorjahr um 18 % und auch 1917/18 um ein Geringes offen. Die durchschnittliche Beladung eines Wagens war der Tragfähigkeit etwas schlechter, die Durchschnittsnung jeder Ladung etwas größer als 1919. An dem Mehrort hatten die Erzeugnisse der Bergwerke und der Landhaft den Hauptanteil, Fertigwaren und tierische Erzeugwurden dagegen viel weniger befördert. Es spiegelt sich r die wirtschaftliche Entwicklung Kanadas im Jahre 1920 , die gute Ernte und die Erholung der industriellen Pron nach der Umstellung von der Kriegswirtschaft. Diese ung kam natürlich bei den Rohstoffen zuerst zur Erschei- Der Personenverkehr zeigte nach der Zahl der beförderten Personen eine Zunahme, nach den geleisteten Personenkilometern jedoch, da die mittlere Entfernung einer Reise erheblich zurückging, eine Abnahme um 3 %.

Sind die Verkehrsergebnisse des Jahres 1920 als zufriedenstellend zu bezeichnen, so geben die finanziellen Ergebnisse ein recht trübes Bild. Die Betriebseinnahmen zwar stiegen auf 492 Mill. $, das war ¹/₅ mehr als im Vorjahr. Ganz überwiegend wurden die Mehreinnahmen durch den Güterverkehr eingebracht, und zwar zum Teil durch die größeren Beförderungsmengen, zum Teil durch Frachtsteigerungen. So fand z. B. im September 1920 eine allgemeine Erhöhung der Ostraten um 40 %, der Westraten um 35 % statt. Verhältnismäßig wenig stiegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr. Auch hier waren die Tarife heraufgesetzt worden, und zwar die allgemeinen Fahrpreise um 20 % (mit der Beschränkung, daß sie nicht über 4 cts je Meile hinausgehen dürften), die Preise für Luxus- und Schlafwagen um 50 %, für Eilgepäck um 20 %. Diese Erhöhungen wurden jedoch zum Teil durch den Verkehrsrückgang ausgeglichen.

Stärker als die Betriebseinnahmen nahmen jedoch die Ausgaben zu. Sie stiegen um 101,4 Mill. $ oder 27 %, und damit verminderte sich der Betriebsüberschuß weiter von 31,8 auf 13,9 Mill. $. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 97,2 %! Am meisten stiegen die Ausgaben für das rollende Material und die eigentlichen Beförderungsunkosten. Wieder entfiel der Hauptteil (56 %) der Ausgabensteigerung auf die Personalkosten. Die Zahl der Angestellten hatte (infolge Verkürzung der Arbeitszeit von 10 auf 8 Stunden) erhöht werden müssen, der Stundenlohn betrug im Durchschnitt 62,4 cts statt 52,3 cts im Vorjahr. 18 % der Ausgabenzunahme kamen auf Feuerungsmaterialien; trotz der stark gestiegenen Preise war der Verbrauch auch je Leistungseinheit größer als 1919.

Der Überschuß aus den übrigen, mit dem eigentlichen Bahnbetrieb nicht zusammenhängenden Geschäften der Gesellschaften war gleichfalls niedriger als im Vorjahr, übertraf aber mit 30,4 Mill. $ den Überschuß aus dem Bahnbetrieb recht bedeutend. Der gesamte geschäftliche Überschuß stellte sich damit nach Abzug von 9,6 Mill. $ an Steuern, d. h. 68 % mehr als 1919, auf 34,7 Mill. $. Der Renten- und Zinsendienst mit Einschluß einiger anderer Posten belief sich auf 78,1 Mill. $, so daß ein Fehlbetrag von 43,4 Mill. $ gegen 15,0 Mill. $ im Vorjahr vorhanden war. Trotzdem waren sieben Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 361 Mill. $ imstande, eine Dividende von durchschnittlich 8,28 % zu zahlen. Die Ausgabe dieser Dividende von zusammen 30 Mill. $ erhöhte die Unterbilanz auf 73,6 Mill. $ gegenüber 45,2 Mill. $ Unterbilanz im Vorjahr. Das Aktienkapital belief sich auf 888,4 Mill. $, die Obligationenschuld auf 1281,6, zusammen 2170 Mill. $ gegenüber 2036 Mill. $ im Vorjahr. Finanziell war also 1920 eines der allerschlechtesten Jahre der kanadischen Eisenbahnen, und auch das kommende Jahr sollte keine Besserung bringen. Die Gründe zum schlechten Ergebnis waren aber zum Teil wesentlich andere als 1920.

Die Betriebslänge war 1921 um 622 km größer als im Vorjahr, das rollende Material erfuhr einen Zuwachs um 7074 Güterwagen und 42 Personenwagen und eine Abnahme um 3 Lokomotiven.

Der Verkehr hatte unter der schweren Wirtschaftskrisis Kanadas sehr zu leiden. Es wurden nur 38 866 tkm gefahren, d. h. 17 % weniger als im Vorjahr. Auch hinter 1919 blieb der Verkehr zurück. Die durchschnittliche Beladung je Wagen und die mittlere Beförderungsweite erfuhren gleichfalls eine Verringerung. Von der Beförderung der einzelnen großen Gütergruppen nahm nur der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu, deren Anteil an dem Gesamtverkehr entsprechend der ständig steigenden Ernte eine bisher noch nicht dagewesene Höhe erreichte. Die Beförderung von Bergwerkserzeugnissen ging von 41 auf 31 Mill. t, die von Fertigwaren von 30 auf 21 Mill. t zurück. Der Personenverkehr verminderte sich von 5669 auf 4765 Mill. Personenkilometer, d. h. um 16 %; etwas weniger sank die Zahl der beförderten Personen, da die mittlere

Reiselänge geringer als 1920 war. Es sind also hauptsächlich die größeren Reisen zurückgegangen.

War also die Entwicklung des Verkehrs recht schlecht, so gewähren die finanziellen Betriebsergebnisse demgegenüber ein verhältnismäßig ganz günstiges Bild. Die Betriebsroheinnahmen verminderten sich nur um knapp 7 % auf 458 Mill. $, die Betriebsausgaben ermäßigten sich aber um 12 % auf 422,6 Mill. $. Die Ausgaben sanken also zwar nicht in ganz demselben Grade wie der Verkehr, da ja bei dem Eisenbahnbetrieb der Anteil der vom Verkehr nicht direkt abhängigen Ausgabeposten recht groß ist, die Einnahmen nahmen jedoch in bedeutend geringerem Maße als der Verkehr und als die Ausgaben ab. Dies ist zum Teil auf die starke Getreidebeförderung, deren Umfang für die Betriebseinnahmen von überragender Bedeutung ist, zum Teil auf die im September 1920 vorgenommene Erhöhung der Frachten und Beförderungspreise zurückzuführen, obgleich die Steigerungen nicht während des ganzen Jahres 1921 beibehalten wurden. So wurde die im September 1920 vorgenommene Erhöhung der Frachten am 1. Januar 1921 von 40 % der Ostraten auf 35 % und von 35 % der Westraten auf 30 % und am 1. Dezember auf 25 bzw. 20 % herabgesetzt. Die Kohlenfrachten blieben unverändert. Die allgemeine Fahrpreissteigerung wurde am 1. Januar von 20 auf 10 % ermäßigt und am 1. Dezember ganz aufgehoben, und die Preiserhöhung für Luxus- und Schlafwagen am 1. Dezember von 50 auf 25 % gesenkt. Der Personenverkehr ist demnach schonender als der Güterverkehr behandelt worden, und so gingen auch die Einnahmen aus dem ersteren verhältnismäßig doppelt so stark wie aus dem letzteren zurück.

Von den großen Ausgabeposten konnten verhältnismäßig am meisten die Kosten der Unterhaltung des rollenden Materials und der Strecken und Gebäude vermindert werden, wenn auch diese nicht annähernd in demselben Maße wie die Teuerung in Kanada (die Großhandelsindexziffer zeigte gegen 1920 einen Fall um 71 %) zurückgingen. Die Ausgaben für Löhne wurden durch Entlassungen und Arbeitsverkürzungen herabgedrückt. Der durchschnittliche Stundenlohn jedoch lag mit 62,8 cts etwas über dem des Vorjahres, obwohl Mitte Juli die Löhne um 10 bis 12 % herabgesetzt worden waren. Hauptsächlich die oberen Gehaltsgruppen waren besser als im Jahre 1920 gestellt. Infolge des gesunkenen Verkehrs, geringeren Verbrauchs je Leistungseinheit und etwas ermäßigter Preise nahmen die Ausgaben für Feuerungsmaterial um fast 18 % ab.

Im ganzen ergab sich aus dem eigentlichen Bahnbetrieb ein Überschuß von 35,4 Mill. $ gegen 13,9 im Vorjahr. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 92,3 %. Der Gewinn aus den übrigen Geschäften der Gesellschaften war mit 29,8 Mill. $ um ein Geringes niedriger als 1920 und damit betrug der gesamte geschäftliche Überschuß nach Abzug von 9,4 Mill. an Steuern 55,8 Mill. $. Der Mehrgewinn gegenüber 1920 wurde jedoch durch eine Erhöhung des Renten- und Zinsendienstes vollkommen aufgehoben. Dieser betrug insgesamt 98,9 gegen 78,1 Mill. $ 1920, so daß wieder ein Fehlbetrag von über 43 Mill. $ vorhanden war. Nur sechs Gesellschaften mit einem Aktienkapital von 364 Mill. $ schütteten eine Dividende von durchschnittlich 8,27 % aus. Durch die Ausgabe dieser Dividenden von zusammen 30,4 Mill. $ erhöhte sich die Unterbilanz auf 73,5 Mill. $. Das Aktienkapital belief sich auf 880,4 Mill. $, die Obligationenschuld auf 1284,2 Mill. $, zusammen 2165 gegen 2170 Mill. $ 1920.

Die drei ersten Nachkriegsjahre zeitigten mithin für die kanadischen Eisenbahnen recht schlechte finanzielle Ergebnisse. Zwar brachte 1920 hinsichtlich der Einnahmen einen Rekord, der sich aus einer Vereinigung eines ziemlich umfangreichen Verkehrs und hoher Frachten ergab, aber auch die Ausgaben waren recht groß und die Reineinnahmen blieben mit Ausnahme von Okt./Nov. gering. In drei Monaten war sogar ein allgemeiner Fehlbetrag in der Betriebsrechnung zu verzeichnen gewesen. Im Jahre 1921 war zwar der Verkehr kleiner, aber die Steigerung der Fahrpreise und Frachten erhöhte relativ die Einnahmen, während Lohnherabsetzung und Materialverbilligung die Ausgaben verminderten, so daß seit Februar 1921 e ständige Zunahme der Betriebseinnahmen eintrat. Der h Zinsendienst verhinderte aber jede finanzielle Aufwärtsentwi lung. Doch war mit 1921 die schwerste Zeit überwunden.

Unter dem Druck der schlechten finanziellen Verhältnisse Bahnen nahm 1922 die Betriebslänge nur um 3 km zu, rollende Material verminderte sich um 72 Lokomotiv 2988 Güterwagen und 149 Personenwagen.

Die Überwindung der Wirtschaftskrisis in Kanada und außergewöhnlich gute Ernte (die Weizenernte war mehr doppelt so groß wie im Durchschnitt 1909/13) spiegelt sich den Ergebnissen des Güterverkehrs wieder. Es wurden gesamt 44 236 tkm gefahren und damit das Vorjahr um 1 übertroffen, jedoch die 1920er Leistung noch nicht erreicht. I Ergebnis wurde wesentlich durch eine beträchtliche Erhöh der durchschnittlichen Beförderungslänge erzielt, die mit 558 ihren Höchststand erreichte. Die Zahl der aufgegebenen Ton nahm nur wenig zu. Die Beladungsverhältnisse der Wa waren bedeutend besser als 1921. Vor allem hat die Aufg landwirtschaftlicher Erzeugnisse, die meist über weite Stre nach dem Ausfuhrhafen fahren, und die von Fertigwaren zu nommen, die Beförderung von Kohlen dagegen ging von 24,5 20,6 Mill. t infolge des Kohlenarbeiterstreiks in den Vereinig Staaten zurück. Die aus dem Streik für die Bahnen sich gebenden Schwierigkeiten konnten durch gute Verteilung Kohlenvorräte überwunden werden. Der Personenverkehr h noch unter den Nachwirkungen der vorangegangenen Krisis leiden, er ging auf 4529 Mill. Personenkilometer, d. h. um zurück. Die mittlere Beförderungslänge blieb unverändert.

Trotz des erhöhten Güterverkehrs konnten die Einnahmen, eine Reihe von Beförderungspreisen ermäßigt worden war, Vorjahrsstand nicht ganz erreichen, blieben vielmehr 440,7 Mill. $ um 4 % hinter ihm zurück. Die Frachtsätze Getreide und Mehl wurden im Juli um 20—25 %, die für e Anzahl weiterer Güter, darunter Kohlen, im August um 1 herabgesetzt. Auch die Personenfahrpreise wurden verbill Da bei der Personenbeförderung die Abnahme des Verkehrs der Fahrpreisermäßigung hinzukam, gingen hier die Einnahm sowohl absolut als auch verhältnismäßig besonders stark zurü U. a. verminderten sich auch die Einnahmen aus den Lie gebühren, da eine Erhöhung der Sätze die beabsichtigte Wirk schnelleren Umschlags zur Folge hatte.

Weil die Materialverbilligung noch mehr als im Vorjahr Auswirkung kam und die Löhne weiter herabgesetzt wurden weil andererseits die gesteigerte Verkehrsintensität durch nicht eine der Verkehrszunahme entsprechende Kostenerhöh zur Folge hatte, sanken die Betriebsausgaben um 6,5 % 393,9 Mill. $, d. h. unter den Stand von 1920/21. Die Ausga für Unterhaltung von Strecken, Gebäuden und Material verm derten sich um 12 Mill. $, die eigentlichen Transportausga um 18,6 Mill. $. Obwohl die Zahl der Angestellten wei herabgedrückt wurde, erhöhte sich infolge des Abschlus neuer, für die Gesellschaften günstiger Arbeitsbedingungen gesamte geleistete Arbeitszeit. Weitere Lohnherabsetzun ermäßigten trotzdem die Aufwendungen für Löhne um 5,8 % einem Durchschnittsstundenlohn von 58 cts gegen 62,8 cts Vorjahr. Infolge der Verkehrssteigerung war der Verbrauch Feuerungsmaterial trotz geringeren Verbauchs je Leistungs heit größer als 1920; auch die Preise lagen etwas höher.

Infolge der starken Senkung der Ausgaben war ihr Verhält zu den Einnahmen mit 89,4 % günstiger als in den drei V jahren; der Betriebsüberschuß erreichte 46,8 Mill. $ gegen im Jahre 1921. Um ein geringes stieg auch der Gewinn den übrigen Geschäften der Gesellschaften, so daß der gesa geschäftliche Gewinn nach Abzug von 8,9 Mill. $ (im Vorj 9,4) an Steuern sich auf 69 Mill. $ stellte. Der Renten- Zinsendienst war etwas niedriger (97,7 Mill. $). Zwar w wieder ein Fehlbetrag zu verzeichnen (28,3 Mill. $), er w jedoch erheblich geringer als 1920. Dieselben sechs Ges schaften wie im Vorjahr zahlten eine Dividende von wie

chnittlich 8,27 %, wodurch sich die Unterbilanz auf
ill. $ (73,5 im Vorjahr) stellte. Das Aktienkapital war
4,8 Mill. $ etwas höher, die Obligationenschuld war etwas
ger als im Vorjahr, beide zusammen betrugen 2159 Mill. $
2165 Mill. $ im Vorjahr.

Zusammenhang mit der günstigen Entwicklung der allge-
Wirtschaftsverhältnisse Kanadas trat im Jahre 1923
weitere Besserung in der Lage der Eisenbahnen ein. Die
nslänge erfuhr eine Erweiterung um 517 km, das rollende
al um 211 Lokomotiven und 1039 Güterwagen. Der Be-
n Personenwagen ging unter dem Einfluß des schlechten
rsergebnisse von 1922 um 42 Wagen zurück.

reichen Ernten von 1922 und 1923, die umfangreiche För-
von Kohlen und die lebhafte Tätigkeit der Industrie
den Eisenbahnen große Gütermengen zu. Mit 92,8 Mill.
rter Tonnen und 49 728 Mill. tkm wurde der Verkehr aller
n Jahre übertroffen. Gegenüber dem Vorjahr betrug die
rssteigerung nach den geleisteten tkm 12 %. Die durch-
liche Beladung je Wagen war besser als 1919—1922. Nach
hl der aufgegebenen Tonnen war die Zunahme am stärk-
i den Bergwerkserzeugnissen, die sich um 7,8 Mill. t ver-
n, davon Kohlen und Koks allein um 6,5 Mill. t. Auch
odukte und Halb- und Fertigwaren wurden in erheblich
em Umfange als 1922 befördert. Unter letzteren sind
ers zu nennen: Petroleum, Roheisen, Stahl, Mörtel und
andwirtschaftliche Geräte, Fahrzeuge aller Art einschließ-
utomobile, Getränke und Papier. Nur wenig hat die
förderung zugenommen, obgleich man durch Aufhebung
fensperre für Vieh mit der Bestimmung nach Groß-
ien den Transport nach den Westhäfen anzuregen suchte.
treideverkehr ging nach der Zahl der beförderten Tonnen
was wohl ausschließlich auf dem Rückgang der Einfuhr
Vereinigten Staaten beruhte, denn die Ernte war noch
als 1922. Diese Verminderung war jedoch von keiner
ung, da der Getreidetransport auf großen Entfernungen
ge war, und zwar wegen der Frachtermäßigungen auf
ststtrecken und der besonders großen Ernte in Alberta,
em nach den westlichen Ausfuhrplätzen. Im Zusammen-
iermit hat das Getreideexportgeschäft über Vancouver
en Panamakanal einen lebhaften Aufschwung genommen.
sserung der wirtschaftlichen Lage Kanadas spiegelt sich
der Belebung des Personenverkehrs wieder. Die Zahl
örderten Personen stieg nur wenig, erheblich dagegen
l der gefahrenen Personenkilometer (auf 495 Mill. km).
n also gerade die weiten Reisen zugenommen.

allgemeine Ermäßigung der Frachten fand 1923 nicht
Es wurden nur die Sätze in den Seeprovinzen vereinheit-
d im Oktober die Frachten zur Ausfuhr von Getreide
hl nach Vancouver herabgesetzt. Diese Verbilligung,
e Ermäßigung zahlreicher Frachten und der Personen-
se um die Mitte 1922 und der höhere Anteil niedrig tari-
Güter (Kohlen) am Gesamtverkehr wirkten dahin, daß
riebseinnahmen sich weniger als der Verkehr ent-
wickelten. Sie waren mit 478 Mill. $ um 8,5 % höher als 1922.
Die Betriebsausgaben stiegen nur um 5 % auf 413,9 Mill. $, und
damit stellte sich der Betriebskoeffizient auf 86,5 % gegenüber
89,4 % im Vorjahr und 97,2 % 1920. Von den einzelnen großen
Ausgabeposten waren nur die für Unterhaltung des rollenden
Materials niedriger als 1922. Obgleich der durchschnittliche
Stundenlohn nur 57,3 cts gegen 58,0 cts im Vorjahr betrug, stieg
die ausgezahlte Gesamtlohnsumme um 9 %, da die Angestellten-
zahl und noch stärker die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden
sich erhöht hat. Trotz des starken Verkehrs waren die Aus-
gaben für Feuerung infolge Ermäßigung des Kohlenpreises nur
unbedeutend höher als im Vorjahr.

Der Betriebsüberschuß betrug 1923 64,5 Mill. $ gegen 46,8 Mil-
lionen $ 1922. Auch der Gewinn aus den übrigen Geschäften
der Gesellschaften konnte etwas erhöht werden, so daß nach
Abzug von 9,3 Mill. $ an Steuern sich ein Gewinn von 89 Mill. $
ergab, d. h. mehr als je zuvor. Aber auch die an Renten und
Zinsen gezahlten Summen übertrafen mit 103,8 Mill. $ alle frü-
heren Jahre. Es entstand also wieder ein Fehlbetrag, der jedoch
niedriger als in irgend einem Jahre seit 1919 war. Wieder
zahlten nur dieselben sechs Gesellschaften wie 1921/22 in etwa
derselben Höhe wie in den Vorjahren Dividenden aus, wodurch
sich die Unterbilanz auf 45,4 gegen 58,7 Mill. $ 1922 stellte.

Über das Jahr 1924 liegen bisher abschließende Angaben
nicht vor. Die Ernte war erheblich kleiner als 1923, die indu-
strielle Produktion dagegen im allgemeinen größer. Der Güter-
und Personenverkehr der Bahnen dürfte den Vorjahrsumfang er-
reicht haben. Die Roheinnahmen jedoch, nicht zuletzt wegen
des Rückgangs der Getreidebeförderung, werden hinter denen
von 1923 geblieben sein. Die Ausgaben zeigten allgemein eine
Abnahme, die aber wohl kaum groß genug war, um selbst nur
dieselben Betriebs-Reineinnahmen wie 1923 zu erzielen.

Auch in Kanada hat der Einfluß des Staates auf das Eisen-
bahnwesen seit 1913 bedeutend an Umfang gewonnen, und zwar
nicht nur (wie z. B. in den Vereinigten Staaten und in England)
durch weitgehende Einschränkung der Bewegungsfreiheit der
Privatbahnen, sondern auch durch den Erwerb eigener Strecken.
Mitte 1913 befanden sich nur 2803 km = 6 % des Gesamtnetzes
im Besitz der Regierung. Im Jahre 1924 setzte sich das Staats-
netz folgendermaßen zusammen:

Ältere Regierungslinien	7 600 km
Canadian Northern	15 400 km
Grand Trunk-System	5 800 km
Grand Trunk Pacific	4 300 km
zusammen Canadian National . . .	33 100 km,

d. h. mehr als die Hälfte des gesamten Eisenbahnnetzes in Ka-
nada. Von den großen Bahnen befindet sich nur noch die Ca-
nadian Pacific Railway in Privathänden (21 800 km). Die
Staatsbahnen haben in den letzten Jahren stets mit großen
Fehlbeträgen abgeschlossen, während die Canadian Railway trotz
Auszahlung recht ansehnlicher Dividenden stets einen Über-
schuß zu verzeichnen hatte.

Die Entwicklung des Gütertarifwesens bei den Saarbahnen.

Von Eisenbahnoberamtmann **Henke**, Saarbrücken.

April d. J. sind fünf Jahre verflossen, seitdem die deut-
aatseisenbahnen im Saargebiet auf Grund des Friedens-
s von Versailles der Verwaltung und Nutznießung des
undes überlassen und der von ihm eingesetzten „Regie-
mmission des Saargebietes" unterstellt wurden. Seither
die „Saarbahnen" als ein in sich abgeschlossenes,
giges Eisenbahnnetz mit eigener Verwaltung und selb-
r Wirtschaftsführung. Als Organ zur Verwaltung des
hat die Regierungskommission die „Eisenbahndirektion
gebietes" bestellt.
n Jahre des Umbaues und der Neuordnung dürften, zumal
in stark bewegter Zeit, genügen, einen zusammenfassenden Rück-
blick zu rechtfertigen. In den folgenden Ausführungen soll daher
das Gütertarifwesen der Saarbahnen, als besonders wichtiger
Teil des in den verflossenen fünf Jahren Gewordenen, in seinem
Werden und nach seinem heutigen Stande dargestellt werden.

Bei der Einrichtung der selbständigen Verwaltung der Saar-
bahnen blieben als Grundlage der Tarife das deutsche Handels-
gesetzbuch, die Eisenbahnverkehrsordnung und das Internatio-
nale Übereinkommen in Geltung. Als Tarife für den Güter- und
Tierverkehr des neuen Bahnnetzes wurden zunächst die beste-
henden deutschen Binnen- und Wechseltarife übernommen. Da

der Bezirk der Saarbahnen sich aus vormals preußischen und aus vormals bayerisch-pfälzischen Strecken zusammensetzte, deren Stationen in verschiedenen Tarifen enthalten waren, kam für die Übernahme eine außerordentlich große Anzahl von Güter- und Tiertarifen in Betracht, die zu der Größe des Bahnnetzes (388 km) und zu der Anzahl der dem Güterverkehr dienenden Stationen (103) in einem auffallenden Gegensatze stand und zu mannigfachen Umständlichkeiten und Verwirrungen Anlaß gab. Im Binnengüterverkehr der Saarbahnen beispielsweise erfolgte die Abfertigung damals auf Grund von acht, im Binnentierverkehr auf Grund von drei verschiedenen Tarifheften. Anderseits galten die Binnentarife der preußischen und bayerischen Verwaltungen nicht nur in den entsprechenden Teilen des Saargebietes als Binnentarife, sondern zugleich auch als Wechseltarife der beiden Gebietsteile mit den Gebieten, von denen sie abgetrennt worden waren.

Diese Schwierigkeiten legten Verfrachtern und Verwaltung bald den Wunsch nahe, gesonderte Binnentarife für das Saarbahnnetz erscheinen zu lassen, dessen Verwirklichung gleichzeitig der Notwendigkeit und dem Bestreben, die Selbständigkeit der Saarbahnen zum Ausdruck zu bringen, entgegenkam.

Im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn erfolgte die Beförderung mit ein und demselben Frachtbrief unter durchgehender Abfertigung und Erhebung der Fracht für die Gesamtstrecken auf Grund der bisherigen direkten Tarife. An der Weiterentwicklung dieser Tarife beteiligten sich die Saarbahnen auch fernerhin. Sie mußten sich indessen, nachdem ihre Verwaltung der Einwirkung der deutschen Reichsbehörde entzogen war, von Fall zu Fall die selbständige Entscheidung darüber vorbehalten, ob sie die Neuerungen der Reichsbahn übernehmen konnten oder nicht. Auch wurden die geschäftsführenden deutschen Verwaltungen alsbald ersucht, bei einer Neuregelung der deutschen Tarife die Saarbahnen als besonderes Bahnnetz auszuscheiden und mit ihnen neue Wechseltarife zu erstellen.

Im internationalen Güterverkehr bestanden damals direkte Tarife nur mit den nordischen Ländern (Dänemark, Schweden und Norwegen), an denen die Saarbahnen mit einigen ihrer Stationen beteiligt waren. Diese Tarife wurden vorläufig unverändert beibehalten.

Inzwischen hatte die Prüfung des für die Saarbahnen aufgestellten Haushaltplanes für das Jahr 1920/21 ergeben, daß mit einem erheblichen Fehlbetrage gerechnet werden müsse. Zur teilweisen Behebung des Defizits verordnete die Regierungskommission unterm 15. Juli 1920, daß vom 20. Juli 1920 an vorübergehend bis auf weiteres für jedes Kilogramm aller auf den Eisenbahnen des Saargebietes auf Frachtbrief beförderten Güter eine Sondergebühr von zwei Pfennigen zu erheben sei. Ausgenommen von der Entrichtung dieser „Sondergebühr des Saargebietes", kurzweg „Saargebühr" genannt, waren die in der Verordnung besonders aufgeführten Güter, darunter hauptsächlich minderwertige Massengüter, wie Erze, Sand und Ton, ferner Lebensmittel, Baustoffe u. a., für die entweder die gänzliche Befreiung von der Saargebühr oder ein Nachlaß der Hälfte der Gebühr vorgesehen waren. Auch lebende Tiere waren von der Saargebühr gänzlich befreit, desgleichen alle Durchgangssendungen durch das Saargebiet. Die Frei- und Ermäßigungslisten wurden auf Grund von Vorschlägen der Eisenbahndirektion bald noch erheblich erweitert, so daß die größten Härten der zwar unvermeidlichen, aber doch tief einschneidenden Maßnahme wesentlich gemildert werden konnten.

Der 1. Dezember 1920 brachte auf der Deutschen Reichsbahn eine Umgestaltung der Allgemeinen Tarifvorschriften sowie weittragende Änderungen und Ergänzungen der Gütereinteilung, verbunden mit einer Neufestsetzung der Normalbeförderungsgebühren, die einer durchschnittlichen Erhöhung der Frachtsätze um etwa 15 % gleichkam. Die Saarbahnen übernahmen die Tarifänderungen und Frachterhöhungen von dem gl[…] Zeitpunkte an, sahen sich aber wegen ihrer immer noc[…] günstigen Finanzlage gezwungen, die Saargebühr außerde[…] behalten zu müssen.

Vom 1. Januar 1921 an gab die Eisenbahndirektio[…] Saargebietes einen besonderen Tarif- und Verke[…] anzeiger der Saarbahnen heraus, der für das […] bahnnetz an Stelle des Tarif- und Verkehrsanzeigers der v[…] preußisch-hessischen Staatsbahnen und des Verkehrsanz[…] der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung trat. Sein E[…] nen bedeutete für Verfrachter und Dienststellen eine gro[…] leichterung in der Handhabung der Tarife, da er sie der […] Umständlichkeit und Unsicherheit des Suchens der die […] bahnen betreffenden Tarifbekanntmachungen aus den bish[…] umfangreichen Anzeigern enthob.

Mit der Ausgabe des neuen Tarifanzeigers fiel auch di[…] gabe der ersten Güter- und Tiertarife der Saarbahnen z[…] zusammen. Es erschien am 1. Januar 1921 der Gütert[…] Teil II, für den Binnenverkehr der Saarba[…] der im wesentlichen ausgerechnete Entfernungen zwischen […] lichen Gütertarifstationen des Bahnnetzes und die berei[…] 1. Dezember 1920 geltenden Bestimmungen und Frachtsät[…] hielt. Da durch den neuen Tarif nicht weniger als fünf […] hefte des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs, ferner de[…] zische Binnengütertarif, das Tarifheft 6 für den westd[…] südwestdeutschen Güterverkehr und der Ausnahmetarif […] Steinkohlen usw. für den Verkehr der Stationen des […] gebietes untereinander außer Geltung gesetzt werden k[…] bedeutete das Erscheinen dieses Tarifs einen wesentliche[…] schritt in der Vereinfachung der Tarifverhältnisse der […] bahnen. Das gleiche traf, wenn auch in geringerem Um[…] bei dem neuen, ebenfalls am 1. Januar 1921 herausgeg[…] Tiertarif, Teil II, für den Binnenverkeh[…] Saarbahnen zu, durch den drei weitere Tarife für de[…] kehr der Stationen des Saargebietes untereinander auße[…] tung gesetzt werden konnten. Als Teile I der b[…] neuen Saarbahnbinnentarife wurden […] Teile I der deutschen Tarife beibehalten.

Der 1. April 1921 brachte auf der Deutschen Reichsbah[…] Erhöhungen der Frachten und Nebengebühren. Die […] erhöhungen betrugen im Güterverkehr für die einzelnen […] klassen und Ausnahmetarife 50—85, im Tierverkehr all[…] 55 % der bisherigen Frachten. Die Saarbahnen übern[…] diese Erhöhungen von demselben Zeitpunkte an u[…] gleichzeitiger Aufhebung der Saargebüh[…] aber die Frachterhöhungen nicht genügten, um den Ein[…] ausfall an Saargebühren zu decken, erhöhten die Saar[…] zum Ausgleich des Fehlbetrages außerdem ihre Abfert[…] gebühren. Die Erhöhungen betrugen für die einzelnen […] klassen und Ausnahmetarife 0,10 bis 1,40 ℳ für 100 kg. […] gangssendungen durch das Saargebiet waren von der Er[…] der Abfertigungsgebühren befreit.

Unter Berücksichtigung des Wegfalles der Saargebühr […] diese Neuregelung auf den Saarbahnen für viele Güter […] erhöhungen, für andere dagegen, darunter auch für Koh[…] hebliche Frachtermäßigungen, im ganzen aber zweifell[…] gerechtere Belastung der Güter ihrem Werte nach.

Zur Durchführung der Tarifänderungen erschien zum […] nengütertarif der Saarbahnen am 1. April 1[…] neuer Frachtsatzzeiger, in dessen Sätze die erhöhten […] gungsgebühren eingerechnet waren.

Im Wechselverkehr mit der Deutschen Re[…] bahn wurde die Erhöhung der Abfertigungsgebühren […] deutschen Tarifhefte in Form von Zuschlagsfrachten au[…] men. Diese Zuschlagsfrachten bildeten einen Teil der […] Versandstation zu berechnenden Fracht und fielen bei F[…] rung unter den Begriff „frei".

Im internationalen Verkehr waren besondere […] maßnahmen nur im Verkehr mit den nordischen Län[…]

ffen, mit denen noch direkte Tarife bestanden. Hier wurden Schnittfrachtsätze der Saarbahnstationen um die Abfertigszuschläge erhöht. In allen anderen internationalen Güterkehren fand damals Frachtberechnung nur bis zur Grenze Grund der Saarbahnbinnentarife oder der deutschen Tarife tt.

)er Neuregelung vom 1. April 1921 sollte indessen nur eine rze Lebensdauer beschieden sein. Bereits am 4. April 1921 ordnete die Regierungskommission des Saargebietes, daß m 1. Mai 1921 an der französische Franken als hlungsmittel bei der Eisenbahn-, Post- und legraphenverwaltung des Saargebietes zu lten habe, und daß die Vorbereitungen zur rchführung dieser Verordnung sofort zu effen seien. Hierdurch war die Umstellung der Güter- Tierfrachten der Saarbahnen in die Frankenwährung lingt. Tarifschema und Gütereinteilung blieben dabei unbert. Bei der Bildung der neuen Frankenfrachtsätze wurde im r- und Güterverkehr von den am 1. Dezember 1920 gültig wesenen Markfrachtsätzen ausgegangen. Diese Frachtsätze rden verdoppelt und dann im Tierverkehr zum Kurse von (1 Fr. = 3,00 ℳ), im Güterverkehr zu nachstehenden Kursen Franken umgerechnet:

Stückgutklassen und Wagenladungsklasse A . . .	zu 3,3
Vagenladungsklasse B	„ 3,2
„ C	„ 3,1
„ D	„ 3,0
„ E und Ausnahmetarife	„ 2,9

Eine Ausnahme von dieser Tarifbildung wurde nur bei hlen, dem für den Güterverkehr der Saarbahn wichtigsten t, gemacht. Für diese mußten mit Rücksicht auf die Höhe zu erzielenden Güterverkehrseinnahmen besondere Frachtechnungseinheiten geschaffen werden. Als Einheiten für die rifbildung im Güterverkehr wurden hiernach vom 1. Mai 1921 festgesetzt:

	Klassen									Ausn.-Tarife	
Abfertigungsgebühr	Ie	I	II	A	B	C	D	E	Kohlen	5	5c
cts für 100 kg:	146	73	73	43	44	39	34	28	25	20	10
Streckensatz in cts für 1 tkm	98	49	38	26	19	15	10	9	15	9	4,7
										üb. 50 km Anstoß v. 3,1	3,4

Die Einheiten des Ausnahmetarifs 5 wurden vom 15. Februar 1 2 an im Interesse der Steinbruchindustrie noch weiter herabgetzt (Abfertigungsgebühr 14 cts, Streckensätze 5 und 3 cts). übrigen sind die angegebenen Einheiten, wie hier gleich bemrkt werden soll, bis zum 15. März 1924 unverändert behalten worden, trotzdem der Geldwert inzwischen erheblich unken war.

m Binnenverkehr der Saarbahnen wurden die en Frankenfrachtsätze durch Tarifnachträge zum 1. Mai 1921 geführt. Zahlung der Frachten und sonstigen Gebühren im rgebiet erfolgte von diesem Tage an nur in Franken. Nachmen dagegen waren in der Mark- und Frankenwährung zussen.

m Wechselverkehr der Saarbahnen mit der utschen Reichsbahn erschien es im Interesse der den Verwaltungen und der Verfrachter im Reiche und im rgebiet geboten, die direkten Marktarife vom 1. April 1921 Berechnungsgrundlage beizubehalten. Die Erhebung der chten (Frankatur und Überweisung) durch die Saarbahnen chah jedoch in Franken, die Erhebung der Nachnahmen Deutschland in Mark. Nachnahmen für Sendungen aus dem rgebiet waren sowohl in der Mark- wie auch in der Frankenrung zugelassen. Der Unterschied zwischen den Markfrachtzen des deutschen Wechselverkehrs und den Binnen-Frankenzen der Saarbahnen wurde durch Zuschlagsfrachten in Mark ausgeglichen, deren Höhe von dem Kursstande abhängig war. Die bisherigen Frachtzuschläge der Saarbahnen fielen weg. Durchgangssendungen durch das Saargebiet waren von den Zuschlagsfrachten befreit.

Besondere Schwierigkeiten verursachte bei dieser Neuregelung die Festsetzung der Zuschlagsfrachten. Der naheliegende Gedanke, die Zuschläge nach den tatsächlichen Entfernungen abzustufen, mußte verworfen werden, weil bei seiner Ausführung mit Sicherheit zu erwarten stand, daß Frachtberechnung und Leitung über die Grenzpunkte mit längeren Saarbahnstrecken wegen der höheren Zuschläge zum Nachteile der Saarbahnen ausgeschaltet worden wären. Die Lösung wurde in der Weise gefunden, daß die Zuschlagsfrachten für die einzelnen Stationen des Sarbahnnetzes zwar verschieden, für jede Saarbahnstation selbst aber einheitlich festgesetzt wurden, ohne Rücksicht darauf, über welchen der sechs deutsch-saarländischen Grenzpunkte die Beförderung stattfand. Die Festsetzung der Zuschlagsfrachten erfolgte für jede Station auf Grund einer Durchschnittsentfernung bis zu sämtlichen Grenzpunkten, die unter sorgfältiger Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse der Station ermittelt wurde. Diese Lösung trug nicht allein dem finanziellen Interesse der Saarbahnen Rechnung, sie hat auch den Verfrachtern während des ganzen Zeitraumes ihres Bestehens keinen Anlaß zu einer Beschwerde gegeben.

Im finanziellen Interesse der Saarbahnen lagen auch die in jene Zeit fallenden Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn über Verkehrsleitung und Anteilsausscheidung zwischen den beiden Bahnen, die für die Saarbahnen insofern günstig verliefen, als ihr Besitzstand bezüglich der Verkehrsleitung gewahrt blieb und als ihnen aus den durchgerechneten Frachtsätzen Anteile nach den höheren Einheitssätzen der ersten Entfernungszone (Anfangsstaffel) zugebilligt wurden.

Die im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn am 1. Mai 1921 getroffene Tarifregelung stieß in der Folge auf immer größere und zuletzt unüberwindliche Schwierigkeiten. Die wegen der zunehmenden Markentwertung seit November 1921 fast allmonatlich von der Deutschen Reichsbahn vorgenommenen Frachterhöhungen zwangen die Saarbahnen, bei der unvermeidlichen Übernahme dieser Erhöhungen jedesmal zu prüfen, ob ihre Zuschläge mit Rücksicht auf die erhöhten Frachten und den derzeitigen Kursstand ermäßigt oder unverändert beibehalten oder erhöht werden mußten. Diese Prüfung erforderte immer häufiger umfangreiche Berechnungen, blieb aber einstweilen noch durchführbar. Nachdem aber die Markentwertung einen immer schnelleren Fortgang nahm, der eine rechtzeitige Anpassung der Zuschlagsfrachten schließlich zur Unmöglichkeit machte, wurde es klar, daß die Regelung ohne empfindliche finanzielle Schädigung der Saarbahnen nicht länger aufrechterhalten bleiben konnte. Es mußten daher vom 1. Juli 1922 an auch im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn die Frachten und Gebühren für die Saarbahnstrecken in der Frankenwährung berechnet werden. Zeitlich fiel diese Neuerung mit anderen für das Gütertarifwesen der Saarbahnen bedeutsamen Tarifmaßnahmen zusammen.

Nach Einführung der Binnentarife, von denen der Gütertarif vom 1. Januar 1921 am 1. Januar 1922 durch eine Neuausgabe ersetzt worden war, ging das Bestreben der Saarbahnen dahin, auch im Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn einfachere Tarifverhältnisse zu schaffen und die zahlreichen in Geltung befindlichen Tarife durch nur je einen Tarif für den Güter- und den Tierverkehr zu ersetzen. In diesem Bestreben fand die Eisenbahndirektion des Saargebietes seitens der deutschen Verwaltungen in Frankfurt (Main) und München, denen die Geschäftsführung für die Verkehre mit den Saarbahnen vom Reichsverkehrsministerium übertragen worden war, dankenswerte Unterstützung. Bereits am 1. Mai 1922 konnte ein neuer Tiertarif, Teil II, für den Wechselverkehr der Saarbahnen mit der Deutschen Reichsbahn und den anschließen-

den Privatbahnen erscheinen, der aber infolge der geschilderten veränderten Verhältnisse schon am 1. Juli 1922 durch eine Neuausgabe ersetzt werden mußte. Ferner trat am 1. Juli 1922 ein neuer Gütertarif für den genannten Wechselverkehr in Kraft, der aus 3 Heften bestand:

Heft 1, enthaltend die allgemeinen und besonderen Bestimmungen und die Ausnahmetarife;

Heft 2, enthaltend den Entfernungszeiger für den Verkehr der Saarbahnen mit dem norddeutschen Gebiete (einschl. Sachsen) und den Frachtsatzzeiger der Saarbahnen;

Heft 3, enthaltend den Entfernungszeiger für den Verkehr der Saarbahnen mit dem süddeutschen Gebiete (Bayern, Württemberg, Baden, Pfalz) und den Frachtsatzzeiger der Saarbahnen.

Durch diesen neuen Gütertarif konnten nicht weniger als elf Tarife des deutschen Binnen- und Wechselverkehrs für die Saarbahnen außer Kraft gesetzt werden. In dem Tarif waren Schnittsätze vorgesehen, und zwar für die Saarbahnstrecken in der Frankenwährung, für die deutschen Strecken in der Markwährung. Die Saarbahnen erhoben die Frachten samt Nebengebühren ohne Umrechnung in zwei Währungen, nämlich ihre eigenen Gebühren in der Frankenwährung und jene der deutschen Bahnen in der Markwährung. Diese im Interesse der Verfrachter liegende Einrichtung wurde durch das gleichzeitige Bestehen zweier Währungen im Saargebiet ermöglicht. Die deutschen Bahnen dagegen erhoben auch die Gebühren der Saarbahnen in der Markwährung, nachdem die auf Grund des Tarifs berechneten Frankenbeträge in die Markwährung umgerechnet waren. Teilfrankaturen bis zur Grenze zwischen Deutschland und dem Saargebiet waren zugelassen. Gemäß der in den Tarif aufgenommenen besonderen Zusatzbestimmung zur Eisenbahnverkehrsordnung hatte der Absender im Frachtbrief den Saarbahn-Reichsbahnübergang vorzuschreiben, über den das Gut befördert und die Fracht berechnet werden sollte. Unterließ er diese Vorschrift, so war Leitung und Frachtberechnung über den Übergang vorzunehmen, über den sich die niedrigste Gesamtentfernung zwischen der Versand- und Empfangsstation ergab. Diese neue Tarifbestimmung hatte eine völlige Verschiebung der bisherigen Verkehrsleitung zur Folge, die in der Übergangszeit an die Leistungsfähigkeit einzelner Strecken und Bahnhöfe der Saarbahnen die größten Anforderungen stellte.

Die Grundlage des neuen Wechselverkehrs bildete vereinbarungsgemäß vorläufig die Eisenbahn-Verkehrsordnung. Beide Bahnen rechneten einstweilen ihre vollen Abfertigungsgebühren in die Tarifsätze ein. Die den Saarbahnen von den deutschen Bahnen geschuldeten Frachten wurden versuchsweise in Mark beglichen; dabei war mehrmaliger vorläufiger Geldausgleich in jedem Monat vereinbart.

Im internationalen Güterverkehr blieben bei der Neuregelung vom 1. Juli 1922 die Tarife mit den nordischen Ländern vorläufig in der alten, auch nach Einführung der Frankenwährung beibehaltenen Form mit Zuschlagsfrachten in Mark bestehen. Inzwischen waren auch direkte Gütertarife für den Verkehr von Italien über Brenner und Tarvis sowie über die Schweiz eingeführt worden, deren Sätze auf den Wagenladungsverkehr der wichtigsten Saarbahnstationen und auf einzelne Artikel beschränkt blieben. Die am 1. Oktober 1921 eingeführten Tarife enthielten Schnittsätze in Mark von der italienischen Grenze bis zu den Saarbahnstationen. Die Tarife wurden bei der Neuregelung am 1. Juli 1922 ebenfalls unverändert beibehalten, mußten aber am 31. Januar 1923 wegen des Markwährungsverfalls aufgehoben werden.

Mit den übrigen europäischen Ländern bestanden am 1. Juli 1922 noch keine direkten Tarife. Wohl ging das Bestreben der Saarbahnen dahin, die Verkehrsbeziehungen des Saargebietes auch mit diesen Ländern nach Möglichkeit zu fördern. Indessen waren die Aussichten auf Erstellung direkter Tarife mit den östlichen Ländern wegen der Valutaschwankungen sehr gering, und auch im Verkehr mit den westlichen Ländern waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden, bis diesem Ziele näherkam. Am 1. Oktober 1922 wurd Verkehr zwischen Stationen der französischen Ba einerseits und Stationen der Saarbahnen anderseits der e direkte Gütertarif, ein Ausnahmetarif für die Bef rung von Eisenerzen und Manganerz in beiden Richtunge geführt, der heute noch besteht. Seine Sätze gelten auch dem Saargebiet im Durchgang durch Frankreich bis zu deutsch - französischen, schweizerisch - französischen, italie französischen und belgisch-französischen Grenze und umgek Am 1. November 1922 erschien ferner ein direkter G tarif für den Verkehr der Saarbahnen mit den Nie landen im Durchgang über deutsche Strecken, der Sch sätze für die Saarbahnstrecken in Franken hielt. Die gleiche Regelung wurde in der Neuausgabe Tarifs mit den nordischen Ländern zum 1. Februar durchgeführt.

Die Fürsorge der Eisenbahndirektion des Saargebiete streckte sich aber nicht allein auf die Pflege direkter Verk beziehungen des Saargebietes mit anderen Ländern, vie war es auch ihr unablässiges Bemühen, den Durchga verkehr über die Saarbahnen zu erhalten und zu mehren, um auch auf diese Weise die Wirtschaftlichkeit Bahnnetzes zu heben, die durch den geringen Umfang Streckenlänge und der bedeutenden Bahnanlagen, die zu Streckenlänge in keinem Verhältnis stehen, ungünstig beeinf wird. Zu diesem Zwecke wurde, wie bereits erwähnt, bei Tariferhöhungen der Durchgangsverkehr geschont. Er war der Saargebühr, von der Erhöhung der Abfertigungsgebühren von den Frachtzuschlägen befreit. Im Verkehr der Deuts Reichsbahn durch das Saargebiet hielten die Saarbahnen Anfang an daran fest, daß der auf Grund der früheren tungsvorschriften durch das Saargebiet geleitete Verkehr weiterhin durch dieses Gebiet geleitet werden müsse. Nach die Deutsche Reichsbahn auf Drängen der Verfrachter zur meidung der Zollabfertigungskosten und Zollaufenthalte 1. Januar 1922 einen Umleitungstarif um das Saargebiet ei führt hatte, wurde von den Saarbahnen erneut die Forde vertreten, daß an ihrem Besitzstande hinsichtlich der Lei des Durchgangsverkehrs nichts geändert werden dürfe, so nicht der Verfrachter durch Vorschrift der Anwendung des leitungstarifs eine Änderung selbst herbeiführe. Zur Ver dung einer Abwanderung des Verkehrs wurden vorübergeh sogar die Kosten der Zollabfertigung von den Saarbahnen ü nommen.

Bei der Neuregelung am 1. Juli 1922 behielten die Saarbah in dem Verkehr von Deutschland durch das Saargebiet n Deutschland und darüber hinaus und umgekehrt, also beispi weise in dem Verkehr von Landau nach Trier oder Luxemb für den Durchlauf durch das Saargebiet die deutsch Marktarife ohne Zuschläge bei. Für den Verk zwischen Deutschland und darüber hinaus und Frankreich darüber hinaus im Durchgang durch das Saargebiet wurde Gründen des Wettbewerbs gegenüber den billigen Markfra sätzen der Deutschen Reichsbahn ein neuer Durchgang tarif in der Frankenwährung geschaffen, um eine Umgeh der Saarbahnen zu verhindern. Die Ermäßigungen des 1. Juli 1922 eingeführten Tarifs betrugen 25 % der Binn frachtsätze für lebende Tiere und für alle Güter, mit Ausnah von Kohlen, für die eine Ermäßigung von 15 % vorgese war. Eine Neuausgabe des Tarifs ohne sachliche Änderun vom 15. März 1923 ist bis zum 1. März 1924 in Kraft gewe dann aber ohne Ersatz aufgehoben worden, weil durch die ho Frankentarife der Regie auf den Strecken des besetzten (bietes die Gründe für die Gewährung billigerer Frachtsätze den Durchgangsverkehr der Saarbahnen weggefallen waren. A zur heutigen Zeit besteht vorläufig kein Bedürfnis z Einführung eines neuen Durchgangstarifs, w infolge Einführung von Staffeltarifen bei den Saarbahnen den Durchgangsverkehr, dessen Entfernungen fast ausnahms

zweite und dritte Staffel fallen, ohnehin schon ermäßigte
sätze gewährt werden.

weitere bedeutsame Aufgabe auf dem Gebiete des Güter-
esens erwuchs den Saarbahnen in dem notwendig gewor-
Ausbau der Ausnahmetarife. Seit 1. Mai 1921
den im Güterverkehr der Saarbahnen nur die Ausnahme-
1 a für Grubenholz, 5 für Wegebaustoffe und 5 c für Stein-
die dem wirtschaftlichen Bedürfnisse nach ermäßigten
sätzen unmöglich genügen konnten. Gewiß mußte unter
günstigen Zeitverhältnissen mancher Antrag auf Gewäh-
on Ausnahmefrachtsätzen abgewiesen werden, der in wirt-
ich besseren Zeiten billigerweise vielleicht Gehör gefun-
tte. Aber die zahlreichen und verschiedenartigste Güter
enden Ausnahmetarife, die in den Jahren 1921 bis 1923
n Saarbahnen neu eingeführt worden sind, beweisen doch,
h dieser wichtigen Frage sorgfältige Beachtung geschenkt
ist und daß die Saarbahnen trotz eigener finanzieller
rigkeiten ihr möglichstes getan haben, dort, wo es not
rch Gewährung billigerer Frachtsätze helfend einzu-
. Hier sei nur auf die Ausnahmetarife für die regel-
Beförderung von Milch, für Kartoffeln, für Steinkohlen
r Ausfuhr, für Kokskohlen an die Kokereien des Saar-
s, für Düngemittel, für Sand, für Schlacken usw. hinge-
die heute noch bestehen, ferner auf den Ausnahme-
s für Steine usw. zum Bau von Wohnhäusern im Saar-
dessen Aufhebung zum 1. Juni 1924 nur aus dem Grunde
ist, weil er durch allgemeine Frachtermäßigungen für
ffe entbehrlich geworden war.

Jahr 1923 brachte dem Saargebiet wirtschaftliche Er-
rungen schwerster Art, die auch die Saarbahnen
ndlich in Mitleidenschaft zogen. Infolge des
gen Bergarbeiterstreiks vom 15. Februar bis 15. Mai 1923
icht nur der Kohlenverkehr, sondern auch der übrige
erkehr der Saarbahnen außerordentlich zurück, und damit
auch die Verkehrseinnahmen, die bei normaler Weiter-
lung des Verkehrs für das Jahr 1922/23 einen nennens-
Überschuß hatten erhoffen lassen, in ganz erheblichem
Hinzu kam die zeitliche Stillegung des Betriebes der
en Eisenbahnen im besetzten Gebiete. Sie hatte einen
n Verkehrs- und Einnahmerückgang für die Saarbahnen
lge, der auch nach Übernahme dieser Bahnen durch die
icht im entferntesten ausgeglichen werden konnte. Von
utschen Reichsbahn waren die Saarbahnen völlig abge-
n. Soweit ein Verkehr zwischen beiden Bahnen noch
d, suchte er andere Wege, namentlich die über Elsaß-
gen.

neuen Verhältnisse trafen auch das
tarifwesen der Saarbahnen in unheil-
r Weise. Fast sämtliche bis dahin einge-
en direkten Güter- und Tiertarife wurden
nem Schlage hinfällig. In Geltung blieben nur
len Binnentarife der Saarbahnen und der Erzausnahme-
it Frankreich. Die im Interesse der schwer bedrängten
aftskreise des Saargebietes gemachten Anstrengungen
iederherstellung direkter Verkehrsbeziehungen führten
dazu, daß die Saarbahnen am 1. August 1923 den
Güter- und Tierverkehr mit dem besetzten Gebiete auf
les Internationalen Übereinkommens und unter einschrän-
Bedingungen wieder aufnehmen konnten. Die Frachten
nur bis zur Grenze und auch im Durchgang durch das
iet auf Grund der Binnentarife berechnet. Dagegen blie-
weiteren Bemühungen der Saarbahnen, zur Beseitigung
die Verfrachter in Deutschland und im Saargebiet un-
chen Verzögerungen, Kosten und sonstigen Unannehm-
en auch den direkten Güterverkehr mit der deutschen
ahn über die Regie wieder in Gang zu bringen, ohne
hen Erfolg.

üterverkehr der Saarbahnen war inzwischen eine neue
einteilung mit sechs statt der bisherigen fünf
lassen für Wagenladungsgüter in Kraft getreten, die mit
dem neuen Teil I B des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, der
zugleich als Teil I B der Saarbahnen galt, am 1. Januar 1923
übernommen worden war. Da aber ein Bedürfnis, für die Güter
der neuen Tarifklasse B Frachtermäßigungen zu gewähren, bei
den Saarbahnen nicht vorlag, wurden die Frachtsätze dieser
Klasse in dem Frachtsatzzeiger der Saarbahnen den Frachtsätzen
der Klasse A gleichgestellt.

Ab 1. Juni 1923 wurde der französische Franken als
gesetzliche Währung im Saargebiet eingeführt.
Infolgedessen konnten im Binnenverkehr der Saar-
bahnen Nachnahmen und Angabe des Interesses an der Lie-
ferung von diesem Tage an nur noch in der Frankenwährung
zugelassen werden.

Im Verkehr mit Deutschland war die Auflegung von
Nachnahmen und die Angabe des Interesses an der Lieferung
bis auf weiteres, wie bisher, außer in Franken auch in Mark
zulässig. Die Auszahlung der Nachnahmen erfolgte je nach
ihrer Auflegung in der Franken- oder Markwährung.

Im internationalen Verkehr regelte sich die Zu-
lassung von Nachnahmen und die Angabe des Interesses an der
Lieferung nach den Bestimmungen der internationalen Güter-
tarife, die einheitlich besagten, daß die Auflegung von Nach-
nahmen und die Angabe des Interesses an der Lieferung nur in
der gesetzlichen Währung des Versandlandes, in diesem Falle
also nur noch in der Frankenwährung, zugelassen sei.

Am 31. Juli 1923 mußten die zurzeit außer Anwendung
befindlichen direkten Güter- und Tiertarife mit der Deutschen
Reichsbahn nebst den zugehörigen Vereinbarungen über Abrech-
nung, Geldausgleich usw. gekündigt werden, da der Wäh-
rungsverfall die Fortsetzung des Ausgleichs in Mark bei einer
Wiederaufnahme des Verkehrs ausschloß. Der Verkehr der
Saarbahnen mit der Deutschen Reichsbahn über Elsaß-Lothringen
blieb dabei unberührt.

Seit längerer Zeit schon trugen sich die Saarbahnen mit der
Absicht, mit einer Neuausgabe ihres Binnengütertarifs Ände-
rungen des Tarifsystems, insbesondere die
Verringerung der Anzahl der Güterklassen
und die Verschmelzung der drei Kohlen-
klassen mit den entsprechenden Güterklassen,
ferner die Einführung gestaffelter Fracht-
sätze zu verbinden. Die Verwirklichung dieser Absicht mußte
indessen zurückgestellt werden, bis die Frage der notwen-
dig gewordenen Erhöhung der Tarifsätze geklärt
war. Anderseits konnte mit der Ausgabe eines neuen Binnen-
gütertarifs nicht länger gewartet werden, weil der alte Tarif
schon seit Monaten völlig vergriffen war. Aus Zweckmäßig-
keitsgründen wurde nunmehr der ursprünglich in einem Hefte
geplante Tarif in drei Teile zerlegt, deren Ausgabe am 1. Ja-
nuar 1924 erfolgte. Teil I enthielt die reglementarischen Be-
stimmungen, d. s. die Eisenbahnverkehrsordnung in der für das
Saargebiet gültigen, von der Regierungskommission genehmigten
Fassung, nebst Ausführungsbestimmungen und neuen Fracht-
briefmustern, Teil II die Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung
und Teil III die örtlichen Bestimmungen, Kilometerzeiger,
Frachtsatzzeiger, Ausnahmetarife, den Nebengebührentarif und
eine Übersichtskarte der Saarbahnen. Die deutschen Eisenbahn-
gütertarife, Teile I, Abt. A und B, die gleichzeitig als Teile I
des Saarbahngütertarifs gegolten hatten, wurden durch den
neuen Tarif für den Bereich der Saarbahnen aufgehoben, ebenso
der bisher gültige Saarbahnbinnengütertarif vom 1. Januar 1922.
Durch die Zerlegung des Tarifs in drei Teile wurde es ermög-
licht, bei Durchführung der noch bevorstehenden Tarifände-
rungen eine Neuausgabe des gesamten Tarifs zu vermeiden und
die Neuausgabe auf den Teil II und den Frachtsatzzeiger des
Teiles III zu beschränken.

In der Gütereinteilung waren die Bezeichnungen der Klassen
geändert worden, um Verwechslungen mit der deutschen Güter-
einteilung vorzubeugen. Die Eilgutklassen erhielten die Be-
zeichnungen E I und E II, die Frachtstückgutklassen die Be-
zeichnung St I u. St II, die Wagenladungsklassen die Be-

zeichnungen W I, W II, W III, W IV und W V. Aus der Gütereinteilung wurden alle Güter, die für den Verkehr der Saarbahnen von keiner oder nur ganz geringer Bedeutung waren, entfernt und dadurch vorkommendenfalls in die höchste Klasse W I verwiesen. Durch diese an sich völlig unbedenkliche Maßnahme konnte die Gütereinteilung der bisherigen deutschen Einteilung gegenüber außerordentlich vereinfacht werden.

Im Teil III des Tarifs war bei den örtlichen Gebühren die von der Deutschen Reichsbahn übernommene, je nach der Art des Gutes (Kohlen oder sonstige Güter) unterschiedliche Festsetzung der Gebühren, die in dem Tarifsystem der Saarbahnen keine Begründung findet, beseitigt und durch Einführung einheitlicher Gebühren ersetzt worden. Die Frachtsätze des Frachtsatzzeigers des neuen Tarifs waren genau die gleichen wie die des früheren; dabei entsprachen die Sätze der Klasse W I denen der früheren Klassen A und B. Die Ausnahmetarife wurden fortlaufend numeriert, weil die Anlehnung an die Nummernfolge der deutdeutschen Ausnahmetarife nunmehr zwecklos geworden war. Der bisherige Ausnahmetarif 1a für bestimmte Grubenhölzer war durch Aufnahme dieser Hölzer in die Gütereinteilung selbst entbehrlich geworden.

Am 15. März 1924 trat bei den Saarbahnen die erste Frachterhöhung im Güterverkehr seit Einführung der Frankenwährung am 1. Mai 1921 in Kraft. Sämtliche Frachtsätze und Nebengebühren im Güter- und Tierverkehr wurden gleichmäßig um 10% erhöht.

Nach Absicht der Verwaltung sollte aber diese gleichmäßige Heraufsetzung aller Gebühren nur eine vorläufige Maßnahme darstellen. Es sollte alsbald geprüft werden, für welche Güter Ausnahmen von der Erhöhung in Frage kommen könnten. Der durch die Ausnahmebehandlung einzelner Güter verursachte Ausfall an Einnahmen sollte durch eine stärkere Erhöhung der Tarife für andere Güter wenigstens teilweise ausgeglichen werden. Bei den Ermäßigungen sollten vor allem die lebensnotwendigen Güter und insbesondere auch metallurgische Erzeugnisse berücksichtigt werden. Da sich inzwischen auch die Gesamtwirtschaftslage des Saargebietes erheblich verändert hatte, bedurfte der Tarif auch unter diesem Gesichtspunkte einer weiteren Überprüfung, so daß die Durchführung der gesamten Tarifmaßnahmen erst zum 1. Juni 1924 möglich wurde. Es handelt sich hierbei um so zahlreiche und grundlegende Änderungen, daß man geradezu von der Einführung eines neuen Tarifsystems reden kann. Die wichtigsten Einzelheiten waren folgende:

1. Für zahlreiche Güter, nämlich für
   a) Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art,
   b) Benzol und ähnliche Öle,
   c) Steinkohlenschlamm und Steinkohlenstaub,
   d) Fensterglas und andere Glaswaren,
   e) Ton- und Tonplatten,
   f) Bausteine, Kalk, Zement, Gips und Gipsdielen,
   g) Getreide, Mehl und Kartoffeln,
   h) Heu und Stroh,

wurden Frachtermäßigungen eingeführt durch Versetzung der Güter in niedrigere Tarifklassen oder in Ausnahmetarife.

2. Die fünf Wagenladungsklassen wurden durch Verschmelzung der bisherigen Klassen W I und W II zu einer Klasse auf vier verringert, und hierdurch eine weitere Vereinfachung des Tarifsystems der Saarbahnen, für die vier Wagenladungsklassen völlig ausreichend erschienen, erzielt.

3. Die Güterklassen wurden mit den Kohlenklassen verschmolzen, weil die von der Deutschen Reichsbahn seinerzeit übernommene unterschiedliche Festsetzung der Frachtsätze der einzelnen Klassen nach Gütern und Kohlen in das Tarifsystem der Saarbahnen schon seit Einführung der Frankenfrachtsätze am 1. Mai 1921 nicht mehr paßte und nach dem 1. Juni 1924 um so weniger gepaßt hätte, als seit diesem Tage die Güterverkehrssteuer im Saargebiet aufgehoben worden ist.

4. Die der Frachtberechnung bisher zugrunde gelegten destentfernungen von 10 km im Binnenverkehr und von (im Verkehr mit den anschließenden Bahnen wurden völlig gehoben.

5. Für die Entfernungsstufen von 1—30, 31—60 und 61—(wurden die Frachtsätze in der Weise gestaffelt, daß Einheiten der zweiten Staffel um ein Geringes, die der dr Staffel aber erheblich niedriger sind, als die der ersten St Hierdurch wurde eine bedeutende Ermäßigung der Fracht auf größere Entfernungen erreicht. Es sollte auf diese V versucht werden, für die Saarbahnen auch auf größere En nungen, besonders auch im Durchgang von Norden nach S Norden nach Osten und umgekehrt Verkehr zu gewinnen.

6. Die Ausnahmetarife wurden erweitert und in ihren Fr sätzen der Staffelung der normalen Klassen angepaßt.

Bei der Bildung der neuen Tarifeinheiten mußte von de Kohlen bestehenden Sätzen ausgegangen werden. Die nahmen aus dem Kohlenverkehr bilden das Rückgrat der kehrseinnahmen der Saarbahnen. Eine Ermäßigung der Ko frachten ohne gleichzeitige Ermäßigung der Ausgaben ode schließung neuer Einnahmen würde eine Erschütterung ganzen Haushaltplanes der Saarbahnen bedeuten. Den Einh der Klasse W III, in die Kohlen eingereiht wurden, mußten für die erste und zweite Entfernungsstufe die seit 15. März gültigen Sätze für Kohlen in durchschnittlich unveränd Höhe zugrunde gelegt werden. Hierbei wurden die Fracht für die übrigen Güter der entsprechenden Klasse auf die der Frachtsätze für Kohlen gebracht. Auf den Sätzen Klasse W III bauten sich die Sätze der übrigen Klassen Auch wurden die Stückgutklassen in eine systematische hung zu den Wagenladungsklassen gebracht, so daß zur Bi der Frachtsätze bei den Saarbahnen nur bei vier Tarifk und zwei Ausnahmetarifen besondere Einheitssätze notw sind, während alle übrigen Klassen und Ausnahmetarif diesen gebildet werden.

Der Tarifbildung im Güterverkehr der Saarbahnen liegen 1. Juni 1924 folgende, bis jetzt unverändert ge bene Einheiten zugrunde:

Tarifklassen	Bildung aus anderen Klassen	Abfertigungsgebühr für 100 kg in cts	Streckensä das tkm in 1—30 km	31—60 km Anstoß
E I	St I verdoppelt			
St I	W I „			
St II	W II „			
W I^{5}	W I + 30%			
W I^{10}	W I + 15%			
W I	—	46	28	26
W II^{5}	W II + 40%			
W II^{10}	W II + 20%			
W II	—	34	22	20
W III^{5}	W III + 50%			
W III^{10}	W III + 25%			
W III	—	30	16	14
W IV^{10}	W IV + 30%			
W IV	—	28	12	10
Ausnahmetarife				
1 (Milch)	W II			
2 (Erde usw.)	W IV + 33 1/3%			
3 (Steingrus usw.)	—	15	4	3
4 (Sand an Glashütten)	A. T. 3			
5 (Wegebaustoffe)	—	18	5	4
6 (Kohlen zur Ausfuhr)	W III — 25%			
6a (Kokskohlen)	W III — 15%			
7 (Düngemittel)	W III u. W IV — 20%			
8 (Wagen mit Schaustellungen usw.)	W III — 20%			

r Durchführung der Tarifmaßnahmen erschien zum
ni 1924 der Teil II des Gütertarifs der Saarbahnen neu,
nd zum Teil III des Tarifs ein neuer, auch jetzt noch
iger Frachtsatzzeiger herausgegeben wurde, dessen Ein-
eit und Übersichtlichkeit von Verfrachtern und Dienst-
n wohltuend empfunden werden.

Wirkungen der Tarifänderungen vom 1. Juni 1924 mögen
er folgenden Gegenüberstellung entnommen werden:

Gegenüberstellung
'rachtsätze der Saarbahnen (in cts für 100 kg) für einige wichtigere Güter.

Bezeichnung der Güter	In der Zeit vom 1.5.21—14.3.24			vom 15.3—31.5.24			seit 1.6.24		
	auf Entfernungen von km								
	25	50	75	25	50	75	25	50	75
n	63	100	138	70	110	152	70	106	126
sen	59	84	109	65	93	120	58	84	97
und Formeisen, ienen, Schwellen, che, Röhren, Draht	77	114	152	85	126	168	70	106	126
inen	108	173	238	119	191	262	116	182	22[illegible]
	51	73	96	57	81	106	39	56	65
latten	77	114	152	85	126	168	70	106	126
an Glashütten	34	49	64	38	54	71	25	33	38
erglas u. Flaschen	92	139	187	102	153	206	89	140	169
lsteine, Schlacken-ne, Dachziegel, k, Zement	59*)	84*)	109*)	65*)	93*)	120*)	58	84	97
ide und Mehl	92	139	187	102	153	206	89	140	169
ffeln	51†)	73†)	96†)	57	81	106	39	56	65

Bei Verwendung der Steine usw. zum Bau von Wohnhäusern
argebiet trat seit 1. 7. 22 eine weitere Ermäßigung der Sätze
v. H. ein.

orübergehend bestanden für Kartoffeln Ausnahme-
mit verschiedenartigen Ermäßigungen.

ie Gegenüberstellung beweist, daß die am 1. Juni 1924 ge-
en Frachtermäßigungen nicht nur vielseitig, sondern auch
erheblich gewesen sind. Zweifellos ist die Tariferhöhung
15. März 1924 durch die Ermäßigungen vom 1. Juni 1924
größten Teil wieder ausgeglichen worden, da die Saar-
n den Anträgen der Interessenten in weitgehendstem Maße
genkamen und ganz außerordentliche finanzielle Opfer
scheuten, um die Industrien des Saargebietes in ihrem
ren Wirtschaftskampf nach Möglichkeit zu unterstützen.

nunmehr fast ein Jahr vereinfachte Güterein-
ung der Saarbahnen hat sich bewährt und bei den Ver-
ern allgemein Zustimmung gefunden. Änderungsanträge
der Eisenbahndirektion nur in verschwindend geringer
und in weniger wesentlichen Punkten zugegangen.

dem Tage der Übergabe der Regiestrecken an die Deutsche
sbahn-Gesellschaft (16. November 1924) wurde der
kte Güterverkehr Saarbahnen—Deutsche
hsbahn und anschließende Privatbahnen
nittelbarem Übergang Saarbahn — Reichsbahn mit dem be-
n Gebiet und unbesetzten Gebiet wieder aufgenommen.
or der Unterbrechung des Verkehrs in Geltung gewesenen
e traten nicht wieder in Kraft. Sie können nur noch
Ermittlung der Entfernungen verwendet werden. Für die
tberechung selbst müssen neue Tarife herausgegeben
n, weil die Gütereinteilung der beiden Verwaltungen von-
der wesentlich abweichen und weil im Verkehr Saar-
n — Deutsche Reichsbahn künftighin nicht mehr die
bahnverkehrsordnung, sondern das Internationale
reinkommen gelten wird.

Bis zur Ausgabe der neuen Tarife werden die Binnentarife der beiderseitigen Frachtstrecken angewendet. Die Sendungen werden im Verkehr von den Saarbahnen mit dem für den Saarbahnbinnenverkehr gültigen Frachtbrief, im Verkehr von der Deutschen Reichsbahn mit deutschem Frachtbrief aufgeliefert. Der Saarbahn—Reichsbahn-Übergang, über den das Gut befördert und die Fracht berechnet werden soll, ist vom Absender im Frachtbrief vorzuschreiben. Frachten und Nebengebühren werden nach den Binnentarifen der beiden Verwaltungen berechnet. Beschränkungen hinsichtlich des Frankaturzwanges bis zur saarländisch-deutschen Grenze und des Überweisungszwanges ab dieser Grenze bestehen nicht. Die Frachten werden bei den Saarbahnen in Franken, bei der Deutschen Reichsbahn in Mark erhoben. Die Umrechung der Frachten und Gebühren erfolgt zu dem von der umrechnenden Verwaltung festgesetzten Kurse. Nachnahmen werden nur in der Währung des Versandlandes angenommen.

Gleichzeitig wurde der Verkehr mit außerdeutschen Ländern im Durchgang über deutsche Strecken aufgenommen, jedoch zunächst mit der Einschränkung, daß die Frachten und Gebühren für die saarländische und deutsche Strecke vom Absender oder Empfänger im Saargebiet bezahlt werden mußten und Nachnahmen nicht zugelassen waren. Nur im Verkehr mit den Niederlanden entfiel diese Beschränkung sofort.

Am 1. Januar 1295 wurde der Eisenbahn-Tiertarif der Saarbahnen neu ausgegeben. Der deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. Oktober 1922, der als Teil I des Saarbahn-Tiertarifs gegolten hatte, wurde durch den neuen Tarif für den Bereich der Saarbahnen aufgehoben, ebenso der bisher gültige Saarbahnbinnen-Tiertarif vom 1. Januar 1921. Der neue Tiertarif enthält die den Tiertarif betreffenden Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung in der für das Saargebiet gültigen, von der Regierungskommission genehmigten Fassung nebst Ausführungsbestimmungen und neuem Frachtbriefmuster, ferner die Tarifvorschriften, den Frachtzeiger, den Nebengebührentarif usw. Die Art der Frachtberechnung und die Anordnung des Frachtzeigers sind von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Die Mindestentfernungen für die Frachtberechnung sind dem Vorgang im Güterverkehr entsprechend aufgehoben worden.

Bei der Bildung der Frachten für lebende Tiere wurde bei den Saarbahnen davon ausgegangen, daß die Frachten

a) für 18 Stück der Klasse S 3 der Fracht für 2000 kg der Güterklasse St I und

b) für 40 Stück der Klasse S 3 der Fracht für 5000 kg der Güterklasse W I^5

entsprechen. Da die Frachten für 5000 kg der Klasse W I^5 auf den Saarbahnen durchweg den Frachten für 3240 kg der Klasse St I gleich sind, war es möglich, die Frachten für alle Stufen des Frachtzeigers auf Grund der Frachtsätze einer Gütertarifklasse (St I) zu bilden. Den Frachten für die einzelnen Stufen liegen gestaffelte Gewichte von 150 bis 30 kg fallend) zu Grunde. Beispielsweise beträgt das Gewicht bei Stufe 1 = 150 kg, bei Stufe 18 = 2000 kg, bei Stufe 40 = 3240 kg, bei Stufe 100 = 5440 kg, bei Stufe 200 = 8440 kg. Durch die Vervielfältigung der Gewichte mit den Frachtsätzen der Güterklasse St I und Aufrundung auf volle Franken ergeben sich die Frachten des Tierfrachtzeigers, in denen somit außer der Staffelung nach der Anzahl der aufgelieferten Tiere auch die Staffelung nach den Entfernungen des Güterverkehrs zur Geltung kommt.

Am 1. Januar 1925 trat ferner ein direkter Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse zur Ausfuhr aus dem Saargebiet über Frankreich in Kraft, dessen ermäßigte Frachtsätze der Eisenindustrie des Saargebietes in Ansehung der Einbeziehung in das französische Wirtschaftssystem zugute kommen sollen.

Zur Erleichterung des Kohlenabsatzes nach Frankreich und darüber hinaus wurde schließlich am 10. März 1925 ein Ausnahmetarif für mineralische Brennstoffe zwischen den Saarbahnstationen und den französischen Stationen eingeführt, der auf den Einheiten des französischen Kohlentarifs beruht, jedoch für die Saarbahnen zum Ausgleich ihrer Frachtausfälle auf höhere Gesamtentfernungen besondere Zuschlagsfrachten vorsieht.

Das Gütertarifwesen der Saarbahnen ist demnach bei Abschluß dieser Arbeit (20. März 1925) wie folgt geregelt:

Im Binnenverkehr der Saarbahnen gelten

Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, vom 1. Januar 1924,
" " " II, " 1. Juni 1924,
" " " III, " 1. Januar 1924, mit Nachträgen I bis VI,

Eisenbahn-Tiertarif vom 1. Januar 1925 mit Nachtrag I.

Im Verkehr mit Deutschland gilt die Regelung vom 16. November 1924. Der neue direkte Gütertarif Saarbahnen—Deutsche Reichsbahn wird voraussichtlich zum 1. Juni 1925 erscheinen.

Im Verkehr mit Frankreich gelten Ausnahmetarif für Eisenerze und Manganerz vom 1. Oktober 1922, Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse zur Ausfuhr aus dem Saargebiete über Frankreich vom 1. Januar 1925 mit Nachträgen I und II,

Ausnahmetarif für mineralische Brennstoffe vom 10. März 1925 mit Nachtrag I.

Im übrigen Verkehr mit Frankreich ist ebenso wie im Verkehr mit den anderen dem Internationalen Übereinkommen beigetretenen Länder Europas mit Ausnahme von Rußland und Bulgarien wohl Güteraufgabe mit direktem Frachtbrief, aber keine direkte Frachtberechnung möglich.

Interessieren wird schließlich noch ein Vergleich der heutigen Frachten bei den Saarbahnen, bei der Deutschen Reichsbahn und bei den französischen Bahnen:

Gegenüberstellung
von Frachten (in Fr. für 1 t) für einige wichtigere Güte
dem Stande vom 20. März 1925.

Bezeichnung der Güter	Frachten der Deutsch. Reichsbahn*)			der Saarbahnen			der fr Bah	
	auf Entfernungen von Km							
	25	50	75	25	50	75	25	5
Kohlen	8,75	11,95	15,65	7,00	10,60	12,60	8,60	12,
Roheisen	9,65	14,25	18,40	5,80	8,40	9,70	8,60	12,7
Stab- und Formeisen, Schienen, Schwellen, Bleche, Röhren, Draht	13,80	20,70	28,05	7,00	10,60	12,60	8,80	15,7
Maschinen	22,55	35,90	48,75	11,60	18,20	22,00	14,00	24,2
Ton	7,80	11,05	13,80	3,90	5,60	6,50	8,60	12,
Tonplatten	13,80	20,70	28,05	7,00	10,60	12,60	8,60	15,4
Sand an Glashütten	7,80	11,05	13,80	2,50	3,30	3,80	8,60	12,0
Fensterglas und Flaschen	17,50	26,20	35,40	8,90	14,00	16,90	10,55	19,2
Ziegelsteine, Schlackensteine, Dachziegel, Kalk, Zement	9,65	14,25	18,40	5,80	8,40	9,70	8,60	13,7
Getreide, und Mehl	15,75	23,60	31,90	8,90	14,00	16,99	8,80	15,7
Kartoffeln	7,05	9,25	12,40	3,90	5,60	6,50	8,80	15,7

*) Die Reichsbahnfrachten sind zu dem am 20. März gültigen Kurse (1 Reichsmark = 4,60 Franken) in Franke gerechnet.

Die Gegenüberstellung zeigt, daß es den Saarbahnen bi gelungen ist, ihre Frachten erheblich niedrige halten, als die Nachbarbahnen es vermocht haben. Die Interesse der Wirtschaft des Saargebietes gewiß zu begrü Tatsache läßt die Saarbahnen mit Befriedigung auf die En lung ihres Gütertarifwesens zurückblicken. Im übrigen b der verflossene Zeitraum von fünf Jahren den Saarbahne Fülle von Tarifproblemen. Daß die gefundenen Lösunge wirtschaftlichen Bedürfnissen gerecht werden, mag dara schlossen werden, daß die berufenen Vertretungen der schaftskreise des Saargebietes bei mehrfachem Anlasse Worte des Dankes und der Anerkennung hierfür fanden.

Die Gasschmelzschweißung in Eisenbahnwagenwerkstätten.

Vom Betriebsingenieur **Scherz** in Magdeburg.

Allgemeines.

Die Gasschmelzschweißung, auch Autogen-Schweißung genannt, die bis zum Ausbruch des Weltkrieges nur verhältnismäßig geringen Eingang in der Metallindustrie gefunden hatte, ist jetzt zu einer ungeahnten Entwicklung emporgestiegen. Heute ist die moderne Metallbearbeitung ohne die Gasschmelzschweißung einfach undenkbar.

Da es nur zu bekannt ist, welche großen Vorteile und Verbilligungen die autogene Schweißung gegenüber den Nietungen und Verschraubungen bietet, will ich davon absehen, dieses hier nochmals zu erörtern. Weit mehr aber noch als zur seligen Vorkriegszeit trifft das heute zu, wo wir noch auf viele Jahre hinaus infolge des großen Rohmaterialmangels und der enormen Wertveränderungen gezwungen sein werden, alles nur einigermaßen Ausbesserungsfähige auf dem autogenen Wege der Wiederherstellung zu unterziehen, was man früher ohne weiteres dem Alteisenhaufen übergab. Man kann deshalb mit Recht die Gasschmelzschweißung die Umwälzung auf dem Gebiete der Metallbearbeitung nennen. Geradezu erstaunlich ist es, wie uns in dieser Beziehung die Not der Zeit Ungeahntes gelehrt hat und alle etwa noch vorhandenen Vorurteile beseitigte.

Die Gasschmelzschweißung bietet wegen ihrer umfangreichen Anwendungsfähigkeit und ihrer günstigen Erfolge für die Werksätten der Eisenbahnen bedeutende Vorteile, die um so mehr zur Geltung gelangen, weil dieses Verfahren nicht an besti Orte der Werkstätten gebunden ist. In jenen Werksätt denen Azetylen- oder Leuchtgasanlagen vorhanden sind, es an den Arbeitsstellen, wo geschweißt werden soll, nur leicht zu bewerkstelligenden Anschlusses der Schweißbr an die Gasleitung, da der Sauerstoff in verdichteter Fo Stahlflaschen bezogen wird, die leicht zur Arbeitsstelle ges werden können. Die Gasschmelzbearbeitung findet in den bahnwerken Anwendung nicht nur zum Schweißen von Met sondern auch zum Schneiden und Anwärmen. Bei der Aus rung der Güterwagen kommen insbesondere folgende Brüche oder Abnutzung entstandenen Schäden für die W herstellung durch autogene Schweißung in Frage:

Gebrochene Achshalter, Anbrüche an Drehgestellrahmen Langträgern, gebrochene Kastenkonsole, gerissene Kaste bänder, ausgeschlagene Türlaufschienen, gebrochene Türge bänder, Handgriffe, Fußtritte, Fangbügel, Daumenschw zapfen, Türverschlußhebel, ausgeschlagene Bremsausgleich Bremsklotzhängeeisen u. a. m.

Für das Anwärmen mit der Azetylen-Sauerstoff-Flamme Richten kommen folgende Teile in Betracht:

Türgelenkbänder, Türanschlagschienen, Oberrahmenst Rückwanddrehzapfen, Türlaufschienen, Plombierösen, Fußt Seilösen, Zughaken, Daumenwellen, Rungen, Kopfträger und

esonderes Anwendungsgebiet des autogenen Schneidens ist Abschneiden der Nietköpfe, neben einer Reihe anderer idearbeiten, die wegen der bedeutenden Zeitersparnisse und tserleichterungen allgemein geübt werden.

meisten bei der Güterwagen-Ausbesserung vorkommenden eißarbeiten werden ohne Ausbau der Teile vorgenommen, ler Abbau im Verhältnis zur Ausbesserung zu hohe Kosten sachen und zuviel Zeit in Anspruch nehmen würde. Eine hme hierbei machen hochbeanspruchte Teile bei Vollen, weil das Nachglühen und Hämmern nicht immer hinnd ausgeführt werden kann, um Spannungen zu vermeiden as Material zäher zu machen. Um den vollen Erfolg einer hmelzschweißung zu sichern, müssen folgende Vorbedinn erfüllt sein.

Zum Schweißen sollen die Teile unbelastet, möglichst spanungsfrei sein und sich bei der Schweißung frei ausdehnen können.

Die Schweißstelle muß entsprechend vorbereitet werden, nsbesondere müssen Unreinlichkeiten (Farbe, Rost, Schmutz usw.) beseitigt, Risse und Anbrüche müssen ausreichend usgekreuzt, Bruchstellen in geeigneter Weise metallisch lank bearbeitet und die Schweißstellen vor dem Schweißen ngewärmt werden.

Zum Spannungsausgleich ist der zu schweißende Teil anuwärmen.

s müssen die richtigen Brenner benutzt werden und auseichend große Schweißanlagen zur Verfügung stehen.

ichtige Zusammensetzung des Gasgemisches zur Vermeiung von Oxydation.

erwendung von nur bewährtem Schweißstoff.

usgleich etwaiger Spannungen durch Hämmern und Auslühen der Schweißstelle, zugleich Verdichten des Schweißoffes.

er Schweißer muß gut ausgebildet sein und ausreichende enntnis der Stoffe, des Baues der Wagen und der Beanspruchung der einzelnen Teile im Betriebe haben.

r jeder größeren Werkstätte ist die Azetylenerzeugung nd -verwendung einem hierfür besonders unterrichteten, chkundigen Werkbeamten zu unterstellen, der auch dafür erantwortlich ist, daß nur geeignete Teile und diese sachemäß gasgeschweißt werden.

achprüfung aller Schweißungen von Teilen, an die größere nforderungen gestellt werden (Arbeitsprüfung, scharfe anten und Kerben sollten wegen Anbruchgefahr nicht vornden sein, Wulstbildung an der Schweißnaht dürfte zu npfehlen sein).

Vorrichtungen, die zum Gasschmelzschweißen benötigt , sind folgende:

e Acetylenerzeugungsanlage nebst dem Rohrleitungstz,

e Sauerstofflasche mit dem Druckminderungsventil,

r Schweiß- oder Schneidbrenner.

a) Die Azetylen-Erzeugungsanlage.

zetylen-Apparate sind entweder nach dem System „Kar Wasser" (Einwurfapparate) oder „Wasser auf Karbid" rzulaufapparate) gebaut. Während bei ersteren Karbid isch oder von Hand in bestimmten Zeitabschnitten in hr oder weniger große Wassermenge fällt, läßt man bei en des Wasserzulaufsystems in bestimmten Zeiträumen Wassermengen auf das im unteren Teile des Entwicklers oder zwei muldenförmigen Behältern lagernde Karbid In sicherheitstechnischer und vor allem aber in wirtcher Hinsicht soll man von einem Azetylenentwickler en, daß er:

llständig automatisch absolut luftfreies Gas entwickelt,
lle Ausnutzung des Karbids gewährleistet,
3. konzessioniert zur Aufstellung in Innenräumen ist und größte Betriebssicherheit in sich schließt,
4. groß bemessenen Wasserbehälter enthält,
5. für größtmöglichste Lebensdauer kräftig ausgeführt ist,
6. mit einfachster, schnell zu bedienender Beschickungsvorrichtung versehen ist und beim Beschicken kein Herausnehmen der Glocke bedingt,
7. bequeme Entschlammung ohne vollkommenes Ablassen des Entwicklungswassers zuläßt und dabei keinen Lufteintritt in den Gasraum gestattet.

Es genügt also nicht, daß ein Apparat den sicherheitstechnischen Vorschriften entspricht; das ist nämlich Grundbedingung, um seine Verwendung überhaupt behördlich zuzulassen. Viel wichtiger ist, daß der Entwickler wirtschaftlich arbeitet.

Theoretisch ist es am vorteilhaftesten, die Entwicklerwassermenge so groß als nur möglich zu wählen. Natürlich sind der Wassermenge insofern Grenzen gesetzt, als die Apparateabmessungen nicht größer als unbedingt erforderlich sein dürfen, damit sie bei der Aufstellung nicht so viel Raum beanspruchen, was bei Werkstätten mit geringerer räumlicher Ausdehnung von besonderer Wichtigkeit ist. Die Entwicklungswassermenge sollte jedoch so groß sein, daß selbst bei anhaltendem Schweißen eine nennenswerte Erwärmung des Entwicklungswassers und damit eine bedeutende Erhöhung der Temperatur des erzeugten Gases nicht eintritt. Je wärmer das Gas, um so mehr Feuchtigkeit entnimmt es dem Wasser, welche dann in der Schweißflamme zur Verdampfung gelangt. Die hierzu erforderliche Wärme wird natürlich der Schweißflamme entzogen und somit ihre Heizwirkung entsprechend verringert. Der dabei gleichzeitig sich bildende, der Güte der Schweißnaht schädliche freie Wasserstoff, ist ein weiterer Nachteil warmen Gases. Auf jeden Fall sollte man denjenigen Apparaten, die bei gleichem Karbidfüllungsvermögen die größere Wassermenge enthalten, den Vorzug geben. Beim Preisvergleich mit verschiedenen zum Angebot vorliegenden Apparate-Bauarten richte man sich bei der Anschaffung nicht nach der Füllung, sondern nach der Gasstundenleistung; denn die Vergasungszeit einer zur Zersetzung in den Entwickler eingegebenen Karbidmenge ist bei gleicher Karbidbeschaffenheit um so kürzer, je größer die Menge des Entwicklungswassers ist, oder mit anderen Worten: Je größer bei gleicher Karbidbeschaffenheit und gleicher Reinheit des Wassers die Wassermenge, je größer die in der Zeiteinheit zu vergasende Karbidmenge, desto größer also die Leistung.

Größere Güter- und Personenwagenwerkstätten erfordern eine ortsfeste Azetylengasanlage mit einem ausreichend verzweigten und richtig verlegten Leitungsnetz. Nachstehende Tabelle soll für den Zusammenbau von ortsfesten Azetylen-Sauerstoffschweißanlagen Anwendung finden, da die Einhaltung der richtigen Rohrweiten für das gute Arbeiten einer Anlage nicht zu unterschätzen ist.

Weite der Rohrleitungen für Azetylen.

Azetylenbedarf pro Stunde in l	Entfernung vom Gasometer							
	10 m m/m	20 m m/m	30 m m/m	40 m m/m	50 m m/m	75 m m/m	100 m m/m	200 m m/m
200	12	12	12	15	20	20	20	20
300	12	15	20	20	20	20	20	25
400	15	20	20	20	20	20	20	25
500	20	20	20	20	20	25	25	32
1000	20	25	25	25	25	32	32	38
2000	25	32	32	38	38	38	38	50
3000	32	32	32	44	44	44	50	60

Die Vorteile ortsfester Anlagen sind die Verwendung des ausgiebigeren, grobstückigen Karbids, die wenige Zeit brauchende Reinigung einer großen, statt vieler kleiner Anlagen, die Möglichkeit der Verminderung der Druckschwankungen des erzeugten Gases, die Verringerung der Wärmeentwickelung bei der Gaserzeugung durch die große Entwicklungswassermenge und die Erkaltung des Gases bis zur Verbrauchsstelle.

Die ortsfesten Azetylengas-Erzeugungsanlagen werden in folgenden normalen Größen ausgeführt:

Carbid-Füllung kg	Entwicklungswasser l	Inhalt der Gasglocke l	Entschlammung nach Verbrauch von kg Carbid	Dauerleistung in Stunden-Litern
20	200	169	20	6 000
25	400	375	50	7 500
50	650	602	50	15 000
100	1000	882	100	30 000
125	1400	1257	150	37 500
250	2000	1764	200	60 000

usw.

Das erzeugte Azetylen besteht aus zwei Teilen Kohlenstoff und zwei Teilen Wasserstoff ($C_2 H_2$). Zur Zersetzung von 1 kg Carbid sind 562 g Wasser notwendig, wobei 406 g Azetylen und 1156 g Kalkhydrat entstehen. 1 kg Carbid ergibt also theoretisch 348,8 l Azetylen, in der Praxis rechnet man rd. 300 l. Der Entflammungspunkt des Azetylens liegt bei 480° C, und es werden bei der Verbrennung 14 340 Kalorien für das Kubikmeter bzw. 12 200 cal. für 1 kg Azetylen entwickelt. Die bei der Azetylenentwicklung auftretende Wärmemenge beträgt 450 Kalorien auf 1 kg Carbid. Würde z. B. 1 kg Carbid in 4½ l Wasser geworfen, so würde letzteres die Verdampfungswärme, d. i. 100° C erreichen. Ein Azetylenluftgemisch ist explosiv bei einer Luftbeimengung von 3 bis 11 %, und zwar ist die Explosionsmöglichkeit bei 11 % am größten, darüber hinaus ist es bei atmosphärischem Drucke jedoch ungefährlich.

Zur Überwachung der Azetylenerzeugung empfiehlt es sich, folgende Aufschreibungen zu machen:

Tag	Erzeugtes Gas cbm	Verbrauchtes Carbid kg	Verbrauchtes Wasser cbm	Ausbeute 1 kg Carbid ergibt: Gas in cbm
1	76	288	2,05	0,263
2	78	288	2,05	0,270
3	120	416	2,96	0,288

Diese Aufschreibungen geben graphisch aufgetragen ein anschauliches Bild des Carbid- und Wasserverbrauchs, der Gaserzeugung und der Ausbeute. Außerdem bilden diese Aufzeichnungen eine wertvolle Unterlage für die Statistik des Azetylenverbrauchs für Schweiß- und Schneidezwecke.

Die Berechnung der Selbstkosten für 1 cbm Azetylen gestaltet sich folgendermaßen:

a) Tilgung und Verzinsung:

1. Gebäudewert: 932,— ℳ
   Tilgung 3 % . . . 28,— ℳ — Verzinsung 8 % . . . 75,— ℳ — zusammen 103,— ℳ
2. Maschinelle Anlage: 2422,— ℳ
   Tilgung 10 % . . . 244,— ℳ — Verzinsung 8 % . . . 195,— ℳ — 439,— „

b) Unterhaltung der Anlage . . . . 185,— „

c) Löhne:
1 Wärter in Lohngruppe V mit 0,47 ℳ Stundenlohn + 0,16 ℳ Zulagen = 0,63 ℳ. Jahresverdienst . . . . 1 701,— „

d) Betriebsstoffe:
1. Carbidverbrauch 102 600 kg/Jahr.
   100 kg Carbid kosten 25,— ℳ.
   Für 102 600 kg . . . . . . 25 650,— ℳ
2. Wasserverbrauch 732 cbm/Jahr.
   1 cbm Wasser kostet 0,16 ℳ.
   Für 732 cbm . . . . 117,— „
3. Sonstige Betriebsstoffe, wie Putzlappen, Besen und dergl. 50,— „

zusammen für Betriebsstoffe 25 817,— ℳ 25 817,— „

zusammen 28 245,— ℳ

Die Gesamtsumme der aufgewendeten Kosten beträgt demnach 28 245 ℳ jährlich.

Es werden täglich 89 cbm Azetylengas erzeugt, die jährliche Leistung beträgt sonach 26 700 cbm Gas. Die Kosten für 1 cbm Azetylen stellen sich somit auf: $\frac{28\,245}{26\,700} = 1{,}06$ ℳ.

b) Der Sauerstoff.

Für den praktischen Gebrauch kommen nur zwei Arten [der] Gewinnung des Sauerstoffs in Frage, und zwar aus der at[mo]sphärischen, zu $^4/_5$ aus Stickstoff und $^1/_5$ aus Sauerstoff [be]stehenden Luft, die durch Kompression bei einem bestimm[ten] Drucke und darauffolgender Expansion in flüssigen Zustand [ge]rät und dabei sich in ihre Bestandteile, Stickstoff und Sauers[toff] zerlegt. Während man meistens den Stickstoff ins Freie [ent]weichen läßt, wird der Sauerstoff in Gasometer geleitet, von [wo] er abgesaugt und mittels Kompression in die bekannten Sa[uer]stoff-Flaschen auf 150 atm. gepreßt wird. Die zweite Art [der] Sauerstoffgewinnung geschieht durch die elektrolytische [Zer]setzung des Wassers, das durch die Elektrolyse in seine Best[and]teile, zwei Teile Wasserstoff und einen Teil Sauerstoff, zer[legt] und jedes Gas für sich aufgefangen und in Stahlflaschen gep[reßt] wird.

Der Sauerstoff ist ein farbloses und weder brennbares, [no]ch in reinem Zustande explosives Gas, das nur die Verbrenn[ung] unterhält. Eine Beimengung von mehr als 7 % Wasserstoff [zum] Sauerstoff gibt ein sehr explosibles Gemisch. Gesetzliche [Vor]schriften verlangen deshalb, daß Sauerstoff höchstens [4 %] Wasserstoff enthalten darf. Die Praxis hat jedoch gezeigt, [daß] diese Grenze oft weit überschritten wird. Abgesehen davon, [daß] sich der nutzbare Flascheninhalt an Sauerstoff um den Grad [der] Beimengungen verringert — bei 4 % Stickstoff oder Wasser[stoff] fehlen am Sauerstoff bei einer Flasche von 6,00 cbm s[chon] 240 l — schließt die Beimengung größerer Wasserstoffme[ngen] Explosionsgefahren in sich und wirkt außerdem verderblich [auf] die Schweißnaht ein, indem der beigemengte freie Wasser[stoff] dem Eisen eine harte und spröde Eigenschaft verleiht. E[s ist] empfehlenswert, beim Empfang einer Sauerstofflieferung fe[stzu]stellen:

1. Sind die gelieferten Flaschen vollständig gefüllt?
2. Hat der Sauerstoff den erforderlichen Reinheitsgrad?

Den Flascheninhalt prüft man mit Hilfe des gewöhnli[chen] Druckminderventils, indem man den am Inhaltsmanometer a[bge]lesenen Druck mit der am Flaschenkopf zu lesenden Liter[zahl] multipliziert. Die Kosten der Differenz von 1 atm. bei [einer] Flasche von 40 l Wasserfassungsvermögen und 150 atm. [Fül]lungsdruck einschließlich der Transportkosten betragen unter [Zu]grundelegung eines Preises von 4,50 ℳ für die 6 cbm S[auer]stoff-Flasche: $\frac{4{,}50}{150} = 0{,}03$ ℳ.

Man muß bei dieser Kontrolle jedoch beachten, daß [die] Flaschenfüllung bei 15° C stattfindet und man deshalb [die] Drucknachmessung entweder ebenfalls bei 15° C vornimmt [oder] aber die Raumtemperatur, in welcher die Flaschen z. Z. [der] Nachprüfung aufgestellt sind, berücksichtigt. Ist die Te[mpe]ratur des Flaschenstandortes niedriger als 15° C, dann ist [auch] der Anfangsdruck geringer als 150 atm., und ist sie höher, [so] ist auch der Anfangsdruck entsprechend höher. Nachste[hend] sind die einzelnen Faktoren aufgeführt, mit denen man den [bei] der entsprechenden Temperatur abgelesenen Druck multipliz[ieren] muß.

Temperatur °C.	Faktor	Anfangsdruck atm.
— 20	1,137	132
— 15	1,116	134
— 10	1,095	137
— 5	1,074	140
0	1,054	142
+ 5	1,035	145
+ 10	1,017	148
+ 15	1.000	150
+ 20	0,983	153
+ 25	0,966	155
+ 30	0.950	158
+ 35	0.935	161
+ 40	0,920	163

Ist z. B. die Raumtemperatur — 15° C und der abgele[sene] Anfangsdruck 129 atm., so darf man, um den in Rechnung[...]

ꞁ·n Inhalt zu prüfen, nicht diesen Druck mit dem Wasser-
ıgsvermögen, der beispielsweise hier mit 40,3 l angenommen
ıoll, multiplizieren, sondern diesen Druck erst auf die Tem-
ır von 15 ° C umrechnen: 129 . 1,16 = 143,9 ∼ 144 atm., mit
ıen man nun erst den Sauerstoffinhalt berechnen kann, hier
144 . 40,3 = 5803 l = 5,803 cbm.

r weit wichtiger noch als die Nachprüfung des Sauerstoff-
es ist die Kontrolle auf die Reinheit des Sauerstoffs, da
ın ungemein großer Bedeutung sowohl für das Gelingen
hweißung, als auch ganz besonders für die Schweißkosten
Sie ist ohne besondere Mühe innerhalb weniger Minuten
ilfe eines Analysenapparates, wie er im Handel erhältlich
szuführen. Die Reinheit des Sauerstoffs sollte 98 % nicht
chreiten. Ein autogenes Schneiden z. B. ist bei einer
stoffreinheit von nur 85 % überhaupt nicht mehr möglich.
nd bei einer solchen von 99 % ein sehr sauberer Schnitt
wird, ein einwandfreier Schneidbrenner vorausgesetzt,
bei dem gleichen zu schneidenden Stück bei einer Reinheit
7 % die Zeit bereits um 18 % und die benötigte Sauerstoff-
ısmenge um 100 % und bei einer Reinheit von 87 % die
ogar um 110 %, die benötigte Gasmenge um etwa 200 % zu
den Schnitt mit Sauerstoff von 99 %.

Nachteile einer geringeren Sauerstoffreinheit sind neben
Abnahme der Güte der ausgeführten Schweißungen eine
ıgerung der Arbeitsleistung bei gleichzeitiger Zunahme des
rbrauchs. Der Verlust durch Zunahme an Arbeitszeit be-
pro Liter v. H. Reinheitsabnahme des Sauerstoffs 2,5 %
er durch die Steigerung der Mehrkosten pro Liter v. H.
stoffsreinheitsabnahme ebenfalls 2,5 %.

inem Werke, in dem täglich während 9 Stunden beispiels-
128 m Schweißnaht an 6 mm, 40 m an 10 mm und 20 m
mm starken Blechen ausgeführt werden, wobei anstatt
nur 95 %-haltiger Sauerstoff zur Verwendung kommt,
n im Jahr bei 300 Arbeitstagen die Mehrkosten 4397 ℳ
etylen-Sauerstoffschweißung betragen.

e Zahlen lassen die Wichtigkeit der mehr oder weniger
en Sauerstoffreinheit bezüglich der Wirtschaftlichkeit eines
ißereibetriebes klar erkennen.

c) Schweiß- und Schneidbrenner.

einwandfreier Schweißbrenner ist so gebaut, daß das
en-Sauerstoffgemisch im Verhältnis 0,9 : 1 aus der Brenner-
ng tritt. Die richtige Mischung hängt nur von der An-
ıg der Düsen und ihren Bohrungen ab. Der unter Druck
ende Sauerstoff reißt, nach dem Injektorprinzip, die zum
ißen erforderliche Menge Azetylen mit, so daß an der
rmündung die richtige Mischung eintritt.

Schneidvorgang unterscheidet sich von dem Schweißvor-
dadurch, daß der Schneidflamme absichtlich mehr Sauer-
ls Azetylen zugeführt werden muß, um das Eisen zu ver-
n und um die verbrannten Eisenteilchen aus der Schnitt-
wegzublasen, damit eine möglichst schmale und glatte
tstelle entsteht. Für die Schweißbrenner ist bei der Güter-
ausbesserung hauptsächlich zu fordern, daß sie vor allen
reichliche Abmessungen haben, die die Wärme schnell
en. Der Brenner muß häufig wegen der ungünstigen Lage
hweißstellen sehr nahe an das Eisen herangeführt werden,
sich die Brennerspitze leichter als sonst erwärmt.

Schneidbrenner besteht aus dem Schweißbrenner, welcher
rwärmeflamme liefert; hinter der Düse desselben (im
der Bewegungsrichtung des Brenners) ist eine zweite Düse
dnet, die mittels besonderer Leitung mit der Sauerstoff-
verbunden ist und die Schnittflamme liefert. Schneid-
r mit konzentrischer Schneidsauerstoffzuführung ermög-
ein Schneiden in jeder Richtung, wie es bei Arbeiten an
agen gefordert werden muß.

Leistungen der einzelnen Schweißbrennergrößen nebst den zugehörigen Druck- und Verbrauchswerten ergeben sich aus folgender Tabelle:

Brennergröße	Materialstärke	Azetylen-Verbrauch	Sauerstoff- Druck	Sauerstoff- Verbrauch	Stundenleistung in Meter Schweißnaht
	mm	l/min	atm.	l/min	
0 0	0,2—0,5	0,35—0,6	0,5	0,5	8—12
0	0,5—1	1—1,4	0,75	1,25	7—10
1	1—2	2 - 2,7	0,9	2,6	6—8
2	2—4	3,6—5,5	1	5	5—7
3	4—6	7,3—9	1,25	9	4—6
4	6—9	11—14	1,75	14	3—5
5	9—14	16—20	2	21	2—3,5
6	14—20	25—30	2,35	33	1,5—2,5
7	20—30	32—43	2,75	41	1—2
8	30—50	50—67	3	62	0,5—1,5
9	50—100	73—130	4	110	0,3—1

Für die normalen Schneidbrenner ergeben sich für die Leistung und den Gasverbrauch folgende Werte:

Materialstärke	Sauerstoff-Druck	Gasverbrauch Sauerstoff	Gasverbrauch Azetylen	Schneidzeit für 1 m
mm	atm.	l/min	l/min	min
3	1,5	13	5,5	3,5
5	2,3	17	7	4
10	3	21	9	4
15	3	41	9	4
20	3,3	52	9,5	5
25	3,6	57	11	5
30	4	62	12	6
40	5	95	13	6
50	5,5	101	14	7
60	6	109	15	7
80	6,5	181	16	8
100	7	192	17	8
150	8	274	19	9
200	10	429	28	11
250	11	509	29	13
300	12	666	35	15

d) Wirtschaftlichkeit.

Die wirtschaftlichen Vorteile der Schmelzschweißung treten durch die Ersparnisse an Lohnkosten und Zeit wohl bei jeder Schweißung so auffällig in Erscheinung, daß besondere Ersparnisrechnungen nicht nötig sind. Vielfach ist eine Feuerschweißung auch gar nicht ausführbar, so daß die Teile vollständig neu gefertigt werden müßten, wenn sie nicht so bequem und vorteilhaft mit der Schmelzflamme wiederhergestellt werden könnten.

Als Beispiel für die wirtschaftlichen Vorteile der Schmelzschweißung gegenüber einer Feuerschweißung sei das Anschweißen von je einer Knagge an acht Daumenwellen angeführt. Die Knaggen wurden bisher im Feuer angeschweißt.

1. Feuerschweißung:

85 kg Kohlen (1 kg 0,035 ℳ)	2,97 ℳ
2 Arbeiter je 9 Stunden (8,10 + 5,67 ℳ)	13,77 ℳ
zusammen	16,74 ℳ

2. Gasschmelzschweißung:

2375 l Azetylen (1 cbm 1,06 ℳ)	2,52 ℳ
2500 l Sauerstoff (1 cbm 0,80 ℳ)	2,00 ℳ
1 Arbeiter 6 Stunden (0,63 . 6 ℳ)	3,78 ℳ
zusammen	8,30 ℳ

Der Aufwand an Wärmeeinheiten betrug:
bei der Feuerschweißung 85 . 7000 . . . . 595 000 WE
bei der Schmelzschweißung 2,375 . 13 000 . . . . 30 875 WE
also bei der ersteren 19mal so viel.

Berechnung der Selbstkosten für die Gasschmelz-Schweißung.

Die Gestehungskosten setzen sich zusammen aus:

1. Kosten für Azetylen,
2. Kosten für Sauerstoff,
3. Löhne.

1. Azetylen. Karbid kostet heute für 100 kg 25,— *M*. Nach der Berechnung unter Abschnitt a) „Die Azetylen-Erzeugungsanlage", betragen die Kosten für 1 cbm Azetylen = 1,06 *M*.

2. Sauerstoff. Man kauft heute Sauerstoff mit 0,75 *M* pro cbm. Eine Normalflasche enthält 6 cbm Sauerstoff. Die Flasche kostet somit 6 . 0,75 = 4,50 *M*. Die Transportspesen einer Sauerstoff-Flasche sind im Durchschnitt mit 0,30 *M* anzusetzen. Die Kosten für 1 cbm Sauerstoff sind also 0,80 *M*.

3. Löhne. Die für eine Schweißarbeit aufzuwendende Arbeitszeit läßt sich theoretisch ermitteln und kann für die einzelnen Brennergrößen tabellarisch zusammengestellt werden. Es empfiehlt sich jedoch, stets die tatsächlich aufgewendete Arbeitszeit zu ermitteln, da neben der eigentlichen Schweißdauer auch, je nach Art des Schweißstückes, noch die Zeit für etwaige Vorrichtungen zum Schweißprozeß beachtet werden muß, die immerhin von der Fertigkeit des Schweißers abhängig ist.

1. Die Kosten für den Gasverbrauch.

Das Inhaltsmanometer am Sauerstoff-Druckminder-Ventil zeigt den jeweiligen Inhalt der Sauerstoff-Flasche in Atmosphären an. Multipliziert man die Druckangabe in Atmosphären mit dem Wasserfassungsvermögen der Flasche in Liter (l), das stets am Kopf der Flasche zu lesen ist, so erhält man den Gasinhalt der Flasche.

Beispiel: Zu Beginn einer Schweißarbeit zeigt das Inhaltsmanometer 80 atm., bei der Beendigung 60 atm. Der Sauerstoffverbrauch v berechnet sich aus Anfangsdruck p_a in der Flasche weniger Enddruck p_e mal Flascheninhalt i in Litern. Verbrauchtes Volumen:

$$v = (p_a - p_e) \cdot i$$

20 atm. . 40 l (Wasserfassungsvermögen) = 800 l Sauerstoff. Der Verbrauch an Azetylen stellt sich zum Sauerstoffverbrauch wie 0,9 : 1. Der Einfachheit halber nimmt man das Verhältnis 1 : 1 an.

Die Kosten für die Schweißgase sind nach vorstehendem Beispiel also:

800 l Sauerstoff (für 1000 l = 0,80)	. . . .	0,64 *M*.
800 l Azetylen (für 1000 l = 1,06)	. . . . .	0,85 „
	zusammen	1,49 *M*.

Einfacher lassen sich die Kosten nach der Anzahl der abgenommenen Atmosphären ermitteln.

Der Füllungsdruck der Sauerstoff-Flaschen beträgt 150 atm., das Wasserfasungsvermögen normalerweise 40 l (Liter). Der Sauerstoffinhalt einer Flasche beträgt demnach:

$$150 \text{ atm.} \cdot 40 \text{ l} = 6000 \text{ l} = 6 \text{ cbm}$$

Für 1 atm. Druckabnahme werden:

$$\frac{6000}{150} = 40 \text{ l}$$

verbraucht und die Kosten für 1 atm. betragen, wenn eine Flasche einschließlich Transportkosten, wie bereits vorstehend gesagt, 4,80 *M* im Preise beträgt,

$$\frac{4{,}80}{150} = 0{,}03 \text{ M}$$

Da beim Schweißen für 1 atm. Sauerstoff-Druckabnahme auch 40 l Azetylen verbraucht werden, deren Kosten (siehe oben), 0,106 . 40 = 0,04 *M* betragen, so sind die Gesamtkosten für 1 atm. Sauerstoff-Druckabnahme:

$$0{,}03 + 0{,}04 = 0{,}07 \text{ M.}$$

Mit diesem Einheitspreis muß man die Anzahl der verbrauchten Atmosphären Sauerstoff multiplizieren, um die Gasselbstkosten zu erhalten, wobei das Wasserfassungsvermögen der Flasche mit 40 l und der Füllungsdruck mit 150 atm. angenommen ist. Hat die Flasche z. B. 40,2 l Wasserfassungsvermögen, so beträgt die Differenz nur 0,3 %, die man praktisch unbeachtet lassen kann.

Bei etwa eintretender Änderung des Sauerstoff- und Karbidpreises hat man nur nötig, die neuen Preise an Stelle der bisherigen für Karbid (bzw. Azetylen) und für Sauerstoff setzen und sich den Einheitspreis nach dem Vorherge selbst auszurechnen.

Die Kosten mit Hilfe dieser Einheitszahl für vorstehe wähltes Beispiel angewendet, wobei eine Druckabnahm 20 atm. angenommen ist, ergibt:

$$20 \cdot 0{,}07 = 1{,}40 \text{ M,}$$

wie auch schon vorstehend ermittelt.

2. Berechnung der Schweißerlohn-Selbstkosten.

Eine Atmosphäre Sauerstoff wird verbraucht von B Größe:

Nr. 0	für Materialstärken von	$^1/_2$— 1 mm	= 32 Minut
„ 1	„ „	1— 2 „	= 16 „
„ 2	„ „	2— 4 „	= 8 „
„ 3	„ „	4— 6 „	= 4,8 „
„ 4	„ „	6— 9 „	= 3,2 „
„ 5	„ „	9— 14 „	= 2 „
„ 6	„ „	14— 20 „	= 1,4 „
„ 7	„ „	20— 30 „	= 1 „
„ 8	„ „	30— 50 „	= 0,6 „
„ 9	„ „	50—100 „	= 0,3 „

Angenommen, der Schweißer, dessen Stundenlohn einschli der gesetzlichen Abgaben 0,63 *M* betrage, hätte zum Schw obigen Stückes Brenner Nr. 6 benutzt, so hätte er zum Schw allein benötigt:

25 atm. (Druckabnahme) . 1,4 Min. (Zeit für 1 = 28 Min. ~ ½ Stunde,

wofür der Lohn 0,32 *M* und die Gesamtkosten

$$1{,}40 + 0{,}32 = 1{,}72 \text{ M betragen.}$$

Dazu käme evtl. noch die Zeit, die zum Vorrichten des S erforderlich war.

Nachstehend sei noch eine Gegenüberstellung der au Praxis sich ergebenden Werte für Schweißungen gegebe der die Kosten für die Stunde an Blechen für 1—30 mm sehen sind.

Brennergröße	Blechstärke	Stundenleistung in Meter Schweißnaht	Azetylen-		Sauerstoff-		Ges kos ohne Lohn
			Verbrauch	Kost.	Verbr.	Kosten	
Nr.	mm		l	*M*	l	*M*	*M*
1	1— 2	6 —8	140	0,15	150	0,12	0,27
2	2— 4	5 —7	285	0,31	300	0,24	0,55
3	4— 6	4 —6	475	0,51	500	0,40	0,91
4	6— 9	3 —5	710	0,77	750	0,60	1,37
5	9—14	2 —3,5	1140	1,23	1200	0,96	2,19
6	14—20	1,5—2,5	1615	1,74	1700	1,36	3,10
7	20—30	1 —2	2375	2,56	2500	2,00	4,56

Die Kosten für eine bestimmte Arbeitszeit sind für die zelnen Brennergrößen einschließlich Lohn in der nachsteh Tabelle in Pfennigen angegeben:

Brenner-Größe	1	2	3	4	5	6
5 Minuten	5,7	9,6	12,5	16,4	23,2	30,8
10 „	14,4	19,2	25,0	32,8	46,4	61,6
15 „	21,6	28,8	37,5	49,2	69,6	92,4
20 „	28,8	38,4	50,0	65,6	92,8	123
25 „	36,0	48,0	62,5	82,0	116	154
30 „	43,2	57,6	75,0	98,4	139	172
35 „	50,4	67,2	87,5	114,8	142	215
40 „	57,6	76,8	100,0	131,2	185	246
45 „	64,8	86,4	112,5	147	208	277
50 „	72,0	96,0	125,0	164	232	308
55 „	79,6	105,6	137,5	180	255	338
60 „	82,0	115,0	151,0	197	279	370

Aus den beiden vorstehenden Tabellen ist außerdem zu sehen, welche Verluste entstehen für die Zeit, während de Schweißflamme brennt und der Brenner nicht in Benutzung

die Schweißung jedoch für einen Dritten auszuführen, so außer den Werkstoffkosten noch die Betriebs- und Verwal-Unkostenzuschläge mit in Rechnung zu stellen. Eine solche nung würde sich folgendermaßen zusammensetzen: Es n 18 Stück Bremsklotz-Hängeeisen im Tag bei neun-ger Arbeitszeit fertig geschweißt.

Verwendete Stoffe.

) Schweißdraht 2,8 kg; 0,35 ℳ/kg . . . . . 0,98 ℳ
) Azetylen 14,4 cbm; 0,80 ℳ/cbm . . . . . . 11,52 ℳ
) Sauerstoff 14,4 cbm; 1,06 ℳ/cbm . . . . . 15,26 ℳ

Löhne.

Stunden; 0,63 ℳ/Stunde . . . . 5,67 ℳ

Soziale Lasten zu 2.:

ür 1 Stunde = 0,09 ℳ; Gedingezeit = 9 Stunden;
ebrauchte Zeit = 7,76 Stunden;
oziale Lasten für gebrauchte Zeit = 0,09 . 7,76 . . 0,70 ℳ.

Werkkosten:

) Lagerkosten zu 1a: 10 % von 0,98 . . . . 0,10 ℳ
) Betriebskosten zu 2: 80 % von 5,67 . . . . 4,54 ℳ
) Allgemeinkosten zu 3.: 25 % von 0,70 . . . 0,17 ℳ
) Allgemeinkosten zu 2: 25 % von 5,67 . . . 1,42 ℳ

insgesamt 40,36 ℳ

in Rechnung zustellende Betrag für das Schweißen der msklotz-Hängeeisen ist somit 40,36 ℳ. Ein Stück würde h 2,24 ℳ kosten.

das Anwendungsgebiet der Gasschmelzschweißung haben sich bei der Ausbesserung von Güterwagen mit den Jahren nachstehende Leitsätze herausgebildet:

1. Für die Feuerschweißung kommen nur Teile aus schweißbarem Baustoff in Frage.
2. Die Gasschmelzschweißung ist hinsichtlich Baustoff an allen Teilen möglich.
3. Für die Wahl der einen oder anderen Schweißart ist in erster Linie die Sicherheit (Haltbarkeit) und in zweiter Linie die Wirtschaftlichkeit ausschlaggebend. Bei Prüfung der Wirtschaftlichkeit sind neben den Kosten der Schweißung selbst die zur Durchführung derselben notwendigen vorbereitenden (etwaiger Ausbau) und nachfolgenden (Wiedereinbau) Arbeiten sowie die Lebensdauer der Schweißung mit zu berücksichtigen.
4. Stark auf Zug, Stoß oder Biegung beanspruchte Bauteile wie Achshalter, Kopfschwellen, Langträger, Querträger und Bremsgestänge sollen bei Bruch oder starkem Anbruch grundsätzlich nicht gasschmelzgeschweißt werden.
5. Alle übrigen Teile aus hierzu geeigneten Stoffen können gasschmelzgeschweißt werden, wenn dadurch wirtschaftliche Vorteile — geringere Herstellungskosten, Vermeidung größerer Beförderungswege, Verzicht auf langfristige Neulieferungen, schnellere Inbetriebsetzung der Fahrzeuge — erzielt werden. Dies wird meistens der Fall sein, wenn die Teile bei Gasschmelz-Behandlung nicht vom Fahrzeug abgemacht zu werden brauchen und ebenso beim Ausbessern kleinerer Anrisse und beim Aufschweißen von abgenutzten Stellen, deren Querschnitt den Festigkeitsbedingungen auch geschwächt noch genügt.

Kraftwagenverkehrsgesetz und Kraftwagen-Verkehrsordnung.

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Seybold** in Breslau.

dem großen Gebiet der Fragen, die in dem zu erlassenden twagenverkehrsgesetz bzw. der Kraft-n-Verkehrsordnung zu regeln sind, soll hier nur t werden, inwieweit gesetzliche Vorschriften zum Schutze senbahnen notwendig sind. Es ist in der Fachpresse die untersucht worden, wieweit der Kraftwagen der Eisenbahn werb macht, inwieweit er hierzu geeignet ist. Es ist jeforderlich, auch die Frage zu untersuchen, ob und welche zgeberischen Maßnahmen ergriffen werden müssen. ibt viele, die den Standpunkt vertreten, man müsse den smäßigen Lastkraftwagenverkehr wie den Personenkraftverkehr über Land ohne jede Hemmung überall — auch Eisenbahn schwere Nachteile entstehen — sich entfalten Diese Kreise erwarten aus diesem Vorgehen finanzielle e in der Form billiger Tarife. Man könnte ruhig diesen machen, wenn die Eisenbahnen in der glücklichen Lage finden würden, in der sie vor dem Kriege waren. Angeder schweren Zahlungsverpflichtungen der Deutschen ahn auf Grund des Dawesplanes kann sowohl das Reich h das gesamte Volk diese große Frage nicht ungeregelt da man davon ausgehen muß, daß der Reichsbahn durch kurrenz des Kraftwagens die Aufbringung der riesigen ionsleistungen erschwert oder unmöglich gemacht wird. n heute schon mit Bestimmtheit gesagt werden, daß die nen der Reichsbahn durch die ständig wachsende Konder Kraftwagen in immer stärkerem Maße zurückgehen Es ist daher eine der wichtigsten Fragen der Gegenelche Maßnahmen zu ergreifen sind.

die gesetzgeberischen Maßnahmen soll am Schluß gen werden. Zunächst mögen die der Reichsbahn sonst Wege besprochen werden. Die Reichsbahn hat schon den rvertraglichen Vereinbarung mit den Kraftwagenhmungen beschritten. Es ist versucht worden, mit diesen hmungen zusammen zu arbeiten und es sind Abmachunoffen worden, durch welche die Kraftwagengesellschaften möglichst von der Anlegung und Unterhaltung von Konkurrenzlinien abgehalten werden. Dieses Vorgehen ist jedoch wenig Erfolg versprechend, weil es unmöglich ist, mit sämtlichen Besitzern von Kraftwagen solche die Konkurrenz ausschließende Vereinbarungen zu treffen. Es müssen also weitere Wege beschritten werden. Es muß nach kaufmännischen Grundsätzen verfahren werden. Es muß den sämtlichen Dienststellen der Reichsbahn zur dienstlichen Pflicht gemacht werden, die Unternehmer, die gewerbsmäßig Kraftwagenfahrten ausführen, der vorgesetzten Stelle zu melden. Es muß versucht werden, die Einstellung des Betriebs zu erreichen, indem man Anzeige erstattet, wenn der Unternehmer die erforderliche Genehmigung zum Betrieb der Linie nicht besitzt. Man wird es der Reichsbahn im Interesse der Selbsterhaltung auch nicht verübeln, wenn sie einen solchen Unternehmer nicht als bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer beläßt und man wird erwägen müssen, ob man nicht in alle laufenden Verträge mit den Rollfuhrunternehmern Bestimmungen über unzulässigen Wettbewerb aufnimmt und für jeden Zuwiderhandlungsfall Konventionalstrafen vereinbart. Den der Bahn unzulässige Konkurrenz machenden Unternehmungen werden wohl auch keine Lagerplätze mehr mietweise überlassen werden können. Überlassene Lagerplätze dürften zu entziehen sein. Es müßten alle Vergünstigungen, die auf dem freien Willen beruhen, entzogen werden.

Die Eisenbahn muß ihrerseits, um der Konkurrenz zu begegnen, ihre Leistungen aufs höchste steigern. In Beziehung auf die Schnelligkeit der Beförderung müssen neue Wege beschritten werden. Was bis jetzt getan wurde, genügt nicht. Alle diese Mittel vermögen jedoch für sich allein die Belange der Reichsbahn nicht zu schützen. Es müssen weitere Maßnahmen im Wege der Gesetzgebung getroffen werden.

Ausgangspunkt aller gesetzgeberischen Erwägungen muß die Rücksicht auf die gesamte Volkswirtschaft sein. Es ist das Verdienst des Abteilungsdirektors a. D. Keppler in Stuttgart, daß er die Notwendigkeit der Berücksichtigung der

Interessen der gesamten Volkswirtschaft gebührend in den Vordergrund gestellt hat. Immer aber muß gefordert werden, daß durch die Rücksichtnahme auf die Interessen der gesamten Volkswirtschaft die Gesellschaft nicht gehindert wird, die Einnahmen zu erzielen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen sowie für die Vorzugsdividende und die Einziehung der Vorzugsaktien erforderlich sind. Die Rücksichtnahme auf die gesamte Volkswirtschaft ist also nur bedingt möglich, nämlich soweit die finanzielle Leistungsfähigkeit der Reichsbahn gewährleistet ist. Dieser Gedanke ist in § 34 des Reichsbahngesetzes bezüglich der Aufsicht des Reiches über den Betrieb und die Tarife ausgesprochen. Es muß erwogen werden, eine entsprechende Vorschrift in das Gesetz betr. die Kraftwagenlinien aufzunehmen. Die bisherige gesetzliche Regelung ist ungenügend. Es muß dringend gefordert werden, daß der Reichsbahn das Einspruchsrecht gegen die Erteilung einer nachgesuchten Konzession zum Betrieb einer Kraftwagenlinie mit der Maßgabe verliehen wird, daß auf die Erklärung der Reichsbahn, die geplante Linie schädige die Reichsbahn, die Genehmigung versagt werden muß.

Den Beförderungszwang für die Kraftwagenlinien einzuführen, halte ich im Gegensatz zu Herrn Abt.-Dir. Keppler nicht für angezeigt. Der Beförderungszwang hat nur einen Sinn, soweit das Unternehmen eine Monopolstellung einnimmt.

Angezeigt dürfte auch sein, diese genehmigten Kraftwagenverkehrsunternehmen zur Führung von Versand- und ... fangsbüchern zu verpflichten, damit eine nachtr... Kontrolle über die Sendungen möglich ist. Dies ist se... Interesse der Steuerbehörde erforderlich.

Die gesetzliche Haftung des Kraftwagenführ... die mit dem Auto beförderten Personen oder Sachen wäre... regeln. Es müßte eine strenge Haftung im Sinne des Haft... gesetzes bzw. der landesrechtlichen Sachschadengesetze ne... Haftungsbestimmungen der EVO. eingeführt werden.

Die Kraftwagenverkehrsunternehmen müßten der ... kehrssteuer unterworfen werden in dem Umfang, ... Reichsbahn hiermit belastet ist. Es ist ein unhaltbarer Z... die Eisenbahn hiermit zu belasten und die Konkurre... nehmen der Eisenbahn hiervon befreit sein zu lassen.

Auch zu den Kosten der Wegeunterhaltung ... diese Kraftwagenverkehrsunternehmen heranzuziehen, ... wird ihnen gesetzlich die Einhaltung der genehm... Fahrpläne selbst bei ungünstigen Witterungsverhä... aufzuerlegen sein. Endlich wäre zu prüfen, ob man L... fristen einführen soll.

Es ist ein dringendes Bedürfnis, daß eine derartige ... nung in Bälde erlassen wird.

Die Beziehungen der Reichsbahn zur Post müßten b... geprüft werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 22. Mai d. J. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur RVO. verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 21 des RGBl., Teil II, hervor.

— **Die gegenwärtige Lage der Reichsbahn.** Staatssekretär Dr. Stieler hielt Ende Mai in Düsseldorf in der Tonhalle bei der Tagung des Vereins für die gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen Rheinlands und Westfalens einen ausführlichen Vortrag über die gegenwärtige Lage der Reichsbahn.

Er beschäftigte sich zunächst mit dem Verhältnis zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und der Reichsregierung sowie dem Reichstag und Reichsrat. Früher unter dem Staatsbetrieb habe man immer große Bedenken gehabt, die „Trennung von Aufsicht und Leitung" durchzuführen, jetzt sei durch die Entwicklung der Gesetzgebung eine starke Reichsaufsicht nötig, es müsse aber mit gegenseitigem Verständnis gearbeitet werden. Hierbei müsse besonders auch den jeweiligen wirtschaftlichen Bedürfnissen der Gesellschaft Rechnung getragen werden.

Der Redner behandelte weiter die finanziellen Grundfragen. Er wies darauf hin, daß das Reich finanzielle Erträgnisse durch hohe Dividende auf die Stammaktien in absehbarer Zeit kaum erwarten dürfe, wenn man hinsichtlich der Höhe der Tarife im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren bleiben wolle. Das Reich könne um so weniger noch besondere Erträgnisse verlangen, als die Reichsbahn nicht nur einen großen Teil der Reparationslast des Reiches übernehme, sondern auch schwere politische Lasten anderer Art trage. Hierzu gehören vor allem die Auswirkungen der Personalinflation nach dem Kriege und die damit zusammenhängende, stark gesteigerte Pensionslast, die Pflicht, die Kriegsschäden zu beheben und die Rhein- und Ruhrbahn wieder instand zu setzen, die Einengung der Tariffreiheit durch den Versailler Vertrag und ähnliche Folgewirkungen der politischen Ereignisse. Die Belastungen im ersten Geschäftsjahr für Reparation und Rückstellungen für die Reparation sowie für die Rücklage betragen rund 510 Millionen, die sich zusammensetzen aus den Raten vom 1. März und 1. September 1925 von je 100 Millionen, einer Rückstellung für die Reparationszahlung vom 1. März 1926, die bekanntlich rd. 300 Millionen beträgt, von 200 Millionen und der satzungsgemäßen Rücklage von rd. 110 Millionen.

Staatssekretär Stieler führte weiter aus, die persönlichen Kosten seien trotz des mit gutem Erfolg durchgeführten Abbaus immer noch hoch, die Kopfkostenziffer, also die durchschnittliche Entlohnung auf den Kopf des Reichsbahnpersonals betrage 152. Er wies darauf hin, welche Wirkung weitere Erhöhungen insbesondere der Beamtenbesoldung haben müßten, wobei er die direkten und indirekten Nachwirkungen für die Wirts... sonders erwähnte. Die Pensionslast sei fast auf das V... des Jahres 1913 gestiegen.

Der Vortragende beschäftigte sich dann mit der Ei... seite. Er wies darauf hin, daß die Wirtschaftslage in D... land nicht günstig sei und daß die Schätzungen über ... nahmen mit größter Vorsicht aufgestellt werden müss... sonders in der letzten Zeit seien die Einnahmen zurückg... und man müsse sich fragen, ob der tiefste Punkt in de... schaft erreicht sei oder nicht.

Das Niveau der Gütertarife sei seit der Währungss... rung ständig ermäßigt worden. Die Gütertarife wur... 20. Januar 1924 um 8 %, am 1. März 1924 um 10 % ... 19. September 1924 um weitere 10 % gesenkt. Weite... eine große Zahl von Ausnahmetarifen eingeführt, die ... Beginn der Gesellschaft auf 23 beläuft. Er erwähnte ... wichtigsten die Ausnahmetarife für Schiffbau-Eisen u... nach See- und Binnenwerften, Ausnahmetarife für W... schlag nach oberrheinischen Plätzen, Transporte von Ital... England, Baumwolle usw. Zum Teil handele es sich d... sehr erhebliche Ermäßigungen.

Das heutige Tarifniveau liege — wenn 1913 100 geset... — mit Verkehrssteuer auf 140 bis 150, ohne Verkehrsst... etwa 135.

Die nächste Aufgabe auf dem Tarifgebiet sei die Uma... des Tarifschemas, die mit allen Kräften gefördert werd... bei sei beabsichtigt, die Frage der horizontalen und v... Staffelung neuerlich zu prüfen, also insbesondere die ... gen der Nahentfernungen zu erörtern.

Es sei falsch, die heutige Tarifhöhe in Deutschland ... in Ländern mit schlechter Währung zu vergleichen. Ein... gleich mit den Ländern mit starker Valuta ergebe, d... Tarife haben, die erheblich über dem Index der d... Tarife liegen.

Staatssekretär Stieler schloß damit, daß er ausführte, ... samtlage der Reichsbahn erfordere große Vorsicht, sie ... nicht bedrohlich, von Fehlbeträgen könne keine Rede se... müsse nur stets auf der Hut sein, um künftige Fehlbeträ... entsprechende Maßnahmen auf der Einnahme- und Aus... zu vermeiden. Die Reichsbahn werde bemüht bleiben, i... pflichtungen hinsichtlich der Reparation zu erfüllen, si... aber, auch die Belange der Wirtschaft nicht außer ach... und als deutsche Gesellschaft den Dienst in der deutsch... schaft versehen.

— **Generaldirektor Oeser wieder im Dienst.** Der ... direktor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Oeser, ... seinem Urlaub nach Berlin zurückgekehrt und hat die G... wieder übernommen. Staatssekretär Stieler, der den ... direktor Oeser während seines Urlaubs vertrat, hat Be... lassen.

— **Neue Schlafwagenläufe.** Seit Einführung des neu... plans läuft ein neuer Schlafwagen München ab 10.40 ...

ch an 6.50 vorm., zurück 9.06 nachm., München an 6.45 vorm. Bettkartenpreise betragen in Deutschland 28 und 14 *M.* in er 2. Klasse zuzüglich 2,60 und 1,30 *M.* Vormerkgebühr. Aus Schweiz betragen die Preise 35 und 17,50 Schweizer Franken glich 3,25 und 1,65 Fr. Vormerkgebühr. Der Reisende asse hat Anrecht auf ein ganzes Abteil.
r zwischen München ab 7.40 nachm. und Wien an 6.50 vorm., ck 11.15 nachm., München an 10.10 vorm. laufende Schlafn geht Mitte Juni auf die Mitropa über. Der Tarif bleibt rändert. In diesem Wagen hat der Reisende 1. Klasse nur ruch auf einen Bettplatz, nicht auf ein ganzes Abteil.
ie wesentliche Bequemlichkeit ist für die Reisenden zwischen lin und Hinterpommern durch die Einrichtung eines fwagenlaufs zwischen Berlin und Lauenburg i. Pom. gefen worden. Der Wagen läuft in dem Personenzuge Berlin, Bhf. ab 9.15 nachm. Dienstags, Donnerstags und Sonnls und kehrt Mittwochs, Freitags und Sonntags mit dem Perzuge Lauenburg ab 8.15 nachm. nach Berlin zurück. Die artengebühren sind die im innerdeutschen Verkehr üblichen.

— **Vorlesungen über Eisenbahnfachwissenschaften.** Die Reichsdirektion Magdeburg hat in den Monaten Februar bis 1925 für die Beamten zwei getrennte Vortragsreihen durchrt. Exzellenz Fritsch, Staatssekretär i. R., Hannover, für eine Vorlesung von 32 Stunden über Eisenbahnrecht geen. Bei den zahlreichen Meldungen war es zunächst nur ich, die Dezernenten und eine Anzahl Beamte der Direktion hmen zu lassen. Der Vortragende, wohl der hervorragendste er des Eisenbahnrechts, hat die Hörer in dieses schwierige et eingeführt und für ihre Arbeitsgebiete wertvolle Angen und Hinweise gegeben.
ie weitere Vortragsreihe wurde von der Reichsbahntion im Benehmen mit der Verwaltungsakademie Berlin geführt. Zu diesen Vorträgen waren auch Beamte der ig zum Direktionssitz gelegenen Außendienststellen zusen. Reichsbahnrat Dr. Haustein, Reichsbahndirektion, drei zweistündige Vorlesungen über „Die Struktur der schen Reichsbahn-Gesellschaft"; Reichsbahnrat Dr.-Ing. rner, Reichsbahndirektion, sprach in zwei zweistündigen, zahlreichen Lichtbildern ausgestatteten Vorträgen über trische Zugförderung"; Reichsbahndirektor Menert, tverwaltung Berlin, führte die Teilnehmer in einer zweiigen Vorlesung in „Die neuen Laufbahnen der Reichsbahnten" ein.
rner wurde 40 Beamten des oberen und mittleren Dienstes Teilnahme an der im April abgehaltenen eisenbahnwissentlichen Woche der Verwaltungsakademie in Berlin ermög-

ch dem zufriedenstellenden Ergebnis dieser Veranstaltungen, sen durch die zahlreiche und pünktliche Teilnahme aller assenen Beamten, ist beabsichtigt, im Herbst und Winter re Sondervorträge einzurichten.

— **Reinickendorf-Liebenwalde-Gr. Schönebecker Eisenbahn.** Die sordnung der am 1. Juli stattfindenden ordentlichen Generalmmlung enthält u. a. einen Antrag auf Erhöhung des nkapitals um 2 376 000 *M.* auf 5 360 000 *M.* Ferner soll die Ausgabe neuer Teilschuldverschreibungen Nr. 1—2774 Ausgabekurs von 100 % bei 6 % Verzinsung Beschluß gewerden.

— **Mitropa,** Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-, Berlin. Aus dem 8. Geschäftsbericht, der sich über den aum vom 1. Juni bis 30. November 1924 erstreckt (vergl. schäftsbericht für die Zeit vom 1. Dezember 1922 bis 31. Mai in Nr. 20 Seite 582 dieser Zeitung), entnehmen wir ndes:
Gesellschaft verfügte während des ganzen Geschäftsjahres einen eigenen Besitz von 319 Wagen. Der Verkehr im Juli e von 100 Schlafwagen und 138 Speisewagen täglich bedient. n den beiden Luxuszügen verkehrte der Skandinavieneiz-Expreß mit gutem Erfolge bis Ende Mai, während die zung des Berlin-London-Expreß, der während des ganzen häftsjahres verkehrte, zeitweilig zu wünschen übrig ließ.
r Reingewinn für das 8. Geschäftsjahr beträgt nach Abzug Betrages für Abschreibungen 1 145 563,31 RM. Nach den An, die der Generalversammlung unterbreitet werden sollen, e auf die Stammaktien, die Vorzugsaktien und die Genußne gleichmäßig eine Dividende von 5 % für 6 Monate — das 10 % auf das Jahr berechnet — entfallen.
s dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind Ministerialdirektor und Ministerialrat Ruckdeschel infolge ihres Übertritts in Ruhestand. An ihrer Stelle wurden neu in den Aufsichtsrat hlt Reichsbahndirektoren Ministerialrat a. D. Adolf Lessing erlin und Ministerialrat a. D. Gottfried Fischer in München. e in den Aufsichtsrat gewählt wurden ferner Theodor Ritter, ktor der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg an Stelle des kgetretenen Arndt von Holtzendorff, Geheimer Kommerzienrat Otto Fischer in Stuttgart an Stelle des verstorbenen Alfred von Kaulla, Sir Reginald Brade in London an Stelle des zurückgetretenen Henry Worth Thornton in Ottawa (Canada) sowie schließlich der aus dem Vorstande zurückgetretene Alfred Clausius, Generaldirektor der S. A. Transcontinent in Genf.

— **Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg.** In diesem Jahr stellt sich verhältnismäßig früh niedriger Wasserstand nicht nur auf der Elbe, sondern auch auf der Oder ein und wenn sich hierzu noch, wie im Mai, Mangel an Kahnraum, eine Folge der Verwendung einer großen Anzahl von Kähnen für Lagerzwecke und verstärkten Angebotes von Gütern aller Art, gesellt, wird die im letzten Drittel der verflossenen Berichtszeit eingetretene schnelle Steigerung der Frachten ohne weiteres verständlich. Der Kahnraummangel spitzte sich derart zu, daß es schwer wurde, den von einem Tage zum andern benötigten Raum rechtzeitig bereit zu stellen. Da die trockene Jahreszeit jetzt erst einsetzt, dürfte die Wasserstandskalamität noch schärfer in die Erscheinung treten, und die Verlader tun daher gut, nicht mehr mit so niedrigen Frachten, wie sie bis vor kurzem bezahlt wurden, zu rechnen.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Monat Mai sind im Hamburger Hafen angekommen: 1925: 1189 Seeschiffe mit 1 601 443 NRT, davon 945 Dampfschiffe. 1913: 1242 Seeschiffe mit 1 193 526 NRT, davon 918 Dampfschiffe.

Abgegangen: 1925: 1511 Seeschiffe mit 1 575 600 NRT, davon 959 Dampfschiffe. 1913: 1362 Seeschiffe mit 1 253 987 NRT, davon 963 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 676 mit 613 468 NRT, die britische Flagge 213, die niederländische Flagge 103.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge 963 mit 579 407 NRT, die britische Flagge 215, die niederländische Flagge 114.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahnverwaltung sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Sonntag in Altona als Vorstand zum Verkehrsamt Hannover und Graebert in Essen als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main); — die Reichsbahnräte Dr. jur. Karl Hermann in Stuttgart zur Reichsbahndirektion Altona, Menne in Paderborn als Vorstand zum Betriebsamt 1 Braunschweig, Buddenberg in Münster (W.) als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Bräuninger in Eschwege als Vorstand zum Betriebsamt 1 Aschersleben, Morrasch in Worms als Mitglied zur Reichsbahndirektion Münster (W.), Johannes Schröder in Braunschweig als Vorstand zum Betriebsamt Eschwege, Dölker in Detmold als Vorstand zum Betriebsamt 2 Paderborn, Vibrans in Dessau als Vorstand zum Betriebsamt Detmold, Seib in Trier in den Bezirk der Reichsbahndirektion Mainz, Dr.-Ing. Klinkmüller in Elberfeld zum Betriebsamt 1 Düsseldorf, Theodor Wagner in Karlsruhe als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen und Stockhausen in Breslau als Mitglied zur Reichsbahndirektion Altona.

Übertragen ist: den Reichsbahnräten Dr. jur. Wehde die Stellung als Vorstand des Verkehrsamts in Altona und Hoepner die Stellung als Werkdirektor beim Ausbesserungswerk Neumünster.

Überwiesen ist: der Reichsbahnoberrat Max Schulze vom Eisenbahn-Zentralamt zur Reichsbahndirektion Berlin als Mitglied.

Bestellt ist: der Reichsbahnoberrat Pauly zum Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion Stettin.

Ausgeschieden: Der Reichsbahnrat Dr. jur. Werner Rau in Berlin ist infolge seiner Ernennung zum Regierungsrat im Reichsverkehrsministerium aus dem Dienste der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgeschieden.

Gestorben sind: der Reichsbahnoberrat Richtsteig, Abteilungsleiter der Reichsbahndirektion Stettin und der Reichsbahnamtmann Lincke, Verkehrskontrolleur beim Verkehrsamt Leipzig.

Österreich.

— **Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr.** Der Ausschuß für Verkehrswesen des Nationalrates hat kürzlich die Regierungsvorlage betreffend das internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ü. P.) sowie den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. Ü. G.) in Verhandlung gezogen und ihm die Zustimmung erteilt.

— **Verkehrsnachrichten.** Mit sofortiger Gültigkeit verkehrt der Schlafwagen Prag-Graz über Linz bei den Zügen D 607, D 108, D 207 (ab Prag 22 Uhr 15 Min., an Graz 11 Uhr 49 Min.) und der Schlafwagen Graz-Prag über Linz bei den Zügen D 208,

D 107, D 608 (ab Graz 17 Uhr 15 Min., an Prag 6 Uhr 29 Min.) wieder täglich regelmäßig.

Der bisher nur dreimal wöchentlich im Verkehr gewesene D-Zug D 3 von Wien-Franz-Josef-Bahnhof (ab 8 Uhr 50 Min.) nach Pilsen, Marienbad und Eger, sowie der bisher nur dreimal wöchentlich von Eger, Marienbad und Pilsen in Wien, Franz-Josef-Bahnhof (um 18 Uhr 35 Min.) eintreffende D-Zug D 4 ist nunmehr täglich in Betrieb.

— **Sommerverkehr.** Am 27. Mai fand in der Generaldirektion der Bundesbahnen eine Pressekonferenz statt, in der Betriebsdirektor Sedlak Mitteilungen über den neuen Sommerfahrplan machte, der wesentliche Verbesserungen im Reiseverkehr, sowohl was die Häufigkeit der Züge als auch die Schnelligkeit betrifft, vorsieht.

Mit dem Sommerfahrplan werden die Bundesbahnen im Schnellzugdienste gegenüber dem Vorjahre 28,5 % und im Personenzugdienste 14 % mehr leisten. Die Leistungen im Schnell- und Personenzugdienste kommen der Vorkriegsleistung sehr nahe; im Schnellzugdienst allein wird die Vorkriegsleistung schon übertroffen.

Im vorjährigen Sommerverkehr haben die Bundesbahnen von den fünf Wiener Hauptbahnhöfen im regelmäßigen Fernverkehr täglich 106 Schnell- und Personenzüge abgefertigt mit rund 1272 Wagen zu 60 Sitzplätzen, somit 76 320 Sitzplätzen. In der diesjährigen Sommerfahrordnung wird die täglich regelmäßig abzufertigende Zugzahl 124 Schnell- und Personenzüge mit rund 1488 Wagen zu 60 Sitzplätzen, somit 89 280 Sitzplätzen, betragen, was einer Steigerung von rund 17 % entspricht. An verkehrsstärkeren Tagen wird die vorangeführte Zahl auf 93 600 Sitzplätze steigen. An schönen Sonntagen ist eine Verstärkung des Wochentags-Nahverkehrs um 68 % notwendig. Auch bei diesem verstärkten Verkehr werden ebenso wie beim Spitzenverkehr die größten Anforderungen an die West- und Südbahn gestellt.

Die österreichischen Bundesbahnen haben ihre Einfügung in den internationalen Verkehr durch verschiedene Abmachungen vollzogen, so daß von 535 Kursläufen Österreich an 172 Linien gleich 31 % beteiligt ist. Hiermit werden die früheren Verbindungen, die in der Friedenszeit bestanden, wieder hergestellt.

Einer Aufforderung des Bundesministers für Handel und Verkehr Rechnung tragend, haben die Bundesbahnen das bisher bestandene Verbot des Rauchens in den Seitengängen und auf den Plattformen aller Wagen, die nicht ausschließlich Rauchern vorbehalten sind, aufgehoben. Es ist daher auch in den Seitengängen jener Wagen, in denen einzelne Abteile für Nichtraucher vorgesehen sind, das Rauchen gestattet. In den Bahnhöfen gilt das Rauchverbot nur für die Warteräume.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

	Februar	März
Betriebsleistung:		
1000 Zugkilometer	3 126	3 512
1000 Wagenkilometer	57 398	64 235
Verkehrsleistung:		
1000 Nutzlast-Tonnenkilometer der personenführenden Züge	34 050	38 560
1000 Nutzlast-Tonnenkilometer der Güterzüge	275 973	308 755
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis		
1000 S	33 737	35 628
davon Personen- u. Gepäckverkehr	9 165	10 160
davon Güterverkehr	24 572	25 468

— T.

— **Österreichs Bahnen auf der Münchener Verkehrsausstellung.** Die österreichischen Bahnen haben alle Vorbereitungen getroffen, um sich an dieser Ausstellung zu beteiligen. Sie werden alle Neuerungen auf dem Gebiete des Sicherheitswesens und der Bautechnik zur Ausstellung bringen, und ihnen schließen sich die Fremdenverkehrsvereinigungen an, die dem Besucher der Ausstellung durch Ausstellung eines reichhaltigen Bildermaterials die Schönheit der österreichischen Alpenwelt vor Augen führen will.

— **Eisenbahnunfall bei Waidhofen a. d. Thaya.** Am 30. Mai d. J. fuhr der gemischte Zug Nr. 854 a in Kilometer 6,3 der Linie Schwarzenau-Zlabings bei der Station Waidhofen a. d. Thaya in drei zur Beladung auf der offenen Strecke abgestellte Wagen. Die Lokomotive, 1 Personenwagen und 1 Güterwagen entgleisten und wurden stark beschädigt. Der Heizer und ein Reisender wurden schwer, zwei Schaffner und 13 Reisende leicht verletzt.

— **Außenhandel.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr (Handelsstatistischer Dienst) verlautbart die handelsstatistischen Ergebnisse des österreichischen Außenhandels in den Monaten Januar und Februar des laufenden Jahres. Den Wertberechnungen für den bisher abgeschlossenen zweimonatigen Abschnitt liegen nunmehr bereits die von den Empfänger Versendern für jede einzelne Sendung angemeldeten Wert grunde.

In der Gesamtheit zeigt die Entwicklung des Außenha in den beiden ersten Monaten nach den neuen Wertzahlen bereits in der Schillingwährung zum Ausdruck gelangen günstigeres Bild. Die Einfuhr erreichte nämlich (ohne metalle) einen Wert von 361,5 Millionen Schilling (Monatsd schnitt 180,7), die Ausfuhr hatte einen Wert von 253,7 Schilling (Monatsdurchschnitt 126,8) und das Passivum b sonach 107,8 Millionen Schilling oder für den Monat d schnittlich 53,9 Millionen Schilling. Im Jahre 1924 hatte Gesamtpassivum nach der damaligen Goldkronenberechnung Millionen Goldkronen betragen, was einen Monatsdurchsc von 85,5 Millionen Goldkronen oder 123 Millionen Schillin gibt. Es stellt sich sonach das Passivum in den beiden e Monaten des Jahres 1925 wesentlich niedriger als bisher.

Die Mengen- und Wertzahlen der ersten beiden Monate teilen sich auf die international vereinbarten Warenhaupt pen folgendermaßen:

	Einfuhr		Ausfu	
	Menge in q netto	Wert in Millionen Schilling	Menge in q netto	We Mill Sch
Lebende Tiere	187 509	28,8	10 478	
Nahrungsmittel und Getränke	1 567 156	90,8	122 380	
Mineralische Brennstoffe	8 441 656	38,1	86 653	
Andere Rohstoffe und einfach bearbeitete Waren	1 544 860	94,0	3 858 029	5
Fertigwaren	371 670	109,8	718 401	18
Insgesamt	12 112 851	361,5	4 795 941	25

— **Großhandelsindex.** Die Indexzahlen für den Monat Mai (auf Grund der Schillingpreise: 1. Halbjahr 1914 = 100) la wie folgt: Gesamtindex 199, Nahrungsmittel 191, Indu stoffe 214. Der Großhandelsindex hat somit von April auf einen neuerlichen Rückgang um 1 % erfahren, der hauptsäc auf die Preisermäßigung der Rohstoffe der Textilindustrie mineralischen Brennstoffe sowie des Petroleums und seiner arten zurückzuführen ist. In der Nahrungsmittelgruppe zwar auch bei einzelnen Waren (Zucker, Fleisch) eine schwächung der Preise ein, doch wurde diese durch das ziehen der Preise von Körnerfrüchten wieder ausgegliche daß der Index dieser Gruppe unverändert blieb. Die Span zwischen den beiden Gruppenindexzahlen ist jedoch dad kleiner geworden.

Niederlande.

— **Bau eines Zentralbahnhofs im Haag.** Die Pläne, die be Bahnhöfe im Haag (HSM für die Strecke Amsterdam-Rotte und die elektrische Bahn nach Rotterdam sowie SS für Strecke Haag-Gouda-Utrecht) zusammenzulegen, werden zu wieder erwogen. Die Gemeinde hat kürzlich ein 4 ha gr Grundstück, das für diesen Neubau in erster Linie in F kommt, erworben.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** betr im April d. J. 12 818 249 fl und in den ersten vier Monaten 49 331 830 fl gegen 53 424 220 fl im Jahre 1924 oder auf Tageskilometer bezogen 1925: 113,10 und 1924: 121,05 fl. T des Einnahmerückganges hat die Direktion erklärt, bis 1925 an der bisherigen Lohnregelung festhalten zu wollen.

— **Nebenbahnen und Kraftwagen.** Nachdem infolge des W bewerbs durch Autoomnibusse die HSM bereits Ende 1924 der Nebenbahnstrecke Alkmaar-Broek op Langen die Zahl der Züge eingeschränkt hat, ist im Sommerfahrplan mit einer weiteren Herabsetzung zu rechnen; man erwartet gar, daß im Jahre 1926, wenn der Betriebsvertrag mit Garantiegemeinden zu Ende geht, der Betrieb ganz einges werden wird.

— **Almelo-Salzbergener Eisenbahn.** Die Holländische Ei bahn-Gesellschaft hat sich bereit erklärt, die umlaufenden Sch verschreibungen der Gesellschaft zu 74 % einzulösen.

— **Die Staatskohlenfelder in Limburg** (Zeche Wilhelmina Betrieb seit dem 1. Januar 1909, Emma in Betrieb genom am 1. Januar 1914 und Hendrik seit dem 1. Januar 1918 trieben) lieferten infolge des starken deutschen Wettbew und des Rückganges der Kohlenpreise von 19,50 auf 12 fl n so gute Ergebnisse wie 1923. Im Durchschnitt brachte die To Kohle 15,26 fl gegen 21,01 fl im Jahre 1923, das ergibt ei Rückgang von 27,37 %, doch sanken auch die Betriebskos von 17,77 fl auf 14,07 fl oder um 20,82 % im Durchschnitt.

betrug der Rohüberschuß 7 316 702 fl (1923: 15 655 775); erhält der Staat nach den nötigen Abschreibungen und estellungen 2 340 000 fl (1923: 6 240 000 fl), was einer nde von 3 % (1923: 8 %) auf das Anlagekapital von 00 fl entspricht. Der weitere Ausbau der Zeche Maurits fort, es wurden hier auch bereits 17 760 t Kohlen ge-

---

Übrige europäische Länder.

erkehrsnachrichten aus der Krim. Der Warenumschlag fens von Feodosia betrug im vergangenen Jahre 25 Mil- Pud. Durch die Aufstellung von drei englischen mecha- Ladekränen will man die Ausfuhr auf 35 Millionen Pud

Krimer Eisenbahnlinien verlegten im Jahre 1924 105 000 isenbahnschwellen und stellten drei elektrische Stationen her. 74 000 Güter- und Kesselwagen liefen im Jahre 1924 11 300 im Vorjahr. Der Güterumschlag betrug 50 600 000 8 300 000 Pud im Vorjahr.

Krimer Transportorganisation arbeitet trotz der neuen setzten Verladungssätze 26 % teurer als die Ukrainische.

ie passive Handelsbilanz Polens. Die Ende Mai in Kraft ten Zollerhöhungen werden polnischerseits auch mit der assiven Handelsbilanz begründet. Dieses Passivum be- ir das Jahr 1924 rund 212 Millionen Zloty und erreichte m ersten Vierteljahr 1925 die beträchtliche Höhe von llionen Zloty. Die Ausfuhr hatte einen Wert von ionen Zloty, die Einfuhr dagegen von 513 Zloty; demnach die Ausfuhr nur 63 % der Einfuhr. Der Fehlbetrag für ten drei Monate beträgt 179 Millionen Zloty. Um den von Industrieerzeugnissen zu steigern, bereitet Polen rnehmen nach eine bedeutende Herabsetzung der tarife vor; man spricht von 12 bis 64 %, und zwar r Reihe bei Kohlen, Holz, Petroleum, Zink, Blei, Arznei- Chemikalien u. a. Außerdem erhofft Polen von der Mai in Kraft getretenen Eisenbahnkonvention, in welcher te Frachtsätze in die russischen Industriemittelpunkte gt sind, eine wesentliche Steigerung seines Handels mit l.

triebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen. rz wurden befördert 19 534 281 Personen (gegenüber dem Monat des Vorjahres + 965 458), 6601 t Gepäck und (+ 471 t) und 4 482 312 t (Frachtgüter (+ 45 663 t); entfallen 1 868 471 t auf Kohle, Koks und Briketts 388 t). Die Einnahmen betrugen beim Personen- und erkehr 59 765 461 Kc (+ 3 270 476 Kc), beim Güter- 250 864 347 Kc (+ 12 445 632 Kc). Die Gesamt- hen betragen 310 629 808 Kc (+ 15 716 108 Kc).

le aktive Handelsbilanz in der Tschechoslowakei. Das che Staatsamt veröffentlichte dieser Tage eine Über- er die Einfuhr und Ausfuhr im April in die tschechosl. k. Danach betrug die Spezialeinfuhr 438 250 t und Warensendungen im Werte von 1 274 196 639 Kc (im 24 362 586 t und 76 908 Warensendungen im Werte von 457 Kc). Die hauptsächlichsten Einfuhrländer waren renwerte nach in Prozenten: Deutschland 37, Österreich n 6,7, Polen 6,2, Vereinigte Staaten von Amerika 4,2, ich 4,2, Ungarn 4,1 usw.

ler Gegenüberstellung der Einfuhr- und Ausfuhrwerte sich, daß die Handelsbilanz im April 1925 mit 84 Kc (gegen 233 914 517 Kc im April 1924) aktiv war.

ividenden der Ferdinands-Nordbahn A.-G. Der Verwal- der Ferdinands-Nordbahn hat in seiner am 16. d. M. in stattgefundenen Sitzung beschlossen, in der nächsten Ge- sammlung (am 6. Juni) die Ausschüttung einer Divi- on 100 Kc für die ganze Aktie zu beantragen. Für 1923 ie Dividende 80 Kc. Die Bilanz ergibt einschließlich des es von 1 511 000 Kc einen Reingewinn von 10 026 082 Kc 066 794 Kc im Vorjahr.

sländische Wagenbestellungen bei einer tschechoslowaki- rma. Die in Prag befindlichen Ringhoffer-Werke, welche bedeutendsten Firmen für den Bau von Eisenbahnwagen Tschechoslowakei zählen, haben in letzter Zeit größere sche Bestellungen erhalten. So bestellten die indischen ahnen 181 eiserne Lastwagen, die South Indian Railway y 65 eiserne Lastwagen, die ägyptischen Bahnen 500 en. Außerdem erhielten sie Bestellungen von der und Gablonzer Straßenbahn auf Lieferung von Motor- ängewagen.

— **Herabsetzung schwedischer Gütertarife.** Am 1. Juli d. J. tritt in Schweden eine Ermäßigung des Postpakettarifs ein, die durchschnittlich 20 % beträgt. Aus diesem Anlaß beabsichtigt auch die schwedische Staatsbahn die Tarife für die Beförderung von „Paketen" (Gütern im Gewicht bis zu 10 kg) wesentlich herabzusetzen. Der neue Tarif bringt einerseits die Erhöhung der Gewichtsgrenze für die billigste Stufe von 2 auf 3 kg, andererseits eine erhebliche Ermäßigung der meisten Tarife vor allem für mittlere Entfernungen (450—1000 km). Die Gebühren betragen vom 1. Juli d. J. in schwedischen Kronen

km	bis 3 kg	3,1—5 kg	5,1—10 kg
1—100	0,60	0,80	1,00
101—300	0,70	1,00	1,40
301—600	0,90	1,20	1,80
601—1000	1,20	1,60	2,40
über 1000	1,50	2,00	3,00

Vergleichsweise sei der ab 1. Juli geltende Postpakettarif mitgeteilt: bis 1 kg 60 Öre, 1—3 kg 90 Öre, 3—5 kg 120 Öre, für jedes weitere Kilogramm 60 Öre. Die schwedische Staatsbahn veranschlagt die Mindereinnahme infolge der beabsichtigten Tarifherabsetzung auf jährlich 350 000 Kr.

— **Der entwertete tschechoslowakisch-polnische Handelsvertrag.** Die gegen jede Erwartung vollzogene Erhöhung der Zölle in Polen in einer Zeit, in welcher der nach langwierigen Verhandlungen abgeschlossene tschechoslowakisch-polnische Handelsvertrag ratifiziert werden soll, wird von der gesamten tschechischen Presse ungünstig beurteilt. Besonders überrascht die Tatsache, daß durch diese Zollerhöhungen beinahe alle Zollermäßigungen wertlos wurden, welche im Vertrage einigen tschechischen Ausfuhrwaren eingeräumt worden sind. Die tschechoslowakische Regierung hat in Warschau Schritte unternommen, damit Polen jene Erhöhungen widerrufe, durch welche die den tschechischen Waren im Handelsvertrage bewilligten Ermäßigungen entwertet wurden.

— **Direkter Personen- und Gepäcktarif zwischen der Tschechoslowakei, Polen und der freien Stadt Danzig.** Mit Gültigkeit vom 1. Juni ist der direkte Personen- und Gepäcktarif zwischen Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen einerseits und den in Polen und im Gebiete der freien Stadt Danzig gelegenen Stationen anderseits in Kraft getreten. Die Fahrpreise sind für den polnischen Streckenabschnitt, und zwar bis zur Staatsgrenze in Zloty, für den tschechoslowakischen Streckenabschnitt ebenfalls bis zur Staatsgrenze in tschechoslowakischen Kronen erstellt.

— **Besitzwechsel der Bahn Mori-Arco-Riva.** Die 25 km lange Schmalspurbahn Mori-Arco-Riva ist infolge Erlasses des Ministeriums für öffentliche Arbeiten am 16. Mai von den italienischen Staatsbahnen an die Eisenbahngesellschaft Rovereto-Riva, mit Sitz in Rovereto, abgetreten worden. Die Strecke Riva-Rovereto ist im Bau.

— **Reisen der Senatoren und Abgeordneten in Italien.** Da die Mitglieder des Senates und die Abgeordneten zum Parlamente freie Fahrt auf sämtlichen Eisenbahn- und Schiffahrtslinien genießen, hat der Staat die Anweisung eines Entschädigungsbetrages von 4434 733 Lire an die Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1924/25 genehmigt.

— **Finanzlage der italienischen Staatsbahnen.** Der italienische Finanzminister De Stefani hat in der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom 2. Juni, anläßlich der Darlegung der finanziellen Lage Italiens erklären können, daß während der Fehlbetrag der Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1921/22 sich auf 1258 Millionen Lire belief und in den Jahren 1922/23 auf 906 Millionen Lire und 1923/24 auf 298 Millionen herabsank, im laufenden Rechnungsjahre (1924/25) auf einen Überschuß von mindestens 98 Millionen Lire zu rechnen sein wird, da die Mehreinnahmen sich bis heute um 292 Millionen Lire höher gestellt haben als vorausgesehen war.

— **Sommerfahrplan in Italien.** Mit 5. Juni ist auch in Italien der neue Sommerfahrplan in Wirksamkeit getreten. Was die Beziehungen mit Deutschland betrifft, so wurden neue rasche Verbindungen zwischen Berlin, München, Verona und Bologna durch die Eilzüge 61 u. 64, welche in Bologna direkten Anschluß an die Expreßzüge (direttisimi) 21 u. 24 nach und von Rom haben, geschaffen. Diese neuen Züge treten an Stelle der früheren Züge 67 u. 68, um über den Brenner und Bologna die Reise zwischen Berlin und Rom nur mit einer Übernachtung zu ermöglichen. Auf dem Brenner finden sie Anschluß an ganz neue Züge bis Berlin.

Auch die Verbindungen mit anderen Ländern wurden verbessert, so ist z. B. die Fahrzeit mit dem Simplon-Orient-Expreß in der Richtung Konstantinopel-Paris um 11 Stunden, zur Ersparung einer Nachtreise, gekürzt worden.

Über den Gotthard sind neue Verbindungen mit Turin und Mailand im Anschluß mit den Römerzügen nach der Schweiz und über Postumia mit Budapest ins Leben gerufen worden.

Auch die beschleunigten Lebensmittelzüge aus Süditalien über den Brenner und Tarvis (nach Deutschland und Österreich) haben erheblich — bis 15 Stunden — ihre Fahrzeit vermindert.

— **Verpflichtung der italienischen Eisenbahner.** Bei dem Eintritt in den Dienst der italienischen Staatsbahnen ist folgendes Versprechen abzulegen: Ich verspreche, dem König und seinen Nachfolgern treu zu sein. Ich verspreche, die Verfassung und alle Gesetze des Staates zu achten sowie alle Pflichten meines Amts gewissenhaft zu erfüllen. Ich erkläre überdies, daß ich keiner Vereinigung oder Partei angehöre noch angehören werde, deren Tätigkeit den Pflichten meines Dienstes zuwiderläuft.

— **Die Eisenbahn Nizza-Cuneo.** Die Vorarbeiten der neueren Zeit für die Verbindung von Nizza auf französischem mit Cuneo auf italienischem Boden durch eine Eisenbahn reichen bis in das Jahr 1902 zurück, nachdem schon 1879 im Plan Freycinet eine solche Eisenbahn enthalten war. Der italienische Teil war 1915 fertiggestellt, auf französischer Seite kamen aber die Bauarbeiten wegen des Krieges zum Erliegen, obgleich die Vollendung nahe bevorstand. 1919 wieder aufgenommen, sind sie durch Schwierigkeiten bei Beschaffung der nötigen Geldmittel aufgehalten worden, und man erwartet nunmehr mit Bestimmtheit, daß der Betrieb auf der ganzen Strecke Ende 1927 wird aufgenommen werden können. Bis Ende 1924 hatte der Bau 344 Mill. verschlungen, bis zur Vollendung werden noch 90 Mill. aufzuwenden sein.

Die Eisenbahn ist 208 km lang, wovon 58 km auf französischem Grund und Boden, im Verkehrsgebiet der Mittelmeerbahn liegen, der auch der Bau und Betrieb der Strecke zufällt. Die Eisenbahn führt durch schwieriges Gebirgsgelände. Auf dem französischen Teil allein entfallen 41 Tunnel von zusammen 21,5 km Länge und 62 Brücken, darunter solche von bedeutender Größe, mit zusammen 1,9 km Länge. Besonders erwähnenswert sind die Tunnel von Brans und Grazian sowie die Talbrücke über die Escarène, die 220 m mit 11 Bögen, 40 m über der Talsohle, überspannt. Weitere bedeutende Bauwerke sind eine Brücke von 40 m Spannweite, 60 m über der Talsohle liegend, und eine Brücke über die Roya mit drei Bögen von 48 m, 13 m und 11 m Weite.

Die Teilstrecke Breil-Nizza soll beschleunigt fertiggestellt werden, um den Verkehr von der italienischen Wettbewerbstrecke Breil-Ventimiglia abzulenken. Für die Reisenden aus Mitteleuropa bedeutet die Verbindung über Cuneo nach Nizza einen bequemeren Zugang zur Riviera di Ponente und zur Côte d'Azur als der Weg durch den Mont-Cenis.

— **Die Bautätigkeit der französischen Südbahn.** Die französische Südbahn hat im Jahre 1924 und weiter im laufenden Jahre sehr erhebliche Aufwendungen auf baulichem Gebiet zu Lasten ihres Anlagekapitals gemacht. Sie hat auf einer Anzahl von Strecken das Schotterbett erneuert und den Oberbau verstärkt. Sie hat die Bahnhöfe Bordeaux-Saint-Jean, Hendaye und Béziers ausgebaut. Sie hat den Bau des Kraftwerkes im Ossan-Tale bei Le Hourat so weit gefördert, daß die Betriebseröffnung unmittelbar bevorsteht. Auch der Bau des Kraftwerks bei Miegebat macht Fortschritte. Die 150 000 Volt-Kabel sind verlegt und arbeiten einstweilen mit 60 000 Volt. Der elektrische Strom wird bereits von den Pyrenäen nach Bordeaux und Toulouse geleitet. Auf der Strecke Montréjeau-Bagnères sollen die Arbeiten für den elektrischen Ausbau in diesem Sommer beendet werden; auf der Strecke Toulouse-Dax und einigen Zweigstrecken verkehren bereits elektrische Züge. Auf der Strecke Bordeaux-Irun sollen zwischen Dax und Hendaye demnächst die ersten Probefahrten mit elektrischen Lokomotiven vorgenommen werden; der elektrische Ausbau zwischen Dax und Bordeaux soll bis Ende des Jahres beendet sein. Zu den erwähnten Arbeiten gehört noch der Bau von vier großen Umspannwerken und von 11 weiteren Unterwerken.

— **Elektrischer Betrieb und Betriebsmittel der Orléansbahn.** Die Arbeiten zur Einführung elektrischer Zugförderung bei der Orléansbahn bleiben etwas hinter dem geplanten Umfang zurück. Es wird aber erwartet, daß im Pariser Vorortverkehr auf der Strecke bis Dourdan noch im Laufe des Sommers Dampf durch Elektrizität ersetzt werden kann. Zwischen Paris und Orléans sind die 90 000 Volt-Leitungen fertiggestellt und zum Teil im Betrieb; zwischen Orléans und Eguzon sollen die Arbeiten im Herbst beendet werden. Zwischen Eguzon und Vierzon ist eine 150 000 Volt-Leitung gebaut worden, und diejenige zwischen Vierzon und Orléans ist fast fertiggestellt. Von den Kraftwerken im Oberlauf der Dordogne wird das erste voraussichtlich im Jahre 1927 in Betrieb genommen werden können. Im vergangenen Jahre sind zehn elektrische Lokomotiven und drei Triebwagen beschafft worden; 195 Lokomotiven und 77 Triebwagen bleiben noch zu liefern. — Alte Betriebsmittel und aus amerikanischen und deutschen Beständen, die sich fi französischen Betrieb wenig eigneten, sind in erheblichem ausgemustert worden, so daß der Bestand an Lokomotiv 82, an Tendern um 73, an Personenwagen um 100, an und Gepäckwagen um 2246 zurückgegangen ist. 847 Lokom sind mit Vorrichtungen zum Wiederholen der Signale au Führerstand ausgerüstet.

— **Der Güterbahnhof South Lambeth der englischen G Westbahn.** Seit Januar 1913 im Betriebe, gilt der Güterba South Lambeth der Großen Westbahn in London heute no eine der modernsten Anlagen ihrer Art. Mit vier zum T Inneren eines Schuppens von 122 m Länge gelegenen G für zusammen 166 Wagen, vier Ladestraßen und einer form, an denen auf sechs Gleisen zusammen 306 Wagen finden, dient er ausschließlich dem Lade- und Umladeve Verschiebearbeiten werden in benachbarten Bahnhöfen vorg men, und die Wagen werden geordnet durch Sonderfahrten South Lambeth überführt und von dort abgerollt. Der schuppen ist mit Lagerräumen überbaut. Zwischen den Ladesteigen im Schuppen liegen drei Gleise; die auf dem leren stehenden Wagen werden durch fliegende Brücke gänglich gemacht. Hebezeuge sind im Schuppen und au Freiladegleisen reichlich vorgesehen. Da die Güter nach lischem Gebrauch von der Eisenbahngesellschaft auf der beim Versender abgeholt und dem Empfänger zugerollt w sind besondere Vorkehrungen getroffen, um aus ihnen Lad für jeden Stadtteil zu bilden. — Der Güterbahnhof South beth mußte im Kriege zuweilen 2000 t Gut an einem Ta fertigen, heute ist der werktägliche Durchschnitt etwa 1 Es laufen täglich etwa 150 beladene Wagen ein und 25 Unter den rd. 30 000 t Frachtgut, das im Monat durch den hof läuft, sind etwa 17 500 t „station to sation", d. h. Güter, bei denen die Eisenbahngesellschaft nur den Tran auf Schienen besorgt, und 13 000 t „collect and deliver", solche Güter, die die Eisenbahngesellschaft auch zu- und ab Im vergangenen März waren 82 000 Frachtbriefe abzufer Alle Schreibarbeit wird dabei mit der Maschine geleistet; das Aufnehmen der Frachtbeträge geschieht mechanisch. Bahnhof ist mit 470 Mann für den Außendienst besetzt; kommen noch 142 Köpfe für die Büroarbeit. Der Dienst ge ganzen 24 Stunden des Tages durch. Das Auswechseln Wagen macht eine 14malige Bedienung der Anlagen am nötig. Eine Erweiterung des Bahnhofs ist in Aussicht ge men. — Für den Speditionsdienst stehen 40 Lastkraftwage 3,5 t und zwei Lieferungswagen von 1,5 t Tragfähigkeit 36 einspännige und 14 zweispännige Wagen zur Verfügung. Lastkraftwagen befördern täglich 7,5 bis 8 t, auf ein Pferd fällt eine Tagesleistung von 3 bis 3,5 t.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnpläne Persiens.** Die Société-Anonyme chemins de fer en Perse, die die Bahn von Teheran nach abdul Asim und die Straßenbahn in Teheran betreibt, träg seit Jahren mit dem Plane einer Erweiterung ihrer Linie. hat eingehende Vorstudien gemacht, um eine Bahn nach Dörfern in Schimram, wohin im Sommer die Teheraner Bev rung zieht, zu bauen. Die Strecke, die während vier Mo im Jahr in Betrieb genommen werden kann, würde von herein nur im Anschluß an die Schah abdul Asim-Strecke m sein, damit das rollende Material für beide Strecken gleich in Benutzung stehen kann. Die Bau- und Betriebskosten wi sehr teuer sein, da auf eine Entfernung von etwa 15 km Steigung von beinahe 500 m überwunden werden muß. Direktor der Gesellschaft in Teheran, der im vergangenen H von einem längeren Urlaub in Europa zurückgekehrt ist, auch offenbar nicht gelungen, seine Gesellschaft zur Ausfüh dieses Planes zu bewegen. Dagegen scheint die Gesells entschlossen zu sein, die Bahn über Schah abdul Asim h nach Süden in die fruchtbare Ebene zu verlängern, aus Teheran in der Hauptsache seine Lebensmittel bezieht. nische Schwierigkeiten stehen diesem Bahnbau nicht im W Ob und wann der Bahnbau zur Ausführung kommen wird, jedoch noch nicht fest.

— **Die Eisenbahnen der Mandschurei.** Bei den Eisenbah der Mandschurei zeigt sich deutlich, wie eng Eisenbahnen Politik zusammenhängen. Nach dem russisch-japanischen K übernahm Japan die russischen Interessen in der Südmandschu und überließ Rußland den Norden; 1907 wurde durch ei heimes Abkommen die Grenze zwischen den beiden Gebieten gezogen. Durch die Entwicklung der Eisenbahnen im russis Gebiet, schreibt der Berichterstatter der Times in Peking, wickelte sich auch um Hankin eine blühende Landwirtschaft Besiedelung hat solche Fortschritte gemacht, daß die bestehe

.ibahnanlagen nicht mehr genügen und Erweiterungsbauten werden. Rußland und Japan sind sich, abgesehen von ihren schen Streitigkeiten, nicht einig darüber, ob das in Frage iende Gebiet durch eine russische Eisenbahn erschlossen n soll, die in Wladiwostok ausmünden würde, oder ob eine ische Eisenbahn die Verbindung mit Dalny herstellen soll. erigkeiten bestehen auch in der Wahl der Spurweite. Die sische Ostbahn, die zum russischen Einflußgebiet gehört, reitspur von 1,525 m; die Südmandschurische Eisenbahn, die nden Japans ist, ist in Vollspur angelegt. Beide stoßen in gchun aneinander. Der lebhafte Güterumschlag an dieser verursacht wegen des Umladens sehr erhebliche Kosten. von den beiden Eisenbahnen sucht den Verkehr möglichst re Strecken zu lenken, und Japan scheint dabei einen Vorg vor Rußland zu haben, weil der Hafen von Dalny besser stattet ist, obgleich die Entfernung dorthin weiter ist. Einer sischen Gesellschaft, hinter der die Südmandschurische bahn steht, ist die Genehmigung erteilt worden, die japae Eisenbahn bis zum Anschluß an die Chinesische Ostbahn hurkura zu verlängern; die Vorarbeiten für diesen Bahnsind im Gange. Rußland erhebt zwar gegen dieses Einen in sein Gebiet lebhaften Widerspruch, aber China nimmt egenüber den Standpunkt ein, niemand könne einer chinen Gesellschaft verbieten, eine Eisenbahn auf chinesischem zu bauen. Den Gewinn davon werden die Japaner haben, die neue Eisenbahn wird das Übergewicht von Dalny über iwostok noch erhöhen und den japanischen Handelsverkehr rn.

Aus Niederländisch-Ost-Indien. Die Staatsbahnen ben sich neuerdings wieder, eine rentable Linienführung für trecke Bandjaran (Bandoeng)-Pengalengan zu finden, da rsprüngliche Absicht, die Linie über Tjikalong zu leiten, wegen der hohen Baukosten wohl nicht verwirklichen läßt. dings wird erwogen, nur eine Kleinbahn nach Tjikalong uen und die Verbindung nach Pengalengan, das der Mittelneuer Kulturen (Tee, Weizen) geworden ist, durch Kraftn herzustellen.

Amerikanische Eisenbahnen in der Gesetzgebung. Dem ch vertagten 68. Kongreß der Vereinigten Staaten lagen esetzentwürfe und Entschließungen vor, die Eisenbahnegenheiten betrafen. Fünf von den Entwürfen wurden zum z erhoben, die übrigen Vorlagen sind durch die Vertagung gt. Es wird in Amerika darüber geklagt, daß die Gesetzg sich zu viel mit den Eisenbahnen beschäftigt, das Ers der 68. Tagung des Kongresses in dieser Beziehung wird dahin ausgelegt, daß man erkannt habe, die Eisenbahnen ften keiner weiteren gesetzgeberischen Eingriffe, sondern imstande, ihre Angelegenheiten unter Zugrundelegung rein haftlicher Gesichtspunkte selbst zu regeln.

Unfälle in den Vereinigten Staaten. Ein amerikanischer er, vermutlich einer, der in Unfallangelegenheiten Recht zu en hat, verbreitet sich in einer amerikanischen Zeitschrift Kraftwagen- und Eisenbahnunfälle. Er weist darauf hin, im Jahre 1923 auf den amerikanischen Eisenbahnen Menschen ihr Leben einbüßten, während 171 712 Personen er ernstlich verletzt wurden. Im Kraftwagenverkehr kamen nicht weniger als 17 000 tötliche Unfälle vor, und dazu n noch etwa 500 000 Menschen leichter verletzt. Der Verzieht daraus den Schluß, daß der Kraftwagen ein unceres Verkehrsmittel ist. Eine solche Schlußfolgerung natürlich ganz im Sinne der Eisenbahnen, die unter dem ewerb des Kraftwagens erheblich zu leiden haben. Der bericht des Bundesverkehrsamts ist ungefähr gleichzeitig em erwähnten Zeitschriftenaufsatz erschienen. Aus ihm hervor, daß im Jahre 1924 in den Vereinigten Staaten Eisenbahnzüge von Unfällen betroffen wurden; im Jahre war die entsprechende Zahl 27 497. 1924 büßten dabei ersonen ihr Leben ein, 45 weniger als im Vorjahre. Auch ahl der Verletzten ist zurückgegangen, nämlich von 5158 hre 1923 auf 3986 im Jahre 1924. Unter den Toten des 1924 waren 41 Reisende, unter den Verletzten 2125; die ler Toten ist gegen das Vorjahr um 1, die der Verletzten 01 zurückgegangen. Im Dezember 1924 entfiel auf etwa l. Lokomotivkilometer ein Todesfall und auf etwa 650 000 otivkilometer ein Unfallverletzter. Die amerikanischen ahnen verzeichnen diese Verhältnisse, die auf große heit des Eisenbahnbetriebes schließen lassen, mit erhebh Genugtuung.

Erörterung des Haushalts des englischen Verkehrserium vor dem Parlament hat der Minister sich ebenfalls ligt über die Sicherheit der Reisenden ausgesprochen. Im schnitt der letzten fünf Jahre sei von 165 Millionen Rei einer tödlich verunglückt, und wer lange leben wolle, eine Dauerkarte auf einer englischen Eisenbahn nehmen.

— **Weiterer Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Norfolk und West-Eisenbahn will vorbehaltlich der Genehmigung ihrer Anteilseigner und des Bundesverkehrsamts die Virginische Eisenbahn pachten. Da die Norfolk und West-Eisenbahn ihrerseits von der Pennsylvania-Eisenbahn abhängig ist — abhängig in der in den Vereinigten Staaten üblichen Form, daß die herrschende Gesellschaft die Mehrzahl der Aktien des abhängigen Unternehmens erworben hat —, so wird die Pachtung der Virginischen Eisenbahn durch die Norfolk und Westbahn als ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Zusammenfassung der amerikanischen Eisenbahnen zu großen Gruppen angesehen, für deren Zahl im Gegensatz zu etwa 20 früher jetzt 10 bis 12 angegeben wird. Möglicherweise wird sich an dem Zusammenschluß der drei genannten Gesellschaften auch die Lehigh Valley-Eisenbahn beteiligen, so daß ein sehr großes einheitliches Netz unter Führung der Pennsylvania-Eisenbahn entstehen würde.

— **Kesselwagen für den Milchtransport.** In den Vereinigten Staaten hat man ebenso wie seit Jahren in Deutschland mit bemerkenswertem Erfolg die Beförderung von frischer Milch in großräumigen Kesselwagen aufgenommen. Um die Einführung der neuen Beförderungsweise zu erleichtern, werden die Wagen von den Fahrzeugbauanstalten leihweise abgegeben. Da die Milch bei unsachgemäßer Behandlung in der Wärme oder infolge von Verunreinigungen leicht Veränderungen in Güte, Geschmack oder Geruch erleidet, so bedeutet die Beförderung in Kesselwagen vom hygienischen Standpunkt zweifellos die beste Lösung der Transportfrage. Das Verfahren besitzt außerdem unverkennbare wirtschaftliche Vorzüge. Die bei der Einzelbeförderung benötigte große Zahl von Milchkannen wird entbehrlich, die häufigen Beschädigungen, denen die Kannen unterwegs ausgesetzt sind, kommen in Wegfall, ebenso das zeitraubende und kostspielige Verladen der Kannen. Es ist dann wohl nur noch eine Frage der Zeit, daß auch die Zuführung der Milch vom Bahnhof zum Hause des Verbrauchers in Kesselwagen erfolgt, wie dies in Deutschland bekanntlich bereits der Fall ist (Bolle-Wagen der Firma Fried. Krupp); ebenso erwünscht wäre die Abholung der Milch von den Farmen in Kesselwagen, die auf Anschlußgleisen mit kleinen Motorlokomotiven heranzuführen wären.

Das Versorgungsgebiet der Stadt Chicago für Frischmilch erstreckt sich auf einen Umkreis von etwa 160 km. Die „Morgenmilch"-Züge gehen von den ländlichen Stationen am Nachmittag ab und treffen abends in der Stadt ein. Nach der Ankunft wird der Inhalt der Wagen stark abgekühlt. Früh am Morgen wird die Milch gut durchgerührt, um den Rahm gleichmäßig zu verteilen. Gegen 7 Uhr morgens ist der ganze Inhalt der Wagen entleert. Diese werden alsdann unverzüglich mit Sodalösung ausgewaschen, mit kaltem Wasser gespült und mit Dampf keimfrei gemacht, worauf sie die Rückfahrt nach den Lieferstationen antreten.

Das Londoner Fachblatt „The Locomotive" regt jetzt die Einführung dieser Beförderungsart auch auf den englischen Bahnen an. Statt nur eines großen Behälters sieht jedoch der englische Entwurf 16 kleinere senkrechte Behälter vor, deren Rauminhalt zusammen 13,6 cbm beträgt. Der Eisbehälter befindet sich in der Mitte des Wagens. Die Wagenwände und das Doppeldach sind zum Zweck des Wärmeschutzes mit vierfacher Korkschicht versehen und weisen eine Stärke von 15,2 cm auf.

— **Betriebsstörungen in Peru und Ecuador.** Erdrutsche, verursacht durch Hochwasser, haben in diesem Frühjahr auf den Eisenbahnstrecken zwischen Lima, Oroya und Huancayo schweren Schaden angerichtet, so daß der Personen- und Güterverkehr tagelang unterbrochen war. Auch an anderer Stelle, bei Puruhuay, kamen Rutschungen vor, doch gelang es hier, indem große Arbeitertrupps Tag und Nacht beschäftigt wurden, Betriebseinstellungen zu vermeiden. Das Hochwasser und die Rutschungen rührten nicht, wie man erwarten sollte, von heftigem Regen her, sondern waren dadurch verursacht, daß dieses Jahr der Schneefall weit über die sonst übliche Grenze heruntergereicht hat. Ein Fluß hatte infolge der Schneeschmelze seinen Lauf verlegt und sich in der Nähe der Eisenbahn bei Puruhuay ein neues Bett geschaffen. Das Hochwasser trat stellenweise so plötzlich auf, daß es nicht möglich war, die Züge in Sicherheit zu bringen. — Ähnliche Nachrichten kommen aus Ecuador. Hier ist der Eisenbahnverkehr zwischen Guayaquil und Quito unterbrochen worden, weil das Gleis auf einer Strecke von 30 km Länge weggeschwemmt worden ist. Für die Wiederherstellungsarbeiten sind drei Monate angesetzt.

— **Die Eisenbahnen von Cuba und ihre Arbeiter.** Die Arbeiter der Eisenbahnen von Cuba sind zwar nicht in den Ausstand getreten, sie leisten aber untätigen Widerstand und treiben Sabotage, um höhere Löhne zu erlangen. 200 von ihnen sind wegen derartiger widerrechtlicher Handlungen entlassen worden. Dreißig Züge kamen an verschiedenen Stellen zum Stillstand, weil die Zugmannschaften nach Ablauf ihrer zwölfstündigen Arbeitszeit aus dem Dienst weggelaufen waren.

Wasserstraßenverkehr.

— **Der Scheldevertrag in der zweiten niederländischen Kammer.** Gegen die Herstellung eines Kanals von Antwerpen nach Moerdyk, der Antwerpen ähnliche Verkehrsbedingungen schafft wie Amsterdam, werden ernste Bedenken erhoben. Das gilt noch im erhöhten Maße für den Kanal Antwerpen-Maas-Rhein, der Antwerpen einen Teil des natürlichen Hinterlandes von Rotterdam zuführen wird. Mit der Verbesserung des Kanals Lüttich-Maastricht und der Zuid-Willemsvaart (Roermond-Herzogenbusch) bestehen dagegen keine Bedenken.

— **Venlo als Hafenstadt.** Zur besseren Verbindung des Niederrheinischen Industriebezirks mit Rotterdam plant man den Bau von Hafenanlagen an der Maas in Venlo. Besonders soll der Umschlag und die Lagerung von Baumwolle gepflegt werden, die jetzt im wesentlichen über Antwerpen bezogen und von dort mit der Eisenbahn zu den Verbrauchsstätten des München-Gladbacher Bezirks befördert wird.

— **Der Königl. Holländ. Lloyd,** dessen Schiffe im wesentlichen nach Südamerika und Westafrika gehen, hat die Kapitalszusammenlegung von 10:1 nunmehr durchgeführt; während das Jahr 1923 noch einen Verlust von fast 5 Mill. Gulden erbracht hatte, beträgt der Verlustvortrag 1924 nur noch 8103 Gulden.

— **Amsterdamer Hafen.** Das neue 25 000 t-Schwimmdock (Amsterd. droogdok maatsch. dok V) ist am 15. Mai feierlich durch die Königin dem Betrieb übergeben worden.

Luftverkehr.

— **Flugverkehr Wien-Klagenfurt.** Am 17. Mai fand die feierliche Eröffnung der Fluglinie Wien-Klagenfurt statt. Sie dankt ihre Entstehung dem zielbewußten Vorgehen der Klagenfurter Verwaltung, die binnen wenigen Wochen gemeinsam mit der Österreichischen Luftverkehrsgesellschaft die Kärtner Luftverkehrsgesellschaft ins Leben rief.

Die Linie ist die erste regelmäßige Flugverbindung quer über die Alpen. Sie eröffnet die Möglichkeit einer Fortsetzung nach Italien, deren wirtschaftspolitische Bedeutung daran zu ermessen ist, daß es dann möglich sein wird, Rom von Wien aus in sechs Stunden zu erreichen. Für den regelmäßigen Dienst Wien-Klagenfurt werden Junkers-Ganzmetallmaschinen für sechs Personen mit einem Motor von 150 PS und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km benutzt.

— **Keine Flugverbindung Prag-Paris.** Trotz aller Vorbereitungsarbeiten zu einer Flugverbindung zwischen Paris und Prag über Österreich und die Schweiz durch die internationale Luftschiffahrtsgesellschaft (früher Franko-Roumaine) ist an die Aufnahme eines solchen Dienstes in diesem Jahre nicht zu denken.

Kraftwagenverkehr.

— **Postkraftwagenlinien in Schweden.** Die von der schwedischen Postverwaltung geplanten Kraftwagenlinien in den Provinzen Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Värmland usw. sind von der schwedischen Regierung bis auf die Linie Sundsvall-Härnösand genehmigt worden. Diese abgelehnte Linie würde parallel der Ostküstenbahn laufen und einen unnötigen Wettbewerb darstellen (vgl. auch S. 173, 562 d. Jahrg.).

— **Kraftwagenfahrten der österreichischen Postverwaltung.** Im Laufe des ersten Halbjahres 1925 wird die Postverwaltung ihr diesjähriges Linienprogramm, das den Ausbau des österreichischen Postkraftwagennetzes vorsieht, verwirklichen. Der Zuwachs betrug im Vorjahre 16 neue Linien; heuer kommen 30 neue Linien hinzu. Da alle im Vorjahre geführten Kraftwagenlinien heuer wieder verkehren werden, wird der Postkraftwagenverkehr über 70 Linien umfassen, von denen die Mehrzahl den Alpenkursen zugezählt werden kann. Das von den Postkraftwagen regelmäßig befahrene Straßennetz wird eine Länge von über 2500 km erreichen. 130 Kraftwagen verschiedener Bauarten und Stärke mit einem Fassungsraume von 12 bis 22 Personen werden in Verwendung stehen.

Rechtspflege.

— **Die eigenmächtige, bahnseits erfolgte Beschlagnahme von Frachtgütern verpflichtet die Bahn zum vollen Ersatz.** (Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in Brünn, Rv. I, 1580/24.) Der im nachfolgenden auszugsweise wiedergegebene Prozeßfall ist insofern von Interesse, als sein Tatbestand in die Zeit des Zerfalles der österreichisch-ungarischen Monarc einzelne Nachfolgestaaten fällt, und er die Frage der pflicht der Bahn für die ihr anvertrauten Güter ohne Rüc auf den während der Beförderung eingetretenen Wechsel i Besitzern der Bahn zugunsten der Verfrachter löst.

Eine Berliner Firma kaufte im Oktober 1918 noch vor d litischen Umsturz von der Metallzentrale A.-G. in Wie Wagen weiches Hüttenblei, die sie sofort von dort nach über Prag schickte. Als die Sendung in den ersten Tag November 1918 nach Prag kam, wurde sie von den unter ins Leben getretenen tschechoslowakischen Staatsbahnen fü Zwecke, angeblich auf Veranlassung des Nationalaussch (Narodni Vybor), welcher die Regierungsgewalt im Staate übernommen hat, beschlagnahmt.

Die Empfangsfirma klagte nach erfolglosen Reklama ihren Ersatzanspruch auf 61 000 Kc gegen die tschecho kische Eisenbahnverwaltung ein.

Die beiden Unterinstanzen verurteilten das tschecho kische Eisenbahnärar wegen grober Verletzung Vertragspflicht zum Ersatz des vollen Schadens gegen dieses Urteil eingebrachte Revision hatte im Wese Sache keinen Erfolg für die tschechoslowakische bahnverwaltung. Die beklagte Bahn machte unter andere tend, daß es sich um einen Anspruch gegen das Eisenba der ehemaligen Monarchie handelt, da ja der Frachtvertrag dem 28. Oktober 1918, also noch vor dem politischen Um abgeschlossen worden ist, und weiter, daß der National schuß aus eigener Machtvollkommenheit die B welche bis zum Umsturz im Besitze der österreichisch-u schen Monarchie war, in eigene Verwaltung überno hat.

Aus den Entscheidungsgründen wäre folgendes hervorzu Über die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges definitiv entschieden und ist dieselbe rechtsgültig abgew denn es handelt sich um eine Klage aus dem Frachtver und die Klägerin leitet ihre aktive Legitimation nur au Recht der Zession des Absenders und die passive Legiti der geklagten Partei aus § 100 (2) des Eisenbahnbetrieb ments (E. B. R.) ab. Dieser Rechtsgrund der Klägerin erf nicht, daß die Klägerin einen Schaden erleidet, oder daß d klagte Partei sich auf ihre Rechnung bereichert. Die Kl behauptet dies auch nicht, im Gegenteil, aus den vorge Rechnungen geht hervor, daß sie sich den Kaufpreis fü nicht eingelangten Wagen bei der Bezahlung abgezogen h daß sie selbst keinen Schaden erleidet.

Bei Beurteilung des Rechtsstreites vom Standpunk Frachtvertrages ist vor allem der Einwand der vom Na ausschuß vorgenommenen Beschlagnahme offensichtlich begründet. Eine solche Beschlagnahme würde zwar die von der Haftung wie bei Vorhandensein einer höhere walt nach § 84 E. B. R. befreien, aber es müßte eine solche h Gewalt nachgewiesen sein. Nach den Feststellunge Unterinstanzen hat aber der Nationalausschuß weder di schlagnahme von Hüttenblei angeordnet, noch eine solch gegenständlichen Sendung. Die bloße Tatsache, daß der stand der Generaldirektion der tschechoslowakischen S bahnen auch Mitglied des Nationalausschusses war, genügt daß sie dem eigenmächtigen Vorgehen des Sta vorstand-Stellvertreters in Prag, welcher die Wagenlad aufhielt, und dem Auftrag der Generaldirektion, nach chem die aufgehaltenen Wagenladungen in die einzelnen rialmagazine der Staatsbahnen weitergesendet wurden, Charakter der Ausübung von staatlichen Hoh rechten aufdrücken würden.

Es muß aber der Berufung darin, daß die Durchfuhr vo laut der Ministerialverordnung vom 10. März 1916, Z. 66 R gesetzblatt, verboten war, und daß die vom ehemaligen reichischen Kriegsministerium erteilte Bewilligung infolg politischen Umsturzes ihre Gültigkeit verloren hat, beigepfl werden. Dadurch ist aber der Frachtvertrag nach §§ 87 879 A. B. G. B. nicht gegenstandslos geworden, so im Sinne des § 1447 nur unerfüllbar. Die beklagte S bahn hat dadurch nicht das Recht erwirkt, das ihr zur Be rung übergebene Blei sich einfach anzueignen; ihre P war es, gegenüber dem Absender im Sinne des § 74 E. B. R von Beförderungshindernissen handelt, vorzugehen und d teressen des Absenders zu wahren.

Begründet ist aber dagegen die Einrede des Mangels des fahrens wegen der Unzulänglichkeit der aktiven Legitimati der Klage wurde behauptet, daß der Absender der drei W ladungen, die Bleiberger Bergwerke Union in Südslavien daß die Firma ihre Rechte aus dem Frachtvertrage der Kl abgetreten, und daß die Metallzentrale A.-G. in Wien der käufer wäre. Erst im letzten Jahre änderte die Klägerin ihre Behauptung und führte an, daß die Metallzentrale nich Verkäuferin, sondern auch Absenderin wäre, und daß die bereits im Jahre 1919 der Klägerin ihre sämtlichen Recht Ersatz zediert hätte. Die betreffende Erklärung, welche si

stimmt aber mit der Rechnung der Verkaufszentrale nicht
n, in welcher als Absender die Bleiberger Bergwerk Union
ihrt ist. Dieser wesentliche Umstand, wer der Absender
vurde nicht erhoben und festgestellt, obwohl von ihm die
vortung der Frage der Aktivlegitimation der Klägerin ab-
.
ter aber erübrigt es, sich mit der Frage der Verjährung zu
en. Es liegt nicht nur daran, ob und wann die Rekla-
. eingebracht wurde, sondern auch durch wen. Wurde sie
ner nicht berechtigten Person eingebracht, dann kommen
· Folgen der Hemmung der Verjährung nach § 98 E. B. R.
zugute. Dem wäre so, wenn die Bleiberger Bergwerk
die Reklamation eingebracht hätte. Der Absender war
ie Wiener Zentrale. Es wird noch notwendig sein, den
nd der Verjährung gegebenenfalls auch nach § 1489
G. B. zu beurteilen und außerdem auch nach dem letzten
des § 98 E. B. R., welcher eine besondere Vorschrift ent-
r den Fall, das die Bahn vorsätzlich gehandelt hat.
orsatz der Bahn stellen zwar die Untergerichte fest, aber
notwendig in einem anderen Zusammenhang, d. h. nur bei
tzung der Höhe des Schadenersatzes sich mit ihr auch bei
inwand der Verjährung zu befassen.
nußte daher die Entscheidung so, wie sie erfolgte, ge-
erden.

eine Haftung der Bahn aus einer Auskunft, die nach Kenntnis, ohne Gewähr von einer amtlichen Eisenbahn-enauskunftstelle gegeben wird. (O.-L.-G. Hamburg 4. 3. - Bf. V. 42/1925 —). (Hanseat. Rechts-Zeitschr. 1925,)

nde: Dem Landgericht ist im wesentlichen beizutreten.
den vorliegenden schriftlichen Auskünften hat die „Aus-
elle für Frachten Hamburg, Hauptbahnhof" zwischen
iar und 4. Februar 1924 in vier verschiedenen Fällen auf
age der Klägerin, unter welche Tarifklasse fällt die in
ällen als Zeitungsdruckpapier, in der anderen spezieller
nete Papierware? ein „C" in die für die Antwort be-
Rubrik eingefügt. Die Auskunft ist nicht unterschrieben,
dem Stempelaufdruck „Angabe nach bester Kenntnis, ohne
" versehen.
eitig war die Auskunft, die der Beamte aus dem Gedächt-
eben hat, falsch.
chen der Beklagten und der Klägerin bestehen langjährige
ftsverbindungen. Aus der laufenden Inanspruchnahme
skunftsstelle ist der Klägerin die aus dem Aufdruck er-
e Bedingung bekannt.
dsätzlich wäre die Beklagte der Klägerin zur verkehrs-
Sorgfalt bei einer in laufender Geschäftsverbindung
ten, im Hinblick auf ein in Aussicht genommenes Geschäft
Auskunft verpflichtet. Die Beklagte kann aber die
einschränken, soweit nicht zwingende gesetzliche Vor-
n entgegenstehen.
Iaftung aus § 5 EVO. und § 458 HGB. kommt nicht in
weil es sich hier nur um die Vorbereitung des Abschlusses
rachtvertrages handelt, nicht um die „Ausführung der Be-
ag".
r HGB., noch Eisenbahn-Verkehrsordnung verpflichten
enbahn, Auskunftsstellen einzurichten. Sie bestehen tat-
nur an großen Plätzen als zur Erleichterung des Ge-
erkehrs geschaffene gebührenfreie Einrichtung. Die
hn wäre berechtigt, die Interessenten auf Information
Tarifen zu verweisen. Diese sind für die Höhe der
allein maßgebend. Sie geben die allein maßgebende Aus-
Es ist nicht einzusehen, warum, wenn die Bahn eine das
m bei Benutzung der Tarife leitende Einrichtung schafft,
Möglichkeit einer Inanspruchnahme aus dieser freiwilligen
nicht soweit sollte beschränken dürfen, wie es nach
inen Rechtsgrundsätzen statthaft ist. Sie kann daher jede
für Verschulden ihrer Angestellten ablehnen.
GKomm. zum BGB. § 676, Anm. 2 b, läßt die Begründung
e Stellungnahme vermissen, daß die Eisenbahn Haftung
bes Verschulden ihrer Angestellten nicht ausschließen
.
r Kundgebung, daß die Angaben „nach bestem Gewissen,
hne Gewähr" erfolgen, bringt sie unmißverständlich zum
k, daß sie eine Haftung für die Auskunft im weitesten
en Maße ausschließe. Die Auskunft ist unverbindlich,
wie nicht einmal die Frachtberechnung im Frachtbrief
nicht hindert, mit weiteren Ansprüchen hervorzutreten,
n Tarif mit oder ohne Schuld eines Beamten nach der
ng der maßgebenden Instanz falsch angewendet ist,
VO. Die Eisenbahn ist kein Privatunternehmen, das
vereinbaren kann. Es entspricht daher der tarifari-
egelung ihrer Frachtberechnung, wenn sie sich durch
tsbedingungen davor schützt, daß eine Auskunft ge-
ßen als das angesehen werden könne, was bei einem
ternehmen eine Festofferte wäre.

Daher ist die Auslegung, die Planck zu § 676 A, 3 c der einer Auskunft einverleibten Klausel „ohne Obligo" gibt, jedenfalls für Eisenbahnauskünfte abzulehnen. Das Publikum, das mit ihren Auskunftsstellen arbeitet, erfaßt den Unterschied nicht zwischen der Haftung aus dem Einstehen für eine Auskunft und der für Fahrlässigkeit bei Auskunfterteilung. Es entnimmt der im streitigen Fall gewählten Fassung der Freizeichnungsklausel, daß die Eisenbahn die Auskunft unverbindlich, ohne eine Haftung für die Folgen eines Versehens bei ihrer freiwilligen Leistung zu übernehmen, erteilt.

Da die Amtspflicht ihrer Beamten nur in unverbindlicher Auskunfterteilung „nach bester Kenntnis" besteht, die Beamten sich also auf ihr Gedächtnis verlassen dürfen und dem Publikum gegenüber nicht verpflichtet sind, jedem Einzelfalle die Fragen an Hand der Tarife nachzuprüfen, kommt auch eine Haftung aus § 839 BGB. und dem Gesetz vom 22. Mai 1910 nicht in Frage.

Es ist nicht zu verkennen, daß bei dieser Rechtslage der Spediteur, der auf Grund einer Auskunft zu festen Sätzen abschließt, zu erheblichem Schaden kommen kann. Das ist aber lediglich die Folge davon, daß er das Geschäft nicht nach beiden Seiten zu gleichen Bedingungen macht. In dem Unternehmergewinn, den er bei Abschluß zu festen Sätzen berechnet, muß der Ausgleich für das übernommene Risiko liegen.

Bücherschau.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das neue Heft (Nr. 138/39) dieser Monatsschrift bringt die Geschichte der Betriebsmittel der ehemaligen Oldenburgischen Staatseisenbahn von Oberregierungsbaurat Arzt. Auf 40 Seiten werden durch eindrucksvolle Bilder alle charakteristischen Lokomotiv- und Wagenbauarten der Oldenburgischen Staatseisenbahn vorgeführt und eingehend beschrieben. Von 1894 an sind alle Lokomotiven von der Hanomag, Hannover-Linden, geliefert worden. Das Heft gibt einen geschlossenen Überblick über das selbständige Schaffen der kleinsten deutschen Staatsbahndirektion und wird all denen willkommen sein, die Anteil nehmen an der Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens. Das vorzüglich ausgestattete Heft ist zum Preise von 50 Pfg. postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

— **Tafeln zur Berechnung eiserner Eisenbahnbrücken nach den Vorschriften für Eisenbauwerke der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geheftet: 2,10 RM.

Das vorliegende Heft ist ein Sonderdruck aus den Vorschriften für Eisenbauwerke, den Berechnungsgrundlagen für eiserne Eisenbahnbrücken (D. E.), der durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 25. Februar 1925 — 82. D. 2531 — eingeführten, amtlichen Ausgabe.

In diesen Sonderdruck sind sämtliche in den Vorschriften enthaltenen Tafeln aufgenommen, so die Tafeln zur Berechnung der Momente für Balkenträger auf zwei Stützen

a) infolge gleichmäßig verteilter ständiger Lasten an beliebiger Stelle,
b) infolge der als ruhend angenommenen Verkehrslast eines Gleises an beliebiger Stelle und (zur Ermittlung der größten Momente) in der Mitte des Trägers,

zur Berechnung der größten Querkräfte aus der Verkehrslast eines Gleises von Balkenträgern auf 2 Stützen,

zur Berechnung der Querträgerbelastung für einen Schwellenträgerstrang,

die Stoßzahltafel,

die Tafeln mit den zulässigen Spannungen für die einzelnen Stahlsorten, für die eisernen Lagerteile, für die Auflagersteine und das Pfeiler- und Widerlagsmauerwerk, für Holzschwellen und -beläge,

die Tafel der Knickspannungen und Knickzahlen,

die Niettafeln für die verschiedenen Nietdurchmesser,

zwei nomographische Tafeln, aus denen die erforderliche Nietzahl unmittelbar entnommen werden kann,

und einzelne andere Tafeln.

Die Herausgabe dieses Sonderdrucks ist sehr zu begrüßen. Das lästige Suchen nach den in den Vorschriften zerstreuten Tafeln fällt fort und außerdem sind die Tafeln in dem Sonderdruck bedeutend dauerhafter, da starkes Papier verwendet worden ist — ein Vorteil für diejenigen, die ständig die Tafeln für ihre Arbeiten gebrauchen. Meines Erachtens wäre es für die Übersichtlichkeit und Handlichkeit noch besser gewesen, die Blätter nur einseitig zu bedrucken. Kuhnke-Berlin.

— **Die Methoden der theoretischen Physik** von Felix Auerbach. Mit 150 Abbildungen. Leipzig 1925. Akademische Verlagsgesellschaft. X + 436 S. Preis geh. 13 ℳ, geb. 15 ℳ.

Das vorliegende Werk ist aus Vorlesungen des Verfassers zur Einführung in die theoretische Physik entstanden, deren Hauptbestandteil nächst der Aufstellung der Begriffe und Prinzipe

die Methodik dieser Wissenschaft bildet. Von den Grundbegriffen und Prinzipien ausgehend wird zunächst die wortsprachliche Methodik behandelt. Dann folgen die Kapitel über elementare Gleichungen, Differenzen-, Differential- und Integralrechnung, gewöhnliche und partielle Differentialgleichungen, Integral- und Funktionalgleichungen. Die beiden Abschnitte über Molekulartheorie und die statistische Methode, sowie geometrische, graphische und Vektor-Methoden bilden den Schluß. Die mathematischen Methoden, mit denen in der theoretischen Physik gearbeitet wird, werden unter Heranziehung von zahlreichen Beispielen aus den verschiedensten Gebieten der Physik eingehend erläutert, ohne daß ein rein mathematisches Lehrbuch entstand, wie es die Werke von Riemann-Weber (Partielle Differentialgleichungen der mathematischen Physik) und Courant-Hilbert (Methoden der mathematischen Physik) sind. Als Einführung und Nachschlagebuch wird es auch den Ingenieuren empfohlen werden können, denn die höheren mathematischen Probleme, die für den Ingenieur oft auftreten, sind im Grunde nichts anderes als Fragestellungen aus dem Bereiche der klassischen Physik. Das Buch ist in einem lebendigen, oft von köstlichem Humor getragenen Stil geschrieben, so daß sein Studium einen wirklichen Genuß darstellt. Sch.

— **Die Physik** von Dr. Leo Graetz, o. ö. Professor der Physik an der Universität München. Mit 395 teils farbigen Abbildungen im Text und 12 farbigen und schwarzen Tafeln. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. (Die Naturwissenschaften und ihre Anwendungen, 1. Band.) Berlin und Leipzig 1923. Walter de Gruyter & Co. XII + 582 S. Preis geh. 10 ℳ, geb. 12,50 ℳ.

Das vorliegende Werk, dessen erste Auflage 1916 herauskam, ist kein Lehrbuch der Physik in gewöhnlichem Sinne, insofern es weder auf strenge Systematik, noch auf Vollständigkeit Wert legt. Es will einerseits die Tatsachen der Physik in möglichst weitem Umfange bis zu den heutigen Grenzen unseres Wissens darstellen, andererseits die Durchdringung dieser Tatsachen durch unseren Verstand, die Bildung der physikalischen Begriffe und die Ermittlung einheitlicher Bilder von der Natur verständlich machen. Von mathematischen Formeln ist nur in ganz geringem Umfange Gebrauch gemacht worden, dagegen wurde die technische Anwendung mit besonderer Vorliebe, teils ausführlich, teils hinweisend behandelt und ferner auf die geschichtliche Entwicklung der Physik an entscheidenden Stellen ausführlich eingegangen.

Das Werk gliedert sich in 4 Abschnitte. Der erste über „materielle Körper“ bringt die Grundtatsachen und -begriffe über Kraft und Bewegung, die Kreisbewegung, den Kreisel und seine Anwendungen, Schwerkraft, Wärmelehre, Flüssigkeiten, Gase und Dämpfe, kinetische Gastheorie und die Lehre vom Schall. Der nächste Abschnitt „Die Elektronen“ behandelt die gesamte Elektrizitätslehre. Im dritten Abschnitt „Die Strahlungserscheinungen und der Äther“ folgen die elektrischen Schwingungen und ihre Ausbreitung, sowie die Lehre vom Licht. Der letzte Abschnitt über „Strahlen, Elektronen und Materie“ bespricht Röntgenstrahlen und Radioaktivität und geht in einem neuen Kapitel auf die Relativitäts-, Quanten- und Atomtheorie näher ein.

Der bekannte Verfasser hat in diesem Werk seine bewährte Geschicklichkeit, auch schwierige Probleme leicht verständlic zulegen, aufs neue glänzend bewiesen. Die fesselnde S weise im Verein mit den zahlreichen guten Abbildung leichtern die Lektüre des empfehlenswerten Buches.

— **Schwedischer Hotelführer.** Unter dem Titel „Svenska och restauranter“ hat der Schwedische Verkehrsverband in holm eine Übersicht über die 234 Hotels und Restaurants ge die diesem Verbande angeschlossen sind, die aber zugleic zu den besuchtesten gehören. In dem 104 Seiten starken ist eine genaue Angabe der Preise für Zimmer und Verpf enthalten. Daneben enthält das Büchlein noch viele andere volle Auskünfte über Eisenbahnfahrpreise, Statistik über d völkerung in den einzelnen Städten und Orten, Hinweis a liebte Touristenrouten u. a. m. In dieser Vollständigkeit bisher noch kein Gasthausverzeichnis über Schweden. Führer ist bisher nur in schwedischer Sprache erschiene aber für jeden Deutschen doch verständlich, da sich die A aus dem Zusammenhang erklären. Demnächst erscheint Hotelführer auch in deutscher Sprache. Er ist im Schwed Reisebüro, Berlin W 8, Unter den Linden 22/23, erhältlich.

— **Reiseführer nach Norwegen.** Das amtliche Reisebü Norwegen in Berlin hat dieser Tage in der Art der vorjä Schrift (vgl. Jahrg. 1924 S. 715 d. Ztg.) ein praktisches Bü mit gutem Bilderschmuck herausgegeben. Neben chara stischen Abbildungen (Nordkap, Fjordaufnahmen, Rauma bringt es eine kurze Beschreibung des Landes, die Fahrprei wichtigsten Eisenbahn- und Schiffsverbindungen zw Deutschland und Norwegen sowie die Fahrpreise der wicht Eisenbahn-, Schiffs- und auch Automobilverbindungen inn Norwegens. Auf diese Weise kann sich ein jeder die kosten genau berechnen, zumal auch ein Gasthausverzeichn Zimmer- und Pensionspreise einer erheblichen Anzahl von häusern und Pensionen bringt. Bemerkenswert ist, daß n Norwegen vielerorts wie in Deutschland die Trinkgeldab durch einen Aufschlag von 10% eingeführt hat. Die i vorjährigen Reiseführer enthaltene Zusammenstellung vo schiedenen Reisen mit genauer Tageseinteilung und Preisa für die Verkehrsmittel ist weiter durchgearbeitet und erw worden. Das Heft ist in dem Amtlichen Reisebüro für Nor in Berlin W 8, Unter den Linden 32, kostenlos erhältlich.

— **Schweden, das Land, das Sie sehen müssen.** Herausge vom Schwedischen Verkehrsverband, Stockholm 1925.

Die vorliegende Schrift ist eine Umarbeitung der im Vo erschienenen „Reisen in Schweden“. Die Reisezeit ist b einzelnen vorgeschlagenen Reiserouten zweckmäßigerweise mal angegeben. Erwähnenswert ist auch, daß die Beschr der in dem Hefte enthaltenen Abbildungen diesmal unmit unter den Bildern erfolgt und dadurch anschaulicher wirkt Bildschmuck ist erheblich vermehrt und durchweg gut ge und besser als im Vorjahr ausgeführt. Eine sehr beachten und anzuerkennende Neuheit ist eine mehrfarbig ausge größere Eisenbahnkarte über Schweden. Das Titelblatt de jährigen Ausgabe wirkte jedoch weniger reklamemäßig. Schrift wird jedem Schwedenreisenden ein willkommene gleiter sein. Sie ist im Schwedischen Reisebüro in Berlin Lindenpassage, kostenlos erhältlich.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Der an der Linie Glauchau-Wurzen gelegene Personen-Haltepunkt Dorna-Döben ist am 5. Juni 1925 wieder geöffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Fröttstädt-Georgenthal gelegene Bahnhof Reinhardsbrunn führt vom 15. Juni 1925 ab die Bezeichnung „Reinhardsbrunn-Friedrichroda“ und der an der S Weimar-Gera gelegene Bahnhof Roda bei Jena die Bezeic „Stadtroda“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltun erlassen worden:

Nr. III 98 vom 3. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwalt betreffend Vereinswagenübereinkommen: Antrag auf Änd der Bestimmung im § 21 Ziffer 2 Absatz 3, betr. Ausgleic Zahlung der Schuldbeträge.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen, Strecken und Betrieb.

Am 20. Juni d. J. wird der Bahnhof Köln-Niehl Hafen für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommen.

Von dem gleichen Tage an wird der Bahnhof in die direkten deutschen Reichsbahntarife aufgenommen.

Die Beförderung von Expreß- und Stückgut, Sprengstoffen und lebenden Tieren ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Köln, den 6. Juni 1925. (601)

Direktion
Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn.

2. Erweiterung der Abfertigun befugnisse von Stationen.

Der Bahnhof IV. Klasse Pferdeb an der Bahnstrecke Heiligenstadt-S da ist für die Zeit vom 5. Juni bis 3 tember 1925 für den Personenv wieder geöffnet worden.

Cassel, den 6. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion.

3. Nachrufe.

Am 2. Juni 1925 verstarb in Braunschweig

der Geheime Baurat i. R.

Herr Albert Paffen

lter von 84 Jahren.

Der Heimgegangene war von 1895 bis zu seinem Übertritt in den Ruhe- 1906 Vorstand des Betriebsamts 2 Braunschweig. Als solcher lagen ihm die Geschäfte eines Vertreters der Kgl. Preuß. Eisenbahnverwaltung nüber den Braunschweigischen Staatsbehörden ob. Durch seine Pflicht-, seine vornehme und lautere Gesinnung hat er sich die Verehrung und igung der Mitglieder der Direktion, seiner Mitarbeiter und Untergebenen ben.

Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren. (594)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Am 29. Mai entschlief im 69. Lebensjahre der

Geheime Baurat a. D.

Ernst Hoefer

Im Jahre 1885 ist der Entschlafene in den Eisenbahndienst eingetreten at seit 1907 der hiesigen Reichsbahndirektion als Mitglied bis zu seiner hesetzung am 1. Juli 1921 angehört. Sein Andenken werden wir stets in halten.

Köln, den 3. Juni 1925. (596)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

Am 6. Juni d. Js. starb im Alter von 77 Jahren der

Oberregierungsbaurat

Herr Arno Möbius

Der Verstorbene stand über 45 Jahre im Eisenbahndienst, gehörte der enburgischen Staatseisenbahnverwaltung seit dem 1. April 1890 an und eit dem 1. Februar 1907 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am gust 1921 Mitglied der Generaldirektion.

Sein lauterer Charakter, sein freundliches und liebenswürdiges Wesen n dem erprobten und tüchtigen Beamten bei allen seinen früheren Mit- ern ein ehrendes Andenken.

Schwerin (Meckl.), den 8. Juni 1925. (591)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Reichsbahndirektion.

Am 3. Juni ds. Js. ist

Herr Reichsbahnoberrat

Martin Mayer,

Mitglied der Reichsbahndirektion Stuttgart,

ner Bergbesteigung im Karwendelgebirge vom Tod ereilt worden.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen besonders tüchtigen, nisreichen Beamten und liebenswürdigen Berufsgenossen, dessen An- bei uns in hohen Ehren gehalten wird. (595)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.
Der Präsident.

---

ränkung der Abfertigungs- ugnisse von Stationen.

ltepunkt Unterherold an der rlinie Wilischthal-Thum wird f des 30. Juni 1925 für den Güterverkehr geschlossen. Diese Station ist also nicht mehr öffentliche Verkehrsstelle.

Dresden, den 2. Juni 1925. (575)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 8. Juni 1925:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 21, 32, 35 u. 59.
Berichtigung von Stationsnamen im A. T. 31 u. 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 2. Juni 1925. (574)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 15. Juni 1925 ist das Warenverzeichnis des deutsch-schwedisch-norwegischen Ausnahmetarifs 3 sowie das des deutsch-dänischen Ausnahmetarifs 6 unter Ziffer 2 B durch folgende Düngemittel zu ergänzen: „Ammonsalpeter, Natrammonsalpeter, Dikalziumphosphat und Kalksalpeter". Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Juni 1925. (598)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 15. Juni 1925 werden die in der Schnittafel B II genannten Zuschläge für bedeckte Wagen bei Beförderung über Flensburg Weiche (Fl.) ermäßigt. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 5. Juni 1925. (581)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.

Ab 15. Juni 1925 tritt Nachtrag II des Tarifs in Kraft. Neben den im Verfügungswege eingetretenen Änderungen enthält er eine Reihe von Entfernungskürzungen sowie Neuaufnahme von etwa 55 deutschen Stationen mit Schnittsätzen für Gaskoks.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 6. Juni 1925. (588)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1925 werden Ammonsalpeter, Dikalziumphosphat, Kalksalpeter und Natrammonsalpeter in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 41 für Düngemittel aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Juni 1925. (599)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 wird die Station Hoysinghausen als Versandstation in den Ausnahmetarif 10c für Brenntorf einbezogen.

Berlin, den 8. Juni 1925. (602)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1925 tritt die Lokalbahn-Aktiengesellschaft dem Ausnahmetarif 10c für Brenntorf bei.

Berlin, den 2. Juni 1925. (582)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif — Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni wird in dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager usw. unter den Grubenholzsammellagern die Station Stadtbahn 21199 nachgetragen.

Berlin, den 6. Juni 1925. (585)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 11. Juni 1925 wird die Neuhaldensleber Eisenbahn als Empfangsbahn in den Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Juni 1925. (586)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) T/V. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 werden die Stationen L o t t e (Kreis Tecklenburg) und Osnabrück Gbf. als Torfstreufabrikstationen in den Ausnahmetarif 10a einbezogen.

Berlin, den 4. Juni 1925. (587)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1925 tritt der Ausnahmetarif 1 g für Buchenscheitholz bis 1 m Länge im Verkehr von Oderberg Überg. bis Brilon Wald und Neheim-Hüsten in Kraft, der im Rückvergütungswege die Frachtsätze der Klasse F gewährt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Juni 1925. (592)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarife für den Holzverkehr:

D 41 von Polen nach den Niederlanden,
D 43 von Polen nach Frankreich, Luxemburg und dem Saargebiet,
D 45 von Polen nach der Schweiz und
D 55 von Polen nach Belgien.

Zu den vorgenannten Durchfuhr-Ausnahmetarifen, die bereits vergriffen waren, ist mit Gültigkeit vom 1. Juni 1925 ab ein Neudruck herausgegeben worden. In diesem Neudruck sind die zu den Durchfuhr-Ausnahmetarifen D 43 und D 55 bisher bekanntgegebenen Änderungen eingearbeitet. Die Tarife sind zu den gleichen Preisen wie bisher durch die Stationskasse Breslau Hbf. zu beziehen.

Breslau, den 2. Juni 1925. (589)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1925 werden die Stationen der Neuhaldensleber Eisenbahn als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2d einbezogen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juni 1925. (576)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 werden die Entfernungen für eine Reihe pfälzischer und badischer Stationen geändert und ergänzt.

Außerdem wird die badische Station Böhringen-Rickelshausen in den Tarif aufgenommen.

Ferner werden verschiedene Stationsnamen geändert.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst ab 15. August 1925.

Hannover, den 31. Mai 1925. (590)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II.

Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. wird die Station Mittelschefflenz der Nebenbahn Oberschefflenz-Billigheim in den Tarif Badischer Güterverkehr (einschließlich Badisch. Nebenbahnen) — Tfv. 40 — einbezogen.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 5. Juni 1925. (593)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Am 15. Juni 1925 tritt für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen unter der Bezeichnung „Direkter deutsch-polnischer Güter- und Tierverkehr" ein neuer Güter- und Tiertarif in Kraft. Durch den neuen Tarif wird der bisherige Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der deutschen Eisenbahnen und den Stationen der polnischen Eisenbahnen (einschließlich der Danziger Stationen) vom 1. Februar 1923 aufgehoben. Die wesentlichsten Änderungen bestehen in der bereits am 1. Mai 1925 durchgeführten Beseitigung des Frankatur- und Überweisungszwanges, in der Ergänzung und Abänderung des Verzeichnisses der beteiligten Bahnen, der Zulassung der Abfertigung von Sendungen im mehrmaligen Durchlauf durch deutsche und polnische Teilgebiete und in der Ausdehnung des Tarifs auf Polnischoberschlesien, sowie in der Zulassung der Beförderung von Eilgütern als „Beschleunigtes Eilgut".

Auf Seite 17 des Tarifs wird die in Ziffer 3 b) angegebene Entfernung von 401 km in 402 km und auf Seite 26 die Durchgangsentfernung Zbąszyń Landesgrenze (Richtung Bomst)-Jamielnik Landesgrenze von 310 km in 309 km abgeändert.

Über die näheren Bestimmungen des Tarifs, der durch Vermittlung der Stationskassen bezogen werden kann, erteilen die Güterabfertigungen Auskunft.

Breslau, den 4. Juni 1925. (579)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Polnischoberschlesisch-Deutsch[er Eisen-]bahn-Güter- und Tiertarif (Ka[...]tarif).

Infolge Einarbeitung in den[...] Deutsch-Polnischen Eisenbahn-G[...] Tiertarif vom 15. Juni 1925 (N[...] deutschen Tarifverzeichnisses) [...] Polnischoberschlesisch-Deutsche [...]bahn-Güter- und Tiertarif (Ka[...]tarif) vom 10. November 1922 ne[...]trag I vom 1. Januar 1923 mit [...] vom 14. Juni 1925 außer Kraft.

Oppeln, den 6. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion Opp[eln]
(Oberschlesische Eisenbahn[...])
namens der beteiligten Verwa[ltungen]

A. Oberschlesischer Wechselv[...]
B. Polnischoberschlesisch-deuts[...]bandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. [...] Ladestelle „Koksownia Huta [...] für den Versand von Koks eröff[...] zuständige Abfertigungsstation [...]zie. Die Anschlußentfernung vo[...] bis Koksownia Huta Huberta [...] 5 km.

Das Verzeichnis der polnisch[...]sischen Grubenversandstationen [...] Nachtrag I Seite 12, zu B Na[...] Seite 28 — ist zu vervollständig[...]

Z u A Die auf Seite 6 Abs[...] Nachtrages I (Nr. 33 c 1) Seite [...] Tarifs A) am Schluß der Fußn[...]gebenen „Tarifklassen Ie, II un[...] zu streichen. Schwefelsäure tari[...] wie vor nach Klasse C.

Oppeln, den 2. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Reichsbahndirektion Oppe[ln]
(Oberschlesische Eisenbahn[...])
namens der beteiligten Verwa[ltungen]

Binnen-Güter- und Tiertarif [...] schmalspurigen Linien des Bez[...] Reichsbahndirektion Dres[den]

Am 30. Juni 1925 wird die [...] schmalspurigen Linie Wilischtl[...] gelegene Station Unterherold fü[...]terverkehr eingezogen.

Dresden, am 4. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverk[ehr]

Mit sofortiger Gültigkeit wird [...]tion U n t e r s u l z b a c h, die [...] Güterverkehr geschlossen word[...] der Entfernungstafel II des T[...]strichen.

Stuttgart, den 3. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Teil I, Abteilung B. L[...]

Mit Gültigkeit vom 10. Juni [...] auf weiteres wird das Lagergeld [...] Stationen für die im Gütertarif [...] Abschnitt B, Abschnitt F, X unter [...] f) genannten Güter geändert, u[...] für die Güter unter 4 e) auf 150 [...] Güter unter 4 f) auf 300 ungar. [...] für je 100 kg und 1 Tag.

Regensburg, den 4. Juni 1925.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-[...]gesellschaft.

Pfälzisch-Bayerischer Güterve[rkehr]

Die Station U n t e r s u l z b a c[h ...] den Güterverkehr geschlossen [...] Sie ist daher in der Kilometertaf[el ...] allen Angaben zu streichen.

München, 5. Juni 1925.

Tarifamt der D. R.-G., G.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

25. | Berlin, den 18. Juni 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Fachschrifttum und Praxis.

Von Dr. Hans A. Martens.

…er Einstellung des Fachmannes zum Fachschrifttum ist …i zu unterscheiden: Der Leser, der eine lediglich auf…de Tätigkeit ausübt und der Schriftssteller, der sich …risch betätigt.

…die Notwendigkeit, das Fachschrifttum zu studieren, wird …in Wort zu verlieren sein, denn sie besteht allenthalben … Berufen. Wer nicht dauernd die Neuerscheinungen liest, … die Fühlung mit dem beruflichen Fortschritt, kommt zum …d und wird sehr schnell rückständig. Er wird ein Hand… einer von den allzuvielen, alltäglichen in seinem Berufe, …dem ausgefahrenen Gleise des einmal Gelernten, Über…t und ihm zufällig Bekanntgewordenen sich weiterbe…d sehr bald beruflich versteinert. Steht er an verant…er Stelle, so wird der von ihm geleitete Betrieb sehr rückständig und im Wettbewerbe nicht mehr mitkommen, selbst, nicht neuerungsbedürftig, allem Neuem Mißtrauen …bringt und daher abhold ist. Bei lediglich ausführender …t tritt die bekannte Abstumpfung des Berufes ein, die …r mit Unrecht dem Berufe selbst zur Last legt. Schuld …m Stumpfwerden hat nicht die Tätigkeit, …rn der Mangel an Interesse des Beruflers …iner beruflichen Tätigkeit, die ihm das …l zugewiesen hat. Da der Mangel an Berufsinteresse …ifte Leistungen mit sich bringen muß, so hat ein Unter… alle Veranlassung, seine Angehörigen zur Verfolgung … sie jeweilig angemessenen Schrifttums anzuregen und alles zu tun, um die Beschäftigung mit dem fachlichen Schrifttum zu begünstigen und zu beleben.

Wer die Fachpresse liest, ist weit entfernt, ein weltfremder Wissenschaftler oder Theoretiker zu sein. Die technischen Zeitschriften stellen heutzutage zum größten Teil praktische Fragen zur Erörterung. Und selbst Beiträge, die mehr nach Theorie auszusehen scheinen, können doch immer praktisch ausgenützt werden, wenn sich der berufliche Leser den Zweck seines Lesens ständig vor Augen hält, der in der Frage gipfelt: Wie nutze ich das Gelesene auf meinen beruflichen Interessenkreis aus, was hole ich aus ihm für mein besonderes Arbeitsgebiet und für das Unternehmen, dem ich angehöre, im besonderen heraus??

Man soll endlich dem Mißbrauch steuern, den so viele unbewußt mit dem Wort „Theorie“ oder „theoretisch“ treiben. Man spricht von einem theoretischen Lehrlings- und Personalunterricht, wo es sich doch nur um eine schulmäßige Behandlung einfachster praktischer Fragen des Berufs handelt, um elementarste Dinge, die schulmäßig gelehrt werden und bei denen auf die Theorie überhaupt gar nicht eingegangen wird, weil der Schülerkreis darauf gar nicht eingestellt ist. Man soll doch endlich mit diesem Schreckgespenst Theorie Schluß machen, mit dem so Viele sich selbst und Andere vor dem Studium des Schrifttums graulich machen, das ihnen aber als recht bequemes Mittel zur Entschuldigung dient, daß sie als „Praktiker“ sich mit dem Fachschrifttum nicht beschäftigen.

Wer belesen ist, hat zwei Vorteile. Er braucht sich nicht mehr

über Dinge den Kopf zu zerbrechen, mit denen sich andere schon beschäftigt haben, und hat nur nötig, auf ihren Schultern stehend, weiter zu bauen. Denn der bei weitem meiste Fortschritt besteht in geschicktem Zusammensetzen des Bekannten und Vorhandenen. Die wenigsten kommen auf die höhere schöpferische Tätigkeit des Erfindens und Entdeckens, und zum zweiten kommt der Belesene sehr oft zu dem überraschenden Schluß wie der weise Ben Akiba: „Es ist alles schon dagewesen.“ Manches, was mit großem Tamtam ausposaunt wird, ist nur längst Bekanntes, längst Vergessenes in neuer Aufmachung, wenn auch vielleicht an Bedeutung nicht geringer als früher. So spart große Belesenheit viel geistige Eigenarbeit und Zeit, sofern man sich alles Gelesene erarbeitet und stets im Gedächtnis oder in einer geschickt angelegten Kartei in einfachen Vermerken über das Gelesene bereithält, um die Hirnregistratur nicht unnütz zu überlasten. Letzten Endes ist also große Belesenheit bei verantwortlichen Leitern in Unternehmungen ein Umstand, der als sehr wirtschaftlich für das Unternehmen zu bezeichnen ist.

Gewiß kann nicht der vielbeschäftigte Betriebsleiter alles selbst lesen, und so bedarf es einer gewissen Organisation in einem Unternehmen, um das Fachschrifttum richtig auszunützen. Desgleichen kann nicht befürwortet werden, daß alle Angestellten alle möglichen Zeitschriften lesen. Und so kommt es darauf an, die Organisation des Schrifttums so auszubilden, daß in weiser Auswahl jeder nur das liest, was er für seinen beruflichen Geschäftskreis lesen muß. Diese Auswahl zu treffen, ist Sache des literarischen Büros im Einvernehmen mit allen Abteilungen, des Literatur-Ingenieurs oder wie man sonst diese Stelle zu nennen geneigt ist. Denn es darf nicht vergessen werden, daß allzu vieles Lesen unfähig macht zu eigenem Nachdenken, weil es einmal an der Zeit gebricht und andermal allzu viel Eindrücke aus dem Blätterwalde eine geordnete, nachdenkliche Arbeit gar nicht mehr aufkommen lassen. Das Übermaß der Pflege fachlichen Schrifttums ist unter allen Umständen unproduktiv. Also auch hier heißt es, nicht überflüssiges Vielerlei, sondern vieles in weiser Mäßigkeit. Wenn man diese Überlegungen berücksichtigt, so wird man danach den Leserkreis und den Umlauf von Zeitschriften ziemlich richtig auswählen können. Ein Durchlaufen von Zeitschriften, die der Mitleser nur wenige Minuten durchsehen darf, weil ein oder zwei Dutzend Mitleser nach ihm noch darauf warten, hat praktisch gar keinen Zweck. Wer Nutzen von einer Zeitschrift haben will, um mit ihr zu arbeiten, muß sie wie ein eigenes Buch immer bei sich haben können. Wenn große Unternehmungen nach diesem Gedanken die Bearbeitung des Fachschrifttums organisieren, so werden sie manchen Umlauf und manchen Mitleser ruhig streichen können, andererseits aber auch manche Zeitschrift in mehreren Stücken beschaffen müssen. Denn Zeitschriften haben im Gegensatz zu Büchern nur Sinn, wenn sie bei Neuerscheinen möglichst bald gelesen werden.

Wer Ausgaben für berufliches Schrifttum als unproduktiv bezeichnet, kann über seinen Wert kaum ernstlich nachgedacht haben, d. h. man muß von dem manchmal ausgesprochenen falschen Gedanken abkommen, daß Gelder für Zeitschriften nicht werbend angelegt sind. Ganz besonders muß auf das ausländische technische Schrifttum hingewiesen werden, das wegen des derzeitigen scharfen Wirtschaftskampfes unseres Vaterlandes gegen das Ausland uns doppelt notwendig ist und als Ersatz für Studienreisen dienen muß, die sich nicht jedes Werk und jeder Konzern für alle in Betracht kommenden leitenden Beamten leisten kann; denn die deutsche Industrie ist sich darüber einig, daß sie durch die Unmöglichkeit, während der K jahre und der ersten Nachkriegszeit (wegen der Teuerung ausländischen Fachzeitschriften zu verfolgen, mit ihrem Ar verfahren weit hinter dem Industrielande Amerika zurü blieben ist. Jenen Vorsprung einzuholen, ist der Zweck Studienreisen im Ausland und des eingehenderen Studium Auslandszeitschriften.

Kleiner ist der Kreis der schreibend schöpferisch tätigen leute, nämlich der Fachschriftsteller. Eine gewisse Beg wird der Neigung, seine Gedanken anderen durch den mitzuteilen und dadurch in einem weiteren Kreise, als ma selbst zu bearbeiten hat, zu wirken, immer zugrundeliegen. Teil ist auch eine gewisse Kämpfer- und Bekennernatur nöten, um eigene neue Gedanken als Schriftsteller zu vert und durchzukämpfen vor einem größeren Leserkreise, de überall in der Welt sich gegen das Neue, das ihm durc Druckerschwärze entgegentritt, entgegenstemmt. Andere aber auch ist die Triebfeder zur Fachschriftstellerei der M an Befugnissen, an eigener Macht, um sich und seine ei Gedanken in der Wirklichkeit durchsetzen zu können. Schriftsteller von Beruf und Fachgelehrten sicherlich am sten wirkend. Auf diese Ursache führe ich die überaus schriftstellerische Produktion in unserem Vaterland auf Wirtschafts- und Kulturgebieten (schrieb mir doch kürzlich Zeitschrift: Kürzen Sie Ihre verdienstvollen Ausführunge heblich, sonst ist Abdruck vor Jahresfrist nicht möglich Stelle frischen Zupackens und Draufgängertums zurück selbst nach eigener Entschlußkraft schaffen und um die gegenstehenden Hemmungen überwinden zu können, fehl Macht. So bleibt nichts übrig, als die Flucht in die S einer Zeitschrift. Es ist dies der letzte Rettungsanker unter Umständen in den Erfolg sich einhaken kann, so daß der Schriftsteller die Tat für sich in Anspruch nehmen als Anreger gegolten zu haben; was nach einem Wort Goethe vielleicht verdienstvoller sein kann als das Vollbr selbst. So wird die schriftstellerische Tätigkeit unter ständen zu einer reichen Betrachtung eines ganzen A gebietes werden können. Andererseits besteht auch bei schöpferischen, schriftstellerischen Tätigkeit der Wunsch reits erreichte Erfolge mitzuteilen, damit auch andere die chen Wege des Erfolges gehen können. In dieser Weis sich auch auf dem Gebiete des Eisenbahn-Werkstättenwes den letzten Jahren ein Sonderschrifttum entwickelt, das eine das kritisch darzustellen versucht, was aus dem Nicht Veralteten in Neuzeitlichbesseres umzuwandeln ist, und da der anderen Seite das darstellt, was bereits erreicht ist. ersten Falle wird das zu erreichende Ziel, von dem Ausg punkt gesehen, gezeigt, nicht ohne Hoffen und Wünschen im anderen Falle ist das erreichte Ziel der Gegenstand s stellerischer Darstellung mit dem Kennzeichen: So haben gemacht, tut auch ihr also! Eine solche Fachpresse ist Gehilfin der neuzeitlichen Betriebsführung: Aus der Praxi Praxis befruchtend! Daß sie ein Bedürfnis ist, zeigt auc auf postalischem Gebiet arbeitende, sehr anregende und reiche Zeitschrift „Verkehrs- und Betriebswissenschaft in und Telegraphie“, die auf gleicher Grundlage nach gle Zielen hinstrebt.

So gibt es keine erfolgreiche, stets fortschrittliche P ohne Fachschrifttum, denn das Können der Praxis kann durch einen Sprung vom Wissen, aber niemals vom Nichtw erreicht werden!

Allgemeines.

— **Neue Vordrucke für die Auslandspaketkarte.** Nach Beschluß des Weltpostkongresses in Stockholm werden vom 1. Oktober an neue Vordrucke zur Auslands-Paketkarte und zur Zollinhaltserklärung für zollpflichtige Sendungen nach dem Ausland eingeführt. Danach ist der Absender eines Pakets nach dem Auslande verpflichtet, sowohl auf der Sendung selbst als auch auf der Rückseite der Paketkarte Verfügung für den Fall zu treffen, wenn das Paket nicht zustellbar sein sollte. Es dürfen vom 1. Oktober an zur Versendung von Paketen nach dem land nur noch Paketkarten verwendet werden, deren Rück den Vordruck für die Verfügung enthält. — Alte Vordruck Zollinhaltserklärung können aufgebraucht werden.

Mustervordrucke zur neuen Paketkarte und zur neuen inhaltserklärung, die schon vor dem 1. Oktober verwendet w können, sind demnächst bei den Oberpostdirektionen zu h

Die Gesundung der österreichischen Bundesbahnen.

Von Ing. F. X. Saurau, Bundesbahnpräsident a. D.

langjährige Krieg, die auf den Zusammenbruch folgende ition und die harten Bedingungen des Friedens von rmain-en-Laye mit ihren wirtschaftlichen Folgen hat ıtlich die gesamte Verwaltungstätigkeit in Österreich auf nheilvollste beeinflußt und das Land geradezu an den nd gebracht. Aus diesen Umständen erwuchs die Zerstöler Währung, die Inflation und das unheimlich steigende t im Staatshaushalt. Die Rettung der staatlichen Finanzen nur erfolgen, wenn es gelang, in erster Linie die Wertdigkeit des Geldes zu erreichen und dann auf dieser festen lage den Staatsvoranschlag wieder in Ordnung zu bringen. form der Währung wurde mit der Errichtung der Nationalund der Stillegung der Notenpresse erreicht. Nach der sierung der Krone handelte es sich in erster Linie darum, s Budget am ungünstigsten beeinflussenden Abgänge bei undesbahnen zu beseitigen. Die Behebung der in der bahnverwaltung eingerissenen Übelstände bildete demnach auptproblem, eigentlich das Problem für die Gesundung idgets.

ıssen sich bisher drei Phasen im Gesundungsprozeß unterın: Die Zeit nach dem Zusammenbruch des Reiches ungefähr ahre 1919 an, als aus eigener Initiative des Verkehrsınd des späteren Verkehrsministeriums begonnen wurde, die ı Auswüchse zu beheben und der eingerissenen Verschwenlinhalt zu gebieten bis zum Herbst des Jahres 1922; die Periode von diesem Zeitpunkt an, die mit der Bestellung sparungskommissärs auf Geheiß der Regierung in allen s systematisch einsetzte, bis zur Einführung der neuen sation, und schließlich die Zeit seit dem Inslebentreten neraldirektion der Bundesbahnen bis ungefähr Anfang Jahres.

ersten Bemühungen der Eisenbahnbehörden mußten vor dahin gehen, durch alle möglichen Maßnahmen wieder g und Disziplin in die Dienstführung zu bringen und die Ausgaben herabzudrücken. So fallen schon in das Jahr e Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Beauf den Strecken, für welche die Zufuhr der Kohle am en und der Betriebsstrom am billigsten zu stehen kam. nahmen zur Vereinfachung des Geschäftsganges und für weiterung des Wirkungskreises der Bundesbahn-Direksowie die ersten Vorbereitungen zur Ersparung von Perurch Schrankenauflassungen wurden getroffen und, Fahrigungen wurden eingeschränkt beziehungsweise eingelie Beleuchtung wurde vermindert usw. usw.

erart erzielten Ersparnisse konnten infolge des sinkenden wertes ziffermäßig schwer erfaßt werden, haben jedoch Herbst 1922 folgenden, von der Regierung in allen Resit Energie betriebenen Ersparungstätigkeit wesentlichen ıb geleistet. In dieser Zeit erreichte die Krise ihren nkt. Der tatsächliche Betriebsabgang der Staatsbahnvernäherte sich einschließlich der Zuschüsse an die Privatzweieinhalb Billionen Kronen, wovon gs die Verkehrssteuern im Betrag von rund 700 Mil-Kronen— die dem Finanzministerium zuflossen— in Abbracht werden müssen. Erst durch die zu jener Zeit e Stabilisierung der Währung konnten die Reformen auf ebieten verstärkt und nachhaltig in Angriff genomd damit unser zweiter Abschnitt der Ersparnistätigkeit n werden. Jeder, der diese Periode im staatlichen Eisennst mitgemacht hat, wird bestätigen, mit welcher hinvollen und rastlosen Arbeit alle Organe, an der Spitze nden Beamten des Verkehrsministeriums, das Sanierungsrtsetzten.

alten Verkehrs- und späteren Bundesministerium für und Verkehr gebührt daher das besondere Verdienst, llein als erstes staatliches Ressort mit wirtschaftlichen Reformen begonnen, sondern diese nach Einsetzen der, nennen wir sie „großen“ Sanierungsaktion, mit größter Energie fortgeführt zu haben.

Dies geschah vor allem durch den scharf einsetzenden Abbau von fast 19 000 Bediensteten und durch eine Reihe anderer Maßnahmen. Die Auflassung von schwach besetzten Zügen, die Einschränkung oder auch vollkommene Einstellung des Nachtverkehrs auf verkehrsschwächeren Strecken sowie die Sperrung von Haltestellen wurde trotz des größten Widerstandes der betroffenen Bevölkerungskreise durchgeführt. Durch richtigere Auslegung des Gesetzes über den achtstündigen Arbeitstag konnten im Einvernehmen mit den Personalvertretungen die Dienst- und Ruhezeit-Vorschriften verschärft, wirtschaftlichere Personal-Turnusse eingeführt und im Zusammenhang damit auch eine bessere Lokomotivverwendung erreicht werden. Zur Steigerung der Leistungen wurden überdies in allen Dienstzweigen Prämien und Akkorde bewilligt. Behufs Ersparung von Heizmaterial hat man Kanzleien gesperrt und die Beamten in weniger Räumen zusammengedrängt untergebracht. Die bessere Überprüfung der eingelieferten Kohle, die Wiedereinführung der Kohlenersparnisprämien, die Anordnung richtiger Mischungsverhältnisse der einzelnen Kohlengattungen und die häufigere Schulung des Personals bewirkte Kohlenersparnisse bis zu 6 %, während durch energischste Einwirkung auf Lieferanten Preisermäßigungen von rund 10 % durchgesetzt werden konnten. Bei den damaligen Verhältnissen des Kohlenmarktes, wo man froh sein mußte, wenn man überhaupt Kohle bekam, gewiß nicht zu unterschätzende Erfolge! Zur Erhöhung der Einnahmen wurden Mieten, Pachtzinse und Regiezuschläge erheblich und wiederholt gesteigert. Gebaut wurden nur die allerdringendsten, die Sicherheit erhöhenden oder den Betrieb verbilligenden Anlagen. Weil diese große Anzahl von Sparmaßnahmen ohne viel Aufhebens durchgeführt und erst nach und nach fühlbar wurden, sind sie in der Öffentlichkeit weniger bemerkt und ihre Ergebnisse erst später gewürdigt worden, als die summarische Höhe der erzielten Ersparungen bekannt wurde.

Besonders verdient der von der alten Verwaltung eingeleitete Umbau der Schnellzugslokomotiven Reihe „9“ lobend hervorgehoben zu werden, weil er nicht allein mit verhältnismäßig geringen Mitteln den Stand an leistungsfähigen Schnellzugslokomotiven erhöhte, sondern auch kohlensparend wirken wird. Diese alte Naßdampflokomotive wurde in gelungenster Weise in eine zeitgemäße stärkere Heißdampftype mit Ventilsteuerung Reihe „409“ umgewandelt. Durch diese Rekonstruktion werden über drei Dutzend derzeit nur mehr für mindere Zugleistungen verwendbare Schnellzugslokomotiven wieder ihrer ursprünglichen Bestimmung entsprechend zur Führung der mit der Zeit schwerer gewordenen Schnellzüge tauglich gemacht.

In diese Zeit fallen auch die letzten Vorbereitungen zur Wiedereinführung eines beschleunigten Güterzugsverkehrs auf größere Entfernungen des „Ferngüterzugsdienstes“. Wenn auch die Herstellung leistungsfähiger Lokomotiven und schweren Oberbaues die stete Beschleunigung des Personen- und Güterverkehrs ermöglichte, so konnte doch der letztere so lange nicht ausschlaggebend gefördert werden, als nicht zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit noch die Abkürzung der Stillager in den Magazinen und der Rangiermanipulationen auf den Bahnhöfen hinzukam. In letzterer Hinsicht wurde bekanntlich erst im Jahr 1912 Wandel zu schaffen begonnen, als auf Grund der Ergebnisse der Ferngüter-Statistik eine Reform des gesamten Güterzugsfahrplanes angebahnt werden konnte. An Stelle des früheren Etappenverkehrs von Direktions- zu Direktionsgrenze sind für die wichtigsten Verkehrsrelationen gerade, durchgehende Güterzugstraßen geschaffen worden, die es ermöglichten, Wagen in diesen Zügen mit Gütern für dieselbe Ziel- oder Austrittsstation zu beladen und in Grup-

pen bis an die Endstation zu befördern. Also ein streng vorgeschriebener Fernverkehr mit Wegfall der Rangierarbeiten in den Unterwegsstationen und Aufenthalten in den Übergangsbahnhöfen. Von größter Wichtigkeit dabei war die richtige Instradierung der Züge, d. h. die Wahl der Trassen, wobei jedoch nicht immer der kürzeste der beste Weg zu sein brauchte. Durch dieses System konnten vor dem Weltkrieg bedeutende Beschleunigungen der Transportdauer erreicht und während des Krieges gewisse Transporte vorteilhaft durchgeführt werden. Der Umsturz mit seinen Begleiterscheinungen verhinderte in den ersten Nachkriegsjahren jede Tätigkeit in dieser Richtung, bis das Jahr 1921 auch hier den Beginn des Wiederaufbaus brachte. Die Reisegeschwindigkeiten der Ferngüter sind im Durchschnitt von rund acht Kilometer in der Stunde auf fünfzehn und in gewissen Richtungen bis auf fünfundzwanzig Kilometer gestiegen, gleichzeitig die finanziellen Leistungen aus dem Rückgang der Lieferfrist-Entschädigungen, Zeitmieten und Verschubkosten bedeutend gesunken. Auch wurden alle Vorbereitungen getroffen, noch den Post-, Eil- und Frachtstückgutverkehr durch schnellere Beförderung zu fördern und durch Verhandlungen mit den Nachbarländern die direkten Anschlußverbindungen an den Grenzen zu verbessern. Das österreichische System des Ferngüterzugsverkehrs mit seiner Art der Bezettlung der Wagen und Instradierung der Züge hat bereits mehrfach das Interesse des Auslandes erregt.

Auch die bereits dringlich gewordene und allgemein verlangte Reform des Gütertarifs fand im Schoße der alten Verwaltung eine gründliche Vorbereitung. Naturgemäß ging die Reform der allgemeinen Tarife, insbesondere der Güterklassifikation, jener der Tarife der einzelnen Bahnen voran. Erstere wurde von dem damals noch funktionierenden kommerziellen Verbande der österreichischen Eisenbahnen, dem zur Mitberatung eine Vertretung der Bahnbenützer einverleibt war, vorbereitet. Die auf dem allgemeinen Tarife aufgebauten Bundesbahntarife wurden von dem damaligen Tarif- und Abrechnungs-Bureau (TAB) nach den Weisungen der Tarifsektion des Verkehrsministeriums ausgearbeitet und bedeuteten für die damaligen Verhältnisse einen von den Interessenten schon lange gewünschten Fortschritt. Sie hatten eine moderne Güterklassifikation als Grundlage und die Verschiedenheit des Wertes der Güter berücksichtigt, vor allem aber der bishin geübten linearen Erhöhungstätigkeit ein Ende gemacht.

Nicht minder beschäftigte die alte Verwaltung das Studium des Einnahmen- und Kontrolldienstes, das auch zu einem Entwurf führte, der später von der Generaldirektion mit Energie in kürzester Zeit trotz größter Schwierigkeiten durchgeführt wurde. Dieser Reformvorschlag hatte die Zentralisierung des Verkehrseinnahmendienstes unter Auflassung desselben bei den Bundesbahndirektionen im Sinne und war vor allem mit einer sehr großen Ersparnis an Beamten und sachlichen Aufwendungen begründet worden. Die weiteren bedeutenden Vorteile an Vereinfachung und Beschleunigung des einschlägigen Dienstes sind bereits von anderer Seite in der vorliegenden Zeitung des näheren ausgeführt worden.

Neben all diesen verschiedenartigsten Maßnahmen mußte noch die neue Organisation der Bundesverwaltung eingeleitet, mußten Enqueten abgehalten und Gutachter befragt werden. Die Schaffung des endgültigen Statutes, dessen Vertretung im Nationalrat sowie die Durchführung der Arbeiten zur Abtrennung der neugeschaffenen, nun selbständigen „Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen" waren die letzten Arbeiten des in Verbindung damit ebenfalls einer Reform unterzogenen Ministeriums.

Die Früchte all dieser angeführten unausgesetzten Bemühungen blieben denn auch nicht aus, und ein Jahr nach dem Beginn der verstärkten Ersparungstätigkeit, am 1. Oktober 1923, konnte Minister Dr. H. Schürff anläßlich der Übergabe der Bundesbahnen an die neue Generaldirektion in einer denkwürdigen Rede mit Recht behaupten, daß die Gesundung des Bundesbahnbetriebes schon weit vorgeschritten sei. Er konnte mitteilen, daß im Vergleich zum vorangegangenen Jahre fast eine Bi[llion] Kronen erspart werden. Der tatsächliche Betriebsabgang d[er Bun]desbahnen für das Jahr 1923 werden daher mit Berücksic[htigung] der Eingänge von 580 Milliarden Kronen an Verkehrssteu[er] in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Eisenbahns[ach]ständigen Sir William Acworth's zugunsten der [Bundes]bahnen in Rechnung zu stellen sind, nur mehr 400 [Mil]liarden Kronen betragen[1]). (Aus der Rede des Minis[ters am] 1. Oktober 1923 im Bundesministerium für Handel und Ve[rkehr].)

Gehen wir nun auf die Wirksamkeit der neuen Ver[waltung] vom 1. Oktober 1923 ab über, so müssen wir gleich einga[ngs er]wähnen, daß sie einen Stock erstklassiger Beamten erbte, [auf] einem gut vorgeackerten Boden weiterarbeiten und die [von ihr] selbst eingeleiteten Maßnahmen mit Verständnis fo[rtführen] konnten. Sie fand auch ein in der Sturm- und Drangperi[ode der] ersten Nachkriegsjahre abgeklärtes Personal vor, das in [wirtschaft]lichen Betriebsfragen wertvoll mitzuhelfen und sogar i[n] vorzugehen begann. Durch diese Umstände sowie du[rch die] freiere Arbeitsmöglichkeit bei der von allen bureaukra[tischen] Fesseln befreiten Unternehmung „Österreichische [Bun]desbahnen" mußte der Tätigkeitsdrang, neu angefa[cht, zu] weiteren Erfolgen anspornen.

Die Generaldirektion hat denn auch schon im ersten [Jahre] ihrer Wirksamkeit verschiedene organisatorische Änd[erungen] ihrer äußeren Dienststellen sowie ihrer eigenen Geschä[fts-] Befugnisse durchgeführt und eine ganze Anzahl anderer b[etriebs]technischer und kommerzieller Reformen vorgenomme[n oder] angebahnt. Deren Ergebnisse schon jetzt abschließend be[urteilen] zu wollen, wo sie die Hauptkraft für organisatorische A[rbeiten] aufwendete, wäre verfrüht; doch läßt sich heute imme[rhin be]reits ihre bisherige Tätigkeit wenigstens in den wichtigs[ten Be]langen skizzieren. Es kann daher hier nicht alles auf[gezählt] werden, was von den vielen Vorschlägen und Anregun[gen des] englischen Gutachters Sir W. M. Acworth bereits durch[geführt] oder eingeleitet wurde, und muß in dieser Hinsicht auf [die in] der Z. d. V. D. V. heuer erschienene eingehende Unters[uchung] verwiesen werden. In folgendem soll nur das wichtigste [heraus]gegriffen werden.

Der Grundsatz der Generaldirektion für alle bisherige[n Maß]nahmen war die straffe Zusammenziehung aller jener A[rbeiten] nicht örtlichen Charakters, welche sich übersichtlicher un[d wirt]schaftlicher von einer Zentralstelle behandeln lassen. [Diese] Zentralisierung mußte schon wegen der Fortsetzung d[es Per]sonalabbaues möglichst rasch in Angriff genommen werde[n. Der] Abbau an Bediensteten hat denn auch weitere Fortschr[itte zu] verzeichnen, leider wieder zumeist auf Kosten altgedien[ter, er]fahrener Eisenbahner. Er hat seit Beginn im Oktober 1[922 bis] Ende 1924 einschließlich der mittlerweile in Betrieb [genom]menen Südbahn rund 45 000 Bedienstete umfaßt. Der [Ge]stand des Eisenbahnpersonals ist demnach in dieser Z[eit von] etwa 134 000 auf heute rund 89 000 gesunken. Der Verw[altung] wurde durch diese Aktion viel gutes Blut entzogen und [den Be]troffenen schwerer Schaden zugefügt. Sie mußten die [durch die] Rückflutung von den aufgelösten Fronten und durch d[ie ver]bliebenen Zentralstellen entstandene Überfülle an Perso[nal im] Interesse des Vaterlandes büßen. Es ist einleuchten[d, daß] dieser starke Abbau von einem qualitativen Aufbau b[egleitet] sein muß, der die Generaldirektion verpflichtet, auf häufi[ge und] gründliche Schulung des Personals besonderes Gewicht zu [legen].

Die Zentralisierung des Werkstättendienstes [ist am] 1. Januar 1924 durch die Errichtung einer eigenen Direkt[ion bei] der Generaldirektion eingeleitet worden. Von den ihr unmi[ttelbar] unterstellten Hauptwerkstätten sind mittlerweile bereit[s zwei] aufgelassen worden (Westbahn- und Südbahnwerkstä[tte] Wien). Es wird darauf zu achten sein, daß sich auf [Kosten] dessen die den Bundesbahndirektionen verbliebenen Nebe[n- und] Heizhauswerkstätten mit der Zeit nicht zu üppig entw[ickeln].

[1]) Dabei ist eine Vergütung für die Postbeförderung [sowie] eine Pauschalentschädigung für die Fahrbegünstigunge[n der] Bundesbediensteten nicht berücksichtigt.

soll es nur ausnahmlich dahin kommen, daß die Hauptaus-
ungen der Lokomotiven und Wagen der Privatindustrie
ben werden müssen, weil Reparaturarbeiten an solchen in
n Werken zumeist besser überwacht und gründlicher sowie
r ausgeführt werden können.

Generaldirektion hat, wie erwähnt, den Einnahmen-
Kontrolldienst schon mit dem Januar 1924 zu-
ngelegt und damit die für die Vorarbeiten von der Ver-
g aufgewendete Mühe in kürzester Zeit fruchtbringend
utzt.

Zentralisierung des Fahrplandienstes und des
erdienstes erforderten nach der Natur der Sache die
ung einzelner Agenden bei den Bundesbahndirektionen.

Beschaffungsdienst wurde bei der General-
on zusammengezogen. Diese nach allen Seiten freie
lstelle kann sich bei ihrem großen Wirkungskreis daher
besonders betätigen und hat auch bereits große Erfolge
Einkauf von Massengütern aufzuweisen. Insbesondere
ihr die finanzielle Unabhängigkeit vom Finanzministerium
en, was jeder bestätigen wird, der Gelegenheit hatte, die
erigen Verhandlungen in früheren Zeiten mitzumachen.
ihr nunmehr eine wirklich kaufmännische Gebarung er-
ht, da sie nicht an allgemeine öffentliche Wettbewerbe bei
bung von Lieferungen und Arbeiten gebunden ist und auch
nbedingter Zwang zum Einkauf im Inlande vorhanden ist.
Ermessen allein ist es überlassen, ob bei einer Vergebung
Ausland die Interessen der Bundesbahnen den allgemeinen
irtschaftlichen Bedenken vorangestellt werden können. Daß
schaffung aller Dienstgüter von einer Stelle aus, verbunden
parsamster Bevorrätigung fallweise Schwierigkeiten be-
muß, ebenso, daß nicht immer die örtliche Erzeugung volle
ksichtigung finden kann, sind Nachteile, die einstweilen
über dem Hauptziel: der finanziellen Gesundung, in Kauf
men werden müssen.

sehr wichtige Beschaffung des Brennstoffes für die Loko-
und sonstige Kesselfeuerung ist bei der Armut Österreichs
ile, namentlich an Schwarzkohle, eine nicht allein betriebs-
ch, sondern auch finanziell wichtige Frage, weil dabei
ngt der Umstand zu berücksichtigen ist, daß die möglichst
bige Verwendung unserer minderen Kohlensorten im hei-
n Interesse gelegen ist. Die Generaldirektion hat vor
lles bereits von der alten Verwaltung zwecks wirtschaft-
r Verwendung dieses Betriebsstoffes Veranlaßte fortge-
und ausgebaut und ein Höchstmaß von Braunkohle zur
g des Bergbaues im Inland bestellt. Diese 400 000 t
er Kohlensorten werden für sich oder in Mischung mit
zkohle ohne Schwierigkeiten verbraucht werden können.
emerkt, ist die richtige Vermengung der verschiedenen
gattungen nicht allein für die ökonomische Feuerung,
auch zur Schonung der Feuerboxen von größter Wichtig-
Bei der Brennstoffbeschaffung kam der Verwaltung sicher-
e bessere Marktlage, aber auch die im Jahre 1924 begon-
röffnung der elektrischen Zugförderung auf dem Arlberg
Salzkammergut zustatten. Die Generaldirektion hat
Maßnahmen getroffen, um den Brennstoffverbrauch im
otivbetrieb durch Ausnutzung der Abgas- und Abdampf-
herabzudrücken. Sie hat auch minderes Brennmaterial,
Rauchkammerlösche, bei Stabilkesseln mit Hilfe
nterwindfeuerung verwertet. Manche der mechanischen
tungen haben große Geldmittel verschlungen und wären
lten Regime nie oder nur mit Überwindung größter Schwie-
en zu erlangen gewesen.

ieser Beziehung ist durch die Generaldirektion sicherlich
ier Zug in die Verwaltung gekommen. Es sei auf die An-
ung leistungsfähiger Werkzeugmaschinen, Kraftfahrwagen
ransport von Arbeitsstücken innerhalb des Werkstätten-
ies usw. hingewiesen. Zu den technischen Errungen-
n des letzten Jahres gehören noch die Fortschritte in be-
her Hinsicht. Erinnert sei an die Erhöhung der Grund-
indigkeiten und das Durchfahren langer Strecken ohne
Lokomotivwechsel, z. B. von Wien nach Linz, überhaupt an die
bedeutenden Fortschritte in der Ausgestaltung des Fahrplanes.
Wiederholt wurden im Burgenlandverkehr die Züge ver-
mehrt und beschleunigt; im gesamten Schnellzugsdienst
sind die Vorkriegsleistungen heute schon übertroffen. Hervor-
gehoben sei ferner die Ausgestaltung des Betriebstelegraphen
und -telephons auf Mehrfachtelegraphie bzw. Telegraphie und
Telephonie mit Benutzung derselben Leitung. Auch der sinn-
reichen Einrichtungen darf nicht vergessen werden, welche es
gestatteten, größere Telegraphenzentralen durch kleine Fern-
sprechämter auf das Wirtschaftlichste zu ersetzen.

Die Einführung der bereits erwähnten neuen Güter- und Per-
sonentarife mit 1. Januar 1924 sowie die mit 1. Januar d. J. in-
folge der Durchrechnung der Gütertarife zwischen Bundesbahnen
und Südbahn vorgenommene neuerliche Erhöhung der Personen-
fahrpreise um rund 35 % bedeuten weitere große Reformwerke.
In Anbetracht der Schwierigkeiten, mit welchen unsere Industrie
zu kämpfen hat, mußten bereits in manchen Positionen Nachlässe
gewährt werden, und auch in Hinkunft werden weitere Tarif-
regelungen nicht zu umgehen sein, welche Elastizität im Sinne
einer kaufmännischen Gebarung nur zu begrüßen ist. Sie ist
heute um so notwendiger, als die Auswirkung des neuen Zoll-
tarifs und der schon geschlossenen bzw. der noch in Verhand-
lung stehenden Handelsverträge unbekannt ist. Daß die General-
direktion alles unternimmt und alles unterstützt, was geeignet
ist, die bestehenden Schwierigkeiten im Verkehr mit den Nach-
folgestaaten zu beseitigen oder wenigstens zu mildern, ist selbst-
verständlich. Denn solange keine einheitlichen Ein-, Aus- und
Durchfuhrbestimmungen bestehen und Verbandtarife zu den
Ausnahmen zählen, insbesondere aber solange die Nachbarländer
im Verkehr untereinander höhere Frachtsätze einheben als im
Binnenverkehr, wird die Entwicklung des gegenseitigen Güter-
austausches trotz einzelner Handelsverträge in ganz Mittel-
europa weiter behindert werden. Vorarbeiten für die Regelung
der Verkehrsbeziehungen durch neue internationale Überein-
kommen über den Güter-, Personen- und Gepäckverkehr, für die
Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie für die Erleichterung und
Beschleunigung des internationalen Durchzugsverkehrs durch
Verbesserung der Fahrpläne sind angebahnt und deren Durch-
führung nahe bevorstehend.

Zur Hebung des Fremdenverkehrs wird das Möglichste
getan und die Herausgabe ermäßigter Netzkarten und Abonne-
ments vorbereitet. Auch der Ausflugs- und Geschäftsverkehr
soll durch Begünstigungen gefördert werden.

Sowohl Gütertarif als Personentarif haben noch nicht das
Bareme der Nachbarländer erreicht.

Der Wagendienst hat noch immer mit großen Schwierig-
keiten zu kämpfen, da die Abgabe von tausenden Güterwagen an
die Nachfolgestaaten den Stand geschwächt hat und die durch
Jahre zurückgehaltene Investitionstätigkeit die Erneuerung des
Fahrparkes behinderte. Die Verwaltung war gezwungen, sich
zur Zeit der Herbstkonjunktur durch Anmietung von Leihwagen
zu behelfen. Der Ausbesserungsstand der Fahrbetriebsmittel
hat sich zwar gebessert, jedoch noch nicht die günstigen Frie-
denssätze erreicht.

Über die Einführung der bereits von der früheren Verwaltung
vorbereiteten kaufmännischen Buchführung sowie über die Ein-
führung der Wirtschaftsprämien (Ersparungs- und
Leistungsprämie) ist nichts weiteres zu sagen, als was nicht in
dieser Zeitung darüber schon geschrieben wurde.

In finanzieller Hinsicht lassen sich die Ergebnisse des ersten
Verwaltungsjahres der Generaldirektion heute noch nicht ab-
schließend überblicken, zumal die Bilanz noch nicht vorliegt.
Insoweit aus dem Voranschlag für das Jahr 1925 geschlossen
werden kann, dürften die Erfolge nicht in dieser Richtung zu
suchen sein, weil einmal die Reformen noch keine Zeit gehabt
haben, sich auszuwirken, dann aber auch, weil die Mehrein-
nahmen aus den Tariferhöhungen sowie die schon heute sicht-
baren Ersparnisse bei der Materialverwaltung durch die Mehr-
ausgaben für das Personal infolge der zunehmenden Teuerung

ungünstig beeinflußt werden. Die unter dem alten Regime im ersten Sanierungsjahr erzielte große Ersparnis von fast einer Billion fester Kronen kann natürlich keine Wiederholung erfahren, weil sie durch die Abstellung der gröbsten, d. h. ausgiebigsten Mißstände erreicht wurde.

Daß der Hauptgrund für die Schaffung der Neugestaltung der Verwaltung: die großen finanziellen Überschreitungen, nicht so leicht aus der Welt zu schaffen sind, war im vorhinein klar. Aller Voraussicht nach wird eine einwandfreie Gesundung des durch den Frieden von St. Germain verbliebenen Rumpfes des einst wohl durchdachten Liniensystems trotz aller vorge[schlagenen] ... derten Maßnahmen nicht so bald zu erreichen sein. Der Ge[samt]abgang wird bis zu einer gewissen, von der Wirtschaftslag[e ab]hängigen Grenze sinken, doch wird wahrscheinlich eher eine Revision der Friedensverträge eintreten, als eine wirklich dauernde Aktivität der Bundesbahnen.

Grundlagen aus dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens[1]).

Beide Vorträge sind von demselben Geiste beherrscht, wie er in der vorliegenden Zeitung 1925 Nr. 2 S. 41 bei Besprechung der ersten Vorträge Dr. Stielers zu würdigen versucht wurde. Die große Bedeutung der Vorträge liegt darin, daß das jeweils behandelte Thema, losgelöst von allen überflüssigen Einzelheiten und zufälligen Äußerlichkeiten, in großen Zügen besprochen wird und nach seinem inneren Wesen zur Darstellung kommt. Namentlich gilt dies von dem Vortrag „Aus dem Gebiete der Gütertarifpolitik". Die erhöhten Erwartungen, die man an das Wort „Politik" knüpft, werden voll erfüllt. Nicht die Frage der Technik des Tarifwesens, nicht die mühsame Kleinarbeit auf diesem Gebiete stehen im Vordergrunde, sondern es wird weitausholend der gewaltige Einfluß der letzten Endes staatsmännisch geleiteten Gütertarifmaßnahmen in Deutschland seit Anbeginn des Eisenbahnwesens geschildert, und es wird gezeigt, wie diese Tarifpolitik nicht etwa bloß als Nebenerscheinung der gesamten Volkswirtschaft in Frage kommt, sondern sich ihr gegenüber als Machtfaktor ersten Ranges zur Geltung bringt. Sie hat bei dem Aufstiege Deutschlands vor dem Weltkriege eine bedeutsame Rolle gespielt. Der Vortragende entwickelt zunächst vor seinen Zuhörern, wie in Deutschland die Tarifeinheit sich unter dem Drucke des preußischen Übergewichts von selbst durchsetzte, wie das Zusammenarbeiten der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen mit dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten die besten Früchte zeitigte, und wie diese für die deutsche Volkswirtschaft so günstige Entwicklung dank der damaligen Machtstellung des Reichs keinerlei außenpolitische Hemmungen nennenswerter Art entgegentraten. Bald fiel den deutschen Eisenbahnen auch auf dem Gebiete des internationalen Frachtrechtes die Führung zu, und das deutsche Handelsgesetzbuch wurde als Grundlage genommen zur Aufstellung eines für den europäischen Kontinent geltenden gemeinsamen Frachtrechtes. In dem sogenannten Berner Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 ist im wesentlichen deutsches Recht wiedergegeben. Interessante Streiflichter werden geworfen in einzelne wichtige Teile des vor dem Weltkriege herrschenden Tarifsystems. Namentlich werden das Wagenraum- und das Wertprinzip besprochen, ferner das Problem der Selbstkosten und die eng damit zusammenhängende Frage, in welchem Umfange Tarifermäßigungen verantwortet werden können. Den Ausnahmetarifen ist ein besonderer Abschnitt gewidmet. Der Weiterentwicklung dieses für die Volkswirtschaft Deutschlands so bedeutsamen Tarifsystems bereitete der Ausgang des Weltkrieges ein jähes Ende. Drei Ereignisse sind es, die einen wesentlichen Einfluß auf die Gütertarifpolitik gewonnen haben, nämlich der Versailler Vertrag, die Übernahme der Länderbahnen auf das Reich und die Gesetze zum Vollzug des Londoner Übereinkommens. Unbestreitbar ist, so führt Dr. Stieler aus, daß der Versailler Vertrag sich direkt gegen die deutsche Wirtschaft richtet. Die hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten werden vom Vortragenden in helles Licht gestellt. Die deutsche Tariffreiheit ist eng beschnitten. Eine der lästigsten Fesseln enthält Art. 365 des Versailler Vertrags, der unseren Kriegsgegnern das Recht gibt, zu verlangen, daß die billigsten T[arife], die auf irgendeiner deutschen Strecke bestehen, den fre[mden] Gütern auf jeder beliebigen anderen Strecke bewilligt we[rden]. Als Lichtblick kann die weitgehende Entwicklung der St[aats]tarife angesehen werden, die früher, als die Eisenbahnen im Besitz der einzelnen Bundesstaaten waren, nur in seh[r be]schränktem Maße durchgeführt werden konnten. Dieser Teil der Ausführungen im Vortrage sei als besonders interessant he[rvor]gehoben. Auch die Stellungnahme des Vortragenden zu[r] Frage, ob es der Reichsbahngesellschaft gelingen werde, di[e] zugunsten der Kriegsgegner auferlegten Schulden zu tilgen, dient Beachtung. Mit Recht hebt er hervor, daß die E[isen]bahnen nur ein Glied des großen Wirtschaftskörpers sind, infolgedessen nur dann gesund bleiben können, wenn der K[örper] nicht erkrankt. „Ergibt sich, daß die deutsche Wirtschaft [unter] der ihr auferlegten Bürde zusammenbricht, dann ist es der Reichsbahn nicht möglich, ihren Teil aufzubringen." ... in dem am 19./20. Februar d. J. gehaltenen Vortrag „Aus [dem] Gebiet der Personalpolitik" sind vor allem die großen leite[nden] und ausschlaggebenden Gesichtspunkte plastisch herausgearb[eitet]. Die schwerlastende Verantwortung, die der Leitung der Re[ichs]bahn hinsichtlich der Behandlung ihres etwa 770 000 Köpfe [um]fassenden Personals obliegt, wird mit Recht betont. Die gr[und]legende Frage, ob und inwieweit bei Bemessung der Entloh[nung] das Leistungsprinzip, d. h. die Größe der Leistung des [Be]diensteten, zu entscheiden habe, wird mit scharfer Argu[men]tierung erörtert. Die Gründe, aus denen bei den Arbeitern [der] Eisenbahnverwaltung das Arbeiten „im Akkord" nur in ver[hält]nismäßig geringem Umfange durchgeführt werden kann, we[rden] ausführlich dargelegt. Noch weniger kam bei der Reichs[bahn] das Leistungsprinzip für die Beamten in Anwendung, die [sich] der Verwaltung mit ihrer ganzen Arbeitskraft ohne jede [Ein]schränkung zur Verfügung zu stellen hatten. Die Ausnah[men], die bei den Arbeitern sowie den Beamten in Frage kamen, we[rden] eingehend behandelt. Der Vortragende hat es sich nun zu[r be]sonderen Aufgabe gemacht, darzulegen, wie durch das G[esetz] über die Deutsche Reichsbahngesellschaft vom 30. August [1924] mit seinen zwei Nebengesetzen, darunter einem Personalge[setz], auch für die Personalpolitik neue Wege eröffnet wurden be[hufs] Förderung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens: sie g[ehen] in der Richtung der Durchführung des Leistungsprinzips [bei] allen Kategorien der Eisenbahnbediensteten, sowohl der Bea[mten] als auch der Angestellten und Arbeiter. Dr. Stieler tritt [mit] guten Gründen für möglichst weitgehende Durchführung d[es] Prinzips ein, und er wendet sich mit Entschiedenheit gegen „Fanatiker der Gleichmacherei", die, wie bekannt, so leicht Schrittmacher werden für Bequemlichkeit und mittel- und un[ter]mittelmäßige Leistungen, und die sich überdies, wie Stieler [her]vorhebt, mit dem von ihnen so laut vertretenen Grundsatz „F[reie] Bahn dem Tüchtigen" in Widerspruch setzen. Besonders les[ens]wert sind die in diesem Zusammenhang mit wissenschaftli[cher] Gründlichkeit gegebenen Ausführungen über die Arbeitszeit, [ins]besondere den Achtstundentag. Der Vortragende ver[tritt] übrigens mit Recht die Meinung, daß das Leistungsprinzip ü[ber]spannt werden würde, wenn man das Personal mit einer [Ge]winnbeteiligung, einer Tantieme bedenken wollte; die g[egen] eine solche Maßnahme angeführten Gründe sind durchaus ü[ber]...

[1]) Zwei Vorträge, gehalten vor Lehrern, Studierenden und Freunden der Universität Tübingen am 11./12. Dezember 1924 und am 19./20. Februar 1925 von Staatssekretär a. D. Dr. jur. h. c. Stieler (Tübinger Abhandlungen zum öffentlichen Recht, Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart).

nd. Der einmal als richtig anerkannte Grundsatz des ıngsprinzips muß, soweit zweckmäßig, auch bei den Be- angewendet werden, wenn sich auch hier, wie der Vor- ıde nicht verschweigt, mancherlei Schwierigkeiten ergeben. müssen eben überwunden werden. Dazu bietet das sbahngesetz vom 30. August 1924 die Handhabe, wonach eichsbahngesellschaft berechtigt sein soll, „in besonderen Vergütungen zu gewähren, solange diese nicht fünf vom rt des gesamten Aufwands für die Dienstbezüge der Be- übersteigen". — Dr. Stieler spricht es mit Befriedigung laß es gelungen ist, das Berufsbeamtentum auch für die schaft zu erhalten, und findet warme Worte der Anerkennung für das bewährte Personal, das in schwerer Zeit das Eisenbahnunternehmen vor der Gefahr des Versagens bewahrt hat. Aus den Schlußworten des Vortrags entnehmen wir die ernste Mahnung, daß das gesamte Personal seine ganze Kraft aufwenden möge, die der Reichsbahngesellschaft auferlegten Verpflichtungen mit erfüllen zu helfen, da nur dann der Reichsbahnbedienstete auf eine sichere Lebensstellung rechnen und erwarten kann, daß er nicht schlechter stehen wird, als wenn er im Reichsdienst geblieben wäre. Das Schicksal der Reichsbahngesellschaft ist also auch dasjenige jedes Reichsbahnbediensteten, und es gilt für ihn hierbei das Wort: res tua agitur.

Dr. O.

Zum Begriff der höheren Gewalt.

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Compter**, Erfurt.

Erörterung der schon oft aufgeworfenen Streitfrage, ob e Haftpflicht der Eisenbahn ausschließender Fall höherer t anzuerkennen ist oder nicht, führte folgender nicht ganz nliche Tatbestand:

ı dem Plan des Bahnhofs Ückermünde führt von Jatznick a eine eingleisige Bahn, deren Gleis sich bei der Einfahrt Station in zwei Hauptgleise 1 und 2 gabelt. Kurz vorher nördlich ein Freiladegleis ab, das sich in einer Länge von 00 m neben dem Gleis 1 bis zum Empfangsgebäude hinzieht. iesem Freiladegleis stand ein Güterwagen, an dem die der Klägerin zur Zeit des Unfalls mit dem Verladen von steinen beschäftigt war. Sie hatte ihre vier Kinder bei ie neben dem Wagen spielten. Als ein Zug auf dem nur ı entfernten Hauptgleis einfuhr, lief ihm die Klägerin so ch in den Weg, daß er nicht mehr rechtzeitig halten .

Beklagte bezeichnet dieses Ereignis als höhere Gewalt .H.Pfl.G.), deren Folgen sie nicht zu vertreten habe. Das ıngsgericht hat diesen Einwand zurückgewiesen, indem es ausführte: Bei dem Verladen der Ziegelsteine käme es vor, daß die dabei beschäftigten Leute auch einmal zwi- den einzelnen Wagen hindurch auf ein Nachbargleis treten. müsse die Eisenbahn, wenn die Absperrung des Freilade- durch ein besonderes Gitter nicht möglich sei, beim ollen eines Zuges zur Abhaltung der mit dem Verladen ftigten vom Einfahrtsgleis bei den Güterwagen des Frei- ises einen Beamten aufstellen oder den Zug so langsam en lassen, daß er auf kurze Entfernungen zum Stehen ge- werden könne.

Revision hat behauptet, daß hier die Pflichten der Eisen- gegen die mit dem Aufladen beschäftigten erwachsenen en überspannt seien, und deshalb an dem Antrag auf bweisung festgehalten.

Reichsgericht hat die Revision zurückgeen. Aus den Entscheidungsgründen[1]) sind folgende wichtig:

hier die Pflichten der Eisenbahn gegen die mit dem Auf- beschäftigten Personen, wie die Revision behauptet, über- sind, kann aus einem doppelten Grunde dahingestellt : es wurde nicht eine solche Person, sondern ein Kind t, und die Voraussetzungen der „höheren Gewalt" sind daß der Eisenbahn kein Verschulden zur Last fällt, noch vegs erfüllt. Mit dem Unverstand so kleiner Kinder muß senbahn rechnen. Eigenes Verschulden des verletzten kommt hier nicht in Frage. (Entsch. d. RG. in Zivil- Bd. 44 S. 30, Bd. 53 S. 312, Bd. 54 S. 409, Bd. 59 S. 221; t Bd. 50 S. 1137.) Auch kann sich die Beklagte der Klägerin gegenüber nicht darauf berufen, daß die Mutter als gesetzliche Vertreterin ihre Aufsichtspflicht nicht erfüllt habe (Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 62 S. 346 ff.). Daß höhere Gewalt vorlag, war von der Beklagten darzulegen und zu beweisen. Sie war nur gegeben, wenn es auch bei Anwendung der äußersten Sorgfalt nicht möglich war, das Hineinlaufen eines Kindes in die Bahnhofsanlage vorauszusehen und das Überfahren desselben mit noch wirtschaftlich erträglichen Mitteln zu verhüten (Entsch. d. RG. in Zivils. Bd. 101 S. 95). So kleine Kinder in so geringer Entfernung von den Bahnhofsgleisen spielen zu lassen, ist ein Unfug, der um so größer ist, wenn die einzige zur Aufsicht berufene Person mit dem Aufladen von Ziegelsteinen beschäftigt ist und daher unmöglich ihre Aufmerksamkeit unausgesetzt den Kindern widmen kann. Deshalb war der Nachweis der höheren Gewalt von vornherein auch darauf zu richten, daß die Beklagte das Mitbringen solcher Kinder zum Freiladegleis unmöglich voraussehen und abwenden konnte. Sie hat aber nichts weiter vorgetragen und unter Beweis gestellt, als daß sie das Mitbringen von Kindern zum Freiladegleis nicht geduldet habe. Das genügte nicht. Mit dem gelegentlichen Wegweisen solcher Kinder war nicht alles getan, was geschehen konnte. Es mußten von der Beklagten weitergehende, gegen das Eindringen von Kindern in den Güterbahnhof ergriffene, den Erfolg verbürgende Maßnahmen nachgewiesen werden, und es mußte gezeigt werden, daß es unmöglich war, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln mehr zu tun. Daß eine Mutter vier Kinder zum Freiladegleis mitbrachte, konnte nicht unbemerkt bleiben. Kam ein solches Mitbringen von Kindern, wenn es auch nicht geduldet wurde, wiederholt vor, dann mußte gegen die Eltern mit Strafanzeige (§§ 78 ff. d. Eisenbahnbau- u. Betriebsordnung vom 4. November 1904, RGBl. S. 433) vorgegangen werden. Auch konnten die Sicherheitspolizei, die Schulvorstände und die Eigentümer der zum Bahnhof fahrenden Ziegelfuhrwerke zur Mitwirkung bei der Abstellung dieses Unfugs veranlaßt werden. War aber der Ladeverkehr der Ziegeleien in Ückermünde ein so lebhafter, daß solche Maßnahmen nicht zum sicheren Erfolge führten, dann blieb freilich nichts anderes übrig, als den Güterbahnhof gegen die Straße oder wenigstens das Freiladegleis, wie das von dem Vorderrichter verlangt wurde, gegen das benachbarte Hauptgleis 1 für Kinder und andere zum Betreten des Bahnhofs nicht Berechtigte abzusperren. Damit hat das Berufungsgericht der Beklagten nicht zuviel zugemutet. Daß sie derartige Maßnahmen ergriffen habe, ist von der Beklagten nicht vorgetragen worden. Auch hat sie nicht etwa behauptet, daß ein solches Mitbringen von Kindern zum Freiladegleis vor dem Unfall nie stattgefunden habe, und daß im vorliegenden Falle zwischen der Ankunft der Kinder beim Freiladegleis und dem Eintreffen des Zuges etwa so wenig Zeit verflossen sei, daß die Anwesenheit der Kinder auch bei Anwendung der äußersten Sorgfalt nicht rechtzeitig wahrgenommen werden konnte."

Der Anlaß des Unfalles dürfte, wie aus dieser Begründung zu entnehmen ist, letzten Endes der Umstand sein, daß die An-

---

[1]) Urteil des Reichsgerichts, IV. Z.-S., vom 29. Sep. 1924. Juristische Wochenschrift 54. Jahrg. (1925), Heft 3, Ziff. 38.

gestellten der Eisenbahn Bahnpolizeiwidrigkeiten stillschweigend zugelassen, jedenfalls aber nicht wirksam verhindert haben. Deswegen haben die Eisenbahnverwaltungen nach der — man kann wohl sagen ständigen — Praxis der Gerichte für solche Fälle einstehen müssen. Einerseits ergibt sich daraus für die Eisenbahnen die Mahnung, ihre Angestellten in dieser Richtung zu schärfster Aufmerksamkeit und energischem Vorgehen gegen solche Bahnpolizeiwidrigkeiten anzuhalten, ohne daß andererseits aber verkannt werden darf, daß es oft ganz unmöglich sein wird, solche Übertretungen wie die hier geschilderte zu verhindern. Denn die von den Gerichten hier empfohle Sicherheitsmaßnahmen sind, auch wenn sie technisch ausfü bar sind, praktisch vielfach nicht brauchbar und bieten a niemals völlige Sicherheit gegen Bahnpolizeiwidrigkeiten. wirksamste Mittel zur Bekämpfung bleibt in jedem Falle scharfe und dauernde Aufsicht im Zusammenhang mit St anzeigen und Zuhilfenahme von Sicherheitspolizei, Schulv ständen usw. Die Freiladeanlagen der Bahnhöfe und ihre U gebung sind keine Kinderspielplätze; Kinder haben daselbst nichts zu suchen.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1924.

Der nachstehende statistische Bericht über die Betriebsergebnisse der vier Gruppen, in die die englischen Eisenbahnen jetzt zusammengefaßt sind, stützt sich auf deren eigene Veröffentlichungen. Infolge der strengen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und des Verkehrsministeriums müssen diese ihre statistischen Aufzeichnungen einheitlich führen, und sie sind daher mit wenigen Ausnahmen untereinander und — das erste Mal, da 1923 das erste Jahr war, in dem der Zusammenschluß während des ganzen Jahres bestanden hat — mit den Ergebnissen des Vorjahres vergleichbar. Wenn die nachstehenden Zahlen, weil auf die vier Gruppen beschränkt, auch nicht alle Eisenbahnen Großbritanniens, also von England, Schottland und Wales, umfassen, so geben sie doch ein tatsächlich lückenlos zu nennendes Bild vom Stande des englischen Eisenbahnwesens. Die außerhalb der vier Gruppen stehenden kleinen Eisenbahnunternehmen sind mit einer Ausnahme bedeutungslos, und die Londoner Untergrundbahnen, die diese eine Ausnahme bilden, nehmen ihrerseits eine solche Sonderstellung im englischen Verkehrswesen ein, daß es richtig ist, sie von einer Betrachtung wie der vorliegenden auszuschließen.

Die Eisenbahnstrecken der vier großen Gruppen, der London, Midland und Schottischen Eisenbahn (LMS), der London und Nordostbahn (LNE), der Großen Westbahn (GW) und der Südbahn (S) sind zusammen 30 421 km lang. Die Zunahme im Berichtsjahr hat nur 87 km betragen. Das Anlagekapital dieser Eisenbahnen betrug Ende 1924 fast genau 1,1 Milliarden Pfd. Sterl. Im allgemeinen sollen, von besonderen Fällen abgesehen, nur die Zahlen aller vier Gruppen zusammen angeführt werden; um aber zu zeigen, daß die Gruppen, was ihren Umfang anbelangt, nicht vollständig gleichwertige Unternehmen sind, sei die Verteilung der Streckenlänge und des Anlagekapitals auf die vier Einzelnetze angegeben.

	Streckenlänge km	Anlagekapital 1000 £
LMS	10 900	439 835
LNE	10 186	340 082
GW	5 875	169 705
S	3 460	149 286

Das Anlagekapital ist im Jahre 1924 nur um 6 Mill. erhöht, in Aussicht genommen waren 8 Mill.; die schlechte Geschäftslage hat aber augenscheinlich gegen Ende des Jahres zu Zurückhaltung in bezug auf die Ausgaben Anlaß gegeben. Unter den Ausgaben zu Lasten des Anlagekapitals waren 380 000 £ für den Erwerb von Eisenbahnen, um sie mit den großen Netzen zu verschmelzen, und 1,5 Mill. für die Beschaffung von Betriebsmitteln.

Von dem Anlagekapital von 1 098 907 824 £ entfallen 957 437 145 £ auf die im Betrieb befindlichen und Neubaustrecken, auf deren Ausstattung mit Betriebsmitteln und auf die Werkstätten. 73 125 104 £ haben die Eisenbahngesellschaften in ihren Dampfern, Kanälen und Hafen, 8 949 605 £ in ihren Gasthöfen angelegt. Der Rest verteilt sich auf Kraftwerke, Grund und Boden, der nicht Eisenbahnzwecken dient, Beteiligung an anderen Unternehmen usw.

Die Gesamteinnahmen der englischen Eisenbahnen aus ih Eisenbahnbetrieben im Kalenderjahr 1924 beliefen sich 196 438 208 £, die Ausgaben auf 162 348 365 £, so daß ein Üb schuß von 34 089 843 £ verblieb. Auch hier zeigt sich der Unt schied im Umfang der vier Gruppen: die Einnahmen der e zelnen Gruppen schwankten zwischen 80,6 und 24,9 Mill., Ausgaben zwischen 65,8 und 19,5 Mill., der Überschuß zwisc 14,8 und 4,4 Mill. Die Betriebszahl bewegte sich zwischen und 84,4 %, die Verzinsung des Anlagekapitals zwischen und 3,86 %. In diesen Zahlen sind die Einnahmen und Ausga aus dem Betriebe von Omnibussen, der Dampfschiffahrt, des triebs der Kanäle und Häfen, der Gasthöfe und Erfrischur räume nicht enthalten; sie brachten die Gesamteinnahmen 214 865 686 £, die Gesamtausgaben auf 178 313 519 £, den Gesa überschuß auf 36 552 089 £.

Die Einnahmen sind gegen 1923 um 2.6 Mill. gefallen, die A gaben um 1.4 Mill. gestiegen, so daß der Überschuß um 4 M zurückgegangen ist. Die Gründe dafür sind einerseits in Herabsetzung der Tarife im Jahre 1923, die sich im Jahre 1 ausgewirkt hat, zu suchen; sehr wesentlich darauf eingewi hat aber andererseits der Ausstand bei den Eisenbahnen im nuar 1924, sowie der Rückgang in der Kohlenausfuhr. Der bau der Tarife hat die darauf gesetzte Hoffnung, er werde Verkehr beleben, enttäuscht. Infolgedessen ist auch bei al vier Gruppen die Verzinsung des Anleihekapitals zurü gegangen und die Betriebszahl gestiegen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, einschließlich Dauer- und Arbeiterkarten, sowie einschließlich des mit Personenzügen bedienten Paketverkehrs haben 86 409 354 828 212 £ mehr als im Vorjahr, die Einnahmen aus dem Güt verkehr 103 312 554 £, 3 255 123 £ weniger als im Vorjahre, tragen. Der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr Gesamtbetrag der beiden eben genannten Zahlen schwan zwischen 26 % bei der Südbahn und 61 % bei der LNE.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben bei allen v Gruppen zugenommen; dazu hat sicher die Ausstellung Wembley wesentlich beigetragen, die zu vielen Reisen Anlaß geben hat. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben gegen abgenommen, und von diesem Verlust wird natürlich L. & NE. bei ihrem weit überwiegenden Güterverkehr härtesten getroffen, während die Südbahn, die im wesentlic dem Personenverkehr dient, merkwürdiger Weise eine Zunah im Kohlenverkehr zu verzeichnen hat. Die Herabsetzung Gütertarife hat infolge der Verteilung des Verkehrs auf P sonen und Güter bei den verschiedenen Gruppen verschie gewirkt. Die Südbahn ist die einzige, deren Einnahmen Jahre 1924 diejenigen des Vorjahrs übertroffen haben.

Die Zahl der auf gewöhnliche und Arbeiterfahrkarten förderten Reisenden, also die Zahl der Fahrgäste ohne diejenig mit Dauerkarten, betrug 937 410 110, 2 811 681 mehr als im V jahre. Bemerkenswert und für englische Verhältnisse ken zeichnend ist deren Verteilung auf die verschiedenen Wag klassen. Bei der G.W. fehlt die 2. Klasse überhaupt, bei d Südbahn kommt sie nur noch im Fernverkehr nach dem Fe lande vor. Bei der L.M. & S. ist die 2. Klasse auch fast v

lig verschwunden, und bei der L. & N.E. findet sie sich noch im Vorortverkehr.

n Gütern wurden — ohne Vieh — 408 777 807 t, 11 792 363 t ger als im Vorjahr befördert. Dementsprechend und infolge Abbaus der Tarife sind auch die Einnahmen aus dem geen Güterverkehr gesunken und zwar um Beträge von Iill. bei der L. & N.E. bis 33 000 t bei der Südbahn. Daß Verkehr mit Grubenholz zurückgegangen ist, deutet auf das ieierliegen der Kohlenförderung hin, während die Zunahme nstigen Holzverkehr und im Verkehr mit Mauerziegeln auf Neubelebung der Bautätigkeit schließen läßt. Der Verkehr Steinen für den Straßenbau ist gestiegen; der Grund dafür ie lebhafte Tätigkeit auf diesem Gebiet, z. T. veranlaßt ı das Bedürfnis, z. T. eine Maßnahme zur Bekämpfung der itslosigkeit. Der Roheisenversand ist unverändert geen, der Versand von Eisenerz ist, außer bei der L.M. & S., gen.

s die Betriebsausgaben anbelangt, so haben sie bei allen Gruppen zugenommen. Bei der Unterhaltung der baua Anlagen und der Betriebsmittel sind teils Ersparnisse ı das Vorjahr zu verzeichnen, teils sind die vorjährigen ge überschritten worden. Die Ausgaben für die Zugfördesind im allgemeinen gestiegen, nur die Südbahn macht daine Ausnahme. Steuern und Abgaben, sowie die Lasten aus taatlichen Versicherung sind etwas geringer geworden.

r Oberbau wurde auf Strecken von zusammen 1680 km e — 1923: 1535 km — erneuert; die Kosten dafür, auf die eneinheit bezogen, sind außer bei der Südbahn zurückigen. Bei der Unterhaltung des Oberbaus und der Signale denthalben gespart worden. Die Südbahn hat hohe Ausı für die Ausrüstung ihrer Strecken für elektrischen Begehabt.

Wagenpark der vier Gruppen umfaßte 69 133 Personen-710 489 Güterwagen; die Zahl der ersteren ist gegen das hr um 376 zurückgegangen, die der letzteren um 4037 gen.

Dampflokomotiven waren 23 938, 59 mehr als im Jahre vorhanden; dazu kommen noch 650 elektrische Lokomotiven Triebwagen und 93 sonstige Triebwagen, fast dieselbe Zahl m Vorjahr. 410 neue Lokomotiven sind auf Betriebsrechbeschafft, wozu noch eine Anzahl kommt, deren Kosten nlagekapital belasten. Die Lokomotivbeschaffung hat sehr lich zugenommen; den genannten 410 Lokomotiven stanm Vorjahre nur 242 gegenüber. Die bahneigenen Werkn haben nicht ausgereicht, um den Lokomotivbedarf zu n; außer der G.W. haben alle Gesellschaften noch Lokoen außerhalb bauen lassen müssen. Die Kosten der einı Lokomotive schwankten je nach der Bauart zwischen £ und 4679 £.

Im Betriebsdienst sind die Ausgaben für Gehälter und Löhne, auch für Brennstoffe, Wasser und sonstige Betriebsstoffe, für die Beschaffung der Fahrkarten und sonstigen Drucksachen, für die Reinigung, Schmierung und Beleuchtung der Fahrzeuge gestiegen. Dagegen sind in den Kosten für die Leitung des Dienstes, also bei den Direktionen, Ersparnisse erzielt worden. Die L.M. & S. hat z. B. für ihre Aufsichtsratsmitglieder 12 500 £ weniger ausgegeben und wird beim Freiwerden von Stellen vor deren Neubesetzung eingehend erwägen, ob diese nötig ist. Die Ausgaben für Ruhegehälter sind in die Höhe gegangen.

Die Nebenbetriebe der Eisenbahnen haben verschiedene Ergebnisse gehabt. Die Dampfer haben erhöhte Einnahmen gebracht, bei der Südbahn sogar 70 000 £, aber auch die Ausgaben sind, außer bei der L. & NE., gestiegen, so daß z. B. bei der L. M. & S. ein Gewinn des Jahres 1923 von 16 573 £ im Jahre 1914 in einen Verlust von 39 167 £ umgewandelt worden und bei der G. W. der Fehlbetrag des Jahres 1923 von 44 977 £ auf 115 338 £ gestiegen ist. Bei der L. & N.E. ist ein Überschuß auf dem Dampferbetrieb von 103 929 £ — 1920: 80 236 £ — erzielt worden. Der Kanalbetrieb ist bei allen Gesellschaften ein Zuschußbetrieb gewesen.

Der Betrieb von Omnibussen zur Personenbeförderung ist im Jahre 1924 gegen das Vorjahr ziemlich unverändert geblieben; nur bei der G. W. sind Fortschritte gemacht worden, indem die Zahl der Omnibusse von 97 auf 123 erhöht worden ist.

Bei den Häfen sind die Einnahmen zurückgegangen, nur die Südbahn hat 80 000 £ Mehreinnahmen zu verzeichnen. Der Rückgang der Kohlenausfuhr hat sich namentlich bei der G. W. und bei der L. & N.E. bemerkbar gemacht. Dagegen hat sich der Gasthofbetrieb der englischen Eisenbahnen günstig entwickelt; L. M. & S. hat 120 000 £ Mehreinnahmen gehabt, vermutlich zurückzuführen auf die Eröffnung ihres Luxushotels in Gleneagles.

Die Personenfahrzeuge der englischen Eisenbahnen haben zusammen 2,5 Mill. Sitzplätze; diese sind im Jahre 1924 bei der L. M. & S. 524mal, bei der L. & N.E. 528mal, bei der G. W. 534mal, bei der Südbahn aber 738mal besetzt worden, wobei Dauerkarteninhaber mit 600 Fahrten im Jahre angesetzt sind. Die Zahlen sind eine Kleinigkeit niedriger als im Vorjahre. Über die Ladefähigkeit der Güterwagen enthält unsere Quelle keine Angaben; sie berichtet nur, daß, abgesehen vom Kohlen- und Erzverkehr, auf einen Güterwagen Jahresleistungen von 232 t bei der L. M. & S., 257 t bei der L. & N.E., 259 t bei der G. W. und 213 t bei der Südbahn auf den einzelnen Wagen entfielen. Diese Zahlen sind etwas höher als im Vorjahr.

Zum Schluß seien noch die Hauptzahlen betr. die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse des Jahres 1924 bei den einzelnen Gesellschaften und zum Vergleich auch diejenigen des Jahres 1923 zusammengestellt.

	L. M. & S.		L. & N. E.		G. W.		S.	
	1923	1924	1923	1924	1923	1924	1923	1924
	in 1000 £							
ekapital	439 835	438 029	340 082	338 788	169 705	167 805	149 286	148 308
nteinnahmen a. d. Betrieben	86 515	87 317	65 250	67 026	36 408	36 723	26 691	26 440
tausgaben	71 145	71 019	55 169	54 836	30 339	29 779	21 660	21 327
chüsse	15 370	16 298	10 081	12 190	6 069	6 945	5 031	5 113
ge Einnahmen	3 256	3 414	1 636	1 857	1 384	1 292	1 288	1 139
nteinkommen	18 626	19 712	11 717	14 047	7 453	8 237	6 319	6 252
ı u. andere feste Ausgaben	5 241	5 155	4 591	4 620	2 463	2 415	1 744	1 736
arleistete Dividenden	8 092	8 092	6 940	6 925	2 662	2 579	2 335	2 335
chuß	5 293	6 465	187	2 502	2 323	3 243	2 240	2 181
ende auf die gewöhnlichen ktien	6 664	6 664	3 016	3 011	3 185	3 396	2 432	2 428
	(7)	(7)	(5 bez. 2,5)	(5 bez. 2,5)	(7,5)	(8)	(5 bez. 3,5)	(5 bez. 3,5)
etrag	1 371	199	2 829	509	856	153	192	246
tücklagen	1 300	200	2 750	550	850	150	200	250
g aus dem Vorjahre	342	340	573	532	302	305	250	247
g auf neue Rechnung	270	342	494	573	296	302	258	250

Schwierigkeiten im Betriebe der französischen Kolonialbahn Thiès-Kayes-Niger und ihre Beseitigung.

Im Betriebe der vor 1½ Jahren vollendeten Bahnstrecke Thiès-Kayes[1]) und der zum Niger anschließenden Linie Kayes-Kulikoro haben sich Mißstände eingestellt, durch die sogar die Abbeförderung der Erdnußernte des Senegalgebiets in Frage gestellt wird. Einen ausführlichen Bericht hierüber von F. Jourdier in der Dépèche Colon. et Marit. (vom 4. März d. J. Nr. 8141) entnehmen wir die nachstehenden Mitteilungen.

Die Abbeförderung der letzten Erdnußernte im Senegalgebiet stößt auf ernsthafte Schwierigkeiten; die Bahn Thiès-Kayes-Niger hat den hohen Erwartungen nicht entsprochen und im letzten Jahr schlecht gearbeitet. Am 1. Dezember v. J., dem Beginn der Erdnußausfuhr, gingen die Frachten noch glatt von statten, aber seit dem 1. Februar d. J. haben sich die Verhältnisse sehr verschlechtert. Und zwar aus verschiedenen Gründen.

Die Bahnleitung ist offensichtlich ihrer Aufgabe nicht gewachsen. Der Kommandant Chardy, der sich seine Sporen in Kamerun verdient hat, hat seine neue Stellung tatsächlich noch nicht voll angetreten; nichts wurde verabsäumt, ihm eine vollkommene Erfüllung seiner Aufgabe zu ermöglichen. Das Betriebsmaterial ist an Zahl ungenügend; im westafrikanischen Klima nutzt es sich rasch ab, aber man läßt es bis zur äußersten Grenze verschleißen, und wenn es völlig unbrauchbar geworden, wird es nicht ausgebessert, weil die Werkstätten versagen. Von 998 Wagen der Linie können nur 234 benutzt werden: hierin sind Personen-, Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen einbegriffen; für die Güterverfrachtung bleibt also wenig übrig. Mit den Lokomotiven steht es ähnlichen: von 85 Lokomotiven sind nur 23 dienstfähig. Das Speisewasser scheint mangelhaft zu sein, denn in den Rohrleitungen der Kessel bilden sich kalkhaltige Niederschläge, die schließlich ein Platzen der Rohre herbeiführen; es fehlt aber für diese an Ersatz. Wie kann man mit 234 Wagen und 23 Lokomotiven eine Bahn von einigen 1200 km, d. i. eine Entfernung von Paris über Marseille bis Nizza, betreiben?

Mit der Organisation ist es nicht besser: um zu sparen, hat man den Kohlenankauf eingeschränkt und die Kohle durch Holz ersetzt; aber man hat keine genügenden Vorräte beschafft, so daß die Bediensteten der Güterzüge oft in der Nähe der Linie Holz schlagen müssen, um ihre Lokomotive zu speisen und die Fahrt fortsetzen zu können. Auch an den Schmiermitteln wollte man sparen; das Schmieröl ist schlecht und da bei Heißlaufen der Achsen die Wagen unterwegs zurückgelassen werden müssen, so verschlechtert sich der Wagenumlauf empfindlich. Daneben bestehen Ursachen, die von jedem Willen unabhängig sind: z. B. die Pumpen von Diurbel und Kaffrine arbeiten infolge Wassermangels nicht mehr, u. dergl.

Zur Abhilfe hat die Verwaltung bei der Gesellschaft Dakar-St. Louis eine Anzahl Wagen vorübergehend geliehen; aber diese Wagen, die übrigens nur mangelhaft ausgenutzt werden, fehlen nun der Eigentümerin, die infolge dessen gleichfalls in Verkehrsnot geriet; diese verschärfte sich noch durch eine Arbeitseinstellung ihres Personals. Sodann hat die Verwaltung in Frankreich neue Fahrzeuge bestellt und zunächst 70 Wagen erhalten, sodann mit dem Dampfer „Villaret-Jogeuse" in Dakar 2 Lokomotiven und 30 Wagen; 4 weitere Lokomotiven und 100 Wagen müssen demnächst eintreffen, soweit dies nicht schon geschehen ist. Den Zusammenbau dieser Fahrzeuge hat man in der üblichen Zuschlagerteilung der Privatindustrie übertragen, so daß infolge der damit verbundenen Verzögerungen die auf dem Kai von Dakar ausgeschifften Wagen eine schwere Verkehrsstörung hervorgerufen haben, durch die der Hafenverkehr ernstlich behindert wurde. Die alten Fahrzeuge können nicht ausgebessert werden, weil die Werkstätten der Bahn von den unentbehrlichen Ersatzteilen völlig entblößt sind. Als man, auf schnelle Vollendung des Bahnbaus bedacht, die Verbindung der Linie zum Niger herstellte, vernachlässigte man die W stätten, die Magazine, die Reservelager. Da nach Inbet nahme der Bahn die landwirtschaftliche Erzeugung entlang d stark zunahm, wurde ihre Leistungsfähigkeit alsbald un gend. Die Folgen dieses Zustandes waren verhängnisvoll. Journal officiel von Französisch-Westafrika vom 29. Nove v. J. berechnete die Verwaltung die Möglichkeiten für die beförderung der Ernte; sie waren bereits eingeschränkt, sind später nicht annähernd erreicht worden. Beispielsweise der Bahnhof Kaolack vom 1. Dezember bis 31. Januar Empfang von 13 000 t Getreide gegen 30 000 t für die gleiche im Vorjahr. Bahnhof Khombole hatte für gewöhnlich 25 abzufertigen. Die Abfertigung scheint 3000 t noch nicht schritten zu haben; der Empfang wird immer schwächer un Verwaltung scheint außer Stande, das von ihr selbst aufges Programm zu erfüllen.

Einige Handelshäuser haben im Vertrauen auf die Ver chungen der Eisenbahngesellschaft größere Getreidemenge gekauft und mit festen Lieferfristen nach Europa verk Von der Eisenbahn können sie nicht erreichen, daß das Get zum Verschiffungshafen befördert wird, wo die Schiffe wart

Der Generalgouverneur C a r d e trifft alle nur möglichen regeln zur Verbesserung der Lage. Jourdier macht hie in einem zweiten Bericht (in Nr. 8160 v. 27. März) der Col. et Mar. noch folgende Ausführungen:

Die eingetretenen Schwierigkeiten haben hauptsächlich gende Ursachen: unzureichende Ausrüstung der Bahn, ma hafte Unterhaltung der Fahrzeuge, mangelnde Leistungsfähi des Fahrzeugparks und Personalmangel. Die unzureicl Bahnausrüstung zeigte sich in dem Mangel der Einrichtu der Bahnhöfe, Magazine, Reservelager und Werkstätten. Bahnhöfe zwischen Kayes und dem Niger hatten zum Beispi kurze Kreuzungsgleise, entbehrten der erforderlichen Au lungsgleise und waren mangelhaft mit Wasser versorgt. zelne Stationen haben infolge ihrer Lage eine größere B tung erlangt, die nicht vorauszusehen war; sie wurden daher sprechend erweitert, und die Kreuzungsstationen vermehrt die Leistungsfähigkeit der Linie zu steigern. Es wu Schuppen erbaut, um die Güter während der Regenzeit vor Verladen gegen die Witterung zu schützen. Alle diese Arbe deren Kosten sich auf 44 Millionen Frs. belaufen, werden in sem Jahre beendet sein; weitere Arbeiten im Umfange von 2 lionen Frs. werden im künftigen Jahre ausgeführt. Die M zine und Werkstätten haben sich besonders in T h i è s als zulänglich erwiesen, wo nur sehr veraltete Anlagen vorha waren. Diese wurden in Stand gesetzt und neue Lokom schuppen in Guinguino und Tamba erbaut, die Magazin Kayes, Tukoto und Bamako wurden verbessert und Res material für die Lokomotivunterhaltung in Gudiry, Manina Sebekoro niedergelegt. Diese Leistungen im Umfange von Millionen Frs. sollen spätestens 1926 beendet werden. Er teile wurden bereits für 3,5 Millionen Frs. bestellt, we 3 Millionen sollen dafür aufgewendet werden.

Seit der Verschmelzung der Linie Thiès-Kayes mit der Kayes-Niger hat sich der Fahrzeugpark als gänzlich u reichend erwiesen. Außerdem waren die Bedürfnisse des kehrs erheblich stärker als man vermutet hatte. Zur Ab hatte die Gesellschaft Mitte 1924 bei der Eisenbahngesells Dakar—St. Louis zwei Lokomotiven geliehen und gleichzeit Frankreich 10 Lokomotiven und 100 Wagen zu je 20 t bes Seitdem ergingen weitere Bestellungen auf 7 Lokomot 8 Tender und 120 Wagen zu je 20 t, womit sich der Gesamt der Bestellungen auf 15 Millionen Frs. steigert. 4 Lokomot sind inzwischen eingetroffen und neben den 2 von Dakar

[1]) Über diesen Bahnbau hatten wir in Nr. 12 vom 20. März 1924 S. 217 dieser Zeitung eingehend berichtet.

en Lokomotiven bereits in Dienst gestellt. Die ersten 'agen sind ausgeschifft und werden zusammengebaut, der ler Fahrzeuge wird so eintreffen, daß er bei der nächsten ßernte zweifellos bereits benutzt werden kann. Ferner n 700 Plandecken beschafft, so daß ihre Gesamtzahl jetzt eträgt. Das Werkstättenpersonal wurde vermehrt und zu Zweck einige 30 Agenten in Marokko angeworben; die ler außer Betrieb befindlichen Lokomotiven konnte von 50 v. H. ermäßigt, mehr als 200 Wagen konnten dem Betriebe zugeführt werden. Zur Verstärkung des Beamtenkörpers ahn wurden sogar Beamte eingestellt, die aus der Auf- der Ruhr-Regie frei wurden. Im Jahre 1924 enthielt das t der Bahn für persönliche Ausgaben 5 628 000 Frs., da- 1925 7 976 000, also mehr 2 348 000 Frs.; für die gleiche etrug die Steigerung der Arbeitslöhne 1 935 000 Frs., für Fahrzeuge 8 279 000 und für „dépenses grosses“ 2 385 000 Frs. — Außerdem sollen an den Strecken noch Verbesserungen durchgeführt werden, insbesondere zur Abflachung von Krümmungen unter 300 m Halbmesser und zur Ermäßigung von Steigungen über 25 °/₀₀ (1 : 40) sowie zur Verstärkung der Kunstbauten; diese Arbeiten werden einen Kostenbetrag von rund 4 Millionen Frs. erfordern. Für die Strecke Thiès-Kayes wird ein Betrag von 10 bis 12 Millionen Frs. im allgemeinen Haushalt erforderlich, so daß man die Ausgaben des allgemeinen Haushalts der Linie Thiès-Niger auf insgesamt 40 bis 45 Millionen Frs. veranschlagen kann; dabei sind die 9 Millionen Frs. Betriebsfehlbetrag der Linie noch nicht berücksichtigt. Man hofft mit den eingeleiteten und beabsichtigten Maßnahmen die Schwierigkeiten soweit zu überwinden, daß der Verkehr im Lauf der nächsten Erdnußernte glatt bewältigt werden kann. F. B.

Die Zukunft des amerikanischen Eisenbahnverkehrs.

Bewältigung des ständig anwachsenden Verkehrs bildet in lten wie in der Neuen Welt eine der brennendsten wirt- ichen Fragen. Mit der zukünftigen Entwicklung des anischen Eisenbahnverkehrs beschäftigt sich der bekannte ter der Verkehrswissenschaften an der Pennsylvania-Uni- it, Professor Emory R. Johnson, in den „Proceedings of merican Philosophical Society“[1]). Das Jahr 1923 brachte isenbahnen der Vereinigten Staaten im Güterverkehr mit Leistung von 413 562 Millionen Tonnenmeilen des öffent- Verkehrs bzw. 457 589 Millionen Tonnenmeilen unter Ein- ng des Dienstverkehrs die größte bisher verzeichnete leistung. Der Personenverkehr dagegen blieb mit einem g von 38 Milliarden Personenmeilen um etwa 9 Milliarden enmeilen hinter der Höchstzahl der Kriegsjahre zurück. ben Jahre beförderten die elektrischen Bahnen der Union liarden Personen, über deren Reiseweg jedoch keine An- vorliegen. Nicht genau festzustellen ist auch die Zahl rsonen, die die Kraftomnibusse benutzten. Der Verkehr och von beträchtlichem Umfang und in der Zunahme be- . Schätzungsweise wird die Zahl der Fahrgäste auf etwa iarde jährlich veranschlagt. Die Fifth Avenue Coach ny in New York allein beförderte im Jahre 1923 56 Mil- zahlende Fahrgäste. In London sollen täglich 3½ Mil- nach einer anderen Aufstellung jährlich sogar 1½ Mil- . Menschen die Autobusse benutzen. Außerdem beförderten rsonenautomobile im Jahre 1923 fast 10 Milliarden Fahr- bei einer mittleren Fahrtlänge von 11 engl. Meilen ergibt er 100 Milliarden Personenmeilen oder mehr als das 2½- der Leistungen der Eisenbahnen im Personenverkehr. des gewaltigen Verkehrs, den die Privatautomobile und aftomnibusse vermitteln, erfreuen sich übrigens auch die schen Bahnen der Union einer ständig wachsenden Inan- nahme. Die Zunahme des Verkehrs betrug bei ihnen im hnt 1913/22 60 %. So überraschend es zunächst auch mag, so wird durch die Kraftomnibusse der Verkehr der schen Bahnen eher ergänzt als ersetzt.

andererseits den durch Lastkraftwagen vermittelten erkehr betrifft, so ist dieser gegenüber dem Güterverkehr senbahnen außerordentlich gering. Nach einer Berechnung ıtomobil-Handelskammer wurden im Jahre 1923 2220 Mil- Tonnen Frachtgüter von den Lastkraftwagen befördert, ei einem durchschnittlichen Reiseweg von nicht ganz Meilen eine Gesamtleistung von 10½ Milliarden Tonnen- ergibt oder nur etwa 2½ % des Güterverkehrs der Eisen- . Der Lastkraftwagenverkehr der Vereinigten Staaten zum Teil in den Händen besonderer Kraftwagengesellschaften, zum Teil wird die Beförderung von großen Verfrachtern mit eigenen Wagen ausgeführt.

Um ein Bild von den Ansprüchen zu gewinnen, denen die amerikanischen Eisenbahnen in Zukunft werden genügen müssen, hat man von amtlicher Seite eine Schätzung der voraussichtlichen Verkehrszunahme für das Jahrzehnt 1924 bis 1933 veranlaßt. Die an der Schätzung beteiligten Eisenbahngesellschaften besaßen ⅘ des gesamten Bahnnetzes und bewältigten mehr als ⅘ des gesamten Eisenbahnverkehrs der Union. Hiernach wäre bis zum Jahre 1933 eine Zunahme des Güterverkehrs um mindestens ⅓ zu erwarten, wobei für die Verkehrssteigerung ein geringeres Maß als in der Vergangenheit angenommen wurde. Dies würde für das Jahr 1933 einen Güterverkehr von 550 Milliarden Tonnenmeilen bedeuten.

Der Personenverkehr wird wahrscheinlich ein etwas langsameres Anwachsen zeigen, seine Zunahme wird auf nur 25 % geschätzt. Unter dieser Voraussetzung ergäbe sich für das Jahr 1933 ein Personenverkehr von 47½ Milliarden Personenmeilen, eine Leistung, die etwa den Höchstzahlen der Kriegszeit entspricht.

Ein bemerkenswertes Beispiel für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes bietet eine Feststellung der Pennsylvaniaeisenbahn, wonach an den Linien dieser einen Gesellschaft im Laufe des Jahres 1923 nicht weniger als 513 neue industrielle Unternehmungen ins Leben gerufen wurden, die der Gesellschaft eine jährliche Frachtzunahme von mehr als 6½ Millionen Tonnen erbringen und eine jährliche Gestellung von 186 000 Wagen erfordern.

Dem Anwachsen der Verkehrsleistungen entspricht der Kapitalbedarf der amerikanischen Verkehrsunternehmungen. Die Eisenbahnen schätzen ihn für das Jahrzehnt 1924—1933 auf insgesamt 7870 Millionen Doll. oder jährlich auf 787 Millionen Doll., doch wird dieser Betrag von anderer Seite für viel zu niedrig erachtet. Da das gesamte Anlagekapital der amerikanischen Eisenbahnen den Betrag von 21 Milliarden Doll. überschreitet, so würde sich der jährliche Kapitalbedarf der Bahnen auf rund 3½ % des heutigen Anlagekapitals belaufen. Noch größere Summen als der Ausbau des Eisenbahnnetzes werden die elektrischen Bahnen, die Lastkraftwagen und die Kraftomnibusse erfordern. Einschließlich eines Betrages von 500 Millionen Doll. für den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen werden die jährlichen Gesamtaufwendungen für Verkehrserweiterung in den Vereinigten Staaten auf 2½ bis 3 Milliarden Doll. geschätzt.

Von höchster Bedeutung ist ferner die veränderte Stellungnahme von Regierung und Gesetzgebung gegenüber den Eisenbahnen. Während man bisher bestrebt war, eine Vereinigung der verschiedenen Eisenbahnsysteme nach Möglichkeit zu erschweren oder zu verhindern, sieht das Transportgesetz vom Jahre 1920 nunmehr den freiwilligen Zusammenschluß der 200

---

[1]) ie Gewähr für die Richtigkeit der nachfolgenden Zahlen wir der Zeitschrift und dem Verfasser ihres Aufsatzes ssen. Die Schriftleitung.

großen Systeme und der 1400 kleineren Gesellschaften zu einer beschränkten Anzahl von Gruppen — möglichst nur 20 — vor, wie er in der Nachkriegszeit in England zur Durchführung gelangt ist. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens würde weiter die Einbeziehung der Wasserstraßen sowie des Kraftwagen- und Luftverkehrs in den künftigen Verkehrsplan des Landes bedingen. Dies würde die Regierung instand setzen, eine von einheitlichen Gesichtspunkten bestimmte Verkehrspolit treiben und die Tätigkeit der verschiedenen Verkehrsmitt zu regeln, daß sie der öffentlichen Wohlfahrt mit der hö Wirksamkeit dienen und dem Lande von Jahr zu Jahr die Verkehrseinrichtungen zur Verfügung stellen, die für wirtschaftliche Entwicklung und für seinen sozialen Forts erforderlich sind.

Dr. v.

Vom russischen Eisenbahnwesen.

Von Dr. P. H. Seraphim, Assistent am Osteuropa-Institut.

Der Handelsverkehr und Warenaustausch in Rußland zeigt gegenwärtig eine deutliche Belebung. Die vorjährige Mißernte in Verbindung mit einer scharf gegen den Privathandel gerichteten Handelspolitik hatte im Herbst und Winter einen bedeutsamen Rückgang des Warenverkehrs herbeigeführt. Die Umstellung der Handelspolitik mit dem Ziel einer stärkeren Heranziehung der Privatinitiative und die allgemeine Frühjahrsbelebung dagegen haben ihn in den letzten Monaten um etwa 10 % wieder ansteigen lassen. In bolschewistischen Wirtschaftskreisen glaubt man damit rechnen zu können, daß auch in Zukunft der Warenverkehr eine weitere Belebung zeigen wird. Es erhebt sich nun die Frage: Ist die Bewältigung dieses Warenverkehrs technisch möglich? Oder mit anderen Worten: Können die russischen Eisenbahnen bei ihrem gegenwärtigen Stande gleichen Schritt mit einer Verbesserung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse halten? Diese Frage ist nicht ohne weiteres zu bejahen. Man muß zunächst auf den höchst unbefriedigenden technischen Stand des russischen Eisenbahnwesens hinweisen. Der Volkskommissar für Verkehrswesen J. E. Rudzutak führte dieses Thema berührend kürzlich folgendes aus: „Ein höchst ernstes Hindernis für ein weiteres Anwachsen des Eisenbahnverkehrs ist die Lage der Strecken. Die russischen Eisenbahnen sind nicht in der Lage, bei dem gegenwärtigen Zustand der Linien und der Ausrüstung einen wesentlich verstärkten Warenverkehr zu bewältigen. Angesichts dessen müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, um den Oberbau der Strecken in einigermaßen erträglichen Zustand zu setzen. Die Arbeiten, die gegenwärtig durch Schwellen und Schienenauswechslung geleistet werden, können keinesfalls als genügend bezeichnet werden."

In der Tat, seit 1923 zeigt der Zustand des Oberbaues eine ständige Verschlechterung. Es dürfte bekannt sein, daß der Oberbau der russischen Eisenbahnen infolge der Bürgerkriege, besonders aber durch die „Kommunisierung" des Eisenbahnwesens stark litt, daß 1922 auf den meisten Strecken statt brauchbarer Schwellen nur noch verfaultes Holz lag, daß Schienen und Weichenstellvorrichtungen seit 50 und mehr Jahren nicht mehr ausgewechselt waren, daß Schneezäune abgerissen und die Bettungen unterwaschen waren. Mit der ihr eigenen Energie machte sich dann die Sowjetregierung in diesem Jahre daran, wenigstens die wichtigsten Strecken wieder in betriebsfähigen Zustand zu setzen. Es ist ihr dieses in der Tat gelungen. Besondere Arbeiterbataillone wurden eingesetzt, die Holzvorräte industriellen Zwecken entzogen, hier und da sogar wieder das Imprägnierungsverfahren für die Schwellen angewandt. Mit dieser einmaligen Kraftanstrengung erlosch aber dann wieder das Interesse für den technischen Zustand der Bahnen, und der Prozeß, der sich 1917—1921 schon einmal abgespielt hatte, droht sich zu wiederholen. In gleicher Weise wurde nichts für einen Wiederaufbau der halb oder ganz zerstörten Brücken, für eine Erweiterung der niedergebrannten Speicher, für Neueröffnung stillstehender Eisenbahnwerkstätten und Lokomotivfabriken getan. Auf einer großen Anzahl von Linien fehlen desgleichen genügende Wasserversorgungsanlagen, und fast überall ist die Zahl der Dienstwohnungen für die Arbeiter und Angestellten unzureichend. Das einzige, was in Angriff genommen wurde, war eine Wiederherstellung des rollenden Materials, und da vor allem des Lokomotivparkes. Wurden doch in Deutschland, Schweden, England und einer Reihe an Staaten 1700 Lokomotiven, eine große Zahl von Zisternenw Lokomotivkesseln, Zubehör, Zylindern, Draisinen und and Material für 514 500 000 schw. Kr. angekauft.

Glaubt man so mit den vorhandenen Beständen an Bet mitteln auskommen zu können — und in der Tat zeigen die weise über den Stand des russischen Eisenbahnwesens sogar genügende Reserve an Lokomotiven —, so verhehlt man si maßgebenden Kreisen um so weniger die Notwendigkeit Wiederaufbaus der Strecken selbst. Das Verkehrskommiss berechnet, daß sich die Personen- und Güterbeförderunge nächsten Jahr vermutlich folgendermaßen heben würden:

	Personenbeförderung in Milliarden Personen	Warenbeförderu bezw. Pud-Werst
1925/26	18,7	2710
1926/27	20,6	2970
1927/28	22,6	3310
1928/29	24,5	3600
1929/30	26,4	3900

Im Jahre 1913 betrug die Personenbeförderung 27,5 Milli Personenwerst, die Güterbeförderung 4394 Millionen Pud-W Es soll mithin bis zum Jahre 1930 die Personenbeförderun 95 %, die Güterbeförderung auf 90 % des Vorkriegsniveau bracht werden. Es läßt sich natürlich heute nicht übers ob diese Berechnung zutreffend ist, d. h. ob die russische V wirtschaft so saniert werden kann, daß ein derartiger Pers und Güterumlauf notwendig wird. Postulieren wir jedoch d Fall, so ergibt sich die Frage, unter welchen Bedingungen mit welchen finanziellen Mitteln kann das russische Eisen wesen dazu gebracht werden, daß es einen solchen Personen- Warenverkehr bewältigen kann? Dazu hat das Verkehrs missariat folgende Berechnung aufgestellt: Es müssen ausge werden zur Wiederherstellung zerstörter Brücken und zum bau nicht ausreichender (eine ganze Anzahl russischer E bahnbrücken ist zurzeit nicht imstande, die Last schwerer L motiven zu tragen) 129,1 Millionen Rubel, für Auswech von Schienen 180 Millionen Rubel, für Lokomotivwerkst 37,8 Millionen Rubel, für Umbau von Knotenpunkten und tionen 24,5, für Verstärkung der Strecken 32,2, für die Wa versorgung 20, für Dienstwohnungen 20, für Wägeeinricht 6,8 Millonen Rubel. Insgesamt würde das eine Ausgabe 457,9 Millionen Rubel bedeuten. Sehr erheblich dürften dan die Ausgaben für Wiederherstellung des Zugbestandes sei die gegenwärtig vorhandene Zahl von Wagen, Lokomot usw. zwar für den derzeitigen geringen Warenverkehr ausre bei einer Verstärkung desselben aber unbedingt einer Kom tierung bedarf. Insgesamt müßten, um den Warenverkehr die angegebene Höhe zu bringen, 1141 Lokomotiven für 98,7 lionen Rubel neu gebaut und die vorhandenen Lokomotiven 101 Millionen Rubel repariert werden. Noch größer dürfte Bedarf an Güterwagen sein, wo Neubau und Reparatur Summe von 182,5 Millionen Rubel in Anspruch nehmen wür Für Personenwagen müßten 142,7 Millionen Rubel, für Brems richtungen, Zugstangen, Ersatzteile und Reparaturwerkstä 304,8 Millionen Rubel ausgegeben werden. Insgesamt würde

ie Komplettierung des Zugmaterials eine Summe von Millionen Rubel benötigen. Außerdem würde die Beendi- der bereits begonnenen Elektrisierungsarbeiten der kauka- n Bahnen sowie die Wiederinstandsetzung der Bahn- one und -telegraphen 45 Millionen Rubel, die Ausgaben für ung des Kühltransportes 26 Millionen Rubel betragen. Der schlag des Verkehrskommissariats sieht mithin für die rherstellung des russischen Eisenbahnwesens auch eine ngsfähigkeit von 90 bis 95 % des Vorkriegsstandes, eine von insgesamt 1533,4 Millionen Rubel vor.

rhebt sich nun die Frage, wie ist eine solche Summe auf- gen? Natürlich ist diese Frage weit schwieriger zu beant- als die Frage, wieviel das russische Eisenbahnwesen t. Die maßgebenden Stellen haben einen Verteilungsplan rbeitet, nach dem die Roheinnahmen der russischen Eisen- im nächsten Jahrfünft nach ihrer vermutlichen Höhe Gesamtbetrag von 5925,2 Millionen Rubel ergeben würden. nahmen sollen von 980,6 Millionen Rubel 1925/26 bis auf Millionen Rubel im Jahre 1929/30 ansteigen. Demgegen- ird errechnet, daß die Ausgaben, abgesehen von den oben eten Wiederherstellungsarbeiten, im nächsten Jahrfünft Millionen Rubel ausmachen würden. Es würde mithin eineinnahme im angegebenen Zeitraum von 1044,8 Mil- übrig bleiben, die auf das Konto der Ausgaben für Wieder- setzung überschrieben werden könnte. Der Betrag von ner halben Milliarde, der nach dieser Berechnung durch senbahnbetrieb nicht eingebracht werden kann, soll auf ege des Kredits geschaffen werden. Man denkt dabei an entümliche Form der Kreditbeschaffung durch Errichtung igenen Eisenbahnbank, die ähnlich der Moskauer n Handel und Industrie organisiert, in- und ausländische n entgegennehme und sie für Zwecke der Wiederher- des russischen Eisenbahnwesens wieder verwenden soll. lautet, ist der Volkskommissar für Verkehrswesen selbst änger dieses Planes. Kritisch ist dazu folgendes zu n: Die Errechnung eines Reingewinns der russischen hnen dürfte nach den vorliegenden Daten völlig außer- es Bereichs der Möglichkeit liegen. Derzeit ls werden Reingewinne keinesfalls erzielt, und es ist nzusehen, wie das in Zukunft möglich gemacht werden it aller Deutlichkeit muß jedenfalls darauf hingearbeitet daß eine Erhöhung der Personen- und Gütertarife eine solche Steigerung der Einnahmen nicht zur Folge haben kann, da man in Rußland gegenwärtig schon an dem Punkt angelangt ist, wo eine weitere Erhöhung der Frachttarife die Einnahmen nur herabmindern kann. Zwar sieht auch das Budget für das kommende Halbjahr 1925 vor, daß die Eisenbahnen ihre Ausgaben nicht nur decken, sondern dem Staat noch gewisse Überschüsse liefern können. Dieses Vorhandensein von Reineinnahmen ist jedoch nur rein theoretisch, da diesem Aktivsaldo nicht unbeträchtliche Staatskredite gegenüberstehen. Über den augenblicklichen Stand der Verschuldung der russischen Eisenbahn sind sichere Zahlen nicht zu ermitteln, es ist aber bezeichnend, daß kürzlich noch der Gedanke auftauchte, die bisherigen Schulden der Eisenbahn, sei es ganz zu streichen, sei es, in eine langfristige unkündare und erst in Jahrzehnten zu amortisierende Schuldsumme zu verwandeln. Dazu wurde von prominenter Seite geäußert, daß, „falls eine Streichung oder Konvertierung der Eisenbahnschulden nicht möglich sei, allein schon die Zinsen, ohne Amortisationsquoten der bisherigen Schulden einen Wiederaufbau des Eisenbahnwesens unmöglich machen würden“. Ebenso wenig, wie es denkbar erscheint, daß die russischen Eisenbahnen im Laufe des nächsten Jahrfünft mehr als eine Milliarde Reingewinn abwerfen können, scheint auch die Möglichkeit zu bestehen, auf dem Kreditwege sich weiteres Kapital zu beschaffen. Der Vergleich einer etwa zu schaffenden Eisenbahnbank mit der Bank für Handel und Industrie trifft nicht zu, da die dinglichen Sicherheiten der Industrie- und Handelsbank ungleich liquider sind als die einer Eisenbahnbank. Ein Warenlager und das Inventar einer Fabrik kann, wenn auch mit Schwierigkeiten, gepfändet werden, was bei einer Eisenbahnlinie natürlich völlig unmöglich ist. Daß ausländisches Kapital sich gerade an den russischen Eisenbahnen beteiligen wird, erscheint unter obwaltenden Umständen mehr als zweifelhaft, da im Falle die ausländischen Kapitalisten überhaupt eine Kapitalinvestition in Rußland beabsichtigen, sich ihnen in landwirtschaftlichen und industriellen Konzessionen ungleich günstigere Anlagemöglichkeiten bieten als in einem Betriebe, der bisher völliger Zuschußbetrieb war.

Man wird daher zum Schluß kommen müssen, daß auch der Gedanke einer Eisenbahnbank verfehlt ist und gegenwärtig die Pläne des Verkehrskommissariats auf Wiederherstellung der russischen Eisenbahnen eine Aussicht auf Verwirklichung nicht haben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

chseisenbahnrat. Unter dem Vorsitz des Reichsver- isters Dr. Krohne trat am 13. d. M. der Reichseisen- zum ersten Male nach der Neuregelung der deutschen nverhältnisse zusammen. An den Verhandlungen nahm Staatssekretär Vogt mit anderen Vertretern der Deut- ichsbahn-Gesellschaft teil.

ichsverkehrsminister erörterte einleitend das Verhält- eichseisenbahnrats zum Reichsverkehrsministerium, wie die Neuordnung gestaltet ist. Er wies darauf hin, daß seisenbahnrat auch in Zukunft als beratendes Organ in Verkehrsfragen dem Reichsverkehrsminister zur Seite rde, um ihn bei Erfüllung der ihm durch das Reichs- z zugewiesenen Aufgaben zu unterstützen, und sprach ung aus, daß diese Zusammenarbeit sich wie bisher für he Volkswirtschaft segensreich erweisen möge.

e bisherige Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Ge- berichtete Ministerialrat Niemack vom Reichsver- sterium. Er betonte dabei, daß seit dem Übergange der Reichsbahn auf die neue Gesellschaft eine Erhöhung tarifen nicht erfolgt sei, daß vielmehr zahlreiche Er- en in Gestalt von Ausnahmetarifen durchgeführt worden

kretär Vogt verbreitete sich sodann über die Ziele irtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesell- r hob hervor, daß die in der Öffentlichkeit vielfach vertretene Befürchtung eines überwiegenden fremdländischen Einflusses nach den bisherigen Erfahrungen nicht begründet sei. Wirtschaftlich habe die 10prozentige Erhöhung der Personentarife keinen Rückgang des Verkehrs zur Folge gehabt; der Pfingstverkehr sei vielmehr ungewöhnlich gut gewesen. Dagegen sei seit Mai ein Rückgang des Güterverkehrs zu beklagen, wodurch der Reichsbahn-Gesellschaft bei ihrer künftigen Tarifpolitik große Vorsicht auferlegt werde. Er teilte weiter mit, daß der geltende Gütertarif zurzeit einer umfassenden Nachprüfung unterzogen werde, hauptsächlich im Hinblick auf die verhältnismäßig hohe Belastung der nahen Entfernungen und der hochwertigen Güter. Über die von mehreren Rednern geforderten Wasserumschlagstarife stehe eine Entscheidung auf Grund eingehendster Prüfung in absehbarer Zeit bevor. Die Reichsbahn sei ferner bestrebt, die Beförderung im Personen- und Güterverkehr ständig weiter zu verbessern (Lieferfristen, Fernschnellzüge).

Bei der sich anschließenden Aussprache wurden die vorstehend angedeuteten Punkte sowie Fragen des Kraftwagenverkehrs, insbesondere des Postpersonenverkehrs, eingehend behandelt und von den einzelnen Rednern eine Reihe besonderer Wünsche und Anregungen vorgetragen.

Den beiden Sondervorlagen über die Erhöhung der unter den Selbstkosten liegenden Frachtsätze für Steine zum Wegebau usw. und über die Einführung von ermäßigten Frachtsätzen für Eisenhalbzeug zur Herstellung von Bauwerksteilen des Eisenhoch- und Brückenbaues und von Schwimmdocks im Verkehr mit deutschen Küstenplätzen (indirekte Eisenausfuhr) stimmte der Reichseisenbahnrat mit größerer Stimmenmehrheit zu.

— **Keine Schnellzüge für Schulausflüge.** Von der Reichsbahn wird mitgeteilt: Die Leiter von Schulfahrten und von Fahrten der Vereine für Jugendpflege suchen häufig um die Erlaubnis

zur Benutzung von Schnellzügen bei Ausflügen nach. Solche Gesuche sind aussichtslos, weil ihnen nach den Bestimmungen des Personentarifs und der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht entsprochen werden darf. Lediglich Studierenden kann auf gemeinschaftlichen Studienreisen die Benutzung von Schnellzügen unter bestimmten Voraussetzungen gewährt werden, wenn das Reiseziel mindestens 150 km entfernt liegt.

— **Sonderzüge nach Ausflugsorten.** Die Reichsbahndirektion Köln läßt in diesem Sommer nach besonders schönen Ausflugsorten der weiteren Umgebung Kölns Sonderzüge verkehren, für deren Benutzung die gleiche Fahrpreisermäßigung gewährt wird wie bei den sogenannten Ferienzügen (ein Drittel). Die Züge werden an bestimmten Sonntagen fahren und Wagen 3. und 4. Klasse führen. Bedingung ist, daß die Rückfahrt mit demselben Zuge erfolgt. Die Fahrkarten werden schon am Donnerstag auf den Einsteigestationen ausgegeben.

— **Der Berliner Fernverkehr zu Pfingsten.** In den Tagen vom 27. bis 30. Mai sind in den Fahrkartenausgaben der elf Berliner Fernbahnhöfe einschließlich Gesundbrunnen und den Reisebüros insgesamt 433 000 Fahrkarten nach Fernstationen verkauft worden. Den größten Anteil daran hat der Stettiner Bahnhof mit 123 000 Fahrkarten. Der dann folgende Anhalter Bahnhof mit 67 000 Fahrkarten hat dagegen nur etwa die Hälfte des Verkehrs vom Stettiner Bahnhof zu bewältigen gehabt. Der Verkauf auf den übrigen Fernbahnhöfen bewegt sich weiter in fallender Skala und betrug in Gesundbrunnen rund 10 000 Fahrkarten. Gegenüber dem vorjährigen Pfingstverkehr in den Tagen vom 4. bis 7. Juni 1924 ist eine Steigerung um rund 3 % zu verzeichnen.

— **Beförderung von Stückgütern auf Privatgleisanschlüssen.** Für eine Ermäßigung der Gebühren für die Beförderung von Stückgütern auf Privatgleisanschlüssen ist der Reichsverband der Deutschen Industrie in zahlreichen Eingaben und mündlichen Vorstellungen eingetreten, worauf der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband in Hannover eine erneute Prüfung der Anregungen veranlaßt hat. Als Ergebnis der letzten Prüfungen teilt die Reichsbahndirektion Hannover unter dem 23. Mai dem Reichsverbande folgendes mit: 1. die Schuppengebühr bei Verwendung von Privatgüterwagen des Anschließers wird von 2 ℳ auf 1,50 ℳ und 2. die Schuppengebühr von 4 ℳ bei Verwendung von bahneigenen Wagen auf 3 ℳ ermäßigt.

Als neue Ziffer 4 wird in die Allgemeinen Bedingungen für die Beförderung von Stückgütern auf Privatgleisanschlüssen aufgenommen, daß die Gebühr vom Anschließer zu bezahlen ist.

Die Reichsbahndirektion Hannover bemerkte in ihrem Schreiben, daß in der Ermäßigung der Schuppengebühr um 0,50 ℳ und 1 ℳ das äußerste Entgegenkommen zu erblicken und daß vor allem der Satz bei Verwendung von Privatgüterwagen äußerst gering sei, da in diesen Fällen stets sämtliche Güter zu entladen seien.

— **Gebühren für Privatanschlußgleise.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nahm zur Frage der Gleisanschlußgebühren auf Vorstellungen des Deutschen Industrie- und Handelstages folgendermaßen Stellung:

Die Höhe sämtlicher Vergütungen, die der Eigentümer eines Privatgleisanschlusses als Entschädigung für die Leistungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu zahlen hat, seien eingehend nachgeprüft worden. Insbesondere seien dabei die der Reichsbahn-Gesellschaft durch die Anschlußbedienung entstehenden Selbstkosten ermittelt worden. Die Reichsbahn könne jedoch die Forderung der Wirtschaft auf Herabsetzung der Anschlußgebühren, falls diese die Selbstkosten überstiegen, nicht als berechtigt anerkennen. Allerdings sei seinerzeit in den Verhandlungen über die Privatgleisanschlußbedingungen auch zum Ausdruck gekommen, daß die Bahn für die Bedienung der Privatgleisanschlüsse nicht mehr als die Selbstkosten erheben wolle. Bei der Ermittlung der neuen Anschlußgebühren hätten aber die Selbstkosten gerade im Hinblick darauf, daß eine einheitliche Ansicht hierüber unmöglich schien und eine Quelle ständiger Meinungsverschiedenheiten und Beschwerden entstanden wäre, schließlich überhaupt keine Rolle gespielt, sondern es sei von den alten preußischen Sätzen ausgegangen worden, die im gleichen Maße wie die Gütertarife seit der Vorkriegszeit erhöht wurden. Weitere Änderungen dieser so ermittelten Sätze, und zwar nicht nur Erhöhungen, sondern auch Ermäßigungen, hätten dann ganz im Rahmen der Bedingungen nach Maßgabe der Änderungen des Gütertarifs stattgefunden. Mit dieser Regelung hätten sich alle Spitzenverbände einverstanden erklärt. Eine Herabsetzung der Anschlußgebühren müsse seitens der Verwaltung abgelehnt werden, sie könne auch dann nicht in Frage kommen, wenn diese auf der Grundlage der Selbstkosten berechnet werden. Der Aufbau der Anschlußgebühren auf den zu niedrigen Sätzen der Vorkriegszeit habe nämlich dazu geführt, daß die Selbstkosten tatsächlich nicht gedeckt werden. Daß die Vorkriegssätze die damaligen Selbstkosten nicht deckten, s[e]i bereits bei den Verhandlungen im Jahre 1922 ausdrücklich [her]vorgehoben und es sei deshalb als Grundlage für den A[ufbau] der jetzigen Gebühren ein höherer Satz als 50 Pf., nä[mlich] 70 Pf., in Aussicht genommen worden. Nur aus beson[derem] Entgegenkommen habe die Reichsbahn sich schließlich mi[t der] Zugrundelegung der alten Sätze einverstanden erklärt. Di[e Be]rechnungen, die durch einen besonders dazu eingesetzten [Aus]schuß angestellt worden seien, um ein Bild zu gewinne[n, in] welchem Verhältnis die bahnseitigen Leistungen zu den G[egen]leistungen stehen, hätten einwandfrei bewiesen, daß di[e Ge]bühren zu niedrig sind. Die Unterlagen für diese Berec[hnung] seien auf Grund besonderer Feststellungen ermittelt. Dem[gegen]über gehe die vom Reichsverband der Deutschen Industri[e auf]gestellte Berechnung von zahlreichen falschen Voraussetz[ungen] aus. Die Berechnung stelle u. a. eine T-8-Lokomotive in [Rech]nung auf Grund der Behauptung, daß eine T-12 lediglic[h für] Anschlüsse mit Massenverkehr in Frage komme. Dies[e Be]hauptung treffe nicht zu, denn die Reichsbahn könne fü[r An]schlußzwecke nicht besondere Lokomotiven vorhalten, [deren] Leistungsfähigkeit gerade den Anforderungen des jeweilige[n An]schlußdienstes angepaßt ist, sondern sie müsse die Loko[motiv]gattungen verwenden, die sowieso für die Zwecke der F[ern]bahn vorhanden sind. Viele Anschlüsse müßten überdie[s mit] der Zuglokomotive bedient werden. Man müsse demna[ch die] Durchschnittsmenge der mit einer Bedienungsfahrt beför[derten] Wagen nicht ohne weiteres in Beziehung zu der verwe[ndeten] Lokomotivgattung bringen. Außerdem sei die Zahl 3,4 Wagen nicht die Gesamtzahl der mit einer Bedienung[sfahrt] durchschnittlich beförderten Wagen, sondern nur die Za[hl der] beladenen Wagen einer Bedienungsfahrt. Die eingehend[en Er]hebungen des Ausschusses hätten denn auch ergeben, da[ß haupt]sächlich im ganzen Reich zu Anschlußzwecken überwieg[end 4-] und 5-achsige Lokomotiven verwendet werden. Die Tag[essätze] für die Leihgebühr einer Lokomotive seien entstanden [durch] Vervielfältigung des für eine Stunde berechneten Wertes. Daß sie für die neunstündige Arbeits- und Benutzungsz[eit un]verändert geblieben sind, sei ein Entgegenkommen gewese[n. Die] Gebühren für die Lokomotivpersonale seien jetzt übrigen[s nach] der Stundeneinheit festgesetzt.

Die Zahl der Fahrtbegleiter werde ganz wesentlich auc[h] von folgenden Punkten beeinflußt: von der Bahnneigung, der Bremsbesetzung, davon, ob die Bedienungszüge gezog[en oder] geschoben werden, von der Art und dem Umfang der R[angier]bewegungen im Bahnhof und Anschluß. Hinzu komme, da[ß viel]fach Rangier- und besonders Zugpersonal während d[er An]schlußbedienung stilliege und nicht anders verwendet [werden] könne. Die Grenze von 3130 Stunden im Jahre stelle das [Höchst]maß der Arbeitszeit dar, bis zu dem diese bei Dienstpost[en mit] leichteren Verhältnissen unter Umständen ausgedehnt [werden] könne. In Wirklichkeit gehe aber die planmäßige Arb[eitszeit] des Rangierpersonals, insbesondere in größeren und m[ittleren] Bahnhöfen, im allgemeinen durchschnittlich über 9 Stund[en täg]lich nicht hinaus. Bei besonders anstrengender Beschä[ftigung] dürfe sie sogar 8 Stunden nicht überschreiten. Im Gesam[tdurch]schnitt betrage hiernach die Arbeitszeit des Rangierpe[rsonals] 9 Stunden täglich oder 2700 Stunden jährlich.

Bei der Gelegenheit der erneuten Prüfung habe sich d[ie Ver]waltung die Frage vorgelegt, ob die Reichsbahn-Gesellscha[ft bei] den jetzigen Verhältnissen überhaupt noch in der Lage [sei, die] Privatgleisanschlußbedingungen in der Fassung vom 1. J[...] unverändert beizubehalten. Die damaligen Verhandlung[en über] die Neugestaltung der Bedingungen seien seitens der [Verwal]tung unter Voraussetzungen geführt worden, die jetzt nic[ht mehr] zutreffen. Zunächst entspreche es nicht den selbstverstän[dlichen] Erfordernissen eines wirtschaftlichen Unternehmens, f[ür eine] Leistung lediglich die Selbstkosten in Rechnung zu stel[len und] auf einen Gewinn dabei zu verzichten. Gerad[e die] Reichsbahn sei in besonderem Maße [ver]pflichtet, jede Leistung nur mit Gewinn [aus]zuführen, da sonst die gewaltigen [Repa]rationsleistungen nicht erfüllt w[erden] könnten. Die Reparationsverpflichtungen seien von [den Be]nutzern der Reichsbahn aufzubringen und die Reichsba[hn habe] sie einzuziehen. Daß dabei solche Benutzer, die besond[ere Vor]teile haben, entsprechend heranzuziehen wären, entsprä[che der] Billigkeit. Es wäre daher nach Ansicht der Verwalt[ung ge]rechtfertigt, wenn die Anschlußinhaber im Hinblick [auf die] großen wirtschaftlichen Vorteile, die sie durch den Gleisa[nschluß] haben, zu besonderen Leistungen auch bei diesen G[ebühren] herangezogen würden. Ferner sei die Bindung, daß sich [die An]schlußgleisgebühren automatisch mit den Tarifsätz[en der] Klasse E ändern, auf die Dauer für die Verwaltung nic[ht trag]bar, da eine etwa notwendig werdende Erhöhung die[ser Ge]bühren unabhängig von einer Erhöhung des Tarifs nu[r durch] Aufhebung der entsprechenden Bestimmung des § 21 Abs[...] durch Kündigung sämtlicher Verträge zu erreichen wär[e.]

ien auch noch andere Zugeständnisse von besonderer
eller Tragweite heute kaum noch vertretbar.

n sich die Reichsbahn trotzdem entschlossen habe, die
leisanschlußbedingungen in der Fassung vom 1. Juli 1922
ig unverändert zu lassen und von einer Erhöhung der
en, die das Ergebnis der Selbstkostenberechnung eigent-
ordere, vorerst abzusehen, so sei sie bei diesem Entschluß
n Bestrebungen geleitet worden, den Wiederaufbau der
en Wirtschaft nicht durch neue Belastungen zu stören
aus der Kündigung sämtlicher Verträge sich ergebende
higung zu vermeiden. Ob die Zwangslage, in
e Reichsbahn sich befindet, die dauernde
echterhaltung dieses Entgegenkommens
tten wird, sei aber fraglich. Auf jeden
üsse die Verwaltung in dieser Beziehung
lle nötig erscheinenden Entschließungen
halten.

Forderung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie
affung von mehr Staffeln im Anschlußgleisgebührentarif
its mehrfach Gegenstand der Erörterung gewesen. Die
g weiterer Staffeln hätte aber unbedingt als Ausgleich
Erhöhung der Gebühren für die erste
l zur Folge, da die Reichsbahn die Kosten des Aus-
cht übernehmen könne. Eine derartige Maßnahme würde
dabei in Frage kommenden Kreise hart treffen, viel-
ogar den wirtschaftlichen Zusammenbruch von vielen
nschließer zur Folge haben. Als ein der Allge-
eit verantwortliches Unternehmen, das
teressen jedes einzelnen ohne Rücksicht
ie Zugehörigkeit zu einer bestimmten
ssengruppe gleichmäßig zu berücksich-
verpflichtet sei, müsse eine derartig
tige Begünstigung der großen An-
ßer abgelehnt werden.

ründe für die Ablehnung des von vielen Seiten ge-
Antrages, beladen zugeführte und beladen abgeholte
nur einmal mit einer Anschlußgebühr zu belasten, be-
heute noch ebenso wie 1922 unverändert fort.

der Anschließer über die angeblich unangemessene
Vergütung für Unterhaltung der Gleise und Weichen
rner nach Ansicht der Verwaltung am wirkungsvollsten
zu begegnen sein, daß diese die Unterhaltung ihrer An-
lbst übernehmen. Im § 9 Abs. 2 der Privatgleis-
bedingungen sei lediglich die Unterhaltung der Ab-
sweiche, der Kreuzungen mit den Reichsbahngleisen
zugehörigen Sicherungsanlagen seitens der Bahn vor-
worden. Die Unterhaltung auf eigene Kosten werde
Ansicht der Reichsbahn-Gesellschaft den Anschließern
lich teurer zu stehen kommen.

ivatgleisanschlußbedingungen seien im Jahre 1922 nach
len Verhandlungen mit den Spitzenverbänden der In-
les Handels und der Landwirtschaft aufgestellt worden
en zu einem Einvernehmen aller Beteiligten. Die Ver-
müsse ihre Entschließung, die Bedingungen zunächst
ert zu lassen und eine Erhöhung der Anschlußgebühren
weiteres zurückzustellen, als ihr äußerstes Zu-
dnis bezeichnen, und bittet die Spitzenorgani-
ihren Mitgliedern hiervon entsprechend Kenntnis zu

nbahnprojekt Schwartau-Haffkrug-Neustadt. Die Ver-
n wegen der Ausführung der Bahnlinie Schwartau-
haben, wie die D.A.Z. meldet, zu einem günstigen Er-
führt. Die Reichsbahn-Gesellschaft will die Linie bis
beschleunigt vollenden lassen. Da der Bahndamm be-
drei Jahren ausgeführt ist, handelt es sich nur noch
gung der Schienen. Die Reichsbahn wird Triebwagen
ngewagen laufen lassen. Auch wegen der Weiter-
ler Bahnlinie bis Neustadt schweben Verhandlungen.
Linie bis Haffkrug erhalten endlich die in der Lü-
cht gelegenen oldenburgischen Badeorte Timmendorfer
harbeutz und Haffkrug Eisenbahnanschluß.

und Paßprüfung im Zuge. In den FD Zügen Hoek
nd-Berlin, die an die Stelle der ausgefallenen Luxus-
lon-Berlin getreten sind, findet die Zoll- und Paß-
auch von dem aufgegebenen Gepäck, unterwegs im
Zuge statt, und zwar in der Richtung von Holland
tschland auf der Strecke Bentheim - Osnabrück,
enrichtung auf der Strecke Bentheim-Deventer. Die
müssen sich auf diesen Strecken im Wagenabteil auf-
er Gepäckschein des aufgegebenen Gepäcks sowie der
lem diensttuenden Zoll- und Paßbeamten vorzuzeigen,
sich der Reisende auf Verlangen nach dem Gepäck-
ben, um sein eingeschriebenes Gepäck für die Zoll-
ereitzuhalten. Reisende, die dieser Aufforderung nicht
en oder sich weigern, den Gepäckschein vorzuzeigen,
setzen sich Unannehmlichkeiten aus. Der Aufenthalt im Speise-
wagen ist auf den obengenannten Strecken, bis zur Beendigung
der Kontrolle untersagt.

— **Kurwagen auf der Aachener Kleinbahn.** Diese Kleinbahn hat auf Grund einer Vereinbarung mit der Verwaltung des Landesbades Burtscheid sogenannte Kurwagen zwischen Kurhaus Quellenhof über Kaiserplatz, Burtscheid bis Stadtwald Siegel zu bestimmten Tagesstunden in Betrieb genommen. Die Kurwagen haben ähnlich wie die D-Zugwagen kleine Tischchen an den Fenstern.

— **Bekämpfung der Schund- und Schmutzzeitschriften.** Mit dieser Angelegenheit haben sich die zuständigen Behörden in letzter Zeit wiederholt beschäftigt. In einer Besprechung im Reichsverkehrsministerium, in der außer den beteiligten Reichs- und preußischen Ministerien die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die Berliner Hochbahngesellschaft, der Magistrat der Stadt Berlin und der Verein Deutscher Bahnhofsbuchhändler vertreten waren, wurde ein einheitliches Vorgehen vereinbart, wonach die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für den Berliner Bahnhofsbuchhandel, der Magistrat Berlin für die von ihm verpachteten Verkaufsstände und die Hochbahngesellschaft für die Verkaufsstellen auf ihren Bahnhöfen die nach dem 1. Juni 1925 wegen eines Vergehens gegen die §§ 184 und 184 a des Strafgesetzbuches rechtskräftig verurteilten Blätter für eine bestimmte Zeit vom Verkauf gleichzeitig ausschließen. Diese Maßnahme soll sodann in entsprechender Weise im ganzen Deutschen Reich durchgeführt werden.

— **Veräußerung von Aktien usw. von Schiffahrtsgesellschaften.** Nachdem durch Verordnung des Reichswirtschaftsministers vom 14. Februar 1925 die Verordnung vom 20. Januar 1918, betreffend Veräußerung von Aktien und sonstigen Geschäftsanteilen deutscher S e e schiffahrtsgesellschaften ins Ausland aufgehoben worden ist, hat der Reichsverkehrsminister durch Verordnung vom 31. Mai 1925 die gleichen Beschränkungen hinsichtlich der Veräußerung von Aktien oder sonstigen Geschäftsanteilen der B i n n e n schiffahrt ebenfalls außer Kraft gesetzt.

— **Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner zu Fragen des privaten Verkehrswesens.** Der am 4. und 5. Juni 1925 in München tagende Hauptvorstand der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner e. V. beschäftigte sich eingehend mit allen gewerbepolitischen Fragen, die im Augenblick und in nächster Zukunft für die staatlichen und privaten Eisenbahnen sowie Kleinbahnen brennend sind bzw. werden.

In bezug auf die Privat-, Klein- und Straßenbahnen weist der Hauptvorstand in einer Entschließung die Regierungen des Reichs und der Länder wiederholt auf die nicht nur stark verkehrshemmende, sondern auch die Bahnen in unerträglicher Art belastende Verkehrssteuer hin. Ihre Beseitigung wird dringend gefordert.

Eine ernste Gefahr erblickt der Hauptvorstand der Gewerkschaft in der nahezu schrankenlosen Begünstigung des Automobilverkehrs durch Reich, Länder und Kommunen. Der Nahgüterverkehr ist den Bahnen fast restlos genommen, ebenso ein erheblicher Teil des Personenverkehrs. Die Wegnahme auch von Ferngüterverkehr in nicht unerheblichem Maße steht in allernächster Zeit bevor. Zur weiteren Erhaltung der in ihrer Existenz mehr oder weniger stark bedrohten privaten Eisenbahnen und Kleinbahnen muß diesen eine durch nichts gehemmte Möglichkeit freier Entwicklung gegeben werden. Hierzu gehört u. a., daß jedes Aufsichtsrecht, das heute noch Organe der Reichsbahn-Gesellschaft ausüben, diesen genommen wird und an besondere (den Zentralaufsichtsbehörden — Reichsverkehrsministerium, Handelsministerium — unterstellte) Behörden bzw. Beamte übergeht. Ohne Tariffreiheit und ohne Ausdehnung des Bahnbetriebes auch auf andere Verkehrsbetriebe (Automobilzubringebetrieb), also ohne Anpassung an neugegebene Verhältnisse, wird sich ein privater Bahnbetrieb in Zukunft kaum aufrechterhalten können. Die in den Konzessions- und Genehmigungsurkunden der Bahnen enthaltenen, die freie und zeitgemäße Entwicklung der Bahnen behindernden Bestimmungen müssen schnellstens beseitigt werden.

— **Billigere Reisegepäckversicherung.** Am 1. Juni ist eine erhebliche Ermäßigung der Gebühren für die Reisegepäckversicherung durch Versicherungsmarken in Kraft getreten. Für je 1000 ℳ Versicherungssumme werden erhoben bis 150 km 1 ℳ, bis 400 km 1,50 ℳ, bis 700 km 3 ℳ, bis 1200 km 4,50 ℳ und auf größere Entfernungen 6 ℳ. Es kommen jetzt auch Versicherungspolicen mit 30tägiger Geltungsdauer zum Preise von 10 ℳ für je 1000 ℳ Versicherungssumme zur Ausgabe. Die 60tägigen Policen sind beibehalten.

— **Niedersächsische Wirtschaftstagungen 1925.** Die großen Interessenvertretungen der Niedersächsischen Wirtschaft, der Wirtschaftsausschuß Niedersachsen und der Verkehrsverband

Niedersachsen, hielten jüngst in Bad Oeynhausen ihre diesjährigen Jahrestagungen ab. Am ersten Tage, dem „Niedersächsischen Verkehrstage“, der vor allem der Erörterung der im Vordergrunde des Interesses stehenden Verkehrsprobleme gewidmet war, sprachen (an Stelle des verhinderten Reichsverkehrsministers Dr. Krohne) Reichsbahndirektor Ministerialrat Dr. Homberger über Reichsbahn und Wirtschaft und Landrat Graf v. Wedel-Hannover sowie der Verkehrsreferent des Deutschen Industrie- und Handelstags Dr. May-Berlin über Landstraßen und Kraftwagen. Der am folgenden Tage abgehaltene „Niedersächsische Wirtschaftstag“, die 5. Jahreshauptversammlung des Wirtschafts-Ausschusses Niedersachsen, beschäftigte sich besonders mit den Fragen der deutschen Zoll- und Handelspolitik, über die Ministerialdirektor Dr. Posse berichtete, und über Deutschlands Wirtschaftslage, die Reichstagsabgeordneter Dr. Schneider-Dresden in interessanten Darlegungen beleuchtete. In der im Rahmen der Versammlung stattfindenden Eröffnungssitzung der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e. V., deren Bestrebungen und bisherige Arbeiten u. a. auch vom Reichswirtschaftsminister a. D. Hamm als vorbildlich begrüßt wurden, sprachen Prof. Dr. Goebel von der Technischen Hochschule Hannover und Rittergutsbesitzer v. Reden-Reden, Vorsitzender der Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover, über die Aufgaben und Ziele der Gesellschaft.

— **Dr. Ing. e. h. Hammer.** Der Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Hammer, der frühere Präsident des Eisenbahn-Zentralamts Berlin, wurde von der maschinentechnischen Fakultät der Technischen Hochschule Darmstadt zum Dr.-Ing. ehrenhalber ernannt.

Österreich.

— **Der Völkerbundkredit für die Bundesbahnen.** Das Finanzkomitee des Völkerbundes hat folgende Entschließung gefaßt: Das Finanzkomitee hat die in dem Brief des Bundeskanzlers an den Generalkommissär vom 2. Juni 1925 enthaltenen Vorschläge der österreichischen Regierung geprüft, welche die zur Elektrisierung der Strecke Salzburg-Innsbruck, einschließlich der Linien Wörgl-Kufstein und Innsbruck-Brenner notwendigen und durch Entnahme aus dem Rest der Völkerbundanleihe zu beschaffenden Mittel betreffen. Die Verwendung einer für produktive Investitionen bestimmten Summe wurde bereits in diesem Jahr bewilligt. Das Komitee, einvernehmlich mit dem Generalkommissär, betrachtet den vorgelegten Plan der Elektrisierung als einen produktiven und empfiehlt unter der Voraussetzung, daß das ordentliche Bundesbudget im Gleichgewicht ist, die Zuwendung einer Summe von höchstens 88 Millionen Goldkronen durch Entnahme aus dem Anlehenserlös. Die Entnahme würde in Teilbeträgen nach Maßgabe des durch den Finanzminister zu stellenden Verlangens im Laufe von drei Jahren zu erfolgen haben.

Diese Entschließung wurde vom Völkerbundrat angenommen.

— **Eröffnung der elektrischen Stadtbahn in Wien.** Am 3. Juni fand die feierliche Eröffnung der Linie Hütteldorf-Alserstraße der Wiener elektrischen Stadtbahn statt. Über die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn werden folgende Angaben veröffentlicht (siehe auch Nr. 20 der Ztg. aus 1924):

Am 25. August 1923 stellte die Gemeinde Wien der Bundesbahnverwaltung den Antrag, ihr die Stadtbahn zur Einführung des elektrischen Betriebes zu überlassen. Im Oktober desselben Jahres wurden die Verhandlungen aufgenommen und Mitte März 1924 die Schlußprotokolle unterzeichnet. Am 26. Mai 1924 wurden die Bauarbeiten in Heiligenstadt, am 12. September in Hütteldorf begonnen.

Die Leitgedanken für die Elektrisierung der Stadtbahn waren durch ihre Verkehrseigentümlichkeit infolge der Linienführung gegeben: im allgemeinen schwacher Verkehr, aber sehr große Verkehrsspitzen an den wenigen schönen Sonn- und Feiertagen. Daher mußte getrachtet werden, die Stadtbahnwagen auch auf den Straßenbahnen als Reserven für die Spitzenleistungen zu verwenden und die Stadtbahnzüge auf die Straßenbahn überzuleiten.

Die ganze elektrische Stadtbahn hat 25 Haltestellen, die voneinander 620 bis 2410 m entfernt sind. Die Stationen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt wurden mit neuen Schleifenanlagen ausgerüstet. Zu der schon bestandenen Umkehrstation Meidling-Hauptstraße kommt noch eine neugeschaffene in Hietzing.

Die Umwandlung der Stadtbahn auf den elektrischen Betrieb erforderte einen Erdaushub und Mauerabbruch von 28 000 cbm und 26 000 cbm Baumaterialien. Mehr als 52 000 m Gleise wurden gehoben, verschoben oder umgenagelt, 900 Maste aufgestellt, 180 000 m Kupferdrähte oder Kupferseile gespannt und rund 100 000 m Signalkabel verlegt. Bisher sind 200 000 Arbeitsschichten aufgewendet worden.

Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch mit d[illegible] Fahrdraht, der durch Kettenaufhängung gesichert ist [illegible] selbsttätig nachspannt. Die Sicherungsanlage besteht [illegible] tätig arbeitenden Tageslichtsignalen (autom[illegible] Block) mit Fahrsperren bei den Kreuzungen und Einmü[illegible] Außerdem bestehen sechs Stellwerksbezirke mit ele[illegible] Weichenstellung und halbselbsttätigen Signalen.

Die Züge setzen sich aus drei bis neun Wagen, davo[illegible] drei Triebwagen, zusammen. Die Wagen, in ihrem [illegible] rot, Fensterrahmen und Dach weiß gestrichen, sind zw[illegible] 11,6 m lang, haben verglaste Plattformen, Doppelsch[illegible] und einen Fassungsraum für 70 bis 77 Personen. Zwei [illegible] entwickeln eine Stundenleistung von 90 bis 100 PS. Di[illegible] sind mit selbsttätigen Luftdruckbremsen ausgerüstet. Wagenhallen, in Hütteldorf-Hacking und in Heiligenst[illegible] mögen je 100 Wagen aufzunehmen. Den Betriebsstrom [illegible] die städtischen Elektrizitätswerke, und zwar Gleichst[illegible] 750 Volt Spannung, der aus hochgespanntem Drehstrom [illegible] Quecksilberdampfgleichrichter-Anlagen umgeformt wird[illegible]

Die Fahrgeschwindigkeit geht bis zu 40 km in der St[illegible] Reisegeschwindigkeit beträgt in der Stunde 23 km. Der [illegible] mögliche Zugabstand kann auf der oberen Wientallinie ([illegible] Hauptstraße-Hütteldorf) mit 1½ Minuten, auf den [illegible] Strecken mit drei Minuten bemessen werden.

Die Fahrpreise betragen: Tagesfahrschein 30 Gr., Ab[illegible] schein 40 Gr., ermäßigte Vorverkaufsscheine für Fr[illegible] Tagesfahrten (20 Gr. und 28 Gr.), für Hin- und Rüc[illegible] 44 Gr. Außerdem gibt es Wochen-, Netz- und Strecke[illegible] Die Fahrausweise berechtigen auch zu einer Fahrt auf [illegible] schließenden Straßenbahnlinie, wobei jedoch nur das e[illegible] Umsteigen von der Stadtbahn auf die Straßenbahn zulä[illegible]

— **Pfingstverkehr.** Die Wiener Bahnhöfe hatten Le[illegible] zu bewältigen, die diejenigen des vorjährigen Pfingstv[illegible] und auch des diesjährigen Osterverkehrs weit übertreffen[illegible] Zeit von Freitag bis Montag sind 611 000 Personen ab[illegible] und 686 000 angekommen. Zusammen wurden 1 297 000 [illegible] befördert. An erster Stelle steht der Westbahnhof mi[illegible] abgefahrenen und 208 900 angekommenen Reisenden. D[illegible] der Franz-Josef-Bahnhof mit 146 700 abgefahrenen un[illegible] angekommenen Reisenden und der Südbahnhof mit 145 [illegible] fahrenen und 162 000 angekommenen Reisenden. Trotz[illegible] waltigen Andranges konnte der Verkehr anstandslos ab[illegible] werden.

— **Bahngendarmerie.** Durch ein Bundesgesetz vom 12. [illegible] wurde die Besorgung des Sicherheitsdienstes, der im [illegible] der Bahn- und Schiffahrtsunternehmungen bisher von d[illegible] gendarmerie versehen wurde, der Polizeidirektion in W[illegible] tragen. Es wird zur Versehung dieses Dienstes bei der[illegible] direktion auf die Dauer des Bedarfes ein eigenes Sic[illegible] wachkorps errichtet, das unbeschadet seiner Zugehörig[illegible] Bundespolizei die Bezeichnung Bahngendarmerie zu fü[illegible]

— **Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Am 29. [illegible] die Generalversammlung der Ersten Donau-Dampfsc[illegible] gesellschaft statt. Es waren 42 Aktionäre erschienen[illegible] 24 244 Aktien mit 1242 Stimmen vertraten. Der Vo[illegible] Präsident Dr. Schonka führte aus, der Donauverk[illegible] nach wie vor mit den Schwierigkeiten zu kämpfen, [illegible] engherzige Grenz-, Zoll- und Wirtschaftspolitik der [illegible] Uferstaaten ihm auferlegen. Hierzu habe sich im Jahre 1[illegible] die schwierige Wirtschaftslage gesellt. Zu all dem [illegible] Getreideerzeugung in den unteren Donauländern solc[illegible] schläge, daß diese Gebiete, die gewöhnlich ihren Über[illegible] reichen Mengen nach dem Westen abgaben, nunmehr [illegible] fuhrverboten auf Getreide vorgehen, ja selbst an die [illegible] für eigenen Bedarf denken müssen. Daher mußte von [illegible] gabe neuer Aktien abgesehen werden; auch für abseh[illegible] sei an ein Betreten dieses Weges zur Kapitalsbeschaff[illegible] zu denken. Die Gesellschaft sei daher gezwungen [illegible] die zur glatten Fortführung der Betriebe erforderlich[illegible] in Form der Aufnahme schwebender Schulden zu be[illegible] Die mit der Danube Navigation Company getroffen[illegible] Vereinbarungen seien zustande gekommen. Der Geschäf[illegible] 1924 wurde einstimmig angenommen. Auch die andere[illegible] der Tagesordnung wurden einstimmig beschlossen, [illegible] Punkt 4, welcher die Verwaltung zur Aufnahme ein[illegible] fristigen Anleihe zwecks Deckung der kurzfristigen [illegible] ermächtigt. Bei der Neuwahl der Administration wu[illegible] Präsidenten Dr. Franz Schonka gewählt.

Der jüngst veröffentlichte Geschäftsbericht der Ge[illegible] enthält auch einige bemerkenswerte Angaben über de[illegible] fahrtsdienst auf der mittleren und unteren Donau. D[illegible] der Schiffahrt betrug im abgelaufenen Jahr 302 Tage, [illegible] triebslinien hatten im Personenverkehr eine Ausdehn[illegible] 1772 km, im Frachtenverkehr von 2732 km. Die gesellsc[illegible] Dampferflotte bestand Ende des Jahres 1924 aus 74 Radd[illegible]

bendampfern und 1 Motorboot, zusammen also aus 82 Schif- 44 250 Pferdekräften. Der Schlepp- und Pontonpark be- ide des Berichtsjahres aus 424 Warenbooten mit 232 964 t gkeit, 19 Petroleumtanks mit 13 197 t Tragfähigkeit und nen und Rohrpontons. Dazu kommen noch 13 schwim- erladeanlagen, 1 Dampfpumpe und eine schwimmende tte. Die Dampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesell- isteten im Berichtsjahre zusammen 121 489 Fahrstunden 7 119 km, die Schleppschiffe 2 235 098 Schleppkilometer.

eitslosigkeit. Der bereits im März einsetzende Rück- der Zahl der unterstützten Arbeitslosen hat sich im d Mai fortgesetzt. Im Laufe dieser Monate sind wei- 14 unterstützte Arbeitslose in Abfall gekommen. Der trug anfangs April 175 581, anfangs Mai 148 503. So dieser Rückgang ist, so übersteigt doch die Zahl der sen wesentlich den Stand des Vorjahres, in dem für 908 und für Mai 82 524 Arbeitslose ausgewiesen wur- n einer normalen Lage des Arbeitsmarktes kann daher t gesprochen werden.

Ungarn.

ernationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Einer Einladung des Handelsministers und der lt folgend, hält der Internationale Straßenbahn- und verein seinen dritten Kongreß vom 21. bis 25. d. M. in ab. Das Organisationskomitee hat alles aufgeboten, um staltung zu einer würdigen zu gestalten, so daß im Hin- auf wie auf die zahlreichen Voranmeldungen die Hoff- einen vollen Erfolg der Tagung berechtigt erscheint. ramm ist das folgende: Am 21. d. M. findet um 11 Uhr s die feierliche Eröffnung der Eisenbahnfachausstellung tensaale statt. Um 8 Uhr abends versammeln sich die zu einem Begrüßungsabend im Szigetklub auf der ninsel. Der Kongreß selbst wird am 22. d. M. um 9 Uhr s in der Redoute eröffnet werden. Am Nachmittag wird lektrischen Betrieb eingerichtete Staatsbahnversuchs- udapest-Alag und die mit 50periodigem Wechselstrom te Versuchslokomotive (System Kando) besichtigt. l findet ein Empfang in der großen Halle des Gellért- t. Am 23. d. M. werden die Verhandlungen fortgesetzt. r nachmittags findet die offizielle Besichtigung der fachausstellung, des Betriebsbahnhofes und der Bahn- werkstätte der Straßenbahn in der Franzstadt, der erstation der Straßenbahn in der Kertész-utca und der yer Linie der Straßenbahn statt. Anknüpfend wird g in das Ofener Gebirge unternommen. Am 24. Juni Beendigung der Verhandlungen um 4 Uhr nachmittags Sonderdampfer der Ungarischen Fluß- und Seeschiff- eine Donaufahrt unternommen. Für den 25. d. M. sflug nach Diosgyör zur Besichtigung der dortigen Eisenwerke und deren Wohlfahrtseinrichtungen ge-

rige europäische Länder.

fsverbindung Dänemark-Rußland. Die dänische Rhe- orenede Dampskibsselskab in Kopenhagen hat nach gen mit der Sowjetregierung nunmehr eine 14tägige enhagen-Leningrad eingerichtet.

bsergebnisse der dänischen Staatsbahnen. In dem Be- 1924/1925 (1. 4. 1924—31. 3. 1925) erfordern die däni- tsbahnen einen Zuschuß von 300 000 Kr. Die Ein- trugen 144⅓ Mill. Kronen, die Ausgaben 139 Mill. rgibt sich allerdings ein Rohüberschuß von 5⅓ Mill., er nach Abschreibung für Anlagen usw. in einen Zu- 300 000 Kr. verwandelt. Vergleichsweise sei mitge- der Fehlbetrag der dänischen Staatsbahn im Kriege lich war, aber auch noch in der Nachkriegszeit sich rte. Er betrug für 1919/20 immerhin noch 25½ Mill. folgenden Berichtsjahr 53⅓ Mill., 1921/22 sogar Im Berichtsjahr 1922/23 war allerdings ein beschei- schuß von 1 Mill. Kronen, im Berichtsjahr 1923/24 von verzeichnen.

ahmen sind im Berichtsjahr 1924/1925 um fast 2 Mill. Ausgaben um 5¼ Mill. gestiegen. Das ungünstige ebnis ist teilweise auf den Streik im März d. J., teil- en milden Winter zurückzuführen, in dem von Winter- r keine Rede sein konnte. Die Steigerung der Aus- uf Erhöhung der Löhne und höhere Ausgaben für ückzuführen.

nde Betriebsjahr hat infolge des Darniederliegens des lebens infolge des Streiks sehr ungünstig angefangen. Betriebsjahr kommen die kürzlich durchgeführten Be- stimmungen über die Loslösung der dänischen Staatsbahn vom Staatshaushalt und Leitung nach kaufmännischen Grundsätzen zur Anwendung. Dazu gehören auch die neuen Grundsätze über Abschreibung und Verzinsung. Es müssen alljährlich 10,8 Mill. Kronen abgeschrieben werden. Die Verzinsung des Anlagekapi- tals mit 5 % wird selbst bei teilweiser Herabsetzung des Anlage- kapitals (indem gewisse Linien nicht berücksichtigt werden) 20,4 Mill. Kronen erfordern. Im ganzen sind also 31,2 Mill. Kronen hierfür aufzubringen. Ob dies im laufenden Betriebs- jahr gelingen wird, ist nach dem bisherigen Ergebnis mehr als zweifelhaft.

— **Erleichterung der norwegischen Fischausfuhr.** Die nor- wegische Staatsbahn bemüht sich seit einem Jahre, die Fisch- beförderung von Norwegen nach Deutschland zu beschleunigen und zu verbilligen. Beides ist inzwischen geschehen. Die Be- förderungsdauer über Trälleborg-Saßnitz ist erheblich herabge- setzt und verbilligte Ausnahmetarife sind eingeführt worden. Zur weiteren Hebung der norwegischen Fischausfuhr wird die norwegische Staatsbahn im Einvernehmen mit dem norwegischen Arbeitsministerium ein besonderes Büro in Berlin im Amtlichen Reisebüro für Norwegen einrichten. Diese Einrichtung beweist, in wie engem Einvernehmen die norwegische Ausfuhrindustrie und die norwegische Staatsbahnverwaltung stehen. Das geplante Büro wird Ende Juni oder Anfang Juli d. J. seine Tätigkeit auf- nehmen.

— **Elektrisierung norwegischer Eisenbahnstrecken.** Die Elek- trisierungsarbeiten auf der norwegischen Privatbahn O s l o - E i d s v o l l (Teilstück der Linie Oslo-Drontheim) haben nun- mehr begonnen. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes soll Ende 1926 erfolgen.

— **Maßnahmen gegen ausländische Touristenschiffe in Nor- wegen?** Die Nordlandfahrten erfreuen sich jetzt wieder großer Beliebtheit. U. a. hat auch die Hamburg-Südamerikalinie eine solche Fahrt mit ihrem neuen Auswandererschiff „Monte Sar- miento“ (15 000 Br.-Reg.-To.) in der Zeit vom 20. Juli bis 4. August geplant. Dieses Schiff wird nur Reisende 3. Klasse aufnehmen, und der Fahrpreis wird nur 200 RM. betragen. Bis zu 20 Reisenden werden in manchen Kabinen untergebracht sein. Insgesamt können etwa 1200 Personen mit diesem Schiff beför- dert werden. Während andere Veranstalter sich stets mit nor- wegischen Kreisen in Verbindung gesetzt haben, soll dies — nor- wegischen Pressemeldungen zufolge — der Veranstalter dieser Fahrt, das Reisebüro Bamberg in Hamburg, nicht getan haben. In der norwegischen Presse wird dies Verfahren beanstandet, weil es auf diese Weise vorkommen kann, daß zugleich mehrere große Touristenschiffe gleichzeitig sich in demselben Fjord auf- halten. Die zur Verfügung stehenden Wagen und Automobile für die Landfahrten sind auf solchen Verkehr nicht vorbereitet. In der Presse wird daher die Ueberwachung solcher Nordland- fahrten in der einen oder anderen Form angeregt. Bisher wurden solche Fahrten im Einvernehmen mit den großen norwegischen Reisebüros veranstaltet. Die beteiligten Kreise wollen zunächst abwarten, ob die Fahrt des „Monte Sarmiento“ zu Unträglich- keiten führt und ob sich danach eine staatliche Kontrolle der Nordlandfahrten als notwendig erweist.

— **Norwegens Handelsbilanz im ersten Vierteljahre 1925.** Der Wert der gesamten Einfuhr Norwegens betrug im ersten Viertel- jahr 1925 379,9 Mill. Kronen gegen 343,3 Mill. im gleichen Zeit- raum des vorigen Jahres, hat also eine Steigerung von 36,6 Mill. erfahren. Der Wert der Ausfuhr Norwegens im ersten Viertel- jahr betrug 1925 299,9 Mill. Kronen gegen 223,5 Mill. im ersten Vierteljahr 1924, hat demnach ebenfalls eine Steigerung er- fahren, die 76,4 Mill. beträgt. Der Einfuhrüberschuß im ersten Vierteljahr belief sich hiernach in 1925 auf etwa 80 Mill. Kronen gegen etwa 120 Mill. in 1924, was einer Besserung in der Han- delsbilanz von 40 Mill. entspricht und dem Umstand zuzu- schreiben sein dürfte, daß in diesem Jahr bis zum 1. April 1925 noch kein Arbeitskonflikt von Bedeutung eingetreten war.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahn im 1. Vier- teljahr 1925.** In der Zeit von Januar bis März d. J. weisen die schwedischen Staatsbahnen an Einnahmen 38,5 Mill. Kronen (im Vorjahr 42,7 Mill.), an Ausgaben 34,0 Mill. Kronen (im Vorjahr 34,7 Mill.) auf. Der Überschuß beträgt demnach 4,5 Mill. Kronen gegen 8,0 Mill. im Vorjahre. Bei Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich für das erste Vierteljahr 1925 ein Verlust von 3,9 Mill. Kronen gegen einen Gewinn von 0,1 Mill. im vergangenen Jahre. Das Ergebnis hat sich demnach, wie auch bei der dänischen Staatsbahn, verschlechtert. Die Anzahl der Reisenden stieg von 6,27 auf 6,36 Mill., die beförderte Gütermenge wies jedoch einen Rückgang von 2,64 auf 2,30 Mill. Tonnen auf. Die Menge des beförderten lappländischen Erzes ist jedoch wegen der stark ge- stiegenen Erzausfuhr, die hauptsächlich nach Deutschland geht, von 0,69 auf 1,28 Mill. Tonnen gestiegen.

— Bau der Linie Jönköping-Ulricehamn (Schweden). Die Konzessionäre dieser Bahn haben die Erlaubnis erhalten, mit dem Bau erst am 1. Mai 1926 zu beginnen. Am 1. Mai 1928 soll der Bau vollendet sein. Die Kosten der Bahn sind auf 6.3 Millionen Kronen veranschlagt worden, von denen ³/₇ durch Staatsanleihe voraussichtlich zu erhalten sein werden, so daß 3,6 Millionen Kronen durch Aktienzeichnung aufzubringen sein würden. Von einer Reihe von Städten, Staats- und Gemeindeverwaltungen sind bisher 1,6 Millionen Kronen gezeichnet worden. Von der Erschließung der Waldgegend zwischen Jönköping und Ulricehamn erhofft man eine erhöhte Zufuhr von Holzwaren nach dem Gotenburger Hafen und ebenso eine teilweise Ablenkung des Güterverkehrs von Jönköping und ostwärts davon, der bisher über Nässjö nach Halmsted ging. Für den Personen- und Lebensmittelverkehr dürfte die neue Verbindung aber keine nennenswerte Bedeutung erlangen.

— Elektrisierung russischer Bahnen. In der Sitzung des Präsidiums der Staatlichen Plankommission in Moskau ist die Frage der Elektrisierung folgender Linien erörtert worden: des Suramsker Berggipfels der Transkaukasischen Eisenbahn, der sehr nahe an die für die Naphthaleitung Baku-Batum in Aussicht genommene Richtung heranreicht; der Oranienbaumer Eisenbahn des Leningrader Knotens sowie der Zweigbahn „Mineralnije Wody" der Nordkaukasischen Eisenbahn.

— Umwandlung der polnischen Eisenbahn-Prioritäten. Die polnische Regierung beabsichtigt, die nach dem 1. November 1919 fälligen Kupons der ganz von Polen zur Zahlung übernommenen Prioritäten und Schuldverschreibungen der Galizischen Karl-Ludwigsbahn und Albrechtsbahn in 5 %ige polnische Valorisationsanleihe umzuwandeln. Dieser Plan wird, wie verlautet, aller Wahrscheinlichkeit nach auf großen Widerstand sowohl bei der Reparationskommission als auch bei den Gläubigern stoßen, da laut Friedensvertrag eine solche Lösung nicht vorgesehen ist.

— Polnische Eisenbahnneubauten. Nach Mitteilung der Ostd. Wirtschafts-Ztg. wurde durch Sejmbeschluß die Konzession für die neue Linie Kempen-Jodkow-Radom-Lublin davon abhängig gemacht, daß die Konzessionäre sich gleichzeitig zum Bau der Strecke Warschau-Radom-Ostrowiec verpflichten. Ähnlich sollen die Konzessionäre für den Bau der Strecke Lazy-Busk-Nisko-Zwierzyniec auch den Bau des Abschnittes Miechow-Krakau übernehmen.

— Internationale Eisenbahnverhandlungen. Vom 9. bis 12. Juni 1925 fanden in Teplitz-Schönau wichtige internationale Eisenbahntarifverhandlungen statt, an denen Vertreter der deutschen, der tschechoslowakischen und der polnischen Eisenbahnen beteiligt waren. An den ersten beiden Tagen wurde zwischen den deutschen und den tschechoslowakischen Vertretern über den deutsch-tschechoslowakischen Güter- und Kohlenverkehr unter dem Vorsitze des Reichsbahnoberrates Dr. Domsch von der geschäftsführenden Reichsbahndirektion Dresden verhandelt. Während der Güterverkehr zwischen der Tschechoslowakei und den deutschen Seehafenstationen bereits seit Anfang dieses Jahres durch einen direkten Tarif geregelt ist, bestehen bisher für den übrigen Güterverkehr und für die Kohlenverkehre zwischen der Tschechoslowakei und Deutschland nur provisorische Tarifbehelfe ohne direkte Frachtsätze (Kundmachungen). Es wurde beschlossen, auch diese Verkehre durch möglichst beschleunigte Ausgabe direkter Tarife zu regeln. Über die dabei zu beachtenden Grundsätze wurde, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörden, Übereinstimmung erzielt. Im Anschluß hieran fanden unter dem Vorsitz des Ministerialrates Dr. Zadnik vom Eisenbahnministerium Prag Verhandlungen zwischen den tschechoslowakischen, polnischen und deutschen Vertretern über den tschechoslowakisch-polnischen Güter- und Kohlenverkehr statt, an dem auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit Durchgangsstrecken beteiligt ist. Die polnische Abordnung wurde vom Sektionschef Chodkiewicz im Eisenbahnministerium in Warschau geführt. Als Führer der deutschen Vertretung wirkte bei diesem Teil der Verhandlungen Reichsbahnoberrat Herzbruch von der Reichsbahndirektion Breslau. Auch hier führten die Besprechungen zu einer erfreulichen Übereinstimmung und zu dem Beschluß, möglichst bald direkte Güter- und Kohlentarife zwischen Polen und der Tschechoslowakei herauszugeben.

— Zur Herabsetzung der Kohlentarife in der Tschechoslowakei. In der ersten Hälfte dieses Monates werden in Prag Verhandlungen wegen Herabsetzung der Kohlentarife eingeleitet. Den Blättermeldungen zufolge werden die Kohlenbergwerksbesitzer eine 25 %ige Ermäßigung beanspruchen, die allgemein gelten soll. Diese Forderung wird damit begründet, daß eine Kohlenausfuhr bei den heutigen hohen Tarifen ganz unmöglich ist, so daß die Gefahr für die weitere Kohlenförderung äußerst brennend ist. Die Bergwerksbesitzer sind ber[eit, die] Preise um die ganze Ermäßigung, die ihnen bei den [...] sätzen gewährt wird, herabzusetzen.

— Ankauf der Kaschau-Oderberger Bahn. Der Sen[at der] tschechoslowakischen Nationalversammlung hat am 10. J[uni den] Regierungsentwurf, betreffend den Erwerb der Akti[en der] Kaschau-Oderberger Bahn durch den Staat, in beiden L[esungen] angenommen (siehe auch Nr. 23 der Ztg.). Die zur Deck[ung des] Kaufpreises herausgegebenen 4 %igen Staatsschuldve[rschrei-] bungen sind nach dem Gesetz bis zum Jahre 1966 zu tilge[n. Für] die tschechoslowakischen Verhältnisse ist es bezeichne[nd, daß] auch bei dieser wirtschaftlichen Vorlage die Parteien es [ver-] stehen wußten, parteipolitische und nationale Zwecke z[ur Gel-] tung zu bringen. Ein Vertreter der slowakischen Volkspa[rtei hat] sich nämlich bei der Erörterung dafür warm eingesetzt, [daß bei] Besetzungen der Stellen auf Strecken der Kaschau-Ode[rberger] Eisenbahn vor allem das slowakische Element [berück-] sichtigt werde.

— Vermietung tschechoslowakischer Eisenbahnwage[n an] Rumänien. Gegenwärtig verhandelt der Verban[d der] tschechischen Zuckerindustriellen, welcher seinerzeit e[ine be-] deutende Anzahl Eisenbahnwagen von 20 t Tragfähigk[eit von] Deutschland im Kompensationswege erhalten hat, mit R[umänien] wegen leihweiser Überlassung von 1000 solcher Wage[n. Die] Dauer der Vermietung ist auf fünf Jahre und die Leihgeb[ühr auf] 60 Lei für den Tag vorgesehen. Rumänien braucht diese [Wagen] für Holztransporte. Es ist bemüht, mildere Bedingunger [insbe-] sondere bezüglich der vorgeschlagenen Leihgebühr, zu e[rzielen.]

— Direkter Personen- und Gepäckverkehr Deutschland-[...] Die Bukarester Eisenbahnkonferenz, die Ende Mai stattfa[nd,] auf der Deutschland, Österreich, Südslawien, Ungarn, Bu[lgarien,] die Tschechoslowakei und die Türkei vertreten waren, se[tzte die] im Frühjahr in Ragusa begonnenen Verhandlungen f[ort. Es] handelte sich um die Einrichtung eines direkten Person[en- und] Gepäckverkehrs zwischen Deutschland einerseits [und der] Türkei und Bulgarien anderseits im Durchgang ü[ber Ru-] mänien bzw. Südslawien. Das nunmehr getroffene Abkom[men, das] am 1. Juli in Kraft treten soll, sieht nach Mitteilung d[er Ostd.] Wirtsch.-Ztg. einen direkten Verkehr auf folgenden Strec[ken vor:] Konstantinopel-Constanza; Bukarest-Brassow (Kronstadt) [...] (Kürtös); Konstantinopel-Constanza-Galatz-Jassy-Cze[rnowitz ...] Grigore Ghika Voda und Konstantinopel-Sofia-Belgrad-[...] (-Ungarn-Österreich). Laut „Argus" werden die Ta[rife auf] Dollarbasis berechnet.

— Die Tarifreform in Südslawien vor dem Abschlu[ß.] „Allg. Tarif-Anz." (Wien) wird hierüber von seinem B[...] Mitarbeiter unterm 4. d. M. geschrieben:

Die seit Jahren im Gange befindlichen Arbeiten zur [Ein-] heitlichung der südslawischen Gütertarife, die wiederh[olt teils] infolge der politischen Ereignisse, teils aus Erwägung[en kom-] merzieller Natur, insbesondere infolge der leidigen Fr[age der] Durchrechnung mit der Südbahn aufgeschoben wurden, [sind in] den letzten Wochen mit besonderem Nachdruck und n[eu] Energie weitergeführt worden und haben zur Fertigstell[ung der] Entwürfe zu den neuen Gütertarifen geführt.

Der Verkehrsminister hat bereits die Genehmigung z[ur Aus-] gabe der Reformtarife zum 1. August, längstens jedoch [...] 1925 erteilt. Es werden sonach zu dem erwähnten Z[eitpunkt] aller Voraussicht nach die folgenden Tarife erscheinen:

1. Ein gemeinsamer Eisenbahngüter[tarif ...] ein neuer Eisenbahngütertarif Teil I, [Abtei-] lung A. (Das neue Betriebsreglement befindet sich b[ereits im] Druck.) Der neue Gütertarif, Teil I A beruht — vo[n unbe-] deutenden Abweichungen abgesehen — auf dem alte[n öster-] reichischen Betriebsreglement und den zu diesem erlasse[nen Aus-] führungsbestimmungen.

2. Ein gemeinsamer Eisenbahngüter[tarif] Teil I, Abteilung B, der die tarifarischen Bestimmun[gen und] die Güterklassifikation für den gesamten Bereich der S[...] Eisenbahnen enthalten wird. Die Klassifikation ber[uht im] wesentlichen auf der alten österreichischen Güterklass[ifikation] unter Berücksichtigung der seit dem Jahre 1918 im S[HS-] Staate durchgeführten Änderungen und Ergänzungen, [na-] nehmlich im Interesse der einheimischen Industrie und [mit Rück-] blick auf die besonderen wirtschaftlichen Verhältn[isse des] Landes in Kraft gesetzt worden sind. Die neue Güt[erklassi-] fikation wird, da für den gesamten Bereich S. H. S. [...] gültig, den noch jetzt im Gebiete der Direktionen S[...] Subotica und Zagreb in Kraft stehenden ehemalige[n öster-] reichisch-ungarischen Eisenbahngütertarif, Teil I B, so[wie die] Klassifikation und die allgemeinen Bestimmungen des B[...] Tarifes ersetzen. In der Vereinheitlichung der Güt[erklassi-] fikation wird das Prinzip der Unifizierung der Tarife k[ommt zum] Ausdruck kommen. — Die Klassifikation in ihrer neuen [...]

Grundlage für deren weiteren Ausbau des Reformtarifes esonderer Berücksichtigung der einheimischen Industrie- ındelsinteressen bilden, wobei der gesetzlich normierte sschuß (Eisenbahnrat) zur Mitwirkung in weitestgehen- ıße herangezogen werden soll. Die Einberufung des ıhrates vor Inkraftsetzung des neuen Eisenbahngüter- Teil I B, hätte eine weitere Verzögerung in der Aus- s letzteren herbeigeführt, die keinesfalls im Interesse frachter liege.

ı gemeinsamer Kilometerzeiger mit beson- ationsverzeichnis. Der Kilometerzeiger wird chgerechneten Kilometer zwischen den Stationen H. S.-Staatsbahnen und jenen der ehemaligen Südbahn er Lokalbahnen (Ausnahmen siehe unter 5) enthalten. tionsverzeichnis wird außer der amtlichen Bezeichnung ionen die Abfertigungsbefugnisse der letzteren, Stations- ıngen, Beschränkungen usw. anführen.

ı neuer Lokaltarif, Teil II, welcher auf der chnung der Tarife für alle Güter sowohl über die Linien ıaligen Südbahn als die vom Staate betriebenen Lokal- fußt. Mit der Durchrechnung Hand in Hand geht eine g der Bareme, wobei die Einheitssätze für Güter der t und für gewöhnliches Eilgut, die jetzt weit — bis über der Goldparität stehen, herabgesetzt, jene für dungsklassen gestaffelt zwischen 10 und 30 % erhöht dürften. Soweit in dieser Erhöhung ein Ausgleich für ge der Durchrechnung und der Ermäßigung für Güter se I und für Eilgüter eintretenden Einnahmenausfälle funden werden kann, wird ein solcher im Wege von rzuschlägen bzw. einer Surtaxe — erstere im Über- kehr zwischen Haupt- und Lokalbahnen (nicht auch gange zwischen Staats- und Südbahn), letztere zu den tzen auf den Lokalbahnen je nach der Länge des fes — erstrebt werden.

m besonderen Anhang zum Lokaltarif werden die Ausfuhr geltenden Ermäßigungen aufgenommen sein. wird zwischen der Ausfuhr über die trockene Grenze über die südslawischen Seehäfen unterschieden werden. äßigungen, welche für den letzterwähnten Verkehr in mmen, werden größer sein als jene für die Ausfuhr auf dwege.

besonderer Tarif für verschiedene Klein- (Grobelno-Rogatec, Uglevic-Raca sowie die 60-cm- Schmalspurbahnen] in Südserbien, für welche die ge- Güterklassifikation keine Geltung hat) mit nur , gewöhnlichen und ermäßigten Wagenladungsklassen.

schmückung der italienischen Staatsbahnstationen. Im ımen mit den bestehenden Vereinen zur Hebung des erkehrs und des italienischen Tourningklubs haben die en Staatsbahnen auch für das Jahr 1925 einen Wett- ter den Stationsvorständen ausgeschrieben für die Ver- g ihrer Stationen durch Anlage von Zierbäumen, und Blumen. Düngemittel werden unentgeltlich ge- s wurden 150 Preise in der Gesamthöhe von 25 000 Lire gewisse Anzahl von Ehrendiplomen vom Ministerium nalökonomie für die hübschesten und gelungensten ur Verfügung gestellt. Die Preisverteilung erfolgt im n August.

Hafen von Straßburg als „autonomer" Hafen. Durch trag, der am 25. Mai 1923 zwischen dem französischen d der Stadt Straßburg geschlossen worden und am on den gesetzgebenden Körperschaften genehmigt wor- t der Hafen von Straßburg, wie wir der „Bautechnik" , zum „autonomen" Hafen erklärt worden, d. h. es ist leiche selbständige Verfassung gegeben worden, wie oßen Seehäfen Frankreichs infolge des Gesetzes vom 920 besitzen. Damit ist der Hafen aus dem städtischen usgeschieden und Gegenstand einer selbständigen Ver- eworden, die den Betrieb, die Unterhaltung und den s Hafens zu besorgen hat. Der autonome Hafen ist iches Betriebsunternehmen mit der Eigenschaft einer n Persönlichkeit geworden; er ist den allgemeinen Verwaltung der öffentlichen Gelder unterworfen. An ze stehen ein Verwaltungsrat und ein Direktor. Alle n des Verwaltungsrates unterliegen der Aufsicht des der öffentlichen Arbeiten. Der Verwaltungsrat setzt Mitgliedern zusammen, von denen je sechs durch die den Staat und je einer durch den Generalrat des De- Nieder-Rhein, des ehemaligen deutschen Unterelsaß, Handelskammer von Straßburg und durch die Gewerk- Hafenarbeiter ernannt werden. Der Direktor wird altungsrat nach Anhörung der Stadt Straßburg vor- und durch Erlaß des Staatsministeriums ernannt. Er vohl die ausführende Hand des Verwaltungsrats wie ung, mit der er unmittelbar verkehrt. Der Minister ichen Arbeiten ernennt das technische Personal nach Anhörung der Stadt und des Verwaltungsrates; es ist jedoch vorgesehen, daß das gegenwärtige Hafenpersonal ohne weiteres in den Dienst des autonomen Hafens übernommen wird. Die Stadt Straßburg bringt in das neue Unternehmen den ganzen alten Hafen, wie er jetzt besteht, ein, ebenso die zur Erweiterung nötigen Geländeflächen. Der Wert des alten Hafens wird ihr mit rd. 100 Mill. Franken angerechnet. Der Staat seinerseits bringt den neu zu erbauenden Hafen in dem Umfang, wie er nach den Planungen des ersten Abschnitts herzustellen ist, in das Gesellschaftseigentum ein und übernimmt die Lasten der Verzinsung und Tilgung der durch Anleihen aufzubringenden Baugelder. Die Kosten für die Ausführung des 2. Abschnitts der Hafenerweiterung, die erst später nach Maßgabe des Bedürfnisses in Angriff genommen werden soll, sind aus den eigenen Mitteln des Hafens zu bestreiten. Der neue Hafengüter- und Verschiebebahnhof und die Verbindungsgleise zwischen diesem und dem Netz der elsaß-lothringischen Eisenbahnen werden auf deren Kosten gebaut und gelten als eine neue Strecke dieses Netzes.

Der Verwaltungsrat hat jedes Jahr einen ordentlichen und einen außerordentlichen Haushaltplan sowie eine Hauptrechnung über die Einnahmen und Ausgaben aufzustellen. Der ordentliche Haushalt umfaßt die gewöhnlichen, jährlich wiederkehrenden Ausgaben für die laufenden Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten; sie müssen erforderlichenfalls auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten geleistet werden und können von Amts wegen in den Haushaltsplan eingesetzt werden. Alle übrigen Ausgaben gehören zum außerordentlichen Haushalt. Jedes Jahr werden die Hauptrechnung der Einnahmen und Ausgaben des abgelaufenen und der Haushaltplan des folgenden Rechnungsjahres vor dem 1. August nach Anhörung der Stadt Straßburg dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt. Die Einnahmeüberschüsse des Hafens sollen zur Hälfte einer Rücklage zufließen, die bis zur Höchstgrenze von 20 Mill. Fr. anwachsen darf; die andere Hälfte soll zu gleichen Teilen zwischen der Stadt und dem Staat geteilt werden. Die Stadt darf im Falle fortdauernder Fehlbeträge des Unternehmens dessen Auflösung fordern; in diesem Falle wird sie ihre eingebrachten Einrichtungen und Anlagen wieder zurückerhalten.

Dies sind die wichtigsten Bestimmungen der Satzung des neuen Unternehmens. Sie sollen seiner Leitung größere Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit an wechselnde Verhältnisse verleihen, als sie die städtische Verwaltung besaß, der der Hafen bisher gehörte. Es ist damit eine Organisation geschaffen, die wohl geeignet ist, die kühnen Hoffnungen der Franzosen auf die weitere Entwicklung des Straßburger Rheinhafens zum größten Wasserumschlagsplatze des Binnenlandes zu verwirklichen, den sie schon jetzt die „wirtschaftliche Drehscheibe Europas" nennen.

An der Aufbringung der Geldbeträge für die Ausführung der Hafenerweiterungsarbeiten beteiligen sich die Stadt Straßburg, der französische Staat, das Departement Niederrhein, die Handelskammer von Straßburg und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen. Der bisherige Aufschwung und die nunmehr zu erwartende schnelle Weiterentwicklung des Straßburger Rheinhafens, seine volkswirtschaftliche und politische Bedeutung für ganz Frankreich lassen diesen Hafen aus dem engen Rahmen einer städtischen Einrichtung und Unternehmung heraustreten und machen ihn zu einer lebenswichtigen Verkehrsanstalt Frankreichs. Dies mußte naturgemäß auch in der Organisation des Unternehmens zum Ausdruck kommen. Die Kosten für die Ausführung des ersten Bauabschnittes sind auf 168,1 Mill. Fr. veranschlagt, wovon 100,8 Mill. Fr. auf die eigentlichen Hafenbauten und 67,4 Mill. Fr. auf die Gleisanlagen entfallen. Die Bauarbeiten des zweiten Abschnitts, die in der Herstellung von vier neuen Becken des Südhafens und der dazugehörigen Bahnhofs- und Gleisanlagen bestehen, werden erst später in Angriff genommen und nach Maßgabe des Bedürfnisses durchgeführt werden; ihre Kosten berechnen sich auf 78,7 Mill. Fr., wovon auf die Hafenbauten 67,7 Mill. und auf die dazugehörigen Gleisanlagen 11 Mill. kommen. Mit den Bauarbeiten des ersten Abschnittes wird unverzüglich begonnen werden; die Herstellung des Petroleumhafens und der Drehbrücke für den nach diesem Hafen führenden Schienenweg ist bereits im Laufe des Jahres 1924 in Angriff genommen worden.

— **Lautsprecher auf Bahnsteigen.** In London und Paris ist neuerdings der Lautsprecher zum Ausrufen auf den Bahnsteigen herangezogen worden. Die Orléansbahn verwendet ihn schon seit mehreren Monaten auf ihren beiden Pariser Bahnhöfen Austerlitz und Quai d'Orsay. An jedem Ende eines Bahnsteigs ist ein solcher Lautsprecher angebracht; beide rufen nacheinander dasselbe aus. Man kann sie an allen Punkten des Bahnsteigs deutlich hören. Die Reisenden haben sich allerdings an die Stimme, von der sie nicht wußten, woher sie kommt, erst gewöhnen müssen. Obgleich die Lautsprecher gelegentlich einmal versagen und dann in der sonst üblichen Weise ausgerufen werden muß, ist die Orléansbahn von ihren Versuchen auf diesem Gebiet ganz befriedigt; die Lautsprecher sollen daher beibehalten und ihr

Gebrauch soll auch auf andere Bahnhöfe ausgedehnt werden. Das Ausrufen entlastet namentlich die Bahnsteigbeamten von Fragen der Reisenden. — Besonders eigenartig wirkt der Lautsprecher auf dem unterirdisch gelegenen Bahnhof Quai d'Orsay. Das laute Sprechen wirkt zunächst, bis man sich daran gewöhnt hat, etwas erschreckend. Es ist gelungen, den Ton so abzustimmen, daß er die sonstigen Geräusche, die auf einem Bahnhof unvermeidlich sind, übertönt. Deutliche Aussprache ist allerdings nötig, und an dieser scheint es zuweilen zu fehlen, was sowohl an einer Nachlässigkeit des Sprechenden wie an einer Unvollkommenheit der Vorrichtung liegen kann. Jedenfalls scheint der Gedanke, Lautsprecher an Stelle der unmittelbar wirkenden menschliche Stimme zum Ausrufen im Eisenbahndienst zu benutzen, entwicklungsfähig, und die Versuche auf diesem Gebiete müssen daher mit Aufmerksamkeit verfolgt werden. Eine Eisenbahnverwaltung, die sie einzuführen beabsichtigt, sollte damit nicht auf eigene Faust von vorn anfangen, sondern sich die Versuche, die an anderer Stelle gemacht worden sind, und die mit ihnen dort gesammelt worden sind, zunutze machen.

— Die englischen Eisenbahnen zur Neuordnung des Kalenders. Der Völkerbund hat unter anderem den englischen Eisenbahngesellschaften einen Fragebogen vorgelegt, auf dem sie ihre Ansicht über die beabsichtigte Neuordnung des Kalenders aussprechen sollen. Sie haben einstimmig die Erklärung abgegeben, daß sie ein Jahr mit 13 Monaten zu 28 Tagen mit einem besonderen Tag im Jahr und dem üblichen Schalttag einem Jahr mit 12 Monaten vorziehen würden, bei dem jedes Vierteljahr zwei Monate zu 30 und einen Monat zu 31 Tagen hätte.

— Brigade-General Mance. Der Nachfolger von Sir W. Acworth im Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der englische Brigadegeneral H. O. Mance, ist 1875 geboren. Er begann seine militärische Laufbahn bei den Royal Engineers, der technischen Truppe des englischen Heeres. Im Burenkrieg war er dem Feldeisenbahndirektor in Südafrika zugeteilt. Später (1908 bis 1911) wirkte er am Bau der Eisenbahn Baro-Kano mit. Dann wurde er in das Kriegsministerium berufen. 1915 wurde er 2. Direktor für Eisenbahntransport, 1916 Direktor für Eisenbahnen, Kleinbahnen und Straßen mit dem Rang eines Brigadegenerals. 1919 nahm General Mance an den Friedensverhandlungen als Berater der englischen Abordnung in Verkehrsfragen teil. An den Arbeiten des Völkerbundes wirkt er als Vorsitzender der Verkehrsabteilung des Wirtschaftsrats und als 2. Vorsitzender des Ausschusses für Verkehrsangelegenheiten mit. Bei der Enteignung der Eisenbahn Jaffa-Jerusalem war General Mance britischer Schiedsrichter und bei den Verhandlungen über Tanger im Jahre 1924 britischer technischer Sachverständiger. 1924 schied er aus dem Heere aus, um als technischer Berater in den Dienst der Ottomanischen Bank einzutreten. Seit Beendigung des Krieges hat General Mance fast alle Eisenbahnen Mitteleuropas bereist und über sie an den Völkerbund berichtet.

Fremde Erdteile.

— Eröffnung des deutschen Verkehrsbüros in New York. Die umfangreichen Vorbereitungen der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung zur Gründung des deutschen Verkehrsbüros in New York sind jetzt abgeschlossen. Das Büro, das den Namen erhält: „German Railroads Information-Office" und in der Fifth Avenue 630 gegenüber der Saint Patricks Cathedrale liegt, wird nunmehr am 7. Juni eröffnet.

— Schnellbahnbetrieb ohne Signale. Außer an einigen unübersichtlichen Stellen, an Abzweigungen und auf den Gleisen, wo Züge verkehren, die nicht alle Haltestellen bedienen, hat die New Yorker Hochbahn keine Signale; sie wird vielmehr straßenbahnmäßig betrieben, die Züge folgen einander auf Sicht. Übelstände haben sich dabei nicht ergeben, insbesondere sind Zusammenstöße seltene Ereignisse gewesen. Da die Hochbahn ganz im Staate New York liegt, ist das Bundesverkehrsamt für sie nicht zuständig, sondern sie untersteht der Aufsicht des Verkehrsamts des Staates New York. Diese Behörde hat neuerdings verlangt, daß ihr Pläne und Kostenanschläge für die Ausstattung einer eine Meile (1,6 km) langen Strecke mit Signalen, selbsttätigen Vorrichtungen zur Überwachung der Zuggeschwindigkeit und zum Anhalten der Züge bei auf Halt stehendem Signal vorgelegt werden; dabei hat sie die Bedingung gestellt, daß die Leistungsfähigkeit der bis an die Grenze des Möglichen belasteten Strecke nicht beeinträchtigt wird. Die Leitung der Hochbahn ist der Forderung des Verkehrsamts alsbald nachgekommen und hat die gewünschten Planungen vorgelegt. Aus ihnen geht hervor, daß bei Regelung des Zugabstands durch Signale die Zahl der Züge verringert werden muß, also weniger Personen befördert werden können. Das Übergreifen der Blockstrecken hat nämlich die Einhaltung eines größeren Zugabstandes zur Folge. Die Kosten für die Einführung eines Signals würden 105 000 Dollar für eine Meile betragen, dazu käme die Kosten für die Unterhaltung und die Abschreibungen Verkehrsamt hat infolge dieser Umstände davon abgeseh Einrichtung eines Betriebs mit Signalen vorzuschreiben, bewendet bei dem jetzigen Zustand.

— Die Eisenbahn Tupiza-La Quiaca. Zwischen Tupiza i vien und La Quiaca an der Grenze Argentiniens ist eine bahn im Bau, die für Bolivien, den einzigen Staat Südar ohne eigene Küste, einen Ausweg nach dem Atlantischen schaffen soll. Der Bau wird neuerdings beschleunigt und betrieben werden, daß die Strecke im August dem Verkeh geben werden kann. Man erwartet von ihr eine lebhaf derung des Binnenverkehrs von Bolivien sowohl als a durchgehenden Verkehrs mit Argentinien. Für die Erze Argentiniens, namentlich für den Zucker dieses Landes, dadurch neue Absatzgebiete erschlossen werden; in den fünf Jahren hat Argentinien 40 000 t Zucker im Wer 23 Mill. Papierdollar nach Bolivien ausgeführt. Beide haben daher an der Fertigstellung der Eisenbahn ein le Interesse.

— Die Eisenbahnen von Neusüdwales und ihre Arbeite einer Versammlung der Eisenbahngewerkschaften von wales ist die Forderung erhoben worden, daß die Staats durch einen Ausschuß geleitet werden sollten, der von beitern aus ihrer Mitte zu wählen wäre. Zurzeit steht Spitze des Eisenbahnwesens von Neusüdwales ein Kommis zwei Assistenten, die von der Regierung ernannt und a Eisenbahndienst hervorgegangen sind.

Wasserstraßenverkehr.

— Weser-Kanalisierung. Am 12. Mai d. J. hat der Pro landtag der Provinz Westfalen den Provinzialausschuß tigt, die vom Reich geforderte Garantie für die Durch des Mittellandkanals anteilig zu übernehmen. D auf Antrag zweier Abgeordneten die Bedingung gestellt daß gleichzeitig mit dem Bau des Weser-Elbe-Kanals strecke des Mittellandkanals) das Fahrwasser der We der Strecke Minden-Bremen durch geeignete Maßnahmen angereichert werden muß, daß es während des ganzen für den Verkehr von Kanalschiffen ausreicht.

Bei der Begründung der Vorlage führte der Berichte aus: Der von den vereinigten Ausschüssen angenomm trag zielt darauf ab, das Fahrwasser der Weser, an der gestaltung zur Großschiffahrtsstraße weite Kreise der ein lebhaftes Interesse haben, zu verbessern. Die bis Grund des Wasserstraßengesetzes von 1905 getroffene nahmen haben nicht erreichen können, daß die Fahrwas regelmäßig während des ganzen Jahres volle Schiffsl zuläßt. Diesem Zustand muß abgeholfen werden; wah lich kann nur die Kanalisierung der Weser helfen, auf d der Antrag in erster Linie abzielt.

— Die Seebäderfahrten des Norddeutschen Lloyd begi diesem Jahre nach Wangerooge und Helgoland am 14., n derney über Helgoland am 17. Juni. Die Dampfer ve von dann ab bis Mitte September in regelmäßigem Fahr Bremerhaven (Lloydhalle). In Helgoland ist Anschl Westerland und Hamburg gegeben. Eilzüge vermitteln d kehr zwischen Bremen und Bremerhaven (Lloydhalle) mittelbarem Anschluß an die Dampfer.

— Hafenerweiterung in Wladiwostock usw. Für d führung von Arbeiten im Hafen von Wladiwostock hat di verwaltung für die nächste Bausaison 163 000 Rubel worfen. Es handelt sich in der Hauptsache um Ausb und Erweiterung der Kaianlagen, Baggerarbeiten, Anla Filtrieranlage, Wiederherrichtung von Lagerhäusern usw

Für die bevorstehende wirtschaftliche Erschließu Naphtha- und Kohlenvorkommen auf Sachalin wird Presse der Bau eines Hafens an der Westküste, wohl in d von Alexandrowsk, gefordert, der mit den Ölfeldern auf seite der Insel mit einer Rohrleitung verbunden werden

— Elbeverein Aussig. Am 6. d. M. fand die Generalv lung in Aussig statt, in deren Verlauf der Forderung entsprechende Berücksichtigung der Elbestrecke Schreck Landesgrenze, welche die Vorbedingung eines ge Schiffahrtsverkehrs auf der kanalisierten Stre Ausdruck verliehen wurde. Eine Vernachlässigung dieser kann diesen Verkehr erschweren, wenn nicht überhaupt lich machen. Es wurde weiter auf die durch die Wehre s

Wasserverhältnisse der Elbe hingewiesen, die dadurch be-
nd sind, daß es auch bei aufgestellten Wehren nicht mög-
t, nach den tschechischen Umschlagplätzen Melnik und
howitz mit dem vorgeschriebenen Tiefgang zu fahren.
als mit 1,60 m könne man nicht gehen, obwohl die Wasser-
des Staus 2,10 m betragen soll. Es wurde weiter hervor-
n, daß der Wert der kanalisierten Strecke sehr in Frage
sei, wenn die Schiffe nicht tiefer als auf der freien
hren können. Bei niedergelegten Wehren seien aber die
nisse auf der Elbe viel schlechter als früher. Früher
man bei einem Nullwasserstande von Melnik mit 1,25
m fahren, heute höchstens mit 90 cm. Schließlich wurde
ntschließung angenommen, die sich dafür einsetzt, daß
hlensteuer aufgehoben werde. Diese liege nicht nur
resse der Kohlenindustrie und des Kohlenhandels, sondern
n Interesse der Elbeschiffahrt, da die Ausfuhr der böh-
Braunkohle seit vielen Jahrzehnten einen wichtigen, in
zten Jahren leider immer mehr gesunkenen Bestandteil
etransportes bildet.

dapester Handelshafen. Am 6. d. M. wurden die Inter-
und die Presse mit den ersten fertigggestellten Hafen-
bekanntgemacht. Die vorgeführte technische Leistung
m Besucher ungeteilte Bewunderung abgerungen. Unter
ung der Firma Schneider-Creuzot wurden da in ver-
äßig kurzer Zeit die Wünsche vieler Jahrzehnte zum
Teil verwirklicht. Der Hafen dient dreierlei Zwecken:
t die entsprechende Möglichkeit für den zu entfaltenden
erkehr im südlichen Gebiet Budapests, er soll einen der
hischen Lage Budapests entsprechenden Umschlagsver-
rdern und schließlich wird durch den Hafenbau ein an der
straße liegendes Gelände gewonnen, das sich zum Stand-
Industriegründungen vornehmlich eignet. Der Hafen
n der nördlichen Spitze der Csepeler Insel so unterge-
daß selbst ein in fernerer Zukunft zu erwartender, den
an Umfang vielfach übertreffender Verkehr dort durch
ntwicklung leicht entsprechend ausgestaltet werden kann.
die fertiggestellten Arbeiten und die weiteren Pläne
delshafens hielt Regierungskommissär Maurer einen
dem wir folgendes entnehmen:

Hafen wird sich in seiner endgültigen Gestalt in zwei
le gliedern: in den Binnenhafen am obersten Ende des
zu gestaltenden Soroksárer Donauarmes und in den
fen am westlichen offenen Donauufer bei der nördlichen
er Czepeler Insel. Im Norden neben der Eisenbahnver-
brücke erblicken wir den ersten, nunmehr fertigen Teil
ens: das sogenannte Inselgleis. Dieser Hafenteil ist
nz neu, er dient den Budapester Schiffen schon seit
ls Kohlenstation. Hier wird ein Brückenkran mit einer
gkeit von 3 t und einer Öffnung von 40 m gebaut. Das
wird neben der Kohlenversorgung der Dampfer auch
laden von Kies, Sand und Metallen dienen. Dieser Teil
it wurde auf Staatskosten ausgeführt und wird auch in
er Verwaltung stehen. Sein Kohlenlager wird dem
dtischen Kohlengroßhandel Gelegenheit zur Errichtung
tschen bieten. Für Kohlen-, Baumaterial und Metall-
ht hier neben einer Kohlenrutsche in der Länge von
meter eine Uferstrecke in der Länge von 500 m zur Ver-
Die bisherige Güterbewegung belief sich bei diesem
uf über 200 000 t im Jahr. Am unteren Teil des Gleises
wir die obere Mündung des Soroksárer Donauarmes,
h die Kvassayschleuse von der offenen Donau abge-
wird.

m Westufer der Csepeler Insel befindet sich der Frei-
r aus zwei Becken besteht. Das obere größere ist das
e Handelsbecken, mit einer Länge von 1000 m und einer
n 150 m, das andere, kleinere, der Petroleumhafen, der
g, 120 m breit und 2,5 m tief ist. Zum Umladen werden
s elektrische Kräne mit einer Tragfähigkeit von 1½
ienen. Der Eisen- und Straßenbahnanschluß des Beckens
ts fertig. Hier wird auch ein 80 m langer und 40 m
us Eisen hergestellter Schuppen gebaut. Auch ist die
g eines Lagerhauses mit zwei Stockwerken in Aus-
ommen. Das Becken des Freihafens verbindet mit der
in 400 m langer schiffbarer Eingangskanal. Bisher
er ausländische Petroleumunternehmungen hier ihre
tergebracht, für die sie 18 000 bis 30 000 qm in Anspruch
es können aber noch zwei bis drei weitere Unter-
n dieser Art hier Unterkunft finden. Im Falle weiterer
hnahme kann der Petroleumhafen im Umfange auch
doppelt werden.

Übersetzung der schiffbaren Kvassayschleuse gelangen
n Binnenhafen, der sich in einer Länge von 3 km, einer
n 120 m und einer Tiefe von 3 bis 3½ m bis zur Gu-
otter erstreckt. Hier gelang es, im Innern des Hafens
ränderliche Wasserhöhe zu erzielen, wodurch das Ver-
eblich verbilligt wurde. Am oberen, linken Ende des
Binnenhafenbeckens befindet sich der Lokalhafen der Hauptstadt. Neben dem ausgebauten Ufer liegen zwei Eisenbahngleise, die sowohl mit dem Donauufer-Güterbahnhof wie mit der Station Budapest-Hafen verbunden sind. Der Lokalhafen wurde mit einer größeren staatlichen Unterstützung auf Kosten der Hauptstadt erbaut, die auch weiterhin an der Entwicklung dieses Hafenteils arbeitet. In die rechte Seite des inneren Beckens münden die Handels- und Industriebecken; die zwei oberen Becken sind dem Durchgangshandel vorbehalten. Zur Verbindung der Csepeler Insel mit dem Donauufer wurde eine Eisenbrücke in einer Länge von 145 m gebaut, über die drei Schienenstränge und eine 11 m breite Straße führen.

Insgesamt steht bereits eine 4,9 km lange Uferstrecke mit entsprechender Bahn- und Straßenverbindung zur Verfügung, wodurch die bisher nur 11 km betragende Kailänge der Hauptstadt um fast 50 % verlängert wurde. Die große Arbeit, die bisher geleistet wurde, ist um so anerkennenswerter, als sie in den wirtschaftlich traurigsten Jahren vollbracht wurde. Der auf Grund der hoffentlich bald zu vereinbarenden Handelsverträge einsetzende Verkehr wird in dem neuen Hafen entsprechende Einrichtungen vorfinden. Vorderhand erreicht der Wasserverkehr der Hauptstadt nur einen Bruchteil des Gesamtverkehrs. Vor dem Kriege entfielen 25 % des hauptstädtischen Verkehrs auf die Schiffahrt, zurzeit beträgt dieses Verhältnis jedoch nur 10 %. Allein die Hoffnung kann nicht als unberechtigt gelten, daß durch den weiteren Ausbau der Hafenanlagen auch der Verkehr zunehmen wird.

Vorderhand steht der Wasserverkehr noch in keinem Verhältnis zu der geleisteten Arbeit und den großangelegten technischen Einrichtungen; der Verkehr wird erst herangezogen werden müssen. Allein das durch die vollbrachte Arbeit gewonnene Gelände stellt an sich schon einen die Anlagekosten weitaus übersteigenden Wert dar. An der Stelle der wertvollen Becken und Kaianlagen befand sich noch vor kurzem ein versumpftes Donaugebiet. Der Petroleumhafen zeugt dafür, daß der Hafenbau eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit war. Hätten wir damit noch lange gezögert, so hätten Wien und Pozsony (Preßburg) uns auch in dieser Beziehung den Rang abgelaufen, wohingegen Budapest heute bereits ein angesehener Markt für Mineralölprodukte geworden ist.

Luftverkehr.

— **Herabgesetzte Fahrpreise im Luftverkehr Königsberg-Moskau.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, hat die „Deru-Luft“ vor kurzem eine Herabsetzung des Fahrpreises vorgenommen. Dieser beträgt für Königsberg-Moskau 210 ℳ. Da der Eisenbahnfahrplan 1. Klasse für diese Strecke 185 ℳ beträgt, ist der Unterschied für Reisende, die die 1. Klasse benutzen, gering, wobei noch die erhebliche Zeitersparnis mit etwa 44 Reisestunden zu berücksichtigen ist. Die Fracht-Tarifsätze auf dieser deutsch-russischen Linie, die direkten Anschluß nach Berlin, Amsterdam, Paris bzw. London hat, sind seit 15. Juni auf 2,50 ℳ für das Kilogramm festgesetzt. Auch diese Rate bedeutet eine Förderung des internationalen Luftverkehrs.

— **Eröffnung des Innsbrucker Flughafens.** Am 1. Juni ist der neue Innsbrucker Flugplatz, der als Kreuzungspunkt der Linien Berlin-Rom und Paris-Wien-Bukarest erhöhte Bedeutung hat, eröffnet worden.

Ausstellungen und Messen.

— **Die Kölner Herbstmesse.** Auf der Kölner Herbstmesse 23. September—2. Oktober) wird außer der großen Sondergruppe „Baufach“ eine weitere Sonderausstellung „Das Meßgerät“ veranstaltet werden. Diese Ausstellung soll alles umschließen, was in Industrie, Handwerk und Wissenschaft an Meßgeräten benötigt wird, also nicht nur Werkzeuge und Meßmaschinen, sondern auch Instrumente für physikalische und andere Forschungslaboratorien. — Das Meßgerät ist in den letzten Jahren so vervollkommnet worden, daß die Kenntnis des gesamten Gebietes kaum einem einzelnen Ingenieur noch möglich ist. Durch die Kölner Sonderausstellung sollen den Technikern und Ingenieuren die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der gesamten Meßtechnik vermittelt werden. — Die Physikalisch-Technische und die Chemisch-Technische Reichsanstalt sowie das Telegraphentechnische Reichsamt haben ihre Beteiligung zugesagt.

Mit der Ausstellung wird eine wissenschaftliche Tagung verbunden sein, auf der hervorragende Fachleute die neuesten Ergebnisse der Forschung auf dem Gebiete der Meßtechnik behandeln werden.

Rechtspflege.

— Der Grundsatz der Bindung des Disziplinargerichts an die rechtskräftigen Feststellungen des Strafrichters gilt auch dann, wenn das Strafurteil in der Form des § 267 Abs. 4 der Strafprozeßordnung ergangen ist. (Reichsdisziplinarhof 18. 2. 25 — R.D.H. 225/24). Aus den Gründen: Die Disziplinarkammer ist der Ansicht, daß im vorliegenden Falle die Bindung des Disziplinargerichts an die Feststellungen des Strafrichters nicht Platz greife, weil das Strafurteil nicht dem Absatz 1 § 267 (alte Nummer 266) STPO. entspricht, sondern — unter zulässiger Bezugnahme auf den Eröffnungsbeschluß — in der abgekürzten Form des § 267 Absatz 4 STPO. abgefaßt ist. Allein der Reichsdisziplinarhof hat bereits in dem Urteil vom 8. Juli 1924 (RDH. 144/24) ausgesprochen, daß der Grundsatz der Bindung des Disziplinargerichts durch die Feststellungen des Strafrichters auch dann gilt, wenn das Strafurteil in der Form des § 267 Abs. 4 STPO. ergangen ist. Hiervon abzugehen, liegt kein Anlaß vor. Hat sich aber der Angeschuldigte der im Urteil des Schöffengerichts festgestellten Straftaten schuldig gemacht, dann konnte eine andere Strafe als Dienstentlassung nicht in Frage kommen.

— Reichsversicherungsordnung — Reichshaftpflichtgesetz. Berufsgenossenschaft — ordentliches Gericht. Ein Arbeiter, der im Betriebe einer für die Reichsbahn Gleisumbauten ausführenden Tiefbaugesellschaft beschäftigt war, wurde vom Eisenbahnzuge erfaßt und getötet. Die zuständige Tiefbauberufsgenossenschaft gewährte den Hinterbliebenen Sterbegeld und Rente und verlangte von der Eisenbahn gemäß deren Haftpflicht die Erstattung dieser Leistungen und aller weiteren für die Hinterbliebenen zu machenden Aufwendungen. Die Reichsbahn weigerte sich, die im Feststellungsverfahren gemäß §§ 1545 ff. der RVO. von der Berufsgenossenschaft festgesetzten Leistungen als für sich bindend bzw. ihre Erstattungspflicht anzuerkennen und ließ sich von der Berufsgenossenschaft verklagen. Das R e i c h s g e r i c h t hat deren Anspruch, allerdings unter Einschränkung desselben in die Grenzen des § 3 Abs. 2 des R.Haftpfl.G. — was hier nebensächlich ist — im übrigen gemäß dem von der Berufsgenossenschaft erlassenen Feststellungsbescheide anerkannt. Die hierauf bezüglichen Ausführungen unseres höchsten Gerichtshofes lauten wie folgt[1]:

„Nach § 1543 Abs. 1 der RVO. ist das Gericht, wenn es über Ansprüche aus § 1542 das. zu erkennen hat, an die Entscheidung gebunden, welche im Feststellungsverfahren (§§ 1545 ff.) darüber ergeht, ob und in welchem Umfang der Versicherungsträger zu Leistungen verpflichtet ist . . . Allerdings ist der Bescheid von der klagenden Tiefbauberufsgenossenschaft selbst als dem Versicherungsträger erlassen. Dieser Umstand kann aber nicht, wie die Revision meint, aus dem Grunde, weil die Klägerin in eigener Sache entschieden habe, die Rechtsunwirksamkeit der getroffenen Feststellung zur Folge haben. Das Reichsgericht hat wiederholt in ähnlich liegenden Fällen anerkannt, daß auch Bescheiden der Versicherungsträger selbst, so der Berufsgenossenschaften, die Kraft bindender Entscheidungen gemäß § 1543 Abs. 1 der RVO. innewohnt (RGZ. Bd. 96, S. 207/208, Bd. 98, S. 251). Jene sind allgemein und ohne daß für den Fall des § 1542 eine Ausnahme getroffen wäre, für das Feststellungsverfahren zuständig (§ 1568 ff. RVO.). Ihr aus § 1542 sich ergebendes Interesse steht der ihnen g e s e t z l i c h übertragenen Feststellungsbefugnis nicht entgegen. Würde allerdings eine bewußt unsachliche und willkürliche Entscheidung zum Nachteil des erstattungspflichtigen Dritten etwa zu dem Zwecke, diesem spätere Einwendungen abzuschneiden, ergangen sein, so könnte dem erhobenen Ersatzanspruch gegenüber der Einwand arglistigen Verhaltens in Frage kommen. Derartiges ist aber von der Beklagten nicht behauptet.“

Gegen diese grundsätzliche Entscheidung läßt sich im Wege des Rechts nichts ausrichten. Man muß sich mit ihr abfinden. Wohl aber kann und soll sie Beamte und Arbeiter daran mahnen, dafür zu sorgen, daß die Voraussetzungen für solche Feststellungsbescheide nicht gegeben werden, indem sie keine Vorsichtsmaßregel versäumen, um die Arbeiter von Unternehmern vor Eisenbahnbetriebsunfällen zu sichern, wenn aber trotz alledem etwas vorkommt, durch genaueste Untersuchung und Herbeischaffung aller Beweismittel darzutun, ob und inwieweit eigenes Verschulden des Verletzten oder Getöteten den Unfall herbeigeführt hat (§ 1 des R.Haftpfl.G.), da solches Verschulden den Ersatzansprüchen der Berufsgenossenschaften gegenüber mit Erfolg eingewendet werden kann.

— Ein interessanter Fall der Haftung aus § 701 des BGB. Das Reichsgericht hat neuerdings in einem Falle, der auch für alle Bahnhofswirte, die nebenbei Gasthofsbetrieb haben, d. h. Reisende gegen Entgelt beherbergen, von größtem Belang ist, ausgesprochen, daß sich die Haftung aus dem Gastaufnahmevertrage

[1]) Urteil des IV. Z.-S. vom 27. Oktober 1924, Egers Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen Bd. 44 Heft 4, S. 328 Nr. 160.

auch auf die Gepäckbeförderung zum Bahnhof erstrecke. [...] wichtigen Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugr[unde]:

Die Klägerin wohnte im Februar 1920 in dem von der [...]ten betriebenen Hotel in Berlin. Auf ihre Veranlassung [...] der als Kommissionär bezeichnete X. ihren Koffer zum B[ahnhof]. Dort ging der Koffer durch Diebstahl verloren. Er enthi[elt] Stoffe, welche die Klägerin für ihr Modengeschäft ei[ngekauft] hatte. Die Klägerin verlangte Schadenersatz von der Be[klagten]. Die Beklagte berief sich auf einen im Hotel befindlichen A[nschlag], wonach die Kommissionäre, welche Aufträge für die Gä[ste über]nehmen, nicht in ihrem Dienst stehen, sondern selbständ[ige Un]ternehmer sind. Das Oberlandesgericht machte die Veru[rteilung] der Beklagten von einem Eid der Klägerin abhängig, daß [sie die]sen Anschlag nicht gelesen habe. Die Revision der Be[klagten] wurde z u r ü c k g e w i e s e n.

Das R e i c h s g e r i c h t begründet seine Entscheidung dermaßen[1]):

Die Haftung aus dem Gastaufnahmevertrag sei zu beja[hen], ihm stehe die Gepäckbeförderung im engsten Zusammenh[ang]. [Sie] werde auch von dem Gastwirt meist mit übernommen. I[nsbeson]dere bestehe für die Berliner Hotels kein entgegens[tehender] Brauch, mit dem die Gäste etwa rechnen könnten oder [...]. Mithin habe die Beklagte bei der Aufnahme der Klä[gerin die] Gepäckbeförderung vertraglich mit übernommen. Was de[n Kommissio]ner A. und der Kommissionär X. in dieser Richtung geta[n hätten], erscheine sonach nur als Erfüllungshandlung im Rahmen [der von] die Beklagte bereits begründeten Verpflichtung. X. sei [von der] Beklagten zur Entgegennahme des Gepäcks bestellt. Der [von] der Klägerin übergebene Koffer samt Inhalt habe gemä[ß § 701] Abs. 2 BGB. als eingebrachte Sache zu gelten. Die Anb[ringung] des Anschlages reiche für sich allein noch nicht aus, [die] Beklagte von der Haftung für das Gepäck zu befreien. [Eine] Befreiung würde erst dann eintreten, wenn die Klägerin [den An]schlag gelesen hätte.

Bücherschau.

—Enzyklopädie der Mechanik. Lehrbuch für die Studi[erenden] an technischen Hochschulen und Universitäten vo[n] L e c h n e r, Dr. techn., a. o. Professor an der Technische[n Hoch]schule in Wien. Wien 1923. L. W. Seidel & Sohn. XVI [...] Preis geh. 11 *M*, geb. 12,80 *M*.

Das Lehrbuch soll den Studierenden an technische[n Hoch]schulen und Universitäten einen Überblick über das [...] Gebiet der Mechanik ermöglichen und auch zur Vorbe[reitung] für Prüfungen dienen. Es ist in 26 Abschnitte einget[eilt und] umfaßt das Gebiet der allgemeinen Mechanik, der tech[nischen] Statik, der Elastizitäts- und Festigkeitslehre, der Dyna[mik,] Hydromechanik und Aerodynamik nebst einer Einführun[g in die] spezielle Relativitätstheorie. Bei jedem Abschnitt wird [das be]sondere Schrifttum ausführlich angeführt, so d[aß das] Werk zum Weiterstudium Anregung gibt. Die Dar[stellung] ist leider nicht immer gleichmäßig, neben ausgezeichne[ten Aus]einandersetzungen einzelner Probleme sind andere etw[as stief]mütterlich behandelt, so ist, um nur ein Beispiel zu brin[gen, in] dem Abschnitt über Torsion nur die Verdrehung kreisf[örmiger] Querschnitte dargestellt, während die für die Technik [...] Frage der Verdrehung nicht kreisförmiger Querschni[tte] nicht erwähnt ist. An das Studium des Werkes muß da[her mit] einer gewissen Vorsicht herangegangen werden. Die B[eispiele] sind meist den Aufgabensammlungen von Kraft und [...]bauer entnommen. Die Ausstattung ist vorzüglich.

— Bewegungsmechanismen von Henry T. B r o w n. [...] von O. v o n P e l s e r - B e r e n s b e r g. Durchgeseh[en und] durch rund 100 neuere Ausführungen erweitert von F. W[...] Oberingenieur in Leipzig. Mit über 600 Abbildungen. [...] 1925. Alfred Kröner Verlag. IV + 228 Seiten. Preis ge[...]

Eine übersichtliche Zusammenstellung der Zeichnung[en und] Beschreibungen von Bewegungsmechanismen ist für die [Praxis] und auch für die Studierenden von hohem Werte, wesha[lb] die erste Auflage des Brownschen Werkes beifällig au[fgenom]men wurde. Die neue Auflage wurde im ersten Teil eine[r gründ]lichen Durchsicht und Ergänzung durch Neueinfügung [von] Literaturangaben unterzogen und durch Fortführung [bis in] die Neuzeit erweitert. Trotz der Reichhaltigkeit der Zus[ammen]stellung wirkt aber die Systemlosigkeit etwas störend, [...] besonders in dem von Brown herrührenden ersten Teil, [...]schiedenen Bewegungsmechanismen, oft nur nach Äußerlic[hkeiten] aneinandergereiht sind. Bei dem neuen Teil ist demge[genüber] eine organische Verbesserung in der Anordnung festz[ustellen]. Für eine neue Auflage wäre eine durchgreifende Umordn[ung und] Zusammenstellung nach kinematischen Grundsätzen un[ter Be]rücksichtigung des Zwecks der einzelnen Mechanisme[n ...]

[1]) Urteil des VI. Z.-S. vom 21. November 1924. D[eutsche] Juristen-Zeitung, 30. Jahrg. (1925) Heft 8 S. 666.

damit die Auswahl geeigneter Mechanismen erleichtert d auch die jetzt vorhandenen zahlreichen Wiederholungen n. Die Ausstattung des handlichen Buches ist ausge-, das noch ein kurzes Literaturverzeichnis und ein aus-es Schlagwortregister aufweist. Sch.

athematische Unterrichtsbriefe zur Einführung in das der höheren Mathematik mit besonderer Rücksicht auf ststudium. Von August Schuster. Mit zahlreichen n und Uebungsaufgaben und einem Anhang mit den ichen Lösungen derselben. 2 Teile. Berlin und Leipzig 1922. Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter ter & Co. Preis geh. je 4 ℳ, geb. je 5 ℳ.

Methode der Unterrichtsbriefe zur Einführung in das der höheren Mathematik erfordert für den Verfasser er Beherrschung des Stoffes auch ein großes pädago-Geschick. Überblickt man den Inhalt der vorliegenden von denen der zweite wesentlich als Übungs- und Wieder-uch gedacht ist, so kann man dem Verfasser die An-g nicht versagen, daß er es verstanden hat, den spröden chtverständlich vorzutragen, vor allem durch ausführ-Durchrechnung zahlreicher Beispiele und Übungs-, die ganz geschickt ausgewählt sind. Ob der m bei der Definition und Auseinandersetzung sens der Differentialrechnung eingeschlagene Weg, griff des Unendlichkleinen dadurch ganz und gar meiden, daß er das Differential als eine end-Größe auffaßt, als richtig und folgerichtig anzusehen man bezweifeln müssen. Da aber bei den bei der prak-Anwendung auftretenden Fällen genauere Stetigkeits-vergenzbetrachtungen meist nicht notwendig sind, so s Verfahren des Verfassers dadurch ebenfalls zum aß es ermöglicht, die Methoden der Differential- und echnung als reines Handwerkzeug zu benutzen. Das eben durch das Durcharbeiten zahlreicher Aufgaben piele und in dieser Hinsicht können die beiden Bände d empfohlen werden. Sch.

nderjahre in Mexiko. Von Dr. Emil Landenberger. bbildungen und einer Karte. Leipzig F. A. Brockhaus heftet 6,50 ℳ, in Halbleinen gebunden 8,50 ℳ

, ein Land der Romantik, aber auch ein Land, das wie dere bis auf die jüngste Zeit von politischen Wirren cht worden ist, steht besonders neuerdings wieder im unde deutschen Interesses. Man kann daher das Er-dieses Buches begrüßen, aus dem man einen vollen Ein-n Land und Leuten erhält. Der Verfasser des Buches einen langjährigen Reisen auch Mexiko gründlich durch-und kennen gelernt. Fesselnd und oft humorvoll erzählt inen mühevollen Reisen und Ritten sowie den auf diesen Abenteuern, wobei wir auch die Indianer bei ihren ge-len, aber harmlosen Festen kennen lernen. In lebhaften ngen macht er uns mit den Einwohnern und ihren er abwechselungsreichen Bodengestaltung, der Fauna a, den Schätzen, dem Klima und der Geschichte des ekannt, das vor 400 Jahren die Spanier in Besitz und in dem sich die Tragödie des Kaisers Maximilian

n Eisenbahnen findet nur die 440 km lange Strecke von ach Vera Cruz Berücksichtigung. Landenberger sagt r Strecke: „Ich habe die Mehrzahl der Tropenbahnen inenten kennen gelernt und ich muß bekennen, die Vera iko-Bahn steht, was kunstvolle Anlage betrifft, mit an lle."

sant sind auch Landenbergers Mitteilungen über die lichen Verhältnisse des Landes. Was die Stellung der i im Lande und ihr Verhältnis zu den Mexikanern an-, o äußert er sich dahin, daß die Deutschen immer noch eine große Rolle im Lande spielen und man ohne Übertreibung sagen kann, Volk und Regierung sind deutschfreundlich, wenn auch nicht mehr in dem Maße wie vor zehn oder fünfzehn Jahren. Zu den Worten des mexikanischen Präsidenten General Calles im Sommer 1924 gelegentlich seines Besuches in Deutschland, „er sei sicher, daß gerade die deutschen Einwanderer von der eingeborenen Bevölkerung mit Freuden empfangen werden würden," meint Landenberger, daß „man über diesen Punkt dis-kutieren könne und er es wage, auch hier seine Zweifel aus-zusprechen". In der Vorrede gibt der Verfasser den Rat, daß zurzeit nur derjenige nach Mexiko auswandern soll, der dort schon von vornherein über eine gesicherte Stellung verfügt.

Das schmuck gebundene Buch ist mit einer großen Zahl inter-essanter Abbildungen und einer Karte ausgestattet. Die Lektüre des Buches kann jedem empfohlen werden. W.

— **Vorlesungen über höhere Mathematik** von Dr. Hermann Rothe, Professor an der Technischen Hochschule in Wien. Zweite, verbesserte Auflage. Wien 1923. Verlag von L. W. Seidel & Sohn. XI + 691 S. Preis geh. 14 ℳ, geb. 16 ℳ.

Das vorliegende Werk gehört zu den wenigen Lehrbüchern der Differential- und Integralrechnung, die den neueren An-forderungen an Strenge und Eleganz der Darstellung genügen und dabei doch dem ungeübten Anfänger verständlich und anregend geschrieben sind. Die übersichtliche Anordnung des Stoffes, die deutliche Hervorhebung aller Definitionen, Sätze und Formeln und die ständigen Hinweise auf frühere Textstellen machen in Verbindung mit einem ausführlichen Namen- und Sachverzeichnis das Buch zu einem brauchbaren Nachschlagewerk für Ingenieure und Naturwissenschaftler. Im ersten Kapitel werden die Grund-begriffe der Funktionenlehre (Zahl-, Grenz-, Funktionsbegriff) entwickelt, während die beiden übrigen die Differential- und Integralrechnung bringen. Weitere Inhaltsangaben zu bringen, verbietet die Rücksicht auf den hier zur Verfügung stehenden Raum, aber jedenfalls kann das Werk, dessen vorliegende zweite Auflage bereits nach 2 Jahren notwendig wurde, allen denen, die in die Denkweise der modernen Analysis eindringen wollen, nur empfohlen werden, zumal Druck und Austattung vorzüglich sind. Sch.

— **Wie reist man in Oberbayern und Tirol?** Ein Wanderbuch zum Lust- und Planmachen. Von Prof. Dr. Karl Kinzel. 1925. 15. Auflage mit Berücksichtigung von Nürnberg, München, Re-gensburg, Augsburg, Salzburg, Innsbruck, Bozen, Meran und der Sommerfrischen. Ganz neue Bearbeitung. 6 Stadtpläne, 4 Grund-risse, 1 Übersichtskarte, 1 Wanderkarte, 9 Bilder. Verlag Friedr. Bahn in Schwerin in Meckl. Biegsam in Ganzlwdbd. 5,80 ℳ.

Seit 1922 ist der „Kleine Kinzel" wieder aufgelegt. In jedem Jahr ist eine neue Auflage erschienen. Die vorliegende 15. Auf-lage stellt sich in schmuckem Gewande dar und wird allen, die die Sehnsucht nach den schönen Ländern Bayern und Tirol treibt, wieder ein willkommener und vortrefflicher Führer sein. Das Buch erfreut sich bei allen Wanderern einer solchen Beliebt-heit, daß es einer besonderen Empfehlung nicht bedarf. W.

— **„Kruppsche Monatshefte".** Das Maiheft der von der Firma Krupp herausgegebenen Monatshefte enthält u. a. eine sehr be-achtenswerte Abhandlung des Abteilungsdirektors der Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen O. Erlinghagen über die Geschichte des Werkstoffes für eiserne Brücken und über die neueren Be-strebungen nach Verwendung eines hochwertigen Baustahls. Die Ausführungen sind durch zahlreiche Abbildungen über ausge-führte Brücken erläutert, von der ersten gußeisernen Brücke in England und Deutschland angefangen bis zu den neuesten Aus-führungen großer Brückenbauten aus hochwertigem Baustahl (Flußstahl). Weitere Kreise dürfte auch die Beschreibung einer Trockendockanlage der Kruppschen Germaniawerft in Kiel inter-essieren.

Amtliche Bekanntmachungen.

ung von Stationen, Strecken und Betrieb.

Juli d. J. wird der an der ttmachau-Heinersdorf O.-S. ge-nbesetzte, zurzeit geschlossene altepunkt „Schleibitz" wieder ahrkartenverkauf erfolgt durch hrer; Abfertigung von Gepäck t statt.

den 9. Juni 1925. (605)

he Reichsbahn-Gesellschaft Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungs-befugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugnisse des Bahn-hofes 2. Klasse Magdeburg Nord werden mit sofortiger Gültigkeit dahin geändert, daß auch Frachtgutsendungen mit einem Gewicht von weniger als 2000 kg von einem Absender an einen Empfänger an-genommen werden, sofern der Wagen-raum voll ausgenutzt ist oder die Sen-dungen aus außergewöhnlich langen, breiten oder hohen Gegenständen bestehen (§ 23 A. T. V.).

Gebrauchte Packmittel werden bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg ebenfalls angenommen (§ 33 A. T. V.).

Voraussetzung hierbei ist, daß die Sen-dungen vom Absender oder Empfänger nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst vor- oder entladen werden und dies im Frachtbrief vom Absender aus-drücklich bestätigt ist. (616)

Magdeburg, den 11. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925: Neuaufnahme von Stationen in den A. T. 20, 21, 34, 35, 38, 49, 58, 59 und 61.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. Juni 1925. (604)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 18. Juni 1925 wird die Station Freienohl in das Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager aufgenommen. Ferner wird zum gleichen Zeitpunkt in den Ausnahmetarif 2 d (Dünger) die Station Nürnberg Nordwest als Versand- und die Station Hornhausen Zu 73 als Empfangsstation einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (615)

Berlin, den 15. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 wird das Teilheft B II 47 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—26 neu herausgegeben. Die T. V. A. Verfügungen Nr. 129/1920, Nr. 1913/1924 u. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 3,75 RM. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Juni 1925. (609)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Die zum 1. Juni 1925 eingeführten Tarifentfernungen für Flensburg, Flensburg Weiche und Süderlügum Grenze gelten erst von einem späteren Zeitpunkt ab.

Dresden, am 9. Juni 1925. (607)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 — Verkehr deutsche Seehäfen-Schweiz.

Die Sätze für Chlorkalk, Abt. XV Basel, Übergang Westschweiz-deutsche Seehäfen gelten auch für Sendungen aus Rheinfelden. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. Juni 1925. (610)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarife. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925 tritt der Ausnahmetarif 5 k in Kraft, der für Kies und Sand von Teltow nach bestimmten Berliner Bahnhöfen bei Erfüllung gewisser Bedingungen ermäßigte Frachtsätze gewährt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Juni 1925. (614)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 18. Juni 1925 wird im Verkehr mit Hornhausen der Aschersleben-Schöninger Eisenbahn für Sendungen des Ausnahmetarifs 2 d ein Frachtzuschlag von 5 Reichspfennigen für 100 kg erhoben. — Das alsbaldige Inkrafttreten dieser Tarifmaßnahme gründet sich auf die vorübergehende Änderung des § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (RGBl. 1914, S. 455).

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz. (617)

Berlin, den 16. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 18. Juni 1925:

Neuaufnahme von Stationen in den Ausnahmetarif 35 und Änderung der Frachtsätze im Ausnahmetarif 69.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Juni 1925. (611)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Im Titelblatte des Tarifes Teil II Heft 3 ist der Gültigkeitsvermerk „1. Juni" abzuändern in „15. Juni". Im gleichen Heft ist im Abschnitt d Seite 39 nachzutragen:

Von und nach	Kontrollbezirk oder Bahn	den Schnittpunkten: Zweibrücken Grenze Einöd (Saar)	Eichelscheid Grenze Homburg (Saar)	Schönenberg-Kübelberg Grenze Jägersburg	Türkismühle Grenze Namborn	Büschfeld Grenze Limbach (Kr Saarlouis)	Taben Grenze Saarhölzbach
		Kilometer					
Haina	OR Wüb	375	354	364	362	391	470

München, den 9. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (606)
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif S. D[.] (Verkehr Deutsche Seehäfen-Sc[hweiz])

Die Sätze im Verkehr zwische[n] ... burg und Schaffhausen gelten a[uch] ... Schaffhausen Ort.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. ... (Verkehr Deutsche Seehäfen-Pol[en]) Berichtigung des Warenverzeic[hnisses]. Auskunft durch die Abfertigu[ngen].

Altona, den 9. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C I[I (Aus]nahmetarife) 7/05.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni ... Geltungsbereich des Ausnahmeta[rifs] ... für Eisen nach Ostpreußen bei d[en] ... sandstationen unter I eine größ[ere An]zahl von Stationen nachgetragen. ... enthält der nächste Tarif-A[nzeiger]. Außerdem geben Auskunft auch ... teiligten Güterabfertigungen so[wie die] Auskunftei der Deutschen Rei[chsbahn-]Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnh[of Alex]anderplatz.

Berlin, den 9. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisen[bahn]verband.

Verbandsgütertarif Teil II He[ft] ...

Mit sofortiger Gültigkeit wird ... schnitt I Entfernungszeiger für d[ie] ... schen Strecken die Entfernung Ha... Borken (Westf.) Grenze von 507 ... geändert.

Köln, den 13. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 19[25 wird] der Güterverkehr Deutsche Rei[chsbahn-] Saarbahnen im unmittelbaren Ü[bergang] durch Ausgabe eines neuen Tari[fs] geregelt. Als Frachtrecht gilt fü[r den] Verkehr von diesem Tage an da[s inter]nationale Übereinkommen. Der T[arif be]steht aus einem:

Teil I, enthaltend: Reglementaris[che Be]stimmungen, Allgemeine T[arifvor]schriften nebst Gütereinteilung;
Teil II Heft 1 enthaltend: Au[snahme]tarife und besondere Bestimmu[ngen];
Teil II Heft 2 enthaltend: Entfe[rnungs]zeiger, sowie den Saarbahnfra[cht]zeiger für den Verkehr des N... deutschen Gebietes;
Teil II Heft 3 enthaltend: Entfe[rnungs]zeiger, sowie den Saarbahnfra[cht]zeiger für den Verkehr des S... schen Gebietes;

Der Tarif kann zum Preise v[on ...] Reichsmark (die einzelnen He[fte zum] Preise von je 1,— RM) durch die ... bahndirektionen bezogen werden. ... Tage der Einführung des neuen ... werden die zur Entfernungserr... bisher noch gültigen Teilhefte 2... des bereits aufgehobenen Reic[hs-] Saarbahntarifes vom 1. Juli 192... Kraft gesetzt. Nähere Auskunft ... die Güterabfertigungen und Au[skunfts]büros.

Frankfurt (Main), den 3. Juni ...

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit ist ... Entfernungstafel I die Station ... aufzunehmen.

München, den 9. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Ba[yern].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

›n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

26. | Berlin, den 25. Juni 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Arbeitsrecht.

Von Reichsbahnoberrat Dr. **Witte**, Elberfeld.

der Parteien Haß und Gunst verwirrt, schwankt" — das
Arbeitsrechts in der Geschichte der Gegenwart. Zwar
t die Weimarer Verfassung in Artikel 157 die Schaffung
nheitlichen Arbeitsrechts. Ein solches Arbeitsgesetzbuch
er noch nicht vor. Denn groß sind die Schwierigkeiten
htsgestaltung, für die weder in der Geschichte noch im
ein Vorbild vorhanden ist; zu groß waren bisher die
en und wirtschaftspolitischen Gegensätze und zu un-
war die Finanzlage des Reiches für die Schaffung der
tungen, welche der Ausbau des Arbeitsrechtes natur-
erfordert. Man hat sich bisher darauf beschränken
durch einige wenige Gesetze Teilgebiete des Arbeits-
zu regeln, z. B. durch das Betriebsrätegesetz; über
Teilgebiete liegen Gesetzentwürfe vor, z. B. für ein allge-
Arbeitsvertragsgesetz und für ein Arbeitsgerichtsgesetz.
gen hat man sich vorübergehend geholfen mit einer un-
en Zahl von Verordnungen. Eine Aufzählung der wich-
gegenwärtig für das Arbeitsrecht in Betracht kommen-
hsrechtlichen Bestimmungen würde die Zahl 100 über-
nicht eingerechnet ist dabei das Gebiet der sozialen
erung. Infolge dieser „Inflation" ist eine Systemlosig-
übersichtlichkeit und Wirrnis eingetreten, die sich noch
durch die verschiedenartige Deutung, welche diese viel-
reilt zustande gekommenen Bestimmungen in der Recht-
ng, in der Rechtswissenschaft und in der Fachliteratur
beitgeber- und Arbeitnehmervereinigungen gefunden

Den Stellen der Reichsbahn wäre dieser unerfreuliche Zustand noch mehr als schon jetzt zum Bewußtsein gekommen, wenn nicht durch den Reichsverkehrsminister und die Hauptverwaltung für eine übersichtliche Regelung bestimmter Sondergebiete gesorgt und auf die Anwendung einzelner Bestimmungen hingewiesen worden wäre. Dieser Vorzug hat aber den Nachteil, daß demjenigen, der sich aus Mangel an Zeit und Gelegenheit auf die eisenbahndienstliche Regelung beschränkt, der Überblick über die Gesamtentwicklung des Arbeitsrechts leicht verloren gehen kann. Es soll deshalb im folgenden versucht werden, in großen Zügen eine Übersicht über den Stand der allgemeinen Entwicklung des Arbeitsrechts zu geben mit einem Seitenblick auf die besonderen Einwirkungen auf den Dienstbetrieb der Reichsbahn.

Vorweg zu nehmen ist ein kurzer Hinweis auf die durch die Bildung der Reichsbahn-Gesellschaft geschaffene neue Rechtslage. Für den Arbeiter der Reichsbahn-Gesellschaft ist nicht ein besonderer Rechtstyp geschaffen worden, wie es für den Beamten im „Reichsbahnbeamten" geschehen ist. Die Arbeiter des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" sind von der Gesellschaft mit den beiderseitigen Rechten und Pflichten übernommen worden. Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten werden durch eine Personalordnung geregelt, die von der Gesellschaft mit der Maßgabe zu erlassen ist, daß die auf dem Gebiete des Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrechts allgemein erlassenen Gesetze und Verordnungen gelten, soweit sie nicht dem Reichsbahngesetz oder der Satzung widersprechen (Reichsbahngesetz

§ 19 und 20). Hiermit ist einerseits das allgemeine Arbeitsrecht des Reiches für unmittelbar anwendbar erklärt und andrerseits der Vorrang einer Sonderregelung für die Reichsbahn-Gesellschaft in gewissem Umfang festgelegt. Von den dem Reichsrecht vorgehenden Bestimmungen des Reichsbahngesetzes sei hier vorweg nur die genannt, wonach die Gesellschaft für sich und ihre Bediensteten die Sonderstellung in Anspruch nehmen kann, die für die Verwaltungen des Reiches oder deren Bedienstete auf dem Gebiete des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits- und Fürsorgerechts jeweilig besteht. Dieses Vorrecht der Gesellschaft gegenüber anderen industriellen Unternehmungen rechtfertigt sich aus der Erwägung, daß die Reichsbahn-Gesellschaft zwar privatwirtschaftlichen Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichem Einschlag trägt, und daß sie Trägerin eines öffentlichen Unternehmens ist, dessen Bedeutung nach den ihr zugewiesenen Aufgaben so überragend ist, daß sie die bisherige Vorzugsstellung einer Reichsverwaltung in dieser Beziehung mit dem gleichen Recht in Anspruch nehmen kann, wie das Reich und die Reichsverwaltungen selbst[1]).

Auf die Bedeutung dieser Sonderstellung und auf die übrigen arbeitsrechtlichen Bestimmungen der Reichsbahn-Gesetzgebung wird noch im einzelnen zurückgekommen werden.

1. Begriff und Umfang des Arbeitsrechts.

Arbeitsrecht kann man umgrenzen als das Sonderrecht aller der Personen und Personengruppen, die berufsmäßig auf Grund von Arbeitsverträgen Lohnarbeit verrichten[2]). Der Begriff wird aber von einigen Schriftstellern noch weiter gezogen, indem man den Kreis der Arbeitnehmer nicht beschränkt auf diejenigen, welche die Arbeitsleistung auf Grund eines privatrechtlichen Vertrages übernehmen, sondern ihn ausdehnt auf diejenigen, welchen sie auf der Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Anstellung obliegt. Es ist das eine Parallelerscheinung zu dem politischen Bestreben, die gesamten Beamtenverbände in die Einheitsfront der allgemeinen deutschen Gewerkschaftsbewegung einzubeziehen. Die hierfür aufgebrachten rechtlichen Erwägungen sind nicht überzeugend; denn wenn auch in wirtschaftlicher Beziehung das Beamtenverhältnis mit dem Arbeitsverhältnis manches gemeinsam hat, so ist doch die rechtliche Grundlage beider durchaus verschieden. Die Anstellung des Beamten durch einen öffentlich-rechtlichen Akt, seine Verpflichtung zur Hingabe der ganzen Person an sein Amt, das Dienststrafrecht und seine Versorgungsansprüche über den Dienst hinaus sind Merkmale eines von Grund aus anders gearteten rechtlichen Verhältnisses, das bekanntlich auch dem Reichsbahnbeamten erhalten geblieben ist. Gegenüber diesem grundlegenden Unterschied kann auch der Einwand nicht durchgreifen, daß das Arbeitsrecht ja auch sonst von öffentlichem Recht stark durchsetzt ist. So sind denn auch tatsächlich nach den bisher ergangenen Gesetzen und in den bisher veröffentlichten Entwürfen die Beamten nicht in das Arbeitsrecht einbezogen[3]). Es läge das auch nicht im Sinne der Reichsverfassung, die dadurch, daß sie in Artikel 128 bestimmt, daß die Grundlage des Beamtenverhältnisses durch Reichsgesetz zu regeln ist, offenbar nicht an dessen Regelung durch das Arbeitsgesetzbuch im Sinne des Artikels 157 denkt.

Über die Gliederung des ungeheuren Stoffes im künftigen Arbeitsgesetzbuch besteht noch keine Einigung, und die Einteilungen der bisher erschienenen Darstellungen des Arbeitsrechts weichen stark voneinander ab. Es ergeben sich aber, abgesehen vom sozialen Versicherungsrecht, auf das hier nicht näher eingegangen werden soll, etwa die Gruppen, welche die nachfolgenden Ziffern 2—7 bezeichnen[4]).

[1]) S. Begründung des RBG. und Roser, Personalordnung S. 15.
[2]) Kaskel, Arbeitsrecht S. 2.
[3]) Anderer Auffassung: Potthoff, Probleme des Arbeitsrechts und Jadesohn, Das gesamte deutsche Arbeitsrecht.
[4]) Über die Gliederung des künftigen Arbeitsgesetzbuchs vgl. insbesondere Melsbach, Deutsches Arbeitsrecht.

2. Das Recht auf Arbeit.

Die Reichsverfassung besagt in Artikel 163 Absatz 2: „... Deutschen soll die Möglichkeit gegeben werden, durch wirt... liche Arbeit seinen Unterhalt zu erwerben. Soweit ihm ... messene Arbeitsgelegenheit nicht nachgewiesen werden ... wird für seinen notwendigen Unterhalt gesorgt. Das Nähe... durch besondere Reichsgesetze bestimmt.“

Hier wird also „ein Recht auf Arbeit“ begründet u... Durchführung dieses Problems bedeutet eine planmäßige Re... des Ausgleichs zwischen Arbeitsangebot und Arbeitsnachf...

Diesem Zweck dient zunächst das Arbeitsnach... gesetz vom 22. 7. 1922. Während in der Vorkriegsz... gewerbsmäßige Stellenvermittlung und freiwillige Arbei... weise auf Grund von beruflicher Organisation (Fachar... nachweise), von privaten Wohlfahrtseinrichtungen und ... Hilfe und Mitwirkung der Gemeinden bestanden, schufen w... des Krieges die Militärbehörden zur Durchführung des ... dienstgesetzes eine straffere Organisation; nach dem ... wurden diese Einrichtungen von den Demobilmachungsbe... weiter entwickelt, und sie sind nunmehr in öffentliche Be... überführt worden. Es sind das die Arbeitsnachweisämt... gliedern sich in öffentliche Arbeitsnachweise, in die I... ämter und in das Reichsamt für Arbeitsvermittlung, welc... teres in die Reichsarbeitsverwaltung eingefügt worden is... vermittelnde Tätigkeit wird ausgeübt durch Ausschüsse v... beitgebern und Arbeitnehmern unter einem beamteten Vo... den. Ein Benutzungszwang, also die Verpflichtung, freie ... nur über den Arbeitsnachweis zu besetzen, besteht ge... nicht, kann aber tariflich vereinbart werden[6]). Für die ... bahn ist in § 2 des Lohntarifs bestimmt, daß der Bedarf ... einzustellenden Arbeitern in der Regel durch Vermittlu... zuständigen Arbeitsnachweisämter zu decken ist.

In engem organisatorischen Zusammenhang mit der A... vermittlung steht die Erwerbslosenfürsorge (V... nung vom 16. 2. 1924). Ihre Leistungen gliedern sich in die ... stützung der Arbeitslosen, ausnahmsweise auch der Kurza... in ihre Versorgung für den Krankheitsfall und in die soge... produktive Erwerbslosenfürsorge. Die letztere hat sich bi... der Förderung öffentlicher Notstandsarbeiten und der Au... der Arbeit in Unternehmungen ausgewirkt, die bisher stil... waren. Voraussetzung der Leistungen sind Arbeitswille, A... fähigkeit, Bedürftigkeit und ein ursächlicher Zusamm... zwischen der Erwerbslosigkeit und der besonderen wirt... lichen Entwicklung, wie sie sich als Folge des Krieges e... hat. Diese Kriegsfolge ist nicht anzunehmen, wenn die Er... losigkeit durch Ausstand oder Aussperrung überwiegend ... sacht ist; in solchem Falle darf frühestens 4 Wochen na... schluß es Ausstandes oder der Aussperrung Erwerbslosen... stützung gezahlt werden.

Die Arbeitsnachweise und die Erwerbslosenfürsorge sind ... ziell überwiegend auf Beiträgen der Arbeitgeber und ... nehmer aufgebaut, zu denen Leistungen der Gemeinden ... treten. Die Beiträge werden als Zuschläge zu den Kr... kassenbeiträgen erhoben. Die Reichsbahn-Gesellschaft un... Arbeiter leisten diese Beiträge durch Vermittlung der Eise... Betriebskrankenkassen.

Bei der Erwerbslosenfürsorge handelt es sich demnach ... noch nicht um eine eigentliche Arbeitslosenvers... rung, aber die Entwicklung zielt offenbar darauf hin.

In diesen Zusammenhang gehört auch das Sch... beschädigtengesetz vom 12. 1. 23, insofern es ein... schäftigungszwang einführt. Es verpflichtet jeden Arbei... der einen Arbeitsplatz besetzen will, einen Schwerbeschä... der geeignet ist, anderen Bewerbern nach bestimmten Maß... vorzuziehen. Geschützt sind die „Invaliden des Krieges u... Arbeit“. Als Schwerbeschädigte gelten die Deutschen, ... folge einer Dienstbeschädigung oder durch Unfall oder ...

[5]) Kaskel a. a. O. S. 55.
[6]) Kaskel a. a. O. S. 59.

im wenigstens 50 % in ihrer Erwerbsfähigkeit beschränkt
d auf Grund des Militärversorgungsgesetzes oder der
nfallversicherung oder des Unfallfürsorgegesetzes An-
auf eine Rente oder Pension haben. Im allgemeinen
2 % der Gesamtzahl der Arbeitsplätze mit Schwer-
igten besetzt werden. Die Sorge für die Einstellung und
tigung liegt den Hauptfürsorgestellen ob, deren Auf-
n Preußen von den Provinzialverbänden (Landeshaupt-
wahrgenommen werden.
Reichsbahn, bei welcher der Satz 2 % zurzeit über-
n ist, erwächst dadurch eine besonders schwere Aufgabe,
ohnehin schon mehr als andere Unternehmungen durch
iterbeschäftigung der Bediensteten belastet ist, die in
nfallreichen Betriebe verletzt werden[7]).

3. Arbeitsvertragsrecht.

a) Einzelarbeitsvertrag.

rundlage des Arbeitsvertrages ist zurzeit das Bürger-
setzbuch, und zwar in erster Linie der Titel über den
rtrag; daneben treten die für besondere Personenklassen
nen abweichenden Regelungen, vor allem das Handels-
ch und die Gewerbeordnung, welch letztere aber für die
hn-Gesellschaft nicht gilt (Reichsbahngesetz § 16, 5).
egelung des Bürgerlichen Gesetzbuches wird vorgewor-
sie ungenügend und unzeitgemäß sei. Man verdenkt ihr
rkunft aus dem römischen Recht, das bekanntlich davon
daß körperliche Arbeit nur von Sklaven geleistet wurde,
die Gebrauchsüberlassung der Arbeitskraft als Miete
lte. Auch gegen die Erbschaft aus dem deutschen Recht,
am stärksten in der Gewerbeordnung ausgewirkt hat, ist
ßtrauisch; denn auch im alten deutschen Recht war
glich die Arbeit eines freien Mannes unwürdig und das
recht der Innungen ist erfüllt von einem Geist schroff-
sönlicher Unterordnung, die in die Gegenwart nicht paßt.
chter Beurteilung muß man aber sagen, daß schon die
g in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und die
rtige alles das überwunden haben, was an römischen und
hen Rechtsgedanken unzeitgemäß ist. Das Bürgerliche
ch gewährleistet ein freies Arbeitsverhältnis und steht
lankengange des Freihandels nahe, indem es den Dienst-
gten und Dienstverpflichteten gleichberechtigt einander
erstellt und ihnen in weitestem Umfang Vertragsfreiheit
. Die wenigen zwingenden Rechtssätze des Bürgerlichen
ches rühren bezeichnenderweise aus dem modernen Ge-
les Arbeiterschutzes her. Der hauptsächliche und allein
nehmende Einwand gegen die Regelung des Bürgerlichen
ches ist der, daß kein Unterschied gemacht wird zwi-
hängiger und unabhängiger Arbeitsleistung; daß unbe-
tigt bleibt, daß nach der modernen wirtschaftlichen Ent-
nicht sowohl eine Leistung als vielmehr Arbeits-
geschuldet wird, daß daher vielfach kein Tausch zwischen
nswerten vorliegt, sondern ein Organisationsverhältnis
t wird.
iesen Gedanken beruht der Entwurf eines allgemeinen
ertragsgesetzes[8]), der aber nicht amtlicher Natur ist,
herrührt von einem 1919 bei dem Reichsarbeitsministe-
bildeten Ausschuß für ein einheitliches Arbeitsrecht.
sem Entwurf sollen theoretisch die Bestimmungen des
hen Gesetzbuches über den Dienstvertrag nicht auf-
werden, sondern hinter dem Arbeitsrecht stehen bleiben
reifen, soweit sie nicht besonders ausgeschlossen sind.
h werden sie jedoch ausgeschaltet; denn Arbeitsverträge
liger, für welche das Bürgerliche Gesetzbuch allein noch
e Geltung haben würde, sind an Zahl und Bedeutung
ndend gegenüber denjenigen der Unselbständigen.
lem Entwurf hat der Arbeitsvertrag folgende rechtliche
Merkmale. Die Vertragsparteien müssen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sein. (Arbeitnehmer sind Arbeiter, Angestellte und Lehrlinge. Angestellte sind Arbeitnehmer, die vorwiegend höhere oder kaufmännische oder bureaumäßige Arbeit leisten. Lehrlinge sind Arbeitnehmer, die zu ihrer Ausbildung beschäftigt werden. Arbeiter sind die übrigen Arbeitnehmer[9]).) Zweck und Inhalt des Vertrages muß Leistung von Arbeit sein. Die Arbeitsleistung muß gegen Entgelt erfolgen. Der Vertrag muß ein Anstellungsvertrag sein, d. h. der Arbeitnehmer muß sich in gewissem Umfang in die Botmäßigkeit des Arbeitgebers stellen, sich in seinen Betrieb eingliedern.

Der Entwurf will in 169 Paragraphen regeln den Abschluß des Arbeitsvertrages, die Pflichten des Arbeitnehmers und Arbeitgebers, die Hilfspersonen und Gruppenverträge[10]), das Recht am Arbeitsergebnis, Wohnung und Landnutzung und die ordentliche und außerordentliche Aufhebung von Arbeitsverträgen. Hervorzuheben ist, daß der Arbeitsvertrag nach dem Entwurf nur soweit der freien Übereinkunft unterliegt, als nicht unabdingbare Rechtsvorschriften entgegenstehen. Rechtsvorschriften in diesem Sinne sind auch Tarifsatzung und Betriebssatzung. Der Entwurf erklärt eine Reihe von Bestimmungen für gänzlich unabdingbar, eine Reihe sollen nur durch Tarifvertrag abdingbar sein.

Die Kritik des Entwurfs von Arbeitgeberseite beanstandet, daß jede wirkliche Neuerung gegenüber dem bisherigen Rechtszustande eine Vermehrung der Arbeitnehmerrechte und damit eine erhebliche finanzielle Belastung der Industrie bedeute, die gegenwärtig nicht tragbar sei; gedacht ist dabei hauptsächlich an die Bestimmungen über Entgelt bei Arbeitsverhinderungen. Weiter wird bemängelt, daß diese Vorschriften nur durch Tarifvertrag abdingbar sein sollen, wodurch die Macht der Gewerkschaften unnötig gefördert werde. Die Kritik gipfelt darin, daß der Entwurf gegen den Grundsatz der Vertragsfreiheit verstoße und den Einzelvertrag zugunsten des Kollektivvertrages allzu sehr verdränge. Das Reichsarbeitsministerium hat bisher noch keine Stellung genommen und ist mit einem eigenen Entwurf beschäftigt, der jedoch noch nicht veröffentlicht ist.

Auch schon im geltenden Recht ist der oben erörterte Grundsatz der Freiheit des Arbeitsvertrages in die Nachkriegszeit erheblich beschränkt worden bezüglich der Kündigung. Das Betriebsrätegesetz gibt dem Arbeitnehmer das Recht, bei grundloser und unbilliger Kündigung die Betriebsvertretung anzurufen. Diese sucht, wenn sie den Einspruch für begründet hält, eine Verständigung mit dem Arbeitgeber. Gelingt diese nicht, so kann das Arbeitsgericht angerufen werden. Wenn dieses die Kündigung für unbegründet erklärt, so muß der Arbeitgeber den Arbeitnehmer weiter beschäftigen oder ihm eine Entschädigung zahlen. Zur Kündigung von Betriebsratsmitgliedern bedarf es der Zustimmung der Betriebsvertretungen, die auf Antrag durch einen Spruch des Arbeitsgerichts ersetzt werden kann.

Für die Reichsbahn-Gesellschaft sind die gleichen Bestimmungen in der Betriebsverordnung vom 4. 2. 1920 (gegenwärtig gültig in der Fassung vom 15. 12. 1924) enthalten. Es besteht jedoch die Besonderheit, daß die Reichsbahn-Gesellschaft nach § 16 Absatz 4 des Reichsbahngesetzes die jeweilige Sonderstellung der Reichsverwaltungen in Anspruch nehmen kann und daß demgemäß der durch die Personalabbauverordnung ausgeschaltete Härteparagraph des Betriebsrätegesetzes für die Arbeiter der Reichsbahn-Gesellschaft zurzeit nicht gilt.

Eine weitere Einschränkung der Vertragsfreiheit enthält das Schwerbeschädigtengesetz. Es macht die Kündigung eines Schwerbeschädigten von der Zustimmung der Hauptfürsorgestelle abhängig; gegen eine ablehnende Entscheidung ist Beschwerde an die oberste Reichsbehörde gegeben, deren Zuständigkeit nach § 16 des Reichsbahngesetzes für die Reichsbahn-Gesellschaft vom Generaldirektor wahrgenommen wird. Hiergegen ist der Einwand erhoben worden, daß auf diese Weise der Arbeitgeber selbst

. auch die vom Reichsverkehrsminister in Nr. 27/1925 des
nisterialblattes bekanntgegebene Anordnung des Gene-
ors zur Durchführung des Schwerbeschädigtengesetzes
che der Deutschen Reichsbahn vom 22. 5. 25.
öffentlicht als 28. Sonderheft des Reichsarbeitsblattes.

[9]) Vgl. die in der Form abweichende, aber in der Sache entsprechende Fassung der Personalordnung § 1.
[10]) Hiermit sind aber nicht die Tarifverträge gemeint.

in letzter Instanz entscheide. Das ist richtig: aber das tat auch schon vor Errichtung der Gesellschaft der Reichsverkehrsminister, und wenn schon den Organen der Gesellschaft die Fähigkeit beigelegt ist, Dienstherr des öffentlich-rechtlichen Reichsbahnbeamtenverhältnisses zu sein, wenn ihnen die behördliche Aufsicht über Privatbahnen und Kleinbahnen anvertraut wird, so ist nicht einzusehen, weshalb ihnen nicht auch in diesem Punkte die erforderliche objektive Sachlichkeit einer Behörde zuerkannt werden sollte, wie es das Reichsbahngesetz auch tatsächlich tut.

b) Tarifvertrag.

Wenn somit im Recht des Einzelvertrages zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zurzeit im wesentlichen noch die Bestimmungen der Vorkriegszeit gelten, so hat sich doch das Verhältnis zwischen beiden in der Nachkriegszeit ganz wesentlich geändert. Denn die Arbeitsbedingungen werden heutzutage kaum noch durch Einzelverträge erschöpfend geregelt, sondern maßgebend sind Arbeitsgesamtverträge, von denen die wichtigsten die sogenannten Tarifverträge sind. Ihre Entstehung ist darauf zurückzuführen, daß die Arbeitnehmer in ihren wirtschaftlichen Vereinigungen (Gewerkschaften) bessere Bedingungen ihren Arbeitgebern gegenüber zu erzielen vermochten, die sich nun ihrerseits wieder zu wirtschaftlichen Vereinigungen (Arbeitgeberverbänden) zusammengeschlossen haben. Nachdem die Tarifverträge auch von amtlicher Seite zunächst bekämpft worden waren, besagt die Reichsverfassung in Artikel 165 ausdrücklich, daß die Arbeiter und Angestellten berufen sind, gleichberechtigt mit den Unternehmern an der Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen mitzuwirken und daß die beiderseitigen Organisationen und ihre Vereinbarungen anerkannt werden. Einen Begriff von der praktischen Bedeutung der Tarifverträge gibt die Statistik, nach welcher in Kraft waren: im Jahre 1907: 5324 Tarifverträge für 111 050 Betriebe mit 974 564 Personen, im Jahre 1921: 11 488 Tarifverträge für 679 476 Betriebe mit 12 882 874 Personen. Diese Entwicklung bewirkt naturgemäß, daß die individuelle Leistung immer mehr an Bedeutung verliert, daß der Einzelne immer mehr hinter seiner Organisation in den Hintergrund tritt, kurz daß eine fortschreitende Nivellierung des Arbeitsverhältnisses eingesetzt hat.

Über die juristische Tragweite der Tarifverträge herrschte lange Unklarheit; die Rechtswissenschaft hinkte zunächst der rechtsschöpferischen Praxis nach. Der Tarifvertrag ist kein eigentlicher Arbeitsvertrag, denn er verpflichtet niemand zur Arbeit und niemand zur Lohnzahlung. Ein Vertrag zugunsten Dritter liegt nicht vor, und auch die Konstruktion mußte versagen, daß die einzelnen Arbeitnehmer als solche Vertragsparteien seien und von den abschließenden Personen vertreten würden. Allmählich hat sich die Auffassung als herrschend durchgesetzt[11]), daß jeder Tarifvertrag in zwei Teile zerfällt, einen normativen Teil (Tarifsatzung), also die Bestimmungen, die fähig sind, inhaltlich in den Einzelarbeitsvertrag überzugehen, wie z. B. Löhne, Arbeitszeit, Kündigung, Urlaub usw., und einen obligatorischen Teil, durch welchen die beiden Tarifparteien gegenseitige Verpflichtungen eingehen; hierhin gehört die Friedenspflicht, d. h. die Pflicht, für die Dauer des Vertrages einen organisierten Kampf über tarifliche Fragen zu unterlassen, ferner die Einrichtung von Schiedsstellen, Tarifausschüssen, Arbeitsnachweisen usw. Diese wissenschaftliche Klarstellung wirkte befruchtend auf die Gesetzgebung. Die Verordnung der Volksbeauftragten vom 23. 12. 1918 wurde ergänzt durch die Novellen vom 31. 5. 1920 und 23. 1. 1923.

Danach ist zu unterscheiden zwischen der normativen und der obligatorischen Wirkung des Tarifvertrages. Die normative Funktion bedeutet den Einfluß des Tarifvertrages auf den Einzelarbeitsvertrag. Nach § 1 der Verordnung sind Einzelarbeitsverträge insoweit unwirksam, als sie von der tariflichen Regelung abweichen. Diese Wirkung tritt auch gegen den Willen der Einzelvertragsparteien ipso jure ein, so daß man vo[n] „automatischen" Wirkung des Tarifvertrages in die[ser Be-]ziehung spricht. Die Parteien können auch nicht nach[träglich] von dem normativen Teil des Tarifvertrages abweich[en, sie] können ihn nicht „abdingen"; deshalb spricht man wei[ter von] der „Unabdingbarkeit" der Tarifverträge. Nur zwei Aus[nahme]fälle gibt es: einmal wenn es sich um eine Abweichun[g zu]gunsten des Arbeitgebers handelt (man spricht desha[lb] von „einseitiger Unabdingbarkeit"), und zweitens, we[nn der] Tarifvertrag die Abweichung zu ungunsten des Arbeitn[ehmers] ausdrücklich zuläßt.

Diese Unabdingbarkeit gilt aber nur für die am Tarif[vertrag] „Beteiligten"; das sind die Mitglieder der vertragschli[eßenden] Parteien, also die einzelnen Mitglieder der Gewerkschaft[en und] der Arbeitgeber bzw. die Mitglieder der Arbeitgeberverbän[de,] ferner diejenigen, die den Einzelvertrag unter stillschwe[igender] oder ausdrücklicher Berufung auf den Tarifvertrag abgesc[hlossen] haben. Die Unabdingbarkeit gilt jedoch nicht für die [Außen]seiter, die sogenannten Tariffremden. Es hat sich nun a[ber das] wirtschaftliche Bedürfnis herausgestellt, zur Wahrung [des Ar]beitsfriedens die Arbeitsbedingungen eines größeren [Berufs]kreises gleichmäßig zu gestalten. Zu diesem Zweck ka[nn der] Reichsarbeitsminister Tarifverträge, die für die Gestaltu[ng der] Arbeitsbedingungen eines Berufskreises in einem Ta[rifgebiet] überwiegende Bedeutung erlangt haben, für allgemein v[erbind]lich erklären[12]). Es ist das ein dem bisherigen Recht unbe[kannter] Eingriff in die Vertragsfreiheit. Die allgemeine Verbindli[chkeits]erklärung wirkt wie ein Gesetz und erstreckt sich auto[matisch] und unabdingbar auf Einzelarbeitsverträge, die mit einer [Nicht]tarifpartei oder gar zwischen zwei Nichttarifparteien [ge]schlossen wurden.

Die obligatorische Funktion des Tarifvertra[ges be]trifft lediglich das Verhältnis der vertragschließenden [Tarif]parteien und ihrer Mitglieder. So können beispielsweise [die von] den Parteien getroffenen Einrichtungen, wie Tarifaus[schüsse,] nur von den Mitgliedern der vertragschließenden Vereini[gungen] angegangen werden, aber nicht von Arbeitnehmern und [Arbeit]gebern, welche diesen Vereinigungen nicht angehören.

Zu bemerken ist noch, daß ein Entwurf eines Arbe[itstarif]gesetzes vorliegt, der neben weiteren Ausgestaltungen a[uch die] Errichtung von Tarifbehörden, nämlich von Tarifgericht[en und] Tarifämtern, vorsieht.

Von der Reichsbahn-Gesellschaft ist ein Lohntarifvertr[ag mit] den drei Eisenbahnarbeiter-Großorganisationen abgeschloss[en wor]den. Nach seinem Wortlaut soll er gelten für alle vollbeschä[ftigten] Arbeiter mit Ausnahme der Zeit- und Aushilfsarbeiter, de[r Lehr]linge und einiger anderer besonders ausgenommener Pe[rsonen]gruppen. Seine normativen Bestimmungen gelten sowo[hl für] die Mitglieder der drei Organisationen, als auch alle übrig[en Ar]beiter, die einen Einzelarbeitsvertrag mit der Reichsbahn un[ter aus]drücklicher oder stillschweigender Berufung auf den Tarif[vertrag] abgeschlossen haben. Eine Wirkung der obligatorischen T[eile des] Vertrages ist es aber, daß die im § 25 vorgesehenen [Tarif]ausschüsse nur von den Mitgliedern der drei vertragschlie[ßenden] Gewerkschaften angegangen werden können. Eine be[sondere] Vereinbarung über die Abdingbarkeit des Vertrages enthä[lt § ...] Danach sollen zwar die im Tarifvertrag behandelten Gege[nstände] abschließend geregelt sein; als Ausnahme ist aber vert[raglich] festgelegt, daß die Hauptverwaltung zugunsten der A[rbeiter] — sei es einzelner, sei es einer Gruppe — hinsichtlich d[er Ent]löhnung von den Bestimmungen des Lohntarifs abweiche[n kann.]

Für die dem Tarifvertrage nicht unterstellten Zeit- un[d Aus]hilfsarbeiter sind nach Anordnung der Reichsbahn-Gese[llschaft] die Löhne und Arbeitsbedingungen so zu regeln, wie [es für] gleichartige und ähnliche Bediensteten in der Privatwi[rtschaft] üblich ist. In der privatwirtschaftlichen Praxis geschie[ht ...]

[11]) Zuerst aufgestellt von Sinzheimer, siehe Kaskel a. a. O. S. 14.

[12]) Diese allgemeine Verbindlichkeitserklärung von [Tarif]verträgen hat nichts zu tun mit der Verbindlichkeitserk[lärung] von Schiedssprüchen, s. unter 5 b.

- durch Einzelarbeitsverträge. Es ist aber nicht aus-
-sen, daß unter Umständen mit wirtschaftlichen Vereini-
der Arbeiter Gesamtvereinbarungen abgeschlossen wer-
ren normativer Teil geeignet ist, in die Einzelverträge
tandteil überzugehen[13]).

c) Betriebssatzung.

den Tarifverträgen, welche bestimmt sind, das Arbeits-
nis eines engeren oder weiteren Berufskreises zu regeln,
ch autonome Normen üblich geworden, welche die
en Arbeitsverhältnisse eines Betriebes regeln sollen, die
nnten Betriebssatzungen, deren wichtigste die Arbeits-
ng ist. Sie werden mit den Betriebsvertretungen ver-
. Wie der Inhalt solcher Satzungen auf den Einzel-
ertrag rechtlich sich auswirkt, ist zurzeit noch sehr um-
, insbesondere die Frage der Unabdingbarkeit.
hen der Reichsbahn und dem Hauptbetriebsrat ist eine
ordnung für die Arbeiter der Reichsbahnverwaltung ver-
worden. Sie gilt als Bestandteil des Arbeitsvertrages und
Beziehungen zwischen der Verwaltung und den Arbeitern
soweit diese nicht im Lohntarifvertrag und der Betriebs-
ordnung geregelt sind. Die Arbeitsordnung läßt in ihrem
Teil Ausnahmen und Ergänzungen des ersten allgemeinen
für kleinere Dienstbezirke zu.

4. Arbeitsverfassung.

Arbeitsverfassung versteht man den Zusammenschluß
eitgeber und Arbeitnehmer untereinander und miteinander
veck der Einwirkung auf das Arbeitsverhältnis. Dieses
wird erst voll verständlich durch einen Einblick in die
hte des Gewerkschaftswesens und der Koalitionsfreiheit,
hier nicht näher eingegangen werden kann[14]). Während
eges ergab sich die Notwendigkeit, die bis dahin viel-
kämpften Berufsvereine der Arbeitnehmer zu den Auf-
er Kriegswirtschaft heranzuziehen. Im Jahre 1916 wurde
terstellung unter das Recht der politischen Vereine be-
nd das Hilfsdienstgesetz übertrug ihnen das Vorschlags-
r die verschiedenen dort vorgesehenen Ausschüsse. Hier
die Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände zum ersten
etzestechnisch bezeichnet als die „wirtschaftlichen Vereini-
der Arbeitgeber und Arbeitnehmer“ und in weitestem
e zur Durchführung des Gesetzes herangezogen. Hiermit
ie „Neuorientierung“ ein, wie Bethmann-Hollweg sich aus-
die zu der überragenden politischen Bedeutung dieser
zungen führte, die sie heute nicht nur für das Gebiet des
echts, sondern im gesamten öffentlichen Leben haben.
n der Aufruf der Volksbeauftragten vom 12. 11. 1918 die
nsfreiheit für jedermann erklärt hatte, ist die ab-
nde Bestätigung in Artikel 59 der Reichsverfassung er-
elche die Vereinigungsfreiheit zur Wahrung und Förde-
Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen für jedermann und
Berufe gewährleistet; alle Abreden und Maßnahmen,
diese Freiheit einzuschränken oder zu behindern suchen,
htswidrig.

a) Berufsverfassung.

die Rechtsform der Gewerkschaften angeht, so sind diese
schland fast durchweg nichtrechtsfähige Vereine und
gen also den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetz-
über die Gesellschaft. Daß die Gewerkschaften von der
keit, durch Eintragung in das Vereinsregister[15]) Rechts-
t zu erlangen, regelmäßig absehen, hat seinen Grund
einmal darin, daß die rechtsfähigen Vereine einer gewissen Be-
aufsichtigung durch das Amtsgericht unterliegen; es kann von
ihnen verlangt werden, daß sie die Zahl ihrer Mitglieder angeben,
und diese Unterlagen sind öffentlich zugänglich; die Unterrich-
tung der Arbeitgeber über die Stärke der Gewerkschaften liegt
aber nicht in deren Interesse. Ein weiterer Grund ist der, daß
nach § 31 BGB. der rechtsfähige Verein für den Schaden haftet,
den seine satzungsmäßig berufenen Vertreter in Ausübung ihrer
satzungsmäßigen Verrichtungen Dritten zufügen. Ist die Ge-
werkschaft aber kein rechtsfähiger Verein, so kann sie sich nach
§ 831 Satz 2 BGB. durch die Einrede entlasten, daß sie bei der
Auswahl ihres Funktionärs die im Verkehr erforderliche Sorg-
falt beobachtet habe. Das ist wichtig für die Haftung aus Streik-
handlungen, auf die unten noch näher eingegangen werden wird.
Aus diesen beiden Gründen sehen die Gewerkschaften fast all-
gemein vom Erwerb der Rechtsfähigkeit ab.

Die Arbeitgeberverbände pflegen dagegen allgemein die Rechts-
fähigkeit zu erwerben.

Charakteristisch für beide Vereinigungen ist ihre Zusammen-
fassung in Spitzenorganisationen.

b) Betriebsverfassung.

Die Betriebsverfassung ist durch das Betriebsrätegesetz vom
4. Februar 1920 geregelt.

Nach § 61 RGB. wird bei den Unternehmungen des Reiches, die
sich über einen größeren Teil des Reiches erstrecken, die Bil-
dung von Einzel- und Gesamtbetriebsräten sowie die Abgrenzung
ihrer Befugnisse gegeneinander in Anlehnung an den Aufbau
der Unternehmungen im Verordnungswege geregelt. Daraufhin
ist vom Reichsverkehrsminister die „Betriebsräteverordnung“
vom 4. Februar 1920 erlassen worden. Diese Sonderstellung der
Reichsunternehmungen kann auch die Reichsbahn-Gesellschaft
für sich in Anspruch nehmen; demgemäß ist für ihren Bereich
die Betriebsräteverordnung in neuer Fassung vom 15. Dezember
1924 vom Reichsverkehrsminister ergangen.

Für den Leserkreis dieses Aufsatzes ist die Durchführung und
Handhabung dieser Verordnung im Bereich der Reichsbahn so
bekannt, daß auf ein näheres Eingehen verzichtet wird.

c) Wirtschaftsverfassung.

Die Betriebsräte bilden die unterste Stufe des wirtschaftlichen
Rätesystems, das Artikel 165 der Reichsverfassung programma-
tisch aufstellt. Zu ihnen sollen nach Wirtschaftsgebieten ge-
gliederte Bezirksarbeiterräte und ein Reichsarbeitsrat hinzu-
treten. Sie sollen mit den Vertretungen der Unternehmer und
sonst beteiligter Volkskreise zu Bezirkswirtschafts-
räten und einem Reichswirtschaftsrat zusammen-
treten. Von diesem System ist bisher außer der untersten Stufe
nur die Spitze geschaffen im „Vorläufigen Reichswirtschaftsrat“.
Ihm sollen sozialpolitische und wirtschaftspolitische Gesetzent-
würfe von grundlegender Bedeutung von der Reichsregierung vor
ihrer Einbringung zur Begutachtung vorgelegt werden; auch hat
er für solche Gesetze ein Initiativrecht[16]).

Die Wirtschaftsverfassung steht also noch in einem Stadium
erster Entwicklung. Außer den politischen Gegensätzen steht die
finanzielle Notlage des Reiches ihrem Ausbau hindernd im Wege.
Auch sind grundsätzliche Gegenströmungen insofern festzu-
stellen, als von mancher Seite eine Lösung im Wege sozialer
Selbstverwaltung einer staatlichen Regelung vorgezogen wird.

Gemeinsame gesetzliche Berufsvertretungen zu
schaffen, ist mehrmals vergeblich versucht worden. Gegenwärtig
bestehen solche nur für einzelne Berufsgebiete; es sind gebildet
worden Arbeitskammern im Bergbau und Fachausschüsse für das
Hausgewerbe.

Ohne staatlichen Zwang auf Grund freier Vereinbarungen
hatten sich im Kriege „Arbeitsgemeinschaften“ ge-
bildet, als die gemeinsame Not die Spitzenverbände der Arbeit-
geberschaft und Arbeitnehmerschaft angenähert hatte. Im No-

---

[13]) ...l. über Tarifvertragsrecht auch Reichsbahndirektor Dr.
... Allgemeines Tarifvertragsrecht im „Eisenbahnfach-
...925 Nr. 11 ff.
[14]) ...l. Reindl, Die Deutsche Gewerkschaftsbewegung 1922.
...striepke, Die Gewerkschaftsbewegung, 3 Bde. 1923—25.
...skel, Koalitionen und Koalitionskampfmittel 1925.
... Baumann, Was muß der technische Gebildete von der
...eutschen Gewerkschaftsbewegung wissen? „Verkehrs-
...echnische Woche“ 1921, S. 261 und 269.
[15]) ...s Einspruchsrecht der Verwaltungsbehörde nach § 61
...2 BGB. ist durch Artikel 129/2 RV. beseitigt.

[16]) Der Reichswirtschaftsrat entscheidet auch im Bereich der
Reichsbahn über Streitigkeiten im Sinne des § 89 BRV.

vember 1918 wurde eine festere Organisation für das Gesamtgebiet der deutschen Industrie als sogenannte „Zentralarbeitsgemeinschaft“ gebildet, zu der die ersten Schritte von Hugo Stinnes und Karl Legien unternommen worden waren. Sie hat einen schweren Stoß erlitten, als Ende 1923 der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund und der Afabund ihren Austritt erklärten. Wenn auch zurzeit wenig Aussicht dazu bestehen mag, so ist es doch nicht ausgeschlossen, daß dieser ablehnende Standpunkt einmal wieder verlassen wird; denn wie selbst sozialistische Theoretiker anerkennen, entspricht der Gedanke der Arbeitsgemeinschaft durchaus dem gewerkschaftlichen Prinzip einer wirtschaftlichen und sozialen Demokratie[17]).

5. Arbeitsstreit.

a) Arbeitsgerichtsbarkeit.

Der Grundsatz, daß alle Arbeitsstreitigkeiten den ordentlichen Gerichten obliegen, ist für die wichtigsten und häufigsten Fälle durchbrochen. Man wollte durch Hinzuziehung von Personen aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmerkreisen als Richter auf eine sachkundige Rechtsprechung hinwirken, zu welchen die Beteiligten Vertrauen hätten, und schließlich wollte man das Verfahren vereinfachen und verbilligen. Deshalb sind schon vor dem Kriege Sondergerichte für Arbeitsstreitigkeiten geschaffen worden, unter denen die Gewerbegerichte und die Kaufmannsgerichte die wichtigsten sind.

Die Gewerbegerichte sind zuständig ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes für Streitigkeiten aus dem Arbeitsvertrage nach näherer Maßgabe des § 4 des Gewerbegerichtsgesetzes. Das sind die sogenannten allgemeinen Gewerbegerichtssachen[18]).

Da auf die Reichsbahn-Gesellschaft nach § 16 Ziffer 5 RBG. die Vorschriften der Gewerbeordnung nicht anzuwenden sind, gehören ihre Streitigkeiten mit ihren Arbeitnehmern nicht vor die Gewerbegerichte, sondern vor die ordentlichen Gerichte.

Neuerdings sind die Gewerbegerichte außer mit den allgemeinen Gewerbegerichtssachen noch mit besonderen Arbeitsgerichtssachen betraut, die aus dem Gebiet des Schlichtungswesens stammen.

b) Schlichtung.

Neben der Möglichkeit, Arbeitsstreitigkeiten im Prozeßwege vor Gerichten auszutragen, besteht eine weitere Form sie anzufechten in der sogenannten Schlichtung. Vor dem Krieg war sie ganz den Gewerbegerichten als Aufgabe zugewiesen. Im Krieg traten auf Grund des Hilfsdienstgesetzes daneben noch besondere Schlichtungsausschüsse, insbesondere für den Fall, daß eine Einigung des Arbeitgebers mit dem Arbeiterausschuß, der hier als Vorläufer des Betriebsrats erschien, nicht zustande kam. Diese Schlichtungsausschüsse wurden durch den Aufruf der Volksbeauftragten ausdrücklich aufrecht erhalten und durch die Verordnung vom 23. Dezember 1918 weiter ausgebaut. Auf dieser Verordnung beruht im wesentlichen das Schlichtungsrecht der vergangenen Jahre. Die vielfachen Bemühungen, in einer Schlichtungsordnung das Rechtsgebiet abschließend zu behandeln, scheiterten, und erst das Ermächtigungsgesetz vom 13. Oktober 1923 gab die Möglichkeit, die Verordnung über das Schlichtungswesen vom 30. Oktober 1923 zu erlassen, welche die Entwicklung vorläufig abschließt[19]).

Danach hat man jetzt zu unterscheiden zwischen sogenannten echten Schlichtungssachen, d. h. Gesamtstreitigkeiten, und den unechten Schlichtungssachen, d. h. Einzelstreitigkeiten. Zu den letzteren gehören beispielsweise aus dem Betriebsrätegesetz die Entlassungsstreitigkeiten, die Ersetzung der fehlenden Zustimmung eines Betriebsrates zur Kündigung eines Betriebsratsmitgliedes, die Aberkennung der Eigenschaft als Betriebsratsmitglied usw. Von diesen unechten Schlichtungsfällen werden die Schlichtungsbehörden jetzt entlastet dadurch, daß diese als

[17]) Vgl. Zwing, Soziologie der Gewerkschaftsbewegung 1925.
[18]) Kaskel a. a. O. S. 272.
[19]) Sie fußt wesentlich auf den Arbeiten von Flatow, Grundsätze des Schlichtungswesens.

besondere Arbeitsgerichtssachen von den Gewerbegericht
schieden werden (siehe oben unter a).

Für die Reichsbahn bestanden zunächst Sonder-Schlic
ausschüsse; jetzt sind bei den Gewerbegerichten besonder
bahnfachkammern gebildet worden, und zwar am Si
Reichsbahndirektion für deren ganzen Bezirk; die Beisitz
den einerseits auf Vorschlag des Präsidenten der Di
andererseits auf Vorschlag der Eisenbahnergewerkschaf
rufen.

Nach dem jetzt geltenden Recht beschränkt sich also die
liche Schlichtung auf Gesamtstreitigkeiten (Tarifverträ
Betriebsvereinbarungen). Schlichtungsbehörden sind na
hebung aller bisherigen Stellen jetzt Schlichtung
schüsse und Schlichter.

Schlichtungsausschüsse sind Landesbehörden, die im
nehmen mit dem Reichsarbeitsminister errichtet werde
und Bezirk richtet sich nach dem wirtschaftlichen Zus
hang. Sie bestehen aus einem oder mehreren unpart
Vorsitzenden und aus Beisitzern der Arbeitgeber und
nehmer. Den Vorsitzenden ernennt die Landesbehörde n
hörung der wirtschaftlichen Vereinigungen des Bezirks;
sitzer beruft sie auf Vorschlag dieser Vereinigungen.

Der Schlichter ist eine Reichsbehörde. Der Reichs
minister bestellt für größere Wirtschaftsbezirke Schlicht
zeit bestehen 20 Schlichterbezirke. Er kann auch für ein
zelfall einen Schlichter bestellen, wie das im März 1
einen Streit der Reichsbahn-Gesellschaft und ihrer Tari
geschehen ist.

Schlichtungsausschüsse und Schlichter haben die Aufga
Abschluß von Gesamtvereinbarungen Hilfe zu leisten.
haben zunächst zu versuchen, einen Abschluß einer Ges
einbarung herbeizuführen. Gelingt das nicht, so wi
Schlichtungskammer gebildet. Kommt vor i
Einigung nicht zustande, so macht die Kammer einen Vo
(Schiedsspruch).

Wird der Schiedsspruch nicht angenommen, so kann
verbindlich erklärt werden, und zwar entweder du
Schlichter, wenn der Geltungsbereich der Gesamtverei
in seinem Bezirk liegt, oder sonst durch den Reichs
minister.

Die Verbindlichkeitserklärung ersetzt die Annahme d
tragsvorschlags und bringt so durch einen Verwaltungsa
Gesamtvereinbarung zustande[20]).

Hiernach beantwortet sich auch die Frage, welche Folg
treten, wenn gegen einen verbindlich erklärten Schied
verstoßen wird. Es treten die privatrechtlichen Folge
Vertragsverletzung ein. Ein staatlicher Zwang finde
statt; denn die Verbindlichkeitserklärung ist ihrer rec
Natur nach kein Urteil, sondern ein Verwaltungsakt, d
privatrechtliche Erklärung ersetzt[21]).

Die Verbindlichkeitserklärung setzt vora
der Schiedsspruch bei gerechter Abwägung der Interesse
Teile der Billigkeit entspricht und seine Durchführung a
schaftlichen und sozialen Gründen erforderlich ist. Nac
facher Erklärung des Reichsarbeitsministeriums sollen d
bindlichkeitserklärungen nur ausnahmsweise zur Abw
drohender wirtschaftlicher und sozialpolitischer Gefahren
Allgemeinheit erfolgen, während es grundsätzlich Sache
teiligten ist, ihre Arbeitsverhältnisse unter eigener Ver
tung auf dem Boden der Vertragsfreiheit zu regeln[22]).

Gegen diesen „Zwangstarif“ sind in den letzten Jahren s

[20]) Diese Verbindlichkeitserklärung ist nicht zu verw
mit der allgemeinen Verbindlichkeitserklärung von Ta
trägen, s. o. unter 3 b.
[21]) Interessant ist die Einzelfrage nach der rechtlichen
der „Wiedereinstellungsklausel“ und des „Maßregelungsv
vgl. Professor Erdel in der Zeitschrift „Das Schlichtungs
Nr. 5/1925, und nach den Folgen einer so erfolgten Wie
stellung auf die Zugehörigkeit zum Betriebsrat, vgl. Urt
Eisenbahnfachkammer des Gewerbegerichts Berlin v. 5.
[22]) Arbeitsrecht und Arbeiterschutz, dargestellt von Mitg
des Reichsarbeitsministeriums, Teil I S. 16.

ıken laut geworden, daß man zurzeit von einem Kampf
den Tarifzwang sprechen muß. Die abfällige Kritik richtet
ıicht nur gegen die Handhabung der Bestimmungen, bei der
ch nicht nach den Richtlinien des Reichsarbeitsministeriums
ıren sein soll, sondern auch gegen das System. Die Arbeit-
wenden sich geschlossen dagegen. Sie erblicken in dem
zwang eine Überspannung des Tarifgedankens und halten
erforderlich, ihn ganz zu beseitigen; sie treten für völlige
eit der Parteien in der Lohngestaltung ein und wollen die
htungsbehörden durch vertraglich vereinbarte Schiedsstellen
en. Auch in der „Zentralarbeitsgemeinschaft" war eine
ıng dahin erzielt worden, daß ein behördliches Schlich-
verfahren nur mit Zustimmung mindestens einer Partei ein-
sollte. Die Freien Gewerkschaften haben aber diese Auf-
ıg abgelehnt. Ihr Austritt aus der Zentralarbeitsgemein-
hängt hiermit eng zusammen[23]).

Unternehmungen des Reichs ist im Schlichtungswesen
Sonderstellung eingeräumt. Wenn also ein Streit der
bahn mit ihren Tarifvertragsgegnern zum ersten Male im
1925 vor einer Schlichtungsbehörde zur Entscheidung ge-
, so ist das keine Folge der Überführung der Reichsbahn in
ırm einer Gesellschaft, wie vielfach in der Öffentlichkeit
lich angenommen wurde. Es ist lediglich zufällig, daß
olcher Fall nicht schon früher bei dem Unternehmen
sche Reichsbahn" vorgekommen ist. Die Verbindlichkeits-
ung dieses Schiedsspruches durch den Reichsarbeitsminister
er gezeigt, daß die gegenwärtige Rechtsgestaltung für die
bahn-Gesellschaft nicht unbedenklich ist; sie kann nicht
r private Arbeitgeber ihren Betrieb stillegen. Sie muß bei
Streik Ersatzleute einstellen, die sie anständigerweise
sogleich wieder entlassen kann. Sie kann auch durch ver-
h erklärte Schiedssprüche zu Lohnerhöhungen gezwungen
ı, die sie nicht wie der Privatunternehmer ohne weiteres
ine Abnehmer abwälzen kann; denn zur Erhöhung der
und Personentarife bedarf sie der Genehmigung des
s. Sie kann also — theoretisch gesprochen — durch ver-
h erklärte Schiedssprüche in die Lage versetzt werden,
eparationsleistungen nicht erfüllen zu können. Es wird
zu überlegen sein, ob dieser Rechtszustand auf die Dauer
Reichsbahn-Gesellschaft tragbar ist.

c) Arbeitskampf.

itsgerichte und Schlichtung können zwar Arbeitsstreitig-
entscheiden, aber einen Arbeitskampf nicht immer aus-
en. Der Arbeitskampf hat drei Formen: Streik, Aus-
ıg und Boykott.

eigentliches Streikrecht ist nirgends begründet. Aus
oalitionsrecht des Artikels 159 der Reichsverfassung kann
nfalls nicht hergeleitet werden. Man hat zu unterscheiden
ın öffentlichem und privatem Recht. Nach öffentlichem
st der Streik nirgends verboten; er ist nicht strafbar, also
nerlaubt. Im bürgerlichen Recht ist natürlich auch nir-
eine Bestimmung vorhanden, die vielleicht besagte, daß
Streikenden keine privatrechtlichen Nachteile entstehen
[24]). Die Folgen, die durch einen Streik entstehen, unter-
also in privatrechtlicher Beziehung der Beurteilung nach
gemeinen Rechtsgrundsätzen.

ifwidrig[25]) sind Streiks in der Praxis selten. Sie
nur dann, wenn gegen die jedem Tarifvertrag inne-
de Friedenspflicht verstoßen wird, also z. B. wenn die
ehmerseite zum Streik aufruft, bevor der Tarifvertrag
Kündigung oder Zeitablauf beendet ist. In diesem Falle
ı die Bestimmungen über die Verletzung von Vertrags-
n (§ 320 ff. BGB.) zur Anwendung.

tragswidrig im Sinne des Einzelvertrags sind die
Streiks. Wenn der Arbeitnehmer vor Ablauf des Ar-
trages seine Arbeit verläßt, so verletzt er vorsätzlich
seine Leistungspflicht. Der Arbeitgeber hat dann das Recht zur
fristlosen Entlassung und daneben Anspruch auf Schadenersatz;
der Arbeitnehmer verliert den Anspruch auf Lohn.

Ob ein Streik eine unerlaubte Handlung im Sinne des
§ 826 BGB. darstellt und also Dritten gegenüber zum Schadens-
ersatz verpflichtet, ist je nach der Lage des Falles verschieden
zu beurteilen. An sich ist der Arbeitskampf keine unerlaubte
Handlung, auch verstößt er nicht gegen die guten Sitten, soweit
er darauf abzielt, bessere Arbeitsbedingungen zu erreichen. Er
würde es aber z. B. im einzelnen Falle tun, wenn er den Ruin
des Arbeitgebers oder die Entlassung eines nicht oder anders
organisierten Arbeiters bezweckte[26]).

Was die Haftung der Gewerkschaft angeht, welche die Ein-
leitung oder Durchführung des Streiks übernommen hat, so ist
sie ohne weiteres gegeben, wenn der Streik tarifwidrig ist. Im
übrigen ist sie nur dann begründet, wenn eine unerlaubte oder
sittenwidrige Handlung vorliegt. Es wird dann die schon oben
angeschnittene Frage von Bedeutung, ob die Gewerkschaft ein
rechtsfähiger Verein ist oder nicht. Da sie das in der Regel
nicht ist, kann sie den Entlastungsbeweis antreten, daß sie ihre
Funktionäre sorgfältig ausgesucht habe[27]).

Die Haftung einer Streikleitung oder eines Streikpostens wird
auch nur auf § 826 BGB. begründet werden können.

Aussperrung ist das Gegenstück zum Streik von seiten
des Arbeitgebers. Dieselben rechtlichen Gesichtspunkte finden
darauf entsprechende Anwendung.

Boykott ist die an eine Anzahl von Personen gerichtete
Aufforderung, mit anderen nicht in geschäftliche Beziehungen,
z. B. als Arbeitgeber oder Arbeitnehmer zu treten[28]). Wenn eine
solche Verrufserklärung z. B. aus Rachsucht oder zur Be-
kämpfung politischer oder sozialpolitischer Gegner erfolgt, ist
sie unsittlich und begründet Schadensersatz aus BGB. § 826.

6. Arbeitsschutz.

Unter Arbeitsschutz in engerem Sinne versteht man den
Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit der
Arbeitnehmer. Grundlegend war in dieser Beziehung der Titel VII
der Gewerbeordnung aus dem Jahre 1869. Daneben kommt zur-
zeit eine ungeheure Anzahl systemlos in der Gesetzgebung ver-
streuter Einzelbestimmungen in Betracht, die rechtlich das ge-
meinsam haben, daß durch sie ein staatlicher Zwang auf den
Arbeitgeber ausgeübt wird; es handelt sich also um öffentlich-
rechtliche Pflichten des Arbeitgebers, die durch Aufsicht (Ge-
werbeaufsicht), durch Zwang (z. B. polizeiliche Schließung eines
Betriebes) und durch Strafen gesichert sind. Es sind das die
Bestimmungen über gewerbliche Kinderarbeit, gewerbliche Haus-
arbeit (Heimarbeit), die Beschäftigung von Jugendlichen und
weiblichen Arbeitnehmern, die Beschränkung der Arbeitsdauer in
gesundheitsschädlichen Betrieben (der sogenannte sanitäre Maxi-
malarbeitstag), die Unfallverhütungsvorschriften des sozialen
Versicherungsrechts usw.

Da die Gewerbeordnung weder früher für die Eisenbahnver-
waltungen noch jetzt für die Reichsbahn-Gesellschaft gilt (R.B.G.
§ 16, 5) und die Mehrzahl der übrigen Arbeitsschutzbestimmungen
ebenfalls keine Anwendung findet, weil sie Gewerbebetriebe vor-
aussetzen, welche dem Titel VII der Gewerbeordnung unter-
liegen, so sind die Stellen der Reichsbahn der behördlichen Ge-
werbeaufsicht entzogen. Die Eisenbahnverwaltung hat es aber
von jeher als eine Ehrenpflicht angesehen, für Leben und Ge-
sundheit ihrer Arbeiter nicht nur die allgemein geforderten
Schutzeinrichtungen zu treffen, sondern wenn möglich noch dar-
über hinauszugehen.

Zum Arbeitsschutz im weiteren Sinne gehört der Ar-
beitszeitschutz. Er ist eines der gegenwärtig am hei-
ßesten umstrittenen Probleme des Arbeitsrechts. Bis zum No-

[23]) Vgl. Geschäftsbericht der Vereinigung der Deutschen Ar-
r-Verbände 1923 und 1924 S. 300 ff.
[24]) ...del, Arbeitsrecht I S. 54.
[25]) Kaskel a. a. O. S. 318 ff.

[26]) Der Streik von Beamten ist stets eine sittenwidrige Hand-
lung im Sinne von § 826 BGB. Vgl. Urteil des Kammergerichts
v. 22. 3. 1924 gegen die Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahn-
beamten und Anwärter, die übrigens E. V. ist.

[27]) Vgl. Krotoschin, Haftung für Streikschäden bei Kaskel,
Koalitionen und Koalitionskampfmittel S. 176 ff.

[28]) Jadesohn a. a. O. S. 425.

vember 1918 gab es außer dem oben erwähnten Fall des sanitären Maximalarbeitstages keine Vorschriften über die Höchstdauer der Arbeitszeit. Die Revolution setzte das sozialdemokratische Parteiprogramm des Achtstundentages sehr rasch in die Wirklichkeit um. Der Aufruf der Volksbeauftragten verhieß den allgemeinen Achtstundentag, und die Demobilmachungsverordnung vom 23. November 1918 führte ihn für die Arbeiter durch, und zwar für alle gewerblichen Arbeiter in allen gewerblichen Betrieben einschließlich der Reichs- und Staatsbetriebe.

Die Gültigkeit dieser Demobilmachungsverordnung lief am 17. November 1923 ab, ohne daß eine andere Regelung an ihre Stelle getreten wäre. Der allgemeine Achtstundentag hatte damit seine gesetzliche Grundlage verloren und beruhte nur noch in geringem Umfange auf der Grundlage von Tarifverträgen. Eine Neuregelung erfolgte erst auf Grund des zweiten Ermächtigungsgesetzes vom 8. Dezember 1923 durch die zurzeit gültige sogenannte Arbeitszeitverordnung vom 21. Dezember 1923. Sie setzt die Demobilmachungsverordnung mit Änderungen und Ergänzungen wieder in Kraft. Sie hält also zwar grundsätzlich am Achtstundentage fest, läßt aber zahlreiche Ausnahmen zugunsten des Zehnstundentages zu. Hiermit ist die gesetzliche Regelung zu einem vorläufigen Abschluß gelangt. Über die endgültige Regelung in einem Arbeitszeitgesetz gehen die Ansichten außerordentlich auseinander[29]).

Die Arbeitszeitverordnung begründet in § 13 eine Sonderstellung für die Betriebe der Verwaltungen des Reiches insofern, als die Ausübung der dem Reichsarbeitsminister oder anderen Behörden übertragenen Befugnisse den vorgesetzten Dienstbehörden dieser Betriebe zusteht; sie können die für Beamte gültigen Dienstvorschriften über die Arbeitszeit auf die Arbeiter ihrer Betriebe übertragen.

Diese Sonderstellung kann nach RBG. § 16, 4 auch die Reichsbahn-Gesellschaft für sich in Anspruch nehmen. Wenn RBG. § 22, 2 die Bestimmungen der Arbeitszeitverordnung nochmals ausdrücklich aufführt, so hat das die Bedeutung, daß der Reichsbahn-Gesellschaft diese Befugnis auch dann zusteht, wenn die Arbeitszeitverordnung aufgehoben oder abgeschwächt sein sollte[30]).

Bei der Reichsbahn-Gesellschaft ist die Arbeitszeit in rechtlicher Beziehung jetzt folgendermaßen geregelt. 1. Für die Beamten, die nicht zum Verkehrs- und Betriebspersonal gehören, trifft Personalordnung 15, 1 Bestimmung. 2. Für die Beamten und Arbeiter des Betriebs- und Verkehrsdienstes treffen besondere Dienstdauervorschriften Bestimmung, welche nach § 15, 2 der Personalordnung einen wesentlichen Bestandteil derselben bilden. Diese Regelung im Verordnungswege ist für die Arbeiter dieser Dienstzweige vertragliche Rechtsnorm geworden durch Aufnahme in den Lohntarifvertrag § 3. 3. Für die übrigen Arbeiter bestimmt Personalordnung § 15, 3, daß die Arbeitszeit durch Tarifvertrag geregelt wird; das ist geschehen im Lohntarifvertrag § 3.

7. Internationales Arbeitsrecht.

Die Arbeitszeitfrage spielt auch eine Rolle im internationalen Recht. Gemäß Artikel 387—399 des Versailler Vertrages ist eine internationale Organisation der Arbeit, eine Art Staatenbund gebildet worden, dem Deutschland, ohne Mitglied des Völkerbundes zu sein, auf der Konferenz von Washington 1919 beigetreten ist. Die Organe dieses Verbandes sind die Hauptversammlung und das Internationale Arbeitsamt in Genf. Die Hauptversammlung in Washington hat u. a. einen Entwurf eines Übereinkommens beschlossen betreffend Festsetzung der Arbeitszeit in gewerblichen Betrieben auf 8 Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich. Die Mitgliedstaaten haben die Verpflichtung, die Beschlüsse ihren gesetzgebenden Körperschaften zur Entscheidung über die Annahme und Ratifikation vorzulegen. Mit Ausnahme der

[29]) Vgl. Vorarbeiten zu einem Arbeitszeitgesetz: 28. Sonderheft zum Reichsarbeitsblatt und Geschäftsbericht der Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände für 1923/24.

[30]) Roser, Personalordnung S. 15 und 16.

Tschechoslowakei hat bisher keiner der maßgebenden Ind staaten der Welt die Ratifikation vollzogen. In England Ratifikation in den Parlamentsverhandlungen im Mai 19 gelehnt und anscheinend in unabsehbare Ferne gerückt w Die deutsche Reichsregierung hat erklärt, daß sie die Ra tion nicht grundsätzlich ablehne, daß es aber von Deuts nicht verlangt werden könne, in dieser Frage voranzugeh unsere Verluste, Lasten und Bindungen infolge des Krieg schwerer sind als die anderer großer Staaten. Die deu Arbeitgeberverbände sind gegen die Ratifikation und mit Recht an, daß der Einfluß der klimatischen und persön Verhältnisse der Weltwirtschaftsstaaten auf die Arbeitsle so verschieden sei, daß sich eine internationale Festlegu Arbeitszeit schon aus diesem Grunde verbiete. Der Allg deutsche Gewerkschaftsbund setzt sich für die Ratifikati und will darüber einen Volksentscheid herbeiführen lasse ist also die Frage der Ratifikation, welche die gesetzliche lung der Arbeitszeit in Deutschland entscheidend beein würde, zurzeit noch in der Schwebe.

Schluß.

Wenn man das gesamte Gebiet des modernen Arbeits überblickt, so ist es außerordentlich schwer, die Entwicklu Nachkriegszeit kritisch zu werten. Wir stehen diesen noch zu nahe und sie sind noch zu sehr im Fluß. Sovie man aber sagen können. Wenn es Aufgabe des Rechts ist, nicht nur zu entscheiden, sondern auch zu verhindern, dan es eine Grundlage schaffen, auf der die Parteien bei Willen ohne Streit miteinander leben können. Unter Gesichtspunkt ist es zu begrüßen, wenn Einrichtungen ges sind, die eine friedliche Einigung der Arbeitgeber und nehmer auf dem Boden der Gleichberechtigung ermöglich fördern. Bedenklich ist es aber, wenn die gesetzliche Re soweit geht, daß die Vertragsfreiheit leidet unter staa Beschränkung und behördlichen Eingriffen. Das kann i tisch unruhigen Zeiten bis zu einem gewissen Grade g fertigt sein, grundsätzlich aber ist es falsch; denn der der durch eine Einigung geschlossen wird, ist dauerhaf derjenige, der durch eine noch so gerechte und zweckı obrigkeitliche Entscheidung hergestellt wird. Das bedeu das Arbeitsrecht: mehr Selbstverwaltung und weniger verwaltung, mehr Vertragsfreiheit und weniger staatliche lung (gesetzliche Unabdingbarkeit und behördliche Verbi keit).

Mag aber die Entwicklung gehen, wie sie will; sie wi scheidend sein letzten Endes für die Lösung der sozialen überhaupt und damit für die deutsche Zukunft. Das Arbei wird diese Vorgänge in einem Spiegel wiedergeben, und d wird die Verfolgung seiner Entwicklung in der nächsten Z außerordentlich interessant sein[31]).

[31]) Aus der sehr umfangreichen Literatur des Allgemein beitsrechtes seien hervorgehoben:

Kaskel, Professor an der Univ. Berlin. Arbeitsrecht 1925 auch zunächst für Studierende bestimmt, so doch besond empfehlen zur Einführung in die großen rechtlichen Zusa hänge). Zur Ergänzung dient: Kaskel, Koalition und Koa kampfmittel. Arbeitsrechtliche Seminarvorträge. 1925.

Arbeitsrecht und Arbeiterschutz. Die sozialpolitische gebung des Reichs nach dem Stande vom August 1924 darg und bearbeitet von Mitgliedern des Reichsarbeitsministe 2 Teile.

Jadesohn, Das gesamte Arbeitsrecht Deutschlands 1925, trag Band II 1925.

Zeitschriften:

Arbeitsrecht, herausgegeben von Dr. H. Potthoff in Mün

Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht, herausgegeben von Kaskel, Sitzler und Syrup.

Das Schlichtungswesen.

Der Arbeitgeber, Zeitschrift der Vereinigung der deu Arbeitgeberverbände.

Die Arbeit, herausgegeben von Leipart im Verlage des meinen Deutschen Gewerkschaftsbundes.

Ferner: Die Veröffentlichungen der Vereinigung der schen Arbeitgeberverbände; insbes. Geschäftsbericht für 1

Nochmals: „Gedanken zum Gütertarif".

Von **Rinteln,** Abteilungsleiter bei der Reichsbahndirektion Königsberg.

ichsbahnoberrat Dr. Domsch hat meine „Gedanken zum rtarif"[1]) einer sehr umfangreichen Kritik[2]) unterzogen, auf nich die Schriftleitung veranlaßt, in möglichster Kürze zu orten. Ich begrüße diese Kritik aufrichtig. Geht sie doch einem berufenen Spezialisten aus, der, nach dem Umfange Kritik zu schließen, meine Gedanken sehr ernster Durchung wert gehalten hat. Auch begrüße ich, daß Dr. Domsch n so zahlreichen Punkten zustimmt. Er würde das in noch Punkten tun, wenn ihm nicht mancher Widerspruch und manches Mißverständnis unterliefe, hier und da so stark, er, statt dem Abbilde meiner Gedanken zuzustimmen, deren bild bekämpft.

1. Aufbau des gegenwärtigen Tarifes.

erste Abschnitt meines Aufsatzes war dem Nachweise lmet, daß die wirtschaftlichen Ziele des Tarifaufbaues sich estens genau so gut in mathematisch einwandfreier wie in isherigen unbeholfenen Form erreichen lassen, einer Form, lzu deutlich zeigt, daß bisher der Tarifmann nicht gewohnt len ist, sein Werk bildlich darzustellen und sich bildlich stellen, und nur das überkommene und linkische Hilfsdes Anstoßtarifes verwendet, anstatt das beabsichtigte wirtliche Ziel mit mathematischer Schärfe zu erfassen. ich mithin versuchte, wirtschaftliche Erfordernisse in matischen Formeln und Kegelschnitten auszudrücken, be ich damit keineswegs vorgeschlagen, „wirtschaftliche lernisse mathematischen Formeln und Kegelschnitten rzuordnen". Was gegen meinen so verzerrten Gengang gesagt wird, ist ebenso abwegig, wie die Inannahme des Monopols auf wirtschaftliches Denken für einen Kreis von Spezialisten des deutschen Tarifes. Vielmehr liert die Kritik genau im Sinne meiner Ausungen und ganz richtig, „daß ein (Normal-) Tarif von richtigen mathematischen Linie nur dann eichen soll, wenn hierzu ein wirtschaftr Zwang besteht". Hoffentlich hat die Kritik dacht, daß sich jetzt auch der Tarifmann „über die Tarifung durch graphische Darstellung Klarheit" verschaffe. cht hat auch mein Aufsatz daran einen bescheidenen An-Dafür aber, daß bisher die bildliche Vorstellung noch in Fleisch und Blut der Tarifleute übergegangen ist, zeigt tz der Kritik, daß „beim Staffeltarif die vertikale Staf-bei 1000 km aufhört, weil nicht das geringste wirtschaft-Bedürfnis besteht, sie darüber hinaus fortzusetzen". Denn ick auf mein Bild 5 zeigt ja, daß auch über 1000 km weiter gestaffelt ist, nur infolge mathematischer Unbeheit nach anderem Gesetze als vorher, und allerdings unter verwendung des letzten Anstoßsatzes.

n die Kritik die Einführung von Kegelschnitten in den ufbau bespöttelt, so verkennt sie, daß sich ja auch der bis-Staffeltarif bereits, wenn auch unbewußt und unbeholfen, egelschnitten (und Geraden) zusammensetzt. Ich habe h an deren Stelle durchdachtere Kurven setzen wollen, be mich dabei absichtlich auf deren einfachste, uns allen er Gymnasialschulbank geläufige Gattung, eben Kegel-e beschränkt, statt zu der von der Kritik befürworteten, los genaueren Exponentialkurve[3]) zu greifen, deren Ausg nur mit Hilfe der Logarithmentafel möglich ist, und e mir wohl erst recht verübelt worden, wenn ich als natisches Rüstzeug für Bahntarife auch noch die Logatafel verlangt hätte. Solche Genauigkeit würde ja auch über das von uns beiden ausschließlich erstrebte wirtschaftliche Ziel hinausschießen.

Mit den eingehenden Darlegungen über Werttarif, Raumtarif und gemischten Tarif wird nichts Neues, jedenfalls keinerlei Kritik meiner Ausführungen gebracht, abgesehen von der Berichtigung minutiöser Zahlenungenauigkeiten; ich bin zufrieden, ohne das selbstverständliche Handwerkszeug eines Tarifdezernenten, lediglich an Hand des überall käuflichen Frachtsatzzeigers, die Tarifgrundlagen verhältnismäßig so genau ermittelt zu haben.

Bei der Begründung des gegenwärtigen Tarifes, die wie so oft in übertriebener Weise in das geheimnisvolle Dunkel vieler „wirtschaftlicher Erwägungen" gehüllt wird, Erwägungen, die sich aber in Wirklichkeit lediglich als Umwege zu dem darstellen, was bei einer Verbindung wirtschaftlichen Denkens mit mathematischer Geistesschulung von vornherein als richtig erkannt worden wäre, kommt auch die Kritik zu einem Schlußsatze, der so ganz und gar in der Linie meiner Ausführungen liegt, daß ebensogut ich ihn formuliert haben könnte: „Bei einem ganz gleichmäßigen" (also einem mathematischen Gesetze gehorchenden) „Abfall der vertikalen Staffel in allen Klassen und für alle Entfernungsstufen ist die Gefahr unbilliger Eingriffe in Wettbewerbsverhältnisse wesentlich geringer, als wenn die Klassen und Entfernungen verschieden stark begünstigt werden". Sehr richtig! Also nicht „die Tariflinien, über die der Mathematiker die Hände über dem Kopf zusammenschlagen würde, und die doch erst nach langen schwierigen Verhandlungen miteinander widerstrebenden Interessengruppen zustandegekommen sind, und schließlich gerade in ihrer sonderbaren Gestaltung den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Gesamtheit am besten dienen", sind das Richtige, nicht das Nachgeben gegenüber dem jeweilig lautesten Schreier, und die Schaffung von lauter wirtschaftlichen Sonderzuständen, sondern ein klarer — in seiner Form unvermeidlich mathematischer — Aufbau auf klaren allgemein gültigen Überlegungen! Wir gehen also völlig einig. Unerfindlich aber ist, wie sich Dr. Domsch so verlesen konnte, daß er in diesem Zusammenhange, wo ich von der Möglichkeit spreche, die Staffelung um eine Kleinigkeit zu mildern, mich als Gegner des Staffeltarifes stempelt und bekämpft. Dabei habe ich als zuständiger Bearbeiter der Tariforganisaion für Südwestafrika bereits im Jahre 1911 — also längst ehe man in Deutschland daran dachte — einen stark gestaffelten Tarif, und zwar für alle Güter- und Personentarife vorgeschlagen, einen Staffeltarif, der auf eingehenden wirtschaftlichen Erwägungen und statistischen Erhebungen beruhend und in klare mathematische Form gebracht, den Beifall des Gouvernements und der Interessenten gefunden hat. Die an sich richtigen Fechthiebe gegen die Staffeltarifgegner treffen also nicht mich, aber sie führen den Leser irre.

„Von den vom Verfasser vermuteten Willkürlichkeiten im Tarifaufbau dürfte hiernach nicht allzu viel übrig geblieben sein", schließt die Kritik ihren ersten Abschnitt. Ich meine, alles ist übriggeblieben, und alles ist auch zugestanden worden, allein schon durch den Satz: Beim gegenwärtigen Normal-Gütertarif hat „die historische Entwicklung die wirtschaftliche Richtigkeit stark beeinträchtigt". (Denn nur in dem Sinne der ungenügenden wirtschaftlichen und logischen Begründetheit habe ich ja den Ausdruck „Willkürlichkeiten" gebraucht.) Die Kritik hat also mit Recht lediglich auf mildernde Umstände plädiert.

Mit meinem Vorschlage, die Frachtpreise auf 10 km (und dann auch noch auf 10 Pf.) abzurunden, und dadurch den Frachtsatzzeiger auf ein Zehntel (oder weniger) seines jetzigen Umfanges zu bringen, bin ich leider nicht auf Gegenliebe ge-

---

[1]) . 50/1924 dieser Zeitung.
[2]) . 9/1925 dieser Zeitung.
[3]) wa von der Form $y = \alpha \cdot \beta^{\left(\frac{x}{100} - 1\right)}$

stoßen. Die Tatsache, daß, wie mir nicht unbekannt war, der gleiche Vorschlag früher bei der langjährigen Unveränderlichkeit der Vorkriegstarife wiederholt abgelehnt worden ist, beweist nichts. Damals konnte man sich wirklich allenfalls einbilden, daß damit eingewöhnte Tarifpreise in ungerechter Weise verschoben würden. Aber heute, wo von einer Eingewöhntheit keine Rede sein kann, ja von angesehenen Interessentenverbänden noch ernstlich an den Grundfesten des Staffeltarifes gerüttelt wird, und wo, wie ich gezeigt habe, derselbe wirtschaftliche Hauptgedanke durch eine Reihe mehr oder weniger voneinander abweichender Tariflinien ungefähr gleich gut erfüllt werden kann, z. B. durch die gegenwärtig gültige oder eine der von mir vorgeschlagenen, ist die Beibehaltung der Kilometergenauigkeit unlogisch und zwecklos (mindestens bei Entfernungen über etwa 100 km hinaus). Wieso sich dabei „Frachterhöhungen" ergeben sollen, die „von der Geschäftswelt nicht ohne Widerspruch getragen werden", ist unerfindlich. Selbst unter Beibehaltung der jetzigen Tariflinie, die ich aber doch gerade durch eine bessere, etwas abweichende, ersetzt wissen will, und deren Neugestaltung, wenn auch leider nur wenig im Sinne meiner Vorschläge, ja im Werke ist, würden doch den Frachterhöhungen bei der Abrundung ebenso viel Frachtherabsetzungen gegenübertreten. Aber die Unlogik der Genauigkeit, d. h. die haarscharfe zahlenmäßige Auswertung eines auf verhältnismäßig groben Schätzungen oder mehr oder weniger willkürlichen Annahmen beruhenden Ansatzes scheint nun einmal aus unserem wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Leben schwer auszutreiben zu sein.

2. Einzelwerttarifierung.

Die Darstellung meiner Vorschläge leidet hier wieder an Mißverständnissen und ist daher verzerrt. Die „reine Werttarifierung" in der Übertreibung, wie sie die Kritik darstellt und dann mit Erfolg bekämpft, habe ich nirgends vorgeschlagen. Ich habe vielmehr immer wieder auf die Hemmungen hingewiesen und z. B. wie auch an anderer Stelle ganz richtig zitiert wird, gesagt: „Der Verhältnissatz zwischen Frachtpreis und Warenpreis wäre für alle Güter der gleiche, soweit nicht aus handelspolitischen, volkswirtschaftlichen oder sozialen Gründen Ausnahmebestimmungen Platz greifen müßten, die am einfachsten durch Beiwerte, sonst auch durch Mindest- und Höchstgrenzen ihren Ausdruck finden könnten." Dieser Satz ist auch auf das von der Kritik gewählte Beispiel von der Kattunfabrik anzuwenden, mit dem die Einzelwerttarifierung ad absurdum geführt werden soll. Ob die Belastung mit 35 % bei 300 km eintritt, wie die Kritik entsprechend meinen doch nur beispielsweise gewählten Zahlen annimmt, oder vielleicht erst bei 600 km, das kann erst auf Grund eingehender Statistik festgestellt werden. Erweist sich die Frachtbelastung dann wirklich als erdrückend, als absurd, so ist eben in der angedeuteten Weise — aus volkswirtschaftlichen Gründen — durch verkleinernde Beiwerte oder durch Höchstgrenzen abzuhelfen. Die von der Kritik zugestandene Tatsache, daß jetzt die Kohle im Verhältnis zu ihrem Werte mehr als hundertmal so schwer mit Fracht belastet wird als Kattun, will mir viel absurder erscheinen als das, was die Kritik bekämpft, ebenso die Tatsache, daß für die beachtliche produktive Leistung der Beförderung auf 300 km noch nicht 1 % erhoben wird, während kein Vertreter, kein Zwischenhändler heute für weniger als 5 % anfängt einen Finger zu rühren, eine meist unproduktive Belastung, die die Ware zwischen Erzeuger und Verbraucher heute leider drei-, viermal erfährt, und die sie doch erfahrungsgemäß tragen kann. Die Frachtbelastung mit noch nicht 1 % ist solchen Zwischenbelastungen gegenüber fast als lächerlich zu bezeichnen. Die im Schrifttum zu findenden Einwendungen gegen die Einzelwerttarifierung haben trotz Widerlegung von berufener Seite die Kritik überzeugt, während ich mich als nicht überzeugt bekannte. Da der Raum nicht langt, um auch diesen ja nicht von mir aufgerollten Fragenko noch eingehend zu erörtern, so müßte ich mich hier schlimm falls vorläufig mit einem non liquet begnügen. Mit den weise aber: „Wäre der Gedanke der Einzelwerttarifierung wirtschaftlich falsch und praktisch unbrauchbar, so fände ihn sicher schon in irgend einem der Eisenbahntarifsystem Welt durchgeführt", schlägt Dr. Domsch praktisch jede Neue jeden neuen Gedanken tot. Übrigens ist die Einzelwer fierung zwar nicht in Bahntarifen, wohl aber in — doch verwandten — Zolltarifen längst verwirklicht.

3. Luftkilometrierung.

Meine Bemängelung des schädlichen Einflusses der Stre kilometrierung auf die Baupolitik und die Technik der E bahn ist wohl, als zu technisch, mißverstanden worden. J falls steht die Frage: „aber welches wirtschaftlich gel Eisenbahnunternehmen könnte, selbst bei gemeinwirtschaftl Tarifpolitik, bei der Planung neuer Bahnlinien auf eine Pr der durch sie gegebenenfalls entstehenden Frachtausfälle zichten?" außer aller Beziehung zu dem, was ich habe dar wollen, und ist geeignet, eine falsche Vorstellung über wirtschaftliches Denkvermögen zu erwecken. Sonst aber i Kritik über die Undurchführbarkeit der Tarifkilometrierun „die Unzulänglichkeiten der Streckenkilometrierung", völli mir einig, wendet sich daher mit Interesse dem Vorschlag Luftkilometrierung zu, die sie nach a) seiner inneren logi Begründung, b) seiner verkehrsdienstlichen Anwendbarkei c) seiner wirtschaftlichen Brauchbarkeit durchprüft.

Zu a). Wieso der Vorschlag durch das Beispiel Be Wladiwostok, bei dem der ideelle Beförderungsweg statt den Bogen der Sehne entlang verlaufen müßte, ad absurdu führt werden soll, ist nicht zu erkennen. Die Kritik glaut dieser Übertreibung beweisen zu können, „daß für jedes F führerunternehmen der zurückzulegende Weg wesentliche griff" sei. Daß das nicht zutrifft, hatte ich ja aber schon den Hinweis auf den Postgepäcktarif aufgezeigt, der sich falls ganz vom Wege loslöst und nach Luftkilometern (Den gleichen Weg haben übrigens die Fernsprechverwalt aller Länder beschritten trotz gewaltiger Unterschiede zwi der jeweilig benutzten Leitungslänge und dem Luftwege.) I Gegenbeispiel tut die Kritik damit ab, daß sie den Postge tarif lediglich mit der besonderen Bevorrechtung auf der E bahn begründet. Aber diese bedauerliche Bevorrechtung doch gar nichts mit unserer Frage zu tun. Denn sie mach nur da fühlbar, wo Eisenbahnwege sind, während bei der die Luftkilometrierung da am tiefsten einschneidet, wo Eisenbahnwegen fehlt, wo das Postgepäck mit Kraftfahrze mit Karren und durch Boten bis zu den äußersten bewo Orten, selbst fernab von allen Eisenbahnen, zugestellt w muß. Und alle diese kostspieligen Wege rechnet die Po ihrem Gepäcktarif ganz gleichwertig mit den für sie beso wohlfeilen Eisenbahnwegen und führt, genau wie auch ich schlage, „den Ausgleich auf den breiten Schultern der Ge heit der Frachtenzahler" herbei. Die Post geht also dabei viel weiter, als ich es für die Eisenbahn vorgeschlagen habe beweist, daß der zurückzulegende Weg nicht wesentl Begriff der Tarifierung ist.

Zu b). Selbst wenn der eine oder andere Einwand der K hier zutreffen sollte, wird die verkehrsdienstliche Vereinfac in ihrem Grundsatze dadurch nicht erschüttert. Auf Ei heiten einzugehen, muß ich mir des Raumes wegen hier vers Immerhin ist mir das Zugeständnis erfreulich, daß ein n lich erstrebtes wichtiges Ziel, das „bei der jetzigen Ar Entfernungsbildung auf große Schwierigkeiten stößt, bei Luftkilometrierung wesentlich erleichtert wer würde."

Zu c). In bezug auf die wirtschaftliche Brauchbarkei anstandet die Kritik den „ungeheuerlichen Eingriff in den kreislauf des Eisenbahngüterverkehrs". Ein Tarifmann, de „ungeheuerlichen Eingriffe" miterlebt hat, die die Einfüh

gestaffelter Tarife an Stelle der fast reinen Kilometer-
:, die Einschaltung und Neueinstufung von Normalklassen
bedeuten, und der weiß, daß einflußreiche Kreise nicht
und nicht weniger verlangen, als den abermaligen „unge-
lichen Eingriff“ der Beseitigung der Staffeltarife, dürfte
vor der mit meinem Vorschlage drohenden „Verschiebung
lebter Wettbewerbsverhältnisse“ nicht so zurückschrecken.
t sehr hübsch, „in der Denkschrift des Eisen- und Stahl-
industriebundes zu Elberfeld“ aus Februar 1925 mit der
n Ueberschrift „Schädigungen durch die Frachtenpolitik
die gleichen Worte der Entrüstung zu lesen
„den zu bewundernden Mut, mit dem man ohne weiteres
allgemein eingebürgertes System beseitigen konnte“, über
gen Wandel in den Wettbewerbsverhältnissen“, „völlige
ilzung auf allen Gebieten der Tarifgestaltung“. Und wäh-
die Kritik meines Aufsatzes Entfernungsunterschiede von
ken- zu Luftkilometern bis zu 280 % glaubt herausrechnen
önnen, wirft jener Industrieverband gleich mit „Mehr-
en gegenüber der Vorkriegszeit von 500—600 %“ um sich.
Tat, der Eingriff in das Wirtschaftsleben bei Einführung
affeltarife war viel gewaltiger als der, den ich vorschlage,
ürde vielleicht wirklich unerträglich gewesen sein, wenn
ht in die Zeit der Anarchie des Geldwesens gefallen wäre,
auf einen Sack voll Prozente nicht mehr ankam. Aber
emerkt, der doch gewiß wirtschaftlich ernsthaft denkende
trieverband scheut auch heute nicht vor dem genau gleich
n Eingriff zurück, den die Aufhebung der Staffeltarife
n würde. Da geht das alles, aber bei der Luftkilo-
rung wird's auf einmal zum „unerträglichen Eingriff“. Die
wirft mir „groteske Verkürzung“ der Eisenbahnlinie vor,
ine groteske Verbilligung gewisser Verbindungen, aber sie
sich wohl, von einer grotesken Verlängerung, also gro-
Verteuerung der anderen Verbindungen, zu sprechen. In
at braucht man die in der Kritik errechneten Ver-
ngen nur etwas kritisch anzusehen, um zu erkennen, daß
Vermutung einer etwa 30 prozentigen durchschnittlichen
rzung, die also durch eine 30prozentige Erhöhung der
etersätze ausgeglichen werden müßte, noch viel zu pessi-
h war. Für alle zu Buche schlagenden, nament-
e größeren Entfernungen, kommen nämlich, wie die Kritik
ja weit geringere Verkürzungen heraus. Nur da, wo sich
s Land keilförmig in die deutschen Grenzen hineindrängt,
o meinem Vorschlage bislang noch gar nicht erwähnte
te politische Bedeutung zukäme, oder wo Gebirge parallele
n auf große Längen getrennt halten, nur da kommen
e und selbst „groteske“ Verkürzungen heraus. Aber alle
Verbindungen, die in Wirklichkeit meist Nichtverbin-
sind und höchstens erst durch meinen Vorschlag Ver-
gen werden können, schlagen ja für die Ermittelung des
chnittssatzes der kilometrischen Verteuerung gar nicht
he. Wenn die Verkürzung auf der Strecke Liebau-Eisen-
er Kritik solchen Anstoß erregt, ist denn, frage ich, über-
seit die Eisenbahn fährt, schon eine Tonne Gut von
, einem verlorenen Winkel an der schlesisch-tschechischen
, nach Eisenstein, an einer Sackbahn der bayerisch-
ischen Grenze, gerollt? Besteht zwischen den beschul-
Erzgebirgstälern Heidenau-Altenberg und Heinsberg-
rf irgendein nennenswerter Querverkehr oder könnte sich
enfalls nach meinem Vorschlage entwickeln? Was haben
ähnchen überhaupt für ein Frachtaufkommen? Wie stark
lso schlimmstenfalls irgendeine „groteske Verkürzung“
n breiten Rücken der Gesamtheit der Frachtenzahler be-
Übrigens habe ich da, wo eine Verkürzung wirklich
sein sollte, vorläufige Übergangsbestimmungen vorge-
n, „indem man statt der reinen Luftlinienlänge zunächst
rößeren, später einen kleineren Bruchteil der Eisenbahn-
ungen“ als Mindestbetrag in Rechnung stellt. Von
solchen Verkürzung trifft doch auch gewiß zu, was die
von der Abkürzung durch den Bau eines wirklichen
s (5 km gegen 100 km) behauptet, daß sie nämlich „ganz
gewiß nicht zu einer Tariferhöhung geführt hätte“. Ein Tunnel gewiß nicht! Aber . . .? Daß ferner der Wettbewerb der Kraftwagen bei meinem Vorschlage gestärkt würde, trifft nicht zu. Der Kraftwagen kann von der Längsrichtung der Eisenbahn am wenigsten leben, er muß sein Hauptgebiet im Querverkehr suchen. Schneiden wir ihm da durch die vorgeschriebene Tarifpolitik den Lebensfaden ab, so ist sein Wettbewerb ausgeschaltet. Seiner organisch eingegliederten Mitarbeit wird sich die Bahn in den in meinem Aufsatz aufgezeigten Fällen gern bedienen. Sollte die Ausfuhr durch meinen Tarifvorschlag verteuert werden, was ich als möglich zugeben muß, so würde das nichts anderes bedeuten, als daß entsprechend günstigere Ausfuhrtarife zu schaffen wären. Die Abrechnungsschwierigkeiten endlich mit dem Auslande, die ja nur bestehen, solange nicht auch da nach Luftkilometern gerechnet wird, dürften für eine so wesentlich innerdeutsche Frage nicht ausschlaggebend sein. Übrigens: wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Wenn eine so umfangreiche und so sachkundige Kritik so außerordentlich wenig tatsächliche und noch weniger der Gegenkritik standhaltende Bedenken vorzubringen vermag, so ist das für mich eine große Beruhigung und Genugtuung. Die „Gedanken zum Gütertarif“ sind danach hieb- und stichfester, als ich selbst zu hoffen gewagt hatte. Insbesondere wird der Gedanke der Luftkilometrierung sich unaufhaltsam Bahn brechen.

* * *

Zu vorstehenden Ausführungen ist folgende Erwiderung eingegangen:

Die Schriftleitung hat mir die Gegenäußerungen des Reichsbahnoberrates Rintelen zu meinem Aufsatz in Nr. 9 dieser Zeitung zugehen lassen mit dem Anheimgeben, auch meinerseits nochmals das Wort zu ergreifen. Ich könnte, was zunächst die verschiedenen Bemerkungen der Gegenkritik zu meinen Ausführungen über den gegenwärtigen und künftigen Aufbau des deutschen Normalgütertarifs anlangt, hierzu Punkt für Punkt eingehend begründete Erwiderungen bringen, möchte aber darauf verzichten, um nicht auf den Abweg einer den Leser langweilenden persönlichen Auseinandersetzung über nebensächliche Einzelheiten zu geraten. Auch auf das Schlagwort von der „mathematischen Geistesschulung“ soll hier nicht eingegangen werden. Einig bin ich mit Rintelen in dem Streben, der vertikalen Staffelung des Normaltarifs einen gleichmäßigen, wenn man will gesetzmäßigen, Verlauf zu geben oder vielmehr zu erhalten. Denn schon bei dem jetzigen Normaltarif ist seit dem 1. Oktober 1922 im großen und ganzen ein gleichmäßiger Verlauf der Staffel vorhanden. Über weitere Verbesserungen läßt sich reden. Nicht einig bin ich mit Rintelen über die Art und Weise, wie „die richtige Tariflinie“ gefunden werden soll. Für ihn ist das Primäre der Kegelschnitt — die Parabel oder die Hyperbel — und die zugehörige Formel, denn, den Tarif durchaus in einem Kegelschnitt „ausdrücken“ wollen, ist nichts anderes als ihn dem Kegelschnitt „unterordnen“. Für mich ist das Primäre das finanzielle und wirtschaftliche Bedürfnis, nach dem zuerst die für jede Entfernung angemessenen Frachten zu suchen sind, während der Versuch, diese Frachten dann in einer vielleicht auch dem Mathematiker gefallenden Tariflinie darzustellen oder sie nach Möglichkeit einer solchen Tariflinie anzupassen, erst in zweiter Linie kommt. Ich teile hier ganz und gar die Meinung von Dr. Sax, der in seinem Werke „Die Eisenbahnen“ Berlin 1922, Seite 339 nach Besprechung des Launhardtschen „parabolischen Differentialtarifs“ sehr hübsch und treffend sagt: „Eine Tarifbildung dieser Art ist also nur ein theoretischer Aufputz, und es ist eine zweifelhafte Theorie, die ihr zugrundeliegt“. Auch ob man das von der Gegenkritik als linkisch bezeichnete Hilfsmittel des Anstoßtarifs oder eine für den ganzen Staffelverlauf passende Formel anwendet, ist mehr eine Frage der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit als eine solche größerer oder geringerer Unbeholfenheit. Schließlich scheint mir Herr Rintelen auch in seinen neuen Ausführungen wieder den Unter-

schied zwischen dem Normaltarif und den Ausnahmetarifen nicht genug zu berücksichtigen. Bei sehr vielen Ausnahmetarifen wird gerade nicht „ein klarer — in seiner Form unvermeidlich mathematischer — Aufbau“, sondern eine dem Mathematiker sonderbar erscheinende Tariflinie wirtschaftlich das Richtige treffen. Man braucht dabei z. B. nur an die Seehafentarife zu denken.

Auch auf die erneute Befürwortung der Einzelwerttarifierung nochmals einzugehen, muß ich mir versagen, da neue Gesichtspunkte nicht beigebracht sind und, weil ich sonst meinem Vorschlage, diesen Gedanken endgültig ehrenvoll zu bestatten, zuwiderhandeln würde. Wenn ich bei dieser Gelegenheit von der Gegenkritik als Totschläger eines neuen Gedankens gekennzeichnet werde, so möchte ich demgegenüber nur betonen, daß es sich eben nicht mehr um einen neuen, sondern um einen schon reichlich durchgeprüften und hierbei als nicht lebensfähig erwiesenen Vorschlag handelt. Hieran ändert auch nichts das neuerdings deutlichere Zugeständnis der Notwendigkeit einer Beifügung von sogenannten „Beiwerten“. Wenn die Einzelwerttarifierung erst wieder durch die Beifügung von Beiwerten wirtschaftlich brauchbar gemacht werden muß, wird ihre zuerst gerühmte Einfachheit in das Gegenteil verkehrt. Dann ist es jedenfalls richtiger und einfacher, statt Einzelwertprozente plus oder minus Beiwerten die altbewährten Tarifklassen beizubehalten. Die Heranziehung des dem Bahntarif angeblich nahe verwandten Zolltarifs als Beweis der Durchführbarkeit der Einzelwerttarifierung verkennt doch wohl allzu sehr die völlige Verschiedenheit dieser beiden Tarifarten nach Grundlage und Zweckbestimmung (hie Leistungsvergütung, hie finanz- und handelspolitische Abgabe).

Was nun den eigentlichen Kernpunkt des Rintelenschen Aufsatzes — die Luftkilometrierung — anlangt, so scheint mir auch nicht eine einzige der neuen Darlegungen des Verfassers die Bedenken meiner Kritik zu entkräften. Insbesondere kann ich der Ansicht des Verfassers, daß der Übergang zum Staffeltarif einen weit schärferen Eingriff in bestehende Wettbewerbsverhältnisse bedeute als die Einführung der Luftkilometrierung, durchaus nicht beipflichten. Die gegenwärtige Staffelbildung des Normalgütertarifs ist, wie ich in meinem Aufsatz näher ausgeführt habe, vom Standpunkte der Selbstkosten aus und aus wirtschaftlichen Gründen innerlich begründet. Auch hat sie nur eine überall im ganzen Reiche gleichmäßig zunehmende Entfernungskürzung zur Folge. Daß der Staffeltarif wegen der größeren Begünstigung weiterer Entfernungen vielfach als ungerechtfertigter Eingriff in bestehende Verhältnisse bezeichnet wird, während andere Kreise ihn wiederum als notwendigen Ausgleich der politisch-geographischen und wirtschaftlichen Umwälzungen in Deutschland ansehen, habe ich selbst hervorgehoben. Abweichend hiervon würde aber die Luftkilometrierung eine ganz unregelmäßig und zufällig wirkende Verschiebung, ja wildes Durcheinanderwerfen aller bisherigen Tarifentfernu und damit auch Fracht- und Wettbewerbsverhältnisse mit bringen und — abgesehen von allen anderen in meinem Auf erörterten und m. E. nicht widerlegten Bedenken — eine w schaftlich völlig unerträgliche Maßnahme darstellen. Daß vom Verfasser nochmals in den Vordergrund gerückte Bei der Post wegen ganz anderer und kaum vergleichsfähiger Gr lagen hier in keiner Weise beweiskräftig sein kann, be m. E. keiner weiteren Ausführungen.

Wie wenig Rintelen übrigens die wirklichen Verkehrsverl nisse berücksichtigt, ergibt sich aus seinen abfälligen Be kungen über die angeblich unpraktischen Entfernungsbeisp Um nur eines zu erwähnen, so kennzeichnet die Verbin Liebau-Eisenstein eine mittlere Entfernung zwischen Schle und Ostbayern. Es handelt sich dabei aber nicht etwa „abgelegene Winkel“ oder „Stationen an Sackbahnen“, son um nicht unwichtige Grenzstationen, an denen ein w tschechoslowakisches Hinterland hängt. Bei der Luftkilome rung in Deutschland würden wir in vielen Fällen, vor a dort, wo der deutsche Tarif auch noch eine niedrigere Tarifie als der tschechoslowakische gewährt, mit Hilfe der Gr spediteure sogar den Verkehr zwischen den Grenzgebieten und Westböhmen über deutsche Strecken fahren dürfen, zwar weit unter Selbstkosten! (Daß eine 30prozer Entfernungsverkürzung nicht, wie die Gegenkritik jetzt nimmt, durch eine 30 prozentige, sondern nur durch eine prozentige Erhöhung der Kilometersätze ausgeglichen we könnte, sei nur beiläufig berichtigt. Im ersten Vorschlage Luftkilometrierung war die 30prozentige Erhöhung rechne richtig darauf abgestellt, daß die bisherigen Streckenkilom Entfernungen etwa das 1,3fache der Luftlinien-Entfernu betragen dürften.)

Wenn Rintelen nach seinen Schlußworten den Eindruck wonnen hat, daß in meinem Aufsatz gegen seine Vorsc außerordentlich wenig tatsächliche und noch weniger der G kritik standhaltende Bedenken vorgebracht seien, und wen mit Genugtuung feststellt, daß seine Gedanken zum Güte hieb- und stichfester seien, als er selbst zu hoffen gewagt so kann ich mich allerdings ganz und gar nicht zu dieser s optimistischen Auffassung durchringen. Ich darf aber das U hierüber getrost dem fachkundigen Leser überlassen.

Reichsbahnoberrat Dr. Domsch, Dresd

* * *

Nachdem der Gegenstand durch die beiderseitigen i essanten Ausführungen hinreichend behandelt erscheint, schl wir die Erörterung über diese Frage. Die Schriftleitu

---

Allgemeines.

— Eisenbahntarife und Kosten der Lebenshaltung. Über diesen Gegenstand, der zurzeit auch in Deutschland weite Kreise beschäftigt, macht ein amerikanisches Finanzblatt bemerkenswerte Ausführungen. Die Herabsetzung der Transportkosten, so wird dort gesagt, gelte allgemein als ein Allheilmittel, um niedrige Preise für den Verbraucher herbeizuführen. Da die Eisenbahnen in bezug auf die Beförderung der Güter geradezu wunderbares geleistet hätten, nehme man an, es sei etwas nicht in Ordnung bei der Festsetzung der Tarife, wenn Güter, die an einem Ort erzeugt worden sind, auf einem davon entfernten Markt nicht zu einem Preis angeboten werden können, der den Wettbewerb aushält und außerdem noch einen Gewinn abwirft. Es wird zugegeben, daß die Frachtkosten zwar bei der Preisbildung mitspielen; aber ihre Herabsetzung bis auf eine Höhe, bei der die Eisenbahnen nicht mehr auf ihre Kosten kommen, könne nicht den Erfolg haben, die Preise dauernd auf einem niedrigen Stand zu halten. Den wesentlichsten Einfluß auf die Preisbildung haben Angebot und Nachfrage. Die zeitweilige Herabsetzung der Tarife könne zwar einzelnen Gebieten Vorteile bringen, ihre dauernde Beibehaltung könne aber andere schädigen. Im allgemeinen ist der Anteil der Frachtkosten am Verkaufspreis sehr gering. Man kann diesen Preis also nicht durch Herabset der Frachtkosten wesentlich erniedrigen, wohl aber durc Ausschaltungen nutzloser Aufwendungen, die mit dem Ve zusammenhängen. Erzeuger und Verbraucher müssen enger zusammenarbeiten; das ist in allen Gewerben, im H und in der Landwirtschaft notwendig, und namentlich m alle Vorkehrungen getroffen werden, um die Transporte, di der Verteilung der Erzeugnisse auszuführen sind, mit der ten Nutzwirkung und mit den geringsten Kosten zum b aller beteiligten Kreise zu bewerkstelligen.

— Leistungen des Berliner Postzeitungsamts. Die Ausste „Presse und Verkehr“ innerhalb der Deutschen Verkehr stellung in München bringt unter anderen sehr lehrre graphischen Darstellungen der engen Beziehungen zwischen kehr und Presse auch eine Darstellung des Verteilungssys des Postzeitungsamts Berlin. Mit einiger Bewunderung entn man dieser Statistik, daß an einem einzigen Tage rund 6 Stück Zeitungen und etwa 760 000 Stück Zeitschriften mit e Personal von 842 Köpfen zu 145 Postzügen richtig und pünl verteilt und befördert werden. Allein die täglich verarbei Zeitschriften, übereinander aufgeschichtet, ergäben einen schriftenstoß, der höher wäre als der Brocken.

Die Verwendung von Elektrokarren bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Reichsbahnoberrat **Schmelzer**, Berlin.

s Förderwesen ist das verbindende Band innerhalb jedes
riellen Betriebes. Die Tatsache, daß der längere Aufent-
ler Rohstoffe und Halbfabrikate in den Werkstätten oder
üter in den Lagerhäusern eine Verzögerung in dem Um-
les Kapitals zur Folge hat, läßt ohne weiteres erkennen,
ir das Gedeihen eines Unternehmens das Kleinförderwesen
usschlaggebender Bedeutung ist. Dieser Grundsatz kann

Abb. 1. Elektrokarren im Eisenbahn-Ausbesserungswerk.

genug Verbreitung finden, da ein jeder dazu beitragen
lie denkbar größte Ertragfähigkeit für die Wirtschaft
elen. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß
len unmittelbaren Vorzügen für die Förderung des Einzel-
s sich sowohl für den Einzelbetrieb, als auch für die
heit des Unternehmens Vorteile ergeben, deren Bedeu-
cht zu unterschätzen ist. Sie beruhen für die Einzel-
in einer sich fast von selbst einstellenden Beschleuni-
es Dienstbetriebes, in dem die Förderung hinfort nicht
ie bisher so oft ein verlangsamender, sondern im Gegen-
Produktion vorwärtstreibender Faktor wird, der die
lität des Betriebes somit in zweifacher Hinsicht erhöht.
Berücksichtigung der Entwicklung der deutschen
hmungen wird es sehr oft nicht möglich sein, Dauer-
lagen einzubauen, sondern der höchste Grad der Wirt-
chkeit des Kleinförderwesens wird nur durch die Ver-
ng der Flurförderung zu erreichen sein.

ür diese Zwecke geschaffene Fördermittel, der Elektro-
in seinen verschiedenen Größen und Bauarten, ist nun
rs geeignet, hier helfend einzuspringen und sämtliche
nenden Beförderungen zu übernehmen. Die außer-
he gute Beweglichkeit und das Bestehen verschiedener
tsprechender Ausführungsformen lassen erkennen, daß
ein Gebiet geben dürfte, in dem Elektrokarren nicht
lung finden können.

nügt aber nicht, die Elektrokarren für das Förderwesen
haffen und in Dienst zu stellen; zur Erreichung der
glichen Wirtschaftlichkeit ist auch die Organisation des
derwesens und die richtige Verwendung der für den
am besten geeigneten Bauart des Fahrzeuges aus-
bend."

Sätze stehen an der Spitze einer von der Allge-
n Elektrizitäts-Gesellschaft herausge-
Druckschrift „Das Kleinförderwesen bei
erwendung von Elektrokarren"; in dieser
interessanten Schrift wird das Kleinförderwesen in verschiedenen Betrieben — Hafenbetrieb, Eisenbahnbetrieb (Gepäck- und Umladeverkehr, Eisenbahn-Ausbesserungswerke), Reichspostbetrieb, Industriebetrieb — eingehend behandelt. In Folgendem soll nur ein kleiner Auszug über das Kleinförderwesen im Eisenbahnbetriebe gegeben und durch neuere Betriebsergebnisse bei der Deutschen Reichsbahn ergänzt werden.

Die neuzeitlichen Arbeitsverfahren, die mehr und mehr in den Eisenbahn-Ausbesserungswerken eingeführt werden, bedingen einen wesentlich erhöhten Umschlag der Lokomotiv- und Wagenausbesserung und damit erheblich gesteigerte Anforderungen an das Förderwesen. Warten auf Teile oder Baustoffe muß unter allen Umständen vermieden werden, wenn nicht der Erfolg der ganzen Neuorganisation gefährdet werden soll.

Bis vor wenigen Jahren spielte sich die Förderung in den Werken teils auf den Vollspurgleisen, teils auf Schmalspurgleisen und auf Handwagen und Karren ab. Die vollspurigen Werkgleise sind erfahrungsgemäß nie so frei zu halten, daß wesentliche Stockungen im Förderwesen vermieden werden, dazu sind, bis auf wenige Ausnahmen, die Eisenbahnwerke zu eng bebaut. Schmalspur ist aus gleichem Grunde selten unterzubringen und auch für schwere Lasten nicht leistungsfähig genug. Handwagenförderung ist kostspielig und geht langsam, zumal bei Regenwetter. Alle diese Förderarten aber bedingen erheblichen Aufwand an Menschenkräften, die teuer sind und bei dem mehrfach erfolgten Abbau von Arbeitern nicht zur Verfügung stehen. Diese Lücke füllt nun der Elektrokarren aus. Freizügig hinsichtlich des Weges, mit großer Wendigkeit läuft er mit 1—2 t über die Höfe, überwindet spielend Hindernisse, über die Handwagen von mehreren Leuten nur mit Mühe herübergebracht werden, und fährt mit seiner Ladung in die entferntesten Ecken der Werkstatt hinein. Dabei geht die Fahrt mit 8—10 km/Std. Geschwindigkeit voran, während für Handbeförderung höchstens mit 4—5 km stündlich gerechnet werden kann. Die durch Einführung von Elektrokarren erzielte Ersparnis an Arbeitskräften ist beträchtlich. Die Betriebserfahrungen in verschiedenen Eisenbahnwerkstätten haben ergeben, daß jeder Elektrokarren eine Ersparnis von 8—10 Arbeitskräften ermöglicht.

Legt man diese Tatsache einer vergleichsweisen Jahreskostenberechnung für Elektrokarren- und Handkarrenbetrieb zugrunde,

Abb. 2. Elektrokarren auf der Güterrampe.

so kommt man zu folgender Aufstellung, bei der die Verhältnisse des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Opladen berücksichtigt sind. Dort wird der Förderbetrieb durch drei Elektrokarren der AEG. von 1500 kg Tragkraft bewältigt, während früher 30 Arbeiter mit 15 Handkarren beschäftigt waren.

Elektrokarrenbetrieb.

Beschaffungskosten[1]) für 3 Elektrokarren von 1500 kg Tragkraft je 3100 *M.* . . . . 9 300 *M.* davon entfallen auf die Batterien je 1200 *M.* = 3600 *M.*	
Verzinsung des Anlagekapitals, 10 % von 9300 *M.* . .	930 *M.*
Abschreibung der Karren ohne Batterie bei zehnjähriger Lebensdauer, 7 % von 5700 *M.*	399 „
Abschreibung der Batterien, 23 %[2]) von 3600 *M.* . .	828 „
Stromverbrauch für 3 Karren täglich 9 kWh je 8,5 *₰* = 76,5 *₰*, in 300 Arbeitstagen 300 × 76,5 *₰* . .	230 „
Schmierölverbrauch 50 kg je 40 *₰*	20 „
Ausbesserungen 10 % des Karrenwertes ohne Batterie, also 10 % von 5700 *M.*	570 „
Lohnkosten für 3 Fahrer bei einem Tagelohn von 6 *M.* in 300 Arbeitstagen 6 × 3 × 300	5 400 „
Bedienung beim Laden, täglich 2 Std. je 0,66 *M.*, also 600 × 0,66	396 „
Insgesamt jährliche Kosten	8 773 *M.*

Abb. 3. Elektrokarren als Schlepper auf dem Güterboden.

Handkarrenbetrieb.

Beschaffungskosten für 1 Handkarren 150 *M.*, für 15 Handkarren . . . . 2 250 *M.*	
Verzinsung des Anlagekapitals 10 % von 2250 *M.* . .	225 *M.*
Abschreibung der Handkarren bei zehnjähriger Lebensdauer, 7 % von 2250 *M.*	158 „
Unterhaltung, Schmierung usw. je Karren und Tag 0,20 *M.*, für 15 Karren an 300 Arbeitstagen 0,20 × 15 × 300	900 „
Lohnkosten für 30 Arbeiter bei neunstündiger Arbeitszeit und 6 *M.* Tagesverdienst an 300 Arbeitstagen, 30 × 6 × 300	54 000 „
Insgesamt jährliche Kosten	55 283 *M.*

Die Ersparnisse beim Elektrokarrenbetrieb machen demnach die beträchtliche Summe von 46 510 *M.* aus. Falls keine Ladestation vorhanden ist, müssen die Abschreibungs- und Verzinsungsquoten für die Beschaffungssumme von der Ersparnis in Abzug gebracht werden, doch fallen sie mit etwa 180 *M.* (20 % von 900 *M.*) gar nicht ins Gewicht.

Neben der Ersparnis an Betriebskosten gewann die an Arbeitskräften durch den allgemeinen Personalabbau besondere Bedeutung.

Die hohe Fördergeschwindigkeit und die Beweglichkeit des Karrens durch die Unabhängigkeit von jedem Gleis machte ihn zu einem geeigneten Werkzeug für die seit langem geforderte planmäßige Gestaltung des Förderwesens; bei deren Durchführung konnte man nun auch zur Aufstellung von Fahr schreiten, die eine höchste Ausnutzung der Karren ermögl indem sie die Wartezeit vermindern und Leerfahrten schalten. Ein solcher Fahrplan, der in Opladen im Ge ist, sei hier wiedergegeben.

Karren Nr. I.

7.00— 8.00	Uhr	Wagenhalle I-Schmiede
8.00— 8.45	„	Drehgestellhalle-Schmiede
Pause		
9.00—10.15	Uhr	Werkzeugmacherei-Dreherei
10.15—10.30	„	Halle I-Schmiede
10.30—11.15	„	Halle I-Schrotgleis 26
11.15—11.30	„	Halle I-Abkocherei
11.30—12.00	„	Halle I-Schmiede
12.00—12.30	„	Speisesaal-Abt. IV
Pause		
1.00— 1.45	Uhr	Werkzeugmacherei-Dreherei
1.45— 2.30	„	Schlauchwerkstatt-Gleis 26
2.30— 3.15	„	Klempnerei-Gleis 26
3.15— 4.00	„	Schmiede-Eisenzerkleinerung
4.00— 4.15	„	Halle I-Gleis 26
4.15— 4.35	„	Batterie-Umbau.

Die Fahrpläne für Karren II und III sind entsprechen gestellt.

In den Berechnungen ist die Verzinsung und Abschr des meist erheblichen in Gleisanlagen festgelegten K nicht berücksichtigt. Die Einführung des Elektrokarrenbe in Eisenbahnwerkstätten hat im Vergleich zu manche dustriebetrieben schon erhebliche Fortschritte gemacht. weiteren Ausgestaltung werden die Werkleitungen bes Aufmerksamkeit zuwenden müssen.

Auch im Güterumladeverkehr hat die Erke daß ein sehr hoher Prozentsatz der Kosten für die Beför von Gepäck- und Stückgütern auf die Ent-, Ver- und Um dieser Güter entfällt, schon seit Jahren Bestrebungen an diese Kosten nach Möglichkeit herabzumindern. Für d wegung der Stückgüter auf den Güterschuppen bei An Verladung, Umladung, Entladung und Auslieferung wa wichtigste Hilfsmittel bisher die zweirädrige Stechkar einen Mann. Die Form dieser Stechkarren und ihrer Be weise ist seit ihrer Einführung im Güterverkehr der Eis fast unverändert geblieben. Ihre Vorzüge liegen dari das Gut mittels des Stecheisens leicht gefaßt, über der der Räder ausbalanciert und dann bewegt werden kann durchschnittliche Belastung einer Stechkarre wird mit 1 berechnet. Bei halbschweren Gütern kann eine Stechka zu 300 kg belastet werden, doch verlangsamt sich hier Geschwindigkeit. Erfahrungsgemäß kann jedoch die leistung einer Stechkarre bei einer Belastung bis fast unverändert angenommen werden. Bei Gütern über 3 oder von größerem Umfange sind zur Bedienung der karre 2 Mann erforderlich. Ganz schwere Einzelgüte mehr als 750 kg Gewicht können in der Regel mit Stech nicht mehr befördert werden. Sie werden meist auf unter Verwendung von Brechstangen bewegt. Ein solche für dessen Handhabung 4 Mann erforderlich sind, ka 8 Stunden nicht mehr als 100 m weit befördert werden. Schwierigkeiten im Beförderungswesen solcher Güter schon seit langer Zeit dazu geführt, Versuche mit mechan Hilfsmitteln im Stückgutladedienst anzustellen. Ortsfeste bahnen und Förderbänder waren beispielsweise auf de ladebahnhöfen Magdeburg, Rothensee und Bebra eingel Sieht man davon ab, daß der Bau solcher Anlagen nur un stimmten Gleis-, Lade- und Bauverhältnissen möglic sieht man ferner von den hohen Kosten der Einri gen, den immer noch hervortretenden Mängeln und

[1]) Wenn besondere Betriebsverhältnisse die Ladung nach Arbeitsruhe nicht ermöglichen, sind außerdem Ersatzbatterien erforderlich.

[2]) Abschreibung und Unterhaltung einer Großoberflächenbatterie sind erfahrungsgemäß mit 23 % jährlich in Anrechnung zu bringen, wobei für die positiven Platten eine Lebensdauer von etwa 1000 Entladungen, für die negativen eine solche von 2000 Entladungen angenommen wird.

[3]) Siehe „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwe Jahrgang 1906.

in der Betriebsführung ab, so zeigen sie doch chteile eines an feste Bahnen gebundenen Förder- und stellen keineswegs eine Ideallösung dar. Da- nt noch, daß die Wirtschaftlichkeit derartiger Anlagen, u die Festlegung größerer Kapitalien notwendig macht, icht hat erwiesen werden können. Auch hier hat der arren sich nach und nach das Feld erobert, wie er es des Krieges in den Vereinigten Staaten und in Eng-

Abb. 4. Elektroschlepper im Gepäckumladeverkehr.

eits getan hat. Auf dem Nordbahnhof in Boston (U. S. A.) z. B. schon 1913 die Beförderung der Eilgutsendungen den Zügen und den Lagerräumen mit Elektrokarren.[4]) öße, allerdings erst 1920 fertiggestellte Güterumlade- Cedarhill (U. S. A.) ist bereits völlig auf den Elektro- trieb eingestellt. Der Fuhrpark zählt nicht weniger Elektrokarrenschlepper mit 475 Anhängewagen.[5])

die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat seit einiger Herabminderung der Kosten für die Beförderung von und Stückgütern eingehende Versuche gemacht, die Lade- durch Verwendung von Elektrokarren wirtschaftlicher lten.

der Reichsbahndirektion Mainz hat sich der auf dem Darmstadt in der Eilgutabfertigung verwendete arren gut bewährt. Karrenfahrten, die bei Handkarren- –6 Mann erforderten, wurden mit den Elektrokarren m Mann allein und in ⅔ der Zeit geleistet, die bei An- von Menschenkraft notwendig war. Der tägliche brauch betrug nach Aufschreibung aus dem Jahre 1915 durchschnittlichen täglichen Leistung von 11 000 kg 30 km Weg etwa 3kWh. Zur Bedienung des Karrens die Güterbodenarbeiter der Eilgutabfertigung heran- die nach kurzer Anlernungszeit das Fahrzeug gern 1.

r Reichsbahndirektion Köln waren seit 1922 vier arren von 1500 kg Nutzlast in Kalk-Nord und Köln- im Betrieb. Bei der Güterabfertigung Köln-Gereon ch gezeigt, daß die gleichzeitige Verwendung von zwei in einer Schicht nicht zweckmäßig war. Infolge der erem Verkehr sehr beengten Karrwege behinderten sich rren gegenseitig. Die Karrwege waren etwas zu kurz. ren konnte in Köln-Gereon mit Ersatzbatterie 24 Stun- terbrochen benutzt werden, in Kalk-Nord dagegen, einer ne Nachtdienst, nur 13 Stunden ununterbrochen. Hier- rden in Köln-Gereon 4 Arbeiter gespart, in Kalk-Nord rbeiter. Während des Herbstverkehrs im Jahre 1924 auf der Umladestelle Kalk-Nord weitere Versuche zur Hebung der Leistungen und der wirtschaftlichen Verwendung der Elektrokarren gemacht, wobei sich die Beigabe eines Begleiters als zweckmäßig erwies. Diese Anordnung hat sich auch bei der Güterabfertigung Köln-Gereon bewährt. Es wurden außerdem bereits vorhandene dreirädrige leichtlenkbare Bolderwagen durch Verkürzung ihrer Deichsel als Anhänger für die Elektrokarren nutzbar gemacht. Diese Bolderwagen werden teils von den Elektrokarren, teils von den Arbeitern an die Verwendungsstelle gebracht, dort von Kolonnenarbeitern beladen, während der Elektrokarren anderweit arbeitet. Auf den Rückfahrten nehmen die Elektrokarren die beladenen Bolderwagen mit. Durch dieses Verfahren wurden die Leerläufe der Elektrokarren erheblich herabgemindert, weshalb in Köln eine Erhöhung der Zahl der Bolderwagen beabsichtigt wird, die auf 1500 kg Tragfähigkeit gehalten werden sollen. Auf der Umladehalle Kalk-Nord betrugen die Leistungen der Elektrokarren in der Zeit vom 27. Oktober bis 31. Dezember 1924 2 822 760 t an $2 \times 49 = 98$ Arbeitstagen (abzüglich der Stunden für Reinigung der Elektrokarren usw.). An Wegen wurden in gleichen Zeiträumen zurückgelegt von beiden Elektrokarren:

a) beladen . . . . 732 km
b) leer . . . . 620 „

Die durchschnittlich tägliche Leistung für den Elektrokarren beträgt $2\,822\,760 : 98 = 28{,}8$ t bei einem Durchschnittswege von:

a) beladen . . . . . . $732 : 98 = 7{,}5$ km
b) leer . . . . $620 : 98 = 6{,}3$ „

Die Leistung der Elektrokarren wurde auf Grund der Erfahrungen immer mehr gesteigert. Das Personal gewöhnte sich im Laufe der Zeit mehr und mehr an die Betriebsweise und die Handhabung der Elektrokarren. Die Fahrer gewannen besseren Überblick über die Auswahl der für die Elektrokarren geeigneten Güter. Die Leerläufe wurden weiter herabgemindert. Es wurde auch ein besonderes System für die Auszeichnung der Frachtbriefe zu Wagen mit solchem Gut eingeführt, das sich für die Bearbeitung durch Elektrokarren besonders eignet. Papiere und Wagen werden mit einem deutlichen und am Wagen weit sichtbaren E bezeichnet, das sowohl dem entladenden Vorarbeiter als auch dem Fahrer der Elektrokarre anzeigt, wo Gut für diesen vorhanden ist. Der Versuch, einer einzelnen Verdienstgemeinschaft einen Elektrokarren beizugeben, hat sich als unwirtschaftlich erwiesen, weil nicht immer genügend geeignetes Gut für den Karren vorhanden war, und der Karren

Abb. 5. Elektroschlepper auf engem Bahnsteig wendend.

vielfach unnötige Leerfahrten machen mußte, um wieder zu seiner Kolonne zurückzukommen. Er konnte also häufig nicht nutzbringend beschäftigt werden und mußte untätig still stehen. Für die wirtschaftliche Ausnutzung ist es von großer Wichtigkeit, daß stets das für den Karren am besten geeignete Gut ausgewählt wird, d. h. Gut, dessen Auf- und Abladen nicht zu große Schwierigkeiten macht, das die Tragfähigkeit des Wagens möglichst ausnutzt und das auf möglichst weite Entfernungen

) Ing. Steuernagel „Stückgutumladung mit Schleppzug- „Verkehrstechn. Woche“, Heft 20 vom 18. Mai 1922.
ilway Age“ vom 22. Oktober 1921.

in der Halle zu befördern ist. In Köln-Gereon und in Kalk-Nord arbeiten daher die Elektrokarren für die gesamte Belegschaft. Auf diese Zuteilung vornehmlich sind die verhältnismäßig hohen Leistungen zurückzuführen. Die Reichsbahndirektion Köln errechnet eine Ersparnis von 6150 ℳ für Köln-Gereon (bei 24stündiger ununterbrochener Benutzung) und eine Ersparnis von 4370 ℳ für Kalk-Nord (bei 13stündiger ununterbrochener Benutzung).

Die Reichsbahndirektion Halle verwendete zunächst Elektrokarren mit 1500 kg Tragfähigkeit, die sich aber für die Lade- und die Gleisbrücken der Güterböden als zu schwer erwiesen. Solche Karren können nur dort Verwendung finden, wo feste Rampen (aus Beton und dergleichen) vorhanden sind. Dagegen hat der Elektrokarren von 750 kg Tragfähigkeit sich als außerordentlich zweckmäßig gezeigt und täglich durchschnittlich 50 Leistungstonnen bewältigt. Nimmt man an, daß ein Durchschnittsarbeiter auf einem großen Güterschuppen oder einer Umladehalle täglich durchschnittlich etwa 7,5 Leistungstonnen schafft, so würde der Karren soviel arbeiten, wie etwa 7 Arbeiter. Zu jedem Karren gehört ein Fahrer und etwa 1—2 Ladebedienstete. Es würden demnach je Karren 4 Arbeiter bei vorsichtiger Schätzung gespart werden. Der Elektrokarren leistet im allgemeinen dort nur Karrendienste, d. h. bei einem Vergleich zwischen Elektrokarren und Stechkarren können nur die fahrenden Arbeiter des Stechkarrenbetriebes in Betracht gezogen werden. Die Vorarbeiter (Kolonnenführer) bleiben bei beiden Bewegungsarten unberührt. Sie sind in beiden Fällen in alter Weise an der Annahmeluke bzw. im Aufladewagen tätig. Bei der Güterabfertigung Halle werden bei Verwendung von 4 Elektrokarren 12 Arbeiter dauernd erspart, was im ganzen über 14 000 ℳ jährlich bedeutet.

Bei der Reichsbahndirektion Hannover sind in Geestemünde Elektrokarren der Hansa-Lloyd-Werke in Bremen von einer Tragfähigkeit von 1500 kg verwendet. Sie werden von je 2 Mann bedient. Bei einer sechsstündigen Arbeitszeit wird hiermit täglich eine Leistung von durchschnittlich 25 t mit jedem Elektrokarren erzielt, während 1 Mann bei Benutzung mit einer Stechkarre in der gleichen Zeit durchschnittlich 5 t bewegt. Die örtlichen Verhältnisse in Geestemünde sind für Verwendung von Elektrokarren mit 1500 kg Nutzlast äußerst günstig. Der Boden des Güterschuppens besteht aus Beton mit Asphalt, so daß besondere Fahrwege für die Elektrokarren nicht herzurichten waren. Es stehen ausreichend breite Karrbahnen (Rampen) zur Verfügung, die ein Begegnen auf den Rampen und ein schnelles sicheres Hineinfahren in die Eisenbahnwagen ermöglichen. Der durchschnittliche Karrweg beträgt über 60 m. Die Gleichartigkeit des zum Versand kommenden Gutes (Fischkörbe) trägt wesentlich zur guten Ausnutzung der Elektrokarren bei. Die Zahl der Elektrokarren ist niedrig gehalten (6), um ihre ständige Ausnutzung zu jeder Zeit im Interesse wirtschaftlicher Betriebsführung zu gewährleisten. Die Stechkarre muß nebenbei mitverwendet werden. Die Vorteile der Elektrokarren zeigen sich, abgesehen von der Verbilligung der bewegten t, in erheblicher Beschleunigung des Ladegeschäfts, das sich auf nur 6 Stunden täglich zusammendrängt. Daraus entspringen weitere zahlmäßig nicht zu erfassende wirtschaftliche Vorteile wie z. B. Verminderung von Zugverspätungen, Sicherstellung der Anschlüsse, Förderung der Ordnung und Regelmäßigkeit im Betriebsdienst. Die Reichsbahndirektion Hannover berechnet die Verladungskosten bei Verwendung von 30 Stechkarren mit 46 800 ℳ, dagegen bei Verwendung von 6 Elektrokarren mit nur 30 600 ℳ. Da indessen die Stechkarre auch bei Verwendung von Elektrokarren nicht entbehrt werden kann, werden noch entsprechende Kosten hierfür (Anlagekapital, Unterhaltung) zu berücksichtigen sein. Diese Kosten sind verhältnismäßig gering und ändern wenig an dem günstigen Ergebnis.

Bei der Direktion Berlin wurde auf dem Bahnhof in Berlin ein AEG. - Elektroschlepper z schleppen beladener Gepäckkarren im Versand und verwendet. Wegen seiner großen Zugkraft kann in der Hauptreisezeit voll ausgenutzt werden. dauernd ohne größere Störungen gearbeitet. Die wältigung der Gepäckwagen im Sommer erfor Aushilfskräfte konnten wesentlich eingeschränkt Es ist im Sommer eine Ersparnis von durchs je 25 Mann je Tag erzielt worden. Daneben ist in Bet ziehen: Erhebliche Erleichterung bei Beschaffung der kräfte, erhöhte Sicherung bei der Abfertigung, Verminde Fehlerquellen und der Diebstahlsgefahr. Bei der Ver des Elektroschleppers auf dem Stettiner Bahnhof er eine jährliche Ersparnis von 12 730 ℳ. Auch auf dem Bahnhof ist ein solcher Schlepper in Dienst gestellt der nicht nur bei der Bewältigung des Gepäckverkehrs, auch vor allen Dingen bei der Verarbeitung des Exp sich ausgezeichnet bewährt hat. So hat er das in großen aufgelieferte Messegut für die Leipziger Frühjahrsme Störungen verarbeiten können und hat dabei 6—8 voll Anhängewagen anstandslos ständig befördert. Selbstv lich war eine besondere Steifkuppelung für diese Anhä zuwenden.

Die Druckschrift der AEG. versucht auf Grund herigen Erfahrungen und Beobachtungen einen ziffer Vergleich der Kosten für den Güterbodenbetrieb mit karren und dem Handkarrenbetrieb durchzuführen.

Vergleich der Kosten für Elektrokarren- und Handkarre

I. Handkarrenbetrieb.

Beschaffungskosten für sechs Handkarren je 150 ℳ = 900 ℳ.

a) Abschreibung = 7 % der Anschaffungskosten . .

b) Verzinsung des Anlagekapitals zu 8 % im Jahr .

c) Unterhaltungskosten, Schmiermaterialien usw. etwa 0,20 je Karren täglich = 1,20 × 300 . . .

d) Lohnkosten für sechs Arbeiter bei neun Stunden Dienst täglich und einem Stundenlohn von 0,50 ℳ = 6 × 9 × 0,50 = 27 ℳ täglich; bei 300 Arbeitstagen im Jahr 300 × 27 ℳ . . . .

II. Elektrokarrenbetrieb.

Beschaffungskosten für einen Karren von 750 kg Tragkraft = 2200 ℳ.

a[1]) Abschreibung des Karrens ohne Batterie bei zehnjähriger Lebensdauer, 7 % von 1750 ℳ . . . .

a[2]) Abschreibung der Batterie, 35 % von 450 ℳ . .

b) Verzinsung des Anlagekapitals zu 8 % im Jahr .

c) Unterhaltungskosten, Schmierung usw., etwa 0,40 ℳ täglich = 40 × 300 . . . .

d) Stromverbrauch täglich etwa 1,20 ℳ je Karren = 300 × 1,20 . . . .

e) Lohnkosten für 1,5 Arbeitskraft bei neunstündiger Arbeitszeit und einem Stundenlohn von 0,50 ℳ für 300 Arbeitstage 2

2

Zu berücksichtigen wäre noch die Verzinsung und A bung für eine Ladestation mit 135 ℳ jährlich (15 % von 9 die sich jedoch auf die Gesamtheit der in Betrieb befin Elektrokarren verteilen.

Die AEG. errechnet daher die aus dem Elektrokarren erzielten Ersparnisse auf 8 595—2 961 = 5 634 ℳ.

Zugrundelegung der für die vorstehende Ermitte-nommenen Kostensätze seien die Betriebsergebnisse lektrokarren der Firma Bleichert, Leipzig - Gohlis dechse, Tragfähigkeit 750 kg) mitgeteilt, die auf destelle Seddin seit Anfang 1924 erprobt wurden. lektrokarren sind im Umladedienst in gleicher ie die Handkarren eingesetzt worden. Für den mit dem Handkarrenbetrieb kommen daher nur en zwischen den Auslade- und den Anladewagen Güterbodenplätzen in Betracht. Die Tätigkeit beiter wird durch den Elektrokarrenbetrieb nur in-influßt, als die Vorarbeiter häufiger als bisher beim n der Güter auf die Karren mit anfassen müssen.

größere Wirtschaftlichkeit zu erzielen, wird je einer neinschaft von mehreren Kolonnen, die dann als Ver-einschaft im Gedinge zusammenzufassen sind, je eine re zugewiesen werden müssen. Einzelkolonnen wer-nladedienst die Aufnahmefähigkeit des Karrens nicht tzen können. Die Erhöhung der Arbeitsleistung durch llung von Elektrokarren wird in einer entsprechen-ung des Leistungssolls Ausdruck finden müssen, wenn aftlichen Vorteile der Reichsbahn-Gesellschaft sofort nd zugute kommen sollen. Die größere Aufnahme-und schnellere Fortbewegung des Karrens bedingen, sweise zu Massenbeförderungen von Kleingütern und re Entfernungen im Schuppen zu benutzen. Das auf den Karren ist zeitraubender als das Aufsetzen techkarre, so daß sich vornehmlich bei Beförderung nten Güter mit Elektrokarren Vorteile ergeben. Es lb nicht der ganze Handkarrenbetrieb auf den Elektro-ieb umgestellt werden, ohne die Wirtschaftlichkeit tbetriebes zu beeinträchtigen. Die Einsetzung des rens im Güterladedienst ist also nur beschränkt mög-hrungsgemäß sind etwa 35—40 % der aufkommenden he der genannten Art, so daß nur für diesen Anteil g Elektrokarren vorzuhalten wären. Auf der Um-Seddin werden zurzeit durchschnittlich 100 Wagen 00 t Belastung an jedem Arbeitstage behandelt. Es rt also nach den praktischen Ergebnissen der Ver-ckmäßig 4 Elektrokarren verwendet werden. Bei suchen hat ein Karren 8½ Stunden Arbeitszeit mit rer und 0,5 Mann Hilfsleistung für das Auf- und glich 36 t geleistet (Länge der Umladehalle 200 m, reite 45 m). Die gleiche Leistung erzielten mit Hand-einer durchschnittlichen Leistung von 8,5 t (Soll-t) 36 : 8,5 = 4,23 Arbeiter. Mithin sind in der Schicht = 2,73 Arbeiter benötigt worden. Bei 4 Elektrokarren mit 2,73 × 4 = 10,92 Arbeiter oder rund 11 Arbeiter werden können. Um die Arbeitsleistung der 11 Ar-also das Leistungssoll zu erhöhen; bei einem durch-n Umschlag von rund 400 t und einem Leistungssoll sind im Handkarrenbetrieb 49 Arbeiter erforderlich. ndung von 4 Elektrokarren müßte der Umschlag von Mann weniger bewirkt und demgemäß das Leistungs-$\frac{400}{9-11} = 10,6$ t heraufgesetzt werden. In nach-Zusammenstellung sind die bei diesen Versuchen er-osten für den Elektrokarren- und Handkarrenbetrieb terabfertigung Seddin gegenübergestellt.

Kosten für den Betrieb mit 4 Elektrokarren.

Beschaffung:

r Elektrokarre (einschl. Batterie) llerbremse und Voltmeter	3 000 ℳ	
1 4 Karren = ...		12 000 ℳ
r ine Ladestation	900 „	
1 2 Ladestationen (weil Ladedauer d.) = ...		1 800 „
Zusammen:		13 800 ℳ

Laufende Ausgaben.

1. Lohnkosten. Für einen Karren 1,5 Arbeiter „ vier „ 6,0 „ Schichtlohn 5,35 ℳ + 0,50 ℳ durchschnittlicher Überverdienst (Der Arbeiter erhält 312 Tage im Jahre bezahlt). 5,85 × 6 × 312 = 10 951,20 ℳ = rund	10 951,00 ℳ	
Zuschuß für Arb.-Wohlfahrtskassen je rd. 150 ℳ, mithin 6 × 150 = ...	900 ℳ	rd. 11 850 ℳ
2. Abschreibungen: des Karren ohne Batterie (3 000 — 650 =) 2 350 × 4 = 9 400 mit 10% = 940 ℳ der Batterie 650 × 4 = 2600 mit 35% 910 „ der Ladestationen 900 × 2 = 1 800 mit 15% = ... 270 „		2 120 ℳ
3. Stromkosten. Je 1,20 ℳ arbeitstäglich, mithin 4 × 1,20 × 300 = ...		1 440 ℳ
4. Verzinsung des Anlagekapitals. 13 800 ℳ mit 10% = ...		1 380 ℳ
5. Unterhaltung und Schmieren: je 0,40 ℳ arbeitstäglich, mithin 4 × 0,4 × 300 = ...		480 ℳ
6. Instandhaltung: 5% des Anlagekapitals 13 800 = . . .		690 ℳ
Zusammen:		17 960 ℳ

Kosten für den Betrieb mit Handkarren

Beschaffung:

1 Karre . . 150 ℳ
11 Karren 1 650 „

Laufende Ausgaben.

1. Lohnkosten: 11 Arbeiter mit 5,35 ℳ Schichtlohn + 0,50 ℳ durchschn. Überverdienst. 5,85 × 11 × 312 = 20 077,20 ℳ . . . . rd.	20 077 ℳ	
Zuschuß für Arbeiterwohlfahrtskassen je 150 ℳ, mithin 11 × 150 = ...	1 650 ℳ	21 727 ℳ
2. Abschreibung: 7% des Anschaffungskapitals 1 650 ℳ =	115,50 ℳ rd.	116 ℳ
3. Verzinsung des Anlagekapitals. 1 650 ℳ mit 10%		165 ℳ
4. Unterhaltung (Schmieren) je Karre 0,20 ℳ arbeitstäglich, mithin 11 × 0,2 × 300		660 ℳ
5. Instandhaltung: 5% des Anlagekapitals 1 650 ℳ = . .	82,50 ℳ rd.	83 ℳ
		22 751 ℳ
		rd. 22 750 ℳ

Ausgaben für Handkarrenbetrieb . . .	22 750 ℳ
„ „ Elektrokarrenbetrieb . .	17 960 ℳ
mithin weniger:	4 790 ℳ

Es ergibt sich danach bei dieser vorsichtigen Berechnung eine Ersparnis von 4790 ℳ jährlich. Diese ist bei einer einmaligen Ausgabe von noch nicht 14 000 ℳ als hoch anzusprechen. Auch in Seddin haben sich außer den geldlichen Ersparnissen noch weitere Vorteile gezeigt, wie z. B. Verringerung der Verwaltungsgeschäfte durch die Verkleinerung der Belegschaft, Verminderung der Diebstähle u. a. m. Um die Elektrokarren noch besser auszunutzen, sollen sie als Schlepper der vorhandenen großräumigen drei- und vierrädrigen Karren mit Hilfe von Steifkupplungen eingerichtet werden.

Auch aus dem Auslande liegen befriedigende Äußerungen über die Verwendung von Elektrokarren im Bahnbetriebe vor. Z. B. wird der Gepäckverkehr auf dem Bahnhof in Stockholm mit Elektroschleppern und Elektrokarren bewerkstelligt; ebenso hat die Schweizer Bundesbahn Elektroschlepper zur Beförderung der Gepäckkarren auf dem Bahnhof Basel beschafft; diese sind französischer Herkunft und leichter gebaut als die deutschen Erzeugnisse. Die Ergebnisse des Schlepperbetriebes auf dem Bahnhof Cedarhill (U. S. A.) werden als vollbefriedigend berichtet. Während dort bei dem alten Betrieb mit zweirädrigen Karren die Durchschnittstagesleistung eines Mannes 4,45 t betrug, stieg sie bei Einführung der Elektroschlepper mit Anhänger auf 7,545 t, man erreichte also eine Mehrleistung von 69 %.

Selbst wenn sich gleich gute Ergebnisse an anderen Stellen nicht erzielen lassen sollten, dürfte die außerordentlich günstige Wirtschaftlichkeit des Karrenbetriebes im Reisegepäckverkehr hiermit hinreichend erhärtet sein, und es ist zu verwundern, daß nach diesen Erfahrungen die Einführung des Elektrokarrens und -schleppers auf diesem Gebiet nicht schon größere Fortschritte gemacht hat.

Alles in allem genommen haben sich die Elektrokarren gut bewährt. Die Erfolge legen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Verpflichtung auf, zur Erzielung größter wirtschaftlicher Vorteile einem raschen Ausbau der Verwendung von Elektrokarren näherzutreten. Es erscheint dabei außerordentlich zweckmäßig, möglichst ein einheitliches System und vielleicht nur zwei Größen für das gesamte Gebiet der Deutschen Reichsbahn zu schaffen. Entsprechend dem Verwendungszweck und den örtlichen Anlagen werden Elektrokarren von 750 kg und 1500 kg Tragfähigkeit für Güterböden vorrätig zu halten sein. Für Gepäck- und Eilgutverkehr erscheinen Elektroschlepper zweckmäßig. Für die Eisenbahn-Ausbesserungswerke wird wohl mehr Rücksicht auf örtliche Verhältnisse zu nehmen sein.

Elektrokarren werden zurzeit von einer großen Anzahl leistungsfähiger Firmen hergestellt, ihre Vereinheitlichung ist anzustreben. Wie aus Nr. 15 „Der Reichsbahn" vom 21. April 1925 (S. 101) ersichtlich ist, hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Geräteausschuß beim Eisenbahn-Zentralamt beauftragt, bestimmte Normen für die im Ladedienst zu verwendenden Elektrokarren aufzustellen, welche Anforderungen an die Bau- und Betriebsart der Elektrokarren gestellt werden müssen und bis zu welchem Grade diesen vom technischen Standpunkte aus entsprochen werden kann. Unter anderem sind zurzeit noch verschiedene Mängel, die den jetzt angebotenen Fahrzeugen anhaften, zu beseitigen. Die Ladestellen beklagen übereinstimmend die hohe Bauart der Plattformen für die Aufnahme der Lasten, ausgenommen Geestemünde, wo leicht zu handhabende Güter (Fischkörbe) zu behandeln sind. Je niedriger die Plattformen sind, desto weniger Kraftaufwand erfordert ihre Be- und Entladung. Die Plattform der bisher benutzten Fahrzeuge liegt durchweg etwa 60 cm hoch. Eine Verringerung dieser Höhe wäre anzustreben, soweit nicht konstruktive Gründe dem [ent]stehen. Die Hubwirkung der Stechkarren fehlt bei de[n Elektro]karren. In Köln hat man versucht, diesen Mangel [durch An]bringung umlegbarer Kopfwände zu mildern. Eine s[olche Ein]richtung müßte allgemein vorgesehen werden. Auch b[ei hoher] Plattformlage werden umlegbare Kopfwände immer [vor]teilhaft sein. Die Batterien müßten etwas größere [Leistungs]fähigkeit aufweisen als bisher.

Die Normalisierung der Elektrokarren darf inde[s nicht] soweit gehen, daß durch die Beschränkung des fre[ien Wett]bewerbes technische Verbesserungen in der Ba[uart und] Durchbildung der Einzelteile erschwert, wenn nich[t ver]hindert werden. Es sei hier auf den Vortrag des Ober[...] Hellmich auf der Tagung des Ausschusses für wirts[chaftliches] Förderwesen hingewiesen, worin er die Wirtschaftli[chkeit der] Elektrokarren behandelt und folgende Forderungen a[ufstellt]:

1. Ausreichende Festigkeit des Fahrgestelles. De[r Rahmen] muß kräftig gebaut, die Lauflagerflächen, oder [vorzüg]lich Kugellager, sollen entsprechend bemessen sei[n].
2. Eine reichliche Kraftquelle, die Leichtigkeit m[it langer] Lebensdauer und großen Wirkungen verbindet.
3. Größte Wendigkeit, peinlichste Genauigkeit in [der Aus]führung der Steuerung.
4. Ruhiger und ausgeglichener Gang der Karren dur[ch gute] Federung unter Berücksichtigung der jeweils vo[rliegenden] Bodenverhältnisse.
5. Beschränkung in der Baulänge bei großer Ladefl[äche durch] größtmögliche Zusammendrängung des Fahrmecha[nismus und] Führerstand.
6. Leichte Zugänglichkeit zu den Schmierstellen [...] und des Steuergestänges.
7. Leichte Auswechselbarkeiten der Einzelteile durch [...] und leichte Ausbaumöglichkeiten.
8. Billige Herstellung.

[6]) Zeitschrift des „Vereins Deutscher Ingeni[eure]" 11. April 1925, S. 470.

Die „Bahneinheit" im Steuerrecht.

Von Gerichtsassessor Dr. **H. Huvendick**, Berlin-Lichterfelde.

Bei den Steuerbehörden, insbesondere den Finanzämtern trifft man oft auf sehr geringes Verständnis für die besonderen Verhältnisse, wie sie bei Eisenbahnunternehmungen vorliegen; insbesondere stehen sie dem Begriff der „Bahneinheit", wie er durch das preußische Gesetz über die Bahneinheiten vom 8. Juli 1902 geschaffen ist, durchaus fremd gegenüber. Sie wissen mit dem Begriff nichts anzufangen und vermögen nicht, ihn in die Steuergesetzgebung, die ihn nicht kennt, einzugliedern.

Was das Gesetz unter „Bahneinheit" versteht, finden wir im § 1 a. a. O. erläutert:

„Eine Privateisenbahn, welche dem Gesetz über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterliegt, und eine Kleinbahn, deren Unternehmer verpflichtet ist, für die Dauer der ihm erteilten Genehmigung das Unternehmen zu betreiben, bildet mit den dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerten eine Einheit (Bahneinheit)."

Wie diese Bahneinheit materiellrechtlich zu behandeln ist, sagt § 16, Absatz 1 und 2.

„Für die Bahneinheit gelten die sich auf Grundstücke beziehenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, soweit nicht aus diesem Gesetz sich ein anderes ergibt.

Mit der gleichen Beschränkung finden die für den Erwerb des Eigentums und für die Ansprüche aus dem Eigentum an Grundstücken geltenden Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches auf die Bahneinheit entsprechende [Anwen]dung."

Die Bahneinheit ist also ein grundstücksgleiches [Recht; sie] kann als Ganzes belastet und veräußert werden, ohn[e daß] die einzelnen zur Bahneinheit gehörenden Gegenstä[nde, mögen] es bewegliche oder unbewegliche Sachen oder Rec[hte sein, die] Möglichkeit fortfiele. So können z. B. zur Bahnei[nheit ge]hörende Grundstücke nach § 5 a. a. O., wenn das [Unschäd]lichkeitsattest der Bahnaufsichtsbehörde vorliegt, [veräußert] und auch belastet werden.

Die Zusammenfassung eines Eisenbahnunterneh[mens zur] Bahneinheit ist nun nicht nur für das Bürgerliche [Recht von] Bedeutung, sondern hat auch Geltung für das Steuer[recht (vgl.] ausdrücklich Entscheidung des Reichsfinanzhofs [...] Seite 322 ff.).

Wertvoll ist diese grundsätzliche Entscheidung vo[r allem für die] Vermögenssteuer-Veranlagungen. Nac[h gelten]dem Recht (§ 3 der zweiten Steuernotverordnung in V[erbindung] mit § 31 der Bewertungsvorschriften) hat die Bewer[tung des] Betriebsvermögens nach dem Anschaffungs- bezw. Her[stellungs]wert Ende 1913 stattzufinden unter Abzug eines ange[messenen] Betrages für die in der Zeit von der tatsächlichen An[schaffung] oder Herstellung bis zum 31. Dezember 1923 eingetre[tene Ab]nutzung. In der steuerrechtlichen Literatur beste[ht keine] Einigkeit darüber, ob § 137, Abs. 2 A. O., der vorsch[reibt ...]

tschaftliche Einheit für sich zu bewerten
Vert im ganzen festzustellen ist, gegenüber den Be-
n der zweiten Steuernotverordnung und der Durch-
estimmungen für die Vermögenssteuer 1924, die auf
ewertung abgestellt sind, gänzlich ausgeschaltet
nfalls läßt sich § 137, Abs. 2 der A. O. mit dem spe-
wertungsvorschriften des Notsteuerrechts nicht in
bringen. Die Gesamtbewertung nach § 137 A. O. wird
bei Eisenbahnunternehmungen dazu führen, daß der
rt einen niedrigeren Betrag ergibt, als die Summe
nen Vermögensgegenstände. Die Bahneinheit setzt
aus Positionen zusammen, in denen „Erdarbeiten",
gen", „Brücken" und „Durchlässe" oft einen erheb-
rt repräsentieren, die aber trotzdem als steuerbares
nicht gewertet werden dürfen. Es sind das tote
sind nicht realisierbar und enthalten Beträge, die
ür Arbeitslöhne — Bewegung von Erdmassen, Auf-
on Kunstbauten — gezahlt sind. Insbesondere läßt
er Einzelbewertung die Ertragsfähigkeit des Unter-
lie ausschlaggebend für den gemeinen Wert ist, nicht
tigen, wohl aber bei der Gesamtbewertung. Daher
allergrößter Wichtigkeit, bei der Vermögenssteuer-
ng auf das Gesetz über die Bahneinheiten hinzuweisen
gegen ein Auseinanderreißen der Bahneinheit in ein-
nögensgegenstände nachdrücklichst zu wehren.

uf anderen Gebieten des Steuerrechts muß mit dem
ahneinheit" operiert werden.

liegen z. B. nach § 19, Abs. 2, Ziffer C der dritten
erordnung Schuldverschreibungen, soweit für sie
rundstücke haften, die durch den Geldentwertungs-
erfaßt werden, nicht der Obligationssteuer.
Befreiung von der Obligationssteuer auch ein, wenn
usgegebenen Schuldverschreibungen eine Bahnpfand-
getragen ist, wenn also für die Obligationen die Bahn-
ftet? Zweifellos wäre ein Unternehmen obligations-
wenn für die Schuldverschreibungen einzelne
tücke der Bahneinheit verhaftet wären. Bei der
ng von Bahneinheiten kann das zum mindesten
sein. Denn kann ein Recht, eine Berechtigung,
Bahneinheit nach dem Gesagten ist, überhaupt „be-
n? Wie die Entscheidung des Reichsfinanzhofs
Seite 328/29 ausführt, ist diese Frage vom Preußi-
rverwaltungsgericht ebenso wie vom Bayerischen
Verwaltungsgerichtshofe grundsätzlich verneint worden, weil
sich die Bejahung mit dem Wesen einer Berechtigung nicht ver-
einigen lasse. Bezüglich des Erbbaurechts hat das Preußische
Oberverwaltungsgericht diesen Standpunkt aufgegeben. Zweifel-
los weisen nun aber das „Erbbaurecht" und die „Bahneinheit"
wesensverwandte Züge auf. Dem Erbbauberechtigten steht
nach § 1 der Verordnung über das Erbbaurecht vom 15. Januar
1919 das Recht zu, auf oder unter der Oberfläche des Grund-
stückes ein Bauwerk zu haben. Das gleiche Recht hat auch
der Bahneigentümer. Was also für das Erbbaurecht rechtens
ist, muß folgerichtig auch für die Bahneinheit gelten. Hier-
nach ist die Frage, ob die Bahneinheit „bebaut" sein kann, zu
bejahen. Die Befreiungsvorschrift des § 19, Abs. 2, Ziffer c der
dritten Steuernotverordnung ist also in einem solchen Falle
für anwendbar zu halten.

Bezüglich der Grunderwerbsteuer wird in der zi-
tierten Reichsfinanzhofentscheidung der Grundsatz ausge-
sprochen, daß der Erwerb einer preußischen Bahneinheit nach
§ 2 des Grundsteuergesetzes steuerpflichtig ist, und daß bei
der Bewertung die zur Bahneinheit gehörenden beweglichen
Sachen, Fonds, Rechte usw. nicht auszuscheiden haben. Die
Bahnheit könne ihrem Wesen nach keine Bestandteile und kein
Zubehör haben, und deshalb sei § 154, Abs. 2 A. O., wo es heißt:

„Wird bei Bewertung von Grundstücken als solchen der
gemeine Wert zugrunde gelegt, so ist das bewegliche Inven-
tar nicht zu berücksichtigen und der Wert von Maschinen
sowie sonstigen Vorrichtungen aller Art, die zu einer Be-
triebsanlage des Grundstücks verwandt sind, abzurechnen
oder nicht zu berücksichtigen. Dies gilt auch dann, wenn es
sich um wesentliche Bestandteile handelt,"

nicht anwendbar.

Günstiger ist ein Gutachten des Reichsfinanzhofs vom
23. April 1924, mitgeteilt in der „Juristischen Wochenschrift"
von 1925, Seite 648, für das Gebiet der Umsatzsteuer.

Hier heißt es:

„Die Verpachtung einer Bahneinheit ist dann, wenn sie
auf längere Dauer erfolgt, eine entgeltliche gewerbliche Lei-
stung i. S. des § 1, Nr. 1 des Ums.-St.-G. 1919 und als solche
grundsätzlich umsatzsteuerpflichtig. Die Frage, ob sie der
Befreiungsvorschrift des § 2, Nr. 4, untersteht, wonach Ver-
pachtungen von Berechtigungen, auf die Vorschriften des BGB.
über Grundstücke Anwendung finden, von der Besteuerung
regelmäßig ausgenommen sind, ist zu bejahen."

Allgemeines.

Eisenbahnen auf der Ausstellung in Wembley. Die
Reichsausstellung, die voriges Jahr in Wembley statt-
at, ist für diesen Sommer, allerdings in teilweise etwas
Form, nochmals eröffnet worden. Unter den Aus-
d, wie voriges Jahr auch, die Eisenbahnen von Eng-
einen überseeischen Siedelungen vertreten.
on und Nordostbahn zeigt wie im vorigen Jahre eine
sten 2 C 1-Lokomotiven sowie einen vierachsigen
n, der für den Verkehr zwischen London und Schott-
mt ist. Die Südbahn hat ebenfalls eins ihrer neuesten
einen Pullmanwagen, ausgestellt, daneben aber als
an die Vergangenheit ein Stück Gleis in 137-cm-Spur
hre 1803 für eine Eisenbahn, die damals mit Pferden
urde. Außer Modellen vom Hafen Southampton, von
rimmdock und von einem der neuesten Dampfer für
erkehr sind von der Südbahn noch Bilder aus ihrem
biet sowie Abbildungen neuer und alter, der Ge-
gehörender Betriebsmittel ausgestellt.
lon, Midland und Schottische Eisenbahn zeigt eine
Tafel der Gleisanlagen, wie sie zur Regelung des
s von einer Stelle aus verwendet wird. Von der
in Manchester ist eine Modelleisenbahn zur Ver-
ung der Signal- und Sicherungseinrichtungen ausge-
h Lokomotiven und Wagen dieser Gesellschaft sind

l der Großen Westbahn ist von einem handbedienten
ür eine Hauptstrecke mit Abzweigung mit den dazu-
Signalen, alles in natürlicher Größe, in den Regel-
Gesellschaft ausgefüllt.

Die Londoner Metropolitan-Eisenbahn hat an einer ihrer elek-
trischen Lokomotiven die eine Seitenwand abgenommen, um die
innere Einrichtung zu zeigen; dazu kommt noch einer ihrer
neuesten Anhängewagen. Ferner sind die Signal- und Stellwerks-
anlagen dieser Eisenbahn mit Kraftantrieb zu sehen, und die
Mitte ihres Standes wird von einer Darstellung der Gleisanlagen
in Wembley eingenommen, in der durch wechselnde Beleuchtung
der Zugverkehr veranschaulicht wird.

Lebhaftes Interesse erregt eine Ausstellung alter und neuer
Lokomotiven. Unter den neuen sei eine 2 C 2-Tenderlokomotive
der London, Midland und Schottischen Eisenbahn genannt, die
voriges Jahr in den bahneigenen Werkstätten in Harwich gebaut
worden ist. Sie hat bereits 34 000 km zurückgelegt und ist dann
aus dem Betriebe gezogen worden, um in Wembley ausgestellt zu
werden. Daneben steht eine 1 A 1-Lokomotive mit Außen-
zylindern aus dem Jahre 1845, die unter Trevithick als Ober-
ingenieur in Crewe gebaut worden ist, sowie eine andere Loko-
motive aus dem Jahre 1846. Die Große Westbahn zeigt hier
einen ihrer 20-t-Wagen, die sie neuerdings zur Förderung des
Kohlenverkehrs in Wales eingeführt hat, sowie ihren Meßwagen.

Privatbauanstalten haben Triebwagen, leichte Lokomotiven,
Puffer, Bremsen u. dgl., Signale usw. ausgestellt. Das indische
Forstwesen zeigt einen Wagenkasten der Ostbahn aus dem Jahre
1920, der ganz aus indischen Hölzern gebaut ist.

Die Kanadischen Staatsbahnen fordern durch Ansichten der
von ihnen durchschnittenen Gegenden dazu auf, auf ihren
Strecken zu reisen, und die Eisenbahnen von Südafrika veran-
schaulichen die Einführung elektrischen Betriebes sowie die Be-
quemlichkeiten, die ihre Speise-, Schlaf- und sonstigen Wagen
für den Fernverkehr bieten.

Nochmals die richtige Frachtberechnung.

Von Eisenbahninspektor **Rieche**, Hannover.

In der Vereinszeitung sind in letzter Zeit Aufsätze über Frachtenkontrolle und Frachtenprüfung erschienen, die die Mängel auf diesem Gebiete hinreichend gekennzeichnet haben. Jeder Abfertigungsbeamte würde aufatmen, wenn die gegebenen Anregungen eine Verbesserung für die Tarif-, Abfertigungs- und Abrechnungsvorschriften herbeiführten, um damit auch die tatsächlichen Fehlerquellen zu beseitigen.

Neuerdings wird nun das Lochkartenverfahren für die Güterabfertigungen angekündigt, wodurch eine schnellere Prüfung und Abrechnung mittels der Hollerithmaschine erzielt werden soll. Da hierfür aber nur die größeren Abfertigungen in Frage kommen sollen, so bleibt teilweise auch das bisherige Verfahren weiterhin bestehen. Die Probeversuche mit dem Lochkartenverfahren dürften ein bahnbrechendes Urteil für die Einführung vorerst kaum zulassen. Aber soviel ist schon gewiß, daß die alten Fehlerquellen damit nicht restlos behoben werden. Besonders aber nicht in bezug auf die Frachtennachprüfung in den Güterabfertigungen und in den Verkehrskontrollen II. Ebenfalls bleiben die vorkommenden Zweifel bei Erledigung der Frachterstattungsanträge bestehen. Die Frachtennachprüfung erfolgt einerseits auf Grund der Eintragungen im Versandbuch, andererseits durch die Lochkarten. In beiden Fällen muß auf Übertragungsfehler in die Versandbücher und Lochkarten, besonders bei mangelhaften Inhaltsangaben im Frachtbrief, hingewiesen werden.

Eine urkundliche Unterlage für die Frachtberechnung stellt weder das Versandbuch noch die Lochkarte dar. Diese bildet nur allein der Frachtbrief, der in die Hände des Empfängers wandert, während sich im Besitz der Eisenbahn nur eine Verrechnungsunterlage befindet.

Nach der Inhaltsangabe des Frachtbriefes erfolgt die Frachtberechnung auf Grund des Gütertarifes. Der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif und dazu die vielen Ausnahmetarife sind mit solchen Feinheiten ausgestattet, daß bei der stets gebotenen Eile den erfahrensten Beamten Fehler in der Tarifierung unterlaufen können, wodurch zuviel oder auch vielfach zu wenig Fracht erhoben wird.

Die zu viel erhobenen Frachtbeträge werden von den Reklamationsbüros auf Grund der Frachtbriefe zurückgefordert. Wie groß ihre Zahl ist, kann man daran ermessen, daß ein Reklamationsbüro hervorhebt, im Zeitraum von drei Jahren 8000 Anträge mit Erfolg betrieben zu haben. Zahlreiche Reklamationsbüros sind vorhanden und ziehen den Nutzen aus einer reformbedürftigen Einrichtung der Eisenbahn. In welcher Weise diese Reklamationen teilweise zustandekommen, darüber kann man bei den jetzigen Tarifvorschriften im Zweifel sein. Kleine Zusätze zur Inhaltsangabe durch Stempelaufdruck, wie z. B.: „zum Einschmelzen, zum Wegebau, zur Verwendung im Deutschen Reiche, zur Ausfuhr über See, roh unbearbeitet, unter 100 kg oder über 100 kg Einzelgewicht, gebraucht“ und noch viele andere können einen nicht zu widerlegenden Anspruch auf Frachtermäßigung herbeiführen. Ob diese Zusätze aber schon bei Annahme des Frachtbriefes darauf vermerkt waren, läßt sich nach Verlauf von Monaten schwer oder überhaupt nicht mehr nachweisen. Die Annahmebediensteten können dieses bei der großen Zahl der Frachtbriefe unmöglich noch wissen, die Eisenbahn kann sich also nur auf die oft mangelhaften Eintragungen im Versandbuch stützen. Dieser lückenhafte Gegenbeweis bietet aber keine Handhabe, um die Reklamationen abweisen zu können.

Hierzu fehlt der Eisenbahn die genaue Abschrift der Urkunde (Frachtbrief), wie sie bei der Annahme für die Berechnung ausgefüllt war.

Die Einbeziehung der zu wenig erhobenen Frachten fällt größtenteils den Verkehrskontrollen II zu, welche die Nachprüfung auf Grund der oft sehr mangelhaften Eintra
den Versandbüchern vornehmen.

Wie hoch sich die Frachtenausfälle aus Anlaß zu
Berechnung stellen, möge daraus hervorgehen, daß bei
Nachprüfung von manchen Verkehrskontrollen II mon
zu 50 000 ℳ zu wenig erhobene Frachten nachträgl
zogen worden sind. Bei dem Vorhandensein urkundlich
lagen und vor allen Dingen auch bei restloser Na
würden sich diese Nacherhebungen ganz wesentlich er

Aber auch hier fehlt die genaue Abschrift des Fra
als einzig richtige Prüfungsunterlage.

Ein kaufmännisch geleiteter Betrieb wird auf di
Erfassung der ihm zustehenden Einnahmen den größ
legen. Das dürfte auch für die Reichsbahn-Gesells
treffen, und darum müßte sie mit allen Mitteln ben
zunächst die Fehlerquellen zu verstopfen, durch die ih
hohe Frachtbeträge verloren gehen können.

Damit kämen wir zu den Fragen:

1. Wo sind die Fehlerquellen?
2. Wie kann man sie beseitigen?
3. Wie schafft man eine Urkunde für die Frachtna
und zum Gegenbeweis bei den Reklamationsantr
4. Wodurch erfaßt man alle Einnahmen aus dem
trage?

I.

Die hauptsächlichsten Fehlerquellen liegen in der
von Frachtbriefen mit unzureichender Inhaltsangabe,
Tarifierung infolge der verwickelten Gütereinteilung
vorschriften und ferner in den Rechenfehlern selbst.

II.

Sie können beseitigt werden durch bessere Sch
größere Umsicht der Annahmebediensteten, durch
eines alphabetischen Verzeichnisses aller gebräuchlich
mit Angabe der anzuwendenden Tarifklasse und Hinwe
Tarifvorschriften.

	Eilgut		Frachtgut		Wagenladung							
Gegenstand	Ie	IIe	I	II	A	B	C	D	E	F	A.T.	Bem
Äpfel . .		/		/			/					Verg der A Tarif
Heu . . .	/			/					/			
Weizen .	/			/			/					

Ausstattung der Güterabfertigungen mit Frachtent
denen für jedes Gewicht und jeden Frachtsatz die Fra
abgelesen werden können.

III.

Gemäß § 61 der EVO. ist mit der Annahme von F
und -gut ein Frachtvertrag abgeschlossen zwischen
und Verfrachter. Die Urkunde dafür ist der Fracht
nach Erfüllung der übernommenen Verpflichtung
Empfänger ausgehändigt wird. Die Eisenbahn als
schließer behält also keine Urkunde, es werden aber
Rechtsansprüche aus dem Vertrage gestellt. Deshalb i
wohl unbedingt notwendig, daß die Eisenbahn auch
tragsurkunde besitzt. Dieses würde erreicht durch di
rung eines zweiteiligen aufeinanderliegenden Frachtbr
schnitt A und B. Die Rückseite von A wäre an den S
geschrieben wird, mit Durchschreibmasse zu versehe
durch Ausfüllung des Abschnitts A mit Tintenstift g
die Abschrift B hergestellt wird.

Eine Mehrarbeit für die Verkehrtreibenden entsteht
durch nicht. Die Beschaffungskosten solcher Fr
werden sich kaum erhöhen, weil die Frachtbriefe eine
Form erhalten könnten als heute.

Abfertigung auf Station ... beantragt?

Frachtbrief. A

(Für den Frachtvertrag gelten die E.V.O. — im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland das mit Polen und der freien Stadt Danzig abgeschlossene Abkommen über den Durchgangsverkehr — und die in Betracht kommenden Tarife.)

Abgangsbuch Nr. ......

Prüfungsstempel der Bahn

Freivermerk: ......

An ......

in ...... Wohnung ......

Bestimmungsstation ......

Bestimmungsort ......
(Nur anzugeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation)

Zulässige Erklärungen, wie bahnlagernd, Zoll- oder Steuerabfertigung in ......, mit der Kleinbahn weiter nach ......

Nummer	Eigentumsmerkmal	Ladegewicht, Ladefläche, Eigengewicht
des Wagens		

Interesse an der Lieferung in Buchstaben:

Nachnahme in Buchstaben:

Barvorschuß

nach Eingang

Anschrift oder Zeichen	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Berechnung: Wirkliches Rohgewicht kg	Abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg

Unterschrift des Absenders ...... den ...... 19 ......
Wohnung ......

Vom Absender bezahlt ℳ	₰	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben ℳ	₰
		Gebühr für das Interesse an der Lieferung		
		Nachnahme: Barvorschuß		
		Nachnahme: nach Eingang		
		Nachnahmegebühr		
		Fracht bis		
		Fracht bis		
		Standgeld		
		Lagergeld		
		Anschlußgebühr		
		Rollgeld		
		zusammen:		

Stempel der Versandstation	Wägestempel	Duplikatstempel	Stempel der Empfangsstation	Umlade- und Umbehandlungsstempel

Die Schwarzschrift A bleibt bei der Versandabfertigung und bildet eine Unterlage für die Versandrechnung. Das Versandbuch könnte vereinfacht werden. Die Spalten 3 bis 10 mit ihren zeitraubenden Eintragungen können entfallen und dadurch Arbeitskräfte erspart werden. Stellen sich bei der summarischen Frachtenprüfung Fehler heraus, kann die Güterabfertigung sofort auf die Abschnitte A zurückgreifen und jeden Fehler vor der Rechnungslegung einwandfrei berichtigen. Am Monatsschluß sind die Abschnitte A nach Stationskonten geordnet mit der Versandrechnung an die Verkehrskontrolle II einzusenden. In den einzelnen Verkehren erfolgt die Abstimmung zwischen Versand und Empfang wie bisher.

Für die genaue Nachprüfung der Frachten sind Versandbuch und Frachtbrief A zur Hand, Rückfragen bei den Güterabfertigungen werden nur noch in ganz besonderen Fällen notwendig sein, so daß auch hier sehr viel Schriftwechsel erspart würde.

Die Abschnitte B begleiten die Sendung, werden mit dem Gute ausgehändigt und gelten als Unterlagen für alle nachträglichen Ansprüche aus dem Frachtvertrage.

Die Abschnitte A bleiben im Besitz der Eisen Urkunden, die zu allen Nachprüfungen und Reklamations unbedingt erforderlich sind.

IV.

Durch möglichst einfach gehaltene Tarifvorschrifte durch restlose Nachprüfung aller Frachten an H Urkunde.

Diese Ausführungein sollen mit dazu dienen, die s Frage der richtigen Frachtberechnung ihrer Lösung bringen, ferner auch dazu beitragen, der großen Flut de erstattungsanträge zu steuern, die sich jährlich auf Hunderttausend belaufen.

Damit würde aus dem Verkehrsdienst der Eisenbah produktive Arbeit beseitigt werden. Es würden Arb erspart und die Ausgaben vermindert.

Gute Arbeit erfordert gute Unterlagen.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Harwich.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat mit der Belgisch-Englischen Fährbootgesellschaft in Brüssel ein Abkommen getroffen, wonach Güter in Eisenbahnwagen über die Fährverbindung Zeebrügge-Harwich ohne Umladung aus Deutschland nach England und umgekehrt befördert werden können. Für diesen Verkehr ist in Deutschland eine Anzahl gedeckter Güterwagen beheimatet worden. Diese haben regelmäßig folgende Abmessungen: Ladelänge: 6,8 m, Ladebreite: 2,1 m, Ladehöhe: 2,27 m, Laderaum: 32,41 cbm, Bodenfläche: 14,28 qm. Das Ladegewicht der Wagen beträgt 15 t. Außer gedeckten Fährbootwagen werden auch noch Wagen anderer Gattungen in Deutschland beheimatet werden, sobald sich hierzu ein Bedürfnis herausstellt. Die in Deutschland beheimateten Fährbootwagen werden ausschließlich von der Reichsbahn verteilt; die Versender fordern sie auf den Versandstationen wie gewöhnliche deutsche Reichsbahnwagen an. Sie dürfen nur für Sendungen nach England über Harwich und nur wie die gleichartigen Güterwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und auch nur unter denselben Bedingungen benutzt werden. Über die Beförderung der beladenen Fährbootwagen zwischen Deutschland und England werden getrennte Frachtverträge für die Festlandstrecken und für die See- und englischen Strecken abgeschlossen. Den Frachtverträgen für die Festlandstrecken werden die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zugrunde gelegt. Für die Sendungen ist ein besonderer Ausnahmetarif erstellt. Der Versender von beladenen Fährbootwagen ist zur Verfügung über den Wagen berechtigt. Durch nachträgliche Verfügung dürfen die Wagen während ihres Laufs aber von ihrem Wege nicht abgelenkt werden. Die Sendungen müssen an die Belgisch-Englische Fährbootgesellschaft in Zeebrügge (Fährbootbahnhof) gerichtet sein, die sie dort übernimmt und als Spediteur für die Weiterbeförderung nach England über den Seeweg und die anschließende englische Strecke sorgt. Der Belgisch-Englischen Fährbootgesellschaft ist zu diesem Zwecke nach Zeebrügge (Fährbootbahnhof) ein Auftrag über die Weiterbeförderung der in Deutschland aufgegebenen Sendungen besonders zu übermitteln. Die Fährbootgesellschaft führt alle ihr übermittelten Aufträge aus. Für jede in einem Fährbootwagen nach England beförderte Sendung wird ein Zuschlag von 8 % der Festlandsfracht als Entschädigung für die Hergabe der Fährbootwagen durch die Belgisch-Englische Fährbootgesellschaft erhoben. Die Regelung der Seefrachtenfrage bleibt hiervon unberührt.

Weitere Auskünfte über die Bestellung von Fährbootwagen und über die Festlandfrachten erteilen alle deutschen Güterabfertigungen. Über die Seefrachten und die englischen Frachten gibt die Belgisch-Englische Fährbootgesellschaft in Zeebrügge Auskunft. (Vgl. auch Nr. 19, S. 552 d. Ztg.)

— **Deutsch-baltisch-russische Eisenbahnkonvention.** Bekanntlich hat im Januar d. J. in Königsberg eine deutsch-baltisch-russische Eisenbahnkonferenz stattgefunden, die über eine Neuregelung des Personen- und Güterverkehrs verhandelt hat. Hierbei wurde eine Anpassung der Fahrpläne erzielt, direkte Tarife für die hauptsächlichsten Güter festgesetzt und eine barung über den direkten Verkehr zwischen Ostpreu Rußland getroffen. Nunmehr haben alle beteiligten Re ihre Zustimmung zu den Beschlüssen der Konferenz e folgedessen tritt die Eisenbahnkonvention für die an den Verkehr angeschlossenen Eisenbahnen am 15. Juli, übrigen am 15. August in Kraft.

— **Stillegung von Eisenbahnwerkstätten.** Wie die meldet, beabsichtigt die Deutsche Reichsbahn-Gesells Werkstätten Berlin 2 (Markgrafendamm), Berlin Lehr hof, Breslau 4, Erfurt, Minden, Mainz, Guben und Pi schließen. Die Werkstätten Rottweil und Schwerin weit stillgelegt werden, als nicht einige Anlagen von handenen Betriebswerkstätten benötigt werden. Ferne Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in Aussicht genom Werkstätten Arnsberg, Breslau 1 und Magdeburg-Buc zugeben. Die Stillegung erfolgt, weil die Reichsbahn-Ge aus Rentabilitätsgründen die Werkarbeit nach den Werkstätten konzentriert.

— **Elektrischer Versuchsbetrieb Berlin-Oranienbu** elektrische Ausrüstung der Strecke Berlin Stettiner Oranienburg ist zurzeit bis Birkenwerder fertiggestell seit dem 5. Juni der elektrische Versuchsbetrieb Stettiner Bahnhof und Birkenwerder oder Hermsdo richtet werden konnte. Es verkehren bis auf weiter den fahrplanmäßigen Dampfzügen drei elektrische Züg lich, die zur Benutzung für das Publikum freigegeben

— **Fahrpreisermäßigung für Gesellschaftsfahrten.** I schen Ausgabestellen des Mitteleuropäischen Reisebür stattet worden, Beförderungsscheine für allgemein schaftsfahrten nicht nur von einer Station am Ort der stelle, sondern auch von anderen Stationen auszuferti werden künftig für die Beförderungsscheine besondere V verwenden, die im Kopf den Aufdruck „Mitteleurä Reisebüro“ haben.

Die Fahrpreisermäßigung für allgemeine Gesellschaf wird auch bei Benutzung von Fahrscheinheften des M päischen Reisebüros (MER-Fahrscheinheften) gewährt. nommen von der Ermäßigung sind folgende Strecken: Fährstrecken Saßnitz Hafen-Mitte See und Warnemü See, b) die Bodenseestrecken, c) die Schiffsstrecken Rhein und der Elbe, d) die Strecke Badenweiler (Bad heim (Baden). Die Fahrscheinhefte werden in der Weise ausgefertigt. Jeder Teilnehmer an der Gesellsc erhält also ein Heft. Heftumschlag und sämtliche Sch den auf der Vorderseite mit dem Stempel „Gesellschä versehen. Die Zusammengehörigkeit der für eine schaftsfahrt ausgefertigten Fahrscheinhefte wird dur besonderen Schein gekennzeichnet. Dieser Schein wird Fahrscheinen, für die die Ermäßigung gewährt wird, ei Sofern betriebliche Bedenken nicht bestehen, kann d preisermäßigung für Gesellschaftsfahrten allgemein auc nutzung von F. D-Zügen zugestanden werden. Erho dabei der um 25 % ermäßigte Fahrpreis erster oder Klasse und der volle F. D.-Zuschlag, der bekanntlic so hoch ist, wie der gewöhnliche Schnellzugszuschlag nach 6 oder 12 *M.* in zweiter oder erster Klasse

utschen Ausgabestellen dürfen für direkte einfache
und für direkte Hin- und Rückfahrten, die innerhalb
ausgeführt werden, Fahrscheinhefte nicht ausgeben. In
Fällen werden Beförderungsscheine ausgefertigt.
Verpflichtung zur Anmeldung der Gesellschaftsfahrten
Abgangsstationen und etwaigen Zugwechselstationen
ur Herbeiführung der Genehmigung dieser Stationen zur
ng von Schnellzügen liegt in jedem Falle der Ausgabe-
es Mitteleuropäischen Reisebüros, die den Beförderungs-
der die Fahrscheinhefte ausfertigt, ob.

hrpreisermäßigung für den Landaufenthalt von Stadt-. In der Zeit vom 1. bis 7. Juli d. J. wird die Fahrpreis-
ung für Kinder und deren Begleiter, die von Bahnhöfen
liner Bezirks abfahren wollen, nicht gewährt, sofern die
nerzahl mehr als 10 Personen beträgt. Unterwegs be-
en Kindern und deren Begleitern, die aus anderen Be-
ommen, ist jedoch die Vergünstigung auch in dieser Zeit
ihren.

lafwagenlauf München-Saarbrücken. Die Reichszentrale
tsche Verkehrswerbung macht darauf aufmerksam, daß
afwagen, der zunächst nur zwischen München und Hom-
aar) in Aussicht genommen war, jetzt zwischen München
rbrücken durchgeführt wird. Er läuft in den Zügen
ab 9.23 nachm., Saarbrücken an 8.40 vorm. und Saar-
ab 7.10 nachm., München an 7.00 früh über Ulm, Stutt-
uchsal, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Neustadt,
autern, Homburg.

lehnung der Frachtermäßigung für Eis. Nach Auskunft
hsbahndirektion Altona hat die Hauptverwaltung dahin
den, daß von einer weiteren Prüfung der Frage wegen
ng eines Ausnahmetarifs für Eis abgesehen wird. Die
ng wird damit begründet, daß ein allgemeines wirtschaft-
edürfnis nicht anerkannt werden könne und die jetzt
den Frachten für die hauptsächlich als Abnehmer in
mmenden großen Brauereien ohne wirtschaftliche Nach-
gbar seien.
em Bescheide wird insbesondere folgendes hervorge-
Vas den Antrag auf Wiedereinführung eines allgemeinen
etarifs für Eis auf der Grundlage des während des
aufgehobenen früheren Ausnahmetarifs 27 anlangt, so
n wir auch hierfür kein wirtschaftliches Bedürfnis an-
en. Die durch Aufhebung des Ausnahmetarifs 27 und
e des Eises in den Rohstofftarif (jetzt Klasse F) ein-
Frachterhöhung geht nicht über das Maß der allge-
Erhöhung gegenüber dem Friedensstande hinaus und ist
ick auf die noch weit über dem Friedensstande liegende
e Preisgestaltung für die beteiligten Kreise ohne wirt-
e Nachteile tragbar. Die Deutsche Reichsbahn-Gesell-
nn bei der ihr auferlegten Reparationsbelastung nicht
t auf Frachteinnahmen verzichten. Eine Belebung des
, wodurch etwaige Frachtausfälle ausgeglichen würden,
ir auch bei Gewährung eines Ausnahmetarifs für aus-
en.

ksichtslosigkeit auf der Eisenbahn. Der Rücksichts-
der Reisenden verdankt die Reichsbahn recht große
, für die ihr Einnahmen nicht zufließen. Ein nach
ischen Grundsätzen recht übeles Geschäft. In einem
sbezirk ist festgestellt worden, daß sich die Zahl der
erten Fensterscheiben in den Personenwagen zu den
ermittelten Tätern bezahlten in einem Zeitraum von
Monaten, wie 103 : 1 verhält. Von 7590 beschädigten
heiben wurden nur 78 Scheiben von ersatzpflichtigen
bezahlt. Um dem Übelstand zu steuern und der Rück-
gkeit von gewissen Reisenden entgegenzutreten, hat die
de Direktion wiederholt allen Bediensteten, die zur
g und Ersatzpflicht der Täter beitragen, Belohnungen
hoffentlich gelingt es auf diesem Wege, die Reisenden
rer Vorsicht zu veranlassen.

lerungen der Güter- und Tierfrachten der Saarbahnen.
ai d. J. ist eine E r h ö h u n g der Güter- und Tier-
der Saarbahnen (vgl. den Aufsatz „Die Entwicklung
rtarifwesens bei den Saarbahnen" auf Seite 673/680
itung) in Kraft getreten. Die Erhöhung beträgt 7 %
urch Nachträge zu den Güter- und Tiertarifen durch-
orden.
emeinen trifft die Erhöhung sämtliche Frachten und
Gebühren. Ausnahmen sind lediglich zugunsten der
industrie und des Wohnhausbaues gemacht worden.
platten, ferner für Chamotte-, Silika- und Verblend-
d die bisher gültigen Frachtsätze o h n e E r h ö h u n g
n worden, desgleichen für Steine der Tarifklasse W IV,
der Klasse W IV, Waren aus Bimssand oder Bimskies,
ment, Gips und Gipsdielen z u m B a u v o n W o h n h ä u s e r n i m S a a r g e b i e t. Für diese Güter sind die neuen
Ausnahmetarife 9 und 10 eingeführt worden. Zur Vermeidung
mißbräuchlicher Anwendung gilt der Ausnahmetarif 10 n u r i m
E r s t a t t u n g s w e g e.

Gleichzeitig sind für verschiedene Güter F r a c h t e r m ä ß i g u n g e n eingeführt worden durch Versetzung in niedrigere
Tarifklassen oder Ausnahmetarife, und zwar:

1. W a g e n a c h s e n f ü r L a n d f a h r z e u g e, ausgenommen für Kraftfahrzeuge, sind aus den Klassen W I und St I in
die Klassen W II und St II versetzt worden.
2. S p a t wurde aus der Klasse W III in die Klasse W IV
versetzt.
3. T o n, wie in Klasse W III genannt, sowie S c h e r b e n, B r o c k e n und A b f ä l l e v o n T o n w a r e n sind aus der
Klasse W III in die Klasse W IV versetzt worden.
4. B i m s s a n d und B i m s k i e s wurden aus der Klasse W IV
in den Ausnahmetarif 2 versetzt, desgleichen p h o s p h o r h a l t i g e S c h l a c k e n m i t e i n e m M i n d e s t g e h a l t v o n 8 % z i t r o n e n s ä u r e l ö s l i c h e r P h o s p h o r s ä u r e.
5. Die Gebühren für S c h u t z w a g e n b e i S p r e n g s t o f f s e n d u n g e n wurden ermäßigt.

Von sonstigen Tarifänderungen sind noch zu erwähnen:

1. K o k s s t a u b und S t e i n k o h l e n s t a u b wurden aus
der Klasse W IV in die früher gültige Klasse W III zurückversetzt. S c h l a m m k o h l e blieb in Klasse W IV.
2. Die Gebühren für die Beförderung l e e r e r P r i v a t g ü t e r w a g e n wurden erhöht.
3. Die Z o l l n e b e n g e b ü h r e n wurden den auf den französischen Bahnen geltenden gleichgestellt.

Schließlich wird noch bemerkt, daß die Frachtsätze der im
Verkehr mit Frankreich geltenden Ausnahmetarife für a) Eisenerz, b) metallurgische Erzeugnisse zur Ausfuhr, c) mineralische
Brennstoffe von der Erhöhung befreit geblieben sind.

— **Eisenbahnverbindung mit dem Bodensee.** Von den meisten
Reisenden, die zum Bodensee und auch weiter nach der Schweiz
gelangen wollen, werden die von Berlin über Augsburg nach
Lindau verkehrenden Züge benutzt, die infolgedessen stark gefüllt sind, so daß die Erlangung von Platz- und Bettkarten für
diese Züge schwierig ist. Die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung macht daher darauf aufmerksam, daß zum Bodensee eine gleichwertige Verbindung mit dem Zuge Berlin Anh.
Bhf. ab 8.54 nachm., Leipzig ab 11.30 besteht, der bis Crailsheim,
an 7.16 früh, auch Schlafwagen 1. bis 3. Klasse führt. Ab Crailsheim erfolgt Weiterfahrt 7.28 mit Eilzug nach Ulm, an 9.30, und
weiter 10.45 nach Friedrichshafen, an 12.34. Der Dampferanschluß bringt die Reisenden um 1.45 nach Rorschach und 2.10
nach Romanshorn und erreicht in den Schweizer Bodenseeorten
dieselben Anschlüsse wie bei der Fahrt über Lindau.

Der Unbequemlichkeit des Umsteigens in Crailsheim und Ulm
steht als Vorteil gegenüber, daß der 1¼stündige Aufenthalt in
Ulm bequem die Besichtigung des Münsters gestattet. Auf dem
Rückwege ist die Verbindung insofern noch günstiger, weil man
bei Abfahrt von Friedrichshafen um 5.19 nachm. mit durchgehenden Wagen 1. bis 3. Klasse (ab Crailsheim auch Schlafwagen 1. bis 3. Klasse) Berlin am nächsten Morgen schon 8.00,
also 1½ Stunden früher als über Lindau-Augsburg erreicht.

— **Überführung von Eisenbahnbeamten in das Arbeiterverhältnis.** In dieser Frage hat der Abg. Schuldt-Steglitz mit dem
Generaldirektor der Reichsbahn Oeser eine persönliche Aussprache gehabt. Wie die Tageszeitungen berichten, hat letzterer
auf die eingehende Darlegung des genannten Abgeordneten geantwortet, daß er unverzüglich eine Nachprüfung der vorgetragenen Beschwerden veranlassen werde. Es sei nicht die Absicht der Hauptverwaltung ältere oder für den Arbeitsdienst
nicht geeignete Beamte in das Arbeiterverhältnis zu zwingen.
Diese sollten unter Zubilligung der bestimmungsmäßigen Bezüge
in den Warte- oder Ruhestand versetzt werden. Es soll die Überführung in das Arbeiterverhältnis beschränkt bleiben auf jüngere
Beamte, soweit sie aus dem Arbeiterverhältnis hervorgegangen
sind. Inwieweit jüngere Beamte, die unter Berufung auf die
Personalabbauverordnung den Übertritt in das Arbeiterverhältnis ablehnen, Anspruch auf Wartegeld haben, soll erneut untersucht und alle Fälle ungerechtfertigter Behandlung sollen ernstlich nachgeprüft und gegebenenfalls berichtigt werden.

Schließlich gab Abg. Schuldt noch zu erwägen, ob nicht von
der Überführung in das Arbeiterverhältnis abgesehen werden
kann, wenn der Beamte sich bereit erkläre, Arbeitsdienste zu
verrichten. Dem Vernehmen nach finden gegenwärtig zwischen
dem Reichsverkehrsminister und der Hauptverwaltung Beratungen statt, wie den erwähnten Beschwerden abgeholfen werden
kann.

— **Fluggpäck nach Schweden.** Es kann nunmehr auch im Verkehr mit Schweden Reisegepäck bei der Eisenbahn gegen Vorlegung des Flugscheines aufgegeben werden. Es ist also in

diesem Falle bei der Beförderung des Gepäcks durch die Eisenbahn keine Eisenbahnfahrkarte erforderlich. Bedingung ist, daß das Gepäck nur Gegenstände des Reisebedarfs enthält. Die Auflieferung ist frühestens am 3. Tage vor dem Flugtage zulässig. Zunächst ist nur eine Beförderung zwischen Berlin und Hamburg einerseits sowie Malmö und Gotenburg andererseits, und zwar über die Saßnitzlinie vorgesehen. Die deutsche Gepäckfracht beträgt für je 10 kg von Berlin 2,30 ℳ, von Hamburg 2,50 ℳ, der schwedische Anteil bis Malmö 0,95 Kr., bis Gotenburg 2,70 Kr. sowie ein fester Zuschlag von 3,70 Kr. bei Beförderung bis Malmö bzw. 11 Kr. bei Beförderung bis Gotenburg.

— **Ein Werbeplakat für Berlin.** Die Reichsbahndirektion Berlin will auf den Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden ein Plakat zum Aushang bringen, das auf Berlin als Reichshauptstadt, seine Vorzüge und Besonderheiten hinweist und zum Besuch Berlins anregt. Zur Erzielung eines für diesen Zweck geeigneten und künstlerischen Plakates wollen die Eisenbahndirektion und der Magistrat der Stadt Berlin einen Ideenwettbewerb veranstalten, an dessen Kosten sich die Stadt Berlin zur Hälfte beteiligt. Als Preise stehen 3000 ℳ zur Verfügung, die als 1., 2. und 3. Preis an diejenigen Künstler verteilt werden sollen, die die wirksamsten Werbeplakate herstellen. Dem Preisrichterkollegium gehören u. a. an Professor Paul und Professor Schlichting. — Alles Nähere wird in etwa 14 Tagen in den Tageszeitungen bekanntgegeben werden.

Österreich.

— **Die Kohlenwirtschaft Österreichs.** Nach der im Bundesministerium für Handel und Verkehr geführten Kohlenstatistik hat Östereich im April 1925 insgesamt 641 899 t mineralische Brennstoffe bezogen. Von dieser Menge entfallen auf S t e i n k o h l e rund 51 %, auf B r a u n k o h l e rund 42 % und auf K o k s rund 7 %. Der Vergleich mit dem Monatsdurchschnitt des Vorjahres ergibt einen Rückgang des Verbrauches um rund 11 %. Von der Gesamtmenge bezogen die Verkehrsanstalten 162 188 t (119 243 t Steinkohle, 42 810 t Braunkohle und 135 t Koks). Nach ihrer Herkunft stammen von den Brennstoffen 249 795 t oder rund 39 % aus dem Inlande und der Rest aus dem Auslande. Die österreichische Kohlenförderung im April betrug insgesamt 252 992 t, wovon 240 628 t auf Braunkohle und 12 364 t auf Steinkohle entfallen. Gegenüber der durchschnittlichen Monatsförderung des Jahres 1924 von 245 749 t weist die Aprilförderung eine Steigerung um 7243 t oder rund 3 % auf. Von der in Österreich im April gewonnenen Kohle wurden 249 795 t im Inlande und 1694 t im Auslande abgesetzt. Aus dem Auslande wurden insgesamt 392 104 t Kohle und Koks bezogen; davon entfallen auf Steinkohle 312 751 t, auf Braunkohle 35 317 t und auf Koks 44 036 t. Wie aus den vorstehenden Förderungs- und Einfuhrzahlen hervorgeht, war die inländische Kohle in steigendem Maße an der Kohlenversorgung Österreichs beteiligt.

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung der Linie Ringsted-Hvalsö (Dänemark).** Durch Gesetz vom 27. Mai 1908 wurde der Bau der durch Mittelseeland führenden Linie Naestved-Ringsted-Hvalsö-Frederikssund-Hilleröd beschlossen. Die Strecke Naestved-Ringsted ist bereits in Betrieb. In diesen Tagen wird die Eröffnung des 22,9 km langen Teilstückes Ringsted-Hvalsö stattfinden, an dem seit Ende 1919 gebaut wird. Wegkreuzungen sind möglichst durch Über- oder Unterführungen vermieden worden. Mit der Eröffnung des Teilstückes Hvalsö-Frederikssund rechnet man Ende 1928. Die Arbeiten sind bereits im Gange, schreiten jedoch wegen der geringen zur Verfügung stehenden Mittel nur langsam vorwärts.

— **Eröffnung des Rangierbahnhofs Aarhus (Dänemark).** Am 15. Mai d. J. ist der neue Rangierbahnhof Aarhus in Betrieb genommen. Es handelt sich um eine bedeutende Anlage, die nach eingehenden Studien im Auslande unter Berücksichtigung der neuesten Errungenschaften bei der Anlage von Güter- und Rangierbahnhöfen erbaut ist. Der Bau war bereits 1916 vom dänischen Staat beschlossen worden. Aarhus ist namentlich für den Güterverkehr eine der wichtigsten Stationen des dänischen Staatsbahnnetzes.

— **Herabsetzung der schwedischen Gütertarife.** Bei der schwedischen Staatsbahn schweben zurzeit Beratungen über die von der schwedischen Industrie und dem schwedischen Handel dringend geforderte Herabsetzung der Gütertarife. Wie verlautet, stehen diese Beratungen vor dem Abschluß. U. a. soll der Mindestfrachtsatz von 40 kg auf 20 kg herabgesetzt werden. Doch ist der Antrag von Fischereiinteressenten auf weitere Ermäßigung der Fischtarife abgelehnt worden, da die Tarifkommission schon starke Bedenken bei der Klassifizierung in Tarif 3 hatte.

Wie weit die schwedische Staatsbahn bei der geplante[n]
Herabsetzung gehen kann, hängt im wesentlichen v[on]
weiteren Gestaltung der Einnahmen ab. Diese weise[n]
starken Rückgang auf und betrugen, abgesehen von de[r]
landsbahn, im April d. J. nur 13,9 Mill. Kronen (gegen 1
im Vorjahre). Die Ausgaben sind um nur 0,1 Mill. Kro[nen]
11,7 Mill. gesunken, so daß der Überschuß von 3,8 Mill.
im Vorjahre auf 2,2 Mill. im April d. J. gesunken ist. [...]
zinsung der Staatsschuld für dies Anlagekapital ergibt [...]
April ein Zuschuß von 0,6 Mill. Kronen gegen einen Üb[erschuß]
von 1,2 Mill. im Vorjahre. Die beförderte Gütermenge [...]
3,53 Mill. auf 3,11 Mill. Tonnen zurückgegangen, währ[end]
Personenverkehr sich ungefähr auf gleicher Höhe gehal[ten]

— **Handelsverkehr Schweden-Deutschland.** Der Han[dels-]
tausch zwischen Deutschland und Schweden hat im erst[en Vier-]
teljahr 1925 einen gewaltigen Aufschwung genommen u[nd]
steigt sogar den der entsprechenden Zeit des Jahres 19[13]
Wert der Einfuhr von Schweden betrug 71,3 Mill. ℳ gegen 1
im Vorjahre und 56 Mill. im Vierteljahrsdurchschnitt 19[13]
Wert der Ausfuhr nach Schweden ist auf 75,74 Mill. ℳ
stiegen (1924: 58 Mill., 1913: 57,5 Mill.). Die verhältn[is-]
größte Steigerung in der Einfuhr fällt auf schwedische[s]
erz. Nachdem erst kürzlich von der Deutschen Reichsb[ahn]
ermäßigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen[erz]
Stettin eingeführt ist, rechnet man in schwedischen Kre[isen]
einer weiteren Steigerung der Erzausfuhr.

— **Thermolokomotiven in Rußland.** Die Maschinenf[abrik]
Kolomna baut zurzeit eine Thermolokomotive nach dem
von Professor Lomonossow. Die in Deutschland fertig[gestellte]
und nach Rußland überführte erste Thermolokomotive na[ch]
Lomonossow ist auf einer Gebirgsfahrt im Kaukasus [...]
schädigt und zwecks Reparatur im Lokomotivsammels[...]
kaltgestellt.

— **Die unentgeltliche Aufbewahrung von Jahrmarkt[...]**
Bahnhof Nischnij-Nowgorod beschloß das Tarifkomit[ee ...]
Vergünstigung erstreckt sich auf die Zeit von drei Tag[en ...]

— **Die russische Getreidekampagne** im Herbst stellt [...]
erhöhte Anforderungen an die Bahnen. Durch den Wi[rtschafts-]
plan waren für die Instandsetzung der Bahnen aus diese[m ...]
für 1925 bereits 62 Millionen Rubel überwiesen. Soeben [...]
das Finanzkontrollkomitee des Volkskommissariats [...]
kehrswesen einen weiteren Kredit von 25 Mill. Rubel [...]
Die nordkaukasischen Bahnen sind — nach dem Junib[...]
Chefs dieser Bahnen in Rostow am Don — ohne gründlic[hen ...]
bau der Strecken und Bahnhöfe, besonders von Now[...]
nicht in der Lage, 175—200 Mill. Pud Getreide zu b[...]
Der Ausbau erfordert allein 5,5 Mill. Rubel.

— **Der Bau der Eisenbahnlinie Bromberg-Gdingen** ist[, wie die]
Ostd. Wirtsch.-Ztg. mitteilt, vor einigen Tagen vom W[...]
Sejm endgültig genehmigt worden. Diese Linie wird [...]
zeste Verbindung zwischen dem neuen Ostseehafen [...]
oberschlesischen Industrierevier darstellen, sobald sie [...]
Strecke Inowraclaw (Hohensalza)-Wielun-Herby-Kalety[...]
hammer) verbunden sein wird. Die neue Linie wird ei[ne Länge]
von 190 km haben und die Entfernung von Kalety bis [...]
530 km betragen. Der in drei Abteilungen auszuführe[nde ...]
soll 1928 bis zur Inbetriebnahme fertiggestellt sein. [...]
wird die Strecke nur eingleisig gebaut. Ihre Transport[...]
soll sich auf 2½ Millionen Tonnen jährlich belaufen. Bi[s zu dem]
genannten Zeitpunkt hofft man auch den Ausbau des [...]
Hafens so weit gefördert zu haben, daß dort Kohlenve[r...]
größten Umfanges vorgenommen werden können.

— **Frachtermäßigung für Ausfuhrholz aus der [...]**
slowakei nach Deutschland. Die tschechoslowakisch[e ...]
bahnverwaltung hat im Interesse der Steigerung der [...]
für Sendungen von S t a m m h o l z bis zu einer Länge [...]
(der Pos. D—31—a), die in bestimmten Stationen der [...]
nach dem Ausland über die beiden deutsch-tschechisch[en ...]
stationen E g e r und T e t s c h e n aufgeliefert werd[en, ...]
20prozentige Ermäßigung eintreten lassen. Es müss[en ...]
während der Gültigkeitsdauer, d. i. vom 15. Juni 1925 [...]
15. Juli 1926, mindestens 1000 Wagen Holz zum Ve[rsand ...]
langen, von denen die Hälfte über E g e r auszutreten [...]
Falle die Sendungen aus den slowakischen Statione[n ...]
mit d i r e k t e n Frachtbriefen in das Ausland aufgelie[fert wor-]
den sind, müssen sie sodann in den beiden genannte[n ...]
stationen binnen 24 Stunden mit neuen Frachtbriefen [...]
sendet werden. Diese Ermäßigung wird erst gegen [...]
liche Vorlage der Frachtbriefe, die bis längstens 31. Au[...]
an die Staatsbahndirektion Prag Nord zu erfolgen [...]
geräumt.

ie Mark-Obligationen der Dux-Bodenbacher Bahn. Für ekannten Besitzer von Obligationen der Dux-Bodenbacher vurde zur Sicherung ihrer Interessen als gemeinsamer Dr. Robert Bermann, Advokat in Leitmeritz, bestimmt. x-Bodenbacher A.-G. hat beim Gericht in Leitmeritz für 2. Februar ausgelosten 6898 Schuldverschreibungen der n 1881 den Betrag von 31 504 Milliarden P a p i e r m a r k gt; der Kurator verweigerte jedoch die Ausstellung einer gsfähigen Quittung, weil die Bahn verpflichtet ist, die erschreibungen in G o l d auszuzahlen. Es wird deshalb 9. Juli 1925 beim Kreisgericht Leitmeritz eine Versammr durch den Kurator vertretenen Besitzer solcher Schuldibungen einberufen, in welcher über die weiteren zu hmenden Schritte beschlossen wird. Die Besitzer müssen inalobligationen oder Depotscheine mitbringen.

ie Verhandlungen über den tschechoslowakisch-schweizeriandelsvertrag wurden in ihrer ersten Phase beendigt. Im r Verhandlungen wurden die Grundsätze des Rahmenverweiter die beiderseitigen Wünsche auf zolltarifarischem und endlich die Fragen bezüglich der Ein- und Aushränkungen durchbesprochen. Die Beratungen über einfachung des Bewilligungsverfahrens werden noch im lieses Monats zum Abschluß gelangen. Die zolltarifa-Verhandlungen werden erst im Herbst ihre Fortsetzung

ne neue behelfsmäßige Verbindung Bukowina-Siebensoll demnächst dem Verkehr übergeben werden. Es sich um die Wiederherstellung der Verbindung B o r s a - e n i, die im Kriege durch österreichische Eisenbahnunter teilweiser Benutzung der Landstraßentrasse mit urweite von 76 cm ausgebaut wurde. Die Linie führt 1418 m hohen Prislopsattel und hat so steile Rampen nge Kurven, daß die gewöhnlichen Kleinbahnlokomotiven Nutzlast von etwa 20 t befördern können.
Stürmen der Nachkriegszeit ist die Linie allmählich und ihre jetzt geplante Wiederherstellung hat nur den lie rumänische Eisenbahnverkehrsinsel um Marmaroschm rumänischen Eisenbahnnetze wenigstens notdürftig ießen.
nie wird ebenso wie die benzinelektrisch betriebene, vor ren wiederhergestellte Karpathenquerbahn B i s t r i t z - nur dem Personen- und einem beschränkten Stückgutdienen.
Linien sind natürlich nur ein Notbehelf und arbeiten unwirtschaftlich. Sie dürften nach Fertigstellung der bahn ersten Ranges im Bau begriffenen Karpathenquerva-D o r n a w a t r a und der geplanten Linie Marmat-Baia Mare (Nagybánya) aufgelassen werden.

nänisch - südslawische Verkehrsverbindungen. Auf der bgeschlossenen rumänisch-südslawischen Eisenbahnkonon Belgrad ist die von rumänischer Seite so lange vereforderte Vereinbarung über den Verkehr T e m e s v a r - ch endlich zustandegekommen. Bekanntlich wird diese rientlinie zweimal durch die neue Grenze geschnitten, umänien zu seinem Donauhafen Baziasch keinen eigenen nzugang besitzt.
zeitig wurde auch eine Vereinbarung über den Verkehr Nebenlinie T e m e s v a r - M o d o s c h getroffen.
ser Tage auch der Verkehr auf dem B e g a k a n a l (Teroßbetschkerek-Donau) aufgenommen wurde, hat das se wirtschaftlich am meisten entwickelte Provinz Rueine sehr erhebliche Verbesserung seiner allgemeinen lage zu verzeichnen.

it zwischen den Staatsbahnen und Speditionsfirmen in n. Die Generaldirektion der rumänischen Staatsbahnen gt, daß in Zukunft die Gesuche um Rückvergütung von oder um Schadenersatz, die von Speditionsfirmen einwerden, die weder Aufgeber noch Empfänger des ben Frachtgutes sind, unerledigt zu den Akten gelegt ollen, soweit nicht eine beglaubigte Vollmacht des Aufler Empfängers beiliegt.

Einnahmen der rumänischen Staatsbahnen betrugen im erteljahr 1925 1268 Millionen Lei gegen 797 Millionen en Zeit des Vorjahres, bei ungefähr gleichem Stand a.

r die Verbindungen der Schweiz mit dem Weltmeere lie Schweiz, Verkehrs- und Wirtschaftskorrespondenz: sche Reichsbahn hat soeben einen neuen Tarif für die ng von der Schweiz nach den deutschen Seehäfen aufler fast alle mehr oder weniger wichtigen Positionen Ein- und Ausfuhr der Schweiz umfaßt und der rächliche Frachtvorteile, so z. B. 40 % für Sammelladungen und 60 % für Maschinen einräumt. Warum dieser neue Spezialtarif eingeführt wurde, ist ersichtlich: der schweizerische Verkehr ist etwas, was in der Schweiz viel zu wenig gewürdigt, im benachbarten Ausland aber sehr begehrt wird. Alle Seehäfen, die für ihn in Betracht kommen können, wetteifern seit Jahren darum, ihn zu erhalten oder zu behalten, aber die Schweiz wendet sich jeweils demjenigen Hafen zu, der ihr die besten Bedingungen bietet. Geschätzt wird der schweizerische Verkehr, weil der schweizerische Markt sehr empfänglich ist für überseeische Güter, aber auch weil die schweizerische Ausfuhr für die an Rückfracht stets armen Westhäfen eine willkommene Ergänzung bildet. Die schweizerische Volkswirtschaft, die so in die Lage kommt, ihre Bedingung diktieren zu können, wird ihre Transportgüter nach denjenigen Häfen konzentrieren, welche die raschesten Landtransporte und die sichersten und häufigsten Seedienste garantieren. Noch vor einem halben Jahre hatte Italien die besten Aussichten auf die Transporte für Mitteleuropa und es wurden direkte Verbindungen geschaffen, um Genua auf Kosten von Marseille zu bevorzugen und die adriatischen Häfen auf Kosten von Hamburg und Bremen. Heute aber sind die deutschen Häfen in dieser angenehmen Lage, nachdem das Reich wieder zum früheren Geldkurs zurückgekehrt ist und die wirtschaftliche Sicherheit und innere Transportfähigkeit wiederhergestellt sind. Es sind aber nicht nur die Tarife herabgesetzt worden, sondern auch die Fahrzeiten, so daß heute Güterzüge die Strecke B a s e l - H a m b u r g in 47 Stunden zurücklegen. Die Opfer, die die Reichsbahn hierfür bringt, werden ohne weiteres zu Betriebsüberschüssen werden und die Gesamtauslagen der Reichsbahn verringern. Es bleibt nun abzuwarten, welche Maßnahmen Häfen wie Rotterdam, Antwerpen, Marseille, Genua und Triest zur Abwehr treffen werden, was die Rheinschiffahrt und die französischen, belgischen und italienischen Bahnen tun werden. Bereits hat sich der Pariser „Figaro" dazu geäußert. Er schreibt: „Die Regierung der deutschen Republik hat noch keineswegs auf die Idee des früheren Kaiserreichs verzichtet, die deutschen Häfen zu den Häfen von Mitteleuropa und besonders den Häfen der Schweiz zu machen. Zu diesem Zwecke sind neue sehr wesentliche Tarifermäßigungen für die schweizerischen Transporte nach deutschen Häfen erlassen worden. Wir können in Frankreich einem solchen Vorgehen gegenüber nicht untätig bleiben. Nicht ohne Grund können wir feststellen, daß unsere atlantischen Häfen ganz besonders geeignet sind für den Empfang amerikanischer Güter, die für die Schweiz bestimmt sind. Wir müssen zugeben, daß einige Verbesserungen auf unserem Bahnnetz zwischen Bordeaux und Genf notwendig sind, möchten aber daran erinnern, daß in einigen Tagen das „Komitee für die Direkte des 45. Breitengrades" in der Hauptstadt der Gironde zusammentreten wird, um über die wichtige Frage der Verbindung zwischen Bordeaux und Mitteleuropa zu beraten. Es handelt sich nicht allein um eine Komiteesitzung, sondern um einen wirklichen Kongreß mit dem Zwecke, einmal genau und mit Rücksicht auf die gegenwärtige wirtschaftliche und finanzielle Lage die Wünsche aufzustellen, welche die französischen Benutzer der Durchgangslinie vom Atlantischen Ozean nach Mitteleuropa, die Schweiz und Elsaß-Lothringen hegen. Man darf nicht vergessen, daß Frankreich geographisch diejenige Gegend ist, welche der flutende Verkehr von Personen und Gütern von Amerika nach Europa und umgekehrt zu durchfahren hat."

— **Verschiebungen in der italienisch-deutschen Handelsbilanz.** Nach den Angaben der amtlichen Statistik haben sich die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Italien gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich geändert. Während in den Jahren 1909 bis 1913 Italien jährlich und durchschnittlich für 315 Mill. Lire Güter nach Deutschland ausführte, führte es aus Deutschland für 563 Mill. Lire ein, also für 248 Mill. mehr als es dahin ausfuhr. Im Jahre 1924 erreichte dagegen die italienische Ausfuhr nach Deutschland 1,564 Mill. Lire, während die Einfuhr aus Deutschland sich auf nur 1,519 Mill. belief. Berücksichtigt man dabei die Entwertung des Geldes, so ergibt sich, daß sich die Ausfuhr aus Deutschland um 40 % vermindert hat, während sich die Einfuhr nach Deutschland um 12 % vermehrte. Die italienische Ausfuhr nach Deutschland ist von 15 % der gesamten italienischen Ausfuhr auf 11 % heruntergegangen und die deutsche Ausfuhr nach Italien von 17 % der gesamten italienischen Einfuhr auf 8 %. So hat der Ausgang des Krieges Italien im Handelsverkehr mit Deutschland zu einer aktiven Handelsbilanz verholfen. Ob sie andauert, wird die Zukunft zeigen.

— **Der Güterverkehr Antwerpen-Straßburg.** Im Jahre 1921 hat das französische Zollamt in Antwerpen für den Transport nach Elsaß-Lothringen und dem Saargebiet für 298 241 t Gütertransportscheine ausgestellt. Darin sind aber diejenigen Waren, die nicht der surtaxe d'entrepots unterworfen sind, wie rumänisches Getreide, spanische Erze, indische Baumwolle und die Güter belgischen Ursprungs, nicht inbegriffen. Außerdem ist aus der Statistik des Aufsichtskomitees für den unentgeltlichen

Schleppdienst Antwerpen-Dortrecht ersichtlich, daß 501 362 t Güter allein auf dem Rheinwege von Antwerpen nach Straßburg befördert worden sind. Darunter sind zu nennen: Getreide und Mais, Benzin, Mehl, Holz, Manganerze, Zellulose. Elsaß-Lothringen hat seinerseit ansehnliche Gütermengen über Antwerpen ausgeführt, darunter 50 000 t Erzeugnisse aus Eisen und 400 000 t Kali.

— **Pfingstverkehr in England.** Unter den Pfingstreisen von London aus haben Halbtagesausflüge mit Schnellzügen auf weitere Entfernungen, die früher schon üblich waren und jetzt wieder eingeführt worden sind, eine besondere Rolle gespielt. Ihr Ziel waren hauptsächlich die Seebäder; sie führten bis Skegness und Clacton an der Ostküste und bis Weston am Bristol-Kanal. Darunter hatte aber der auch sonst übliche Ausflugsverkehr in die Umgebung von London nicht etwa zu leiden. Die Ausstellung in Wembley hatte starken Besuch; etwa 200 000 Personen benutzten die Eisenbahnen, um sie zu erreichen, und kehrten auf demselben Wege zurück. Die Metropolitan-Eisenbahn brachte in 700 Zügen 100 000 Menschen nach Wembley, die London, Midland und Schottische Eisenbahn etwa 65 000. Auf beiden Strecken verkehrten bis in die Nacht hinein Sonderzüge. Die vereinigten Untergrundbahnen hatten am Pfingstsonnabend und den beiden Feiertagen 17 Mill. Fahrgäste zu verzeichnen, die mit ihnen verbundene Omnibusgesellschaft 13 Mill., beides erheblich mehr als im Vorjahre. — Die London, Midland und Schottische Eisenbahn verkaufte an den genannten drei Tagen auf ihren drei Fernbahnhöfen 125 000 Fahrkarten; dazu kommen noch die Fahrkarten, die in Stadtverkaufsstellen ausgegeben worden waren, und auch am Donnerstag und Freitag war lebhafter Fernverkehr gewesen. Die drei Fernbahnhöfe der Südbahn wurden von Freitag bis Montag von 150 000 Personen zur Abreise benutzt; dazu kamen noch 18 000, die am Montag zu den Rennen bei Hampton Court fuhren. Auch die London und Nordostbahn und die Große Westbahn hatten lebhaften Verkehr. Es mußten zahlreiche Entlastungszüge eingelegt werden, und die besonders beliebten Schnellzüge wurden in zwei oder drei Teilen abgefertigt. Auch die Verkehrsmittelpunkte außerhalb Londons berichten über starken Pfingstverkehr.

Fremde Erdteile.

— **Eine Untergrundbahn für Tokio.** Das japanische Eisenbahnministerium hat die Planungen zum Bau einer Untergrundbahn für Tokio genehmigt. Es sind vier Strecken von zusammen 80 km Gleislänge in Aussicht genommen. Die Kosten werden auf 20 Mill. Pfund Sterl. geschätzt. Der Bau soll demnächst begonnen werden. Für die Bauart dürften die Londoner Röhrenbahnen als Muster dienen.

— **Gegen den bolschewistischen Einfluß bei der Chinesischen Ostbahn.** Aus Riga wird der „D. A. Z." gemeldet, daß nach Moskauer Berichten Marschall Chang Tso-lin die Entlassung des gegenwärtigen Präsidenten der Ostbahn verfügte, weil dieser sich dem bolschewistischen Direktorium zu willfährig gezeigt habe. Chang-Tso-lin will nunmehr einen neuen Vorsitzenden aus dem Direktorium wählen, der während des letzten Konfliktes eine unabhängigere Haltung zeigte.

Der zwischen Chang Tso-lin und der Sowjetregierung ausgebrochene Konflikt über die Verwaltung der Ostbahn (Mandschuria-Pogranitschnaja und Harbin-Chanchun) steht in keinem Zusammenhang mit den sonstigen Ereignissen in China. Der zwischen Moskau und Mukden am 30. September 1924 abgeschlossene Vertrag bestimmt, daß die Beamten der Bahn aus Russen und Chinesen zusammengesetzt sein sollen, die Staatsangehörige dieser Staaten sind. Die Sowjetregierung hatte daraufhin Entlassungen verfügt, mit denen sich Chang nicht einverstanden erklären wollte. Damit kam der Streit zum Ausbruch, der durch Changs neue Verfügung verschärft wird. Übrigens sitzen seit vorigem Oktober der frühere Direktor der Bahn, Ostrumow, und sein Mitarbeiter, der 70jährige frühere zaristische Zivilgouverneur der Amurprovinz, Gondatti, im Gefängnis in Harbin und erwarten ihre Aburteilung, da ihnen die Russen Mißwirtschaft in der Verwaltung vorwerfen.

— **Eine Eisenbahn durch die Wüste.** Die französischen Pläne, die Sahara durch eine Eisenbahn zu durchqueren, die etwa am Knie des Niger ausmünden soll, sind bekannt. Neuerings werden weitere Pläne erörtert, die auf eine Verbindung von Nordafrika mit den französischen Siedelungen in Mittelafrika durch eine Eisenbahn abzielen. Dem „Transsaharien" wird ein „Transmauritanien" gegenübergestellt. In wenigen Monaten wird der Bau der Eisenbahn von Tanger nach Mogador vollendet sein; sie soll dann nach Agadir verlängert werden. Die weitere Fortsetzung würde durch die spanische Siedelung Rio de Oro und weiter durch Französisch-Westafrika (Mauretanien), also durch den westlichen Teil der Sahara, über Idjil nach dem Niger zu führen. Hier würde sie sich in zwei Arme spalten, von denen der eine in Dakar an der Küste, der andere in Kayes am [illegible] endigen würde. So wäre der Anschluß an die westafri[illegible] Eisenbahn Kayes-Dakar-Kulikoro erreicht, die durch i[illegible] längerung nach Osten dazu berufen ist, einstmals alle [illegible] Küste landeinwärts verlaufenden Bahnen jener Gegend [illegible] Kamerun und Togo miteinander in Verbindung zu bring[illegible] Bau der Transmauritanien könnte in 10 Jahren ausgefü[illegible] den und würde nicht mehr als 500 Millionen Franken ko[illegible]

Die Befürchtungen wegen eines Wettbewerbs der be[illegible] Sahara durchquerenden Eisenbahnen, der „Transsahari[illegible] der „Transmauritanien" werden durch den Hinweis en[illegible] daß die Querentfernung zwischen beiden 2000 km [illegible] würde.

— **Die Eisenbahnen von Südafrika im Jahre 1923/24.** [illegible] afrika setzte nach dem Kriege zunächst eine Hochko[illegible] ein, auf die aber neuerdings wieder gesündere Verhältn[illegible] folgt sind. Das macht sich auch bei den Eisenbahnen [illegible] bar, betreffs deren jetzt der Bericht über das am 31. M[illegible] zu Ende gegangene Betriebsjahr vorliegt.

Die Staatsbahnen des Staatenbundes von Südafrika ha[illegible] Ende des Berichtsjahres eine Länge von 17 892 km; der [illegible] von 203 km umfaßt 27 km Umgehungsstrecken auf bes[illegible] Bahnen. Das Anlagekapital stieg im Betriebsjahr 192[illegible] 108 658 662 £ auf 112 890 949 £. Die Betriebseinnahmen [illegible] sich auf 21 594 644 £, die Ausgaben auf 15 980 733 £, so [illegible] Überschuß von 5 613 911 £ entstand. Bei fallenden Ei[illegible] aber ebenfalls fallenden Ausgaben ist der Überschuß um [illegible] Million gestiegen. Kleinere Einnahmen aus verse[illegible] Quellen brachten noch 136 539 £. Nach Abzug von 4 0[illegible] für die Verzinsung des Anlagekapitals blieb ein Übersc[illegible] 1 724 641 £, wiederum ein Mehr von etwas über eine Milli[illegible] das Vorjahr. Die Betriebszahl ist von 77,1 auf 74 % z[illegible] gangen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sic[illegible] Herabsetzung der Tarife und der Gewährung von Ermä[illegible] im Ausflugverkehr vermindert, dagegen haben einzelne [illegible] des Güterverkehrs Einnahmen in noch nicht dagewese[illegible] gebracht, obgleich die Tarife, wo es irgend möglich [illegible] weiterer Verfolgung einer bereits früher von der R[illegible] eingeschlagenen Politik herabgesetzt wurden. Der info[illegible] eingetretene Einnahmeausfall wird auf nahezu eine halb[illegible] geschätzt. Die Personentarife im Fernverkehr wurden [illegible] kung vom 22. April 1924 um 20 % ermäßigt; um eb[illegible] wurde der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt im Voror[illegible] der großen Städte abgebaut.

Die Zahl der gefahrenen Zugkilometer ist um 15,5 % g[illegible] diese Zunahme blieb hinter derjenigen des Güterverk[illegible] 23,13 % betrug, zurück. Der Personenverkehr hat u[illegible] zugenommen; es wurden fast 66 Millionen Fahrgäste [illegible] An der Steigerung des Güterverkehrs waren nament[illegible] treide, Erze, Zement, Düngemittel, Kalk, Zucker und [illegible] beteiligt.

Bei den Eisenbahnen von Südwest-Afrika, die von d[illegible] bahnverwaltung von Südafrika mit betrieben werden, h[illegible] erstenmal die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben au[illegible]

Besonders bemerkenswert unter den Ereignissen des [illegible] jahres ist die Beschleunigung des Verkehrs auf groß[illegible] nungen. Seit November 1923 verkehrt zweimal in de[illegible] zwischen Pretoria und Kapstadt über Johannisburg ein [illegible] zugpaar, das die 1539 km weite Entfernung in der einen [illegible] in 30 Stunden, in der anderen in 29 Stunden 21 Minute[illegible] legt. Die Reise zwischen Kapstadt, Bloemfontein und [illegible] kann jetzt in 48 Stunden zurückgelegt werden, wä[illegible] früher etwas über 65 Stunden in Anspruch nahm. I[illegible] freilich kaum durch eine Erhöhung der Fahrgeschwindi[illegible] reicht worden sein, sondern vermutlich durch eine Ver[illegible] der Anschlüsse.

An den Wagenpark wurden hohe Anforderungen gest[illegible] Zahl der Lokomotiven ist unverändert 1861 geblieben.

— **Eine amerikanische Eisenbahngewerkschaft als [illegible] geber.** Die Brüderschaft der Lokomotivführer in den Ve[illegible] Staaten hat Kohlenbergwerke in West-Virginien erwo[illegible] ist dadurch in die Reihe der großen Arbeitgeber ei[illegible] Aus dieser Eigenschaft hat sich ein eigenartiger Zwiesp[illegible] über den Anschauungen ergeben, die die Gewerkschaft [illegible] vertreten pflegt. Ihr Vorstand hat bisher immer Le[illegible] setzungen widersprochen, selbst wenn zur Begründung [illegible] wurde, die Eisenbahngesellschaft könne die höheren Lö[illegible] mehr tragen, ohne zahlungsunfähig zu werden, dab[illegible] immer geltend gemacht, die wirtschaftliche Lage des [illegible] mens habe nichts mit der angemessenen Höhe der Löhn[illegible] In den Bergwerken, die der Brüderschaft der Lokomo[illegible] gehören und deren Arbeiter den allgemein gültigen Fest[illegible] über die Höhe der Löhne in den amerikanischen Be[illegible] nicht beigetreten sind, sollten vor einiger Zeit die Löh[illegible]

werden, was natürlich auf Widerstand bei den Arbeitern Statt nun auf deren Forderungen einzugehen, hat die haft der Lokomotivführer sie abgelehnt, obgleich gar hauptet wurde, daß die höheren Löhne für den wirthen Bestand der Bergwerke untragbar seien, da sie an Stellen anstandslos gezahlt werden. Die Bergwerke geschlossen, und Hunderte von Bergleuten wurden s. Die Gewerkschaft der Lokomotivführer ging sogar iter: sie zog fremde Arbeiter herbei, wies die alten Arbeiter aus ihren Wohnungen aus, um die neuen unterzubringen, und machte so jene obdachlos. Während die Leitung der Brüderschaft, wenn es sich darum handelt, die Löhne für ihre Mitglieder zu regeln, sonst immer den Standpunkt vertritt, daß dies im Wege der Verhandlung zu geschehen hat, ist sie als Arbeitgeber davon ausgegangen, daß sie die Löhne festzusetzen hat, und hat gegen ihre Arbeitnehmer, die sich nicht fügen wollten, die schärfsten Maßnahmen ergriffen; sie hat also ihre Grundsätze vollständig verleugnet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe

Am 14. Juni d. Js. verschied unerwartet

Herr Reichsbahnrat

Friedrich Brock

Vorstand des Verkehrsamts in Duisburg.

Der Verstorbene trat im Jahre 1892 als Zivilsupernumerar in den Staatsdienst ein und verwaltete seit dem 1. Dezember 1921 das Verkehrsamt im, seit dem 1. Dezember 1924 das Verkehrsamt Duisburg.

Treue Pflichterfüllung und reiche Fachkenntnisse zeichneten ihn aus. Vorgesetzten und Untergebenen erfreute er sich gleicher Beliebtheit.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten. (624)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Essen.

...erungen von Stationsnamen.

...der Bahnlinie Cottbus-Großenlegene Bahnhof 4. Klasse -Lampertswalde erhält vom ...st 1925 ab die Bezeichnung ...walde".

...Saale), im Juni 1925. (632)
...che Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Betriebsüberlassungen.

...uli 1925 erfolgt die Übernahme ...e Büderich-Goch-Landesgrenze ...brabant - Deutschen Eisenbahn Deutsche Reichsbahn-Gesell...d zwar durch RBD. Köln mit ...nen: Asperden, Birten, Goch ...sum, Hassum-Grenze, Labbeck, ...Ginderich, Pr.-Uedem, Uedemer...en NBD. für den Personen-, ...päck- und Privattelegrammver...ie für die Abfertigung von ...nd lebenden Tieren, soweit die ...gsbefugnisse bisher bestanden ...r die Strecke haben Gültigkeit ...hn-Bau- und Betriebsordnung, Eisenbahnverkehrsordnung. ...ichen Zeitpunkte ab wird die ...ischen den Bezirken der Reichs...ionen Köln und Essen auf der ...eldern K.M. - Menzelen West- km 50,0 nach km 46,3 verlegt, ...er Bahnhof Büderich dieser den Bezirk der Reichsbahn-Köln übergeht.

...n 16. Juni 1925. (626)
...ne Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

...iterung der Abfertigungs...gnisse von Stationen.

...er nur für den Personenver...richtete Haltepunkt Wiesenau ...) — an der Strecke Frank...)-Guben — wird ab 15. Juni ...n Gepäck- und Expreßgutver...et. (638)

...t (Oder), den 13. Juni 1925.
...e Reichsbahn-Gesellschaft.
...hsbahndirektion Osten
...n Frankfurt (Oder).

5. Güterverkehr.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I, Abt. A.

Hierzu erscheint mit Gültigkeit vom 1. 7. 1925 ein Nachtrag IV. Die für den deutsch-nordischen Güterverkehr geltenden besonderen Zusatzbestimmungen werden zum 1. 7. 1925 in einem Sonderdruck herausgegeben. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. Juni 1925. (620)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft A (Tfv. 2). Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I a (Tfv. 3). Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Zum 1. Juli 1925 wird das Heft C II neu ausgegeben. Soweit Erhöhungen eintreten, werden sie erst mit dem 1. September 1925 wirksam. In das neue Heft sind nicht wieder aufgenommen die Durchfuhrtarife 30a, 31a, 32a, 42, 43, 50, 51, 63, 64, 67, 68, 82 und 84, die zu einem besonderen Durchfuhr-Ausnahmetarif S D Nr. 7 von der Reichsbahndirektion Altona zusammengefaßt werden. In dem neuen Heft sind die Frachtsätze in deutscher Währung durchweg auf volle Pfennige abgerundet. Die in den Anwendungsbedingungen der einzelnen Seehafen-Ausnahmetarife bisher enthaltenen Bestimmungen über die Ein- und Ausfuhr sind im allgemeinen zu besonderen Kontrollvorschriften zusammengefaßt und in das Heft A (Nachtrag 2) übernommen worden.

Zu Heft A wird gleichzeitig der Nachtrag 2, zum Heft C I a der Nachtrag 1 herausgegeben.

Abzüge des neuen Heftes sowie der Nachträge können vom 29. Juni ab durch die Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden. (639)

Berlin, den 20. Juni 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 25. Juni 1925 ist im Ausnahmetarif 12 Olbersdorf-Oberdorf gestrichen, während verschiedene andere Stationen einbezogen wurden. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (628)

Altona, den 17. Juni 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1925: Ergänzungen der Ausnahmetarife 20, 21 und 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. Juni 1925. (634)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 25. Juni 1925 wird Stettin Pbf. in den Ausnahmetarif 8 des Tarifs einbezogen. (637)

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 20. Juni 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

1. Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Am 15. Juli 1925 tritt für den deutsch- und litauisch-russischen Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch den der am 1. Januar 1924 erschienene Tarif nebst Nachtrag 1 vom 1. August 1924 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält eine Reihe von Erweiterungen. Besonders hervorzuheben sind die Bestimmungen über die Umladung und Umsetzung ohne Umladung beim Übergang von der normalen auf die breite Spur und umgekehrt, sowie der neue Teil B, der für die litauischen und lettischen Strecken feste Sätze enthält, die zum Teil nennenswerte Ermäßigungen gegenüber dem normalen Tarif aufweisen. Bei den deutschen und russischen Tarifklassen sind die Ermäßigungen, die der Tarif gewährt, besonders in Prozenten ausgedrückt. Der Tarif kann vom 28. Juni 1925 ab die Güterabfertigung Eydtkuhnen, durch die Auskunftei bei den Güterabfertigungen Königsberg (Pr.) Ost und Berlin, Alexanderplatz, bezogen werden.

2. Deutsch- und litauisch-russischer Expreßgutverkehr.

Am 15. Juli 1925 erscheint ein direkter deutsch- und litauisch-russischer Expreßguttarif, welcher von Königsberg (Pr.) bzw. Eydtkuhnen nach Leningrad bzw. Moskau direkte in der Dollarwährung erstellte Sätze aufweist. Der Tarif ist vom 28. Juni ab bei der Gepäckabfertigung Eydtkuhnen, der Auskunftei Königsberg (Pr.) Hbf. und Berlin, Alexanderplatz erhältlich.

Königsberg (Pr.), den 20. Juni 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925 treten für den A. T. 12 (Wagen mit Schaustellungen usw.) erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Veröffentlichung der Sätze in der Neuausgabe des Heftes C II am 1. Juli 1925.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. Juni 1925. (621)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1925 wird Ausnahmetarif 84 für Erdöl im Urzustand (Rohöl), über See aus außerdeutschen Ländern eingeführtes, zur Durchfuhr durch Deutschland eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. Juni 1925. (622)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Die für Sosnitza Gr. Richtung Makoscowy vorgesehenen Frachtsätze gelten für Sosnitza Gr. allgemein. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. Juni 1925. (644)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5. Nottarif. Tfv. 7.

Die Ausnahmetarife 11 und 41 werden bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 30. September 1925, verlängert. Der Nottarif erhält Gültigkeit bis zum 31. Juli 1925. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (641)

Berlin, den 22. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Infolge Verlegung des Reichsausschusses für hygienische Volksbelehrung von Dresden nach Berlin wird in den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 19 der Wohnsitz dieses Ausschusses entsprechend geändert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juni 1925. (636)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teile II (Entfernungszeiger).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. ändern sich die Tarifentfernungen im Verkehr mit der Station Lausheim-Blumegg. (An der Strecke Oberlauchringen-Immendingen.)

Näheres im Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 18. Juni 1925. (643)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif. Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1925 werden im Ausnahmetarif 1 g (Buchenscheitholz) die Anwendungsbedingungen und der Abschnitt Frachtberechnung geändert.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (640)

Berlin, den 22. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1925 werden die Stationen an und östlich der Strecke Kolberg-Belgard-Stargard (Pom)-Pyritz in den Ausnahmetarif 1 d (Holz) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Juni 1925. (630)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Tfv. 351. Niederländisch-Östereichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925 wird der Gütertarif für den niederländisch-österreichischen Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland über Passau, Simbach (Inn), Salzburg, Kufstein, Mittenwald, Lindau-Reutin und Lindau Stadt neu herausgegeben. Die wesentlichsten Änderungen bestehen in der Beseitigung des Frankatur- und Überweisungszwanges. Nachnahmen sind in beschränktem Maße zugelassen. Der Tarif ist zum Preise von 0,30 RM. von der Stationskasse Köln Hbf. zu beziehen.

Köln, den 17. Juni 1925. (633)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung Nr. 975, Seite 455 dieses Tarif- und Verkehrsanzeigers wird darauf hingewiesen, daß auch nach Einführung des Eisenbahn-Gütertarifs für den direkten Deutsch-Polnischen Güter- und Tierverkehr zum 15. Juni 1925 im Verkehr zwischen Deutsch- und Polnisch-Oberschlesien die Abfertigung nach wie vor nach dem Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Oberschlesischen Wechselverkehr nebst Nachtrag I vorzunehmen ist.

Oppeln, den 16. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1925 tritt der Tarifnachtrag II in Kraft.

In diesem sind u. a. die infolge Wegfalls der Entfernungszuschläge für Lokalbahnen eingetretenen Ermäßigungen und einige bisher nicht durchgeführte geringfügige Erhöhungen berücksichtigt. Der Nachtrag II kann vom Regie- und Materialbüro der Reichsbahndirektion München zum Preise von 80 Reichspfennig bezogen werden.

München, 13. Juni 1925. (619)

Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Reichsbahngütertarif, Heft [illegible]

Mit Gültigkeit vom 22 Juni 1[illegible] den für die Beförderung von W[illegible] umschlaggütern zwische[illegible] Tarifstation Hameln und der La[illegible] Hameln Weserhafen an Stelle d[illegible] mäßigen Überfuhrgebühren folge[illegible] bühren erhoben:

A) für alle Güter, ausgenomme[illegible] kohlen usw. (siehe diese unt[illegible]
   1. für den Wagen bis zu 15 [illegible] gewicht einschl. 1,30 *M.*,
   2. für den Wagen über 15 [illegible] gewicht 1,80 *M.*

B) für Steinkohlen, Braunkohle[illegible] und Preßkohlen aller Art [illegible]
   1. für den Wagen bis zu 15 [illegible] gewicht einschl. 1,22 *M.*,
   2. für den Wagen über 15 [illegible] gewicht 1,68 *M.*

Näheres im Tarif- und V[illegible] anzeiger.

Hannover, den 18. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[illegible]
Reichsbahndirektion.

Tfv. 401. Deutscher Eisenbah[illegible] tarif, Teil II. Kohlenausnahm[illegible] gültig vom 16. 11. 1924.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 192[illegible] Seite 4 des Tarifes unter den [illegible] umschlagstellen in alphabetischer [illegible] folge Köln-Niehl Hafen nachzutr[illegible]

Essen, den 16. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[illegible]
Reichsbahndirektion.

Deutsch-ungarischer Güterver[illegible] Umbehandlungstarif vom 1. Ju[illegible]

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 19[illegible] der Umbehandlungstarif für der[illegible] verkehr zwischen Deutschland u[illegible] Saargebiet einerseits und Ungarn[illegible] seits über Österreich und die T[illegible] slowakei neu ausgegeben.

Die Neuausgabe entspricht i[illegible] meinen den Bestimmungen des mi[illegible] des 30. Juni 1925 außer Kraft t[illegible] Eisenbahngütertarifs vom 1. Se[illegible] 1922. Aufgehoben ist j[illegible] der Frankatur- und Übe[illegible] sungszwang. Sendungen v[illegible] nach Ungarn können ab 1. Juli 19[illegible] Maßgabe der Bestimmungen de[illegible] nationalen Übereinkommens üb[illegible] Eisenbahnfrachtverkehr in der [illegible] strecke in Frankatur oder Über[illegible] abgefertigt werden.

Der Tarif ist zum Preise von 20[illegible] pfennig durch Vermittlung der [illegible] abfertigungen oder unmittelbar [illegible] Regieverwaltung der Reichsbahnd[illegible] München zu beziehen.

München, den 12. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[illegible]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung B[illegible]

---

6. Personen- und Gepäckver[illegible]

Norddeutscher Privatbahn-Pers[illegible] und Gepäckverkehr. Tfv. 11[illegible]

Zum 1. Juli 1925 tritt der Nac[illegible] zum Tarif vom 1. August 1924 i[illegible] Er enthält neben den aus Anl[illegible] Tariferhöhung zum 1. Mai 1925 [illegible] nommenen Änderungen und Ergän[illegible] die Aufnahme der Mecklenbur[illegible] Bäderbahn Rövershagen-Graal-Mü[illegible] den Tarif.

Lübeck, den 19. Juni 1925.

Die Direktion der Lübeck-Büch[illegible]
Eisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltun[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

27. | Berlin, den 2. Juli 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Preiserteilung.

Der Preisausschuß des Vereins hat von den auf unser Preisausschreiben vom August 1922 einge-
n Bewerbungen folgende mit einem Preise bedacht:

1.	Eisenbetonrost, Eisenbahnamtmann Josef Meirhofer, München	2 000 R M
2.	Siederohr-Schweißmaschine, Werkstätten-Vorsteher Korb, Leipzig	1 500 „ „
3.	Entwicklung des Kupferschweißverfahrens, Oberregierungsbaurat Weese, Magdeburg/Buckau	1 500 „ „
4.	Lokomotivauswaschanlage, Oberregierungsbaurat Borghaus, Frankfurt (Main)	1 500 „ „
5.	Wechselstromfernschreib- und Anschaltfernsprecheinrichtung, Hofrat, Ingenieur Nouackh, Wien	4 000 „ „
6.	Haftpflichtgesetz, Rechtsanwalt Dr. Franz Seligsohn, Berlin	1 500 „ „
7.	Die Grundlagen des Gleisbaues, Geh. Baurat a. D. K. Bräuning, Potsdam	4 000 „ „
8.	Städtebau, II. Teil, Eisenbahnwesen, Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover	3 000 „ „
9.	Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vorläufern, Geh. Baurat Dr. Kemmann, Berlin	3 000 „ „
10.	Neuzeitliche Betriebsführung in der Lokomotivkesselausbesserung, Regierungsbaurat L. Sussmann, Frankfurt (Main)	1 500 „ „

Berlin, im Juni 1925.

Die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Das Deutsche Museum.

Von Ingenieur Carl **Reindl**, München.

I. Das Werden des Deutschen Museums.

Fast genau 22 Jahre vor der Eröffnung des Deutschen Museums in seinem eigenen Heim, am 5. Mai 1903, trug Oskar von Miller einem engen Kreis von Männern der Wissenschaft und Technik sowie Vertretern von Staat und Stadt den Gedanken vor, ein Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik zu schaffen, Sammlungen, wie er sie auf seinen Studienreisen in Paris und London kennen gelernt hatte, und deren Eindruck nicht nur auf seine eigene Person als Fachmann, sondern auch auf die aus allen Schichten der Bevölkerung sich zusammensetzenden übrigen Besucher er studiert und ausgewertet hatte. — Der Verein deutscher Ingenieure hatte als Versammlungsort für das Jahr 1903 die Stadt München ausersehen, und der damals 48jährige Vorsitzende des Bayerischen Bezirksvereins hielt es für gelegen, bei diesem Anlaß die Verwirklichung des ihn seit Jahrzehnten beschäftigenden großen Gedankens zu versuchen.

In dem zunächst damit befaßten kleinen Kreis fand die Anregung größtes Interesse. Die Stadt München überließ im Erbbaurecht das wertvolle Baugelände auf der sog. Kohleninsel inmitten der Stadt und stellte für immer Licht, Kraft und Heizung unentgeltlich in Aussicht; der Bayerische Staat gab die Räume des alten Nationalmuseums für die einstweilige Unterbringung der Sammlungen; das Reich stellte Geldmittel zur Verfügung; Georg Krauß eröffnete am 3. Juni die Reihe der Stiftungen aus der Industrie mit 100 000 *M*. Schon am 28. Juni 1903 konnte in Gegenwart von Vertretern des Reiches, des Staates und der Stadt sowie der 42 Bezirksvereine des V. d. I. unter dem des Prinzen Ludwig von Bayern der Verein „Muse Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik" ge werden, dessen Namen zwei Jahre später in „Deutsches M geändert wurde. Im gleichen Jahre 1905 sind als Marks der Geschichte des Deutschen Museums zu verzeichn 13. November die feierliche Grundsteinlegung zum Muse in Gegenwart des deutschen Kaisers und des Prinzen von Bayern, am 21. November die Eröffnung des provis Museums im Gebäude des alten Nationalmuseums, dem 1 weiteren provisorischen Abteilungen in den vom ministerium unentgeltlich überlassenen weitläufigen Räum ehemaligen Reiterkaserne an der Isar nahe dem heutig seumsbau folgten.

Der Bau des Museums auf dem 36 000 qm großen Gru wurde 1909 in Angriff genommen, er bedeckt be quadratischem Grundriß eine Fläche von 12 000 qm u schließt einen umbauten Inhalt von rd. 276 000 cbm bei Besuchsweglänge von 14 km. Die außerordentlich interes bautechnischen Einzelheiten dieses einzigartigen, auf me 1500 Betonpfählen fundierten Gebäudes mit Eisenbetont bis zu 2 m Höhe, Eisenbetondachstuhl, mit der sich durc Stockwerke freitragend ohne Spindel windenden Osttrepp mit dem 68 m hohen Turm, der ebenfalls keine innere bauten erhalten durfte, können hier nicht näher besch werden; der Bau an sich ist ebenso wie sein Inhalt z Meisterwerken der Technik zu zählen. Im Jahre 1914 b

Abb. 1.
Deutsches Museum von Westen.

llendet, so daß man mit der Eröffnung 1915 rechnen durfte, der Kriegsausbruch jähe Hemmung. Nur langsam, d infolge Materialschwierigkeiten, Arbeitermangel, und e liefernden und bisher in reichstem Maße spendenden ihre ganze Leistungsfähigkeit in den Dienst des Vaterstellen mußten, ging der Innenausbau und die Installation fangreichen Anlagen für die Beheizung (von der 700 m ten Zentrale Muffatwerk der städt. Elektrizitätswerke Warmwasserpumpenheizung mit Erwärmung des Wassers bdampf sowie in 2 Elektro-Hochspannungskesseln von je W Aufnahme durch Wasserkraft-Überschußleistung), ersorgung, Gas, Preßluft und Wasser nur langsam vor Die Inflationszeit drohte mehr als einmal, den Weiterbau Einrichtungsarbeiten zum Erliegen zu bringen, denn auch tschaftliche Kraft der deutschen Industrie war erlahmt, it eiserner Energie verfolgte Oskar von Miller seinen en weiter, und „selbst wenn er einen Teil der Sammin Dollar verwandeln müßte, würde er das Werk weiter-. Deutschland besitze 30000 Lokomotiven, rief er in tzung dem Vorstandsrat zu, und nur der Wert einer tive fehle noch zur Vollendung!"

steht als Zeuge unleugbarer deutscher Energie und n Opferwillens für den höchsten Friedenszweck, die als Kulturträgerin zu fördern, der Sammlungsbau t da. Ein weiter Weg liegt noch vor der Inangriffles zweiten Programmpunktes: dem Bibliotheksbau mit umen zur geordneten Unterbringung der wertvollen i und Plansammlung, Vortrags- und Arbeitsräumen, der seumsbau mit etwa gleicher Grundfläche wie jener vorsein soll. Die Bücherei umfaßt derzeit schon 94000 nd über 8000 Urkunden, Briefe und Aufzeichnungen wohl r bedeutenden Forscher und Techniker. Es ist eines der velche die Zeit von uns verlangt, daß wir auf diese tiller Arbeit noch Verzicht leisten müssen, froh des ßgunst des Geschickes zum Trotz vor uns Erstandenen.

Die Aufgabe des Deutschen Museums.

lebendige Geschichte des Forschungs- und Erfindungsaller Zeiten und Länder, in welcher der Einfluß der haftlichen Forschung auf die Technik zu allseitiger ng gelangt, eine Ruhmeshalle der Männer, deren Gend Taten der heutigen Kultur soviel von ihrem besonpräge gegeben haben, eine Quelle historischer Erkenntten Gelehrten, eine Fundstätte fruchtbarer Ideen für den r, Vorbild und Ansporn für das ganze Volk", so gibt die im Grundstein des Museums dessen Zweck an.

ort „Museum" enthält — vorausgesetzt natürlich sorguswahl und Ordnung des Inhalts — die Aufgabe des den. Man stellt sich im allgemeinen darunter eine g bemerkenswerter Dinge vor, die den Höchststand des en Wissens- (oder Kunst-)Gebietes einer bestimmten r in der Aufeinanderfolge verschiedener Zeiten die ung des Gebietes veranschaulichen. Bleiben wir im der Naturwissenschaften und Technik, so können wir orische Objekte einschließen, welche — wie etwa Orirate der Forscher oder Erst- und Versuchsaus— als Gegensatz zum Höchststand den Anfangsstand n, historischen Wert haben und in Gegenüberstellung Heutigen die Kühnheit der ersten Idee und die Rasch-Entwicklung zeigen, etwa gemessen am Vergleich der emensschen elektrischen Lokomotive und ihrer mo-ollbahnschwester. Dem Fachmann und auch noch dem n Gebiet durch gutes naturwissenschaftliches Rüstzeug chule her vorgebildeten Laien geben solche Vergleiche hetischen Genuß und einen Beweis für die Größe hen Geistes ab, aber schon dem gut vorgebildeten Laien nichts weiter und vermitteln keine Erkenntnis über d Wirkungsweise.

mit physikalischem Rüstzeug nicht Versehenen — und e Mehrzahl — hat es beim Staunen sein Ende; es verh ein ungestillter Wissensdrang. Ein Museum solcher üblichen Art wirkt weiterbildend also nur auf denjenigen, der schon so weit vorgebildet ist, daß er Kritik zu üben, rückschauend den technischen Fortschritt nicht nur in der äußeren Form und Größe zu sehen oder vorwärtsschauend aus dem Gesehenen Neues abzuleiten vermag.

Es fehlt noch der letzte Zweck, den die Grundsteinurkunde nennt: Vorbild und Ansporn (also Belehrungsmittel) für das ganze Volk zu sein, das höchste, aber auch schwierigste Ziel. Die weitesten Kreise einzuführen in die Naturgesetze, ihnen die grundlegenden Erscheinungen vor Augen zu stellen und deren gesetzmäßige Zusammenhänge zu zeigen nicht nur durch Bild, Modell- und Wort oder als nächste Stufe durch Vorführung von Versuchen, sondern durch die Möglichkeit, selbst die Versuche vornehmen und damit aus eigener Erfahrung lernen zu können, darin liegt mindestens die gleiche Bedeutung wie in der Sammlung der Gegenstände. Es nötigt Bewunderung ab, mit welcher Umsicht und Findigkeit die Versuchsanordnungen getroffen sind, so daß auch der Laie nichts falsch machen kann, daß er den vorzuführenden Effekt erzielen muß, ohne aber über die dazu führenden Voraussetzungen im unklaren sein zu können. Ein „physikalisches Praktikum im großen" kann man diese Teile des Museums nennen. Gerade dieses aus selbst erworbener Erfahrung Gelernte prägt sich dem Gedächtnis ein, weckt erhöhtes Interesse und regt zum Weiterdenken und Weiterlernen an. Es wird kaum noch eine zweite Stätte geben, die ebenso dem Fachmann wertvolle und geschichtlich heilige Erinnerungen bietet, wie sie dem einfachen Arbeiter und Lehrling Verständnis beibringt für das, womit er täglich umgeht. Unsere ganze Kultur beruht auf der Ausnützung der Naturgesetze und Naturkräfte; je weiterreichend diese Einsicht ist, desto höher wird der Kulturstand sein, desto rascher werden die Bildungslücken, welche Kriegs- und Nachkriegszeit in der jungen Generation gelassen haben, ausgefüllt und das Interesse breiter Schichten vom Kinodrama und Wirtshaustisch weggelenkt zu bildender Erholung. Auch wer, von ferne herkommend, nur wenige Stunden offenen Auges diese Stätte besuchen konnte, nimmt eine gewisse Grundlage, ein gewecktes Interesse mit hinaus, wird versuchen, das ihm Nahegebrachte zu vervollständigen.

Die Entwicklung der Menschheit, der Völker und Länder wird viel weniger von Kriegen und Verträgen beeinflußt, als von der Vervollkommnung der Lebensbedingungen und der Entwicklung von Handel und Verkehr; diese bestimmenden Faktoren sind wieder Folgen der Erkenntnis und Ausnutzung der durch die Natur gebotenen Hilfsmittel, also Folgen der Entwicklung der Technik als Anwendung der Naturwissenschaften. Diese Wissenschaften in ihren Grundzügen zu vermitteln, kann natürlich nicht Aufgabe der Elementarschulen als der Bildungsstätte für die Allgemeinheit sein und ist leider noch viel zu wenig Ziel der Mittelschulen (die den realistischen Anforderungen des heutigen Lebens an alle Berufe noch viel zu wenig Rechnung tragen); hier setzt das Deutsche Museum in seiner letzten und höchsten Aufgabe ein. Man betrachte sich die Besucher und deren Verhalten zumal an arbeitsfreien Tagen, und man wird finden, daß es diese Aufgabe erfüllt: Museumsbummler — welche der geistigen Anstrengung aus dem Wege gehen — sind wenige zu sehen, der Lernbegierigen aber viele.

III. Der Inhalt des Deutschen Museums.

360 Oktavseiten zählt der Führer durch das Museum, 270 Quartseiten geben in dem Prachtwerk, das der Verein deutscher Ingenieure ihm widmet, einen Einblick in die Sammlungen. Beides sind nur Streiflichter, Skizzen.

Der Besuchsweg beginnt mit der Darstellung des Erdinneren nach den alten Hypothesen und den neuen Erkenntnissen an Modellen und Bildern, einer eingerichteten Erdbebenstation und mit einer durch plastische Gruppen und Dioramen veranschaulichten Entwicklungsgeschichte von Landschaft, Tierwelt und Mensch bis zum prächtigen Modell einer Wohnhöhle des prähistorischen Menschen.

In sinngemäßem Fortschreiten kommt der Besucher in den Bereich der Technik unter der Erde. Drei Stockwerke tief und 3600 qm umfassend bauen sich die bis ins einzelne naturgetreuen begehbaren Stollen der Abteilung Bergwesen auf, je nach Gestein und Abbauart vom niedrigen Schluff bis zum domartigen Salzbergwerk, mit allen charakteristischen Zimmerungen und Armierungen, mit betriebsfertigen Bohr- und sonstigen Maschinen besetzt, mit alten und neuen Wasserhaltungs- und Fördereinrichtungen bis zum Original der ersten elektrischen Grubenlokomotive (1881) und Benzinlokomotive. Rettungsapparate, Grubenlampen und alles Zubehör sind in größter Vollständigkeit entweder betriebsfähig oder durch lebensgroße Figuren in der Anwendung gezeigt, die Abteufverfahren (Gefrierverfahren, Versteinerungsverfahren) und Bohreinrichtungen bis zum 12 t schweren Stoßbohrer in Schachtabschnitten natürlicher Größe vorgeführt. Ganz hervorragend fällt bei den Bergwerks- und Hüttenanlagen über Tag das bis ins Kleinste naturgetreue im Betrieb befindliche Modell einer Illgner-Förderanlage auf. Das Hüttenwesen beginnt beim eingerichteten Arbeitsraum eines Edelmetallscheiders aus dem 16. Jahrhundert und endet beim Modell des modernen Hüttenwerkes, bei der aufgeschnittenen 6-t-Bessemerbirne und beim Elektroofen-Original, durch bildliche Darstellungen, Halb- und Ganzfabrikate in aufeinander folgender Reihe (z. B. vom Barren bis zur fertigen Schiene beim Walzwerk) und Erläuterungen unterstützt — wie überall das W e r d e n jedes Erzeugnisses vor Augen geführt wird. Von der alten Sensenschmiede mit Wasserradbetrieb — diese originalgetreu eingerichteten alten Werkstätten, wie [...] vielen Abteilungen wiederkehren (z. B. eine alte S[...] wälder Uhrmacherwerkstatt, eine mittelalterliche Apoth[...] alchemistisches Laboratorium) gewähren übrigens eine[...] ästhetischen Genuß — zur modellweise gezeigten 3000-t[...] führt der Weg der Metallbearbeitung.

In der 63 m langen zweigeschossigen Kraftmaschi[...] beginnt die Ausnutzung der Naturkräfte an den Modell[...] und neuer Windkraftmaschinen. Vom frühesten ober[...] tigen Wasserrad und einem im Original aufgestellte[...] eigenartigen hölzernen Löffelrad aus Bosnien führt d[...] über die hier wieder eingebaute[1]) Fourneyronturbine [...] Blasien (1834), welche als erste Hochdruckturbine unte[...] Gefälle 40 PS leistete, über die erste horizontale Spira[...] (1886), die teilweise aufgeschnitten ist, zum Modell der[...] zeit größten Niagara-Zwillingsturbinen von Voith (19[...] zum Gemälde der Walchensee-Gesamtanlagen. In der[...] steht die 1817 von Reichenbach gebaute durch zwei Sto[...] ragende Wassersäulen-(Kolben-)Pumpmaschine für die[...] rung der Salzsole von Berchtesgaden nach Reichenh[...] ohne nennenswerte Instandhaltung bis 1904 im Betrieb [...] ihrem mächtigen Bronzezylinder ein wahres Denkmal d[...]

Abb. 2.
Kraftmaschinenhalle, Blick von Osten.
(Vorne Wasserkraftmaschinen; in der Mitte die Reichenbachsche Wassersäulenmaschine (1817); rechts Voithsche Spiralturbine, aufgeschnitten; in der Ecke aufgeschnittene Knopfturbine; nach rechts altes hölzernes Löffelrad, davor erste Freistrahlturbine. — Hintergrund: alte Dampfmaschinen; Mitte: älteste in Deutschland 1813 erbaute Balancierdampfmaschine; hinter der Zwischenwand: erste Sulzersche Ventilmaschine 1865).

[1]) Einzelne Gegenstände, ferner die Abteilung Elektr[...] Bauwesen, Heizung und Beleuchtung sind noch im Auf[...] Umzug aus den Lagern begriffen. Als vorhanden und[...] im provisorischen Museum aufgestellt gewesen sind sie [...] erwähnt.

c. Der erste mechanische Turbinenregler, Modelle und le alter Tangentialturbinen, Schwammkrug- und Knop-n, Peltonräder betriebsfähig hinter Glas und das große der gesamten Etschwerksanlagen bei Meran von der

Abb. 3.
ıbildung der ersten von James Watt 1788 gebauten pfmaschine mit Kondensation nebst Original eines attschen Kofferkessels von 1810 und Wattschem Indikator.

rfassung bis zum Kraft-it Schnitten durch Was-ß und Druckstollen, zum Untergeschoß noch Platz geben auch dem Laien in die Wirkungsweise Vasserkraftmaschinen.

sorgen — wie im ganzen — schematische Zeich-der Objekte mit Er-en, Pfeile, Bezeichnun-Erklärungsworte an den tenen Maschinen und be-ıige Modelle in gläsernen ammern dafür, daß der hmann die Wirkungs-kennt.

größeren Teil der Halle die Dampfmaschinen in Entwicklungsreihe ein. enaue Nachbildung der von Watt gebauten Ba-aschine aus dem Jahre einem von ihm herge-Kofferkessel (1810), s dem Jahr 1840 stam-Alban-Maschine für da-reits 8 bis 10 at mit ndem Zylinder, eine Balanciermaschine mit umpe, vom englischen enbauer Richards, als ampfmaschine auf deut-Boden 1813 herge-die erste deutsche aschine (1816) leiten r 1000-PS-Schiffsmaschine (der ersten Torpedoboots-e) und zur ersten Zoelly-Turbine, die mit hochge-n Gehäuseoberteil aufgestellt ist. Viele Maschinen sind erdeckt stehende Elektromotoren angetrieben und ge-durch Anschnitte den Einblick in Zylinder und Steuerung, dazwischen erläutern vom Besucher bewegbare Modelle die Wirkungsweise der Steuerungen. Bis ins Kleinste durchgearbeitete Modelle einer Groß-Lokomobilzentrale mit zum Teil geschnittener und ausgezogener Lokomobile, eines Kraftwerkes mit vergleichsweise nebeneinander gestellter stehender und liegender Mehrfach-Expansionsmaschine und gleich leistungsfähigem Turbogenerator nebst vollständiger Kesselanlage, die erste fahrbare Lokomobile und Modelle einer modernen 1000 PS-Großlokomobile, Bauart Stumpf, einer neuzeitlichen Dampfturbine sind nur kleine Ausschnitte aus dem Inhalt. Im Untergeschoß wird die Entwicklung der Dampfkessel aufgebaut. Der Saal für Verbrennungsmotoren enthält u. a. den ersten Dieselmotor der M.A.N. (1897), an welchem Schröter die grundlegenden Versuche vornahm, die erste Holzwarth-Gasturbine (1908) bis zum gegenwärtigen Kraftwagen- und Dieselmotor nebst betriebsfähigen Modellen von Großgasmaschinen.

Wir kommen über die Entwicklung der Wagen, Schlitten, Fahrräder und Automobile mit wertvollen Originalen (Motorräder, erste Kraftwagen von Daimler 1885 und Benz 1886) und Demonstrationsmodellen in die große Eisenbahnhalle. Die erste von Hedley 1813 für Lastentransport gebaute Dampflokomotive ist getreu nach dem Original im Kensington-Museum in den Münchener Eisenbahnwerkstätten nachgebaut und mit Preßluft in Tätigkeit zu setzen. Im vergangenen Winter zum Zweck wärmetechnischer Untersuchungen auf einer Gleisstrecke vor dem Museum unter Dampf betrieben hat das fauchende ratternde Ding die Aufmerksamkeit aller Vorübergehenden auf sich gezogen. Die Stephensonsche Lokomotive Rocket ist im Modell vorgeführt, die 1841 von Borsig erbaute Lokomotive „Beuth“, bereits mit Flammrohrkessel, in naturgroßer Nachbildung. Die Mitte der Halle nehmen die erste Kraußsche Lokomotive (1866) und (in Bild 4 links) eine in der Kessel- und Tendermitte geschnittene Schnellzuglokomotive mit aufgeschnittenem Zylinder aus dem Jahre 1874 ein, letztere als das denkbar anschaulichste

Abb. 4.
Blick in die Eisenbahnhalle von Westen aus.
(vorne: Puffing Billy von Hedley 1813, linke Nischen: Lokomotivmodelle (vgl. Abb. 6); rechte Nischen: Eisenbahnwagen-Modelle; weiter rückwärts links: geschnittene Schnellzuglokomotive aus 1874, rechts: erste Kraußsche Lokomotive 1866; hinterste Reihe rechts geschnittener Straßenbahnwagen, links elektr. Schnellzuglokomotive (vgl. Abb. 8).)

Lehrmittel im Betrieb vorführbar. Die Entwicklung der Dampflokomotiven und Wagen zeigen ins einzelne ausgearbeitete Modelle, welche auch Einzelteile, wie die Kesselbauarten, erkennen lassen und die Wirkungsweise der einstellbaren und seitenver-

Abb. 5.
„Puffig Billy von Hedley 1813 im Betrieb unter Dampf im Museumshof (Versuchsfahrten).

schieblichen Achsen zu erproben gestatten. Die Steuerungen sind auch hier wieder an Modellen vom Beschauer im Betrieb zu studieren. Die Marksteine der Fortentwicklung zum elektrischen Bahnwesen sind gegeben durch das Original der ersten von

Motor von 1100 PS Stundenleistung, deren eine wegge
Seitenwand alle Einzelteile zeigt. Ein aufgeschnittener
bahnwagen, Modell und Original-Stromabnehmer des
Schnellbahn-Versuchwagens (1903), Modelle neuester ele
Vollbahnlokomotiven der deutschen, österre
italienischen und schweizerischen Bahnen schließen da
lose Bild der Entwicklung des Eisenbahnwesens u
Einzelheiten bis zur betriebsfähigen Kuntze-Knorr-Lu
Ausrüstung.

Im Hof sind die Gleisanlagen und Schienen, Weiche
und Sicherungseinrichtungen untergebracht. Eine
station, ein Signalposten und eine Endstation sind n
Zubehör, Signalen, Stellwerken für Drahtzugbewegung
elektrischen Verstellung zu einer Strecke aufgebaut u
in Verbindung mit einem verfahrbaren Wagenmo
Stations- und Zugsicherungsbetrieb studieren. Vom ers
trischen Zugmeldeapparat Steinheils bis zur
Streckentelephonausrüstung führt dieser Sammlungsteil,
Laien zeigt, wie vielgestaltig der Organismus ist, der
dankenlosen Reisenden rasch, sicher und billig ans Zi
und sein Leben in die Hand des Lokomotivführers und
dienstleiters oder Stellwerkwärters legt.

Den Bergbahnen ist ein besonders großer Raum gewi
graphischen Darstellungen, Modellen von schweizerisch
bahnen (darunter einem prächtigen Modell der Jungf
station Eismeer nebst Zug und mit Ausblick auf den Gl
Zahnstangen und anderen Konstruktionseinzelheite
schwebebahnen (Zugspitzbahnmodell) und dergleichen.

Der Tunnelbau zeigt ein naturgroßes Modell des
tunnelquerschnittes im Bauzustand und ein Längsschni
die im Tunnelbau verwendeten Bohrgeräte und ei
anderer Modelle und Darstellungen über Tunnelbau
-bauverfahren. Brückenbau und Wasserbau einsc
Wassermessung, Wasserstraßen- und Hafenbau können

Abb. 6.
Entwicklung der Dampflokomotiven, Modelle.

Werner von Siemens 1879 gebauten elektrischen Lokomotive der Berliner Gewerbeausstellung und als Gegenstück (in Abb. 4 links hinten sichtbar) der ersten elektrischen Einphasen-Schnellzuglokomotive 1 B 2 der deutschen Reichsbahnen mit hochliegendem

Reichhaltigkeit nur angedeutet werden. Der Fluß- u
schiffbau mit bis ins Kleinste naturgetreuen Nachbildun
altägyptischen Floß zum Ozeanriesen- und Linienschiffs
modell sowie dem vollständig eingerichteten Torpe

nraum und sonstigen Schiffsräumen (die noch im
sind) darf als eines der wertvollsten Sammlungsteile
eschnittene 42 m lange Original des deutschen Unter-
. U 1 in betriebsfertiger Ausrüstung — das einzige uns
gebliebene U-Boot! — besitzen
em Modell des ersten Unter-
des bayerischen Unter-
Bauer (1850) mit Handantrieb
aube. In einem prächtigen
öffnet sich ein Blick auf den
und, wo Taucher an der Re-
eines auf Grund gelegten
arbeiten — nicht Bild,
Modell.
m lange und 20,5 m breite
hossige Halle von 22,5 m

Abb. 7.
lektrische Lokomotive
n Siemens (1879).

Luftverkehr gibt ein nirgends so vollständig
Abbild der Entwicklung dieses jüngsten Verkehrs-
n der Montgolfière bis zum heutigen Registrierballon
nen, von Lilienthals erstem Segelflugzeug im Original
großer Figur zum Kampfflugzeug; vielfach sind es be-
erte Erstausführungen, wie Rumpler-Taube, Wright-
ker u. a. Wohl fast alle Typen sind wenigstens im

Abb. 9.
hofs- und Streckeneinrichtungen im Museumshof.

treten, auch die Verkehrs-Großflugzeuge fehlen nicht.
ren Luftschiffe der verschiedenen Bauarten, Parseval
lin-Verkehrsluftschiffe, schweben in großen Modellen
räumigen Halle. Außerordentlich reichhaltig ist die
alter und neuer Flugmotoren und Einzelteile, Luft-
schrauben, Flügelquerschnitte und sonstiger Bauteile, die auch
eine getreue naturgroße Nachbildung der Gondel des ersten Zep-
pelinluftschiffes aufweist.

Das erste Stockwerk beherbergt die Physik und Chemie mit

Abb. 8.
Einphasen-Schnellzuglokomotive (1911).

Abb. 10.
Querschnitt des Simplontunnels im Bauzustand.

ihren Anwendungen: Zeit-, Raum- und Gewichtsmessung, Mathe-
matik und Mechanik, Wärmelehre, Elektrizitätslehre samt Tele-
graphie und Telephonie mit und ohne Draht, Optik und Akustik
reihen sich aneinander, neben den wertvollen Originalapparaten
der großen Forscher (Meyer, Ohm, Hertz, Röntgen u. a.) un-

zählige Versuchsanordnungen enthaltend, die jedem Besucher Gelegenheit bieten, sich selbst von den Vorgängen zu unterrichten, ein Praktikum für alle größten Stils und — vom Bildungsziel des Museums aus betrachtet — dessen Mittelpunkt. Die ganze Länge der Nordfront ist von der Darstellung der Chemie und deren industrieller Anwendungen belegt, überall Grundgesetze, Versuchsapparatur und Darstellung der Auswertung im Großbetrieb nebeneinanderstellend. Hervorgehoben sei nur das bis ins einzelnste ausgearbeitete Modell der Bayer. Stickstoffwerke (Karbidverfahren) mit geschnittenen Hallen und

wirtschaft, Brauerei und Brennerei veranschaulichen wicklungsgang seit der Urzeit. In dem freien Inne 64 m hohen Turmes schwingt das Foucaultsche Pende Beschauer die Erddrehung beweist; weiterhin enthält tige Turmbau die meteorologische Abteilung und Außenseiten auf riesigen Kreisskalen Barometer-, Wind und Windstärkezeiger, die durch elektrische Steuerun betreffenden Apparaten bewegt werden.

Das Obergeschoß des östlichen Querbaues ist der A eingeräumt. Neben den erläuternden Darstellungen üb

Abb. 11.
Halle für Luftverkehrsmittel.

Öfen vom Wasserkraftwerk bis zu den Silos und Verladeanlagen, demgegenüber ein ebensolches Modell mit 16 m Länge einer nach dem Haber-Bosch-Verfahren arbeitenden Ammoniakfabrik (Leunawerk), zum Teil beweglich, dann ein Original-Lichtbogenofen von Pauling, ein großes Karbidofen-Modell erwähnt. Die Steinkohlenprodukte sind an einem Stammbaum mit fast 600 Präparaten abgeleitet.

Das zweite Stockwerk dient dem Bauwesen, Wohn- und Städtebau, der Wasser-, Gas- und Stromversorgung, Heizung, Lüftung und Beleuchtung und der angewandten Elektrotechnik einschl. Kraftübertragung (Originalmaschine der ersten Drehstromübertragung Lauffen-Frankfurt, Originalmaschinen von Hefner, Schuckert, Siemens u. a.) mit allen Nebenteilen. Daran schließen sich die Abteilungen für Vermessungskunde, Textil- und Papierindustrie nebst Druckereiwesen, Photographie, Land-

schauungen der verschiedenen Zeiten vom Weltall heutigen Himmelsmechanik fesselt das Meisterwerk schen Projektionsplanetariums. Auf eine das Himme über dem Beschauer darstellende Halbkugel-Innenfl 10 m Durchmesser, in deren Mitte der Beobachter auf d steht, werden durch eine Kombination vieler Projektion die Gestirne projiziert. Die einzelnen Bildwerfer wer einen komplizierten Bewegungsapparat mit Motorantri gegenseitigen Lagen- und Geschwindigkeitsverhältniss so daß sich die scheinbare Bewegung des Sternhimmels eines Tages oder nach Belieben während eines Jahres n innerhalb einer Zeit von 4½ Minuten, 2 Minuten oder 50 vor dem Beobachter abwickeln läßt mit der Möglic liebiger Stillsetzung. Ein derart anschauliches Lehrm zudenken, zu berechnen und in der schweren Nachkrieg

ı, ist eine nicht hoch genug bewertbare Leistung. Die rehkuppel über dem Planetarium enthält den 1839 von fer für die Sternwarte in Pulkowa gebauten 15 zölligen ır, damals das größte Instrument der Welt. Die Ost-nimmt einen modernen Goerz-Reflektor aus dem Jahre 40 cm Öffnung auf, die (auf Abb. 1 sichtbare) West-inen neuen Zeißrefraktor; diese Instrumente sind vom n ebenfalls benützbar.

itte der Hauptfront unter der großen Kuppel enthält den al, eine Walhalla der Technik. Im Grundriß ein Oval zw. 17 m Achsenlänge bei 13 m Höhe, die Wände mit Stuckmarmor verkleidet, die Wölbung mit goldenen Tier-hen auf blauem Grund und allegorischem Decken-„Wissenschaft und Technik“ geschmückt nimmt er Bil-ten und Reliefs der bedeutendsten Männer auf von Magnus und Kepler über Robert Mayer, Liebig und bis Alfred Krupp und Grafen Zeppelin, die zum Teil ht vollendet sind, zum Teil im anstoßenden Bildersaal nden.

cheint kaum glaublich, daß ein solches Werk sich fast ßlich aus Stiftungen aufbauen konnte, von den Bau-materialien begonnen bis zu den letzten Einrichtungen und Sammlungsgegenständen, zumal der Charakter des Museums den Zweck der Reklame, der sonst meist ein Ansporn zu Stiftungen ist, nicht aufkommen läßt. In diesem Umstand liegt mit ein Beweis für die hohe Bedeutung, die dem Bildungsziel des Museums in allen Kreisen beigemessen wird. Neben Geld- und Sachspenden von Behörden und Industrie im Werte von Hunderttausenden und Millionen von Goldmark haben einfache Arbeiter und Lehrlinge, durch den Besuch des provisorischen Museums angeregt, in einzelnen Mark nach ihren Kräften beigesteuert, und bei den Umzugs- und Einrichtungsarbeiten haben Meister und Arbeiter aller Gewerbe freiwillig und unentgeltlich Sonntags und in arbeitsfreien Zeiten bei den Aufstellungen und Montagen gearbeitet, wobei besonders die Handwerkerinnungen und das Personal der Eisenbahnwerkstätten genannt werden müssen. Das Deutsche Museum ist nicht nur ein Zeichen unbeugsamer Energie der führenden Männer und ein Denkmal deutscher Forschung und Technik, sondern ebenso auch deutschen Opfersinnes zur Schaffung friedlicher Geisteswerke, und darin liegt wohl ein Beweis für die Berechtigung des Vertrauens an einen Wiederaufstieg unseres Vaterlandes.

Organisatorische Form und Menschengeist.

Von Reichbahnoberrat **Gehr** in Berlin.

hluß seiner Ausführungen über die „Neuordnung des tenwesens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ in er „Reichsbahn“ vom 19. Mai 1925 betont der Geheime Kühne, daß jeder davon durchdrungen sein müsse, daß dige Quell der gestaltenden Arbeit dieser Neuordnung en ausführenden Menschen fließt. Er gibt damit einem Ausdruck, der für die Organisation eines jeden Unter-gilt, in dem eine mehr oder weniger große Anzahl von tätig ist.

m kleinen Kreise von Mitarbeitern lassen sich die Ge-icht nach Maßgabe ihrer besonderen Fähigkeiten, Vor-e und Neigungen auf die einzelnen Kräfte verteilen, um Weise die Arbeitskraft eines jeden für den gemein-veck so gut als möglich zu nutzen. Je größer die Zahl stellten wird, um so schwieriger ist eine solche indi-Arbeitsverteilung; der einzelne Mensch wird bei einem oder einer Vermehrung nicht mehr so sehr als Einzel-sgesucht, sondern er hat mehr bestimmten, allgemein en Anforderungen genereller Art zu entsprechen und egung seiner Eignung ein für alle Male festgesetzte zungen zu erfüllen, die er meist durch das Bestehen be-Prüfungen nachweist, soweit eine Anstellung in öffent-enst in Frage kommt. Auf diese Weise vollzieht sich der Gesamtheit der Angestellten eine Gruppenbildung, ine Sammelbezeichnung gefunden werden muß. So ent-rifflich die Organisation eines Unternehmens.

de zu weit führen, diesen Entwicklungsgang näher zu ; er sollte nur angedeutet werden, um damit den Ur-s Kühneschen Gedankens aufzudecken und zu zeigen, die Organisation eines Unternehmens ganz von selbst n Umfange ergibt. Damit ist aber natürlich nicht schon r Organisation gekennzeichnet, sondern lediglich die Tat-ß sich die Verteilung der Arbeiten nicht mehr unmittel-e einzelnen Menschen regeln läßt; es wird eine mittelbare lung nötig, indem zunächst bestimmte Arbeitsgebiete eden werden, innerhalb derer die ursprüngliche Teilung äfte erst wieder möglich wird. Ein wesentlicher Unter-bei ist aber, daß es sich innerhalb dieser Gruppen dann eine Verteilung der Arbeitsmenge eines gleichartigen offes, als um die Ausscheidung verschiedenartiger Ar-te handelt.

anisatorische Form und Gliederung eines Unternehmens in Hilfsmittel für die Teilung der Arbeiten nach Art und Menge auf die verschiedenen Angestellten. Mit der zunehmenden Größe des Unternehmens wachsen die Aufgaben, die mit der Arbeitsteilung selbst verbunden sind, bis zu ihrer Bewältigung schließlich selbst womöglich ein besonderes organisatorisches Gebilde, eine Organisationsabteilung erforderlich wird. Der enge Zusammenhang zwischen dem Personaldisponenten und dem Bearbeiter der Organisation eines Unternehmens ist klar erkennbar; zunächst genügt der erstere, um die Zahl der Angestellten zu bemessen, unter den Bewerbern die geeigneten herauszusuchen und ihnen ihre Tätigkeit zuzuweisen; erst wenn zu einer festeren Gruppenbildung in dem Arbeitsstoff geschritten werden muß, läßt sich auch diese Tätigkeit als ein neues, selbständiges Arbeitsgebiet herausschälen, das dann früher oder später eine besondere Arbeitskraft erfordert.

Personaldisponent und Organisationsbearbeiter sind in dieser Eigenschaft unmittelbar auf dem sachlichen Arbeitsgebiete des Unternehmens tätig; sie bilden gewissermaßen ein besonderes Unternehmen für sich, dessen Aufgabe die innere Verwaltung des Hauptunternehmens ist.

Nun sehen wir bei den vorhandenen Geschäftsbetrieben die Entwicklung aus den kleinsten Anfängen heraus oft nicht mehr vor uns; viele Unternehmungen erhalten von vornherein einen Umfang, der von ihrem ersten Tage an Einrichtungen organisatorischer Art voraussetzt. Zu den letzteren gehören ohne weiteres die Eisenbahnen, und wir sind gewohnt, auf sie das Wort „Eisenbahnverwaltung“ mit Beziehung auf das ganze Unternehmen anzuwenden, sodaß uns die Ausscheidung des besonderen Begriffes der inneren Verwaltungstätigkeit in dem soeben dargestellten Sinne für solche Unternehmungen schon sprachlich Schwierigkeiten bereitet. Das trifft in besonders hohem Maße bei den großen Staatsbahnen zu, die einen Teil der allgemeinen Staatsverwaltung bilden; das gilt in gleicher Weise auch heute noch für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit ihren vielseitigen organisatorischen Einrichtungen, die wir als gegeben zu betrachten gewohnt sind, ohne uns ihre Entstehungs- und Entwicklungsgrundlagen so recht klar zu machen.

Eine natürliche Folgeerscheinung davon ist, daß gerade auf dem Gebiet der organisatorischen Tätigkeit, wie sie sich in den letzten wechselvollen Jahren bei den s. Zt. zur Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Eisenbahnen ergeben hat, der ursprüngliche Grundgedanke der Organisation leicht etwas in den Hintergrund tritt. Die Notwendigkeit der allmählichen Zusammenführung der verschiedenen Bestandteile der Reichsbahn

zu einem auch innerlich vereinheitlichten Gebilde, die Bestrebungen, den vorhandenen Organismus zum Zwecke eines sparsamen Arbeitens zu vereinfachen, die Forderungen des Dawes-Gutachtens, die organisatorisch einschneidende Maßnahmen erzwangen, stellten in dieser Hinsicht besonders umfangreiche und eilige Aufgaben an die Deutsche Reichsbahn.

Die Neigung, die Fähigkeit des Deutschen zum Organisieren zu überschätzen und die Beschäftigung mit organisatorischen Aufgaben als ein selbständiges Arbeitsgebiet anzusehen, führt so gelegentlich zur Aufstellung von Grundsätzen, die für die organisatorische Gliederung jedes Unternehmens allgemein gelten sollten, z. B. die Begrenzung auf drei Instanzen oder ähnliches, denen eine gewisse Erfahrungsbedeutung selbstverständlich nicht abzusprechen ist, die aber niemals eine absolute Geltung haben dürfen. Insbesondere hat man auch gerade für die ehemals Preußisch-Hessische Eisenbahnverwaltung auf die Unantastbarkeit des Instanzenzuges (Amt — Direktion — Ministerium) hingewiesen. Bei näherer Betrachtung zeigt sich indessen, daß auch er in seiner ursprünglichen Einfachheit und Klarheit gar nicht mehr besteht. Bei den größeren Dienststellen hat vielfach der Dienststellenvorsteher schon den Charakter einer zweiten Instanz für sein Personal angenommen; zur Entlastung der Zentrale sind die Direktionen auf verschiedenen Gebieten als letzte Instanz zu endgültiger Entscheidung berufen; jedoch wird dann die weitere Beschwerde doch noch ein zweites Mal bei der Direktion, und zwar von bisher mit der Angelegenheit nicht befaßten Beamten bearbeitet (Dezernatswechsel-Verfahren), und in besonderen Fällen befaßt sich doch auch die Zentrale selbst mit der Sache. Das ist durchaus berechtigt und bewegt sich in der Richtung einer gesunden Dezentralisation; die Systematik darf auch in der Organisation nicht zum Selbstzweck werden und muß notgedrungen gerade in Zeiten besonders lebhafter Entwicklung leiden. Mag wissenschaftliche Forschung später darin rückblickend die Entstehung eines neuen Systems finden und mag sich allmählich auch wieder eine klare und leicht erkennbare Organisation herausbilden. Die Mannigfaltigkeit des Instanzenzuges zeigt auch in ganz besonders hervorstechender Weise der Aufbau des alten preußischen Heeres, das doch gerade — und mit Recht — als Muster einer straffen Organisation galt: unter dem Oberbefehlshaber standen Inspektionen, Armeekorps, Divisionen, Brigaden, Regimenter, Bataillone und Kompagnien mit verschiedenen Abwandlungen je nach der Truppenart, dem inneren I[...] der gefechtsmäßigen Gliederung u. dgl. Daneben ga[b es] Sonderformationen der Spezialwaffen und verschieden[e Ver]waltungsstellen und Behörden. Immerhin war auch [eine] gewisse Dreiteilung zu erkennen, z. B. bei der Glie[derung der] Kompagnie, des Regiments oder der Divisionen je in [...]

Die Notwendigkeit, bei dem inneren Aufbau eines [Unterneh]mens rein nach den praktischen Erfordernissen des E[...] vorzugehen, läßt sich auch durch eine andere Beleu[chtung an] dem Beispiele einer Eisenbahnverwaltung erkennen. [...] unbedenklich davon ausgehen können, daß die gesamt[e Leitung] eines solchen Unternehmens von einer einheitliche[n] Spitze ausgehen muß. Stellt man sich nun die unte[rsten aus]führenden Organe des Unternehmens, die Eisenba[hndienst]stellen, als auf einer Fläche befindlich vor, so gewinnt [man] das Bild eines Kegels, der von den Fäden gebildet wi[rd, die von] der Spitze bis zu jeder einzelnen Dienststelle laufe[n. Mit der] Zahl der Dienststellen muß dann notgedrungen auc[h die Ent]fernung der Spitze von der Grundfläche wachsen, [...] Überblick über das gesamte Unternehmen gewahrt bl[...] Um so weniger lassen sich aber dann von „oben" noch [Einzel]heiten der Dienststellen regeln, und es ergibt sich p[rak]tisch von selbst die Einschaltung von Zwischeninst[anzen, die] allerdings nur dann zweckentsprechend arbeiten wer[den, wenn] sie sich ihrer Aufgabe ständig bewußt bleiben, die V[erbindung] nach beiden Richtungen aufrechterhalten zu sollen. [...] wiederum der lebendige Zusammenhang zwischen den [organisa]torischen Formen eines Unternehmens und dem Geist [...] in dem die einzelnen Menschen in dem Organismus z[u wirken] haben. Die bestdurchdachte Organisation wird kei[ne her]ragenden Erfolge zeitigen, wenn es an den geeignete[n Persön]lichkeiten fehlt; das gilt bis zu einem gewissen Grade [auch um]gekehrt. Wo es sich aber, wie in der Eisenbahnv[erwaltung,] um zahlreiche Gruppen von Menschen handelt, die vo[m gleichen] Geiste durchweht, gleichartige Arbeit zu leisten haben, [ist] neben den ihre Tätigkeit regelnden Dienstvorschriften [die] äußeren Form eines organischen organisatorischen Ge[bildes, das] es dem einzelnen Menschen erleichtert, im Sinne de[s Ganzen] seine Pflicht zu tun und die gerade ihm zugewiesen[e Aufgabe] zu erfüllen.

Verbilligung des Betriebes durch Änderung der Signale am Zuge.

In Nr. 16/1925 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nimmt Reichsbahnoberrat E n g e l h a r d t, Elberfeld, unter obiger Überschrift Stellung zu der Zweckmäßigkeit der jetzt gültigen Schlußsignale am Zuge und schlägt im Interesse der Sparsamkeit vor, bei Tage die Schlußscheibe, bei Dunkelheit die Schlußlaterne (den „Bären") fortfallen zu lassen. Größte Sparsamkeit auf allen Seiten ist bei der schlechten Wirtschaftslage der Reichsbahn in heutiger Zeit ein Gebot der Stunde, und jeder Pfennig, der im einzelnen erspart werden kann, führt im großen Reichsbahnbetriebe zu beachtenswerten Summen. Mit dem Herrn Verfasser kann aus der Praxis heraus die Ansicht geteilt werden, daß bei dem heutigen Stande der Luftbremse d r e i Signalzeichen am Zugschlusse des Guten zu viel sind und eine Verbilligung durch Einschränkung wohl angängig ist. Daß aber sein Vorschlag, den „Bären" fortfallen zu lassen, seine bedenklichen Nachteile hat, mögen nachstehende Ausführungen erläutern: Unmittelbar am Westrande des Bahnhofs Brilon-Wald schließt sich ein Tunnel von rund 1400 m Länge an, der zwei Krümmungen hat, außerdem von beiden Enden bis zur Mitte steigt. Alle Züge haben bei Durchfahrt durch den Tunnel zu jeder Zeit Nachtschluß zu führen. Je nach Witterung, d. h. bei Nebel- und Regenwetter mit Südwestwind, bleibt der Rauch im östlichen Tunnelteil oft tagelang stehen; er verdichtet sich bei stärkerem Betriebe zeitweise derart, namentlich nach oben hin, daß kein Mensch im Tunnel auch nur einen Schritt weit bei normaler künstlicher Be[leuchtung,] d. h. bei einer Karbidhandlaterne oder Fackel, sehen ka[nn. Un]möglich ist es ihm in solchen Zeiten vor allem, die O[berwagen]laternen zu sehen. Er kann sich einzig und allei[n auf die] Schlußlaternen verlassen, die er auf Momente zu er[kennen in] der Lage ist. Welch außerordentliche Gefahren fü[r die Be]diensteten im Tunnel, den Revisionsbeamten, den Stre[ckengeher,] den Rottenarbeiter aber dann entstehen würden, wenn d[ie Schluß]laterne allgemein fortfiele und er praktisch nicht [den] Schluß an einem vorbeigefahrenen Zuge erkenne[n kann,] namentlich noch dann, wenn er sich bei gleichzeitig[er Durch]fahrt eines Gegenzuges auch nicht mehr auf sein [...] lassen kann, bedarf keiner Begründung. Gleiche un[d ähnliche] Gefahrmomente werden bei anderen Tunneln siche[r] vorliegen.

Die Anregung des Reichsbahnoberrats Engelhardt [läßt] ferner die Frage unbeantwortet, welchen Zugschluß [...] n e n bei Fortfall der Schlußlaternen führen sollen, [die] heute n u r dieses Signal hinten am Tender führen. Es [...] angängig sein, am Schluß w a g e n die Schlußlaterne [...] an einer M a s c h i n e sie aber bestehen zu lassen; eben[so dürfte] es nicht zweckmäßig sein, bei allgemeinem Fortfall d[er Schluß]laterne den Zugschluß der Maschine entsprechend de[m Grund]satz „Zugschluß nur oben am Fahrzeug" etwa dahin fe[stzulegen,] daß eine Laterne in Form der Oberwagenlaternen in [...]

enen Laternenstütze inmitten des oberen Tenderrandes
ngen wäre, denn diese Stütze muß für Signal 17a frei-
Diese Frage hat ebenfalls für den hiesigen Tunnel in-
esondere Bedeutung, als die Züge aus westlicher Rich-
it Druckmaschinen fahren, die im allgemeinen vom
in der Mitte des Tunnels — vom Signal 35b — aus
ehren, in vielen Fällen aber — täglich etwa 5mal und
mer bei denselben Zügen — auf besondere Anordnung
on-Wald durchfahren. Die im Tunnel befindlichen Be-
n wissen also bei einem aus westlicher Richtung kom-
Zuge niemals, ob er Drucklokomotive hat. Das Gefahr-
für sie würde also noch größer, da sie mit Fortfall der
terne und der hierdurch notwendigen Änderung des
s an Maschinen vielleicht auch nicht den Schluß der vor-
nden Drucklokomotive erkennen könnten.

rden sich m. E. aber auch noch weitere Mängel in der
rgeben, wenn das Schlußsignal fortfällt. So ist es z. B.
bar, daß bei Brücken mit anschließend steigender Strecke
schluß von einer bestimmten Stelle aus nicht mehr auf
endige Entfernung hin erkennbar sein wird, wenn das
eichen fehlt.

hweizerischen Bundesbahnen, deren Zugschlußsignale
hnoberrat Engelhardt in seinem Artikel ihrer Sparsam-
Brauchbarkeit wegen als Beispiel anführt, haben
n zahlreichen Kunstbauten und Krümmungen m. E.
eislich das Zeichen unten am letzten Fahrzeug nicht
ssen und sich nicht auf ein oder mehrere Zeichen oben
n beschränkt, sondern sie haben für ihre Verhältnisse
ittelweg, ein Signal über dem Puffer, d. h. etwa in
e des letzten Wagens, den besten Ausweg gefunden.
gel bei diesem Signal, der darin besteht, daß der Zug-
on vorn nicht sichtbar ist, haben sie bei ihrer gerin-
gfolge gegenüber unseren deutschen Industriezentren
bei ihren durchweg kürzeren Güterzügen dadurch be-
zu können geglaubt, daß sie die Meldung der Ankunft
schlußsignal tragenden Wagens innerhalb des Einfahr-
urch den Schlußschaffner vorschreiben. Da ähnliche
ng bei der Reichsbahn weder möglich noch in der heu-
t ihrer kostspieligen Änderungen wegen durchführbar
E. die Lösung der Frage sparsamer Signalgestaltung
hlusse ohne Nachteile und Gefahren nicht dahin mög-
oben oder nur unten am letzten Fahrzeug Signal-
u führen. Es wird bei unseren deutschen Verhältnissen
Lösung nur darin zu finden sein, daß oben und
e ein Zeichen geführt wird, d. h. daß eine Oberwagen-
zw. -laterne fortfällt, und zwar die linke. Welchen
raktischen Wert hat heute noch die obere linke Scheibe
erne, und welche Nachteile und Gefahren können bei
rtfall entstehen? Keine. Nach der Zugspitze zu wird
hluß nach wie vor erkennbar bleiben müssen, auch bei
nsten Güterzügen — und hierzu genügt ein Zeichen —
hinten zu wäre m. E. in allen Fällen zum mindesten
rnehmung eines der beiden Kennzeichen des Zug-
(vgl. § 16³ F. V.) gewährleistet.

ung der Frage im Sinne dieses Vorschlages fände die
Schlußsignals an Maschinen ohne weiteres ihre Er-
die weiteren durch den Vorschlag des Reichsbahnober-
lhardt notwendigen Änderungen bestehender Signale
rnerhin nicht notwendig werden; sie würden sich durch
g eines dritten Zeichens — es handelt sich immer um
fälle — im Sinne des Signalbuchs erübrigen.

Bahnhofsinspektor Oelsner, Brilon.

* * *

stehenden Ausführungen ist folgende Erwiderung ein-

n Anregungen des Bahnhofsinspektors Oelsner in
ald möchte zunächst die eine Feststellung als sehr
unterstrichen werden, daß auch Beamte, die langjährige
Erfahrungen draußen im praktischen Betriebe gesammelt haben,
die Signalisierung des Zugschlusses durch drei Signalzeichen als
zu weitgehend anerkennen, daß also das starre Festhalten an
dem markanten Dreilicht-Schlußsignal kein Evangelium zu sein
braucht. Wie mir inzwischen bekannt geworden ist, werden
auch in Bayern die Lokalzüge bei Dunkelheit nur durch eine
Zugschlußsignallaterne signalisiert.

Zu dem Eintreten Oelsners für die Beibehaltung der unteren
Zugschlußlaterne („des Bärs“) und den Fortfall des linken
oberen Signalmittels, wäre folgendes zu sagen:

Im § 39² der Fahrdienstvorschriften und der Ausführungsbestimmung 68 der Signalordnung ist angeordnet, daß die Reichsbahndirektionen die Strecken zu bestimmen haben, auf denen wegen des Vorhandenseins bestimmter Tunnel Nachtsignale am Zuge auch am Tage zu führen sind. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Elberfeld zum Beispiel sind im Rudersdorfer Tunnel (2156 m Länge) der Strecke Siegen-Ost-Haiger am Tage Nachtsignale (Signal 15 und 16a) zu führen. Im Goldbergtunnel (2200 Meter Länge) der Strecke Hagen-Brügge sind dagegen am Tage keine Nachtsignale vorgesehen, weil sie wegen der Rauchgase doch nicht gesehen werden. Hier liegen die Verhältnisse infolge der schlechten Abzugsmöglichkeit der Rauchgase aus dem S-förmigen Tunnel besonders ungünstig. Aber auch im Rudersdorfer Tunnel werden die Schlußlaternen nicht mit Sicherheit erkannt. Im Goldbergtunnel müssen sich daher die Bediensteten grundsätzlich auf das Gehör verlassen. Selbst wenn es für das Ohr ruhig geworden ist und mit dem Vorbeifahren des Zuges gerechnet werden kann, muß mit dem Hineintreten in das Gleis so lange gewartet werden, bis sich die Rauchgase nach oben verdichtet haben, und dann erst besteht die Möglichkeit, im Gleis sehen und arbeiten zu können. Gleiche Zustände bestehen bei dem eingleisigen Giersberg-Tunnel zwischen Siegen und Siegen-Ost. In diesem Tunnel verkehren die Schnellzüge mit Schiebelokomotiven. Bevor letztere mit der verbesserten lösbaren Kupplung (Bauart Wiggershaus) ausgerüstet waren, ist in diesem Tunnel mehrfach das Auffahren der Schiebelokomotive auf den Zug erfolgt, wenn sie infolge Schleuderns und Versagens der älteren Kupplung vom Zuge abkam. Die seinerzeit angewandten Vorbeugungsmittel, wie Beleuchten des Schlußwagens und Anbringen der Nachtsignale am Zuge mit dem Zweck, dem Lokomotivführer den Schlußwagen rechtzeitig sichtbar zu machen, waren ergebnislos, weil der beleuchtete Schlußwagen und die Nachtsignale vom Lokomotivführer der Schiebelokomotive wegen der Rauchgase nicht zu sehen waren.

Allgemein kann wohl für solche Verhältnisse über die Zweckmäßigkeit des Führens der Nachtsignale an den Zügen bei der Durchfahrt durch Tunnel gesagt werden, daß für die im Tunnel stationär arbeitenden Bediensteten die Signalisierung der Zugspitze von größerer Bedeutung ist als die des Zugschlusses, und daß die letztere für das Lokomotivpersonal in der Regel wertlos ist. Aus diesen Überlegungen folgt, daß die Schlußlaterne im Tunnel an ihrer jetzigen Stelle nicht unbedingt beibehalten werden muß.

Als weiterer Mangel, den der Fortfall der unteren Schlußlaterne zeitigen würde, wird von Oelsner angeführt, daß bei Brücken mit anschließenden starken Steigungen beim Fehlen der Schlußlaterne die Oberwagenlaternen von einer bestimmten Stelle auf die notwendige Entfernung nicht mehr zu sehen seien. Diese Bemängelung dürfte sich auch auf Brückendurchlässe beziehen, hinter denen eine starke Steigung beginnt. Sie ist aber m. E. nicht ohne weiteres stichhaltig, da beim Durchfahren von Brückendurchlässen in Einschnitten mit anschließender starker Rechts- oder Linkskurve ähnliche Verhältnisse bestehen. Liegt eine solche Strecke dann noch in einem Gefälle hinter einem Brückendurchlaß oder einer Brücke mit einem die Sicht hindernden Windverband, so dürften wegen der Unübersichtlichkeit der Strecke in solchen Ausnahmefällen besondere Maßnahmen zu treffen sein (z. B. mittels erhöhter Wärterposten).

Hinsichtlich der Frage Oelsners, welchen Zugschluß einzeln-

fahrende Triebwagen und Lokomotiven zu führen haben, ist zu sagen, daß hier kein Grund vorliegt, das jetzige Signal 16a zu ändern. Die Vermeidung des Mitschleppens einer besonderen Zugschlußlaterne und die Verwendung von roten Vorsteckscheiben bei der rechten hinteren, wie in der Schweiz über dem Puffer angebrachten Lokomotiv-, Tender- oder Triebwagenlaterne scheint mir durchaus zweckmäßig und einfach zu sein. Die Anbringung von besonderen hochgelegenen Laternenstützen an Lokomotiven, Tendern und Triebwagen neben den bisherigen dürfte sich deshalb erübrigen. Auch die Bedenken, die Oelsner wegen der Schlußsignalisierung der Schiebelokomotiven äußert, wie sie z. B. im Briloner Tunnel verwendet werden, dürften damit hinfällig werden. Hierzu darf aber nebenbei noch bemerkt werden, daß in Zukunft das Mitlaufen der mit dem Zuge festzukuppelnden Schiebelokomotiven auch auf dem Gefällabschnitt wegen Ausnutzung der Lokomotivbremskräfte angestrebt werden muß.

In meiner Abhandlung habe ich mich also nur auf die bei einzelnfahrenden Lokomotiven angewendete vereinfachte Signalform des Zugschlusses als etwas Nachahmenswertes berufen, indem ich auf die unterschiedliche Signalgebung mittels der Signale 16a und 16b aufmerksam machte. Denn sowohl für das stationäre wie das Fahrpersonal ist es gleichgültig, ob es von hintenher aus dem Zugschluß erkennen kann, daß das betreffende Gleis von einem ganzen Zug oder einer einzeln fahrenden Lokomotive oder Triebwagen besetzt ist. Für den Lokomotivführer bedeutet das rote Signallicht, ob es aus einer Lampe (Hauptsignal, 6b-Scheibe) oder aus drei Lampen (Zugschluß) besteht, weiter nichts als die genaue Kennzeichnung der Stelle, bis an die er heranfahren darf (ähnlich wie das Gleissperrsignal 14). Wenn er verhindern will, daß er über diese Stelle hinausfährt und dadurch einen Unfall herbeiführt, muß er in der Regel noch ein besonderes Ankündigungssignal in Gestalt des Vorsignals oder Langsamfahrsignals erhalten, damit er rechtzeitig Maßnahmen zum Stellen des Zuges treffen kann.

Wenn nun Oelsner der Beibehaltung der Zugschlußlaterne unter Beseitigung der linken oberen Wagenlaterne (das Wort redet, so würde ich seinem Vorschlag ohne folgen können, wenn nicht gewisse in meiner Abhand reits angedeutete Betriebserschwernisse bei Annahme sei schlages bestehen blieben:

1. Die Aufhängung der Schlußlaternen an den neuen puffern erfordert die Anbringung besonderer Bügel, dab aber nicht so einfach und sicher wie am Pufferstößel.

2. Die Aufhängung an dem Pufferstößel läßt es zu, Schlußlaternen von nachschiebenden Schiebelokomotiven digt werden und dabei in Verlust geraten können.

3. Die Beförderung der sehr schweren Schlußlaternen auf den Verschiebebahnhöfen besondere Schwierigkeiten fordert beim Kunze-Knorr-Betrieb wegen der empfi Schwächung des Zugbegleitpersonals womöglich besonde kräfte für die Beförderung. Demgegenüber darf woh werden, daß das Tragen der beiden oberen Wagenlate leichteres Geschäft ist.

4. Die Zugschlußlaterne, der für Tunnel eine gewiss tung zukommen soll, ist bei Zügen, die an hohen Bah und in Verschiebebahnhöfen halten, auch für das station triebspersonal nicht immer sichtbar. Behält man also bei wagenlaternen, so wird man auch bei schwierigen Bahn hältnissen mit krummer Gleisanordnung oder beim E einer Laterne stets in der Lage sein, den Zugschluß v zu erkennen.

Engelhardt, Reichsbahnoberrat,
Oberregierungsbaurat a. D., Elberfeld.

* * *

Die in vorstehenden beiderseitigen Anregungen behan trieblich nicht unwichtige Frage dürfte am zweckmäßig durch gefördert werden, daß sich nunmehr die zust Stellen (Fahrdienstausschuß und Hauptverwaltung) mit fassen. Wir schließen daher die Erörterung über diese

Die Schriftle

Über den Anstrich der englischen Lokomotiven und ähnliches.

In Heft 18/1924 des Organs für die Fortschritte im Eisenbahnwesen wird darauf hingewiesen, daß die Lokomotiven in England vorwiegend hellfarbige Anstriche erhalten und sich stets durch Sauberkeit auszeichnen, was hauptsächlich darauf zurückzuführen sei, daß man dort nach Landesbrauch jedem Lokomotivführer seine Lokomotive fest zuteile. Es dünkt mich, daß die Ursachen viel tiefer liegen. Sie gründen sich nicht allein auf Anordnungen, sondern sind psychologischer Art und werden deshalb ihre Wirkung stets behalten. Man möchte nur wünschen, daß wir in Deutschland auf diesem und manchem anderen Teilgebiete des Eisenbahnwesens etwas mehr Wert auf psychologische Einstellung legten und dafür das „Kommandieren“ ließen. Der Augenschein hat mich gelehrt, daß wir gerade hier von den Engländern manches lernen könnten.

Wenn man zum erstenmal aus Deutschland nach Holland kommt, wird man sich als deutscher Eisenbahner beim Anblick der hellglänzenden Messingschrauben für die Dampfdome der Lokomotiven oder der blitzenden Messingverzierungen an den Radverkleidungen vielleicht versucht fühlen, ein wenig zu lächeln. Zu sehr schaut das nach vergangenen Zeiten aus. Wenn man aber dann beobachtet, daß der Lokomotivführer noch kurz vor der Abfahrt auf dem Langkessel seiner Maschine herumklettert und diese mit Putzwolle und Öl bearbeitet, da muß man sich doch beschämt gestehen, daß wir dieses Schauspiel in Deutschland nie genießen können. Und warum nicht? Es fehlt der Anreiz dazu. Und der liegt in Holland und England einfach in dem von Haus aus frischen Äußeren der Lokomotive, in ihrem hellen Anstrich und ihren blinkenden Teilen. Diese reizen geradezu auf, sie so zu erhalten. Ein Schönheitsempfind haben auch die Lokomotivführer und Heizer trotz ihr wenig sauberen Arbeit nicht verloren. Das lehrt die Beob immer wieder. Man könnte nun einwenden, daß das alles lichkeiten wären, daß es viel besser sei, die Lokomoti ein schwarzes Aussehen, wenn sie nur in ihrem Getrieb der Feuerung sauber und ordentlich gehalten werde. Es ein Schluß der Wahrscheinlichkeit, daß derjenige Füh sich auch noch um das äußere Kleid seiner Lokomotive das Getriebe usw. erst recht sauber und instandhalten wird Einsicht und Pflichtgefühl wird man dem Führer z müssen, daß er sich nicht auf die Äußerlichkeiten beschr

Und noch ein anderes. Eine Lokomotive in hellgrün wande z. B. (London- und Nordostbahn in England) wi sönlicher als unsere deutschen Schwarz-in-Schwarz-Ma sie hebt sich viel mehr heraus aus der Umgebung, Einzelding, bildlich gesprochen, als Einzelwesen, viel l in die Erscheinung, besonders wenn sie vor ihrem Zug Das muß aber auch die gefühlsmäßige Einstellung des tivführers zu seiner Maschine erheblich beeinflussen. sie besser achten, schätzen, pflegen. Es ist sehr bezei daß der englische Lokomotivführer seine Maschine als we Wesen betrachtet und sie in der Berufssprache als „she bezeichnet (z. B. she is a nice girl), während sonst lischen alle leblosen Dinge, folglich auch eine Lokomotive sätzlich sächlichen Geschlechts (it, es) sind.

Aus wirtschaftlichen Gründen will es etwas zwe scheinen, ob die Einfachbesetzung der Lokomotiven in E

durchgeführt wird, wie an der oben angeführten Stelle
lt wird. Unzweifelhaft aber werden alle bisher ange-
psychologischen Momente auch bei der Doppelbesetzung
ll zutreffen, wenn nur die beiden Lokomotivbemannun-
it zueinander passen. Und das ist erfahrungsgemäß bei
it häufig der Fall.

nglischen und amerikanischen Verkehrsunternehmungen,
ur die Eisenbahnen, legen besonderen Wert auf ein
es Aussehen ihrer Betriebsmittel. Sie betrachten dies
der wirksamsten Mittel zur Verkehrswerbung. Die
gengesellschaft z. B. bevorzugt hellrot, hellgelb und
den Anstrich ihrer Wagen. Die Augen der Öffentlich-
len dadurch auf diese Wagen gelenkt werden. Erfah-
näß ist diese Wirkung auch vorhanden — Reklame in
sonderen Form. Die Öffentlichkeit wird aber damit zu-
um Aufpasser für den Zustand der Wagen. Von der
arbe geht also mittelbar zugleich eine erziehliche Wir-
if die Bediensteten aus, auf das Ansehen ihrer Wagen
zu nehmen, die augenscheinlich nicht gering angeschlagen
darf.

auch betrieblich sind die hellen Farben wohl von
n. Die Lichtverhältnisse in den Lokomotivschuppen
ht immer die besten. Weiße Wände, die das Licht zu-
fen würden, lassen sich dort nicht erhalten; aber helle
sel und Führerstände — das sollte möglich sein. Und
n sich nicht schon für die Dampflokomotiven zum hellen
bekehren, bei den elektrischen Lokomotiven dürfte
m Wege stehen. Die Lokomotiven der Metropolitan-
Untergrundbahn in London mit ihrer gemaserten hellbraunen Holzverkleidung sind ein Beweis dafür.

Im Eisenbahnwesen gibt es noch einige ähnliche Fälle, bei denen die helle Farbe sehr nützlich sein würde. Der Zustand der öffentlichen Verkehrsräume, im besonderen der Aborte z. B., läßt häufig zu wünschen übrig. Was kann man jedoch anderes erwarten, wenn solche Räume schwarz in schwarz gehalten sind, mehr einem Loch als einem Nutzraume gleichend? Die psychologische Wirkung der Umgebung ist dann häufig derart, daß alle Rücksichten schwinden. Auch kann man sich von dem Dunkel keinen besonderen Anreiz zur Sorgfalt bei der Reinigung versprechen. Es ist zu begrüßen, daß auch das früher übliche dunkle Braun jetzt häufiger durch helle Farbtöne ersetzt wird.

Kalt und grau stehen viele Aufnahmegebäude der Eisenbahn aus früheren Jahrzehnten inmitten blühender Landschaft. Schlecht paßt ihr Kleid zu ihrem Wesen, Brennpunkt des Verkehrs, des Lebens zu sein. Darum gebt auch ihnen Farben des Lebens, daß sie nicht zu sehr abstechen von ihren Genossen aus jüngerer Zeit.

Seit Jahren sind Erörterungen und Versuche im Gange, die ungegenständliche Bezeichnung der Blockstellen mittels Zahlen durch eine Benennung mit sinnfälligen Namen zu ersetzen oder zu ergänzen. Warum sollte man nicht noch einen Schritt weiter tun und auch die Farbe noch zu Hilfe nehmen? — Wieviele Unfälle wohl dadurch verhütet werden könnten, wenn die Wärterhäuser hin und wieder auch rot statt grau getüncht würden? Rot als Farbe vermag auch Nebel noch einigermaßen zu durchdringen.

Gläsel.

Hamburg und der Frachtenverkehr in der Tschechoslowakei.

(Gründung eines Hamburger Schiffsfrachtenkontors in Prag.)

em Kriege nahm der überwiegende Teil der Güter aus
nwärtigen Tschechoslowakei seinen Weg nach Übersee
mburg und nach Skandinavien über Stettin. Nach dem
er Friedensvertrag hatten die deutsche Handelsschiffahrt
deutsche Wirtschaft im allgemeinen so viele Sorgen, daß
Durchfuhrverkehr von und nach Übersee sowie von und
n angrenzenden Ländern nur wenig Aufmerksamkeit
konnten. Hieraus hat insbesondere die italienische Re-
reichlichen Vorteil gezogen und zur Belebung des völlig
nden Triester Hafens alle Mittel angewandt; sie hat u. a.
mmen mit der tschechoslowakischen Eisenbahnverwal-
l den italienischen, in Triest beheimateten Reedereien
sen, das die Ausfuhr aus der Tschechoslowakei in größe-
fange über Triest zu lenken versuchte. Nachdem in
and wieder stabile Verhältnisse eingetreten waren, ge-
sich u. a. die in Goldwährung aufgemachten Eisenbahn-
rtarife derart hoch, daß Triest ein verhältnismäßig
Spiel hatte und einen nicht unerheblichen Verkehr an
, der sonst über deutsche Häfen, namentlich über Ham-
gangen wäre.

ese Transporte, die für die gesamte deutsche Wirtschaft
ßem Wert sind, für Deutschland wieder zu gewinnen,
thin die Reichsbahn Seehafenausnahmetarife in Kraft
und ist weiter bemüht, diese so zu gestalten, daß für
ze Reihe von Wirtschaftszentralen der Tschechoslowakei
Triest gegenüber tarifarisch günstig liegt. Ferner ver-
deutschen Häfen über sehr vorteilhafte Binnenwasser-
die einen billigen Transport, zum Teil mit Umschlags-
gestatten.

nregung der Hamburg-Amerika-Linie hat nun eine ganze
Anzahl führender deutscher Reedereien einen Schritt weiter zur Hebung des Verkehrs über ihre Häfen unternommen, indem sie in Prag ein Schiffsfrachtenkontor gegründet haben, dessen Zweck es ist, in der Tschechoslowakei zu Gunsten des Frachtenverkehrs über Hamburg zu wirken, Auskünfte über sämtliche Frachten nach Übersee zu erteilen und verbindliche Frachtbuchungen vorzunehmen. Dieses Schiffsfrachtenkontor, die „Transmare" Überseeverkehr G. m. b. H., Prag II, Hybernska 10, steht unter der Leitung eines erfahrenen Fachmannes und hält engste Fühlung mit den Flußschiffahrts-Gesellschaften und der Reichsbahn, um auch den Vorfrachtbedürfnissen im Interesse der tschechoslowakischen Industrie zu entsprechen. Es wird indessen den Vortransport bzw. die Fob-Lieferung nicht selbst ausführen, da diese Tätigkeit in das Gebiet des Speditionswesens hinübergreift, also nicht zu seinen Aufgaben zählt.

Es ist zu hoffen, daß alle Interessenten am Verkehr aus und nach der Tschechoslowakei sich in weitestem Umfange der „Transmare" Überseeverkehr G. m. b. H. bedienen werden. Sie ist in der Lage, nach sämtlichen Überseerelationen mit Frachtauskünften und Schiffsräumte zur Verfügung zu stehen, da sie die folgenden Reedereien vertritt: Hamburg-Amerika-Linie, United American Line, Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. Kosmos, Woermann-Linie A.-G. und Deutsch-Ostafrika-Linie, Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. Hansa, Deutsche Levante-Linie, Deutsche Orient-Linie, Ozean-Linie, Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei und Stoomvaart Maatschappij „Atlas", Rob. M. Sloman jr. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft, A. Kirsten und H. J. Perlbach & Co. Nfl., Stettiner Dampfer-Compagnie A. G., Schlesische Dampfer-Compagnie, Berliner Lloyd A. G., Bremer Dampferlinie „Atlas" G. m. b. H., Hamburg-Rhein-Linie und Baltische Reederei.

Dr. B.

Vereinfachung des Buchungsverfahrens bei den Güterkassen.

Von Eisenbahn-Inspektor **Domaß**, Werdohl

Durch den neuen Teil III der Allg. Abf.-Vorschr. vom 1. 10. 1922 ist ein Buchungsverfahren eingeführt worden, das theoretisch insofern praktisch erscheinen mag, als alle Einnahmen und Ausgaben sich in einem Buche, im „Hauptbuch“ zusammenfinden. In der Praxis ist jedoch hierdurch eine bedeutende Mehrarbeit entstanden. Die Sicherheit und Genauigkeit hat gegenüber dem alten Verfahren Einbuße erlitten; die Doppeleintragungen, Umbuchungen und Übertragungen sind zeitraubend. Den kleineren Kassen wird das Verfahren keine allzugroße Mehrarbeit verursachen, die großen Kassen werden jedoch zur Sicherstellung der monatlich zweimal aufzustellenden Güterkassenprüfung zu Hilfsmitteln greifen müssen oder, wie es anfangs vielfach gehandhabt wurde, die alte „Güterkassenbilanz“ nebenher führen. Eine Vereinfachung stellt dieses Buchungsverfahren überhaupt nicht dar. In verschiedenen Bezirken sind Umfragen gehalten worden, ob und wieviel Mehrarbeit das Buchungsverfahren verursacht und wieviel Mehrkräfte hierdurch im Kassendienst beschäftigt werden. Dieses beweist, daß eine Verringerung der Kassenarbeiten keinesfalls eingetreten ist; z. B. muß ein Frachtbrief im Weiterabfertigungsverfahren (Eingangsverrechnung alter Monat, Versandverbuchung neuer Monat) achtmal bei der Umabfertigungsstelle gebucht werden, davon entfallen vier Buchungen auf das Hauptbuch, während beim alten Verfahren vier Buchungen genügten. Die Abschlagzahlungen der Stundungsnehmer, die früher zwei bis drei Buchungen erforderten, müssen jetzt vier- bis fünfmal gebucht werden. Für „Zahlungen laut Anweisung“ ist dagegen gar keine Gegenbuchung vorgesehen. Ferner weisen die Frachtstundungsbücher nicht die Spalten auf, die erforderlich sind, um eine Übereinstimmung am Monatsschluß mit dem Hauptbuch herbeizuführen. Der Kassenführer muß daher die Zu- und Absetzungen der Verkehrskontrolle II, die Zahlungen laut Anweisung u. a. in den Stundungsbüchern mit verschiedenen Farbstiften kennzeichnen und sie dann am Monatsschluß einzeln heraussuchen, oder er nimmt am Monatsschluß summarische Umbuchungen im Hauptbuch vor, weil diese aus den Stundungsbüchern zu übernehmenden Beträge allesamt in der Spalte „Sonstige“, in der Belastung wie auch in der Gutschrift, erscheinen. Die letztere Buchungsart wird ihm aber keineswegs eine sofortige Übereinstimmung schaffen. Dazu macht der Fortfall des gegenseitigen Ablöschens der Kassenposten das Fehlersuchen unendlich schwer.

Eine sichere und einfachere Buchführung ließe sich in folgender Weise bewerkstelligen:

1. Das Ablöschen der Kassenposten müßte vorab erfolgen.
2. Die Freibetrag-, Nachnahme-, Überweisungs- und Nebengebührenbücher und Frachtstundungsbücher könnten nach Einfügung einer Löschungsspalte weitergeführt werden.
3. Das „Hauptbuch“ müßte fortfallen und dafür das „Abrechnungsbuch“, gegebenenfalls mit dem Titel „Hauptbuch“ eingeführt werden. Es dürfte die Übernahme der Tagessummen der Freibetrag-, Überweisungs-, Nebengebühren- und Nachnahmebücher in dieses Buch vollauf genügen. Wenn das Abrechnungsbuch beim Monatsabschluß mit den vorgenannten Büchern und diese mit den Hauptzusammenstellungen über den Versand und Empfang übereinstimmen, dann müssen logischerweise doch auch die Stundungsbücher und Schalterabrechnungsbücher stimmen. Vorausgesetzt, daß richtig gebucht worden ist, ergibt sich diese Übereinstimmung aus den zwischenzeitlichen Kassenprüfungen. Eine Kontrolle über die Ablieferungen an die Stations- oder Hauptkasse bietet das Abrechnungsbuch vollkommen. Das Hauptbuch sollte den Zweck haben, eine endgültige Abrechnung beim Monatsschluß herbeizuführen und den abgerechneten Monat sofort vollständig abzuschließen. Dieses kann beim Abrechnungsbuch in der gleichen Art geschehen, ohne daß Spaltenänderun[g] mehr Buchungen als beim alten Verfahren n[ötig] würden.
4. Das Schalterempfangsbuch, das sich von den Kassenkarten nur dadurch unterscheidet, daß es form geführt wird und die eingelösten Frachtbrief die Frankaturen und Nebengebühren nicht einzeln summarisch aufgeführt werden, bietet die Gel durch Beibehaltung dieser Buchungsart das Bark und das Hauptbuch auszuschalten. Zur Kontrolle Schalterbeamten müßten die Hilfsbücher: Schalter buch und Zusammenstellung der auf den näch übergehenden Frachtbriefe wie bisher beibehalten Dafür würde das Schalterstundungsbuch fortfal mehrere Schalter geführt werden, kann der K walter eine Zusammenstellung der Schalterabre bücher auf dem gleichen Vordruck führen. B Schalter ist keine Zusammenstellung erforderlich. ablieferungen, die in das Abrechnungsbuch übe werden, sind aus dem täglichen Abschluß des abrechnungsbuches ersichtlich. Schecks können in einer besonderen Spalte aufgeführt werden.
5. Die Abschlagszahlungen der Stundungsnehmer und tigen Ein- und Auszahlungen können, sofern sie oder ausgezahlt werden, durch das Schalterabrechn laufen und unmittelbar mit den betreffenden Gege (Nachnahmebuch, Stundungsbuch, Hinterlegungsb löscht werden, die Banküberweisungen gleichen schen den Bankkontobüchern, die naturgemäß als bücher zu gelten haben würden, aber im neuen V gar nicht berücksichtigt worden sind, und den betr Gegen- oder Stammbüchern (Abrechnungsbuch b weisungen an die Hauptkasse, Nachnahmebuch bz nahmeausgabebuch bei Nachnahmezahlungen usw.) Barabschluß kann täglich und sehr einfach erfolge der Bestand bei den Banken laut Bankkontobuch Restbestand am Schalter zusammengezogen werden
6. Das Hinterlegungsbuch und das Buch für verschie nahmen und Ausgaben wäre zu vereinigen, und z dem Muster des früheren Vorschußbuches oder jetzigen Hinterlegungsbuches, dem jedoch eine L spalte einzufügen wäre.
7. Das Überweisungsbuch ist insofern unpraktisch, mehr als sechs Stundungsnehmern zwei und meh zur Aufrechnung und Zusammenstellung erforderl Demgegenüber dürfte der Vorteil der früheren B weise in der Übersichtlichkeit größer sein.
8. Das neue Verfahren stellt hinsichtlich der Buch Änderungsnachweisungen eine wesentliche und n einzige auffallende Verbesserung dar. Bei großer hat hier der Kassenbeamte die erledigten Än beträge im Verzeichnis der erledigten Änderungs sungen aufgerechnet vorliegen und braucht nicht erledigten Posten mühevoll zusammensuchen. Verkehrskontrolle II hat durch das der Hauptzu stellung über den Empfang beigegebene Verzeic erledigten Änderungsnachweisungen eine gute und Unterlage. Dieses Verfahren dürfte also beizu sein.
9. Die Güterkassenprüfung durch den Kassenverwalt wöchentlich erfolgen, und zwar am Montag, da diesem Tage den Stundungsnehmern die in der V aufgelaufenen Frachtschuldbeträge angegeben u Konten aufgerechnet werden müssen. Vorsichtige

valter werden wohl auch jetzt schon öftere Kassen-
'ungen vornehmen.
rfolg der vorgeschlagenen Änderung würden folgende
usgeschaltet: 1. das Hauptbuch, 2. das Barkassenbuch,
halterstundungsbuch. Dafür würde das Abrechnungs-
eingeführt. In der Hauptsache würden hierdurch die
chungen, die das Hauptbuch verursacht, und dessen
lte „Sonstige", die doch eigentlich Nebenspalte sein
die meisten Posten aufweist, vermieden. Eine doppelte
ung besteht ja ohnehin schon darin, daß alle Posten in
mbüchern und den Kassenbüchern, also einmal als Be-
nd einmal als Entlastung erscheinen und in der „Kassen-
gegenübergestellt werden. Das angeregte Verfahren
r die Güterkassen eine bedeutende Arbeits- und Zeit-
schaffen und eine sichere und lückenlose Kassen-
gewährleisten.

t 1. März eingeführte Stundungsverfahren mit der Ver-
litbank ermöglicht bei dem zurzeit gültigen,
bei dem in dem Aufsatz „Vereinfachung der Buchun-
len Güterkassen" in Vorschlag gebrachten Buchungs-
bei den Güterkassen eine wesentliche Vereinfachung
hungserleichterung. Da nach den hierzu erlassenen
ngen keine Konten für die Frachtstundungsnehmer
ndungsnehmer) mehr zu führen sind, weil die Bezah-
Frachten usw. mit V. K. B.-Schecken täglich erfolgt,
sich daraus folgende Buchungsweise:

dem jetzigen Verfahren: Der Schalterbeamte
t die Belastungs- und Gutschriftsposten für jeden
lungsnehmer summarisch in das Schalterabrechnungs-
zwar nach Aufrechnung der Bareinnahmen und Aus-
on sofort in die entsprechenden Spalten, also geordnet
beträgen, Überweisungen, Nebengebühren (die täglich
gebührenbuch in Spalte 21 für jeden Bankstundungs-
aufgerechnet werden), Nachnahmen usw., getrennt
m und neuem Monat. Der Unterschied zwischen Be-
nd Gutschrift bildet dann die zu zahlende Summe,
V. K. B.-Schecke ausgefertigt werden. Der abzulie-
rbestand ist in der Spalte Ablieferungen getrennt für
nd bar (Bargeld und Barschecke) aufzuführen. Die
Belastungen und Gutschriften (Zu- und Absetzungen
Änderungskontrolle, die Änderungsanweisungen, Zah-
lungen lt. Anweisung usw.) sind zweckmäßig auf einem beson-
deren Bogen, der für jeden Bankstundungsnehmer anzulegen
wäre, zu belasten bzw. gutzuschreiben und täglich summarisch
ins Schalterabrechnungsbuch zu übernehmen, damit beim Nach-
prüfen oder Nachsuchen das Auffinden dieser Posten erleichtert
wird. Der Kassenverwalter hat alsdann die Endsumme aus dem
Schalterabrechnungsbuch ins Hauptbuch zu übernehmen, das
Bargeld und die Schecke nachzuprüfen und zu vereinnahmen
sowie die Schecke an die Stationskasse abzuliefern. Ihm bleibt
alsdann nur noch übrig die Buchung der Weiterabfertigungen,
die täglich im Hauptbuch in Einnahme und Ausgabe erfolgen
muß, und die Buchung etwaiger Sondereinnahmen und -ausgaben.
Am 21. jeden Monats erfolgt dann der Abschluß des Hauptbuches
für den verflossenen Monat in der bisherigen Weise.

2. Bei dem vom Verfasser vorgeschlagenen Verfahren würde die Buchungsweise im Schalterabrech-
nungsbuch wie unter 1 erfolgen. Wo nur ein Schalter vorhanden
ist, wäre keine weitere Buchung mehr erforderlich, da alle
Posten aus den Grundbüchern ihre Gegenbuchung im Schalter-
abrechnungsbuch und dadurch auch ihre buchmäßige Erledigung
finden. Das Hauptbuch würde also mit seinen umständlichen
Abschluß- und Übertragungsbuchungen fortfallen. Der Kassen-
verwalter hätte außerdem unter Hinzurechnung des Schalter-
restes eine täglich aufgerechnete Gegenüberstellung vor sich:
Endsummen der Spalten im Schalterabrechnungsbuch und End-
summen der Grundbücher (Freibetrag-, Überweisungs-, Neben-
gebührenbuch usw.) und noch eine dritte am Monatsschluß
im Abrechnungsbuch. Der Monatsabschluß würde in der im
obengenannten Artikel geschilderten vereinfachten Weise er-
folgen. Erwähnt sei nur noch, daß für die Zahlungen lt. An-
weisung zweckmäßig ein Abschnitt, etwa nach dem Muster in
der Hauptzusammenstellung für den Empfang, in der Änderungs-
kontrolle vorzusehen wäre, damit ein Nachweis der Aufträge bei
der Güterkasse vorläge, der ja bei dem gegenwärtigen Verfahren
gar nicht vorgesehen ist, aber unbedingt erforderlich erscheint.
Selbst bei Güterkassen, die unmittelbar mit der Reichsbahn-
Hauptkasse abrechnen, also auch Stationskassengeschäfte mit
versehen, wäre das angeregte Verfahren übersichtlicher, weil
sich die reinen Verkehrseinnahmen und -ausgaben besser von
den sonstigen der Reichsbahn-Hauptkasse anzurechnenden ein-
maligen und laufenden Einnahmen und Ausgaben trennen ließen.

Italienische Verkehrspolitik.

Maßnahmen zur Hebung von Venedigs Seeverkehr

sitz zweier Häfen von nennenswerter Bedeutung an
chen Adria war für Italien zeitweise keine ungeteilte
In der Vorkriegszeit hatte Triest, mit der völlig auf
fen eingestellten österreichisch-ungarischen Monarchie
, ein absolutes Übergewicht, und Venedig, das auch im
er übrigen italienischen Häfen eine bescheidene Rolle
nd sich ohne große Eifersucht damit ab. Als aber nach
e Triest unter italienische Obhut kam und Italien an-
gewaltigen finanziellen Opfern nationale Schiffahrts-
treiben, da trat auch Venedig mit seinen Ansprüchen
sich vor allem auf seine altitalienische Zugehörigkeit
d einen Schutz vor dem überlegenen Triest erheischten.
damals, eine Organisation der Schiffsdienste ab
d Venedig, gewisse lose Betriebsgemeinschaften der
gen Reedereien zu schaffen, aus denen vor allem
erkehrswirtschaftlich profitieren sollte. Es hat sich
eigt, daß die Organisation der Schiffahrt nicht genügt,
Hafen die genügende Anziehungskraft zu verschaffen;
twendigerweise noch die Leistungsfähigkeit der dem
ufenden Verkehrswege hinzukommen. Diese Leistungs-
ist ebenso sehr betrieblich wie frachtlich zu verstehen.
Hinsicht bedeutete es aber für Venedig einen schweren
zwischen Italien und den Nachfolgestaaten der öster-
reichisch-ungarischen Monarchie nacheinander jene Verträge ge-
schlossen wurden, die die besondere Förderung des Triester Ver-
kehrs zum Zweck hatten. Wenn auch die Maßnahme für Triest
besonders dringend war und an der günstigeren Lage dieses
Hafens zu einem wirtschaftlich hochstehenden Hinterland eine
Stütze fand, so war es doch für Venedig außerordentlich hart,
daß man seine Interessen nicht entweder in die Verträge auf-
nahm oder gleichzeitig mit anderweitigen ähnlichen Abmachun-
gen deckte.

Erst die allerletzte Zeit hat nach langwierigen Besprechungen
zu einem Tarifübereinkommen zwischen Italien und Österreich
geführt, das die Interessen Venedigs mit seinem weit nach
Norden und Nordwesten greifenden Hinterland verbindet. Dieses
Abkommen behandelt allgemein den direkten Güterverkehr
zwischen beiden Ländern, ist aber in seinen wichtigsten Punkten
seehafentarifpolitisch eingestellt. Beide Teile verpflichten sich
zur Erstellung direkter Frachtsätze, die im Nordwärtsverkehr
sowohl nach als auch durch Österreich gelten sollen. Österreich
gesteht hierbei für italienisches Ausfuhrgut (Gemüse, Obst,
Melonen) auf seinen beiden Hauptdurchgangsstrecken Brenner-
Kufstein und Tarvis-Summerau 24 bzw. 27 % Ermäßigung gegen-
über den normalen Frachten zu. Für die Beförderung von rohem
europäischen Hanf wird auf der Strecke Brenner-Lindau eine

Ermäßigung von 23 %, für den italienischen Blumenverkehr in Schnellzügen über Brenner-Kufstein eine solche von 17 %, für den italienisch-skandinavischen Südfruchtverkehr über den gleichen Weg eine solche von 22 % zugestanden. Besondere Rücksicht ist auch auf die italienische Ausfuhr von Wein und Wermuth genommen, für deren Absatz nach Österreich durch eine Ermäßigung nach den Hauptplätzen bis zu 20 % auf der österreichischen Strecke gesorgt ist. Besonders interessant ist die Bestimmung, daß Südfrüchte (Orangen, Zedern, Mandarinen usw.), getrocknete Früchte (Mandeln, Feigen und Nüsse) und konservierte Tomaten auf dem Durchgang Brenner-Kufstein eine 20prozentige Ermäßigung genießen sollen, wenn es sich um Sendungen nach deutschen Bahnstationen auf und nördlich der Linie Dresden-Leipzig-Cassel-Coblenz handelt. Diese Abmachung zielt natürlich darauf ab, die Südfruchteinfuhr nach Norddeutschland im Wettbewerb mit dem Seeweg über die Nordseehäfen für den Bahnweg zu gewinnen. Hieran haben vor allem die italienischen Bahnen mit ihren langen Nordsüdstrecken ein Interesse. Österreich hat dann ferner die allgemeine Verpflichtung für seine Bahnen übernommen, auf den Strecken Brenner-Kufstein und Brenner-Lindau die Frachtgleichheit mit den über andere Eisenbahnwege zur Verfügung stehenden Gesamtpreisen zu übernehmen. Es handelt sich hierbei um den Wettbewerb der österreichischen mit den Schweizer Bundesbahnen, den sich durch diese Abmachung Italien für seinen Verkehr nach Süddeutschland zunutze macht.

Der interessanteste und sowohl für Süddeutschland wie für die deutschen Häfen bedeutungsvollste Teil des Abkommens ist jedoch die Vereinbarung, daß für die Beförderung von Gütern im Transit durch das italienische Gebiet über den Hafen Venedig, die nach Österreich bestimmt sind oder die im Transit das österreichische Gebiet berühren, ein direkter Gütertarif zwischen Venedig und jenen Stationen in Vorarlberg und Tirol erstellt werden soll, die an und westlich der Linie Brenner-Kufstein gelegen sind. Einfachheit in der Frachtgestaltung ist besonders zur Bedingung gemacht, insofern die Beförderungspreise in einer einzigen Ziffer in Lire für den gesamten Durchlauf anzugeben sind. Das Verzeichnis der für diesen italienisch-österreichisch(-deutschen) Seehafentarif vorgesehenen Waren ist so umfangreich, daß wohl kein Gut von irgendwelcher Bedeutung fehlen dürfte. Die reglementarischen Bedingungen sollen dem Prinzip nach dieselben sein wie bei den bereits bestehenden Adriatarifen, die Höhe der Ermäßigungen für die einzelnen Waren ist dem Einvernehmen der beteiligten Verwaltungen überlassen, d. h. die Ermäßigungen werden in der Höhe gewährt werden, wie sie durch den Wettbewerb anderer Verkehrswege bedingt ist. Es werden also z. B. zwischen Venedig einerseits und den österreichisch-deutschen (Kufstein-Lindau) und den österreichisch-schweizerischen (Buchs-St. Margarethen) Übergängen andererseits für loco und transit verschieden hohe Frachten erstellt, da man hauptsächlich das südwestdeutsche und schweizerische Gebiet gewinnen will, das durch den Wett[bewerb] der deutschen Nordseehäfen, der holländisch-belgischen-f[ranzösi]schen Häfen sowie Genua und Marseille äußerst umstrit[ten ist.] Eisenbahntarifpolitisch beachtenswert ist, daß an deutsc[h-öster]reichischen Übergängen nur Kufstein und Lindau erwähn[t sind.] Das ist kein Zufall, sondern man will dadurch südwestde[utsches] Gut auf möglichst langem Weg über die österreichische A[lpen]strecke leiten.

Für den Güterverkehr aus Österreich nach Italien ode[r den] italienischen Häfen sollen ebenfalls direkte Frachtsätze [erstellt] werden, in die Italien auf seinen Strecken für bestimmte w[ichtige] österreichische Ausfuhrgüter Ermäßigungen einrechnen [wird;] z. B. ist für landwirtschaftliche Maschinen, für Packpapi[er,] Draht, Drahtseile, Schrauben, Sicheln, Sensen und Schn[...] italienischerseits eine Ermäßigung der Binnenfrachten u[m ...] für Zellulose und Kaolin um 5 % versprochen. Der W[ert der] direkten Tarifierung wird dadurch erheblich erhöht, daß [...]rechnung der Entfernungen für die Beförderungsprei[se] Durchläufe auf dem Netze der ehemaligen Südbahn, insof[ern die] österreichischen Bundesbahnen oder die italienischen [Staats]bahnen den Betrieb auf diesem Netz führen, mit den Durch[...] auf dem Netz der Bundesbahnen bzw. Staatsbahnen zusa[mmen]gestoßen werden.

Das Abkommen, das bereits am 1. April in Kraft getret[en ist,] gilt zunächst für zwei Jahre; sein Studium hinterläßt de[n Ein]druck, daß Italien weit größere Vorteile aus diesem Abk[ommen] ziehen wird als Österreich, das hauptsächlich auf die Satur[ierung] seines Bahnverkehrs abgestellt zu haben scheint. Ein en[dgültig] klares Bild wird man zwar erst nach Veröffentlichun[g der] direkten Tarife haben, die das Abkommen vorsieht, und d[...]zeit von einem Beamtenausschuß gerechnet werden. Sov[iel ist] jedoch sicher, daß in ganz Süddeutschland für die Reichsb[ahn im] allgemeinen und für die deutschen Häfen im besondere[n ein] scharfer Wettbewerb der Südwärtsroute sich bemerkbar m[achen] wird, der in all den überseeischen Verbindungen besonders[...] sein dürfte, auf denen die Adriahäfen eine auch nur einiger[maßen] mit den Nordseehäfen vergleichbare Leistungsfähigkeit [auf]weisen. Alles in allem kann man sagen, daß Italien mit [seinen] internationalen verkehrspolitischen Abmachungen in den l[etzten] Jahren eine ganz außerordentlich glückliche Hand gehab[t hat,] insofern es hervorragend verstanden hat, seinen kompliz[ierten] Seehafenbedürfnissen durch Heranziehung ausländischen [Ver]kehrs mittels fremder Bahnen zu genügen. Wir denken h[ier] an die tschechisch-österreichisch-ungarischen Adriatarif[e zu]gunsten von Triest, wir denken ferner an die gestaf[felten] schweizerischen Transitfrachten für deutsches Gut nach [...] und wir stellen die augenblicklich in Arbeit befindlichen [Tarife] zwischen Venedig und seinem österreichisch-deutschen Hint[erland] gewissermaßen als den Schlußstein dieser ganzen Seehafentarif[e] fest.

Verhandlungen des Technischen Ausschusses des Vereins.

Unter dem Vorsitz der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen hielt der Technische Ausschuß des Vereins seine diesjährige Sitzung auf Einladung der Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen am 27./29. Mai in Amsterdam ab.

Aus der umfangreichen Tagesordnung werden die einzelnen Beschlüsse in der technischen Fachzeitschrift des Vereins, dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, auszugsweise demnächst veröffentlicht werden. Aber auch an dieser Stelle sei auf die Verhandlungen, soweit sie allgemeines Interesse haben, im einzelnen hingewiesen:

1. Auf Vorschlag des Fachausschusses für Baustoffe hat der Technische Ausschuß beschlossen, die früher regelmäßig erschienene Güterprobensammlung in einer verbesserten und vereinfachten Form wieder alljährlich herauszugeben. Damit wird eine Lücke ausgefüllt, die von 1914 bis 1923 bestanden hatte. Die Proben erstrecken sich auf Neustoffe für Eisenbahn-Ob[erbau] und Betriebsmittel. Sowohl die Vereinsverwaltungen als [auch] die Lieferwerke werden gern wieder die Statistik zur [Hand] nehmen, um wertvolle Schlüsse aus den Angaben zu ziehe[n und] so in der Lage zu sein, fortlaufend die Baustoffe für den [Eisen]bahnbau und -betrieb zu verbessern. Auf Grund diese[s Be]schlusses wird die Geschäftsführende Verwaltung die [Güter]probensammlung für das Erhebungsjahr 1923/24 demn[ächst] herausgeben.

Einem weiteren Antrage auf Festsetzung einheitlicher U[nter]suchungsvorschriften für Altstoffe glaubte der Ausschuß [nicht] nachkommen zu sollen, weil bereits „Allgemeine Grundsätze [für] Untersuchungen von Neu- und Altstoffen“ aufgestellt und [den] Vereinsverwaltungen bekanntgegeben sind.

2. Ein Antrag auf Klärung der Frage der zweckmäßi[...]

…auausbildung in Gleiskrümmungen ist vom Technischen …uß hinsichtlich der Überhöhung und der Übergangsbögen … Aufstellen bestimmter Formeln erledigt worden. Für die …wortung der Frage der zweckmäßigsten Spurerweiterung … zur Klärung der mit der Durchbildung des Oberbaus zu…enhängenden maschinentechnischen Fragen sollen noch …ite Erhebungen und Versuche angestellt werden, über die …später berichtet werden wird.

…in Antrag auf Neubearbeitung der „Technischen Verein…gen" und der „Grundzüge" ist einem Sonderausschuß in …dung mit den einzelnen Fachausschüssen zur Bearbeitung …iesen worden.

…ine Reihe von Anträgen, die auf eine Ergänzung des …swagenübereinkommens und auf dessen völlige Umarbei…hinausliefen, waren von dem zuständigen Fachausschuß …s des Technischen Ausschusses erledigt worden. Die Gut… hierüber sind an den Wagenausschuß weitergegeben …n, der die Anträge endgültig durch Neuausgabe des VWÜ …gt hat, vgl. auch Nr. 43/1924 dieser Zeitung. Das neue … ist am 1. Januar 1925 in Gültigkeit getreten.

…in Antrag auf Überprüfung des Vereinspersonenwagen…inkommens bezweckte, das im Verein Deutscher Eisenbahn…ltungen geltende Übereinkommen für die gegenseitige Be…ng der Personen- und Gepäckwagen (VPÜ) wieder in …instimmung mit dem gleichen Übereinkommen für den inter…alen Verkehr (RIC) zu bringen, in dem eine Reihe von …mungen geändert worden waren.

… hierfür namens des Technischen Ausschusses vom Wagen…ngsausschuß abgegebene Gutachten war an den Wagen…uß weitergegeben worden. Dieser hat den Vorschlägen …halben entsprochen.

… Änderungen sind als I. Nachtrag zum VPÜ/RIC erschienen.

…uf Vorschlag des Wagenbauausschusses hat der Technische …huß einen Fragebogen über Schmiervorrichtungen aufge… um Erhebungen anzustellen über alles, was mit der Schmie…ler Personen- und Gepäckwagen im Zusammenhange steht.

…in Antrag auf Behandlung der Frage der Abnutzung der …nen und Radreifen gab dem mit der Vorberatung der An…nheit beschäftigten Fachausschuß Veranlassung, als Unter…für das Studium dieser Frage Literatur über die Abnutzung …bnutzungsprüfung von Metallen zu sammeln. Er kam zu …nsicht, daß die Verschleißfestigkeit von Schienen und Rad… nur durch Versuche im großen und im praktischen Be… geklärt werden könne, und stellte Richtlinien auf, um die …schten Messungen nach einheitlicher Grundlage auszu…. Der Technische Ausschuß stimmte diesen Richtlinien …er Anstellung von Versuchen zu.

… in Gutachten des Technischen Ausschusses über fluß…e Feuerbüchsen spricht sich dahin aus, daß vorerst eine …eine Einführung flußeiserner Feuerbüchsen wohl nicht …ge kommen kann. Es muß den einzelnen Verwaltungen …ssen bleiben, nach eigenem Ermessen weitere Versuche …chen, um vielleicht doch noch Vorteile aus der Verwendung …lußeisen für Feuerbüchsen zu erzielen.

… in Gutachten über die im Kriege gewonnenen Erfahrungen …rsatzbaustoffen und abgeänderten Bauausführungen bei …ahnfahrzeugen stellt fest, daß alle Verwaltungen zum …n Teil die während des Krieges verwendeten Ersatzbau… verlassen haben und vorwiegend zu den Baustoffen der …iegszeit zurückgekehrt sind. Von einer weiteren Verfol…dieser Fragen im Verein wird abgesehen. Ebenso soll die …sserung der Innenschmierung der Heißdampflokomotiven …inzelnen Verwaltungen selbst überlassen bleiben, da die … einer einwandfreien Ölschmierung und einwandfreier …rungen zur Hebung der Wirtschaftlichkeit noch nicht …t ist.

10. Die Erfahrungen über Rückgewinnung von Betriebsstoffen aus Rückständen sind auf Grund eines Fragebogens zusammengestellt. Es sind Schlußfolgerungen gezogen worden, die sich auf die Wiederverwendung der Schmierstoffe, Putzwolle, Heizstoffe, Altmetalle und Späne beziehen. Über wirtschaftliche Vorteile bei Wiederverwendung von Rückständen liegen nähere Angaben nicht vor, sie hätten auch nur bedingten Wert, weil sie stets von der Marktlage abhängig sind.

11. Ein Antrag auf Studium der Fragen der Wagenachslager, Stoßvorrichtungen, Verwendung zweiachsiger Personenwagen mit langem Radstande und der Triebwagen gab Veranlassung, die Frage der Aufrollung allgemeiner technischer Fragen zu erörtern. Die Beschlußfassung darüber, wann dies zu geschehen hat, wurde zurückgestellt.

12. Zu Blatt XII der TV — Kupplung für Luftdruckbremse — ist ein Deckblatt beschlossen, das den Westinghouse- und Knorr-Kupplungskopf mit bindenden Maßen für die Eingriffslinien und außerdem die zugehörigen Gummidichtungsringe mit empfehlenden Maßen enthält. Den Vereinsverwaltungen wird die genaue Einhaltung dieser Maße empfohlen, um jede Kupplungsschwierigkeit zu vermeiden.

13. Die im Jahre 1908 vom Verein herausgegebene Drucksache „Einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven", die nach dem Beschluß der Vereinsversammlung 1923 auch auf elektrische Lokomotiven ausgedehnt und dahin erweitert wurde, daß durch Hinzufügen weiterer Kennzeichen wesentliche Einzelheiten der Fahrzeuge in abgekürzter Form ausgedrückt wurden, ist neu aufgestellt worden.

Die diesjährige Vereinsversammlung wird endgültig zu dieser Angelegenheit Stellung nehmen. Desgleichen wird der Vereinsversammlung ein Antrag auf Aufnahme von Bestimmungen über Fragen des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen in die Technischen Vereinbarungen vorgelegt werden. Unter Mitwirkung der Schweizer Bundesbahnen, der Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen hatte der elektrotechnische Fachausschuß Richtlinien aufgestellt, die sich auf Fahrdrahtspannung, Periodenzahl, Übertragungsspannung, elektrische Zugheizung, Zugheizungskupplung und auf Bestimmungen für Wagen mit Zugheizungseinrichtungen im Übergangsverkehr beziehen. Der Technische Ausschuß hat diesen Vorschlägen zugestimmt und beabsichtigt, sie teils als bindende, teils als empfehlende Bestimmungen in die Technischen Vereinbarungen gelegentlich ihrer Neubearbeitung aufzunehmen.

14. Eine Reihe von neuen Anträgen, die sich vorzugsweise auf weitere Vervollkommnung bestehender Vereinsbestimmungen beziehen, ist den zuständigen Fachausschüssen zur Bearbeitung übertragen worden. Hierüber wird der Technische Ausschuß in einer späteren Sitzung verhandeln.

15. Nachdem der Technische Ausschuß noch einige Mitteilungen des Fachblattausschusses über das technische Vereinsorgan entgegengenommen und den Vorschlägen dieses Ausschusses zugestimmt hatte, wurden schließlich noch einige Neuwahlen vorgenommen:

a) Die eines ständigen Vertreters des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Vorstandsrat des Deutschen Museums in München (Ministerialrat, Direktor von Samarjay von der Direktion der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen);
b) 6 neue Preisausschußmitglieder (Reichsbahnoberrat, Professor Baumann, Karlsruhe, Sektionschef Dittes, Direktor des Elektrisierungsamtes Wien, Ministerialrat Engels, Wien, Bahndirektor Maas Geesteranus, Utrecht, Direktor Nägele, Stuttgart und Vizepräsident Kluge, Dresden);
c) ein Mitglied des Beirates der Schriftleitung des technischen Vereinsorgans (Direktor Wetzler von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern), und
d) ein Mitglied des Fachblattausschusses (Reichsbahnoberrat, Professor Baumann, Karlsruhe).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Präsident Dorpmüller.** Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat, einem Antrag des Generaldirektors Oeser entsprechend, die Stellung eines ständigen Vertreters des Generaldirektors geschaffen und den Reichsbahndirektionspräsidenten Dorpmüller zum Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ständigen Stellvertreter des Generaldirektors ernannt. Diese Ernennung bedarf nach § 19 der Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Bestätigung des Reichspräsidenten.

Präsident Dorpmüller ist 1869 in Elberfeld geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums in Aachen und dem Studium des Ingenieurbaufaches an der dortigen Technischen Hochschule bestand er 1893 die Bauführerprüfung und 1898 die Baumeisterprüfung. Anschließend war er dann in der ehemals preußischen Staatseisenbahnverwaltung tätig. 1907 wurde er beurlaubt und trat als Vorstand des technischen Bureaus in den Dienst der Schantung-Eisenbahn in Tsingtau. 1908 wurde er Chefingenieur der Kaiserlich chinesischen Staatsbahn Tientsin-Pukow (700 km), die durch die chinesische Regierung aus Mitteln einer durch die Deutsch-Asiatische Bank gegebenen deutschen Anleihe ausgeführt wurde. Er arbeitete an dem Abschlusse einer neuen deutschen Anleihe für die Linie Hankow-Szechuan (600 km) und an der Konzession zum Bau der Strecken Kaumi-Hsüchoufu (300 km) und Tetschou-Tackou (250 km) mit. 1917 wurde er wegen der Kriegserklärung Chinas des Dienstes enthoben und kehrte 1918 als Flüchtling über die Mandschurei, Sibirien und Rußland nach Deutschland zurück. Im Feldeisenbahnwesen war er bei der Organisation der transkaukasischen Eisenbahnen tätig. 1919 wurde er dann Streckendezernent bei der Reichsbahndirektion Stettin und bautechnischer Oberbaurat bei der Reichsbahndirektion Essen. 1922 wurde er Präsident der Reichsbahndirektion Oppeln und im September 1924 Präsident der Reichsbahndirektion Essen.

Präsident Dorpmüller, der den Ruf eines hervorragenden Fachmannes und guten Wirtschaftskenners genießt, wurde auf Grund seiner umfassenden Erfahrungen zu den Beratungen über das Dawes-Gutachten und das Reichsbahngesetz und -statut zugezogen. An den Londoner Verhandlungen beteiligte er sich in weitgehendstem Maße.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Mai 1925.** I. Verkehr und Betrieb. Die Entwicklung des Güterverkehrs im Mai gibt ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Depression des Handels und der Industrie Deutschlands. Wenn auch die Anforderungen an den Wagenpark der Deutschen Reichsbahn im Monat Mai um etwa 128 000 Wagen höher gewesen sind als im Vormonat April, ergibt sich doch auf den Tagesdurchschnitt berechnet im Monat Mai, der einen Arbeitstag mehr als der Monat April aufwies, ein Rückgang im täglichen Güterversand. Diese rückläufige Bewegung tritt im Versand fast aller Massengüter in die Erscheinung. Im übrigen macht sie sich auch dadurch bemerkbar, daß viele Industrien, die früher Rohstoffe oder Erzeugnisse in Wagenladungen bezogen oder absetzen konnten, bei den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen auf die Stückgutbeförderung zurückgreifen müssen. Der Stückgutverkehr hat sich infolgedessen lebhafter gestaltet und verursachte zum Teil sogar Stauungen. Besonders stark entwickelte sich der Eilgut- und Expreßgutverkehr vor allem infolge der Versorgung der Großstädte mit Frischgemüse und Obst. Zur glatten Bewältigung dieses Verkehrs sind leichte Eilgüterzüge eingelegt worden, die die Beförderungsdauer der Eilgüter in günstigster Weise beeinflussen.

Die Kohlentransporte sind, auf den Arbeitstag gerechnet, weiter herabgegangen. An der Ruhr, in Deutsch-Oberschlesien, in Mitteldeutschland und in Sachsen wurden insgesamt gestellt:

im Mai 1925 etwa 906 000 Wagen,
im April 1925 etwa 898 000 Wagen,

arbeitstäglich im Mai fast 1200 Wagen weniger als im April. Die Abbeförderung von Brennstoffen auf den Wasserstraßen hat sich günstiger gestaltet. Die zum Umschlag nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen sowie nach Coselhafen beförderten Mengen überstiegen die des Vormonats.

Der Versand künstlicher Düngemittel blieb trotz der Beendigung der Düngezeit verhältnismäßig lebhaft. Für die Beförderung von Kali, Phosphaten und Stickstoffen wurden gestellt:

im Mai 1925 . . . . 32 800 Wagen,
im April 1925 . . . . 38 800 Wagen,

demgegenüber:

im Mai 1924 . . . . 12 800 Wagen.

Die Wagenforderungen für den Versand von Kartof sind entsprechend der Jahreszeit gegenüber dem Vormon fast 15 000 Wagen zurückgegangen; sie erreichten nur die von 15 300 Wagen.

In der Beförderung von Brotgetreide und Mehl von Zucker zeigten sich nur geringe Änderungen.

Die erwartete Steigerung des Versands von Bausto blieb aus; so waren für die Beförderung von Zement nur 3000 Wagen mehr als im Vormonat, insgesamt etwa 35 000 W erforderlich.

Die Schadwagen erreichen immer noch eine hohe Um den Betrieb flüssig zu halten und um unwirtschaf Läufe zu vermeiden, ist Vorsorge getroffen, daß bei Überfü eines Bezirks Schadwagen nach den Werkstätten der Be gebiete der betreffenden Wagengattung abgeschoben werd

Die belgischen Beutewagen werden die Bet gleise künftig nicht mehr belasten, da die Übergabe der übergabefähigen 170 Wagen im Monat Juni erfolgen wir eine anderweitige Verwertung der nicht mehr übergabefä Wagen veranlaßt ist.

Infolge der weiteren Einführung des Luftbremsbetr ist das Zugbegleitpersonal weiter vermindert worden. Die mit Luftbremse oder Luftleitung versehenen Wagen wurde Ausnahme weniger Sondergattungen aus dem Betriebe zu gezogen, so daß die deutschen Reichsbahngüterwagen nu fast ausschließlich luftgebremst fahren.

Der Personenverkehr hat sich weiter entwickelt. Schnellzüge wiesen eine gute, teilweise starke Besetzung Zur Bewältigung des starken Ausflugverkehrs an Sonn wurden in großem Umfang Vor- und Nachzüge sowie Sonde eingelegt. Der sehr lebhafte Pfingstverkehr stellte an Leistungen der Reichsbahn erhebliche Anforderungen; es w rd. 5600 überplanmäßige Züge gegen 2300 im Vorjahre gef

Am 27. Mai wurde auf der letzten Strecke der Garmi Liniengruppe von Pasing bis Herrsching der elektrische förderungsdienst aufgenommen.

Zu beklagen ist ein größerer Unfall am 10. Mai im B Karlsruhe bei einer Überfahrt in Rot-Malsch durch Auffa des D 186 auf ein mit Personen besetztes Auto. Es wu 11 Personen getötet und 8 verletzt.

Die Betriebsabwicklung in den letzten beiden Monaten zeichnen folgende Zahlen:

	April 1925	März 1
1. Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	24 822 000	25 429
b) Güterverkehr	15 582 000	16 803
c) Dienstzüge	232 000	226
	40 636 000	42 458
2. Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	710 776 000	714 452
b) Güterverkehr	1 235 831 000	1 344 931
c) Dienstzüge	6 815 000	6 321
	1 953 422 000	2 065 704

3. Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im Durchschnitt):	Mai 1925	April 1
Hamm Verschiebebahnhof	4400 Wg	5000 W
Mannheim	3500 Wg	3600 W
Wustermark	2700 Wg	3200 W
4. Zurückgestaute Wagen: (im tägl. Durchschnitt)	1180 Wg	730 W
5. Überzählige Wagen: (im tägl. Durchschnitt)	70 400 Wg	75 700 W
6. Schadwagen in Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	64 800 Wg	63 600 W

II. Tarifwesen. Durch Ausbau der Ausnahmetarife den Güterverkehr wurden weitere Frachterleichterungen währt. Besonders sind die zur Milderung der Absatznot im schen Kohlenbergbau eingeführten Ausnahmetarife 6 e 6 f hervorzuheben, die auch die Wiedergewinnung der in Nachkriegszeit verlorengegangenen deutschen Absatzgebiete leichtern sollen. Sie gelten von Gewinnungsstätten westdeuts Steinkohle nach Stationen des Küstengebiets der Nord- und see und von Gewinnungsstätten oberschlesischer Steinkohle Stationen des Ostseeküstengebiets. Bedingung ist die Auflief bestimmter monatlicher oder jährlicher Mindestmengen. Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts wird Ermäßigung bis zu 29 % der regelrechten Frachten gewähr

Zur Gewinnung der über die billigeren tschechoslowaki Strecken abgelenkten Sendungen wurden die Ausnahmetarif und 1 f für Stamm- und Schnittholz von ostbayeris nach sächsischen Stationen mit entsprechenden Ermäßigu eingeführt.

Bis zu 16 % Ermäßigung gegenüber den Frachten des nahmetarifs 7 gewährt der für die oberschlesis

industrie neu eingeführte Ausnahmetarif 7c
senerz usw. von Stettin nach Bobrek, Borsigwerk,
z und Ludwigsglück, der dem Wettbewerb anderer
rswege entgegentreten soll.

Wettbewerb mit den ausländischen Seehäfen und
gen dienen weiter die neuen Ausnahmetarife SD 2 für
swichtige Güter von und nach der Schweiz, SD 5 für
Güter von und nach Polen und 82 für rohen Asbest
sterreich und Hinterländern. Es sind Ermäßigungen
bis 60 % der regelrechten Frachten vorgesehen, unter der
setzung der Aus- und Einfuhr über deutsche Seehäfen.

Zucker der Klasse B, der über See nach außerdeutschen
n ausgeführt wird, gewährt der Ausnahmetarif 81 von
tionen Oderberg, Troppau, Jägerndorf, Ziegenhals, Mittel-
und Katharein nach Oderumschlagplätzen, bei Nachweis
rfrachtung bestimmter Mindestmengen im Erstattungs-
ie Frachten der Klasse C.

er wurde ein Ausnahmetarif für Birkenrundholz
len über Prostken nach Elbing im Wettbewerb mit dem
ierten Eisenbahn- und Seeweg über Danzig mit rd
ntiger Ermäßigung gegenüber den Frachten des Aus-
arifs 1 eingeführt.

its bestehende Ausnahmetarife erfuhren folgende wichtige
ngen:

Anpassung an die Frachten über ausländische Häfen wur-
iter herabgesetzt die Sätze der Ausnahmetarife: 34 (für
36 (Bier von München), 49 (Glas und Glaswaren), 52
r, Pappe und Tapeten), 60 (Holzwaren), 61 (Tonwaren).
Ausnahmetarif 34, der überseeische Einfuhr aus außer-
hen Ländern voraussetzt, wurde Hanfwerg aufgenommen.
rigen vorgenannten Tarife dienen der überseeischen Aus-
Der Ausnahmetarif 52 ist noch durch Aufnahme von 5-t-
für Güter der Klasse A erweitert worden. Der Aus-
tarif 80 (für ausländische Eisenbahnfahrzeuge) wurde auf
die trockenen Grenzübergänge ausgedehnt.

Durchfuhrtarife wurden im Wettbewerb gegen die
dischen Bahnwege unter Berücksichtigung des bestehen-
edürfnisses weiter ausgestaltet. Im übrigen wurden vom
ab im Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und
ch ihrer geographischen Lage in Frage kommenden deut-
Stationen andererseits die billigen Frachten über öster-
che und tschechoslowakische Strecken im Rückvergütungs-
übernommen. Die Abfertigung der Sendungen erfolgt über
rg — deutsche Wege für die Strecke Salzburg und der
hen Endstation unter besonders veröffentlichten Bedin-
. Ebenso werden vom 1. Mai ab für Güter aller Art
nommen Stückkohle, Braunkohle usw. des allgemeinen
hen Kohlenausnahmetarifs) die Mehrfrachten gegenüber
inksrheinischen Bahnwegen von den deutschen Bahnen
bereits bekanntgegebenen Bedingungen zurückerstattet.
racht kommen nur Ladungen von mindestens 5 t, die auf
der bestehenden Gütertarife von oder nach Reichsbahn-
hen und von und nach der Schweiz über die geschlossene
he Strecke bis oder ab Basel Bad. Bhf. befördert werden.

Finanzen. Das Betriebsergebnis für den Monat April
eigt folgendes Bild:

Einnahmen der Betriebsrechnung:	
Personenverkehr	118 316 000 RM.
Güterverkehr	238 466 000 „
Sonstige Einnahmen	31 863 000 „
Zusammen	388 645 000 RM.
Ausgaben der Betriebsrechnung:	
Persönliche Ausgaben einschl. der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter	201 448 000 RM.
Sächliche Ausgaben	93 517 000 „
Zinsendienst	700 000 „
Zusammen	295 665 000 RM.
Außerordentliche Ausgaben	22 731 000 RM.

enüber dem Voranschlag haben sich die Einnahmen im
April 1925 zufriedenstellend entwickelt. Im Personen-
hr hat die am 1. April 1925 vorgenommene Erhöhung der
für Zeitkarten sowie der Osterverkehr das Ergebnis
g beeinflußt. Aus den Einnahmen konnten im Monat April
d die persönlichen und sächlichen Ausgaben der Betriebs-
ltung als auch die notwendigen Aufwendungen für
nde Anlagen bestritten werden. Der hiernach verbleibende
berschuß dient, wie bisher, zu Rückstellungen für die kom-
Verzinsung der Reparations-Schuldverschreibungen sowie
ie Schaffung der gesetzlich vorgesehenen Ausgleichsrück-

h den bis jetzt vorliegenden Ergebnissen kann mit einem
ren planmäßigen Verlauf der Gesamtwirtschaft gerechnet
en. Immerhin mahnt die allgemeine Wirtschaftslage und die
damit zusammenhängende Verkehrsentwicklung zu besonderer
Vorsicht auf dem Gesamtgebiete der Ausgaben. Dies gilt sowohl
für Bauten und Beschaffungen wie für die Stellungnahme zu
Lohn- und Gehaltsforderungen.

IV. Personalfragen. Die Nachprüfungen der wirtschaftlichen Verwendung des Personals in den einzelnen Bezirken werden fortgesetzt. Bei der anhaltend günstigen Witterung für die Unterhaltung der Gleisanlagen wurde der Personalstand in der Bahnunterhaltung durch die übliche Einstellung von Zeitarbeitern verstärkt. In den Vorjahren trat durch eine solche Einstellung von Zeitarbeitern eine stärkere Vermehrung der Arbeiterkopfzahl in den Sommermonaten ein. In diesem Jahre wird es möglich sein, diese Vermehrung auf ein geringes Maß dadurch hinabzudrücken, daß im Beamtendienst entbehrliche Kräfte im Arbeiterdienst bei der Bahnunterhaltung verwendet werden. Die Zahl der Werkstättenarbeiter hat durch die Einschränkung der Belegschaften in den Werkstätten infolge gänzlicher oder teilweiser Schließung eine weitere Verminderung erfahren.

— **Direkter deutsch-russischer Güterverkehr.** Wie bereits in Nr. 26, S. 742 d. Ztg. erwähnt, haben nunmehr alle beteiligten Regierungen ihre Zustimmung zu den Beschlüssen erteilt, die im Januar d. J. in Königsberg (Pr.) zwischen Vertretern der Bahnen der Sowjetrepubliken, Estlands, Lettlands, Litauens und der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gefaßt worden sind (vgl. Nr. 9, S. 253 fgd.) und einen direkten Verkehr zwischen den Bahnen mit russischer Breitspur und denen mit Vollspur ohne Umladung ermöglichen sollen. Da die Abmachungen für die an den direkten Verkehr angeschlossenen Eisenbahnen am 15. Juli, für die übrigen am 15. August in Kraft treten, dürfte den Lesern eine Äußerung des russischen Bevollmächtigten des Verkehrskommissariats für internationale Angelegenheiten, D. F. Swertschkow, von Interesse sein, die er einer Darstellung der „Iswestja" zufolge Pressevertretern gegenüber über die Bedeutung dieses Abkommens getan hat und wie folgt lautet: „Während des Krieges sind erfolgreiche Versuche mit der Umsetzung russischer Wagen auf Achsen mit Vollspurweite gemacht worden. Diese Versuche haben die Anregung dazu gegeben, auf diese Weise den direkten Güterverkehr der U. d. S. S. R. und Deutschland im Durchgangsverkehr durch Lettland und Litauen herzustellen. Nach dem nunmehr getätigten Abkommen stellen die litauischen Eisenbahnen für den direkten Güterverkehr 700 geschlossene Wagen und 120 Plattformwagen zur Verfügung. Die Umsetzung der Wagenkörper wird je nach der Fahrtrichtung in Griwa bei Dwinsk oder auf der Station Riga (Rangierstation) stattfinden. Die Vorteile dieses Vertrages sind sehr groß. In erster Linie gelangen die großen Unkosten in Fortfall, die mit der Umladung der Frachten verbunden sind. Der Austausch zweier Wagenkörper wird auf etwa 2,8 Dollar zu stehen kommen, während die Umladung zweier Wagen etwa 8 Dollar kostet. Außerdem wird die Güte der Güter nicht leiden, was bei einer Umladung unvermeidlich ist. Im allgemeinen werden die Kosten der Beförderung nach diesem neuen Verfahren infolge der von Deutschland, Litauen und U. d. S. S. R. zugestandenen großen Tarifermäßigungen ungefähr den Seefrachten gleichkommen. Somit hat der direkte Güterverkehr ohne Umladen große Vorteile vor der Beförderung über ausländische Schiffahrtslinien, da alle Unkosten, die mit der Umladung der Waren aus den Wagen auf die Dampfer und umgekehrt verbunden sind, in Wegfall kommen. Von besonderer Wichtigkeit ist auch der Umstand, daß die Transportgüter von allen Staaten ohne Kontrolle des Inhalts der Wagen und ohne Öffnung, lediglich auf Grund der Plomben und der Dokumente, übernommen werden. Die Eisenbahnlinien sind für die Unversehrtheit der Plomben verantwortlich. Auf diese Weise können Waren in direktem Verkehr zwischen der U. d. S. S. R. und Deutschland mit Nachnahmezahlung befördert werden. Nach Ansicht Swertschkows werden diesen neuen Verkehrsweg hauptsächlich Frachten aus Mittel-, Südwest-, Südost- und Westrußland benutzen. Nord-, Nordwest- und Nordostrußland werden weiterhin ihre Frachten über den Petersburger Hafen ins Ausland befördern, so daß der Petersburger Hafen sich immer mehr entwickeln wird. Hierbei ist zu bemerken — so schloß Swertschkow seine Ausführungen —, daß wir überhaupt die Absicht haben, ganz auf die Dienste des Revaler Hafens zu verzichten."

— **Die Annehmlichkeiten der Fern-D-Züge.** Bekanntlich ist mit Einführung des neuen Fahrplanes auch die Einrichtung der sogenannten Fern-D-Züge wieder aufgelebt. Zur Zeit verkehren solche Züge zwischen Berlin und Altona, Berlin und Köln, Berlin und München, Basel und Holland, Berlin und Holland sowie München und Holland. Da die Züge, die bekanntlich nur erster und zweiter Klasse führen, bei weitestgehender Einschränkung der Aufenthaltsstationen besonders beschleunigt durchgeführt werden, bedeutet ihre Benutzung einen erheblichen Zeitgewinn, der z. B. zwischen Berlin und München rund drei

Stunden beträgt. Dabei ist die Fahrt nur unwesentlich teurer. Neben der tarifmäßigen Fahrkarte erster oder zweiter Klasse ist der Schnellzugzuschlag nur in doppelter Höhe zu zahlen. Die Mehrausgabe bei Benutzung dieser Züge beträgt daher in der zweiten Klasse nur 3 *M.*

— **Dr. v. Siemens über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.** Im Verlaufe der Tagung des Reichsverbandes der deutschen Industrie hielt am 24. Juni d. J. der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr.-Ing. e. h. von Siemens-Berlin einen Vortrag. Wie wir der „B. B.-Ztg." entnehmen, gab er in seinen Ausführungen einen „Überblick über die Erfahrungen, die in den gut sechs Monaten des Bestehens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gesammelt worden sind, von der Art des Arbeitens der Gesellschaft, ihrem Zusammenhang mit dem deutschen Wirtschaftsleben und den besonderen Schwierigkeiten, mit denen die Gesellschaft zu kämpfen hat. Er betonte, daß der Verwaltungsrat nicht zu kritisieren hat, ob das Gesetz richtig oder falsch ist, sondern daß er zu dessen Durchführung ernannt worden ist und daher auch an seine Bestimmungen gebunden sei. Er führte aus, daß die Mitglieder nicht ernannt seien, um die Wünsche irgendeines wirtschaftlichen Kreises zu vertreten, einschließlich der im Verwaltungsrat vorhandenen Vertreter des Auslandes, sondern daß der Verwaltungsrat nur eine Pflicht kennen darf, das Interesse der ihm übertragenen Gesellschaft. In dieser Auffassung wären alle Mitglieder einig, und die bisher vergangene Zeit hätte den Beweis erbracht, daß in diesem Geiste auch gearbeitet wird. Er erinnerte daran, daß der Reichsverband vor der durch die Dawesgesetze erfolgten Regelung der Reparationslasten von der einen großen Sorge beherrscht war, daß die deutschen Bahnen, die als wichtigster wirtschaftlicher Besitz des Staates unzweifelhaft herangezogen werden würden, nicht mehr als Förderer des deutschen Wirtschaftslebens tätig sein könnten. Diese Gefahr ist durch das Gesetz solange vernichtet, als die Gesellschaft die ihr auferlegten Zinsen für die eingetragene Reparationsschuld pünktlich zahlt. Daher wäre dies die wichtigste Aufgabe des Verwaltungsrats. Die Höhe der festverzinslichen Schuld wäre nicht größer als die der Eisenbahngesellschaften anderer Länder, aber die allgemeine wirtschaftliche Lage Deutschlands und die durch die Revolution entstandenen besonderen Belastungen machten diese Aufgabe zu einer sehr schwierigen.

Das Interesse der Gesellschaft decke sich aber durchaus mit dem Interesse der deutschen Wirtschaft. Die Anlagen der Reichsbahnen könnten einen viel größeren Verkehr bewältigen, die Ausgaben richteten sich in erster Linie nach der Größe der Anlagen und nur in geringerem Maße nach dem zu bewältigenden Verkehr. Die deutsche Produktion betrage heute nur noch höchstens 70 % der Vorkriegsproduktion und der Verkehr sei dementsprechend. Nur durch Hebung der Produktion könnten die deutsche Wirtschaft und die deutschen Eisenbahnen gesunden, und daher läge es im eigensten Interesse der Eisenbahn, alles zu tun, um die Hebung der deutschen Produktion zu unterstützen. Die Mehrlasten, die die Reichsbahn gegenüber der Vorkriegszeit bei dem geringeren Verkehr zu tragen habe, seien gewaltige und erreichten fast die Höhe der Reparationslasten. Es sei bekannt, daß nach Beendigung des Krieges das Personal der Bahn von 695 000 auf 1 122 000 erhöht und die Zahl der lebenslänglich angestellten Beamten außerordentlich vermehrt worden sei. Der Abbau, der heute die Zahl des Personals auf 765 000 heruntergebracht habe, habe daher keine entsprechende finanzielle Entlastung geben können, da Beamte Wartegeld erhielten. Daher sei die jährliche Ausgabe für Pensionen und Wartegeld von 140 Millionen auf 400 Millionen gewachsen.

Die Verreichlichung der Bahnen hat auch starke finanzielle Lasten gebracht. Das müsse sich in den Tarifen ausdrücken. Die Änderung des Tarifsystems vom Kilometer- zum Zolltarif habe viele Industrien besonders hart getroffen, die durchschnittliche Erhöhung der Tarife ohne Verkehrssteuer betrage ungefähr 35 %, bleibe also im Rahmen der allgemeinen Preiserhöhung. Durch allgemeine Herabsetzung der Tarife würde am wenigsten den Bedürfnissen der Landwirtschaft entsprochen, durch Anpassung der Einzeltarife, Schaffung von Ausnahmetarifen allein könnte die Eisenbahn an einer Hebung der Produktion mitarbeiten. Das wäre auch in nicht unerheblichem Maße geschehen, heute würden schon wieder 60 % der Gütermenge nach Ausnahmetarifen befördert. Leider zwinge die finanzielle Lage aber zu großer Vorsicht. Die Tarife der Deutschen Reichsbahn wären auch heute noch wesentlich tiefer als die Tarife der anderen Länder, deren Währung auf Gold gestellt sei. Dies wäre auch bei der geographischen Lage Deutschlands eine Notwendigkeit. Mit den Tarifen der noch in Inflationszustand befindlichen Länder könnte ebensowenig ein Vergleich angestellt werden, wie die Industrie der Goldländer die Konkurrenz mit der deutschen Industrie aufnehmen konnte, als wir noch in der Inflationsz[eit] befanden.

Redner wandte sich zum Schluß gegen die Behaup[tung,] daß das Reich keinen Einfluß mehr auf [die] Bahnen ausüben könne. Die Rechte der deutsch[en Re]gierung gegenüber ihren Bahnen seien größer als in a[nderen] Ländern. Die Tarifgestaltung bedürfe ihrer Zustimmu[ng, sie] hätte die volle Einsicht in die finanzielle Lage der Gesel[lschaft] und die Kontrolle über die betrieblichen Einrichtungen[. Die] Regierung hätte sogar das Recht, Änderungen der Tari[fe und Er]weiterungen der Einrichtungen zu fordern, müßte in [diesem] Falle aber die finanzielle Verantwortung für die gefo[rderten] Maßnahmen übernehmen. Auch im Aufbau des Beamtenk[örpers] und in der Besoldung sei die Gesellschaft stark an di[e Maß]nahmen der Regierung gebunden, obschon es nach seiner A[nsicht] falsch sei, die Beamten der Hoheitsverwaltungen und d[er Be]triebsverwaltungen in denselben Rahmen zu zwängen. [Zweck] dieses Gesetzes wäre es u. a. gewesen, die Verwal[tung] der Bahnen politischen Einflüssen zu [ent]ziehen, daher könnte die Verwaltung sich auch nicht [mehr] vor dem Reichstag verantworten, aber es sei der Wuns[ch des] Verwaltungsrats, daß die finanziellen und sonstigen Verhä[ltnisse] der Gesellschaft möglichst bekannt würden und daß es k[eine] Geheimnisse vor der Öffentlichkeit gebe[;] er habe den großen Wunsch, das Vertrauen zu sein[er Ge]schäftsführung zu erwerben und das ihm zu treuen Händen [über]gebene Unternehmen so zu führen, daß es zum Wohle de[r deut]schen Wirtschaft und damit des gesamten deutschen [Volkes] arbeitet.

Österreich.

— **Die Kredite für die Elektrisierungsarbeiten.** Am 2[…] fand eine Sitzung der Verwaltungskommission der öster[reichi]schen Bundesbahnen statt, bei welcher der Präsident de[r Ver]waltungskommission Dr. Günther über die Verhandlun[gen in] Genf behufs Erwirkung eines Kredits für die Fortführu[ng der] Elektrisierung der Bundesbahnen Bericht erstattete. Die [Elek]trisierung der Strecke Salzburg-Innsbruck und d[er an]schließenden Strecken werde nunmehr sofort in Angriff g[enom]men werden, und es sei Hoffnung vorhanden, sie bis End[e …] zu vollenden. Die Vorteile werden sich vor allem in [einer] wesentlichen Abkürzung der Reisegeschwindigkeit in der S[trecke] Wien-Buchs, aber auch darüber hinaus in einer Belebu[ng der] industriellen Tätigkeit und Verminderung der Arbeitslo[sigkeit] äußern.

— **Einnahmekontrolleure.** Die Arbeiten der beim Ver[kehrs]einnahmedienste bestellten Kassenprüfer und Unterwei[sungs]beamten wurden mit 1. Juni 1925 vereinigt.

Die bestellten Kontrollorgane des Verkehrseinnahmedi[enstes] führen den Titel „Einnahmekontrollor".

Die Einnahmekontrollore haben die Aufsicht über di[e Ge]barung der Bahnhof- und Manipulationskassen, der Ba[hn]zahlstellen sowie der privaten Fahrkartenverschleiß[stellen,] über die Ausfertigung der Verrechnungspapiere für di[e Per]sonen-, Gepäck- und Güterbeförderung, über die Verrec[hnung] aller Einnahmen und Ausgaben, über die Anwendung der [Tarife] und über die Wirtschaftlichkeit des Kassen- und Verrech[nungs]dienstes. Ihnen liegt auch die Belehrung der Bedienste[ten in] diesen Angelegenheiten ob. Zum Zwecke einer wirksamen [Kon]trolle wird der Bundesbahnbereich in 52 Aufsichtsbezirk[e ein]geteilt. Jedem Einnahmekontrollor wird ein Aufsichts[bezirk] und ein geeigneter Dienstort als Sitz zugewiesen.

— **Fremdenverkehrsförderung durch die Bundesbahnen.** [Von] der für das ganze österreichische Verkehrsgebiet in Arb[eit be]findlichen Sammlung „Österreichische Bundesbahnführer für [Verkehr] und Turistik" sind bereits 3 Bände und zwar Wien-Krems-[…] Wien-St. Pölten-Mariazell und Wiener Neustadt-Mürzzu[schlag] fertiggestellt. Ferner erscheint noch in den nächsten Tag[en …] für den Aushang im Auslande bestimmter Werbeanschla[g, der] eine wirkungsvolle Ansicht der Arlberg-, Tauern- und S[em]meringgebiete sowie eine Streckenskizze zeigt. Ein in s[ehr] großer Auflage erscheinender Faltprospekt „Winterreisen [in] Österreich" wird vorbereitet.

— **Arbeitsgemeinschaft für das Kraftfahrwesen.** Kürzli[ch er]folgte die Gründung der Arbeitsgemeinschaft für das Kraf[tfahr]wesen in Österreich, zu der der Automobiltechnische Vere[in auf] Wunsch der Antragsteller, die Vertreter aller in Betracht [kom]menden Wirtschaftsgruppen eingeladen hatte. Minister [a. D.] Josef Altmann, der Präsident des Automobiltechn[ischen] Vereins erörterte kurz Zweck und Ziel der Neugründun[g. Es] handle sich nicht um eine ständige Vereinigung aller m[ittel]bar oder unmittelbar am Automobilismus beteiligten K[örper]schaften. Wenn auch die schon bestehenden automobilisti[schen]

gungen in wirtschaftlicher, sozialer und sportlicher Be-
ıı ein reiches Arbeitsfeld vor sich haben, so bedarf es doch
ı Fragen allgemeiner Natur eines gemeinsamen
ens, einer großen Organisation, die die einzelnen Kräfte
ıenfaßt, um so wirkungsvoller ihren Aufgaben gerecht zu
. Die richtige Form für eine solche Körperschaft ist
ie eines Vereins, sondern die Form einer Vertreterver-
ıng.

esminister Dr. Schürff nannte die neugegründete Ar-
meinschaft eine höchst bedeutungsvolle Einrichtung; er
te es, daß nunmehr dem Ministerium für Handel und Ver-
ie Möglichkeit geboten sei, mit einer großen Körperschaft
bindung zu treten, statt, wie bisher, mit so vielen getrenn-
llen verhandeln zu müssen. In der Arbeitsgemeinschaft
nen nun die Vertreter der Erzeugung, des Handels und
rts vereinigt. In der nächsten Zeit wird bei Erledigung
er Fragen sicherlich oftmals an die Arbeitsgemeinschaft
etreten werden, so in der Frage der Reform des Straßen-
wie auch der des neuen Kraftfahrgesetzes, das bald zur
entarischen Beratung gelangen wird. Durch die Arbeits-
schaft sei ein wesentlich leichteres Zusammenarbeiten
n Betracht kommenden Stellen gesichert.

lem weiteren Programmpunkte, „Vorbereitung der Tätigkeit
beitsgemeinschaft für die nächste Zeit", sprach General-
ir Rechtsanwalt Dr. Hanel des Verbandes öster-
cher Automobilindustrieller. Es werde sich zunächst
handeln, in großzügiger Weise umfassende Aufklärungs-
einzuleiten. Nicht nur die Bevölkerung der Großstadt,
n viel mehr noch jene der Bundesländer müsse durch Vor-
g von Filmen, durch Merkblätter, durch belehrende Auf-
n der Presse über die wirtschaftliche Tragweite des Kraft-
sens unterrichtet werden. Ein Sonderausschuß der Ar-
meinschaft wird also zunächst Aufgaben der allgemeinen
arbeit zu erledigen haben. Weitere wichtige Fragen sind
gen der Sicherheit des Verkehrs, des Straßenbaues und der
nerhaltung, der gesetzlichen Vorschriften für den Straßen-
ir sowie das gesamte Abgabenwesen. Hier sind überall
dnungen vonnöten, was durch die vereinheitlichte Arbeits-
ıg der neugegründeten Körperschaft leichter gelingen

Besserung der Handelsbilanz. Die Besserung des Passi-
der Handelsbilanz, die sich in den beiden ersten Jahres-
en ergeben hatte, hielt auch im Monat März an. Der
der Einfuhr (ohne Edelmetalle) belief sich in diesem
auf rund 233 Millionen Schilling (gegenüber 260 im März
und der Wert der Ausfuhr auf 180 Millionen Schilling
Das Passivum des Monats März betrug sonach rund
lionen Schilling (gegen 111 im selben Vorjahrsmonat) und
ich damit ungefähr auf der gleichen Höhe, wie im Durch-
der beiden ersten Monate des laufenden Jahres (54).
esem Zeitabschnitt gemessen hat der Außenhandel aber im
Monat erheblich an Umfang zugenommen, denn er stieg
den Richtungen im Werte ungefähr um je 53 Millionen
ng, der Menge nach in der Einfuhr um rund 64 000 t, in
ısfuhr um 55 000 t. Für das erste Jahresviertel 1925
n sich folgende Verkehrszahlen:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Mengen in Meterzentnern	Wert in 1000 Sch.	Mengen in Meterzentnern	Wert in 1000 Sch.
de Tiere	340 358	52 640	17 317	2 498
ngsmittel und änke	2 497 313	139 604	170 148	8 937
alische Brennstoffe	12 804 287	58 083	117 503	512
Rohstoffe und ein- bearbeitete Waren	2 541 328	151 379	6 202 181	91 951
te Waren	628 103	192 517	1 233 821	329 234
amt (ohne Edel- lle)	18 811 389	594 223	7 740 970	433 132

weiteren Ergebnisse des Außenhandelsverkehrs im laufen-
ahre werden vorläufig nicht mehr monatsweise, sondern
ierteljährig gegeben werden.

Arbeitslosigkeit. Der Stand der unterstützten Arbeitslosen
z Österreich betrug am 15. Juni 119 501. Hiervon entfallen
als die Hälfte, nämlich 65 354, auf Wien. Im allgemeinen
Mitte Februar, wo noch rund 192 000 Arbeitslose in Unter-
ng standen, eine wesentliche Abnahme zu verzeichnen,
den letzten vier Wochen rund 20 000 betrug. Die Besserung
m Arbeitsmarkt ist auf den Beginn der Bautätigkeit, die
ings noch sehr viel zu wünschen übrig läßt, sowie auf die
ise bessere Beschäftigung mancher Industriezweige zurück-
ren. Im Vergleich mit dem Vorjahre haben in diesem
ungefähr 6000 Arbeitslose in jedem Monat mehr Unter-
ng bezogen.

Ungarn.

— III. Internationaler Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß in Budapest. Am 21. Juni wurde der III. Kongreß für Straßenbahnen und Kleinbahnen eröffnet, der vom 21. bis 25. Juni in Budapest tagte. Das Programm des Kongresses haben wir in Nr. 25 veröffentlicht. Die Beteiligung des Auslandes am Kongreß war besonders rege. Es waren Vertreter von Deutschland, Österreich, Italien, Spanien, Schweden, Holland, Dänemark, der Schweiz, Finnland, Polen anwesend.

In Verbindung mit dem Kongresse wurde in den Räumen der Hauptstädtischen Redoute eine Eisenbahnfachausstellung veranstaltet. Fast sämtliche großen Unternehmungen der Eisenbahnbedarfs- und elektrotechnischen Industrie waren in der Ausstellung vertreten. In übersichtlicher Weise waren die Erzeugnisse der ungarischen Eisenbahnbedarfs- und elektrotechnischen Industrie oder Abbildungen davon ausgestellt. Sorgfältig ausgearbeitete Tabellen und Diagramme unterrichteten über die Entwicklung des Kleinbahnwesens und des Verkehrs in Ungarn. Über die Betriebseinrichtungen der großen Verkehrsanstalten sowie über ihre betriebswirtschaftlichen Ergebnisse erhielten die Besucher interessante Aufschlüsse.

Nach der mit großem Beifall aufgenommenen Rede des Handelsministers S. Walkó wies der Vorsitzende Ludwig Spängler, Direktor der Wiener städtischen Straßenbahnen, darauf hin, daß die ungarische Regierung das Verkehrswesen stets tatkräftig im Sinne der Überlieferungen des großen Baross gefördert hat.

Ministerialrat Kaan (Wien) begrüßte den Kongreß im Namen der ausländischen Regierungen. Er wies darauf hin, daß bereits die bisherigen Kongresse wertvolle Erkenntnisse geliefert haben, und betonte, daß die ungarischen Ingenieure im Auslande das größte Ansehen genießen. In Ungarn sind Großtaten der Technik geschaffen worden, und gerade auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik wurde bahnbrechende Arbeit geleistet. Mit Genugtuung wies der Redner darauf hin, daß die Eisenbahnbehörden der verschiedenen Länder selbst unter den schwierigsten politischen Verhältnissen nach Möglichkeit zusammengearbeitet haben.

Sodann hielt Direktor Karl Tóbiás seinen Vortrag über die Entwicklung der elektrischen Straßen- und Lokalbahnen im Königreich Ungarn. Er warf zunächst einen Rückblick auf die Entwicklung des ungarischen Kleinbahnwesens und behandelte den 1887 begonnenen Umbau der Budapester Pferdebahn in eine elektrische Bahn. Die Elektrisierung wurde bis zum Jahre 1896 beendet. Leiter der Elektrisierungsarbeiten war der jetzige Präsident des Kongresses, Direktor Spängler. Nachher setzte ein mächtiger Aufschwung im ungarischen Kleinbahnwesen ein, der bis zum Kriege andauerte. Die Lokalbahnen der Umgebung von Budapest wurden elektrisiert, eine Reihe von Provinzstädten baute elektrische Straßenbahnen, es wurden technisch sehr schwierige Strecken wie die Poprad-Csorbaer elektrische Bahn, erbaut. Der Krieg unterbrach diese Entwicklung und der Friede nahm Ungarn mit der Abtrennung von Gebieten einen erheblichen Teil des Kleinbahnnetzes. Die Verhältnisse während des Krieges und der unmittelbar darauffolgenden Jahre brachten auch technisch eine Zeit des Verfalls. Der Redner besprach dann die Organisation des Verkehrs in Budapest. Durch die 1923 erfolgte Ablösung der beiden Straßenbahn-Gesellschaften durch die Hauptstadt gelangte das ganze Straßenbahnnetz unter eine einheitliche Leitung. Die Hauptstadt übertrug den Betrieb einer Aktiengesellschaft; alleinige Besitzerin der Aktien blieb jedoch die Hauptstadt. Der Redner erörterte noch die Verkehrslage und die besonderen Verkehrsaufgaben Budapests, die Arbeiten zur Durchführung eines einheitlichen Verkehrsplanes, die Entwicklung des Wagenmaterials sowie die jüngsten technischen Neuerungen. Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall belohnt, und der Vorsitzende sprach dem Vortragenden den Dank der Kongreßleitung und der Teilnehmer aus.

Nach dem Vortrag des Direktors Karl Tóbiás sprachen noch Staatsbaurat Ladislaus Verebély (Budapest) über die Verwendung von 50periodigem Wechselstrom zur Elektrisierung von Haupt- und Vorortbahnen, Direktor Kai Norregaard (Kopenhagen) über Reisegeschwindigkeiten auf Straßenbahnen, und technischer Oberrat Michael Menczer (Budapest) über Lokal- und Überlandbahnen. Zu Ehren der Kongreßteilnehmer gab die Hauptstadt ein Abendessen. Den auswärtigen Gästen wurde auch Gelegenheit geboten, die Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt zu besichtigen.

Die Verhandlungen des Kongresses wurden am 23. Juni fortgesetzt. Generaldirektor Max Schwab (Düsseldorf) hielt einen Vortrag über die Verschweißung freiliegender Gleise. Über die Fragen der Automobilindustrie berichteten Direktor Quarg (Berlin) und Ingenieur Holl (Bern). Direktor Wilhelm Stein (Hamburg) hielt einen Vortrag über das Verhältnis des Autobus zur Straßenbahn. Direktor Wilhelm v. Chatel von der Budapest-Hauptstädtischen Verkehrs-A.-G. berichtete

über die neuesten Erfahrungen im Bau und Betrieb von Unterstationen. Direktor Karl Wehrspan besprach die neuzeitlichen Aufgaben der Kleinbahnen. Am Nachmittag erfolgte die Besichtigung der Verkehrsanlagen der Hauptstädtischen Verkehrs-A.-G. in der Franzstadt. Die Gäste wurden von Direktor Tóbiás empfangen, unter dessen sachgemäßer Leitung die Besichtigung zahlreicher technischen Neuerungen vorgenommen wurde.

Am 24. Juni hielten Vorträge Direktor Kuiper (Rotterdam), Direktor Pallin (Hagfors in Norwegen), Direktor Quarg (Berlin). Zum Schlusse sprach Generaldirektor Sármezey über die Verwendung von Explosionsmotorwagen. Um 2 Uhr nachmittags wurde die Generalversammlung des Kongresses abgehalten, in der die Wahl des internationalen Ausschusses vorgenommen wurde. Von ungarischer Seite wurde in den Ausschuß Stellvertretender Generaldirektor der Hauptstädtischen Verkehrs-A.-G., Oberregierungsrat Dr. Stephan Sztrókay, berufen.

Die Kongreßteilnehmer haben während der Verhandlungstage die Betriebseinrichtungen der Hauptstädtischen Verkehrs-A.-G. eingehend besichtigt. Am 24. Juni fuhr ein Sonderzug nach Diósgyör, wo die Teilnehmer die staatlichen Eisenwerke und die Wohlfahrtseinrichtungen besichtigten. Damit wurde der III. internationale Kongreß abgeschlossen.

Übrige europäische Länder.

— **Herabsetzung der dänischen Gütertarife.** Der ständig wachsende Wettbewerb von Automobillinien veranlaßt die dänische Staatsbahn, mit Wirkung vom 1. Juli d. J. eine Herabsetzung der Tarife für die Paketbeförderung vorzunehmen. Bisher wurde ein fester Tarif ohne Rücksicht auf die Entfernung erhoben. Jetzt tritt bei Entfernungen bis 120 km eine Ermäßigung von 33 bis 45 % ein. Der neue Tarif beträgt bis 5 kg 50 Öre, 5—10 kg 75 Öre, 10—15 kg 1 Kr., 15—20 kg 1,25 Kr., 20—25 kg 1,50 Kr. Bei Entfernungen über 120 km tritt nur bei einem Gewicht über 7½ kg eine Ermäßigung ein.

Ferner werden fortan zu leichtverderblichen Waren, die mit besonderer Schnelligkeit befördert werden, auch Margarine, Palmin und Mineralwasser gerechnet. Besonders Margarine wird jetzt hauptsächlich mit Automobilen befördert.

Auch gebrauchte Emballage, die von Eisenbahnbeförderungen herrührt, wird zu dem bis zum Jahre 1923 geltenden Tarif befördert, falls der alte Frachtbrief vorgelegt wird und die Rückbeförderung innerhalb dreier Monate erfolgt. Dagegen sind die Sätze für sonstige Emballage erhöht worden, um auf diese Weise zu erreichen, daß man sich der Eisenbahn nicht nur für die Beförderung der gebrauchten Emballage, sondern auch bei der Beförderung des Gutes bedient.

Bei dem ständig wachsenden Wettbewerb der Automobillinien wird die dänische Staatsbahn voraussichtlich noch weitere Tarifherabsetzungen und andere Vergünstigungen vornehmen müssen.

— **Gesellschaftsreisen der schwedischen Staatsbahn.** Die schwedische Staatsbahn veranstaltet gemeinsam mit dem schwedischen Touristenverein mehrere 10 tägige Fahrten nach dem gebirgigen Jämsland. Der Preis für die ganze Fahrt (Hin- und Rückfahrt) einschl. Schlafwagen, volle Verpflegung, Aufenthalt im Hotel usw. kostet von Kopenhagen 165 Kr. bei Benutzung der 3. Klasse und 195 Kr. bei Benutzung der 2. Klasse. Nähere Auskunft erteilt das Schwedische Reisebüro, Berlin W 8, Lindenpassage.

— **Errichtung einer Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Schweden.** Der Firma Nordisk Transport und Spedition in Trälleborg ist die Vertretung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Güterverkehr übertragen worden. Die Firma führt in Ausübung der Geschäfte für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Zusatzbezeichnung: „Verkehrsagentur der Deutschen Reichbahn-Gesellschaft für Schweden“. Ihr obliegt insbesondere die Erteilung von Auskünften über Frachtsätze und Beförderungsangelegenheiten über den Verkehr mit Schweden nach, von und durch Deutschland.

— **Erneuerung des schwedischen Fahrparkes.** Die schwedische Staatsbahn läßt zurzeit die Wagen älterer Bauart völlig umbauen. So werden die aus den 90er Jahren stammenden Schlafwagen 1./2.-Klasse zu vereinigten 2./3.-Klasse-Schlafwagen umgebaut. Jetzt werden diese völlig unmodernen Wagen nur noch bei stärkstem Verkehr in die Züge eingestellt. Die alten Abteile mit 4 Betten 2. Klasse verschwinden jetzt ganz. Es werden Halbabteile mit 2 Betten für Reisende 2. Klasse und 3 Betten für Reisende 3. Klasse gebildet, wie dies bei allen neuern Gattungen der Fall ist. Andere ältere Personenwagen 2. Klasse werden zu Schlafwagen 3. Klasse umgebaut. Eine wesentliche Neuerung ist ferner, daß die offenen Plattformen verschwinden und die Wagen nach Art der deutschen D-Zug-Wagen mit Harmonikaübergängen versehen werden. Die ungeschützten Überg[…] man noch in den meisten schwedischen Schnellzügen k[…] den namentlich beim Aufsuchen des Speisewagens lästi[…] den. Die in den letzten Jahren gebauten Wagen sind b[…] geschlossenen Plattformen versehen. Auf den elektris[…] benen Strecken (Lapplandsbahn) und der für elektris[…] trieb im Umbau befindlichen Linie Stockholm-Gotenbu[…] die Personenwagen mit elektrischer Heizung ausgestatte[…]

Neben den Personenwagen werden auch die Kran[…] einem umfassenden Umbau unterzogen. Die alten W[…] standen aus einem Abteil dritter Klasse, Krankenabteil […] abteil. Ein Durchgang fehlte, so daß sie stets am Zug[…] gestellt werden mußten und daher besonderen Erschü[…] ausgesetzt waren. Dies wird jetzt geändert werden.

— **Eisenbahnpläne usw. in der Ukraine.** In den näch[…] Jahren sollen etwa 1800 Werst neue Eisenbahnlinie[…] werden. Die Kosten hierfür sind auf 87 Mill. Vorkr[…] veranschlagt worden. — Der Ersatzvorrat der ukr[…] Eisenbahnen an Schwellen entspricht nicht den Bed[…] eines geordneten Eisenbahnwesens. An Stelle des erfor[…] Vorrats von 3—4 Millionen verfügt die Bahn zurzeit […] etwa 700 000 Schwellen. Die Herstellung ist erschwe[…] den Mangel an geeignetem Holz. — Für das kommen[…] schaftsjahr 1925/26 ist der Neubau von 2000 Güterwage[…] sicht genommen.

— **Abschwächung der Ausfuhr in der Tschechoslowa[…]** Warenausfuhr im Mai ist nach den Mitteilungen des stat[…] Staatsamtes gegenüber dem Vorjahre im Rückstand g[…] Ihr Wert beträgt 1326 Millionen gegen 1600 Millionen im […] und 1477 Millionen Kronen im April 1925. Hauptgrund[…] Rückgang ist ein Ausfuhrausfall in Zucker. […] den im Mai 1925 nur 5850 Wagen Zucker gegen 836[…] gleichen Vorjahrszeit ausgeführt. Insgesamt sind in […] Monaten des Jahres 1925 Waren im Werte von 7 533 49[…] ausgeführt worden gegen 6 504 639 033 Kč. in der gleic[…] jahrszeit, so daß sich noch immer ein Vorsprung ergib[…] den Ausfuhrländern steht Deutschland mit 278 Millione[…] Spitze, ihm folgt Österreich mit 212 Millionen, dann Eng[…] 114 Millionen, Rumänien mit 82, Ungarn mit 70, Südsla[…] 63, Polen mit 57, Italien mit 52, Amerika mit 43 Milli[…] Unter den ausgeführten Waren zeigen neben Zucker […] eine Abschwächung (in Millionen Kronen): Baumwoll[…] Holz und Kohle um 59, Wolle um 33, Glas um 28, Eisen u[…] Flachs um 2. Dagegen ist die Ausfuhr von Getreide u[…] um 33 und von Leder und Lederwaren um 19 Millionen[…] gestiegen.

— **Die Wagenbewegung bei den tschechoslowakischen[…] im Mai 1925.** Im Berichtsmonat wurden auf den Staa[…] 392 548 Wagen und auf den Privatbahnen 3742 Wagen […] insgesamt somit 396 290 Wagen, hiervon fürs Inland 344[…] fürs Ausland 51 760 Wagen. Gegenüber dem gleichen M[…] Vorjahre ergibt sich ein Sinken der Wagenbeladun[…] Mai 1925 im ganzen um 13 219 Wagen.

— **Dividende der ehemaligen Ferdinands-Nordbahn.** […] am 16. Juni in Prag abgehaltenen Generalversammlun[…] die Bilanz genehmigt, die ein Reinerträgnis von 8 515 082 […] weist, das sich durch Hinzurechnung des Gewinnvortra[…] 1 510 999 Kč auf 9 596 125 Kč erhöht. Es wurde beschlos[…] diesem Betrage für jede Aktie und jede Genußaktie je[…] für eine halbe Aktie oder halbe Genußaktie je 50 Kč[…] eine fünftel Aktie oder fünftel Genußaktie je 20 Kč zu […] ferner den zehnprozentigen Anteil für die beim Berg[…] schäftigten mit 432 428 Kč zu bestimmen und den R[…] 1 612 572 Kč auf neue Rechnung vorzutragen. Der G[…] bericht stellt fest, daß die höhere Produktion des Unter[…] zum Teil auf eine bessere Beschäftigung der inländis[…] dustrie zurückzuführen ist. Verhältnismäßig ist die E[…] der elektrischen Energie am meisten gestiegen (+ […] Dann folgt die Kohlenförderung mit einem Zuwachs von[…] die Erzeugung von schwefelsaurem Ammoniak (+ 14 %[…]

— **Sinkender Absatz im nordwestböhmischen Kohle[…]** Nach dem „Kohleninteressenten“ fördern alle Werke […] der Woche mit drei, höchstens vier Schichten. Der A[…] im Vergleich zu den entsprechenden Zeitabschnitten d[…] jahres gesunken. Die Ursache dieser Stockung liegt ha[…] lich in den sehr geringen Bezügen der tschechoslow[…] Staatsbahnen, die bisher nur einen Bruchteil der vertrags[…] Monatsmengen abgerufen haben und dahin sehen, ihr[…] stapelten Vorräte, wenn schon nicht mitzuverbrauchen, […] nicht zu vergrößern. Auch die übrigen Verbraucher sch[…] weilen noch davon ab, sich Vorräte für den Winter an[…] wiewohl hierzu genügend Anlaß wäre. Einzelne Zucker[…] haben in Erkenntnis der Lage bereits mit ihren Vorrats[…]

n. Es ist zu erwarten, daß in der nächsten Zeit diese die Fördertätigkeit einigermaßen beeinflussen werden. hlenverkehr mit Deutschland bewegt sich in dem aus zten Jahren gewohnten Umfang; der Elbeverkehr stark unter dem niedrigen Wasserstand.

in Verkehrsrat in Rumänien. Durch ein Spezialgesetz ein dem rumänischen Verkehrsminister beigeordneter hrsrat" geschaffen, um den Minister in tarifarischen und en Verkehrsfragen zu beraten. Dem Verkehrsrat gen die Mitglieder des Verwaltungsrates der Staatsbahn, er der verschiedenen Ministerien, der Nationalbank, der skammern, der landwirtschaftlichen Kammern usw. Der rsrat ist zumindest zweimal jährlich einzuberufen, seine zen werden vom Verkehrsminister persönlich geleitet.

ie Reorganisierung der rumänischen Staatsbahnen. Wir n Nr. 13, S. 381 des vorliegenden Jahrganges über die ge-Reorganisierung der rumänischen Staatsbahnen berichtet, wesentlichen auf die Erteilung reiner beschränkten Selbsttung hinausläuft.
betreffende Gesetz hat nunmehr die verfassungsmäßigen zen durchlaufen und ist am 17. Juni veröffentlicht worden. nüber dem Vorbericht sind folgende Abweichungen festen:
n Vorberichte unter Nr. 1 angeführten Mitglieder des Vergsrates sind gestrichen, es verbleiben demnach neun Mit-, darunter ein Vertreter des Kriegsministers und acht Königliches Dekret Ernannte. Die letzteren werden auf uer von vier Jahren ernannt und zwar so, daß jährlich die ung zweier Mitglieder erlischt.
Stimme des Vorsitzenden entscheidet in den Sitzungen des ltungsrates nur bei Stimmengleichheit. Dies gilt auch für rkehrsminister, wenn er eine Sitzung leitet. Der Generalr ist Mitglied des Verwaltungsrates mit beratender e.
r den auf die Rechtstellung der Beamtenschaft bezüg-Punkten ist Artikel 56 hervorzuheben, der bestimmt, daß rwaltungsrat das Recht hat, Beamte auch mit niedrigeren en zu betrauen, als ihnen nach Titel und Gehalt zukommen, n der betreffenden Kategorie Überfluß an Beamten besteht.

Titelabbau in Rumänien. Wie wohl überall, hat auch in ien nach dem Kriege eine wahre Titelinflation stattge-. Als Ersatz für das immer minderwertiger werdende wurden mit vollen Händen Titel ausgestreut, so daß lich eine Abkehr notwendig wurde, sollte die abgegriffene nicht ganz wertlos werden.
Beginn in dieser Richtung hat die Kommission für die nisierung der rumänischen Ministerien beschlossen, den Generaldirektor in den Ministerien abzuschaffen, e Leiter der Ministerialabteilungen bisher führten, und dementsprechenden weiteren Titelabbau die Rangleiter durchzuführen. Den Titel Generaldirektor behalten nur iter der autonomen Unternehmungen des Staates, wie ahn, Post, Schiffahrt, Tabaksregie usw.

nghel Saligny †. Am 17. Juni ist Generalinspektor Anghel gny in Bukarest einem Herzschlage erlegen. Im Vernen betrauert Rumänien seinen bedeutendsten Ingenieur, gegeben war, im Laufe seines Lebens eine ganze Reihe ößten technischen Aufgaben zu lösen, die sein Land zu hatte. Vor allem hat seinen Namen weltbekannt gemacht u der Donaubrücke von Cernavoda und der Hafenanlagen raila und Galatz.
Verblichene hatte das unter Ingenieuren leider so seltene , große technische Pläne dem Verständnis der regierenden begreiflich zu machen, ihnen sozusagen zu suggerieren. Er der technische Vertrauensmann des verstorbenen Königs on Rumänien und des Reichsgründers Jon Bratianu d. Ä. nges Verhältnis zu der die Wirtschaft Rumäniens benenden liberalen Partei brachte seinem Lebensabend eine von wirtschaftlichen Aufgaben, über hundert der größten riellen Unternehmungen des Landes hatten ihn in ihren htsrat gewählt.
Verstorbene war auch zum Präsidenten des Verwaltungsder rumänischen Staatsbahnen ausersehen, der nach dem erwaltungsprojekt (siehe Nr. 13 S. 381 d. Ztg.) diese Vernstalt zu leiten berufen sein wird.

Rumänische Vorzugs-Personentarife für Sighet. Um den hr mit dem nur über tschechische Eisenbahnlinien erreich-Eisenbahnnetz um Sighet (Marmarosch-Sziget) zu ern, gewähren die rumänischen Staatsbahnen für Reisen r tschechischen Grenzstation Halmei nach einer Station inien um Sighet auf die gewöhnlichen Personen- und Gerife einen Nachlaß von 75 %. Die Fahrpreise von anderen ischen Stationen nach Halmei und im Verkehre der Stationen des fraglichen Gebietes untereinander, bleiben die vollen Tarife in Geltung.

— **Der neue Schutzzolltarif in Südslawien.** Laut Nachrichten aus Belgrad trat am 21. Juni der seit längerer Zeit vorbereitete Zolltarif mit einem Höchst- und einem Mindesttarif für das ganze Gebiet des Königreichs in Kraft. In der an die Skuptschina gerichteten Begründung wird die Aufstellung des neuen Zolltarifs vom Finanzminister mit der Notwendigkeit begründet, die einheimische Industrie usw. in erfolgreicherer Weise, als dies bisher möglich war, zu schützen. Durch die Höchsttarife für Einfuhrwaren soll die einheimische Erzeugung besonders gegen den Wettbewerb aus Staaten geschützt werden, mit welchen keine Handelsverträge abgeschlossen sind. Sachlich werden die Höchstzollsätze nur bis zum Inkrafttreten des mit Italien abgeschlossenen Handelsvertrages und dem Abschlusse von Tarifverträgen mit anderen Staaten in Kraft bleiben, welche keine Meistbegünstigung genießen. Im Interesse der einheimischen Verbraucher wurden im allgemeinen jene Tarifsätze erhöht, deren Erhöhung unausweichlich geworden ist. Die bestehende besondere Verzollung von Luxusgegenständen wurde aufgehoben und diese Gegenstände in den neuen Tarif aufgenommen.

— **Das Betriebsergebnis der Schweizerischen Bundesbahnen** stellte sich wie folgt:

	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
a) im April:		
Einnahmen im Personenverkehr . .	12 023 000	12 013 861
„ „ Güterverkehr . . .	16 562 000	20 382 491
Verschiedene Einnahmen	1 819 000	1 901 008
zusammen	30 404 000	34 297 360
Betriebsausgaben	20 971 000	21 848 159
Betriebsüberschuß	9 433 000	12 449 201
b) im Mai:		
Einnahmen im Personenverkehr . .	11 505 000	10 812 033
„ „ Güterverkehr . . .	17 335 000	20 595 239
Verschiedene Einnahmen	1 758 000	1 625 741
zusammen	30 598 000	33 033 013
Betriebsausgaben	20 650 000	21 748 431
Betriebüberschuß	9 948 000	11 284 582

— **Die elektrische Zugförderung in der Schweiz** wird ständig weiter ausgedehnt. Die Erfahrungen, die man bisher mit ihr gemacht hat, haben die Erwartungen übertroffen. Der Betrieb geht nicht nur schneller und zuverlässiger vor sich, er ist nicht nur angenehmer als der Dampfbetrieb, sondern bietet auch große wirtschaftliche Vorteile, und zwar nicht nur so lange die Kohle teurer war, wie die Anhänger der alten Betriebsweise behaupten, sondern wie Bundesrat Haab in der Neuen Züricher Zeitung nachweist, auch bei den niedrigen Kohlenpreisen, wie sie im Durchschnitt für die nächste Zeit erwartet werden können. Dazu kommt, daß sich die Beschaffungskosten immer mehr ermäßigen. Während man früher für das Programm der nächsten Jahre 800 Millionen Franken veranschlagt hatte, wird man jetzt voraussichtlich mit 700 Millionen auskommen. Herr Haab schließt seine Ausführungen mit den Worten: „Die Zukunft im Eisenbahnverkehr gehört der elektrischen Traktion."

— **Auflösung des Rechtsbüros der italienischen Staatsbahnen.** Einer der Dienstzweige der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen war das Rechtsbüro, dessen Befugnisse darin bestanden, Streitigkeiten zwischen dem Publikum und der Bahn sowohl im Güter- als im Personenverkehr (einschließlich Verunglückungen) entweder direkt zu schlichten oder durch seine Advokaten die Interessen der Staatsbahnen vor den Gerichten zu verteidigen.
Am 1. Juli d. J. ist dieser Dienstzweig aufgelöst worden und sämtliche Rechtsanwälte und Beamten sind der Königl. Ärarischen Anwaltschaft einverleibt worden, welche, wie bereits für alle anderen Staatsangelegenheiten, nunmehr auch die Rechte der Staatsbahnen zu vertreten haben.
Infolge dieser Auflösung wurde der Personalstand der Büroangestellten (Generaldirektion und Kreisdirektionen) auf 13 625 Köpfe, und zwar auf 1594 Oberbeamte, 7890 mittlere Beamte und 4141 Unterbeamte herabgesetzt.

— **Stationsnamenänderung.** Der Name der Station der italienischen Staatsbahnen S. Giovanni Teduccio, der Strecke Napoli-Metaponto ist in S. Giovanni Teduccio-Barra umgeändert worden.

— **Der Pilgerzufluß im heiligen Jahre.** Der Pilgerzufluß in Rom anläßlich des heiligen Jahres hat bereits jede Voraussehung übertroffen. Bis zum 15. Mai sind auf den italienischen Staatsbahnen 110 Sonderzüge, von welchen über 70 aus dem Auslande kamen, gefahren worden, die ungefähr 59 000 Pilger, in großen Gesellschaften von religiösen Körperschaften organisiert, nach

Rom geführt haben. In kleineren Gruppen sind in derselben Zeit über 18 000 Pilger angekommen. Rechnet man zu diesen die Pilger, die einzeln sich nach Rom begeben haben, so kann man den Zufluß auf rund 250 000 Personen schätzen, und dies in einem beschränkten Zeitraume, da wegen den ungünstigen klimatischen Verhältnissen in den Monaten Januar und Februar die Ankunft von Pilgern sehr schwach war.

Trotz des außergewöhnlichen Verkehrs hat sich dieser bisher mit vollkommenster Regelmäßigkeit abgewickelt.

— Auslands Güterein- und -ausfuhr der italienischen Staatsbahnen. Im Monat Mai d. J. betrug die Einfuhr mit der Bahn aus dem Auslande 529 500 t, gegen 392 751 in demselben Monat des Vorjahres und die Ausfuhr 286 917 t gegen 252 064 t. Es wurden somit 136 749 t mehr ein- als ausgeführt.

Vom 1. Oktober 1924 bis Ende Mai 1925 wurden aus Sizilien und Kalabrien 9633 Wagenladungen Südfrüchte (fast ausschließlich Orangen und Zitronen) gegen 6333 in derselben Zeit des Vorjahres (somit 52,11% mehr) nach dem Auslande verfrachtet.

— Eisenbahnunglück in Paris. Auf dem Lyoner Bahnhof in Paris fuhr ein Arbeiterzug auf einen Prellbock auf. 48 Fabrikarbeiter wurden zum Teil schwer verletzt.

— Sommersonderzüge der London, Midland und Schottischen Eisenbahn. An einigen Tagen im Juni und Juli wird die L., M. e. S.-Eisenbahn von Leeds nach Chester, dem nördlichen Wales und dem Seenbezirk Sonderzüge verkehren lassen, bei denen in dem ermäßigten Fahrpreis zugleich der Preis für das erste Frühstück, in England bekanntlich eine sehr ausgiebige Mahlzeit, auf der Hinfahrt und für die Hauptmahlzeit — dinner — auf der Rückfahrt inbegriffen ist. Die Züge fahren früh am Morgen ab, verkehren als Schnellzüge und lassen den Reisenden am Ziel sieben bis 11 Stunden Zeit. Die Fahrpreise betragen 12 sh bis 1 £ einschließlich Verpflegung. Die Zahl der Teilnehmer an diesen Zügen ist beschränkt, aber man erwartet lebhaften Zudrang; namentlich die Bequemlichkeit, die Morgen- und Abendmahlzeit im Zuge einzunehmen, wird verlockend wirken. Wenn die Erwartungen, die die Eisenbahngesellschaft an diese Züge knüpft, sich erfüllen, will sie den Verkehr ähnlicher Sonderzüge mit Speisewagenbetrieb auch auf andere Verbindungen ausdehnen.

— Die Abrechnungsstelle der englischen Eisenbahnen. Um den über die Netze verschiedener englischer Eisenbahngesellschaften durchgehenden Verkehr sowie denjenigen mit gewissen Dampfschiffen und Häfen abzurechnen, besteht in London eine Eisenbahnabrechnungsstelle (Railway Clearing House). Ihre rechtliche Grundlage bilden Gesetze aus den Jahren 1850 und 1897. Geleitet wird die Abrechnungsstelle von einem Ausschuß, in dem die zu Gruppen vereinigten Eisenbahnen je vier Vertreter, die übrigen am Abrechnungsverkehr beteiligten Eisenbahnen je einen Vertreter entsenden. Die Abrechnungsstelle ist in eine Anzahl Abteilungen gegliedert: Sekretariat, Güterverkehr, Personenverkehr, Laufgebühren, Standgelder. Beim Sekretariat werden auch die allgemeinen Ausgaben, die Herausgabe von Karten, die Festsetzung der Entfernungen, endlich Fundsachen bearbeitet.

Auch einige Dampfergesellschaften sowie einige nicht unmittelbar an der Abrechnungsstelle beteiligte kleinere Eisenbahnunternehmen bedienen sich ihrer Einrichtungen zum Ausgleich ihrer Rechnungsbeträge. Die Eisenbahnen von Irland haben ihre eigene Abrechnungsstelle, an der aber auch eine Anzahl englischer Eisenbahngesellschaften beteiligt ist.

Fremde Erdteile.

— Die Eisenbahnen Chinas im Kalenderjahr 1922*). In dem 8. amtlichen Betriebsbericht des Verkehrsministeriums in Peking für das Kalenderjahr 1922, dem die nachstehenden Mitteilungen entnommen sind, werden zum ersten Male neben den Staatsbahnen auch die wichtigsten Privatbahnen Chinas behandelt.

Die ungünstige Finanzlage der Staatsbahnen, die 1919 einsetzte, hat angehalten und dazu geführt, daß die Roheinnahmen nur deshalb keine Abnahme gegen das Vorjahr zeigen, weil das sehr günstige Erträgnis der neu hinzugetretenen Lung Hai-Bahn, 367,8 km (vgl. Nr. 46 vom 3. Nov. 1924, Seite 915 d. Ztg.), berücksichtigt werden konnte. Die Roheinnahmen sind von 96,45 um 3,10 auf 99,55 Mill. mexik. Dollar, also um 3,22 % gegen das Vorjahr gestiegen; die Betriebsausgaben aber haben sich von 53,96 auf 56,66, mithin um rund 2,7 Mill. Dollar, das sind 4,99 %, also im Verhältnis stärker als die Einnahmen gesteigert. Dementsprechend ist der Betriebsüberschuß nur von 42,48 auf 42,89 Millionen, also um rund 413 000 Dollar, d. sind nur 0,97 %, gestiegen und die Betriebszahl hat sich von 55,9 auf 56,9 % erhöht. Die Kos… Kapitaldienstes zeigen wieder, wie im Vorjahr, eine … trächtliche Steigerung, nämlich von 13,78 auf 16,88, … rund 3,1 Mill. Dollar, d. sind 22,4 %. Der Reinüberse… trägt daher nur 24,24 gegen 28,70 Mill. Dollar im Vor… der Betriebsüberschuß der Lung Hai-Linie mit rund … Dollar auf Baufonds verrechnet wurde. Die Kapitalve… zeigt demnach einen Rückgang von 7,9 auf 6,9 %. Im … wurde infolge der politischen Wirren der Abschnitt d… tigen Linie Peking-Mukden außerhalb der Großen Mau… nordöstlich Shanhaikwan, der Aufsicht der Zentral… entzogen und seitdem in den statistischen Angaben d… nicht mehr berücksichtigt; dies hatte einen erhebliche… gang der Roheinnahmen dieser Linie, um 4,79 Mill. D… sind 18,8 % gegen das Vorjahr, zur Folge. Die Betri… des Staatsbahnnetzes hat sich durch Hinzutritt der Lin… Hai und von 240,6 km Neubaulinie der Bahn Peking-Suiy… 608,4 km auf 6620,92 km, d. sind 7,6 % mehr als im Vorj… steigert. Der zweigleisige Streckenausbau ist von 4… 3,68 km Doppelgleis zurückgegangen, da das … Gleis der Strecke Peking—Hankau aufgenommen wurde, … der Neubaulinie Peking-Suiyuan nach Paotou Verwen… finden. Das buchmäßige Anlagekapital hat sich von 53… Dollar im Vorjahr auf 563,5 gesteigert, so daß sich … Durchschnitt des kilometrischen Anlagekapitals des Sta… netzes eine Zunahme von 88 064 auf 90 114, also um 1050 … d. sind 1,19 % ergibt. Was die einzelnen Linien des Ne… trifft, so zeigen die Bahnen Peking-Hankau mit der B… zahl 43,4 %, Cheng-Tai mit 44,5 %, Taokau-Chinghua mit … Kaifeng-Honau mit 43,2 %, Lung Hai mit 43,7 % bemerk… günstige Betriebsergebnisse; ihnen stehen die … Chanycfow-Amoy mit 111,6 % und Hugeh-Hunan mit … gegenüber, von denen sich allerdings die erstere gegen d… jahr (199,2 %) wesentlich bessern konnte. Dieselbe… Linien wie im Vorjahr schließen mit Fehlbeträgen ab, … Aufwendungen für den Kapitaldienst ihre Betriebsübe… aufzehren. Die Leistungen des Betriebes in den Zugkil… zeigen eine Zunahme bei den Personenzügen um rund … d. sind 3,24 %, und eine Abnahme bei den Güterzü… 1,83 Millionen, d. sind 10,67 %. Die Zahl der beför… Reisenden steigerte sich von 32,9 auf 35,6 Millionen, … 8,17 % mehr, der beförderten Personenkilometer von 31… 3320,9, also um 158,67 Millionen, d. sind 5 %. Im Güter… dagegen trat ein Rückgang ein von rund 25 auf 21,55 M… Tonnen, also um 3,4 Millionen = 13,8 % und in den Ton… metern von 4709,9 auf 3981,5, also um 728,4 Millionen, … 15,45 %. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr st… sich von 33,4 auf 34,3 Millionen, also um rund 908 000 … d. sind 2,7 %; die aus dem Güterverkehr fielen von … 53,6 um 1,84 Mill. Dollar, d. sind 3,3 %. Die Zahl … diensteten steigerte sich von 89 043 auf 91 356 um 2313, … 2,6 %. Die Anzahl der Lokomotiven hat sich von 884 … auf 992 vermehrt, und zwar wurden 23 Personenzug-, 77 … zug- und 8 Verschiebelokomotiven neu beschafft. Die … schnittsleistung der Lokomotiven hat sich von 43 840 u… d. sind 17 %, auf 36 381 km verringert; dies beruht a… Hinzutritt der Linie Lung Hai mit niedriger Durchs… leistung, auf dem Ausfall der Leistungen auf der … Peking-Mukden außerhalb der Großen Mauer und auf … dienststellung zahlreicher neuer Lokomotiven auf den … Peking-Hankau und Peking-Suiyuan. — Die Persone… wurden von 1345 auf 1395 vermehrt. Die Zahl der Güte… erhöhte sich von 13 206 auf 14 401. Das durchschnittlich… gewicht der Güterwagen beträgt jetzt 27,8 t bei den bed… 27,7 t bei den offenen Wagen.

Der zweite Abschnitt des Jahresberichts stel… 6620,9 km Staatsbahnen gegenüber: die chinesische Ostb… 1726,5 km, die Südmanschurische Bahn mit 1104 km, … zwischen verstaatlichte Schantungbahn mit 446,1 km … Yünnanbahn mit 464 km und den britischen Abschnitt de… Kanton-Kaulun mit 46,7 km; die Gesamtsumme der chines… Bahnen einschließlich 773 km Provinz- und privater … bahnen beläuft sich danach am 31. Dezember 19… 11 543,6 km.

Auf die geradezu glänzenden Verkehrszahlen und Be… ergebnisse und die hervorragend günstige Lage der … manschurischen Eisenbahn ist schon in Nr. 47, … Jahrg. 1924 d. Zeitung, hingewiesen. Die ehedem D… Schantungbahn hatte im Berichtsjahre bei einer Betri… von 52,3 % eine Roheinnahme von 8,45, eine Betriebs… von 4,41 und einen Betriebsüberschuß von 4,04 Millione… sie beförderte 3,66 Millionen Reisende und 2,12 Millionen … Güter. Die Zahl der Bediensteten betrug 5988

— Anleihe für die französische Kolonialbahn Braz… Pointe Noire. Der französischen Deputiertenkammer … Gesetzentwurf (vom 2. Dezember 1924) zugegangen, na… das Generalgouvernement von Französisch Aequatorial-…

*) Vergleiche S. 314 in Nr. 17 vom 24. April 1924 d. Zeitung.

tigt wird, eine Anleihe von 300 Millionen Franken für die lung der Eisenbahn von Brazzaville zur Küste r die erforderlichen Ein- und Ausschiffungseinrichtungen zzaville und Pointe Noire aufzunehmen. Die genannte ahn, etwa 560 km, war bekanntlich schon lange geplant t ihrem Bau in der 1 m-Spur ist begonnen (vgl. Nr. 35, Jahrg. 1924 d. Ztg.). Durch Gesetz vom 13. Juli 1914 die ersten 93 Millionen Franken für den Bahnbau bewilligt . Infolge der nach dem Weltkriege eingetretenen allge- Preissteigerung und nach Abschluß der allgemeinen Vor- n sind die Gesamtkosten der Bahn nunmehr auf 370 Mil- Franken erhöht worden. Aufgewendet wurden bisher n Bahnbau 70 Millionen, so daß vom Jahre 1926 an noch llionen aufzubringen sind, da die Arbeiten des Jahres urch die schwebenden Anleihen gedeckt sind. Um den u in acht Jahren zu vollenden, würden die gedachten lionen vom Jahre 1926 ab in sieben Jahren, also mit jähr- nd 43 Millionen Franken, aufzubringen sein.

as Schutzgebiet nicht die Mittel hat, um den Dienst einer Anleihe zu übernehmen, ist es genötigt, die Bürgschaft nzösischen Staates in Anspruch zu nehmen. Nach dem ntwurf sollen die geliehenen Summen in längstens ren zurückgezahlt werden. Die Zahlungen für den - und Tilgungsdienst der Anleihe sollen von der Regierung nzösischen Republik verbürgt werden. Alle bei der Bau- rung und im Betriebe der geplanten Eisenbahn angewen- Bau- und Betriebsstoffe, die sich nicht in der Kolonie vor- müssen französischen Ursprungs sein und dürfen nur französischer Flagge befördert werden.

er Begründung des Gesetzentwurfs ist die Wendung be- nswert, es sei zu berücksichtigen, daß das durch den Ver- n Frankreich verliehene Mandat für die Verwaltung von und Kamerun ihm nicht mehr erlaube, sich von Unter- ngen fernzuhalten (se désintéresser), deren Durchführung den eigenen Kolonien obliege; denn dies hieße, seinen n die unbestreitbare Feststellung und Betonung der Rück- rkeit in einem der wichtigsten Gebiete des eigenen Kolo- chs gestatten (!).

Die Eisenbahnen der Goldküstenkolonie im Rechnungsjahr . Nach dem Verwaltungsberichte dieser Eisenbahnen be- er gesamte Kapitalaufwand am 31. März 1924 6 720 089 £ 6 295 990 £ am 31. März 1923. Im Rechnungsjahre 1923/24 en die Roheinnahmen 1 024 781 £ gegen 877 893 £ im Vor- die Betriebsausgaben 541 230 £ gegen 398 440 £ im Vor- die Betriebszahl steigerte sich dementsprechend von uf 52,81 % und der Betriebsüberschuß von 479 453 auf £. Einer Steigerung der Roheinnahmen um 146 888 £, 6,7 % gegen das Vorjahr, steht eine solche der Betriebs- en um 142 790 £, d. s. 35,8 %, gegenüber; die Steigerung etriebsüberschusses beträgt demnach nur noch 4098 £, ,85 %. Das Ergebnis des Rechnungsjahres 1923/24 kann nicht gerade als sehr befriedigend angesehen werden. ings ist in den Betriebsausgaben für 1923/24 eine Speisung neuerungsfonds mit 97 950 £ enthalten. Durch den Be- berschuß erhält das Anlagekapital eine Verzinsung von für 1923/24 gegen 7,62 % für 1922/23. Die mittlere Be- änge hat sich von 334 auf 379 Meilen gesteigert; Ende März etrug die gesamte Betriebslänge 394 Meilen. (Nach Afr. 8. Nov. 1924, Seite 74.)

Bau einer Brücke über den Zambesi. Der portugiesische er für die überseeischen Siedelungen hat den Bau einer Brücke über den Zambesi bei Sena genehmigt. Dieses ehmen ist von erheblicher Bedeutung für den Verkehr e Erschließung der hinter der Brücke liegenden Land- . Wird doch dadurch die fehlende durchgehende Verbin- von Beira nach Nyassaland geschaffen. Die Kosten der , für die die Vorarbeiten fertiggestellt sind, werden auf ionen Mark geschätzt.

n beiden Richtungen befahrene Streckengleise. Bei einigen kanischen Eisenbahnen hat man sich von dem Gedanken macht, daß die Gleise einer mehrgleisigen Strecke immer derselben Richtung befahren werden dürfen. Man benutzt hr das eine Gleis einer zweigleisigen Strecke zuweilen als olungsgleis oder läßt die Züge auf dem mittleren Gleis dreigleisigen Strecke in beiden Richtungen fahren. Auf urlington-Eisenbahn überholen z. B. schon seit Jahren nen- und Eilgüterzüge die in der gleichen Richtung lang- hrenden gewöhnlichen Güterzüge auf dem daneben liegen- leise, das eigentlich für die Gegenrichtung bestimmt ist. gnale werden dabei von Hand bedient; die Züge werden dem durch entsprechende Befehle der den Zugverkehr den Stelle gesichert. — Bei der Illinois Central-Eisenbahn e Signale für das mittlere Gleis einer dreigleisigen Strecke gerichtet, daß sie den Zugverkehr in beiden Richtungen n können; zu bestimmten Stunden des Tages wird auf diesem Gleis in der einen Richtung, den übrigen Teil des Tages in der anderen Richtung gefahren. Auf diese Art können schnellfahrende Züge die langsameren überholen, ohne daß diese oder jene zum Stillstand gebracht werden müßten. Bei derselben Eisenbahn ist eine stark belastete zweigleisige Strecke, bei der die Signale einen Zugabstand von 400 m ermöglichen, so eingerichtet, daß beide Gleise in beiden Richtungen befahren werden können. Auf dieser Strecke gibt es überhaupt keine Regel über Rechts- oder Linksfahren, sondern beide Gleise werden nach Belieben benutzt. Weichenverbindungen an den Enden und an vier Zwischenstellen schaffen die Möglichkeit für Kreuzungen und Überholungen je nach Bedarf. Auf diese Art ist die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht worden, so daß der Bau eines dritten Gleises auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden konnte. Einen ähnlichen Erfolg hat die Pennsylvania-Eisenbahn auf einer dreigleisigen Strecke durch Befahren des Mittelgleises in beiden Richtungen erzielt. Der Bau eines vierten Gleises hätte 900 000 Dollar gekostet; er wird nunmehr erst nötig, wenn der Verkehr um 23 % zugenommen haben wird.

— **Kraftwagen als Ersatz der Eisenbahn.** Die Boston und Maine-Eisenbahn, eines der wichtigsten Netze der Neuenglandstaaten, betreibt Strecken von zusammen etwa 3950 km Länge in einem dicht besiedelten Gelände, wo bessere Kraftwagenstraßen zu finden sind als in irgendeinem anderen Teil der Vereinigten Staaten. Infolge dieses Umstands hat die Boston und Maine-Eisenbahn mehr als andere unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden gehabt. Sie hat sich nunmehr entschlossen, auf Strecken von etwa 1600 km Länge den Eisenbahnbetrieb aufzugeben und an seiner Stelle den Verkehr mit Kraftwagen zu bedienen. Die Verhandlungen mit den zuständigen Behörden, um deren Genehmigung herbeizuführen, sind im Gange, und daraus ist zu schließen, daß es der Eisenbahngesellschaft mit ihrem Plan wirklich ernst ist, der so außergewöhnlich ist, daß man sonst kaum daran glauben könnte. Die Strecken, die stillgelegt werden sollen, bilden 45 % der Netzlänge, bringen aber nur 3 % des Güterverkehrs auf. Durch diese Zahlen dürfte bewiesen sein, daß ein Eisenbahnbetrieb auf ihnen nicht am Platze ist. Sein Ersatz durch Kraftwagenbetrieb erscheint daher als eine Maßnahme, deren Berechtigung anerkannt werden kann.

— **Eröffnung des deutschen Verkehrsbüros in Newyork.** Am 15. d. M. fand in Anwesenheit von zahlreichen Vertretern der Schiffahrts- und Eisenbahngesellschaften, der Handelskammer, Industrieller und Vertretern der amerikanischen und deutschen Presse sowie des Direktors der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, Berlin, die Eröffnung des deutschen Verkehrsbüros „German Railroads Information Office" in günstigster Lage der Fifth Avenue gegenüber der Saint Patricks Cathedrale statt. Das Verkehrsbüro, das eine gute Aufnahme fand und das man als eins der schönsten der Newyorker Verkehrsbüros bezeichnete, wurde als dringend notwendig begrüßt und hat auch schon zahlreichen Publikumsverkehr aufzuweisen. Von den amerikanischen Bahnleitern wurde weitestgehende Zusammenarbeit angeboten. Dem deutschen Verkehrsbüro in Newyork hat sich der Allgemeine Deutsche Bäderverband sowie auch die Leipziger Messe durch besondere Vertretung angeschlossen.

Das Verkehrsbüro meldet eine Hochflut von Europareisenden. An einem der letzten Tage haben neun Dampfer mit 8500 Reisenden für Europa Newyork verlassen. Der Dampfer „Amerika" nach Bremen hat dabei die Rekordzahl von 1300 Reisenden erreicht.

— **Eisenbahnunglück bei Hackettstown.** Ein von Chicago nach Newyork fahrender Sonderzug entgleiste am 16. d. M. nachts in Hackettstown infolge eines die Strecke verlegenden Erdrutsches, der durch ein schweres Gewitter herbeigeführt worden war. Der Erdrutsch brachte die Lokomotive mit den ersten drei Wagen zur Entgleisung und die Explosion des Kessels der Lokomotive verbrühte die Insassen der ersten drei Wagen. Alle Reisenden schliefen, als sich das Unglück ereignete. Da der Sturm die Fernsprechdrähte zerrissen hatte, war nach dem Unglück nicht gleich Hilfe zu erlangen. Dann aber eilten Ärzte in Kraftwagen zur Unglücksstätte und brachten die Opfer nach den Krankenhäusern von Morristown.

Der Zug führte 182 reisende und zum Teil von ihren Familien begleitete Deutschamerikaner mit sich, die unter Führung eines Reisebüros von Newyork über Bremen eine Deutschlandreise antreten wollten.

Der durch den Eisenbahnunfall verursachte Sachschaden wird auf 100 Millionen Dollar geschätzt. Die Schadenersatzansprüche werden wahrscheinlich rund eine halbe Million Dollar betragen. Die Zahl der Toten beträgt 42, die der Verletzten etwa 50, und es wird befürchtet, daß von den Schwerverletzten noch 12 kaum mit dem Leben davonkommen werden. 38 Opfer des Unglücks wurden in einem Sonderzug nach Chicago übergeführt. Siebzig aus dem Unglück davongekommene Reisende verließen Newyork an Bord des nach Bremen abgehenden Dampfers

„Republik". Bei der Abfahrt kam es zu herzzerreißenden Szenen, als viele zum Abschied erschienene Freunde und Verwandte vergeblich ihre Angehörigen suchten.

— **Die Ernte in Argentinien.** Nach einer von der Regierung veröffentlichten Schätzung erwartet man, daß im laufenden Jahr in Argentinien 5,2 Mill. Tonnen Weizen, 1,1 Mill. Tonnen Leinsamen und 0,8 Mill. Tonnen Hafer werden geerntet werden. Davon werden etwa 1,8 Mill. Tonnen Weizen und 0,8 Mill. Tonnen Leinsamen ausgeführt werden. Diese Massen zum Ausfuhrhafen zu befördern, wird eine Aufgabe für die Eisenbahnen sein, deren Lösung der Mühe wert ist. — Mais ist im vorigen Jahr in ungewöhnlicher Menge geerntet worden, obgleich Trockenheit und Heuschrecken manchen Schaden angerichtet hatten. Der vorjährigen Ernte von 7 Mill. Tonnen steht für dieses Jahr ein erwarteter Ertrag von 4,75 Mill. gegenüber, eine Menge, die, wenn man das Jahr 1924 ausschaltet, dem Durchschnitt der früheren Zeiten entspricht.

— **Bahnbau in Bolivien.** Die Regierung von Bolivien hat erhebliche Mittel zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes aufgebracht. Neben Ausbauarbeiten sollen drei neue Eisenbahnen geschaffen werden. Die eine soll nach Norden führen, um den Bendifluß, einen Nebenfluß des Amazonenstroms, an einer Stelle zu erreichen, wo er schiffbar ist; die zweite soll den westlichen Hauptteil des Staates, der bereits mit Eisenbahnen versehen ist, mit Sucre verbinden, das ein wichtiger Brennpunkt des Wirtschaftslebens ist, also nach Osten führen, und die dritte, über die in dieser Zeitung bereits berichtet worden ist, soll das Eisenbahnnetz von Bolivien mit dem von Argentinien in Verbindung bringen. Namentlich die erstgenannte Eisenbahn wird weite, von der Besiedelung noch unberührte Landflächen erschließen und deren Verkehr mit den besiedelten Teilen des Landes vermitteln. Die Regierung von Bolivien hat die Übernahme einer Privatbahn, die bisher von einer Licht- und Kraftgesellschaft betrieben wurde, durch den Staat angeordnet, weil die Gesellschaft die Zinsen für eine Anleihe von 300 000 £, deren Verzinsung der Staat gewährleistet, nicht aufzubringen vermag.

Wasserstraßenverkehr.

— **Dampferverbindung Kiel-Oslo.** Seit einiger Zeit laufen die Schiffe der Söndenfjeldske Dampskibsselskab der Linie Oslo-Hamburg Kiel an und stellen damit eine neue günstige Verbindung zwischen Deutschland und Norwegen her. Die Reisedauer Oslo-Kiel beträgt 30 Stunden. Da bei Benutzung die Kosten des schwedischen Durchreisevisums (9 schwed. Kr.) in Fortfall kommen, verbilligt sich die Reise nach Norwegen nicht unbeträchtlich. Diese Linie bedeutet natürlich in gewissem Maße eine Konkurrenz zur Gjedser- und namentlich Saßnitzlinie.

— **Vom französischen Wasserstraßennetz.** Frankreich besitzt eigentlich nur im Nordosten ein richtiges Binnenwasserstraßennetz mit sicheren Verbindungen nach den benachbarten Staaten und den Seehäfen. Die Becken der Garonne und der unteren Loire bilden zwei für sich abgeschlossene Welten mit einer beschränkten Verkehrstätigkeit. Die Saône, der Kanal von Bourgogne und derjenige von Briare gestatten dem Wasserstraßennetz des Nordostens die Verbindung mit dem Mittelmeer, aber nur auf dem Wege über die sehr launenhafte Rhone. Der wesentlichste Teil des französischen Wasserstraßennetzes befindet sich also in dem im Kriege besetzt gewesenen Gebiet, und es wird dies als Grund dafür angeführt, daß sich der Wasserstraßenverkehr in Frankreich noch nicht wieder auf die Höhe der Vorkriegsjahre hat emporschwingen können. Im Jahre 1913 wurden auf den französischen Wassestaßen 42 038 695 t befördert, wovon 5 Mill. Tonnen auf den Verkehr mit dem Auslande entfallen (2 Mill. auf den Verkehr mit Deutschland). Im Jahre 1923 belief sich der französische Wasserstraßenverkehr nur auf 33 883 848 t, wovon rund 17 Mill. auf Ströme und Flüsse und 16 Mill. auf die Kanäle entfallen. Zweimal wurden große Anläufe genommen, um das französische Wasserstraßennetz auszubauen und zu modernisieren, nämlich 1879 durch das Programm Freycinet und 1903 durch das Programm Pierre Baudin, aber die Antragsteller fanden bei den Beteiligten nicht das geringste Gehör, so daß zu den vor 1878 betriebenen 4300 km Wasserstraßen im Laufe der Jahre nur 666 km dazugekommen sind. Von den älteren Kanälen datieren mehrere noch aus der Zeit Ludwigs XIV. Die Schleusen und Wassertiefen mußten verbessert werden, denn der Transport in Schiffen, die weniger als 300 t fassen, entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Einzig der Canal du Nord kann Schiffe bis zu 600 t aufnehmen und die Seine solche bis zu 1200 t. Im Jahre 1925 betrug die Länge des verbesserten französischen Wasserstraßennetzes 4875 km. Der Entwicklung des Wasserstraßenverkehrs treten in Frankreich namentlich die großen Eisenbahngesellschaften hindernd in den Weg, denn sie belasten den Schiffahrtstransport durch Er prohibitiver Umschlagsgebühren. Mit der Erwerbung des langen elsässischen Rheinstückes durch den Versailler ist in den französischen Wasserstraßenverkehr ein neues gekommen, über dessen künftige Auswirkung auf das Wasserstraßennetz heute noch nichts gesagt werden k noch abgewartet werden muß, ob der elsässische Rhein kanal wirklich einmal erstellt werden wird oder nich welchen Einfluß die geplanten beiden Vogesendurchstic die Verkehrsgestaltung im Osten Frankreichs ausüben we

— **Ausbau des Rheinschiffahrtsweges.** Auf der Tagu Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz am 21. d. M., der anderen der badische Finanzminister Köhler, Reichsta ordneter Dietrich sowie die Vertreter Württembergs, I und der beteiligten Schweizer Kantone beiwohnten, ist e solution angenommen worden, in der die beteiligten Regie ersucht werden, zum Ausbau des Schiffahrtsweges Straßburg-Basel-Bodensee die erforderlichen bereitzustellen. Gegen die Entscheidung der Zentralkom für Rheinschiffahrt über den Bau eines linksrheinis Seitenkanals ist in einer Entschließung Protest e worden.

— **Polnische Handelsflotte.** Nach einer Meldung des „ Warszawski" vom 19. Mai 1925 hat die Landeswirtschaftsb Gründung der „Aktiengesellschaft Polnische Handelsflo Angriff genommen und sich hierbei an die Stadtverwaltu Stadt Warschau gewendet mit dem Vorschlage, einen ge Teil der Aktien zu zeichnen. Der Magistrat hat besch der Stadtverordnetenversammlung einen Vorschlag zu breiten, die Stadt Warschau soll der Aktiengesellschaft be und Aktien dieser Gesellschaft im Nennwert von 50 00 zeichnen.

— **Rumänische Donaudampfschiffahrt.** Das „Siebenb Deutsche Tageblatt" bespricht in seiner Nummer vom 2 die Verhältnisse in der Dampfschiffahrt an der unteren die für die rumänische Schiffahrt nicht günstig liegen, gegen den Wettbewerb kapitalkräftiger ausländischer fahrtsgesellschaften nur schwer ankämpfen kann. Rumän sitzt gegenwärtig 1900 km Donauufer. Aus Fahrzeugen, Kriegsbeute an Rumänien fielen, und mit Hilfe auswä Kapitals wurde die rumänische Donaudampfschiffahr schaft S. R. D. (Societatea română dunăreană) gegründet. ihr gibt es einige kleinere Gesellschaften, darunter eine liche, die aber mit den größten finanziellen Schwierigkei kämpfen haben. Die S. R. D. konnte im letzten Arbeitsjah eine zufriedenstellende Dividende zur Auszahlung bringe ist jedoch weniger dem eigentlichen Schiffahrtsgeschäf einigen günstigen Schiffskaufgeschäften zu verdanken.

In der Fachpresse und in Regierungskreisen wird häufiger auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen, die aus Zersplitterung der Kräfte für Rumänien erwachsen, und Notwendigkeit hingewiesen, dem ausländischen Wettbew schlossen gegenüberzutreten.

Das Amt für Flußschiffahrt, das unter dem Namen N (Navigatia fluvială română) ebenfalls Schiffahrt treibt, bisher nicht verstanden, den ihm zustehenden großen staa Begünstigungen (kostenlose Eisenbahnbeförderung und benutzung, ermäßigte Heizmaterialpreise, Gebührenfreiheit entsprechende wirtschaftliche Erfolge zu erzielen.

Nun trägt man sich mit dem Gedanken, die S. R. D. N. F. R. zu vereinigen und nach den Grundsätzen des neu setzes über die Kommerzialisierung der staatlichen Untern zu verwalten.

Man hofft, die Konzentration auch auf die bestehende neren Privatbetriebe ausdehnen zu können und dur schlossenes Auftreten und staatliche Begünstigungen größeren Anteil an dem Transportgeschäft zu erobern.

— **Errichtung eines Transitlagers im Donauhafen von burg (Bratislawa).** Der ständig zunehmende Verkehr ü Preßburger Hafen hat zur Folge, daß die vorhandenen räume ihren Zweck nicht mehr erfüllen können. Der st empfindliche Mangel an Lagerräumen war die Veranl warum in den zuständigen Kreisen ein Plan zur Errichtun provisorischen Transitlagerhauses im Ausmaß 30 000 qm, welches den allernotwendigsten Anforderung Verkehrs entsprechen soll, ausgearbeitet wurde. Auf richtung eines ständigen Transitlagerhauses mußte ma finanziellen Gründen verzichten. Man schätzt die Koste solchen einschließlich der maschinellen Einrichtung und auf 7½ Millionen Kronen.

— **Bau eines Handelshafens in Melnik in der Tschechoslo** Im Interesse des Elbeverkehrs ist im Umschlagplatz Meln Bau eines ausgedehnten Hafens geplant, der sowohl als Sc

als Handelshafen der Elbe-Moldau-Schiffahrt dienen soll. ...eiten schreiten rüstig vorwärts, so daß die Aushebung ...iten Beckens seiner Vollendung entgegengeht. Das aus... Erdmaterial wird zur Aufschüttung des umliegenden ... verwendet, auf welchem sich ein großer Rangierbahn... nden wird.

Luftverkehr.

...näßigungen auf den Luftstrecken Prag-Wien und Prag-...u. Die Tarife der Luftstrecke Prag-Wien wurden für ...onen auf 240 K. und für 1 kg Gepäck usw. auf 1,90 K. ... Weiter wurde von der internationalen Luftverkehrs...aft der Preis für die Luftstrecke Prag-Warschau für die ...von 570 K. auf 350 K. und für 1 kg Ware von 5,75 auf ... herabgesetzt. Diese bedeutende Ermäßigung in der ...örderung ermöglicht auch die Beförderung von größeren ...en. Abgesehen von der Schnelligkeit kann bei diesen ...tzen die Luftbeförderung mit der Bahn in Wettbewerb ...

...ernationaler Kongreß für Luftschiffahrt. Am 6. Oktober ...rd in Brüssel der dritte internationale Kongreß für ...ffahrt stattfinden. Die früheren Kongresse tagten in ...921 und in London 1923. Es sollen alle wesentlichen ...der Luftschiffahrt behandelt werden, so u. a. die inter...e Versicherung und Verzollung, die physiologische und ...ische Prüfung der Führer, die Einrichtung von Flug...ie Heranziehung und Bezahlung des Flugpersonals, Flug...fungen, Flugpost, Verbindung mit den Kolonien, Wasser...e, der motorlose Flug und Propagandamethoden.

...e Internationale Luftfahrtkonferenz wurde am 16. Juni ...nhagen unter Teilnahme Dänemarks, Finnlands, Nor... Hollands, Schwedens, Spaniens und der Schweiz unter ...m Vorsitz eröffnet. Als Vertreter der Internationalen ...rtkommission war ihr Generalsekretär, der französische ... Roper, erschienen. Zur Verhandlung stehen hauptsäch... §§ 5 und 34 der Luftfahrtkonvention, deren die Entente-...einseitig privilegierender Charakter bisher einen An...er Neutralen an die Konvention unmöglich machte. Diese ...n so hohem Grade vom Geiste des Krieges geprägten ...phen sind, wie der „Frankf. Ztg." aus Kopenhagen be...wird, seitdem aber in einigen Punkten geändert worden, ...er Versuch, die Konvention auch auf andere als ehemals ...rende Länder auszudehnen, nun ernstlich unternommen ...kann. Die augenblickliche Konferenz ist sich einig, daß ...mundschaft gewisser Mächte aufgehoben und die unein...ikte Souveränität sowie die völlige Gleichbe...gung der einzelnen Länder die erste Voraus...sein muß.

...Verhandlungen, deren weitere Erörterungen sich auch ...emeinen Luftfahrtregeln und Tariffragen beschäftigen ... nehmen einen guten Verlauf, und an dem Anschluß der ...tretenen Staaten an die Konvention kann kein Zweifel ... Es macht den Eindruck, als ob Frankreich, das bei ...Gedankenaustausch stark die Initiative hat, so schnell ...lich alle Anstöße für die neutralen Länder aus dem ...räumen will, um dadurch die Konvention ... Ausschluß Deutschlands zu einer möglichst ...sen zu machen, ehe ein Netz von Sonderabkommen den ...en Wert der Konvention hinfällig macht.

...e neue tschechoslowakische Fluggesellschaft. An der ge... neuen Gesellschaft wird den tschechischen Blätter...en zufolge eine Reihe von einheimischen Maschinen- und ...fabriken beteiligt sein. Die Banken haben eine Betei...bgelehnt. Hauptbeteiligte dürften die Skodawerke ...er deren besonderem Schutz die Gesellschaft gegründet ...soll. Weiter werden Interesse nehmen: die Laurin und ... A.-G., Breitfeld und Danek A.-G., und einige ein...e Flugzeugfabriken. Das Aktienkapital wird voraus... zehn Millionen Kronen betragen. Eine Beteiligung des ...st noch nicht sicher. Sollte sich der Staat an dem Unter...beteiligen, wird das Aktienkapital höher festgesetzt wer...e Gesellschaft soll im nächsten Frühjahr den Dienst auf ...ihe von inländischen und ausländischen Fluglinien auf-... Man hofft insbesondere mit Deutschland einige private ...bindungen einzuführen.

Kraftwagenverkehr.

...e Kraftwagenstraße von München nach Tegernsee. Ein ... Straße von München nach dem Tegernsee wird als ...suchsobjekt ausgebaut, wozu in der Hauptsache die ...rtig in München stattfindende Deutsche Verkehrsaus... den Anlaß gegeben hat. Die Straße München-Unterhaching-Sauerlach wird auf eine Strecke von 17 bis 18 km bis etwa 3 km hinter Sauerlach in den verschiedensten Bauweisen für den gesamten Verkehr, also für Kraftwagen, Fuhrwerk, Radfahrer und Fußgänger ausgebaut. In Abständen von 250 bis 1000 m wechseln die einzelnen Materialien ab. Es kommen 18 bis 19 Bauweisen in Betracht. Das Kilometer kostet 80 000 bis 100 000 *M.* Die Arbeiten werden in den nächsten Tagen aufgenommen werden.

— **Ausdehnung der Kraftwagenlinien in Baden.** Zu Beginn des stärkeren Reiseverkehrs sind in Baden eine Reihe neuer staatlicher Kraftwagenlinien zur Eröffnung gekommen. So verbindet die 68 km lange Kraftwagenlinie zwischen Meersburg und Sigmaringen den Bodensee mit der Donau, gleichzeitig den bekannten Luftkurort Heiligenberg bedienend. Im Schwarzwald sind von Achern über Ottenhöfen nach Ruhestein und Allerheiligen (29 km), von Donaueschingen nach Bonndorf (26 km), von Freiburg über Kirchzarten, Todtnau, Schönau nach Todtmoos (59 km, Fahrzeit 3½ Stunden) neue Linien eingerichtet. Erweitert wurden die Linien von Baden-Baden und Bühl nach den Höhenkurorten Sand, Plättig, Bühlerhöhe und von Pforzheim nach Weil der Stadt. Am 15. Juni ist auch die durchgehende Linie von Badenweiler über Schönau nach St. Blasien eröffnet worden.

— **Kraftpostfahrten durch Bayern.** Die Reichspost bietet mit komfortablen Postautomobilen zuverlässige Verkehrs- und Verbindungsmittel für den Besuch berühmter Städte und landschaftlich hervorragender Gebiete Bayerns, bei Wahrung der Eisenbahnanschlüsse von und nach München. In Südbayern (bayerisches Hochland) werden folgende Strecken befahren: Garmisch-Partenkirchen-Oberau-Oberammergau; Kochel-Urfeld-Mittenwald; Bad Tölz-Kochel; Tegernsee-Wiessee-Kreuth-Achensee (Tirol); Tegernsee-Schliersee; Bad Reichenhall-Lofer; Berchtesgaden-Hintersee; Füssen-Hohenschwangau-Reutte-Hindeland-Sonthofen (Königsschlösser-Route). — In Nordbayern bestehen folgende Autorouten: Bad Kissingen-Brückenau; Bayreuth-Berneck-Wunsiedel-Marktredwitz; von Würzburg nach Marktheidenfeld, Tauberbischofsheim, Burggrumbach, Rimpar und Euerhausen; von Pegnitz nach Betzenstein und Muggendorf (Fränkische Schweiz); von Regensburg zur Walhalla und Befreiungshalle. Daneben veranstaltet das Amtliche Bayerische Reisebüro Gesellschaftsfahrten (mit Führung) in offenen, bequem ausgestatteten Aussichtskraftwagen der Reichspostverwaltung von München ins bayerische Hochland zum Besuch der Königsschlösser und zu den bayerischen Seen. — Von Garmisch nach Mittenwald, Kochel- und Walchensee, Oberammergau und zu den Königsschlössern über Lermoos, den Fernpaß nach Landeck mit Anschlüssen nach Schuls-Tarasp und ins Oberengadin, ferner nach Meran und Bozen mit Abzweigung nach Trafoi. — Von Bad Reichenhall und Berchtesgaden zum Hintersee, Königssee, nach Salzburg und nach den österreichischen Badeorten Ischl, Gmunden und Aussee. — Von Füssen und Oberstdorf nach Hohenschwangau und Neuschwanstein. — Von Nürnberg und Bad Kissingen nach Rothenburg o. d. Tauber und durch die Fränkische Schweiz.

Anmeldungen beim Amtlichen Bayerischen Reisebüro, München, Promenadeplatz 16, und seinen Zweigbüros in Garmisch, Bad Reichenhall, Oberstdorf, Nürnberg und Bad Kissingen oder bei den Postanstalten am Ausgangsort der Fahrten.

Ausstellungen und Messen.

— **Luftfahrtausstellung München.** Mitte Juli wird der Verband der Luftfahrzeugindustrie Deutschlands seine Ausstellung im Rahmen der Münchener Verkehrsausstellung eröffnen, die gesamte Flugzeug-, Motoren- und Flugzeugzubehör-Industrie wird vertreten sein. Von Flugzeugfirmen seien im einzelnen erwähnt: Udet-Flugzeugbau-G. m. b. H., Rohrbach-Metallflugzeugbau G. m. b. H., Dietrich-Flugzeugwerke Cassel, Bahnbedarf-A.-G., Darmstadt, Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke Warnemünde, Focke-Wulf-Flugzeugbau A.-G., Luftfahrzeug-Gesellschaft m. b. H., Junkers-Flugzeugwerke A.-G., Albatroswerke A.-G., Daimler Motorengesellschaft, Stahlwerk Mark A.-G., Caspar-Werke A.-G., Messerschmidt, Dornier-Metallbauten G. m. b. H. Motorbaufirmen: Junkers-Motorenwerke G. m. b. H., Bayrische Motoren-Werke A.-G., Siemens & Halske, Daimler. Luftverkehrsgesellschaften: Süddeutscher Aero-Lloyd A.-G., Junkers-Luftverkehrs-A.-G., Deutscher Aero-Lloyd A.-G.

Den Besuchern wird ein vollständiger Überblick über Stand und Umfang unserer Zivilluftfahrt gegeben.

Die Ausstellung wird verspätet eröffnet, weil ein Teil der Aussteller am „Deutschen Rundflug 1925" beteiligt war und daher nicht eher zur Verfügung stand. Es muß begrüßt werden, daß in der Zwischenzeit in der Flugzeughalle Segelflugzeuge Aufstellung gefunden haben und so der Öffentlichkeit Gelegen-

heit gegeben ist, endlich einmal die von der Wasserkuppe und von Rossitten her bewährten und bekannten motorlosen Flugzeuge und die Flugzeuge mit Hilfsmotor kennenzulernen.

Über alle statistischen und wissenschaftlichen Fragen gibt die ebenfalls im Rahmen der Verkehrsausstellung München veranstaltete Ausstellung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt" erschöpfende Auskunft. Das reiche Material, die übersichtliche Gliederung und die architektonisch hervorragende Aufstellung verleiht dieser Ausstellung ein besonderes Gepräge. Wie wir hören, soll der Plan bestehen, diese Ausstellung später als „Wanderausstellung" bestehen zu lassen, ein Gedanke, der im Interesse der Luftfahrt hoffentlich alle erforderliche Unterstützung finden wird.

Rechtspflege.

— Wiedereinsetzung in den vorigen Stand. Wenn ein Schriftstück, das vom zuständigen Beamten unterzeichnet ist, versehentlich von der Kanzlei nicht abgesandt und deshalb eine Notfrist versäumt wird, liegt ein unabwendbarer Zufall im Sinne des § 233 ZPO. vor, der die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand begründet. Das Reichsgericht hat in einem Urteil vom 30. September 1924 51/24 III, J. W. 1924 S. 1986, in einem Falle, in welchem ein von einem Rechtsanwalt unterschriebenes Schriftstück durch sein Personal versehentlich nicht abgesandt und deshalb der rechtzeitige Eingang des Gesuches beim Berufungsgericht versäumt wurde, ausgesprochen, daß hierin ein unabwendbarer Zufall zu erblicken sei. Die bloße Absendung eines Schriftstückes durch die Post sei eine so einfache, sich immer wiederholende Tätigkeit, daß sie einer besonderen Nachprüfung durch den Rechtsanwalt nicht bedürfe. Wenngleich man davon ausgehen müsse, daß eine gewisse Überwachung des Betriebs erfolgen müsse, so dürfe der Anwalt unter gewöhnlichen Verhältnissen ohne weiteres davon ausgehen, daß die verlangte Absendung tatsächlich auch geschehe.

Der in dieser Entscheidung steckende allgemeine Grundsatz gilt auch für die Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Dienststellen. Daß der zuständige Dienststellenvorsteher oder sonstige Beamte, der ein Schriftstück unterzeichnet, nicht verpflichtet ist, die tatsächliche Absendung nachzuprüfen, davon muß ausgegangen werden. Unterbleibt hiernach die Absendung durch ein Versehen der Kanzlei, so kann die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gemäß § 233 ZPO. beantragt werden, weil ein unabwendbarer Zufall vorliegt. Im Antrag auf Wiedereinsetzung in den vorigen Stand müssen die Mittel für die Glaubhaftmachung der Tatsachen, die die Wiedereinsetzung begründen, angegeben werden. Es genügt hierzu, wenn aus dem Gesuch erkenntlich ist, welche Umstände zur Glaubhaftmachung dienen sollen. Einer ausdrücklichen Hervorhebung der Umstände, daß diese zur Glaubhaftmachung angeführt werden, bedarf es nicht.

Dr. Seybold.

Bücherschau.

— Von der Faser zum Gewand. — Tierseele und Menschenseele. — Unbewußtes Seelenleben. Die Gesellschaft Kosmos, eine freie Vereinigung auf geschäftlicher Grundlage, will nach ihrer Satzung die Kenntnis der Naturwissenschaften und damit die Freude an der Natur und das Verständnis ihrer Erscheinungen in den weitesten Volkskreisen verbreiten und hat der Leserwelt bereits zahlreiche Bändchen über besonders interessante Fragen auf diesem Gebiete geschenkt. An diesen literarischen Erscheinungen kann auch unsere Zeitung nicht ganz vorbeigehen, und wir erwähnen daher gern zwei neuerdings im Kosmosverlag (Franksche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart) herausgegebene Schriften.

Das von Dr. Behm verfaßte Werkchen „Von der Faser zum Gewand, Blick in die Verarbeitung der Textilrohstoffe" wird bei Behandlung von Gütertariffragen für Textilien die Orientierung über die Fabrikationsweise erleichtern. Der Verfasser gibt einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung der Spinnerei und Weberei und schildert den Übergang von der einfachen Handarbeit zu den kompliziertesten Maschinen. Die Behandlung der von den Pflanzen, den Tieren und den Mineralien gewonnenen Gespinstfasern wird durchgesprochen. Eingehende Erörterungen sind auch der Erzeugung von Garnen und Geweben aus Papier gewidmet, ein Problem, das nicht, wie oft angenommen wird, ein Kind des Weltkriegs ist, sondern schon lange vorher auftauchte. Außer der Weberei finden die Fabrikationsweisen der Flechterei, Zwirnerei, Strickerei, Netzerei usw. gebührende Beachtung. Zahlreiche Abbildungen ermöglichen eine gute Vorstellung in den komplizierten Vorgängen. Besondere Abschnitte über Ausrüstung und Veredlung des Textilgutes sowie über das Bleichen, Glanzsteigern, Färben und Bedrucken mit außerordentlich interessanten Ausführungen über den Siegeszug der Teerfarben

schließen das Heftchen in vorteilhafter Weise ab. [I]
ein ausführliches Sachregister den Wert eines kleine
schlagebuches.

Von mehr allgemeinem Interesse als das spezialfachlic
ist das im selben Verlag erschienene Kosmosbändchen v
helm Bölsche „Tierseele und Menschenseele" (Preis geh.
geb. 2 *M.*). Gegen populäre Darstellungen naturwiss
licher Probleme macht sich vielfach ein weitgehendes M
geltend. Der durch seine teilweisen grotesken Dichtu
kannte Poet Morgenstern hat einmal in einem „Natu
schaftliche Popularisierer" überschriebenen Epigramm g
„Wie nenn' ich diese Geister nur? — die guten On
Natur." Dieser harmlose Spott muß gegenüber Bölsc
ursprünglich klassischer Philologe, durch zahlreiche V
lichungen auf naturwissenschaftlichem Gebiete sich ein
bei den zünftigen Fachgelehrten geachteten Namen gescha
zurücktreten. Auch im vorliegenden Werkchen zeigt er
sehr ernst zu nehmender Forscher. Tierseelenkunde, Tie
logie ist eine Wissenschaft geworden. Freilich gehen
Meinungen weit auseinander. Während einzelne Tie
unter Tierseelenkunde tatsächlich die Wissenschaft
nicht vorhandenen Seele des Tieres verstehen möchten,
sich Bölsche der entgegengesetzten Richtung an und ges
denen zu, die den Tieren nicht bloß Instinkt, sondern
Möglichkeit der Denkkraft und die Betätigung eines V
standes zusprechen. Er macht es sich nicht so leicht,
von ihm zitierte Schopenhauer, der einmal in seine
bissigen Weise gesagt hat: „Den Verstand der oberen Ti
keiner, dem es nicht selbst daran gebricht, in Zweifel
Vielmehr vertieft er sich in das große Gebiet der Ti
kunde, stellt sie mit geistvoller Begründung in Vergl
der Menschenseele und erläutert seine Stellungnahme du
reiche Beispiele aus der Naturwissenschaft sowie ansc
Abbildungen. Überraschende Ergebnisse wurden insb
erzielt mit einer vor dem Weltkrieg eingerichteten Beoba
station in Teneriffa, wo eine Anzahl von der damaligen d
Kolonialverwaltung beschaffter Schimpansen unter Leitu
Meisters der Tierseelenkunde, Professor Köhler, dem pl
„Naturforscherexperiment" unter besonders günstigen
nissen zur Verfügung gestellt wurde. Ausgesprochene
blieb hier von vornherein, diese Geschöpfe nicht zu
sieren, sondern durch äußerst umsichtige und stets n
perimente in ihrer urwüchsigen Eigenart zu befragen
wirklich ein einsichtiges Verhalten gegenüber gewiss
gaben, zu deren Lösung ihre einfachen Triebe sie se
spornen mußten, zeigen würden. Es haben sich dabei
liche Entwicklungsmöglichkeiten ergeben, und es lohnt si
die Einzelheiten in diesem Büchlein nachzulesen.

Erwähnt sei schließlich das ebenfalls von der Franksch
lagsbuchhandlung in Stuttgart herausgebrachte Bändch
Hans Zulliger über das unbewußte Seelen
und die Psychoanalyse Freuds in ihren H
zügen (Preis geh. 1,20 *M.*, geb. 2 *M.*). Professor F
Wien ist Nervenpatholog und Begründer der Psychoana
wie der modernen Traumlehre. Das psychoanalytisc
fahren spielt bei ärztlicher Behandlung gewisser Kra
nervöser Art eine bedeutsame Rolle und wird auch a
gogischem Gebiet mit Erfolg zur Krankheitsverhütun
wandt. Die Psychoanalyse stützt sich auf die Vorstell
unterdrückte Gemütsempfindungen (Wunsch, Erinnerun
vom Unterbewußtsein aus ihre Wirkung auf das men
Denken und Fühlen in oft krankhafter Weise ausüben.
des Arztes oder Pädagogen ist es, durch Seelenzerglieder
Seelensynthese die Zusammenhänge zwischen den im
bewußtsein tätigen Kräften und den daraus sich erg
krankhaften Störungen festzustellen und auszuschalten.
hat sich bemüht, dieses vielfach angefochtene System i
meinverständlicher Weise zur Darstellung zu bringen
schäftigt sich insbesondere mit der Deutung des Trau
der wichtigsten Kundgebung des Unterbewußtseins. Di
heit und Findigkeit bei der Auslegung und den Schl
rungen in den angeführten Beispielen würde dem Sc
eines Sherlock Holmes Ehre machen. Freilich sind Trä
„luftiges Gesindel", und nicht jeder wird geneigt sein, i
große Bedeutung beizumessen. Als Goethe einst mit
über das Traumleben diskutierte, versicherte letztere
haberisch, er träume niemals, und schließlich verstieg
sogar zu der Behauptung, in seinem Hause sei es überha
boten, zu träumen. Eine solche etwas summarische Bes
der Träume ist wohl bei ganz gesunden Menschen mögli
die Behandlung von nervös erkrankten Personen aber
von Professor Freud aufgestellte Theorie der Traum
nach den mit zahlreichen Beispielen belegten Ausführun
ligers eine große Bedeutung erlangt. Auf die lehrreich
lichen Darstellungen sei besonders hingewiesen. Die Er
der Psychoanalyse ist natürlich schwierig und erfordert v
So sind an der Berliner psychoanalytischen Poliklinik,
lytiker ausbildet, drei Jahre zum Studium vorgesehen.

hnische Blätter. Herausgegeben von der Schweiz. otiv- und Maschinenfabrik in Winter- Vie andere Werke, wird jetzt auch die Geschäftsleitung eizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winter- zwanglos erscheinenden „Technischen Blättern“ über en und Fortschritte aus ihrem Fabrikationsgebiete be- Es war ein glücklicher Gedanke, als einzigen Aufsatz egenden ersten Heftes eine Darstellung der „Elektro- ve in ihrem mechanischen Aufbau“ zu bringen. In an- Stil, unterstützt durch ausgezeichnete Lichtbilder und nstruktionszeichnungen, wird ein Bild der Entwicklung nischen Aufbaus der elektrischen Lokomotive gegeben, das Werk in hervorragender Weise beteiligt war, da mehr als 400 Elektrolokomotiven der verschiedensten n und für die vielseitigsten Verwendungszwecke ge- liefert hat. Dem Wunsche der Herausgeber, daß diese „Technischen Blätter“ recht viele wohlgesinnte Leser finden möchten, können wir uns nur anschließen. Sch.

— **Reichsluftkursbuch.** Ein neuer Abschnitt im deutschen Verkehrsleben ist erreicht: 112 Seiten stark ist die 1. Auflage des vom Reichsverkehrsministerium (Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen) zusammengestellten Reichsluftkursbuches erschienen. Es enthält alle wissenswerten Angaben über Luftverkehr und Luftpost und gibt den Luftreisenden erschöpfende Auskünfte über alle zu beobachtenden Einzelheiten. Eine beigefügte Karte zeigt das Netz des Deutschen Luftverkehrs 1925 mit den wichtigsten Anschlüssen nach dem Auslande. Das Buch ist für 25 Pf. im Verlage Gebr. Radetzki, Berlin SW 48, Friedrichstr. 16, zu beziehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Anschluß an den Verein.

ıebahn Akt.-Ges. in Einbeck ist gemäß § 6 der Vereins- n an den Verein angeschlossen worden.

Lieferfristzuschläge.

gl. Ungarische Staatsbahnen. An Stelle der der Vereinszeitung vom 23. April 1925 bekanntgegebe- hlagsfristen sind infolge außergewöhnlicher Verkehrs- sse mit Gültigkeit vom 15. Juni 1925, mit Genehmigung ungarischen Handelsministeriums Zahl 50477/1925 VIII Januar l. J. für alle Sendungen, welche auf unseren den in unserem Betriebe stehenden Stationen zur Auf- zur Ablieferung gelangen oder diese Strecken durch- lgende vorübergehende Zuschlagsfristen festgesetzt:

Eilgüter aller Art nach je angefangenen 200 km age,
als Eil- oder als Frachtgut aufgegebene lebende Tiere je angefangene 200 km 2 Tage,
Frachtgüter in ganzen Wagenladungen auf je ange- ene 200 km 3 Tage,
Frachtgüter als Frachtstück aufgegebene für je ange- ene 200 km 4 Tage.

Zuschlagsfristen werden sowohl im Binnen-, als auch ationalen Verkehr neben den reglementarischen Liefer- nd den tarifarischen Zuschlagsfristen angewendet.

echnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

sbahndirektionsbezirk Köln. Am 1. Juli lgt die Übernahme der Strecke Büderich-Goch- grenze der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn auf che Reichsbahn-Gesellschaft, und zwar durch die RBD. mit den Stationen: Asperden, Birten, Goch N.B.D., Hassum-Grenze, Labbeck, Menzelen-Ginderich, Pr.- Jedemerfeld, Xanten N.B.D. für den Personen-, Güter-, und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung chen und lebenden Tieren, soweit die Abfertigungs- e bisher bestanden haben. Für die Strecke haben t die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung sowie die nverkehrsordnung. leichen Zeitpunkte ab wird die Grenze zwischen den der Reichsbahndirektionen Köln und Essen auf der Geldern K.M.-Menzelen West-Wesel von km 50,0 nach verlegt, so daß der Bahnhof Büderich dieser Strecke in k der Reichsbahndirektion Köln übergeht.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

sbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an cke Eisenach-Bebra gelegene Bahnhof Wartha) ist vom 1. Juli 1925 ab wieder für den öffentlichen Personenverkehr bei den im Fahrplan bekanntgegebenen Zügen freigegeben worden. Gepäck- und Expreßgutverkehr findet nicht statt.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Ab 15. Juli l. J. wird die an der Linie Gmünd-Groß Gerungs zwischen dem Bahnhof Gmünd und der Haltestelle Dietmanns gelegene Haltestelle Gmünd Wieden aufgelassen und die zwischen den gleichen Anhaltestellen in einer Entfernung von 790 m von der bisherigen Haltestelle Gmünd Wieden in der Richtung gegen Dietmanns im Kilometer 1,676 von Gmünd die Haltestelle Ehrendorf für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofes 2. Klasse Magdeburg Nord werden mit sofortiger Gültigkeit dahin geändert, daß auch Frachtgutsendungen mit einem Gewicht von weniger als 2000 kg von einem Absender an einen Empfänger angenommen werden, sofern der Wagenraum voll ausgenutzt ist oder die Sendungen aus außergewöhnlich langen, breiten oder hohen Gegenständen bestehen (§ 23 ATV.). Gebrauchte Packmittel sollen bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg ebenfalls angenommen werden (§ 33 ATV.). Voraussetzung hierbei ist, daß die Sendungen vom Absender oder Empfänger nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst ver- oder entladen werden und dies im Frachtbrief vom Absender ausdrücklich bestätigt ist.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Mainz. Der an der Bahnlinie Cottbus-Großenhain gelegene Bahnhof 4. Klasse Schönfeld-Lampertswalde erhält vom 1. August 1925 ab die Bezeichnung „Lampertswalde“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 116 vom 22. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Neubearbeitung der TV. und Grz.;

Nr. III 110 vom 22. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Satzungsausschuß, Ergebnis der schriftlichen Abstimmung;

Nr. IV 110 vom 15. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österr. Bundesbahndirektionen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend die Vereinsabrechnung in österreichischen Kronen;

Nr. V 246 vom 9. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

ießung und Wiedereröffnung von Stationen.

der Strecke Eisenach-Bebra ge- hnhof Wartha (Werra) wird Juli 1925 ab wieder für den n Personenverkehr bei den im bekanntgegebenen Zügen frei- und Expreßgutverkehr findet t. (649)

den 24. Juni 1925.
che Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Infolge Entgleisung war die Strecke von Mallnitz bis Obervellach in der Zeit vom 13. Juni bis 14. Juni 1925 unfahrbar. (665)

Villach, den 17. Juni 1925.
Österreichische Bundesbahnen
Bundesbahndirektion Villach.

3. Güterverkehr.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925 wird zum Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Oberschlesischen Wechselverkehr ein Nachtrag II, enthaltend verschiedene Textänderungen und Berichtigungen der Entfernungsanzeiger, zum Preise von 0,50 Reichsmark (0,60 Zloty) herausgegeben.

Die Genehmigung des Oberkomitees der Oberschlesischen Eisenbahnen in Beuthen (Oberschles.) ist erteilt. (661)

Oppeln, den 25. Juni 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1925 werden in den Ausnahmetarif 5 k (neue Nummer 2 g) die Empfangsstationen Berlin Frankfurter Allee, Berlin Nordbahnhof, Berlin Zentralviehhof, Neukölln-Treptow und Weißensee b. Berlin einbezogen.

Näheres siehe nächsten Tarifanzeiger.

Berlin, den 27. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (670)

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Entfernung Nürnberg - Schweinau - Bremerhaven usw. in 653 km berichtigt. (648)

Hannover, den 24. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.
Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 8 des deutsch-schwedisch-norwegischen und die des Ausnahmetarifs 10 des deutsch-dänischen Gütertarifs wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Juli 1925, die der Ausnahmetarife 3 und 6 des deutsch-schwedisch - norwegischen bzw. des deutsch - dänischen Gütertarifs längstens bis zum 30. September 1925 verlängert. Auskunft durch die Abfertigungen. (660)

Altona, den 26. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1925 wird der Ausnahmetarif 23 auf den Versand der Stationen Bonn Ellerbahnhof und Köln-Sülz ausgedehnt. (657)

Berlin, den 26. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif), (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 11.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (655)

Berlin, den 24. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925 wird das Teilheft B II 44 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—26 neu herausgegeben.

Die T. V. A.-Verfügungen Nr. 129/1920, Nr. 1913/1924 und Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 4 Reichsmark. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion. (662)

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1925 werden in dem Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. unter den Sammellagern Dinslaken, in dem Ausnahmetarif 10 c unter Torfstreufabrikstationen Grafenaschau Zu 61 a und im Ausnahmetarif 18 unter den Versandstationen der Gruppe I Georgsmarienhütte nachgetragen.

Berlin, den 26. Juni 1925. (656)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 12. Er enthält außer den bereits im Bekanntmachungswege veröffentlichten Tarifmaßnahmen weitere Änderungen und Ergänzungen einzelner Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten".

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (653)

Berlin, den 26. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 7.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (654)

Berlin, den 24. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ungültigkeit des jetzigen internationalen Frachtbriefmusters nach Inkrafttreten des neuen Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.).

Das neue Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ü. G.), schreibt ein vom bisherigen stark abweichendes Frachtbriefmuster vor. Eine Frist für die Weiterverwendung der bisherigen Frachtbriefvordrucke ist in dem neuen Internationalen Übereinkommen nicht vorgesehen. Es ist deshalb nicht angängig, die bisherigen internationalen Frachtbriefe während einer Übergangszeit zuzulassen, vielmehr müssen mit dem Inkrafttreten des neuen Internationalen Übereinkommens ausschließlich die neuen Vordrucke verwendet werden. Den Verfrachtern wird daher empfohlen, nicht mehr zu große Vorräte von internationalen Frachtbriefen nach dem bisherigen Muster drucken zu lassen. Der Zeitpunkt für die Einführung des neuen Internationalen Übereinkommens steht noch nicht endgültig fest. Vor dem 1. Januar 1926 ist damit jedoch nicht zu rechnen. Mit der Beschaffung der neuen Frachtbriefvordrucke wird aber zweckmäßig noch bis zur Ausgabe des neuen Internationalen Übereinkommens gewartet, da der neue Frachtbrief in seinen Maßen der Anlage II zum Übereinkommen entsprechen muß. (669)

Berlin, den 29. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Wechselgüterverkehr Sachse[...]

Am 1. Juli 1925 treten für Lausheim-Blumegg der RBD. [...] neue Anstoßentfernungen [...] Näheres ist aus unserem [...] anzeiger und dem Berliner [...] Verkehrsanzeiger zu ersehen, [...] unsere Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion.

Heft B. Entfernungen für d[...] und Wechselverkehr der früh[...] ßisch-hessischen usw. Staats- [...] bahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 19[...] die Stationen Pohlgöns-Ebere[...] Oberkleen der Butzbach-Lich[...] bahn aufgenommen.

Nähere Auskunft geben au[...] teiligten Güterabfertigungen [...] Auskunftei der Deutschen R[...] Gesellschaft in Berlin C 2, [...] Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr [...] deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. [...] württembergische Station De[...] in den Tarif aufgenommen [...] bayerisch-pfälzische Station [...] bach ist geschlossen; sie ist [...] Tarif gestrichen.

Mit sofortiger Gültigkeit w[...] bayerischen, rechtsrheinischen [...] „Schwaben" in „Markt Schwa[...] „Settfeld" in „Settfeld Ufr." [...] Die württembergischen Statione[...] b. Cannstatt, Hochberg b. Saulg[...] heim b. Crailsheim, Inzigkofe[...] maringen, Ötisheim b. Maulbr[...] nenden b. Waiblingen, Wolfegg[...] see und Wurmlingen b. Tuttlin[...] die Bezeichnung Fellbach, [...] Jagstheim, Inzigkofen, Ötish[...] nenden, Wolfegg und Wurml[...] halten.

Näheres im Tarif- und [...] anzeiger.

Hannover, den 23. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr [...] deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 19[...] die Entfernungen der badische[...] Lausheim-Blumegg geändert. F[...] die württembergische Station [...] Neuhausen „O R, St" in den Ta[...] nommen.

Näheres im Tarif- und [...] anzeiger.

Hannover, den 30. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

Oberschlesische Schmalspur[...]

Am 15. Juli d. J. tritt zu de[...] tarif für die Oberschlesische Sc[...] bahn vom 1. November 1924 [...] trag I in Kraft, der neben der A[...] von Georgsschacht und Herma[...] als Tarifstationen einige ander[...] Änderungen enthält.

Der Nachtrag ist bei der Stat[...] (Schmalspurbahn) in Beuthen (S[...] lich zu haben.

Oppeln, den 27. Juni 1925.

Reichsbahndirektion Opp[...]
(Oberschlesische Eisenbahn[...]

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Iit sofortiger Gültigkeit werden folgende Änderungen im Abschnitt I für die deutschen Strecken vorgenommen:

Nach	Dienst-beschränkungen	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen Grenze / Venlo	Straelen Grenze / Venlo	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeck	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt Grenze / Winterswyk	Borken (Westf.) Grenze / Winterswyk	Alstätte Grenze / Brockheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Gildehaus Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden	Neuschanz Grenze / Nieuwe Schans
				Entfernungen in Kilometern														
				Neuaufnahmen.														
-St. Georgen	.	Nür	Weid	587	590	586	592	616	631	642	628	612	592	592	580	583	633	683
n	.	Wüb	Weid	541	544	540	546	571	585	600	602	586	567	589	594	617	667	712
n	.	Au	Weid	623	626	622	628	653	667	682	685	669	650	672	677	700	750	795
Hgbf. Süd .	Bes.	Alt	Han	463	455	430	411	399	405	419	402	375	355	331	310	305	355	243
nn	.	Re	Weid	640	643	627	621	635	641	653	637	621	601	598	586	586	636	661
bb.)	O. K.	Mü	Weid	760	763	759	765	790	804	819	821	805	786	808	813	836	886	931
Obb.)	.	Mü	Weid	795	798	794	800	825	839	854	855	839	820	842	847	870	923	965
dorf	O. R.	Re	Weid	650	653	637	631	645	651	663	647	631	611	608	596	596	646	671
. . . .	.	Nür	Weid	526	529	525	531	555	570	581	567	551	531	531	519	522	572	624
. . . .	.	Cs	Erf	261	253	229	222	236	242	254	239	223	203	218	218	229	279	324
				Berichtigungen.														
(wäbisch) .	.	.	.	468	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
nhammer .	O. R.	Re	Weid	.	.	.	.	.	.	.	639	623	603	600	588	588	638	663

Bei Station Köln-Niehl Hafen ist der Vermerk „Zur Zeit noch nicht im Betrieb" zu streichen.

n, den 24. Juni 1925 (666)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

blatt : die Preisangabe ist auf 20 Reichspfennig zu ändern.
Anschlußstation für Aufhausen b. Erding heißt nunmehr Markt Schwaben.
k b. Erlangen zu ändern in „Erlangen-Bruck".
rfprozelten: Anstoßentfernung bis Kreuzwertheim von 18 auf 19 km zu ndern.†*)
Dormitz zu ergänzen Nürnberg Nordost 28 km | 4,0 m | 6250 kg.
Anschlußstation für Erding heißt nunmehr Markt Schwaben.
lbach (Main): Anstoßentfernung bis Kreuzwertheim von 13 auf 14 km zu ndern.†*)
nkenhaag: Raddruck nunmehr 7000 kg.
ina neuaufzunehmen; an Rentwertshausen 10 km | 4,5 m | 6250 kg
sloch (Main): Anstoßentfernung bis Kreuzwertheim von 7 auf 8 km zu ndern.†*)
fheim (Franken) zu ändern in „Hofheim (Ufr.)".
stelbach (Ofr.) }
stelgau } der Raddruck ist von 6250 auf 7000 kg zu ändern.
Neunkirchen (Brand) zu ergänzen Nürnberg Nordost 26 km | 4,0 m | 50 kg
ernsees: Raddruck nunmehr 7000 kg.
Anstoßstation für Ottenhofen heißt nunmehr Markt Schwaben.
tersdorf: }
nkenfels: } Raddruck nunmehr 7000 kg.
ting: die eine Anschlußstation heißt nunmehr Weilheim (Obb.).
stenhausen-Fechenbach: Anstoßentfernung bis Kreuzwertheim n 22 auf 23 km zu ändern.†*)
Spardorf zu ergänzen Nürnberg Nordost 33 km | 4,0 m | 6250 kg
dtprozelten: Anstoßentfernung bis Kreuzwertheim von 15 auf 16 km ändern.†*)
nsau ist in „Thansau Ladestelle" zu ändern.
Uttenreuth zu ergänzen Nürnberg Nordost 32 km | 4,0 m | 6250 kg
enbach: die eine Anschlußstation heißt nunmehr Weilheim (Obb.).
Ziegelstein zu ergänzen Erlangen 36 km | 4,0 m | 6250 kg.
*) Gültig ab 15. August 1925. (647)
chen, 13. Juni 1925.

Tarifamt b. d. Gr. Bayern.

bahn-Gütertarif, Heft C II Ausnahmetarife) Tfv. 5.

tigkeit vom 5. Juli 1925 wer- Ausnahmetarif 10 a für Torf- r den Torfstreufabrikstationen -Eversburg und in dem Aus- 18 unter den Versandstationen e I Schwerte (Ruhr) nachge- (658)

en 25. Juni 1925.
e Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Juli 1925 gelten die im Tarifnachtrag I und II angegebenen Entfernungen von und nach Lausheim-Blumegg grundsätzlich nur noch für Wagenladungen. Für Stückgut in beiden Richtungen von und nach Lausheim-Blumegg werden einheitlich die für Wagenladungen nach Lausheim-Blumegg vorgesehenen Entfernungen angewendet.

München, den 24. Juni 1925. (650)
Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Hafenordnung für die Umschlagstelle Cosel Hafen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. erscheint der Nachtrag 10, durch den der Nachtrag 9 vom 15. November 1924 nebst den hierzu inzwischen veröffentlichten Änderungen aufgehoben wird. Er kann von der Stationskasse in Cosel Hafen zum Preise von 0,20 ℳ bezogen werden.

Oppeln, den 25. Juni 1925. (659)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6a.

Die Geltungsdauer des Tarifs wird auf jederzeitigen Widerruf verlängert.

Auf Seite 2 des Tarifs ist unter Ziffer 4 b der Vorbemerkungen das Wort „Goldmark" durch „Reichsmark" zu ersetzen. (667)

Elberfeld, den 27. Juni 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1925 werden die württembergischen Stationen Mooshausen und Urlau in den Tarif einbezogen. Näheren Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, den 26. Juni 1925.
Tarifamt der D. R. G., G. B. (668)

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1925 wird in der Entfernungstafel II des Tarifs nachgetragen:

1. für Allensbach-München Hbf. die Entfernung 345 km, nur gültig für Eilgut mit Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief „über Lindau Stadt",
2. für München Hbf.-Konstanz die Entfernung 360 km, nur gültig für Eilgut mit Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief „über Lindau Stadt-Bodensee".

München, den 20. Juni 1925. (651)
Tarifamt der D. R.-G., G. B.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Auf Seite 2—30 des Nachtrags I sind folgende Änderungen durchzuführen:

Nachtrag I Seite	ist abzuändern bei	Anstoßpunkt	von km	auf km
2	Annaberg (Oberschles.) Grenze	10	320	319
		11	348	347
4	Blasdorf	10	109	112
		11	113	116
4	Borsigwerk Grenze	10	301	300
		11	329	328
5	Brynnek Grenze	10	288	287
		11	317	316
11	Gutzmin	2	173	172
12	Jägerndorf	11	310	311
13	Karf Grenze (Richtung Chebzie)	10	305	304
		11	333	332
14	Krobusch	11	279	280
15	Landeshut (Schlesien)	10	104	107
		11	108	111
16	Leuber (Oberschlesien)	11	267	268
16	Liebau (Schlesien)	10	114	117
		11	118	121
16	Lonschnik	11	282	283
18	Nensa Grenze	10	294	293
		11	323	322
19	Neuhof bei Neustadt (Oberschlesien)	11	270	271
19	Neustadt (Oberschlesien)	11	263	264
20	Oderberg	11	348	349
20	Oppeln Hafen	10	228	227
		11	257	255
20	Oppeln Ost	10	226	225
		11	255	253
21	Pluder Grenze	10	266	265
		11	295	294
21	Poremba Grenze	10	304	303
		11	332	331
26	Sosnitza	10	298	297
		11	326	325
26	Sosnitza Grenze (Richtg. Makoszowy)	10	299	301
		11	327	329
30	Zellin (Oberschles.)	11	286	287
	Zülz (Oberschles.)	11	274	275

II. Auf Seite 26 des Tarifs ist nach Erlangen nachzutragen: Erlangen-Bruck*
Auf Seite 30 des Tarifs ist nach Haidmühle nachzutragen: Haina*
Auf Seite 41 und 46 des Tarifs sind die Stationsnamen Queienfeld* und Taubachsmühle* zu streichen.

III. Es sind folgende Stationsnamen zu ändern:

Seite des Tarifs
23 Bruck b. Erlangen in Erlangen-Bruck,
24 Burgkundstadt in Burgkunstadt,
31 Hofheim (Franken) in Hofheim (Ufr.),
44 Schwaben in Markt Schwaben,
45 Stettfeld in Stettfeld (Ufr.),
46 Thansau in Thansau-Ladestelle,
48 Weilheim in Weilheim (Obb.),

Nachtag I Seite
3 Bärenwalde in Bärenwalde (Kr. Schlochau),
13 Klein Cammin in Klein Kammin,
17 Mittel Schmottseifen in Mittel Schmottseiffen,
20 Paatzig in Patzig (Bez. Köslin),
22 Raudten Süd in Raudten Stadt,
29 Warmbrunn in Bad Warmbrunn,
30 Wulkow in Wulkow (Pom.).

IV. Druckfehlerberichtigungen.

Es sind folgende Entfernungen richtig zu stellen:

Nachtrag I Seite
2 Annafeld . . . . bei Anstoßpunkt 4: von 205 auf 203 km
3 Bahrenbusch . . . . „ „ 4: „ 117 „ 217 „
4 Bischofswalde (Kr. Schlochau) „ „ 2: „ 108 „ 168 „
22 Regertelen . . . . „ „ 6: „ 518 „ 498 „
24 Schönau (Katzbach) . . . . . „ „ 10: „ 70 „ 77 „

Auf Seite 3 des Nachtrags II ist bei Zechlau die Entfernung von 295 km im Anstoßpunkt 3 zu streichen und im Anstoßpunkt 4 (Cüstrin Altstadt) nachzutragen.

München, 19. Juni 1925.

Tarifamt b. d. Gr. Bayern. (664)

Westdeutsch-Sächsischer Güterv[erkehr]

Am 20. Juni 1925 ist die bereit[s] Tarif aufgenommene Station K[…] Hafen in Betrieb genommen wor[den].

Dresden, am 23. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion.

Donauumschlagsverkehr über Reg[ensburg] Dl., Deggendorf Hafen und Pa[ssau] Ausfuhrausnahmetarif für Wetzst[eine und] künstlichen Bimsstein.

Bk. 1. Mit sofortiger Gültigkeit [und vorbehaltlich] jederzeitigen Widerruf gelangt f[olgender] Ausnahmetarif zur Einführung:

Ausfuhrausnahmetari[f für] Wetzsteine und künstl[ichen] Bimsstein, wie in den gleich[…] Stellen der Klasse E des deutsche[n Eisen]bahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilun[g …] nannt, zur Ausfuhr über die [Donau]umschlagsplätze Regensburg Don[au…], Deggendorf Hafen und Passau […]lände nach außerdeutschen Länd[ern].

Anwendungsbedingun[gen].

1. Die Ausnahmefrachtsätze ge[lten nur] für Sendungen, die von den vor[…]neten Donauumschlagsstationer[n …] dort weiter bearbeitet zu werde[n …]halb einer Frist von 6 Monaten [nach Ab]lauf des Monats, in dem sie do[rt einge]troffen sind, auf der Donau nac[h außer]deutschen Ländern ausgeführt [werden]. Als Bearbeitung gilt nicht das Ve[…], Umpacken, Ummarken und Zeich[…].

2. Die Ermäßigung wird nur [gewährt,]

a) wenn die Sendungen [an eine] Agentie einer Schiffahrt[sgesell]schaft als frachtbriefmäßi[ge Emp]fängerin gerichtet sind und [aus den] Frachtbriefen der endgült[ige Be]stimmungsort oder das e[ndgültige] Bestimmungsland zu erse[hen ist,] oder

b) wenn die an andere fra[chtbrief]mäßige Empfänger ge[richteten] Frachtbriefe die Vorschri[ft …] Weiterbeförderung durch di[e …] Schiffahrtsgesellschaft“ ne[ben der] Angabe des endgültigen [Bestim]mungslandes enthalten.

Frachtberechnung u[nd] Geltungsbereich.

Die Fracht wird gemäß § 6 [der] Allgemeinen Tarifvorschriften d[es deut]schen Eisenbahngütertarifs, Tei[l I, Ab]teilung B, nach folgenden Sä[tzen be]rechnet:

Stationsfrachtsätze in Reichsp[fennig] für 100 kg:

Von \ Nach	Regensburg Dl.	Degg[en]dor[f] Haf[en]
	Haupt[…]	
Bietigheim (Württ.)	92	11[…]
Ebelsbach — Eltmann	66	8[…]
Gamburg	88	10[…]
Heilbronn Hbf.	90	10[…]
Markt Schwaben	60	5[…]
Ransbach (Westerw.)	127	14[…]
Worms	113	12[…]

Die Gebühr für die Überführ[ung zwi]schen den Donauumschlagstellen [und den] Tarifstationen Regensburg und P[assau] wird nicht erhoben.

Die Frachtsätze dieses Ausna[hmetarifs] werden sogleich im Abfertigungs[dienst an]gewendet.

München, den 22. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung By[…]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

...n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

...28. Berlin, den 9. Juli 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

...Wiederherstellung der Eisenbahnen während des Sommerfeldzuges gegen Rußland 1915[1]).

Von Dr. Wilhelm **Kretzschmann**, im Kriege Major im Generalstabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens.

...Wiederherstellungsarbeiten an den Eisenbahnen während ...erationen im Osten waren nach Umfang, Art und den ... Umständen, unter denen sie zur Ausführung kamen, ...lich verschieden von denen des westlichen Kriegsschau... Im Gegensatz zu den in Belgien und Frankreich vom ... ausgeführten Zerstörungen, die sich in der Hauptsache ...rengung der großen Brücken und Tunnel beschränkten, ...die Russen außer den Kunstbauten auch den Ober... und alle Betriebseinrichtungen aufs gründlichste ...ahbar gemacht. Die Instandsetzungsarbeiten wurden hier... außerordentlich erschwert. Besonders unangenehm waren ...e schnelle Inbetriebnahme die meist gründlich ausge... Gleiszerstörungen. Während sich die Russen in den ... Kriegszeiten meist mit Sprengung einer größeren Zahl ...ienenstößen begnügten, bedienten sie sich später eines ...ren Gleiszerstörers, der ohne Benutzung von Spreng... die Unbrauchbarmachung langer Gleisstrecken in höchst ...ner Weise ermöglichte. Durch eine am Zughaken einer ...tive befestigte eiserne Schlaufe wurden Schwellen und ...n voneinander losgerissen und so beschädigt, daß ihre ...verwendung meist ausgeschlossen war. Die hierdurch ...ligen Instandsetzungsarbeiten kamen oft einem völligen ... des Gleises gleich und erforderten erheblichen Material... ...beitsaufwand.

...it größerem Umfang als auf dem westlichen Kriegsschauplatz waren im Osten große Stromabschnitte mit ihren von den Russen gründlich zerstörten Brücken zu überwinden. Bauwerke von erheblicher Länge und Höhe wurden hierdurch erforderlich, wie z. B. beim Übergang über Weichsel, Narew, Bug und Njemen. Bei dem vielfach äußerst schwierigen Untergrund der russischen Ströme und ihren eigenartigen Hochwasser- und Eisverhältnissen mußte man bei allen Brückenwiederherstellungen die Zahl der Pfeilereinbauten beschränken und die Anordnung großer Spannweiten mit hinreichend weiten Durchflußöffnungen vorsehen. Bei der ersten behelfsmäßigen Ausführung der Brücken fanden daher fast ausschließlich Walzträger mit großen Stützweiten oder vorbereitetes Kriegsbrückenmaterial auf gerammten hölzernen Pfeilern Anwendung. Besondere Bedeutung gewann im Osten der Schutz der Brücken gegen Hochwasser und Eisgang. Er wurde durch kräftige Verschalung der Pfeiler sowie durch Anordnung gerammter Eisbrecher vor den einzelnen Unterstützungen erreicht und erforderte bei den ungünstigen Strom- und Eisverhältnissen der nicht regulierten russischen Wasserläufe sorgfältige Ausführung und ständige Überwachung.

Zu den Schwierigkeiten infolge Zerstörung kam auf dem östlichen Kriegsschauplatz bei der verschiedenen Spurweite noch die Notwendigkeit, die in Breitspur (1,524 m) angelegten russischen Bahnen[2]) für die Benutzung durch vollspurige deutsche Betriebsmittel umzunageln. Obwohl diese Arbeiten bei den in Rußland überall vorhandenen Holzschwellen keine

...ie Abbildungen sind mit Genehmigung des Verlages ... Mittler & Sohn, Berlin SW 68, dem Werk „Die Wieder...tellung der Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschau...z" von Dr. W. Kretzschmann entnommen.

[2]) Nur die Warschau-Wiener Bahn und ihre Anschlußstrecke von Skierniewice nach Alexandrowo besaßen die Vollspur (1,435 m).

Übersichtsskizze der im Verlauf des Sommerfeldzuges 1915 auf dem östlichen Kriegsschauplatz wiederhergestellten Eisenbahnen.

Umnageln erzielten L gen überschritten au günstigsten Verhält selten mehr als 8 k den Tag, wobei V setzung war, daß gleichzeitig Instandset arbeiten ausgeführt mußten. Die Leistun Umbau gingen jedo Winter infolge Verw der Bahnen durch und ihre vielfach Vereisung ganz erh zurück.

Besonders erschwer den alle im Osten führten Bauarbeiten die außerordentlich schränkten Hi quellen des Lande größere Industriegebie Städte meist fehlte, stand nur geringe M keit, Werkzeuge, und Materialien in gr Umfang aus dem Lan anzuziehen. Nur Ho bei den in Rußlan überall vorhandenen dehnten Waldungen nügender Menge vo Dagegen fehlte es an im besonderen an T für den Brückenbau maschinellen Einrich zur Bearbeitung de stoffe. Sie mußten allergrößten Teil a Heimat herangeführt den, wodurch sich e trächtliche Belastun rückwärtigen Verbin und eine starke Ab keit der Wiederherste arbeiten von einem g ten Materialnachsch gab. Vielfach war da die Bauzeiten wenig Umfang der auszufüh Arbeiten als der Zeit für die Materialbesch bestimmend.

Die Schwierigkeite Heranführung der Ba wurden durch den Ma an Wegen und schlechten Zustand vermehrt. Viele Bau ließen sich nur unter lichen Umwegen sow großem Zeitaufwan reichen, und währen oft viele Wochen dau Herbst- und Frühjahr war ein Verkehr auf der wenigen befe Wege so gut wie

besonderen Schwierigkeiten boten, nahmen sie doch bei der großen Ausdehnung der im Osten besetzten Schienenwege erhebliche Kräfte in Anspruch. Die von einer Kompagnie beim

schlossen. Verzögerungen bei Heranführung der Baustoffe Beförderung bei dem spärlich entwickelten und gründlic störten Bahnnetz vielfach über weite Landstrecken

vie Erschwerung der Bauaufsicht waren die unver- Folge. Hierzu kamen noch die Unbilden des russi- nters und die im Frühjahr und Herbst einsetzenden igen Witterungsverhältnisse, die starke en und Schnee, verbunden mit Hochwasser und Eis- efolge hatten und die meisten Arbeiten außerordent- verten und die Bauzeiten beträchtlich verlängerten.

en außergewöhnlichen Schwierigkeiten blieb die erste betriebsetzung der russischen Bahnen fast ausschließ- der Eisenbahntruppe, die durch ihre straffe e Organisation und die ihr zu Gebote stehenden Hilfs- Lösung dieser Aufgaben besonders befähigt war. Der Privatindustrie fiel dagegen ein Teil der n Instandsetzungsarbeiten zu, die sich hauptsächlich zweigleisigen Ausbau der zunächst eingleisig zestellten Bauwerke und auf den Ersatz der von bahnbaukompagnien zuerst behelfsmäßig ausgeführten durch solche mehr ßiger Bauart er-

n auf dem östlichen uplatz ausgeführten stellungsarbeiten stellt itigkeit während des feldzuges 1915 ach dem Umfang des Netzes als auch hin- ler Größe und Schwie- r wiederhergestellten eine der größten n im Bereich des Feld- wesens dar, die in Veise das Interesse des s und militärischen es in Anspruch nimmt. t wurden die Opera- Sommerfeldzuges 1915 am 2. Mai erfolgten h der Verbündeten Gorlice und Tarnow, weiteren Vorgehen in lizien die Wieder- g der zweigleisigen Tarnow über Przemysl berg und ihrer beider- n sehr wenig leistungsfähigen eingleisigen Anschluß- erforderlich machte. Die Arbeiten wurden gemeinsam schen und österreich-ungarischen Bautruppen ausge- d erstreckten sich hauptsächlich auf die Fahrbar- der bei Tarnow, Debica, Rzeszow, Lancut, Przeworsk, Przemysl und Kamienobrod zerstörten Brücken. Zum elte es sich hierbei um Bauwerke von beträchtlichen igen. So waren von der bei Debica über die Wisloka Brücke sämtliche drei je 73 m weiten Öffnungen zerstört (Bild 1). Sie wurden von einer deutschen r österreichischen Baukompagnie in der überaus eit vom 12. bis 20. Mai durch Einbau von Walzträgern r österreichischen Kriegsbrücke wieder fahrbar ge- Nach Wiederherstellung der zerstörten Bauwerke er- er Betrieb am 20. Mai Debica, am 25. Rzeszow, am Przeworsk, am 12. Przemysl und am 5. Juli Lemberg, 2. Juni gefallen war.

t südlich in den Karpathen setzten Eisenbahn- der Verbündeten die über den Beskidenpaß auf Stryj slau führenden Bahnen instand, so daß sich am 5. Juni erkehr bis Stryj und am 21. bis Stanislau aufnehmen ch hierbei war eine Anzahl größerer Bauwerke wieder- llen, von denen die bei Jezupol den Dnjestr überschrei- ücke besonders erwähnenswert ist. Sie bestand aus annweiten zu je 59 m, von denen drei nach Sprengung in den Fluß stürzten. Da ihre Wiederverwendung durch Heben nicht in Frage kam, entschloß sich der bauleitende Offizier, im Anschluß an die beiden unversehrten Öffnungen eine Umgehungsbrücke aus Pfahljochen und Walzträgern um den zerstörten Brückenteil zu bauen (Bild 2) und hierzu die eine Trägerwand der mittelsten Öffnung durch Sprengen und autogenes Schneiden zu entfernen (Bild 3). Die am 3. Juli von zwei deutschen und einer österreichischen Eisenbahnbaukompagnie begonnenen Arbeiten führten trotz der recht erheblichen und schwierigen Aufräumungsarbeiten bereits nach 12 Tagen zur Inbetriebnahme des neuen Bauwerks.

Als sich die Oberste Heeresleitung im weiteren Verlauf der galizischen Offensive zur Fortsetzung des Angriffs in nördlicher Richtung und zum Vorgehen zwischen Bug und Weichsel entschloß, lagen hierfür die Eisenbahnverhältnisse äußerst ungünstig. Da die von der Hauptstrecke Krakau-Lemberg nach Norden gegen die russische Grenze führenden Bahnen sämtlich eingleisig und so dürftig mit Gleis- und Betriebsanlagen ausgestattet waren, daß sie für Versorgung stärkerer Kräfte nicht ausreichten, war der schleunige Ausbau dieser Strecken zu erhöhter Leistungsfähigkeit notwendig. Die Eisenbahnlage gestaltete sich nach Überschreiten der galizisch-russischen Grenze noch schwieriger. Zwar hatten hier die Russen während des Krieges drei neue Vollbahnverbindungen zwischen Wladimir Wolynsk und Sokal, Lublin und Rozwadow sowie Ostrowiec und Nadbrzezie geschaffen, jedoch die im Zuge dieser Strecken gebauten Brücken bei ihrem Rückzug wieder zerstört. Mit ihrer Wiederherstellung wurde sofort begonnen und außerdem in dem eisenbahnlosen und wegearmen Raum nördlich Belzec eine nahezu 120 km lange Feldbahn über Zamosc Richtung Cholm gebaut, die bei Vorführung des Nachschubes gute Dienste leistete. Trotzdem war es bei dem ungünstigen Zustand des Bahnnetzes auf die Dauer nur mit allergrößten Anstrengungen möglich, die zwischen Bug und Weichsel vorgehenden Armeen mit dem dringendsten Nachschub zu versorgen. Erst als am 5. September die Weichselbrücke bei Iwangorod in Betrieb kam und damit der rückwärtige Anschluß der Strecke Lublin-Cholm an die leistungsfähige Weichselbahn über Radom ermöglicht wurde, besserte sich die Eisenbahnlage in diesem Abschnitt.

Der Vorstoß der Verbündeten zwischen Bug und Weichsel brachte in Polen gleichzeitig die russischen Stellungen auf

Bild 1 Die zerstörte Brücke über die Wisloka bei Debica (Strecke Krakau—Lemberg). Drei Spannweiten zu je 73 m. Wiederherstellung des einen Gleises vom 12.—20. 5. 15.

dem westlichen Weichselufer ins Wanken, so daß der Feind auch hier über Weichsel und Bug den Rückzug antrat. Deutsche und österreichische Truppen überschritten am 27. Juli bei Iwangorod die Weichsel; Warschau wurde am 5. August von den Russen geräumt. Weite Strecken des zum Teil gründlich zerstörten polnischen Bahnnetzes kamen hierdurch in den Besitz der Verbündeten. Bereits am 9. August — vier Tage nach dem Abzug der Russen — ließ sich der Betrieb bis Warschau und am 14. bis zu dem westlich der Weichsel gelegenen Vorbahnhof von Iwangorod aufnehmen. Für Fortsetzung der Operationen war eine schnelle Wiederherstellung der beiden großen Weichselübergänge bei Iwangorod und Warschau wichtig, um den Anschluß an das Bahnnetz östlich der Weichsel zu gewinnen. Während österreichische Bautruppen die Arbeiten an der Brücke bei Iwangorod übernahmen, stellten deutsche Eisenbahnkompagnien das zweigleisige Bauwerk bei Warschau wieder her. Von den sieben je 67,50 m weiten Öffnungen waren vier zerstört und deren Fachwerkträger, wie Bild 4 zeigt, abgestürzt. Zur Fahrbarmachung der Brücke wurden die einseitig heruntergefallenen Träger an ihren inneren Enden um mehr als 9 m auf die ursprüngliche Höhe gehoben, die beiden anderen vollständig abgestürzten Träger um etwa 3 m über Hochwasser gebracht und der Höhenunterschied gegenüber der ursprünglichen Fahrbahn durch eine aufgesetzte hölzerne Bockkonstruktion ausgeglichen. Bild 5 zeigt die in dieser Weise von fünf Eisenbahnbaukompagnien wiederhergestellte Brücke, die am 31. August — 23 Tage nach dem Eintreffen der ersten Baukräfte — wieder in Betrieb kam. Die schwierigen und zum Teil recht gefahrvollen Arbeiten vollzogen sich ohne Störung und Unfall.

Gleichzeitig mit Wiederherstellung dieses Bauwerks hatte der Chef des Feldeisenbahnwesens die Fahrbarmachung einer benachbarten Straßenbrücke angeordnet, die früher dem eingleisigen Eisenbahnverkehr diente und nunmehr für diesen Zweck wieder nutzbar gemacht werden sollte. Von drei Öffnungen von je 67,5 m zerstört, die von der Br anstalt Hein, Lehmann & Co., Düsseldorf, durch E zwölf Blechträgerspannweiten ersetzt wurden (Bild langwierige Aufräumungsarbeiten an den abgestürzte zu vermeiden, umging man sie mit den gerammten P und den auf sie gesetzten eisernen Stützen, wodurch recht unregelmäßige und außergewöhnliche Gestalt Trotz Schwierigkeiten bei Heranführung der Baustoff Brücke bereits am 23. September in Betrieb. Beide brücken wurden später von der Brückenbauanstalt J & Sohn, Stettin, durch Herstellung des ursprünglichen friedensmäßig

Bild 2.
Die vom 3. bis 15. 7. 15 wiederhergestellte Dnjestr-Brücke bei Jezupol.

Bild 3.
Aufräumungsarbeiten am mittleren Hauptträger der Dnjestr-Brücke bei Jezupol, um Platz für die zu bauende Behelfsbrücke zu schaffen.

Da die Wiederh des Weichselüberg Warschau geraum forderte, entschloß um die äußerst sc Nachschubverhält über den Bug vo Armeen zu verbe Einrichtung eine verkehrs auf den Weichsel ansc Strecken. Wag für die Vollspur Bestande der Wiener-Bahn stan auf dem gegenü schau am rechten ufer gelegenen Praga ausreichen fügung. Dagege Lokomotiven v Die in Warschau trieb der polnische eingesetzte Mili bahndirektion 4 sich daher, mit E zu erbauenden Lokomotiven auf Weichselufer übe Zu diesem Zwec drei in der Nähe Warschaus vorgefundene Prähm Ketten zu einem einheitlichen Tragsystem verbunden Versteifung durch eine Bockkonstruktion mit einer versehen. Größere Arbeiten verursachte die Herst Anschlüsse von den bestehenden Gleisanlagen zu de stellen der Fähre, da hierfür auf dem westlichen Höhenunterschied von etwa 14 m zu überwinden war 14. August begonnenen Arbeiten wurden so gefördert bereits am 21. die ersten Lokomotiven übersetzen kon

[d]durch möglich, noch vor Wiederherstellung der Weich-
[se]n einen Pendelverkehr über Siedlce bis Lukow aufzu-
[nehm]en.

[Nac]h [Ü]berwindung der Weichsel waren bei der weiteren In-
[betrie]bnahme des besetzten Bahnnetzes an größeren Kunstbauten
[vor]nehmlich zerstörten Brücken über den Bug bei Brest-
[Litow]sk, Fronolow und Malkin wiederherzustellen. An der bei
[Brest-]Litowsk den Bug überschreitenden Eisenbahn-
[brücke h]atte der Feind von den vier je 70 m weiten Öffnungen
[drei ge]sprengt und hierdurch deren Träger zum Absturz ge-
[bracht]. Als Ersatz des zerstörten Bauwerks führten drei Eisen-
[bahn]kompagnien vom 7. bis 19. September eine 300 m lange

12. Oktober in Betrieb. Auch hier waren Gleis- und Betriebs-
anlagen von den Russen nachhaltig unbrauchbar gemacht. Von
der Gründlichkeit, mit der diese Zerstörungen ausgeführt wur-
den, zeugt die in Bild 7 wiedergegebene Sprengung des Wasser-
turms auf Bahnhof Gainowka.

Auch die bei Malkin im Zuge der Bahnen nach Warschau
und Siedlce gelegenen beiden Bugbrücken machten erhebliche Ar-
beiten erforderlich. Besonders gründlich war das Bauwerk der
Strecke Malkin-Siedlce zerstört, das bei einer Länge von 350 m
aus sieben Parallelträgern von je 49 m Spannweite bestand.
Die beiden Streckengleise waren auf der Brücke ineinander ver-
schlungen, so daß beiderseits der Gleise die Benutzung der

Bild 4.
[Blick a]uf die zerstörten Weichselbrücken bei Warschau. Links die zweigleisige Eisenbahnbrücke mit ihren vier gesprengten
[Spannw]eiten; rechts die in drei Öffnungen abgestürzte, später für eingleisigen Eisenbahnverkehr wiederhergestellte Straßenbrücke

[Pfahljoch]brücke aus, deren Fahrbahn mit Rücksicht auf etwa zu
[erwarte]ndes Hochwasser 7 m über dem augenblicklichen Wasser-
[stand la]g. Mit Fertigstellung des Bauwerks ließ sich am 19. Sep-
[tember] der Zugverkehr bis Kobryn, am 11. Oktober bis Pinsk
[und am] 19. bis Baranowitschi aufnehmen.

[Bei] der nächsten bei Fronolow gelegenen Bugbrücke
[wurde] der abgestürzte Träger einer Öffnung um fast 9 m auf die
[alte Hö]he gehoben und in den beiden anderen zerstörten Spann-
[weiten] eine Pfahljochbrücke erbaut, bei welcher die heraus-
[geschni]ttenen Längsträger des alten Bauwerks als Überbauten
[Verwen]dung fanden. Die Brücke wurde durch drei Kompagnien
[in der] Zeit vom 28. August bis 25. September wiederhergestellt
[und mi]t ihrer Inbetriebnahme die Strecke bis Narewka in Be-
[trie]b genommen. Ihre Fortsetzung bis Wolkowysk kam am

Fahrbahn als Straßenbrücke möglich war. Von den Russen
wurden die Strompfeiler I, III, V und VI gesprengt, wodurch
sämtliche Überbauten abstürzten (Bild 8). Bei der Wiederher-
stellung entschloß man sich zur Hebung der einseitig abge-
stürzten Träger und baute an Stelle der stark beschädigten
Spannweite 6 eine Behelfsbrücke aus Pfahljochen und Walz-
trägern ein. Die Arbeiten begannen am 26. September und
kamen am 27. Oktober zum Abschluß. Am folgenden Tage war
auch die benachbarte Brücke der Strecke Malkin-Warschau be-
triebsfähig.

Bei dem Mitte Juli einsetzenden Vorstoß deutscher Truppen
aus dem Raume südlich Ostpreußen über den Narew lagen die
Eisenbahnverhältnisse gleichfalls recht ungünstig. So war die
auf dem äußersten rechten Flügel befindliche eingleisige Bahn

Soldau-Warschau durch gründliche Sprengung der Narew-Brücke bei Nowo Georgiewsk nachhaltig unterbrochen. Das Bauwerk besaß zwei übereinander liegende Fahrbahnen, von denen die obere dem Straßenverkehr und die untere

Bild 5.
Die wiederhergestellte zweigleisige Weichselbrücke bei Warschau. Die abgestürzten Träger zweier Öffnungen wurden über Hochwasser gehoben und mit einer aufgesetzten Bockkonstruktion versehen.

dem Eisenbahnbetrieb diente. Die gesprengten Überbauten der drei je 77 m langen Spannweiten hatten sich beim Absturz so in sich verdreht, daß sie für eine Wiederbenutzung nicht mehr in Frage kamen (Bild 9). Zur Erschwerung der Aufräumungsarbeiten hatten außerdem die Russen mit Benzin und Munition beladene Wagen auf die Brücke gefahren. Die durch drei Eisenbahnbaukompagnien am 24. Aug. begonnene Wiederherstellung erfolgte durch den Bau einer über 300 m langen, stromabwärts gelegenen Behelfsbrücke aus Walzträgern und Pfahljochen, für die im ganzen 212 Pfähle zu rammen waren. Am 20. September war mit Fertigstellung des Bauwerks der durchgehende Betrieb auf der Strecke Soldau-Warschau möglich. Da die Behelfsbrücke mit ihren zahlreichen Unterstützungen ein großes Hindernis bei Hochwasser und Eisgang bildete, wurde am 4. September die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg und die Tiefbauunternehmung Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich a. Rh., mit Aufräumung des zerstörten Bauwerks und ihrem Ersatz durch eine friedensmäßig ausgeführte Brücke beauftragt. Pünktlich zu dem in den Vertragsbedingungen geforderten Zeitpunkt ließ

sich bereits am 15. Dezember der Eisenbahnverkehr neue Bauwerk leiten.

An die Bahn Soldau-Warschau schloß sich bis Lyck-Bialystok ein etwa 150 km breiter Raum an, in Verbindung zwischen preußischen und Eisenbahnnetz fehlt ersten Vorführung d schubes diente hier schen Willenbe Ostrolenka geba bahn, die sehr bald d Vollbahn von etwa 70 ersetzt wurde. Sie 1. September in Betrie nur 30 Tagen erfol stellt eine überaus ane werte Leistung der Eisenbahntruppen dar.

Die Fortsetzung di baulinie von Ostrole Bialystok war durch Z der Narewbrück Lapy unterbrochen. werk bestand aus eine tigen, engmaschigen träger von 160 m Läng den Russen in allen nungen gesprengt (Bil von zwei Baukompagni Zeit vom 8. bis 27. durch eine seitlich er helfsbrücke ersetzt wu ihrer Fertigstellung

Bild 6.
Die von der Brückenbauanstalt Hein, Lehmann & Co., Düsseldorf, für eingleisigen Eise verkehr wiederhergestellte Straßenbrücke über die Weichsel bei Warschau. Die unrege geformten Unterstützungen umgehen die Trümmer des abgestürzten Bauwerks.

man den Betrieb bis Bialystok durchführen, das ber 11. September auf der von Lyck heranführenden Bahn bar war.

Ganz besonders ungünstig lagen die Eisenbahnverhältn

im Frühjahr 1915 erfolgten Vorstoß nach Kurland
veiten, mehr als 150 km langen Strecke von der Ostsee
ahn Eydtkuhnen-Wilna fehlte jede Verbindung zwischen
eußischen und russischen Bahnnetz. Zunächst behalf
mit dem Bau einer
, die im Anschluß an
ahn Tilsit-Laugszargen
audwile nach Kielmy
Beim weiteren Vor-
tschloß man sich zur
ng der in Kurland
Kräfte den Seeweg
und im Anschluß hier-
uf Schaulen führende
zunutzen. Da fast alle
ittel von den ab-
Russen fortgeführt
brachte man aus
nd mittels Fährschiff
iven und Wagen nach
nd nahm von hier am
nach Instandsetzung
ke einen Pendelverkehr
a auf. Bei Fortführung
erationen wurde am
t nach Fahrbarmachung
Brücken über die
und Wardawa der
Murawjewo, am 10.
und einen Monat spä-
chedary erreicht. Es
e Wiederherstellung der
Bahn Libau-Koschedary auf Mitau und Dünaburg ab-
en Strecken, wobei Mitau am 9. Oktober, Jelowka
Dünaburg) am 27. in Betrieb kam. An allen diesen
verliefen die Ausbauarbeiten recht langsam, da von
sen sowohl die Gleisanlagen als auch sämtliche Be-
richtungen, vor allem die Wasserstationen, aufs nach-

Bild 8.
Sprengung der Pfeiler zerstörte Bugbrücke bei Malkin an Strecke Malkin—Siedlce
(sieben Spannweiten zu je 49 m).

e unbrauchbar gemacht waren. Bild 11 zeigt, mit
Gründlichkeit der Feind bei Zerstörung des Oberbaus in
verfuhr. Die Schienen waren an den Stößen gesprengt
en seitlich des Bahnkörpers, die Schwellen waren zum
großen Teil herausgerissen und verbrannt. Bei der Wieder-
herstellung verwendete man zur Materialersparnis vielfach die
gesprengten Schienen, indem man die beschädigten Enden mit
autogenen Schneideapparaten abschnitt und neue Laschenbolzen-

Bild 7.
Von den Russen zerstörter Wasserturm auf Bahnhof Gainowka (Strecke Czeremcha—Wolkowysk).

löcher bohrte. Hierzu waren beispielsweise auf einem 65 km langen Streckenteil über 11 000 Schnitte auszuführen und 22 000 Löcher zu bohren, wozu mehr als 660 Flaschen Wasserstoff und Sauerstoff benötigt wurden. Wenn trotz dieser mühseligen und zeitraubenden Wiederherstellungsarbeiten auf den Einbau neuer aus der Heimat heranzuführender Schienen verzichtet wurde, geschah es, um die recht wenig leistungsfähigen rückwärtigen Bahnen nicht noch mit Materialtransporten zu belasten und den Betrieb noch mehr zu erschweren. Dieser litt bereits außerordentlich unter der zunächst gänzlich unzureichenden Wasserversorgung der Lokomotiven. Die Züge blieben infolge Mangel an Wasser auf den Strecken häufig liegen, vielfach wurde der Betrieb durch Versagen der maschinellen Anlagen der Wasserstationen vorübergehend ganz lahmgelegt, so daß es nur mit großer Mühe gelang, den notwendigsten Nachschub nach vorn zu bringen. Erst mit weiterem Ausbau der Wasserversorgungsanlagen besserten sich diese Zustände.

Die nach Zahl und Leistungsfähigkeit überaus ungünstigen Eisenbahnverbindungen Kurlands veranlaßten den Chef des Feldeisenbahnwesens, schon frühzeitig zur Verbesserung der Nachschubverhältnisse und zur Ermöglichung von Heeresverschiebungen größeren Umfanges eine Ergänzung des bestehenden Netzes durch den Bau neuer Bahnlinien und durch zweigleisigen Ausbau bestehender Strecken vorzunehmen. So wurde am

30. Juli zwischen Bajohren und Prekuln mit den Arbeiten für eine 74 km lange Verbindung begonnen und auf ihr bereits am 1. Oktober der Betrieb eröffnet. Im Zusammenhang mit diesem Bahnbau erfolgte anschließend der zweigleisige Ausbau des

Bild 9.
Die zerstörte Narew-Brücke bei Nowo Georgiewsk. Spannweite der drei abgestürzten Überbauten je 77 m.

Teilstücks Prekuln-Murawjewo. Eine weitere Verbesserung brachte der am 12. September 1915 angeordnete Bau einer Vollbahn zwischen Laugszargen und Radziwiliszki. Die 125 km lange Linie erforderte fast 1½ Millionen cbm Erdbewegung sowie die Ausführung von 52 Brücken in einer Gesamtlänge von über 4 km. Das größte Bauwerk war die 670 m lange und 42 m hohe „Feldmarschall Hindenburg-Brücke" über die Dubissa, die allein einen Aufwand von mehr als 7000 cbm Holz erforderte. Die Höchstzahl der beim Bahnbau Beschäftigten betrug fast 20 000 Köpfe. Die bei den ungünstigen Gelände- und Witterungsverhältnissen mit großen Schwierigkeiten verbundenen Arbeiten waren bis Mitte Juni 1916 so weit fortgeschritten, daß sich ein beschränkter Betrieb aufnehmen ließ. Ihre Fortsetzung fand die Neubaustrecke in einer Mai 1916 begonnenen Vollbahn Schaulen-Mitau, die am 1. Oktober in Betrieb kam.

Der Anfang August gegen Kowno geführte deutsche Angriff machte die Wiederherstellung der im Bereich der Festung zerstörten Njemenbrücke erforderlich. Ihre vier Spannweiten besaßen einen 6,6 m hohen, 300 m langen durchgehenden vollwandigen Blechträger, aus dem im mittleren Teil ein[e] von 108 m Länge herausgesprengt war. Es wurd[e] 19. August bis 20. September durch Einbau von 16 m Walzträgerspannweiten ersetzt, wobei zeitraubende [Auf]räumungs- und schwierige Ram[marbei]ten notwendig waren. Als im 1916 auf dem Njemen starker [Eisgang] einsetzte, verschob sich unt[er der] Wucht der anstürmenden Eis[massen] eine der Behelfsunterstützung[en] etwa 9 cm. Der Zugverkehr ü[ber die] Brücke wurde gesperrt; der [Nach]schub der über diese Strecke v[ersorg]ten Armeen schien aufs schwer[ste ge]fährdet. Als plötzlich der W[asser]stand um 2 m sank und das Eis abnahm, ließ sich nach etwa [...] stündiger Streckensperrung de[r Ver]kehr über die Brücke wieder a[ufneh]men, da die seitliche Verschiebu[ng des] Joches zum Teil wieder zurück[ging].

Auf der von Kowno nach [...] führenden Bahn war kurz vor [...] die 26 m hohe, 80 m lange [...] Brücke und der anschließende [...] durch Sprengung der Eingäng[e zer]stört. Nach ihrer Instandsetzu[ng er]reichte der Betrieb am 11. O[ktober] Wilna, am 1. November Now[o-Swen]zjany und am 11. den südlich [...]burg gelegenen Bahnhof Berkho[...].

Mit dem Vorgehen über [...] kamen auch die weiter südlic[h] Olita und Grodno gel[egenen] Njemen-Brücken in deutschen Besitz. Erstere [über]schritt in 35 m Höhe mittels eines auf zwei hohen Steinpf[eilern] ruhenden Gerberbalken von 241 m Länge das tief eingeschn[ittene] Tal des Njemen. Durch Sprengung eines Pfeilers und der [...]

Bild 10.
Die zerstörte Brücke über den Narew bei Lapy (drei Öffnungen mit einer Gesamtlänge von 16[...]
Im Vordergrund Rammarbeiten für die vom 8. bis 27. 9. 15 erbaute Behelfsbrücke von 217 m L[...]

[...]ktion war das Bauwerk so zerstört, daß man sich zur [...]ung einer neuen Brücke neben der alten entschloß, wo- [...]Unterstützungen Holzpfeiler in Abständen von 17 m und [...]ngerträger als Ueberbauten gewählt wurden (Bild 12). [...]chutz der in einzelne [...]rke gegliederten Pfeiler [...]zwei durchgehende Ver- [...]sträger angeordnet, von [...]er untere 9 m über Mit- [...]r, der obere in Schwel- [...] des obersten Stockwerks [...]er am 24. September be- [...] Bau war nach 63 Ar- [...]en am 25. November be- [...] Durchschnittlich fanden [...]nn Beschäftigung; insge- [...]urden 6200 cbm Holz und [...]s 500 t Eisen verbraucht. [...] auftretende Schnee- und [...]ürme sowie große Kälte [...]n das Arbeiten mit den [...]en Lasten bei der großen [...]es Bauwerks sehr gefahr- [...]nd erforderten bei teil- [...]orkanartigem Sturm von [...] Beteiligten außerordent- [...] Mut und viel Gewandt- [...] Um eine Beschädigung des Bauwerks durch Hochwasser [...]isgang auszuschließen, wurden später im Hauptstrom- [...] zwei größere Durchflußöffnungen von je 34 m Spann- [...] dadurch geschaffen, daß zwei Pfeiler abgebaut und die [...]uten der anschließenden Öffnungen durch einen gemein- [...] Zuggurt verstärkt wurden. Die hierfür notwendigen Ar- [...] führte ohne jede Störung des Betriebes die Maschinen- [...] Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, mit großer Um- [...] us.

[...] gleich gewaltigen Abmessungen war das bei G r o d n o [...]len N j e m e n führende Bauwerk. Es hatte bei 200 m [...] eine Höhe von 32 m über dem Wasserspiegel und war mit [...] Gitterträger in sämtlichen drei Öffnungen gesprengt und [...]ürzt. Zur Wiederfahrbarmachung nahm man am 24. Sep- [...] den Bau einer Umgehungsbrücke in Angriff, für die im [...]strich vier Kriegsbrücken von 22 m, 44 m, 44 m und 22 m [...]weite zum Einbau kamen. Die beiderseitigen Anschlüsse war bei der schwindelerregenden Höhe und der infolge des Schneefalls aufgetretenen Glätte für die Baumannschaft mit ständiger Lebensgefahr verbunden und erforderte bei den nicht unerheblichen Schwankungen der frei vorgebauten Träger ganz besondere Aufmerksamkeit. Am 5. Dezember fand die Probebelastung des Bauwerks und die Aufnahme des Betriebs bis Grodno statt. Als Anfang Januar 1916 starker Eisgang einsetzte, traten Zerstörungen an den Eisbrechern sowie an den Pfählen der Strompfeiler auf und führten während der Nacht zur vorübergehenden Einstellung des Zugverkehrs. Als bei Tagesanbruch das Eistreiben nachließ, konnte man nach kurzer Unterbrechung den Betrieb wieder über die Brücke aufnehmen. Im übrigen hat das Bauwerk bis Kriegsende allen Angriffen des Hochwassers und Eisgangs standgehalten.

Bild 11.
Von den Russen in Kurland ausgeführte Gleiszerstörung.

Auch die beiden weiter stromaufwärts gelegenen N j e m e n - B r ü c k e n bei M o s t y und S i e l e c waren zerstört. An Stelle der ersteren mit ihren beiden je 98 m weiten Öffnungen kam eine 374 m lange Umgehungsbrücke aus Pfahljochen und Walzträgern zur Ausführung. Die am 24. Dezember begonnenen Arbeiten ließen sich noch vor Beginn des Eisganges am 7. Januar 1916 zu Ende führen. Bald nach Fertigstellung kam das Eis in Bewegung, wobei ein Eisbrecher weggedrückt und ein Brückenpfeiler stark beschädigt wurden. Nur mit großen Anstrengungen gelang es, das vor der Brücke sich anstauende Eis zu sprengen und ohne größeren Schaden abzuleiten.

Die andere bei Sielec gelegene Njemen-Brücke besaß vier mit Gitterträgern überbaute Öffnungen zu je 55 m Länge, von denen drei gründlich zerstört waren. Auch hier erfolgte die Wiederherstellung durch den Bau einer einfachen Umgehungsbrücke, die eine Länge von 360 m erhielt und am 4. Januar in Benutzung kam. Da die Stromverhältnisse des Njemen an der Brückenstelle äußerst ungünstig lagen, wurden besonders sorgfältige Schutzmaßnahmen gegen Hochwasser und Eisgang erforderlich. Die Pfähle der Unterstützungen wurden daher einbetoniert und vor der Brücke zwei Reihen kräftig gebauter Eisbrecher angeordnet. Noch ehe ihr Bau beendet war,

Bild 12.
Die wiederhergestellte Brücke über den Njemen bei Olita. Gesamtlänge: 294 m, größte Höhe: 35 m, Bauzeit: 24. 9. bis 25. 11. 1915.

[...]r 75 m und 192 m Länge wurden als einfache Pfahljoch- [...]en mit Walzträgern erbaut und als Unterstützungen der [...]sbrücken Holzpfeiler angeordnet (Bild 13). Der von den [...]lpfeilern aus freitragend erfolgte Einbau der Kriegsbrücken

setzte größeres Eistreiben ein, das die Eisbrecher zum großen Teil fortriß. Nur mit großer Mühe gelang es, die angestauten Eismassen zu zerkleinern und durch die Öffnungen der Brücke ohne Gefahr für dieselbe hindurchzubringen.

Die große Ausdehnung des besetzten Netzes zwang dazu, die ersten Wiederherstellungsarbeiten auf die schnelle Inbetriebnahme der großen durchgehenden Verbindungen zu beschränken. Erst später konnte ihr Ausbau zu erhöhter Leistungsfähigkeit und die Instandsetzung der militärisch minder wichtigen Strecken erfolgen. Bei der überaus gründlichen Zerstörung waren hierbei die mannigfachsten Anlagen neu zu schaffen. Neben dem weiteren Ausbau der Gleise handelte es sich hauptsächlich um Verbesserung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen, um Wiederherstellung der Sicherungs- und Stellwerksanlagen, um den Ausbau der unentbehrlichen Betriebseinrichtungen, vor allem der Wasserstationen, Lokomotivschuppen und Werkstätten. Für alle diese Arbeiten waren noch auf lange Zeit erhebliche Kräfte erforderlich. Handelte es sich doch allein bei den im Verlauf des Sommerfeldzuges 19 geführten Umnagelungsarbeiten um ein Netz von über 7 Gleis, das an Umfang etwa dem achten Teil des dama handenen deutschen Staatsbahnnetzes entsprach. D wurden bis Frühjahr 1916 auf russischem Boden 11 Vollbahnen neu gebaut und bis zum gleichen Zei Brücken in einer Gesamtlänge von 35 km wiederher oder neu ausgeführt. Außerordentliche Leistungen hierbei durch die Eisenbahntruppe und die sie stützende deutsche Privatindustrie vollbracht trotz vi großer Schwierigkeiten infolge der beschränkten Bau dem erschwerten Baustoffnachschub und der vielfach ä ungünstigen örtlichen und Witterungsverhältnisse. Mit lauf des Jahres 1915 war mit der ersten Wiederherst und dem teilweisen Ausbau des feindlichen Bahnnetze Werk von gewaltiger organisatorischer und technischer Le zu Ende geführt, auf das alle Beteiligten mit berechtigtem blicken können.

Bild 13.
Die wiederhergestellte Brücke über den Njemen bei Grodno. Gesamtlänge: über 500 m; größte Höhe: 32 m über Wassersp
Spannweite der beiden mittleren Öffnungen je 44 m. Bauzeit: 24. 9. bis 5. 12. 1915.

Bücherschau.

— **Elektrizitätszähler.** Zähler-Prüfung und Zähler-Eicheinrichtungen von Joseph Schmidt, Betriebs-Oberinspektor des städt. Elektrizitätswerks Nürnberg. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. I. Band. Mit 370 Abbildungen. Leipzig 1925. Dr. Max Jänecke Verlagsbuchhandlung. XIV + 576 Seiten. Preis geh. 19,30 ℳ, geb. 21,60 ℳ.

Die vorliegende neue Auflage ist vollständig umgearbeitet und wesentlich erweitert, so daß eine Teilung in 2 Bände notwendig wurde. Im ersten Abschnitte wird die bauliche Entwicklung der Elektrizitätszähler behandelt. Der zweite Abschnitt ist den modernen Zählerkonstruktionen im einzelnen unter beson Berücksichtigung ihrer technischen und baulichen Eigen gewidmet (Gleichstrom-Amperestunden- und -Wattstu Zähler, Wechselstrom-Elektrizitätszähler, Wechselstrom-Am stundenzähler, Hochstrom- und Hochspannungszähler nebst wandler). Der dritte Abschnitt bringt die modernen Sp zählerkonstruktionen, wobei die in letzter Zeit besonders wi gewordenen Blindverbrauchszähler eingehend behandelt we dabei werden die in Frage kommenden Stromtarifbauarten gestreift und erläutert. Die Darstellung ist klar und erschöp die Abbildungen deutlich, so daß das gut ausgestattete allen, die sich mit Elektrizitätszählern zu befassen haben Nachschlagewerk nur empfohlen werden kann. S

Betrachtungen zu den Fahrdienstvorschriften.

Von Bahnhofinspektor **Oelsner**, Brilon-Wald.

.usbilder, der seine theoretischen Kenntnisse aus den Be-
schriften, insbesondere aus dem Katechismus des Betriebs-
: den Fahrdienstvorschriften, sammelt, der Betriebsbeamte
in der Praxis, der diese Vorschrift zur Hand nimmt, um
pestimmten und plötzlich auftretenden Zweifelsfällen schnelle
t zu holen, ist es im allgemeinen gewohnt, klare Anweisung
.n. Zahlenmäßig festgelegte Angaben, scharf umrissene
ngen in kurzen, leicht verständlichen Sätzen schreiben ihm
ein Handeln vor, wie es der praktische Betriebsdienst in
vangsläufigen Vielseitigkeit, Schnelligkeit und damit raschen
ußnotwendigkeit von ihm verlangt. Und doch, wie auch die
adachte und sorgfältigst aufgestellte Dienstvorschrift nur
nwerk und niemals völlig frei von Mängeln ist, so weisen
e Fahrdienstvorschriften (F. V.) an manchen Stellen Un-
eiten und Lücken auf, deren Klärung oder Ergänzung umso
ger ist, als sie zu leicht falsche Begriffsbestimmungen und
ngen aufkommen lassen und damit Anlaß zu Unfällen
nnen.

ehende Fälle sind aus der Praxis entnommen; sie behan-
eifelsfragen in beliebiger Reihenfolge, welche bei Betriebs-
die z. T. länger im Betrieb stehen, also eine gewisse Er-
besitzen, aufgetaucht und namentlich in Unterrichtsstunden
ache gebracht worden sind. Die Ausführungen erheben
nspruch auf völlige Erschöpfung solcher Fragen; sie sind
gedacht, einmal, um das bisher wohl etwas stiefmütterlich
te Gebiet des wichtigen praktischen Betriebsdienstes mehr
ache zu bringen, dann aber auch, um Anregung zu geben,
ähnliche Fälle aus der Praxis allgemein zu erörtern und
manchen Fällen Klarheit zu schaffen.

„Strecke gesperrt."

.V. bezeichnen im § 27 bei Zügen mit Schiebelokomotive,
ztere von einem Punkte der freien Strecke auf dem falschen
ner zweigleisigen Bahn zurückkehrt, in § 28 bei Fahrten
hem Gleis, in § 29 bei Teilfahrten und im § 102 bei Klein-
hrten mit dem Begriff „Strecke" eines der beiden durch-
n Hauptgleise einer zweigleisigen Strecke, denn sie ordnen
in diesen Fällen, d. h. bei Sperrung eines Gleises, das
it der Aufschrift „Strecke gesperrt" anzubringen sei. Ganz
en davon, daß die Bezeichnung „Strecke" für ein durch-
Hauptgleis im Widerspruch zu § 3[5] F. V. steht, nach
„die durchgehenden Hauptgleise einer zweigleisigen Bahn
stlich nach der Fahrrichtung der diese Gleise im regel-
Dienste befahrenden Züge zu bezeichnen sind", ist diese
.ung nicht bestimmt genug, um sofort klar erkennen zu
.b beide Gleise gemeint sind oder eines von ihnen und dann
Beide Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestellen
a. am Telegraph und am Fernsprecher das Schild „Strecke
r' anbringen, obwohl die Sperrung nur einer bestimmten
nicht ersichtlich ist. § 29a [2] F. V. läßt über die Bedeutung
des „Strecke gesperrt" zum mindesten Zweifel aufkommen,
schreibt: „Erhält eine Betriebsstelle Nachricht von der
einer Strecke oder eines Gleises", so hat usw.
t den Worten „einer Strecke" nur eine eingleisige Strecke
sein soll, ist nirgend ersichtlich.

der Begriff „Strecke" sprachlich die Bedeutung eines be-
n Abschnittes hat, ohne eine bestimmte Richtung dieses Ab-
festlegen zu wollen, so würde mancher Zweifel im Be-
seitigt werden, wenn der Begriff „Strecke gesperrt" nur die
Sperrung eines bestimmten Abschnittes in beiden Richtungen
würde. Bei Sperrung eines Gleises einer zweigleisen
müßte demzufolge dessen in § 3[5] F. V. vorgeschriebene
nung in der Aufschrift angewandt werden, also „Fahrgleis
gesperrt".

Verwendung von Schiebelokomotiven.

Nach § 27 [1] der F. V. ist bei eingleisigem Betrieb das Vormelden einer Schiebelokomotive mit dem Anbieten des Zuges zu verbinden, bei zweigleisigem Betrieb mit dem Abmelden. In vielen Bezirken ist an wichtigen Endpunkten eingleisiger Nebenbahnen, namentlich beim Einmünden eingleisiger Strecken in größere Knotenpunkte zweigleisiger Hauptstrecken neben dem Anbieten der Züge noch deren Abmelden im Anhang zu den F. V. angeordnet. Mit welcher Meldung ist hier die Vormeldung der Schiebelokomotive zu verbinden? Mit dem Anbieten gemäß § 27 [1] und nicht mit dem Abmelden? Das wäre irreführend. Mit beiden? Das wäre doppelt Arbeit. Zweckmäßig wird in diesem Falle das Vormelden mit der Abmeldung des Zuges verbunden, denn sie ist die Hauptsache, und es wird in jedem Falle genügen, wenn der Fahrdienstleiter erst dann die Vormeldung der Schiebelokomotive erhält.

Der außerordentlichen Bedeutung der Verwendung von Schiebelokomotiven bei Zügen tragen die F. V. dadurch Rechnung, daß sie in § 27 neben der besonderen Vormeldung der Schiebelokomotive und Rückblockung des Zuges noch die telegraphische oder telephonische Rückmeldung des Zuges mit Schiebelokomotive vorschreiben; sie gehen dabei von der richtigen Voraussetzung aus, daß ein Zug mit zwei Zugschlüssen — am letzten Wagen und an der Schiebelokomotive — besondere Gefahren in sich birgt, die — namentlich heute bei zugelassener Talfahrt geschobener Züge — in einer Trennung zwischen den beiden Zugschlüssen liegt. Umsomehr vermißt man in den F. V. oder in den Stellwerksvorschriften eine Antwort auf die Frage: Wie erfährt der Wärter eines Endstellwerkes (kein Befehlsstellwerk), daß der ihm vorgeblockte und nach der Bahnhofsfahrordnung bekannte Zug ausnahmsweise eine Schiebelokomotive hat, und wie erfährt der Fahrdienstleiter eines unübersichtlichen Bahnhofs, daß der eingelaufene Zug auch tatsächlich mit der vorgemeldeten Schiebelokomotive eingefahren ist? Die Endstellwerke sind in der Regel nicht an die Zugmeldeleitung angeschlossen; ihren Wärtern wird der Zug vorgeblockt, und diese erhalten den Auftrag zum Ziehen des Einfahrsignals durch Freigabe des Signalfestlegefeldes. Der Fahrdienstleiter am anderen Ende des Bahnhofs erhält mit der Bedienung des Signalfestlegefeldes durch das Endstellwerk die Bestätigung, daß der Zug eingefahren ist. Der Weichensteller weiß also normalerweise nicht, ob der Zug Schiebelokomotive hat; er kann mithin auch nicht bestätigen, daß der Zug mit Schiebelokomotive eingefahren ist. Die Regelung dieser Frage ist den einzelnen Bezirken vorbehalten geblieben und damit auch verschieden erfolgt. An vielen Stellen liegt m. W. eine Anweisung überhaupt nicht vor, an anderen Stellen, in der Hauptsache Bahnhöfen mit anschließenden Steigungen, hat man aus diesem Grunde die Endstellwerke in die Zugmeldeleitung eingeschaltet, und endlich haben Bezirke eine telephonische Verständigung des Endstellwerkswärters durch den Fahrdienstleiter und telephonische Rückmeldung des vollständig mit Schiebelokomotive eingelaufenen Zuges durch den Wärter an den Fahrdienstleiter nach bestimmtem Wortlaut und unter Verpflichtung der Eintragung dieser Gespräche in das Fernsprechbuch angeordnet. Letztere Anweisung ist wohl die einfachste und gebräuchlichste, obwohl sie die Zwangsläufigkeit der Mitteilungen nicht gewährleistet, denn solche telephonischen Vormeldungen der Züge mit Schiebelokomotive an den Endstellwerkswärter können namentlich bei starkem Betriebe leicht vergessen werden. Die Frage ist wohl von solcher Bedeutung, daß sie einer allgemeinen Regelung durch die Fahrdienstvorschriften oder Stellwerksvorschriften bedarf. Die preußischen Blockvorschriften ordnen zwar im § 16 [1] Schlußsatz an, daß die Blockendstellen von der Mitgabe einer Schiebelokomotive durch den Fahrdienstleiter zu verständigen seien, jedoch geben sie keine bestimmte Anweisung, in welcher Form dieses zu geschehen habe, sowie daß und wie der Wärter dem Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges mit Schiebelokomotive zu bestätigen habe, wie es für Blockstellen neben dem Zurückblocken vorgeschrieben ist.

Vorzeitiges Ablassen von Zügen ohne Personenbeförderung.

Bahnhof A einer Strecke A—E mit den Zwischenbahnhöfen B, C und D läßt einen Ferngüterzug, der auf letzteren 3 Stationen planmäßig durchzufahren hat, 30 Minuten vor Plan ab. Der Zug unterschreitet die kürzeste Fahrzeit und kommt vor Bahnhof D mit 50 Minuten vor Plan an. Ein solcher Fall dürfte nicht vorkommen, wenn der Lokomotivführer die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhalten würde; in der Praxis kommen diese Fälle aber fast täglich vor, da die Erhöhung der Grundgeschwindigkeit der Züge bis heute nicht Schritt gehalten hat mit der Entwickelung der Maschinen und der Durchbildung der Luftdruckbremse. Auch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge neuerdings, insbesondere im kommenden Sommerfahrplan, wird diese Fälle nicht ganz aus der Welt schaffen. Die aufgeworfene Frage, wie sich der Fahrdienstleiter in D. dem Zuge gegenüber zu verhalten habe, ob er ihn mit 50 Minuten vor Plan durchlassen müsse oder zur Regelung der Fahrzeit anzuhalten habe, ist selbst von betriebsleitenden Beamten so verschieden beantwortet worden, daß ihre allgemeine Beleuchtung zweckdienlich erscheint. Abgesehen davon, daß der Lokomotivführer gefehlt hat und zur Rechenschaft zu ziehen ist, wird in den meisten Fällen die Ansicht vertreten — und es liegt die entsprechende Anweisung einer Reichsbahndirektion an einen Bahnhof vor —, daß der Fahrdienstleiter nicht berechtigt sei, den Zug anzuhalten; hiergegen spreche § 25 F. V., auch sei in § 24[4] F. V. lediglich gesagt, daß Züge ohne Personenbeförderung nur bis zu 30 Minuten vor Plan abgelassen werden dürfen, im Gegensatz zum Durchlassen eines solchen Zuges, auf den die Beschränkung nicht zutreffe; zum Ausgleich des vorzeitigen Fahrens bis zur gegebenen Grenze seien lediglich die planmäßigen Haltestationen befugt. Dieser viel vertretenen Ansicht kann vom Standpunkt des Betriebspraktikers nicht beigepflichtet werden. § 24[4] ist m. E. so aufzufassen, daß ein Zug in keinem Falle — abgesehen natürlich von Notfällen — mehr als 30 Minuten vor Plan ab- oder durchgelassen werden darf. Hiernach muß der Fahrdienstleiter in D. den Güterzug ordnungsmäßig stellen, ihn entweder bis zu 30 Minuten vor fahrplanmäßiger Zeit warten oder in einem neuen Plane nach dessen ordnungsmäßiger Vormeldung und Bekanntgabe an das Zug- und Lokomotivpersonal weiterfahren lassen.

Verwendung von Schalengußrädern aus einem Stück unter Bremswagen.

§ 85[1] f der F. V. besagt, daß Wagen mit Bremse, die auf Schalengußrädern oder Flußstahlscheibenrädern laufen, wenn Nabe, Radscheibe und Radreifen aus einem Stück gegossen sind, von der Beförderung in allen Zügen ausgeschlossen seien. Nach der Fußnote zu diesem Paragraphen sind schweißeiserne Scheibenräder mit aufgeschweißten Flußstahlreifen von dieser Beschränkung ausgeschlossen und dadurch von den erst erwähnten zu unterscheiden, daß sie an der Vorderfläche der Reifen mit weißer Ölfarbe gestrichen und außerdem an der Scheibe mit einem weißen Kreise von bestimmter Größe versehen sind oder statt dessen ein kleines Schildchen mit entsprechender Bezeichnung tragen. Die dritte, nicht in den F. V. erwähnte und heute durchweg gebräuchliche Art Vollräder sind Scheibenräder mit aufgezogener Bandage, deren Verwendung keinerlei Beschränkung unterliegt, und welche keine Kennzeichen tragen. Wie soll der technisch nicht vorgebildete Betriebsbeamte, insbesondere der Rangierer, diese drei Arten von Rädern in seinem sich schnell abspielenden Betrieb mit einem Blick voneinander unterscheiden, insbesondere, wie soll er die für alle Züge verbotenen Wagen mit Scheibenrädern aus einem Stück, wenn deren Bremse benutzt werden muß, sofort einwandfrei erkennen? Der Ölfarbenanstrich der Scheibenräder mit aufgeschweißten Reifen verwittert erfahrungsgemäß im Laufe weniger Wochen derart, daß er nicht mehr — namentlich bei Dunkelheit — zu erkennen ist; ebenso ist das Schildchen nach kurzer Zeit nicht mehr erkennbar. Praktisch sind diese Räder also für den nichttechnischen Betriebsbeamten nicht zu unterscheiden. Daß aber andererseits tatsächlich die aus einem Stück gegossenen Scheibenräder heute noch unter Wagen mit Bremse laufen, beweist ein kürzlich vorgekommener Betriebsunfall. Auf Bahnhof N., an einer längeren Talstrecke, entgleiste der handgebremste [G]wagen eines Güterzuges, weil aus einem Rade ein Stück [h]gesprungen war; er verursachte die Verletzung eines Bre[msers,] eine Betriebsstörung und Materialschaden. Die Untersuchung [ergab,] daß der mit Luftleitung und Handbremse versehene O-Wag[en] kürzlich aus der Reparatur von einem Privatwerk zurückgek[ommen] war und dort eine Achse mit Scheibenrädern aus einem Stü[ck er]halten hatte. Er war in den freien Verkehr gesetzt, von [einer] Nebenbahnstation beladen und auf Bahnhof B., wo er in der D[unkel]heit angekommen war, nach kurzem Aufenthalt als handgebr[emster] Schlußwagen in den Unfallgüterzug eingesetzt worden. Di[e Ver]waltung versuchte, die Schuld an dem Unfall den Rangierer[n bei]zumessen, welche den Wagen als handbedienten Bremswag[en ein]gesetzt hatten, wobei die Frage offen blieb, wie das Rangierpe[rsonal] diesen Wagen von anderen für Güterzüge zugelassenen Wag[en mit] Scheibenrädern in der Dunkelheit hätte einwandfrei untersc[heiden] können. Die Bestimmungen weisen also offensichtlich eine [Lücke] auf, denn der hier geschilderte Unfall kann jeden Tag wiede[r vor]kommen. Das m. W. bekanntgegebene Verbot der Verw[altung,] Wagen mit Rädern, wie sie in § 85 (1) f der F. V. genannt sin[d, als] Bremse zu verwenden, ist scheinbar nicht genügend bekann[t und] bedarf gerade jetzt, da die Reichsbahnverwaltung dazu üb[ergeht,] Wagenreparaturen von Privatwerken ausführen zu lassen, [der] nachdrücklichen Erneuerung, jeden Wagen bei Untersuchunge[n und] Reparaturen hieraufhin nachzusehen. Andererseits wird sic[h eine] klare Bestimmung nicht umgehen lassen, die dem Betriebsbe[amten] eine Handhabe bietet, wie er die Räder von einander untersc[heiden] kann, denn es befinden sich immer noch genug Räder nach § 8[5] im Betriebe.

Rangierfahrten über das Einfahrsignal hi[naus.]

Ergibt sich die Notwendigkeit, auf dem Einfahrgleis üb[er das] Rangierhaltsignal oder in Ermangelung solchen Signals üb[er das] Einfahrsignal hinaus zu rangieren, so hat der Fahrdienstlei[ter die] „schriftliche Erlaubnis“ hierzu zu erteilen (§ 77[2] F. V.). [Die] Fußnote dieses Paragraphen bestimmt u. a. ferner, daß dies[e „Er]laubniszettel“ monatlich dem Betriebsamt einzusenden seien. [Wie] sieht ein solcher Erlaubniszettel aus und welche Angaben [enthält] er? Die F. V. besagen nichts hierüber; sie enthalten auch in [den] Anlagen kein Muster eines solchen Zettels. Dem Sinne der [F. V.] würde somit entsprochen sein, wenn der Fahrdienstleiter auf [einem] beliebigen Stück Papier etwa den Wortlaut schreiben würde: „[Ran]gierfahrt . . . . darf von . . . . bis . . . . über das Einfahrsign[al] hinaus rangieren“, und dieses ohne jede weitere Quittun[g dem] Rangierleiter, eine Abschrift dem Lokomotivführer geben [würde.] Einzelne Bezirke haben diese Bestimmung dahin ergänzt, d[aß sie] für diesen Fall Befehl A vorschreiben mit einem bestimmten [Wort]laut unter Punkt e und Quittungsleistung durch den Rangie[rer] auf dem Stamm verlangen; andere Bezirke hingegen [haben] keinerlei ergänzende Bestimmung getroffen, sie überla[ssen die] Wahl der Zettel und die Abgabe der Quittung dem Ermess[en des] Fahrdienstleiters. Einheitliche Regelung ist am Platze. [Ent]weder schreiben die F. V. allgemein die Benutzung des B[efehls] A e vor, oder sie führen ein bestimmtes Muster ein.

Nach dem oben angezogenen § 77[2] F. V. darf der Fahr[dienst]leiter die Erlaubnis zum Rangieren über Rangierhaltesigna[l oder] Einfahrsignal nur dann erteilten, wenn von der benachbarte[n Zug]folgestelle kein Zug abgelassen ist, und hat dafür zu s[orgen,] daß dies unterbleibt, solange über das Signal hinaus rangiert [wird.] Eine bemerkenswerte Ungenauigkeit in einer wichtigen Bestim[mung,] die zu oft schon Anlaß zu Irrtümern, Unterlassungen und z[u Un]fällen gegeben hat! Was besagen die Worte „der Fahrdien[stleiter] hat dafür zu sorgen, daß von der benachbarten Zugfolgestell[e kein] Zug abgelassen wird, solange über das Signal hinaus r[angiert] wird“? Ist eine formelle Sperrung des Fahrgleises gemeint? Denn einmal kennen die Bestimmungen in allen Fällen der [Gleis]sperrung keine Fahrgleissperrung zwischen einer Zugmelde[- und] einer Zugfolgestelle, insbesondere ist auch bei der diesen R[angier]fahrten verwandten Teilfahrt, die sich unter Umständen

iber das Einfahrsignal hinaus bewegt als die Rangierfahrt, die Fahrgleissperrung zwischen den beiden benachbarten ldestellen vorgeschrieben, dann aber auch würden die F. V. os ihre Bestimmungen unzweideutig gefaßt haben, hätten sie rmelle Gleissperrung vorschreiben wollen. Man wird zwar en, daß hier eine Fahrgleissperrung wie bei einer Teilfahrt otwendig sei, da der Charakter einer Rangierfahrt über haltetafel oder Einfahrgleis hinaus darin liege, dieses Signal f kurze Zeit zu überfahren, um mit dem letzten Wagen über fahrweiche zu kommen, während die Teilfahrt ein längeres en jenseits des Signals beabsichtige. Wer aber bürgt daß die Rangierfahrt über das Signal hinaus nur, wie beabeine kurze Spanne Zeit dauert? Wie soll sich der Fahriter verhalten, wenn sie durch irgendeinen Umstand länger bsichtigt dauert und der inzwischen von der letzten Zugelle abgemeldete Zug vor der letzten Blockstelle zu erwarten oll in solchen Fällen wirklich nur eine kurze telephonische ng an diese Blockstelle ohne jede weitere Bestätigung etwa Form genügen: „Wir rangieren von 10.00—10.15 über das Einfahrsignal A hinaus, lassen Sie in dieser Zeit keinen Zug von C. nach hier durch!“ Den Bestimmungen der F. V. wäre zweifellos entsprochen, aber das Empfinden des Betriebsbeamten sträubt sich dagegen, bei solchen außerordentlichen Gefahren in sich bergenden Fahrten über das Einfahrsignal hinaus, man möchte sagen, so leichtsinnig zu verfahren. Mißverständnisse aller Art sind Begleiterscheinungen solcher Gespräche, wie es die Praxis in manchen Fällen lehrt und eine Anzahl von Unfällen es bekundet.

Notwendig wird es hier sein, klare Anweisungen für den Fahrdienstleiter zu erlassen. Und wie heute schon manch gewissenhafter Fahrdienstleiter über die Bestimmungen des § 77² F. V. hinausgeht und das Einfahrgleis formell nach der vorliegenden Zugmeldestelle sperrt und die zwischenliegenden Blockstellen verständigt, so wird m. E. die Frage eingehender Erörterung bedürfen, ob nicht die Rangierfahrt über das Einfahrsignal hinaus zweckmäßig mit der ihr verwandten Teilfahrt in den Bestimmungen einheitlich zu behandeln sein wird in dem Sinne, daß das Einfahrgleis zwischen den benachbarten Zugmeldestellen zu sperren ist.

Einfahrt in ein besetztes Gleis — Einbruch in ein besetztes Gleis.

Aufsatz in Nr. 13 dieser Zeitung „Einfahrt in ein besetztes dürfte als ein kühner Versuch anzusprechen sein, Licht larheit zu bringen in die oft dunklen Beziehungen und Zunhänge in unsern Fahrdienstvorschriften. Damit ist dem che vieler Betriebsbeamten entgegengekommen. Der Fall hrt in ein besetztes Gleis“ ist betrieblich stets bedenklich, nicht immer zu verhindern. Für diesen betrieblich ungewichtigen Fall müßte es in der Vorschrift unbedingt eine klare und eindeutige Antwort geben. Statt dessen sind die inien und Bestimmungen unzusammenhängend und durch re nicht in organischer Verbindung miteinander stehende nitte hindurch zerstreut niedergelegt. Wird der Auftrag infahrt in ein besetztes Gleis durch Befehl A oder durch htsbefehl erteilt? Durch Vorsichtsbefehl? Schließlich ist ur eine Formsache — aber sie dürfte nicht ganz unwichtig

In darf den Wunsch nach verbessernder Zusammenstellung ahrdienstvorschriften nicht als bloße negative Kritik been. Der Praktiker ist stumm; er fühlt in der Praxis schnell rige und Schwächen eines Systems heraus, ohne die tiefsten hen und Zusammenhänge zu erkennen und zu verstehen. darum ist der geistvolle Theoretiker da, daß er diese Tat der Notwendigkeit hilfloser Kritik in ihrer letzten Ursache rem letzten lebendigen Zusammenhange erfasse, um sie dem iker als goldne Nutzanwendung durch geschriebene Richt- und Anweisungen positiv wertvoll und nützlich zu machen. Aufsatz „E i n f a h r t i n ein besetztes Gleis“ weckt einen nmen verwandten Gedanken: E i n b r u c h in ein besetztes e.

Vr kommen zunächst zu folgendem: Kann ein Zug nicht in urch die Bahnhofsfahrordnung vorgeschriebene oder in ein er Bahnhofsfahrordnung abweichendes Gleis, oder kann eine ahrt einfach keine Einfahrt erhalten, so hat der Zug vor dem hof zu halten. Er erhält keine Einfahrt. Das Einfahrsignal auf „Halt“ verschlossen. Das ist der einfachste Fall drauim Betriebsdienst: eine betriebsdienstliche Handlung wird vorgenommen. Das leuchtet ohne weiteres ein: Ein Bahnist ein großes Haus mit mehreren Eingängen: man kann nur ngelangen, indem man eine Tür öffnet — mit dem Schlüssel gewaltsam. Die Türen des Bahnhofs sind die Einfahrsig- zu denen nur der Fahrdienstleiter den Schlüssel besitzt. n sind dazu da, daß sie verschlossen gehalten werden, daß sie Bedarf geöffnet und wieder geschlossen werden. Wenn jeal an die Türe meines Hauses pocht und ich kann ihn aus deinem Grunde nicht einlassen, so muß er draußen bleiben so lange warten, bis ich ihm die Tür öffne. Der Besucher a aber auch gewaltsam in mein Haus eindringen. Dann verübt er Einbruch und Hausfriedensbruch. Nicht anders ist es mit dem Eisenbahnzug. Fährt er m i t Erlaubnis des Fahrdienstleiters in den Bahnhof, so handelt es sich um eine „Einfahrt“, eine erlaubte Handlung; fährt der Zug o h n e Erlaubnis des Fahrdienstleiters in den Bahnhof ein, so haben wir es zu tun mit einem „Einbruch“, einer unerlaubten Handlung.

Wir dürfen ruhig aus dem bürgerlichen Recht hinübergreifen in die Verhältnisse der Eisenbahn. Ein Einbruch ist stets eine schwere strafbare Handlung, und der Einbrecher wird sich immer die empfindlichste Strafe zu vergegenwärtigen haben. Nichts kann schwerer an Folgen für Gut und Leben sein, als der Einbruch in einen durch „Halt“ abgesperrten, besetzten Bahnhof oder Streckenabschnitt. Es ist darum eine unbedingt notwendige Konsequenz, daß man im Eisenbahnbetriebe keine Verfehlung von größerer Tragweite feststellen und nichts schwerer disziplinarisch bestrafen kann, als die Öffnung eines Signals zur Einfahrt in ein besetztes Gleis oder das Überfahren eines Haltesignals. Und darum ist dies für den Eisenbahnbetrieb die erste und zwingendste Forderung: Achtung vor den Signalen. „Du darfst kein Haltesignal überfahren.“ Unter keinen Umständen! Du sollst es nicht! Du kannst es nicht! Und wie man es auch versuchen mag auszudrücken, unsere Sprache besitzt nicht Nuancen genug, um die furchtbare Notwendigkeit der Beachtung des Gesetzes „Halt“ dem Menschen einzuprägen.

Und doch ereignen sich die Fälle, wo das geschlossene Einfahrsignal überfahren wird. Es darf dafür k e i n e E n t s c h u l d i g u n g geben und hat sie auch noch nie gegeben. Demnach kann die empfindlichste Strafe für den Schuldigen die Tatsache selbst nicht aus der Welt schaffen, daß der Mensch sich zwar nicht irren darf — in diesem Fall unter keinen Umständen —, daß der Mensch sich aber irren kann und daß wir keine Gewähr dafür haben, daß sich dieser oder jener Fall morgen nicht schon wiederholt. Dieser Tatsache können wir uns nicht verschließen. Und zur Abwehr können wir nur dieses: Immer und immer wieder die Schwere und Furchtbarkeit des Überfahrens eines Haltesignals dem Betriebspersonal vor Augen führen und es dazu anzuhalten, die Signale, Vorschriften und Anweisungen aufs schärfste zu beachten. Das ist oft die einzige Konsequenz, die wir in bezug auf das Eisenbahnbetriebspersonal aus einem Unglück ziehen können. Neben der ethischen, theoretischen Konsequenz zieht der Techniker und Praktiker die praktische Konsequenz — unabhängig von Mensch und Schuld. Seit vielen Jahren versucht die Technik, dem Überfahren eines Haltesignals einen Riegel vorzuschieben. Zu einer praktischen, allgemeinen Verwertung und Verwendung ist es noch bei keinem Versuch gekommen. Vielleicht ist es einmal möglich, dieses schwere Problem zu lösen. Aber wir müssen bedenken, es nützt nichts, wenn wir eine Einrichtung

haben, die uns zuverlässig anzeigt, daß ein Signal überfahren worden ist. Dann wird es in der Regel zu spät sein, ein Unglück zu verhüten. Gelöst kann das Problem erst dann erscheinen, wenn es gelingt, einen Zug vor dem Haltesignal zum Halten zu bringen oder eine kurze Strecke nach dem Überfahren des Signals. Es ist nicht unmöglich, daß man in fernerer Zukunft mit dem Bau neuer Signale und Bahnhöfe Beziehungen schafft zwischen Zug und Signal, die den Einbruch in einen Bahnhof zu verhüten imstande sind.

Noch müssen wir aber mit Tatsache und Gegenwart rechnen und versuchen, auf theoretisch betrieblichem Wege vielleicht Abhilfe zu finden. Jedesmal, wenn ein schweres Unglück sich zugetragen hat, denkt man als Eisenbahner: Donnerwetter! Das darf nicht mehr vorkommen! Es darf kein Kreiensen mehr geben und kein Bellinzona und kein Herne! Und wer weiß, wie nahe der nächste größere Unglückstag schon ist. Als Ganzes sind wir gegen solche Schicksalsschläge machtlos. Es kommt auf den einzelnen an. Der einzelne muß seine Pflicht auf das gewissenhafteste erfüllen. Unabhängig davon müssen wir aber bestrebt sein, die Betriebssicherheit technisch und betriebsdienstlich zu erhöhen.

Bei Kreiensen, Bellinzona, Herne und bei anderen Eisenbahnunglücken war die Ursache fast ausnahmslos: Überfahren des Einfahrsignals durch schnellfahrende Züge. Aus dieser Tatsache kann man in Erwägung ziehen, schnellfahrende Züge, die ein außerplanmäßiges „Halt“ vorzufinden haben, schriftlich oder mündlich davon zu verständigen. Es ist vielleicht ein Fehler, dem man nicht Beobachtung genug schenkt, daß man nicht unterscheidet oder nicht genug unterscheidet zwischen Abweichung von der Bahnhofsfahrordnung oder Abweichung (von der Streckenfahrordnung) vom Fahrplan. Natürlich nur in bezug auf schnellfahrende Züge! Es ist eine Abweichung vom Fahrplan, eine Unregelmäßigkeit, wenn ein Schnellzug vor einem Einfahrsignal wegen besetzter Gleise zum Halten kommen muß. Kreiensen und Herne wären bestimmt vermieden worden, wenn der Fahrdienstleiter die nächste rückwärtsgelegene Zugfolgestelle etwa wie folgt verständigt hätte: D 135 anhalten! Wird voraussichtlich vor Einfahrsignal E 1 halten müssen. Vorsichtsbefehl ausstellen! Durch diese Verständigungsmaßnahmen wäre ei dingte Betriebssicherheit gewährleistet. Die betrieblich teile dürften gering, ja fast gleich Null sein. Handelt e einen größeren Aufenthalt, den ein Schnellzug vor der eines Bahnhofs erleiden muß, so fällt es nicht ins Gewic Zug einen größeren oder geringeren Aufenthalt auf di jener Station erleidet. In diesem Falle wäre zwar ein Mehraufwand von Betriebsstoffen notwendig, der aber fertigt erscheinen dürfte durch die erzielte erhöhte sicherheit. Handelt es sich um einen geringen Aufen wird der Schnellzug in der Regel bereits Einfahrt bzw. D an dem Bahnhof bekommen, von dem die Verständigung Wir müssen in diesem Falle folgendes feststellen: Der S muß auf jeden Fall einige Minuten außerfahrplanmäßi enthalt erleiden; es ist also gleichgültig, ob vor A oder B aufwand von Betriebsstoffen tritt nicht ein.

Wenn dieses oder ein ähnliches Verfahren in bezug Durchführung der Schnellzüge Anwendung finden würd eine erhöhte Betriebssicherheit gewährleistet, die wenig U und fast keinen Zeitverlust erforderte. Diese Maßnahme auch nicht dazu führen, das Gefühl der Verantwortu Pflicht und der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers zusetzen; denn — und das muß man betonen — diese Ma wäre nicht auf Entgegenkommen und Rücksicht auf das l als Menschen zurückzuführen, sondern auf die rein o Tatsache und Pflicht: Wir müssen, wo wir es können, triebssicherheit weiterbilden und heben.

Auch würde durch diese oder eine ähnliche Maßnahme werden, daß die Schnellzüge mehr als bisher planmäßig d führt werden und außerplanmäßiges Halten vor den Ein wegfiele.

Es war nicht meine Absicht, mehr als diese theoretisch schen Erwägungen wiederzugeben, zu denen ich selbst nu den bereits angeführten Aufsatz in Nr. 13 dieser Zeitun regt worden bin. Vielleicht sind sie nur negative Kritik. sie dann Anregung geben zu neuem, anderem, positiv vollerem. Eisenbahn-Assistent Limburg, T

Ein organisatorischer Mangel.

Von Eisenbahn-Inspektor **Wolff**, Hannover.

Die vom 1. Oktober 1924 ab gültige Rechnungsprüfungsordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft sieht in § 6 (1) c vor, daß die neugeschaffenen Prüfungsämter das Rechnungswerk über Verkehrseinnahmen nach näherer Anweisung des Hauptprüfungsamts nachprüfen. Mit diesem Rechnungswerk sind wohl die Versandbücher der deutschen Verkehre, die Versand- und Empfangsrechnungen der internationalen Verkehre und die Abrechnungen der einzelnen Verkehre gemeint. Wie die Nachprüfung im einzelnen gedacht ist, dafür läßt sich aus anderen Stellen der Prüfungsordnung nichts entnehmen. Nach § 7 hat sich zwar die Tätigkeit der Prüfungsämter auch darauf zu erstrecken, zu prüfen, ob bei Gewinnung und Erhebung von Einnahmen nach den Verwaltungsgrundsätzen wirtschaftlich verfahren worden ist. Die Verkehrseinnahmen können damit aber nicht gemeint sein, denn deren Berechnung und Abrechnung wäre nicht nach Verwaltungsgrundsätzen, sondern nach den Tarifen und Abrechnungsabkommen zu prüfen, ein weites, vielgestaltiges, sehr schwieriges Gebiet, das der Prüfung Außenstehender äußerst schwer zugänglich ist. Die §§ 7—10 betreffen offensichtlich nur die Prüfung der Kassenrechnungen, -bücher und -belege (Anweisungen). Die Rechnungen über Verkehrseinnahmen bilden aber die letzten Unterlagen für die Anweisungen (Belege) über die Verrechnung der Verkehrseinnahmen auf den Haushalt. E demnach alles auf die nähere Anweisung des Hauptpr amtes ankommen.

Der Gedanke, das Rechnungswerk über die Verkehrse men nachprüfen zu lassen, ist gewiß richtig, doch dürfte Verwirklichung im jetzigen Rahmen der Tätigkeit der Prü ämter kein nennenswerter Erfolg beschieden sein. Die Na fung müßte wohl durch die Rechnungsrevisoren ausgeführ den. Es handelt sich hier regelmäßig um Beamte, die im K und Rechnungswesen, also in Verwaltungszweigen groß gev sind, die fernab vom Verkehrseinnahmedienst liegen. Ma diesen Beamten durchaus nicht zu nahe, wenn man die aufwirft, ob sie die Eignung zu dieser Nachprüfung in je ziehung besitzen, denn man wolle sich vergegenwärtigen, d Rechnungswerk nachzuprüfen ist, das bereits von bewährt Tarif- und Abrechnungswesen erfahrenen Kontrollbeamten beitet worden ist. Wer hier nennenswerte geldliche Erfol zielen will, muß also die Kontrollbeamten an Erfahrung, l nissen und Fähigkeiten überragen. Der Rechnungsrevision verlangt bereits auf seinem ureigensten Gebiet an jeder einen ganzen Mann. Selbst Rechnungsrevisoren, die früh Verkehrseinnahmedienst tätig waren, werden kaum in der

en der Revisionstätigkeit ihre Tarifkenntnisse auf jener
halten, die für eine ergebnisreiche Nachprüfung des ge-
Rechnungswerks nötig ist, weil ihnen die Tätigkeit in
s fehlt. Tarife und Abrechnungsvorschriften sind wie
mit dem Verkehrsleben im allgemeinen und dem der
im besonderen zusammenhängt, ständigem Wechsel un-
. Wer die Arbeiten der Verkehrskontrollen mit Erfolg
n will, muß mitten im Verkehrsdienst an erhöhter Stelle
e ihm einen großen räumlichen Überblick gestattet, er
Werden und Vergehen im Tarifwesen und seinem Geist
nahe sein.

n sich nach alledem nur darum handeln, mit der Nach-
Beamte zu betrauen, deren Tarifkenntnisse ständig auf
sein und bleiben müssen, und die nicht in den Kontrol-
en; es sind dies die Tarif- und Frachterstat-
eamten der Reichsbahndirektionen oder Tarifämter.
n dieser Beamten, die nicht bei der Kontrolle gearbeitet
haben, müßte vor Eintritt in den Prüfungsdienst Gelegenheit gege-
ben werden, den Geschäftsgang der Kontrollen, das Zusammenwir-
ken ihrer einzelnen Gruppen, die Sollbildung und das Abrech-
nungswesen kennen zu lernen. Organisatorisch ließe sich die
Sache so regeln, daß die Tarif- und Frachterstattungsbeamten
unter entsprechender Entlastung in ihrem Hauptamt die Prüfun-
gen nebenamtlich als Hilfskräfte des Prüfungsamtes ausführen.

Diese Doppelstellung erregt allerdings insofern Bedenken, als
die genannten Beamten unter Umständen in die Lage kommen
können, in ihrer Eigenschaft als Hilfskräfte des Prüfungsamts
gegen Entscheidungen der Reichsbahndirektion Stellung nehmen
zu müssen. Daß die Abweichung von dem biblischen Satz: „Nie-
mand kann zweien Herren dienen“ aber zu erheblich störenden
Reibungen in der Verwaltung führen wird, ist nicht anzunehmen,
wenn guter Wille und klare Einsicht bei allen Beteiligten vor-
herrschen.

Der Baukontrolleur bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Eine Anregung aus der Praxis für die Praxis.

Von techn. Eisenbahn-Inspektor **H. Scholtz**, Cassel.

s Unternehmen, sei es privat oder behördlich, ist seit
on der Erkenntnis durchdrungen, daß zur Erhaltung
bensfähigkeit eine gründliche Kontrolle aller Be-
ige nicht entbehrt werden kann. Demzufolge hat die
Eisenbahnverwaltung vor fast 20 Jahren die bewährte
ng folgender Kontrollstellen, welche nach den Weisun-
betreffenden Sachdezernenten arbeiten, getroffen:

nische und nichttechnische Betriebskontrolleure für
Betriebs- und Sicherungsdienst,
iebsmaschinenkontrolleure für den Lokomotivdienst,
ehrskontrolleure für den Verkehrsdienst und
baukontrolleure für die Überwachung des Oberbaues.

n einem, wohl mindestens ebenso wichtigen, aber auch be-
mfangreicheren Betrieb ist man bisher achtlos vorüber-
: dem Baubetrieb. Ich denke hierbei nun nicht an
und Ingenieurbauten, für welche bereits besondere Ab-
mit zum Teil örtlicher Bauleitung bestehen (Hochbau-,
u-, Bauabteilung). Ich habe vielmehr die vielen
en und kleineren Hoch- und Tiefbauten
ießlich der laufenden Unterhaltungs-
n der baulichen Anlagen im Auge.

rd mir entgegenhalten, daß bei diesen Bauten bereits
rolle durch die Betriebsämter und Bahnmeistereien aus-
d. Das ist richtig. Dasselbe ist aber auch beim Ober-
Fall, wo die Ausführung zum Teil durch bahneigene
wirkt wird und man trotzdem den Oberbaukontrolleur
Leitung des technischen Oberbaudezernenten nicht
en möchte.

nz abgesehen hiervon, kann dem stark überlasteten
and die alleinige Verantwortung für die Bauausfüh-
te nicht mehr gut zugemutet werden. Er wird auch
ge Zeit vielfach zur Lösung wichtigerer Probleme ver-
müssen.

er Bahnmeister hat gerade zur selben Zeit, während
die Belebung der Bautätigkeit am größten ist, sein
enmerk auf den Umbau und die laufende Unterhaltung
aues zu richten, um die Arbeiten noch rechtzeitig vor
er Frostperiode zu beenden. Es wird also auch ihm
Zeit für die anderen Bauausführungen übrigbleiben.
davon ist, daß die Baustellen längere oder kürzere
der behördlichen Aufsicht entblößt sind.

rechtigt weiter der Ruf nach einem Baukontrolleur ist,
geht aus den immer häufiger werdenden Klagen über auftretende
Mängel an besagten Bauausführungen der letzten Zeit deutlich
hervor. Diese Klagen werden sich noch verstärken, wenn nicht
die zurzeit eingeleiteten Sparmaßnahmen der Verwaltung vor
den Abwehrmaßnahmen der Technik zur Erhaltung und Festi-
gung der Substanz des Unternehmens schnellstens Halt machen
werden. Es sind hierüber schon aus berufenerer Feder War-
nungen ergangen. Hoffentlich zeitigen sie den gewünschten Er-
folg und verhüten Schäden, die so leicht nicht wieder gutzu-
machen sind. Denn gerade die in der langen Kriegs- und Nach-
kriegszeit bei der Unterhaltung der Baulichkeiten begangenen
Unterlassungssünden, als Folge von Geld- und Menschenmangel,
fordern heute gebieterisch die Aufwendung ausreichender Geld-
mittel für die Erhaltung der bedrohten wertvollen Anlagen.

So wird man wohl damit rechnen können, daß über kurz oder
lang, nachdem gesunde Verhältnisse eingekehrt sein werden, bei
der Reichsbahn wieder eine Belebung der Bautätigkeit einsetzen
wird, wobei sich dann dem Baukontrolleur ein noch ausgedehn-
teres Feld für sein Wirken darbieten wird.

Was nun die Tätigkeit selbst anbetrifft, wird der Schwer-
punkt auf den praktischen Teil der Ausführung
auf der Baustelle (Baustoffe, Arbeitsleistung) zu legen
sein, wobei die Entwürfe der Reichsbahndirektionen als Richt-
schnur zu dienen haben. Genauere Richtlinien müßten an anderer
Stelle gegeben werden. Im übrigen wären seine Aufgaben durch
eine sinngemäße Anlehnung an die Geschäftsanweisung für
Oberbaukontrolleure umschrieben.

Die Personalfrage läßt sich ohne Schwierigkeiten lösen.
Eine Stellenvermehrung kommt nicht in Frage, da
der Bedarf aus der Zahl der bei den Reichsbahndirektionen vor-
handenen, geeigneten Kräften gedeckt werden kann.

Bei der Auswahl der Baukontrolleure wird zu fordern sein,
daß der Beamte gute technische Kenntnisse, vor allem aber
praktische Erfahrungen auf der Baustelle hat,
längere Zeit mit Entwurfsarbeiten, besonders im Tiefbau und
wenn möglich auch bei Privatbauunternehmungen als Bauleiter
beschäftigt gewesen ist sowie Gewandtheit im persönlichen Ver-
kehr mit der Geschäftswelt besitzt.

Je eher sich nun die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur
Einführung der angeregten Maßnahme entschließt, um so
größer wird der Erfolg, um so größer der wirtschaftliche Nutzen
sein.

Eisenbahnwirtschaft und Tarifpolitik in Polen.

Von Dr. C. Poralla, Assistent am Osteuropa-Institut in Breslau.

Die vom Eisenbahnministerium wiederholt angeführten Behauptungen, daß sich die Betriebsführung der polnischen Bahnen rentiere, und Einnahmen und Ausgaben völlig balancieren, werden nach wie vor stark angezweifelt, da die Tatsachen eher das Gegenteil vermuten lassen. Schon im Jahre 1924 mußte die polnische Eisenbahn einen Betrag von über 100,5 Millionen Zloty als staatlichen Zuschuß in Anspruch nehmen. Im laufenden Jahre haben sich die Aussichten für eine Ausbalancierung des Eisenbahnbudgets eher noch verschlechtert. Das Eisenbahnbudget für das Jahr 1921 sieht Einnahmen von 911,5 Millionen Zloty und Ausgaben von 873,6 Millionen Zloty, demnach also einen Überschuß von annähernd 38 Millionen Zloty vor. Dieser veranlagte Überschuß sollte zusammen mit der Eisenbahnanleihe dringenden Investitionszwecken in diesem Jahr dienen. Indessen ist der Verkehr bereits in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres um 7 % zurückgegangen, demzufolge also auch die Einnahmen etwa in gleichem Verhältnis, was für das ganze Jahr einen Ausfall von 64 Millionen Zloty bedeuten würde, sofern sich die Lage bei den polnischen Eisenbahnen in den kommenden Monaten nicht noch weiter verschlechtert.

Das Fehlen genauen statistischen Zahlenmaterials macht die Lage zudem sehr unübersichtlich. Bisher ist es dem Eisenbahnministerium noch nicht gelungen, eine einwandfreie Frachtenstatistik auszuarbeiten, ebenso wie genaue Angaben über Investitionskosten noch nirgends veröffentlicht worden sind, um ein genaues Bild über die gegenwärtige Finanzlage der polnischen Eisenbahn zu ermöglichen. Beanstandungen mangelhafter Einrichtungen und Organisationen glaubte das Eisenbahnministerium bisher mit dem Hinweis abtun zu können, daß sich die gegenwärtigen Verhältnisse aus den unbeständigen Bedingungen des Wirtschaftslebens erklären, ohne einen ernstlichen Versuch zu machen, die Übelstände nach Möglichkeit abzustellen.

Auch die Loslösung der polnischen Eisenbahnen vom Staatsganzen durch Selbständigmachung zu einem u n a b h ä n g i g e n Wirtschaftskörper mit eigenem Etat hat es bis jetzt noch nicht zuwege gebracht, rationellere Betriebswirtschaft zu betreiben.

Der beste Beweis dafür ist der große Bestand an „krankem" Eisenbahnmaterial. Trotzdem die wenigen staatlichen Eisenbahnwerkstätten nicht in der Lage sind, die schadhaft gewordenen Lokomotiven, Wagen, Weichen usw. auch nur annähernd in der erforderlichen Menge auszubessern, so erfolgen von den polnischen Staatsbahnen nichtsdestoweniger Zuweisungen des schadhaften und ausbesserungsbedürftigen Materials an private inländische Fabriken und Ausbesserungswerkstätten nur s e h r s p ä r l i c h oder unterbleiben g ä n z l i c h. Als Folge dieser Taktik sieht man auf fast jeder polnischen Eisenbahnstation nicht lauffähiges Eisenbahnmaterial in großen Zügen stehen und die Rangiergleise versperren, während die Fabriken aus Mangel an genügender Beschäftigung die Arbeit einschränken müssen und dadurch die Arbeitslosigkeit im Lande vermehren.

Ähnliche Mißstände ergeben sich bezüglich der E i s e n b a h n b a u a r b e i t e n. Über die Genehmigung des Investitionsbudgets wird immer noch verhandelt, während inzwischen die Bauzeit verstreicht. Die Verschleppung der geplanten Bauarbeiten dürfte naturgemäß nicht ohne erhebliche Mehrbelastungen abgehen, denn inzwischen hat ein großer Teil der freien Arbeitskräfte lohnende Beschäftigung in der Landwirtschaft gefunden, so daß sich das wesentlich verringerte Angebot in einer Lohnsteigerung auswirkt. Der Beginn von Eisenbahnbauarbeiten größeren Umfanges läßt sich erst im Bereich der Kattowitzer Eisenbahndirektion und in einem kleinen Teil der Krakauer Direktion beobachten. Die Hauptarbeiten im Kattowitzer Direktionsbezirk erstrecken sich auf Erd- und Oberbauarbeiten für die geplante zweigleisige Linie Chorzow-Scharlei. Diese Linie soll noch in diesem Jahre vollkommen fertiggestellt werden. Außerdem werden gegenwärtig bei einer Reihe bestehender
in Ost-Oberschlesien Erweiterungen des Gleisnetzes v
men. Die durchschnittliche Anzahl der täglich besc
Kräfte wird auf 1800—2000 Personen geschätzt. Die w
Eisenbahnbauten sind gegenwärtig noch Gegenstand
sprechungen im Sejm. Auf den Beginn dieser Ba
wartet man mit Ungeduld, stehen doch diese mit größ
stellungen und Aufträgen für die Holz- und Eisenind
engsten Zusammenhang, auf die die beteiligten Indus
schon seit Monaten warten.

Was die T a r i f p o l i t i k der polnischen Eisenbahn
so konnte bis Ende 1923 von einer solchen keine Red
das Hauptaugenmerk der Regierung darauf gerichtet
Wirtschaftsapparat vor dem finanziellen Zusammenbru
wahren. Die polnischen Eisenbahntarife waren in der I
zeit außerordentlich niedrig und konnten trotz allm
Steigerungen mit dem Sinken der polnischen Papierm
Schritt halten. Wenn diese niedrigen Tarife auch da
tragen haben, den Wiederaufbau der durch den Krieg
ten polnischen Gebietsstrecken zu beschleunigen und
wicklung der Industrie zu fördern, so nahm anderseits
zitwirtschaft der polnischen Eisenbahnen immer krasser
an, bis die im Jahre 1924 valorisierten und annähernd
kriegsnormen angepaßten Tarife zur Einführung
Schon im April d. J. erfolgte eine weitere Heraufse
Gütertarife, deren finanzieller Erfolg allerdings durc
zwischen einsetzende Wirtschaftskrise erhebliche Einb
zumal die Eisenbahnverwaltung ein immer spezialisiert
fierungssystem einführen mußte, das wiederum auf d
tung des Staatsbahnbudgets nicht ohne Einfluß blieb.
es, daß die polnischen Eisenbahnen bisher noch nicht i
kamen, ihre Finanzen zu ordnen und sich von Staatsz
unabhängig zu machen. Im Laufe dieses Jahres ha
Finanzlage der Eisenbahn insofern noch verschlimmer
von Monat zu Monat fühlbarer werdende Rückgang d
porte die Einnahmen erheblich vermindert und die I
Eisenbahnbudgets weiter ungünstig beeinflußt. Nach
kürzlich bekanntgewordenen Angaben über die Verkel
April d. J. ergibt sich im Vergleich zum gleichen Zei
vorigen Jahres eine V e r m i n d e r u n g d e r T r a
um 8,3 %. Kleiner geworden sind besonders die Kohle
und zwar um nicht weniger als 38,2 %, die Getreidelad
die Beförderungsmenge von Düngemitteln. Eine klei
rung weist dagegen neben Industrieerzeugnissen der
g a n g s v e r k e h r auf. Allein aus Rußland haben i
des Monats April 850 mit Gütern beladene Wagen
gangsverkehr Polen berührt, während n a c h Rußland
den Weg durch Polen nahmen. Nach Rußland wurden
landwirtschaftliche Geräte, technische Artikel, Manufa
und Saaten versandt, während aus Rußland Erze, Eier
und Fische kamen.

Um die wachsenden Fehlbeträge aus dem Rückgang
porte auszugleichen, hat die polnische Eisenbahnv
kürzlich wieder Tarifänderungen eingeführt, die sich
Erhöhung der Frachtraten für Luxuswaren und beso
eine 25prozentige Erhöhung der Personentarife bezieh
zeitig geplante Erhöhungen der Gütertarife sind auf P
Wirtschaftskreise durch das polnische Handelsminist
Rücksicht auf die schwierige Lage von Industrie u
zurückgewiesen worden. Im übrigen soll auch die
der Personentarife in Polen angeblich nur eine vorü
Maßnahme darstellen, die mit der erwarteten Steig
Warenverkehrs in der Erntezeit wieder aufgehoben w
Letzten Endes bilden auch nicht die Personentarif
hauptsächlich die F r a c h t e n t a r i f e die Basis eine
Eisenbahnwirtschaft, so daß der Gestaltung der letzt

größere Bedeutung zuzusprechen ist. Und gerade bei rtarifpolitik der polnischen Eisenbahnen vermißt man rer Betrachtung einen überlegten Durchführungsplan ımrissene Richtlinien, die die Voraussetzung einer jeden ind. Schon aus den ständigen Abänderungen auf dem der tariflichen Bestimmungen wie auch der sätze kann man schließen, wie sehr die tariflichen ıngen eines Systems entbehren. Natürlich darf die Not-it öfterer Tarifänderungen schon aus der Natur der cht abgeleugnet werden, doch allzu auffallend ist bei eser Bestimmungen die Unzweckmäßigkeit ihrer Fest-die vielfach durch Unkenntnis der Sachlage hervor-wird. Ferner fehlt den Tarifen vor allem die unbedingt ge Schmiegsamkeit. Es gibt Fälle, wo sich gewöhnliche teurer stellen als Eilgutfrachten, weil das zugrunde Berechnungsverhältnis für erstere überaus ungünstig ie schablonenhafte Aufstellung der polnischen Tarife rner für einzelne Warengruppen besonders starke Be-mit sich und bewirkt daher, daß solche Waren auf den Wegen den Grenzverbindungen zustreben, um die achtkosten auf den polnischen Bahnen zu umgehen. Es verständlich, daß die jetzt geltenden Tarife in Polen eine Belebung des Durchgangsverkehrs nicht sonderlich sind. Maßnahmen, denen praktischer Wert durchaus hen ist, sind beispielsweise die beim Durchgang durch ligatorischen Durchfuhrgenehmigungen, Zollkontrollen und sonstigen Manipulationen, die nur den Nachteil haben, daß der Warenverkehr von den polnischen Bahnen abgelenkt wird. Hinzu kommt noch, daß die schlecht organisierten Grenzzollstellen nicht in der Lage sind, ihre unmittelbaren Aufgaben zu erfüllen und alle Folgen ihrer eigenen Unzulänglichkeit auf den Eigentümer der Sendung abzuwälzen trachten. Trotzdem das Eisenbahnministerium immer wieder auf die erwähnten Mißstände aufmerksam gemacht wird, vermißt man eine Besserung der gegenwärtigen Eisenbahnverhältnisse in Polen. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn die am Durchfuhrverkehr nach Osteuropa beteiligten Staaten neue Durchgangswege suchen, die den Anforderungen des gegenwärtigen Wirtschaftslebens mehr entsprechen. In diesem Zusammenhang mag darauf hingewiesen werden, daß erst in diesen Tagen zwischen den Eisenbahnverwaltungen der baltischen Staaten und Deutschland ein Übereinkommen geschlossen worden ist, das unter Ausschluß der polnischen Bahnen den Durchgangsverkehr mit Rußland auf neue Grundlagen stellt. Zweifelsohne wird diese Maßnahme dazu beitragen, den ausländischen Güterverkehr auf den polnischen Bahnen stark zu beeinflussen. Soll sich daher der Durchgangsverkehr durch Polen günstig fortentwickeln, so ist es ein Gebot der Stunde, auf den polnischen Bahnen eine Tarifreform durchzuführen und die Durchfuhrbestimmungen den neuzeitlichen Bedürfnissen, die auf Vereinfachung des Verkehrs hinzielen, anzupassen, da das Ausland zu der Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnen sonst jedes Vertrauen verlieren muß.

Der Hafen von Amsterdam.

ensatz zu Rotterdam hat Amsterdam eine Geschichte. tstehung verdankt es einem Burgbau Giesbrechts II., Amstel um 1204, zu einer Zeit also, als die Zuiderzee noch nd ein Binnensee war; erst die Sturmflut des Jahres 1287 jetzigen Ufer, die den früheren Umrissen wieder anzu-ufgabe des 20. Jahrhunderts sein wird. Obwohl Amster-ächst nur ein Dorf von Fischern und Kaufleuten war, kte sich sein Handel schon bald nicht mehr auf die Westen und Osten der Stadt sichere Liegeplätze für die Schiffe der kleinen Fahrt boten. Die Zuiderzee, über die der ganze Seeverkehr gehen mußte, begann jedoch schon im 15. Jahrhundert an den Amsterdam zugewandten Stellen, dem sogenannten „Pampus“, zu versanden und alle Anstrengungen der auf dem Gebiet des Wasserbaues gewiß gut bewanderten Holländer konnte den Naturgewalten auf die Dauer doch nicht genügend entgegenarbeiten, wenn auch die Wassertiefe am Pampus zu Beginn des

ıe, und die Amsterdamer Koggen waren bis weit in die inein bekannt. Im Jahre 1368 trat die Stadt der Hansa zu Beginn des 15. Jahrhunderts war sie bereits nach Antler erste Hafen in den Niederlanden[1]). Der Hafen lag näß am Ij, der äußerster Ecke der Zuiderzee, und wurde nen Gürtel von Pfählen gebildet, die in das Wasser ge-waren. Die Schiffe, bestimmt für die große Fahrt, meist außerhalb der Pfähle, während das Ij innerhalb els, das Damrak und die Wasserläufe an den Wällen im 18. Jahrhunderts immerhin noch 3 m betrug. Doch brauchte ein Schiff für die Fahrt von Texel nach Amsterdam oft 3½ Woche, falls nicht der Eisgang die Schwierigkeiten auf der Zuiderzee noch vergrößerte. So sah man denn allmählich ein, daß man zu neuen Maßnahmen würde greifen müssen, wenn Amsterdam ein Hafen von Bedeutung bleiben sollte.

Im wesentlichen ist es der Anregung des Königs Wilhelms I. zu danken, daß bereits in den Jahren 1819 bis 1825 der Nordholländische Kanal erbaut worden ist. Auf diesen Kanal, der in einer Länge von 90 km die Provinz Nord-Holland von Norden nach Süden durchschneidet, vor Nieuwediep (den Helder) nach Amsterdam führt und damit einen Zugang zu diesem Hafen unab-

[1]) . E. v. Heemskerk v. Beezt im Jahrbuch 1925 der Nederl. appij voor Nyverheid en Handel, Dep. Amsterdam en eek, dem auch die weitere Darstellung folgt.

hängig von der Zuiderzee schafft, hatte man von Anfang an die größten Erwartungen gesetzt, und zweifellos war er für Amsterdam von der größten Bedeutung, denn wo früher Wochen für die Fahrt über die Zuiderzee nötig waren, gelangten nunmehr die Seeschiffe, anfänglich durch Pferde über den Kanal gezogen, später durch Schlepper fortbewegt, in zwei- oder dreimal 24 Stunden von der See nach Amsterdam. Und doch brach sich schon etwa 30 Jahre später die Überzeugung Bahn, daß auch der Nordholländische Kanal auf die Dauer dem Hafen von Amsterdam nicht die Gewähr für eine weitere Entwicklung bieten konnte. Im Winter war die Kanalfahrt zu mühsam, die Fahrtiefe von 5 m reichte nicht hin, die krümmungsreiche Linienführung und die geringen Abmessungen der Schleusen entsprachen keineswegs den Anforderungen, die die Schiffahrt in steigendem Maße stellen mußte, und so verlangte S. Vissering bereits 1848 einen neuen Kanal von Amsterdam direkt westlich durch die hohen Dünen von Zandvoort nach der Nordsee, an dessen Mündung ein neuer Seehafen liegen sollte, den er Ijmuiden nannte.

Aber es dauerte noch 15 Jahre, bis 1863 die Konzession für den Bau eines solchen Seekanals einem Privatmann, J. G. Jäger, verliehen wurde. Dieser übertrug die Konzession der Amsterdamschen Kanal-Gesellschaft, die mit Unterstützung durch das Reich und die Gemeinde Amsterdam den Kanal herstellte; am 8. März 1865 wurde der erste Spatenstich getan, und am 1. November 1876 konnte die feierliche Einweihung des Seekanals stattfinden. Schiffen von 5 m Tiefgang bot er einen um 25 km langen, sicheren Zugang vom Meere nach Amsterdam, und die bald einsetzenden Erweiterungsbauten machten ihn 1883 bereits für Schiffe mit einem Tiefgang von 7,20 m fahrbar. In demselben Jahre übernahm auch der Staat den Kanal in sein Eigentum, und 1889 begann der Bau einer neuen 225 m langen, 25 m breiten und 9,65 m tiefen Schleuse bei Ijmuiden, die 1896 fertiggestellt wurde. Auch weiter ließ der Staat dem Kanal der Hauptstadt seine besondere Fürsorge angedeihen, die beiden Eisenbahnbrücken bei Velsen und der Hembrug erhielten eine höhere Durchfahrtsweite und 1909 wurde eine besondere Kommission eingesetzt, die Vorschläge für die Verbesserung des Schiffahrtsweges machen sollte. Auf Grund ihres 1911 erstatteten Berichts wurde dann am 2. Januar 1917 angeordnet, daß bei Ijmuiden eine neue Schleuse von 400 m Länge, 50 m Breite und 15 m Tiefe gebaut werden, und die zukünftige Breite des Kanals auf 200 m Wasserspiegel und die Tiefe auf 15 m gebracht werden soll. Wenn diese Arbeiten einmal zu Ende geführt sind, wird Amsterdam in dem Nordseekanal eine Verbindung mit dem Meere haben, die voraussichtlich auf lange Jahre allen Anforderungen gewachsen sein wird.

Von nicht viel geringerer Bedeutung für Amsterdam ist indes die Verbindung mit dem Hinterland, die früher in erster Linie ebenfalls über die Zuiderzee ging, in der Richtung nach Süden aber, zu dem bedeutendsten Wasserweg in Europa, dem Rhein, durch den 1892 fertig gewordenen Merwedekanal geht, der über Utrecht nach dem Lek und der Merwede (Waal) führt. Auch der Merwedekanal genügt sicher schon längst nicht mehr den steigenden Anforderungen der modernen Schiffahrt, und der Bau eines neuen Kanals in mehr östlicher Richtung über Utrecht nach Tiel zur Vaal ist bereits so gut wie gesichert.

Wenn somit auch Amsterdam als Hafenstadt auf eine längere Geschichte zurückblicken kann als seine jüngere, aber jetzt viel bedeutendere Nachbarstadt Rotterdam, so ist doch der Hafen von Amsterdam, soweit er für den modernen Verkehr von Bedeutung ist, ebenso wie der Rotterdamer nicht älter als 50 Jahre. Die einigermaßen unnatürliche Lage der Hafenanlagen im Osten der Stadt, die alle Seeschiffe zwingt, an der ganzen Stadt vorbeizufahren, ehe sie ihre Liegeplätze erreichen, erklärt sich im wesentlichen geschichtlich daraus, daß der Hafen vor der Fertigstellung des Nordholländischen Kanals nur aus dem Osten, über die Zuiderzee zu erreichen war, und daß er erst durch die Eröffnung des Kanals einen Zugang von West bekam. Ein weiterer Grund war der Entschluß der Regierung, die Eisenbahnverbindung zu den Häfen, statt vom Süden der Stadt her, längs der Ij zu legen und die Häfen von Osten, den Rietlanden
Bahn anzuschließen und endlich die Überlegung, da
meinde im Osten große Wasserflächen an der alten
Verfügung hatte und daher ihre Anlagen schaffen ko
großen und kostbaren Grunderwerb vornehmen zu
Hierbei hat man wieder den großen Schwierigkeite
örtliche Lage der Hafenbecken jetzt bieten, doch nicht
Rechnung getragen. Vor allem hätte eine westliche
rung, die doch sehr nahe lag, sobald die Zuiderzee nich
Zugang zum Meere in Betracht kam, die ungeheuren
keiten, die die durchgehende Seeschiffahrt nunmehr
bindung zwischen den beiden Ij-Ufern dauernd ent
vermieden, und zudem hätte man im Westen guten, bil
grund für Kaimauern und Kaischuppen in hinreichen
gehabt, während alle Bauten im Osten auf den ange
ten Ij-Ufern schwierig und teuer waren.

Durch den Bau der Eisenbahn, der im Jahre 1869 be
Oosterdok, Westerdok und das alte Entrepotdock für
Seeschiffe so gut wie unerreichbar geworden. Das
bildet mit seiner 15 ha großen Wasserfläche jetzt hau
einen Liegeplatz für Binnenschiffe und gleichzeitig d
für das Marinedok, das jetzt nur noch geschichtlic
tung hat, da hier im 17. Jahrhundert die Flotten von
und Trorup ausgerüstet wurden. Wenn also die obe
ten alten Häfen unberücksichtigt bleiben, dann ist
Seeschiffhafen der 1877 vollendete Eisenbahnhafen (
haven). Ungefähr um die gleiche Zeit baute die Gen
Handelskade im östlichen Hafengebiet, und 1880 wu
Kaianlage mit den ersten Kaischuppen in Betrieb
Die Handelskade, die sich mit einer Länge von 2200
licher Richtung erstreckt, und die bis 1922 der feste A
der auf Ostindien fahrenden Gesellschaft „Nederland"
jetzt in ihrem westlichen Teile der Hollandschen
Maatschappij, die einen regelmäßigen Frachtdienst nac
unterhält. Der mittlere Teil der Handelskade wird ein
durch die großen Lagerhäuser der Gesellschaft „Bl
veem — Vriesseveem", und durch die Liegeplätze de
Steam Navigation Comp., während am Ostende für
Holländ. Lloyd eine große Anlage geschaffen worden is
einem Kaischuppen von 8000 qm Grundfläche hat d
Südamerika fahrende Gesellschaft ein Lagerhaus mit
legbaren Grundfläche von 9000 qm in Benutzung und
der Kaianlage ein Auswandererheim ganz moderner A

Die kleine, längliche Ij-Insel, durch eine Brücke für
bahn und den übrigen Verkehr mit der Handelskade v
war ursprünglich als Wellenbrecher für die an der Ha
löschenden und ladenden Rheinschiffe und Schuten
Erst 1895—1900 wurde dort mit dem Bau von Kaianla
um die Insel begonnen, und so entstanden im L
25 Jahren Javakade, Levantkade, Sumatrakade und
kade. Das letzte Stück Kaianlage zwischen Sumatr
Surinamekai ist ebenso wie das westliche „Höft" de
erst nach dem Kriege fertig geworden. An der Java-
Sumatrakade befinden sich die Schuppen der St
Maatsch. „Nederland", die mit 8 Passagier- und 42 Fra
fern einen regelmäßigen Dienst nach den Ostindischen
unterhält. Am Javakai sind außerdem 3 Schuppen
Stoomv. Maatsch. „Oceaan" verpachtet, die einen Fra
nach Ostindien und den Häfen östlich des Suezkanals
Der ganze östliche Teil der Insel ist verpachtet an die
Nederlandsche Stoomboot Maatsch., deren Schiffe nach
telmeer, dem Schwarzen Meer, der Ostsee usw. fahren.
hat deren Schwestergesellschaft, die Koninkl. West
Mail, die einen regelmäßigen Dienst nach den West
Kolonien und Mittelamerika unterhält, dort ihre Lie

Die östliche Fortsetzung der Handelskade bildet di
lange Ertskade, an deren Ostende die Vereinigten Kohle
schaften sich angesiedelt haben.

Südlich der Ertskade liegt der bereits erwähnte S
haven, an dessen einer Seite die Schuppen der Niederlä

…n liegen, während an der anderen Seite die staat-…gwerke in Limburg seit kurzem ihre Kohlen um-… Südlich wird die Entwicklung durch den Entrepot-… den Borneokai abgeschlossen. An der Borneokade … Kon. Nederl. Stoomboot Maatsch. kurz nach dem …ige kleine Schuppen gebaut, kürzlich hat die bereits …esellschaft „Oceaan" hier zwei ganz moderne zwei-…huppen errichtet und sie gedenkt, später ihren gan-… vom Javakai nach hier zu verlegen. Das ganze öst-…ngebiet wird sodann im Osten durch die Oranje-…egen die Zuiderzee abgeschlossen, so daß die gesam-…nlagen als ein Dockhafen anzusehen sind, die Ebbe …nicht unterliegen.

… der ältere, östliche Hafenteil, d. h. die Anlagen öst-…auptbahnhofs und der gegenüberliegenden Mündung …lländischen Kanals für die große Schiffahrt von der …deutung, da sich hier die Verbindungen von Amster-… den europäischen Häfen, den holländischen Kolonien …erika konzentrieren, so spielt im westlichen Hafen der …chlag von Holz, Getreide und Petroleum die Haupt-… schen dem 200 m langen sog. steenen hooft („Stein-… an die Rotterdamer „Holland-Amerika-Linie" ver-… und den Holzhafen hat die Maatschappij tot exploita-…raansilos en pakhuizen in den Jahren 1896—1897 …en Getreidesilo errichtet, in den die Seeschiffe un-…öschen können. Mit dem Bau des Holzhafens selbst …its 1874—1876 begonnen, und seitdem ist er mehrfach … worden, so daß er jetzt mit seinen 125 ha Wasser-… zu den größten Häfen Europas zählt. An der Ost-…seite des Holzhafens sind Becken für Seeschiffe ge-…se legen an treibenden Bojen an und schlagen ihr …ichter um, die es weiter nach den eigentlichen Um-…n bringen. Zwischen den beiden seeschifftiefen …gen die Floßhäfen und dahinter die Lagerplätze für …olz und die mit dem Holzhandel verwandten Indu-… Sägemühlen usw.

…ometer von der Stadt entfernt liegt der hufeisenför-…leumhafen mit einer Oberfläche von 28 ha, zugänglich …eekanal aus durch zwei 30 m breite Eingänge, die …ne Türen abgeschlossen werden können. Durch diese …nahmen soll verhindert werden, daß bei etwaigen …h brennendes Petroleum in den Kanal und die Häfen … und um den Hafen liegen die Benzin- und Petroleum-…len zugehörigen sonstigen technischen Einrichtungen. …n teils dem Gemeentelijk Petroleum Entrepot, teils ge-… privaten Firmen, teils werden sie von solchen be-…

…rlich für einen gut eingerichteten Hafen sind Ein-… wo Schiffe gedockt und repariert werden können, … wieder auslaufen zu können. So verfügt im östlichen … Amsterdamsche Droogdok Maatsch. über 5 Schwimm-… denen das größte eine Tragfähigkeit von 24 000 t … über ausgedehnte Reparaturanlagen. Ferner sind im … Stadt vor einigen Jahren durch die Nederlandsche …h. 3 Trockendocks in Betrieb genommen worden, von … größte Schiffe bis zu 30 000 t fassen kann; auch hier … moderne Einrichtungen für Schiffsreparaturen bereits …

… so westlich und östlich der Stadt die großen Hafen-…tstanden sind, liegt zwischen ihnen an der Front der …ittelbar an der Nordseite des großen Hauptbahnhofs …e Ruijterkade", wo die Dampf- und Motorschiffe der …fahrt an etwa 20 Querlandungsbrücken anlegen kön-… des ausgedehnten Netzes von Wasserstraßen, die die … nach allen Richtungen durchziehen, steht naturge-…rdam mit fast allen Städten des Landes in unmittel-…erverbindung.

… er Hafen von Amsterdam namentlich in den letzten …ier mehr den Durchgangsverkehr an sich zu ziehen verstanden hat, liegt seine Hauptbedeutung nach wie vor in der ausgezeichneten Gelegenheit zum Umschlag und Aufspeichern von Waren. Schon seit den Tagen der Ost- und Westindischen Compagnie war Amsterdam der Platz, an dem die Erzeugnisse der reichen holländischen Kolonien aufgestapelt wurden und der Markt, wo Europa sich mit Kaffee, Tee, Tabak und sonstigen Kolonialwaren versorgte. Hat dieser Handel im Laufe der Zeit auch wohl an Bedeutung eingebüßt, in den letzten 50 Jahren ist er jedenfalls zu neuer Blüte erwacht. Amsterdam war und blieb der Sitz des Handels mit den Kolonien und den meisten Schiffahrtsgesellschaften, die dorthin fahren. Diese vorwiegende Bedeutung des Stückgutverkehrs, die Amsterdam besonders vor Rotterdam und seinem Massenumschlag auszeichnet, verlangt für die Schiffahrt Kaiflächen an seeschifftiefem Wasser mit Kaischuppen, an die mit Rücksicht auf die oft leicht verderblichen und der Beschädigung ausgesetzten Waren, die in ihnen gestapelt werden sollen, sehr hohe Anforderungen zu stellen sind. Diese Schuppen dienen gleichzeitig und in erster Linie dazu, die Güter, die in den ankommenden Schiffen durcheinander gestapelt sind, zu sortieren, damit die verschiedenen Empfänger sie abholen und mit der Eisenbahn, der Achse oder auch zu Wasser weiter befördern lassen können. Die Schuppen waren anfänglich einstöckig, in den letzten Jahren sind jedoch sowohl die Reedereien als auch die Gemeinde dazu übergegangen, die Schuppen mit mehreren Stockwerken zu versehen. Da die modernen Schiffe nicht nur länger werden, sondern auch an Breite und Tiefe zunehmen, wird die Grundfläche, die zur Entladung nötig ist, stets größer. Die Vergrößerung der Schuppenfläche nur der Breite nach hat den Übelstand, daß die Karrwege für die Güter immer größer werden, und so kam man bei der Kostspieligkeit dieses meist noch mit der Hand bewerkstelligten Transportes bald dazu, Schuppen mit mehreren Stockwerken zu bauen, so daß dann die Schuppenfläche für das laufende Meter Kaistrecke ohne weiteres entsprechend vermehrt werden kann. Außer diesen Kaischuppen, die ihrer Natur nach nur der ganz kurzen Lagerung der Umschlaggüter dienen, gibt es sowohl im Hafengebiet als auch in der alten Stadt Packhäuser, in die das Gut mit Leichtern oder Schuten zur längeren Lagerung gebracht werden kann. Die Gemeinde selbst vermietet in dem 1827 gegründeten sog. alten Handels-Entrepot an verschiedene Lagerhausgesellschaften und an die Nied. Handels-Maatschappij Lagerraum mit einer gesamten Oberfläche von 80 000 qm. Obschon aber diese Räume wegen ihrer günstigen Lage im Mittelpunkt der Stadt sehr begehrt sind, war die Tatsache, daß sie für die große Schiffahrt unerreichbar waren, ihrer weiteren Entwicklung doch recht hinderlich, und so mußte die Stadt bereits 1898—1900 dazu übergehen, im östlichen Hafengebiet ein neues Lagerhaus zu bauen. Dieses liegt an Kaimauern und seeschifftiefem Wasser und entspricht daher allen Anforderungen der modernen Seeschiffahrt. Die gesamte belegbare Fläche beträgt einschließlich der für die Lagerung von Wein usw. eingerichteten Keller etwa 65 000 qm, von denen 9000 qm für die Lagerung von Tee bestimmt sind. Der größere Teil ist an bestimmte Lagerhausgesellschaften und Händler vermietet, der kleinere Teil steht für einzelne Fälle zur Einlagerung unter Aufsicht von Lademeistern zur Verfügung.

Die schnelle Zunahme des Schiffsverkehrs im Amsterdamer Hafen und die Nachfrage nach Kaiflächen zur Errichtung von neuen Schuppen und zur Vergrößerung der bestehenden Anlagen führten bereits 1913 dazu, einen Plan für die zukünftige Erweiterung des Hafens aufzustellen. Da es sich voraussehen ließ, daß bei gleichmäßig fortschreitender Entwickelung schon bald auch die letzten Kaiflächen im östlichen Hafengebiet vergeben sein würden, mußte man für die weitere Entwickelung den Blick nach dem Westen der Stadt richten. Anfänglich hatte man sowohl in Schiffahrt- als auch in Handelskreisen lebhafte Bedenken gegen diese westlichen Pläne, denn man meinte, die großen Vorteile, die der jetzige Hafen aus der sehr bequemen und günstigen Lage ziehen kann, würden verloren gehen, wenn neue Hafenbauten weit entfernt von den alten im Westen der Stadt entstehen würden, doch allmählich brach sich die Überzeugung Bahn, daß den

Interessen des ganzen Hafens doch am besten gedient werden würde, wenn die neuen Anlagen im Westen ausgeführt würden, wo am Nordseekanal guter Baugrund vorhanden ist, und die es der großen Schiffahrt ermöglichen, schneller ihre Liegeplätze zu erreichen, ohne erst an der ganzen Stadt vorbei fahren zu müssen. Die Erweiterungspläne umfassen drei Teile, den großen Westhafen, den neuen Holzhafen und den I. P. Coenhafen. Nach dem Kriege begann man zunächst mit dem Bau des Coenhafens, da die Gemeinde den hierzu nötigen Grund und Boden in hinreichendem Umfange zur Verfügung hatte und da auch die Werke, die zunächst ausgeführt werden mußten, die aber den gesamten neuen Häfen zugute kommen werden, hier verhältnismäßig am wenigsten umfangreich waren. Bei der Einteilung des Coenhafens ging man davon aus, daß es für ein schnelles Löschen und Laden am vorteilhaftesten ist, wenn der Umschlagplatz an der einen Seite begrenzt ist durch eine Kaimauer an seeschifftiefem Wasser, wobei unmittelbar am Kai die Einrichtungen für die Kräne liegen müssen, während sich dann Aufstell- und Abholgleise in einem befestigten Wege und sodann die Stapelgelegenheit anzuschließen haben; an der anderen Seite liegt dann zweckmäßig ein Kai für Binnenschiffe, die aus den Schuppen laden oder umgekehrt in sie herein löschen können. Diese neue Art der Kaieinteilung ist zum erstenmal an dem östlichen Teil des Borneo-Kais angewandt worden; an der Handelskade und an der Ij-Insel sind die Umschlagplätze nur an einer Seite vom Wasser und vom Kai begrenzt. Als man 1890 die Pläne für den Bau der Ij-Insel ausarbeitete, konnte man nicht mit dem schnellen Zeitmaß der Entwicklung der Schiffsgrößen rechnen, noch weniger mit den Anforderungen, die ein modernes Seeschiff an Stapelraum und Schnelligkeit des Umschlagbetriebes stellen muß. Und da nun die Erfahrung im östlichen Hafen gelehrt hatte, daß die bestehende Einteilung der Ij-Insel für die Binnenschiffahrt auf die Dauer unerträglich wurde, da ein Zusammenarbeiten mit den Seeschiffen unmöglich wurde, ging man zu der neuen Einteilung über, die es See- und Binnenschiffen ermöglicht, ungestört von eina zu laden und zu löschen. Um diese neue Art auch beim Coenh anzuwenden, sind Zungen geplant, die 55 m breit und 300 m werden.

Der erste Teil des Coenhafens mit einer Wasseroberf von 20 ha ist jetzt so gut wie fertig. Nachdem am 13. Septe 1924 die feierliche Eröffnung durch die Königin stattgefu hatte, wurden sofort zwei Bagger in Betrieb genommen, u verlangte größere Tiefe des Hafens nunmehr herzustellen weitere Ausbau wird den alten Holzhafen ganz beseitigen. neue Holzhafen, der seinen Zugang zwischen Petroleuml und der Hembrug bekommt, soll eine Oberfläche von 300 h halten und somit mehr als doppelt so groß werden als der Mitten in dem Holzhafen soll der Seeschiffhafen liegen, herum die eigentlichen Holzhäfen und dann weiter und an de Stadt zugewandten Seite die Plätze für Holzlagerung un Industrie. Der große Westhafen soll für Seeschiffe zugä sein, vom Nordseekanal aus westlich der Hembrug, so da Schiffe ihre Plätze erreichen können, ohne die Brück passieren. Längs der Nordseite dieses Hafens ist ein gedehnter Kai mit Schuppen von großer Tiefe vorge während an der Südseite Hafendämme in Zungenform g werden können, die der Seeschiffahrt und den Binnensc dienen sollen in der Art wie am Coenhafen. Sowohl der hafen als auch der Coenhafen bekommen Eisenbahnanschl die südliche Umgehungsbahn und besondere Verbindungsk für die Binnenfahrt, wodurch die städtischen Kanäle durc Westerkanaal und der östliche Hafenteil durch das Ij reichen sind.

Es sei noch erwähnt, daß der Seeschiffverkehr in Amst etwa ¼ des von Rotterdam beträgt; insgesamt kamen an 2600 Schiffe mit 3 170 936 Netto-Reg.-To.; 1923: 3041 Schif 3 565 756 t und 1924: 3021 Schiffe mit 3 802 785 t.

Dr

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Entschließung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 20. Mai 1925 zur Finanz- und Baupolitik: „Die finanzielle Lage fast aller deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen hat sich im Vergleich zur Vorkriegszeit völlig geändert. Die Wirtschaft Deutschlands befand sich vor dem Kriege in aufsteigender Entwicklung, namentlich war die Kapitalbildung groß; gesunde Unternehmungen, die sich rentierten, konnten ohne Schwierigkeit sich das nötige Geld zur Verbesserung oder Erweiterung ihrer Anlagen verschaffen. Heute, nachdem die Inflationszeit mit ihrer irreführenden Geldwirtschaft überwunden ist, zeigt sich immer deutlicher, wie sehr es der deutschen Wirtschaft an Kapital mangelt, um ihre Anlagen, die zum Teil stark in der Kriegs- und Inflationszeit gelitten haben, wieder instand zu setzen und modernen Erfordernissen anzupassen. Auch Unternehmungen, die eine gute Verzinsung ihres Kapitals buchmäßig nachweisen können, den Erlös ihrer Arbeit aber zu notwendigen Verbesserungen verwendet haben, sind in Schwierigkeiten, weil ihnen die flüssigen Mittel fehlen, um die Zinsbeträge auszuzahlen. Was unserer Wirtschaft in erster Linie fehlt und was vor allem angestrebt werden muß, ist: eine genügende finanzielle Flüssigkeit.

Was in dieser Hinsicht für die deutsche Wirtschaft im allgemeinen gilt, trifft auch ganz besonders und sogar in erhöhtem Maße bei der Deutschen Reichsbahn zu. Durch den Krieg und die Nachkriegszeit wurden die Anlagen stark mitgenommen. Es ist bisher nur gelungen, einen Teil der Schäden auszubessern, viel bleibt noch zu tun, bis der alte Vorkriegszustand wieder erzielt ist. Viele Neuanlagen, Verbesserungen und Erweiterungen sind bereits in Angriff genommen worden, konnten aber unter den veränderten Verhältnissen zum größten Teil nicht fertiggestellt werden.

Infolge der kostspieligen Anlagen und Betriebsmittel ist der größte Teil der Ausgaben der Eisenbahn fest, d. h. er entsteht unter allen Umständen, gleichviel ob der Verkehr groß oder gering und dementsprechend die Ausnutzung der vorhandenen Anlagen günstig oder ungünstig ist. Die heute vorhandenen Einrichtungen reichen aus für ein Verkehrsaufkommen, das nicht unwesentlich größer sein als das der Jahre 1913 und 1914; tatsächlich beträgt es a Durchschnitt nur 70% der Vorkriegszeit. Der Deutschen bahn-Gesellschaft ist nun die Verpflichtung auferlegt worden nur die Anlagen in guten Stand zu setzen und zu unterhalten, s sie muß auch noch jährlich für die Verzinsung der Repar schuldverschreibungen einen Betrag bis zu 660 Millionen Go auszahlen, und außerdem 290 Millionen Goldmark Verkehr abführen. Solange die deutsche Produktion und in unmittelba hängigkeit davon der Verkehr sich nicht wesentlich gehoben können diese schweren Verpflichtungen nur bei äußerster S keit erfüllt werden. Bedarf es schon der äußersten Anspannu Mittel für Unterhaltung und für die dringenden Ersatzbauten bringen, so können begreiflicherweise Gelder für die Erwe der Anlagen und Betriebsmittel in nennenswertem Umfange v nicht zur Verfügung gestellt werden, da unter den heutig hältnissen auch auf ausländisches Kapital noch nicht ge werden kann.

Es ist keine Kunst für einen Eisenbahner, mit neuem Kap weiterungen zu schaffen, um gesteigerten Verkehr zu bew Die Kunst des Eisenbahners, wie jedes Wirtschaftlers, ist e mehr denn je, mit den vorhandenen Anlagen und mit den g verfügbaren Mitteln das Höchstmaß des Erreichbaren zu e Der hohe Zinssatz für neues Kapital, soweit solches überh beschaffen ist, macht auch Verbesserungen in den Anlagen lich, die unter früheren Verhältnissen wirtschaftlich berech wesen wären.

Diese veränderten Verhältnisse bedingen eine innere Um all derer, die früher gewohnt waren, nicht nur für die Bed des Augenblicks zu sorgen, sondern vorausschauend die Entw der Zukunft im Auge zu behalten. Mit Recht sahen wir unser darin, in jeder Beziehung an der Spitze zu marschieren und d äußerlich Ausdruck zu verleihen. Auf vieles, was ein reich sich leisten konnte und ein gutgehendes Unternehmen als ei dernis betrachtet hat, werden wir nun, da unser Land arm g ist, verzichten müssen. Heute ist es die Pflicht eines jeden, i seines Wirkungskreises auf das gewissenhafteste zu prüfen, Ausgaben, die früher berechtigt waren, auch heute noch un lich notwendig sind und ob nicht in unserer jetzigen Not vieles verzichtet werden kann, ohne daß die Güte des Dien unter leidet. Je sparsamer in den nächsten schweren Jahren tet wird, desto eher werden wir zu besseren Zeiten zurück

: Umstellung auf die heutigen Erfordernisse ist noch lange ıllendet. Der Verwaltungsrat ersucht daher den Generaldirek- eine Verbreitung dieser Richtlinien zu sorgen, alle in der ung oder im Entwurf befindlichen Anlagen auf ihre Befol- neut zu untersuchen, und ferner zu prüfen, inwieweit jetzt geringeren Verkehr durch Einschränkungen und durch Still- eitweilig nicht benötigter Anlagen laufende Unkosten gespart können."

Deutsch-polnische Eisenbahn-Tarifverhandlungen. Wie lich mitgeteilt wird, haben am 6. Juli in Danzig die -polnischen Verhandlungen über die Festsetzung eines nen- und Gepäcktarifs für den unmittelbaren zwischen den Staatsgebieten Polen und Danzig auf der nd dem Deutschen Reich auf der anderen Seite begonnen.

ahnbau Bad Schwartau-Haffkrug. Die allgemeinen Vor- der 17,5 km langen im Reichsbahndirektionsbezirk Al- legenen Strecke Bad Schwartau-Haffkrug erfolgten in den 1912 und 1913. Mit den Bauarbeiten wurde nach Beendi- es Krieges im Jahre 1919 zur Schaffung von Arbeits- heit für Arbeitslose begonnen. Im Jahre 1922 war der rper mit Wegeüber- und -unterführung sowie den Seiten- im allgemeinen fertiggestellt. Infolge der wirtschaft- Notlage wurde der Bau damit eingestellt. Im Jahre 1924 die Regierung in Eutin mit Nachdruck auf Fertigstellung nbaues vorstellig. Nach längeren Verhandlungen gelang Strecke Bad Schwartau-Haffkrug zu finanzieren. Die e Reichsbahn-Gesellschaft stellte für die Fertigstellung ecke unter einfachstem Ausbau der Bahnhofsanlagen M. zur Verfügung. Die Interessenten verpflichteten sich, arzuschuß von 80 000 M. zu leisten, den gesamten Ober- unentgeltlich und 8 Wohnungen für Bedienstete zur ung zu stellen. Nachdem diese Interessentenleistung ge- war, wurde Ende Mai mit den Bauarbeiten begonnen. lem einmütigen Zusammenarbeiten aller Beteiligten ge- s, die Strecke Bad Schwartau-Timmendorferstrand am d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr zu n. Die Eröffnung der Teilstrecke bis Scharbeutz erfolgt uli und der restlichen Strecke bis Haffkrug voraussicht- 1. August d. J. Auf diese Weise ist es gelungen, den en Badeorten Timmendorferstrand und Scharbeutz noch sjährigen Hauptbadezeit die Segnungen der Bahn zuteil zu lassen. Die Züge verkehren im sogenannten Pendel- zwischen Timmendorferstrand bzw. Scharbeutz, Haffkrug ad Schwartau. Es schweben Verhandlungen mit der -Büchener und der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft Durchführung der Züge in den Bahnhof Lübeck, um den den das Umsteigen in Bad Schwartau zu ersparen.

eue Frachtbriefmuster im internationalen Eisenbahngüter- r. Die Industrie- und Handelskammer Berlin macht die rtreibenden darauf aufmerksam, daß in dem neuen Inter- len Abkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, dem h auch der Deutsche Reichstag seine Zustimmung erteilt ue Muster für Frachtbriefe festgesetzt worden sind. Eine ür die Weiterverwendung der bisherigen Frachtbriefvor- ist in dem neuen Internationalen Uebereinkommen nicht ehen. Es ist deshalb nicht angängig, die bisherigen inter- len Frachtbriefe während einer Übergangszeit noch zu- n, vielmehr müssen mit dem Inkrafttreten des neuen tionalen Übereinkommens ausschließlich die neuen Vor- verwendet werden. Den Verfrachtern wird daher emp- nicht mehr zu große Vorräte von internationalen Fracht- nach dem bisherigen Muster drucken zu lassen. Der nkt für die Einführung des neuen Internationalen Über- mens steht noch nicht endgültig fest. Vor dem 1. Januar t damit jedoch nicht zu rechnen. Mit der Beschaffung der Frachtbriefvordrucke wird aber zweckmäßig noch bis zur be des neuen Internationalen Übereinkommens gewartet, neue Frachtbrief in seinen Maßen der Anlage II zum nkommen entsprechen muß.

— Eisenbahnkraftwagenverkehr. Die Reichsbahndirektion rfeld hat zur Beschleunigung der Stückgutbeförderung en den Orten Elberfeld-Vohwinkel-Dornap-Mettmann-Vel- angenberg-Neviges-Elberfeld eine Eisenbahn-Kraftwagen- ingerichtet. Die Eisenbahnlinien, welche vorstehende Orte en, liegen zueinander so ungünstig, daß bei Beförderung ückgüter auf der Eisenbahn, trotz der nur geringen Ent- gen Umladungen und Umstellungen notwendig sind, welche bei günstiger Gestaltung des Fahrplans die Beförderungs- außerordentlich ungünstig beeinflussen. Durch Einsetzen raftwagens wird daher gerade hier eine ganz erhebliche leunigung in der Beförderung erzielt. Man hofft, den be- stark auf den Privatlastkraftwagen abgewanderten Ver- zum größten Teil zurückzugewinnen. Es fahren zunächst täglich zwei Lastzüge, bestehend aus einem Triebwagen und einem Anhänger.

Die Anlieferung und Abfertigung der Güter erfolgt in der bisherigen Weise bei der Güterabfertigung auf Frachtbrief. Der Frachtvertrag wird unter Zugrundelegung aller für die Eisenbahnbeförderung maßgebenden Bestimmungen abgeschlossen. Insbesondere bleibt die Haftung nach der Eisenbahnverkehrsordnung bestehen. Für den Verfrachter treten daher neue Verpflichtungen nicht ein, die Beförderungsdauer wird dagegen erheblich verbessert. Die für weitergelegene Stationen bestimmten Güter gehen auf den Anschlußstationen unmittelbar und ohne Umbehandlung auf die durchgehenden Züge der Hauptstrecken über.

In welch starkem Maße durch die Eisenbahn-Kraftwagenbeförderung der bisherige Eisenbahn-Eckverkehr vermieden und wie sehr die reine Beförderungsdauer verbessert wird, mögen die in nachstehender Übersicht aufgeführten Beispiele zeigen:

Verkehrsverbindung	Entfernung		Beförderungsdauer auf		
	Eisenbahnlinie km	Kraftwagenlinie km	Eisenbahnlinie Zahl der Umlad.	Eisenbahnlinie Stunden	Kraftwagenlinie Stunden
Elberfeld—Langenberg	24	16	1	16	2
„ —Velbert . . .	23	15	1	25	3
„ —Mettmann .	18	15	2	44	2½
Langenberg—Velbert .	27	9	1	12	1
„ - Mettmann	31	20	2	50	2½
Mettmann—Wülfrath .	22	5	2	36	½
„ — Velbert . . .	30	14	2	36	1½
„ —Tönisheide	28	12	2	36	1
Vohwinkel-Mettmann .	13	8	1	17	1

Zum Zwecke der Verkehrswerbung hat die Reichsbahndirektion Elberfeld ein mehrfarbiges Plakat herstellen lassen, das in den in Frage kommenden Orten verbreitet ist und in wirkungsvoller Weise auf die Neueinrichtung hinweist.

— Hamburgs Seeschiffsverkehr. Im Monat Juni d. J. sind im Hamburger Hafen:

Angekommen 1925: 1163 Seeschiffe mit 1 389 803 N.-R.-T., davon 935 Dampfschiffe, 1913: 1262 Seeschiffe mit 1 215 486 N.-R.-T., davon 914 Dampfschiffe.

Abgegangen 1925: 1365 Seeschiffe mit 1 413 703 N.-R.-T., davon 916 Dampfschiffe, 1913: 1417 Seeschiffe mit 1 214 140 N.-R.-T., davon 922 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 678 mit 531 392 N.-R.-T., die britische 188, die niederländische 93, die amerikanische 12.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge 888 mit 545 112 N.-R.-T., die britische 188, die niederländische 98, die amerikanische 16.

— Stand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg. Die in dem letzten Bericht in Nr. 24, S. 687 d. Ztg. ausgesprochene Befürchtung, daß sich die Wasserstandskalamität verschärfen dürfte, hat sich leider als berechtigt erwiesen. Die Pegelstände sind von Tag zu Tag weiter zurückgegangen, vorübergehend ist der Magdeburger Pegel sogar unter + 30 cm, der Dresdner Pegel unter ÷ 190 cm gesunken. Die Ladefähigkeit der Kähne konnte infolgedessen immer weniger ausgenutzt werden, und da sich hierdurch naturgemäß der Bedarf an Kähnen steigerte, war bei dem im Laufe des Monats verhältnismäßig recht guten Ladungsangebot, besonders in Getreide, Phosphaten, Schwefelkiesen, ein recht empfindlicher Mangel an Kahnraum die unausbleibliche Folge; die Kahnraumnot machte sich an einigen Tagen ganz außerordentlich fühlbar, die rechtzeitige Beistellung von Kahnraum wurde vielfach unmöglich. Bei diesem Mißverhältnis zwischen Nachfrage und Vorrat an Kahnraum und den durch den abfallenden Wasserstand erforderlichen kostspieligen Ableichterungen unterwegs gingen die Frachten sprungweise in die Höhe; sie konnten zeitweise nur nominell notiert werden, da die Schiffahrtsgesellschaften vielfach außerstande waren, die Güter abzunehmen. Wann sich die Verhältnisse bessern werden, hängt in erster Linie von der weiteren Gestaltung des Wasserstandes ab. Zwar wird aus den Quellgebieten der Elbe bewölktes Wetter gemeldet, und es finden auch dann und wann geringe Niederschläge statt, aber nur wolkenbruchartige und andauernde Niederschläge vermögen die Elbe und Oder wieder einigermaßen vollschiffig zu machen und die Kahnraumnot zu beheben. Die Tendenz am Frachtenmarkte bleibt einstweilen fest; die Frachten haben eine Höhe erreicht, die den Wasserbezug für eine Reihe von Artikeln, für die auf der Bahn Sondertarife bestehen, unrentabel macht.

— Lehrlingsturnen. Die Reichsbahndirektion Magdeburg hatte mit dem Ausscheidungsturnen ihrer Handwerkslehrlinge um die von der Hauptverwaltung alljährlich ausgeschriebene Wander-

turnfahrt am 21. Juni d. J. in Magdeburg-Salbke ein Turnfest für ihren Bezirk veranstaltet. Von den vier Ausbesserungswerken nahmen über 100 Lehrlinge unter Führung ihrer Lehrmeister, Turnlehrer und Jugendpfleger an dem Feste teil. Die Veranstaltung, der auch der Vizepräsident mit Herren der Reichsbahndirektion und der Ämter beiwohnte, verlief zu aller Zufriedenheit und bewies, daß Turnen und Leichtathletik in den Werken mit Eifer und Verständnis gepflegt werden.

Österreich.

— Beförderung von Gütern zwischen Österreich und England in durchgehenden Wagen. Die Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats hat im Wiener Westbahnhof eine Anzahl von bedeckten Güterwagen hinterstellt, die sowohl für die Beförderung auf dem Festlande als auch für die Beförderung auf den Strecken der englischen Eisenbahnen geeignet sind. Diese Wagen werden den Bahnbenützern auf Bestellung in Bahnhöfen der österreichischen Bundesbahnen zu dem Zwecke zur Verfügung gestellt, um Güter ohne Umladung von Österreich nach England über Zeebrügge-Harwich zu befördern. Die Überführung der durchgehenden Güterwagen auf dem Seewege zwischen den beiden Hafenstädten Zeebrügge und Harwich erfolgt durch Vermittlung der Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats auf besonderen Fährbooten.

Die in Österreich beheimateten Fährbootwagen sind Eigentum der belgischen Staatsbahnen, an die Ferry-Boats-Gesellschaft vermietet und von letzterer wie Privatgüterwagen in den Fahrpark der belgischen Staatsbahnen eingestellt.

Sie haben ein Ladegewicht von 15 t (zulässige Tragfähigkeit 20 t) und einen Rauminhalt von 33,4 cbm. Das Eigengewicht dieser Wagen beträgt im Durchschnitt 10 270 kg, die innere Länge 6,81 m, die innere Breite 2,10 m, die Höhe 2,32 m.

Sendungen, die in Fährbootwagen verladen werden, sind entweder unmittelbar an die Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats in Zeebrügge oder an eine Vermittlungsadresse in Zeebrügge oder an eine Vermittlungsadresse in einem auf dem Wege nach Zeebrügge vorgelegenen Bahnhof aufzugeben. Auf der Rückseite der Frachtbriefe ist der Vermerk „Zur Weiterbeförderung nach . . . . . . (englischer Bestimmungsbahnhof) durch Vermittlung der Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats in Zeebrügge" anzubringen.

Die Festlandbeförderung erfolgt auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und der in Betracht kommenden Sonderbestimmungen und Tarife. Für die Beförderung auf dem Meere und auf den englischen Eisenbahnen kommen die für diese Verkehre allgemein geltenden Bestimmungen zur Anwendung.

Die Fracht für die in Fährbootwagen zu befördernden Sendungen wird auf den Linien der österreichischen Bundesbahnen nach den für das verladene Gut geltenden Tarifbestimmungen für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen berechnet.

Sie werden, obwohl sie nach den Bestimmungen des R. I. V. nicht als Privatgüterwagen anzusehen sind, von allen an der Beförderung beteiligten Bahnverwaltungen auf Grund besonderer Vereinbarungen wie Privatwagen anerkannt, als solche behandelt und sind daher auch mietefrei.

Die Bundesbahnen haben hinsichtlich der in Österreich beheimateten Fährbootwagen das vollständige freie Verfügungsrecht, doch dürfen diese Wagen nur für Sendungen nach England über die Fährstrecke Zeebrügge-Harwich verwendet werden. Eine Ausnutzung für andere Auslandssendungen sowie für Inlandsendungen ist verboten.

— Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.

	April
Betriebsleistung:	
1000 Zugkilometer	3 381
1000 Wagenkilometer	63 045
Verkehrsleistung:	
1000 Nutzlasttonnenkilometer	
a) der personenfahrenden Züge	40 956
b) der Güterzüge	292 555
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S.	35 771
Davon Personen- und Gepäckverkehr	12 817
Güterverkehr	22 954

— Donau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft. Diese Gesellschaft veröffentlicht ihren Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluß für 1924. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Gebarungsüberschuß von 11 089,36 Goldfranken (gegenüber einem Gebarungsabgang von 357 712,91 Goldfranken im Vorjahr).

— Kurhaus in Schallerbach. Im Rahmen einer bescheidenen Feier wurde am 28. Juni ein von der Krankenkasse der Österreichischen Bundesbahnen errichtetes Kurhaus in Schallerbach in Oberösterreich eröffnet. Es soll kurbedürftigen Eis bediensteten und ihren Angehörigen ermöglichen, die S bacher Thermen bei gichtischen und rheumatischen Lei gebrauchen. Die Krankenkasse der Österreichischen l bahnen erhält bereits eigene Erholungsheime in Neulengb Neuhaus in Oberösterreich, den Karawankenhof bei Kla und ein Kurhaus in Bad Gastein, so daß das Schallerbach haus die fünfte Anstalt ist, die von dieser Kasse selbst be wird.

Niederlande.

— Elektrische Bahn Rotterdam-den Haag-Amsterdam gehende Untersuchungen haben ergeben, daß es für die ländischen Eisenbahnen vorteilhafter ist, den Strom n eigenen Kraftwerken, etwa dem der Rotterdam-Schev Bahn, zu erzeugen, sondern ihn von den bestehenden Ge werken zu beziehen. Demgemäß liefert das städtische werk den Strom für die Strecke Haag-Leiden (-Hillegom rend das Elektrizitätswerk Rotterdam den Strom für die Rotterdam-Delft-den Haag liefern wird.

— Die Overijsselsche Nebenbahn-Gesellschaft Deventer- im Betrieb der Niederländischen Eisenbahnen (Staatsei- betriebsgesellschaft) hat im Jahre 1924 bei 10,46 fl. Ein täglich auf 1 km (gegen 12,60 im Jahre 1923) einen Rein von 22 180 fl. erzielt, aus dem 2 % Dividende werden werden.

— Tarife für Viehhändler. Aus der letzten Versamml Bundes Südholländischer Viehhändler ergab sich, daß di ler zurzeit von der Rotterdamer Kleinbahn 10 % Ermäßig kommen; die Händler meinen jedoch, daß ihnen wohl eine freikarte zustehe, da manches Mitglied 1200—1500 fl. der bahn an Fracht zuführe. Auch wurde die Herabsetzung rife für die Bundesmitglieder bei den niederländischen bahnen besprochen. Diese haben sich nach den Angaben Versammlung geweigert, den Vereinigungen Ermäßigu geben, obwohl gewisse Großhändler eine solche genösse Vorstand meint, es bestehe kein Grund, die Viehhändler ter zu stellen, und will weitere Schritte unternehmen.

— Die Trockenlegung der Zuidersee. Die Regierung zweiten Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, wonach beiten an der Abschließung und teilweisen Trockenlegu Zuidersee wieder aufgenommen werden sollen. Die vier Pause, während der die Arbeiten stillgelegen haben, is nicht unnütz verstrichen; man hat alle wichtigen Frage mals eingehend studiert und wird an den Plänen auch ändern: die Höhe des Abschlußdeiches und seine Lage wi aussichtlich etwas anders ausfallen, d. h. der Ausgangsp Friesland bei Piaam wird etwas nach Norden verschobe nächst soll der Abschlußdeich ausgeführt und der No polder trockengelegt werden; die Kosten des Abschluß sollen je zur Hälfte aus den laufenden Mitteln und auf genommen werden. Der gesamte Kapitalwert des du Trockenlegung gewonnenen Grund und Bodens wird auf 5 Gulden geschätzt, seine Belastung durch die Gestehung beträgt dagegen nur 184 Mill. Die weiteren Vorteile beiten bestehen darin, daß der übrig bleibende Teil der Zu nunmehr ein reines Süßwasserbecken (Ijsselmeer) bilde wodurch nicht nur die anliegenden Landstreifen wesentli bessert, sondern auch die Fischzucht ganz erheblich ge wird. Die Sicherheit des Landes gegen Überschwemmung der Fortfall von Ebbe und Flut werden große Ersparni Folge haben. Auch wird eine wesentliche Verbesserung d und Bewässerung der ganzen Gegend möglich werde schließlich durch den Bau einer Eisenbahn über den De Verkehrsbeziehungen zwischen Nordholland und Friesla bessert und gesicherter werden.

Übrige europäische Länder

— Eröffnung der Bahn Örnhöj-Holstebro. Am 1. Aug die Reststrecke Örnhöj-Holstebro der dänischen Pri Ringkjöbing-Holstebro dem Verkehr übergeben werden. Z werden jedoch nur zwei Züge täglich in jeder Richtu kehren, da die erforderlichen Motorwagen nicht rec fertiggestellt werden können. Der normale Betrieb wird Frühjahr 1926 aufgenommen werden können.

— Drahtlose Telephonie auf den Saßnitzfähren. A schwedischen Fährschiff „Konung Gustaf V." der Saßn wurden kürzlich Versuche mit drahtloser Telephoni genommen, die außerordentlich günstig ausfielen. Ob die mit drahtloser Telephonie ausgestattet werden sollen, ur noch näherer Prüfung.

..isenbahnbauten in Nordschweden. Die schwedische ..ahn beabsichtigt in Nordschweden den Bau der Linie ..-Nederkalix, vielleicht mit Verlängerung bis Haparanda, ..er Bahn Övertorneå-Pajala.

..chwedische Ostküstenbahn. Die Eröffnung des Teil- ..Sundsvall-Härnösand kann entgegen früheren Meldungen .. Verzögerung nicht mehr in diesem Jahre, sondern vor- ..tlich erst im nächsten Sommer stattfinden.

..ährverbindung Schweden-Finnland-Estland. Die Frage ..eitgemäßeren Verbindung Schwedens mit Finnland und .. hat durch einen neuen Vorschlag einer Vereinigung des ..rs zwischen Schweden und Finnland mit einer Linie nach .. eine neue Wendung bekommen. Ausgangspunkt auf ..ischer Seite würde Österskär am Trälhavet sein, auf fin- .. Seite wäre Hangö als Anknüpfungspunkt und in Estland ..an dessen Stelle aber in schweren Eiswintern Baltischport ..würde, ausersehen. Für die Stadt Stockholm ist es schon .. ihrer Freihafenanlage von großem Wert, daß eine Fähr- ..ung über das Meer nach Osten zustande kommt. Dabei ..Eisenbahnwagen russischer Spurweite von Österskär mit- ..er kleinen Hafenfähre in den Freihafen eingeführt wer- ..tockholm hat großes Interesse, daß die Lebensmittelzufuhr ..n östlichen Ländern her erleichtert wird. Estland soll .. die niedrigsten Lebensmittelpreise in Europa haben und ..olm ist der nächste und beste Absatzmarkt. Die neue ..würde als privat-kommunale Unternehmung eingerichtet .. Das Aktienkapital, das zu 1 500 000 Kr. berechnet wird, .. von Privaten, den nächst beteiligten Städten und ge- ..falls Eisenbahnen gedeckt werden.

..Ergebnis der Fähre würde jedenfalls deshalb sehr günstig .., weil der Verkehr mit mehreren Ländern über eine einzige ..lung und bei Fahrten an jedem zweiten Tage zusammen- .. würde. Ein Vorteil des Vorschlags ist auch, daß er keine ..eligen Eisenbahnanlagen voraussetzt. Untersuchungen in ..är haben gezeigt, daß eine Fähranlage hier sehr billig .. Für einen Verschiebebahnhof in russischer Spur ist reich- ..atz. Reisende können unmittelbar mit Motorzug in 45 Mi- ..nach Stockholm gelangen. Auch Lebensmittel, die den .. Teil der Einfuhr bilden würden, könnten auf der schmal- ..n Roslagsbahn nach Stockholm befördert werden. Da Um- .. von den russischen Wagen doch stattfinden muß, ist die ..spur der Strecke nicht weiter von Belang.

..verständige halten wegen der niedrigeren Eisenbahn- ..n Österskär für geeigneter als das früher vorgeschlagene ..kär.

..n jetzt ist ein lebhafter Güterverkehr zwischen Estland ..weden vorhanden, wobei Estland vor allem Lebensmittel, ..en Maschinen, besonders Landwirtschafts- und Meierei- ..hen wie auch Düngemittel liefert. Man rechnet sogar mit ..glichkeit, daß die vielversprechende estländische Schiefer- ..trie mittels der Fähre Öl nach Stockholm ausführen .. Die Fähre kann große Mengen Öl in ihren Tanks auf- .. Estland hat ungeheuren Vorrat an hochprozentigem ..fer. Zwar wird jetzt Ölgewinnung in Estland auf Staats- .. nur in geringem Umfange betrieben, aber wenn die Ver- .. fertig entwickelt sein werden, dürfte diese Industrie eine .. Entwicklung annehmen. Inwieweit es künftig möglich ..ird, auch russischen Verkehr hereinzuziehen, läßt sich .. noch gar nicht überblicken.

..mels Eisenbahnverbindungen mit Litauen. Eine für den ..r Hafen wichtige Eisenbahnlinie wird gegenwärtig in ..n gebaut. Es handelt sich, wie die „D. A. Z." meldet, um ..nie K r o t t i n g e n - T e l s c h i - A m a l j a i , durch die .. eine kurze direkte Verbindung mit Schaulen und dadurch ..it K o w n o und dem gesamten Litauen erhält. Litauen .. eng genommen, nur zwei große Eisenbahnlinien, nämlich .. Wilna kommende Linie über Kowno nach Königsberg, ..n als die wichtigste Verkehrslinie betrachten kann, und .. Süden kommende große russische Linie Romny-Kowno- .. die alte große Zufuhrbahn des Libauer Hafens, durch .. Hauptverkehr Litauens, soweit er nicht nach Königsberg ..n Memel vorbei nach Libau geführt wird. Die e i n z i g e ..dung Memels mit seinem litauischen Hinterland ist die .. Memel-Pogegen-Monkuschki, die aber in großem Bogen .. wird und ein wirtschaftlich nicht besonders wichtiges ..durchzieht.

..während des Krieges hat Memel eine Eisenbahnverbindung ..auen erhalten, die den äußersten nördlichen Zipfel von .. durchzieht. Die Eisenbahnlinie Memel-Pogegen ist ..ächlich wichtig als einzige große Eisenbahnlinie des ..ebietes selbst, nicht aber als Zubringer aus Litauen. Das ..e Litauen hat außer der Linie Kowno-Libau im Grunde ..n überhaupt keine Eisenbahnverbindung. Auf diesen ..strecken sich daher auch die Eisenbahnpläne der nächsten ..t, und der wichtigste von diesen Plänen wird jetzt tat- sächlich ausgeführt, indem man mit dem Bau der Strecke Amaljai-Telschi begonnen hat. Wichtiger für Memel wäre der Bau der Strecke Krottingen (dicht bei Memel)-Telschi, damit Memel endlich eine Verbindung mit dem nächsten litauischen Hinterland erhält. Amaljai liegt in der Nähe des bekannten ziemlich großen Ortes Schaulen an der großen Bahnlinie Romny-Kowno-Libau, und Telschi liegt ungefähr auf halbem Wege zwischen dieser Bahnlinie und Memel. Ist die Bahnlinie fertiggestellt, so wird der große Verkehr von Kowno statt nach Libau ebenso willig nach Memel gehen können. Außerdem erhält dadurch ein bisher völlig verkehrsarmes Gebiet eine gute Eisenbahnverbindung mit seinem Hafen. Die ganze Strecke von Amaljai bis Krottingen ist ungefähr 120 km lang. Man rechnet damit, daß der Bau dieser Linie 1927 beendet sein wird.

— **Russische Schiffsbaupläne.** Der Sowtorgflot hat die Genehmigung zum Bau von Naphtha-, Kühl- und Passagierschiffen im Auslande beantragt. Bei der von den ausländischen Schiffswerften angebotenen zehnjährigen Kreditfrist unter 10 % Anzahlung gedenkt man die ausländischen Aufträge zu 90 % aus den Einnahmen bei der Ausnutzung der Schiffe decken zu können. Es wird interessant sein zu sehen, wer das Geschäft riskiert.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Monate A p r i l 1925 wurden befördert 19 985 121 Personen (gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahr um 1 110 943 mehr), 7956 t Gepäck und Eilgüter (+ 438 t) und 4 145 120 t Frachtgüter (— 76 718 t). In dieser Zahl sind inbegriffen 1 668 005 t Kohle, Koks und Briketts (— 99 196 t). Die Einnahmen aus der Personen- und Gepäckbeförderung betrugen 66 439 336 Kc (+ 5 237 126 Kc), aus der Güterbeförderung 234 268 233 Kc (+ 6 775 523). Die Gesamteinnahmen beziffern sich auf 300 707 569 Kc (+ 12 012 649).

— **Ermäßigungen für deutsche Kohle auf tschechoslowakischen Bahnen.** Wie in Nr. 25 d. Ztg. bereits gemeldet, ist auf der in Teplitz-Schönau abgehaltenen Konferenz beschlossen worden, einen direkten deutsch-tschechoslowakischen Gütertarif zu erstellen. Am 23. Juni ist nun in Prag ein Beamtenausschuß aus Vertretern der beiden Eisenbahnverwaltungen zusammengetreten mit der Aufgabe, die notwendigen Vorarbeiten zur Schaffung des deutsch-tschechoslowakischen Verbandstarifes zu treffen. Der neue Gütertarif wird in einen Güter- und Kohlentarif zerfallen. Für die deutsche Kohle hat die tschechoslowakische Bahnverwaltung die g l e i c h e n Begünstigungen bewilligt, welche sie der p o l n i s c h e n Kohle eingeräumt hat. Danach werden die Ermäßigungen für den Durchgangsverkehr der deutschen Kohle durch die Tschechoslowakei nach Österreich über Oderberg 40 Heller für 100 kg, über alle übrigen deutsch-tschechoslowakischen Übergänge aber — entsprechend dem Nachlaß für polnische Kohle über Petrowitz — 70 Heller für 100 kg betragen. Die deutsche Verwaltung hatte ursprünglich den Antrag auf Anwendung der tschechoslowakischen Binnentarife für Inlandskohle auf allen tschechoslowakischen Strecken gestellt; mit diesem Antrag ist sie ebensowenig durchgedrungen wie mit dem Verlangen nach Aufrechterhaltung des nach den vorstehenden Ermäßigungen ermittelten Spannungsverhältnisses zwischen tschechoslowakischer und deutscher Kohle auch im Falle von Tarifermäßigungen für tschechoslowakische Kohle. Indes haben die tschechischen Bahnen zugestanden, daß die für polnische Kohlen gewährten Begünstigungen im allgemeinen auch der deutschen Kohle zugute kommen sollen.

— **Aufhebung der Paßvisa für Besucher der tschechoslowakischen Messen.** Nach einer Meldung des Korrespondenzbüro sind die Ministerien übereingekommen, ausländischen Besuchern der Messen in P r a g , R e i c h e n b e r g und P r e ß b u r g folgende Erleichterungen zu gewähren: Die ausländischen Interessenten müssen ihren Paß nicht vom tschechoslowakischen Konsulat beglaubigen lassen, sondern der Messeausweis, der durch den Stempel des tschechoslowakischen Konsulates beglaubigt ist, genügt. Diese Bestimmung gilt für alle Staaten mit Ausnahme von Sowjetrußland.

— **Handelsvertrag zwischen der Tschechoslowakei und Belgien.** Die belgische Regierung hat der tschechoslowakischen angekündigt, daß sie die vorbereitenden Arbeiten für die Verhandlungen wegen Abschlusses eines Handelsvertrages beendet hat und daß sie bereit ist, die Durcharbeitung der Vorlage einvernehmlich in Angriff zu nehmen. Zu diesem Zwecke begibt sich die tschechoslowakische Abordnung Mitte dieses Monats nach Brüssel. Der Abschluß eines Handelsvertrages mit Belgien wird einen weiteren Schritt auf dem Wege der tschechoslowakischen Handelspolitik bedeuten. Wie bekannt, besteht jetzt zwischen den beiden Staaten ein vertragsloser Zustand. Die seinerzeitigen Verhandlungen haben sich deshalb zerschlagen, weil Belgien auf Grund des Friedensvertrages von Versailles gewisse Zollerleichterungen von der Tschechoslowakei beanspruchte und weil es diesen Staat als einen besiegten betrachten wollte.

— **Zusatzprotokoll zum tschechoslowakisch-polnischen Handelsvertrag.** Die am 20. Mai in Polen eingeführte Zollerhöhung hat in tschechischen Regierungs- und Industriekreisen sehr verstimmt, zumal ja kurze Zeit zuvor die von beiden Staaten geführten langwierigen Verhandlungen wegen des Handelsvertrages glücklich zum Abschluß gebracht worden waren (siehe Nr. 24 d. Ztg.). Auf Drängen aller beteiligten Faktoren kam es abermals zu neuen Verhandlungen. Deren Ergebnis ist ein am 3. d. M. in Prag unterzeichnetes Zusatzprotokoll, welches im Wesen die polnischen Zolltarife erneuert, die zur Zeit des Abschlusses des Handelsvertrages für jene tschechoslowakischen Waren galten, denen im Vertrag vom 23. April d. J. Ermäßigungen von den Sätzen des polnischen Zolltarifes zugesichert wurden und auf die sich die autonome Erhöhung der polnischen Zölle vom 29. Mai bezieht. Außerdem enthält das Protokoll noch Zollnachlässe für einige weitere Warengattungen, für die bisher nicht die Vertragssätze galten und für die auch im Handel mit anderen Ländern (Frankreich) keine Zollermäßigungen eingeräumt worden waren.

— **Frachtermäßigung für Messemuster nach Prag.** Das Eisenbahnministerium hat beschlossen, allen Mustern, die auf der in Prag vom 6. bis 13. September stattfindenden Herbstmesse ausgestellt werden, eine 50prozentige Frachtermäßigung auf allen Linien der Staatsbahnen einzuräumen.

— **Eisenbahnverhältnisse in Bosnien.** Eines der reichsten und wirtschaftlich am weitesten fortgeschrittenen Gebiete der Vereinigten Königreiche der Serben, Kroaten und Slowenen ist fraglos Bosnien. Trotzdem ist eigenartigerweise bis zum heutigen Tage noch wenig geschehen, um diesen bedeutenden Teil des südslawischen Landes dem modernen Verkehr zu erschließen und die noch gebundenen, starken Wirtschaftskräfte endlich freizumachen.

Der Norden Bosniens ist ohne hinreichende Eisenbahnverbindung. Den Gewohnheiten der von neuzeitlicher Kultur vernachlässigter Länder entsprechend spielt sich der Verkehr allein zu Pferd und Wagen ab. Die Bauern müssen ihre gesamten bedeutenden Ernteerträge (mehrere Tausende von Wagen) mühselig auf Wagen verladen und aus ihren Siedelungsbezirken am Vrba und den Strichen am Zusammenfluß des Vrba mit der Save auf schlechten, beschwerlichen Straßen weit durchs Land bewegen, bis sie die slawonischen Eisenbahnen erreichen. Die Gewinnung hochwertiger, empfindlicher Bodenerzeugnisse größeren Stils, die der ausgezeichnete Boden ohne besondere Kosten und Mühe in reichen Erträgen ermöglicht (Obst, Fleisch, Milch usw.), muß in Rücksicht auf diese Verkehrsnot und der damit verbundenen Gefahr zu leichten Verderbens unterbleiben. Wertvolle Holzbestände, für deren Beförderung zu den Verbrauchermittelpunkten und Umschlagstellen die verfügbaren Landverkehrsmittel ungeeignet sind, liegen oft mehrere Monate lang, bis der Wasserstand der Save ein Zutalflößen ermöglicht. Eine kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung dieser von der Natur reich begabten Gebiete ist ohne die Schaffung guter Verbindungsmittel, in erster Linie ohne die Anlage moderner Schienenwege gar nicht denkbar.

Auch der Süden Bosniens leidet unter den gleichen Schwierigkeiten, die jede wirtschaftliche Ausbeutung dieser entwickelungsfähigen südslawischen Gebietsteile unterbinden. Hier sorgen nur ungenügend kurze Eisenbahnstrecken für die Verbindung mit den einzelnen Bezirken, z. B. von Vinkovči mit Brčka und Zupanja. Im Kriege erwies sich dieser Verkehrsmangel als ein außerordentliches strategisches Hindernis, das man durch die Anlage von Feldeisenbahnen u. a. bei Bijeljina zu umgehen suchte. Welche hervorragende Bedeutung für die Entfaltung der Wirtschaft aber schon diese Bahnnotbauten hatten, zeigt ein Vergleich mit den Ernteumsatzerträgen der weiter zurückliegenden Zeit, nachdem sich bereits durch diese Behelfsmaßnahme der Wohlstand bedeutend hob.

Die beteiligten bosnischen Wirtschaftskreise haben erkannt, welcher Nachteil für sie eine Aufrechterhaltung dieses verkehrs- und wirtschaftsfeindlichen Zustandes bedeutet. Man strebt nun mit allen Mitteln eine baldige Versorgung der bisher so benachteiligten Gebiete mit modernen Verkehrswegen an. In erster Linie soll die wirtschaftlich besonders viel versprechende Gegend um Bosanska Gradiška durch eine Eisenbahnlinie mit dem slawonischen, an der Strecke Belgrad-Agram gelegenen Okučani verbunden werden. Man stützt sich bei diesem Vorschlage auf wertvolle Erfahrungen aus jüngster Zeit. Vor kurzem wurde bei Bosanska Gradiška eine Behelfsbrücke aus Pontons über die Save gebaut. Allein diese verhältnismäßig beschränkte Verkehrserleichterung bewirkte vom Augenblick der Uferverbindung an eine Verdoppelung der Ausfuhr aus dem Bezirk von Bosanska. Im Kreise Prijedor haben die Bauern im Einvernehmen mit der Verwaltung eines Großunternehmens, das für seine privaten Zwecke eine Eisenbahnlinie aus der bosnischen Kraina über Knin zum Adriatischen Meere führte, an die südslawische Regierung die Forderung gestellt, diese Bahnen für dauernd dem allgemeinen Verkehr zu erschließen und so dem bosnischen Hi[nter]land die Adria zu öffnen.

Wie sich der augenblicklich sehr kapitalschwache Staat dem so dringender Lösung bedürftigem Plan der Verkehr[s]besserung des Landes abfindet, ist nicht vorauszusehen.

— **Erdölbeförderung auf der rumänischen Staatsbahn.** [Wie] das Buletinul C. F. R. meldet, haben die rumänischen St[aats]bahnen im Jahre 1924 insgesamt 89 837 Wagen Erdöl und E[rdöl]produkte befördert, davon 64 690 Wagen mit inländischer [Be]stimmung und 25 147 für die Ausfuhr. Die letztere erfolgt [zu] 9 % auf dem Landwege und zu 91 % auf dem Wasserwege, [und] zwar 28 % über Donauhäfen und 53 über Konstantza für [den] Seeweg. Die gesamte Beförderung hat gegen das Vorjahr [um] 13 %, gegen 1920 um 180 % zugenommen.

— **Der Bahnbau in der Türkei.** Nach einer Meldung [der] „D. A. Z." aus Konstantinopel wurde anläßlich der Genera[lver]sammlung der Anatolischen Eisenbahn-, Haidar Pascha-H[afen-] und Mersina Tharsus-Gesellschaft der Advokat Borel an [Stelle] des Dr. Frey zum Vorsitzenden der drei Gesellschaften gew[ählt]. Entsprechend den letztjährigen Beschlüssen wurde während [des] vergangenen Jahres die Verbindung mit der türkischen R[egie]rung aufrechterhalten. Es wurden Vertreter ernannt, die [über] die Zukunft der Anatolischen Eisenbahn mit der Türkei [ver]handeln sollen. Die türkische Regierung hält jedoch trotz [der] Vorschläge zum Bau neuer Linien den Augenblick nicht [für] günstig, ein Abkommen im Sinne der Gesellschaft zu treffe[n].

— **Der Kampf gegen die Erhöhungen der Eisenbahntari[fe in] Italien.** In Rom hat soeben der Verband der italienischen [Han]delskammern seine 41. Generalversammlung abgehalten. [Es] waren dabei 58 italienische Handelskammern sowie die ita[lieni]schen Handelskammern von Newyork, Buenos Aires, Ro[sario,] Santa Fe, Valparaiso und Konstantinopel vertreten. Es wurd[e ein]stimmig ein Beschlußantrag gutgeheißen, in dem die wiedererl[angte] Regelmäßigkeit der Transporte und die Wiederherstellung [des] Gleichgewichtes in der Bilanz der Staatsbahnverwaltung be[grüßt] und der Wunsch ausgedrückt wird, es möchten die beschlos[senen] Tariferhöhungen keine Anwendung finden auf die Trans[porte] bestimmter Güter und namentlich nicht auf die Transport[e von] Lebensmittel. Es wird ferner darin gesagt, daß die [Tarif]erhöhungen berechtigtes Aufsehen erregt hätten, weil die E[isen]bahntarife für die allgemeine Volkswirtschaft von großer B[edeu]tung seien; nach ihnen erhöhen oder vermindern sich die V[erkäufe] der Erzeugnisse, sie sind imstande, Erzeugung und Verb[rauch] zu vergrößern oder zu vermindern; sie haben den größten [Ein]fluß auf die Kurse und auf die Ausfuhr, die, durch höhere E[isen]bahntarife eingedämmt, namentlich für die südlichen Prov[inzen] in ungeahnter Weise schädlich sein kann.

— **Die französische Eisenbahnbrüderschaft.** Die Associ[ation] fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer fra[nçais] ist im Jahre 1880 gegründet worden. Sie bezweckt im Gege[nsatz] zu den Bestrebungen, die den Klassenkampf vertreten, [die] Besserung der Lage der Arbeiter auf friedlichem Wege, i[ndem] sie deren Wohlstand zu heben sucht. Sie zählt 133 572 Mitgl[ieder] und zwar 3688 Ehrenmitglieder, darunter auch Damen, [9...] Mitglieder im Dienst und 37 186 Mitglieder im Ruhestand. [Am] Ende des letzten Geschäftsjahres belief sich das Vermöge[n der] Brüderschaft auf 65,6 Mill. Franken; im Jahre 1924 ha[t sie] 3,8 Mill. an Beiträgen und Umlagen eingenommen. Seit [ihrem] Bestehen hat sie 48,6 Mill. Franken an Ruhegehältern ausge[zahlt], darunter 2,9 Mill. im Jahre 1924; überdies hat sie im Jahre [...] fast 430 000 Fr. an Unterstützungen gewährt, wodurch der B[etrag] der seit der Gründung ausgezahlten Unterstützungsgelde[r auf] 8,3 Mill. gestiegen ist.

Zu den Aufgaben der Brüderschaft gehört auch die Be[schaf]fung von Wohnungen für ihre Mitglieder. Zu diesem Z[weck] schießt sie den Baulustigen neun Zehntel des Werts [der] Häuser vor, oder sie gibt Hypotheken bis zu zwei Drittel [des] Werts; auch vermittelt sie Hypotheken auf bereits er[baute] Häuser zugunsten ihrer Mitglieder. Es wird Wert darauf g[elegt,] daß beim Bau der Häuser, die Eigentum der Mitglieder w[erden,] alle Forderungen der Gesundheitspflege erfüllt werden. Bis [Ende] des vorigen Geschäftsjahres waren in 463 Fällen Darlehe[n im] Betrage von fast drei Mill. Franken gewährt worden; für B[auten] 1118 an er Zahl, waren 9,3 Mill. aufgewendet worden.

Die Brüderschaft ermöglicht ihren Mitgliedern auch, E[rspar]nisse für eine Mitgift oder zur Ausbildung anzulegen. All[e] Unternehmungen beruhen auf dem Grundsatz der Gegenseit[igkeit] und der völligen Freiheit ihrer Mitglieder.

Aus Anlaß der Jahresversammlung der Brüderschaft, d[ie im] Juni abgehalten wurde, spricht sich der Temps sehr an[erken]nend über ihre Tätigkeit aus. An einer Festvorstellung, di[e aus] Anlaß dieser Versammlung stattgefunden hat, nahm der [Präsi]dent der Republik teil; bei einem Festessen aus dem gleiche[n An]laß ließ er sich vertreten.

ahnbau in den Vogesen. Zwischen dem Tunnel von Za- der Strecke Straßburg-Paris und der Eisenbahn Mül- -Paris, die die Gebirgslücke bei Belfort benutzt, besteht Durchdringung der Vogesen, die einen Eisenbahnverkehr n Frankreich und dem Elsaß vermittelt. Gleich nach iedensschluß tauchten Pläne zur Herstellung neuer Ver- gen in dieser Gegend auf, Mangel an Mitteln zwang aber ur einen dieser Pläne auszuführen, nämlich eine Eisen- wischen Saint Dié und Saales, um so die Gegend von Epi- t Straßburg in gute Verbindung zu bringen. Die neue wird zweigleisig angelegt; ihr 15 km langer Teil von Dié bis Provenchères ist, 1920 begonnen, bereits seit 1923 rieb. Die Fertigstellung der 10 km langen Reststrecke chères-Saales ist nicht vor Anfang 1927 zu erwarten. Zur- der 1610 km lange Tunnel bei Lubine im Bau, der mit ines Sohlstollens vorgetrieben wird. Der Baufortschritt täglich 4 m. Der Tunnel führt durch harten Gneis, der zu gewinnen ist. Außerdem ist bei Colroy eine größere von 87 m Länge mit sechs von Gewölben überspannten gen zu 10 m Weite zu erbauen. eue Eisenbahn verkürzt die Entfernung zwischen Straß- nd Saint Dié um 85 km, die Entfernung zwischen Straß- nd Epinal um 29 km. Der Betrieb wird von den Eisen- von Elsaß-Lothringen geführt werden.

ährbootverkehr Harwich-Zeebrügge. Die Gesellschaft, die ährbootverkehr zwischen Harwich und Zeebrügge ins gerufen hat (s. a. Nr. 26, S. 722 d. Ztg.), ist nach ihren n Mitteilungen mit der Entwicklung, die dieser Verkehr genommen hat, recht zufrieden; das Gegenteil war bei Er- g des Betriebes von gewisser Seite erwartet worden. Im 24 wurden nur 84 Wagen mit 451 t Frachtgut vom Festland England ohne Umladung übergeführt, im Mai 1925 waren Mengen auf 855 Wagen und 5978 t angewachsen. Aus- änder des Verkehrs waren in der Hauptsache Belgien, d, die Schweiz und Italien; auch Deutschland und noch andere Länder waren daran beteiligt. Belgien hatte allein agenladungen, Italien 333 gestellt. Wiederholt beförderte hrverkehr ganze Züge, die mit Kraftwagenaufbauten aus beladen waren, und weitere Sendungen mit Tausenden aftwagen und Aufbauten stehen in Aussicht. In der Rich- on England nach dem Festlande ist der Verkehr schwächer; machten den Hauptteil der in dieser Richtung beförderten 30 neue Speisewagen für die Internationale Schlafwagen- chaft aus, die je 55 t wiegen, also ohne das Vorhandensein Fährverbindung schwer auf das Festland zu bringen ge- wären. Der englische Wagen- und Lokomotivbau rechnet upt stark damit, daß die Möglichkeit für ihn, das Festland inen Erzeugnissen zu beliefern, durch die Fährverbindung lich erhöht worden ist. Im übrigen dient die Fähre in auptsache dem Verkehr mit leicht verderblichen Gütern, amentlich italienischen Lebensmitteln und Molkereierzeug- aus der Schweiz zur Versorgung des englischen Markts, uch in der Gegenrichtung sind (z. B. Fische von Aber- nach Mailand versandt worden, die in einem Kühlwagen iertägiger Fahrt in ausgezeichnetem Zustande am Ziel an- . Der Lebensmittelverkehr nach England geht erheblich ier vor sich als früher. Von der Einstellung besonderer zur Beförderung schwererer Maschinenteile verspricht ich eine erhebliche Förderung des Verkehrs, weil gerade beim Umladen viel Arbeit und damit hohe Kosten verur- .

iergleisige Strecken in England. Die Eisenbahnen in Eng- Schottland und Wales haben eine Länge von rd. 32 705 km; sind rd. 20 755 km zweigleisig, rd. 2770 km dreigleisig und 55 km viergleisig. Die längste viergleisige Strecke, näm- ne solche von 120 km Länge, befindet sich auf der London, d und Schottischen Eisenbahn; von ihrem Londoner Bahn- . Pancras ausgehend und bis Kettering auf der Strecke nach ter der ehemaligen Midlandbahn reichend; auf einer Strecke wa 5 km Länge trennen sich allerdings die Güter- von den enzuggleisen, so daß streng genommen nicht die ganze als viergleisig bezeichnet werden kann. Im Netz derselben e liegt auch die zweitlängste viergleisige Strecke der eng- n Eisenbahnen, nämlich die 97 km lange Strecke London on)-Roade auf der zweiten Verbindung von London mit ster, und auch noch die 85 km lange Strecke Kilby Bridge, n-Tapton Junction, Chesterfield. Im Netz der Großen ahn findet sich die 91 km lange Strecke London (Padding- Steventon mit vier Gleisen, im Netz der Südbahn die 82 km Strecke London (Waterloo)-Basingstoke mit der gleichen l von Gleisen. Betrachtet man die ersten 100 Meilen ile = 1,609 km) der von London ausgehenden Eisenbahnen, ht unter diesen die London und Nordostbahn an erster mit ihren viergleisigen Strecken, doch wird deren Stetig- n fünf Stellen mit zusammen 30 km Länge unterbrochen. inigen Stellen bilden zweigleisige Umgehungsstrecken zu- sammen mit der zweigleisigen Eisenbahn, zu deren Entlastung sie angelegt sind, zwar nicht ihrer Lage nach, aber doch in be- trieblicher Hinsicht zusammen eine viergleisige Strecke, indem auf jeder der beiden Verbindungen ein Zug vom gleichen Anfang zum gleichen Ende durchgeführt werden kann.

Fremde Erdteile.

— **Aus Niederländisch-Ost-Indien.** Die Modjokerto-Kleinbahn wird für 1924 wie im Vorjahre auf die Vorzugsaktien und die gewöhnlichen Aktien 4 % Dividende verteilen. — Die Mittel für den Bau der Staatsbahnlinien Tjikadjang-Garvet und Loemad- jang-Poeger sind bewilligt worden; mit dem Bau kann somit 1926 begonnen werden. — Der elektrische Ausbau der Strecke Meester Cornelis-Buitenzorg als Verlängerung der von Tandjong Priok-Batavia kommenden Linie wird nunmehr voraussichtlich bald erfolgen. Der Haushaltsentwurf der Staatsbahnen sieht für diese Zwecke 1 Mill. Gulden für 1926 vor, während die Wasser- kraft- und Elektrizitätsabteilung der allgemeinen Verwaltung Mittel für den Weiterbau der Zentrale Kratjak bereitstellt.

— **Die Zentralafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Das Rech- nungsjahr 1923, endigend mit dem 31. Dezember, war für die Zentralafrikanische Eisenbahngesellschaft (Linie Chindio-Port Herald-Blantyre) nicht besonders günstig: Die Roheinnahmen zeigen eine Abnahme gegen das Vorjahr um 1833 £, die Aus- gaben eine Zunahme um 855 £, so daß der Überschuß um 2688 £ zurückgegangen, die Betriebszahl von 62,62 % für 1922 auf 72,11 % für 1923 gestiegen ist. Der Rückgang in den Einnahmen beruht im wesentlichen auf ungünstigen Ergebnissen in der Ta- bak- und Baumwollernte von Nyassaland infolge der Ungunst des Wetters. Dazu kam eine Hungersnot der eingeborenen Bevölke- rung, die zu einer starken Einschränkung ihrer Ausgaben nötigte. Infolge des Niederganges des allgemeinen Handels gingen die höher tarifierten Frachten zurück, während die in Mais und Ge- treide, die wegen der Hungersnot von Rhodesien und Mosambik eingeführt werden mußten, eine Steigerung zeigten. Sisal und Tee werden in Nyassaland voraussichtlich bald wichtige Quellen gesteigerter Einnahmen werden. Im März und April 1923 war der Verkehr auf fünf Wochen infolge von Überschwemmungen unter- brochen, die auf der Linie zwischen Baue und Chindio eintraten. Eine lebhafte Steigerung des Verkehrs der Bahn wird erwartet und erhofft von dem viel erörterten Bau einer Brücke über den Sambesi zwischen Chindio und Murraça, dessen Verwirklichung nach den gepflogenen Verhandlungen bevorzustehen scheint. Auch durch den Betrieb der Trans-Sambesi-Eisenbahn ist der Verkehr nach dem wichtigen Hafen Beira außerordentlich er- leichtert und abgekürzt, was der Bahn in Nyassaland in hohem Maße zugutekommt. Der Betrieb der Zentralafrikanischen Eisen- bahn wird von der Schire-Hochlandbahngesellschaft geführt.

— **Trans-Zambesia-Eisenbahn*).** Das mit dem 31. Dezember 1923 endigende Rechnungsjahr war das erste volle Betriebsjahr dieser Eisenbahn, deren Betrieb am 1. Juli 1922 eröffnet worden ist. Die Roheinnahmen beliefen sich auf 106 688 £, die Betriebs- ausgaben auf 92 950 £, der Betriebsüberschuß auf 13 738 £ bei einer Betriebszahl von 87,04 %. In den Betriebsausgaben sind die Kosten des Fährdienstes auf dem Sambesi zwischen Chindio und Murraça einbegriffen. Die Sambesi-Bahngesellschaft hat ebenso wie die Zentralafrikanische Eisenbahngesellschaft ein großes Interesse an der baldigen Ausführung des Planes der Brücke über den Sambesi an Stelle der bestehenden Fährverbin- dung. Die Brücke würde die Durchführung der Kohlenfrachten von der Kohlengrube bei Benga, nordöstlich Tete am Sambesi, nach dem Verschiffungshafen Beira ermöglichen. Ein besonderer Ausschuß, bestehend aus dem britischen Kolonialstaatssekretär Ormsby Gore und einigen anderen Fachleuten, hatte im August 1924 Beira und Nyassaland mit seinen Eisenbahnverbindungen bereist und war zu dem Schlusse gekommen, daß die Brücke über den Sambesi gebaut werden sollte, ehe einer Ausdehnung der Eisenbahn in Nyassaland nördlich über Blantyre hinaus zum Nyassa-See näher getreten werde.

— **Die Benguella-Eisenbahn und ihre Verlängerung.** Die eng- lische Tanganyika-Gesellschaft erhöht ihr Aktienkapital von 3,5 auf 5,5 Mill. Pfd. Sterl., um möglichst schnell eine Eisenbahn durch Angola fertigzustellen, die die portugiesische Siedelung mit dem Katangagebiet verbinden und bis an die Grenze des belgischen Kongostaats reichen soll. Zweck dieser Eisenbahn ist, für die Erzeugnisse der reichen Minerallager von Katanga einen besseren Ausweg an die Küste zu schaffen, als ihn jetzt die nach Osten gerichteten Eisenbahnen darstellen.

Die Benguella-Eisenbahn, die Angola erschließt, besteht seit dem Jahre 1903; sie ist von der englischen Tanganyika-Gesell- schaft und der portugiesischen Benguella-Gesellschaft mit Unter-

*) Vergl. auch Nr. 20, S. 404, Jahrg. 1922 d. Ztg.

stützung der Regierung von Portugal gebaut worden. Der Fortschritt des Baues litt zunächst unter dem Mangel an Geldmitteln, und der Krieg, bei dessen Ausbruch die Eisenbahn bis Chinguar auf 519 km gediehen war, schuf neue Schwierigkeiten. Mittlerweile ist der Bau wieder aufgenommen worden; die Eisenbahn hat Silva Port und damit eine Länge von 626 km erreicht.

Der Verkehr hat sich günstig entwickelt. In den zehn Jahren 1912 bis 1922 ist der Personenverkehr von 50 000 auf 200 000 Fahrgäste, der Güterverkehr von 38 000 auf 159 000 t gestiegen. die Lobitobai, von der die Eisenbahn ausgeht, war vor zwanzig Jahren ganz unbekannt; heute ist sie der Sitz des Oberkommissars für Angola, und zahlreiche Dampfer legen dort an. Die Aussichten für die Zukunft sind ebenfalls günstig. Aus Angola werden Mais, Zucker, Kaffee, Südfrüchte, Hornvieh ausgeführt, und wenn die Bahn erst fertiggestellt sein wird, fällt ihr die umfangreiche Ausfuhr aus dem Katangabecken, namentlich Kohle und Erze, also schwere Massengüter, zu. Schon jetzt wird aus dieser Gegend jährlich Kupfer im Gewicht von 100 000 t ausgeführt; man erwartet bereits in der nächsten Zeit eine Verdopplung dieser Menge, und die Erzeugung kann noch auf das Dreibis Vierfache gesteigert werden. Die Entfernung nach der Lobitobai ist kürzer als diejenige nach der Ostküste, so daß der Ausweg nach Westen bevorzugt werden dürfte. Das Endziel, das die portugiesische Regierung mit der Förderung des Bahnbaus in Angola verfolgt, ist die Verbindung ihrer Siedelung an der Westküste mit Mosambik an der Ostküste quer durch Afrika. Damit hofft sie in der Verbindung Benguella-Beira ein Gegenstück zu der Kap-Kairo-Bahn zu schaffen.

— **Die Eisenbahnen von Mexiko.** Die Eisenbahnen von Mexiko haben unter den unruhigen politischen Verhältnissen der letzten Zeit in diesem Lande schwer zu leiden gehabt, beginnen aber jetzt sich zu erholen. Die Mexikanische Eisenbahn z. B., zu deren Netz die wichtigste Strecke des Landes, die die weit landeinwärts gelegene Hauptstadt Mexiko mit ihrem Hafen Vera Cruz verbindende Eisenbahn gehört, hat in der zweiten Hälfte des Jahres 1924 einen Betriebsüberschuß von 303 093 Dollar (1 mexikanischer Dollar gleich etwa 2 *M.*) erzielt, während im entsprechenden Zeitraum des Vorjahrs 19 466 Dollar Fehlbetrag entstanden waren. Der Betriebsüberschuß hat freilich auch im Jahre 1924 nicht ausgereicht, um die Zinsenlast und sonstige feste, mit der Aufbringung des nötigen Kapitals verbundene Last zu decken; es hat sich vielmehr dann immer noch ein Fehlbetrag von 566 000 Dollar ergeben, wodurch der gesamte Fehlbetrag auf 6,3 Mill. gestiegen ist. Andererseits hat die Mexikanische Eisenbahn eine Forderung an den Staat von rd. 6 Mill. Dollar aus Anlaß der Schäden, die ihr die politische Umsturzbewegung zugefügt hat, und die Regierung hat zugestimmt, daß sie zur Deckung dieser Forderung die Hälfte der seit dem 1. Februar d. J. eingehobenen Verkehrssteuer von 10 % zurückbehält. — Gegen Ende des Jahre 1924 ist die Ausrüstung der Strecke Esperanza-Orizaba, die, eine Steilstrecke in der Eisenbahn Mexiko-Vera Cruz, für diese die maßgebende Steigung enthält und zu einer lästigen Beschränkung der Zuglasten zwang, für elektrischen Betrieb vollendet worden. Die neue Betriebsart hat im ersten Halbjahr 1925 zu günstigen Ergebnissen geführt. In den fünf ersten Monaten des Jahres 1925 haben die Roheinnahmen um 1,3 Mill. Dollar zugenommen; Januar und Februar haben bereits einen Betriebsüberschuß von fast 200 000 Dollar ergeben, während diese beiden Monate im Vorjahre einen Fehlbetrag von 630 000 Dollar aufzuweisen hatten.

Wasserstraßenverkehr.

— **Aus dem Rotterdamer Hafen.** Seit langer Zeit kann einmal wieder etwas Besonderes gemeldet werden. Die Verkehrszunahme im Mai war derart, daß, zumal in Antwerpen ein kleiner Rückgang zu verzeichnen ist, Rotterdam im Mai 1925, wie in der letzten Zeit vor dem Kriege, den zweiten Platz unter den Festlandshäfen einnimmt[1]). Ob Rotterdam indes diese Stellung wird behaupten können, ist durchaus ungewiß, denn der Hafenverkehr weist noch sehr viele unsichere Faktoren auf, namentlich wegen der noch immer ungewöhnlichen Verhältnisse auf dem Gebiet des Frachtenmarktes überhaupt. Ein wesentlicher Grund für die Zunahme des Verkehrs in Rotterdam liegt zudem im Erzverkehr, und wenn diese Anfuhren wohl noch einige Zeit andauern werden, werden sie schließlich doch langsam auf ein normales Maß zurückgehen. Außerdem macht Antwerpen neben anderen Häfen sich bereit, auch bei diesem Verkehrszweig den Kampf mit Rotterdam aufzunehmen.

[1]) Es kamen in Mai an in Hamburg 1 601 443 (1924: 1 517 : 90) t
„ „ Rotterdam 1 569 233 (1924: 1 414 016) „
„ „ Antwerpen 1 569 561 (1924: 1 414 680) „
so daß der Verkehr in den fünf ersten Monaten betrug in: Hamburg 7 100 772 (1924: 6 284 819) „
Rotterdam 6 499 044 (1924: 5 742 112) „
Antwerpen 6 913 842 (1924: 6 572 912) „

Im Mai kamen in Rotterdam an Seeschiffen ungefähr Netto-Reg.-T. mehr an als im Mai 1924, während der Rück Antwerpen im Verhältnis zum April 1925 14 000 t und i hältnis zum Mai 1924 45 000 t betrug, Zahlen also, die Riesenverkehr kaum eine Rolle spielen. In Hamburg bet Zunahme gegen April 1925 210 000 t, und im Verhältn Mai 1924 84 000 t. Der Verkehr in Rotterdam war somit 1925 etwa 200 000 t stärker als in Antwerpen, und sein an dem Gesamtverkehr Hamburg-Rotterdam-Antwerpen 34,65 % gegen 33,11 % im April 1925 und 32,54 % im Mai 1

In den anderen am Nieuwen Waterweg gelegenen Häf die Zunahme noch stärker: hier kamen an 311 528 Netto gegen 265 779 t im April 1925 und 176 936 t im Mai 1924.

Die Erzeinfuhr in Rotterdam stieg auf 950 000 t, das i mehr als im Monatsdurchschnitt 1913. Die Getreide (250 000 t) war befriedigend, doch war das Fassungsve der Löscheinrichtungen noch lange nicht erreicht; die den Einrichtungen des Hafens zur Bewältigung jedes verkehrs in Getreide bewähren sich nach wie vor aufs Der Kohlenverkehr ging etwas zurück. Die Reis- (500 0 len) und Zuckereinfuhren (über 400 000 Sack) nahmen we An Baumwolle kamen 15 402 Ballen herein, darunter 8034 aus Indien; seit August sind mehr als 200 000 Ballen ein worden.

Von Ausfuhrgut seien erwähnt einige Partien Getreid schwedischen Häfen, eine nach Nowo Rossijsk (Südru eine Ladung Zucker nach der Murmanküste, zwei La Glaubersalz nach Schweden und einige Ladungen Bac nach London und Goole.

— **Die niederländische Handelsflotte** umfaßte am 1. 1925 (1924): 472 (485) Dampfschiffe mit 2 022 463 (2 0 Br.-Reg.-Tonnen, 23 (17) Motorschiffe mit 48 462 (41 37 Reg.-Tonnen, 161 (174) Segelschiffe mit 19 406 (20 816) B Tonnen und 79 (62) Motorsegelschiffen mit 13 739 (11 60 Reg.-Tonnen, insgesamt also 735 (738) Schiffe mit 2 (2 112 220) Br.-Reg.-Tonnen. Das Tragvermögen dieser betrug 2 987 045 t (1924: 3 006 985 t). Die Fischereiflot faßte zu den gleichen Terminen 718 (1924 745) Schif 90 908 (1924: 91 812) Br.-Reg.-Tonnen, darunter 221 (214) oder Motorschiffe aus Eisen oder Stahl mit 39 860 (37 97 Reg.-Tonnen und 339 (347) Logger aus Eisen oder Sta 36 173 (36 665) Br.-Reg.-Tonnen.

Luftverkehr.

— **Neuerungen im tschechoslowakischen Flugverkehr.** Fluglinien, welche bisher die Beförderung von Persone Postsendungen und Waren zwischen Prag, Preßbur Kaschau versehen, haben seit 5. Juli diesen Betrieb dur führung eines Lastflugzeuges von Prag nach Kaschau erw Diese Neuerung kommt der Beförderung der Prager M blätter, die von nun an bereits zu Mittag in den Händ Leser in der Slowakei sind, zugute. Außerdem erhält d liche Slowakei eine gute Verbindung mit Prag.

— **Internationale Flugkonferenz in Prag.** Wie die „M Post“ erfährt, wurde die französische Regierung mit Rü auf die dem Handelsflugverkehr in Europa drohenden nationalen Verwicklungen von beteiligten Kreisen aufge eine internationale Konferenz der Fluggesellschaften nac einzuberufen. Den Kern der Verhandlungen, an welcher die französische Gesellschaft „Cidna“ als auch die „Imperial airway“ beteiligt wären, würde in einer Neure der Deutschland auferlegten bekannten 9 Bedingungen be

Ausstellungen und Messen.

— **Deutsche Verkehrsausstellung München 1925.** Die Vo der gewonnenen Redner werden an den Tagen vom 25. Juli stattfinden und erstrecken sich endgültig folgende Gebiete und Themen: Gruppe A: Vort aus dem Gebiete des Landverkehrs: 1. Blum fessor an der Technischen Hochschule Hannover: Eisenba Städtebau; 2. Cauer, Wilhelm, Dr.-Ing., Geh. Baurat, Pr an der Technischen Hochschule Charlottenburg: Zur Aus von größeren Personenbahnhöfen; 3. Giese, Erich, D Professor an der Technischen Hochschule Charlottenburg Verkehr Londons mit Anwendung auf die deutschen V nisse; 4. Gleichmann, B., Dr.-Ing. e. h., Dr. phil. sterialdirektor im Reichsverkehrsministerium Berlin: W kräfte im Dienste des elektrischen Eisenbahnbetriebes; 5. ter, Georg, Professor an der Technischen Hochschule Mü Die Wettbewerbsfähigkeit der Lastkraftwagen mit den bahnen; 6. Sauter, Dr., Reichsbahnoberrat im Tarifan

baurat und Vorstand des städtischen Straßenbauamtes ...: Bau, Unterhaltung und Erneuerung von schmalen ...n mit Straßenbahngleisen; 8. Scholler, Otto, Oberdirektor der Straßenbahnen der Stadt München: Das ... der Untergrundbahn in München. Gruppe B: Vorträge aus dem Gebiete des Wasserverkehrs: ...cher, K., Professor an der Technischen Hochschule ... Die Straße der Binnenschiffahrt; 10. Eckert, ... Dr. Dr. Dr. h. c., Geh. Regierungsrat, Professor, Ge...render Vorsitzender des Kuratoriums der Universität ...obleme der Rheinschiffahrt im 20. Jahrhundert; ...mann, Ritter v., Josef, Dr., Geh. Rat, Staatsrat ...raldirektor der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft ... Die internationale Rechtslage der deutschen Ströme ...eutschen Binnenschiffahrt; 12. Laas, Professor und ...ektor der Technischen Hochschule Charlottenburg. ...az: Über Schiffbau und Seeschiffahrt; 13. Vortrag ...leme der Seeschiffahrt: Der Name des Vortragenden ...er bekanntgegeben. Gruppe C: Vorträge aus ...biete des Luftverkehrs: 14. Eckener, O., ... h., Kapitän, Vorsitzender der Luftschiffbau Zeppelin ...l., Friedrichshafen a. B.: Über einige Hauptprobleme ...ftigen Weltluftschiffverkehrs; 15. Junkers, Pro... e. h., Direktor der Junkers-Flugzeugwerke, Dessau: ...eutung des Flugzeugs für den Großluftverkehr. ... D: Vorträge aus dem Gebiete des Post-, ...phen-, Fernsprech- und Funkwesens: ...kmann, Max, Dr., Professor an der Technischen ...e München: Das Problem des elektrischen Fernsehers; ...aighofer, Hans, Dr.-Ing., Oberregierungsrat bei ...ostdirektion München: Mechanisierung des Postbetriebs; ...dle, Hans Karl, Dr.-Ing., Ministerialrat im Reichs...erium, Abteilung München: Ziele der Mechanisierung ...nsprechwesens. Gruppe E: Allgemeines: ...rad, Adolf, Dr., rechtsk. Stadtrat, München: Der ...erkehr; 20. Lotz, Walter, Dr., Geheimer Hofrat, Uni...rofessor, München: Was leisten die Verkehrsmittel für ... die Kultur und die Volkswirtschaft; 21. Völcker, ...v., Karl, Geh. Rat, Präsident der Eisenbahndirektion ... Wirtschaftliche Gesetze und Verkehrsorganisation.

...nauen Termine der einzelnen Vorträge werden noch ...t werden. Sie fallen sämtlich in die Zeit vom 20. bis ... und zwar in die Vormittagsstunden von 9 Uhr bis 1 Uhr. ...achmittagen sollen möglichst im Anschluß an die Vor...prechende Filmvorführungen in der Ausstellung statt... Außer den obengenannten Vorträgen werden, wenn es ...gestattet, noch verschiedene andere Themen von nam...rsönlichkeiten behandelt.)

...ichtigungen großer Verkehrs- und Industrieanlagen sind ...rgesehen: Führungen durch die Anlagen und Werk...s Reichspostministeriums, durch die Werkstätten der ...nbahn, durch die Hauptwerkstätte der Straßenbahn, ... Gaswerke der Stadt, durch die Lokomotivfabrik Kraus ...die Maffei, Ausflüge zum Walchenseewerk, zu den An... Mittleren Isar, zum Umspannwerk Karlsfeld.

...n wegen der Teilnahme an den Vorträgen und son...ranstaltungen der „Verkehrswissenschaftlichen Woche" ...richten an das „Büro des vorbereitenden Ausschusses ...Verkehrswissenschaftliche Woche Verkehrsausstellung ... 1925" in München, Brienner Straße 8, IV. Aufgang, ... Polytechnischer Verein (Telefon 26 773).

Bücherschau.

(Siehe auch Seite 790.)

— **Arbeitsrecht** von Dr. Walter Kaskel, Universitätsprofessor in Berlin. Verlag von Julius Springer, Berlin, 1925, XX und 352 Seiten (Band XXXI der von Kohlrausch, Kaskel und Spiethoff herausgegebenen Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaften). Preis 15 ℳ

Als führender Arbeitsrechtler hat es Kaskel unternommen, das gesamte gegenwärtig geltende deutsche Arbeitsrecht — unter Ausschluß der Sozialversicherung — in dem neu erschienenen Buche darzustellen. Er bezeichnet das Buch in dem Vorwort hierzu selbst als den ersten Versuch einer Gesamtdarstellung des ganzen Arbeitsrechts auf rechtswissenschaftlicher Grundlage. Und mit Recht. Es gibt nichts, was diesem Werk an Vollständigkeit, Gründlichkeit und Wissenschaftlichkeit gegenwärtig auch nur annähernd an die Seite zu stellen wäre. Das von dem gleichen Verfasser im Jahre 1920 herausgegebene „Neue Arbeitsrecht" ist hierdurch ersetzt. In kurz gedrängter Sprache, die geradezu meisterlich genannt werden muß, werden nach einer Einleitung (§§ 1—4) im I. Teil die allgemeinen Lehren des Arbeitsrechts (Quellen, Grenzen und Grundlagen des Arbeitsrechts) dargestellt. Dem folgt im II. Teil das Arbeitsvertragsrecht (Allgemeines, Vorbereitung und Abschluß des Arbeitsvertrages, Pflichten des Arbeitnehmers, Pflichten des Arbeitgebers, Beendigung des Arbeitsverhältnisses, Lehrvertrag), im III. Teil das Arbeiterschutzrecht (Allgemeines, Betriebsschutz, Arbeitszeitschutz, Vertragsschutz, Jugend- und Frauenschutz, Durchführung des Arbeiterschutzes), im IV. Teil das Arbeitsverfassungsrecht (Allgemeines, Berufsorganisation, Betriebsorganisation, Gemeinsame Organisation) und als V. Teil die Arbeitsstreitigkeiten (Allgemeines, Arbeitsgerichtsbarkeit, Schlichtung, Arbeitskämpfe). Schließlich gibt ein Anhang (§ 105) noch eine kurze Übersicht über das Internationale Arbeitsrecht (Weltarbeitsrecht), das durch den Teil XIII des Versailler Friedensvertrags gleichfalls zu einer besonderen Wichtigkeit gelangt ist. Zur raschen Unterrichtung ist dem Werke am Ende ein vorzügliches Sachregister beigegeben. Das Buch wird mit vollem Recht allseits als gewaltige Leistung anerkannt. Wenn Potthoff — Arbeitsrecht 1925, Seite 443 ff. — auch meint, der Verfasser habe sich zu sehr auf die Darstellung des geltenden Rechtes beschränkt und dadurch versäumt, zur Weiterbildung des Arbeitsrechts wesentlich mitbeizutragen, so muß doch gerade der Verzicht auf rechtspolitische Ausführungen als ein besonderer Vorzug anerkannt werden. Das Buch ist nach dem Stande der Gesetzgebung, Rechtsprechung und Literatur vom 1. Oktober 1924 abgeschlossen. Es ist für jeden, der auf dem Gebiete des Arbeitsrechts irgendwelchen Aufschluß benötigt, eine wahre Fundgrube und bietet trotz der Kürze der Darstellung eine Fülle von Material. Namentlich in den zahlreichen Fußnoten mit der dort angeführten Rechtsprechung und Literatur steckt ein ungeheures Maß von Kleinarbeit. Ist das Werk doch, wie der Verfasser selbst angibt, „das Ergebnis einer mehr als 10jährigen Lehr- und Forschungsarbeit in engster Verbindung mit praktischer Tätigkeit auf diesem Gebiet". Kaskel hat damit den Beweis erbracht, daß das Arbeitsrecht, so jung es an sich noch ist, bereits heute als gleichwertiges Rechtsfach neben die anderen Rechtsdisziplinen treten kann. Das Buch wird wohl in keiner Bücherei einer Reichsbahndirektion fehlen dürfen; treten doch auch im Bereiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit ihren über 700 000 Beamten, Angestellten und Arbeitern, die unselbständige Arbeit zu verrichten haben, Fragen des Arbeitsrechts immer mehr in den Vordergrund.

Dr. Gr—l.

Amtliche Bekanntmachungen.

...öffnung von Stationen, Strecken und Betrieb.

...r 17,1 km langen Teilstrecke ...Schwartau-Haffkrug der eingleisigen ...n Neustadt-Schwartau soll die ... Bad Schwartau bis Timmen...dorf am 1. Juli, bis Scharbeutz ...Juli und bis Haffkrug voraussicht...m 1. August 1925 für den öffent...Personen-, Gepäck- und Expreß...kehr in Betrieb genommen werden. ...egen die Stationen Bad Schwar...Reikau (4,6 km), Timmendorfer... (9,7 km), Scharbeutz (12,8 km) ...Haffkrug (17,1 km).

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Für die Bahn haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Altona, den 29. Juni 1925. (677)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Änderung des Gebührentarifs für Maltsch Hafen.

Im Gebührentarif der Hafenordnung für Maltsch Hafen, gültig vom 1. März 1925, auf Seite 11 wird die im Zusatz zu I (Benutzung des Krans) ausgesprochene Mindestleistung: „Mindestens müssen in der Stunde durchschnittlich 10 t umgeschlagen werden. Wird diese Leistung nicht erreicht, so werden Gebühren für mindestens 10 t für die Stunde erhoben." mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben. Es werden also für die Folge bei Benutzung des Kranes ohne Rücksicht auf die Zeitdauer für die Tonne 0,50 ℳ erhoben.

Breslau, den 4. Juli 1925. (686)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Mit sofortiger Gültigkeit ist in die Entfernungstafel II neu aufzunehmen:

Entfernungen zwischen den nördlichen Stationen	Kontrollbezirk oder Bahn	und den Knotenstationen																				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
		Altengronau	Ansbach	Aschaffenburg Hbf.	Augsburg Hbf.	Bächingen (Brenz)	Donauwörth	Eberbach	Gemünden (Main)	Hergatz	Ingolstadt Hbf.	Lichtenfels	München-Laim	Neuoffingen	Neu-Ulm	Nonnenhorn	Nördlingen	Nürnberg Rbf.	Ritschenhausen	Röttingen (Ufr.) Bahnhof	Saalfeld	Sandbach (Odenwald)
Kloningersmühle	Köl	183	294	115	417	366	377	—	167	447	401	307	475	366	338	456	347	310	286	258	—	113

Das Verweisungszeichen * mit der zugehörigen Fußnote ist bei der Station Köln-Niehl Hafen zu streichen. Mit G[...] vom 1. Juli 1925 ist bei nachstehenden Stationen unter der Rubrik „Kontrollbezirk oder Bahn" der Vortrag „Nordbr. D." zu[...] in „Köl": Asperden, Birten, Goch, Hassum, Hassum Grenze, Labbeck, Menzelen-Ginderich, Pr. Uedem, Uedemerfeld, Xant[...] Stationen Goch und Xanten erhalten die Bezeichnung: Goch Nordbr. D. und Xanten Nordbr. D.

München, den 27. Juni 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

Im A. T. 74 für Holz usw. von Flensburg nach Süderlügum erhält das Warenverzeichnis für Düngemittel eine neue Fassung.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. Juli 1925. (678)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7 (Durchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen).

Die Gültigkeit des ehemaligen A. T. 42, jetzige Abteilung IV des S. D. Nr. 7 wird bis einschließlich 31. Juli verlängert.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. Juli 1925. (679)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarife S. D. Nr. 1 und 3 für Holz der Klassen D u. E.

Die Bestimmungen über die Frachtzahlung in ausländischer Währung werden mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 1. Juli 1925. (680)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif.

Ab 6. Juli 1925 tritt der Ausnahmetarif 6 mit geänderten deutschen Schnittsätzen wieder in Kraft.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 4. Juli 1925. (683)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7 (Durchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen).

Die Baumwollfrachtsätze für Lindau-Reutin (Abteilung II) sind berichtigt. In Abteilung XI sind für die Verkehrsbeziehung Tetschen-Harburg Sätze nachgetragen worden. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 4. Juli 1925. (684)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5, 5 a, 5 c und 5 g erhöht. Die Abkürzung der Bekanntmachungsfrist erfolgt mit Zustimmung des Herrn Reichsverkehrsministers.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Juni 1925. (687)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordische Gütertarife Teile II.

In beiden Tarifen werden die deutschen Schnittsätze im Ausnahmetarif 5 im Verkehr mit den deutsch-schweizerischen Grenzstationen ab 10. Juli 1925, soweit Frachterhöhungen eintreten, ab 10. September 1925 aufgehoben. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. Juni 1925. (676)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 88 (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 6. Juli 1925 werden Mischerschlacken in den Ausnahmetarif 7 (Eisenerz) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Juni 1925. (675)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Im Ausnahmetarif 81 für Zucker der Kl. B werden unter „1. Anwendungsbedingungen" die Versandmindestmengen von 20 000 t bzw. 10 000 t in 15 000 t bzw. 7500 t abgeändert.

Breslau, den 1. Juli 1925. (685)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Ab 1. Juli d. J. tritt ein neuer Binnentarif in Kraft. Der bisher gültige vom 1. August 1923 verliert hierdurch seine Gültigkeit. (674)

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Güterverkehr Deutsche Reichsba[...] bahnen im unmittelbaren Ü[...] Teil II Heft 3. Tarif vom 15. Ju[...]

1. Im Abschnitt IVa ist mit so[...] Gültigkeit nachzutragen: Eic[...] St 250 kg W nach dem Sch[...]
   Eichelscheid / Homburg (Saar) Grenze 15*)

   Als Fußnote:

   *) Nur gültig für Sendungen [...] amtlichen Abfertigung in Statio[...] mühlbach.
2. Druckfehlerberichtigungen: [...] Titelblatt ist nach den Wort[...] den Saarbahnen" zu ergänzen: [...] mittelbaren Übergang."

   Seite 3: Unter B abgekürzte [...] nung ist „Nü" zu ändern i[...]

   Seite 10: Der Frachtsatz unte[...] ist bei 29 km zu ändern vo[...] 104.

   Seite 13: Bei Station Freinsh[...] die Entfernung nach dem [...] punkte Zweibrücken Gre[...] ändern von 171 in 111.

   Seite 13 u. 14: Die Statione[...] (Pfalz) Grenze und Ka[...] Grenze erhalten das Verw[...] zeichen †. Als Fußnote is[...] tragen:

   † Nur Tarifpunkt für di[...] handlung von Bahn zu Bah[...]

   Seite 42: Bei Station Landau[...] Stadt ist der Vortrag Be zu[...] in Bes.
3. Stationsnamensänderungen i[...] schnitt IVc:

   Fellbach b. Cannstatt zu än[...] Fellbach,

   Hochberg b. Saulgau zu än[...] Hochberg,

   Jagstheim b. Crailsheim zu ä[...] Jagstheim,

   Inzighofen b. Sigmaringen zu [...] in Inzighofen,

   Ötisheim b. Maulbronn** zu ä[...] Ötisheim**,

   Winnenden bei Waiblingen zu [...] in Winnenden,

   Wolfegg b. Waldsee zu än[...] Wolfegg,

   Wurmlingen b. Tuttlingen zu [...] in Wurmlingen.

München, den 30. Juni 1925. ([...]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung
Bayern.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

r 29. Berlin, den 16. Juli 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

ie Deutsche Verkehrsausstellung in München 1925.

Zweck, Bedeutung, allgemeine Übersicht

Von Dr. Max Roscher, Berlin.

> Nur der göttliche Gedanken
> Schlingt das Band um Fels und Meer
> Und die Welt in ihre Schranken
> Zwingt der mächtige Verkehr!
>
> Aus dem Festspiel von Dr. Eugen Roth zur Eröffnung der Deutschen Verkehrsausstellung München am 30. Mai 1925.

ol ge es Menschen gab, haben sie angekämpft gegen die ihnen tzn Hindernisse von Raum und Zeit. Heiß war der Kampf. rt. sende vergingen, ehe es gelang, jene im Vergleich zu den en Erfolgen beispiellosen Leistungen zu erringen, mit denen Vlt in ihre Schranken gezwungen wurde. Erstaunlich ist Kze der Zeit, die demgegenüber im 19. Jahrhundert zu einer rvltigenden Vervollkommnung dieser Mittel, zur Überwindung r lindernisse gebraucht wird. Noch vor hundert Jahren gab ee Eisenbahnen, keine Dampfschiffe, keine elektrischen Teleola in Deutschland. Kaum 60 Jahre sind seit der Erfindung rnsprechers vergangen. Vor wenigen Jahrzehnten noch te selbst bedeutende Männer das Fliegen für eine Utopie. Fnktelegraphie, dieses heute von Millionen benutzte Wunderl nserer Zeit, brauchte nur 2—3 Jahrzehnte, um in der Überru des menschlichen Gedankens den Erdball zu umspannen. Ven man sich nach den tiefsten Ursachen dieser ungeheuren ts ritte des jüngsten Nachrichtenmittels fragt, für den es auf ebiete der praktischen Verwertung technischer Erfindungen st n unserer verwöhnten Zeit kaum ein Beispiel gibt, so wird e Wurzel für diese grandiosen Leistungen, denen sich die es n Erfolge der Luftschiffahrt anschließen, in jener den Menen u wuchtigster Energie peitschenden Triebkraft, Raum d eit, die Natur, die Materie zu beherrschen, st en haben.

I.

De Verkehr wurde in der Tat der sieghafte Vernichter der t rnungen, der beherrschende Raumbewältiger. Um die als notwendig erkannte Fortbewegung von Personen, Gütern und Nachrichten über die ganze Erde erzielen zu können, stellte der Mensch die von ihm gebändigte Dampfkraft und Elektrizität, aber nicht nur diese, sondern das gesamte Rüstzeug der kulturbringenden, wirtschaftliche und soziale Umgestaltungen hervorrufenden neuzeitlichen Technik für den Verkehr zur Verfügung. Kein Gebiet der Technik bleibt außer Betracht, wenn es sich beispielsweise um die Herstellung jener riesenhaften Ozeandampfschiffe, jener entfernungskürzenden Weltkanäle handelt. „Mensch und Maschinen, riesiges Heer, müssen mir dienen, mir, dem Verkehr!"

Organisation und Technik, Geist und — in seinem Bann — die Materie fanden sich zu befruchtendem Tun zusammen. Mannigfaltigster Werkzeuge bedient sich der Verkehr als seiner Grundelemente. Am sinnfälligsten sind sie beim Güter- und Personenverkehr: der für die Fortbewegung der Güter und Personen erforderliche Weg, das Fahrzeug zur Beförderung des Transportgegenstandes und die Ortsveränderung herbeiführende bewegende Kraft (der Motor). Bei dem der menschlichen Gedankenübertragung dienenden Nachrichtenverkehr, der sich der oberirdischen, unterirdischen oder unterseeischen Drahtleitungen als Weg bedient und so recht die geglückte Überwindung von Raum und Zeit durch den menschlichen Geist verkörpert und damit der kühnsten Phantasie Raum gibt, fehlt das Fahrzeug. Bei dem jüngsten Zweig des Nachrichtenverkehrs, der Funktelegraphie, bedarf es auch —, ebenso wie beim Luft-, meist beim Wasser- und beim einfachsten Landverkehr — keines von Menschenhand für den ausgesprochenen Verkehrszweck geschaffenen (oder geänderten) Weges.

Bei allen Verkehrsarten aber müssen jene technischen Grundelemente durch die Verkehrsanstalt, den vierten Verkehrsfaktor, miteinander in harmonische innige Verbindung

gebracht werden, um ein ziel- und planmäßig ineinandergreifendes Zusammenarbeiten der erforderlichen Einrichtungen und Kräfte für den Beförderungsdienst herbeizuführen, der hierdurch von dem individuellen Bedürfnis unabhängig und für jedermann zugängig gemacht wird.

Das ist das herrlichste an dieser Kulturleistung; sie gewährt jedem in reichstem Maße ihre Dienste; **jeder ist**, sich vielfach unbewußt, **mit seinem Sein im Verkehr verwachsen**. Für die Wirtschaft, die in ihrer neuzeitlichen Form ohne Verkehr überhaupt undenkbar ist, für die Politik, das soziale Leben, für die gesamte heutige Kultur ist ein hochentwickeltes Verkehrswesen im Leben des einzelnen, des Volkes, der Beziehungen der Völker untereinander von höchster Bedeutung. Der Verkehr ist nicht nur, wie Spengler sagt, jene gewaltige wirtschaftliche soziale Organisation, die der Träger des Austausches aller volkswirtschtftlichen Leistungen ist, sondern **der Vermittler aller Wechselbeziehungen** von Mensch zu Mensch, von Volk zu Volk und damit ein Eckpfeiler im Kulturgebäude.

Der **Zwang zur Vervollkommnung** unter Ausnutzung aller Errungenschaften von Wissenschaft, Technik und praktischer Erfahrung ist damit gegeben. Der Verkehr will ja nicht nur die Menschen-, Güter- und Nachrichtenbeförderung zwischen allen Gebieten der Erde unter Überwindung des natürlichen Hindernisses des Raumes und des durch den Menschen geschaffenen Hindernisses der politischen Grenzen überhaupt erreichen. Sein Ziel ist weit höher gesteckt: er will **mit dem geringsten Aufwand von Kraft und Mitteln den größten Erfolg hinsichtlich der Schnelligkeit, Betriebssicherheit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit, Wohlfeilheit sowie Massenbewältigung** erlangen. Das zeigt sich auf allen Verkehrsgebieten. So bei dem wichtigsten Landverkehrsmittel, der **Eisenbahn**. Zur Zeit der Verwertung dieses Verkehrsmittels für den Personenverkehr, am 15. September 1830 mit der Eröffnung der Liverpool-Manchester-Bahn, war die Schienenbahn schon längst vor allem im englischen Industrierevier bekannt, diente aber nur, auf beschränktem Raum und meist für den Kohlentransport, Pferde- oder Seilbahnen. Mit der ersten deutschen Personenverkehrsbahn zwischen Nürnberg und Fürth, die am 7. Dezember 1835 eröffnet wurde, trat die neue Erfindung in Deutschland in Wirksamkeit. In demselben Jahre folgten die Vereinigten Staaten, 1837 Frankreich und Rußland, 1838 die Bahn von Berlin nach Potsdam und von Düsseldorf nach Euckrath und 1839 die wichtige Bahn von Leipzig, der alten Handels- und Messestadt, nach Dresden. Schon entwickelte sich angesichts der für Handel und Verkehr zutage tretenden Bedeutung, die bald auf wirtschaftlichem, geistigem, sozialem Gebiet zu umwälzenden Neuerungen führte, das Eisenbahnwesen in allen Ländern, zugleich mit der **Dampfschiffahrt** auf den Flüssen und dann auf dem Meere. Schließlich setzte sich mit Schwankungen gegenüber dem zunächst stärkeren Personenverkehr der stark verbilligte, für Massenbewältigung ausgebaute Güterverkehr als erheblich größerer Benutzer der Eisenbahn durch. Es entstanden eine ungeheure Verkehrsbelebung durch Weckung latenten Verkehrs, eine Vervielfachung des Umschlags und der Produktion, die Gründung größter Hüttenwerke und Walzwerke für die Herstellung von Eisenbahnschienen, gewaltiger Maschinenwerke für die Herstellung von Lokomotiven, Wagen und allem sonstigen Material, eine Förderung der Baukunst durch Bahnhof-, Tunnel-, Brückenbauten, mit all dem eine **reiche Befruchtung des ganzen Erwerbslebens, ein wuchtiger Impuls für das Wirtschaftsleben überhaupt**. Die Betriebsleitung muß sich ständig den Bedürfnissen der Wirtschaft anpassen, die Errungenschaft der nimmer ruhenden, immer neue Verbesserungen hervorbringenden Technik klug benutzen, stets das Beste, Dauerhafteste, Zuverlässigste, Leistungsfähigste, Billigste auswählen, um den Betrieb auf die höchste Stufe der Wirtschaftlichkeit zu bringen und der Wirtschaft als ihre wichtigste Stütze befruchtend zu dienen.

In diesem **Triumphzug menschlicher Kulturleistung** wird der in unserer Zeit aufgekommene **Luftverkehr** einen hervorragenden Platz einnehmen, was keiner[…] führung bedarf. Schon heute übertrifft er die Leistung[…] Eisenbahn und des Dampfschiffes an Schnelligkeit ganz erh[…]

Nicht immer so schnell und scharf wie die Bedeutung der [...] bahnen, Dampfschiffe und Luftfahrzeuge (nach deren bald [...] wartender Vervollkommnung) für den Güteraustausch wi[…] **enge Wechselbeziehung zwischen Nachric[…] dienst und Wirtschaft** erkannt. Und doch g[…] **Telegraph** und **Fernsprecher** zu den Hauptadern, [...] die das Wirtschaftsleben pulsiert. Handel, Gewerbe un[…] dustrie, die Regelung der Volksernährung, die Aufrechterh[…] von Ruhe und Ordnung, der Dienst der Behörden und der [...] die Verkehrsunternehmungen (deren Betrieb nur durch einen[…] den Eisenbahnzügen voraneilender Nachrichtendienst sic[…] stellt wird, woraus zu erklären ist, daß das erste Anwen[…] gebiet des elektrischen Telegraphen der Eisenbahnverkehr [...] der Wettervorhersagedienst, der Rettungsdienst bei Sturm, [...] wasser, Feuer, Krankheit und Unglücksfällen sind von [...] zuverlässig und glatt arbeitenden Telegraphen- und Ferns[…] verkehr völlig abhängig und würden aufs schwerste beein[…] tigt werden, wenn diese Schnellnachrichtenmittel versagen. D[…] trifft in erster Linie für den inländischen Verkehr zu. Fü[…] ausländischen Dienst haben die Schnellnachrichtenmittel ei[…] Bedeutung. Sie sind die Nerven der Weltwirtschaft. Sie [...] ein wichtiges Bindeglied für die Beziehung zum Auslande[…] Weltverkehr, ein unentbehrliches Mittel zur glatten Ges[…] abwicklung bei Anerbieten, Geschäftsannahme, Verschi[…] Löschung der Ladung, Bezahlung, und wirken fördernd a[…] Außenhandel. Weder durch die Vervollkommnung der See[…] fahrt noch durch die Eisenbahnen ist das zwischensta[…] Handelsgeschäft derart beeinflußt worden wie durch die S[…] nachrichtenmittel, die durch die **Funktelegraphie** [...] **ihren noch ganz unübersehbaren Entwicklu[…] möglichkeiten** weiter in hohem Maße verfeinert w[…] sind. Das Entstehen einer Weltseeschiffahrt war ohne di[…] kabel nicht möglich. Die **Presse** erhält **briefli[…] telegraphisch** aus der ganzen Welt wichtige wirts[…] liche, politische, wissenschaftliche und allgemein-kulturelle [...] richten und Berichte, trägt die Berichte über alle die [...] und Preisverhältnisse beeinflussenden Umstände und üb[…] Preise selbst nicht nur zur Kenntnis der Geschäftsleute, s[…] bis in den einzelnen Haushalt hinein. Eine Weltmarkt[…] bildung konnte nur entstehen, indem die Presse die öffent[…] und allgemein maßgebenden Preisnotierungen der Börsen [...] allhin in kürzester Zeit übermittelte.

Die Weltnachrichtenmittel — **Post, Telegraph, F[…] sprecher** — haben wie die sonstigen Verkehrsmittel un[…] bare kulturelle Bedeutung durch Ausdehnung des geistige[…] sichtskreises der Menschen über die ganze Erde, durch d[…] möglichte „Denken der Menschen in Kontinenten“ (zu de[…] Deutsche uns nur schwer verstehen können), durch An[…] und Befruchtung des kulturellen Lebens der Völker info[…] raschen Verbreitung der Wissenschaften auf allen Gebiete[…] damit durch die Förderung der Kultur im allgemeinen. F[…] darf auch nicht verkannt werden, daß der Weltnachricht[…] kehr als Werkzeug diente, als jene Berge von Haß e[…] wuchsen, die die Völker trennten. Andrerseits ist aber di[…] wirkung der Nachrichtenmittel bei der Beseitigung des [...] unerläßlich.

II.

Voraussetzung ist aber hierzu und bei der vollen Entf[…] der dargelegten Wirkung der Verkehrsmittel die **gleich[…] nutzungsmöglichkeit**, die jedem einzelnen innerha[…] Volksgemeinschaft, aber auch jedem einzelnen Volke i[…] **Kulturgemeinschaft der Menschheit** die Teilh[…] an den Segnungen des Verkehrs verbürgt. **Laut und d[…] lich muß auch von der Münchener Verkehrs[…] stellung der Ruf bis an die Grenzen der Kul[…] welt hin nach der Freiheit des Weltverk[…]**

…llen. Denn sie zeigt, wie ernst es Deutschland mit …bildung dieses wichtigen Zweiges seiner schwer herab…en Wirtschaft meint. Nur dann ist eine für die Ge… der ganzen leidenden Weltwirtschaft unentbehrliche Er… des deutschen Wirtschaftslebens zu erreichen, wenn …and die Gleichberechtigung vor allem auf diesem Ge…zeitlicher Kultur erhält. Ein Staat ist nur dann in der …n dienendes Glied innerhalb des großen Organismus der …schaft zu sein und zu bleiben, wenn er die zur Stützung …ußenhandels unerläßlichen Verkehrsverbindungen besitzt, …hm ermöglichen, unmittelbar und ohne Kontrolle einer … Macht mit den ausländischen Käufern und Verkäufern …llem und zuverlässigem Verkehr zu bleiben. Auch die …sse der Staatsgewalt verlangen einen solchen Dienst …h der Staatsregierung und ihren ausländischen Ver…

…ig auch immer das Volksleben und das Leben jedes ein…n ausendfältig mit den Erscheinungen des Verkehrs ver…st, Arbeit und Verlauf des Werktages lassen dies dem …n vergessen oder nicht immer erkennen. Diese Aus…ng soll dem aus der Gewohnheit, dem All…Entflohenen anschaulich, übersichtlich, …m, in echt Münchener Festesfröhlichkeit … Überblick über die mannigfachen Er…ungsformen des weitverzweigten neu…chen Verkehrswesens als Schaustellung … als Messe) geben, Interesse und Wiß… des Verkehrsnutznießers wecken, den …rn des Verkehrs, den Verkehrspolitikern, …ngenieuren und ihren Helfern neue An…ugen geben.

… nur inwieweit jenes Ziel moderner Verkehrsentwicklung …erreicht ist, nicht nur wie sich die einzelnen Verkehrs…el u ihrem heutigen hochvervollkommneten Stande des Ver…sens in seiner Gesamtheit emporgehoben haben, sondern …ifern auf den eingeschlagenen Wegen …rgeschritten werden, wie der Verkehr ge… und ein Stück weiter dem Idealziele zugeführt … kann, welchen rechten Weg die Technik unter den ver…artigsten möglichen Wegen zu wählen hat, soll und kann …usstellung dartun.

…ndelt sich dabei um die deutsche Verkehrsgestaltung, …on durch die Lage Deutschlands inmitten des europäischen …nts und — trotz mehrjähriger Abschnürung vom Welt… — durch den hohen Grad ihrer Entwicklung auf allen …n ganz besonders zur Verbesserung des die ganze Welt …henden Verkehrs berufen ist.

…Ausstellung findet in der gastlichen, schönen Hauptstadt …ayernlandes statt, durch das schon im Altertum und …lter, beginnend mit den Zeiten der Römer, die großen Ver…ge nach dem Süden führten, und das auch jetzt für den …angsverkehr durch Deutschland von großer Bedeutung ist. …es doch den Schnittpunkt für einen großen Teil der inter…len europäischen Nord-Süd- und Ost-Westverbindungen. …rechtigtem Stolz kann Bayern darauf zurückblicken, die …eutsche Eisenbahn eröffnet zu haben. In neuerer Zeit …n Bayern auf den Gebieten der Herstellung von Verkehrs…, des Eisenbahnnetzes, des Straßen-, des Wasserbaus — …n europäischen Verkehr eine neue große Verkehrsstraße …nde Wasserstraßenverbindung Rhein-Main-Donau bildet … einen zwingenden Beweis! — immer hervorgetan.

…Deutsche Verkehrsausstellung in München bildet in der …rößter vaterländischer Not ein weithin ragendes …mal deutschen Geistes und deutscher Tat…at, wie der Reichskanzler Dr. Luther erklärte, …ekenntnis des deutschen Volkes zur Tech…k zu sich selbst, zum Frieden. Wenn überall und …n Zeiten der Stand des Verkehrswesens als ein Gradmesser …e Kulturhöhe, den Gemeinschaftssinn, die wirtschaftliche Bedeutung eines Volkes angesehen wurde und wird, so beweist die Lage des Verkehrswesens im verarmten, wirtschaftlich und staatspolitisch herabgedrückten Deutschland, welche Kulturmacht, welcher die Welt fördernder Kulturfaktor das deutsche Volk darstellt. In der Tat: Diese Ausstellung gibt erneut beredtes Zeugnis davon, daß Deutschland der ihm durch seine geographische Lage gestellten Aufgabe, ein wichtiger Vermittler im Weltverkehr, ein unentbehrliches Glied der Weltwirtschaft zu sein, trotz aller Bedrängnis und Nöte der Zeit auch heute noch sich als voll würdig erweist. Heute, wo Raum und Zeit durch den Menschen bezwungen sind, können dem Verkehr keine Schranken mehr gesetzt werden. Die Notwendigkeit des Verkehrs wird sich allen Widerständen zum Trotz Geltung verschaffen. Es ist zu hoffen, daß die Erkenntnis wachsen wird, wie schädlich es für alle übrigen Glieder ist, wenn ein Glied von der Weltwirtschaft ausgeschaltet wird. Schon hat ja auch der Dawesplan die Unerläßlichkeit erklärt, Deutschland wieder in die Weltwirtschaft einzubeziehen. Weiter ist aber dringend erforderlich, daß sein Verkehr mit den übrigen Völkern von politischen Schranken, von unerträglichen Belastungen und Beaufsichtigungen frei gestaltet wird, weil nur dadurch der Weltwirtschaft von deutscher Seite her Nutzen erwächst. Daß diese Erkenntnis wächst, beweist beispielsweise die beabsichtigte Wiedereinführung der Orientexpreßzugverbindung durch Bayern. Die Wiedergesundung der deutschen Wirtschaft wird wesentlich davon abhängen, daß Deutschland wieder in den Weltverkehr als volles, gleichberechtigtes Mitglied gleich den anderen Staaten einbezogen wird. Der Verkehr muß frei von politischen Schranken, frei von unnötigen Belastungen und Belästigungen sein, sowohl der wirtschaftsbelebende Güterverkehr als der Menschen und Völker geistig wieder näher bringende Personenverkehr, als auch der, wie dargelegt, wirtschaftlich und kulturell tief wirkende Nachrichtenverkehr.

III.

Für die Ausstellung sind die mustergültigen Hallen der erfahrenen Ausstellungsstadt München in dem geräumigen Ausstellungspark hinter der Oktoberfestwiese auf der Theresienhöhe verwendet worden.

Zu diesen Hallen mußten, um die erforderliche Mindestfläche an gedecktem Ausstellungsraum von 35 350 qm an Stelle der vorhandenen 19 520 qm und die notwendigen zwölf statt der vorhandenen sechs Hallen zu gewinnen, umfangreiche Neubauten treten. Von ihnen entfallen auf die Abteilung für Luftschiffahrt rund 4200 qm, auf die Binnen- und Seeschiffahrt rund 1000 qm, auf den Ausstellungsbahnhof 6000 qm und auf den Kraftverkehr 4000 qm. Die Halle für Luftschiffahrt, die zur Eröffnungsfeier des Deutschen Museums am 7. Mai Tausende von Gästen beherbergen mußte, mißt 82 m in der Länge und 45 m in der Querrichtung. Sie teilt sich in drei Schiffe. Das mittlere, größte, hat eine Spannweite von 26 m bei einer Höhe von rund 23 m. Der Querschnitt hat die Form eines Spitzbogens. Die Halle für Kraftverkehr überdeckt dieselbe Fläche wie die Halle für Luftfahrt. Ein dreischiffiger Anbau an Halle 2 (Schiffahrt) über 1000 qm Grundfläche birgt schwere Ausstellungsgegenstände aus dem Gebiete der See- und Binnenschiffahrt. Eine seitlich geöffnete und durch ein langes Oberlicht beleuchtete Halle über 6000 qm Grundfläche im Ausstellungsbahnhof dient zur Ueberdeckung eines Teiles der auf Gleisen zur Ausstellung gelangenden Gegenstände. In dem von Halle 3, 4 und 5 eingeschlossenen Hofe befindet sich eine statisch und räumlich sehr reizvoll wirkende Halle kleineren Umfanges mit Fahrzeugen der Reichspostverwaltung. In ausstellungstechnischer und künstlerischer Hinsicht wird der Charakter einer technischen Ausstellung in würdigem und geschmackvollem Rahmen gewahrt.

Kurz nach Fertigstellung des die Entwicklung der gesamten deutschen Technik umfassenden Deutschen Museums wurde die Deutsche Verkehrsausstellung am Pfingstvortage mit einer wirkungsvollen Eröffnungsfeier vor 2000 Gästen in Gegenwart von Vertretern der Reichsregierung und der Landesregierungen, der Staatsverwaltung und Verkehrsbehörden, zahleicher in- und ausländischer Ehrengäste, der Presse, der wirtschaftlichen Spitzenverbände in der festlich geschmückten Luftschiffhalle eröffnet. Die Teilnehmer erhielten auf dem Rundgang einen Eindruck von der Bedeutung der auch rein räumlich zu den größten deutschen Veranstaltungen der letzten Zeit gehörenden Ausstellung. Die Gesamtausstellungsfläche einschließlich dem für verkehrstechnische Ausstellungszwecke benutzten Freigelände, dem Ausstellungsbahnhof, der Liliputbahn, beträgt 80 000 qm, d. h. viermal so viel wie das Ausstellungsgebiet des Deutschen Museums. Eine architektonisch einheitliche Baulinienführung gliedert ansprechend die Anlage, die durch den Zerstreuung gewährenden Vergnügungspark, das Ausstellungstheater, den Bau des Hauptrestaurants und den großen Naturpark reizvoll ergänzt wird.

Das Ausstellungsgelände wird durch zwei weitere hervorragende Anlagen überragt: den wuchtigen 41 m hohen Leucht- und Aussichtsturm mit Aufzug, der zu einer Glokkenstube und einer modernen Blinkfeueranlage führt, die bei einem Wirkungsradius von 100 qm bis Garmisch - Partenkirchen und Salzburg zu sehen ist. Ferner recken sich zwei auf je vier mächtigen Sockeln ruhende, 100 m hohe gußeiserne, gitterförmige Funktürme gen Himmel. Sie sind mit Plattformen versehen, zu denen Steigleitern mit Rückenschutz führen, so daß man von hier aus die Ausstellung, die Stadt München und ihre Umgebung überblicken kann.

Lage der Deutschen Verkehrsausstellung in München.

Auf dem Gelände lassen ihre weithin schallende Stimme die riesigen Siemens-Lautsprecher ertönen, die auch bei dem Deutschen Rundflug auf dem Oberwiesenfeld bei München die Nachrichten über Start, Flugverlauf, Landung überall bekanntgaben und Musik gut übertrugen.

An der Ausstellung sind neben den Verkehrsbehörden, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der Deutschen Reichspost, den Straßenbauämtern und der österreichischen Bundesbahn die Weltfirmen des Verkehrs, viele Städte, im ganzen über 600 Aussteller beteiligt. Sie gliedert sich in vier Hauptgruppen:

A. Landverkehr mit den Unterabteilungen Bahnverkehr, Eisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen, Straßenverkehr, Straßenbau, Straßenverkehrsmittel, Kraftverkehr;

B. Wasserverkehr mit den Unterabteilungen Binnenverkehr und Seeverkehr;

C. Luftverkehr;

D. Post-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesen.

Die tiefgehende Bedeutung des Eisenbahnwesens wird in Halle 1 nach Verwaltung, Verkehr, Betrieb, Bauwesen, Werkstättenwesen durch zahlreiche Modelle, Bilder, Karten, statistische Übersichten gezeigt. Der Beschauer kann sich [...] von dem gesamten Betrieb einer neuzeitlichen Eisenbahn [...] von dem Unterbau des Schienennetzes, der Schienenführ[ung,] Tunnel- und Brückenbau, der gesamten Gleisanlage mit [...]stellung und Sicherheitsvorrichtungen, von den [...]leistungen heutiger Bahnhöfe in ihren mannigfaltigen A[rten:] Personen-, Güter-, Verschiebe-, Hafenbahnhof. Die [...] Fortschritte auf dem Gebiete der Dampfkolbenlokomot[ive,] Turbo-, der Diesel- und elektrischen Lokomotive, der Trie[b-,] der Personen- und Güterwagen sind vorhanden. Auch d[ie] [...]tigen und schwierigen betriebsorganisatorischen Proble[me,] Verkehrsschwankungen, Zusammenhänge zwischen Bev[ölkerungs-] und Verkehrsentwicklung, sind berücksichtigt. Die an Be[deutung] immer zunehmenden Kleinbahnen, von denen 15 000 k[m,] nahezu ein Viertel des gesamten deutschen Eisenbahnnet[zes, ab-]gesehen von 5500 km Straßenbahnen, im Deutschen Re[ich vor-]handen sind, werden in zahlreichen Modellen nebst S[...]plänen v[...] Pferdebahn [...]ten Zeiten [...] gleislosen [...]bahn aus[...] Für die P[...]beförderung [inner-]halb des [Ausstel-]lungsgelände[s ...] zum Vergnü[gen ...] eine regelre[...]kehrende [...]bahn mit [...] Spurweite [...] mm und ei[ner ...]schwindigk[eit ...] 30 km/Std. [...]

Im Kra[ftwa-]genverk[ehr] werden dur[ch ...]führung f[...]lendeter Typ[en ...] Personen- u[nd] L[...]wagen und [...]rädern Neu[...] gezeigt, die seit der letzten Berliner Ausstellun[g ...]derum erhebliche Fortschritte bedeuten. Von den [...] Mitteln des Landverkehrs sei auf die Erzeugniss[e des] Straßen- und Stadtbaus hingewiesen, die dartun, mit we[lchem] Erfolg die Lösung der Probleme im Bau von neuzeitliche[n ...] und städtischen Straßen, in der Verwendung der Baustof[fe, Ma-]schinen und Werkzeuge hierbei unter Berücksichtigung d[er Ver-]kehrsdichte in den deutschen Großstädten und den Forde[rungen] der Verkehrspolizei fortschreitet. Selbst die älteste Stü[tze des] Verkehrs, die Straße, muß sich den Erfordernissen der ne[uen] Verkehrsmittel, der Kraftfahrzeuge, anpassen und d[em ent-]sprechend ausgestalten lassen.

Aus dem Wasserverkehr wird dem Beschauer ei[n ...]sichtliches Bild des Schiffbaues, des Entwurfes von Kanal-[...] Binnenverkehrsanlagen, neuzeitlicher Schleusen und Brück[en, ...] großen Hafenstädte, der technischen und wirtschaftliche[n Lei-]stungsfähigkeit der Wasserstraßen (vor allem des Rhei[ns,] Donau- und des Elb-Weser-Ems-Kanals) geboten, wobei [...] die vor genau 30 Jahren, am 22. Juni 1895, erfolgte Erö[ffnung] der größten und wichtigsten Wasserstraßen Deutschland[s, des] Nord-Ostsee-Kanals, erinnert werden. Dem edlen Wettbe[werb] der Eisenbahnen, dem Binnenverkehr, der sich na[ch den] Hauptstromgebieten Rhein, Donau, Elbe, Weser und Oder gl[ie-]dert, steht zur Seite der die Welt als sein Feld betrachtende [See-]verkehr, dessen Mittel namentlich durch deutsche Reed[ereien und] Werften ausgestellt sind. Ebenso wie die deutsche Techn[ik ...] Schiffahrt und ihrer zahllosen Hilfsmittel trotz der been[gen-]den Bestimmungen des Friedensvertrags von Versailles in de[n] E[...]

dennoch kräftig fortgeschritten ist, befindet sich auch ...eltung der deutschen Handelsflotte insofern wiederum ...rtsschreiten, als sie, die einst die zweite Stelle in der ...elsflotte einnahm und durch jene herabdrückenden Be... ...en auf einen Tiefstand des 14. Platzes zurücksank, ...t 2,8 Millionen Tonnen wieder an fünfter Stelle der ...ch emporgelangt ist.

...Eindruck wird nach der Beendigung der Ausstellungs... — die Flugzeuge werden erst im Juli gezeigt werden ...en vorher noch an größeren Flugwettbewerben teil — ...hrung der Erzeugnisse der an der Spitze marschierenden ... Flugtechnik hervorrufen. Diese Ausstellung hat ...en der Verband der deutschen Luftfahrzeugindustriellen ...men und ist die erste größere Ausstellung des Luftver... ...h dem Kriege. Man wird mit lebhaftem Interesse sehen ...wie sich aus dem unbeholfenen Sport- und Militärflug... ...heutige stolze, majestätisch die Luft beherrschende Ver...zeug mit seinem zurzeit größten Vertreter, dem ZR 3, ...t hat. Die Modelle und das sonstige Anschauungs...legen Schlüsse nahe über die Weiterentwicklung dieses ...nen Großverkehr die Palme in dem Kampf des Menschen ...Beherrschung der Natur davontragenden, glänzende Zu...sichten eröffnenden Verkehrsmittels.

...umfassendsten Ausstellungen, die bisher von der die ...enartigsten Tätigkeitsgebiete bearbeitenden Post ver... wurde, gehört die Gruppe D. Den Einrichtungen der ...oft wahre Wunderwerke der Technik darstellen, wird ...nderung, wie sie den großen Lokomotiven, dem Luft... ...d Flugzeug entgegengebracht wird, vielfach nicht ge... ...vil sie dem Publikum nicht vor Augen treten, obgleich ...ie Post von jedermann benutzt wird. Diese Einrich... ...ihrem derzeitigen hochentwickelten Stande werden in ...nd in Filmen vorgeführt. Die Ausstellung der Deutschen ...st umfaßt folgende Gebiete:

...e: Postwesen (Postbetrieb, Verwaltungs- und Betriebsanlagen, Verkehrsmittel, Betriebsmittel, Wohlfahrtswesen, Postreklame); Kraftpostwesen (Kraftpostbetrieb, Betriebsanlagen, Verkehrsmittel, Betriebsmittel); Postscheckwesen (Scheckbetrieb, Betriebsanlagen, Betriebsmittel).

...e: Telegraphie (Telegraphenbetrieb, Verwaltungs- und Betriebsanlagen, Betriebsmittel).

...e: Fernsprechwesen (Fernsprechbetrieb, Verwaltungs- und Betriebsanlagen nebst Einrichtungen, Betriebsmittel, Wohlfahrtsmaßnahmen).

...e: Funkwesen (Funkverkehr, Betriebsanlagen, Betriebsmittel, einschließlich Ausrüstungsgegenstände).

...e: Allgemeines (Unterrichtswesen, Psychotechnisches, Eignungsverfahren).

...oleres Interesse wird das Musterpostamt erregen, ...n ollem Betrieb mit dem Briefsortiergeschäft und seinen ...ungen, den neuesten Stempelmaschinen, eine Rohrpost... ...allen den arbeitsvereinfachenden und Menschenkraft er...n Mechanisierungseinrichtungen, wie Gurtförderer, ...t- und Briefbeutelrutschen, Kreistransporteure, Hänge... ...r Elektroposten, Verteilerringe, Verteilerkegel, ebenso ...lposten in Telegraphen- und Fernsprechämtern, gezeigt ...Weiter wird vorgeführt die Post in den Eisenbahnzügen ...post), modernste Postautos, Benzin- und Elektro-Post...kraftwagen, die neuzeitlich eingerichteten Kraftwagenwerk...der Deutschen Reichspost, die Einrichtungen der Luft... ...die Tätigkeit der Postreklame, das Drucken einer Post..., ...e Briefmarken von ihrer Entstehung an, das volkswirt...bedeutsame Postscheckwesen.

...em Gebiete der Telegraphie und des Fernsprechwesens ...wähnt: die technischen und Betriebseinrichtungen eines ...n Telegraphenamts vom Morseapparat bis zum Siemens-Maschinen-Schnelltelegraphen im Betriebe, eine Seekabel-Telegraphenstation, Teile des großen Berliner und Münchener Fernamts im Betriebe, ein kleines automatisches Fernsprechamt, die Technik des oberirdischen und unterirdischen Leitungsbaus, das die deutschen Verkehrszentralen unterirdisch miteinander verbindende Fernkabel, die besonders wichtige Meß- und Verstärkertechnik.

Das Funkwesen ist seiner schnellen Entwicklung und hohen Bedeutung entsprechend in allen Arten vertreten: Großstationen für den Verkehr mit Übersee, Funkstationen auf Schiffen, die Funkkabine des ZR 3, drahtlose Telephonie mit fahrenden Eisenbahnzügen-Einrichtungen für den Rundfunk und das Fernsehen. Der 10-kW-Rundfunkmaschinensender, der die erwähnten Gittertürme zur Zeichenentsendung und -aufnahme verwendet, ist in Betrieb. Damit das Publikum einen Einblick in die technischen Einrichtungen gewinnt, ist er in einer Glaskabine montiert.

Zahlreiche in neuartiger Form von Künstlerhand ausgeführte graphische Darstellungen geben Aufschlüsse über Verkehrsbewegung, Organisation, ebenso wie Modelle, Lichtbilder und Pläne über den hochentwickelten Stand des Hochbauwesens der Post mit ihren Amtsbauten, Scheckämtern, Fernsprechämtern, Verstärkerämtern, Kraftposthallen. Auch das Personalwesen der Deutschen Reichspost ist bei der Ausstellung berücksichtigt, um einen Einblick in das Unterrichtswesen, in die Unterrichtsmittel, das psychotechnische Eignungsverfahren, das Wohlfahrtswesen usw. zu geben.

Im Rahmen der Verkehrsausstellung sollen in der Zeit vom 20. bis 25. Juli 1925 wissenschaftliche Vorträge aus den verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens in Hörsälen der Technischen Hochschule oder in Räumen der Ausstellung selbst von ersten Wissenschaftlern und Fachleuten stattfinden.

Eins beweist diese Ausstellung mit zwingender Schlußkraft: Man kann den Deutschen, wie der bayerische Ministerpräsident Dr. Held bei der Eröffnung betonte, „den Erfindergeist, die Schaffenskraft, die Schaffensfreude nicht nehmen“. Die Verkehrsausstellung zeigt, was Deutschland, das alle Kräfte auf dem Gebiet der Technik einsetzen muß, um durch neue Vervollkommnungen einen Ausgleich zu seinen durch den unglücklichen Kriegsausgang ihm erwachsenen schweren Lasten zu schaffen, auf diesem wichtigsten Gebiet der Technik trotz aller Ungunst der Zeit geleistet hat. Von entscheidendem Werte hierbei war, daß das deutsche Volk seine Einheit bewahrt hat. Nur ein großes und einiges Volk kann ein hochentwickeltes Verkehrswesen schaffen und — gebrauchen. Das deutsche Volk besitzt in seinen Verkehrsmitteln die Träger und Klammern, die den Bau des Reiches trotz schwerster Belastung und heftigster Stöße zusammengehalten haben und hoffentlich für immer zusammenhalten werden. Goethes prophetisches Wort: „Mir ist nicht bange, daß Deutschland eins werde. Unser gutes Straßennetz und unsere künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun“ ist in Erfüllung gegangen. Und richtig ist auch ein anderer Ausspruch: „Die Lokomotive hat mehr getan, um die Menschen zu einigen, als alle Dichter, Philosophen und Propheten vor ihr seit Beginn der Welt.“

Die Verkehrsausstellung beweist hiernach aber auch, daß Deutschland bei aller berechtigten Wahrung seines eigenen Volkstums für die große und edle Idee des Verkehrs als eines Werkzeuges der Völkerverständigung und -versöhnung höchstes Verständnis besitzt und ein unentbehrlicher Mitarbeiter bei ihrer Durchführung ist.

Linienführung, Brückenbau, Oberbau und Sicherungswesen.

Von Regierungsbaurat **Wildbrett**, München.

Die Deutsche Verkehrsausstellung soll den Verkehr zu Land, zu Wasser und in der Luft in all seinen Formen vor Augen führen. Träger des Verkehrs sind überaus mannigfache bau- und maschinentechnische Anlagen und Einrichtungen. Ihre Darstellung hat jedoch, will man nicht in eine Baufachausstellung oder technische Messe ausarten, stets auf den Leitgedanken der Ausstellung — Verkehr — Bezug zu nehmen. Sehen wir wie das im Eisenbahnbau gelungen ist!

Das Bedürfnis nach Verkehr kannte nie Grenzen. Ihm stemmt die Natur in Form von Gebirgen, Gewässern, Boden- und Witterungseigentümlichkeiten Hindernisse entgegen. Wie die Technik solche Schwierigkeiten meistert, wie Verkehrswege auf wirtschaftliche Weise für moderne Verkehrsansprüche geschaffen werden, das sollen einige Beispiele lehren. Die die namhaften Höhen des Schwarzwaldes ersteigenden Bahnen (Murgtal-, Schwarzwald-, Höllentalbahn) vereinigen alle technischen Merkmale der Gebirgs- insbesondere der Mittelgebirgsbahn: steile Rampen, Ausfahren von Seitentälern, Tunnel- und Kehrtunnel, bei der Höllentalbahn auf einer Steigung 1 : 18 sogar Verwendung einer Zahnstange, die heute in ähnlichen Fällen allerdings vermieden würde. Wie Steilrampen anschwellenden Verkehr durch Steigerung der Betriebskosten und Aufwand an verlorener Zeit drosseln, zeigt die Spitzkehre bei Elm. Seit einigen Jahren umgeht sie der wichtige Verkehr Frankfurt-Bebra mit Hilfe des Schlüchterner Tunnels. Die Anschmiegung der Bahnlinie an ein enges Flußtal mit Durchschneidung schmaler oder besonders weit ausholender Bergnasen wird durch die Moseltalbahn erläutert. Hier ist besonders die für die Unterhaltung des Bauwerkes wie vor allem für die Lebensdauer des Oberbaues bedeutsame Verbesserung der Lüftung des Cochemer Tunnels beachtenswert. Neben der bis zu 1100 m Meereshöhe ansteigenden und Steigungen bis zu 1 : 30 aufweisenden Mittenwaldbahn als Vertreterin einer elektrisierten Hochgebirgsstrecke mit durchgehendem Schnellzugsverkehr sollen die den Nordostseekanal überquerenden Bahnlinien erklären, daß besondere Verhältnisse, wie die Durchfahrten von 42 m Lichthöhe für Kriegsschiffe, selbst in der Tiefebene lange Steigungen 1 : 150 und Kehrschleifen veranlassen können. Die auffallend zahlreichen Landöffnungen im Zuge der Brücken bei Hochdonn und Rendsburg weisen darauf hin, daß wie der Tunnel als Ersatz für einen tiefen Einschnitt, die Brücke als Ersatz für einen hohen Damm von wirtschaftlichem Vorteil sein kann. Das Schlußglied in der Reihe bemerkenswerter Linienführungen und den Abschied vom reinen Eisenbahnbetrieb bildet die Überquerung von Meeresteilen mittels Fährbetrieb. Der veralteten Fähranlage Stralsund-Altefähr ist die moderne Saßnitz-Trälleborg gegenübergestellt: Prächtige Fährschiffe verschlingen in ihrem Leib ganze Schnellzüge und tragen sie sicher und rasch übers Meer.

Bilder von Rutschungsverbauungen, von Schneeverwehungen und Hochwasserschäden im Bezirke der Reichsbahndirektion Augsburg wirken als Episoden in dem ewigen Kampf zwischen den Elementen und dem Menschengeist, hier im Dienste des Bahnverkehrs.

Für das Weitereilen der Zeit und ihrer Ansprüche legen die knappen Darstellungen aus dem Brückenbau beredtes Zeugnis ab. Eine vom Baukonstruktionsamt München bearbeitete Übersicht über die Lastenzüge, welche vom Jahre 1857 an den Berechnungen der Kunstbauten zugrunde gelegt wurden, zeigt in vortrefflicher Weise, wie der außerordentliche Aufschwung des Eisenbahnverkehrs an die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge und infolgedessen an die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnober- und -unterbaues immer höhere und höhere Anforderungen stellte. Die Darstellung läßt ohne weiteres erkennen, welche Bahnbrücken dem in einem eigenen Plan niedergelegten gegenwärtigen Ausbauprogramm der einzelnen Bahnstrecken Bayerns noch genügen. Eine große Zahl von Kunstbauten entspricht leid[illegible] Anforderungen, die der Wettbewerb der deutschen Eisen[illegible] sowohl mit fremden Bahnen als auch mit anderen Ver[illegible] mitteln dem Verkehr aufzwingt, nicht mehr und muß [illegible] wirtschaftlichste Weise leistungsfähiger gemacht werden [illegible] Neubauten nicht zu vermeiden sind, kommt die Einfüh[rung] des hochwertigen Baustahls mit einer gegenüb[er] seitherigen Flußstahl um 25 % vermehrten Festigkeit [illegible] Notlage entgegen. Unter den mit Zeichnungen und Modell[en] tretenen Brücken dieser Art sind vor allem der wuchtige [illegible] gelenkbogen mit Zugband der Lechbrücke bei Hochzoll [illegible] Stützweite) und der ein Motiv zu machtvoller Betonu[ng] Hauptöffnung steigernde Aufbau der Elbebrücke bei Hä[illegible] glänzende Zeugen neuzeitlicher Brückenbauweise und k[illegible] rischer Gestaltung ingenieurtechnischer Zweckbauten. V[illegible] kann der Neubau durch Verstärkung einzelner Tr[illegible] der bestehenden Brücken noch erspart werden. Derarti[ge] beiten finden besonders aus dem Bereich der Reichsbahndi[rektion] Stuttgart wohlgelungene Beispiele. Daß auch steinerne Br[ücken] die wegen des Überwiegens des Eigengewichtes über di[e] kehrslast im allgemeinen gegen die Steigerung der Last[illegible] nicht so empfindlich sind, in manchen Fällen einer Verst[ärkung] fähig sind, ist durch interessante Darstellungen von der B[illegible] Stadtbahn belegt; der Schutz gegen die geringe Tragfä[higkeit] des Untergrundes ist hier durch Einziehung eines So[illegible] wölbes, die Verstärkung der Tragkonstruktion durch [illegible] eines zweiten Gewölbes unter das erste und Verbreiteru[ng] Pfeiler erzielt. Sowohl für das Kräftespiel im Oberbau a[ls] wegen der dynamischen Wirkungen auf die Brückenkonst[ruktion] ist es zweckmäßig, den Bettungskörper über Brücken [illegible] laufen zu lassen. Bei eisernen Brücken ist unmittelbare [illegible] gung des Oberbaues auf den Tragteilen üblich. Der Umb[illegible] Trogenbachbrücke (Strecke Bamberg-Probstzella) wur[illegible] nutzt, die durchlaufende Bettung durch Anwendung eines [illegible] betontroges herzustellen; der Bewährung dieser Bauweis[e] [illegible] man mit Spannung entgegen.

Neben mancherlei ergänzenden Beiträgen, aus denen je[illegible] Firmen Grün & Bilfinger (Druckschildvortrieb und [illegible] gründung), Dyckerhoff & Widmann sowie Wayß & Freyt[ag] [illegible] vorzuheben sind, fallen die Klappbrücke bei Lindau[illegible] Klappbrücke bei Weener über die Ems und die noch im [illegible] findliche Doppelbrücke (Straße und Eisenbahn) mit D[illegible] über den Pregel bei Königsberg auf: Meist Kinder der Notw[endigkeit] sich verschiedene Verkehrswege gegenseitig stören und [illegible] lichen und wirtschaftlichen Verhältnisse keine großzüg[ige] Lösung gestatten.

Weniger sinnfällig, aber noch schwerer wiegend wirken [illegible] bereits beim Brückenbau aufgezeichneten Erhöhungen de[r] [illegible] kehrsansprüche auf dem Gebiet des Oberbaues aus. [illegible] sind grundsätzlich zwei Gesichtspunkte zu unterscheid[en] [illegible] Gestaltung des Oberbaues zur Aufnahme von Verkehrs[illegible] und die Gestaltung der Gleisverbindungen zur Bildun[g] [illegible] Bahnhöfen.

Der Verkehr verlangt zunehmende Geschwindigkeit d[illegible] förderung und eine hierdurch mitbedingte gleichzeitig [illegible] mehrung des Ladegewichtes, also Erhöhung des Radd[ruckes] [illegible] Wie Fahrgeschwindigkeit und Raddruck auf den O[illegible] wirken, ist — die Oberbaufachleute ausgenommen — we[illegible] kannt. Das Verständnis für diesen Zusammenhang w[illegible] besten geweckt durch Vorführung der Folgen, d. h. de[r] [illegible] nutzung der einzelnen Oberbauteile, welchem [illegible] Deutschen Verkehrsausstellung München ein breiter Ra[um] [illegible] geräumt ist. An ausgebauten Gleisstößen verschiedene [illegible] arten kann mit Hilfe der beigegebenen Regelpläne jede[illegible] sich von der Abnutzung der Schienen, der Befestigung [illegible] Verbindungsteile und der Schwellen überzeugen. Von g[illegible]

Interesse sind die trotz erheblich kürzerer Liegedauer weiter fortgeschrittenen Zerstörungen der in Tunneln (ilhelm-Tunnel, Schwarzwaldtunnel) gelegenen Teile. chleiß der Weichenteile wäre aus Zeichnungen nur htig zu erkennen und ist deshalb durch Nebeneinander- eines ausgebauten, abgenutzten und eines vollständig Zungen- bzw. Herzstückes veranschaulicht. Geriffelte und vertartig breitgefahrene Schienen ergänzen das Bild. itet durch die Kenntnis der Zerstörungswirkungen Betrachtung der weiteren Darstellungen zum Erlebnis. reichhaltigen Zusammenstellung von Übergangs- erkennen wir die Mühen, die auf die Durchbildung des

längerer Reihe liegen der Normalstoß auf Eisenschwellen für die gerade freie Strecke und seine Abwandlungen für gekrümmtes Gleis, für Kreuzung chaussierter und gepflasterter Wege, für senkrechte Kreuzung einer Kleinbahn. Der unmittelbare Ahne des Reichsoberbaues, nämlich der eiserne Oberbau von Oldenburg, ist zum Vergleich dicht daneben aufgelegt. Der Holzschwellenoberbau hat noch keine einheitliche Form gefunden. In Tunnelstrecken soll, wie die Zerstörungen lehren, Eisen als Befestigungsteil tunlichst vermieden werden. Demgemäß liegen als brauchbare Lösungen der badische Tunneloberbau mit Schienenstühlen und hölzernen Klemmkeilen und ein Vorschlag des Eisenbahn-Zentralamtes auf, bei dem die eisernen Unterlags-

Oberbauhalle.

der schwächsten Stelle des Oberbaues, überhaupt wie gangsstoßes, d. h. des Stoßes, bei dem die Schienenform , im besonderen verwendet sind. Noch interessanter sind ühungen um einen einwandfreien isolierten Stoß. ierung der für die Zugsicherung erforderlichen elektri- romkreise verbietet hier leitende Verbindung; die Aus- g der Eisenlasche erschwert die Schienenverbindung und haltung der Stoßlücken. Besondere Beachtung verdienen schläge von Wiedenbauer und Vögele (nachregulierbare raube) für Schienenisolierung. Zu erwähnen sind noch sammenstellung der gebräuchlichen Stützklemmen zum gegen das Wandern der Schienen und ein Versuch, die ung von Keilklemmbolzen als lösbare Verbindungsmittel Schienenstoß zu übertragen.

chauen wir die Mannigfaltigkeit der Konstruktions- die von den früheren Ländereisenbahnen und einzelnen rn entwickelt wurden, so mag der Wunsch begreiflich hen, wie auf anderen Gebieten so auch hier zu einheit- Formen zu gelangen, die Herstellung und freizügige dung erleichtern. Das ist der Sinn des im Eisenbahn- amt bearbeiteten neuen Reichsoberbaues. In

platten durch entsprechende Verschneidung der Holzschwellen und Unterlagsblättchen aus Pappelholz ausgeschaltet sind.

Die Verkehrsansprüche an den Oberbau beeinflussen aber nicht allein die Konstruktionsarbeit, sondern insbesondere die Verlegungsarbeit, in erster Linie die Herstellung des Bettungskörpers. Das frühere lose Aufschütten der Bettung und Unterkrampen der Schwellen überließ die Festigung der Gleisbahn dem Zugverkehr und benötigte natürlich wiederholtes Nacharbeiten. Jetzt sucht man die Gleisbahn von Anfang an so fest und ruhig herzustellen, daß gerade diese schädlichen Reibungsbewegungen an allen Berührungsstellen von Schienen, Kleineisen und Schwellen von Anfang an möglichst vermieden werden. Das führt zum Walzen oder Stampfen der Bettung. Der gesamte Baufortgang bei der Herstellung gestampfter Bettung ist sowohl für eisernen als auch für hölzernen Oberbau bayerischer Form vor Augen geführt.

Gleichzeitig lehrt diese Darstellung die Anwendung der Rambacherschen Eisenbetonroste, welche dem Schienenstoß eine besonders feste Lagerung verschaffen. Von der Wirkungsweise dieser Roste kann man sich selbst an einem kleinen Modell der Firma Del Bondio & Halter überzeugen. An dieser Stelle

muß ein anderer Versuch, die Bewegungen des Oberbaues unschädlich zu machen, erwähnt werden: die Trogschwelle des Oberbaurats Scheibe. Sie wandelt bekanntlich sämtliche Angriffskräfte in elastische Formänderungsarbeit um. Ein von Maschinen befahrener Gleisstoß im Ausstellungsbahnhof ist mit Trogschwellen versehen und gestattet, das Verhalten der Schwellen in Natur im Querschnitt zu beobachten. Bemerkenswert ist hierbei auch die Aufzehrung der Wärme bei Sonnenbestrahlung gegenüber den benachbarten Stößen auf Holzschwellen. Dieser Umstand könnte vielleicht eine Bedeutung gewinnen bei der Schienenschweißung.

Im Gegensatz zur Verschweißung der ins Pflaster versenkten Straßenbahnschienen standen der Verschweißung der Eisenbahnschienen die infolge unserer großen Temperaturunterschiede im Sommer und Winter beträchtlichen Längenwechsel entgegen. Andererseits bedeutet vollendete Schienenschweißung Beseitigung des Stoßes mit allen Nachteilen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft stellt deshalb Versuche mit geschweißten Schienenstrecken im Rangierbahnhof Nürnberg und in Tunneln an. In Tunneln hat das Verfahren wegen der Gleichmäßigkeit der Temperatur und wegen der erhöhten Bedeutung des Wegfalls von Kleineisen jetzt schon günstige Aussichten. Die Schienenschweißung nach dem Verfahren der Elektro-Thermit-Gesellschaft in Berlin ist in der Oberbauhalle in allen Stadien unter Beigabe von Festigkeitsproben dargestellt.

Auf einem anderen Gebiet des Oberbaues kommt der Schweißerei bereits heute erhöhte Bedeutung zu: Bei der Auffrischung abgenutzter Oberbauteile.

Eine sparsame Gleiswirtschaft erheischt Ausnutzung des Stoffes bis zur vollständigen Unbrauchbarkeit. Wie die ausgebauten Oberbauteile lehren, erstreckt sich die Abnutzung vielfach nur auf engbegrenzte Flächen. Können diese in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden, so ist der Bauteil wieder gewonnen und kann einen neuen vollkommen [illegible] Das ist der Fall bei den vom Eisenbahn-Zentralamt B[illegible] vom Brinker Eisenwerk ausgestellten Laschen und [illegible] platten, welche durch Auftrag von Schweißgut ihre [illegible] liche Form wiedererhalten haben, ferner bei den v[illegible] Weiden ausgestellten eisernen Schwellen, bei welche[illegible] den Löchern der Befestigungsschrauben aus geborste[illegible] lageflächen durch Aufschweißung neuer Platten geheil[illegible] Die Auffrischung erfolgt vorzugsweise durch E[illegible] schweißung. Im Holzschwellenoberbau handelt es sic[illegible] die Lager der Unterlagsplatten und die Löcher der [illegible] so wiederherzustellen, daß diese Teile festen Halt fasse[illegible]

Oberbau im Freien und Signale.

Dies geschieht in Bayern nach dem vorzüglich bewährt[illegible] sattelungsverfahren von Rambacher, we[illegible] Massenherstellung eingerichtet vorgeführt werden kan[illegible] Norddeutschland eingebürgerte Art, die Holzschwell[illegible] Einsetzung von Schraubendübeln wiederzugew[illegible] durch die Dübelwerke Berlin vertreten. Von welcher [illegible] der Schutz der Holzschwellen gegen Fäulniserreger [illegible] terung ist, zeigen in überaus anschaulicher Weise die [illegible] werke in Charlottenburg.

Die von den wichtigsten Hüttenwerken, Gleisbauanst[illegible] Bauunternehmungen gebrachten Erzeugnisse können h[illegible] nur kurz erwähnt werden. Ebenso können die zahlr[illegible] tretenen Geräte und Maschinen zur Verlegung und [illegible] haltung des Oberbaues nicht einzeln genannt werden. [illegible] Herstellung und Abnahme der Oberbaugegenstände b[illegible] ist hier die vom Eisenbahn-Zentralamt geleistete A[illegible] grundlegender Bedeutung. Das im Maschinenbau län[illegible] führte System der Grenzlehren wird künftig auc[illegible] Oberbauteile angewandt. Die Grenzlehren für den neue[illegible] oberbau sind bereits ausgestellt. Wer Wissenschaft be[illegible] nießen will, wird durch den glänzend gelungenen Ob[illegible]

EZA in Herstellung, Verlegung und Unterhaltung des spielend und kurzweilig eingeführt.

ite Teil des Oberbaues, die Gleisverbindungen, n letzten Jahren durch die Gesellschaft für Oberbau- (Dr. Vogel) und durch Reichsbahnrat Dr. Bäseler von bahndirektion München eingehende Behandlung. Ein den Plan „Schematische Weichenentwicklung“ läßt die tlichkeit einer Weichengruppe bisheriger Bauart klar Mangelhafte Platzausnutzung und in gewisser Weise Betriebsverhältnisse sind die Folge davon. Ordnung rrwarr von Gleisverbindungen zu bringen, Regeln für che Anordnungen aufzustellen, und im Anschluß daran hl von Weichenbauarten zu normen, sind die Grund- dieser dankbaren Aufgabe. In umfangreichen Dar- der Gesellschaft für Oberbauforschung ist die Her- eder beliebigen Gleisverbindung mit ausschließlicher g von vier Weichenwinkeln und zwei Schwellen- (für Haupt- und Nebengleise) als möglich nachgewiesen. er Reichsbahndirektion München gefertigten Pläne be- sodann die außerordentlichen Gewinne an Platzaus- und Übersichtlichkeit der Bahnhofsgestaltung bei olgerichtiger Anwendung der neuen Grundsätze. Die ve Durchbildung neuzeitlicher Weichen ist in Natur

Reichhaltigkeit einzigartigen Oberbauausstellung steht tellung des Sicherungswesens würdig zur Seite. cher, der mit den für die sichere Abwicklung des Be- forderlichen und im allgemeinen ziemlich verwickelten ngen nicht vertraut ist, fällt doch die stattliche Reihe n größten Teil des Ausstellungsbahnhofes beherrschen- ignalen auf. Dem Fachmann sei im voraus verraten, dem einträchtigen Zusammenarbeiten der Signal- und aufirmen (Deutsche Signalwerke Bruchsal, Hütten- seralfingen, Lokomotivfabrik Krauß, München, Signal- Jüdel, Braunschweig, AEG, Berlin, und Siemens & erlin) keine nackten Wiederholungen vorkommen.

eidlich bekannt: das bayerische Vorsignal zeigt in stellung ein wirkliches Signalbild, und zwar dasselbe, Ein- und Ausfahrsignal; es wird als Ausfahrvorsignal es Einfahrsignals angebracht, was billig und psycholo- eckmäßig ist. Demgegenüber verschwindet bei der ung des außerbayerischen Vorsignals jegliches Signal- aß auf das Vorhandensein des Signals durch eine be- andmarke aufmerksam gemacht werden muß; als Aus- nal erfordert es immer einen eigenen Mast unmittelbar r in weiterer Entfernung von dem Einfahrsignal. Die Vissens erstmalige unmittelbare Gegenüberstellung der enen Signalformen möchte zur unbefangenen Betrach- nders empfohlen werden. Die anerkannten Vorteile der bayerischen Eigentümlichkeit, nämlich der „Ruhe“- ls dritte Flügelstellung des Ausfahrsignals ist, angierpersonal jeden Augenblick die Befahrbarkeit der hrten kreuzenden Gleisverbindungen selbst beurteilen l die Umlegung des Ausfahrsignals aus der Ruhe- in tellung bereits vor Festlegung der Einfahr- und Aus- straße erfolgt sein muß. Neuerungen im bayerischen en sind: a) die bewegliche Langsamfahr- e, die am Einfahrsignalmast dem Lokomotivführer eine normale Geschwindigkeitsabminderung hinausgehende mung in Fällen, wo ständige Vorschriften oder je- efehle nicht zweckmäßig wären, vorschreibt; b) das lichtsignal. In Gegenden mit zeitweisen schlechten ältnissen (Bodenseenebel vor der Einfahrt nach wird in Abständen von etwa 130 m zwei- bis viermal m Einfahrvorsignal die Stellung dieses Signals wieder- b zum Unterschied vom Vorsignal selbst in horizontaler ng der beiden Lichter.

Bayern erstmals auf deutschen Bahnen angewandte al bildet den Übergang zu den Tageslicht-signalen. Sie bezwecken die vom Hintergrund und von der Witterung abhängige und zeitweilig beeinträchtigte Sichtbarkeit der Signalflügel zu beseitigen und durch einen Nebel und Schnee kräftig durchdringenden, den Hintergrund auf jeden Fall überstechenden Lichtschein zu ersetzen. Sie bieten damit gleichzeitig den Vorzug gleicher Signalbilder bei Tag und Nacht. Wirtschaftliche Vorteile aus der scheinbar einfacheren Gestaltung der Signale sind kaum zu erwarten. Bei der zurzeit im Gang befindlichen Erprobung der Tageslichtsignale wird jedenfalls neben der technischen Bewährung die physiologische und psychologische Wirkung auf das Lokomotivpersonal von Bedeutung sein. Der Besucher der Ausstellung kann sich von der Wirkung das beste Bild vom Stellwerk oder vom südlichen erhöhten Bahnsteig in der Fahrzeughalle aus machen. Die Anordnung der Lichter entspricht durchaus den Nachtbildern unserer gebräuchlichen Signale. Auch die Ablaufsignale (in Bayern Hammerform, in Preußen weißer Balken vor schwarzer Scheibe) haben bereits eine sinngemäße Nachbildung ihrer drei Stellungen (Halt. Langsam-, Schnellabdrücken) in Lichtform gefunden.

Besondere Beachtung verdient die Mannigfaltigkeit der Antriebe sowohl der Signale wie auch der zahlreichen im Ausstellungsbahnhof eingebauten Weichen älterer und neuester Bauart. Drahtzug, Gestänge und Kabel, Gleichstrom und Wechselstrom sowie Preßluft kommen alle an geeigneter Stelle zu Wort, und selbst die Gasbeleuchtung für Signale ist an einem bayerischen Einfahrsignal für Ausstellungszwecke angebracht. Der Vollständigkeit wegen sind auch die verschiedenen Ausführungen von Gleissperr- und Weichensignalen einander gegenübergestellt. Seitdem der Kraftwagen im Straßenverkehr nicht nur erhebliche Geschwindigkeitssteigerungen, sondern auch eine beträchtliche Vermehrung des beförderten Gewichts eingeführt hat, machte sich zunehmend das Bedürfnis geltend, an schienengleichen Wegübergängen dem Straßenverkehr Gefahrzustände (geschlossene oder fehlende Schranke) wirksam anzukündigen. Diesem Zweck dienen die Überweg-Blinklichtsignale, die beim Hauptzugang zum Ausstellungsbahnhof entgegenleuchten. Signale und fast sämtliche Weichen des Bahnhofs sind von einem eigenen Stellwerk aus zu bedienen. Wenn auch die Anordnung der Fenster, der Heizung, der Stellwerksbeleuchtung in gewisser Weise vorbildlich für solche Bauten wirken sollen, so war doch die übrige Raumgestaltung an die besonderen Ausstellungsbedürfnisse gebunden. Die Stelleinrichtungen selbst haben gleichfalls lediglich der Bedienbarkeit der erwähnten Anlagen zu genügen.

Wie Stellwerke durchgebildet werden, finden wir im Raum für Sicherungs- und Fernmeldewesen der Halle I. In eindrucksvoller Paradestellung reihen sich hier mechanische und elektrische Stellwerke der bereits genannten Werke aneinander, und zwar nicht tot; Weichen und Signale machen in Modell, Plänen oder in Naturgröße alle Bewegungen mit. Die Stellwerke sind untereinander so in Abhängigkeit gebracht, daß wir eine Zugfahrt durch vier Stationen hindurch verfolgen können. Ausgehend von einem preußischen Stellwerk etwas vereinfachter Bauart (Kleinstellwerk) gelangen wir über das preußische Einheitsstellwerk zu den bayerischen Ausführungen für Stationen mit Befehlsstellwerk und einem abhängigen Stellwerk. Verbilligung des Betriebes führte hier zu der Anordnung von abhängigen Weichenstellwerken für entfernte Weichengruppen, die nur zu Zeiten des Rangierverkehrs besetzt, in der übrigen Zeit verschlossen sind. Diese zukünftig bevorzugte Zentralisierungsart hat sowohl eine mechanische wie eine elektrische Lösung gefunden, die beide durch die Anwendung von Gleichstromblockung einen weiteren Fortschritt bedeuten. Wessen Stellwerkswärters Herz lacht nicht, wenn er sieht, wie die vielerlei Blocktasten des Wechselstromblockwerkes verschwinden und ihre Bedienung in die viel vertrauteren und ohnedies zu ziehenden Fahrstraßen- und Signalknebel geschlüpft ist? Eine wichtige und in letzter Zeit wieder besonders viel erörterte Frage ist: Soll und kann man bei Haltstellung des Einfahrsignals selbsttätige Warneinrichtungen auf den Lokomotivführer oder gar auf

die Bremsen des Zuges einwirken lassen. Aus der Unzahl von Vorschlägen, die manchmal geradezu kindlich anmuten, fand der van Braamsche Apparat, der den deutschen Verhältnissen vielleicht am ehesten entspricht, Beachtung und probeweise Einführung. Modell und naturgroße Ausführung dieser Einrichtung werden in der Ausstellung durch die Eisenbahnsignalwerke Bruchsal vorgeführt. Der Schutz der Weichen gegen vorzeitiges Umstellen und die Auslösung der elektrischen Hebelsperre mit Schienenisolierung durch die Fahrzeuge ist an einem von der Sicherungswerkstätte München gefertigten Modell zu verfolgen.

Unter den übrigen Darstellungen beanspruchen erhöhtes Interesse die ebenfalls in Modellen vorgeführte Einrichtung: Selbsttätige Signalisierung nebst Rückmeldung der belegten Strecken auf der Hamburger Hochbahn, Dreifarbensignal für selbsttätige Blockung (folgende Strecke belegt, übernächste Strecke belegt bzw. frei) und selbsttätiger Wagenablauf. Die rechtzeitige Umstellung der Weichen beim Sortieren von Güterzügen stößt besonders bei unsichtigem Wetter wegen der großen Verschiedenheiten der Ablaufgeschwindigkeiten und der Wagenlängen auf Schwierigkeiten. Beim selbsttätigen Ablauf wird diesen dadurch begegnet, daß der vom Wagen zu durchlaufende Weg über die Weichenstraße am Ablaufberg elektrisch so vorbereitet wird, daß der Wagen während des Ablaufens schrittweise seine Weichen selbst umstellt und nach dem Durchfahren für den folgenden wieder freigibt. Wo die Weichenstellung durch Hand vom Ablaufstellwerk aus betätigt wird, verwendet man zweckmäßig Gleismelder mit Altersmeldung; hierbei meldet der ablaufende Wagen das Überfahren bestimmter Punkte der Weichenstraße selbst zurück, so daß der Weichenwärter vorzeitiges Umstellen der Weichen vermeiden und die Abdrückgeschwindigkeit danach regeln kann.

Auf dem Gebiet des Fernmeldewesens finden wir neben den bekannten Erzeugnissen von Siemens & Halsk[e] Lorenz verschiedene bemerkenswerte Bauarten von [...]tern, Morsetastern usw., wie sie die Einführung des [...] Betriebs auf Bahnstrecken zur Sicherung des P[...] schädlichen Stromübergängen bedingt. Die von der [...]direktion Halle nach Ausführung von Lorenz [...] durchgehende Schlußzeichengabe auf [...]leitungen wird dem Beamten, der bisher viel Zeit [...] unliebsame Störungen durch Nachforschungen nach [...] seiner Streckentelephone erfuhr, von Segen und der [...] von wirtschaftlichem Vorteil sein. Schließlich sei [...] Selbstladeanlage der Firma Wetzer in P[...]

Halle I, Raum: Sicherungs- und Fernmeldewesen.

[...]wiesen. Der im Sicherungs- und Fernmeldewese[n] [...] elektrische Strom wird größtenteils aus Speicheranla[gen] [...] Bei der weittragenden Bedeutung dieser Einrichtunge[n] [...]lässiger Fluß der Stromquellen von Wichtigkeit. Die [...] der Spannung und die Wiederaufladung der Zellen [...] Bedienung der Sicherungseinrichtungen nicht behil[...] Selbstladeanlagen schalten nun mit dem Unterschreit[en] [...]stimmten Spannungsgrenze selbsttätig die Betriebs[...] eine Reservebatterie und den Ladestrom an die [...] Zellen um, wobei berücksichtigt ist, daß während des [...]vorgangs keine Stromunterbindung eintritt. So seh[en] [...] im Sicherungs- und Fernmeldewesen überall Fortschri[tte] [...]mittelbar der reibungslosen Abwicklung des unaufh[...]genden Verkehrs und der Steigerung der Leistungsf[ähigkeit] [...] gleichem oder geringerem Aufwand dienen.

Am Schluß unseres flüchtigen Überblickes möcht[e] [...] versäumt werden, der wohlgelungenen Raumge[staltung] zu gedenken, die gerade den Räumen für Bahnbau, [...] Sicherungswesen zuteil wurde. Die Architekten der [...] Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektor Wür[...] Reichsbahnrat Buchner, haben hier schlagend bewie[sen], [...]

Zusammenarbeit mit dem Ingenieur selbst spröde und Schmutz langjährigen Gebrauchs behaftete Gegenstände tisch befriedigender und erquickender Art vorgeführt können. Hier mögen weiter alle sehen, wie unerbittliches Einschreiten gegen marktschreierische Reklame privaten Ausstellern keineswegs zum Nachteil gereichen muß. Unterordnung unter ein höheres Ziel adelt und hebt den inneren Wert erst ins rechte Licht.

Fahrzeuge und Werkstättewesen.

Von Reichsbahnrat **Taschinger**, Rosenheim.

dem inner- und außenpolitischen Zusammenbruch war s deutsche Eisenbahnwesen in eine entsetzliche Lage n. Der ungenügende Fahrzeugbestand, der insbesondere füllung der Waffenstillstandsbedingungen den deutschen noch verblieben war, befand sich infolge der langen hre in einem völlig heruntergewirtschafteten Zustand. rkstätten, entblößt von allen brauchbaren Baustoffen, e Unmöglichkeit von Instandsetzungen oder Neubeschaf von notwendigen Einrichtungen, Werkzeugen und Ma nur im bescheidensten Maße leistungsfähig, standen haos an Lokomotiv- und Wagenruinen gegenüber mit einem und körperlich bis zum äußersten abgespannten Per as erst aus dem Kriegsdienst in die Heimat zurückge war. Nach Umfluß von sechs Jahren setzte die Deutsche hn durch die Abteilung Fahrzeuge und Werkstättewesen nbahntechnischen Ausstellung in Seddin die Öffentlich l insbesondere auch die ausländische Fachwelt in ein be es Erstaunen. Mehr als 100 Lokomotiven und 120 Wagen ster Konstruktion, eine Menge von Modellen und Plänen Verbesserung der Werkstättenbetriebe sprachen einen en Beweis von einem gigantischen Werk, das in einer Zeitspanne die Deutsche Reichsbahn bewältigte.

Seddiner Ausstellung im Herbst 1924 war eine aus ich eisenbahntechnische Ausstellung; sie konnte daher ommener Weise das Gebiet der Eisenbahntechnik um Sie brauchte, gemessen an der Zahl der ausgestellten ge und Werkstätteneinrichtungen, sich auch keine ört Beschränkungen aufzuerlegen.

ntlich andere Aufgaben und Bedingungen hat die Ab n Fahrzeuge und Werkstättewesen der Deutschen Ver sstellung 1925 in München zu erfüllen. Hier muß sich schinentechnische Eisenbahnwesen in den Rahmen der n Verkehrstechnik einfügen.

a die Seddiner Ausstellung nach dem Niederbruch eine olze Schau, so soll die Eisenbahnabteilung der Deutschen rsausstellung auf verhältnismäßig kleinem Raum die ende Bedeutung des Eisenbahnwesens im deutschen Wirt eben vor Augen führen und dartun, welche neuen Wege tsche Reichsbahn unter dem Druck des Friedensvertra Steigerung und Verbilligung der Verkehrsleistungen lagen hat. Die Einbeziehung des Eisenbahnwesens in samte Verkehrswesen (Eisenbahn-, Post-, Flug-, Kraft Wasserstraßenwesen usw.) bedingte natürlich eine er räumliche Einengung für die maschinentechnische Ab der Eisenbahnausstellung. Trotz dieser örtlichen Ein konnten aber auf der Verkehrsausstellung 43 Loko , 77 Personen- und Güterwagen und 14 Triebwagen, malspurlokomotiven und 29 Schmalspurwagen zur Schau werden. Ferner werden neue Personenwagen, Schlaf Salonwagen, Unterrichtswagen, Postwagen und Arzt das Interesse des Publikums wachrufen. Eine außer iche Mannigfaltigkeit zeigen die ausgestellten Güter Es seien unter den 54 Wagen lediglich genannt: Ein gen, die nach dem Austauschbauverfahren hergestellt Vagen mit selbsttätiger Scharfenbergkupplung, ferner umgüterwagen für verschiedene Zwecke, Bierwagen, gen, Milchwagen, Kesselwagen, Heizwagen, Kohlenstaub rtwagen, Oelgaswagen, Früchtetransportwagen, Schotter Tiefladewagen von 110 t Tragfähigkeit für die Beförderung von Transformatoren, Güterwagen aus Eisenbeton, Selbstentlader usw. Eine besondere Weihe erhielt die Fahrzeugausstellung durch die rege Beteiligung der österreichischen Bundesbahnen.

Auch dem Werkstättewesen konnte ein genügender Raum überlassen werden, so daß der Laie sowohl wie der Fachmann reichliches Material vorfindet.

A. Fahrzeuge.

Die Fahrzeuge sind im Ausstellungsbahnhof aufgestellt. Ein großer Teil der Lokomotiven und Wagen konnte in einer 196 m langen und 32 m breiten Eisenbahnhalle, die durch richtig dimensionierte Zweckform außerordentlich gut wirkt, untergebracht werden. Die Besichtigung der ausgestellten Fahrzeuge ist dem Publikum durch Podien, welche etwa in der Höhe eines Lokomotivführerstandes errichtet wurden, bequem gemacht worden.

I. Dampflokomotiven.

Ein erhebliches Interesse beanspruchen die von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei, München ausgestellten 3 Schnellzuglokomotiven. Maffei hat eine 2 C 1 (badische), eine 2 C 1 rumänische Schnellzuglokomotive sowie die für die Entwicklung des Schnellverkehrs bedeutsame 2 B 2 (bayrische) Schnellzuglokomotive ausgestellt.

Die für die Reichsbahndirektion Karlsruhe gelieferte 2 C 1-Vierzylinder-Heißdampf-Verbund-Schnellzuglokomotive der Gattung IV h dient dem schweren Schnellzugverkehr auf Flachbahnen für Geschwindigkeiten von 90—130 km/St. Die innen liegenden Hochdruckzylinder der Lokomotive arbeiten auf die erste gekuppelte Achse und die außen liegenden Niederdruckzylinder auf die zweite gekuppelte Achse. Die erste Kuppelachse hat Kurbelblätter mit Frémontschen Ausschnitten. Jeder Zylinder besitzt einen eigenen Kolbenschieber. Je ein Hoch- und ein Niederdruckschieber sind in Tandem-Bauart auf einer gemeinsamen Schieberstange angeordnet, so daß auf jeder Maschinenseite nur eine einzige äußere Steuerung notwendig ist. Die Lokomotive ist mit einem Dampfüberhitzer, System Schmidt, einem Speisewasservorwärmer, einer Kolbenspeisepumpe, einer selbsttätigen Vorrichtung zur Verhütung des Kaltspeisens bei geschlossenem Regler und Anfahrventilen System Maffei versehen. Die beiden Wangen des geschmiedeten Barrenrahmens bestehen nur aus je einem Stück. Der Tender hat vier Achsen, wovon die beiden vorderen in einem Drehgestell vereinigt sind, während die zwei hinteren Achsen fest im Tenderhauptrahmen gelagert sind. Die vorletzte Achse hat verschwächte Spurkränze.

Die 2 C 1-Vierlings-Schnellzuglokomotive für die rumänischen Staatsbahnen wurde für eine Stundengeschwindigkeit von 126 km gebaut. Die in einer Reihe liegenden vier Zylinder werden paarweise von einem einzigen Kolbenschieber Maffeischer Bauart gesteuert, so daß auf jeder Lokomotivseite nur eine Steuerung notwendig ist. Die Steuerspindel ist nach außen, vorne verlegt, um Raum für die Feuerbüchse zu schaffen. Angetrieben wird die erste gekuppelte Achse, um die hinteren Achsen möglichst zu entlasten. Der Rahmen ist als elastischer Barrenrahmen ohne Längsversteifungen ausgebildet. Gefeuert wird Rohöl über einer dünnen Kohlenschicht. Das Rohpetroleum wird zunächst in einem Vorwärmer dünnflüssig gemacht und sodann mittels eines Dampfstrahles dem Brennstoffzerstäuber zugeführt. Ein Ölbehälter für 6 t Vorrat befindet sich außer dem 4 t fassen-

den Kohlenbehälter auf dem vierachsigen Tender. Das Speisewasser (21 cbm im Tender) wird in einem auf den Langkessel gesetzten Reiniger, System „Pecz Rejtö", enthärtet, bevor es in den Verdampfungsraum gelangt.

Für die Entwicklung des Schnellzugverkehrs ist die 2 B 2-Vierzylinder-Verbund-Heißdampfschnellzuglokomotive für eine Stundengeschwindigkeit von 150 km von besonderer Bedeutung; sie wurde von der Lokomotivfabrik Maffei bereits im Jahre 1906 für die vorm. kgl. bayr. Staatseisenbahn gebaut. Dank der vorzüglichen Anpassung der Rost- und Kesselabmessungen, der Zylindergrößen und der Dampfverteilung, des ausgeglichenen Triebwerkes und des elastischen Rahmens und Laufwerkes wurde diese Geschwindigkeit noch übertroffen. Mit angehängten 150 t am Tenderzughaken wurden 155 km/St. erzielt.

In dem vierachsigen Tender können 31,5 cbm Wasser u Kohlen mitgeführt werden. Bei sparsamem Brennstoffve kann die Lokomotive in dem Bereich von 45 bis 110 km Z leistungen bis zu 2000 PS Si ohne Schwierigkeiten ein Bei den Probefahrten erreichte man bei ruhigem Lauf S geschwindigkeiten bis zu 128 km. Mit derartigen Leis kann diese Lokomotive, abgesehen von wenigen Steilr den Schnellzugverkehr auf allen deutschen Bahnen ohn spann durchführen, sofern die Gleise und Brücken den druck aufnehmen können.

Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. hat der Ausstellu 2 D 1-Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-Schnellzuglokomoti Verfügung gestellt. Die Lokomotive fährt auf Gleisen mi Spurweite von 1676 mm und hat eine der Rostfläche vor

Einige interessante Hauptabmessungen der drei genannten Lokomotiven sind in nachfolgender Übersicht zusammengestellt:

	2 C 1 badische	2 C 1 rumänische	2 B 2 bayrische
	Schnellzuglokomotive		
Kesseldruck . .	15 at	13 at	14 at
Rostfläche . . .	5 qm	4 qm	4,7 qm
Gesamtheizfläche	302,4 qm	307 qm	253 qm
Leergewicht . .	87,5 t	83,3 t	74,5 t
Dienstgewicht .	96 t	93,1 t	82,5 t
Triebraddurchm.	2100 mm	1855 mm	2200 mm

Die Friedrich-Krupp-A.-G. sowie die Maschinenbau-Ges. Karlsruhe stellen je eine 1 D 1-Dreizylinder-Heißdampf-Personenzug-Lokomotive aus. Diese Lokomotive hat eine beiderseits verschiebbare vordere Achse, die mit der gleichfalls verschiebbaren ersten Kuppelachse zu einem Drehgestell vereinigt ist, während die zweite Kuppelachse festgelagert und als Treibachse für alle drei Zylinder ausgebildet wurde. Die dritte Kuppelachse wieder ist verschiebbar und trägt die Gegenkurbeln für die Dampfzylinder, die vierte Kuppelachse ist fest gelagert und die hintere Laufachse beiderseits verschiebbar. Durch starke Rückholfedern werden die Laufachsen in die Mittellage zurückgeführt.

Der Kessel besteht aus dem Langkessel mit zwei Schüssen und dem keilförmig ausgebildeten Stehkessel, der zwischen den Rädern der hinteren Kuppelachse bis auf den Rahmen herunterreicht. Der Kessel hat eine Heizfläche von 220 qm, 80 qm Überhitzerfläche und 4 qm Rostfläche. Der Dampfdruck beträgt 14 at. Die beiden seitlichen Zylinder sind wagerecht, der mittlere ist geneigt angeordnet. Für die Zylinder, von denen jeder einen Durchmesser von 520 mm und 660 Hub hat, ist eine Heusingersteuerung vorgesehen.

Als Bremse wurde die Kunze-Knorr-Bauart eingebaut, die einseitig von vorn auf alle vier Kuppelachsen wirkt. Zwischen den beiden hinteren Kuppelachsen quer auf dem Rahmen liegt der Speisewasservorwärmer.

Die Lokomotive wiegt leer etwa 100 t, das Dienstgewicht beträgt etwa 111 t. Sie ist zwischen Puffern und Stoßpuffern 14,2 m und mit dem Tender zwischen den Puffern 22,98 m lang

entsprechende Leistungsfähigkeit von 2500 PS erhalten. fördert auf der Strecke von Madrid bis zur französischen Schnellzüge von 400 t Belastung mit einer Stundengesch keit von 90 km. Das Lokomotivgewicht beträgt 93 t, das le gewicht 103 t, das Reibungsgewicht 64 t.

Die AEG-Lokomotivfabrik Hennigsdorf hat die Ausstellu einer 1 C Zweizylinder-Heißdampf-Tender-Personenzuglokom beschickt, deren Höchstgeschwindigkeit 60 km erreicht Gesamtradstand der Lokomotive beträgt 6 m, der feste Ra 3,6 m. Die Zylinder arbeiten auf die 2. Achse; die 1. ist eine Adamsachse. Der Triebraddurchmesser beträgt 13 das Leergewicht 45 t, das Reibungsgewicht 46 t, das le gewicht 57 t, die Gesamtlänge 10,4 m.

Die Reichsbahndirektion Stuttgart hat eine Vierzylind bund-Heißdampf-Reibungs- und Zahnradlokomotive mit 5 Ep achsen zur Schau gestellt. Die erste und fünfte Ach Lokomotive sind seitlich verschiebbar, während die Achse einen geschwächten Spurkranz besitzt. Die größ schwindigkeit der Lokomotive beträgt bei Reibungsdruck bei Zahnraddruck 10 km. Leergewicht der Lokomotive Dienstgewicht 77,8 t, Triebraddurchmesser 1150 mm.

Die Lokomotivfabrik Krauß & Co., A.-G. München, brin der Deutschen Verkehrsausstellung eine Heißdampf-Per zug-Tenderlokomotive Gattung Pt 3/6, die sich für Per und Schnellzüge in Bayern auf gebirgigen Strecken sehr g geführt hat, ferner eine Heißdampf-Personenzugzahnrad-T Lokomotive, Gattung PtzL 3/4, und eine Heißdampf-Nebe Tenderlokomotive, Gattung GtL 4/4.

Die Berliner Maschinenbau-A.-G. vorm L. Schwartzkopf eine E Heißdampf-Tenderlokomotive der Polnischen Staa aus. Die Maschine hat eine Gesamtlänge von 8,8 m u mit kurvenbeweglichen Achsen, Bauart Schwartzkopff, rüstet.

Freudig wird wohl allseits begrüßt werden, daß die reichischen Bundesbahnen trotz mancher Hindernisse nicht nehmen ließen, die Deutsche Verkehrsausstellung haltig zu beschicken.

Von den vier ausgestellten Dampflokomotiven, die dur konische Kesselform auffallen, treten besonders die

glokomotiven 1 F und 2 D hervor. Die für eine Höchst-
digkeit von 60 km gebaute 1 F-Heißdampf-Vierzylinder-
chnellzuglokomotive ist besonders wegen ihrer Kurven-
keit interessant. Während die erste, dritte und vierte
st gelagert ist, sind die übrigen drei Kuppelachsen seit-
chiebbar. Die als Treibachse für alle vier Zylinder aus-
dritte Achse ist spurkranzlos.

Heißdampf-Zwillings-Schnellzuglokomotive besitzt eine
schwindigkeit von 90 km.

einer umgebauten 2 C-Zwillings-Heißdampf-Schnellzug-
ve ist noch eine vereinigte Reibungs- und Zahnrad-Naß-
willings-Tenderlokomotive, Gattung F, zu sehen, die bei
druck eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km und bei
antrieb eine solche von 15 km erreicht. Die Haupt-
ngen der einzelnen Lokomotiven sind nachstehend über-
zusammengestellt:

	1 F	2 D	F	2 C
ä e qm	5	4,47	3,3	3,1
n eizfläche qm	296	293,4	195,65	206,5
t wicht t	95,77	86,4	87,96	69,4
k t	13,6	15,1	14,6	14,4
durchmesser mm	1450	1740	?	1820
annung at	16	15	13	14
Radstand m	10,10	9,54	6,8	8,46

sonderes Interesse wird nicht nur der Eisen-
niker, sondern vor allem auch die In-
er 2/2-gekuppelten Kranlokomotive mit einer
haken hängenden 10-PS-Schmalspurlokomo-
gegenbringen. Die Kranlokomotive findet
ung in Höfen industrieller Unternehmungen,
las Be- und Entladen der Güterwagen und
agern der Baustoffe zu besorgen hat. Sie
benbei noch den gesamten Verschiebedienst
Anschluß an die Hauptbahngleise über-
die Verwendbarkeit der Lokomotive ist da-
außerordentlich vielseitige.

waren die Kranlokomotiven in ihrer Bauart
vielteilig, da drei voneinander unabhängige
schinen erforderlich waren, und zwar eine
en bzw. Senken, eine zum Drehen und die
um Fahren. Jede dieser Dampfmaschinen
als Reversirmaschine gebaut sein. Die
schine zum Heben und Senken war gewöhn-
Kranarm eingebaut und mußte deshalb eine
he Dampfzuleitung erhalten. Das Gewirr an Hebeln im
aus war so groß, daß nur ein eigens ausgebildetes Per-
Lokomotive bedienen konnte. Die von der Lokomotiv-
Krauß ausgestellte 2/2-gekuppelte Kranlokomotive kann
s eine erhebliche Verbesserung und Vereinfachung an-
en werden, da das Heben, Senken und Drehen sowie der
rt längs der Gleise mit nur einer Dampfmaschine er-
wird.

auf dem Rahmen, unter dem Rundkessel liegende Rever-
ine, arbeitet über die Kurbelwelle auf rechts und links
Schneckengetriebe. Reibungskupplungen stellen die Ver-
mit der Schnecke für das Hubwerk oder das Schwenken
s Einrücken der Kupplungen erfolgt durch Dampfdruck
eines Servomotors, der vom Führer betätigt wird. Da
Motor gleichzeitig die Dampfzuführung zur Dampf-
steuert, hat der Führer nur einen Hebel mehr zu be-
als bei einer gewöhnlichen Dampflokomotive.

ranlokomotive ist mit einem 6½ m auskragenden Kran-
einer Tragfähigkeit von 3000 kg ausgestattet. Groß ist
Zahl der ausgestellten Kleinbahn-Dampflokomotiven.
nen dieser kurzen Übersicht können nur einige besonders
genannt werden.

annoversche Maschinenbau-A.-G. hat sich zur besonderen
gestellt, die von ihr gebauten Lokomotiven in allen
möglichst zu normalisieren und zu typisieren. Eine Aus-
her Lokomotiven für Kleinbahn- und Werkbetrieb ist
auf der Deutschen Verkehrsausstellung zur Schau gestellt. Die
Zahl der Ersatzteile der Lokomotiven ist auf ein Mindestmaß
herabgedrückt; so sind z. B. innerhalb vier vollspuriger Bau-
arten von 250 bis 550 PS Leistung 70% aller Teile gleich und
auswechselbar.

Die Hanomag ist ferner mit einigen typisierten Einheitsloko-
motiven für Bau- und Abraumbetrieb vertreten. Unter diesen
wäre besonders die 280-PS-Einheitslokomotive mit Braunkohlen-
feuerung für Abraumbetrieb hervorzuheben, die durch ihre über-
aus gedrängte Bauart und ihre geringe Höhe von nur 2,45 mm
auffällt.

Krupp zeigt eine überaus kräftig gebaute, einem robusten
Betrieb entsprechende 175-PS-Tenderlokomotive von 900 mm
Spur, einem Raddurchmesser von 900 mm, einem Radstand von
1900 mm und einem Dienstgewicht von 21,4 t.

Die Lokomotive ist imstande, eine Kurve von 23 m Radius
noch zu durchfahren.

Eine schwere Abraumlokomotive niedriger Bauart für Bagger-
betrieb, die mit elektrischer Beleuchtungseinrichtung ausgerüstet
ist, bringt A. Borsig, G. m. b. H., Berlin-Tegel. Die Maschine,
die 250 bis 270 PS leistet, arbeitet mit einer Dampfspannung von
13 at und besitzt einen Radstand von 2000 mm. Das Dienst-
gewicht beträgt bei einer Höhe der Maschine von nur 2,45 m 27 t.

Eine 2 × 2/2-gekuppelte Tenderlokomotive der Sächs. Ma-
schinenfabrik vormals R. Hartmann A.-G. Chemnitz, mit 0,75 m
Spur und 6,2 m Radstand, bringt die Reichsbahndirektion
Dresden zur Ausstellung.

Henschel u. Sohn stellt eine 5/5-gekuppelte Heißdampflokomo-
tive, Gattung K 55,9, für 0,75 m Spur aus; Arn. Jung, Jungen-
thal, eine C-Tenderlokomotive für 0,76 m Spur, 50 PS und Holz-
feuerung, Maffei eine 3/3-gekuppelte Tenderlokomotive für 1 m
Spur mit 140 PS und Krauß drei normalisierte Schmalspur-Ein-
heitslokomotiven mit 40, 80 und 150 PS, für 600, 750 und
900 mm Spur.

Wohl eine der volkstümlichsten Schöpfungen der Ausstellung
dürfte die von der Münchner Lokomotivfabrik Krauß u. Co.
geschaffene Kleinbahn sein, die erste dieser Art in München.
Die Maschine ist eine in einem Verhältnis 1 : 3,33 verkleinerte
3/6-gekuppelte Schnellzuglokomotive mit Überhitzer, Luftsauge-
und Dampfbremse, Zentralschmierung usw. Die Lokomotive mit
dem kurzen, gedrungenen Schlot, dem langgestreckten Kessel,
der in blaugrauschimmerdem Stahlblech mit den blanken Mes-
singringen einen sehr schmucken Eindruck macht, ist 1,35 m
hoch und hat mit dem Tender eine Länge von 7½ m. Sie ruht
auf sechs Achsen, hat vorn ein Drehgestell und rückwärts eine
Laufachse und leistet 35 PS. Das 4½ bis 5 t wiegende Dampf-
rößlein ist imstande, 10 Wagen mit je 16 Personen mit einer
Höchstgeschwindigkeit von 30 km zu befördern und auch die
1 : 40 betragenden Steigungen noch zu nehmen. Die Bahnanlage,

welche eine Spurweite von 38 cm aufweist, ist sehr sorgfältig ausgeführt und mit elektrischem Blocksystem gesichert. Die auf einem Eisengestell ruhenden 6 m langen Wagen sind mit einer Brüstung von 1 m Höhe in Holz ausgeführt, die Sitze 2 : 2 einander gegenüber angeordnet. Die Wagen sind mit automatischer Luftsaugebremse und der selbsttätigen Scharfenbergkupplung ausgerüstet. Zwei Garnituren der Liliputbahn bewältigen den regen Verkehr, während eine Maschine in der Ausstellungshalle neben einer mächtigen elektrischen Schnellzuglokomotive steht.

II. Elektrische Lokomotiven.

Der elektrische Vollbahnbetrieb hat in allen Ländern in den letzten Jahren immer mehr Eingang gefunden. Nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der breiten Allgemeinheit besteht deshalb für die elektrische Zugförderung ein lebhaftes Interesse. Die Deutsche Verkehrsausstellung 1925 hat dem wachsenden Interesse weiter Kreise durch die Ausstellung zahlreicher elektrischer Lokomotiven neuester Bauart besonders Rechnung getragen.

Die Siemens-Schuckert-Werke Berlin und die Lokomotivfabrik J. A. Maffei, München, stellen eine 2 B B 2-Wechselstrom-Personenzuglokomotive aus, welche dazu bestimmt ist, Personen- und Schnellzüge von 500 t auf den bayrischen Gebirgsstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/Std. zu befördern. Ein luftgekühlter Öltransformator setzt die Fahrdrahtspannung auf die abgestufte Niederspannung für die vier Fahrmotoren herab. Die Geschwindigkeitsregelung erfolgt mit Hilfe von elektromagnetisch betätigten Stufenschützen. Je zwei Motoren, die zu einem Doppelmotor vereinigt sind, arbeiten über Zahnräder auf eine gemeinsame Vorgelegewelle. Von den Vorgelegewellen werden mittels Treibstangen die in Triebachsmitte gelagerten Kurbelblindwellen und von diesen mittels Kuppelstangen die Triebachsen angetrieben.

Für die schwersten Güterzüge auf den bayerischen und schlesischen Gebirgsbahnen bringt die Allgemeine Elektricitätsgesellschaft eine C + C-Lokomotive, die eine angehängte 1200-t-Last bei 10‰ Steigung in 3½ Minuten auf 25 km Stundengeschwindigkeit bringen muß. Die vorgeschriebene Leistung verlangt die Anwendung von sechs gekuppelten Achsen mit je 20 t Belastung. Um die Lokomotive kurvenbeweglich zu machen, wurde sie dreiteilig hergestellt. Sie erhielt zwei Drehgestelle mit je drei gekuppelten Achsen und einem den Transformator tragenden Wagebalken, der an seinen Enden auf den Drehgestellen gelagert ist. Je zwei Motoren, die zu einem Doppelmotor vereinigt sind, arbeiten mittels Zahnräder auf eine gemeinsame Vorgelegewelle. Von dieser werden mittels Schrägstangen und Kuppelstangen die Triebachsen angetrieben.

Die Bergmann-Werke sind mit zwei Lokomotiven, einer 2 C 2 und einer 2 D 1 vertreten. Beide Lokomotiven haben nur einen Motor von 3000 PS Dauerleistung. Die 2 D 1 ist für schwere Personen- und Schnellzüge auf Strecken mit starker Steigung berechnet. Auf der Strecke Görlitz-Königszelt in Schlesien hat sich diese Lokomotive bereits gut bewährt. Der Antrieb geschieht von dem hochliegenden Motor mittels zwei Paa[r] stangen, die unter 90 Grad gegeneinander versetz[t] auf zwei Blindwellen und von hier mittels wagrecht li[egender] Kuppelstangen auf die vier Triebachsen. Der Fahr[schalter] konnte bei dieser Maschine in Wegfall kommen, da [die] steuerung durch Bürstenverschiebung vorgenommen wird. [Die] Bürstenverschiebung kann bei höheren Geschwindigke[iten die] Leistung des Motors, die normalerweise der Charakteri[stik des] Reihenmotors entsprechend stark sinken würde, auf [voller] voller Höhe gehalten werden, ohne daß dazu irgendwelch[e] Vorrichtungen nötig wären.

Die elektrische leichte Personenzuglokomotive E P 2 [...] Dienst auf den Strecken München-Garmisch und Tutzing [...] Es ist eine 1 C 1-Lokomotive, die vorn durch ein He[lmholtz-Dreh]gestell geführt wird und hinten eine Bisselachse mit Rück[stellvorrichtung] besitzt. Sie ist für leichte Personenzüge mit einer [Höchst]geschwindigkeit von 75 km vorgesehen. Die beiden [Motoren] von 1000 PS Leistung arbeiten mittels gefederter Ri[tzel und] Zahnräder auf eine gemeinsame Vorgelegewelle und vo[n dieser] mittels schrägen Parallelkurbelgetriebes auf eine Bli[ndwelle]. Gebaut ist die Lokomotive von Maffei München und Br[own Bo]veri & Co., Mannheim.

Die von der Brown-Boveri & Co. und Krauß & Co., M[ünchen] ausgestellte 1 A A A A 1-Schnellzug-Lokomotive fällt sofo[rt durch] ihre unsymetrische Anordnung auf. Auf der einen Seite [...] Träger für den Zahnradantrieb, auf der anderen Seite di[e Trieb]räder sichtbar. Die Kraftübertragung findet durch Za[hnrad...] System Buchli, statt. Die Maschine mit Buchliantrieb [hat sich] bereits auf den Schweizer Bahnen ausgezeichnet bewähr[t].

Über die Hauptabmessungen der ausgestellten Vollba[hnloko]motiven gibt untenstehende Übersicht Aufschluß.

Neben einigen vollspurigen Gleichstromlokomotiv[en der] Siemens-Schuckert-Werke und des Bochumer Vereins fü[r Berg]bau, für gemischten Betrieb, sind eine größere Zahl elek[trischer] Lokomotiven für Grubenkleinbahnen ausgestellt.

So bringen die Siemens-Schuckert-Werke mit dem Bo[chumer] Verein für Bergbau eine normale Grubenlokomotive für [...] Spur für Oberleitungsbetrieb, 250 Volt Spannung, [und] Schwartzkopff eine A. A. - Gleichstromgruben-Lokomot[ive für] 220 Volt Spannung.

Die Elektromontana G. m. b. H., Berlin, stellt eine vie[r...] Akkumulatorenlokomotive für Schmalspur mit Schnecke[n...] und abrollbarer Batterie, System Böhm, und eine fü[...] Akkumulatorenlokomotive mit 1 PS aus.

An sonstigen vollspurigen Lokomotiven wäre ne[ben der] feuerlosen Verschiebelokomotive der Firma A. Borsig, [Berlin-] Tegel, die Schwartzkopffsche B-Diesellokomotive mit [Flüssig]keitsgetriebe mit einer Leistung von 200 PS und [eine] Diesellokomotive für 400 PS mit Lentzgetriebe der Li[nke-Hof]mann-Lauchhammer A.-G., Berlin, zu nennen. In Gem[einschaft] mit der Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik A.-G. bri[ngt die] Hannoversche Maschinenfabrik A.-G. eine vollspurige R[...] Motorlokomotive, die in mancher Beziehung beachtenswe[rt] is[t].

	2 B B 2	C + C	2 C 2		2 D 1	1 C 1		1 A[A...]
Bauanstalten für den elektrischen Teil	AEG SSW	AEG SSW	BEW		BEW	BBC		B[...]
Bauanstalten für den Wagenteil	Maffei	AEG Krauß	Schwartzkopff		LHL	Maffei		Ka[...]
Zahl der Triebachsen	4	6	3		4	3		4
Gesamtlänge der Lokomotiven in mm	17210	16700	15750		14800	13010		30[...]
Triebraddurchmesser in mm	1400	1250	1600		1250	1400		[...]4[...]
Dienstgewicht in t	142	120	120		112	86		[...]01[...]
Zahl der Motoren	4*)	4*)	1		1	2		4
Gesamte Dauerleistung in PS	1960	1960	2250	1650	2250	1000	1200	200[...]
Bei Normalgeschwindigkeit von km	54—90	33—55	84	110	65	60	30	80
Höchstgeschwindigkeit in km	90	55	110		90	75		10[...]

*) 2 Doppelmotoren je 2 in Reihe geschaltet. Sämtliche elektrische Vollbahnlokomotiven sind für eine Fahrleitungss[pan]n[ung] von 15 000 Volt und 16⅔ Perioden gebaut.

hmalspur-Druckluftlokomotiven ist die Ausstellung haupt- von den Firmen A. Borsig, Berlin-Tegel, und der Ber- aschinenbau A.-G. vormals L. Schwartzkopff ebenfalls tig beschickt. Sie einzeln aufzuführen, würde zu weit und es möge nur die kleinste Zubringer-Druckluftloko- von Schwartzkopff, „der Grubenfloh“, mit 4/6 PS, 2,1 m und 1,25 m Höhe noch genannt sein.

III. Triebwagen.

zahlreich sind auf der Ausstellung auch die Triebwagen n. Die Waggonfabrik Wismar und die Siemens-Schuckert- stellen den Wechselstromtriebwagen der Stadt- und Vor- Blankenese, die Siemens-Schuckert-Werke, Allgemeine itätsgesellschaft und die Waggon- und Maschinenbau- Görlitz den Gleichstromtriebwagen der Berliner Stadt- gbahn aus. Ferner ist zur Schau gestellt der Gleich- iebwagen der Hoch- und Untergrundbahn Berlin und der ltromtriebwagen der Hamburger Hochbahn.

n einer Reihe von Straßenbahntriebwagen sind einige agen mit Explosionsmotoren verschiedenster Bauart vor- n.

Beschreibung der zahlreichen Triebwagen wird in nächster dieser Zeitung von berufener Seite erfolgen, so daß ein e Hinweis auf die Ausstellungsgegenstände genügen dürfte.

IV. Wagen.

Wagenbau hat, wie das reichhaltige Ausstellungsmaterial gleichfalls bedeutende Fortschritte zu verzeichnen. Im Bau erwagen geht die Entwicklungl vor allem dahin, die mensch- rbeitskraft durch leistungsfähigere mechanische Einrich- zu ersetzen. Sämtliche Güterwagen, auch diejenigen, Sonderzwecken dienen, sind mit KK-Bremse ausgerüstet, eine wesentlich höhere Geschwindigkeit und Betriebs- eit in der Durchführung der Züge gestattet. Durch die nbergkupplung ist das Problem der selbsttätigen Kupplung gen erheblich gefördert worden. Infolge ihrer Ausbildung fe Mittelpufferkupplung vermag sie auch die Leitungen msluft und elektrisches Licht selbsttätig mitzukuppeln. upplung erfolgt in der Weise, daß ein flußeiserner bügel in das Hakenmaul eines im Kuppelkopfgehäuse be- ien Herzstückes eingreift. Das Entkuppeln geschieht infaches Zurückdrehen des Herzstückes mittels eines seit- Wagen angebrachten Ausrückers, so daß der Rangierer nicht zwischen die Wagen zu treten braucht. Durch drehen der Ausrückvorrichtung über die Lösestellung wird pplung in dieser sogenannten Rangierstellung versperrt Abstoßen der Wagen ermöglicht.

die schnelle Entleerung von Massengütern werden man- e Selbstentladevorrichtungen gezeigt. Als solche kommen räg-, Flachboden- und Sattelentlader sowie die Boden- er in Betracht. In diesem Zusammenhang sei auch der kipper der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg genannt, ch Schrägstellung der Plattform, auf welcher sich der befindet, eine schnelle Entleerung desselben durch die ndöffnung ermöglicht.

die Großraumgüterwagen, welche zur Verminderung der igen und Beförderung besonders schwerer Lasten immer Aufnahme kommen, sind mehrfach vertreten. Die MAN en solchen Wagen gebaut, der in einer Sonderausführung fladewagen zum Transport schwerer Transformatoren Der Wagen besitzt eine Tragfähigkeit von 110 und ein ewicht von 83 t. Seine Länge beträgt 20 m. Bemerkens- t auch die konstruktive Ausbildung. Das eigentliche Trag- das wegen Einhaltung des zulässigen Lichtraummaßes ef heruntergezogen ist, ruht beiderseits auf einem dreh- Zwischengestell, das Bremsstand sowie Pufferung trägt bst wieder auf je zwei dreiachsigen Drehgestellen gelagert r Schwerladewagen der Luxemburgischen Bergwerks- und -A.-G. hat ein Ladegewicht von 85 000 kg, eine freie Lade- länge von 17,5 m und eine freie Ladebreite von 2,2 m. Das Bremshäuschen ist umlegbar angeordnet.

Ein Schotterwagen der Firma Fuchs in Heidelberg verfügt über 42 000 kg Ladegewicht, 74 000 kg Tragfähigkeit und besitzt zwei zweiachsige Drehgestelle sowie Selbstentladevorrichtungen. Ein 50-t-Kohlenwagen des Eschweiler Bergwerksvereins beschließt die Zahl der Großraumgüterwagen. Sein Gewicht beträgt 24,9 t, der Inhalt 65 cbm und der Radstand 9,5 m.

Für die Achslager dieser Wagen wird gewöhnlich Olor- schmierung in Verbindung mit Gleitlagern verwendet. Diese Schmiervorrichtung besitzt statt eines Schmierpolsters zwei ge- rillte Stahlrollen, über welche eine Kette läuft, die in den Ölbehälter taucht und das Öl zuführt. Hierdurch wird eine sehr sparsame und reichliche Schmierung der Achslager erzielt.

An Selbstentladern wäre noch zu nennen ein zweiachsiger Trichterselbstentlader für die Gleisbeschotterung mit 20 t Lade- gewicht und 30 cbm Kasteninhalt von der Firma Fuchs in Heidelberg, ferner ein weiterer Schotterwagen mit Selbst- entladung und 17,6 t Ladegewicht von der gleichen Firma. Durch Bedienung der Bodenklappen und Schieber läßt sich mit diesem Wagen eine siebenfache Entleerungsmöglichkeit nach beiden Seiten und in der Mitte durchführen. Ein zweiachsiger Kohlen- selbstentladewagen der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. hat ein Ladegewicht von 20 t und einen Rad- stand von 5,5 m.

Unter den Spezialwagen verdienen noch Erwähnung ein Bier- wagen der Waggonfabrik Uerdingen am Rhein, dessen Isolierung aus zwei äußeren Holzverschalungen mit Füllung von Torkret und Torfoleum besteht. Die Waggonfabrik Perching in der Ober- pfalz hat ebenfalls verschiedene Bierwagen ausgestellt. Von der Firma van der Zypen & Charlier in Köln stammt ein zweiachsiger Kohlenstaubwagen mit zwei Kesseln von zusammen 30 cbm oder 50 t Inhalt. Die Entleerung erfolgt durch Druckluft und erfordert für beide Kessel nur 25 Minuten. Eine besondere Konstruktion stellt der Topfwagen der Gebr. Castell in Mainz dar, welcher 12 eingebaute Steinzeugtöpfe von je 1000 l Inhalt zur Beförderung von Wasserstoffsuperoxyd enthält. Die Länge des gedeckten Wagens, der außen jalousieartig verschlossen ist, beträgt 8 m. Ein Spezialwagen der MAN für Frischmilchbeförderung ist eben- falls mit jalousieartigen Lüftungseinrichtungen in den Stirn- wänden und aufklappbaren Tragrosten für die Milchkannen ver- sehen. Die Maschinenfabrik A.-G. Görlitz hat einen vierachsigen Fischtransportwagen mit Schnellbremse für den Verkehr in den Schnellzügen gebaut mit einem Ladegewicht von 25 t und 12,5 m Radstand. Ein Wagen der Jamaika-Bananen- und Früchtefabrik Bremen mit 15 t Ladegewicht ist speziell für die Beförderung dieser Früchte eingerichtet.

Einen Schneeschleuderwagen stellt die Firma Henschel & Sohn in Cassel aus, ferner einen Waggondrehkran für 10 t Tragfähig- keit und 5 m Ausladung, der in die Züge eingestellt werden kann. Besondere Beachtung verdient ein sechsachsiger Meßwagen der MAN zur Prüfung von Bremsvorgängen, Messung von Wider- standskräften. Der Wagen enthält außer dem eigentlichen Meß- raum noch Aufenthaltsräume, Hochspannungskammern usw.

Zu bemerken wäre noch, daß bei fast sämtlichen ausgestellten Güterwagen die Stangenpuffer durch widerstandsfähigere Hülsen- puffer der Regelbauart mit nahtlos gezogener Hülse ersetzt sind.

Im Personenwagenbau kommt immer mehr das Bestreben zur Geltung, die Beförderung der Reisenden durch zweckmäßige und ansprechende Inneneinrichtung sowie stabilere Bauart ange- nehmer zu gestalten. Der Übergang von der Gasbeleuchtung zur elektrischen Lichtversorgung ist fast allgemein vollzogen. Hier- für finden von der Achse angetriebene Lichtdynamos in Verbin- dung mit Batterien, welche die Stromlieferung während des Zug- stillstandes übernehmen, Verwendung. In erster Linie findet man das System Pintsch vertreten. Auch die Firma Brown- Boveri bringt das Modell einer Zugbeleuchtungseinrichtung zur Schau.

Unter den Personenwagen erregt ein dunkelblau lackierter Luxus-D-Zugwagen für internationalen Verkehr, erbaut von der

Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg, allgemeine Aufmerksamkeit. Derselbe dürfte mit seiner bequemen und prunkvollen Inneneinrichtung auch den verwöhntesten Ansprüchen genügen. Die Abteile und ein kleiner, beiderseits von außen zugänglicher Salon mit Tisch, Polstersesseln und Schreibtisch sind durchweg mit polierter Birke ausgetäfelt. Der Wagen verfügt außerdem über Warmwasserheizung, elektrische Beleuchtung, selbsttätige und nichtselbsttätige Luftdruck- sowie Hardysaugbremse. Sein Eigengewicht beträgt 74 910 kg und der Abstand der Drehzapfen 13,5 m. Er läuft auf zwei dreiachsigen Drehgestellen.

Der Einheits-D-Zugwagen I. und II. Klasse, hergestellt von der Waggonfabrik Crede & Co. in Cassel, mit 45 Sitzplätzen, elektrischer Zugbeleuchtung, Bauart Pintsch, 24 t Eigengewicht und 15,3 m größtem Abstand, ist mit eisernem Wagenkasten versehen. Diese Bauart hat den Vorzug erheblich größerer Festigkeit und ruhigen Wagenlaufes. Sämtliche kraftübertragende Teile des Untergestells und des Wagenkastens sind aus Eisen gefertigt, so daß Kastengerippe und Untergestell eine zusammenhängende Eisenkonstruktion bilden. Das zur Verstärkung hölzerner Untergestelle erforderliche Sprengwerk kommt hierbei vollständig in Wegfall. Die äußere Blechverkleidung ist auf dem Eisengerüst aufgenietet.

Die österreichische Bundesbahn ist durch einen vierachsigen B C A-Wagen vertreten, der mit elektrischer Beleuchtung, automatischer Vakuum-Schnellbremse und Luftdruckbremse, selbsttätiger Bremsklotznachstellung ausgerüstet ist.

Von der MAN wurde ein dreiachsiger Bahnpostwagen mit 6000 kg Ladegewicht geliefert. Dieser Wagen weist bei 17 qm Ladefläche Abteile für Brief- und Gepäckbeförderung sowie Sortiertische für die Post während der Fahrt auf. Ein weiterer Postwagen des Postamtes Köln-Deutz erreicht 10 000 kg Ladegewicht bei 14,65 m Radstand.

Außer den genannten vollspurigen Wagen hat auch eine größere Zahl von Schmalspurwagen für alle Zweckbestimmungen Aufstellung gefunden. Darunter befindet sich ein vierachsiger Personenwagen 3. und 4. Klasse der Reichsbahndirektion Stuttgart mit 75-cm-Spur, zwei Drehgestellen, Westinghousebremse, 7,14 m Radstand und 10,2 t Ladegewicht, für 48 Sitze ausreichend; ferner ein zweiachsiger Personenwagen 4. Klasse für 32 Sitzplätze.

Von der Reichsbahndirektion Dresden ist die Ausstellung mit einem vierachsigen Personenwagen 3. Klasse, gleichfalls für 75-cm-Spur, und einem vierachsigen Postwagen mit 9,4 t beschickt worden. Außerdem hat die österreichische Bundesbahn Kleinpersonenwagen der Niederösterreichischen Alpenbah Verfügung gestellt.

Den Kleinbahngüterwagenbau veranschaulichen mehrere stellungsobjekte der Firma Krupp, darunter ein Flachbodenentlader mit 5,3 cbm Inhalt und 10 t Tragkraft für 900-mm ferner ein Schaufelbodenselbstentlader für 10 t Tragkra großer Ausflußöffnung, und ein Kastenselbstkipper mit 5, Inhalt, zu dessen Entladung die ganze Seitenwand freigeleg den kann. Je ein Schotterwagen, ein Langholz- und Plat wagen für 15 t Tragfähigkeit und 760 mm Spur vervollstä die reichhaltige von Krupp gebotene Übersicht.

V. Sonstige Schienenfahrzeuge.

Die Allgemeine Elektricitätsgesellschaft in Berlin stellt zweiachsigen Gleisplattformwagen aus, welcher zum Tra von Werkstücken dient und zum Verschieben einzelner bahnwagen benutzt werden kann. Die Stundenleistung des M beträgt 5 PS, die Geschwindigkeit 3,5 km und das Dienstge 3,8 t. Ferner ist die AEG vertreten mit einem zweiac Schleppzeug. Das Schleppzeug kann unter die Puffer ge und daher auch auf Drehscheiben gebracht werden. Die St leistung des Motors beträgt 10 PS, die Länge des Schl 1,7 m, das Dienstgewicht 2,7 t.

Ein Akkumulatoren-Rangierfahrzeug mit Spill wird vo BBC gezeigt, das ebenfalls unter die Puffer gefahren w kann. Das Fahrzeug ist mit zwei Motoren von je 3,2 P gestattet.

Unter einer Reihe von Dräsinen fällt die Motordräsine Vorhoelzer, hergestellt von der Maschinenfabrik Beilhack, heim, auf. Die Motorräder werden in zwei Größen geliefer zwar mit einem 1½-PS- und 2-PS-D. K. W.-Motor. Das 1 Motorrad leistet auf einer Steigung von 1 : 18 eine Stun schwindigkeit von 18 km bei einer Besetzung von drei Per während das 2-PS-Motorrad auf einer Steigung von 1 : 1 Personen mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 12 k fördert. Auf Steigungen von 1 : 40 könn dem ersteren Rad drei Personen und au letzteren acht Personen mit einer stünd Geschwindigkeit von etwa 30 km bef werden. Besonders vorteilhaft sind di hängewagen der Vorhoelzerschen Sch motorräder: Personenanhängewagen, meistereigerätewagen, Krankenwagen mit Tragbahren.

B. Werkstättewesen.

Die lange Kriegsdauer und der poli und wirtschaftliche Zusammenbruch habe Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsba heilvoll beeinflußt. Wenn es gelingen die deutschen Bahnen rasch wieder leis fähig zu machen, so war es ein erstes die Fahrzeuge betriebstüchtig zu machen. Aufgaben mußten die vorhandenen Werks bewältigen. Die Werkstätten waren au alten Meisterorganisation aufgebaut. Höchstmaß an Leistung konnte jedoc auf Grund einer wissenschaftlichen Bet führung erreicht werden. Die De Reichsbahn hat sich mit voller Kra diese Aufgabe gemacht. Welche Maßn zu treffen waren auf organisatorischen biet, welche Summe Kleinarbeit die Ausbesserungs im einzelnen zu leisten hatten und welcher Erfolg de troffenen Maßnahmen beschieden war, das zeigt die Deu Verkehrsausstellung 1925 in der Ausstellungshalle X, teilung Werkstättewesen, in meisterhafter Weise durch Menge von bildlichen Darstellungen, Übersichten und Mo

ch mehrere Muster ausgeführter Werkstücke. Die Ab- Werkstättewesen spiegelt in trefflicher Weise den Geist der in den Werkstätten der Deutschen Reichsbahn . Überall treffen wir das ernste und zielbewußte zu sparen, die Ausgaben für die Fahrzeugunterhaltung drücken und zu einem nicht unbeträchtlichen Teile mit- en an der wirtschaftlichen Verbesserung des Eisenbahn- s.

Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gesamte Organisation des Werkstättewesens in über- ier Anordnung dargestellt. Aus dieser Übersicht ist die ung der Organisation: Hauptverwaltung, geschäfts- e Direktion, Eisenbahnausbesserungswerk zu ersehen.

nzelnen bildlichen Übersichten geben die Ausbesserungs- inen stolzen Überblick über das bereits Erreichte. Welche die Verringerung der von einem Werk zu unterhaltenden gbauarten im Gefolge hatte, zeigt uns eine schematische ung des Eisenbahnausbesserungswerkes Leinhausen. mußte die Werkstatt nicht weniger als 29 Gattungen auf- und war dadurch mit einer Aufnahmefähigkeit von omotiven den Anforderungen nicht gewachsen. Der jähr- mschlag je Ausbesserungsstand betrug nur sechs Loko- . Infolge der großen Zahl der Gattungen arbeiteten sich eiter schlecht ein; geringe Leistungen, mangelhafte Ar- sführungen und lange Ausbesserungsdauer waren die Ersatzteile und Ersatzkessel waren nur in beschränktem orhanden und das Modellager war unübersichtlich groß. Durchführung der Organisationsmaßnahmen erhält das nur drei Lokomotivgattungen zur Ausbesserung zuge- und ist mit 1100 Lokomotiven ausreichend aufnahme- Die Stände werden vorteilhaft ausgenutzt, der Umschlag 12 Lokomotiven je Ausbesserungsstand. Infolge der ge- Zahl der Lokomotivgattungen konnte sich das Personal t einarbeiten.

Ausbesserungsdauer einer Lokomotive konnte mit Rück- f die hohen Einzelleistungen und den im weitesten Maße eführten Austauschbau ganz erheblich abgemindert wer- Die Vorteile des Austauschbaues zeigt eine weitere Dar- des Eisenbahnausbesserungswerkes Leinhausen. war die Anwendung dieses Verfahrens fst undurchführ- die überaus große Zahl von verschiedenen Lokomotiv- inen Austauschbau nicht zuließ. Es war selbst innerhalb zelnen Lokomotivgattungen meist nicht möglich, die Teile nander auszutauschen. Jedes Stück mußte erst in der att wiederhergestellt werden. Jetzt geht man dazu über, slokomotiven zu bauen und die einzelnen Teile der ver- nen Lokomotiven zu normalisieren, um das Austausch- en in immer größerem Maße zu ermöglichen. Welche Er- se im einzelnen erzielt werden können, zeigt das EAW hausen an einem Flachschieber. Während früher der r von Fall zu Fall in der Werkstatt ausgebessert werden und dadurch eine Wartezeit von ungefähr vier Tagen d, kann dieser jetzt sofort dem Lager entnommen werden. rteile liegen: 1. in der Verkürzung der Ausbesserungszeit, mzufolge in besserer Ausnützung des Anlagekapitals; n niedrigen Herstellungskosten der einzelnen Teile durch nfertigung in Menge; 3. in der schnellen Hilfe für den Be- ei außergewöhnlichen Vorkommnissen.

a EAW Grunewald bringt die Verkürzung der Aus- ngszeit an der T 12-Lokomotive zur Darstellung und zeigt, rch Vorrats- und Austauschbau die Ausbesserungszeit um % verkürzt werden kann. Das EAW Nied zeigt in einer schen Darstellung den Durchlauf einer G 12 durch die tätte und Vornahme der Arbeiten an derselben in ten.

bedeutende Verbesserung auf dem Gebiete des Werk- esens bildet die Einführung des Fristwesens.

zeugend wirkt die graphische Darstellung des EAW Se- lsbrück über die Wirkung des Fristverfahrens in der otivwerkstatt. Im Januar 1922 betrug die durchschnittliche Ausbesserungsdauer einer Lokomotive 67,16 Tage, der Umschlag auf einem Lokomotivausbesserungsstand 4,46, der Gedingeüberverdienst 51 %.

Welche bedeutenden Erfolge durch das Fristverfahren erzielt wurden, trat in Erscheinung, nachdem sich das Fristverfahren eingelebt und ausgewirkt hatte. Die Ausbesserungsdauer einer Lokomotive konnte auf 25,83 Tage abgemindert werden; der Umschlag auf einem Lokomotivstand beträgt nunmehr 11,59 Lokomotiven, somit gegenüber dem Jahre 1922 eine Verbesserung von 150 %. Der Kopfstand des Werkes ist dabei um 20 % verringert.

Die Vorteile des Gedingeverfahrens gegenüber dem Zeitlohnverfahren zeigt in anschaulicher Weise eine Darstellung des EAW Grunewald. Bei dem Zeitlohnverfahren war es fast nicht möglich, die Herstellungszeiten genau vorauszubestimmen. Da kein Anreiz zur Mehrleistung vorhanden war, wurden die Betriebsmittel nicht entsprechend ausgenützt. Das Zeitgedinge sichert die Entlohnung nur nach der Arbeitsleistung. Es bringt daher einen Ansporn für den Arbeiter, mehr zu leisten und dadurch seinen Verdienst zu steigern.

Die Durchforschung der einzelnen Arbeitsprozesse hat mit dem Einzug eines neuen Geistes in den Werkstätten große wirtschaftliche Erfolge gezeitigt. So zeigt das EAW Oels an einer großen Zahl von Lokomotivteilen, die im Gesenk geschmiedet wurden, in welcher Weise Kosten und Zeit gespart werden können. Die Teile werden in selbst gefertigten Gesenken nach den vorgeschriebenen Fertigmaßen geschmiedet und bedürfen im Gegensatz zur früheren Anfertigungsweise kaum noch einer Bearbeitung. Bei jedem ausgestellten Stück werden die Ersparnisse, die durch die Gesenkschmiedung entstehen, in einer Übersicht angegeben. Dabei sind bei der Berechnung gegenüber der früheren Fabrikationsweise folgende Vorteile nicht berücksichtigt: Fortfall des Transportes der Teile nach der Dreherei, Materialenergieersparnis durch Fortfall der Zerspanung, Wegfallen des Spantransportes aus der Dreherei, Entlastung der Dreherei. Beim EAW Oels sind zurzeit 128 Gesenke für Lokomotivteile in Gebrauch.

Das EAW Osnabrück gibt Aufschluß über die wirtschaftliche Herstellung von Stehbolzen. Bei dem bisherigen Verfahren, die Stehbolzen aus vollem Rundkupfer zu drehen, war es notwendig, für die verschiedenen Stehbolzen verschieden starkes Rundkupfer auf Lager zu halten. Nunmehr benutzt das EAW vorgepreßte Rohlinge, so daß nur noch Kupferstangen von 21 mm Durchmesser nötig sind. Die Spanverluste werden bei dem neuen Verfahren wesentlich geringer, die Arbeitszeit bedeutend herabgedrückt und die Drehbänke weniger beansprucht.

Das EAW Weiden zeigt, daß auch die Anwendung von Hochleistungsmaschinen bedeutende Vorteile mit sich bringt.

Die Auswirkung der Organisationsmaßnahmen und der Durchforschung aller Arbeitsprozesse veranschaulicht das EAW Magdeburg-Buckau für sein Werk an Hand von Betriebsergebnissen. Während z. B. die Gesamtkosten am 1. April 1914 14,4 Millionen Mark, 1921 19,6 Millionen Mark betrugen, waren es 1925 nur mehr 7,4 Millionen, wobei die Gesamtkosten die zu verzinsenden Werte der in der Werkstatt vorhandenen Werkstoffe, Vorratsstücke, Ersatzkessel und Lokomotiven bedeuten. Die Werte der in Ausbesserung befindlichen Lokomotiven gingen von 11,2 Millionen Mark im Jahre 1914 und 17,2 Millionen Mark im Jahre 1921 auf 2,7 Millionen im Jahre 1925 zurück. Am besten sind die Erfolge wohl dadurch gekennzeichnet, daß die in der Werkstatt durchschnittlich befindlichen Lokomotiven von 140, Ende 1921, auf 30, anfangs 1925, zurückgingen, während die Zahl der betriebenen Lokomotivausbesserungsstände von 86 Ende 1921 auf nur 12 anfangs 1925 herabsank. Es wurde also die Zahl der Stände ganz bedeutend ermäßigt bei gesteigerter Leistung.

Neben verschiedenen Präzisionswerkzeugen sind auch einige Modelle über Werkstatteinrichtungen, wie z. B. die elektrische Räderaufschweißanlage, eine Erfindung des Reichsbahnoberrates Gollwitzer, eine Öl- und Sandtrocknungsanlage des Bw. Passau, von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgestellt.

Trotz der ungünstigen wirtschaftlichen Lage der Industrie, haben mehrere angesehene Firmen eine Reihe von Meßwerkzeugen ausgestellt. Die Allgemeine Elektricitätsgesellschaft bringt neben anderen Präzisionsmeßinstrumenten einen Präzisionsmeßstand für die Nachprüfung von Radsätzen zur Schau. Mit Hilfe dieses Meßstandes ist es, unabhängig von der Geschicklichkeit des Prüfbeamten, leicht möglich, die Kurbelradien, Kurbelwinkel, Laufkreisdurchmesser und Lagerzapfen auf das genaueste nachzumessen.

Krupp ist ebenfalls mit einer großen Anzahl Sondermeßgeräte und einem eigenen Meßtisch zum Nachmessen und Nachprüfen der Radsätze vertreten.

Zum Bearbeiten der Achsschenkel der Radsätze bringt Krupp eine Prägepoliereinrichtung. Durch das Anpressen von Stahlrollen unter hohem Druck an die Lagerstellen wird die Oberflächenschicht verdichtet und ihre Festigkeit erhöht, außerdem wird das Lager völlig geglättet und poliert, so daß ein Heißlaufen verhütet wird.

An einem Ausschnitt aus einem Stehkessel zeigt die AEG, daß die Stehbolzen selbst bei 50 at Druck im Gewinde noch dicht sind. Die Stehbolzen sind nach Preßmaßverfahren hergestellt und unaufgedornt.

Dem Siegeszug der elektrischen Schweißung Rechnung tragend, haben einige Firmen die verschiedensten dazu nötigen Geräte ausgestellt. Die Siemens-Schuckert-Werke stellen einen fahrbaren Schweißumformer aus, der durch seine handlich gedrängte Form auffällt. Nicht unerwähnt soll die Punktschweißmaschine der Siemens-Schuckert-Werke bleiben.

Die Siemens-Schuckert-Werke stellen einen Nietenwärmer aus. Durch einen Walzenschalter läßt sich die für die Erwärmung der Nieten erforderliche Leistung entsprechend der jeweiligen Nietstärke und Nietlänge bequem einstellen. Der Nietenwärmer stellt sich im Betrieb sehr wirtschaftlich, er kann jederzeit leicht eingeschaltet und bedient werden und arbeitet ohne Leerlaufverluste. Ein wesentlicher Vorteil der elektrischen Nietenwärmung besteht darin, daß der Verlauf der Erwärmung gut beobachtet und bei jedem gewünschten Wärmegrad unterbrochen werden kann.

Von den Siemens-Schuckert-Werken rührt ferner noch ein kleiner elektrischer Schmelzofen für Weißmetall, Aluminium und Magnesium usw. her. Wenn sich auch die reinen Kosten der zum Schmelzen erforderlichen Wärmeeinheiten bei elektrischem Betrieb höherstellen als bei Gas und Öl, so wird der höhere Preis der aufzuwendenden Wärmemenge bereits durch den wesentlich geringeren Abbrand aufgewogen, namentlich wenn es sich um das Schmelzen von Metallen und Legierungen mit wertvollen Bestandteilen handelt. Die Güte der aus dem elektrischen Ofen gewonnenen Metalle pflegt im allgemeinen die der in anderen Schmelzöfen gewonnenen zu übertreffen. Die Bedienung ist bei elektrischen Öfen sehr gering, wozu noch durch den Wegfall der Gaserze der Brennstoff- und Aschenbeförderung eine erhebliche einfachung entsteht. Besonders fällt der Vortei elektrischen Schmelzofens da ins Gewicht, wo nur kleine mengen gelegentlich zu schmelzen sind und der Schmelzofe nebensächliche Betriebseinrichtung ist, wie in Werkstät denen Lagermetall zum Ausgießen von Lagerschalen gesch oder kleinere Gußstücke hergestellt werden müssen. Ge solchen Fällen ist ein zuverlässiger Kleinschmelzofen von derem Wert. Er beansprucht keinerlei Wartung, ist aber Augenblick imstande, die jeweils erforderliche Metall in einwandfreier Beschaffenheit und mit genau der ri Gießtemperatur zu liefern. Der Kessel ist so in einem gestell gelagert, daß er um eine durch die Gießöffnung fü Achse gekippt werden kann und der austretende Strah rend des ganzen Gießens genau an derselben Stelle bleibt

In den Eisenbahnwerkstätten, in denen viele Maschine Wagen bei der Untersuchung gereinigt werden müssen, notwendig, diese zeitraubende und teure Arbeit wirtsch zu gestalten. Man ist nun seit einiger Zeit dazu übergeg diese Reinigung in Kochanlagen auszuführen, ja man neuester Zeit sogar zur Reinigung ganzer Lokomotivr nach diesem Verfahren geschritten. Die Hannoversche Masc fabrik A.-G. Hannover bringt u. a. auch ein Modell eines 14 m langen, 3,1 m breiten und 3,2 m hohen Kochbottichs Behälter wurde für das Eisenbahnwerk Brandenburg-We liefert. Besondere Sorgfalt wurde auf die leichte Beweg des 4,7 t schweren Deckels gelegt, der um ringförmige geschwenkt wird und von einem Mann leicht bedient kann. Trotz der Sperrigkeit des Reinigungsgutes und de hältnismäßig hohen Beschaffungskosten gibt die Kochrei der Lokomotivrahmen eine wirtschaftliche Überlegenheit über der Handreinigung. Die ganze Anlage läßt sich in w als zwei Jahren aus den Ersparnissen tilgen.

Weiterhin zeigt die Hanomag die verschiedensten bearbeitungsmaschinen, wie Kesselrohrreinigungstromme Naßverfahren, Abschneidemaschinen, Einwalzmaschinen un vereinigte Siederohrbearbeitungsmaschine.

Auf dem Gebiete der Werkstattmaschinen sind die ve densten Arten auf der Ausstellung zu sehen, so z. B. leistungsdrehbänke, Hobel- und Shapingmaschinen. Nebe schon bekannten Elmowerkzeugen der Siemens-Schuckert- bringt Bergmann den Bego-Elektromeißelhammer.

Im Rahmen dieser kurzen Abhandlung ist es nicht m alle Ausstellungsgegenstände genügend zu würdigen. Der V fasser dieser Abhandlung mußte sich mit einigen kurze deutungen begnügen. Wer aber mit offenem Blick die De Verkehrsausstellung besichtigt, der wird sich an dem schaff Geist, den die gesamte deutsche Industrie mit der Deu Reichsbahn-Gesellschaft verbindet, freuen.

Das Schmalspurbahnwesen.

Von Reichsbahnbaumeister Dr.-Ing. **Flügel**, München.

Die Schmalspurbahnen waren auf fast allen bisherigen Eisenbahnausstellungen überhaupt nicht oder nur in unvollkommener Weise vertreten. In letzterem Falle begnügte man sich mit einem ziemlich wahllosen Ausstellen von Fahrzeugen verschiedenster Spurweiten in buntester Reihenfolge untereinander. Vorführungen waren meistens nicht vorgesehen. Es war dadurch selbst dem Fachmann nicht möglich, einen Überblick über das Schmalspurwesen zu bekommen, viel weniger dem Laien. Den Hauptgrund bildet das wüste Durcheinander, das heute noch auf dem Gebiete des Schmalspurwesens herrscht.

Die Münchener Verkehrsausstellung hat sich für das Schmalspurgebiet folgende Aufgaben gestellt:

1. einen systematischen Überblick über die bisherigen Le gen auf dem Schmalspurgebiet zu geben,
2. die vorhandenen Mängel zu beleuchten und durch v chende praktische Vorführungen in ausgedehntem Ma eignete Grundlagen für die Vereinheitlichung des S spurwesens zu schaffen.

Die gedrängten örtlichen Verhältnisse zwangen von vorn zu einer sorgfältigen Anordnung der Aufstellgleise. Grun lich wurde eine Trennung nach Spurweiten vorgenommen, die gleichspurigen Fahrzeuge alle zusammenkommen. U Schwierigkeiten beim Abladen der Schmalspurfahrzeuge, w sich in Seddin zeigten, zu vermeiden, wurde eine Stirn

…t, außerdem eine Rollbockgrube vorgesehen. Beide haben …sämtlicher Spurweiten. Die getrennt in Untergestell und …kasten zur Anlieferung kommenden Schmalspurfahrzeuge … über der Rollbockgrube mittels Hebeböcken gehoben, der …rwagen herausgehoben und die an der Stirnrampe ent… Drehgestelle untergeschoben. Die nicht abmontierten …uge wurden direkt an der Stirnrampe entladen. Neben …llbockgrube ist noch eine Rollschemelanlage. Mittels … wird der Rollbockverkehr, mit letzterer der neuzeit… Rollschemelverkehr vorgeführt. Die Schmalspurgleise … nordwestlichen Teil für die 900-mm-spurigen, im größeren …n Teil für die zusammengefaßten 750-, 760-, 785-mm-spu… m südöstlichen Teil für die 600-mm-spurigen Fahrzeuge …hen; ein weiterer Gleisstutzen dient für die 1000-mm …n.

… den 600-mm-spurigen Fahrzeugen sind zu erwähnen: Ver…ne Druckluft- und Grubenlokomotiven von der Berliner …nenbau A.-G. Schwartzkopff, Borsig, Siemens-Schuckert …rgmannwerken sowie der Accumulatoren-Fabrik Afa. Mit …omotiven sind vertreten: Maffei, Krauß, Borsig und Ha… Besonders bemerkenswert ist eine vierachsige Benzin…sche Lokomotive der Hanomag auf Drehgestellen, die die

…ische 76-cm-spurige C + C Lokomotive der öster…schen Bundesbahnen, 75-cm-spurige 5/5 Tenderlokomotive …. B. D. Stuttgart, 75-cm-spurige 3/3 Waldbahnlokomotive von Arn. Jung, Jungenthal.

…rdentliche Breite von 2,50 m und den für 600 mm außer…ich hohen Raddruck von 8,5 t aufweist, also soviel wie …llspurfahrzeuge. Sie ist für die südafrikanischen Minen …mt.

… den 900-mm-spurigen Fahrzeugen sind zu erwähnen: Mul…und Kastenkipper verschiedenster Konstruktionen mit …rrichtungen zur Bedienung mit nur einem Mann, so von …. Henschel & Sohn, Talbot, Waggonfabrik Rastatt, Waggon… Gotha, Borsig; Dampfabraumlokomotiven von Hanomag, …, Krauß und Krupp; elektrische Abraumlokomotiven von …rtzkopff und Siemens-Schuckert.

… 1-m-spurigen Fahrzeugen sind zu nennen: 1 Tenderloko… von Maffei, ein vierachsiger Transporteur von Gastell, … sowie eine Sauggaslokomotive von Pintsch und eine Roh…notive der Motor-Lokomotiv-Verkaufsgesellschaft Karls…

…ondere Berücksichtigung fanden die 750-, 760-, 785-mm-…en Schmalspurfahrzeuge, da die 75/76-cm-Spur die zukünf…als einzige neben der Vollspur zugelassene Schmalspur …llt, während die 600-, 900- und 1000-mm-Spur sowohl für …liche wie nichtöffentliche Bau- und Industriebahnen bei …lagen wegfallen sollen. Für Straßenbahnen kommt bei Neuausführungen nunmehr die Vollspur in Frage mit Rücksicht auf die günstigere Unterbringung der Motoren und die unmittelbare Übergangsmöglichkeit der Vollspur-Güterwagen auf den Außenstrecken für Anschlußgleise. Nur in den Ländern, wo die

76-cm-Schmalspurzug der österreichischen Bundesbahnen

76-cm-Schmalspur Hauptbahncharakter hat und Vollspur nicht oder wenig vorkommt, müssen auch die Straßenbahnen in dieser Spurweite weiter ausgeführt werden, um die Schmalspurgüterwagen auf das Straßenbahnnetz übergehen lassen zu können, wie dies tatsächlich in Bosnien und zum Teil in Oberschlesien der Fall ist.

Die hauptsächlichsten Länder mit der 75-cm- oder der ihr gleichkommenden Spur von 76 und 78,5 cm sind Sachsen, Württemberg, Ostpreußen, Oberschlesien, Österreich und die Balkanländer. Sachsen, Württemberg und Österreich haben je einen ganzen Zug Schmalspurfahrzeuge ausgestellt, ebenso werden von Krupp drei serbische Schmalspurwagen gezeigt.

Von den Lokomotiven sind besonders zu erwähnen: die 76-cm-spurige C + C-Lokomotive der Österreichischen Bundesbahnen,

Innenansicht des 76-cm-spurigen Salonwagens der österreichischen Bundesbahnen.

die schwerer ist als die 1-m-spurige C + C-Lokomotive der Bernina-Bahn, ferner ein 76-cm-spuriger Salonwagen, ein II./III.-Klassewagen und ein dreiachsiger offener Güterwagen derselben Verwaltung. In der Holzklasse sind zu beiden Seiten des Mittel-

ganges je zwei Sitze, also nur ein Sitz weniger als bei den Vollspurdurchgangswagen. Die Breite der Wagen ist 2,50 m. Sie sind mit elektrischer Beleuchtung und Heizung ausgestattet. Der Württemberger-Zug ist bemerkenswert durch die imposante 5/5-

75-cm-spuriger 3./4.-Klasse-Personenwagen der R. B. D. Stuttgart mit 48 Sitzplätzen und 2,60 m Breite.

gekuppelte Tender-Lokomotive mit 45 t Dienstgewicht, die schwerste existierende 75-cm-spurige Tender-Lokomotive mit einfacher Gölsdorf-Achsenanordnung. Die württembergischen Personenwagen sind besonders zu erwähnen, weil sie bei einer Breite von 2,60 m auf 75-cm-Spur die breitesten aller auf dieser Spur vorhandenen Wagen sind. Die Reichsbahndirektion Dresden ist vertreten durch eine B + B-Tender-Lokomotive, Bauart Meyer, einen Gepäckwagen, einen Personenwagen III. und einen IV. Klasse sowie einen gedeckten Güterwagen. Alle Wagen sind vierachsig. Krupp zeigt je einen vierachsigen Schotter-, Schienen- und Drehschemelwagen. Auf letzteren Wagen wird ein 5-t-Lastkraftwagen verladen, um zu zeigen, daß auch breitspurige, großräumige Gegenstände genau so wie auf Vollspur auch auf der 76-cm-Einheitsschmalspur verladen werden können. Sehr beachtenswert ist ferner eine 5/5-gekuppelte Tenderlokomotive von Schwartzkopff mit außerordentlicher Kurvenbeweglichkeit bis zu 35 m Halbmesser herab, trotz ihrer einfachen Achsanordnung. Zum Vergleich ist für die Betriebsvorführungen eine 70-m- und eine 35-m-Halbmesserkurve unmittelbar nebeneinander vorgesehen. Die Gleisanlage weist außerdem normalen Schmalspuroberbau der Reichsbahndirektion Dresden auf, darunter auch einfache Weichen, eine doppelte Kreuzungsweiche und eine Kreuzung zwischen Vollspur und 75-cm-Spur.

Ein äußerst anschaulicher Überblick wird über die Entwicklung des Rollblock- und Rollschemelbetriebes gegeben. Die württembergischen 75-cm-spurigen Wagen benutzen noch die Rollböcke. Der Rollbockverkehr ist aber als teuer, unhandlich und nicht betriebsungefährlich zu bezeichnen. Wesentlich besser ist schon der bei den sächsischen 75-cm-spurigen Bahnen seit 1905 eingeführte gefederte vierachsige und neuerdings sechsachsige Rollschemelwagen. Die Längsträger sind im Vollspurabstand angeordnet und dienen als Laufschienen für die Vollspurräder. Ein wesentlicher Übelstand beim Rollschemelverkehr ist noch die Notwendigkeit des Kuppelns mit Stangen, die dieses Geschäft, besonders nachts bei einem Gewicht von 50 bis 80 kg, für das Personal sehr gefährlich gestalten, außerdem ein Anbringen einer Luftbremse wegen der dann erforderlichen Schlauchleitungen usw. sehr behindern. Die sächsischen Bahnen haben daher bisher für den Güterverkehr an der Heberleinbremse festgehalten. Das Ideal, nämlich mit einem aufgeschemelten Vollbahnwagen genau so rangieren zu können wie mit einem anderen Schmalspurwagen, also daß die Rollschemelwagen nicht mehr mit Stangen verbunden werden, sondern die normale Sch[raub]kupplung aufweisen, ferner ohne vorheriges Zusammen[kuppeln] unmittelbar in ganzen Zügen mit Vollspurwagen belade[n werden] können, wird zum ersten Male durch die nach meinen [Angaben] von der Waggonfabrik Steinfurt gebauten Rollschemelw[agen er]reicht. Zugleich sind diese mit der zukünftigen [Ein]schmalspurkupplung, der selbsttätigen Scharfenbergkupp[lung mit] selbsttätiger Luftleitungskupplung, versehen. Diese we[isen auch] die B + B-Lokomotive und der III.-Klassewagen der Rei[chsbahn]direktion Dresden auf, bei deren Schmalspurbahnen die S[charfen]bergkupplung in der Einführung begriffen ist.

Zusammenfassend ist zu sagen: In Ländern mit Voll[spur als] Hauptbahnspur ist die 75/76-cm-Einheitsschmalspur so[wohl für] öffentliche wie nichtöffentliche Industrie- und Baubah[nen das] einzig Richtige. Bei öffentlichen Bahnen kommt sie bei [günsti]gen Geländeverhältnissen im allgemeinen nicht in Frage, [denn] hier ist die Vollspurbahn das einzig Richtige. In ge[birgigen] Gegenden jedoch ist sie wegen der Möglichkeit außerord[entlicher] Kostenersparnisse viel mehr in Erwägung zu ziehen [als] bisher geschehen ist. Besonders, wenn nur ein verhältn[ismäßig] schwacher Verkehr zu erwarten ist. Zur Vereinfach[ung des] Oberbaues wird die 75-cm-Spur sowohl in Geraden als i[n Krüm]mungen mit 76-cm-Spurweite verlegt. Sie gestattet bei r[ichtiger] Ausgestaltung schwersten Betrieb mit bis zu 60 t s[chweren] Lokomotiven und geräumigen bequemen Personenwagen[, mit bis] zu 50 Sitzplätzen, für den Güterverkehr das Verladen all[er] sperriger Güter, genau wie auf der Vollbahn und mit [bis] 20 t Gewicht. Um scharfe Straßenbahn- und Anschlußglei[se] durchfahren zu können, sind die Wagen fahrbar für Hal[bmesser] bis zu 15 m herab auszuführen, was bei der durchgehende[n An]wendung von Drehgestellen leicht möglich ist. Die Kuppl[ung ist] vom Drehgestell aus zu steuern. Für den Baubetrieb g[estattet] die 76-cm-Einheits-Schmalspur die Verwendung von ¾- [und] cbm-Muldenkippern auf Patentgleis genau wie auf der [60-cm-] Spur; für leichten Maschinenbetrieb kommt vor allem der 3,5-cbm-Muldenkipper in Frage, für ganz schweren A[bbau]betrieb der vierachsige, gefederte, mit Luftdruck von [der Ma]schine aus kippbare Kastenkipper mit 10 bis 12 cbm Inha[lt,] für größte Baubetriebe genügt. Trotzdem ist die so außer[ordent]lich wertvolle Spureinheit auf den Baustellen gewahr[t. Be]sonders der Bochumer Verein hat einen 75-cm-spurigen [¾-] Muldenkipper ausgestellt, der bei einer um einige Zen[timeter]

75-cm-spurige B + B-Lokomotive der R. B. D. Dresden [m]it selbsttätiger Scharfenbergkupplung und selbsttätige[r] Luftleitungskupplung.

höheren Lage der Mulde genau denselben Kippwinkel erzi[elt wie] die 60-cm-spurigen ¾-cbm-Muldenkipper. Ebenso ist d[ie] und 4-cbm-Muldenkipper derselben Firma beachtenswert [...] ungefederten Holzkastenkipper mit ihren für Stoß und D[ruck]

ı eigneten Doppelbalken kommen wegen ihrer im Bau-
·hr lästigen, nur einseitigen Kippbarkeit und sonstiger
nicht mehr in Frage. Mit folgenden normalisierten
ven läßt sich sowohl für öffentliche wie nichtöffentliche
ı as Auskommen finden.

Scharfenbergkupplung:

- c·chsiger Personenwagen IV. Klasse, ıtzplätze,
- ·hsiger Personenwagen III. Klasse, ıtzplätze,
- ·hsiger Personenwagen II./III. Klasse, Sitzplätze,
- ·hsiger Gepäck-Postwagen,
- hsiger gedeckter Güterwagen, 17,5 t ähigkeit, 21 qm Ladefläche,
- ·hsiger offener Güterwagen, 20 t Trag- ıeit, 21 qm Ladefläche,
- ·hsiger Plattform- und Schienenwagen rehschemel, 20 t Tragfähigkeit, 27 qm ıläche,
- ·hsiger Rungenwagen mit abklapp- r. Leiterwänden, 27 qm Ladefläche, zu- ı als Arbeitswagen benutzbar, 20 t ähigkeit,
- chsiger Kesselwagen, 17,5 t Trag- ıeit,
- ·hsiger Abraumwagen mit 10 cbm ·ninhalt und Luftdruckkippvorrich- ı von der Maschine aus bedienbar, 20 t ähigkeit,
- ·hsiger Rollschemelwagen, 13 m r., 32 t Tragfähigkeit,
- echsiger Muldenkipper, 3,5 cbm Inhalt, ert,
- echsiger Muldenkipper, 2 cbm Inhalt, ert,

ohne Scharfenbergkupplung, tiefliegende, einfache Hakenkupplung:

14. zweiachsiger Muldenkipper, 1¼ cbm Inhalt, ungefedert,
15. zweiachsiger Muldenkipper, ¾ cbm Inhalt, ungefedert,

Im Schmalspurwesen herrschte bisher hinsichtlich der Zug- und Stoßvorrichtungen ein heilloses Durcheinander. Besonders bei den 90-cm-spurigen Fahrzeugen weist fast jede Fabrik andere Formen auf. Bei den 75/76-cm-spurigen Bahnen ist es etwas besser; die Kupplungen passen zwar notdürftig zusammen, aber eine Einheitlichkeit ist auch nicht vorhanden. Als Einheitsschmalspur-Kupplung ist vorgesehen die Scharfenbergkupplung, und zwar ohne selbsttätige Luftsaugebremsleitungs-Kupplung für die 2,1- und 3,5-cm-Muldenkipper, mit selbsttätiger Luftsauge-Bremsleitungs-Kupplung für die Güter- und Personenwagen, mit selbsttätiger Luftsaugebrems- und selbsttätiger Druckluft-Kippleitungskupplung für die vierachsigen 10-cbm-Abraumwagen. Nur die ¾- und 1¼-cbm-Muldenkipper behalten die gewöhnliche Hakenkupplung, für die an den Baulokomotiven unter der in 580 mm Höhe angebrachten Scharfenbergkupplung eine gewöhnliche Hakenkupplung in 300 mm Höhe vorgesehen ist.

Die 76-cm-Spur eignet sich deshalb besonders zu der Einheitsschmalspur, weil sie einerseits den kleinsten Bedürfnissen sich genau so anpassen kann, wie die 60-cm-Spur, andererseits bei richtiger Ausgestaltung dieselben Leistungen wie die 1-m-Spur erreicht, dabei aber wesentlich billiger kommt. Vor allem gestattet sie noch einwandfrei den Übergang sämtlicher Vollspurwagen auf gefederten Rollschemelwagen und dadurch Vermeidung der Umladung. Auf größeren Baustellen kann auf einem zum nächsten Bahnhof führenden Baugleis die Zuführung der Vollspurgüterwagen auf Rollschemelwagen bis auf die Baustelle erfolgen, von welchem Vorteil bisher noch nie Gebrauch gemacht wurde (Beispiel der Möglichkeit: Kraftwerk Finsing der Mittleren Isar mit Baugleisanschluß in Poing). Die Baukosten der Vollspur, 1-m-, 76-cm-, 60-cm-Spur verhalten sich ungefähr wie 1 : 0,8 : 0,6 : 0,5, woraus ebenfalls die Vorteile der 76-cm-Einheitsschmalspur deutlich hervorgehen.

Verkehrsdienst.

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler,** München.

·rkehrsdienst ist in der Ausstellung (Halle I) in sehr
r nd würdiger Weise vertreten. Bei der großen Zahl
ısestellten Arbeiten ist eine eingehendere Besprechung
D bietungen im Rahmen eines kurzen Aufsatzes nicht
h es muß diese vielmehr auf einige Hauptgebiete be-
k bleiben.

1. Wagendienst.

ir groß angelegten, äußerst übersichtlich und leicht ver-
c gehaltenen Darstellung hat die Reichsbahndirektion
e die Organisation der Güterwagenver-
ı bei der Deutschen Reichsbahn veran-
ic.

e orgänge:

De Absender bestellt bei der Versandstation mündlich,
li oder fernmündlich die benötigten Wagen.

.l bei ihr angeforderten Wagen bestellt die Station bei
V enbüro ihrer Direktion und meldet zugleich die Be-

ic Wagenbüros melden Bedarf und Bestand an das Haupt-
a : in Berlin, welches unter den Wagenbüros ausgleicht.

ic Wagenbüros verteilen die Wagen in ihrem Bezirke und
ı e Stationen zur Abgabe der leeren Wagen an.

De in den Frühstunden vom Absender bestellte Wagen
be ünstigen Beständen in den Abendstunden greifbar oder
ed fsstation zugeführt.

In einer Karte ist das Ablaufgebiet für offene Wagen nach der Ruhr blau, das Ablaufgebiet für Schlesien grün gekennzeichnet. Die Stationen dieser Ablaufgebiete senden alle verfügbaren Kohlenwagen nach Entladung nach der Ruhr bzw. nach Schlesien ab.

Eine Ausgleichsverfügung des Hauptwagenamtes Berlin für gedeckte (G) Wagen ist bildlich dargestellt. Die Verteilungsgeschäfte sind durch farbige Linien veranschaulicht.

Über die Anforderung und Stellung der gedeckten Güterwagen (Stückzahl der Wagen) im Reichsgebiet gibt eine vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin für die Zeit von 1913 bis einschließlich März 1925 erstellte Übersicht sehr interessante Aufschlüsse. Die Übersicht zeigt, wieviel Wagen jeweils angefordert und wieviel gestellt worden sind und wieviel von den gestellten Wagen auf Stückgut, Eilgut, Tiere und wieviel auf Wagenladungen treffen.

Eine weitere sehr interessante Darstellung des Eisenbahn-Zentralamts (EZA) in Berlin zeigt, wieviel Güterwagen an einem Tage im Monat Oktober 1924

a) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf ausländischen Bahnen,
b) der ausländischen Bahnen im Gebiete der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sich befunden haben.

Es waren im Oktober 1924 durchschnittlich täglich 44 959 deutsche Güterwagen im Ausland, 28 500 ausländische Güterwagen im Reichsbahngebiet.

Über den Ausgleich der gedeckten Güterwagen unter den Reichsbahndirektionen gibt eine weitere Darstellung des EZA. in Berlin Aufschluß. Aus dieser kann Bedarf und Bestand der einzelnen Bezirke ersehen werden. Ferner ist in der Übersicht erkenntlich gemacht, welche Gebiete fast regelmäßig mit leeren „G" zu unterstützen, welche Gebiete fast regelmäßig leere „G" abgeben und welche Gebiete im Herbst regelmäßig mit leeren „G" zu unterstützen sind und in der übrigen Jahreszeit zeitweise leere „G" abgeben können.

Im Zusammenhang mit dem Wagendienst soll hier auf einzelne der ausgestellten neuen Wagenbauarten aufmerksam gemacht werden (Halle XI und Ausstellungsbahnhof).

Reichsbahndirektion Essen. Wagen mit acht verstellbaren Achsen für Eisentransport. Tragfähigkeit 85 000-120 000 kg, Eigengewicht 48 550 kg. Bremshaus ist umlegbar.

Reichsbahndirektion München. Tiefladewagen für Bayernwerk zur Beförderung ungewöhnlich großer Lasten (Transformatoren). 12 Achsen, 110 t Tragfähigkeit, Gewicht des Wagens 82,6 t, Länge 26,16 m.

Ein Selbstentlader der Eschweiler Bergwerksvereine, Grube Anna, Alsdorf. Inhalt 65 cbm, Ladegewicht 65 000 kg, Tragfähigkeit 62 000 kg, Gewicht des Wagens 24 950 kg, vier Achsen. Der Wagen dient zum Pendelverkehr zwischen den Stationen Mariendorf-Alsdorf-Nordstern.

Die Braunkohlenindustrie A.-G. „Zukunft" Weisweiler (Rhld.) stellt einen mächtigen Tonnenwagen aus, der zur Beförderung von Kohlenstaub bestimmt ist. Inhalt 46 cbm.

Ebenfalls für Kohlenstaubbeförderung ist ein Kesselwagen mit zwei Behältern, Druckluftentladung, bestimmt. Bauart van der Zypen & Charlier G. m. b. H., Köln-Deutz. Inhalt der beiden Kessel 30 cbm, Entladezeit beider Behälter 25 Minuten.

Reichsbahndirektion München. Spezialwagen zum Versand frischer Milch nach Münchener Bahnhöfen; erbaut von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. Jalousieartige Lüftungseinrichtungen in den Stirnwänden und aufklappbare Tragroste für die Aufnahme der Milchkannen.

Die Firma „Jamaica" Bananen- und Früchtebetriebe G. m. b. H., Bremen, stellt einen Spezialwagen für Obst, Gemüse und Südfrüchte aus. Wagendach, Fußboden und Wände sind doppelt isoliert; außerdem elektrische Heizeinrichtung.

Vierachsiger Fischtransportwagen zur Beförderung von lebenden Fischen.

Reichsbahndirektion München. Bierwagen mit wasserdichtem Fußboden (Steinholzmasse), Bretterrost aus Eichenholz, dreifache Wandverschalung und Torfoleum-Isolierung, Sonnenschutzdach, bei Hitze kühlend, bei Kälte wärmend. Dicht schließende Türen mit selbsttätiger Sicherung. Eismulden an den Stirnwänden, je ein Glühsteinheizapparat seitlich an den Türen.

Ferner ist hier eine Gegenüberstellung der Zeiten und Kosten (Lohn- und Verwaltungskosten) für Hand- und Selbstentladung von Eisenbahnwagen, vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin ausgestellt (Handentladung mit zwei Mann; ein Mann entladet 4 t in der Stunde).

Vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin wird ferner eine Darstellung des Verhältnisses der Totlast zur Nutzlast eines Güterzuges mit 1000 t Fracht bei verschiedenen Güterwagenarten gegeben.

Weiterhin liegt vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin eine Darstellung der Zuglängen eines Güterzuges mit 1000 t Frachten bei verschiedenen Güterwagen vor.

Ferner ist die Aufnahmefähigkeit eines normalen Überholungsgleises mit 550 m Länge an Kohlenfracht für Wagen mit verschiedener Tragfähigkeit dargestellt:

in 83 offene 10 t-Wagen, je 6,30 m lang = 830 t,
„ 64 „ 15 t-Wagen, „ 8,10 m „ = 960 t,
„ 57 „ 20 t-Wagen, „ 9,10 m „ = 1140 t,
„ 44 „ 50 t-Wagen, „ 12,00 m „ = 2200 t,
„ 55 „ 50 t-Wagen, „ 9,5 m „ = 2750 t.

2. Beförderungsdienst.

a) Organisation der Güterbeförderung,

b) Bildung, Auflösung und Abfertigung der Güterzüg Rangierbahnhöfen, Wagenübergang, Verkehrsgebiet

Die Organisation der Ladevorschriften wege der Frachtstückgüter) ist vom Eisenbahn-Zentrala lin an der Verladung von der Umladestelle Wahren bei in einer ganz vorzüglichen Ausführung dargestellt. Grundsatz: das Gut ist möglichst ohne Umladung der mungsstation schnell zuzuführen. Außer den Umla bildet daher jede Station, bei der genügende Gütermen eine Bestimmungsstation aufkommen, Ortswagen

A. Wahren als Versandsammelstell

Die Versandgüter von benachbarten Stationen und werden in Wahren zusammengezogen.

B. Wahren als Empfangsstelle:

Aus dem vorstehend unter A genannten Gut und dem mangels direkter Ladegelegenheit eingeht, bildet Wah nächst Einzelstückgutwagen für die großen Besti stationen (Ortswagen). Die Namen der Empfangsstation denen regelmäßig täglich Ortswagen in Wahren z kommen, sind im Kartenbild durch rote Punkte gekenn Zur Bedienung des Nahverkehrs dienen Kurswagen, die stimmten Strecken in festen Plänen verkehren. Das wird geeigneten Umladestellen oder Hilfsumladestelle führt, die ein bestimmtes Empfangsgebiet direkt können. Die Empfangsgebiete der in Betracht kom Stellen, die von Wahren direkt erreicht werden, sind im bild farbig dargestellt. Die Ladetafel für die Uml Wahren und ein Stationsverzeichnis mit An Einheitsgruppen liegen zur näheren Unterrichtung auf.

Wie die Organisation der Ladevorschriften, so Eisenbahn-Zentralamt in Berlin auch die Or sation der Leitungsvorschriften (Reisewe Güterwagen) dargestellt, und zwar an dem Versand d gebietes (Reichsbahndirektion Essen). Als allgemeiner satz gilt, daß Güterwagen ohne Rücksicht auf di bildung über die betrieblich wirtschaftlichsten Strec günstigen Beförderungsgelegenheiten gefahren werden, berücksichtigen ist: a) die Länge des Weges, b) der S widerstand, c) die Leistungsfähigkeit der Strecken tionen, d) die Zahl und Bewertung der erforderlich stellungen der Wagen, e) die Möglichkeit der Erreichu stiger Anschlüsse. Wenn mehrere Wege mit annähernd Verhältnissen zur Bestimmungsstation führen, dann ist kürzeste Weg zu wählen.

Auf einer besonderen Tafel ist die Leitungsvorschr einen Wagen von Witten-West nach Ampfing veransc Die Leitungsvorschrift lautet: „Vorhalle-Aschaffenburg- Ost". Die Entfernung beträgt 636 km, die Beförderu 48 Stunden.

Im Anschluß hieran werden in einer weiteren Darste Aufgaben der Zugbildungs- und Zugaufl stationen für den großen Durchgangsgüter kehr veranschaulicht. Die im Gebiete der Deutschen bahn-Gesellschaft für den großen Durchgangsverkehr e teten Zugbildungs- und Zugauflösestationen (Verschie höfe) sind in einem besonderen Bild benannt. Jeder Verschiebebahnhöfe sind bestimmte Aufgaben zugeteilt, Zersplitterung des Verkehrs zu vermeiden.

Auf einem von der Reichsbahndirektion berg ausgestellten, sehr übersichtlich gehaltenen und gehenden Erläuterungen versehenen Plan (Maßstab de 1 : 1500, Maßstab der Breiten 1 : 750) ist die Auflösung Neubildung der Güterzüge auf dem Versc bahnhof Nürnberg dargestellt. Dieser Bahnhof einem durchgehenden Gefälle, so daß alle Wagen vom E bahnhof durch die Richtungsharfe und die Stationshar

hrbahnhof durch ihre eigene Schwerkraft, also ohne
von Verschiebelokomotiven ablaufen. Eine Ab-
llt den Verschiebebahnhof Nürnberg durch ein Viel-
rart, daß jeder der in den Bahnhof eingehenden Bahn-
bestimmte Vieleckseite entspricht. Zur weiteren Be-
der einzelnen Bahnlinien sind außerdem einige ihrer
nen angegeben. Nach den Vielecksteilen, die, der
tenzahl entsprechend, in 24 Teile geteilt sind, führen
vorliegenden Hauptstationen mit Pfeilen versehene
ie die einzelnen Güterzüge ihrer Richtung sowie ihrer
und Abfahrtszeiten nach darstellen. Als Beispiel für
ung von Zügen und die Neubildung eines Zuges ist
nach Berlin herausgegriffen. Der in seiner Schluß-
stellung die Auslandsverbindung Italien-Kufstein-
ürnberg-Saalfeld-Berlin (Schweden) darstellt. D 6807
let aus dem Frachtanfall der Züge 6711 von Richtung
, 6909 von Richtung Augsburg, 6445/6805 von Richtung
5203 von Richtung Ulm.

die genaue Beschreibung der einzelnen Vorgänge im
ahnhof, Ablauf der Wagen in die Richtungsharfe,
ung der Wagen auf einem Richtungsgleis in die Sta-
Auslaufen der Wagen auf das Abfahrtsgleis des zu
Zuges.

Plänen ist die Bildung des D 6807 durch besondere
nung der Wagen für diesen Zug in den ankommenden
Einfahrbahnhof, im Richtungsharfengleis 36, in der
fe 1 und im Ausfahrbahnhof ersichtlich gemacht. Der
g ist zusammengesetzt wie folgt: Lokomotive, Pack-
agen nach Weißenfels und Übergang (Abzweigung),
st, Berlin, Tempelhofer Güterbahnhof, luftgebremst.
nhalter Güterbahnhof, luftgebremst, Berlin, Anhalter
hof, handgebremst, Berlin, Tempelhofer Güterbahnhof,
mst, Weißenfels und Übergang, handgebremst.

vorzügliche Darstellung ist so übersichtlich und
h gehalten, daß sich auch der Laie leicht und rasch
anzen Geschäftsgang unterrichten kann. Die Darstel-
auch ein sehr gutes Hilfsmittel für den Unterricht.

sbahndirektion Karlsruhe hat die Wagen-
zwischen den im Verschiebebahnhof Mannheim ver-
üterverkehrslinien dargestellt, für die Ankunftszüge
bruar 1925. Ankommende und abgehende Güterzüge
inem Band derjenigen Farbe versehen, mit der diese
e im beigesetzten Netzplan bezeichnet ist. Die mehr-
ästen auf dem Zugplan geben die Zusammensetzung
an. Es bedeutet z. B. ein rotes und ein grünes Feld
Zuglinie, daß der ankommende Zug die in Zahlen an-
e Wagen für die rote und grüne Strecke führt; in den
Zügen der roten oder grünen Strecke erscheinen die
Wagen entsprechend der Zulaufstrecke gelb. Die
rgänge vom Ankunfts- zum Abgangszug sind durch die
zwischen den Zeitmaßstäben dargestellt. Die Zahl
henden Wagen ist in den Schnittpunkten der An-
d der Abgangslinien vermerkt. Diese bis ins kleinste
züglich durchgearbeitete Darstellung gibt ein anschau-
über die Gestaltung des Wagenein- und -abganges
großen Verschiebebahnhof, über die Wechselbe-
e zwischen den einzelnen Strecken und ebenso über die
staltung, und läßt erkennen, welche Riesenarbeit auf
chen Bahnhof zu bewältigen ist.

sbahndirektion Berlin. Übersichts-
r größeren und mittleren Rangierbahn-
Deutschen Reichsbahn. Die Durchschnittszahlen der
handelten Wagen ist farbig dargestellt, z. B. 1000 bis
n rot, 2000—3000 Wagen grün, 3000—4000 Wagen blau,
Wagen schwarz, 5000—6000 Wagen schwarzer Punkt
Die oberste Stufe 5000—6000 Wagen wird nur vom
bahnhof Hamm erreicht. 4000—5000 Wagen fallen auf
iebebahnhöfe Mannheim, Wedau, Lehrte, Wilhelms-
berg, Brockau, Dresden-Fr. und Falkenberg.

Von der Reichsbahndirektion Köln ist die Zughäufigkeit auf dem Güterbahnhof Köln-Eifeltor nach dem Fahrplan von 1922 dargestellt. Außerdem sind die für den Verschiebebahnhof Köln-Eifeltor angestellten Qualitätsberechnungen auf einer besonderen Tafel mitgeteilt.

Zur Einsparung von Bremskräften wird seit 21. Mai 1924 die Schublokomotive bei der Talfahrt für die Bremskraft ausgenutzt.

Reichsbahndirektion Karlsruhe hat den Verkehr des Verschiebebahnhofs und der Rheinhäfen ihres Bezirks dargestellt. Außerdem gibt sie in einer sehr guten Ausführung ein Bild des Verkehrsgebietes Ludwigshafen (Rhein)-Mannheim-Heidelberg mit seinen großen und zahlreichen Verkehrsanlagen. Schnitt der rechts- und linksrheinischen Nordsüdbahnen (Nordsee-Mittelmeer) mit der Ost-Westbahn Bayern-Odenwald-Rheinpfalz, im fruchtbarsten und dichtbevölkertsten Teil der oberrheinischen Tiefebene. Abzweigung der Neckarwasserstraße von der Großschiffahrtsstraße des Rheins. Zustrom von Gütern aus fernsten und nahen Rohstoffgebieten, Abstrom veredelter Erzeugnisse in alle Welt. Mittelpunkt der südwestdeutschen Industrie.

An weiteren Verkehrsgebieten sind noch dargestellt: das Ruhrgebiet, Oberschlesien, Hagen (Westf.)-Vohwinkel, Nürnberg-Fürth, Berlin, München.

Eine äußerst wirksame und sehr reich gehaltene Ausstellung bietet das Messeamt Leipzig.

3. Tarif und Statistik.

Als Hilfsmittel für den Unterricht in der Warenkunde sind von der Reichsbahndirektion Halle mehrere Tafeln aufgestellt, auf denen die einzelnen Klassen, nach denen ein Artikel zu tarifieren ist, unter verschiedenfarbiger Bezeichnung dargestellt sind.

Reichsbahndirektion Berlin: Eisenbahnfrachtsätze 1913 und 1923/24: a) für Kohlen, Getreide in Wagenladungen der Hauptklasse, Kartoffeln nebst Zuschlag für gedeckte Wagen in Wagenladungen der Hauptklasse; b) für Stückgut (ermäßigte Stückgutklasse, Stückgut allgemeine Stückgutklasse); ferner eine Darstellung über die vertikale und horizontale Staffelung der Gütertarife sowie eine Darstellung der Gesamtfrachtsätze der normalen und der allgemeinen Tarifklassen sowie des Ausnahmetarifs 6 für Kohlen.

In einem Schaubild des Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin sind die Eisenbahnfrachtsätze der Jahre 1913 und 1923/24 ersichtlich gemacht, und zwar für Kohlen, Getreide in Wagenladungen, Kartoffeln in Wagenladungen der Hauptklassen einschließlich Zuschlag für gedeckte Wagen.

Ein vom Statistischen Reichsamt in Berlin erstelltes Bild zeigt die Gesamtbeförderung von Steinkohlen, Erzen und Getreide auf deutschen Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen und in den deutschen Seehäfen gegenüber der Produktion und Einfuhr dieser Güter in den Jahren 1913, 1920—1923.

Den Verkehrsdienst betreffen noch die folgenden Arbeiten des Statistischen Reichsamtes in Berlin:

1. Die Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs, des Außenhandels und der Binnenschiffahrt insgesamt von 1885—1923.

2. Die Länge der staatlichen Eisenbahnen und der Bevölkerung Deutschlands 1835—1915 in Zeitabschnitten von je zehn Jahren — 1919—1924 jährlich. Höchstzahlen: 1915 gleich 59 000 Kilometer Eisenbahnen, 66 Millionen Einwohner.

3. Eisenbahnversand und Empfang der deutschen Verkehrsbezirke 1913 und 1922.

4. Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs und des Außenhandels für Kohlen und Erze von 1885—1923. Ebenso Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs des Außenhandels und der Binnenschiffahrt insgesamt 1885—1923, des weiteren für Holz und Getreide 1885—1923.

5. Anteil der Hauptverkehrsgruppen an der Güterbeförderung auf deutschen Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen in den Jahren 1913, 1922 und 1923.

Reichsbahndirektion Berlin: Der Güterverkehr im Bezirk dieser Direktion in den Jahren 1913, 1922—1924, unterschieden nach Ladung und Stückgutempfang, Ladung und Stückgutversand, Umladegut in Tonnen, gestellte Wagen. Die Darstellung zeigt, daß der Empfang an Ladegut und Stückgut durchwegs doppelt so groß ist wie der Versand.

Erwähnt sei hier, daß nach einer von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erstellten Übersicht der Fahrpark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1924 betragen hat: 29 700 Dampf- und elektrische Lokomotiven, 22 900 Gepäckwagen, 67 900 Personen- und Triebwagen, 678 000 Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen.

4. Personenverkehr, Zugverbindungen, Milchverkehr.

Die Reichsbahndirektion Berlin gibt eine übersichtliche Darstellung über die durchschnittliche tägliche Platzbesetzung der in Berlin abfahrenden und ankommenden Züge auf den Fernstrecken nach den Zählungen vom Mai und August 1922.

Von der Reichsbahndirektion Halle ist der Personenverkehr der Leunawerke bei Halle für das Jahr 1922 dargestellt. Mit der Eisenbahn sind am Wochenende auf Arbeiter-Rückfahrkarten bis 250 km befördert worden 110 Arbeiter, bis 150 km 125 Arbeiter; täglich auf Zeitkarten von 51—75 km 152 Arbeiter, auf 26—50 km 2775 Arbeiter, bis 25 km täglich 9650 Arbeiter, auf Landwegen und auf der Straßenbahn sind befördert worden 4620 Arbeiter. Einzelne Arbeiter kommen aus sehr großen Entfernungen, wie z. B. von Hildesheim, Braunschweig, Göttingen, Meiningen, Coburg, Hof, Dresden, Cottbus, Berlin.

Reichsbahndirektion Berlin: Monatliche Schwankungen des Berliner Fernverkehrs 1913, 1922—1924 (abgefahrene Reisende). Weiter: Fest- und Ferienverkehr auf den Berliner Bahnhöfen. Weiter: Schlafwagenverbindungen nebst Anzahl der Schlafwagen und der in der Zeit vom 1. Juli 1924—31. März 1925 beförderten Reisenden. Die stärksten Verbindungen bestehen zwischen Berlin—Ostpreußen 45 793 Reisende, Ostpreußen—Berlin 50 537 Reisende, Berlin—Köln 53 743, Köln—Berlin 54 780, Berlin—München 48 684, München—Berlin 46 914.

Reichsbahndirektion München: Fahrkartenverkauf in München Hbf. an Sonn- und Feiertagen 1914, 1922, 1924.

Reichsbahndirektion Nürnberg: Ausgaben und Einnahmen des Nürnberger Nahverkehrs an einem Werktag.

Von der Reichsbahndirektion Köln sind die durchgehenden Schnellzugverbindungen zwischen Holland und Deutschland nach dem Fahrplan vom 1. Februar 1925 dargestellt.

Vom Verkehrsamt bei der Gruppenverwaltung Bayern in München ist der Lauf des Schnellzuges D 49 Rom-Berlin mit seinen Anschlüssen dargestellt, und zwar in der originellen Weise eines Stammbaumes. Die Wurzeln des Baumes (Anschlüsse) reichen hinunter bis nach Belgrad, Triest, Brindisi, Venedig, Neapel, Rom, Livorno, Ventimiglia, Genua, Mailand, Verona, Schweiz, Lindau. Der Stamm des Baumes beginnt bei München und seine Äste verzweigen sich dann bis Prag, Breslau, Königsberg, Stralsund, Hamburg, Bremen, Köln, Mannheim, Pfalz, Karlsruhe.

Reichsbahndirektion München: Mustersammlung der Fahrtausweise und Beförderungspapiere auf 13 Tafeln.

Ferner Darstellung der Milchversorgung der Stadt München im Jahre 1924. Es wurden eingeführt: von Richtung Augsburg 12 hl, Landshut 38 hl, Herrsching 75 hl, Ingolstadt 95 hl, Kreuzstraße 105 hl, Mühldorf 210 hl, Murnau 245 hl, Holzkirchen 345 hl, Kempten 360 hl, Rosenheim 475 hl. Aus der sehr gut ausgeführten Darstellung kann ersehen werden, wie die Mengen der einzelnen Hauptrichtungen von den einzelnen Teilstationen zusammenfließen.

Die Zahlen stellen die täglichen Milchmengen in dar.

5. Allgemeines.

Von den vom Dienstbewertungausschu vorliegenden Arbeiten ist für den Güterabfertigun Behandlung des Versand- und Empfang briefes in Hinsicht auf die Verteilung der Arbeiter Abfertigungsdienst von Interesse. Es treffen: 1. handlung des Versandfrachtbriefes bis zur Schlußp handlung des Empfangsfrachtbriefes bis zur Benachri Empfängers 33 %, 2. auf den gesamten Güterkasson 3. auf das Rechnungswesen (täglicher Abschluß, mona nungslegung) 15%, 4. sonstige verkehrsdienstlich wie Einbesserung der Tarife, Statistik, Sperrverzei zeichnis der Selbstabholer, Auskunftserteilung, anzeichen, nachträgliche Anweisungen usw., 13%, Ermittlungsdienst 9 %.

Reichsbahndirektion Nürnberg: und Zeitstudien im Eisenbahnbetrie für den Bahnhof Bamberg mit Muster für beobachtung. Ziel der Arbeits- und Zeitstudien im betriebsdienst ist die Erforschung und Darstellung de auf einem Bahnhof oder Bahnhofsteil innerhalb eines Zeitraumes nach wissenschaftlichen Grundsätzen. Z Studien ist es, an Hand solcher Darstellungen die triebes auf seine Zweckmäßigkeit und Wirtschaft prüfen und gegebenenfalls Hinweise zu finden, wie u besserungen angebracht oder Einsparungen gema können.

Von der Reichsbahndirektion Stuttg Dienstpläne für verschiedene Dienstzweige bi gestellt. Ebenso die Ergebnisse des Gedingeve bei der Umladestelle Plochingen und bei der Ortsgüterstel Hbf.

Von der Reichsbahndirektion Würzbu Zusammenstellung der gebräuch Bodenbeläge für Güterhallen ausgestellt. einzelnen Belägen sind Angaben gemacht über: Vort teile, Verwendungsgebiet, Lebensdauer, Posten.

Von der Reichsbahndirektion Frankfur ist ein sehr gut ausgeführtes Modell der St umladeanlage auf Bahnhof Bebra mit kontinuierlichem Förderband ausgestellt.

In der österreichischen Abteilung ist ei ausgeführtes Modell des neuen, mit den mode richtungen versehenen Güterbahnhofes Linz Die Ladehalle ist wie in Bebra mit einem beweglich band versehen. Für die Beförderung der Frachtbrief von der Zugabfertigung ist eine Rohrpostan handen.

6. Film.

Zum Schluß sei noch auf den in der Ausstellung Film „Frachtgutverkehr auf den Eisen hingewiesen. Es wird hier eine von der Firma H Metzger in Nürnberg an das Kolonialwarenhaus S Frankfurt (Main) aufgegebene Kiste Lebkuchen ganzen Wege verfolgt, und zwar im allgemeinen aller Handlungen von der Zufuhr auf der Versandsta Abfuhr auf der Bestimmungsstation. Kiste, Frach Wagen, in dem die Beförderung erfolgt, sind zur lei kennung mit einem + versehen.

Unter der Überschrift „Vergangenheit“ ers nächst ein Bild, das die feierliche Eröffnung der ersten Eisenbahn, d. i. der Ludwigsbahn von Nürnberg nach 7. Dezember 1835 darstellt. Es folgt dann im Bilde da des Ludwigsbahnhofes in Nürnberg, der als Wiege des Eisenbahngüterverkehrs anzusehen ist. Dort w 11. Juli 1836 als erste Gütersendung von dem Bierbrau

[illegible] an den Wirt zur Eisenbahn in Fürth zwei Fäßchen [illegible]geben. Unter der Überschrift „Gegenwart“ er-[illegible]n als Bild des modernen Güterverkehrs das Haupt-[illegible] Güterstation Nürnberg Hbf. mit den anschließenden, [illegible]ten Versand- und Empfangshallen und der vorge-[illegible]ßen und stark besetzten Ladeanlage. Es folgt dann [illegible] aus der Stadt zur Güterstation — Fuhrwerk der [illegible]rlein und andere Lastfuhrwerke —, wobei sehr schöne [illegible] eingeschoben sind. Es folgen nun die Handlungen [illegible]htbrief-Vorprüfungsstelle, an der Wage, die Behand-[illegible]rachtbriefe im Versandbüro, im Ladebüro, die Ver-[illegible] Gutes und die Abfahrt eines Vermittlungszuges mit [illegible]en nach Nürnberg Verschiebebahnhof. Daselbst ist [illegible] Übernahme des Zuges durch die Zugabfertigung und [illegible] der Wagen in die Richtungsgleise kurz veranschau-[illegible] sich die Zugübergabe und die Abfahrt des Zuges [illegible]-Wagen in Richtung Würzburg anschließt. Durch-[illegible] uges in Würzburg mit Städtebild, Fahrt des Zuges [illegible]ainbrücke in Frankfurt mit Städtebild, Ankunft im [illegible]ahnhof in Frankfurt (Main). Übernahme des Zuges [illegible]nische Untersuchung der Wagen), Einstellen der [illegible] die Empfangshalle, Handlungen im Ladebüro und im Empfangsbüro, Entladung der Güter und Einbringung der Kiste + in die Empfangshalle. Fernmündliche Benachrichtigung des Empfängers, Einlösung des Frachtbriefes am Kassenschalter, Empfangnahme der Kiste und Zufuhr zum Geschäftshaus der Empfangsfirma. Alle diese Vorgänge können im Bilde gesehen und verfolgt werden. Im letzten Teil des Films wird dann noch der Betrieb an einer Umladestelle mit gewöhnlichen Lademitteln (Würzburg Hbf.) und an einer solchen mit mechanischem Förderband (Bebra) gezeigt.

In Würzburg ist auf die Darstellung der verschiedenen Lademittel besondere Rücksicht genommen. In Bebra gibt das elektrisch bewegte Förderband ein sehr anschauliches Bild über den Ladebetrieb.

Dieser Eisenbahnfilm ergänzt zunächst die verkehrsdienstliche Abteilung der Ausstellung in sehr vorteilhafter Weise in Hinsicht auf den sonst nicht veranschaulichten Güterabfertigungs- und Ladedienst. Darüber hinaus gewährt er dem Publikum Einblick in die ihm sonst nicht bekanntwerdenden inneren Vorgänge bei der Abwicklung des Güterverkehrs. Auch für Lehrzwecke wird dieser Film besondere Bedeutung gewinnen, namentlich dann, wenn er hierfür in einzelnen Teilen noch weiter ausgebaut wird.

Die deutschen Wasserstraßen.

Von Oberregierungsbaurat **Loebell**, Berlin.

[illegible]r Deutschen Verkehrsausstellung dieses Jahres in [illegible] ill die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrs-[illegible]s, soweit es der beschränkte Platz gestattet, einen [illegible]eben über die Leistungen und einige wichtige Bauten [illegible]en Wasserstraßen.

[illegible]n Eingange wird eine Übersicht geboten über die [illegible]r Deutschen Seewarte in Hamburg. Die [illegible]ewarte ist Deutschlands zentrale Sammel- und Ver-[illegible]lle für alle Wetternachrichten Europas. Die aus-[illegible]rte gibt eine Darstellung des europäischen Funk-[illegible].

[illegible]sche Seewarte hat die Leitung des Sturmwarnungs-[illegible] des Wetterdienstes an der deutschen Küste. Im [illegible] es Wetterdienstes stehen die im Modell dargestellten [illegible]aphore, an denen der Schiffer sehen kann, welche [illegible]nisse an den Punkten der Küste herrschen, die für [illegible]rt von besonderem Belang sind.

[illegible]sche Seewarte hat weiter die Aufgabe, die Natur-[illegible] des Meeres zu erforschen, soweit sie für die Schiff-[illegible] Bedeutung sind. Auf einer Karte ist der Ver-[illegible]rmfluten vom 11. bis 14. März 1906 in Wilhelms-[illegible] Cuxhaven bildlich dargestellt. In einem Bild wird [illegible]enrechenmaschine der Seewarte vorgeführt, ein [illegible] der Technik, welche es ermöglicht, in wenigen [illegible] jeden Hafen der Welt Zeit und Höhe von Ebbe und [illegible]aus zu berechnen.

[illegible] über Umfang und Art der Tätigkeit der Deutschen [illegible] eiter unterrichten will, findet auf einem Auslege-[illegible]orderlichen Bücher und Zeitschriften.

[illegible]tergehen fällt der große Lageplan des Kaiser-[illegible]-Kanals auf, dessen Verkehr 1924 rd. 13½ Mil-[illegible]-T. erreichte und der sich weiter einer steigenden [illegible]g erfreut. In baulicher Hinsicht ist der Kaiser-[illegible]nal bemerkenswert durch die großen Schleusen-[illegible] seinen Endpunkten. Diese sind schon deshalb not-[illegible]il andernfalls starke Strömungen in dem Kanal [illegible]ürden, die den Schiffen das Steuern in dem naturge-[illegible]n Fahrwasser des Kanals unmöglich machen würden. [illegible]hnungen, sowie ein Modell zeigen die Bauart dieser [illegible]lagen.

Weiter sind Bilder von den Brücken, die über den Kanal führen, ausgestellt. Die Bedingung, daß unter den Brücken für Seeschiffe eine freie Durchfahrtshöhe von 42 m verbleiben sollte, und weil bewegliche Brücken für den Eisenbahnverkehr beim alten Kanal zu sehr lästigen gegenseitigen Störungen geführt haben, ergab die Notwendigkeit, zwei Hochbrücken mit sehr langen Anrampungen für zwei Eisenbahnlinien zu bauen, welche bei Hochdonn im Westen und bei Rendsburg in der Mitte der Strecke den Kanal kreuzen. Die alte Grünenthaler Brücke, welche als eine der schönsten Brücken Deutschlands gilt, konnte, ebenso wie die Brücke bei Levensau, bei der Erweiterung des Kanals in den Jahren 1907 bis 1914 glücklicherweise erhalten werden. Es gelang durch Einführung steilerer Uferbefestigungen, den erweiterten Kanalquerschnitt unter diesen Brücken zu schaffen. Für die Kreuzung einer Straße nebst Kleinbahn mit dem Kanal mußte bei Rendsburg mit Rücksicht auf die städtische Bebauung, die hohe Anrampungen verbot, eine Drehbrücke gewählt werden.

Weitere Erläuterungen zu diesen Brücken zeigt eine Tafel, welche zwischen den Bildern aufgehängt ist.

Sich nach rechts wendend, sieht man Bilder aus Ostpreußen. Hier bilden der „Königsberger Seekanal“, welcher von Pillau durch das Frische Haff zur Pregelmündung führt, und weiter der Pregel die Zufahrtwasserstraße von See aus nach Königsberg. Linienführung und Querprofile des Kanals sind auf einem großen Plan dargestellt.

Die Molen des Hafens Pillau sind besonders der Wirkung von Eis und Sturm ausgesetzt, wie die ausgestellten Bilder zeigen. Seegang und Strömungen wirken auf die Versandung der Hafeneinfahrt, „Seetief“ genannt, und machen häufig Baggerungen erforderlich. Der früher hier beschäftigte Bagger mußte an die Entente abgeliefert werden. Von dem für ihn beschafften Ersatz, dem Bagger „Seetief“, ist ein Modell ausgestellt, das, soweit es in dem kleinen Maßstab möglich war, alle Einzelheiten dieses mit den neuesten Einrichtungen ausgerüsteten Baggers zeigt. Der Bagger hat seinen eigenen Laderaum, kann also in sich selbst hineinbaggern und ist im Seegang verwendbar. Solche Bagger werden Hopperbagger genannt. Nach Bedarf kann der Bagger als Eimerbagger oder nach entsprechender Ummontierung als Saugebagger arbeiten.

Die anschließenden Pläne zeigen die Seeschiffahrtsstraße Stettin-Swinemünde. Hier ist die Fahrtiefe künstlich, durch Baggerungen, hergestellt worden und muß ständig erhalten werden. Zurzeit wird sie auf eine Tiefe von 8,70 m bei Mittel-

Modell eines Segmenttores für das Oberhaupt der Rosenthaler Schleuse bei Breslau im Maßstab 1 : 15.

wasser gebracht. Die angedeutete Befeuerung gestattet den Schiffen die Nachtfahrt.

Ein weiterer Plan zeigt die zu Beginn dieses Jahrhunderts begonnene und in diesem Jahrzehnt ihrer Vollendung entgegengehende Verbesserung der Vorflut der unteren Oder von Hohensaathen bis zur Einmündung in den Dammschen See und den Stettiner Hafen. Diese Arbeiten sollen unter Absenkung der kleinen und gewöhnlichen Wasserstände das vielfach verästelte Gewässernetz in zwei breiten und tiefen Stromarmen (Ost- und Westoder) an jeder Seite des Tales zusammenfassen. Die verbleibenden Wiesenflächen werden durch Eindeichung gegen unzeitige Überflutungen aus dem oberen Stromgebiet und gegen Staufluten des Haffs während der Zeit des Pflanzenwuchses geschützt. Gleichzeitig wird aber auch die düngende Bewässerung während der Winter- und Frühjahrzeit durch Einlässe sichergestellt.

Zur Aufnahme der Entwässerung des etwa 800 qkm großen Oderbruches sowie der unterhalb anschließenden Polder dient die Westoder.

Die nächsten Pläne zeigen Bauten zur Verbesserung des Hochwasserschutzes und der Schiffahrtsstraße bei Breslau. Hier sind zur Entlastung der engen, unzureichenden und stark gekrümmten Stromarme in der Stadt und des alten, 1897 eröffneten Großschiffahrtsweges ein Flutkanal für die Abführung von Hochwasser und Eis und eine neue Schiffahrtsstraße, die „Breitenbachfahrt", hergestellt worden. Diese zweigen oberhalb Breslau bei Bartheln aus der Oder ab, benutzen in ihrem unteren Teil die „Alte Oder" und münden unterhalb Breslau wieder in den Hauptstrom.

Den oberen Abschluß des Flutkanals bildet das mit einer Straßenbrücke verbundene Barthelner Wehr. Die 40 m weite Mittelöffnung dieser Anlage ist ein versenkbares Segmentwehr, während die beiden je 30 m weiten Seitenöffnungen Nadelverschlüsse aufweisen. An der Einmündung des Schifffahrtweges in die Oder liegt die Rosenthaler Schleuse, die bei dem beschränkten Ab[...] schnitt der unmittelbar oberhalb liegenden Gröschelbr[...] Hochwasserabführung herangezogen werden mußte. [...] schluß des Oberhauptes ist deshalb als Segmenttor au[...] das unter vollem Wasserdruck geöffnet werden und Ho[...] durch die Schleuse strömen lassen kann. Ein Modell die[...] ist ausgestellt.

Zur Verbindung des Hohernzollernkanals m[...] 40 m tiefer liegenden unteren Oder ist im Jahre 191[...] Modell ausgestellte Schleusentreppe bei Niederfino[...] trieb genommen worden. Infolge des unbefriedigenden [...] Zustandes dieser Bauwerke, der auf den nicht als geni[...] verlässig sich zeigenden Baugrund zurückzuführen is[...] seit Jahren eine dringende Forderung der Interessente[...] Schiffahrtsstraße Berlin-Stettin, daß die bereits im G[...] 1905 vorgesehene zweite Verbindung des Hohenzoll[...] mit der unteren Oder durch ein Hebewerk möglichst [...] schaffen werde, da mit der Notwendigkeit größerer [...] setzungsarbeiten an der Schleusentreppe gerechnet [...] müsse, die längere Sperrungen erfordern, welche, [...] andere Verbindung mit der unteren Oder für die üblich[...] kähne besteht, dem Handel und der Schiffahrt schwerer[...] zufügen würden.

In Anerkennung dieser Forderung werden zurzeit [...] arbeiten für den Bau des zweiten Abstieges bei Nie[...] ausgeführt. Ein Schaubild zeigt den von dem dafür einge[...] Neubauamt bearbeiteten Entwurf des geplanten Sc[...] werks, von dem auch ein Modell im Maßstab 1 : 50 ausge[...] Die erforderlichen Erläuterungen sind auf einer Tafel a[...] angebracht.

Es wird beabsichtigt, den Entwurf des Hebewe[...] Akademie des Bauwesens vorzulegen. Wenn die Akad[...] Entwurf gutheißt, soll er zur Grundlage einer öffentli[...]

Modell für ein Schiffshebewerk bei Niederfinow im Maßstab 1 : 5[...]

dingung gemacht werden, mit der Maßgabe, daß unter E[...] gewisser Sicherheitsbedingungen von den sich bew[...] Firmen Verbesserungs- und Verbilligungsvorschläge [...] werden können.

...tzten Jahrzehnten haben sich zahlreiche Ingenieure ... Maschinen- und Tiefbaufirmen mit der Frage der ...ung großer Höhen durch Schiffahrtskanäle beschäftigt. ...n des Schiffshebewerkes Henrichenburg bei Dortmund ...Niederfinow nicht Verwendung finden. Der aus Sand ... bestehende Baugrund würde das Niederbringen der ...schächte außerordentlich kostspielig gestalten, und ...o mehr, als der Hub des geplanten Schiffshebewerkes ...2½ mal so groß ist als der von Henrichenburg. Eine ...derung der Schiffe kommt nicht in Betracht, weil die ...ehrenden leichtgebauten Binnenschiffe dabei leck ...können, auch wenn sie beim Herausheben aus dem ...hr sorgfältig auf der Hebebühne gelagert werden. ...fziehen des Schiffes auf einer schrägen Bahn, soge... chiffseisenbahn", kommt ebenfalls nicht in Frage, weil ...ung der Bahn auf dem zu Rutschungen neigenden ...h den Erfahrungen beim Bau der Schleusentreppe ...und kostspielig ist. Längere Zeit glaubte man, den ...sgleich durch zweiarmige Hebel schaffen zu können, ... dem System der alten ...en, jedoch fand sich ...eine befriedigende Lö...

...essen erwies es sich als ... auf ältere Vorschläge ...eifen und die Ausfüh... ...ebewerkes in der Form ...zuges vorzusehen. Die ... wassergefüllten Troges ... ohne Schiff) von etwa ...samtgewicht wird durch ... Gegengewichte ausge... ...e durch Seile mit dem ... in Verbindung stehen. ...heiten dieser Seile und ...n nebst Lagern, ihre ... ihre Endverschlüsse usw. ...achdem ein besonderer ...rm hierfür gebaut ist, ...samer Arbeit mit dem ...üfungsamt in Berlin... und mit erfahrenen ...en durch praktische Versuche festgestellt. Ein auf ...aschine zerrissenes Probeseil mit den Seiltöpfen ist ...hreibung in der Nähe des Modells niedergelegt.

...bindung der stark befahrenen märkischen Wasser... ...it der mittleren Oder bedarf infolge des gestiegenen ...benfalls einer baldigen Ergänzung. Zu diesem Zweck ...irstenberg an der Oder eine Doppelschleuse mit ...le im Bau. Ein betriebsfähiges Modell dieser Schleuse ...ellt.

...ersichtskarte der deutschen Wasserstraßen weist ...Weser und Elbe eine Lücke auf, die durch die seit ...estrebte Vollendung des Mittellandkanals von ...bis zur Elbe geschlossen werden soll. Dadurch werden ...chen und östlichen deutschen Wasserstraßen mit... ...erbunden, und es wird dann endlich ein einheitliches ...Binnenwasserstraßensystem entstehen, auf dem 1000-t-... ...ischen Rhein und Oder verkehren können. Ein Sonder... ... den Weser-Elbe-Kanal.

...rtführung des Schiffahrtsverkehrs aus dem west... ... Industriegebiet zu dem großen Verbrauchsgebiet von ...n soll der Mittellandkanal vermittels einer Kanal... ...r die Elbe fortgeführt und mit dem Ihle-Plauer-Kanal ... werden.

...e-Kanal, nur für Schiffe von 400 t fahrbar, und der ...-Kanal, für Schiffe bis zu 600 t fahrbar, sollen, um den ...mit dem 1000 t-Schiff des Mittellandkanals aufnehmen zu können, erweitert werden. Der Plan der Erweiterung ist links neben der Übersichtskarte ausgehängt.

Die Fortführung des Mittellandkanals über Hannover hinaus bis Peine ist bereits nach Beendigung des Krieges zur Beschäftigung der zurückkehrenden Soldaten in Angriff genommen worden Die Arbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen. Im Bau befindlich ist in dieser Strecke die Schleuse Anderten, von 225 m Nutzlänge, 12 m Breite, und einem Gefälle von 15 m. Die Schleuse wird mit Sparbecken in Speicherform, ähnlich der Mindener Schleuse, erbaut. Ein Modell der Schleuse, an dem die erforderlichen Erläuterungen angebracht sind, ist ausgestellt.

Zur Herbeiführung eines geregelten Wasserablaufes der Elbe, auch im Winter, ist ein regelmäßiger Eisbrechdienst eingerichtet. Das Modell eines Eisbrechers und eine Reihe von Bildern des Eisbrechdienstes auf der Elbe werden gezeigt.

Die weiteren Pläne zeigen die Umlegung des Fahrwassers auf einer Strecke der Außenweser. Hier wurde der bisherige Wursterarm im Jahre 1922 verlassen und die Schiffahrtstraße in den Fedderwarderarm übergeleitet. Es geschah dies dadurch, daß in dem Wursterarm keine Baggerungen mehr vorgenommen wurden, dafür aber im Fedderwarderarm der vertiefenden Wirkung der Strömung durch Baggerung nachgeholfen wurde. Naturgemäß erfordert diese Nachhilfe ganz erhebliche Leistungen, etwa 20 000 000 cbm Bodenbewegung. Zur dauernden Erhaltung der neugeschaffenen Fahrrinne sind auch weiterhin Baggerungen und die auf den Plänen dargestellten Regulierungswerke zur Festlegung der Ufer erforderlich. Diese letzteren Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, werden aber 1927 beendet sein. Das neue Fahrwasser ist bereits heute für die größten Seeschiffe bei Hochwasser befahrbar.

Modell für eine doppelte Schleppzugschachtschleuse bei Anderten (Hann.) im Maßstab 1:50.

Durch den bisher fertiggestellten Teil des Mittellandkanals hat Bremen eine Wasserverbindung mit dem westfälischen Industriegebiet erhalten, wo sich der größte Binnenschiffahrtsverkehr abspielt.

Einen besonders wichtigen Verkehrspunkt bilden die Schleusenanlagen bei Münster, wie die ausgehängten Pläne zeigen. Infolgedessen ist jetzt dort die dritte Schleuse erbaut worden.

Die folgenden Bilder zeigen einiges aus dem Stromgebiete des Rheins. Dieser hat in seinem Oberlauf in jüngster Zeit durch Ausbau eine bedeutende Verbesserung erfahren. Für die Strecke oberhalb Straßburg liegen Ausbaupläne vor.

Bei der Kanalisierung des zum Rheingebiet gehörenden Neckars werden erhebliche Kraftmengen gewonnen an den

Staustufen, die zur Schiffbarmachung des Flusses erforderlich sind.

In einem besonderen Raum will das Seezeichenversuchsfeld des Reichsverkehrsministeriums, soweit es der beschränkte Raum gestattet, einen Einblick in den heutigen Stand der Leuchtfeuertechnik geben. Das Hauptstück der Sammlung

Optik und Lichtquellen für die Befeuerung der Seeschiffahrtsstraßen. Im Vordergrunde ein Scheinwerfer von 250 mm Brennweite mit Gleichstrombogenlampe. (Ohne Steuer rd. 70 000 000 HK.)

ist ein Leuchtfeuer, das durch eine elektrische Gleichstrombogenlampe vermittels einer Scheinwerferlinse von 250 mm Brennweite einen Lichtstrom von ca. 75 000 000 Kerzen Lichtstärke (ohne Streuer) erzeugt. Damit dieses Feuer den ganzen Horizont bestreicht, wird der Tisch, auf dem die Optik steht, vermittels eines Elektromotors in Drehung versetzt. Der Lichtstrom trifft dann den Beobachter nicht dauernd, sondern nur blitzartig, in kurzen Zeitabständen. Dadurch, daß der Blitz durch davorgestellte Blenden (an dem Schaustück fortgelassen) nach gewisser Umdrehungszahl verdunkelt wird, erhalten die an verschiedenen Punkten der Küste aufgestellten Feuer auch verschiedene Kennungen, aus denen der Beobachter sofort erkennen kann, welches Feuer er vor sich hat.

Eine andere Art der Kennungsgebung wird bei einer kleinen Scheinwerferlinse, die an der einen Seitenwand des Raumes aufgestellt ist, gezeigt. Hier werden durch Löschen und Entzünden der Glühlampe einzelne Blinke in gewissen Zeitabständen erzeugt; die dazu erforderliche Erkennungsscheibe wird durch einen kleinen Elektromotor angetrieben.

Außer Linsen kommen in der Leuchtfeuertechnik Gürtel, bestehend aus einer Reihe von Glasringen, zur Verwendur das von der Lichtquelle nach allen Richtungen ausges Licht wagerecht über dem von der Optik umspannten V zusammenzufassen. Von einem solchen Gürtel ist eine be fähige Ausführung ausgestellt. Hier wird die Kennung d erzielt, daß um den Gürtel vermittels eines Uhrwerks Verd stäbe aus Glas gedreht werden, durch die der aus dem austretende Schein zeitweise zu einem Blink von größerer keit verdichtet wird.

Welche Lichtquellen auf den wichtigeren Leuchtfeuern nutzung sind, wird in einer Zusammenstellung von Glühl und Glühkörpern nebst Brennern auf einem Tisch an Längswand des Ausstellungsraumes gezeigt. Dabei ist wähnen, daß das Bestreben der Seezeichenverwaltung dahi die eine ständige Wartung erfordernden Lichtquellen, wie zolglühlicht und Bogenlampen, durch solche, die ungewartet nen können, wie Flüssiggasbrenner oder elektrische Glühla zu ersetzen. Wird bei Verwendung von Glühlampen das L Feuer an das Stromnetz von Überlandwerken angeschloss wird eine selbsttätige Umschaltvorrichtung vorgesehen, die, falls die Stromführung unterbrochen wird oder die lampe durchbrennt, eine Flüssiggaslichtquelle in den Brenn der Optik gebracht und an einer ständig brennenden Zündfl entzündet wird. Zwei solcher Vorrichtungen sind in bet fertiger Ausführung an den beiden Seiten des oben erwä Tisches zu sehen. Eine dritte Umschaltvorrichtung, die im des Durchbrennens der Glühlampe eine Ersatzglühlampe schaltet, ist in der vorgenannten kleinen Scheinwerferlinse gebaut.

Nicht immer kann für die Leuchtfeuer ein fester Stando funden werden. So müssen z. B., um die Außenriffe der schen Strommündungen zu bezeichnen, Leuchtfeuer auf Sc — Feuerschiffen — untergebracht werden. Die Leuchte solchen Feuerschiffes, und zwar die des Feuerschiffes „N ney" ist in einer nachgeahmten Laterne ausgestellt. Damit bei heftigen Schlinger- und Stampfbewegungen des Schiff Seegang der wagerechte Ausgang der Strahlenbündel aus Leuchtapparat gesichert bleibt, ist die Optik kardanisch in Doppelpendel aufgehängt, dessen Schwingungszahl so eing tet wird, daß die Pendelschwingungen durch die Schwing des Schiffes nicht verstärkt werden können. Die Optik be hier aus 3 unter 90° zueinander stehenden Scheinwerfer die durch ein Gewichtsdrehwerk in Umdrehung versetzt w und ein Blitzfeuer von 3 in kurzen Zeitabständen aufeina folgenden Blitzen erzeugen.

Zur weiteren Verständlichmachung sind an den Wände Raumes Pläne der Befeuerung der Deutschen Bucht und Unter- und Außenweser aufgehängt. Ferner sind in Zeichnu das Leuchtfeuer Hörnum und das Feuerschiff „Borkum nach seiner Ausrüstung mit neuzeitlichen Einrichtungen f Funk- und Wassernebelsignale dargestellt.

Endlich wird in einem Glasschrank, der in der einen Eck Ausstellungsraumes steht, eine Anzahl von Modellen der a Weser ausliegenden Tonnen gezeigt.

Der Luftverkehr.

Von Hauptmann a. D. Heinr. **Oefele**, München.

Verkehr war bis vor kurzer Zeit bei den meisten Menschen gleichbedeutend mit Bahnverkehr. Und das nicht mit Unrecht. Denn die Eisenbahn war bisher die einzige Trägerin des Landverkehrs; das Straßenfuhrwerk kam nur als Zubringer für die Eisenbahn in Betracht. In jüngster Zeit sind nun der Eisenbahn im Lastkraftwagen und Luftfahrzeug neue Wettbewerber entstanden. Die Eisenbahn ist heute nicht mehr die alleinige Beherrscherin des Verkehrs, zum Bahnverkehr haben sich der Kraftwagen- und Luftverkehr gesellt.

Von allen Verkehrsmitteln hat das Flugzeug das rascheste Tempo der Entwicklung gezeigt. Es bedurfte allerdings einer längeren Zeit, bis sich aus dem Sport- und Militärflugzeug das Verkehrsflug entwickelte. Aber diese Entwicklung hält heute schon einem gleich mit den ersten Entwicklungsjahrzehnten der Eisenbahn d aus stand. Denn das Flugzeug hat sich im Laufe der le drei Jahre in ununterbrochenem Zuge die Welt erobert und in kurzen Zeit in allen Ländern der Erde gezeigt, daß es ein V kehrsmittel geworden, das heute schon einen wi schaftlichen und sicheren Verkehr gewährlei

Bei uns in Deutschland ist freilich die Entwicklung des verkehrs durch die infolge der Luftfahrtsbegriffsbestimmungen

...taaten uns auferlegte Beschränkung im Luftfahrzeugbau ...li gehemmt. Aber trotz Versailles und London ist es Deutsch...lh gelungen, auf diesem Gebiete Beachtenswertes zu leisten ...tverkehr hat in ungeahntem Maße zugenommen und umfaßt ...dem Passagierverkehr ...nen lebhaften Post- und ...erkehr. Es ist erstaun...ß gerade in Deutsch... der Luftverkehr ...ößten und schön... Erfolge aufzuweisen

...h, die Trans-Europa-..., zu der nicht weniger ...n mit den Junkers-... in Betriebsgemeinschaft ... Gesellschaften ge-... im Betriebsjahr 1924 ...ießl. der Wintermonate, ... der Fernverkehr ruhte) ...4 Flügen 747 243 km zu-...gt und auf diesen ...14 804 Passagiere und ...k Fracht befördert. Dabei ...Betrieb so sicher gehand-...orden, daß auf keinem ...Flüge sich ein nennens-...Unfall ereignet hat. Noch ...er ist das wachsende ...ersbedürfnis aus den ...i des Junkers-Konzern zu ersehen. Dieser hat ...a einer Gesamtflugstrecke von 1 875 371 km mit 78 Flug-...40 298 Passagiere und 142 866 kg Fracht befördert. Und ... eben erst begonnenen Betriebsjahr 1925 ist nicht nur ...F...chtbedürfnis ganz unverkennbar in steigender Zunahme ...f...n. Auch der Andrang im Personenverkehr ist so groß, ...d Nachfrage auf allen Strecken mit den vorhandenen ...h...en längst nicht mehr bewältigt werden kann.

...g...cher Weise hat auch der Aero-Lloyd-Konzern, dem Udet fliegt, hat im Lauf der vergangenen Flugsaison Mai bis September nicht weniger als 8927 Personen ohne jeden Unfall befördert. Seine Maschinen haben dabei eine Gesamtstrecke zurückgelegt, die bedeutend länger ist als eine zweifache Verbindungslinie zwischen Erde und Mond und die 25 Flügen um den Erdäquator gleichkommt. Post- und Wertsendungen, leicht verderbliche Güter, wie Kaviar vom Schwarzen Meer, frisches Gemüse und Blumen aus Holland, Maschinenersatzteile usw. werden den Empfängern mit bahnhofsmäßiger Pünktlichkeit täglich zugestellt. Besonders beachtenswert ist dabei die absolute Sicherheit, die den deutschen Luftverkehr auszeichnet.

Junkers-Verkehrsflugzeuge auf dem Flugplatz Tempelhofer Feld Berlin.

Diesem erfolgreichen Ausbau des deutschen Luftverkehrs können die übrigen Staaten, obwohl sie durch keine Baubeschränkungen behindert sind, keine nennenswerten höheren Leistungen gegenüberstellen. In England wird zwar dem Luftverkehr hauptsächlich aus politischen Gründen gerade in letzter Zeit ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Und die britische Luftfahrzeugindustrie hat einen bedeutenden Aufschwung genommen und ist besonders in technischer Hinsicht den französichen Firmen überlegen. Trotzdem hat aber der englische Luftverkehr nur wenig höhere Zahlen an Betriebskilometern aufzuweisen als der deutsche. In Frankreich, das den Luftverkehr schon 1919 in großzügiger Weise organisiert hat, dient dieser neben reinen Handelsinteressen in erster Linie machtpolitischen Interessen; daneben bildet er den beabsichtigten Kräftezuwachs an Personal und Material für die Luftstreitkräfte im Kriege. Die französische Luftindustrie hat aber nach dem Kriege zweifellos einen Rückschritt gemacht und steht der gründlicher arbeitenden englischen Technik nach. In Italien konnte trotz verschiedener Pläne ein größerer Luftverkehr sich nicht entwickeln;

Junkers-Ganzmetall-Verkehrs-Großflugzeug Type G. 23.

...ländische und fünf ausländische Gesellschaften assoziiert ...n deutschen Luftverkehr zu einem achtunggebietenden Wirt...ftweig erhoben. Der Deutsche Aero-Lloyd, der mit den Ver...rs...gzeugen der weltbekannten Firmen Dornier, Albatros und

erst seit Sommer des vorigen Jahres scheinen diese Fragen mit etwas mehr Initiative betrieben zu werden. Die Tschechoslowakei, die bekanntlich unter französischer Vormundschaft steht, versucht seit längerer Zeit eine großzügige Luftverkehrspolitik zu treiben

Junkers-Ganzmetall-Verkehrsflugzeug Type F. 13 - Wasser.

und will Prag mit allen Mitteln zu einem europäischen Luftknotenpunkt ausgestalten. Die Schweiz, die durch ein vorzüglich befähigtes Pilotenpersonal bekannt ist, spielt durch seine Luftverbindungen mit Deutschland, Österreich, Ungarn, Frankreich, Belgien, England und den nordischen Staaten im internationalen Luftverkehr bereits seit längerer Zeit eine erhebliche Rolle. Und in Amerika wird zwar seit Jahresfrist der Kontinent im Tag- und Nacht-Luftpostverkehr überflogen; aber der Passagierluftverkehr ist relativ noch in der Entwicklung zurückgeblieben.

Ein weiterer, gewaltiger Aufschwung, ja eine neue Aera des deutschen Luftverkehrs wird aber beginnen, wenn das Großflugzeug zum Gemeingut aller Linien geworden und die deutsche Luftfahrzeug-Industrie von der einengenden Baubeschränkung befreit ist. Die allgemeine Einführung des mehrmotorigen Großflugzeuges bedeutet für die Sicherheit wie für die Wirtschaftlichkeit des Flugverkehrs einen gewaltigen Fortschritt. Entscheidend aber für seine weitere Entwicklung ist die Motorenfrage. Die deutsche Industrie ist nach den Begriffsbestimmungen des Londoner Ultimatums auf 200—300pferdige Motoren beschränkt. Die Leistung dieser Maschinen ist aber zu gering, um leicht und schnell jene luftverdünnten Höhen aufzusuchen, in denen eine nennbare Verringerung des Luftwiderstandes erhebliche Betriebsersparnisse bei raschem Vorwärtskommen verspricht. Nachdem das Flugzeug dazu berufen ist, neben dem langsameren Luftschiff, dem zukünftigen Schnell-Luftverkehr zu dienen, muß im Interesse dieses für die ganze Welt gleich bedeutungsvollen Verkehrsgebietes gefordert werden, daß wir endlich von der drückenden Motorenbeschränkung im Flugzeugbau befreit werden, die dem deutschen Konstrukteur so ungerecht die Hände fesselt.

Was nun die deutsche Wissenschaft un[d Tech]nik auf dem Gebiete des Luftverkehrs trotz der uns aufgedrängten Beschränk[ungen ge]leistet hat, das wird in lehrreicher, aber zugle[ich über]zeugender Weise in [dem dem] Luftverkehr gewidmete[n Teil] der deutschen Ve[rkehrs]ausstellung vor[ge]geführt. Die deutsc[hen Luft]verkehrsunternehmunge[n und die] deutsche Luftfahrzeug[industrie] haben mit aufrichtiger F[reude die] Gelegenheit ergriffen, [um] reichhaltig den geg[enwär]tigen Stand ihre[r Ent]wicklung zu zeig[en. Die] wissenschaftliche Gesells[chaft für] Luftfahrt hat sich ge[...] erklärt, neben der A[usstellung] der Luftfahrindustrie [eine] Sonderabteilung die e[...] ziehungen und den une[...] Zusammenhang zwische[n Wis]senschaft und [...] darzustellen. Diese Au[sstellung] der Gruppe „Luftve[rkehr"] zeigt in der Tat, daß e[s ...] lungen ist, innerhalb [des uns] bewilligten Lebensrau[mes den] Wettbewerb mit dem [...] aufzunehmen sowie beachtenswerte Erfolge zu erzielen[; das] ist ein Beweis dafür, daß deutsche Kraft sich erst [an] Hindernissen steigert.

Die Luftverkehr-Ausstellung würde aber ihre Aufgabe nu[r unvoll]kommen erfüllen, wenn sie nur den jetzigen Stand zeige[n würde,] ohne auf die Probleme der Zukunft einzugehen. [Doch] weist die Ausstellung auch in dieser Beziehung die Wege[für die] künftige Entwicklung, indem sie sich mit den Proble[men des] Massentransportes durch die Luft, sowie der Überwin[dung der] Jahres- und Tageszeiten im Luftverkehr befaßt.

Wenn die Ausstellung auch, wie schon erwähnt, de[n gegen]wärtigen modernen Luftverkehr vor Augen führt, so ist [es doch] nicht zu umgehen, daß da und dort auch der Entwickl[ungsgang]

Achtsitziges Ganzmetall-Verkehrsflugzeug „Dornier-Komet III".

angedeutet ist. Für die historische Entwicklun[g des] Luftverkehrs aber muß auf das „Deutsche Mu[seum"] verwiesen werden, das die Eroberung der Luft durch [...] Luftschiffe und Flugzeuge in lückenloser Entwicklung dars[tellt.]

ir die Luftverkehrs-Ausstellung eine äußerst willkommene
kungs-volle Ergänzung ist.

esonderer Bedeutung für die Beurteilung der Leistungen,
auf der Luftverkehr-Ausstellung zu sehen sind, ist die

Schulflugzeug der Luftfahrzeug-Ges.
Werft Stralsund.

ie, daß alles, was die Ausstellung zeigt,
ur sich innerhalb der uns aufgezwungenen Grenzen hält,
überhaupt erst in den letzten Jahren ent-
nen ist. Denn bekanntlich mußten ja alle unsere früheren
erzeuge und Luftfahrt-Einrichtungen (Flughallen, Werften,
- und Landungsvorrichtungen usw.) mit Ausnahme einiger
Reste zerschlagen werden. Der deutsche Luftverkehr
daher in seiner Entwicklung ganz von vorne anfangen. Da-
nte in Deutschland nicht wie in den anderen Ländern auf
vorzüglichen Leistungen und Erfolgen des militärischen Flug-
n weitergebaut werden. Denn Deutschland mußte ja vor
n eine Militär-Flugzeuge vernichten und darf keine Luftfahr-
für militärische Zwecke mehr halten. Der Umstand, daß
was auf der Ausstellung zu sehen ist,
reng innerhalb der Grenzen hält, die
rch die Fesseln der Entente angelegt
t auch besonders wichtig für die Be-
lig von Größe und Umfang,
e das deutsche Luftver-
wesen erreicht haben würde,
es in seiner Entwicklung
so gehemmt wäre.

die Aufstellung der vielen und großen
lungsgegenstände der Gruppe „Luft-
" mußte eine eigene, neue Halle erbaut
Diese **Luftverkehrshalle** wurde nach
ntwurf von Geheimrat Riemerscheid
dreischiffige Holzhalle durch die Deutsche
au-Akt.-Ges. München in viermonatiger
zeit errichtet und stellt sowohl in kon-
ktiver Hinsicht wie in ihrer architektoni-
n Ausgestaltung eine Sehenswürdigkeit
Sie überdeckt eine Grundfläche von
n. Ihre größte Breite beträgt 45 m, die
te Länge 82,5 m. Das Mittelschiff hat eine
nweite von 26 m bei einer Binder-
fernung von 16,4 m und einer Firsthöhe
und 24 m; die Seitenschiffe haben bei
n Höhe eine Spannweite von 9,5 m. Die
ung der Halle erfolgt durch zwei
n Längsseiten durchlaufende Fensterscheiben von ca.
Höhe und durch große Fenster auf der südlichen Stirn-
e. An der nördlichen Giebelwand befindet sich ein farbiges
nster. Die Seitenschiffe werden durch Oberlichte belichtet.

Während das Äußere der Halle nur wenig verziert ist und haupt-
sächlich durch seine braune und weiße Tönung wirkt, ist das
Innere der Halle reicher mit Verzierung und Farbe geschmückt.

In dieser großen Halle findet nun vom 15. Juli ab die Kollektivausstellung des Verbandes deutscher Luftfahrzeug-Industrieller, die erste **große deutsche Flugzeugausstellung**, statt. Während die bisherigen Luftfahrzeug-Ausstellungen nur kleinere Sonderausstellungen waren, auf denen in Sonderheit der rein sportliche und technische Standpunkt betont wurde, zeigt die Verkehrsausstellung das Flugzeug ausschließlich als Verkehrsmittel, und zwar im Zusammenhang mit den übrigen Verkehrsmitteln und gibt ein überzeugendes Bild von dem Stand und der Leistungsfähigkeit der deutschen Flugzeug-Industrie. Es gelangen über 30 Flugzeuge der verschiedenartigsten Konstruktionen und Zweckbestimmung zur Ausstellung, und zwar die neuesten Baumuster aller Größen vom kleinsten Sport- und Schulflugzeug bis zur größten, mehrmotorigen Verkehrsmaschine. Die mannigfaltigsten Bauarten in Metall und Holz, Ein- und Doppeldecker, Hoch- und Tiefdecker, Land- und Seeflugzeuge, Wasserflugzeuge und Flugboote usw. geben Gelegenheit, sich über den hohen Stand der deutschen Flugzeug-Technik, die Verkehrssicherheit der Maschinen und die Zukunftsmöglichkeiten der Luftfahrt zu informieren. Neben den Flugzeugen selbst und ihrer Innenausstattung sowie Einzelteilen derselben sind auch die Luftfahrzeug-Motoren, Zubehörteile, Instrumente, optische Bedarfsartikel und Ausrüstungsgegenstände zu sehen. Auf dieser Ausstellung ist die gesamte, maßgebende deutsche Flugzeug-Industrie, einschließlich der Motoren- und Zubehörfabriken, vertreten. Außerdem bringen die großen Luftverkehrsgesellschaften interessante Verkehrsübersichten, an deren Hand man einen Überblick über den derzeitigen Luftverkehr und seinen weiteren Ausbau gewinnt.

Alle diese Flugzeuge können aber erst ab 15. Juli in der Ausstellung gezeigt werden, weil sie vorher noch an verschiedenen Flugwettbewerben teilnehmen müssen. Unsere Flugzeug-Industrie ist eben zurzeit wirtschaftlich noch nicht in der Lage, über mehrere

Innenansicht der Halle für Luftverkehr.

Maschinen des gleichen Typs zu verfügen, andererseits aber gezwungen, durch Teilnahme an Flugveranstaltungen ihre Leistungsfähigkeit praktisch darzutun und sich eine weitere Einnahmequelle zu verschaffen. Die bedeutendste dieser Veranstaltungen, der

Deutsche Rundflug 1925, an dem fast alle zur Ausstellung kommenden Flugzeuge vom 18,5 PS-Kleinflugzeug bis zum 120 PS-Verkehrsflugzeug beteiligt waren, hat durch sein glänzendes Ergebnis nicht nur den besten Beweis für die Zuverlässigkeit unserer deutschen Maschinen und unserer bewährten Piloten gebracht, sondern stellt auch einen nicht zu unterschätzenden Sieg der deutschen Motorenindustrie dar, die gezeigt hat, daß sie den Wettbewerb mit den ausländischen Motoren nicht zu scheuen braucht.

Vom 2.—30. Juni hat in der Halle für Luftverkehr die **Ausstellung von Freiballonen und Segelflugzeugen** stattgefunden. Es war eine Anzahl Freiballone, Fallschirme und das gesamte Ballongerät zu sehen. Zum erstenmal aber wurden hier Segelflugzeuge in größerem Rahmen gezeigt und so auch das Gebiet des Segelflugs in seinen typischen Vertretern zur Darstellung gebracht. Es war hier eine sorgfältige Auswahl der verschiedensten Segelflugzeuge zustande gekommen, von der alten Harth-Maschine und dem Hängeleiter bis zum hochwertigen Segelflugzeug und dem Segelflugzeug mit Hilfsmotor. Daneben waren auch einige sehr beachtenswerte Segelflugmodelle sowie interessante Lichtbilder von Segelflugwettbewerben in der Rhön und bei Rositten ausgestellt. Wenn sich auch das Segelflugzeug noch nicht zu einem Verkehrsmittel entwickeln konnte, so hat es doch in hervorragendem Maße zur Vervollkommnung und Weiterentwicklung der Luftverkehrsmittel und gerade des Kleinflugzeugwesens beigetragen. Eine so hervorragende flugtechnische Leistung, wie die von Potsch beim Zugspitzenflug, wäre ohne die Erfahrungen des Segelflugs nicht denkbar gewesen.

In dem Anbau zur Luftverkehrs-Halle ist die von der wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt organisierte **Ausstellung „Luftfahrt, Wissenschaft und Praxis“** eingerichtet. Hier werden die verschiedenen Prüfungsverfahren der Flugzeug-, Motoren-, Luftschrauben- und sonstigen Material-Prüfung vorgeführt. Dann sind die wichtigsten Untersuchungen der Modell-Versuchsanstalt Göttingen, der Forschungsanstalten des Luftschiffbaus Zeppelin und von Prof. Junkers sowie der medizinischen Forschung (Höhenkrankheit und deren Bekämpfung) zu sehen. In einer besonderen Abteilung werden die interessantesten Modelle und Konstruktionsteile von Luftschiffen (Zeppelin, Schütte-Lanz, Luftfahrzeug-Ges.) gezeigt. Weiter sind die wichtigsten Luftfahrerkarten ausgestellt sowie das gesamte Material der Luftfahr-Literatur zusammengestellt und dabei gleichzeitig ermöglicht, daß die Besucher die für sie in Betracht kommenden Bücher, Zeitschriften usw. käuflich erwerben können. Eine weitere Abteilung ist dem Luftbild und der Luftbildmessung gewidmet. Sie gibt eine Übersicht über den heutigen Stand des Luftbildwesens und seine wirtschaftliche Verwertung. Anschauungsmaterial der Aero-Luftbild-Ges. zeigt die unmittelbare Anwendung für ingenieurtechnische Zwecke. Luftbildkarten und -pläne gewähren einen Einblick in den Gebrauch für die Landesaufnahme zur Ergänzung und Berichtigung von Karten, zur Aufnahme von unübersichtlichem und unzugänglichem Gelände, in unverm und unerforschten Gebieten. Dabei ist auch das nötige nahme- und Auswertegerät ausgestellt. Wiede andere Abteilung führt die Meteorologie und die Na tion vor Augen. Die verschiedenen meteorologischen I zeigen hier durch graphische Darstellungen, Modelle, Appar Geräte, wie wichtig die Meteorologie für die Luftfahrt ist u sie zur Sicherung des Luftverkehrs im höchsten Maße t Zahlreiche Firmen und Anstalten führen durch reichhaltig stellungsmaterial die vielen und wichtigen Instrumente und schaftlichen Apparate vor, die zu einer gesicherten und zuv gen Luft-Navigation unentbehrlich sind. In einer weiteren lung, die sich mit Luftverkehr und Statistik werden hochinteressante Zusammenstellungen über die de Flugzeuge, den deutschen Luftverkehr und seinen weiteren gebracht. Hier wird an vielen Modellen die Einrichtun schon bestehender und neu anzulegender Flughäfen und werden die verschiedenen Maßnahmen vor Augen gefü zur einwandfreien Durchführung eines sicheren Luf kehrs auch bei schlechtem Wetter und i Nacht nötig sind. Die Wissenschaftliche Gesellschaft e mit dieser begrüßenswerten Sonderausstellung tatsächli Beweis, daß gerade die deutschen Wissenschaftler und Ing ein großes Verdienst an der Weiterentwicklung des W verkehrs haben.

Einen besonders wichtigen Teil des Ausstellungsprogramms im Luftverkehr bilden die **Filmvorführungen und Vortr** der Lichtbildbühne der Ausstellung. Diese hat ja d gabe, die stummen Schaustücke in der Halle, die Pläne, Zeich und Modelle zu ergänzen durch filmlebendige Darstellun Betriebsweise, Verwendung und Entstehung. Und gerade de verkehr bietet dem Kinematographen ein reiches Betätigungsf zeigt die Entwicklung der Luftfahrt vom gasg Ballon von Mongolfiere bis zum modernen, lenkbaren Rie schiff. Dann führt er lebendige Bilder des wesens in allen seinen Arten vor. Man bekommt Einb die Werkstatt und den Hangar, in den Bau der Motoren und die Flugplätze und Landungseinrichtungen, den Betrieb Flugplätzen usw. Dann aber bringt er auch Bilder von über Länder und Meere und läßt einem die Herrlichkeit des F selbst miterleben. So bietet der Film in seiner heutige nischen Vollendung gerade im Luftverkehr nicht nur i essante Belehrung, sondern auch angenehme, willk Unterhaltung.

Die Ausstellung der Gruppe „Luftverkehr“ der schen Verkehrsausstellung wird wegen der Neuh Eigenart dieses Verkehrsgebietes und seiner großen Bedeut die Entwicklung des Gesamtverkehrs, nicht zuletzt aber we besonderen beschränkten Verhältnisse, unter denen sich das d Luftverkehrswesen nach dem Kriege entwickeln mußte, ga sonderem Interesse begegnen und weit über d schen Grenzen bei Fachleuten wie beim Laienpublikum gehende Beachtung finden.

Die Beteiligung Österreichs.

Von Sektionschef a. D. v. **Enderes.**

Das großartige Bild, das uns die Münchner Ausstellung entrollt, umfast zum weitaus größten Teile das reichsdeutsche Verkehrswesen. Der einzige reichsfremde Aussteller ist Österreich. Seine Beteiligung spiegelt die Tatsache wieder, daß erzwungene politische Trennung einem Volke nicht seine nationale Einheit rauben kann. Darüber hinaus aber kommt ihr auch eine hohe sachliche Bedeutung zu. Sie ist der Menge nach betrachtet, sehr klein gegenüber dem weit überwiegenden reichsdeutschen Massenaufgebot; aber sie erfüllt vollständig ihren sachlichen Zweck: zu zeigen, daß Österreich nach Kräften bestrebt ist, mit den größeren Staaten und besonders mit dem deutschen Stammland im Verkehrswesen Schritt zu halten. Österreich konn darauf beschränken, die Ausstellung mit solchen Gegen und Darstellungen zu beschicken, die zeigen, in welchen B Österreich mustergültige, von den reichsdeutschen abwe Verkehrseinrichtungen besitzt und an deren Vervollkom wissenschaftlich und wirtschaftlich erfolgreich arbeitet.

Österreich hat in mehreren Gruppen ausgestellt. Dabe als Hauptaussteller die großen staatlichen Verkehrsuntern gen auf, die Bundesbahnen und die Verwaltung des Post T graphen- und Fernsprechwesens; von privaten Unterneh haben sich die Erste Donau Dampfschiffahrtsgesellsch

Waggon- und Maschinenfabriken A.-G., vormals Weitzer
Kraftwagenfabriken beteiligt.

isere Zeitschrift hat der österreichische Anteil auf dem des Eisenbahnwesens die meiste Bedeutung. Er ist teils alle 1, Raum 11, teils auf dem Ausstellungsbahnhof in der untergebracht. In der ersten Abteilung haben die Bunn auf allen in die Ausstellung einbezogenen Fach-) des Eisenbahnwesens dargestellt, was Österreich iges und Wichtiges zu bieten hat.

lem ist der Gesamtaufbau und die Gliederung der Dienst-Einnahmen und Ausgaben, Personalstand, Dienstbezüge, rungswesen und soziale Fürsorge dargestellt. Aus dem - und Betriebsdienst sind Nachweise der Betriebsleistun- Gesamtnetzes, Monatsbetriebsleistungsausweise, Verzwischen dem Güterverkehr vor und nach dem Krieg, pläne und Übersichten des verkehrs vorgeführt.

ers anregend ist die ng des Baudienstes. igt sich die Eigenart chs als Hochgebirgsland. Modelle und Lichtbilder die Zahnradbahn Eisendernberg, die Schneerkehrungen, Maßnahmen einschlag und Lawinenauf der Arlbergbahn ck-Bludenz), auf der inie (Klein - Reifling- und der Tauernbahn ch - St. Veith - Spittal u). Nebst einer Bildg finden sich eine ein- Darstellung der Ver- der Trisannabrücke bahn) und die Brücken Bauart Roth-Waagner; und Pläne zeigen österse Oberbauformen, be- den Spannplattenober-ner die Sicherung der gänge. Neben Plänen absichtigte und ausgeahnhofsbauten und -Umzeigt ein Modell die nstanlage in Linz.

e anderen österreichischen Erfindungen auf dem Gebiete baues, des Sicherungswesens und der Nachrichtenüber ist hier besonders die soeben vom Verein Deutscher nverwaltungen mit einem Preis ausgezeichnete Erfin-uackhs — Wechselstromtelegraph mit Fernsprecheinrich- Gleichstrom — zu nennen, die erhebliche Ersparnisse tleitungen ermöglicht. Die gebräuchlichen, auf hoher hnischer Vollendung stehenden Bauarten (z. B. leitungse Telegraphie und Telephonie mit Hochfrequenzströmen) e auf Leitungen aus 4 mm Eisendraht mit zahlreichen hiner geschalteten Stationen nicht verwendet werden.

ue Bauart Nouackh ist für lange und kurze Leitungen ut geeignet und bedarf keiner besonderen Abstimmung gleichung der Leitung vor Betriebsbeginn; die Handist wie die des Morsetelegraphen mit Ruhestrombetrieb; er gebräuchlichen Einrichtungen werden verwendet und ig neue Zusatzeinrichtungen sind erforderlich.

r Leitung ist der Sprech- oder Fernschreibwechselstrom nschreibgleichstrom überlagert; die Trennung erfolgt in ionen durch einen Anschaltsatz, bestehend aus Drossel- Kondensatoren, Luftleerblitzschutzvorrichtungen zum Schutze der letzteren und einem mehrpoligen Umschalter zum Abschalten der Einrichtung und zum Eingrenzen allfälliger Fehler, auf gemeinsamen Grundbrett. Aus diesem Anschaltsatz sind die Fernleitung, die Ruhestrom- und die Wechselstromfernschreib- oder Fernsprecheinrichtung angeschlossen.

Der erforderliche Wechselstrom wird bei einfachen Verhältnissen durch Summer erzeugt, oder es wird Wechselstrom aus vorhandenen Starkstromnetzen verwendet, der durch einen Vier-Röhren-Glimmlichtgleichrichter in Grätzschaltung in Verbindung mit einem Sendetransformator auf die doppelte Pulszahl gebracht wird.

Die einlangenden Wechselstrommorsezeichen werden durch ein phonisches Relais, Bauart Siemens und Halske, auf eine normale Ruhestromtelegraphenschaltung übertragen und mit dem gebräuchlichen Morseapparat aufgenommen.

Pläne, Lichtbilder und Modelle zeigen, wie sich Österreich auf dem Gebiete des Wohnhausbaues erfolgreich bemüht, künstlerische, soziale und Heimatschutz-Rücksichten zur Geltung zu bringen und diese Anlagen den vorhandenen Ansiedlungen wesensgleich und ohne Störung altgewohnter Landschaftsbilder einzufügen.

Für die Lokomotivbauer sind beachtenswert 86 Bilder, die die Entwicklung der österreichischen Schnellzugslokomotive in den letzten 50 Jahren darstellen und 45 Lichtbilder, die sämtliche von Gölsdorf entworfenen österreichischen Lokomotiven vorführen und ein übersichtliches Bild der Lebensarbeit dieses anerkannten Meisters bieten. Ferner finden sich Tafeln über Lokomotiverprobungen und Kohlenverbrauch, Lichtbilder und Bauformblätter über Lokomotiven, Personen-, Dienst- und Güterwagen und Kraftdraisinen. Aus dem Werkstättendienst zeigt die Ausstellung die Gliederung der erst bei der Neuordnung der österreichischen Bundesbahnen seit 1923 errichteten Werkstättendirektion und die Hauptwerkstätten der Bundesbahnen, sowie zahlreiche Einzelheiten aus verschiedenen Werkstätten: so die Einrichtungen für elektrische Lokomotiven in Linz (für die Salzkammergutsstrecke Attnang-Puchheim-Steinach-Irdning) und in Innsbruck (für die Arlbergbahn), bemerkenswerte Einzel-Einrichtungen (100-t-Schiebebühnen und 80-t-Lokomotivkrahn), Arbeitsteilung und besondere Verfahren zur Verbilligung, Be-

Siehe Ausstellungskatalog, Teil I, S. 27: „Ausstellungsgruppe A: Landverkehr, Abteilung I: Bahnverkehr."

schleunigung und Verbesserung der Arbeitsleistung in den Werkstätten, Prüf- und Meßeinrichtungen und Angaben über die Eignungsprüfungen der Lehrlinge (Aufbau des Verfahrens und Auswertung der Ergebnisse).

Es ist leicht erklärlich, daß man der Vorführung der seit fünf Jahren unter den allergrößten Schwierigkeiten rastlos fortgesetzten Elektrisierung österreichischer Hochgebirgsstrecken besondere Sorgfalt gewidmet hat. Eine Übersichtskarte zeigt den derzeitigen Stand der Elektrisierung von Vollbahnen und das künftige Arbeitsprogramm; die wichtigste dieser Strecken, die Arlberglinie Innsbruck-Bludenz ist eingehend dargestellt. Das Hauptkraftwerk für diese Linie, das Spullerseewerk bei Danöfen in Voralberg, ist in Bildern und Plänen und in einem prächtigen Relief vorgeführt. Ihm schließen sich die Pläne und Bilder des Ruetzkraftwerkes südlich von Innsbruck, sowie der Unterwerke in Zirl und Flirsch an. Schematische Darstellungen und Lichtbilder zeigen die Übertragungsleitungen, die Fahrleitungen und ihre Ausrüstung. Die elektrischen Lokomotiven und die elektrische Zugförderungsanlage Innsbruck beschließen die Darstellung.

Auf dem Ausstellungsbahnhofe sind in der Halle X die österreichischen Fahrzeuge untergebracht. Hier stellt die Generaldirektion der Bundesbahnen vier, meist dem regelmäßigen Betrieb entnommene Lokomotiven aus: eine 2 D-Heizdampf-Lokomotive der Reihe 113 mit Zwillingsanordnung, Schmidt'schem Überhitzer, Speisewasserpumpe Bauart Dabeg und Lentz'scher Ventilsteuerung, Länge 20.6 m, Dienstgewicht 86.9 t; sie dient hauptsächlich zur Beförderung schwerer Schnellzüge auf Strecken mit nicht allzuscharfen Steigungen.

Die zweite ist eine 2 C Heißdampf-Lokomotive, Reihe 409, mit Zwillingsanordnung, die aus dem Umbau der alten 2 C-Naßdampf-Verbundlokomotive, Reihe 9, entstanden ist; Länge 17.9 m, Dienstgewicht 69.8 t. Auch diese Lokomotive ist mit der Lentzventilsteuerung ausgerüstet und dient derzeit hauptsächlich dem Personenzugs-, ausnahmsweise auch dem Schnellzugsdienst bei mäßigen Steigungen.

Eine F-Zahnradtenderlokomotive, Reihe 269, gemischtes System Abt, mit Zwillingsanordnung, Dienstgewicht 88 t, ist dem Betrieb der Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg entnommen, auf der der schwere Erzverkehr über einen 1264 m hohen Gebirgsk langen Steigungen bis 71 vom Tausend erfolgt.

Die vierte Lokomotive endlich ist eine 1 F Heißd motive, Reihe 100, Vierzylinder-Verbund mit Schmidt'sch hitzer, Dienstgewicht 95.8 t. Sie war die erste Lokom sechs gekuppelten Achsen in einem Rahmen, die in E baut wurde. Sie ist zur Beförderung schwerer Schnell den starken Neigungen der Hochgebirgsstrecken bestin ihr die Fahrt durch die dort unvermeidlichen scharfen ermöglichen, gab man ihr nur drei feste gekuppelte Ach lich die erste, dritte und vierte; dagegen sind die Lauf 50 mm, die zweite und fünfte Kuppelachse um je 26 sechste um 40 mm seitlich verschiebbar.

Die Grazer Waggon- und Maschinenfabrik A.-G. Weitzer, stellt eine 6.7 m lange Diesellokomotive aus.

Die österreichischen spurbahnen sind vertret eine C + C elektrische tive für alle Züge, 650 phasenwechselstrom, vo rioden, Länge 11 m, wicht 48 t, und durch ei sonen- und Güterwage sämtlichen 760-mm-spuri zeuge sind für die Ni reichisch - steierische A (St. Pölten-Mariazell-G bestimmt.

In loserem Zusammen dem Eisenbahnwesen st Gruppen von österr Ausstellungsgegenständ sieben Gemälde der direktion der Bundesb Halle I und die pra Lichtbilder, die die Po tung in Halle III unte hat. Die ersteren ste Semmering mit Bick auf alpe, Fronleichnamsproz dem Gmundnersee, Ger Steiermark, Eisschieße „Ranggeln" und ein Sch in Tirol dar, die letz schönsten Landschaft Städte Österreichs, Badgastein, Salzburg, das „goldene Dachel" in Innsb Erzberg bei Eisenerz usw. In allen, die diese meisterha stellungen sehen, werden sie den Wunsch wecken, die in Wirklichkeit zu sehen oder wiederzusehen. Diese Verkehrswerbung wird auch noch unterstützt durch Tag Stereoskopbilder österreichischer Landschaften und St

Ähnlichen Umfang wie die Ausstellung der Bun weist diejenige der österreichischen Postverwaltung zahlreiche für den Fachmann bedeutsame Einrichtungen sprechwesens vorführt, die bei der eben in Gang be neuzeitlichen Ausgestaltung des österreichischen Fe betriebes verwendet werden.

Die Einrichtungen der automatischen Fernsprechämte mit rund 100 000 Sprechstellen, werden im Betriebe Eine besondere Eigentümlichkeit bilden die Gesellsch gen mit je 2 bis 4 Teilnehmern. Die Stellen einer Lei gegeneinander verriegelt, können sich weder stören, horchen und werden durch besondere Leitungswähler Der Anruf des Amtes erfolgt durch Abheben des H Verbindung wird nach Abfrage durch eine Beamtin au hergestellt (halbautomatischer Betrieb). Die Beamti nur das Tastenwerk einer Wählmaschine, die sofort stellung der Verbindung abgeschaltet wird. Es sind zw von Maschinen im Gebrauch, wovon die rein mechanis

der Ausstellung in Betrieb steht. Interessant ist ein s Hauptverteilers, bei dem die Sicherungen unmittelen lang gebauten Endverschlüssen sitzen und die Ran- über ein laubenartiges Gestell in zwei Ebenen geführt eine besonders übersichtliche und geordnete Leitungs- möglicht.

vierigkeiten, welchen der Leitungsbau im Hochgebirge werden in Lichtbildern gezeigt. Karte und Lichtbilder m hohen Sonnblick in den hohen Tauern zeigen, unter Schwierigkeiten die Freileitung zur höchstgelegenen hstelle Österreichs, der Wetterbeobachtungsstelle des vereines über Fels und Eis geführt ist. Die Aus- zeigt den hohen Stand der Arbeit der österreichischen tromingenieure.

n sind das Modell eines Bahnpostwagens (Reihe F A) sondere die reichhaltige Ausstellung der Briefmarken blik seit 1918, der Entwürfe dazu und der Herstellung en und verschiedene Betriebsmittel der Post hervorzuheben: ein Radgangstempel mit abnehmbarer Hülse, die für Reklamezwecke ausgenützt werden kann, eine Bleiplombe, die in ihrem Gewicht derart genau bemessen ist, daß das Metall gerade ausreicht, den Knopf des eingeführten Bindfadens zu bedecken, so daß es unmöglich ist, durch irgend einen Eingriff unbefugter Weise die Plombe zu öffnen, eine Sammeltasche, zur Entleerung der Briefkästen usw.

In der Postkraftwagenhalle (Raum 70 der Halle V) führt die österreichische Postverwaltung zwei Muster ihrer Personenkraftwagen vor.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zeigt im Raum 20 der Halle II Wandtafeln, Pläne, Lichtbilder und Modelle ihrer Schiffe, Schwimmdocks und Umschlageinrichtungen ihrer Stations- und Werftanlagen, dann Erzeugnisse der gesellschaftlichen Werften.

Drei österreichische Kraftwagenfabriken führen neben dem oben erwähnten Postkraftwagen weitere Erzeugnisse dieser in Österreich besonders hoch entwickelten Industrie vor.

Bücherschau.

N disk Järnbanetidskrift (Nordische Eisenbahnzeit- t) Stockholm. Anläßlich des 50jährigen Bestehens der n Vereinigung der mittleren und höheren Eisenbahn- (Nordiska järnvägsmanna-sällskapet) im August 1924 it dem Eintritt des vierten skandinavischen Reiches, eine Organisationsveränderung vorgenommen. Diese auch die von der Organisation herausgegebene Zeit- Järnbanebladet“, deren Erscheinen in der alten Form uf des Jahres 1924 eingestellt wurde. Das Järnbane- ll als „Nordisk Järnbanetidskrift, organ för Nordiska annasällskapet“ herausgegeben werden. Das Format ändert (in 165 × 245), so daß die Zeitschrift jetzt at hat. Kürzlich erschien die 1. Nummer dieser Zeitschrift (Heft 1/2). Es enthält verschiedene beachtenswerte Aufsätze, so über „Die Behandlung von Schadensersatzansprüchen anläßlich von Eisenbahnunfällen in Finnland“, „Der Bahnhof Stockholm Nord“, „Die Raumabahn“, „Die neuen dänischen Eisenbahngesetze“, „Die Verwaltung der schwedischen Staatsbahn“. Die Ausführungen sind durch zahlreiche Abbildungen und Kartenskizzen erläutert. P.

— **Neue Werbeschrift der Schwedischen Staatsbahn.** Dieser Tage ist eine neue in französischer und englischer Sprache abgefaßte Werbeschrift der Schwedischen Staatsbahn erschienen. Die Schrift ist mit Bildschmuck versehen und schildert den Fährbetrieb, die Lokomotiven, Schlafwagen und andere Einrichtungen der Schwedischen Staatsbahn vom Standpunkte der Sicherheit und Bequemlichkeit. Die Schrift soll in 10 000 Exemplaren über die ganze Welt verbreitet werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Erleichterte Einreise in das Saargebiet.** Die Regierungskommission des Saargebietes hat, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, kürzlich die Einreisebestimmungen nach dem Saargebiet wesentlich erleichtert. Zur Einreise in das Saargebiet bedarf es keiner besonderen Genehmigung mehr. Die Reisenden müssen lediglich im Besitze eines Passes oder eines sonstigen von ihrer zuständigen Heimatbehörde ausgestellten Personalausweises sein. Sie müssen sich innerhalb drei Tagen nach Ankunft im Saargebiet bei der zuständigen Polizeibehörde anmelden. Die Anmeldebescheinigung berechtigt zu einem Aufenthalt im Saargebiet bis zu zwei Wochen. Wer länger als zwei Wochen im Saargebiet verweilen will, hat eine besondere Aufenthaltserlaubnis, die jeweils bis zu drei Monaten erteilt wird, bei der Regierungskommission des Saargebietes, Abteilung des Innern (Paßabteilung), unter Vorlage des Ausweises zu beantragen.

— **Durchgehende Abfertigung nach dem Auslande.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist bestrebt, die Haltezeiten der durchgehenden Schnellzüge auf den deutschen Grenzstationen möglichst abzukürzen. Die dahingehenden Bestrebungen stoßen auf Schwierigkeiten, weil viele nach dem Ausland fahrende Reisende nur mit Fahrkarten bis zur Grenzstation versehen sind, auch das Reisegepäck nur nach diesen Stationen abgefertigt ist, trotzdem die in Frage kommenden deutschen Abfertigungsstationen nach den vorliegenden Unterlagen fast sämtlich in die direkten Tarife mit dem Auslande (namentlich mit Belgien, Holland, England und Frankreich) einbezogen sind. Viele Reisende glauben aus Ersparnisgründen die gebrochene Abfertigung vorziehen zu müssen. Dieser Einwand trifft heute nicht mehr zu, weil sich bei der Umlösung kaum noch Fahrpreisunterschiede ergeben. Es wird deshalb allen Auslandsreisenden empfohlen, von der Möglichkeit durchgehender Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach dem Auslande regen Gebrauch zu machen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat ihr Personal über die einschlägigen Bestimmungen nochmals genau unterrichtet, so daß jeder Reisende mit ordnungsmäßiger Abfertigung rechnen kann.

— **Platzkarten.** Außer den bisher in Köln ausgegebenen Platzkarten für Züge nach Berlin, Hamburg und Leipzig ist der Platzkartenverkauf am 10. Juli auf die nachfolgenden Züge ausgedehnt worden: Richtung Trier-Saarbrücken D 156 und 166, Richtung Frankfurt D 304 und D 252, Richtung Ludwigshafen D 162, Richtung Aachen (Paris, Brüssel, Ostende) D 114, D 118, D 110, D 126 und D 102.

— **Sonderrundfahrten zur Besichtigung des Walchenseekraftwerkes.** Die Reichsbahnverwaltung veranstaltet in Gemeinschaft mit der Reichspostverwaltung und der Bayernwerk A.-G. im Juli und August jeden Dienstag, und zwar bei jeder Witterung, erstmals 7. Juli, Rundfahrten zu ermäßigten Preisen München-Kochel - Walchenseekraftwerk - Mittenwald - Garmisch-Partenkirchen - München sowie München - Garmisch - Partenkirchen-Mittenwald - Walchenseekraftwerk - Kochel - München. Gesamtpreis einschl. Besichtigung des Kraftwerkes 9.— ℳ. Für die Seilbahnfahrt nach dem über dem Kraftwerk gelegenen Wasserschloß wird eine Sondergebühr von 1.— ℳ erhoben. Jeder Teilnehmer erhält unentgeltlich ein Merkblatt und den unter Bücherschau erwähnten Streckenführer „In 90 Minuten von München nach Garmisch-Partenkirchen". Für Reisende, die an der Besichtigungsrundfahrt nicht teilnehmen wollen, werden Sonderzugsrückfahrkarten zu ermäßigten Preisen: München-Kochel und zurück 3,40 ℳ, München-Garmisch-Partenkirchen und zurück 4,60 ℳ und München-Mittenwald und zurück 5,40 ℳ ausgegeben. Auskunft und Fahrkartenabgabe im Amtlichen Bayerischen Reisebüro (vorm. Schenker u. Co.), Promendeplatz, Hauptbahnhof und Verkehrsausstellung. Die Sonderzugskarten nach Kochel-Mittenwald und Garmisch-Partenkirchen werden auch an den Fahrkartenschaltern des Starnberger Bahnhofs verkauft.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Die Reichsbahnoberräte Rintelen in Trier als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) und Linack in Breslau als Mitglied zur Reichsbahndirektion Trier, — die Reichsbahnräte Rammelsberg in Guben als Vorstand zum Maschinenamt Glogau, Sondergeld in Recklinghausen zum Ausbesserungswerk Leinhausen, Friedrich Müller in Oels als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Stendal, Melcher in Breslau zum Ausbesserungswerk Oels, Guth in Breslau nach Braunschweig als Leiter der maschinentechnischen Bauabteilung, Grimm in Halle zum Ausbesserungswerk Weiden Opf., Mühlhausen B denburg West zum Ausbesserungswerk Stendal, Boh München als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk I hafen (Rhein), Dr.-Ing. Heinrich Meyer in Altona zur bahndirektion Trier, Dobmaier in Ludwigshafen (Rhe Baukonstruktionsamt in München, Künlen in Stuttg Vorstand zur Bausektion Böblingen, Körner in Olbern Betriebsdirektion Leipzig I, und Dr. jur. Sperber in H zur Hauptverwaltung in Berlin, — die Reichsbahnba Hans Günther in Stendal zum Eisenbahnwerk Bran West und Stroebe in Königsberg (Pr.) zum Eisenb tralamt in Berlin.

Überwiesen sind: der Reichsbahnoberrat Skutsch von der Reichsbahndirektion Berlin zum Ei Zentralamt in Berlin als Mitglied, die Reichsbahnräte Hartwig vom Oberbaubüro zum Bauamt Dresden-N Dr.-Ing. Halank vom Brückenbaubüro zum Oberbau Dresden und Siegert vom Bauamt Dresden-Neust Neubauamt Dresden-Altstadt.

Der Reichsbahnrat Haeseler in Flensburg ist zum V der neuerrichteten Bauabteilung 2 Flensburg bestellt wo

Der Reichsbahnoberrat Herrmann beim Eisenbahn- amt in Berlin ist in den Ruhestand getreten.

Gestorben sind: die Reichsbahnoberräte Martin M Stuttgart und von Forster in Augsburg.

Österreich.

— **Neugliederung der Generaldirektion der Bunde** Unter Bedachtnahme auf die Entwicklung, die der G gang in den einzelnen Fachgebieten unter dem Einfluß formen genommen hat, die seit der Schaffung des selbs Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" ei haben, wurden nunmehr folgende Änderungen der Gesc teilung der Generaldirektion durchgeführt.

Die sechs Fachgruppen, die in der Betriebs-, der ko ziellen und der Baudirektion bestanden hatten, wurde a löst; die Geschäfte der schon früher aufgehobenen adm tiven Direktion wurden derart aufgeteilt, daß die mit P Wohlfahrts- und Rechtsangelegenheiten befaßten Abt unmittelbar dem Generaldirektor unterstellt und das a günstigungsbureau in das Generalsekretariat einbezogen während die Abteilung für Verwaltungs- und Organi angelegenheiten der finanziellen Direktion angegliedert Weitere Vereinfachungen wurden durch die Auflassu zelner Bureaus und Zusammenlegung von Abteilungen so wurden beispielsweise die Wagenverwaltung, Wage und Wagenmietsabrechnung in einer Abteilung vereini

— **Der Fremdenverkehr im Jahre 1924.** Nach den St tischen Nachrichten" wurden in den zehn Monaten des 1924 bis zum 31. Oktober in ganz Österreich 2 868 000 gezählt. Der Fremdenverkehr ist danach nicht nur ge dem des Vorjahres gewachsen (2 305 000 Fremde im Jahre), er ist auch größer als im Jahre 1922 (2 501 000) in der Vorkriegszeit (2 464 000 im Jahre 1911). Auch meisten Bundesländern ist der Fremdenverkehr des Jah stärker gewesen als der des Vorjahres und aller frühere Nur für Tirol wird eine niedrigere Zahl angegeben (4 als 1922 (487 000?) und in Wien hat der Fremdenverk nicht die Höhe der Vorkriegszeit erreicht. Im ganze 1924 wurden in Wien 503 000 in Hotels abgestiegene gezählt (einschließlich der in Pensionen und Sanatori stiegenen Fremden und der in Privatwohnungen gemeld ländischen Fremden 560 000) gegen 606 000 im Jahre 19 Fremdenverkehr 1924 war aber wesentlich stärker als jahre (414 000) und 1922 (440 000). Nur bis Ende Okto wurden in Wien ingesamt 480 000 Fremde gezählt.

Die Gesamtzahl der Fremdenübernachtungen in Österr Jahre 1924 beträgt etwa 15 360 000. Diese Zahl durch angekommenen Fremden dividiert, ergibt die durchsch Aufenthaltsdauer von 5½ Tagen, das ist mehr, als bi schätzt wurde (etwa 4 Tage).

Die nach Wien gekommenen Fremden, 480 000 vom 1 bis 31. Oktober, sind zum überwiegenden Teile A 336 000 (593 ‰), davon aus der Tschechoslowake (206 ‰), Reichsdeutsche 52 000 (108 ‰), Ungar (138 ‰), aus dem Südslawenstaat und dem Balka (80 ‰), aus Polen und Rußland 29 000 (61 ‰).

Von den Orten mit bedeutendem Fremdenverkehr w höchsten Zahlen angekommener Fremder auf 480 000, Salzburg 187 000, Graz 175 000, Maria-Zell 155 124 000, Innsbruck 121 000, Reichenau-Payerbach 116 00 man die Fremdenorte statt nach der Zahl der angek Fremden nach der Zahl der Übernachtungen, s sich das Bild ganz wesentlich. An der Spitze bleibt

a 2 051 000 Übernachtungen, dann dürften Reichenau- e und Baden folgen, für die aber nicht genug sichere rliegen, weiter Semmering-Breitenstein, Salzburg, Bad Gastein, Vöslau-Gainfarn, Bad Ischl, Maria-Zell, Aussee-Altaussee-Grundlsee, Mauer bei Wien, Linz, Gmunden-Altmünster, Hofgastein und Zell am See. zweite Reihe wird die wirkliche Bedeutung der Orte emdenverkehr zweifellos viel besser gekennzeichnet ie erste. Es kommt der Unterschied zwischen Kur- Sommerfrischen und solchen Orten, wo Fremde nur meist nur auf einen Tag Aufenthalt nehmen, zum k

nthaltsdauer wird beeinflußt von der Herkunft der ie Inlandsfremden, ausgenommen die Wiener, nehmen kurzen Aufenthalt, die Wiener jedoch besonders in chen für längere Zeit. Von den Auslandsfremden Reichsdeutschen weniger häufig am gleichen Orte rchschnitt die übrigen Auslandsfremden. Von der gekommenen Fremden entfällt deshalb in den meisten en ein kleinerer Teil auf die Fremden aus Wien und sonstigen Ausland" als von der Zahl der Übernach- ür die Fremden „aus dem übrigen Österreich" und eutschen Reiche gilt meist das Umgekehrte.

großen Teil der wichtigsten Fremdenorte, abgesehen der westlichen Bundesländer, ist der Besuch von sschlaggebend.

Niederlande.

Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1924. Nach ren ist es den vereinigten Gesellschaften, Staats- triebsgesellschaft, SS, und Holländischen Eisenbahn- endlich gelungen, die Ausgaben mit den Einnahmen zu bringen und zwar dadurch, daß es abermals mög- die Betriebsausgaben ganz erheblich herabzusetzen, ich die Einnahmen seit 1920 zum ersten Male wieder ehrung aufwiesen. Zwar gingen die Einnahmen aus nenverkehr auch im Jahre 1924 noch etwas zurück, sich die langsame Besserung der wirtschaftlichen e darin, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr ch erhebliche Zunahme aufwiesen. Doch scheint die bung des Wirtschaftslebens noch nicht von Dauer d die Einnahmen im neuen Jahre bereits wieder zurück- ind, und da eine wesentliche weitere Verminderung skosten auf die Dauer auch nicht mehr zu erreichen erscheint die Weiterentwicklung noch unsicher. mt, daß der Automobilverkehr noch immer in der ne die Fesseln, die das Gesetz den Eisenbahnen an- und ohne Aufwendungen für die Straßenunterhaltung ungebührlichen Wettbewerb zu bereiten.

lnen sei folgendes aus dem Geschäftsbericht hervor- Die Strecken Grenze-Goch-Wesel und Grenze-Bent- rgen sind im Laufe des Jahres an die Deutsche l-Ges. abgegeben, umgekehrt ist die Linie Venlo- denkirchen von ihr übernommen worden. Neu eröff- die Strecke Stadkanaal-ter Apel-deutsche Grenze, e alte SS-Dampfkleinbahn den Haag SS-Scheveningen d-Süd Holländ. Kleinbahn-Ges. überging. So bestand r Gesellschaften Ende 1924 aus 2435 km Hauptbahnen, benbahnen und 245 km Kleinbahnen, insgesamt also n Eisenbahnen.

amteinnahmen betrugen 166 933 077,84 fl. gegen 474 fl. im Jahre 1923; sie vermehrten sich also um rend 1923 noch eine Abnahme von 7,54 % im Ver- 922 stattgefunden hatte. An den Einnahmen war der rkehr mit 83 019 822,31 fl. (1923: 85 058 576,59 fl.) e Einnahmen aus ihm gingen also um 2,96 % zurück, 23 im Verhältnis zu 1922 der Rückgang noch 5,81 % tte; dabei gingen die Einnahmen aus dem Personen- und 2. Klasse um 9,3 und 4,4 % zurück, während der ehr um 0,27 % zunahm. Die Einnahmen aus dem hr stiegen demgegenüber von 73 952 068,00 im Jahre 387 795,12 fl. im Jahre 1924, somit um 8,07, während ein Rückgang von 9,18 % zu verzeichnen gewesen i war der Inlandsverkehr um 16,31 % höher (1923 driger), der Verkehr mit Deutschland 8,89 % (1923: iedriger, der Durchgangsverkehr 148,73 % höher 7 % niedriger) und der Verkehr mit Belgien und um 3,55 % (1923: 25,73 %) höher als im Vorjahr. überwogen also auch 1924 die Einnahmen aus dem rkehr die aus dem Güterverkehr.

nüber sanken die Betriebsausgaben von 150 789 524,80 e 1923 auf 130 380 798,93 fl. im Jahre 1924, also um ährend 1923 der Rückgang 12,66 % betragen hatte; szahl betrug daher nur 78,10 % gegen 93 00 % im An der Verminderung der Ausgaben sind fast alle d Betriebsrechnung beteiligt, auch die Personalaus- gaben gingen weiter zurück, doch stieg der Anteil der Personalkosten an den gesamten Betriebsausgaben von 72 % auf 73 %, wobei die Gesamtzahl des Personals von 44 549 auf 42 386 oder um 4,85 % zurückging.

Der Überschuß der Betriebsrechnung betrug insgesamt 36 552 278,91 fl. gegen 11 348 222,94 fl. im Jahre 1923, das bedeutet also eine Zunahme von 25 204 055,97 fl., während das Jahr 1923 eine Vermehrung von 8 645 859,22 fl. gebracht hatte. Dazu kamen die verschiedenen Einnahmen mit 2 035,500,50 fl. so daß der Gesamtüberschuß 38 587 779,41 fl. betrug. Demgegenüber erforderten die Mieten für Benutzung und Mitbenutzung fremder Bahnen und der fremden rollenden Betriebsmittel 6 870 892,08 fl. gegen 6 814 282,17 fl. im Jahre 1923, der Zinsendienst verschlang weitere 24 327 132,07 fl. (1923: 23 018 227,86 fl.), die Abschreibungen erforderten 3 841 986,42 fl. (1923: 3 840 861,02 fl.), und die verschiedenen Ausgaben 1 518 031,39 fl. (1923: 329 098,79 fl.), so daß ein Reingewinn von 2 029 736,84 fl. verblieb, während 1923 ohne Rücksicht auf den Zuschuß des Staates (22 986 655,58 fl.) sich ein Verlust von 20 956 918,74 fl. ergeben hätte. Der Gewinn wird satzungsgemäß entsprechend der Aktienkapitale (SS: 18 Mill. fl., HSM: 22½ fl.), soweit diese sich nicht in den Händen des Staates befinden, verteilt, so daß auf SS 904 736,84 fl. und auf HSM 1 125 000 fl. entfällt. Beide Gesellschaften sind somit diesmal in der Lage, aus eigenen Mitteln eine Dividende von 5 % zu verteilen, so daß ein Zuschuß des Staates nicht in Frage kommt, während 1923 diese Dividende in gleicher Höhe nur durch den Zuschuß des Staates in Höhe von 22 986 655,58 fl möglich war.

Übrige europäische Länder.

— **Internationaler Eisenbahnerkongreß.** Vom 30. Juni bis 2. Juli fand in Bellinzona der Internationale Eisenbahnerkongreß vor mehr als 100 Delegierten, die 21 Länder vertraten, statt. Der Kongreß hat einer Reihe von Resolutionen zugestimmt über das Koalitions- und Versammlungsrecht, über China, über den Autotransport, über die Elektrisierung, über die Verwaltung der staatlichen Eisenbahnen und über den Achtstundentag. Bezüglich des Koalitions- und Versammlungsrechtes wurde festgestellt, daß der Völkerbund für die Anerkennung dieses Rechtes nicht genügend eingetreten sei und daß die Eisenbahnerschaft aller Länder alles tun müsse, um die gewerkschaftlichen Rechte zu erhalten, zu verteidigen und weiter auszubauen. — Der Kongreß schloß sich einem bereits vom Internationalen Gewerkschaftsbund eingelegten Protest gegen den Versuch des Internationalen Kapitalismus an, in China die chinesischen Arbeiter rücksichtslos auszubeuten.

Das Zunehmen des Kraftwagenverkehrs im Personen- wie im Güterverkehr soll von dem Sekretariat aufmerksam beobachtet werden, namentlich die Höhe der Löhne und die Arbeitsbedingungen der im Kraftwagenverkehr Beschäftigten sowie die Maßnahmen der Eisenbahnunternehmungen gegenüber dem Wettbewerb des Kraftwagens und deren Erfolg.

Die Elektrisierung wird unter dem Gesichtspunkt betrachtet, daß Arbeitszeit, Löhne und sonstige Arbeitsbedingungen des elektrischen Betriebspersonals nicht ungünstiger sein dürfen als beim Dampfbetriebe, sowie, daß das Personal für den elektrischen Betrieb sich aus den Anwärtern des Dampflokomotivdienstes ergänzen solle.

Die Verwaltung der staatlichen Eisenbahnen müßte nach Ansicht des Kongresses einem Verwaltungsrat übertragen werden, der sich aus Mitgliedern des Parlamentes, des Beamtenstandes und aus Vertretern der Gewerkschaftsorganisationen sowie der Bahnbenützer (Arbeiterkonsumgenossenschaften) zusammensetzt.

Zuletzt wurde als Pflicht der Organisationen aufgestellt zu kämpfen für 1. Herabsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden täglich, 2. die Abschaffung der Überarbeit auch gegen besondere Bezahlung, 3. die Beseitigung des Unterschiedes zwischen Arbeitsbereitschaft und Arbeitsleistung, 4. die Ratifizierung und Durchführung des Washingtoner Abkommens über die Arbeitsbedingungen.

— **Einheitliche Warenbezeichnungen im internationalen Eisenbahntransport.** Am 13. d. M. begann in Paris eine Konferenz des Ausschusses der Eisenbahnsachverständigen des Völkerbundes, in welcher die Frage der einheitlichen Warenbezeichnungen für internationale Transporttarife verhandelt wird. Außerdem soll auch der jetzige Stand des europäischen Eisenbahnwesens auf Grund der Ergebnisse einer durch die Brüsseler internationale Handelskammer durchgeführten Erhebung geprüft werden.

— **Tarifermäßigung für Kongreßteilnehmer auf der schwedischen Staatsbahn.** Für ausländische Teilnehmer an dem World-Alliancekongreß (6. bis 8. August) und an der ökumenischen Versammlung (19. bis 30. August) gewährt die schwedische

Staatsbahn von dem schwedischen Grenzbahnhof bis Stockholm und zurück eine Ermäßigung von 25 %.

— **Zur Frage der Übernahme der in der Tschechoslowakei gelegenen Strecken der Deutschen Reichsbahnen.** Über die eigentlichen Gründe, warum tschechischerseits auf die Übernahme der genannten Reichsbahnstrecken gedrängt wird, bringt das „Prager Tagblatt" in seiner Folge vom 12. Juli folgende Mitteilung: „Fortgesetzt erscheinen in der Fachpresse für nationale Befreiung Artikel, die den Zweck haben, die Regierung zur Beschleunigung der tatsächlich stattfindenden Übernahmeverhandlungen anzutreiben. Leider schweigt dazu die Fachpresse für Eisenbahn- und sonstige Wirtschaftsfragen. Die Frage des Egerer Bahnhofs ist nämlich nur ein Teil des zur Verhandlung stehenden Problems; denn nebst diesem Grenzbahnhof sollen auch alle auf tschechoslowakischem Gebiet verlaufenden Teilstrecken deutscher Bahnen, von denen die von Eger nach Asch und Voitersreuth, ferner die Bahn Reichenberg-Zittau die bekanntesten sind, in den Besitz des tschechoslowakischen Staates übergeführt werden. Hier nun wird nicht gefragt, ob diese Bahnen rentabel sind, und ob sich jemals die Kosten für ihre Übernahme bezahlt machen werden. Unser Staat ist wieder einmal im Begriffe, anstatt Wirtschaftspolitik kostspielige Prestigepolitik zu treiben. Die Nationalen nennen es freilich Nationalpolitik, aber ihnen gegenüber kann die in der tschechischen Öffentlichkeit wenig bekannte Tatsache eingewendet werden, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen auf den genannten Strecken nicht durchwegs deutsche Staatsangehörige beschäftigen, sondern zum großen Teile auch Tschechoslowaken. So etwas mag für unsere Nationalisten unvorstellbar sein, ist aber nicht abzuleugnen. Leider würde freilich auch die Anerkennung dieser Tatsache wenig nützen; denn so lange sich die Deutschen Reichsbahnen nicht dazu verstehen, ihren Personalbedarf für jene Grenzbahnen aus Heimatszuständigen der rein tschechischen Gebiete unseres Staates zu decken, werden sich die Annexionsbestrebungen unserer nationalistischen Verkehrspolitiker kaum mäßigen."

— **Die tschechoslowakische Freizone im Hamburger Hafen.** Nach einer Meldung der Lokopress aus Hamburg wird nach Beendigung der rechtlichen und anderen Förmlichkeiten, die mit der ganzen Angelegenheit verbunden sind, vorläufig an die Errichtung einer Flußfreizone im Hamburger Hafen geschritten. Zum Zwecke der Errichtung einer überseeischen Freizone wird eine eigene Gesellschaft unter Beteiligung fremden Kapitals gegründet. Die Verhandlungen mit der Hamburg-Amerika-Linie sind bereits im Zuge.

— **Abschlüsse schweizerischer Privatbahnen.** Die Geschäftsberichte der meisten schweizerischen Privatbahnen sind in den letzten Tagen herausgegeben worden. Derjenige der Rhätischen Bahn zeigt, daß die durchgeführten Umorganisierungs- und Sparmaßnahmen sich nunmehr auszuwirken beginnen. Sie wurden unterstützt durch die beträchtliche Steigerung des Verkehrs im Jahre 1924. Bei annähernd gleicher Leistung an Lokomotivkilometern und bei ungefähr gleichem Stromverbrauch wie im Jahre 1923 wurde ein Betriebsüberschuß von 5,7 Mill. Franken im Jahre 1924 gegenüber 3,6 Mill. Fr. im Jahre 1923 erzielt. Zum ersten Male seit Kriegsausbruch sind sämtliche Lasten getilgt und ist darüber hinaus ein Reingewinn von 41 140 Fr. erreicht worden.

Die Lötschbergbahn hat im Jahre 1924 einen Einnahmeüberschuß von 3,46 Mill. Franken gegenüber 2,32 Millionen im Jahre 1923 erzielt. Damit konnte die volle Verzinsung für sämtliche Anleihen der ersten Hypothek ausgerichtet werden. Zu der Verzinsung der Anleihe zweiten Ranges (42 Mill. Fr.), für die der Kanton Bern die Zinsgarantie übernommen hat, konnte die Lötschbergbahn dagegen nur mit einem Teilbetrage beitragen.

Bei der Generalversammlung, die den Jahresbericht und die Rechnung zu genehmigen hatte, hat der Direktor Kunz einige interessante Angaben gemacht: die Tatsache, daß die Verzinsung des ganzen Obligationskapitals noch nicht möglich sei, habe die öffentliche Kritik zu Zweifeln veranlaßt, ob seinerzeit bei der Begründung und Finanzierung der Lötschbergbahn nicht zu optimistische Rechnungen aufgemacht worden seien. Das Gutachten der drei Sachverständigen aus Italien, Frankreich und Belgien vom Jahre 1904 habe den Durchgangsverkehr auf der Lötschbergbahn auf 383 000 t mit einer Frachteinnahme von über 2,5 Mill. Franken geschätzt; im Jahre 1924 seien aber 764 615 t befördert, dagegen nur eine Einnahme von 3 351 000 Fr. erzielt worden. Der Verkehr habe sich also um nahezu 100, die Einnahme aber nur um etwa 30 % vermehrt. Die Sachverständigen hätten einen Durchschnittsertrag von 6,69 Fr. für die Gütertonne gerechnet, wogegen im Jahre 1924 diese nur 4,38 Fr. einbringe. Auf der anderen Seite seien durch Krieg und Teuerung die Betriebsausgaben von annähernd 3 Mill. Franken im Jahre 1914 auf annähernd 7,5 Mill. im Jahre 1924 angewachsen. Allein die Verzinsung des Obligationenkapitals verschlinge 5,2 Mill. Franken.

Den Rückgang des Ertrágnisses im Durchgangsverkehr führt Direktor Kuntz zunächst auf die Valutaverhältnisse ... barländer zurück, die es gestatteten, daß im Westen ... Mont Cenis und im Osten durch den Brenner die ... Sätze unterboten werden konnten. Auf den Bundes... seien deshalb die Transittaxen stark herabgesetzt w... die Lötschbergbahn habe diesen folgen müssen, wollte ... den der Schweiz verbleibenden Verkehr an die Schwe... Bundesbahnen verlieren. Trotz dieser Herabsetzung s... Mengen verloren gegangen, wie die Reparationskohl... den Wasserweg abgewandert sei. Für die Zukunft ... Lötschbergbahn, daß einmal die neuen Durchgangstar... reich—Italien und Belgien—Italien sich erfreulich ... werden und daß mit Konsolidierung der Valutaverhä... Lötschbergbahn wieder zu normalen Finanzverhältni... men werde.

Gute Abschlüsse hatten die Bergbahnen zu verzeic... wohl die Jungfraubahn als auch die Weng... bahn konnten nicht nur die Vollzinsen der Obligati... dern noch Nachzahlungen auf die Kumulationsansprüc... von 2,5 % leisten. Die Bahn Lauterbrunnen-... konnte wieder eine Dividende von 4 % verteilen.

— **Ein neuer englischer Generaldirektor.** Bis ... es bei den englischen Eisenbahnen Brauch, daß ... ner, die zu leitenden Stellen aufsteigen wollten, a... des Betriebs- und Verkehrsdienstes praktisch al... wortliche Dienstvorstände durchgemacht haben muß... mit den technischen Fragen wurden sie ziemlich ... bekannt, obwohl das technische Gebiet (Bau- und ... wesen) an sich getrennt steht. Der Weg zum Genel... führte nur über diese Stufenleiter, „durch diese Mühl... worden zu sein — wie die Engländer sagen, war nö...

Seitdem aus den 120 Bahngesellschaften durch die ... zung 1921 nur vier große Bahnnetze geworden sind, s... jedoch die Erkenntnis durchgesetzt zu haben, daß di... Laufbahn für die leitenden Männer nicht mehr unter... ständen genügt. Denn bei solchen Riesenbetrieben, ... vier großen Bahngesellschaften sind, treten zahlreiche ... gaben, Beziehungen und Verpflichtungen auf, die ganz ... des eigentlichen Aufgabenkreises liegen und eine ... von viel höherem, volkswirtschaftlichem Standpunkt a... langen.

Einen weithin sichtbaren und viel beachteten Au... diese „Umstellung" in der englischen Eisenbahnwelt ... vor wenigen Wochen erfolgte Ernennung eines ... mannes" in obigem Sinne zum Präsidenten der „Ha... tung" (nach deutschen Verhältnissen) der London, M... Scottish Railway gefunden. Sir Josiah Stamp ist Di... Bank von England, Wirtschaftswissenschaftler und ... Obwohl erst 45 Jahre alt, hat er sich in der Wissensch... Großindustrie und staatlichen Tätigkeiten durch her... Leistungen ausgezeichnet. Besonders an den steuerl... gaben der Kriegs- und Nachkriegsjahre hat er an leite... mitgearbeitet. Er gehört zum Senat der Londoner ... und zum Rat der Londoner Handelskammer und ist ... der London School of Economics, wo er mit Acworth † ... wirkte. Uns Deutsche betrifft unmittelbar der Umst... letztes Jahr zum Ausschuß für das Dawes-Gutachten ...

Bemerkenswert ist, was die englische Fachzeitschri... Transport" zu seiner Berufung zum „Generaldir... L. M. S. R. noch sagt: „Es mag für einen Mann der ... Verwaltung durchaus nützlich sein, ins einzelne gehe... nisse des Betriebes zu haben, aber sofern die Erwerb... Kenntnisse den Verlust mehrerer Jahre bei mehr unter... und gleichbleibenden Arbeiten bedeutet, bis die ers... und Beweglichkeit der Jugend vergangen sind und ... heit den Geist umstrickt hat, — dann bekommt die ... Auswahl gefährliche Nachteile. Unter den heutigen ... verhältnissen, wo es sich um Milliarden von Kapital ... tausenden von Angestellten handelt, brauchen die ... Köpfe weniger Sonderkenntnisse, sondern mehr die ... von Regierenden. Sir Stamp ist bereits eine nationa... nung, ausgezeichnet durch eine besondere, durch Kl... nicht eingeengte Breite seiner Anschauungsweise, und ... Alter noch nicht geschwächte Tatkraft."

Es ist bemerkenswert, welche große Bedeutung ... noch nicht zu hohe Alter eines Mannes legt, der a... Stelle berufen wird — eine Sache, die bei den Behörd... in Deutschland wohl nicht stets zu dem ihr gebühren... kommt. Hier ist die Berufung auf einzelne Beispiele ... haltig. Die Erfahrung lehrt, daß Tatkraft, Bewegli... Freiheit des Blickes mit höherem Alter nachlassen. D... Intelligenzen kommen im allgemeinen zu spät an leit... nicht selten, nachdem ihre Tatkraft im Kampfe g... kratische Gewohnheit gebrochen ist und sie sich abge... verstimmt — zum Schaden des Fortschritts — in da... Unabänderliche des Beamtenbetriebes ergeben haben.

Vasserstraßenverkehr.

gulierung. Im Berner „Bund“ hatte der Ingenieur
er sehr scharf Stellung gegen das schweizerische
rungsprojekt genommen; er hatte namentlich die
der Regulierung angezweifelt, aber auch ihre Vor-
dem französischen Kanal verneint. Eine Ver-
r Sektionen „Ostschweiz“ und „Zürich“ des schwei-
chnikerverbandes befaßte sich mit der gleichen
Vorstand des Eidgenössischen Amtes für Wasser-
r. Strickler, erläuterte in überzeugender Weise das
projekt, das die Fortführung und die großzügige
eines Schiffahrtsverkehres bis Basel ermögliche,
i noch sehr ungewisse und wohl in der Ferne liegende
wrtet werden müßte, bis Frankreich das ihm durch
von Versailles zugestandene Werk eines Wasser-
schiffahrtseitenkanals zum Rheine zwischen Basel-
burg werde verwirklichen können. In der Erörte-
r Ingenieur Eggenschwyler für seine Ansicht ein;
ich hauptsächlich der Züricher Professor Saitzew
r bereits früher mit anderen Sachverständigen zu-
Regulierungsprojekt auf seine wirtschaftliche Be-
n geprüft und diese bejaht hatte.

Luftverkehr.

ne Anschlag gegen die deutsche Luftschiffahrt. Zur
ote über die Beschränkung der deutschen Luftfahrt
tsche Industrie- und Handelstag durch
denten in einem Schreiben an den Reichskanz-
genommen. Er stellt fest, daß die Note in allem
starke neue Einengungen bringt, während die Ent-
r Technik wesentliche Erleichterungen verlangen
Deutschland auf diese auch nach dem Vertrage von
d dem Londoner Ultimatum ein klares Recht hat,
lich ein Verbot der militärischen Luftfahrt und die
n von Unterscheidungsmerkmalen der militärischen
Luftfahrt gestützt werden kann. Zu den einzelnen
i nachgewiesen, daß sie den Erfordernissen immer
Sherheit und Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs ent-
der Industriespionage Tür und Tor
d die Entwicklung der zivilen deutschen Luftfahrt
Ermessen Fremder anheimzugeben geeignet
ingabe erinnert daran, daß diese Auflagen in schärf-
pruch zu den Verdiensten der deutschen Technik ge-
n, wenige Monate nach der Ueberfliegung des Ozeans
eppelin-Luftschiff Eckeners, wenige Wochen, nach-
gzeugen deutscher Konstruktion unter der gespann-
ksamkeit aller Völker eine Erkundungsfahrt zum
getreten wurde, in einer Zeit, da in Deutschland die
gen zu neuen wissenschaftlichen Fahrten getroffen
Jahr nach Annahme des Dawes-Planes, dessen
rkeit die höchste wirtschaftliche und technische Lei-
Bewegungsfreiheit Deutschlands voraussetzt. So
ie Note als ein Anschlag nicht nur gegen
che Technik, sondern gegen den tech-
fortschritt der Menschheit überhaupt
schwere Schädigung für Wirtschaft und Industrie
den Geist gemeinsamen Schaffens der Völker. Der
dustrie- und Handelstag gibt dem Vertrauen Aus-
die Reichsregierung alles daran setzen wird, die fort-
lichen Bedingungen der Note abzuwehren, und der
ß diesem Bemühen der Erfolg nicht versagt bleibt.

Ausstellungen und Messen.

adt Berlin auf der Deutschen Verkehrsausstellung.
hauptstadt ist auf der Ausstellung würdig vertreten.
VI, Abteilung für „Verkehr im Städtebau“, gehören
ere Räume, die eng ineinandergreifen. Hier sind
großen Modell des Straßennetzes nach der neuen
nung zugleich auch einige Projekte aufgestellt. Da
die riesige Spinne, die der Architekt Mahlberg über
ner Platz gesetzt hat und den großartigen Entwurf
dorfplatz, für den der Architekt Otto Buenz mit
e gekrönt worden ist.
d Groß-Berliner Verkehrsunternehmen: Eisenbahn,
Straßenbahn und Omnibusgesellschaft führen ihre
tung in plastischer Form vor. Auf eine große
e Karte der Reichshauptstadt hat jedes dieser Un-
das ihr gehörige Streckennetz eingezeichnet, die
es Netzes steigen plastisch in die Höhe als schmale
nde oder als schwarze Säulen auf den Bahnhöfen
n je nach ihrem Höhestand, der in Zahlen angegeben
rkehrsumfang. Rasch erfährt der Betrachter, daß
e Verkehr auf der Stadtbahn zwischen Lehrter
d Friedrichstraße ermittelt ist, oder daß auf der
Hochbahn der Bahnhofsverkehr 1924 am lebhaftesten auf dem Potsdamer Platz gewesen ist (mit 11,14 Millionen verkauften Fahrkarten), dann erst folgt in größerem Abstande der Bahnhof Hallesches Tor (7,79 Millionen Fahrkarten) und Nordring (mit 7,36 Millionen Fahrkarten). Immerhin hat die Hochbahn, eines der jüngsten Verkehrsmittel, 1924 nicht weniger als 183 Millionen Fahrgäste befördert.

Sehr interessant und lehrreich ist auch die Tabelle, an der man die Entwicklung der einzelnen Verkehrsmittel Berlins seit der Zeit vor dem Kriege verfolgt. In dieser Tabelle ist der Gesamtverkehr als Kreis in einzelne farbige Sektoren eingeteilt, und es zeigt sich im Rückblick die Tatsache, wie heftig die Inflationszeit die Benutzung der Verkehrsmittel je nach ihrer Billigkeit verschoben hat, und wie sich erst jetzt wieder die naturgemäße Verteilung einstellt.

Wie der Prophet im eigenen Lande, nach dem berühmten Worte, wenig gilt, so ergeht es auch manchen Berliner Museumsschätzen. Mit staunender Bewunderung steht der Besucher der Münchener Ausstellung vor dem Modell der großen, mit wunderbarer Präzision ausgeführten Klappbrücke des Duisburg-Ruhrorter Hafens, die wie ein Kinderspielzeug sich bewegt und dabei nicht weniger als 15 Zentner wiegt, so daß zwei schwere Männer darauf stehen können. Wer von uns wußte, daß dieses mit manchem anderen Wertstück im „Verkehrs- und Baumuseum“ in Berlin ständig zu sehen ist?

— Reichsausstellung „Deutscher Wein“ in Coblenz. Als Schlußglied der großen Ausstellungen zur Jahrtausendfeier der Rheinlande wird sich die Reichsausstellung „Deutscher Wein“ in Coblenz in die Kette der namhaften Veranstaltungen des Jahres einfügen. Die Reichsausstellung „Deutscher Wein“ ist im Rohbau, wie aus Coblenz berichtet wird, fertig. Neben der großen städtischen Festhalle ist noch eine zweite besondere Halle entstanden, in der insbesondere die Maschinen für den Weinbau untergebracht werden. Ferner wurden zwischen Rheinanlagen und städtischer Festhalle Schankhäuser errichtet, die stilecht der bodenständigen Bauart in den einzelnen weinbautreibenden Landschaften Deutschlands nachgeahmt sind. Die Ausstellung verspricht, da alle an der Kultur des Weines beteiligten Landschaften und Gewerbe teilnehmen, ein außerordentlicher Erfolg zu werden. Die Eröffnung findet am 9. August statt.

Allgemeines.

Solfac-Glasbauten. Die Eisenbahnverwaltungen, Bau- und Betriebsbüros werden auf die heutige Prospektbeilage der Allgemeinen Stern-Prismen-Gesellschaft, Berlin, Kaiserallee 19, hingewiesen, deren Spezialität in der Herstellung von sog. Solfac-Glasbauten besteht. Für die zeitgemäße Ausstattung von Bahnhofshallen, Unterführungen und Bahnsteigen, auf Gleis mündenden senkrechten Glaswänden u. dgl. sind die Glasbaumaterialien nach dem System Solfac von besonderem Interesse.

— Karteimäßiger Druck von Zeitschriftenseiten. Das Eisenbahn-Zentralamt gibt auf Anregung seines früheren Präsidenten Hammer seit dem 1. Januar 1925 sein amtliches Blatt: „Mitteilungen des Eisenbahn-Zentralamts in einer neuartigen Form, nämlich in karteimäßigem Druck, heraus. Die einzelne Seite (Din-Format A 4) ist in 4 Felder geteilt, die demnach jedes das Din-Format A 6 (105/148 mm) haben. Auseinandergeschnitten können die einzelnen Teilblätter bequem in Karteien oder Ringbüchern in bestimmter Ordnung — nach Arbeitsgebieten und dergl. — gesammelt werden. Die Empfänger der „Mitteilungen“ sind also in der Lage, das, was sie angeht, planmäßig zusammenzustellen, so daß sie die Veröffentlichung über jeden Gegenstand sofort gesammelt auffinden und das für sie Wichtige auf Reisen immer mitführen können. Das lästige und so überaus zeitraubende Nachblättern in Heften und Jahrgängen der Zeitschrift fällt bei dieser neuen Einrichtung fort.

Das Amtsblatt („Mitteilungen“) des Eisenbahn-Zentralamts wird — soweit das große Gebiet des Abnahmedienstes in Frage kommt — von den beteiligten Beamten nur noch karteimäßig verwertet. Zu dem Zwecke ist eine Karteiordnung aufgestellt worden, die den gesamten Abnahmedienst nach Einzelgebieten, Gegenständen usw. zergliedert. Die Karteiblätter tragen am Kopfe Abstellzeichen nach der Karteiordnung und werden darnach in der Kartei (Kasten oder Ringbuch) gesammelt.

Bei der Ausgestaltung des Verfahrens hat die Technisch-Wissenschaftliche Lehrmittelzentrale in Berlin NW 87 beratend mitgewirkt.

— Drahtlose Telegraphie in Fahrzeugen. Wie aus München gemeldet wird, ist es einer Arbeitsgemeinschaft zur Erforschung der drahtlosen Telegraphie in Fahrzeugen unter dem Vorsitz des Grafen Almeida gelungen, einen gegenseitigen Wechselverkehr zwischen fester Funkstelle und fahrender Kraftwagenstation auf 100 km durchzuführen. Gegenseitiger Wechselverkehr zwischen

zwei gleichartigen Kraftwagen mit 5 Watt Antennenleistung ist während der Fahrt auf etwa 30 km für Telegraphie, mit einem 10-Watt-Sender auf 30 bis 40 km für Telephonie möglich.

Bücherschau.

Siehe auch Seite 844.)

— Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1925. Soeben erscheint zum erstenmal seit einer Reihe von Jahren das „Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten" 1925, zusammengestellt nach Unterlagen der Hauptverwaltung (Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 66, Wilhelmstr. 87). Es ist nach dem neusten Stand berichtigt und dürfte nicht nur für den Dienstgebrauch ein unentbehrliches Nachschlagebuch sein, sondern auch Privatkreisen, die mit der Reichsbahnverwaltung zu tun haben, wertvolle Auskünfte über die Gliederung der Reichsbahnverwaltung und die maßgebenden Persönlichkeiten erteilen. Das Buch ist vorzüglich ausgestattet und mit Bildern versehen. Der Titelentwurf stammt von Professor Dr. Ernst Böhm an der staatlichen Hochschule für bildende Künste, Berlin.

Die Bestellisten sind von der Reichsbahnverwaltung bereits den Direktionen zugegangen. Privatbezieher erhalten das Buch durch Vermittlung der Firma Otto Stollberg & Co., Berlin SW 48, Besselstr. 21.

— In 90 Minuten von München nach Garmisch-Partenkirchen. Welche Fülle von landschaftlichen Schönheiten umfaßt diese kurze Reise, und wen befällt nicht die Sehnsucht, diese Schönheiten zu sehen oder wiederzusehen! Das vorliegende, sehr geschmackvoll ausgestattete Schriftchen mit dem Titelblatt von Professor Hohlwein und mit ausgezeichneten Bildern und Plänen reich versehen, gibt in knapper Form über alles Wissenswerte auf dieser Strecke Auskunft. Die Bahnstrecke mit Stationen und Abzweigungen ist übersichtlich dargestellt. Das Walchenseewerk erhält eine besondere Darstellung. Die Schrift ist bei den Reisebüros und dem Fremdenverkehrsverein München sowie an den Schaltern des Starnbergerbahnhofs in München und den größeren Stationen der Garmischer Liniengruppe zum Preise von 40 Pf. erhältlich. Sie kann allen Reisenden empfohlen werden.

— Das englische Eisenbahnjahrbuch für 1925. Seit der Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu vier großen Gruppen erscheint das englische Eisenbahnjahrbuch*), das in seiner früheren Form in der Nr. 62 Jahrg. 1921 d. Ztg. besprochen worden ist, in veränderter Gestalt, deshalb aber nicht weniger inhaltreich. Der 28. Jahrgang, der Ende Mai d. J. herausgekommen ist, enthält im wesentlichen Angaben über dieselben Gegenstände wie der damals besprochene, der Unterschied gegen damals besteht aber darin, daß nicht mehr die einzelnen Eisenbahngesellschaften besprochen sind, sondern die vier Gruppen. Ganz hat man sich freilich von der alten Einteilung nicht freizumachen vermocht; der geschichtliche Überblick, der bei jeder Gruppe gegeben wird, ist noch nach den alten Gesellschaften eingeteilt und vermittelt so zugleich ein Bild von der Entstehung der Gruppen, indem er die Gesellschaften erkennen läßt, die in der betreffenden Gruppe aufgegangen sind. Für jede Gruppe ist dem Jahrbuch eine Übersichtskarte beigegeben. Im Text sind zunächst die „Direktoren", die Mitglieder des Verwaltungsrats und sodann die leitenden Beamten aufgeführt; ihre Aufzählung vermittelt ein Bild von der Gliederung des Dienstes bei den englischen Eisenbahnen, die durchaus nicht bei allen vier Gruppen dieselbe ist. Auf den schon erwähnten Abriß der geschichtlichen Entwickelung folgen Angaben über das Verkehrsgebiet der Gruppe, über ihre Speise- und Schlafwagendienste, über ihren Postdienst, ferner über zahlreiche technische Einzelheiten. Ferner wird über die Möglichkeiten zur Aus- und Fortbildung des Personals, sowohl in seinen Dienstgeschäften, wie auch in erster Hilfe bei Unfällen berichtet. Einen breiten Raum nehmen die Angaben über den Kanal-, Hafen- und Schiffahrtsbetrieb der Eisenbahnen ein. Den Abschluß der einzelnen Abschnitte bilden statistische Angaben für das Kalenderjahr 1924.

Auf die vier großen Gruppen folgen die wenigen Einzelgesellschaften, die in England noch bestehen; darunter befinden sich eingehende Angaben über die Londoner Schnellbahnen in ähnlicher Anordnung wie diejenigen über die großen Gruppen. Die weiteren Abschnitte befassen sich mit den Eisenbahnen von Irland, von Indien und dem übrigen Asien, von Afrika, Australien, Kanada und Südamerika, also den Erdteilen, die unter englischer Herrschaft stehen oder in deren Eisenbahnen englisches Geld arbeitet. Die größeren Netze sind auch hier in Karten dargestellt. Den Schluß des Buches bilden biographische Angaben über leitende Beamte der englischen Eisenbahnen und sonstige führende Persönlichkeiten des englischen Verkehrswesens.

*) The Railway Year Book for 1925. London, The Railway Publishing Co. Ltd., 33 Tothill Str., Westminster, London SW 1; Preis 5 Sh.

Einen breiten Raum im Eisenbahnjahrbuch nehmen bahngesetz von 1921 und die auf Grund dieses schaffenen Einrichtungen ein. Den Anfang des B eine Zusammenstellung der wichtigsten Ereignisse schichte des Eisenbahnwesens. Darauf folgt eine zahl statistischer Aufstellungen, die sich im wese die englischen Eisenbahnen, zum Teil aber auch au der ganzen Welt beziehen. Zusammenstellungen der Züge sowie der auf die größten Entfernungen ohne durchfahrenden Züge spielen dabei eine wichtige Rol diese Art von Zügen weisen die englischen Eisenba mit besonderem Stolz hin. Interessant ist auch di über die „Slip"-Wagen, die Wagen, die unterwegs v zug abgesetzt werden, ohne daß dieser dabei zum Ha Ihre Zahl hat allerdings seit 1914 stark abgenom scheint also neuerdings diese Betriebsart nicht m früher zu schätzen.

Alles in allem enthält das Eisenbahnjahrbuch eine g wertvollen Stoffes. Wer sich als Eisenbahnfachma englischen Eisenbahnwesen beschäftigen will, nam sich mit ihm vertraut machen will, ehe er eine Bele nach England unternimmt, dem wird es eine wertv des Wissenswerten sein. Im Verhältnis zu dem rei der auf den neuesten Stand gebracht ist, ist der Prei sehr mäßig zu nennen; dieser Preis zwingt allerdin Herausgeber im Vorwort sagt, dazu, manches wegzu dieser oder jener Leser in einem solchen Jahrbuch möchte. Die buch- und drucktechnische Ausstattu geschmacklos ist allerdings der Einband, den man scheinlich deshalb beibehält, damit die neuen Jahrg von den alten abstechen.

— Über das moderne Werkstattswesen und die allge waltung der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen. der dritten Abteilung der Verwaltung der Staats Java Nr. 4. Von W. F. Staargaard. Erst jetz auf Grund einer längeren Studienreise von dem jetzig direktor der Staatsbahnen auf Java verfaßten Schrift Kenntnis gelangt. Wenn wir sie gleichwohl noch jet gesamte Werkstattswesen der Reichsbahnen in der U begriffen ist, kurz erwähnen, so geschieht es, weil s ergibt, daß auch schon in Vorkriegszeiten die Haupt in Preußen-Hessen in außereuropäischen Ländern u vorragenden Sachkennern sich eines guten Anseh haben. Verfasser hat besonders die Hauptwerkstätte Darmstadt und Recklinghausen sowie in Holland stätten Harlem und Amersfoort der Holländischen Ei Tilburg der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft studi schreibt zunächst die damalige Organisation der Staatsbahnen und weist dabei auf die großen V kameralistischen Buchführung hin, wobei ihm jedoch gangen ist, daß eine größere finanzielle Selbständ man sie auch damals schon bei uns erstrebte, von Bedeutung für die staatlichen Betriebsverwaltungen das Streben daher nach einer Loslösung von der Verwaltung gehen muß. Auch für das Werkstatts ähnliches, jedoch betont Staargaard auch hier, daß ei genaue Ermittelung der festen Selbstkosten überflüss Fürsorge für das untere Personal und die Arbeiter seine besondere Aufmerksamkeit erregt.

Im übrigen beschreibt Staargaard sodann zunächst technische Einrichtung der Werkstätten, ihren Umfan sorgung mit Kraft und Licht sowie die Wohlfahrtsein Sodann beschäftigt er sich eingehend mit der mas nischen Einrichtung und bringt zum Schluß das maschinenverzeichnis von Trier, Darmstadt, Reckling Posen. Als Beilagen sind sodann noch beigefügt ge nungen aus Darmstadt, Trier, Tempelhof und Reck sowie Bilder aus Darmstadt, Trier, Recklinghausen, Potsdam, Amersfoort und Tilburg. Als Zusammenfas endlich der Vorentwurf für eine neue Hauptwerkstatt bahnen auf Java in Meester Cornelis (Batavia), die Manggarai zur Ausführung kam, und die sich im w an die Werkstatt Trier anlehnt. Es wurde bereits wähnt, daß die Erfahrungen mit Manggarai sich auf bewährt haben und daß die großen Vorzüge dieses neu immer mehr in die Erscheinung treten.

— Die technischen Leistungen der Pflanzen. Francé, Direktor des Biologischen Instituts Mün zahlreichen Abbildungen im Text. Leipzig 1919. Veit & Comp. (jetzt Vereinigung wissenschaftlicher V + 296 Seiten. Preis geh. 5 ℳ, geb. 6,50 ℳ.

Der bekannte Biologe versucht in dem vorliegend die Parallelen zwischen den technischen Leistungen de organismus und des menschlichen Intellekts. Für d Ergebnissen der neueren biologischen Forschungen we trauten wirkt es zuerst etwas verblüffend, wie die Pf

.. notwendige Wasser sich beschafft und oft viele ..det, wie sie sich des überschüssigen Wassers durch ..inierte Einrichtungen wieder entledigt und welche ..eistungen sie aufzuweisen vermag. Gewiß ist ..ie Vergleich des Verfassers sehr cum grano salis ..d für manche Abbildungen wäre eine bessere tech- ..tützung bei der Auswahl wünschenswert gewesen, .. Verwechslung unterblieben wäre (so z. B. soll .. 4 den Querschnitt eines Oberflächenkondensators ..hrend es in Wirklichkeit die Rauchkammer einer ..t, oder S. 104 soll Abb. 55 die technischen Sicher- ..ngen gegen einen Druck von 12 atm erläutern, wo- ..nders auf die große Kesselwandstärke hingewiesen .. Abbildung zeigt das Schnittmodell eines Dampf- ..nders!). Aber alles in allem bringt das geistvoll .. Buch viele neue Gedanken und wertvolle An- .. den Leser. Sch.

Chronik[1]).

Juni.

..land. Die Reichsindexziffer für die Le- ..osten beläuft sich nach den Feststellungen des ..Reichsamts für den Durchschnitt des Monats Juni ..en 135,5 im Vormonat. Sie hat sich sonach um .. Die Steigerung ist auf das Anziehen der Ernäh- .., besonders der Preise für Fleisch, Gemüse, Milch ..ückzuführen.

..tag hat den deutsch-spanischen Handels- ..migt.

..enaustauschabkommen mit der Tsche- ..kei ist bis Ende Oktober verlängert worden ..ann 80 000 t Steinkohle nach der Tschechoslowakei ..d dafür die Tschechoslowakei 160 000 t Braunkohle ..Steinkohle nach Deutschland einführen.

..ntentestaaten wurde am 4. Juni die sog. Ent- ..snote an Deutschland überreicht, in der die Maß-

..nischen Gründen erscheint diese Chronik für Juni

nahmen mitgeteilt sind, von deren Durchführung die Räumung der nördlichen Rheinlandzone abhängig gemacht wird.

Am 10. Juni wurde die Liquidation der Reichsgetreide- stelle ab 1. Juli beschlossen.

Am 15. Juni ist das mit Polen abgeschlossene dreijährige Übereinkommen abgelaufen, das die zollfreie Einfuhr polnischoberschlesischer Warenkontingente festgesetzt hatte. Infolgedessen tritt bis auf weiteres zwischen Deutschland und Polen ein vertragsloser Zustand für den Handel ein.

Österreich. Die Visumgebühr im Verkehr mit Deutschland wurde ab 1. Juni ermäßigt. Sie beträgt je nach der Häufigkeit des Grenzübertritts 5 bis 10 ℳ, und für die Durchreise 1 ℳ.

Die Arbeiten für die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn wurden Ende Mai beendet. Die Verkehrsaufnahme fand am 4. Juni statt.

Am 4. Juni wurde im Nationalrat das Goldbilanzgesetz mit geringen Abänderungen angenommen.

Das mit Spanien abgeschlossene Handelsübereinkommen wurde vom Volkswirtschaftsrat am 15. Juni bestätigt.

Ungarn. Die Nationalbank hat am 28. Mai den Eskomptesatz von 10 % auf 9 % herabgesetzt und den Lombardsatz von 11 auf 10 % ermäßigt.

Griechenland. Am 25. Juni Militärrevolution und Bildung einer neuen Regierung. Ministerpräsident: Pangalos.

Skandinavien. Am 18. Juni landete Amundsen nach vierwöchentlicher Abwesenheit, ohne den Nordpol erreicht zu haben, mit seinen beiden Flugzeugen in Kingsbay (Spitzbergen).

Nordamerika. Am 17. Juni entgleiste bei Hackettstown, 60 Meilen von Newyork, ein Expreßzug mit einer deutsch-amerikanischen Reisegesellschaft. 48 Tote, 60 Verwundete.

Am 29. Juni heftiges Erdbeben in Kalifornien, durch das hauptsächlich die Badestadt Santa-Barbara heimgesucht wurde.

China. Am 3. Juni Beginn der Unruhen in Schanghai.

Berichtigung. Durch einen bedauerlichen Satzfehler ist in Nr. 23 Seite 662 Spalte 2 unter „Schweiz" eine 25prozentige Erhöhung der Personenfahrpreise ab 1. Juni angegeben. Diese Erhöhung bezieht sich **nicht** auf die Schweiz, sondern auf das voranstehende Polen.

..ntliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

..hndirektionsbezirk Altona. Von der ..n Teilstrecke Bad Schwartau-Haffkrug der ein- ..enbahn Neustadt-Schwartau soll die Strecke Bad .. Timmendorferstrand am 1. Juli, bis Scharbeutz ..d bis Haffkrug voraussichtlich am 1. August 1925 ..lichen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr ..nommen werden. (Siehe auch Amtl. Bekannt- Nr. 28 dieser Zeitung.)

Eröffnung von Stationen.

..hndirektionsbezirk Stettin. Der an ..ettin-Groß Ziegenort gelegene Haltepunkt Bredow ..fortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Stettin- ..

Änderung von Stationsnamen.

..hndirektionsbezirk Dresden. Der an ..a-Gottleuba gelegene Personenhaltepunkt Zwie- .. Juni 1925 wieder eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 110 vom 29. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisverteilung über die Bewerbungen zum Preisausschreiben vom August 1922.

Nr. III 115 vom 11. Juli 1925 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder, die Reichsbahndirektion Oppeln, die Prinz Heinrich-Eisenbahn-Gesellschaft und die gemäß § 6 der Satzungen dem Verein angeschlossenen Verwaltungen, sowie an die Schweizerischen Bundesbahnen und an die Nordischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 81 des Vereinswagenausschusses.

Nr. IV 111 vom 30. Juni 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift der Unterausschüsse des Güterverkehrsausschusses, Baden-Baden, 7./8. April 1925.

Nr. IV 119 vom 6. Juli 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und das Abrechnungsbüro Prag, betreffend Verzugszinsensätze der Vereinsabrechnung.

Nr. V 282 vom 1. Juli 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berichtigung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen und des Alphabetischen Verzeichnisses der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

..ßung und Wiedereröffnung ..on Stationen.

..ger Gültigkeit sind auf ..30 die Stationen Untersulz- ..röwisheim mit sämtlichen .. reichen. Bei Station Lau- ..te 11) ist der Vortrag Zm ..sm. (697)

..n 8. Juli 1925.

..e Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
G..pruppenverwaltung Bayern.

2. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif SD Nr. 7 (Durchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen).

Mit Gültigkeit vom 6. Juli 1925 werden Griesen (Obb) Grenze und Pfronten-Steinach Grenze in die Abt. VI dieses Tarifs aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 6. Juli 1925. (689)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 werden die Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 5a (Steine zum Wegebau) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Juli 1925. (693)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 treten die Nebenbahnen Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim, Kehl-Bühl und Rastatt-Schwarzach den Ausnahmetarifen 10 a (Torfstreu) und 11 (Düngemittel) bei. Ferner wird vom gleichen Zeitpunkt ab der Ausnahmetarif 11 auch auf den Verkehr mit der Nebenbahn Rhein-Lahr-Saalbach ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Juli 1925. (692)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 werden in dem Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. unter den Sammellagern die Stationen Reinsfeld bei Trier und Thalfang nachgetragen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (694)

Berlin, den 7. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. Juli 1925: Ergänzung der Ausnahmetarife 39 und 60. Druckfehlerberichtigungen in den Ausnahmetarifen 38 und 61. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. (695)

Altona, den 9. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. Juli 1925 bzw. 15. September 1925. Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife 20, 21, 31, 32, 33, 41, 49, 52, 55, 58, 60 und 61. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. Juli 1925. (691)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Am 1. August 1925 tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den Deutsch-Tschechoslowakischen Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) in Kraft. Er enthält in der Hauptsache Erweiterungen des Geltungsbereiches einer größeren Anzahl Tarife (Aufnahme weiterer tschechoslowakischer Versand- und Empfangsstationen), ferner Ergänzungen der Warenverzeichnisse sowie Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen. Der Nachtrag kann bezogen werden: 1. in Deutschland zum Preise von 1,25 RM. a) von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-N., Lößnitzstraße 12, b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen; 2. in der Tschechoslowakei zum Preise von 10 Kc. a) von den Staatsbahndirektionen, b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen. (688)

Dresden, am 7. Juli 1925.

Reichsbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7 (Verkehr über deutsche Seehäfen).

Die Anwendungsbedingungen der Abteilung V werden dahingehend ergänzt, daß den Sprengstoffsendungen die Ausnahmefrachtsätze dieser Abteilung nach und von den Seehafenstationen auch dann zugestanden werden, wenn infolge polizeilicher oder sonstiger Anordnung ihr Umschlag in diesen Seehäfen verboten ist. (700)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 treten im Kilometerzeiger des früheren Staats- und Privatbahn-Gütertarifs Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden. Erhöhungen gelten erst vom 15. September 1925.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (699)

Berlin, den 11. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Vom 1. August 1925 an werden die für den Übergangsverkehr mit den vollspurigen Linien im Abschnitt F b für Güter der Ausnahmetarife 5 für Steine usw. vorgesehenen Frachtsätze erhöht. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft. Die Durchführung der Maßnahme mit verkürzter Veröffentlichungsfrist ist besonders genehmigt.

Dresden, am 10. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. (698)

Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt eine Entfernungskürzung für die Station Rippberg der RBD. Karlsruhe ein. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Berliner Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 7. Juli 1925. (690)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 tritt ein Anhang zum Eisenbahn-Gütertarif Deutsche Reichsbahn - Saarbahnen in Kraft, durch den der Güterverkehr zwischen bestimmten Stationen der Reichsbahndirektionen Ludwigshafen (Rhein) und Trier untereinander sowie zwischen bestimmten Stationen der Reichsbahndirektionen Köln und Trier einerseits und den Stationen der Reichsbahndirektionen Karlsruhe, Ludwigshafen (Rhein), Mainz, Stuttgart und des bayerischen (rechtsrheinischen) Bahnnetzes andererseits im Durchgang durch das Saargebiet geregelt wird. Der Tarif kann zum Preis von 0,70 Reichsmark von den beteiligten Reichsbahndirektionen bezogen werden. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und Auskunftsbüros. (696)

Frankfurt (M.), den 8. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchgangsverkehr von Italien nach nordischen Ländern durch Deutsch[...]

Mit sofortiger Gültigkeit ir[...] saure Südfrüchte (Orangen, Zit[...] usw.) aus Italien nach den [...]rdi[...] Ländern bei Aufgabe mit [...] Frachtbrief der nachstehende [...] und Ausnahmefrachtsatz bei [...] Wagenladungen zu 15 t o[...] zahlung hierfür eingeführt:

Nach Saßnitz Hafen Mitte See von	Frachtsatz f[...] in Reichs[...]
Basel Bad. Bf.	301*

**) Gültig für Sendungen na[...]

(Wegen der Sendungen [...] übrigen norwegischen und de[...] schen Stationen wird auf die [...] des Deutschen Seehafendurc[...] S D Nr. 2 vom 7. Mai 1925 verwie[...]

Frankfurt (Main), den 9. Ju[...] 192[...]

Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 192[...] ein Anhang zum Eisenbahn[...] Deutsche Reichsbahn - Saarb[...] Kraft, durch den der Güterv[...] schen bestimmten Stat[...] Reichsbahndirektionen Lu[...] (Rhein) und Trier untereina[...] zwischen bestimmten Sta[...] Reichsbahndirektionen Köln [...] einerseits und den Stationen [...] bahndirektionen Karlsruhe, Lu[...] (Rhein), Mainz, Stuttgart un[...] rischen (rechtsrheinischen) [...] andererseits im Durchgang [...] Saargebiet geregelt wird. Der [...] zum Preis von 0,70 Reichsma[...] beteiligten Reichsbahndirekt[...] zogen werden. Nähere Ausku[...] die Güterabfertigungen und [...] büros.

Frankfurt (Main), den 8. Ju[...]

Deutsche Reichsbahn-Gese[...]
Reichsbahndirektion

Lokalgütertarif Teil I, T[...] und Teil IV.

Abänderung des Verzeichnisses [...] Feiertage in Rumänie[...]

Mit Gültigkeit vom 15. Juli [...] Abänderungen im Verzeichnis [...] tage in Rumänien ein.

Nähere Auskünfte erteilen [...] tion und die gesellschaftlich[...] stellen.

Wien, am 7. Juli 1925.

Erste Donau-Dampfschiffah[...]gesellschaft.

Lokalgütertarif. Restante-S[...]

Für Sendungen, die [...] mungsstation restante adressi[...] ist eine Überweisung von F[...] Nebengebühren sowie die A[...] Barvorschüssen oder Nachname[...] Eingang nicht zulässig.

Wien, am 10. Juli 1925.

Gütertarif. Restante-Sen[...]

Für Sendungen, die [...] mungsstation restante adressi[...] ist eine Ueberweisung von F[...] Nebengebühren, sowie die A[...] Barvorschüssen oder Nachname[...] Eingang nicht zulässig.

Regensburg, den 13. Juli 19[...]

Bayerischer Lloyd Schiffahrt-A[...] gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 30. | Berlin, den 23. Juli 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Dreißig Jahre Eisenbahndirektion Münster (Westf.) (1895—1925*)

1. April 1925 blickte die jetzige Reichsbahndirektion ter auf ein dreißigjähriges Bestehen zurück.

erste Vorläuferin der Eisenbahnverwaltungsbehörden in ter war die „Königl. Direktion der Westfälischen Eisen- (1849), die ursprünglich ihren Sitz in Paderborn hatte, ihre 1855 aber nach Münster übersiedelte. Zur Zeit ihrer en Ausdehnung umfaßte die Westfälische Eisenbahn fol- Staatsbahnstrecken: Hessische Grenze-Warburg-Hamm mit km, Hamm-Münster 34,77 km, Münster-Rheine 38,76 km, beken-Höxter-Braunschweig Grenze 46,50 km, Rheine- n 140,25 km, Welver-Dortmund 38,81 km, Ottbergen-Nort- 62,88 km, Dortmund-Sterkrade 52,52 km. Hierzu kam noch ür Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft altete und betriebene Privatbahnstrecke Münster-Gronau esgrenze mit 59,03 km, so daß die Gesamtlänge der West- hen Bahn sich auf 605,69 km belief. Die Organisation der Verwaltung dieses Eisenbahnbezirks bestellten Behörde war rechend dem damaligen Verkehrsverhältnis einfach. Die tion bestand aus einem Vorsitzenden, fünf Mitgliedern und Hilfsarbeitern. Unter der Direktion wirkten als Oberbeamte: Oberbetriebsinspektor, der Obermaschinen- ster, der Obergüterverwalter. Diese befanden am Sitze der Direktion, verfügten über eigene Büros und hatten den gesamten ihnen zufallenden Dienst selbständig und der Direktion gegenüber verantwortlich zu leiten. Außer diesen drei Oberbeamten gab es noch einen Telegrapheninspektor, der ähnliche Dienstbefugnisse hatte. Der Geschäftsbereich der Genannten erstreckte sich über den ganzen Direktionsbezirk; die Leitung der Geschäfte war also vollkommen zentral mit Ausnahme des Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes, für den besondere Betriebsinspektionen, vier an der Zahl, bestanden. Eine der Betriebsinspektionen hatte ihren Sitz in Münster, die übrigen in Emden, Hamm und Paderborn.

Mit der allmählichen Vergrößerung des Staatsbahnbesitzes begann die zentrale Leitung des Dienstes, besonders in einigen schneller wachsenden Bezirken, auf Schwierigkeiten zu stoßen. Als dann im Anfange der 70er Jahre im Zusammenhang mit dem damaligen Aufschwung des Wirtschaftslebens eine erhebliche Steigerung des Verkehrs eintrat, war eine Unterteilung der größeren Direktionsbezirke nicht länger zu umgehen.

Die darauf durch Regulativ vom 16. Dezember 1872 geschaffenen Eisenbahnkommissionen waren örtlich getrennte Abteilungen der Direktionen und letzteren mehr neben- als untergeordnet, welcher Umstand ein sachliches Durchgreifen der Direktionen häufig erschwerte. Allmählich hatten sich im Laufe der Zeit die Lücken zwischen den einzelnen Direktionsbezirken geschlossen, die Strecken der Direktionen durchschnitten sich vielfach oder liefen nebeneinander her, so daß die Betriebsführung auf die Dauer uneinheitlich und auch unwirtschaftlich wurde. Diese Verhältnisse führten stellenweise zu einem unge-

* Unter diesem Titel wird demnächst eine Denkschrift er- nen, welche die in nachfolgender Darstellung skizzenhaft rgegebenen Ausführungen auf breiterer Grundlage behan- wird.

sunden Wettbewerb unter den einzelnen Direktionen, indem jede von ihnen danach trachtete, ihr Betriebsergebnis möglichst günstig zu gestalten auf Kosten der Nachbarn.

Alle diese Mißstände drängten schließlich zu einer durchgreifenden Änderung der Organisation. Hierbei blieb man zwar auf dem schon mit der Schaffung der Eisenbahnkommissionen beschrittenen Wege, brachte jedoch den Gedanken der Scheidung zwischen Oberleitung und örtlicher Betriebsführung schärfer zum Ausdruck. Demzufolge behielten die nunmehr an die Stelle der Kommissionen tretenden Betriebsämter zwar die Eigenschaft von Behörden, wurden aber der Direktion völlig untergeordnet und auf die örtliche Verwaltung und Betriebsführung beschränkt. Da andererseits die Direktionen durch die Betriebsämter von Aufgaben örtlicher Art entlastet wurden, konnten ihre Verwaltungsbezirke wesentlich vergrößert werden, ein Umstand, der zur Aufhebung der bisherigen kleinen Direktionen führte. Diesem Schicksal verfiel auch die Direktion der Westfälischen Eisenbahn in Münster. Ihr Bezirk wurde mit Wirkung vom 1. April 1880 aufgelöst und dem Verwaltungsbezirk der Eisenbahndirektion Hannover angeschlossen. Zugleich hiermit wurde das bisherige Netz der Westfälischen Eisenbahn in drei Betriebsämter aufgeteilt, die ihren Sitz in Münster, Paderborn und Dortmund erhielten.

Am 1. April 1895 wurde Münster als Provinzialhauptstadt Westfalens dann der Sitz einer Preußisch-Hessischen Eisenbahndirektion. Diese ist mit den übrigen Direktionen am 1. April 1921 in eine Reichsbahndirektion umgewandelt. Die Namen der seit 1895 in Münster tätigen Eisenbahndirektionspräsidenten sind: Max Lüdicke (bis 1903), Georg Pannenberg (bis 1907) und der jetzt in Münster im Ruhestande lebende Wirkliche Geheime Oberbaurat Franz Richard (bis 1921). Seit dem 15. März 1922 ist Leiter der Reichsbahndirektion Münster der Reichsbahndirektionspräsident Wilhelm Schumacher. Der Umfang der Direktion hat verschiedentlich gewechselt, insbesondere, als mit dem 1. April 1899 längere Strecken abgezweigt wurden und andere hinzukamen.

Unmittelbar unter der Direktion stehen die Inspektionen, die seit Ende 1910 Ämter heißen. Ende 1924 waren vorhanden: 10 Betriebsämter mit einer Länge von 1565,61 km (Bremen, Burgsteinfurt, Coesfeld, Emden, Münster 1 und 2, Osnabrück 1 und 2, Rheine und Sulingen); drei Verkehrsämter (Emden, Münster, Osnabrück); vier Maschinenämter (Bremen, Münster, Osnabrück und Rheine); die beiden Eisenbahnausbesserungswerke (früher Werkstättenämter) Lingen und Osnabrück gehören gemäß der Neuorganisation seit dem 1. Februar d. J. dem Gruppenbezirk Altona an. Außerdem bestehen zurzeit noch drei Bauabteilungen: in Münster, Osnabrück und Rheine. Dem äußeren Betriebsdienst dienten im Jahre 1895: 97 Bahnhöfe, 95 Haltepunkte, 82 Bahnmeistereien und 12 Betriebswerkstätten; heute sind es 232 Bahnhöfe, 49 Haltepunkte, 97 Bahnmeistereien und 24 Bahnbetriebswerke (früher Betriebswerkstätten). Die Zahl der selbständigen Stationskassen beträgt heute 10, der Fahrkartenausgaben 3, Eilgutabfertigungen 3, Güterabfertigungen 22.

Die Direktion Münster ist zurzeit geschäftsführende Verwaltung für den Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln), für den durchgehenden Schnellzugverkehr Köln-Hamburg-Kiel, für den Schnellzugverkehr Holland-Berlin-Hamburg-Leipzig, für das Fahrbetriebsabkommen zwischen der Reichsbahn (Reichsbahndirektion Münster, Essen, Köln) und den Niederländischen Staatsbahnen, ferner Verbandsmitglied des Deutsch-Niederländischen Personen- und Gütertarifes. Daß eine wirtschaftlich so wichtige Verwaltung wie die der Reichsbahndirektion naturgemäß auch zu den verschiedensten Behörden und Interessenvertretungen Beziehungen hat, ist selbstverständlich, so daß es zu weit führen würde, auf diesen Geschäftsverkehr hier im einzelnen einzugehen.

Die in der Anzahl überwiegenden einheimischen Bediensteten des Reichsbahndirektionsbezirkes Münster sind durchweg niedersächsischer (insbesondere münsterländischer) und ostfriesischer Abstammung. Die Ruhe und Biederkeit in dem Stammescharakter wirkt unzweifelhaft auf das Verhältnis der Bediensteten zu [illegible] Verwaltung ein, welches im Bezirk Münster als gut bezeichnet werden kann. Darauf wird es auch zum erheblichen Teil zurückzuführen sein, wenn der Bezirk nach dem Kriege nicht so umfangreichen Erschütterungen, wie sie in manchen anderen Bezirken eingetreten sind, ausgesetzt war.

Der Weltkrieg hat große Anforderungen an den Opfermut und die Pflichttreue der Bediensteten gestellt. Gerade der Bezirk Münster ist vor allem mit Rücksicht auf die zugehörige Nordseeküste, die holländische Grenze und die Truppenverschiebungen zwischen Ost und West erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden, so daß das Personal angespannt tätig sein mußte. Eine große Anzahl Bediensteter ist zum Heeres- und Feldeisenbahndienst abgegeben worden. Von diesen sind [illegible] 1100 Beamte und Arbeiter gefallen. Ehre ihrem Andenken!

Wenn auch der Rhein- und Ruhreinbruch keine Abtrennung eines Teiles des Bezirkes mit sich brachte, so wurde doch durch die Ruhrbesetzung die Arbeitsweise im Bezirk der Direktion Münster stark beeinflußt wegen der unmittelbaren Nähe des besetzten Gebietes und wegen der Unterbrechungen und besonderen Schwierigkeiten des Eisenbahnverkehrs mit der Ruhr und dem Rhein.

Nach den Verkehrsverhältnissen betrachtet, wird der Reichsbahndirektionsbezirk Münster von drei großen und wichtigen Verkehrsadern durchschnitten, zwei nordsüdlichen und einer ostwestlichen. Die nordsüdlichen sind die großen Linien Hamburg-Ruhrgebiet und Emden-Ruhrgebiet; die ostwestlich ist die von Holland über Rheine-Osnabrück nach Berlin führende Linie.

Der wirtschaftliche Zweck dieser Linien ist wie folgt zu charakterisieren: Die Linie Haltern-Harburg ist die große Zufuhrlinie vom Ruhrgebiet zu den Seehäfen Bremen und Hamburg. Die Linie Ruhrgebiet-Emden dient in der Richtung zur See dem gleichen Zweck, in der umgekehrten Richtung der Einfuhr von Erz, Getreide und anderen Gütern. Diese Linie hat ähnliche Aufgaben wie der ihr fast ganz parallel laufende, zeitlich jüngere Dortmund-Emskanal. Die ostwestliche Verkehrsader dient dem großen Durchgangsverkehr zwischen England und Holland einerseits und Deutschland, insbesondere Berlin und Sachsen, andererseits.

Alles in allem bietet der Reichsbahndirektionsbezirk Münster ein seltenes Beispiel der verschiedenartigsten wirtschaftlichen Unternehmungen. Überwiegt auch räumlich betrachtet das landwirtschaftliche Gebiet gegenüber dem industriellen, so ist letzteres doch wegen seiner Intensität und Verschiedenartigkeit so bedeutsam, daß füglich der Bezirk Münster als ein Bezirk bezeichnet werden kann, der eine glückliche Mischung zwischen leistungsfähiger Landwirtschaft und hochstehender Industrieunternehmung aufweist.

Dr. Wolterin.

Bücherschau.

— Hanomag auf der Verkehrsausstellung München. Das Juniheft der Hanomag-Nachrichten zeigt die umfangreiche Beteiligung der Hanomag an der Deutschen Verkehrsausstellung in München. U. a. wird die Hanomag auf dieser bedeutenden Ausstellung zur Schau bringen: Die leistungsfähigste Schnellzuglokomotive Europas (eine Riesenlokomotive für Spanien), ferner die ersten Einheitslokomotiven, wie sie jetzt von der Hanomag für Werk-, Hütten- und Baubebetriebe hergestellt werden, [illegible] Benzin-elektrische Lokomotive für Afrika, Einrichtungen für Eisenbahnwerkstätten u. a. m. Das reichbebilderte Juniheft der Hanomag-Nachrichten gibt über die Neuschöpfungen genaue Auskunft, es wird durch den Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zum Preise von 30 Pf. postfrei abgegeben.

Die Körperschaftssteuer nach dem neuen Steuerüberleitungsgesetz.

Von Gerichtsassessor Dr. **Huvendick** in Berlin-Lichterfelde.

A erstes der neuen Steuergesetze ist das Gesetz zur Über-
t der Einkommen- und Körperschaftssteuer in das regel-
ße Veranlagungsverfahren (Steuerüberleitungsgesetz) vom
i 1925 in Kraft getreten.

G enüber dem Entwurf weist es, insbesondere was die Körper-
steuervorauszahlungen für 1924 betrifft, wesentliche Ände-
n auf. Es bleibt für das Jahr 1924 bei den geleisteten Vor-
lungen; Nacherhebungen zu niedrig geleisteter Voraus-
ngen sollen nicht mehr stattfinden. Erstattungen, d. h.
setzung des Ablösungsbetrages, können auf Antrag bei Vor-
g besonderer wirtschaftlicher Verhältnisse stattfinden. Im
nen wird hierauf unten noch eingegangen.

W zunächst die Körperschaftssteuervorauszahlungen für
nbetrifft, so bleibt es bei der bisherigen Regelung der
n Steuernotverordnung und ihrer Durchführungsbestim-
n. Sie sind bis zur Zustellung eines Steuerbescheides zu
, der auf Grund des neuen Körperschaftssteuergesetzes
.

N § 5 Abs. 3 in Verbindung mit der Zweiten Durchführungs-
mung A IV haben Kleinbahnen und Privateisenbahnen
Vorauszahlungen vierteljährlich bis zum 25. des auf das
ljahresende folgenden Monats zu entrichten, also am
ril, 25. Juli, 25. Oktober 1925 und 25. Januar 1926. In
Falle gilt die Schonfrist des Artikels 18 § 1 Abs. 1 letzter
von einer Woche nicht. Für Straßenbahnen, Hoch- und
grundbahnen verbleibt es bei der allgemeinen Zahlungs-
d. h. die Vorauszahlungen sind bis zum 10. Tage nach Ab-
ines jeden Kalendervierteljahres zu entrichten.

A h in Zukunft bemessen sich die Vorauszahlungen nach den
bseinnahmen (Roheinnahmen) des abgelaufenen Voraus-
gsabschnitts. Abzuziehen sind als Betriebsausgaben die
und Gehaltsaufwendungen des Betriebes im gleichen Zeit-
soweit diese dem Steuerabzug vom Arbeitslohn unter-
. Außerdem dürfen körperschaftssteuerpflichtige Bahnge-
aften (Kleinbahnen, Privateisenbahnen) bei Berechnung
orauszahlungen nach A IV der zweiten Durchführungsbe-
mung 10 % der Betriebseinnahmen abziehen, jedoch nicht
als die Beträge, die sie auf Grund etwaiger Anordnungen
ufsichtsbehörde für das laufende Jahr für Erneuerungs-
e zurückzustellen haben. Der S t e u e r s a t z beträgt unter
ksichtigung der zweiten Verordnung des Reichspräsidenten
wirtschaftlich notwendige Steuermilderungen vom 10. No-
r 1924 1½ %.

B dieser Gelegenheit sei wegen ihrer grundsätzlichen Bedeu-
ür die Körperschaftssteuer im allgemeinen auf eine Ent-
ung des Reichsfinanzhofs vom 9. Dezember 1924 hingewiesen,
ch über die Abzugsfähigkeit einer als Erneuerungsfonds
neten Rücklage einer Aktiengesellschaft für die Körper-
steuer 1922 verhält. Es heißt da unter anderem:

ie bloße Zuweisung der fraglichen Beträge an den Er-
rungsfonds ließ sie weder rechtlich noch wirtschaftlich aus
Vermögen der Gesellschaft ausscheiden und stellt eine
wendung, ein Vermögensopfer, überhaupt noch nicht dar.
nsowenig kann, und zwar weder nach rechtlicher noch nach
schaftlicher Betrachtungsweise, innerhalb des hier steuer-
allein bedeutsamen Zeitraumes, des Geschäftsjahres 1922,
auf Entrichtung von Werbungskosten gerichtete fällige
bindlichkeit — ein aufzuwendender, wenn auch noch rück-
diger Ausgabenbetrag im Sinne des § 38 des Einkommen-
ergesetzes — in Frage kommen. Die Voraussetzung da-
an der es aber gänzlich fehlt, wäre ein damaliges Vor-
lensein eines bestimmten Gläubigers gewesen, an den der
ag des Erneuerungsfonds abzuführen gewesen wäre. In
rheit handelt es sich nur um eine durch die verwaltungs-
ige Einrichtung der Beschwerdeführerin bedingte Rücklage
zukünftigen Bestreitung von voraussichtlich im dem-
stigen Verwaltungsjahre (1923) entstehenden Instand-
ungskosten. Eine solche Rücklage bei der derzeitigen Ver-
gung (für 1922) von den Einkünften des jetzigen Veran-
ngsjahres abzuziehen, widerspricht jenen maßgebenden
Grundsätzen des Handelsgesetzbuches (vgl. §§ 39, 40, 261 des Handelsgesetzbuches) und würde auch nach § 13 Ziffer 1 am Eingang des Einkommensteuergesetzes nicht angängig sein."

Demnach sind abzugsfähig nur die in dem Veranlagungszeitraum in dem betreffenden Steuerabschnitt gemachten Aufwendungen. Es muß auf das entschiedenste bei den zuständigen Stellen dafür eingetreten werden, daß diese Auffassung revidiert wird und daß durch das neue Körperschaftssteuergesetz bzw. durch Abänderungs- oder Durchführungsbestimmungen hierzu Abhilfe geschaffen wird. Denn in Wirklichkeit stellt die Zuweisung von Beträgen an den Erneuerungsfonds ein Vermögensopfer dar; es sind zweckgebundene Rücklagen, über die die Gesellschaft nicht mehr zu verfügen hat. Wie oben dargelegt, gilt jetzt noch für das Vorauszahlungsverfahren die Vorschrift der zweiten Durchführungsbestimmung: Abzug von 10 % der Betriebseinnahmen bzw. der aufsichtsbehördlich angeordneten zurückzustellenden Beträge für das laufende Jahr für Erneuerungszwecke.

Im besonderen ist noch zu den einzelnen Bestimmungen des St. Ü. G. folgendes zu bemerken:

Die nächste Veranlagung zur Körperschaftssteuer findet für die Bahngesellschaften, deren Wirtschaftsjahr in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1925 einschließlich endet, nach Ablauf der ersten Hälfte des Kalenderjahres 1925 statt, für Bahngesellschaften, deren Wirtschaftsjahr mit dem Kalenderjahr 1925 übereinstimmt — und das ist die weitaus überwiegende Zahl — nach Ablauf des Kalenderjahres 1925.

Es ist schon oben gesagt, daß Nachzahlungen für 1924 nicht mehr zu leisten sind. Die Vorauszahlungen, die nach den maßgebenden Vorschriften und Durchführungsbestimmungen für das Kalenderjahr 1924 zu entrichten waren, gelten als Ablösung der Körperschaftssteuer für dieses Jahr. Es ist selbstverständlich, daß gestundete Beträge grundsätzlich nachzuzahlen sind. Der Ablösungsbetrag kann auf Antrag nach § 9 des St. Ü. G. herabgesetzt werden, wenn besondere wirtschaftliche Verhältnisse vorgelegen haben, die die Steuerfähigkeit wesentlich beeinträchtigt haben. Dahin dürften zu rechnen sein insbesondere Abstoßungen größerer Vermögenswerte, Aufnahme von umfangreichen Bankkrediten usw. Als wirtschaftliche Verhältnisse dieser Art können auch wesentliche Verluste in Betracht kommen, die sich bei Vermögensvergleichen Ende des Jahres 1923 und Ende 1924 ergeben. Der Antrag ist, da das Gesetz im allgemeinen am 1. Juni 1925 in Kraft getreten ist, bis zum 1. August 1925 zu stellen.

Durch Wiedereinführung des Schachtelprivilegs in § 14 des St.Ü.G. ergibt sich eine weitere Milderung der Körperschaftssteuervorauszahlungen. Diese ist von Bedeutung für Eisenbahnkonzerngesellschaften. Ist die Muttergesellschaft s e i t B e g i n n d e s l e t z t e n G e s c h ä f t s j a h r e s — darauf ist abzustellen — zu e i n e m V i e r t e l an dem Grund- oder Stammkapital oder überhaupt an dem Vermögen einer anderen Erwerbsgesellschaft beteiligt, so kann sie von ihren Vorauszahlungen die zum gleichen Zeitpunkt fälligen Vorauszahlungen ihrer Tochtergesellschaft abziehen.

Eine weitere Milderung ist im § 15 St.Ü.G. enthalten.

Wenn eine Bahngesellschaft nachweislich für die abgelaufenen vollen Vierteljahre des Kalenderjahres 1925 oder eines nach dem 30. Juni 1925 endenden Wirtschaftsjahres 1924/25 mit Verlust oder einem so geringen Gewinn gearbeitet hat, daß die von ihm zu entrichtenden Vorauszahlungen den Betrag übersteigen, der voraussichtlich auf diesen Zeitraum für die Körperschaftssteuer entfällt, so sind ihm die weiteren Vorauszahlungen auf seinen Antrag hin zinslos zu stunden. Eine Bahngesellschaft braucht also nicht mehr nach § 12 der zweiten Steuernotverordnung, wenn der sich nach § 5 zu entrichtende Vorauszahlungsbetrag nach den Betriebseinnahmen niedriger ist als der Vorauszahlungsbetrag von vierteljährlich 1½ vom Tausend des Ver-

mögens, diese Vorauszahlungen nach dem Vermögen zu leisten, sondern sie kann gegebenenfalls auf Grund des § 15 St.Ü.G. den Antrag auf zinslose Stundung stellen. Eventuell sind jedoch Verzugszuschläge zu zahlen, wenn die nächste Veranlagung die Unrechtmäßigkeit der Stundung ergibt.

Der Termin im § 18 St.Ü.G. ist durch die Spezialvorschrift der zweiten Durchführungsbestimmungen abgeändert; es bleibt also für Eisenbahngesellschaften dabei, daß die Vorauszah vierteljährlich bis zum 25. des auf das Vierteljahresende den Monats zu entrichten sind.

Im übrigen bleiben die Abänderungsbestimmungen, di Reichsminister der Finanzen auf Grund des § 19 und die führungsbestimmmungen, die er auf Grund des § 34 e kann, abzuwarten.

Zur Frage der Ämterorganisationen.

Von Reichsbahnrat **R. Enßlin** in Gießen.

Im verflossenen Jahr ist die Frage der künftigen Ämterorganisationen wieder in verstärktem Maße in der Fachpresse besprochen worden. In Nr. 43 und 48 der Vereinszeitung hat sich Oberregierungsbaurat Friedrich für die sächsische Organisation eingesetzt und in Nr. 11, 12 und 33 hat Regierungs- und Baurat Holtermann Vorschläge über eine Organisationsänderung gemacht. Rechnungsrat Gebhardt hat sich in Nr. 17 für Zusammenlegung von Betrieb und Verkehr und Trennung des Betriebs vom Bau erklärt, und schließlich haben sich Oberregierungsbaurat Röbe und Regierungsbaurat Fahl in Nr. 24 bzw. Nr. 19 für die Beibehaltung der jetzigen preußischen Organisation ausgesprochen. Ich möchte mir erlauben, zu den verschiedenen Vorschlägen und Ansichten vom Standpunkt des Praktikers aus Stellung zu nehmen, des Praktikers insofern, als ich in einigen der besprochenen Organisationen teils als Amtsvorstands-Stellvertreter, teils als Amtsvorstand praktisch tätig war, und zwar zuerst in der württembergischen Organisation mit Teilung zwischen Bau einerseits, Betrieb und Verkehr anderseits, dann auf dem nach preußischem Muster eingerichteten württembergischen Betriebsamt Sigmaringen (Bau und Betrieb beieinander), dann auf dem nach bayerischem Muster eingerichteten Betriebsamt Leutkirch (Bau, Betrieb und Verkehr in einer Hand) und schließlich auf dem preußisch-hessischen Betriebsamt Gießen 2. Ich habe mich zunächst bemüht, aus den Veröffentlichungen die verschiedenen Bemängelungen an der preußischen Organisation herauszufinden und stoße hierbei etwa auf folgende Punkte:

1. Fehlen einer geeigneten zentralen Betriebsleitung,
2. mangelhafte Fühlung des Personals mit den oberen Stellen und infolgedessen Notwendigkeit der Einführung von Kontrolleuren auf den Direktionen,
3. Reibungen zwischen den Ämtern,
4. ungleichgroße Bezirke der Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämter,
5. zu geringer Einfluß der Betriebsämter auf den Zugförderungsdienst,
6. Betrieb und Verkehr gehören angeblich zusammen,
7 zu geringe Zuständigkeit der Ämter.

Punkt 1, 2 und 3 und die Quaatzschen Gegenvorschläge sind in Nr. 46 und 47/1919 der Vereinszeitung von Geh. Baurat Reinicke. in Nr. 7/1920 von Direktionsrat Semmelmann, in Nr. 38/1920 durch Geh. Baurat Glimm, in Nr. 11/1922 von Geh. Baurat Heinrich und in gewissem Sinne auch in Nr. 76/1919 durch Finanzrat Kehm eingehend widerlegt worden. Die Einrichtung der Generalbetriebsleitungen, Oberzugleitungen und Zugleitungen kann hiernach als den durch die Veränderung der Transportgrundlagen gegenüber der Vorkriegszeit aufgetretenen Bedürfnissen entsprechend bezeichnet werden und hat sich inzwischen auch bewährt. Die übertriebene Ausdehnung des Kontrolleurwesens ist von der Hauptverwaltung als Schaden erkannt und dementsprechend eingedämmt worden. Immerhin ließe sich hierzu einiges sagen. Zweifellos besteht bei den Bezirksstellen ein Bedürfnis nach strenger Überwachung des kleinen Betriebsdienstes. Die vielen, zum Teil schweren Eisenbahnunfälle der letzten Zeit mahnen daran, in dieser Beziehung mehr ins einzelne zu gehen. Auch die Vermehrung fahrplantechnischer Wahrnehmungen wäre sehr erwünscht. Leider steht den Bei ämtern hierzu Personal nicht zur Verfügung. Der Amtsvo und sein Stellvertreter können hier wohl einiges tun, a einer gründlichen, ins einzelne gehenden Beaufsichtigung die Beiziehung eines unteren Beamten erwünscht.

Es wäre nicht einmal nötig, b e s o n d e r e Beamte hier zustellen, sondern es würde genügen, die Zugrevisoren m bisher hierzu heranzuziehen. Um dies zu erreichen, wäre erforderlich, sie den Betriebsämtern anstatt den Ver ämtern unmittelbar dienstlich zu unterstellen. Der Zug würde dadurch veranlaßt, seine Tätigkeit auch auf das Br liche mehr auszudehnen. Bis jetzt besteht die Merkwürdig daß das Verkehrsamt vermöge der nach den preußische schriften überaus ausgedehnten Reisetätigkeit seiner Ver kontrolleure und der seiner Zugrevisoren in der Lage is über betriebliche Vorgänge und Zustände viel mehr a laufenden zu halten, als dies dem Betriebsamt bei dem jeglicher Hilfsbeamten möglich ist. Die Erledigung der ver dienstlichen Pflichten des Zugrevisors (Fahrkartenkon würde bei seiner unmittelbaren dienstlichen Unterstellung das Betriebsamt nicht leiden, da solche vermöge ihrer z läufigen Art nicht wohl vernachlässigt werden, während w betriebliche Beobachtungen weniger nötig sind. Sicher eine Menge betrieblicher und fahrplantechnischer Anre daraus entspringen und dadurch wieder die Wirtschaftl in der Betriebsführung gehoben werden. Auch könnte die keit der Kontrolleure der Reichsbahndirektionen, die or torisch unerwünscht ist, dann gewaltig eingeschränkt w An der jetzigen Tätigkeit der Zugrevisoren und Kontr übt Regierungs- und Baurat Holtermann in Nr. 11/1924, Sei herbe Kritik. Bei Unterstellung der Zugrevisoren unter triebsämter würden dann auch die Reichsbahndirektionen w in Versuchung kommen, einzelne Geschäfte, die nach der anweisung für die verschiedenen Amtsvorstände den B ämtern obliegen, durch die Verkehrsämter besorgen zu (Fahrplanangelegenheiten, Zugbildung). Es wäre als schärfere Abgrenzung der Zuständigkeiten erreicht, auf die Hauptverwaltung nach Ministerialerlaß E. VI. 1. N vom 5. November 1923 großen Wert legt. Mit der schärfer grenzung der Zuständigkeiten verschwinden die Reibungs zwischen den Ämtern, die allerdings bei weniger verträ Veranlagung der Amtsvorstände unangenehm werden deutenden Leerlauf verursachen können. Verschwomme grenzung der Zuständigkeiten bringt neben der Verärgeru Amtsvorstände viel Doppelarbeit mit sich und ist also schaftlich. Am reibungslosesten arbeiten an sich zweifell heitsämter mit Zusammenfassung von Bau, Betrieb und V Ich will auf diese Ämter bei Erörterung von Punkt 6 näh gehen. Die Erhaltung der Arbeitsfreudigkeit und selbstä Initiative der Amtsvorstände bzw. Leiter der einzelne schäftszweige und Abteilungen muß ein Hauptgrundsatz gesunden Ämterorganisation sein. An diesem Mangel h preußische Ämterorganisation v o r 1895 gelitten, und a selben Mangel leidet meiner Meinung nach die sächsisch Oberregierungsbaurat Friedrich in Nr. 13 und 48/1924 be bene. Auch die in Nr. 11, 12 und 33/1924 von Regierun Baurat Holtermann und die von Regierungs- und Baurat

Nr. 99/1919 vorgeschlagenen Organisationen sind nicht ...n. In diesen Organisationen ist die Stellung eigentlich ...len obersten Leiter befriedigend, während die unter ihm ...n Leiter der einzelnen Abteilungen eine unselbständige ...einnehmen und damit ihrem Wirken bedeutende Fesseln ...sind. Dies muß sich wirtschaftlich in sehr ungünstigem ...swirken. Daß die sächsische Organisation auch in den ...der sächsischen höheren Beamten als der preußisch...n nicht gleichwertig angesehen wird, geht aus der ...nahme des sächsischen Finanz- und Baurats Götze in ...919 hervor. Für die Anpassung der sächsischen an die ...h-hessische Organisation gibt schließlich Oberregierungs... ...riedrich in Nr. 13/1924, Seite 227, Fußnote 6, selbst den ... den man meiner Meinung nach auch gehen sollte.

...n Punkt 4 genannte Mangel ungleich großer Bezirke der ...-, Verkehrs- und Maschinenämter ist meiner Meinung ...ht erheblich. Die Ämter haben nun einmal verschieden ...eschäftsaufgaben, darüber kommt man nicht hinweg. ...lig einheitliche Behandlung der Personalangelegenheiten ... bei Deckung der Amtsbezirke nicht zu erreichen und ...ht einmal nötig. Ich kann mir keinen Fall denken, daß ...ernste Unzuträglichkeiten entstanden wären. Man sollte ...or hüten, allzusehr zu schematisieren. Gewiß soll man, ...ht, den Ämtern gemeinsamen Amtssitz geben, wo es aber ...eren Rücksichten nicht möglich ist, ist es im Zeitalter ...nsprechers auch nicht schlimm. Die Hauptsache ist doch, ... besonderen Dienstaufgaben richtig besorgt werden, und ...sind die jetzigen Ämtergrößen abgestimmt. Bei klarer ...ung der Zuständigkeiten ist übrigens der Verkehr zwi...en Ämtern nicht bedeutend. Von allen Ämtern gemein... ...behandelnde Angelegenheiten sind verhältnismäßig selten. ...Mangel Punkt 5 (zu geringer Einfluß der Betriebsämter ... Zugförderungsdienst) kann, wie in Nr. 78/1919 durch ...ngsbaumeister Freyß ausgeführt, auch ohne Vergrößerung ...tsbezirks durch mehr nach betrieblichen Rücksichten er... ...: Abgrenzung des Amtsbezirks abgeholfen werden. Den ...n für den Betriebsamtsbezirk kann das Betriebsamt auch ...cht selbst machen, wenn es den Umfang eines heutigen ...samts hat. Dazu wäre der Bezirk immer noch zu klein. ...ß nach wie vor die Sache der Direktion bleiben. Jedoch ...ne ausgedehntere Heranziehung der Betriebsämter zu den ...nbesprechungen, soweit dies nicht jetzt schon der Fall ...nschenswert. Bei Betriebsstockungen bringen größere ... auch keinen erheblichen Vorteil, da diese Stockungen, ... Erfahrung gezeigt hat, durch besondere Stellen, Zug...n, Oberzugleitungen usw., beseitigt werden. Ich halte ...zwingende Gründe für gleiche Größe der verschiedenen ...nicht für vorliegend, jedenfalls aber nicht für so wichtig, ... diesem Gesichtspunkt die ganze Ämterorganisation auf... ...werden müßte.

...glich Punkt 6 hat Rechnungsrat Gebhardt in Cassel sich ...17/1924 für Zusammenlegung von Betrieb und Verkehr ...tzt. Er ist von Oberregierungsbaurat Röbe in Nr. 24/1924 ... eingehend widerlegt worden. Auch die Ausführungen ...heimen Baurat Heinrich in Nr. 11/1922, Seite 216/V: „So... ...t zu bedenken, daß alle diese kleineren Bahnhöfe, so groß ...ihl auch ist, von untergeordneter Bedeutung für die be...he Leistungsfähigkeit sind. Sie wird durch die großen ...tellen 1. Klasse bestimmt, wo die Fachgebiete durchweg ...t sind. Was diesen Dienststellen frommt, muß für die ...sation bestimmend sein, nicht das, was auf unbedeutenden ... gewisse Vorteile bietet. Wenn man die Dienste dieser ... Leistungen und die Wirtschaftlichkeit ausschlaggebenden ...tellen genauer betrachtet, so findet man folgende Gründe ...ie Zusammenfassung von Bau und Betrieb usw. usw.“ ...eine treffende Widerlegung der Gebhardtschen Ansichten. ...praktischer Anschauung muß ich sagen, daß die **preu...-hessische Organisation mit Vereinigung ...au und Betrieb die weitaus beste ist.** Man ...denken, daß die Eisenbahnanlagen kein fertiges Instrument, sondern ein in fortdauernder Weiterentwicklung befindliches Gebäude sind. Welche Empfindungen der Nur-Techniker hat, wenn er an die Projektierung von Bahnhofsanlagen herantritt, und welche Folgen die unzweckmäßige Projektierung haben kann, hat Reichsbahnrat Rukwied in Nr. 3/1920 treffend geschildert. Gewiß hat es immer Techniker ohne direkte Betriebserfahrungen gegeben, die diesen Mangel bei der Projektierung durch einen gewissen Instinkt, eine gewisse besondere Veranlagung für die Behandlung betrieblich-technischer Fragen ausgeglichen haben, das werden aber doch immer Ausnahmen bleiben. Je verwickelter die betrieblichen Aufgaben werden, desto notwendiger ist es, daß der Techniker, in dessen Hand die Fortbildung der betriebstechnischen Anlagen gelegt ist, sich intensiv selbst mit ihnen befaßt und in steter Fühlung mit ihnen bleibt. Dies ist nur möglich bei Vereinigung von Bau und Betrieb. Wer da weiß, wie lange bei der süddeutschen Organisation die einfachsten Gleisänderungen zwischen Bauinspektion, Betriebsinspektion und Reichsbahndirektion hin- und hergezogen werden, bis endlich nach vielen Projekten und Kostenanschlägen vielleicht etwas zustande kommt, und wie einfach sich derartige Erweiterungen vollziehen, wenn Bau und Betrieb in einer Hand liegen, d. h. diejenige Stelle, die den betrieblichen Mangel erkennt, sich rasch und sicher selber helfen kann, wird nie dafür eintreten, Bau und Betrieb voneinander zu trennen. Ein stark entwickelter Verkehr bedarf überdies, wie Eisenbahndirektor Pitsch in Nr. 33/1919 und Direktionsrat Semmelmann in Nr. 7/1920 treffend ausführen, zu seiner Pflege einer ungeschmälerten Arbeitskraft. Es geht bei starkem Verkehr nicht an, ihn mit dem Betrieb zu vermengen. Dazu ist der Verkehr als Haupteinnahmequelle der Verwaltung viel zu wichtig. Wo Betrieb und Verkehr vereinigt sind, wird zugestandenermaßen das Schwergewicht auf den Betrieb gelegt zu ungunsten des Verkehrs. Eine andere Frage ist es, ob es zweckmäßig ist, den Verkehr auch noch der Einheit Bau und Betrieb anzugliedern, wie dies in Bayern in verkehrsschwachen Bezirken und in Württemberg auf dem Versuchsamt Leutkirch mit ebensolchen Verhältnissen der Fall ist. Selbstverständlich bedeutet es eine gewisse Vereinfachung sowohl im Stationsdienst als auch im Zugförderungsdienst, in Fahrplanangelegenheiten und bei der Frage baulicher Erweiterungen, wenn in einem Bezirk nur e i n Amtsvorstand etwas zu sagen hat. In verkehrsschwachen Bezirken ist es auch dem Amtsvorstand ganz gut möglich, alle drei Gebiete vollständig zu überschauen. Für verkehrsschwache Exklaven und Enklaven halte ich deshalb die Angliederung des Verkehrs an Bau und Betrieb für empfehlenswert. Die Befassung mit dem Verkehrsdienst bringt für den technischen Amtsvorstand manche Bereicherung seines Wissens mit sich, die er technisch und betriebstechnisch zum Nutzen der Verwaltung anwenden kann. Die Anlage zum Ministerialerlaß E. VI. 1 Nr. 8969 vom 5. 11. 23 sieht unter Ziffer I. 4d für kleinere Verhältnisse, besonders für zusammenhängende Nebenlinien eine solche Zusammenfassung von Betrieb, Verkehr und Bau in einer Hand vor. Es wäre zu hoffen, daß die in diesem Erlaß zum Ausdruck gebrachten vielen wertvollen Gedanken auch zur Ausführung kommen.

Zu Punkt 7 (Zuständigkeit der Ämter) ist in Nr. 38/1920 von Geh. Baurat Glimm eine größere Freiheit in der Verwendung der Mittel verlangt worden. Auch Geh. Baurat Heinrich weist in Nr. 10/1922 Seite 197 darauf hin, daß das fiskalisch-schematische System an der Überschätzung der Bedeutung der Einzelheiten des Etats kranke. Er empfiehlt, den Direktionen für kleinere bauliche Verbesserungen (z. B. Überholungsgleise, Ladegleise, Aufstellgleise, Ausschlackgruben, Schuppenerweiterungen usw.) eine Gesamtsumme zu überweisen und es ihnen zu überlassen, wie sie diese Summe am vorteilhaftesten verwenden wollen. Seither wurden solche bauliche Verbesserungen, wenn sie dringend waren und Mittel hierfür nicht zur Verfügung standen, vielfach auf Bahnunterhaltung verrechnet, eine zwar nicht einwandfreie aber nach Lage der Verhältnisse praktische Art Aushilfe. Es wäre sehr erwünscht, wenn der Hein-

richschen Anregung Folge gegeben würde und den Ämtern aus diesem Fonds jedes Jahr entsprechende Mittel zur Verfügung stehen würden. Ein wesentlicher Vorteil der Vereinigung von Bau und Betrieb besteht ja gerade darin, daß solche kleinere bauliche Verbesserungen rasch und ohne viel Schreiberei in die Tat umgesetzt werden.

Was sodann die Zuständigkeit der Ämter im Verkehr mit Privaten betrifft, so wäre es sehr erwünscht, wenn die Direktionen beim Verkehr mit Privaten möglichst den Weg über die Ämter wählen würden. Der direkte Verkehr unter Übergehung der Ämter in Sachen, die den Bezirk der letzteren angehen, schadet dem Ansehen der Ämter, ohne das der Direktion zu heben. Ich denke hier z. B. an die Behandlung der Anschlußbausachen. Die süddeutschen Ämter haben in dieser Beziehung größere Zuständigkeit, und dies nicht zum Nachteil der Verwaltung.

Es ist klar, daß die süddeutschen Organisationen auch manche Vorteile vor der preußisch-hessischen voraus haben, und es wäre erwünscht, wenn das Gute überall genommen wird, wo man es findet. Ich denke da z. B. an die vermehrte Heranziehung von Landmessern zur Einrechnung und Absteckung komplizierter Weichenstraßen und zur Absteckung verschobene[illegible] strecken. Den süddeutschen Ämtern sind hierzu besonde[illegible] messer zugeteilt, die daneben noch in ihr Fach schl[illegible] sonstige Angelegenheiten (Grundstückssachen usw.) be[illegible] Nach meinen Wahrnehmungen würden sich die größer[illegible] sönlichen Ausgaben durch eine Verminderung der E[illegible] unfälle, Verbilligung der Gleisunterhaltung und bessere S[illegible] der Fahrzeuge bezahlt machen. Auch die Beschäftig[illegible] Hochbautechnikern auf den Ämtern, mindestens sol[illegible] Hochbauten auszuführen haben, halte ich nach dem südd[illegible] Vorgang für angebracht. Sodann ist die Größe der B[illegible] meistereien und ihre Dienstaufgaben sowohl zwische[illegible] und Süddeutschland als in den einzelnen süddeutschen [illegible] sehr verschieden. Hier müßte man auch zu einem zweckm[illegible] Kompromiß kommen. Ich möchte nicht weiter ins einze[illegible] gehen und schließe mit dem Wunsche, daß bald sämtliche [illegible] die in ihren wesentlichen Zügen vorbildliche pr[illegible] hessische Organisation annehmen und damit der Verschie[illegible] im Organisationswesen der Deutschen Reichsbahn ein E[illegible] macht wird.

Mitteilungen über Lastkraftwagen.

Von Regierungsbaumeister a. D. **Przygode**, Berlin.

Der Lastkraftwagen findet in ständig zunehmendem Maße Eingang in die deutsche Wirtschaft, da seine stete Bereitschaft, die leichte, schnelle und wirtschaftliche Beförderung von Gütern aller Art allgemein erkannt ist. Da die Lastkraftwagen-Industrie es verstanden hat, die Wagen den jeweiligen Erfordernissen anzupassen, hält die Zunahme der Lastkraftwagen in Deutschland prozentual gleichen Schritt mit der der Personenkraftwagen; am 1. Juli 1924 betrug die Zahl der Personenkraftwagen 132 179, die der Lastkraftwagen 60 629, am 1. Januar 1925 entsprechend 148 300 und 68 000, so daß die Zunahme beidemal 12,2 % ist. Dieser halbjährigen Zunahme steht eine solche von nur 17 % für das ganze Jahr 1923 gegenüber.

Dem Zuge der Zeit folgend, ist bei den neuzeitigen Lastkraftwagen das Bestreben nach z e i t s p a r e n d e n Bauarten bei größter Betriebssicherheit zu erkennen. Dies Ziel wird einmal dadurch erreicht, daß die Wagen zu schweren Lastenzügen zusammengestellt oder zur Bewältigung kleinerer Lasten als Schnellastwagen gebaut werden, deren Fahrgeschwindigkeit bis zu 65 km in der Stunde beträgt. Diese Bestrebungen traten auf der letzten Automobilausstellung in Berlin klar zutage; der Schwerlastzug mit insgesamt 10—15 t Nutzlast und der ¾—3-t-Schnellastwagen führen sich immer mehr ein.

Bisher stand hauptsächlich der 3- und 5-t-Lastwagen im Vordergrund; diese Typen befriedigten wegen der verhältnismäßig niedrigen Fahrgeschwindigkeit nur wenig. Dagegen bieten die schnellaufenden leichten Lastwagen mit Luftbereifung einen guten Ersatz für Pferdegespanne. Diese Wagen sind mit geschlossenen Aufbauten oder offenen Pritschen versehen; die Seitenwände, die Rückwand und das Dach sind abnehmbar. Die Wagen mit geschlossenem Aufbau dienen als Lieferungswagen mit ihren Kastenwänden gleichzeitig auch der Reklame; sie sind geeignet für den Gepäckverkehr in größeren Städten und vermitteln den Güteraustausch zur Post, zu den Güterabfertigungsstellen der Eisenbahn wie zur Kundschaft. Dabei sollen die Fahrkosten geringer sein als im Pferdebetrieb. Es gibt Schnelllastwagen mit geschlossenem Aufbau, die man durch einige Handgriffe in einen Personenwagen verwandeln kann (sog. Kombinationswagen).

Für große Betriebe werden naturgemäß schwere Lastwagen für etwa 4—5 t Nutzlast benötigt, die mit einem gleich großen Anhängewagen verbunden den Schwerlastenzug von 10 und 15 t Nutzlast ergeben. Die Kraftübertragung vom Motor auf die Hinterachse erfolgte bei solchen schweren Lasten früher ausschließlich durch Kette; neuerdings wird sie durch Kardanantrieb ersetzt, da das Kardan im Brennstoffverbrauch wirtschaftlicher arbeiten soll, der Wagen geräuschloser läuft, und das [illegible] der Staubeinwirkung entzogen ist. In Abb. 1 ist ein [illegible] Kardan-Lastwagenfahrgestell abgebildet. Eine andere F[illegible] rüstet ihre Fahrzeuge mit Schneckenantrieb aus, der ge[illegible] dem normalen Kegelradantrieb eine noch höhere Lebe[illegible] hohen mechanischen Wirkungsgrad und eine außerord[illegible] Minderung des Geräusches haben soll.

Zur Ausnützung der Tragfähigkeit der Wagen für l[illegible] Massengüter und sperrige Güter sind die verschieden ges[illegible] Aufbauten, die eine große Ladefläche bieten, von Wic[illegible]

Abb. 1. Kardan-Lastwagenfahrgestell.

desgleichen die Einrichtungen zur schnellen Entladung [illegible] vorrichtungen, die von Hand oder motorisch betätigt werd[illegible] nen. Da durch die mechanische Entleerung des Wagens [illegible] verständlich viel Zeit gespart werden kann, wird der Las[illegible] wesentlich besser ausgenützt als mit gewöhnlichem Auf[illegible] gibt Krupp für die Wirtschaftlichkeit seiner Lastwag[illegible] Hinterkipper im Vergleich zur Leistung eines Wagens mit [illegible] Aufbau für eine durchschnittliche Tagesleistung von 8 [illegible] und bei 3 km Weglänge für Hin- und Rückfahrt folgen[illegible]

Wagenart	Bedienung	Tä[illegible] Fa[illegible]
1. Wagen mit festem Aufbau	1 Fahrer, 3—4 Mann zum Entladen	[illegible]
2. Hinterkipper mit Handbetrieb	1 Fahrer	[illegible]
3. Hinterkipper mit Motorantrieb	1 Fahrer	[illegible]

Die großen wirtschaftlichen Vorzüge treten noch me[illegible] sog. Dreiseitenkipper in Erscheinung, der nach drei v[illegible] denen Seiten abladbar, an eine bestimmte Stellung zum [illegible] ort nicht gebunden ist und die größte Anpassungsfähig[illegible] die jeweiligen örtlichen Verhältnisse bietet. Abb. 2 zei[illegible]

ne: Wagen mit Kippvorrichtung der Mannesmann-Mulag/ or und Lastwagen A.-G. Bei Stillstand des Wagens als 1 Fahrt kann von einer Stelle aus so geschaltet werden, le Wagenkasten nach beiden Seiten oder nach hinten kippt. Wagenkasten ruht auf vier Kipplagern am Fahrgestell und klappbare Seiten- und Rückwände. In der Mitte des Kasten-ns reift eine Hubspindel an, die durch ein mit dem Wechsel-el vereinigtes Kippgetriebe angetrieben wird. Durch diese le wird der Wagenkasten gekippt. Das Kippwagengetriebe n tels im Führersitz angeordneter Schalthebel in Tätigkeit iz und bietet von Hand jede Schaltmöglichkeit; es schaltet selbsttätig in der höchsten oder tiefsten Stellung des Wa-

ob. . Universalkipper (Dreiseitenkipper) für 5 t Nutzlast.

ka ens aus. Eine besondere Sperrvorrichtung sichert den m hanismus gegen falsche Betätigung der Schalthebel, so je Bruchgefahr im Antriebsmechanismus ausgeschaltet ht t.

ei Lastwagen für 4—6 t Nutzlast der Benzwerke, Gaggenau, d r Aufbau mittels hydraulischer Kippvorrichtung sowohl h l den Langseiten als auch nach hinten gekippt; der Führer ati hierzu nur ein kleines Rädchen an der Spritzwand, ohne en Platz verlassen zu müssen.

ie Lastkraftwagenanhänger, ebenfalls für bis 5 t Nutzlast au werden wie die Motorwagen mit den jeweilig erforder-en Aufbauten versehen und im Bedarfsfall für Massengüter b als Seiten-, Hinter- oder Universalkipper ausgebildet. ch ire Anwendung in ein- oder mehrfacher Anzahl je nach rk des Motors und je nach dem Gelände kommt erst der tk ftwagenbetrieb zu voller Auswirkung und höchster rts aftlichkeit. Die bisherigen Schwierigkeiten in der Len-g d Bremsung scheinen überwunden zu sein. Durch ein a gebildetes Hebelsystem zwischen Vorder- und Hinter-se s Anhängers, die vom Begleitmann auf dem Anhänger äti werden, wird erreicht, daß Lastwagen und Anhänger r lten, so daß auch Landstraßen mit kleinem Krümmungs-bm ser befahren werden können. Nach Angaben des Ober-en rs Sachtleben (Krupp A.-G.) stellen sich die Be-de ngskosten etwa folgendermaßen:

	Kosten für 1 tkm
Pfe mit 50 Nutztonnenkilometer für den Tag . .	40 Pf.
5 t Lastkraftwg. auf 30 km Entfernung — 300 tkm	28 Pf.
mit Anhänger — 550 tkm	18 Pf.

Die Bremsung der Lastwagen erfolgt meist durch Hinterrad-l (triebbremse, von der die erstere von Hand, die andere Fußpedal betätigt wird; auch auf die Vierradbremsen ist zu eisen, die wirksamer als die Zweiradbremsen sind und gefährliche Schleudern auf nassen Fahrstraßen fast ganz er den. In Verbindung mit Anhängewagen leistet die uc ftbremse der Bauart Knorr gute Dienste, über deren Ver-nd g im Kraftomnibusbetrieb bereits auf Seite 311 des lfd. rg dieser Ztg. berichtet wurde. Ein normaler Anhänger, e z. B. von Krupp für 5 t Nutzlast gebaut wird, hat einen Wagenkasten von 3875 mm Länge und 1940 mm Breite im Lichten bei 2200 kg Gewicht im fahrbereiten Zustand. Großflächen-wagen haben bei 5000 kg Tragkraft eine Ladefläche von 5500 . 2000 mm bei 2500 kg Eigengewicht im fahrbereiten Zustand.

Für geringere Verkehrsansprüche und zur Beförderung besonders langer Gegenstände, wie Bauhölzer, Gittermaste, Trägereisen u. a., werden zweirädrige Anhängewagen verwendet. Die Anhänger für Schnellastwagen haben eine normale Pritsche in 2,5 m Länge und 1,45 m Breite. Es wird auch ein 1½—2 t-Schnellastwagen mit normaler Beladungsplattform und ein zweirädriger Anhänger gekuppelt, der mit seinem Rahmen auf der Plattform des Motorwagens aufliegt und über der Triebachse in einem Kugelgelenk drehbar ist. In dieser Verbindung mit dem Anhänger entsteht ein Schnellastwagenzug mit einer Tragkraft bis zu 4 t; auch werden einachsige Lastauto-Anhänger von 3 t Nutzlast gefertigt.

Für die Benutzung der Einachsanhänger zum Transport langer Gegenstände sind die 40—45pferdigen 5- t-Langeisenwagen der Nationalen Automobil-Gesellschaft und die Kruppschen Sonderfahrzeuge zum Befördern der in der Holzindustrie vorkommenden langen Lasten anzuführen. Letzteres Fahrzeug besteht aus einem Vorderwagen und einem lenkbaren Anhänger, mit dem auch im hügeligen Gelände bis zu 7 t Langhölzer befördert werden können. Vom gewöhnlichen Pritschen-Lastkraftwagen werden Rückwand und Seitenwände abgenommen und auf dem Laufkranz der Plattform ein um einen Stehbolzen drehbarer Drehschemel mit klappbaren Rungen aufgesetzt. Der von einem Sitz aus lenkbare Anhänger wird bei leerfahrendem Wagen mit einer kurzen Deichsel an den Vorderwagen angehängt, während bei beladenem Wagen die Stämme selbst das Zugmittel sind, mit denen der Anhänger durch Ketten und durch seine Rungen verbunden ist. Zur Beförderung von Stab- und Formeisen in den heute handelsüblichen Längen versieht Krupp die Lastkraftwagen mit einer auswechselbaren Plattform mit ausziehbarer Verlängerung, die hinten mit einer Auflagefläche abschließt. Gleichzeitig hat das Führerhaus in seiner linken Hälfte eine Öffnung, so daß längere Eisen bis zur Spritzwand vorgeschoben werden können. So können Eisenteile bis zu 8 m Länge ohne Behinderung der Straßenverkehrs abgefahren werden; durch den Auszug wird die Ladefläche des Wagens von 10 auf 13 qm erhöht; die Wagen können auch mit Vorteil zum Befördern von Stückgut benutzt werden. Die Auswechselbarkeit der Plattform macht den Wagen vom Beladen und Entladen unabhängig, wenn mehrere Plattformen beschafft werden. Diese Anordnung verwirklicht den Gedanken nach höchster Ausnutzung der motorischen Ausrüstung des Lastkraftwagens, die der teuerste Teil am Wagen ist, und auch des Bedienungspersonals.

Im allgemeinen hat dies zu den sogenannten Schleppern geführt, welche auch die Ankupplung gewöhnlicher Pferdefuhrwerke zulassen. Der Schlepper braucht nicht das oft Stunden dauernde Auf- und Abladen abzuwarten, sondern steht während dieser Zeit schon wieder für andere Fahrten zur Verfügung, so daß er einer ganzen Anzahl von Anhängern als Vorspann dient, und sogenannte Wechselbetriebe eingerichtet werden können. Bei Leerfahrten ist seine hohe Geschwindigkeit bei geringem Brennstoffverbrauch von hoher wirtschaftlicher Bedeutung. Mehrere Firmen befassen sich mit dem Bau derartiger Schlepper in verschiedener konstruktiver Verbindung mit dem Anhänger.

Die Kruppwerke bauen einen Sattelschlepper, der bereits in Nr. 1 auf Seite 19 d. lfd. Jahrg. dieser Zeitung beschrieben und im Bilde vorgeführt ist. Ähnlich ist der 10 t-Lastzug der Groß-Flächenwagen A.-G., Pirna, angeordnet. Ein Zugwagen, der auch für sich mit 3 t Nutzlast benutzt werden kann, wird mit einem Anhänger gekuppelt, dessen Vorderräder kleiner als die Hinterräder sind und beim Kuppeln mit dem Zugwagen selbsttätig hochklappen, beim Entkuppeln ebenso wieder heruntergeklappt und verriegelt werden. Dabei braucht der Wagenführer zum An- und Abkuppeln seinen Sitz nicht zu verlassen, und auch sonst ist keine weitere Hilfe notwendig.

Andere Werke bauen Schlepper für Akkumulatorenbetrieb, an welche die Lastanhänger einfach angekuppelt werden. Der Elektroschlepper der Hansa-Lloyd-Werke (Abb. 3) ist für 5—6 t Nutzlast, 8 km Fahrgeschwindigkeit und 50—60 km Fahrbereich, während der von der Elitewagen A.-G. gebaute Schlepper für schwere Lastzüge von 10 t geeignet ist. Der Zugwagen wiegt 3400 kg, die Batterie 1800 kg; letztere hat eine Kapazität von

Abb. 3. Elektroschlepper.

300 Ampstdn bei 5-std. Entladung, womit sich auf guter ebener Straße der Fahrbereich zu 40—50 km bei etwa 12 km Höchstgeschwindigkeit ergibt. Zum Ankuppeln und Befördern gewöhnlicher schwerer Lastfahrzeuge aus dem Pferdebetrieb, z. B. Möbelwagen, Plattenwagen für Maschinen, Papierrollen, Kabel, sind als Zugmaschinen das „Eiserne Pferd" der Borsigwerke, der „Bulldogg-Motor" der Lanzwerke Mannheim, das „Motorpferd" der Motorenwerke Mannheim vorm. Benz bekannt, die sic[illegible] zunehmender Benutzung erfreuen.

Wie vorstehend gezeigt, führt die innigere Zusammenfügung von Motorwagen und Anhängern zur Beförderung von Langgütern zu dreiachsigen Wagen, doch vermehrt die mitzuschleppende Vorderachse des Anhängers unnötig das tote Gewicht des Zuges, wenn auch damit andere Vorteile verbunden sind. Jedenfalls hat dies dazu geführt, d r e i a c h s i g e Motorlastwagen zu bauen, wie dies auch bereits für Kraftomnibusse erfolgt ist; vgl. Seite 312 des lfd. Jahrg. dieser Zeitung. Das Untergestell ist für beide Wagen dasselbe. Beim dreiachsigen von H. Büssing erbauten Wagen beträgt die Ladelänge bis zu 8 m; das ist ungefähr das Doppelte der heute üblichen Ladelänge für 5-Tonnen-Wagen. Auch kann die Nutzlast auf etwa 6 t erhöht werden. Zum Antrieb des Wagens dient ein 80pferdiger Sechszylinder-Motor, der durch Kardanwelle und Kegelräder jede der beiden Hinterachsen antreibt; eine besondere Lenkung der Hinterachsen ist nicht vorhanden, Lenkungenauigkeiten bei der Kurvenfahrt werden durch die elastische Bereifung aufgenommen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 35—50 km in der Stunde.

Abb. 4.

Dreiachsige Lastwagen werden bereits von verschiedenen Firmen gebaut. Der „Vomag"-Wagen hat Kettenantrieb nur für die zweite Achse, während die dritte zur Spurhaltung in den Straßenkrümmungen nur zwangsweise gesteuert wird. Die normale durch Kette angetriebene Hinterachse ist mit Zwillingsbereifung versehen, die dritte Achse hat einfache Bereifung. Der alleinige Antrieb der normalen Hinterachse genügt auch für den Betrieb mit einem und mehreren Anhängern. Durch besondere Hebelanordnung wird die Lastverteilung auf die Hinterachsen so gering, daß auf die mittlere Achse der größere Teil entfällt und diese die als Antriebsachse nötige Adhäsion erhält. Gleichzeitig passen sich hierdurch beide Hinterachsen unabhäng[illegible] einander jeder Geländeunebenheit an.

Auch der dreiachsige N. A. G.-Großflächen-Lastwagen bis 8 m Ladelänge und 6,5 m Radstand (Abb. 4) hat nur die [illegible] Achse als Antriebsachse in der bekannten Ausführung [illegible] Schwerlasten-Kardanachse. Die zweite Hinterachse ist [illegible] achse ausgebildet und hat wie die Triebachse Doppel[illegible] mit Riesen-Luftreifen. Die Plateaugröße des Wagens be[illegible] zu 10 m × 2,4 m, die Tragfähigkeit bis zu 10 t; die [illegible] schwindigkeit beträgt 22—30 km in der Stunde. An[illegible] werden die Wagen mit einem NAG-6-Zylindermotor v[illegible] 70 PS.

Diese großen Fahrgestelle sind besonders geeignet [illegible] bauten als Möbelwagen, da sie bei der großen Ladefl[illegible] Tragkraft voll auszunutzen ermöglichen. Auch die gewöhnli[illegible] Fahrgestelle des 5-t-Lastwagens werden zu diesem Zw[illegible] für Transporte sperriger Güter verlängert und verstärk[illegible] geben dann den sogenannten Groß-Bodenwagen. Die [illegible] Kruppwerken gebauten Groß-Bodenwagen haben ein L[illegible] von etwa 8500 mm, einen Radstand von 5700 mm und ei[illegible] fläche von 11,5 qm. Der mit diesem Fahrgestell aus[illegible] Möbelwagen vereinigt unter einem gemeinsamen Dach [illegible] rerhaus, eine Passagierkabine und einen Raum für das [illegible] gut einer Vierzimmerwohnung. In der Passagierkabine kön[illegible] unter Umständen die Möbel für ein fünftes Zimmer unter[illegible] werden. Auch für den Groß-Bodenwagen und den Möbelwa[illegible] werden passende Anhänger geliefert, die sich zu einem Mö[illegible] wagenlastzug zusammenstellen lassen, der sich im [illegible] verkehr als brauchbar erwiesen haben soll.

Um bei Möbeltransporten durch die Bahn oder mit Schiff Kraftwagen und Anhänger zurückhalten zu können, ver[illegible] „Vomag" ihre Möbelwagen auch mit abnehmbaren Ko[illegible] daß letztere allein an der Umladestation verladen werd[illegible] rend der Lastkraftwagen mit Anhänger für andere Zwecke wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, daß die Ge[illegible] von Lastkraftwagen mit Koffer nicht bahnprofilfrei [illegible] braucht, weil stets nur der Koffer zur Verladung komm[illegible]

Ein besonderes Gebiet unter den Sonderaufbauten f[illegible] kraftwagen bieten die Kraftfahrzeuge für den Gesundheits- Rettungsdienst. Hier sind es besonders die Gemeinden, [illegible] des automobilen Fahrzeuges für Müllwagen, Sprengwa[illegible] Straßenkehrmaschinen, Feuerwehrspritzen, Krankenwagen [illegible] an Stelle der pferdebespannten Fahrzeuge bedienen. In [illegible] meinden Duisburg und Essen sollen sich diese Fahrzeu[illegible] bewährt haben, daß die Kosten des Motor-Müllwagenbetrie[illegible] nur 67 %, des Motor-Sprengwagenbetriebes nur 50 % [illegible] Motor-Straßenkehrmaschinenbetriebes nur 60 % des ent[illegible] den Pferdebetriebes betragen.

Die Überlegenheit der Motor-Feuerspritze gegenüber [illegible] Pferdebetrieb war bereits vor dem Krieg erkannt, di[illegible] sonderen darin besteht, daß die ständige Bereithaltung d[illegible] Pferdegespanne entfällt und infolge der größeren Fahrgeschw[illegible] digkeit weit mehr Werte gerettet werden können. Gerade [illegible] diesem Gebiet hat sich denn auch die Spezialindustrie [illegible] entwickelt und ausgezeichnete Typen geschaffen, die [illegible] weiligen Bedarf als Stadt-, Guts- und Werks-Feuerwehren [illegible] gepaßt sind. Auch die Automobil-Krankenwagen sind [illegible] diger Zunahme.

Als Spezialwagen sind weiter die Montage-Turm- und [illegible] wagen zu erwähnen, die in städtischen und privaten Bah[illegible] trieben für Einrichtungs- und Reparaturarbeiten an ele[illegible] Oberleitungsanlagen verwendet werden, und deren Platform auf 5,5 m ausgezogen werden kann, und die Lastwagen [illegible] wirtschaftliche Zwecke mit besonderen Aufbauten, [illegible] amerikanischem Vorbild die beim Pferdefuhrwerk üblich[illegible] weisen zulassen, um den Landwirten die automobilen F[illegible] annehmbar zu machen.

Betreffs Vervollkommnung der Abfederung, des Mo[illegible] Wechselgetriebes, der Bereifung, der Ölung, zur Verringer[illegible]

...stoff- und Schmiermittelverbrauchs und der Unter-...kosten sei auf das bereits im Aufsatz über den Kraft-...Gesagte verwiesen (Nr. 11 d. lfd. Jahrg.). Ebenso sei ...Verwendung des wirtschaftlich hochwertigen Diesel-...für den Lastwagenbetrieb hingewiesen.

...e wirtschaftlich günstige Entwicklung des Lastkraft-...st schon eingangs kurz hingewiesen. Aber nicht nur ...und Kommunen verstehen aus ihm ihren Vorteil zu ...ondern auch die **Reichsbahn** hat denselben in rich-...kenntnis des für sie aus dem neuen Verkehrsmittel er-...den Gewinns in ihren Wirkungskreis einbezogen. Der ...schäftsbericht der Geschäftsstelle für den Deutschen ...nkraftwagenverkehr ist letzthin erschienen. Der mit ... Kraftverkehrsgesellschaften von der Reichsbahn ge-... durchgeführte Kraftwagenverkehr erstreckt sich auf ...kgutbeförderung im verdichteten Verkehr und im Nah-... auf den Zubringerdienst und auf die Beförderung von ... Haus sowie auf besonders zugewiesene Verkehrsauf-... Wie in Berlin sind in Leipzig die Bahnhöfe durch den ...nkraftwagen verbunden worden, und in Hamburg ist der ...gutverkehr von Altona nach Hamburg auf ihn verlegt. Eine Reihe Linien ist für den Zubringerdienst der Eisenbahn eingerichtet und dient als Vorläufer von Schienenbahnen. Besonders hervorgehoben wird unter den Sonderaufgaben der Holzverkehr, in dem das geschlagene Holz bereits auf den Lagerplätzen eisenbahnseitig erfaßt und durch den Eisenbahnkraftwagen den geeigneten Bahnstationen zum Weitertransport mit der Eisenbahn zugeführt wird. Die größte Bedeutung wird der Eisenbahnkraftwagen nach Ansicht der genannten Geschäftsstelle im Düngemittelverkehr gewinnen. Um der Abwanderung des Sammelladungsverkehrs zwischen entfernter voneinander liegenden Großstädten von der Eisenbahn auf die Landstraße zu begegnen, wird beabsichtigt, eine Kombination: Kraftwagen—Eisenbahn-Kraftwagen einzuführen, um im Versand und Empfang der Güter in den größeren Städten die von der Wirtschaft verlangte Schnelligkeit zu erzielen. So wird der Lastkraftwagen neben der Eisenbahn zu einem wichtigen Verkehrsmittel der Gegenwart. Für eine gedeihliche Fortentwicklung ist neben der wohlwollenden Förderung durch die Behörden der Ausbau geeigneter Straßen notwendig. Wie bekannt, ist bereits eine Studiengesellschaft an der Arbeit, die Anlage großer Kraftverkehrsstraßen in Deutschland vorzubereiten.

Geltendmachung von Rentenansprüchen.

...urch die Allerhöchste Botschaft vom 17. November 1881 ...eben gerufene soziale Versicherung hat die Lasten der ...- und Invalidenversicherung auf Arbeitgeber **sowohl** ...rbeitnehmer verteilt, indessen die der Unfallversiche-...nen **allein** auferlegt und noch dadurch erschwert, daß ... einem Unfalle mitwirkendes Verschulden eines Arbeit-... **grundsätzlich** außer Betracht zu bleiben hat. ...ommt noch, daß der Gesetzgeber den Amtsbetrieb für ...andlung der Betriebsunfälle vorgeschrieben hat, d. h. ...Betriebsunternehmer die Pflicht auferlegt, einen in ...Betriebe geschehenen Unfall der Ortspolizeibehörde und ...ufsgenossenschaft anzuzeigen, welch letztere dann das ..., namentlich die Klärung der Entschädigungsfrage, ver-... muß.

...tlassungen oder Verspätungen von Anmeldungen **kön-**...ach § 1556 RVO. die Verhängung von Ordnungsstrafen ...en Vorstand der Berufsgenossenschaft gegen den Ver-...ten zur Folge haben, ohne jene aber sonst noch irgend-...stlich zu belasten; wenigstens enthält das gesamte ...t keine Vorschrift, aus der unmittelbar oder auch nur ...r ein entgegengesetzter Schluß gezogen werden könnte. ...setzgeber hat sich vielmehr anscheinend nicht verhehlt, ... derartiger Fehler in einem einigermaßen größeren Be-...durchaus vorkommen kann und schon allein deshalb ...allzu schweren Rechtsnachteile für den Unternehmer ...ch zu ziehen braucht, weil es dem Arbeiter unbenommen ...n Anspruch, den er zu haben glaubt, selber anzumelden; ... wird er dann ganz besondere Veranlassung haben, wenn ...n Bescheid über eine Entschädigung oder deren Fest-... nicht erhält, wenn also beispielsweise die Berufs-...nschaft einen Unfall für nicht entschädigungspflichtig ..., aber aus irgendeinem Grunde unterläßt, einen Be-... zu erteilen. Diese Anmeldung ist aber aus dem sehr ...Grunde nach § 1546 RVO. an eine Frist von zwei Jahren ...en, weil die Berufsgenossenschaften davor geschützt sein sollen und tatsächlich auch geschützt werden müssen, sich nachträglich noch mit Ansprüchen zu befassen, die vielleicht gar nicht mehr recht nachprüfbar sind. Der Ausdruck „zur Vermeidung des Ausschlusses" weist auch mit zwingender Notwendigkeit darauf hin, daß diese Frist nie eine Ausschlußfrist sein soll, gegen die es das Rechtsmittel der Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nicht gibt.

Nun hat sich neuerlich das Bestreben von Unfallverletzten herausgestellt, die ihnen ungünstige Wirkung des § 1546 RVO dadurch zunichte zu machen, daß sie den Arbeitgeber oder seine Angestellten aus dem Gesichtspunkte des Verschuldens auf Grund der §§ 823 ff., 252 BGB. wegen Schadensersatzes und entgangenen Gewinnes in Anspruch zu nehmen, weil eine Anmeldung unterlassen sei.

Demgegenüber muß betont werden, daß die RVO. grundsätzlich **alle** aus der sozialen Versicherung abgeleiteten Ansprüche den ordentlichen Gerichten oder ihrer Zuständigkeit entzogen und dafür besondere Behörden geschaffen hat. Diese Absicht würde aber vollkommen vereitelt werden, wenn es daneben noch zulässig sein sollte, eine Forderung aus dem BGB. herzuleiten, die in der Tat nichts anderes wäre, als ein Versuch, einen Unfall auch nach Ablauf von zwei Jahren noch zu einem entschädigungspflichtigen dadurch zu stempeln, daß man durch Zurechtmachung eines Verschuldens die längere Verjährungsfrist jenes Gesetzes für sich auszunutzen sich bemüht; denn daß an und für sich diese nach § 195 a. a. O. dreißig Jahre währt, und nicht nach § 197 a. a. O. nur vier Jahre, dürfte wohl deshalb nicht zweifelhaft sein, weil man vorgeblich nicht Renten, sondern Schadensersatz begehrt.

Es ist zu hoffen, daß die ordentlichen Gerichte Anträge auf Bewilligung des Armenrechts zur Geltendmachung derartiger Forderungen grundsätzlich ablehnen; dazu bedarf es aber einer ausführlichen Darlegung der rechtlichen Grundsätze, zu deren Verbreitung diese Zeilen beizutragen bestimmt sind.

Hanow.

Bücherschau.

...**inführung in die Determinantentheorie** einschließlich der ...lmschen Determinanten. Von Dr. Gerhard **Kowa-...ki**, o. Professor an der Technischen Hochschule Dresden. ... verkürzte Ausgabe. Berlin und Leipzig 1925. Walter ...ter & Co. VII u. 304 Seiten. Geh. 14 *M.*, geb. 15,50 *M.* ... vorliegende Werk ist aus Übungen und Vorlesungen des ...sers während seiner langjährigen Lehrtätigkeit hervorgegangen, woraus sich die Begrenzung des Stoffes und die Art der Darstellung ergibt. Für die zweite Auflage sind verschiedene Kürzungen vorgenommen worden, die aber auf den Wert des Buches keinerlei Einfluß haben. Das klar und faßlich geschriebene Werk kann allen Studierenden der Technischen Hochschulen nur empfohlen werden, um so mehr, als ein ausführlicher Literaturnachweis nebst Sachverzeichnis es zu einem brauchbaren Nachschlagewerk auch für den praktisch tätigen Ingenieur machen.

Die elektrische Überlandbahn Takasaki-Shimonita in Japan.

Die im Besitze der Joshin Denki Tetsudo befindliche, der Personen- und Güterbeförderung dienende Bahn beginnt am Staatsbahnhof in Takasaki (etwa 100 km westlich von Tokio); sie führt durch eine Reihe von Ortschaften, in denen vor allem Seidenraupenkultur betrieben wird. Die Spurweite ist die gleiche wie die der japanischen Staatsbahn, nämlich 1067 mm; die größte Steigung beträgt 1 : 60.

Über die im Jahre 1924 erfolgte Einführung des elektrischen Betriebes auf der bisher mit Dampf betriebenen Bahn, die nach nebenstehender Abbildung von Takasaki über Tomioka nach Shimonita führt, berichtet Oberingenieur R. Georgi im 3. Heft des lfd. Jahrg. der Siemens-Zeitschrift.

Der Bahnstrom wird in einem Umformerwerk von zwei hintereinander geschalteten Einankerumformern von je 250 kW bei 750 Volt und 1500 Umdrehungen in der Minute erzeugt. Ein weiterer Einankerumformer ist als Aushilfe aufgestellt. Die Unterstation wird von einem Wasserkraftwerk mit Drehstrom von etwa 66 000 Volt und 50 Perioden gespeist. Zur Herabtransformierung auf 535 Volt dienen drei Drehstromtransformatoren von je 270 Kilovoltampère. Zur Regelung der Spannung sind drei Drosselspulen vorgesehen. Die Maschinen sind so bemessen, daß sie eine zweistündige Überlastung von 50 % ohne unzulässige Erwärmung aushalten. Der nach Art der Vielfachaufhängung abgespannte Fahrdraht führt hochgespannten Gleichstrom von 1500 Volt.

Zur Personenbeförderung dienen fünf elektrische Triebwagen mit Vielfachsteuerung und zwei Beiwagen. Nach Bedarf können mehrere Triebwagen und Beiwagen zu einem Zug zusammengekuppelt werden. Jeder Triebwagen ist mit vier Motoren mit Eigenlüftung, mit einer Stundenleistung von je 68 PS bei 750 Volt ausgerüstet. Die Ankerachse der Motoren läuft in Rollenlagern. Je zwei Motoren sind dauernd in Reihe geschaltet. Die beiden Motorgruppen eines Wagens können hintereinander und parallel geschaltet werden. Die größte Fahrgeschwindigkeit der Triebwagen beträgt etwa 45 km in der Stunde. Zur Stromzuführung dienen Scherenstromabnehmer mit Kohleschleifstücken. Die Steuerung ist eine elektromagnetische Schützensteuerung; der Steuerstrom (750 Volt) wird in einem Dynamomotor erzeugt. Die Hüpfer nebst Relais sind unter den Wagen in besonderen Kästen untergebracht; die Anfahrwiderstände sind auf dem Wagendach angeordnet. Die Führerschalter sind mit einer sogenannten Totmannskurbel versehen, die beim Loslassen durch den Führer das Steuerstromrelais betätigt und damit den Steuerstromkreis unterbricht. Die Bremsausrüstung der Wagen besteht in einer selbsttätigen Einkammer-Luftdruckbremse der Knorr-Bremse A.-G. sowie einer Handbremse für jeden Führerstand.

Für den Güterverkehr stehen elektrische Lokomotiven im Dienst, deren elektrische Ausrüstung von der der Triebwagen nicht abweicht. Insbesondere sind die Motoren auch in bezug auf die Tatzenlagerbohrung genau übereinstimmend, so daß die Reservemotoren ohne weiteres sowohl für die Triebwagen als auch für die Lokomotiven verwendet werden können. Lediglich die Zahnräder und die Triebraddurchmesser sind verschieden.

Die Hauptdaten der Lokomotiven sind: Gesamtgewicht einschließlich Ballast etwa 34 t; Ballast etwa 4 t; Gewicht der elektrischen Ausrüstung allein etwa 9 t; die Gesamtlänge beträgt 9000 mm, die Breite 2658 mm, die Höhe bis zu den Stromabnehmerbohlen 3400 mm. Die Lokomotive ist mit zwei Drehgestellen versehen, deren Radstand je 2000 mm betr... Drehzapfenentfernung beider Drehgestelle ist 4000 mm

Die Triebräder haben einen Durchmesser von 900 m... Lokomotive ist mit vier Motoren von je 68 PS Stunde... ausgerüstet; die Gesamtantriebsleistung beträgt danach 272 Stundenleistung oder 189 PS-Dauerleistung. Die Fahr... digkeit bei dieser Stundenleistung beträgt 23,3 km in der Stu...

Die Lokomotiven sind mit Handbremse sowie mit di... kender Luftdruckbremse versehen, die ebenso wie die d... Triebwagen von der Knorr-Bremse A.-G. geliefert wurde. Die Wa...

...kästen selbst wurden in Japan gebaut. Der gesamte elektri... Teil der Unterstation und die elektrische Ausrüstung sämtlic... Wagen sowie die vollständigen elektrischen Lokomoti... von den Siemens-Schuckert-Werken geliefert. Der mecni... Teil der Lokomotiven einschließlich der Drehgestelle w...de der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg hergestellt.

Die Lokomotiven, die vorher im Werk vollständig ...tri... fertig zusammengebaut worden waren, wurden in vi... T... zerlegt, die im Landungshafen in Japan leicht zusammenges... werden konnten. Die Lokomotiven sind dann auf ihren ...ige... Achsen nach Takasaki befördert worden. Die gesamt... Li... rung traf zum größten Teil im Frühjahr 1924 in Ja... konnte jedoch nicht sofort verwendet werden, da der ...ul... Teil sowie die Wagenkästen infolge der großen Erdbeb... zer... rungen vom 1. September 1923 nicht rechtzeitig hatte fer... gestellt werden können. Immerhin konnte im Oktober ...924 eine Teilstrecke in Betrieb genommen und Ende des Jah... 1924 der elektrische Betrieb auf der gesamten Strecke au... men werden.

Lage des Neckarhafens für Groß-Stuttgart

Von Abteilungsdirektor i. W. **Keppler**, Stuttgart.

rage, wo bei Fortsetzung der Neckarkanalisierung bis des Landes der Hafen für Groß-Stuttgart seinen Platz soll, harrt noch der Entscheidung. Zwar gehört diese icht zu den dringendsten, aber es haben doch alle Be- , vor allem die Stadt Stuttgart wegen ihrer Baupolitik, resse daran, daß hier bald Klarheit geschaffen wird.

Erörterung der in Betracht kommenden Gesichtspunkte uszuschicken, daß ein nicht unerheblicher Teil der zu ankommenden Güter für Groß-Stuttgart vom Hafen aus ftwagen seiner Bestimmung zugeführt werden wird, und tweder unmittelbar vom Schiff aus oder, was die Regel wird, nach vorheriger Ausladung auf einen Lagerplatz en. Für diesen Teil des Verkehrs, der ohne Benutzung enbahn bedient wird, können beliebige Schiffslandestellen eisanschluß eingerichtet werden.

s liegen die Verhältnisse bei den Gütern, die vom Schiff Bahn umgeschlagen werden sollen. Der für diesen Um- bestimmte Hafen muß in unmittelbarer Nachbarschaft angierbahnhofs liegen, und zwar am besten eines großen bahnhofs, dem ohnehin die Bildung der Güterzüge für einem solchen Brennpunkt des Verkehrs ausstrahlenden obliegt. Dem Neckar entlang gibt es zwischen Jagst- l Plochingen nur 3 Rangierbahnhöfe: Heilbronn, Korn- m und Untertürkheim. Da H e i l b r o n n mindestens für Zeit Endpunkt des kanalisierten Neckars sein wird, muß t der hierfür zu erweiternde Rangierbahnhof daselbst den Umschlagverkehr, also neben dem örtlichen Verkehr des Heilbronn auch noch den ins Innere des Landes gehen- kehr bewältigen. Wird später, nach Weiterführung der analisierung, der Umschlag für den letzteren Verkehr nem anderen Ort verlegt, so muß ein Teil des erweiterten bahnhofs Heilbronn überflüssig werden.

nächste und weitaus größte Rangierbahnhof ist der in v e s t h e i m. Er ist der württembergische Zentral- bahnhof, das große Sammelbecken für die zahlreichen von eiten einlaufenden Güterzüge, die daselbst aufgelöst und n Güterzügen nach den verschiedenen Richtungen und nungsorten verarbeitet werden. Er ist aber namentlich r Vorbahnhof für Stuttgart, auf dem der g a n z e Ver- r den Hauptbahnhof, den Nordbahnhof und den West- f gesammelt und in geschlossenen Zügen nach diesen ein- Bahnhöfen weitergeleitet wird. Es muß also der aus den gen Plochingen und Waiblingen kommende Verkehr nach nannten Stuttgarter Bahnhöfen den Umweg über Korn- m machen. Dies geschieht nicht nur aus Gründen der aftlichkeit (Zusammenfassung des Rangiergeschäfts für tgarter Bahnhöfe an e i n e m Punkt), sondern auch des- eil die 4gleisige Bahnstrecke Cannstatt-Stuttgart wegen ußerordentlich starken Inanspruchnahme für den Per- rkehr und wegen der Art ihrer Einführung in den Haupt- f Stuttgart für Güterzüge nicht geeignet ist. Für die ge- ten Aufgaben liegt der Rangierbahnhof Kornwestheim tigen Platze, um so mehr als der Güterverkehr für Stutt- d Umgebung in der Hauptsache aus der Richtung Bietig- mmt und daher zweckmäßig in Kornwestheim abgefangen l.

Rangierbahnhof U n t e r t ü r k h e i m hat durch die In- nahme des Rangierbahnhofs Kornwestheim eine Ent- erfahren. Andererseits hat die ungeahnte Entwicklung lustrie in und um Untertürkheim mit ihren zahlreichen schlüssen und der lebhafte Verkehr des Schlacht- und fs diesem Rangierbahnhof so viele lokale Aufgaben ge- daß er zu weiteren großen Rangierleistungen und zur Bildung von Güterzügen in größerer Zahl nicht mehr heran- gezogen werden kann, ganz abgesehen davon, daß die eingleisige linksufrige Neckarbahn, die die Verbindung zwischen Hafen und Rangierbahnhof bilden würde, mit ihren ungünstigen betrieblichen Verhältnissen (Spitzkehre) für einen starken Güterverkehr wenig geeignet wäre. Der Anschluß eines großen Umschlaghafens an die linksufrige Neckarbahn und den Rangierbahnhof Untertürkheim ist demnach nicht angängig. Dies gilt auch für den Fall, daß die Neckarkanalisierung bis Plochingen fortgesetzt und der Umschlag für die weitergehenden Frachten (Richtungen Göppingen und Reutlingen) dorthin verwiesen wird, weil alsdann dem Hafen bei Untertürkheim immer noch der bedeutende Güterumschlag nach Ludwigsburg, Kornwestheim, Zuffenhausen, Feuerbach, Stuttgart Nord-, Haupt- und Westbahnhof sowie nach den Richtungen Leonberg und Böblingen verbleiben würde.

Aus dem bisher Gesagten ergibt sich, daß für den Umschlag der Güter für Stuttgart und Umgebung vom Schiff zur Bahn nur die Rangierbahnhöfe Heilbronn und Kornwestheim in Betracht kommen können. Es bleibt also nur die Wahl, diesen Teil des Umschlags dauernd in Heilbronn zu belassen oder für ihn in der Nähe des Rangierbahnhofs Kornwestheim, etwa bei Aldingen, einen Hafen zu erbauen und diesen mittels einer stark geneigten (etwa 1 : 50) Hafenbahn an die nördliche Einfahrgleisgruppe des Rangierbahnhofs anzuschließen. Die sehr erheblichen Bau- und Betriebskosten dieser Hafenbahn wären vom Kanalunternehmen zu tragen. Ob unter diesen Umständen der Umschlag zum Rangierbahnhof Kornwestheim vor dem Umschlag in Heilbronn den Vorzug verdient, wäre durch eine vergleichende Kostenberechnung zu ermitteln. Beispielsweise wären bei den Gütern nach Stuttgart Hbf. einander gegenüberzustellen: Bahnfracht Heilbronn-Stuttgart Hbf. und: Wasserfracht Heilbronn-Aldingen plus Anschlußfracht vom Hafen zum Rangierbahnhof Kornwestheim plus Bahnfracht Kornwestheim-Stuttgart Hbf. Selbstverständlich hätte die Anschlußfracht die Verzinsung und Amortisation des für die Hafenbahn aufgewendeten Baukapitals und die Betriebskosten dieser Bahn zu decken. Das Ergebnis wird ganz wesentlich davon abhängen, wie in der Zukunft das Verhältnis zwischen Wasserfrachten und Bahnfrachten sich entwickeln wird. Es erscheint auch nicht ausgeschlossen, daß seinerzeit die Reichsbahn durch entsprechende Tarifmaßnahmen die Entscheidung beeinflußt.

Es mag sein, daß man in einigen Kreisen von dieser offenen Aussprache wenig erbaut sein wird. Man wird aber bei ruhiger Überlegung zugeben müssen, daß die Verschleierung unangenehmer Tatsachen in dieser wichtigen Angelegenheit verfehlt wäre und daß es für das Kanalunternehmen nur nützlich sein kann, wenn falschen Vorstellungen der Boden entzogen wird. Es wird auch nicht an Leuten fehlen, die unter Hinweis auf unsere traurige Finanzlage und die ungeheuren Lasten, die das deutsche Volk in den kommenden Jahren tragen muß, die Herstellung eines Großschiffahrtswegs bis in die Gegend von Stuttgart für kaum ausführbar halten. Ich selbst beurteile das Kanalunternehmen nicht gerade optimistisch und fürchte, daß es noch lange dauern wird, bis das große Werk vollendet ist. Ich teile auch nicht die hochgespannten Erwartungen, die in bezug auf Frachtverbilligung durch die Neckarkanalisierung gehegt werden, und werde gelegentlich noch darauf zu sprechen kommen. Aber ich halte für recht wohl möglich, daß es der außerordentlichen Energie, die der Südwestdeutsche Kanalverein entfaltet, mit der Zeit gelingt, das gesteckte Ziel zu erreichen.

Die angeschnittene Frage wird also entschieden werden müssen, und zwar je eher desto besser. Möge die Entscheidung das Richtige treffen!

Gdingen — Polens Seehafen.

Polen, das heute ein Land von etwa 30 Millionen Einwohnern ist, besitzt bis jetzt keinen eigenen Seehafen. Seitdem es aber direkten Zugang zum Meer hat, ist es unablässig und mit einer geradezu erstaunlichen Konsequenz bestrebt, seiner Stellung als Seemacht durch Schaffung eines nationalen Hafens auch äußeren Ausdruck zu verleihen. Seit Kriegsende führt es durch die „Polnische Flotten-Vereinigung" und mit Hilfe seiner Presse einen harten Kampf um dieses Ziel und hat schließlich erreicht, daß in das polnische Budget für den Ausbau des Hafens Gdingen und seine Einrichtung mit modernen Lagerhäusern, Kais und Umschlagseinrichtungen ein Betrag von 50 Millionen Zlotys eingesetzt wurde. Die Urteile des Auslandes über diesen Hafenplan bewegten sich meist in extremer Form, teils wurde behauptet, ein solcher Hafen sei überhaupt nicht notwendig, teils befürchtet, der neue Hafen würde bald den Gesamthandel von Danzig an sich ziehen.

Polens Seehandel geht zum Teil über Stettin (z. B. etwa 200 000 t polnisch-schlesische Kohle), der größte Teil aber geht über Danzig, das die Polen im Sinn ihrer eigenen Bahnpolitik besonders pfleglich behandeln. In Polen befürchtet man, daß der Danziger Hafen mit seiner Leistungsfähigkeit von etwa 2 Mill. Tonnen im Jahr auf die Dauer nicht in der Lage sein wird, den größten Teil, geschweige denn die Gesamtheit der polnischen Ein- und Ausfuhr zu bewältigen, wenn erst die Kaufkraft und die Erzeugung des Landes, was vielleicht in 10 Jahren der Fall sein wird, sich so entwickelt haben, wie es bei anderen Ländern gleicher Größe und gleicher Wirtschaftlichkeit bereits heute der Fall ist. Man weist z. B. auf Dänemark hin, das mit einer Bevölkerung von knapp 3½ Millionen einen überseeischen Handelsumsatz von jährlich 10 Millionen Tonnen hat. Wenn man auch in Betracht zieht, daß ein Teil des dänischen Hafenverkehrs, durch die geographischen Verhältnisse und die besonders günstige maritime Lage des Landes bedingt, nur als Durchgangsverkehr anzusehen ist, so hält man es auf Grund obiger Vergleichzahlen doch als genügend erwiesen, daß Polen mit einer beinahe zehnfachen Bevölkerung wie Dänemark keinen unnützen Aufwand treibt, wenn es den Hafen Gdingen ausbaut, um einen Teil seines Überseehandels selbst zu bewältigen. Man hofft diese Bedenken bereits verscheucht zu haben, bevor der neue Hafen ganz fertiggestellt sein wird, insofern man seine wirtschaftliche Notwendigkeit schon nach seiner teilweisen Inbetriebsetzung nachweisen zu können glaubt. Man glaubt in Polen auch nicht, daß Danzig unter dem neuen Wettbewerb irgendwie zu leiden haben wird, da für beide Häfen genug Arbeit vorhanden ist. Der Bericht für 1924 zeigt ein gewaltiges Anwachsen der Ausfuhr über Danzig (die Holzausfuhr wuchs von 180 993 t im Jahre 1913 auf 1 043 287 t im Jahre 1924), und man glaubt, daß diese Steigerung anhält, wenn Polen nur die Mühe und Kosten nicht scheut, die Weichsel schiffbar zu erhalten und vor der dauernden der Versandung zu schützen. Die Stromüberwachung Verbesserung des Fahrwassers im Bereich der übrigen a den Staaten hofft man durch eine Vereinbarung zu reg sie in der Scheldefrage zwischen Belgien und Holland als Beispiel vorliegt.

Gdingen liegt etwa 15 km nordwestlich von Danzig geradezu idealen Lage, direkt an der See und trotzdem alle Winde geschützt. Über den Ausbau des Hafens polnische Ministerium für Handel und Industrie Verträge m polnisch-französischen Unternehmervereinigung abgeschlo aus einer polnischen Gruppe (Polnische Industrie-Ba einer französischen Gruppe (u. a. Schneider & Cie., Brü steht. Eine dänische Baufirma ist mit dem Bau der Kai Molen und Wellenbrecher beauftragt und hat die Arbe reits voll aufgenommen. Die ursprünglich vorgesehene von 6½ Jahren hofft man auf 5 Jahre herunterdrü können. Das Projekt sieht einen Außenhafen von 130 vor, der gegen die offene See durch Molen und Wellen geschützt wird, die eine Gesamtlänge von 2600 m habe innere Hafen soll 43 Hektar groß sein; er liegt in eine moor, hart an der jetzigen Küstenlinie. Ein Teil dies ländes muß, nachdem der Torf abgebaut ist, aufgehöht Die Länge der vorgesehenen Kaianlagen soll 4300 m b wovon eine Länge von 1500 m eine Ankertiefe von 8 m Länge von 2800 m eine Ankertiefe von 10 m erhalten s für den eigentlichen Hafen (einschließlich Ausbaggerun Auffüllarbeiten) vereinbarte Kostenbetrag beläuft s 35 Millionen Zlotys; die restlichen 15 Millionen sind für von Lagerhäusern, Schuppen, Kränen usw. vorgesehen.

Vor kurzem besichtigte der polnische Minister für Han Industrie den Stand der Arbeiten am Ausbau des po Hafens Gdingen und sprach sich bei dieser Gelegenhe aus, daß der Ausbau sowohl des Hafens selbst, wie be auch der Umschlagseinrichtungen so rasch wie möglich gö werden solle, da Polen seinen neuen Hafen vor allem i Export seiner Kohle unter billigsten Bedingungen benöti dem Ausbau von Gdingen hängt auch der beabsichtigte B Kanals Dirschau-Gdingen zusammen, der mit Umgehu Danzig einen direkten Wasserweg für den polnischen handel bilden soll. Die Bedeutung, die man dem Hafen li in letzter Zeit polnischerseits wieder ganz besonders dürfte auf die von der deutschen Regierung verfügte Sp Kontingents für die Einfuhr polnischoberschlesischer K rückzuführen sein und letzten Endes in der gewaltigen tät der polnischen Handelsbilanz ihren Grund haben.

11. Juni 1925.

Abbau des Triebwagenverkehrs auf den Linien der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen.

Wie erhalten von dem früheren Werkstättenvorstand der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen, jetzigem Inspektor der rumänischen Staatsbahnen, Diplomingenieur Bakonyi, folgende Zuschrift:

Unter obigem Titel wurde in Nr. 7 Ihrer w. Zeitung vom 12. Februar 1925 auf Seite 191 eine Mitteilung des Direktors Ing. Andreas von Sarmezey veröffentlicht. Um etwaigen Trugschlüssen vorzubeugen, möge es mir, einem überzeugten Anhänger des Triebwagenverkehrs, gestattet sein, auf diese Abhandlung kurz zurückzukommen. Zunächst wurde die Überschrift nicht ganz zutreffend gewählt. Es wurde nämlich nicht der Beschluß gefaßt, den Triebwagenverkehr abzubauen; im Gegenteil, seine allmähliche Weiterentwicklung und Erweiterung ist geplant. Um dies zu beweisen, sei nachstehend die Länge der in den letzten Jahren von den Triebwagenzügen zurückgelegten Strecken angeführt:

Während die Motorwagen im Jahre 1920 rd. 152 470 km, im Jahre 1921 rd. 253 460 km und im Jahre 1922 rd. 270 zurückgelegt hatten, stieg diese Zahl im Jahre 1923 490 580 km und im Jahre 1924 sogar auf rd. 585 980 km.

Wie aus dem von Sarmezey veröffentlichten Schaubi auf Seite 192 ersichtlich ist, fällt die Leistung der Trie bereits im Jahre 1914—1915 bei Kriegsausbruch stark

Während des Krieges und in den folgenden Jahren wa der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse, Materia usw. nur ein stark eingeschränkter Triebwagenverkehr Von den 34 Motorwagen waren nur 2 bis 15 Stück im Zu bedenken ist dabei, daß der gesamte Motorwage heute nur auf zwei Drittel der Linien der Arad-Csanade bahnen (in Rumänien gelegene Strecken) abgewickelt mit ist die verkehrsreichste Linie Arad-Szeged ausge worden. Trotz alledem sind sowohl unsere Werkstätte die Fabrik Weitzer (Astra) in Arad bemüht, von den 1924 außer Betrieb gesetzten Motorwagen immer wieder

kehr zu übergeben. Die 90pferdigen benzinelektrischen
sind bereits alle im Betriebe; die 60pferdigen Wagen
sämtlich im laufenden Jahre betriebsfähig sein.
icksicht auf die glänzenden Ergebnisse einiger auslän-
Bahnen mit dem dieselelektrischen Triebwagen muß die
erstellung der 70pferdigen de Dion-Bouton-Motorwagen
gung gezogen werden. Unser veralteter Triebwagen
auart verbraucht allerdings 25—30 % mehr Benzin als
erdige Westinghousewagen. Unser reges Interesse für
bwagenverkehr erklärt sich daraus, daß die Triebwagen
ige Betriebsmittel bilden, um den Personenverkehr der
ahnen zu steigern und dessen Wirtschaftlichkeit zu
Auch die Hauptbahnen können sie auf kurze Strecken
und zwischen einzelnen wichtigen Verkehrsmittelpunkten nicht lange entbehren.

Einen Vorschlag darüber, auf welche Art und mit welcher Wagenbauart eine gründliche Umgestaltung des Personenverkehrs auf obengenannten Linien durchzuführen ist, können wir erst nach Ablauf des III. internationalen Kleinbahnkongresses in Budapest der Staatsbahndirektion vorlegen.

Ich wiederhole zusammenfassend: Von einem Abbau des Triebwagenverkehrs ist keine Rede. Sowohl die allmähliche Steigerung der Gesamtleistung der Triebwagen als auch die stufenweise Herstellung der bereits im Jahre 1914 außer Betrieb gesetzten Wagen beweisen zur Genüge das Gegenteil.

Arad, am 25. Mai 1925.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

nführung von Wasserumschlagstarifen. Wie wir von
rteter Seite hören, sind jetzt die Arbeiten der Deut-
eichsbahn-Gesellschaft hinsichtlich der Einführung der
mschlagstarife zu einem gewissen Abschluß gekommen.
gehenden Beratungen sind folgende Richtlinien den zu-
n Reichsbahndirektionen mitgeteilt worden: Binnen-
gstarife können geschaffen werden, wenn hierdurch nicht
Binnenschiffahrt als solcher, sondern auch der deutschen
rtschaft unmittelbar gedient, und wenn die Deutsche
hn-Gesellschaft vor jedem finanziellen Ausfall sicher-
wird. Nach diesen Richtlinien werden die vorliegenden
in ihrer Gesamtheit erneut geprüft werden. Die Ent-
g über die Einführung der Tarife wird von dem Ergeb-
Prüfung abhängen.

inauswerfen von Gegenständen aus Eisenbahnzügen. Es
noch immer vor, daß aus fahrenden Zügen von Reisenden
Gegenstände hinausgeworfen werden, die auf der Strecke
igte Eisenbahnbedienstete treffen und verletzen. Mehr-
d infolgedessen schon Todesfälle zu beklagen gewesen.
lar, daß schwere Gegenstände, die aus einem fahrenden
eworfen werden, infolge des Beharrungsvermögens mit
rer Wucht aufschlagen und unter Umständen tödlich ver-
önnen. Die Reisenden werden daher dringend darauf
esen, daß nach § 81[3] der Eisenbahnbau- und Betriebs-
das Hinauswerfen derartiger Gegenstände aus den
erboten ist. Wer das Verbot nicht beachtet, gefährdet
nd Gesundheit seiner Mitmenschen und setzt sich straf-
ier Verfolgung aus. Die Reisenden werden daher drin-
beten, das Verbot streng zu befolgen und gegebenenfalls
nde unter entsprechender Belehrung zu seiner Befolgung
ten.

rekte Verbindung von Warschau über Breslau. Die Be-
en der Dresdner Arbeitsgemeinschaft für Verkehrsfragen
Schlesischen Verkehrsverbandes um Herstellung einer
lbaren Verbindung zwischen Dresden und War-
auf dem direkten Wege über Breslau haben nunmehr
gehabt. Es besteht jetzt eine durchlaufende Schnellzug-
ung Dresden-Warschau über Breslau - Öls - Krotoschin -
- Kalisch - Lodz, die gegenüber dem Wege über Ber-
rankfurt (Oder) eine erhebliche Zeitersparnis be-
Zwischen Dresden-Neustadt (nicht ab Dresden Haupt-
) und Warschau sowie umgekehrt läuft ein Durchgangs-
I. und II. Klasse. Auf der Strecke Dresden-Breslau be-
sich im Zuge ein Speisewagen.
ahrzeiten sind: ab Dresden Hbf. 8.07 abends, ab Dresden-
t 8.21 abends, in Breslau 12.41 nachts, in Ostrowo früh
Warschau vorm. 9.20. Rückfahrt: ab Warschau 9.10 abds.,
owo 2.35 nachts, ab Breslau 5.52 früh, in Dresden-Neustadt
orm., in Dresden Hbf. 10.30 vorm. Grenzstation ist Mi-
wo der Zug in beiden Richtungen etwa 20 Minuten Auf-
hat.

schlag für FD-Züge. Vom 18. d. M. ab ist für die Be-
von Fernschnellzügen (FD-Zügen) neben dem ge-
hen Schnellzugpreis nur noch ein fester Zuschlag von
in I. und 3 RM. in II. Klasse gegen bisher 12 M. und
zahlen; es tritt mithin bei Reisen bis zu 150 km eine
igung um 4 bzw. 2 M. in I. und 2 und 1 M. in II. Klasse

hrpreisermäßigung auf der Saßnitzfähre. Mit sofortiger
it ist, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrs-
g mitteilt, die nach dem deutschen Eisenbahn-Personen-
und Gepäcktarif bestehende Fahrpreisermäßigung für Schulfahrten für Studierende, für Fahrten nach und von den Ferienkolonien, für Fahrten zur Jugendpflege und für Gesellschaftsfahrten auch auf die Fährstrecke Saßnitz Hafen-Trälleborg ausgedehnt worden. Eine direkte Abfertigung bis Trälleborg kann selbstverständlich nur stattfinden, wenn die Abgangsstation im deutsch-nordischen Personentarif enthalten ist. Andernfalls ist Weiterabfertigung in Saßnitz Hafen erforderlich.

— **Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.** Infolge der zahlreichen inzwischen eingetretenen Änderungen dieses Tarifs erscheint am 1. August d. J. eine Neuausgabe. Hierdurch wird gleichzeitig die Ausgabe vom 15. April 1924 mit ihren sechs Nachträgen aufgehoben. Der Tarif kann käuflich erworben werden.

— **Speise- und Schlafwagenverbindungen ab Köln.** Über diese Verbindungen sind in dem von der Reichsbahndirektion Köln herausgegebenen amtlichen Taschenfahrplan Übersichten enthalten, die den Bezirk der Reichsbahndirektion Köln berühren. Danach sind vorhanden 66 Schlafwagen- und 64 Speisewagenkurse.

— **Weiterfahrt der Feriensonderzug-Reisenden von Basel.** Die aus Deutschland für den Verkehr nach der Schweiz eingelegten Feriensonderzüge enden bekanntlich in Basel, Bad. Bahnhof, bis wohin auch nur die Feriensonderzugkarten gelten. Zur Überführung der Feriensonderzug-Reisenden von Basel Bad. Bhf. nach Basel Schweizer Bundesbahnhof verkehren besondere Verbindungszüge. Die aus Deutschland die Feriensonderzüge nach Basel benutzenden Reisenden tun gut, sofern sie die Schweiz aufsuchen wollen, sich schon in der Heimat mit Anschlußfahrkarten, schweizerischen zusammenstellbaren Fahrscheinheften usw. zu versehen, die bei den Vertretungen des Mitteleuropäischen Reisebüros (MER) überall zu haben sind.

— **Auflösung der Betriebsämter und des Maschinenamtes der Eisenbahnen des Saargebiets.** Am 20. Juli ds. Js. sind die Betriebsämter Saarbrücken 1 und 2 sowie Homburg und das Maschinenamt Saarbrücken aufgehoben worden. Mit diesem Zeitpunkt ist die Ausführung und Überwachung des Bahnunterhaltungs-, Bahnbewachungs- und Betriebsdienstes sowie die Ausführung und Überwachung des Maschinen- und Betriebswerkstättendienstes grundsätzlich auf die Eisenbahndirektion übergegangen.

— **Direkter Tarif für den Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland und Polen.** Am 15. Juni 1925 ist für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen unter der Bezeichnung „Direkter deutsch-polnischer Güter- und Tierverkehr“ ein neuer Tarif in Kraft getreten. Durch den neuen Tarif wird der bisherige Eisenbahn-Güter- und -Tiertarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der deutschen Eisenbahnen und den Stationen der polnischen Eisenbahnen (einschließlich der Danziger Stationen) vom 1. Februar 1923 aufgehoben. Die wesentlichsten Änderungen bestehen in der bereits am 1. Mai 1925 durchgeführten Beseitigung des Frankatur- und Überweisungszwanges, in der Ergänzung und Abänderung des Verzeichnisses der beteiligten Bahnen, der Zulassung der Abfertigung von Sendungen im mehrmaligen Durchlauf durch deutsche und polnische Teilgebiete und in der Ausdehnung des Tarifs auf Ost-Oberschlesien sowie in der Zulassung der Beförderung von Eilgütern als „Beschleunigtes Eilgut“.

Der Tarif hat eine weitere Ausdehnung insofern erfahren, als es nunmehr möglich ist, Sendungen zwischen Deutschland und Polen über ostpreußische Übergänge und ferner zwischen Deutsch-Oberschlesien und Polen über Ost-Oberschlesien-Deutschland-Polen-Ostpreußen abzufertigen. Ausgeschlossen bleibt nach wie vor die Abfertigung über ein fremdes Land (z. B. die Abfertigung einer Sendung über Oderberg durch die Tschechoslowakei nach Polen).

Der Absender ist nach wie vor verpflichtet, die Landesgrenze — im Durchgangsverkehr auch die Durchgangsstrecke — im Frachtbrief vorzuschreiben. Bei der Frachtberechnung ist zunächst zu unterscheiden, ob es sich um einen mittelbaren Verkehr oder um einen Durchgangsverkehr handelt. Während bei dem unmittelbaren Verkehr das Gut die Landesgrenze nur einmal überschreitet, tritt beim Durchgangsverkehr ein mehrmaliger Grenzwechsel ein.

Im Gegensatz zu den früheren Bestimmungen wird im Durchgangsverkehr die Fracht derart berechnet, daß zunächst für jede deutsche Teilstrecke die Entfernung ermittelt, die Teilentfernungen dann zusammengezählt und für die sich ergebende Gesamtentfernung der Frachtsatz festgestellt wird. In gleicher Weise wird für die polnischen Teilstrecken verfahren. Es ist hierbei zu beachten, daß in vielen Verkehrsbeziehungen neben dem Durchgangsverkehr auch ein unmittelbarer Verkehr möglich ist.

Es hängt also lediglich von dem Willen des Absenders ab, ob je nach der Frachtlage die Sendung im unmittelbaren oder im Durchgangsverkehr abgefertigt werden soll. Wenn ostpreußische Durchgangsstrecken berührt werden müssen, ist es im neuen deutsch-polnischen Gütertarif nicht möglich, eine Abfertigung im unmittelbaren Verkehr zu erlangen. In diesen Fällen ergibt sich häufig dadurch eine billigere Frachtberechnung, daß die Sendung zunächst bis Korschen auf Grund des Ostpreußentarifs abgefertigt und dort bis zur polnischen Bestimmungsstation mit internationalem Frachtbrief neu aufgegeben wird.

Nachnahmen sind nach wie vor ausgeschlossen. Dagegen ist das Verfügungsrecht des Absenders erweitert. Die Bestimmungen für die Beförderung von Privatgüterwagen sind gegenüber dem bisherigen Tarif wesentlich abgeändert und den Vorschriften anderer internationaler Güterverkehre angepaßt worden. Die Tarifentfernungen im Verkehr über Durchgangsstrecken sind in den Anlagen 1 und 2 zum Tarif veröffentlicht.

— **Rheinisch-Westfälische Schnellbahn A.-G. in Köln.** Im Rathaus zu Köln hat am 11. Juli eine Versammlung der Oberbürgermeister, Landräte und des Direktors des Ruhrkohlen-Siedlungs-Verbandes über die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn stattgefunden. Hierbei ist folgende Entschließung gefaßt worden: Die Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Hamborn, Köln, Mülheim, Oberhausen, die rheinischen und westfälischen Landkreise und der Ruhrsiedlungs-Verband bekunden einmütig ihren entschlossenen Willen, die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn bald zur Durchführung zu bringen. Sie erblicken in der Schnellbahn ein für die Fortentwicklung und die Wohlfahrt des Bezirkes dringend nötiges Unternehmen, das zu einer starken Belebung von Industrie, Handel und Gewerbe führen wird. Sie sind davon überzeugt, daß die Schnellbahn zu einem günstigen wirtschaftlichen Unternehmen wird und die in ihr angelegten Kapitalien angemessen verzinst werden. Die Schnellbahn wird ferner während der mehrjährigen Bauzeit den Arbeitsmarkt beleben und Tausenden von Arbeitern und Angestellten Arbeit und Verdienst bringen. Der Bau muß daher in die gegenwärtige Zeit der Arbeitslosigkeit gelegt werden. Man ist entschlossen, sich mit allen Kräften für die baldige Inangriffnahme der Schnellbahn einzusetzen.

— **Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Jahre 1924 brachten Betriebsüberschüsse 4 580 922 RM. und Zinsen 358 706 RM. ein. Dagegen wurden dem Erneuerungsfonds 2 968 163 RM. zugeführt. Vertragsmäßige Abgaben erforderten 177 255 RM. Es verbleibt ein Reingewinn von 1 794 210 RM, aus dem 8 % Dividende verteilt werden sollen. Auf neue Rechnung werden 34 210 RM. vorgetragen. Dem Geschäftsbericht entnehmen wir die nachstehenden Ausführungen: „Infolge der Befestigung der deutschen Währung haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens im Berichtsjahr 1924 gebessert. Die Verkehrsleistungen, die während der letzten Jahre im Rückgang gewesen waren, konnten wieder gesteigert werden. Die Besserung der finanziellen Lage hat es endlich ermöglicht, die Erneuerung und Verbesserungen der Bahnanlagen und der Betriebsmittel in dem notwendigen Umfang vorzunehmen; wir hoffen, sie im laufenden Jahre noch weiter fortsetzen zu können. Für die während der Inflationszeit entwerteten Erneuerungsfonds müssen reichliche Rückstellungen vorgesehen werden.“

— **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, Köln.** Die Generalversammlung beschloß einstimmig, die Bilanz für das Geschäftsjahr 1924, die mit einem Überschuß von 2280 ℳ abschließt, anzunehmen. Anschließend genehmigte die Versammlung einen Verwaltungs- und Betriebsführungsvertrag zur Vereinfachung und Ersparung von Kosten auf 10 Jahre bei vorheriger dreijähriger Kündigung mit nachstehenden Eisenbahngesellschaften: der „Moselbahn A.-G. in Trier“, der „Braunschweigisch-Schöninger Eisenbahn A.-G.“ in Braunschweig zugleich für die „Oschersleben-Schöninger Eisenbahn“, der „Württembergischen Nebenbahnen A.-G.“ in Stuttgart. Die Gesellschaft hofft, durch diesen günstigen Vertrag eine einheitliche Zusammenfassung [...] triebe zum Nutzen der Aktionäre durchführen zu könn[...] dem Interessenbereich schied die Kleinbahn Heudeber-M[...] aus.

— **Die Eisenbahn Eltville-Schlangenbad** ist durch Ve[...] des Regierungspräsidenten in Wiesbaden dem Abbau [...] Die Anfang des Jahres 1895 erteilte Betriebsgenehmi[...] zurückgezogen worden. Die Bahnstrecke wird beseitigt [...] Straße dadurch in wesentlich größerer Breite dem [...] wachsenden Autoverkehr zur Verfügung gestellt. Schla[...] ist, trotz Wegfalls der veralteten Dampfbahn, zu jeder [...] quem mit Autoomnibus zu erreichen.

— **Stand der Handelsvertragsverhandlungen.** Die [...] lungen mit Frankreich sind vorläufig unterbroch[...] in der vierten Sonderkommission fertiggestellte, auf vie[...] begrenzte Saarabkommen ist bekanntgegeben. Mi[...] land gilt der Handelsvertrag vom 2. Dezember 19[...] Belgien ist ein Handelsvertrag mit beiderseitiger [...] günstigung am 17. März unterzeichnet, der dem Reich[...] gegangen ist. Zwischen Deutschland und Polen [...] Verhandlungen gescheitert, und es ist ein scharfer Z[...] entbrannt. Das Handelsprovisorium mit Italien [...] 31. März fristlos verlängert und die von Deutschland [...] Meistbegünstigung auf verschiedene landwirtschaftliche [...] stände ausgedehnt worden. Die Verhandlungen mit Ru[...] ziehen sich in die Länge. Der Abschluß liegt noch in [...] Ferne. Mit der Schweiz ist am 10. Dezember 1924 [...] kommen betreffs gegenseitiger Erleichterungen an Ein[...] schränkungen zustandegekommen. Der deutsch-spa[...] Handelsvertrag ist von Deutschland zum 15. Oktober [...] kündigt. Deutschland ist mit Spanien wieder in neue [...] lungen eingetreten. Mit Japan ist noch keine Einigun[...] Abschlusses eines neuen Handels- und Schiffahrtsvertr[...] zielt. Der deutsch-amerikanische Handelsvert[...] 8. Dezember 1923 ist dem Reichstage zur Ratifizieru[...] gangen. Ebenso ist dem Reichstag der Gesetzentwurf [...] vorläufiges Handelsabkommen mit Griechenland [...] schlußfassung zugegangen. Mit der Türkei wurden a[...] Handelsvertragsverhandlungen begonnen, die z. Z[...] schweben.

— **Der deutsch-polnische Wirtschaftskrieg** ist, schr[...] „Ostd. Wirtschafts-Ztg.“, nunmehr in voller Schärfe e[...] Die dazwischen laufenden Verhandlungen über den [...] eines Provisoriums sind so ziemlich auf einem tote[...] angelangt. Das liegt in erster Linie daran, daß über d[...] nische Kohleneinfuhr bisher keine Einigu[...] zielt werden konnte. Die Standpunkte beider Parteien [...] als „die äußersten“ bezeichnet. Polen hat in seiner Ant[...] die letzten deutschen Vorschläge zu einem vorläufigen [...] polnischen Wirtschaftsabkommen seine schon früher g[...] Forderungen, die deutscherseits als unannehmbar betrach[...] den waren, in vollem Umfange aufrecht erhalten. Die [...] Regierung hält also ihr seinerzeit gemachtes Angebo[...] Ausschaltung der Liquidationsfrage aufre[...] ist jederzeit einverstanden, auf dieser Grundlage die [...] lungen wieder aufzunehmen. Sie hat sich auch bereit [...] jede andere Anregung der polnischen Delegation, die ei[...] lichkeit für die Anbahnung einer Verständigung bieten [...] einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen, um die Unter[...] des Wirtschaftsverkehrs zwischen beiden Ländern so [...] möglich zu beseitigen. Auf deutscher Seite ist dar[...] deutlich der Weg zu weiteren Verhandlungen off[...] lassen. Wie überhaupt festzustellen ist, daß die d[...] Unterhändler sich stets zu weiteren Verhandlungen be[...] klärt und immer das größte Entgegenkommen an den Ta[...] haben.

Unabhängig von diesen Verhandlungen hat sich der [...] schaftskrieg weiter verschärft. Die de[...] Regierung hat die Einfuhrverbote für Waren polnisc[...] sprungs mit Wirkung vom 13. Juli auch auf Mineralöle u[...] Rückstände ausgedehnt. Die polnische Regierung h[...] seits sogen. „Vergeltungsmaßnahmen“ gegen [...] fuhrverbote polnischer Waren nach Deutschland, die [...] kanntlich auf Holz, Holzwaren, Eisen, Eisenlegierunge[...] und Zinklegierungen beziehen, beschlossen. Im „Dziennik [...] vom 13. d. M. ist eine Verordnung des polnischen Minist[...] veröffentlicht, laut der die Einfuhr einer Reihe deut[...] Waren nach Polen verboten wird (also eine Erw[...] der „bisherigen Liste).

Mit welcher Unversöhnlichkeit und Schikane Polen d[...] krieg zu führen gewillt ist, geht übrigens daraus her[...] die Einreise von Deutschen in das polnische Gebi[...] ordnungsgemäßer Visierung der Einreisepässe durch [...] nischen Konsulate, vielfach verweigert wird.

ehen im Augenblick beide Parteien hart auf hart gegen- . Freilich, die Verhandlungstüren sind weiter geöffnet, das utlich die letzte deutsche Antwort, und man kann wohl ie vor im Interesse beider Staaten wünschen, daß doch ne Kompromißlösung gefunden wird. Soviel ist klar: an sich auf beiden Seiten nicht von dem Gedanken frei kann, daß das Maß des Interesses, welches jede der en an dem Wirtschaftsabkommen hat, von vornherein durch festgelegt sei, dann wird man von dem toten Punkt, auf o Verhandlungen jetzt angelangt sind, schwerlich ab- n.

eutschlands Außenhandel mit Italien. Im Jahre 1913 Deutschland aus Italien Waren im Werte von 317,6 Mill. in und Waren im Werte von 393,4 Mill. Mark aus. Im 924 dagegen betrug die Einfuhr 366,7 und die Ausfuhr ill. Mark.

chwedische Wagenbestellungen. Wie die „Köln. Ztg." hat die schwedische Eisenbahnverwaltung von im ganzen hriebenen 300 Erzwagen 100 Wagen der Wagenring . H. in Berlin in Auftrag gegeben. Diesem Wagenring . die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Maschinen- Eßlingen, Castell in Mainz, Talbot in Aachen und van der & Charlier in Köln an. Die übrigen 200 Wagen werden eden selbst hergestellt.

egelung des Liebhaber-Sendebetriebes. Die Deutsche ost beabsichtigt, demnächst den Sendebetrieb der Funk- zu regeln, ähnlich wie zu Beginn des Rundfunks auch pfang mit Röhrengeräten bestimmten Bedingungen unter- wurde. Dem Vernehmen nach wird der Wellenbereich m für den privaten Sendebetrieb freigegeben und die jeden Senders etwa auf 500 Watt beschränkt werden. s Senden sind in der Hauptsache die Nachtstunden vorge- Der Betrieb eines Senders wird einer monatlichen Ge- nungsgebühr unterliegen. Den Vereinen wird die Aufsicht ie Sendebetriebe übertragen, und voraussichtlich wird der Funkfreund, der einen Sender betreiben will, einer g unterzogen werden.

Österreich.

ie Elektrisierung der Strecken Innsbruck-Kufstein, Inns- Brenner und Wörgl-Salzburg. Dem Nationalrat ist nun- die Elektrisierungsnovelle unterbreitet worden, welcher die Arbeiten zur Einführung der elektrischen Zugförde- uf den vorgenannten Strecken sogleich aufzunehmen sind. desfinanzgesetz für das Jahr 1925 ist lediglich das Er- is für die Elektrisierungsarbeiten auf den bereits dem übergebenen Strecken sichergestellt. Um die Arbeiten Elektrisierung der vorgenannten weiteren Strecken noch ufenden Jahre beginnen zu können, ist die ver- smäßige Bewilligung der erforderlichen Mittel notwendig. rlage zufolge sollen im Jahre 1925 höchstens 16 Millionen verwendet und hierfür die Völkerbundkredit- herangezogen werden. Bekanntlich hat der Völkerbund- einer Junitagung der Freigabe von insgesamt 88 Millionen onen zur Bestreitung der in drei Jahren durchzuführen- ektrisierung der Strecken Brenner-Innsbruck-Kufstein örgl-Salzburg in Würdigung der erwiesenen Wirtschaft- dieses zweiten Abschnitts der Eisenbahnelektrisierung rreich zugestimmt.

en Erläuterungen zum Gesetz wird unter anderem be- Die auf Grund des Gesetzes vom 23. Juli 1920 bisher eführten Elektrisierungsarbeiten haben die Aufnahme ktrischen Zugförderung auf der Linie Steinach-Irdning- g-Puchheim (107 km) im Sommer 1924 und auf der Linie ck-Bludenz (136 km) im Frühjahr 1925 ermöglicht.

Bedarf an Lokomotiven beträgt für die Linie Stainach- g-Attnang-Puchheim 25 Stück und für die Linie Inns- westliche Reichsgrenze 80 Stück, zusammen 105 Stück. n wurden bestellt 58 und abgeliefert 46 Lokomotiven.

inne des Gesetzes vom 23. Juli 1920 (StGBl. Nr. 359) war glichst gleichzeitige Aufnahme des elektrischen Betriebes n dort geplanten Strecken geplant. Da aber eine der sten Voraussetzungen, von denen dieses Gesetz ausging, die Beschaffung einer Anleihe (§ 5 des genannten Ge- unerfüllt blieb, erzwang die Geldknappheit die Ein- kung der Arbeiten auf jene Strecken, welche mit verhält- ig geringem Aufwande für den elektrischen Betrieb ein- et werden und bei welchen durch den elektrischen Be- am ehesten ausgiebige Ersparnisse erwartet werden n. Aus diesem Gesichtspunkte ergab sich die Notwendig- ie verfügbaren Mittel für die Einführung der elektrischen derung auf den Linien Stainach-Irdning-Attnang-Puch- und Innsbruck-Bludenz zu konzentrieren, während hinsichtlich der Linien Salzburg-Schwarzach-St. Veit und Schwarzach-St. Veit-Wörgl vorläufig nur in beschränktem Umfange Arbeiten am Stubach- und Mallnitzwerk durchgeführt wurden. Zu der vorläufigen Rückstellung der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Tauernbahn führte überdies die Erwägung, daß der gegenwärtige sehr schwache Verkehr auf dieser Linie — die frühere Nordsüdrichtung des österreichischen Eisenbahnverkehrs hat sich in den letzten Jahren in eine Westostrichtung verwandelt — im Zusammenhang mit den hohen Zinssätzen für Leihkapital die Aufwendung bedeutender Investitionskosten auf der Tauernbahn dermalen als unwirtschaftlich erscheinen ließ.

Ergab sich einerseits schon aus diesen wirtschaftlichen Erwägungen die Notwendigkeit einer gewissen Umstellung des Elektrisierungsplans, so haben sich anderseits die Verhältnisse seit dem Jahre 1920 auch insofern geändert, als damals die Linien Kufstein-Wörgl-Innsbruck und Innsbruck-Brenner noch im Betriebe der Südbahn standen und daher in das Bauprogramm des Elektrisierungsgesetzes nicht aufgenommen werden konnten. Die Einführung der elektrischen Zugförderung gerade auf diesen Linien sowie auf der Linie Wörgl-Salzburg hat aber jetzt infolge der Elektrisierungspläne der Deutschen Reichsbahn große Bedeutung erlangt.

Da der Betrieb der Linien Kufstein-Innsbruck und Innsbruck-Brenner inzwischen von den Bundesbahnen übernommen wurde, ist das oben erwähnte Hindernis entfallen. Die Ausgaben für die Elektrisierung dieser Linien gehen gemäß Artikel 14 des Abkommens über die administrative und technische Neuorganisation des Netzes der Südbahngesellschaft zu Lasten des betriebführenden Staates. Die von den berufenen Stellen angestellten Berechnungen haben insbesondere auch unter Berücksichtigung der Verkehrsdichte die unbedingte Rentabilität des durch die Elektrisierung bedingten Investitionsaufwandes ergeben.

Der erste Bauabschnitt soll die Strecke Kufstein-Wörgl-Innsbruck umfassen, weil für diese und die Anschlußstrecke Innsbruck-Brenner schon in kurzer Zeit der elektrische Strom aus dem der Tiroler Wasserkraft-A.-G. („Tiwag") gehörigen Achenseekraftwerke zur Verfügung stehen wird. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Kufstein-Wörgl erscheint deshalb als geboten, weil die Deutsche Reichsbahn die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Salzburg-Rosenheim-Kufstein plant, so daß durch die Elektrisierung der Anschlußstrecke Kufstein-Innsbruck der durchgehende elektrische Betrieb von München bis Innsbruck möglich sein wird. Nach Durchführung der Elektrisierungsarbeiten auf den vorgenannten Strecken würde als einzige noch mit Dampfkraft betriebene Linie im Bereiche der Bundesbahndirektion Innsbruck die Strecke Innsbruck-Brenner übrigbleiben. Um für den ganzen Bezirk der genannten Direktion die Zugführung und Verwendung von Zugförderungskohle zu ersparen, soll auch diese Strecke für elektrischen Betrieb umgebaut werden.

— Österreichs Kohlenwirtschaft. Nach der im Bundesministerium für Handel und Verkehr geführten Kohlenstatistik hat Österreich im Monat Mai 1925 insgesamt 645 468 t mineralischer Brennstoffe bezogen. Von dieser Menge entfallen auf Steinkohle rund 51 %, auf Braunkohle rund 42 % und auf Koks rund 7 %. Der Vergleich mit dem Monatsdurchschnitt des Vorjahres ergibt einen Rückgang des Verbrauches um rund 11 %. Von der Gesamtmenge bezogen die Verkehrsanstalten 172 516 t (132 965 t Steinkohle, 39 491 t Braunkohle und 60 t Koks).

Nach ihrer Herkunft stammen von diesen Brennstoffen 249 136 t oder rund 39 % aus dem Inland und der Rest aus dem Ausland. Die österreichische Kohlenförderung im Monat Mai betrug insgesamt 253 184 t, wovon 243 531 t auf Braunkohle und 9653 t auf Steinkohle entfallen. Gegenüber der durchschnittlichen Monatsförderung des Jahres 1924 von 245 749 t weist die Maiförderung eine Steigerung um 7435 t oder rund 3 % auf. Von der in Österreich im Mai gewonnenen Kohle wurden 249 136 t im Inland und 1311 t im Ausland abgesetzt.

Aus dem Ausland wurden insgesamt 396 332 t Kohle und Koks bezogen; davon entfallen auf Steinkohle 319 309, auf Braunkohle 28 322 und auf Koks 48 701 t.

Die vorstehenden Förderungs- und Einfuhrzahlen zeigen die fortgesetzte Steigerung des Anteiles der inländischen Kohle an der Kohlenversorgung Österreichs, die sich auch darin ausdrückt, daß gegenüber dem Monatsdurchschnitt des Jahres 1924 im Berichtsmonat ein Mehrbezug von 5612 t inländischer Kohle bei einem gleichzeitigen Minderbezuge von 84 073 t Auslandskohle zu verzeichnen ist.

— Großhandelsindex. Der Großhandelsindex hatte seit Beginn des Jahres eine sinkende Richtung, zeigte aber im Juni eine Steigerung, die hauptsächlich in den Verhältnissen auf dem Kartoffelmarkt begründet ist. In gleicher Richtung wirkte aber auch die Verteuerung sämtlicher Fleischarten sowie der Rohstoffe der Textilindustrie, ohne daß die gleichzeitige Senkung der

Getreide- und Eisenpreise einen vollständigen Ausgleich herbeizuführen vermochte.

Die Indexzahlen auf Grund der Schillingspreise (1. Halbjahr 1914 = 100) sind im Juni folgende: Gesamtindex 204, Nahrungsmittel 200, Industriestoffe 212.

Niederlande.

— Grenzverkehr Deutschland-Holland. Der holländische Minister für Arbeit, Handel und Industrie hat, zugleich im Namen des Außenministers, auf eine Kammeranfrage, betreffend die Verhandlungen über die Abschaffung des Paßvisums zwischen Holland und Deutschland, geantwortet: es träfe nicht zu, daß die holländische Regierung zu der Abschaffung des Visums nicht übergehen wolle. Er erklärte, daß Unterhandlungen mit Deutschland im Gange seien, die holländische Regierung jedoch danach strebe, daß im Falle der Abschaffung der Paßvisa auch die wirtschaftlichen Hindernisse, die für die in Deutschland arbeitenden holländischen Arbeiter zurzeit bestehen, aufgehoben werden. Hinsichtlich dieser Frage ist jetzt eine genaue Prüfung im Gange.

Übrige europäische Länder.

— Anstellung und Ausbildung des Eisenbahnpersonals der dänischen Staatsbahnen. Die dänische Staatsbahnverwaltung hat neue Richtlinien für die Anstellung und Ausbildung des Personals erlassen. Die Bevorzugung von gewissen Stellen für Militäranwärter ist in Fortfall gekommen, ebenso das Verbot für weibliche Angestellte, im Dienste zu verbleiben, wenn sie sich mit Ausländern verheiratet haben. Bewerber, die drei Sprachen beherrschen, haben vor allen anderen den Vorzug. Für Büropersonal ist als Mindestalter 20 Jahre und als Höchstalter 28 Jahre bei der Anstellung bestimmt. Auch für andere Klassen von Beamten, wie Zugbegleitpersonal, Personal des Bahn-, Fähr-, Telephondienstes, sind Altersgrenzen festgesetzt worden. Der vorbereitende Kursus im Ausbildungsdienst umfaßt jetzt 475 Stunden gegen 325 Stunden bisher. Vor Besuch des Kursus wird der Beamte einen Monat auf der Eisenbahnschule ausgebildet. An den Kursus schließt sich eine zweijährige praktische Ausbildung. Bereits nach sieben Monaten wird eine Eignungsprüfung abgehalten, um nicht geeignete Bewerber sofort auszuscheiden. Man hofft durch diese strengere Ausbildung ein geeigneteres Personal zu schaffen. Besondere Prüfungsbestimmungen sind ebenfalls erlassen worden.

— Norwegische Eisenbahnbauten. Die Bauarbeiten auf der Südlandsbahn (Oslo-Stavanger) sind soweit fortgeschritten, daß im Herbst d. J. die Eröffnung bis Lunde, im Spätherbst 1927 bis Kragerö erfolgen kann. — Der Bau der Nordlandsbahn (Grony-Namsos) ist ins Stocken geraten, da verschiedene Gemeinden die auf sie entfallenden Beiträge nicht zahlen und die weiteren Arbeiten davon abhängen.

— Personalabbau bei der schwedischen Staatsbahn. Aus Ersparnisgründen sollen weitere 350 Mann des Betriebs- und Bahnunterhaltungspersonals entlassen werden.

— Hauptwerkstätten in Örebro. Dem 25jährigen Bestehen der Hauptwerkstätten der schwedischen Staatsbahn in Örebro ist der Leitartikel der eben erschienenen Nr. 314 der „Nordisk Järnbanetidskrift“ gewidmet. In den Werkstätten werden jetzt 1200 Personen beschäftigt. Zurzeit wird die Lokomotivwerkstätte einem umfassenden Neubau unterzogen, um später auch größere Ausbesserungen an den elektrischen Lokomotiven der Linie Stockholm-Gotenburg vornehmen zu können. Außer größeren Ausbesserungen findet dort auch der Umbau von Wagen statt, die Herstellung von Eisenbahnmaterial, kleineren Brückenbauten, Drehscheiben, Weichen u. dgl. Die Werkstätten sind mit den neuartigsten Maschinen ausgestattet, die ihre eigenen elektrischen Motore haben. Eine Vergrößerung der Werkstätten ist vorgesehen.

— Russischer Durchgangsverkehr mit Lettland. Von russischer Seite sind kürzlich bei der lettländischen Regierung gewisse Erleichterungen im gegenseitigen Durchgangsverkehr angeregt worden. Zu dieser Anregung hat sich der lettländische Finanzminister Pressevertretern gegenüber wie folgt geäußert:

„Lettland tut alles, um nach Möglichkeit den russischen Durchgangsverkehr zu erleichtern. Wenn auch in dem hiesigen Handel Förmlichkeiten bestehen, so sind sie im Durchgangshandel abgeschafft. Bei der Förderung des Durchgangshandels müssen wir jedoch darauf achten, daß dem Staate keine Verluste entstehen und daß Lettland vor ansteckenden Krankheiten bewahrt bleibt. Auf diese beiden Bedingungen können wir nicht verzichten. Die Sowjetregierung erhebt Einwendungen gegen die Kontrolle von russischem Vieh. Es muß in Betracht gezogen werden, daß in Rußland die Veterinäraufsicht viel zu wünschen übrig läßt. Auch die Bescheinigungen über den Gesundheitszustand des ... können kaum als genügende Gewähr betrachtet werden. ... hat Sowjetrußland die Frage über die Steigerung der V... fuhr über Lettland aufgeworfen. Diese Frage wird v... Veterinärverwaltung geprüft und entsprechend dem Gu... von der Regierung beantwortet werden. Noch einmal ... streiche ich, daß wir keine Verluste im Durchgangs... haben wollen. Es ist die Beobachtung gemacht worden, ... Rußland die Neigung vorherrscht, die Ausfuhr mehr ü... Baltische Meer als über Lettland zu leiten. So z. B. w... sibirische Butter, die früher hauptsächlich über Winda... jetzt über Petersburg befördert. Dagegen wird das südru... Getreide, das früher über Libau ging, jetzt über das Sc... Meer ausgeführt. Deswegen dürfen wir uns keiner Täu... über das russische Durchgangsgeschäft hingeben. Durc... Herabsetzung der Eisenbahntarife werden wir keine V... erzielen.“

— Ausbau des Verkehrswesens in der Ukraine. Der ... ukrainische Rätekongreß faßte u. a. folgende verkehr... wirtschaftspolitischen Beschlüsse: Der weitere Ausba... ukrainischen Industrie müsse auch in der Folgezeit ei... Hauptaufgaben der Regierung sein. Neue Fabriken, wie ... werke, Destillerien, Zucker- und andere Fabriken, müßten ... alte wieder instand gesetzt werden. Auf dem Gebiete d... kehrswesens wurde der Regierung die Anlage neuer ... bahnen, der Ausbau der Dnjeprflußschiffahrt und die Ve... rung des Landstraßennetzes zur Pflicht gemacht. Der ... Wasserkraftwerkes am Dnjepr soll sobald wie möglich in ... genommen werden. Die für die Vergrößerung der Ausf... forderlichen Anlagen, wie Elevatoren, Schuppen, Gefrier... müßten alsbald gebaut werden.

— Das tschechoslowakische Handelsabkommen m... Schweiz. Am 10. Juli wurde in Wien das Übereinkomm... treffend die Regelung der Ein- und Ausfuhr zwischen der ... choslowakei und der Schweiz unterzeichnet. Das Abkom... ähnlich dem zwischen Deutschland und der Schweiz beste... Vertrag vereinbart, der die Ein- und Ausfuhr derart reg... das Bewilligungssystem — soweit es noch bei diesen beide... ten besteht — der Entwicklung der beiderseitigen wir... lichen Beziehungen nicht zum Hindernis gereiche. Das ... men, welches administrativen Charakter trägt, wird nach ... migung der Regierungen der beiden Staaten in Kraft trete... *zolltarifarischem* Gebiete wurde die erste Lesu... genommen. Die Fortsetzung der Verhandlungen über die ... gen wurde auf eine *spätere Zeit verschoben*.

— Die mißliche Lage der Kohlenindustrie in der Tsc... slowakei. Seit März d. J. wurden im Ostrau-Karwiner ... 5000 Bergarbeiter entlassen. Jetzt sollen noch wenigste... entlassen werden. Inzwischen kehren aus dem Militär... 500 Bergarbeiter zurück, welche von neuem in die Arb... genommen werden müssen. Trotz bedeutender Verminder... Belegschaften können die Grubenverwaltungen den Bere... jedoch nicht in Aussicht stellen, mindestens fünf Tage ... Woche beschäftigt zu werden, da die Absatzkrise andauer... Zahl der Arbeiter in den Gruben und Kokereien ist vor... im März d. J. auf 43 000 herabgesunken und wird noch ... gefähr 3000 sinken. Im Juni ist eine leichte Besserung ... Kohlenförderung gegenüber dem Vormonat eingetreten. ... derung ist nämlich nahezu um 10 % gestiegen. Die Koks... tion im Ostrauer Revier zeigte **jedoch im Juni** einen Rü... von 53 % der vormonatlichen Produktion.

— Günstige Entwicklung des tschechoslowakischen V... mit Triest. Die Güterbeförderung aus der Tschechos... nach Triest, die bereits im Jahre 1924 eine außergew... starke war (siehe Nr. 13 d. Ztg.), hat auch im *heurige*... alle gehegten Erwartungen weit übertroffen. Nach einer ... abgeschlossenen Zusammenstellung für die Monate Jan... März 1925 betrug der Umsatz der Güter aus der Tschech... kei 20 218 Eisenbahnwagen. An erster Stelle steht Ital... 24 663, sodann kommt in weiterer Folge Österreich mit ... Südslawien mit 5644 und Ungarn mit 1723 Wagenladung...

— Die Ausfuhr böhmischer Kohlen nach Deutschland er... nach einer Meldung des „Prager Tagblattes“, im Juni d. J. ... der Tschechoslowakei zustehende Monatskontingent von 10...

— Luxuswagen bei den Schweizer Bundesbahnen. Zu E... des Monats Juli haben die Bundesbahnen zwei Luxusw... 1. Klasse in Betrieb genommen. Die Wagen besitzen je ... plätze, zur Hälfte in Raucher- und zur Hälfte in Nichtra... abteilung eingeteilt. In jeder Abteilung sind 11 lose Stühl... teuils), die von den Reisenden beliebig gestellt werden ... die übrigen Plätze: je 2 Doppelplätze und 2 Einzelplätze ... Abteilung, sind fest. Die einzelnen Plätze oder Stühle sind ...

Die Wagen verkehren zwischen Basel und Chur vom ..is 10. September und vom 8. Dezember bis 27. Februar, .. Basel und Chiasso vom 1. März bis 15. Juni und vom ..ember bis 31. Oktober.

..ie Benutzung dieser Wagen ist neben der Zahlung des ..ises I. Klasse für Schnellzüge noch ein besonderer Zu.. ..on 2 Fr. für je 100 Tarifkilometer zu entrichten. Die ..önnen im voraus bestellt werden gegen eine Vormerk.. ..von 1 Fr.

..rnungszeichen an den Dampflokomotiven der Schweizer ..ahnen. Verschiedene teilweise tödlich verlaufene Un.. ..ben die Bundesbahnen dazu veranlaßt, ihr Personal vor ..ahren zu warnen, die mit dem Besteigen der Dampfloko.. ..zur Kontrolle oder zum Nachfüllen hochliegender Stand.. .. sowie der Tender und Kohlen- und Wasserkasten unter ..trischen Fahrleitung verbunden sind. Sie haben an ..mpflokomotiven links und rechts an der Tenderrück.. ..zw. an der Kohlenkastenhinterwand Warnungszeichen ..eile in gelber Farbe) aufmalen lassen. Dem Personal ..urch in Erinnerung gerufen werden, daß unter einer ..ung Lokomotive, Kessel und Tender nicht bestiegen .. dürfen oder daß, wenn ein Besteigen unbedingt not.. ..ist, die betreffende Leitung abgeschaltet werden muß.

..hreinnahmen der italienischen Staatsbahnen. In den ..ehn Monaten des laufenden Rechnungsjahres (Juli 1924 ..il 1925) wurde auf den italienischen Staatsbahnen gegen.. ..m gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres eine Mehrein.. ..von rund 424 Millionen Lire erzielt, und zwar im Per.. ..und Gepäckverkehr 98 Millionen und im Güterverkehr ..lionen, von welchen 76 Millionen auf Eilgüter entfallen

..ationsnamenänderungen. Die Namen der Stationen S. .. Avellana (Strecke Sulmona-Isernia-Campobasso) und .. (Güterhaltestelle) der Strecke Cancello-Avellino) sind in ..tro Avellana-Caprarotta bzw. Montoro Su.. ..re abgeändert worden. Die Güterhaltestelle Marino del .. (Strecke Sambenodetto del Tronto-Ascoli Piceno) hat ..nen Namen Marino del Tronto-Folignano er..

..üterverkehr auf den italienischen Staatsbahnen. Im Mai .. auf den italienischen Staatsbahnen im ganzen 538 046 ..agen, hiervon 340 459 in vollen Wagenladungen in Um.. ..setzt. Das entsprechende Gewicht betrug 5 306 457 t; ..rchschnittsgewicht für den Wagen 10,71 t. In den an.. ..en Zahlen sind die Regiegüter mit 33 813 Wagen im Ge.. ..von 506 659 t inbegriffen. Die Durchschnittsverladung .. Arbeitstag belief sich auf 21 100 Wagen.

..n größeren Hafenstationen wurden 91 711 Güterwagen ... An der Spitze steht Genua mit 34 587 Wagenladungen, ..n Livorno mit 9274, Venedig mit 9018, Triest mit 3983, .. mit 5820 und Neapel mit 4305 Wagenladungen. In Fiume ..00 Wagenladungen erreicht.

..e Vlissinger Linie im Jahre 1924. Dem 50. Jahresbericht ..mpfschiffahrtsgesellschaft „Zeeland" in Vlissingen ent.. .. wir folgendes: Das Jahr 1924 brachte endlich wieder ..nahme sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. ..l der beförderten Reisenden, die 1923 nur 38 764 betragen ..tieg auf 65 638, die Zahl der beförderten Gütertonnen von ..auf 49 403. Hierzu trug die Verbesserung der Zugver.. ..gen wesentlich bei; die Verbindungen nach Süddeutschland .. über Venlo neu eingerichtet, die nach Norddeutschland .. weiter über Bentheim, beide mit besonderen Zügen von ..gen aus. Auf diese Weise stieg die Zahl der im deutsch.. ..nen Verkehr beförderten Personen auf über 30 000, doch .. weitere Zunahme möglich, da 1913 in dem gleichen Ver.. ..16 000 Reisende befördert waren. Im niederländisch-eng.. .. Verkehr beförderte die Gesellschaft 1924 11 000 Personen .. ls 1913, wo die Schiffe zweimal täglich verkehrten; das ..zum Teil mit den billigen Ausflugskarten zusammen, die ..niger Zeit im niederländisch-englischen Verkehr ausge.. ..werden. In Rücksicht auf diesen Verkehr hat auch die ..chaft ihr 1924 angekauftes Hotel in Vlissingen bereits ..ert und verbessert. Die Flotte der Gesellschaft, die den .. einmal stattfindenden Verkehr bewältigt, besteht nach ..r aus den drei Schraubenturbinendampfern „Oranje .., 2884 R.-T. groß, „Prinzes Juliana" und „Mecklenburg", .. t groß, deren Maschinen je 10 000 PS leisten; auf die .. wurde 1924 ein Betrag von 514 750 fl. abgeschrieben.

.. Einnahmen betrugen insgesamt 3 570 597 fl. gegen ..2 fl. im Jahre 1923 und 2 301 691 fl. im Jahre 1922. Dem.. ..ber stiegen die Betriebskosten von 2 095 213 fl. (1923) ..62 229 im Jahre 1924. Die Schiffe warfen daher einen Be.. ..berschuß von 1 208 368 fl. gegen 511 578 fl. im Jahre 1923 und 236 232 fl. im Jahre 1922 ab. Der Zinsendienst verlangte 173 372 fl. gegen 206 370 fl. im Jahre 1923, für Abschreibungen wurden verwendet 741 277 fl. gegen 455 250 fl. im Jahre 1923, so daß sich ein Überschuß von 306 797 fl. ergab, während die Jahre 1923 und 1922 mit Verlusten von 146 018 fl. und 502 579 fl. abgeschlossen hatten. Demgemäß verminderte sich der Verlustvortrag von 648 598 auf 341 800 fl. In der Vermögensrechnung erscheinen die Schiffe mit 5 100 000 (1923: 5 614 750) fl., das Aktienkapital mit 2 050 500 fl., die Anleihe mit 3 465 000 (1923: 3 671 000) fl.

Die Leitung der Gesellschaft hat nach wie vor die Rotterdamer Firma Wm. Müller & Co.; falls die Entwickelung nicht wieder plötzlich unterbrochen werden sollte, wird mit der baldigen Herstellung des geldlichen Gleichgewichts und mit der Wiederaufnahme der seit 1914 unterbrochenen Dividendenzahlung gerechnet werden können.

— Drahtseilbahnen in Frankreich. Sowohl in den Alpen im Südosten wie in den Pyrenäen im Westen von Frankreich sind Drahtseilbahnen teils im Bau, teils geplant. Von Chamonix aus wird eine Drahtseilbahn auf den 33 843 m hohen Dent de Midi gebaut, die später auf den Gipfel des Mont Blanc fortgesetzt werden soll. Im vergangenen Winter ist der Betrieb bis zur Haltestelle La Para, die auf 1790 m Höhe liegt, eröffnet worden, im kommenden Winter soll er sich bis Les Glaciers auf 2664 m erstrecken. Die Wagen werden von zwei Kabeln getragen, von denen das zweite zur Sicherheit dient, wenn das erste reißen sollte; außerdem ist ein Zugseil vorhanden, und ein viertes Seil dient dazu, das Schwanken der Fahrzeuge zu verhindern. Die Kabelstützen, aus Eisenfachwerk bestehend, haben 12 bis 33 m Höhe; die Drahtseile für die Berg- und die Talstrecke sind auf ihnen in einem Abstand von 4 m gelagert. Ein Elektromotor von 100 PS dient zum Antrieb. Die Wagen fassen je 18 Personen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2,5 m in der Sekunde.

In den Pyrenäen soll der Pic du Midi vom Col de Sencours durch eine Drahtseilbahn zugänglich gemacht werden; sie wird 700 m lang werden und soll 180 Personen in der Stunde nach dem Gasthof auf dem Gipfel befördern.

— Betriebsergebnisse des Pariser Métro im Jahre 1924. Der Pariser Métro hat im vergangenen Jahre einen Überschuß von 12,6 Mill. Franken erzielt und einen Gewinnanteil von 32 Fr. auf die Aktie zu 250 Fr., gegen 30 Fr. im Jahre 1923, ausgeworfen. Die Strecken des Métro sind 92 km lang wie im Vorjahre, 31 km sind im Bau. Es wurden 492 Mill. Fahrkarten gegen 469 Mill. im Jahre 1923 ausgegeben, die 194,6 Mill. Fr. gegen 160,9 Mill. Franken einbrachten. Der Durchschnittspreis einer Fahrkarte beträgt 40 Centimes. Es wird beabsichtigt, eine Anleihe von 500 Mill. Fr. für Erweiterungsbauten aufzunehmen; bei dem derzeitigen Stande des französischen Geldmarktes wird aber ein solcher Betrag nur unter harten Bedingungen aufzubringen sein.

— Französischer Baumwoll-Ausnahmetarif. Die in Nr. 272 der Observations Preliminaires zum französischen Zolltarif vorgesehene Möglichkeit der einstweiligen zollfreien Einfuhr von ungebleichten Baumwollstoffen zum Bedrucken durch die elsässischen Baumwolldruckereien (Veredelungsverkehr, der auf einer Verordnung vom November 1918 beruht) dürfte kaum als wesentliche Förderung der eigentlichen Baumwollindustrie in Frage kommen. Ein zollfreier Veredelungsverkehr für andere Zweige der Baumwollindustrie ist nicht vorgesehen. Dagegen ist eine, wenn auch indirekte staatliche Unterstützung der Baumwollindustrie in der Bewilligung von Ausfuhrtarifen durch die französischen Eisenbahnen zu erblicken. Diese Ausfuhrtarife stellen eine Ermäßigung von 25 % auf die gewöhnlichen Tarife dar. Die Tarifpolitik der Eisenbahnen wird zwar mehr oder weniger durch den Conseil Supérieur des Chemins de fer, in dem Industrie und Handel weitgehend vertreten sind, bestimmt, sie unterliegt aber letzten Endes stark dem Einfluß der Regierung, die sich innerhalb der gesetzlich festgelegten Tarifgrenzen das Recht der Genehmigung der Tarife vorbehalten hat.

— Britische Handelsbilanz im ersten Halbjahr. Der Ausweis des Handelsministeriums in London für den Monat Juni verzeichnet folgende Ziffern: Der Wert der eingeführten Waren betrug 111 Mill. Pfund Sterling gegenüber 88½ Millionen im Juni 1924; der Wert der Ausfuhr betrug 59 Millionen gegenüber 62 Millionen im Juni 1924. Der Wert der Einfuhr für das verflossene Halbjahr betrug 677 Millionen gegenüber 598 Millionen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und der Wert der Ausfuhr 392 Millionen gegenüber 388 Millionen im gleichen Zeitraum des Vorjahres. In der Erhöhung des Einfuhrwertes für den Juni von über 20 Millionen ist die auf Seide und Seidenwaren entfallende Erhöhung von 6 Mill. Pfund Sterling inbegriffen.

Fremde Erdteile.

— **Ausbau des afrikanischen Eisenbahnnetzes.** Die englische Regierung hat die Genehmigung zur Auflegung einer Anleihe von 10 Millionen Pfund Sterling zwecks Ausbaus des afrikanischen Eisenbahnnetzes erteilt. Die Anleihe wird in erster Reihe von der südafrikanischen Regierung garantiert, erstreckt sich aber auch auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Deutsch-Ostafrika und des Zambesigebietes. Die betreffenden Eisenbahngesellschaften sind zu einem Syndikat zusammengeschlossen, das in der Anleiheunternehmerschaft mit einer entsprechenden Beteiligung erscheint. Die Regierungsgarantie erstreckt sich auf 5 Jahre. Die einzelnen Gesellschaften sind verpflichtet, nach dieser Zeit ihre Anleiheschuld zurückzuzahlen oder in neue Titel umzuwandeln.

— **Die älteste Lokomotive der Great Indian Peninsula Railway.** Auf der Strecke Itarsi-Jubbulpore der Great Indian Peninsula Railway, die wegen der geringen Tragfähigkeit ihrer Brücken nur von Maschinen mit nicht zu hohem Achsdruck befahren werden kann, befindet sich, wie die Zeitschrift „The Locomotive" mitteilt, gegenwärtig noch eine im Jahre 1870 erbaute 3/3 gekuppelte Güterzuglokomotive in regelmäßigem Dienst. Die Lokomotive besitzt somit das bemerkenswerte Alter von 54 Jahren, sie trägt die Nr. D/334 und ist die letzte Vertreterin von 20 Maschinen der Klasse L/25, die in obigem Jahre von der Yorkshire Engine Company geliefert wurden. Von diesen Maschinen wurden später sieben Stück einem Umbau unterzogen. Die Abmessungen und Gewichte sind heute wie folgt: Zylinderdurchmesser 457 mm, Kolbenhub 610 mm, Treibraddurchmesser 1524 mm, Achsdruck der Treibachse 13 t, Dienstgewicht der Lokomotive 36,25 t, des Tenders 23,25 t.

„Lokomotivveteranen" von ähnlichem Alter finden sich vereinzelt auch bei anderen Eisenbahnverwaltungen; in Deutschland besaßen vor allem die sächsischen und bayerischen Staatsbahnen eine Anzahl von Maschinen, die das 50. Lebensjahr überschritten hatten. Bei weitem das höchste Alter war jedoch einer englischen Lokomotive beschieden, die um das Jahr 1822 von dem Altmeister George Stephenson für die Kohlenbahn der Hettongrube bei Sunderland geliefert wurde und in einer durch Umbau nur wenig veränderten Gestalt volle 90 Jahre lang bis zum Jahre 1912 in Dienst stand. Die Maschine ist heute auf der Lyonsgrube als Erinnerungsmal aufgestellt.

— **Schlafwagen in Australien.** In einem Lande von der Größe Australiens, noch dazu bei dessen dünner Besiedelung und den weiten Entfernungen zwischen den Brennpunkten des Verkehrs- und Wirtschaftslebens, sind Reisen von 48 Stunden Dauer und mehr keine Seltenheit; nach dem Urteil eines englischen Reisenden, der kürzlich Australien besucht hat, entspricht eine Reise von 48stündiger Dauer in Australien ungefähr einer Fahrt von vier Stunden in England. Die Beistellung von Schlafwagen zu den Zügen spielt daher eine sehr wichtige Rolle. Alle Eisenbahnen führen Schlafwagen, diejenigen von Westaustralien und Queensland sowie die Ostwest-Querbahn außer denen 1. Klasse auch noch solche 2. Klasse. Die Querbahn besitzt 33 Schlafwagen 2. Klasse, die Eisenbahnen von Westaustralien und Queensland je 16 und dazu drei, die Abteile 1. und 2. Klasse haben. Am besten ausgestattet sind die Schlafwagen 1. Klasse der Querbahn. Sie haben zweibettige Abteile mit einem Brausebad in jedem Wagen. Die breite Spur von 1,60 m in Südaustralien bietet im Bau von Wagen manche Möglichkeiten, die bei schmalerer Spur nicht vorhanden sind, und ihre Schlafwagen 1. Klasse sind ebenso wie diejenigen der Vollspurbahnen von Neusüdwales gut gebaut und zweckmäßig ausgestattet. Als Regelform wird bei diesen Bahnen jetzt das zweite Abteil eingeführt. Die Kapspur (1,067 m) der Eisenbahnen von Westaustralien, Queensland und Neuseeland legt zwar dem Wagenbau manche Beschränkungen auf, trotzdem verdienen die Schlafwagen nach dem Zeugnis des schon erwähnten englischen Reisenden Lob; jedenfalls haben sie ihm besser zugesagt als die amerikanischen, deren Benutzung für einen Engländer als geradezu peinlich bezeichnet wird. Hat dieser doch sogar gegen den Durchgangswagen als Beförderungsmittel bei Tage eine große Abneigung; er zieht ihm den Abteilwagen wegen seiner Abgeschlossenheit der Abteile vor; wieviel mehr muß ihm dann der durch feste Eisenbauten nicht unterteilte Innenraum des amerikanischen Schlafwagens unangenehm sein!

— **Viehverkehr in Australien.** Die Eisenbahnen von Australien haben alle einen lebhaften Viehverkehr. Seine Bedienung macht wegen der weiten Entfernungen, auf die die Sendungen zu befördern sind, und der Empfindlichkeit des Viehs, das bei den Anstrengungen einer weiten Eisenbahnfahrt an Schlacht- und Verkaufswert abnimmt, erhebliche Schwierigkeiten und erfordert besondere Maßnahmen. An der Spitze der australischen Eisenbahnen in bezug auf den Viehverkehr stehen diejenigen von Neusüdwales, wo sich im Betriebsjahr 1923/24 das Gewicht des beförderten Viehs auf 742 611 t belief. Dann folgen, allerdings erst in erheblichem Abstand, die Eisenbahnen von Victori 489 012 t und diejenigen von Queensland mit 464 199 t. A Eisenbahnen von Neusüdwales werden besondere beschle Viehzüge gefahren. Ihr Gewicht soll nicht mehr als drei des für die betreffende Strecke zugelassenen Gewichts licher Güterzüge betragen. Wird dieses Gewicht nicht was häufig der Fall ist, weil nicht so viel Vieh von ein aus gleichzeitig versandt wird, so wird das fehlende Gewic die Zugkraft der Lokomotive auszunutzen, durch andere ersetzt, die auf diese Art den Vorzug der schnellen Beför genießen; verlangt wird aber für die Abfertigung eines be nigten Viehzugs, daß mindestens Vieh im Gewicht von 50 Last eines gewöhnlichen Güterzuges vorhanden ist. Di sender von Vieh tun sich nach Möglichkeit zusammen, um Vieh auf einmal aufzuliefern, daß die Bedingungen für gangsetzung eines beschleunigten Viehzugs erfüllt sind. troffenen Maßnahmen haben sich bewährt. Die Wirtsch keit des Betriebes bleibt gewahrt; das Vieh kommt in gut stande zu Markt, und die Zahl der Ansprüche auf Schaden bei Viehsendungen ist zurückgegangen.

Wasserstraßenverkehr.

— **Zentralverein für Binnenschiffahrt.** Der Zentralverei seine Hauptversammlung diesmal in München ab unter Beteiligung aus allen Teilen des Reiches. Auch aus Öste Ungarn und Rußland waren Vertreter erschienen. Wie „D. A. Z." entnehmen, begrüßte der Vorsitzende, Generaldi Dr. Ott, die anwesenden Ehrengäste, darunter den Ver minister Dr. Krohne, den Vertreter der bayerischen Staat rung, Staatssekretär Dr. Schmid, den Vertreter der Reich gesellschaft, Staatssekretär Vogt, und den Vertreter der München, Dr. Conrad.

Der Reichsverkehrsminister entwickelte in bedeutsamen Ansprache die Aufgaben, die das Reichsver ministerium nach Abtrennung der Reichsbahn zu erfüllen wird, um den höchsten Grad der Ausbildung und der Wi keit des Verkehrs auf dem Wasser, auf der Schiene, in de und auf der Landstraße zu erreichen. Die Lage der B schiffahrt mache ihm besondere Sorgen. Die Frage der werde sich durch ein Zusammenarbeiten zwischen Reich und Schiffahrt lösen lassen. Die finanzielle Ohnmacht erf Einschränkung im Bau der Wasserstraßen, aber die West-Verbindung müsse zur Ausführung gebracht w

Große Beachtung fanden die Begrüßungsworte von sekretär Vogt, der die engen Beziehungen zwischen Eis und Binnenschiffahrt betonte. Beide Verkehrsmittel soll deutschen Volkswirtschaft dienen und nicht gegeneinande dern miteinander arbeiten. Nachdem noch Geheimer Ober Schmick namens der zahlreichen wirtschaftlichen V und Verbände die Tagung des Zentralvereins begrüßt hat ein Telegramm des Reichswirtschaftsministers Dr. Neuhau lesen war, erteilte der Vorsitzende das Wort dem Oberb meister a. D. Most, Duisburg, zu seinem Vortrag über die nisation der Reichswasserstraßenverwaltung".

Darauf folgte der Bericht des Staatsrats Dr. Graßm der sich eingehend über die wirtschaftliche Bedeutung der der Rhein-Main-Donau A.-G. verbreitete. Ergänzend sprach baudirektor Professor Dantscher über die in Ausführu griffenen Bauten der Gesellschaft, besonders über die Sta Viereth bei Bamberg und das große Bauwerk in Kachlet, halb Passau.

Den Schluß bildete ein Vortrag des österreichischen Ob rats Erben über die geplante Hafenanlage von Krems Donau.

— **Ein neues deutsches Ostasien-Motorschiff.** Dieser Ta auf der Werft von Blohm & Voß das Fracht-Motorschiff „ land" der Hamburg-Amerika Linie von Stapel gelaufen. „ land" ist das achte Motorschiff der Hapag und wird im dieses Jahres in den Ostasiendienst der Gesellschaft eing werden, in dem außer einem Fracht- und zwei Pass dampfern bereits vier Fracht-Motorschiffe und ein Pass Motorschiff verkehren. Der Bruttoraumgehalt der „Frie betägt 6500 Registertons, ihre Länge 137 m, ihre Breite und ihre Höhe 9 m. Als Antriebsmaschinen erhält das zwei schnellaufende, etwa 3500 PS leistende Dieselmotore eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 Seemeilen Stunde gewährleisten.

— **Der bremische Schiffsverkehr** im Juni 1925 erreich Ankunft und Abgang zusammen 979 185 N.-R.-T. gegen 1 im Mai und 900 155 N.-R.-T. im April. Es kamen an für bre Rechnung im Juni d. J. 409 Schiffe mit 503 552 N.-R.-T. 312 Schiffe mit 446 352 N.-R.-T. im Juni 1924 und 575 Schif 431 617 N.-R.-T. im Juni 1913. Es gingen ab im Juni

hiffe mit 474 633 N.-R.-T. gegen 331 Schiffe mit N.-R.-T. im Juni 1924. Vom Januar bis Juni kamen an 2 819 140 N.-R.-T. gegen 1924: 2 568 756 und 1913: 3 N.-R.-T.

chiffsverkehr in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im Vierteljahr 1925[1]). Der Eingang von Seeschiffen be-

	1925 Schiffe		1925 Netto-Reg.-t	1924 Schiffe		1924 Netto-Reg.-t
Hamburg						
pril	1 130	mit	1 390 916	1 146	mit	1 382 643
ai	1 189	„	1 601 443	1 230	„	1 517 390
uni	1 163	„	1 389 803	1 112	„	1 232 061
usamm.	3 482	mit	4 382 162	3 488	mit	4 132 094
Nieuwe Waterweg (Hoek van Holland)						
pril	1 107	mit	1 586 118	987	mit	1 460 105
ai	1 238	„	1 880 761	1 106	„	1 590 952
ni	1 212	„	1 925 601	952	„	1 335 365
usamm.	3 557	mit	5 392 480	3 045	mit	4 386 422
Rotterdam						
pril	917	mit	1 320 339	888	mit	1 339 705
ai	1 012	„	1 569 233	969	„	1 414 016
uni	958	„	1 566 388	845	„	1 249 030
usamm.	2 887	mit	4 456 260	2 702	mit	4 002 749
Antwerpen						
pril	827	mit	1 383 519	805	mit	1 324 023
ai	801	„	1 369 561	846	„	1 414 680
ni	761	„	1 334 471	773	„	1 297 134
usamm.	2 389	mit	4 087 551	2 424	mit	4 035 837

Insgesamt betrug der Eingang im ersten halben Jahr

	1925 Schiffe		1925 Netto-Reg.-t	1924 Schiffe		1924 Netto-Reg.-t
burg	6 740	mit	8 490 575	5 874	mit	7 516 880
aterweg	6 605	„	9 818 125	5 430	„	7 847 535
rdam	5 417	„	8 166 996	4 753	„	6 984 142
erpen	4 892	„	8 248 742	4 722	„	7 864 571

ein-Antwerpen-Kanal. Der „Verein für Völkerbund und ließ in einer Versammlung im Haag am 3. Juni d. J. eren belgischen Minister Franck und den Abgeordneten über den belgisch-niederländischen Vertrag sprechen. chten der Versammlung die Vorteile des Vertrages, der d viel kritisiert wird, zu zeigen.

osten des geplanten Rhein-Antwerpen-Kanals schätzte auf 1 Milliarde Franken; er erwähnte, die Sachverstän- itten sich darüber, ob dieser Kanal wohl den Rhein en könne. Zu der Befürchtung Rotterdams, die neuen bedeuteten eine Bevorzugung Antwerpens, meinte er, age solle man nicht kleinlich, sondern vom breiten inter- n Gesichtspunkt aus betrachten. Beide Häfen, Ant- mit seinem Stückgutverkehr und Rotterdam mit seinen tern, brauchten nicht für einen gegenseitigen Wettbe- orgt sein, vielmehr müßten sie zusammen den Wett- der Elbe und Weser im Auge behalten. (Anm.: Soll Kanal gerade den Massengüterverkehr nach Ant- n ziehen?)

Abau des tschechoslowakischen Donauhafens in Komorn. ge fand eine Sitzung der Hafensektion der Preßburger ammer unter Beteiligung der Vertreter der Zentral- des Staates statt, um über den Ausbau und den Durch- kehr im Komorner Hafen zu beraten. Der Vertreter itsministeriums trug einen umfangreichen Bericht über eralplan des Ausbaues des Komorner Hafens vor. Im ind drei Hafenteile geplant: im östlichen Teile ündung der Waag sind zwei Lagerhäuser, freie Um- tze für Holz und drei Betonplattformen für Kohlen- geplant. Im östlichen Teile bleibt der Personenhafen. lichen Teile sind vier Lagerhäuser vorgesehen, von ei schon fertig sind. Der dritte Teil wird vom Donau- m bis zur Bastei den Freihafen bilden. Das Jahres- ermögen des Hafens soll 1 Million Tonnen betragen. n wird außerdem einen eigenen Bahnhof besitzen, um nach Bedarf der einzelnen Hafenteile bzw. Schuppen rplätze zu rangieren. Zur Hebung des Verkehrs werden Beteiligten Ermäßigungen für Sendungen von und nach lafen, besonders für Kohle im Durchgangsverkehr, an-

---

[1]) Vgl. Seite 442.

Luftverkehr.

— **Flugpost Tschechoslowakei-Nord- und Osteuropa und Asien.** Der Flugpostverkehr nach Dänemark, Schweden, Norwegen, Memel, Lettland, Estland, Finnland, nach den Vereinigten Sowjetrepubliken, ferner nach Persien, China und Japan wurde wieder aufgenommen. Vom 20. d. M. ab werden wieder Briefsendungen aller Gattungen aus der Tschechoslowakei nach den genannten Ländern zur Flugbeförderung angenommen. Die für Dänemark, Schweden und Norwegen bestimmten Sendungen werden mit Schnellzügen nach Dresden und von dort mit Flugzeugen befördert; Flugpostsendungen nach den übrigen Ländern werden mit Schnellzügen nach Königsberg (Pr.) und von dort mit Flugzeugen befördert. Die Sendungen müssen vom Absender mit dem Vermerk „per avion de Dresden“ oder „per avion de Königsberg“ versehen sein.

— **Der Flugverkehr Prag-Paris.** Der Luftverkehr auf der Linie Prag-Paris wurde am 13. Juli wieder aufgenommen. Die Flugzeuge machen nicht mehr in Basel Station und überfliegen nicht mehr deutsches Gebiet. Die neue Fluglinie ist: Paris-Straßburg-Zürich-Innsbruck-Prag.

— **Gründung der Bodensee-Luftverkehrs-Gesellschaft.** Nach langwierigen Verhandlungen ist nunmehr die Bodensee-Luftverkehrs-Gesellschaft gegründet. Sie führt den Namen „Bodensee-Aero-Lloyd“ G. m. b. H., Lindau, und wird den regelmäßigen Luftverkehr zwischen Lindau und Konstanz sowie Flüge über dem Bodenseegebiet ausführen. Zu den Flügen sollen zwei Ganzmetall-Delphine mit je sieben Plätzen von den Dornier-Metallbauten G. m. b. H. verwendet werden. Als Eröffnungstermin ist der 22. Juli vorgesehen.

— **Entziehung der Flugkonzession der „Cidna“ für die Schweiz.** Am 26. Juni ist ein Flugzeug der Compagnie Internationale de Navigation aérienne („Cidna“) in Basel abgestürzt und verbrannt, wobei der Mechaniker des Flugzeuges sowie der einzige Fahrgast — eine Schweizerin — getötet wurden. Der Fluggesellschaft ist mit Rücksicht auf diesen Unfall und auf verschiedene frühere kleinere Unfälle die Konzession für die Schweiz entzogen worden.

Kraftwagenverkehr.

— **Automobilabstimmung in Graubünden.** Die Initiative auf Öffnung wenigstens der wichtigsten Durchgangsstraßen Graubündens für den Automobilverkehr hat endlich Erfolg gehabt. Mit einer schwachen Mehrheit ist nunmehr in der achten Abstimmung die Zulassung beschlossen worden. Nicht unerheblich soll zu diesem Erfolg der Umstand beigetragen haben, daß im Ablehnungsfalle zu erwarten gewesen wäre, daß der Bund selbst interveniert hätte.

Ausstellungen und Messen.

— **Die Eröffnung der Luftfahrtausstellung in München** wurde am 15. Juli mittags in festlicher Weise — in Gegenwart des bayerischen Handelsministers v. Meinel — vorgenommen. Es ist nach 12jähriger Pause wieder die erste Luftfahrtausstellung, die — veranstaltet durch den Verband Deutscher Luftfahrtindustrieller — einen genauen Überblick über den heutigen Stand der Flugzeugindustdie gibt. Vertreten sind alle großen Werke der Flugzeugindustrie, wie Junkers durch mehrere Großflugmaschinen, die Udetwerke, die Albatros-Flugwerke Johannisthal, die Luftfahrzeuggesellschaft Stralsund, die Rohrbach-Metallflugzeug G. m. b. H., die Fokke-Wulfflugzeugbau A.-G. Bremen, die Flugzeugwerke Dietrich A.-G. Cassel. Mit der eigentlichen Flugzeugausstellung ist auch eine wissenschaftliche Ausstellung verbunden, die Fallschirme, optische Apparate, Meßapparate u. dgl. in sich birgt.

Rechtspflege.

— **Der Eisenbahnerstreik im Februar 1922 fällt nicht unter den Begriff der höheren Gewalt, weil es kein von außen auf den Betrieb einwirkendes Ereignis ist.** (Reichsgericht 16. 2. 25. — I 255/24.)

Die Klägerin lieferte Ende Januar 1922 in Mülheim an der Ruhr bei der Eisenbahn eine Wagenladung mit Kakao und Schokoladewaren zur Beförderung nach Berlin an ihre dortige Zweigniederlassung auf. Kurz darauf brach der Eisenbahnerstreik aus. Der Bahnwagen, der zu einem damals in Wustermark liegenden Güterzug gehörte, wurde durch Aushilfspersonal von dort nach Berlin gefahren. Hier ereignete sich auf dem

Bahnhof Beusselstraße ein Zusammenstoß, durch den u. a. der Bahnwagen mit den Waren der Klägerin zertrümmert wurde.

Die Klägerin fordert Ersatz für die hierbei beschädigten und vernichteten Waren und entgangenen Gewinn. Sie bezifferte diesen Anspruch zunächst nach dem damaligen Stande der Papiermark und erhob im weiteren Verlauf eine zweite Klage, mit der sie den Geldentwertungsschaden erstattet verlangte.

Beide Klagen sind vom Landgericht, das höhere Gewalt für vorliegend erachtete, abgewiesen worden.

Die Klägerin legte gegen die landgerichtlichen Entscheidungen Berufung ein. Beide Prozesse sind zur gemeinschaftlichen Verhandlung und Entscheidung miteinander verbunden worden. Das Kammergericht erklärte durch Urteil vom 2. April 1924 den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt und wies die Sache zur Verhandlung und Entscheidung über die Höhe an das Landgericht zurück. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen.

Aus den Gründen: Das Berufungsgericht nimmt im Anschluß an das Urteil des Senats vom 4. März 1922, abgedruckt RGZ. Bd. 104, S. 150, an, daß der Eisenbahnerstreik nicht als höhere Gewalt anzusehen sei, und kommt zur Feststellung des Klageanspruchs dem Grunde nach in der Erwägung, daß die Arbeitsniederlegung ein grobes Verschulden der Bahnangestellten sei, für das die Bahn nach § 5 EVO. aufzukommen habe.

Die Revision greift das Vorderurteil in beiden Punkten an, allein zu Unrecht. Soweit unter Bezugnahme auf das jene Entscheidung des Senats betreffende Schrifttum Verletzung des Begriffs der höheren Gewalt gerügt wird, besteht keine Veranlassung, den darin eingenommenen, übrigens bereits in dem Urteil vom 31. Januar 1923 I 168. 22 wiederholten Standpunkt zu verlassen. Im Urteil vom 4. März 1922 hatte der Senat gesagt, es erscheine geboten, das Verhalten der gesamten Arbeiterschaft in bezug auf die Wahrnehmung des Dienstes als inneren Betriebsvorgang aufzufassen. Dieser Umstand ist deshalb von entscheidender Bedeutung, weil es dann bei Arbeitsniederlegung an dem Begriffsmerkmal fehlt, daß das Ereignis außerhalb des Betriebs stehen und in diesem Sinne von außen auf ihn einwirken muß. Hiergegen wird im Schrifttum hauptsächlich eingewendet, daß bei Streik der Bedienstete die Arbeit völlig niederlege, also den Willen habe und betätige, nicht weiter als „Werkzeug des Unternehmers" zu handeln (zu vgl. Rundnagel, Haftung in der 3./4. Auflage auf S. 78, auch S. 20 Anm. 9 und Aufsatz des jetzigen Mitherausgebers Sperber in der Verkehrsrechtlichen Rundschau 1922, Heft 26). Dabei wird aber übersehen, daß es gar nicht in der Absicht der Streikenden liegt, aus ihrem Dienstverhältnis zur Bahn auszuscheiden, sondern gerade im Gegenteil, für das fortzusetzende Dienstverhältnis höhere Gehalts- und Lohnforderungen durchzusetzen. Ihre Arbeitsniederlegung ist nur als einstweilige und vorübergehende gedacht und gewollt. Sie bleiben von ihrem Standpunkt aus Betriebskräfte der Eisenbahn und werden auch von letzterer so angesehen (zu vgl. Düringer-Hachenburg, Anm. 9 zu § 458 a. E.; Ritter, Anm. 4 zu § 432 HGB.). Das Versagen dieser lebenden Betriebskräfte ist mithin ein Ereignis, das sich im Betriebskreis der Eisenbahn abspielt, keineswegs aber von außen auf sie einwirkt.

Man hat ferner geglaubt, hier einen Unterschied machen zu sollen zwischen dem Streik der Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnbeamten (v. d. Leyen in Anm. zu JW. 1922, S. 1320[6]). Im vorliegenden Falle waren es bekanntlich vornehmlich die Lokomotivführer, also Beamte, die sich an dem Ausstand beteiligt haben. Es wird gesagt, da der Streik den Beamten verboten gewesen sei, also eine unerlaubte Handlung darstelle, so liege insoweit höhere Gewalt vor. Allerdings war den Beamten der damaligen Reichsbahn durch die Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Februar 1922 (RGBl. S. 187) die Einstellung oder Verweigerung der Arbeit verboten worden (zu vgl. auch RGSt. Bd. 56, S. 412 ff., 419 ff.). Inwiefern aber deshalb die hier zu entscheidende Frage anders zu beurteilen sein soll, ist nicht einzusehen. Die Tätigkeit der Eisenbahnbeamten gehört wie die der Eisenbahnarbeiter zum Eisenbahnbetrieb. Das Versagen dieser Tätigkeit bleibt also immer ein inneres Betriebsereignis, mag die Arbeitseinstellung verboten sein oder nicht. Das ist auch für andere Fälle niemals bezweifelt worden (zu vgl. für Diebstahl an Frachtgut durch Leute der Bahn Blume-Weirauch, Anm. 2 zu § 95).

Ebensowenig vermag der Umstand, daß die Eisenbahner sich in Organisationen zusammengeschlossen haben, an der Beurteilung etwas zu ändern. Dazu hat die Nebenintervenientin ausgeführt, daß die Beamten in den Streik nicht in ihrer Eigenschaft als Dienstausübende eingetreten seien, sondern „als Objekte von Gedanken politischer Machtausübung". Was damit gemeint sein soll, ist nicht ganz klar. Denn ohne Beziehung zum Beamtenverhältnis wäre die ganze Bewegung sinnlos; und wenn die Beamten sich Führer wählten, deren Weisungen sie nachkamen, so wurden sie damit keineswegs zu „Objekten". Die ganze Erwägung ist aber nicht nur unklar, sondern überhaupt [illegible] weil die Arbeitnehmer dadurch, daß sie eine Organisa[illegible] deten, nicht aufhörten, Betriebskräfte der Bahn zu se[illegible] aber der Streik den Eisenbahnern nicht durch betrie[illegible] Gewalt aufgezwungen wurde, ist vom Vorderrichter ohne [illegible] baren Rechtsirrtum festgestellt worden.

Endlich ist die erwähnte Entscheidung des Senats d[illegible] deutet worden, daß ihre Grundsätze nur für örtliche T[illegible] der Eisenbahner Geltung hätten, nicht aber auch für ein[illegible] meinen Eisenbahnerstreik wie den vom Februar 1922 ([illegible] in der Verkehrsrechtlichen Rundschau 1922, Sp. 392). A[illegible] trifft nicht zu. Allerdings handelte es sich damals nur [illegible] Teilstreik von Eisenbahnarbeitern in Brockau. Aber d[illegible] hat in jenem Urteil nur ausgesprochen, daß die Sach[illegible] beurteilt werden könne, wenn „die Eisenbahner durch [illegible] halb des Eisenbahnbetriebs stehende Pe[illegible] oder besondere Ereignisse, wie etwa Generalstreik, ge[illegible] worden seien, in den Ausstand zu treten". So aber lag [illegible] Fall nicht. Der Streik blieb auf die Eisenbahn beschrä[illegible]

Solange aber der Streik nur auf Entschließungen d[illegible] bahner allein beruht, bleibt er eine innere Betriebsangel[illegible] mag er auch das gesamte Personal der Eisenbahn [illegible] Wenn daher in dem Urteil eine Ausnahme für den F[illegible] lassen wird, daß ein Ereignis außerhalb des Betriebskr[illegible] Arbeitseinstellung nach sich gezogen hat, so könnte [illegible] etwa ein Generalstreik im eigentlichen Sinne fallen, d[illegible] Arbeitsniederlegung sämtlicher werktätigen Angestellt[illegible] oder Einwirkungen feindlicher Besatzungsmächte und [illegible] (im Ergebnis ebenso: Senckpiehl, Die Haftung von E[illegible] Post, Spediteuren, 1923, S. 49).

Mit Recht hat hiernach das Berufungsgericht den Ein[illegible] höheren Gewalt verworfen.

Das grobe Verschulden der Eisenbahner, für das der V[illegible] richter die Beklagte nach § 5 EVO. verantwortlich ne[illegible] darin gefunden worden, daß — zumal bei der Plötzlich[illegible] der die Arbeit niedergelegt wurde — die zur Beförderu[illegible] gelieferten Güter liegen blieben, wo sie gerade waren, [illegible] jeder Obhut entbehrten, daß sie dadurch „ganz ersichtli[illegible] reichen schweren Betriebsgefahren, z. B. durch Zusam[illegible] von Zügen, Inbrandgeraten infolge von Funkenflug u. [illegible] auch betriebsfremden Schädigungen, namentlich Diebst[illegible] gesetzt waren. Der Senat sieht keinen Anlaß, dieser [illegible] begründeten Annahme grob fahrlässigen Verhaltens d[illegible] bahner entgegenzutreten. In rechtlicher Beziehung kön[illegible] das Bedenken ergeben, daß die Bahn im vorliegenden [illegible] nicht in die Lage gekommen sei, sich dieser streikend[illegible] bahner zur Ausführung der Beförderung zu bedienen [illegible] das Verschulden der Streikenden gerade darin bestan[illegible] daß die Bahn sich ihrer nicht bedienen konnte. De[illegible] jedoch schon der Umstand entgegen, daß die Bahn nach [illegible] unzweifelhaft auch für Säumigkeit eines nicht streikend[illegible] bahners bei Ausführung einer Güterbeförderung, also f[illegible] haftes Unterlassen haftet. Ist aber das der Fall, so [illegible] einzusehen, wie es einen rechtlichen Unterschied b[illegible] könnte, ob ein einzelner oder einzelne Leute der Bahn [illegible] Unterlassung schuldig machen oder ob die Eisenbahne[illegible] Gesamtheit auf gemeinsame Verabredung hin diese Unt[illegible] begehen. Der Sinn des § 5 EVO. ist denn auch offe[illegible] ein anderer. Nicht darauf kommt es an, ob die Leute [illegible] die im gegebenen (konkreten) Fall mit der Ausführun[illegible] förderung betraut waren, schuldhaft handelten, sonde[illegible] eingetretener Schaden in ursächlichem Zusammenhang [illegible] einem schuldhaften Verhalten der Leute der Bahn ode[illegible] Personen, die allgemein mit der Ausführung von Güte[illegible] rungen von ihr befaßt waren. Übrigens gehört schon re[illegible] lich der Beziehungssatz „deren sie sich bei Ausführun[illegible] förderung bedient" nur zu den unmittelbar voran[illegible] Worten „für andere Personen" und dient lediglich zu[illegible] Bezeichnung dieser Personen als Hilfspersonal. Ur[illegible] Zusammenhang aber zwischen dem Eintritt des Scha[illegible] dem Streik ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrt[illegible] stellt worden. Es ist selbstverständlich, daß ohne d[illegible] die Bahn keinen Anlaß gehabt hätte, zur Aufrecht[illegible] ihres Betriebes Aushilfspersonal einzustellen, und die [illegible] hervorgerufene Gefahr von Zusammenstößen war nach [illegible] des Vorderrichters „ganz ersichtlich". Voraussehbark[illegible] solchen Schadens wäre aber für die Annahme adäquat[illegible] sachung nicht einmal erforderlich. Die Ursächlichkeit d[illegible] für den Eintritt des Schadens wird endlich auch nich[illegible] beseitigt, daß die Bahn Aushilfspersonal einstellte u[illegible] sich im vorliegenden Falle den Anforderungen des [illegible] nicht gewachsen zeigte. Denn die Bahnverwaltung und [illegible] hilfspersonal taten ihr Bestes, um den arg gefährdete[illegible] nicht zum völligen Erliegen kommen zu lassen. Es w[illegible] das Kammergericht mit Recht sagt, nur Gegenmaßnahm[illegible] die Wirkungen des Streiks, er allein war die eigentliche [illegible] ursache.

ftung der Bahn für einen Unfall beim Verladen von
Der Pferdehändler D. in Gleiwitz hatte am 13. Sep-
921 an der Eisenbahngüterstelle in Gleiwitz Pferde ver-
d seinen Sohn als Begleiter der Tiere im Güterwagen
lassen. Auf den Zuruf des Sohnes stieg er noch einmal
üterwagen ein, um beim Umstellen eines Schlägers be-
zu sein. Indessen war die Rangiermaschine herange-
die den Wagen auf ein anderes Gleis zu verschieben
Dort stieß sie den Wagen so heftig ab, daß beim An-
des Wagens an den bereitstehenden Zugteil die in
gen befindlichen Personen und Pferde zu Boden fielen.
Pferdetransport selbst entstanden keine nachteiligen
dagegen erlitt der D. einen komplizierten Bruch des
Unterschenkels. Er nimmt für den Schaden die Deutsche
hn-Gesellschaft in Anspruch, sowohl aus dem Beförde-
trag wie aus unerlaubter Handlung, einschließlich
nsgeld und Entstellungsschaden.

Landgericht wies die Klage ab, das Oberlandesgericht
u erkannte die Ansprüche auf Ersatz der Hei-
osten und des weiterhin entstandenen
ns dem Grunde nach als berechtigt an, behielt
die Ansprüche auf Schmerzensgeld und Entstellungs-
einer weiteren Verhandlung vor. Die von der Beklagten
s Urteil des Oberlandesgerichts eingelegte Revision
e Erfolg geblieben und vom Reichsgericht mit
n Entscheidungsgründen zurückgewiesen wor-
rdings war der Kläger weder Fahrgast noch Begleiter
de. Aber er war derjenige, der mit der Eisenbahn den
über die Beförderung der Pferde abschloß. Das ver-
ihn nach § 48 Abs. 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung
Dezember 1908, das „Einladen der Pferde und deren
Unterbringung im Wagen zu besorgen“. Dem entsprach
agspflicht der Eisenbahn, ihm ein gefahrloses Einladen
lichen.

Unfall des Klägers ist nach der Annahme des Berufungs-
in der Hauptsache durch das unzulässige „Abstoßen“
rwagen herbeigeführt worden. Nach § 7 der Anlage B
nbahn-Verkehrsordnung „ist das Verschieben der mit
eladenen Wagen stets mit besonderer Vorsicht vorzu-
und ein heftiges Anstoßen unbedingt zu vermeiden“. In
derhandlung gegen diese, nur ein Gebot der im Verkehr
ichen Sorgfalt aussprechende, Vorschrift hat der Vorder-
mit Recht ein erhebliches Verschulden des Rangierers L.
das die Betriebsgefahr gesteigert hat und das der Be-
nuch im Rahmen des Beförderungsvertrages nach §§ 276,
. zur Last fällt. Abgesehen davon hätten die Güter-
ach der Auffassung des Berufungsgerichts nicht, wie
, ohne ein vorausgegangenes Warnungszeichen von der
ampe weggefahren werden dürfen. Auch darin tritt kein
tum hervor.

erschulden des Klägers hat das Berufungsgericht in
maligen Betreten des Güterwagens nicht gefunden.
ar notwendig geworden, weil sich die Pferde schlugen
Kläger, wie erwähnt, auch der Eisenbahn gegenüber für
re Unterbringung der Pferde zu sorgen hatte. Besondere
, die eine Meldung der beabsichtigten Umstellung der
n den Rangierer oder andere Bahnbeamte als tunlich
bracht erscheinen ließen, sind vom Berufungsgericht
ittelt worden. Die Zeit drängte; denn die Abfahrt des
hte heran. Daß der Kläger eine Fertigmeldung erstattet
zurückzunehmen gewesen wäre, ist dem angefochtenen
ht zu entnehmen. Dagegen durfte der Kläger, wie das
treffend bemerkt, ein Achtungszeichen und ein vor-
äßiges Rangieren erwarten.

ser Sachlage begegnet es keinem rechtlichen Bedenken,
angefochtene Urteil dem Kläger überhaupt kein eigenes
den oder doch nur ein so geringes zur Last legt, daß
der Betriebsgefahr und dem von der Beklagten zu ver-
Verschulden des Rangierers L. völlig zurücktritt und
ursächliche Bedeutung für den Unfall des Klägers nicht
(IV 41/25. — 20. Mai 1925.) K. M.-L.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 852 und 858.)

Psychotechnik im Dienste der Deutschen Reichsbahn.
D Richard Couvé. VDI-Verlag, Berlin, 1925. Preis

t vier Jahren nahm die psychotechnische Versuchsstelle
chen Reichsbahn in Eichkamp die Arbeiten zur Schaf-
Eignungsprüfverfahren für die verschiedenen Dienst-
r Reichsbahn auf. Das vorliegende Buch enthält nun
lichen Ergebnisse der bisherigen Tätigkeit. Wenn
den bis jetzt ausgearbeiteten Prüfverfahren erst
llgemein in die Praxis übernommen worden sind, so
sich doch schon sämtlich in umfangreichen Versuchs-
prüfungen bewährt, so daß ihre Einführung nach Beendigung
des Personalabbaus bei späteren Neueinstellungen zu erwarten
steht.

Wer in dem Buche die Fülle der Beispiele, der Ergebnisse und
deren Vergleichung mit den über die gleichen Prüflinge gefällten
Urteilen voreingenommener Praktiker gelesen hat, wird sich der
Notwendigkeit der Einführung dieser Prüfverfahren im Bereiche
der Reichsbahn nicht verschließen können, wie auch von den
Bewerbern die Auswahl nach den Methoden der Psychotechnik
rückhaltlos als die einzig gerechte und unparteiische anerkannt
wird.

Einen großen Teil seiner Ausführungen widmet der Verfasser
dem Eignungsprüfverfahren für Lehrlinge der Eisenbahnwerk-
stätten, das ja auch als erstes bereits im Jahre 1921 bei allen
Reichsbahndirektionen eingeführt wurde. Wir können hier die
Entwicklung der einzelnen Abschnitte dieses Verfahrens ver-
folgen und feststellen, wie eingehend und mit welcher großen
Selbstkritik die Schöpfer der Prüfungen von Jahr zu Jahr an
der Vervollkommnung der Prüfaufgaben und Apparate gearbeitet
haben. So konnte durch genaue Vergleichung der Ergebnisse der
Umfang der Prüfungen durch Fortlassung entbehrlicher Auf-
gaben erheblich eingeschränkt werden. Überhaupt ist die Zahl
der Apparate so gering wie möglich gehalten, da ihre Herstellung
und Unterhaltung sowie ihre Bedienung naturgemäß größere
Kosten verursachen, die die wirtschaftlichen Erfolge beein-
trächtigen. Meist verwendet man daher Zettel und Vordrucke für
die Aufgaben. Die Prüfungen werden mit Rücksicht auf die
große Zahl und die Ausdehnung der Bezirke nicht von Psycho-
logen, sondern von in besonderen Kursen vorgebildeten Eisen-
bahnbeamten nach einer bis ins Kleinste ausgearbeiteten Prüf-
anweisung ausgeführt, so daß trotz der vielen Prüfer die Er-
gebnisse sämtlicher Prüfungen einwandfrei und miteinander ver-
gleichbar sind und für die Aufstellung und Verbesserung der
Bewertungskurven der einzelnen Aufgaben benutzt werden
können.

Alle Prüfverfahren sind — wie uns das Buch lehrt — aufge-
baut auf gründlichen berufskundlichen Untersuchungen der ein-
zelnen Dienstzweige, um die in jedem Falle zu stellenden An-
forderungen festzusetzen und die zu ihrer Erfüllung notwendigen
Anlagen und Eigenschaften herauszufinden. Der Verfasser bringt
auch eine Anzahl solcher berufskundlicher Untersuchungen in
übersichtlicher Form, so daß es jedem Eisenbahnfachmann mög-
lich ist, die Unterlagen der Prüfverfahren kennenzulernen.

Von besonderem Interesse gerade für den Eisenbahner sind die
ebenfalls eingehend dargestellten Eignungsprüfungen für Fahr-
kartenausgeber und Schaffner. Hier sind zum Teil ganz neue
Wege beschritten worden, die aber nach den bisherigen Ergeb-
nissen den gewünschten Erfolg erzielt haben.

Ein weiterer Teil des Buches ist sodann der Bewertung und
Verarbeitung der Ergebnisse gewidmet. Hier sieht man, mit
welcher Gewissenhaftigkeit das gewonnene Material verarbeitet
wird. Leider gestattet eine Buchbesprechung nicht, auf Einzel-
heiten weiter einzugehen.

Die allgemeine Einführung der Eignungsprüfungen bei der
Reichsbahn wird beiden Teilen, Verwaltung und Personal,
Nutzen bringen. Erstere wird künftig ein besseres Menschen-
material und damit bessere Leistungen bekommen, was sich in
der Hebung der Wirtschaftlichkeit und der Sicherheit des Be-
triebes geltend machen wird; letzteres wird nach seinen Fähig-
keiten auf den richtigen Platz gestellt, größere Berufsfreude und
vorteilhaftere Entwicklungsmöglichkeiten erhalten.

Jedem, dem das Wohl unserer Eisenbahnen am Herzen liegt,
sei das Lesen dieses Buches empfohlen. Abgesehen davon, daß
eine gewisse Vertrautheit mit den Problemen der Psychotechnik
in heutiger Zeit zur Allgemeinbildung gehört, wird mancher
auch Anregungen zu Beobachtungen auf psychologischem Ge-
biete im eigenen Wirkungskreise empfangen. Dr.-Ing. Busse.

— **Lehrbuch der technischen Physik** für fortgeschrittene Stu-
denten und Ingenieure. Unter Mitwirkung zahlreicher Fach-
gelehrter herausgegeben von Dr. Georg Gehlhoff, Direktor
der Osram G. m. b. H. Kommanditges., Berlin, a. o. Professor der
Technischen Hochschule Berlin. Erster Band: Maße und
Messen, Mechanik, Akustik und Thermodyna-
mik. Mit 248 Abbildungen im Text. Leipzig 1924. Verlag von
Johann Ambrosius Barth. XIII + 386 Seiten. Preis geh.
17,50 ℳ, geb. 20 ℳ.

Nach der überraschend schnellen Entwicklung der technischen
Physik im letzten Jahrzehnt, die ihren Ausdruck in der am
6. Juni 1919 erfolgten Gründung der „Deutschen Gesellschaft für
technische Physik“ gefunden hat, beabsichtigte der Verfasser,
in einem Buche näher zu umreißen, was heute unter technischer
Physik verstanden wird. Er war sich dabei klar, daß sich bei
diesem ersten Versuche erst aus der Entwicklung heraus ein
feststehender Umriß ergeben kann, weil die Abgrenzung des
ungeheuer angewachsenen Gebietes nach beiden Seiten, sowohl

nach dem der reinen Physik, als auch nach dem der Technik, Schwierigkeiten bereitet. Dabei zwang die Not der Zeit zur äußersten Kürzung des Umfanges, um das Buch für fortgeschrittene Studenten und Ingenieure noch erschwinglich zu halten, so daß manche wünschenswerten Kapitel (wie Metallographie, Radioaktivität usw.) fortfallen mußten. Dem Verfasser schwebte ein Lehrbuch vor, das dem studierenden Nachwuchs in knappster Form den gegenwärtigen Stand der technischen Physik vermittelt und dem ratsuchenden Ingenieur diese in einer ihm verständlichen Form und auf schnellstem Wege erteilt. Größter Wert wurde daher auf klare Disposition, weitgehende Unterteilung und zahlreiche gute Figuren gelegt. Dem Fachmann soll es auch als bequemes Nachschlagewerk für Zahlen-, Formel-, Bild- usw. Material dienen.

Im ersten Abschnitt „Maße und Messen" gibt Prof. Dr. G. Berndt einen ausführlichen Überblick über die neueren Methoden der Meßkunst. Der zweite Abschnitt „Mechanik" ist von den Professoren Dr. L. Hopf und Dr. Th. v. Kármán bearbeitet und bringt in knapper Form Grundbegriffe und Grundsätze der Mechanik, Dynamik starrer Systeme, Elastizität und Festigkeit, Hydromechanik und Gleichgewicht und Bewegung von Gasen. Es folgt der Abschnitt „Akustik", worin die bekannten Fachleute Dr. Walter Hannemann und Dr. Heinrich Hecht zunächst die Grundbegriffe der praktischen Akustik darlegen und nach Erläuterung der akustischen Elemente die Gesetze der akustischen Apparate (Schallgeber und -empfänger) entwickeln. Im 4. Abschnitt „Thermodynamik" behandelt Regierungsrat Dr. Walter Meißner von der Physikal.-Techn. Reichsaustalt Wärmetheorie, Thermometrie, Kalorimetrie, Wärmeausdehnung und -leitung, Änderung des Aggregatzustandes, Gase und Dämpfe, während Dr.-Ing. G. Flügel Kraft- und Arbeitsmaschinen für flüssige und gasförmige Mittel, Ingenieur Edm. Altenkirch die Kältetechnik und Dr. Rich. Becker Explosionsvorgänge eingehend behandeln.

Schon diese kurze Inhaltsübersicht zeigt, welche Fülle von Stoff in ausgezeichneter, knapper und doch vollständiger Darstellung der vorliegende erste Band bringt, und wir möchten wünschen, daß der zweite abschließende Band recht bald erscheint, damit das empfehlenswerte Werk vollständig vorliegt. Die Ausstattung ist vorzüglich. Sch.

— **Der Eisenbeton, seine Berechnung und Gestaltung.** Von Dr.-Ing. R. Saliger, ord. Professor an der Technischen Hochschule Wien. Fünfte, neu bearbeitete und erweiterte Auflage. Mit 480 Abbildungen und 137 Zahlentafeln. 1925. Alfred Kröner Verlag in Leipzig. Preis gebunden 26 RM.

Im Jahre 1905 ist die erste Auflage dieses Buches erschienen; trotz der fünf Kriegsjahre folgt nunmehr schon die fünfte. Das ist ein Beweis, welcher Beliebtheit sich dieses Werk in den Fachkreisen des Eisenbetons erfreut. Die erste Auflage war, wie schon aus dem Preise von 4,50 ℳ geheftet hervorgeht, nicht so umfangreich. Gewiß hatte nach Ansicht manchen Lesers damals der Verfasser einem Gebiete zuviel Platz eingeräumt, ein anderes vernachlässigt. Durch die Erweiterung des Buchumfanges auf 624 Seiten der neuen Auflage ist auch dieser Einwand völlig entkräftet worden. Mit Recht kann man behaupten, daß nunmehr alle Gebiete von der Stoffkunde bis zur Ausführungseinzelheit eingehend und erschöpfend behandelt worden sind.

Aufbau und Einteilung der vierten Auflage sind im wesentlichen auch in der neuen Auflage beibehalten. Gemäß dem Inhalte der Lehre vom Eisenbeton ist der Gesamtstoff in drei in sich abgeschlossene Abschnitte gegliedert: Baustoff, Festigkeitslehre, Gestaltung.

Im ersten Abschnitt über den Baustoff sind das Wesen und die Entwicklung des Eisenbetons, die Herstellung, die Eigenschaften, die Festigkeit und die Formänderungen des Betons, die Bewehrung und Grundformen des Eisenbetons und die Rost- und Feuersicherheit behandelt; zur Erläuterung und zum besseren Verständnis sind diese Darstellungen durch zahlreiche Versuchsergebnisse ergänzt.

Eine besondere Rolle jedoch spielen diese Versuche in dem zweiten Abschnitt über die Festigkeitslehre. Theoretische Erörterungen sind in diesem Abschnitt nur insoweit enthalten, als sie zur Deutung dieser Versuche erforderlich sind. Der Verfasser geht hierbei von dem richtigen Gesichtspunkte aus, daß der wissenschaftliche Versuch uns in das Wesen des Eisenbetons einen Einblick gewährt und daß für den wissenschaftlichen Ingenieur nicht die einfachen Formeln zur Bestimmung der Spannungen und Abmessungen genügen, sondern daß er vielmehr ein möglichst vollkommenes Bild der wechselnden Spannungszustände bis zum Bruch gewinnen soll, um die besonderen Eigentümlichkeiten des Eisenbetons zu verstehen, die Grundlagen der Rechnung zu bewerten und deren Ergebnisse richtig einzuschätzen. Im einzelnen behandelt der Verfasser in diesem Abschnitt den achsrechten Druck und Zug, die Beanspruchung durch Biegung, den Widerstand der Zug- und Druckzone, die Quer[illegible] messung bei Biegung, den ausmittigen Druck und Schubwiderstand und Verbund, die Drehbeanspruch[illegible] Eigenspannungen des Eisenbetons, die wirtschaftlic[illegible] schnittsbemessung, und zwar, wie bereits gesagt, [illegible] einanderlehnung von Versuch und Rechnung.

Der dritte Abschnitt umfaßt die bauliche Gesta[illegible] Eisenbetons, nämlich die baulichen Eigentümlichkeiten [illegible] betons, den Durchlaufträger, die Umfangs- und punkt[illegible] Platten, Bogen, Kuppeln und Rahmen und verschie[illegible] wendungsformen, wie Stützmauern, Röhren, Kanäle, Fl[illegible] behälter, Silos, Fachwerke usw. Formen- und Zahlent[illegible] hier zum besseren Verständnis der Gestaltungen ein[illegible] sicher dem Entwerfer sehr erwünscht. Besonders ab[illegible] bei diesem Abschnitt die der Praxis entnommenen Bei[illegible] vorgehoben werden, z. B. die Beispiele über den Entwu[illegible] Berechnung von Platten, Decken, Brückentafeln, Durchl[illegible] und Rahmen.

In einem Anhang folgen Bestimmungen für Bauw[illegible] Eisenbeton und für Druckversuche an Betonwürfeln, [illegible] als Auszüge aus den Vorschlägen des Deutschen A[illegible] Januar 1925, eine Übersicht des Schrifttums über Fo[illegible] und Versuche, Statik und Festigkeitslehre und di[illegible] einiger Lehr- und Nachschlagebücher.

Mit Rücksicht darauf, daß in der vorliegenden Auf[illegible] Einzelabschnitte der vierten Auflage wesentlich verbe[illegible] erweitert und daß die neueren Forschungen über den[illegible] über Balken und Platten berücksichtigt sind, kann di[illegible] nicht nur jedem Lernenden, sondern auch jedem a[illegible] Ingenieur sehr warm empfohlen werden. Kuhnk[illegible]

— **Theoretisches aus dem Waggonbau.** Ein Hilfs- [illegible] schlagebuch für das Entwerfen und Berechnen der [illegible] fahrzeuge. Von Ernst Kreissig, Oberingen[illegible] Waggonfabrik A.-G. Uerdingen. Mit 183 Abbildungen [illegible] 3. Auflage (Verkehrstechnische Bücherei, Band 1). Lei[illegible] Bruno Volger, Verlagsbuchhandlung.

Was soll die Theorie im Waggonbau? So wird ma[illegible] Praktiker wohl fragen. Aber auch für den Waggonb[illegible] Zeit der Faustkonstruktionen endgültig vorüber. Auc[illegible] liegt ein zwingendes, unabweisbares Bedürfnis vor, m[illegible] ringsten Mitteln die theoretisch und praktisch günstig[illegible] kungen, also geringsten Baustoffaufwand bei zweckmä[illegible] richtiger Durchbildung aller Einzelheiten, zu erhalte[illegible] Ziel kann aber nur auf dem Wege einer rechnerisch[illegible] dringung der Konstruktion erreicht werden. Hierzu wi[illegible] liegende Werk beitragen, und man kann das Ersch[illegible] 3. Auflage nur begrüßen, zumal sie in neuem, größere[illegible] herausgekommen ist. In ausführlicher Darlegung der[illegible] schen Grundlagen werden Radsätze, Federn, Träge[illegible] marke, Kastenuntergestelle und Laufgestelle sowie Bre[illegible] gehend behandelt. Der Schlußabschnitt geht auf [illegible] Fragen (Spielermittlungen für Straßenbahnfahrzeugk[illegible] Bestimmung des Wagenausschlages in Krümmungen, [illegible] gestellausschlags und des Raddrucks, Federhängung[illegible] ein. Zahlreiche, vollständig durchgerechnete Beispie[illegible] die Anwendung der entwickelten Formen, so daß das W[illegible] die mit dem Waggonbau zu tun haben, nur empfohl[illegible] kann. In sprachlicher Beziehung wirkt der allzu hä[illegible] brauch der Inversion sowie der schönen Papierdeutsch[illegible] selbe" und „welcher" etwas störend, aber dieser Fehler [illegible] bei einer neuen Auflage leicht abstellen lassen.

— **Mitteilungen des Reichsamts für Landesaufnahm[illegible]** des Reichsamts für Landesaufnahme, Druck der Rei[illegible] stelle, Berlin NW. 40. — Mehrfach geäußerten Wünsche[illegible] hat das Reichsamt für Landesaufnahme sich entschloss[illegible] bisher nur einem engen Kreise zugänglichen Jahresber[illegible] etwa vierteljährlich erscheinende Mitteilungen zu erse[illegible] Mitteilungen sollen in ihrem amtlichen Teil alle für d[illegible] lichkeit wichtigen Angaben aus der Tätigkeit des R[illegible] besonders die Arbeitspläne, die Berichte über geleistete[illegible] und die Mitteilungen über neu herausgegebene und [illegible] Karten enthalten. Es ist in Aussicht genommen, ents[illegible] Angaben auch von den Landesaufnahmen der Bundesst[illegible] deren Wunsch aufzunehmen. Daneben soll die Zeit[illegible] ihrem nichtamtlichen Teil, ohne in das Tätigkeitsfeld [illegible] stehender Zeitschriften einzugreifen, wissenschaftliche, [illegible] nische und gemeinverständliche Aufsätze aus dem G[illegible] Vermessungswesens bringen.

Das Heft 1 dieser Mitteilungen liegt vor. In dem [illegible] Teil" befindet sich ein Aufsatz über Zweck, Organisa[illegible] des Reichsamts für Landesaufnahme sowie ein Hinwe[illegible] Ausstellung des Reichsamts. In den „Mitteilungen d[illegible] kartenstelle" werden besprochen: Die Deutsche Motor[illegible] karte, die Heimatkarten für Unterrichtszwecke und [illegible] stellung von Vergrößerungen und Verkleinerungen [illegible]

ern. Der „nichtamtliche Teil“ enthält Mitteilungen
htbilder für Heimatkunde“, die „Isogonenkarte“ und
„Deutschen Geographentag in Breslau“. In der
und Kartensammlung“ befinden sich reichhaltige Mit-
über Neueingänge sowie Besprechungen.

iner Brockhaus, Handbuch des Wissens in
Band. Die erste Lieferung dieses Werkes, das vor
dieser Zeitung angekündigt wurde (vgl. Nr. 23, S. 645),
nunmehr zugegangen und rechtfertigt die Erwartungen,
an die Neuerscheinung knüpfen durfte. In einem aus-
Aufsatze hat unsere Zeitung im vorigen Jahre (Nr. 6,
auf die große Bedeutung des damals von der Firma
brachten Brockhaus in vier Bänden hingewiesen. Dem
muß es als Verdienst angerechnet werden, daß er nur
ängte Zusammenfassung der wichtigsten Angaben in
nde bringt und damit auch solchen Kreisen, denen nur
ttel zur Verfügung stehen, den Erwerb eines wert-
chschlagebuches ermöglicht. Die Lieferung kostet nur
und weitere Lieferungen zum selben Preise werden
vierzehn Tage erscheinen, bis zur zehnten, mit der
abschließt. Auch der ganze Band kann zu ermäßigtem
ionspreis bezogen werden; die Kaufbedingungen sind
Umschlag der ersten Lieferung bekanntgegeben. Diese
if 80 Seiten eine überaus große Zahl von Stichworten
s Bolschewismus mit 443 kleinen Textabbildungen,
eine Anzahl lehrreicher Bildertafeln und Karten. Es
nlich, wieviel wissenswerte Angaben auf engem Raume
gedrängt sind. Nur ein Verlag, der sich seit vielen
en mit der Herstellung der Konversationslexika be-
und über einen hierfür besonders eingespielten Apparat
kann zu so mäßigen Preisen ein so wertvolles Werk
. Wesen und Aufgabe des Buches bringen es mit sich,
ichwörter zahlreiche Fremdwörter erscheinen, sie über-
eradezu auf vielen Seiten, und einem Sprachreiniger
angst und bange werden, wenn er sieht, wie viele
ter noch zu unserem Wissenskreise gehören. Aber
er ist die Erklärung und Erläuterung am Platze. Sie
ibsch durchdachter Form ergänzt durch eine neuange-
schreibung der Aussprache dieser Worte. Ein geschickt
es System von Abkürzungen und Zeichen ermöglicht
anerkennenswerter Weise eine große Ökonomie in der
g des zur Verfügung stehenden, eng begrenzten Platzes
redessen eine wesentliche Erhöhung des sachlichen
s Buchs. Über den Inhalt der einzelnen Angaben und
rtikel hier zu berichten, ist selbstverständlich nicht
. Die alphabetische Reihenfolge wirft natürlich die
ten Begriffe zusammen, und in freundlichem Neben-
findet man Ausführungen über Antichlor und Anti-
r Bibamus und Bibel, über die historisch gewordenen
mit Namen Bernhard, den Heiligen Bernhard von
und den ganz modernen Chefredakteur der „Vossischen
Georg Bernhard, man sieht kleine Abbildungen von
bahn und von der Alhambra usw. Einer der umfang-
Artikel bei aller gedrängten Kürze ist mit Recht Bis-
idmet. Das Buch umfaßt außer der alten auch die neue
ren zahllosen Naturerscheinungen, die kurz dargestellt
stens andeutungsweise erwähnt werden, und es ver-
lich den Untertitel „Handbuch des Wissens“. Die
Karten, insbesondere die bunten Karten von Afrika,
Südamerika, können als Bereicherung des Werkes
e Karte bei Bayern (Süddeutschland) sollte anstatt
bis 1918 wohl besser die jetzt geltende Grenze auf-
hr interessant ist das zu dem Stichwort „Besetztes
hörende Kärtchen, das die jetzige Grenze des Deut-
hes im Westen sowie die alt- und neubesetzten Ge-
ellt. Dr. O.

buch der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen 1925.
6 *M*. Verlag technischer Zeitschriften, Berlin W 57,
lansteinstr. 12.

enthält eine Übersicht der Verwaltungsstellen der
Reichsbahn-Gesellschaft und ihrer Geschäftsbezirke,
eine Übersicht der deutschen Privatbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und ihrer Verwaltungsstellen sowie ein Verzeichnis der wichtigeren außerdeutschen Staats- und Privatbahnen. Es unterrichtet daher alle, die im Verkehr mit den Eisenbahnen stehen, auf Grund von Angaben aus der Eisenbahnverwaltung selbst über den Behördenaufbau und die Namen vieler in Einzelfällen zuständigen Beamten und wird deshalb den Lieferanten von Eisenbahnmaterial und sonstigen Bedarfsgegenständen ein Wegweiser für ihre geschäftlichen Beziehungen sein. Da die neuen Dienstbezeichnungen der Beamten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erst während des Druckes des Handbuchs eingeführt worden sind, so konnten sie im Text selbst nicht mehr berücksichtigt werden; sie sind jedoch vor dem Text übersichtlich zusammengestellt, so daß sie leicht in jedem Fall eingesetzt werden können.

Neben der Gliederung des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bringt das Handbuch die Einteilung der einzelnen Reichsbahngruppen und Reichsbahndirektionen, dann diejenige der deutschen Privatbahnen einschl. der Eisenbahnen im Saargebiet und hierauf die deutschen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Den Schluß bildet eine Übersicht über wichtigere Staats- und Privatbahnen Europas. Vielen Benutzern des Handbuchs werden auch die Winke für den Geschäftsverkehr mit den Eisenbahnverwaltungen und ihren Dienststellen im gleichen Maße willkommen sein wie das Eisenbahn-Lieferantenverzeichnis, das über die verschiedensten Bezugsquellen unterrichtet.

— **Die Wirkung wagerechter Kräfte bei eisernen Brücken.** Von Reichsbahnrat Karig, Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 3,60 RM.

Die erste Auflage dieses Sonderdrucks aus der Zeitschrift „Die Bautechnik“ Jahrgang 1924 ist überarbeitet und nach den neuesten Vorschriften für Eisenbauwerke, den Berechnungsgrundlagen für eiserne Eisenbahnbrücken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 25. Februar 1925, ergänzt worden. Die Änderungen gegenüber der vorläufigen Fassung dieser Vorschriften vom Jahre 1922 sind also bei diesem Neudruck berücksichtigt.

Im einzelnen werden in diesem nur 44 Seiten starken Buch mit 37 Textabbildungen behandelt: 1. die Zerlegung einer schräg gerichteten Einzellast; 2. die Verteilung einer wagerechten Kraft auf vier Tragwände, d. h. auf die vier ebenen, aus zwei benachbarten Gurtungen und den dazwischen gespannten Wandgliedern bestehenden Tragwände eines mit zwei Windverbänden ausgestatteten Überbaus; 3. Zusatzkräfte in den Hauptträgergurtungen bei zwei Verbänden; 4. Zusatzkräfte in den Hauptträgergurtungen bei einem Verbande; 5. Zusatzmomente aus der Fliehkraft; 6. die günstigste Lage des gekrümmten Gleises; 7. Beispiel für den Einfluß der Lage der Windverbände und des Gleises; 8. Beispiel für die Bemessung der Hauptträger, und zwar wurden für die unter 7 behandelte Brücke zum Vergleich des erforderlichen Baustoffaufwandes für die Hauptträger die erforderlichen Querschnittsabmessungen ermittelt, wobei zu bemerken ist, daß es sich einmal um einen Neuentwurf, das andere Mal um die Verstärkung eines vorhandenen Überbaus handelt.

Im neunten Abschnitt, „Berechnung der Verbandskräfte“ überschrieben, geht der Verfasser auf die Frage ein, wann und in welcher Weise bei Windverbänden die Seitenstöße zu berücksichtigen sind.

Im zehnten Abschnitt: „Berechnung der Verschiebungswerte für einfache Träger“ werden zur Bestimmung der im Abschnitt 2 verwendeten Verschiebungsbeiwerte der Durchbiegungen, durch die der Einfluß der Formänderung der Wandglieder berücksichtigt wird, einfache Formeln abgeleitet. Der letzte Abschnitt enthält eine Zusammenstellung der Ergebnisse der vorstehenden Ermittlungen und eine Zusammenfassung dieser Ergebnisse in kurze Leitsätze.

In den oben genannten Berechnungsvorschriften ist auf die vorliegende Abhandlung hingewiesen; sie bildet gewissermaßen eine Ergänzung dieser Vorschriften und ist deshalb dem entwerfenden Ingenieur ein unentbehrliches Hilfsmittel.

Kuhnke-Berlin.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

**ahn-Gütertarif Heft C II
(snahmetarife) Tfv. 5.**
gkeit vom 20. Juli 1925 wird
erzeichnis der anerkannten
ammellager die Station
lten unter den Grubenholz-
n und Wasserumschlag-
stationen nachgetragen. Ferner wird im Ausnahmetarif 10a (Torfstreu usw.) die Station Goldap als Versandstation unter den Torfstreufabrikstationen aufgenommen. Die Stationen Bunzlau, Jauer und Lippstadt werden in den Ausnahmetarif 18 (Eisen und Stahl usw.) als Versandstationen einbezogen. Außerdem wird im Ausnahmetarif 80 für ausländische Eisenbahnfahrzeuge die Station Mochbern unter den Binnenstationen nachgetragen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Juli 1925. (715)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

2. Nachruf.

Am 16. Juli 1925 verschied zu Braunschweig, wo er im Ruhestand lebte,

Herr Geh. Baurat

Albert Rischboth

im Alter von 65 Jahren.

Der Entschlafene gehörte, nachdem er auch lange in dem früheren Ministerium der öffentlichen Arbeiten tätig gewesen war, viele Jahre der Reichsbahndirektion Berlin an. Durch sein vielseitiges Wissen und seine reiche Erfahrung hat er sich um die Verwaltung sehr verdient gemacht. Durch seinen lauteren Charakter und sein jederzeit liebenswürdiges, heiteres Wesen war er allen ein lieber und geschätzter Kollege und Mitarbeiter. Wir werden dem Dahingeschiedenen stets ein treues Gedenken bewahren.

Berlin, den 18. Juli 1925 (717)

**Der Präsident
und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks.**

Güterverkehr (Fortsetzung).

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1925 treten in den Unterabschnitten 12, 36, 88 a und 88 b des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ Tarifermäßigungen ein.

Näheres enthält die am 23. Juli 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (719)

Berlin, den 18. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Tfv. 511).

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1925 tritt die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn dem Ausnahmetarif als Empfangsbahn bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (714)

Berlin, den 15. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 23. Juli 1925 wird die Station Reinickendorf-Rosenthal als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 g (Sand und Kies) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Juli 1925. (720)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1925 wird Brunsbüttelkoog für Güter der Abteilung V des Warenverzeichnisses in den Geltungsbereich des Durchfuhr - Ausnahmetarifs S. D. Nr. 2 aufgenommen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7 (Durchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen).

Ergänzung der „Gemeinsamen Bestimmungen“ unter A 1.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. Juli 1925. (710)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I. (Tfv. 1 a, 1 b und 600).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 treten in Kraft:

1. Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. A vom 15. April 1924. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Berichtigung der Anlage III.
2. Ein neuer Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil I Abt. B mit Erläuterungen und Entscheidungen. Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 15. April 1924 mit den Nachträgen I—IV aufgehoben.
3. Ein neuer Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I. Hierdurch wird die gleichnamige Ausgabe vom 15. April 1924 mit den Nachträgen I—VI aufgehoben.

Die Neuausgaben der Tarife enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Gütereinteilung nebst Nebengebührentarif.

Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R. G. Bl. 1914 Seite 455) genehmigt.

Die neuen Tarifdrucksachen können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn — Bahnhof Alexanderplatz — käuflich bezogen werden.

Berlin, den 15. Juli 1925. (707)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Oberschlesischer Wechselverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1925 wird die Station „Brzezie n/O.“ des Staatsbahndirektionsbezirks Katowice als Tarifstation mit sämtlichen Abfertigungsbefugnissen eröffnet. Die Hinweise 1) bzw. *) auf die Anmerkungen „Der Eröffnungstag“ bzw. „Die Eröffnung wird besonders bekanntgegeben“ sind bei dem Stationsnamen Brzezie n/O. in dem Tarif zu obengenanntem Verkehr in allen Fällen zu streichen.

Oppeln, den 15. Juli 1925. (716)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen) namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Tiert[…] Teil I, Tfv. 501.

Am 1. August 1925 tritt d[…] trag IV in Kraft. Er enthält Än[…] und Ergänzungen des Vorworts[…] gemeinen Ausführungsbestimmu[…] Eisenbahn-Verkehrsordnung, d[…] meinen Tarifvorschriften und d[…] gebührentarifs. Die verkürz[…] öffentlichungsfrist ist gemäß §[…] genehmigt (s. RGBl. 1914, S. 45[…]

Auskunft geben auch die b[…] Güterabfertigungen sowie die A[…] der Deutschen Reichsbahn-Gesell[…] Berlin C. 2, Bahnhof Alexand[…]

Berlin, den 13. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[…]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil […] (Tfv. 502).

Mit Gültigkeit vom 1. Aug[…] werden die Zuschlagsfrachten d[…] horn-Barmstedt-Oldesloer Eisen[…] Abschnitt F des Tarifs geänd[…] verkürzte Veröffentlichungsfrist[…] mäß § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. […] nehmigt.

Nähere Auskunft geben auch[…] teiligten Güterabfertigungen s[…] Auskunftei der Deutschen Rei[…] Gesellschaft in Berlin C. 2, […] Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells[…]
Reichsbahndirektion Berli[…]

Lokalgütertarif Teil II; Änder[…] Frachtsätze für Salz der Post[…]

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 192[…] weiteres werden für Salz der Po[…] in den nachstehenden Relatio[…] gende Frachtsätze eingeführt:

a) von Linz nach Wien, Nussd[…] Korneuburg für Aufgaben v[…] destens 10 000 kg pro Schiff[…] brief 11 200 ö. K. per 100 kg;

b) in allen übrigen Relationen, […] den unter a) genannten R[…] bei Aufgaben von wenig[…] 10 000 kg die Frachtsätze der F[…]

Wien, 17. Juli 1925.

Erste Donau-Dampfschiffah[…]
Gesellschaft.

Zahlungsbedingungen für Schiff[…] und Nebengebühren, für Bahn-V[…] ten, Ausfuhr-Abgaben, Zölle und […] Barvorlagen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 192[…] neue „Zahlungsbedingungen“ in K[…]

Nähere Auskünfte erteilen die[…] tion und die gesellschaftlichen […] stellen.

Wien, am 14. Juli 1925.

Erste Donau-Dampfschiffahr[…]
gesellschaft.

Lokalgütertarif Teil I Abt. B G[…] und Holzverkehr. Abänderung d[…] zeichnisses der Feiertage in Ru[…]

Mit Gültigkeit vom 15. Juli tre[…] änderungen im Verzeichnis der F[…] in Rumänien ein.

Nähere Auskünfte erteilen die[…] tion und die gesellschaftlichen […] stellen.

Regensburg, den 14. Juli 1925.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-[…]
gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

›n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

|r 31. Berlin, den 30. Juli 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Zum Präsidentenwechsel bei der Reichsbahndirektion Berlin.

ı 24. Juli 1925 trat der Reichsbahndirektionspräsident Dr. e rauch zur Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft ır ım dort die Leitung der Personalabteilung zu übernehmen. s ehr die Beamten und Arbeiter der Reichsbahndirektion rl dem scheidenden Präsidenten Glück, Erfolg und auch ein s liches Sichwohlfühlen in der neuen bedeutsamen Stellung n hen, so sehr bedauern sie aber auch seinen Fortgang. Herr ä lent Weirauch hat es während seiner kurzen, nur 1½jäh-e Amtszeit in ausgezeichneter Weise verstanden, sich nicht e das Vertrauen der Beamten- und Arbeiterschaft zu er-r n, sondern darüber hinaus bei allen, die mit ihm in per-ı he Berührung kamen, auch persönliche Zuneigung zu er-c n. Für die Beamten der engeren Direktion, die in täglichem n ge mit ihm zu arbeiten die Ehre hatten, war es immer Freude, Rat und Entscheidung bei ihm einzuholen. Sein o ügiges, allem Kleinlichen abholdes Wesen, seine gründliche r nis des Eisenbahnwesens, die er sich in der früher üblichen u ahn vom Amtsvorstand bis zum vortragenden Rat erworben t sein klares Urteil bei der Bearbeitung schwieriger ört-licher Berliner Fragen, seine Menschenkenntnis und nicht zuletzt sein frischer herzlicher Humor machten ihn zu einem wirklichen und angenehmen Führer. Wie seine bewährten Vorgänger, hat er mit Sorgfalt und Erfolg den in der Reichsbahndirektion Berlin herrschenden kollegialen Geist weitergepflegt und zu erhalten verstanden, der allein geeignet ist, die mit Recht jetzt geforderten höheren Leistungen im Interesse der Gesamtheit zu erzielen.

Dieselben Sympathien wie in seinem Hauptamt, als Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, hat Herr Präsident Weirauch sich auch in seinen bedeutungsvollen Nebenämtern als Vor-sitzender der ständigen Tarifkommission und als Vorsitzender des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erworben; auch hier sieht man ihn ungern scheiden.

Möge Herrn Weirauch auch in seinem neuen, demnächst viel-leicht wieder besondere Anforderungen stellenden Amt gleicher Erfolg in jeder Hinsicht im Interesse unserer Reichsbahn be-schieden sein!

M.

Eisenbahn und Wegerecht.

Ein Beitrag zu § 39 des Reichsbahngesetzes.

Von Reichsbahnrat Dr. **Ottmann**, Elberfeld.

I.

Das Verhältnis der Eisenbahn zur Straße.

Als die Eisenbahnen Mitte des vorigen Jahrhunderts ihre Vormachtstellung gewannen, trat der damals ohnehin nicht bedeutende Achsverkehr auf den Straßen zunächst noch weiter in den Hintergrund. Um die Jahrhundertwende aber fing der Straßenverkehr an, sich zu neuem Leben zu regen. Die Entwickelung hing mit der zunehmenden Bevölkerung und dem Wachstum der Städte, ganz besonders aber mit zwei Erfindungen auf technischem Gebiet zusammen. Zuerst war es die Elektrizität, die revolutionierend wirkte. Straßenbahnen entstanden. Die zweite Entwickelungsperiode stand unter dem Zeichen des Automobilverkehrs, der in zunehmendem Maße die Wege belebte und dessen Entwickelungsmöglichkeiten allem Anscheine nach noch nicht erschöpft sind. In dicht besiedelten Gegenden, wie z. B. dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und dem Bergischen Land deuten täglich neu entstehende Automobillinien und viele noch unerledigte Anträge auf Konzessionierung weiterer Strecken darauf hin, daß mit einem fortgesetzten Anwachsen des Verkehrs auf der Straße vor der Hand gerechnet werden muß.

Dieser sich entwickelnde verdichtete Straßenverkehr findet in dem ebenfalls gerade in diesen Gebieten dichten Schienennetz der Eisenbahn vielfach ein Hindernis, nämlich überall da, wo die öffentliche Straße den Schienenweg kreuzt. Wo wir Planübergänge haben, bedeuten diese nicht nur eine Störung, sondern unter Umständen eine Gefahr für den Automobilverkehr. Wo die öffentliche Straße mittels einer Unterführung unter der Eisenbahn hergeleitet ist, sind diese Bauten häufig so eng, daß große Fahrzeuge kaum einzeln durchfahren, geschweige sich ausweichen können. Bisweilen bilden auch die Unterführungen Kurven oder Winkel, die für die Kraftwagen zu scharfe Krümmungsradien aufweisen. Bei Brückenbauten ist Verstärkung und Verbreiterung des Baues ein selbstverständliches Erfordernis, wenn dem Expansionsdrang des Straßenverkehrs genügt werden soll.

Die Frage, wen die Kosten dieser Neuerungen treffen, steht heute im Mittelpunkt des Interesses. Soweit es sich bei dem von dem öffentlichen Weg gekreuzten Schienenstrang um die Reichsbahn handelt, und das ist fast immer der Fall, ist die Frage der Kostentragung im § 39 des Reichsbahngesetzes geregelt. Hier heißt es: „Wenn an einer Kreuzung der Reichsbahn mit einem öffentlichen Verkehrsweg infolge Vermehrung des Verkehrs oder sonstiger Veränderung der Verhältnisse die Anlagen der Reichsbahn oder der Verkehrswege oder beider geändert werden müssen, so sind die Kosten von der Gesellschaft allein zu tragen, wenn die Veränderung allein durch den Reichsbahnverkehr veranlaßt war. Die Kosten sind zwischen beiden angemessen zu verteilen, wenn die Veränderung sowohl durch den Reichsbahn- als auch durch den Wegeverkehr veranlaßt war. Bei Streit über die Verteilung der Kosten wird die endgültige Entscheidung, soweit sie nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, von dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister getroffen."

Es ist die Aufgabe der folgenden Zeilen, dem Inhalt und der Tragweite der vorstehenden Bestimmung nachzugehen, wobei es unerläßlich ist, einige andere mit der Kostenverteilung im Zusammenhang stehende Fragen des öffentlichen Rechts in den Kreis der Erörterung zu ziehen.

II.

Wesen und Inhalt des Wegeveränderungsrechts.

Den Ausgangspunkt unserer Betrachtung muß ein Rechtsinstitut bilden, das so alt ist wie die Eisenbahn selbst und das doch erst ziemlich spät seiner Natur nach richtig erkannt und gewürdigt wurde. Es ist jenes eigenartige Wegeverä[nde]rungsrecht, jener rechtsgestaltende Verwaltungsakt, i[n dem] die staatliche Zentralinstanz, der die Genehmigung der [Eisen]bahnanlagen obliegt, die öffentlichen Straßen der Eise[nbahn] dienstbar macht, soweit es deren Anlage erfordert.

Unternehmungen von öffentlichem Nutzen — die Eisenb[ahnen] bieten nicht das einzige, aber das wichtigste Beispiel — [wohnt] die Kraft inne, entgegenstehende Rechte zurückzudrängen. [Der] Kampf geht vornehmlich um den für die Unternehmung be[nötig]ten Grund und Boden. Die Rechtsform, in der der [...] privaten Grundbesitzern gegenüber ausgetragen wird, i[st be]kanntlich die Enteignung. Sie ist ein Ausdruck der [staat]lichen Oberhoheit über das private Eigentum und geht am ö[ffent]lichen Eigentum ihrer Natur nach vorüber[1]). Eine Entei[gnung] öffentlicher Wege gibt es daher nicht. Und doch müssen die Wege dem Bau der Eisenbahn Platz machen. Hier setzt das demselben Ideenkreis wie die Enteignung angehö[rende,] aber ihr doch wesensfremde und zu Unrecht mit ihr häufi[g ver]wechselte Wegeveränderungsrecht ein.

Wird bei der Enteignung öffentliches Interesse gegen P[rivat]interesse abgewogen, so hier öffentliches Interesse gegen ö[ffent]liches Interesse, denn Eisenbahn und Landstraßen sind [ihrer] Zweckbestimmung nach miteinander verwandt. Sie dienen dem öffentlichen Verkehr. Das französische Verwaltungs[recht] hat diesem Gedanken durch die Prägung eines gemeins[amen] Oberbegriffs und durch den Ausbau der Lehre von der [domaine] puplique den konsequentesten Ausdruck verliehen.

Wir können das Wegeveränderungsrecht im Hinblick [auf] seinen wesentlichen Inhalt auch Verkehrsgestaltu[ngs]recht nennen, insofern hier eine dem öffentlichen Verk[ehrs]wesen übergeordnete Stelle die Herrschaftsgebiete des einen [und] anderen Verkehrsmittels räumlich gegeneinander abgrenzt [und] beide dem gemeinschaftlichen größeren Zweck unterordnet.

Bei der Ausübung des Wegeveränderungsrechts hande[lt es] sich zunächst um die rechtmäßige Vornahme tatsächlicher [Ände]rungen an öffentlichen Wegen (Einziehung von Wegen, [...] Verlegung oder die Anordnung von Kreuzungen) zugu[nsten] einer im Bau begriffenen Eisenbahn. Die Ausübung des R[echts] bildet dabei einen immanenten Teil der sogenannten Pl[an]feststellung, jener Feststellung der Lage, der Gestal[t] und Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen in allen ihren [Be]standteilen, einschließlich der Bestimmung, inwieweit es [zu]gunsten der durch die Eisenbahn in Mitleidenschaft gezog[enen] öffentlichen und Privatinteressen der Herstellung beson[derer] Anlagen bedarf, wo und wie dieselben auszuführen sind.

Die Planfeststellung hat sich in einem geordneten Verfa[hren] abzuspielen, in dem die Aufstellung der Pläne in dem erfo[rder]lichen Umfang, ihre Prüfung und Anhörung aller Beteili[gten,] eine gerechte Abwägung der gegenseitigen Interessen verb[...]

Unser Rechtsinstitut erschöpft sich aber keineswegs in [der] einmaligen Anordnung einer Wegeveränderung beim Bau [der] Eisenbahn. Es greift weit darüber hinaus. Seine Wirku[ngen] setzen sich fort, solange Eisenbahn und Weg trotz oder ge[rade] wegen der einmal geschaffenen Rechtsbeziehungen miteina[nder] kollidieren können und sich doch vertragen müssen. Die [Ent]wickelung weder des Eisenbahnverkehrs noch des Straßen[ver]kehrs ist bei der ersten Planfeststellung vorauszusehen. [Die] Behörde, der die Eisenbahnaufsicht und die Planfeststel[lung] obliegt, behält die Befugnis, auch späterhin den verände[rten] Verhältnissen Rechnung tragend, weitere Veränderungen in [der] Anlage der Eisenbahn wie der kreuzenden Straßen anzuord[nen.]

Zum Wegeveränderungsrecht gehört schließlich auch noch [die] Verteilung der Kosten der angeordneten Wegeveränderung, [...]

[1]) Otto Meyer, Deutsches Verwaltungsrecht Bd. II, Seite 2[...]

.teilung nach bestimmten durch Gesetz oder Verwal- .is festgelegten Normen oder nach freiem Ermessen . Erst mit der Hinzunahme dieser Kostenverteilung ist .htsinstitut vollinhaltlich umschrieben.

. die Ausübung des Wegeveränderungsrechts entsteht .rt, wo eine Kreuzung der Eisenbahn mit einem öffent- .eg vorgesehen wird, eine eigenartige eisenbahnrecht- .gegemeinschaft. Von einer Wegegemeinschaft . deshalb zu sprechen berechtigt, weil bei jeder . von Schienenweg und Straße die sich überschneidenden .eiden gemeinschaftlich sind. Bei dem Planübergang .s gemeinschaftliche Stück sinnfällig in der Abgrenzung . herabgelassene Schranke in Erscheinung. Bei Über- .rführungen liegt es jedoch nicht anders, wenn wir uns .g mit dem darüber liegenden Luftraum der in diesem .ukreuzt wird, als Einheit vorstellen.

.as Wegeveränderungsrecht selbst, so gehört auch das .wendung entspringende Recht der Wegegemeinschaft .lich dem Gebiet des öffentlichen Rechtes an. Jede .g bürgerlich-rechtlicher Grundsätze, etwa die der Er- .er Gesellschaft oder Gemeinschaft nach dem Bürger- .setzbuch, auf diese Wegegemeinschaften zur Abgren- . Anteile und Pflichten der beiden Parteien gegenein- .irde unhaltbare Ergebnisse zeitigen.[2])

.viteres Eingehen auf Einzelheiten der heutigen Rechts- .at einen Rückblick auf die Entwicklung des Fragen- . vor dem Reichsbahngesetz erforderlich.

III.

.Rechtsentwicklung bis zum Reichsbahngesetz.

A.

.i die Zeit vor der Verreichlichung der Länder- .alen in Betracht kommt, beschränken wir den Rückblick .e reußischen Verhältnisse.

.: Träger des Wegeveränderungsrechts.

.ndament des preußischen Eisenbahnrechts bildete das .om 3. November 1838. In ihm finden wir bereits die .nts, daß der Bau der Eisenbahn und ihre Eingliederung .stem der öffentlichen Verkehrswege Sache einer staat- .Zntralbehörde sein muß.

.ere Instanz, welcher die Obhut über die verschiedenen .ngen für den öffentlichen Verkehr zusteht, sollte über .eich der konkurrierenden Interessen der einzelnen Ver- .alten befinden. In diesem Sinne legte § 4 des Gesetzes .Worten: „Die Genehmigung der Bahnlinie und ihre voll- .Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem .inister (später Minister der öffentlichen Arbeiter) vor- . — in die Hand eben dieses Ministers das Wegever- .recht, dessen Ausübung durch die Feststellung der Bau- .seitens des Ministers erfolgte.

.ständigkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur .ng des Wegeveränderungsrechts wurde später gesetz- .nals bestätigt durch § 158 des preußischen Zuständig- .zes vom 1. August 1883. Hier wurde gegenüber der .die Sorge für die öffentlichen Wege, die Anordnungen . Bau, ihre Unterhaltung und die Verteilung der Kosten . Wegepolizeibehörde ist, die Ausnahme festgelegt, daß .Minister der öffentlichen Arbeiten nach § 4 des Eisen- .zes zustehenden Befugnisse hiervon unberührt blieben. .eibehörden sind im allgemeinen die Ortspolizeibehörden .ene Hüter der spezifisch lokalen, d. h. sich aus dem nachbarlichen Zusammenwohnen ergebenden Gesamtinteressen. Jede Kreuzung von Eisenbahn und Straße ging aber nach der Ansicht des Gesetzgebers über den Rahmen einer nur lokalen Bedeutung hinaus, weil der Schienenweg der Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs über diese Bedeutung hinausgeht.

b) Die Kosten der ersten Anlage.

Hatte so der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes den Bauplan einer Eisenbahnanlage geprüft und genehmigt und war hierbei eine Kreuzung der Eisenbahn mit einer Straße vorgesehen und zu diesem Zweck eine Veränderung des Weges und die Vornahme gewisser baulicher Anlagen angeordnet, so verstand es sich von selbst, daß die Kosten dieser Arbeiten von der Eisenbahn zu tragen waren. Die Straße mit ihrem Verkehr war da. Die Eisenbahn sollte neu geschaffen werden. Hier gab es keinen Zweifel, daß alle Baukosten der Eisenbahn zur Last fielen.

c) Die Unterhaltungskosten.

Zweifel setzten erst ein bei der Frage, wer die Unterhaltungskosten der veränderten Wege sowie der etwaigen baulichen Anlagen bei den Kreuzungen zu tragen hatte. In der Regel wurde hierüber in der Planfeststellung selbst Bestimmung getroffen. An einem gesetzlichen Maßstab für die Verteilung der Wegeunterhaltungskosten fehlte es dabei. Die Verwaltungspraxis suchte und fand einen brauchbaren Maßstab in dem Verhältnis des Umfangs der Unterhaltungslast vor und nach Vornahme der Wegeveränderung. Man ging davon aus, daß die Lasten der ordentlichen Wegebaupflichtigen durch den Bau der Eisenbahn keine Vermehrung erleiden dürften.[3])

Ein Beispiel mag das vorstehende veranschaulichen:

Bei dem Bau einer Eisenbahn ist ein Weg in Höhe der Gleise über die Bahn hinweggeleitet. Da der Bahnkörper erhöht liegt, ist der Weg durch Aufschütten von Rampen an das Bahnplanum herangeführt worden. Eine den Weg kreuzende Mulde mußte in die Rampe eingezogen und überbrückt werden.

Die gesamten Baukosten bei der Umgestaltung des Weges, die Kosten für das Aufschütten der Rampen und die Herstellung der Brücke fielen in einem solchen Falle aus den oben angeführten Gründen ohne weiteres der Eisenbahn zur Last.

Die Unterhaltungskosten des Weges aber waren zwischen der Eisenbahn und den ordentlichen Wegebaupflichtigen in der Weise zu verteilen, daß auf die erstere eine der Steigerung der gesamten Unterhaltungslast entsprechende Teil entfiel. Das eigentliche Kreuzungsstück, das Wegestück zwischen den Eisenbahnschranken, wurde allerdings nach ständiger Praxis der Eisenbahn allein zur Unterhaltung zugeschieden, da man hier das Interesse und die Bedeutung der Eisenbahn als weit überwiegend ansah. Im übrigen aber erstreckte sich die Unterhaltungspflicht der Bahn grundsätzlich nicht auf irgendeinen räumlich begrenzten Teil des Weges, etwa auf 50 oder 60 Meter, oder auf das ganze Planum der Rampe oder allein auf die Brücke, sondern die Bahn war mit einer Quote an den Unterhaltungskosten des ganzen Weges einschließlich der Brücke, der Böschung und des Unterbaus der Rampen zu beteiligen. Abweichungen hiervon bedurften der ausdrücklichen Anordnung in dem Planfeststellungsbeschluß oder einer mit Zustimmung der Wegepolizeibehörde vorgenommenen Vereinbarung der Beteiligten untereinander. Aus Zweckmäßigkeitsgründen sind derartige Sonderregelungen und Vereinbarungen allerdings vielfach getroffen worden, aber ohne das hierbei der erwähnte Maßstab für die Kostenverteilung aufgegeben wurde.

Der Grundsatz der quotenmäßigen Verteilung der Unterhaltungskosten kamen auch da zur Anwendung, wo bei der Planfeststellung die Frage der Kostenverteilung ausnahmsweise mit Stillschweigen übergangen war. Hierfür hatte die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts gesorgt. Das Oberverwaltungsgericht kam als Berufungs- oder Revisionsinstanz in Frage, wenn

.Das Wegeveränderungsrecht wurde zum ersten Male ein- .tersucht von Otto Meyer im Archiv für öffentl. Recht .ite 511 ff. und Bd. 16, Seite 38 und 203 ff. Veranlassung . ein praktischer Fall, bei dem zwei Instanzen — Land- .d Oberlandesgericht —, die Existenz unseres Rechts- .öllig übersehen und mit zivilrechtlichen Begriffen aus- . versucht hatten. Erst das Reichsgericht hatte das .nderungsrecht und seine Bedeutung für den Fall er-

[3]) Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Bd. I, Seite 235 ff.

ein Wegebaupflichtiger, der sich zu Unrecht von der Wegepolizeibehörde zur Lastentragung herangezogen fühlte, im Klagewege vor dem Kreis- oder Bezirksausschuß sein Recht suchte (§ 56 des preuß. Zuständigkeitsgesetzes). In ständiger Rechtsprechung entschied das Oberverwaltungsgericht dahin, daß auch beim Fehlen einer ausdrücklichen Bestimmung über die Kostenverteilung der Eisenbahn eine Unterhaltungslast soweit aufzubürden sei, als erforderlich ist, um eine Kränkung des Rechts des ordentlichen Wegebaupflichtigen durch eine rechtswidrige Vermehrung seiner Baulast auszuschließen[4]).

Das Oberverwaltungsgericht hielt sich mit dieser Auslegung durchaus im Rahmen der anerkannten Grundsätze über die Auslegung rechtsgeschäftlicher Willenserklärungen. Es füllte eine Lücke in der Planfeststellung aus, so wie Treu und Glauben im Verkehr und die Richtlinien des in der Planfeststellung zum Ausdruck gebrachten Willens der Verwaltungsbehörde es verlangte.

d) Die Kosten späterer Veränderungen.

Machte die Frage der Verteilung der Baukosten gar keine und die der Unterhaltungskosten nur relativ geringe Schwierigkeiten, so kommt man bei der Frage, wer die Kosten späterer baulicher Veränderungen zu tragen hat, auf äußerst umstrittenes Gebiet.

Zunächst war es klar, daß über die Verteilung auch dieser Kostenlast der Minister der öffentlichen Arbeiten zu entscheiden hatte. Aber das Fehlen eines gesetzlichen Maßstabes, nach dem er sich hierbei zu richten gehabt hätte, machte sich im Gegensatz zu der oben behandelten Regelung der Unterhaltungskosten oft genug peinlich fühlbar, um so mehr als es allen Bemühungen zum Trotz hier nicht gelang, eine gefestigte nach einheitlichen Grundsätzen aufgebaute Verwaltungspraxis auszubilden. Die Verhältnisse lagen eben von der Unterhaltungslast wesentlich verschieden. Machte die Veränderung des Straßenverkehrs oder die Veränderung des Eisenbahnverkehrs bei den Kreuzungen eine Neugestaltung der Anlagen erforderlich, so gingen die hier aufzuwendenden Beträge schon rein zahlenmäßig meist weit über das hinaus, was die gewöhnliche Unterhaltungslast für die Eisenbahn und die ordentlichen Wegebaupflichtigen bedeutete. Es kam hinzu, daß derartige Lasten, weil sie vorher nicht voraussehbar gewesen waren und alle wirtschaftlichen Berechnungen über den Haufen werfen konnten, doppelt unangenehm empfunden wurden.

Kleine Verbesserungen, das ging noch an. Sobald aber kostspielige Bauten, breite Brücken auf massiven Pfeilern, Wegeunterführungen und Überführungen in Frage kamen, konnte es leicht zu einem inneren Konflikt bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten kommen. Er war ja nicht nur der berufene Hüter des gesamten öffentlichen Verkehrswesens, er war auch der verantwortliche Leiter der Staatseisenbahnen als wirtschaftliches Unternehmen, dessen finanzielle Erfolge ihm in hervorragendem Maße am Herzen liegen mußten. Mußte da nicht, wenn er vor der Frage stand, den veränderten Verhältnissen durch die Anordnung neuer Kreuzungsanlagen Rechnung zu tragen, der Gedanke auftauchen: Sind wir als Staatsbahn dazu eigentlich verpflichtet, oder ist es nicht vielmehr Sache der Kommunalverbände, der Land- und Stadtgemeinden? Die Lösung solcher Fragen, so fährt Otto Meyer aus, sah man dann gern in einer Art mageren Vergleichs. Man wollte seinen guten Willen zeigen und den Bau herstellen, die Stadt, die Landgemeinde oder wer sonst wegeunterhaltungspflichtig war, sollte aber auch ihrerseits guten Willen zeigen und einen Zuschuß zahlen. Und dann begann ein Verhandeln, bei dem sich leicht persönliche Einflüsse geltend machten. Abgeordnete nahmen Partei. Politische Rücksichten spielten herein. Alles in allem: Die Entscheidung war wesentlich eine Machtfrage. Die versöhnende Kraft einer gleichen Rechtsregel versagt, weil ein formales geschriebenes Recht nicht gegeben war[5]).

[4]) Entscheidungen des preuß. Oberverwaltungsgerichts Bd. 9, Seite 199 und Bd. 54, Seite 314.

[5]) Otto Meyer, Archiv für öffentl. Recht Bd. 16, Seite 239.

An Versuchen, eine derartige Rechtsregel in Erm[angelung] eines geschriebenen Rechtes aus der Natur der Sache a[bzuleiten] hat es nicht gefehlt. Die Lösungsversuche bewegten [sich in] drei Richtungen:

1. Eine weit verbreitete Meinung ging von dem Gedan[ken aus,] daß die Kosten naturgemäß dem zur Last fallen müßten, i[n dessen] Interesse die Neuanlage geschaffen würde. Liegt es im [Interesse] der Eisenbahn, ein drittes oder viertes Gleis zu legen, [so mag] sie auch die Kosten der Verbreiterung der Überführun[g tragen.] Liegt es im Interesse des Straßenverkehrs, daß ein [Planüber]gang durch eine Unterführung ersetzt wird, so mag [er die] Kosten des Baues dieser Unterführung auf sich neh[men. So] einleuchtend diese Interessentheorie klingt, [kann diese] Regel doch nicht in allen Fällen zu einem befriedige[nden Er]gebnis führen.

Setzen wir nur einmal den Fall, daß ein Planübergang [für den] Straßenverkehr deshalb unerträglich geworden ist, weil [sich der] Eisenbahnverkehr verstärkt hat. Die Züge verke[hren in] dichterer Folge oder die Eisenbahn nimmt vielleic[ht häufige] Rangierbewegungen vor, die eine immer häufigere und [längere] Unterbrechung des Straßenverkehrs hervorruft. Die E[rsetzung] des Planübergangs durch eine Unterführung liegt hier [nicht im] Interesse der Eisenbahn, denn ihr Betrieb wird nicht [dadurch] gestört, daß sich der Straßenverkehr an den herabge[lassenen] Schranken staut. Die Neuanlage würde vielmehr aus[schließlich] im Interesse des Straßenverkehrs liegen und danach müß[te er] allein die Kosten der notwendig gewordenen Unte[rführung] tragen. Aber man empfindet es zweifellos als unbi[llig, die] Eisenbahn, deren gesteigerter Verkehr allein an d[er ver]änderten Sachlage schuld ist, zu den Neubaukosten nich[t heran]zuziehen.

Und andererseits: Ist ein Weg auf einer Brücke ü[ber die] Eisenbahn geführt und ist die Brücke der Belastung [des ge]steigerten Straßenverkehrs nicht mehr gewachsen, da[nn liegt] es sicherlich auch im Interesse der Eisenbahn, das unzul[ängliche] Bauwerk und seine Einsturzgefahr durch den Neubau e[iner auf] massiven Pfeilern ruhenden Brücke zu ersetzen. Hi[er] empfindet man es als unbillig, die Eisenbahn, wenn a[uch nur] teilweise, zu Kosten heranzuziehen, die lediglich du[rch den] Straßenverkehr verschuldet sind.

2. Eine andere Lehrmeinung glaubte die vorgenannten [Schwierig]keiten zu vermeiden, wenn sie die Last der Neuanlagen n[ach dem] Maßstab der Verursachung ihrer Notwendigkeit verteilt[e. Wer] daran schuld ist, daß der bisherige Zustand nicht mehr a[usreicht,] soll die Kosten tragen. Dieser Grundsatz, nennen wir [ihn die] Verursachungstheorie, wurde allseitig als de[r natür]lichste anerkannt. Aber Bedenken zumal an seiner pra[ktischen] Durchführbarkeit machten sich doch mannigfach geltend.

Es erschien unendlich schwer festzustellen, wer nun e[igentlich] an der Neuanlage schuld ist. Gewöhnlich liegt es ja [so, daß] beides zusammengenommen, Eisenbahn- und Straßenverk[ehr die] Unhaltbarkeit des bisherigen Zustandes verursacht [. In] diesem Falle mußte man folgerichtig auch auf eine gen[aue] Kostenlast herauskommen. Bei der Berechnung aber, [wieviel] die Eisenbahn, wieviel die Straße schuld ist, glaubte ma[n, müßte] notwendig wieder jener Machtstreit beginnen, den man d[urch eine] feste Rechtsregel gern ausgeschaltet wissen wollte. V[or allem] aber — und hier fühlt man sich an eine bekannte The[orie aus] der Lehre des Kausalzusammenhanges erinnert — i[st] unter „Ursache“ jede conditio sine qua non zu verstehen[. Hätte] die Eisenbahn die Straße nicht seinerzeit durchschnitte[n,] dann wäre es überhaupt nicht nötig gewesen, die Str[aße mit] einer Brücke über die Bahn zu führen, und dann würde a[uch] der Ersatz der durch den gesteigerten Straßenverkehr u[nbrauchbar]lich gewordenen Brücke durch eine solche von größer[en Aus]maßen nicht notwendig gewesen sein. Letzten Endes [wäre] doch die Eisenbahn wieder schuld an diesem Brückenne[ubau.]

Und diese letzte Konsequenz wurde dann nicht einmal [als] billig empfunden, und in dem Bestreben, dieser Tatsach[e]

. tragen und zu klaren Verhältnissen zu kommen, ent-
. sich eine dritte Meinung, die die Kostenverteilung auf
. tät von Eisenbahn oder Straße abstellte. Prior tempore,
. e.

. bei Herstellung der Bahn ein öffentlicher Weg nicht
. den sie gestört hätte, sollte für die Bahn keine Ver-
. bestehen, den nachträglich auftretenden Bedürfnissen
. Kosten gerecht zu werden. Neuanlagen, die bei einem
. ch über oder unter der Eisenbahn hergeführten Weg
. teigerten Straßenverkehr notwendig werden, sollen hier
. gar dem Wegeherrn zur Last fallen.

. über die Bahn bei ihrem Bau einen öffentlichen Weg
. rfand und ihr die Kreuzung dieses Weges zwar erlaubt,
. zugleich aufgegeben wurde, Vorkehrungen zu treffen,
. ortbestand des Weges sicherten, Planübergänge, Unter-
. Brücken, so sollte es auch, wenn aus irgendeinem
. iese Vorkehrungen auf die Dauer sich als ungenügend
. Sache der Bahn sein, sie auf ihre Kosten zu ver-
. und den Bedürfnissen anzupassen. Das Risiko der Ver-
. ehrung auch auf der Straße geht in diesem Falle zu
. er Bahn, die ein für allemal dafür aufzukommen hat,
. Weg dadurch, daß er sie kreuzt, nicht unfähig werde,
. ehr zu genügen, dem er zu dienen bestimmt ist.

. Prioritätstheorie[6]) bedeutet sicher eine noch
. e Lösung als die vorhergehende. Sie mag logisch und
. stisch einwandfrei sein. Den wirtschaftlichen Bedürf-
. gt sie wenig Rechnung. Bei Priorität des Weges soll
. bahn die Gefahr eines Anwachsens des Straßenver-
. en, bei Priorität der Eisenbahn soll dem Wegeherrn
. r eines Anwachsens des Eisenbahnverkehrs zur Last
. s ist ein Widerspruch in sich, zwei Verkehrsunter-
. n von öffentlichem Nutzen, deren Lebensnotwendigkeit
. d Planfeststellung anerkannt ist, in eine derartige Ab-
. voneinander zu bringen, daß mit dem Wachsen der
. fähigkeit des einen eine steigende Belastung des
. verbunden sein soll. Die Einschaltung einer solchen Ge-
. ng ist gekünstelt und hat mit einer gerechten Inter-
. gung nichts zu tun. Der kategorische Imperativ wirt-
. en Denkens verlangt die Überbürdung der Kosten auf
. en wirtschaftliche Erstarkung die Kostenaufwendung
. endig machte.

. fechter der Prioritätstheorie pflegten ihrer Lehre eine
. Einschränkung hinzuzufügen. Sie meinten, für das
. Bahn dürfe nur das Maß der Benutzung der Straße
. t kommen, nicht aber brauche sie eine Änderung der
. Weges sich gefallen zu lassen. Wenn z. B. bei Her-
. er Bahn ein öffentlicher Fußweg mittels einer Fuß-
. cke über den Bahnkörper hinweggeführt worden ist,
. mit nicht die Verpflichtung für die Bahn verbunden,
. swachsung zu einem Fahrweg durch die Herstellung
. iten Straßenbrücke Rechnung zu tragen. Diese
. ur sei vielmehr als eine solche anzusehen, für die der
. allein aufzukommen habe. Eine Scheidung zwischen
. d kleinen Fahrstraßen sei dagegen nicht zu machen.
. eiler Unterschied nur im Maße des Verkehrs zu sehen,
. in er Art desselben, und das Risiko des Maßes und der
. igen neuen Verbesserungen trage die Bahn allein.

. der Unterscheidung zwischen Art und Maß des Ver-
. ende Abschwächung der Gefahrhaftung hätte vielleicht
. msten Ungerechtigkeiten beseitigen können. Es wären
. g Härten übriggeblieben, um das ganze System unmög-
. chen.

. ten allen drei Lösungsversuchen, der Interessen-, der
. ungs- und der Prioritätstheorie Mängel an, und hierin
. d Grund zu finden sein, weshalb sich keine von ihnen
. trittenen Herrschaft durchringen konnte.

. ird von Otto Meyer a. a. O. Seite 242 vertreten.

Die meiste Aussicht auf Erfolg hatte offenbar die Verursachungstheorie[7]), aber die Verwaltungspraxis bewegte sich tastend vorwärts und suchte noch in Entscheidungen von Fall zu Fall nach einer brauchbaren Norm.

Währenddessen hatte das Oberverwaltungsgericht die Frage der Verteilung der Kosten neuer Anlagen auf eigene Faust in Angriff genommen.

Wir haben gesehen, daß das Oberverwaltungsgericht als höchste Instanz in Fragen der Wegeunterhaltungspflicht zum Spruche kam. In ständiger Rechtsprechung entwickelte nun das Oberverwaltungsgericht einen sich immer weiter ausdehnenden Begriff der Wegeunterhaltung und kam so auch zu Entscheidungen über Neuanlagen. Zur Erklärung diene ein Beispiel:

In der Landgemeinde X. kreuzt die Eisenbahn einen öffentlichen Weg. Der Weg ist mit einer auf eisernen Pfeilern ruhenden 5 m breiten Brücke über die Bahn geführt. Der Eisenbahn liegt die Unterhaltungspflicht bezüglich der Brücke ob. Der Amtsvorsteher, von der Ansicht ausgehend, daß die Brücke den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs nicht mehr genügt, gibt der Eisenbahn auf, eine für den Verkehr von Lastfuhrwerk geeignete Brücke mit einer Fahrbreite von mindestens 5,5 m und beiderseitigen Fußwegen von mindestens je 3 m Breite auf massivem Unterbau herzustellen.

Nach Ansicht des Oberverwaltungsgerichts[8]) ist der Amtsvorsteher als Wegepolizeibehörde zu der vorstehenden Anforderung berechtigt. Wenn die Eisenbahn durch ausdrückliche oder stillschweigende Anordnung bei Feststellung des Bauplans in die Reihe der Wegebaupflichtigen eingeordnet wurde, so könne ihre Unterhaltungspflicht, meint das Oberverwaltungsgericht, keine andere sein, als die der Wegebaupflichtigen überhaupt. Hiernach aber habe die Eisenbahn eine durch das wechselnde öffentliche Bedürfnis erforderlich gewordene Verbreiterung des Weges oder der Brücke zu tragen, weil es sich dann eben nicht um eine neue Anlage, sondern um die Unterhaltung einer vorhandenen Anlage nach Maßgabe des jeweiligen örtlichen Bedürfnisses handelt. Wenn eine bloße Verbreiterung und Verstärkung der bestehenden baulichen Anlage untunlich sei, so sei weiter nicht einzusehen, weshalb von der Eisenbahn nicht auch ein völliger Neubau solle verlangt werden dürfen. Dadurch solle nicht ein neues Kommunikationsmittel mit einer von der bisherigen verschiedenen Zweckbestimmung geschaffen, vielmehr nur das bereits vorhandene Kommuniktionsmittel in den durch das Interesse des öffentlichen Verkehrs gebotenen Zustand versetzt werden. Deshalb schließe selbst die Auflage des Neubaus keine neue Verpflichtung für die Eisenbahn in sich, sondern diese würde damit nur zur Erfüllung der ihr früher auferlegten Unterhaltungspflicht angehalten. Wenn das noch eines weiteren Beweises bedürfe, so sei darauf hinzuweisen, daß die Eisenbahn durch die Ortspolizeibehörde zur Herstellung einer neuen Brücke unfraglich dann genötigt werden könne, wenn die vorhandene Brücke schadhaft geworden und nicht reparaturfähig sei.

Die Schlußfolgerungen des Oberverwaltungsgerichts sind in ihrer Auswirkung auf die Belange der Eisenbahn äußerst bedenklich. Schon nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch kann von einer reinen Unterhaltung einer Brücke nur dann die Rede sein, wenn sich das in diesem Bauwerk investierte Kapital nicht verändert. Bei der Vornahme von Reparaturen, selbst bei dem Ersatz einer unbrauchbar gewordenen Brücke durch eine neue im Wert der alten bleiben die Anlagewerte der Eisenbahn unverändert. Wird die Brücke aber größer, stärker und kostspieliger neu gebaut, so handelt es sich für die Eisenbahn um die Schaffung zusätzlichen Kapitals. Dies aber bedeutet einen Schritt von einer

[7]) Ebenso in der sächsischen Praxis. Vgl. Schelcher in Egers eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 13, Seite 266 ff. Bei Schelcher ist allerdings die Unterscheidung der Interessen- von der Verursachungstheorie verwischt.

[8]) Entscheidungen des preuß. Oberverwaltungsgerichts Bd. 21, Seite 222 ff.

wirtschaftlichen Tragweite für die Eisenbahn, daß er keinesfalls der Entscheidung einer Ortspolizeibehörde überlassen werden kann, selbst wenn es gegen diese Entscheidung das Rechtsmittel der Klage im Verwaltungsstreitverfahren gibt. Außerdem würde man sich auf den vom Oberverwaltungsgericht eingeschlagenen Wege im Ergebnis jener Prioritätstheorie nähern, die den Begriff der Gefahrhaftung aufstellt und damit zur Kostenüberbürdung auf den im Einzelfall wirtschaftlich schwächeren Teil kommt. Alle Gründe, die oben gegen das Prinzip, die gesteigerte Tragfähigkeit des einen Verkehrsmittels mit der Belastung des anderen zu verbinden, angeführt wurden, sprechen daher auch gegen die Judikatur des Oberverwaltungsgerichts. Völlig unerfindlich ist es schließlich, wo das Oberverwaltungsgericht bei seiner Rechtsprechung letzten Endes die Grenzen der Unterhaltungspflicht gezogen wissen will, wenn es selbst vor dem Verlangen neuer Kapitalinvestierung nicht zurückschreckt. Daß es eine Grenze gibt, wird von dem Oberverwaltungsgericht anerkannt. Die Ersetzung eines Planübergangs durch eine Über- oder Unterführung liegt z. B. auch nach Ansicht des Oberverwaltungsgerichts nicht mehr im Rahmen einer reinen Unterhaltung des die Eisenbahn kreuzenden Weges[9]). Wo die Grenze aber wirklich verläuft, bleibt unklar und verschwommen.

B.

An der im Vorstehenden geschilderten Rechtslage, wie wir sie in Preußen vor der Verreichlichung der Ländereisenbahnen hatten, änderte sich mit der Übernahme der Bahnen auf das Reich nur der Träger des Wegeveränderungsrechts. Es lag in der Natur der Sache, daß dieses Recht auf den Reichsverkehrsminister übergehen mußte. Daraus ergab sich eine Schwierigkeit. Das Reich, dem eine eigene Verwaltungstätigkeit bisher nur in sehr geringem Umfange zugestanden hatte, übernahm mit der Verreichlichung der Bahnen eine ausgedehnte Verwaltung und schob sein Tätigkeitsfeld weit vor auf Gebiete, die an sich den Ländern vorbehalten sind.

Es gab zwar einmal eine Zeit, wo auch Straßen und Chausseen „des Reiches Straßen" waren, aber diese Zeit liegt weit zurück und ist auch durch die Weimarer Verfassung nicht wieder heraufgeführt worden. Wo die unter der Obhut der Länder stehenden Straßen von dem Schienenweg der Reichsbahn berührt werden, stößt daher Reichsverwaltung auf Landesverwaltung, und die letztere muß weichen. Mit dem Wegeveränderungsrecht ist dem Reichsverkehrsminister auch der Ausgleich der konkurriernden Interessen von Eisenbahn und Straße in die Hand gelegt. Die Zuständigkeit der Länder auf dem Gebiet der Straßenverwaltung ist nur insoweit gewahrt, als dem Reichsverkehrsminister zur Pflicht gemacht wurde, vor seiner Entscheidung die Landesbehörden anzuhören, ohne daß diesen ein Mitbestimmungsrecht eingeräumt worden ist (Art. 94 der Reichsverfassung).

Ganz ohne Einfluß auf die Rechtslage blieb der Übergang der Reichseisenbahnen auf das selbständige Unternehmen Deutsche Reichsbahn am 12. Februar 1924. Erst mit der Schaffung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im August 1924 mußte der mit dem Wegeveränderungsrecht zusammenhängende Fragenkomplex neu aufgerollt werden.

IV.

Die Rechtslage nach dem Reichsbahngesetz.

Das Reichsbahngesetz brachte die wirkliche Verselbständigung der Reichsbahn. Die bisher immer noch in der Hand des Verkehrsministers vereinigt gewesene staatliche Aufsicht über das Eisenbahnwesen und die Leitung der Bahnen als wirtschaftliches Unternehmen wurde mit einem tiefen Schnitt voneinander getrennt. Die Aufsicht über die Reichseisenbahnen verblieb dem Reichsverkehrsminister. Die Leitung der Bahnen als selbständiges Unternehmen wurde der unabhängigen Reichsbahngesellschaft übertragen.

[9]) Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. 3, S. 191 ff.

a) Der Träger des Wegeveränderungsre

Das Wegeveränderungsrecht als solches wird von dem bahngesetz nicht ausdrücklich genannt. Da es jedoch, sahen, einen immanenten Bestandteil der Planfeststellun finden wir es in § 37 des Reichsbahngesetzes mit behande heißt es in Absatz 2 und 3:

„Die Pläne für den Bau neuer und die Veränderung b der Reichseisenbahnanlagen, soweit darüber zwischen der schaft und einer Landespolizeibehörde Meinungsverschied bestehen, sowie die Pläne für neue Reichsbahnstrecken s der Reichsregierung endgültig festzustellen. In diesen Fä die Gesellschaft die Pläne — soweit nach Art. 94 Abs Reichsverfassung erforderlich, mit dem Gutachten der behörde — dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen digen Reichsminister zur Feststellung vorzulegen."

„Die Baupläne werden von der Gesellschaft selbständig stellt, soweit nicht ihre Feststellung nach Abs. 2 der regierung vorbehalten ist."

Es wird also nach dem Reichsbahngesetz unterschieden

1. Planfeststellung für neue Strecken.

Hier bleibt es bei der vor dem Reichsbahngesetz Rechtslage. Die Feststellung der Baupläne liegt dem Re kehrsminister ob. Soweit der Geschäftsbereich der Lande berührt wird — und hierzu gehört eigentlich die Wahrn sämtlicher öffentlichen Interessen gegenüber den ge Eisenbahnanlagen, insbesondere der Schutz der beste öffentlichen Wege —, sind vor der Entscheidung die La hörden zu hören.

2. Feststellung der Pläne für den Bau neuer Anlagen stehenden Strecken und die Veränderung bestehender eisenbahnanlagen.

Hier, wo eine Ausdehnung des Bahnnetzes nicht in kommt, liegt die Planfeststellung in erster Linie der Gese selbst ob. Auch sie hat, soweit der Geschäftsbereich der polizei berührt wird, genau wie bisher nach Art. 94 Abs Reichsverfassung die Landesbehörden vorher zu hören. sie sich mit diesen nicht, so muß über die Planfeststellur hier der Reichsverkehrsminister entscheiden. Zu den zu 2. würden die nachträgliche Änderung einer Kreuzungs der Ersatz eines Planübergangs durch eine Unterführu Verstärkung oder der Neubau einer über die Eisenbahn geleiteten Straßenbrücke gehören.

Die Gesellschaft übt mit der Planfeststellung eine ihr Gesetz übertragene öffentlich-rechtliche Befugnis aus. solche Übertragung des Planfeststellungsrechts ist nich ohne Analogon. Schon früher war es üblich, durch Sta träge ähnliche Delegationen des Planfeststellungsrechts wärtige Staaten vorzunehmen, wenn der Bau fremder bahnen auf dem eigenen Staatsgebiet zugelassen wurde. In Fällen handelte es sich naturgemäß immer nur darum, d wärtigen Staat ausschließlich zur Prüfung des Baupla Standpunkt der Eisenbahninteressen zu berechtigen. Es la in der Absicht solcher Verträge, zugunsten des fremden auf die Wahrung der übrigen, von dem Unternehmen be staatlichen Interessen zu verzichten[10]). Ganz ähnlich l in unserem Fall. Die Reichsbahn-Gesellschaft, die wir keineswegs, einer bisweilen vertretenen Auffassung folge einem Staat im Staate vergleichen wollen, ist auch in erste nur zur Prüfung und Feststellung des Bauplans vom Stan der Eisenbahninteressen aus berufen. Den Landesbe bleibt es überlassen, vom Standpunkt ihrer Interesse Stellung zu nehmen und für den Ausgleich der Interesse erforderlichenfalls der Reichsverkehrsminister sorgen.

b) Die Kosten der ersten Anlage.

Wo bei der Feststellung des Bauplans einer neuen Reich strecke die Kreuzung eines vorhandenen Weges nötig wir

[10]) Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Sei

sich von selbst, daß die Baukosten der hierfür erforder-
nlagen der Reichsbahn zufallen. Wie dies vor dem
ngesetz trotz des Fehlens einer gesetzlichen Grundlage
einem Zweifel unterzogen worden ist, so bedurfte es
uch im Reichsbahngesetz keiner besonderen Bestimmung.

c) Die Unterhaltungskosten.

ie gilt für die Regelung der Unterhaltungspflicht.
tslage ist hier die gleiche geblieben wie zur Zeit der
senbahnen. Bei der Planfeststellung sollte zur Ver-
von Zweifeln auch weiterhin für die Verteilung der
ungslast stets eine ausdrückliche und ins einzelne
Bestimmung getroffen werden. Hierbei sind die in der
n Praxis festgelegten Grundsätze, auch wenn eine
nde gesetzliche Regelung nicht getroffen worden ist,
en. Den Maßstab für die Beteiligung der Reichsbahn-
aft an der Unterhaltung der den Schienenweg kreuzenden
ird also auch weiterhin das Verhältnis des Umfangs der
ungslast des Weges vor und nach der Anlegung der
n abgeben. Die Wegepolizeibehörde ist auch
sbahn-Gesellschaft gegenüber befugt, sie nach Maßgabe
urch die Planfeststellung auferlegten Wegebaulast zur
ung und Verbesserung heranzuziehen und Streitigkeiten
werden nach wie vor im Verwaltungsstreitverfahren
en werden. Hier aber wird es nötig sein, erneut der
des Oberverwaltungsgerichts entgegenzutreten, durch
Interpretation des Begriffs der Wegeunterhaltung aus
haltungspflicht auch eine Pflicht zum Bau neuer, einem
en Verkehrsbedürfnis genügenden Anlagen herzuleiten.
verwaltungsgericht wird seine bisherige Rechtsprechung
Richtung um so mehr überprüfen müssen, als heute
positive Bestimmung des § 39 des Reichsbahngesetzes
und formell die Frage, wen die Kosten späterer Ver-
en treffen, und wer hierüber zu entscheiden hat, ge-
.

d) Die Kosten späterer Veränderungen.

erieller Hinsicht hat sich das Reichsbahngesetz mit der
etroffenen Regelung unter den drei oben gekennzeich-
stenverteilungstheorien zugunsten der Verursachungs-
ntschieden.

bei der Kreuzung der Reichsbahn mit einem öffent-
rkehrsweg die Anlagen der Reichsbahn oder des Ver-
es oder beider geändert werden, so sollen die Kosten von
hsbahn getragen werden, wenn die Steigerung des
nverkehrs die Veränderung veranlaßt hat, von dem
pflichtigen, wenn das Anwachsen des Wegeverkehrs
alassung war und folgerichtig auch von beiden anteils-
enn durch beide, Eisenbahnverkehr und Straßenverkehr
menwirken der alte Zustand unhaltbar geworden ist.

Zweifel darüber, daß das Gesetz eine Regelung im
r Verursachungstheorie wünscht, beseitigt die amtliche
ung, wenn sie sagt, daß die Verteilung der Kosten für
endig gewordenen Umbau der Anlagen nach dem Maß-
Verursachung dieser Notwendigkeit erfolgen soll[11]).

hnt ist damit vom Reichsbahngesetz die Interessen-
.

Verteilung der Kostenlast kommt es nicht darauf an,
eränderung der Anlagen im Interesse der Reichsbahn
Wegebaupflichtigen liegt. In der Regel wird freilich
Verkehr, dessen Anwachsen die Veränderung erforder-
t, auch der Verkehr sein, in dessen Interesse die Ver-
liegt, so daß man in den weitaus meisten Fällen nach
ressen- und Verursachungstheorie zu dem gleichen
für die Kostenverteilung kommt. Daß die Unter-
scheidung trotzdem im Einzelfall von Wichtigkeit sein kann,
beweisen die oben angeführten Beispiele.

Abgelehnt ist vom Reichsbahngesetz aber auch die Prioritäts-
theorie.

Es kommt nicht darauf an, ob Eisenbahn oder öffentlicher
Weg zuerst dagewesen ist. Macht der Bau einer Eisenbahn
die Kreuzung eines vorhandenen öffentlichen Weges notwendig,
so ist für spätere Veränderungen der Kreuzungsanlage aller-
dings stets die Eisenbahn die letzte Ursache, denn wäre sie
nicht gebaut worden, so wäre die heutige Veränderung der
Kreuzungsanlage nicht notwendig. Hierauf kommt es jedoch
nicht an. Das Reichsbahngesetz will, daß die Veränderung des
Eisenbahnverkehrs, nicht die Eisenbahn als solche, die Ursache
für die Veränderung der Kreuzungsanlage sein muß, um die
Überbürdung der Kostenlast auf die Eisenbahn zu rechtfertigen.
Für die sich aus der Prioritätstheorie ergebende Gefahrhaftung
ist nach Wortlaut[13]) und Zweck des Reichsbahngesetzes kein
Raum. Wie ein roter Faden zieht sich durch das ganze Gesetz
der Gedanke, daß zur Sicherung des der Reichsbahn-Gesellschaft
aufgeladenen Reparationsdienstes die finanzielle Grundlage der
Reichsbahn nicht durch unberechenbare Einflüsse von dritter
Seite beeinträchtigt werden darf. Der Gedanke beherrscht den
ganzen, auf Unabhängigkeit abgestellten Aufbau der Gesellschaft,
er äußert sich in dem Steuerprivileg des § 14, in dem gesetzlich
verankerten Betriebsmonopol des § 10 und in manchen anderen
Bestimmungen. Überall das gleiche Leitmotiv: Die Gesellschaft
ist bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit belastet. Die zur Auf-
bringung der Kosten dienenden Mittel dürfen nicht beschränkt,
neue Lasten, deren Tragfähigkeit heute nicht abzusehen ist,
dürfen ihr auch in Zukunft nicht aufgebürdet werden.

Es würde ein Verstoß gegen diesen konsequent durchgeführten
Grundgedanken sein, wenn man aus dem § 39 des Gesetzes eine
Regelung im Sinne der Prioritätstheorie, also einer Gefahr-
haftung von nicht voraussehbarer Tragweite herauslesen wollte.

Die Entscheidung über die Verteilung der Kostenlast liegt bei
dem Reichsverkehrsminister. Da dieser heute nur als staat-
liche Aufsichtsinstanz über der Reichsbahn schwebt, und mit
dieser Eigenschaft nicht mehr die eines verantwortlichen Unter-
nehmers vereinigt, ist eine genügende Garantie dafür gegeben,
daß die Kostenverteilungsfrage nicht trotz des gesetzlich fest-
gelegten Maßstabs wieder auf irgendeine Weise zur Machtfrage
wird, wie wir sie oben gekennzeichnet haben.

Um diese Garantie noch zu verstärken, hat das Reichbahn-
gesetz bestimmt, daß dort, wo reichsgesetzlich oder landesgesetz-
lich für die Entscheidung der Kostenfrage ein Verwaltungsstreit-
verfahren vorgesehen ist oder später vorgesehen werden sollte,
es hierbei sein Bewenden haben soll. Der Vorbehalt für die Zu-
kunft empfahl sich besonders, weil jede nicht vorbehaltene
spätere Abänderung des Reichsbahngesetzes wegen seines Cha-
rakters als internationaler Vertrag erhebliche Schwierigkeiten
machen muß. In Preußen fehlt es bisher an einer Bestimmung,

---

[11]) Begründung, Teil II zu § 39.

[12]) Ebenso Sarter-Kittel, Die neue deutsche Reichsbahngesellschaft, Seite 148.

[13]) Auch der französische Text des Gesetzes spricht sich klar für die Verursachungstheorie aus, wenn es hier heißt: „Les frais seront à la charge exclusive de la Compagnie, si la modification a été provoquée exclusivement par les besoins du service ferroviaire". Die englische Übersetzung könnte allerdings auch im Sinne der Interessentheorie gedeutet werden. „The costs shall be borne wholly by the Company if the alteration is required exklusively to meet the needs of the railway service". — Über die Bedeutung des engl. und franz. Textes für die Auslegung ist ganz allgemein zu bemerken: Maßgebend ist in erster Linie der deutsche Wortlaut des Gesetzes. Wo dieser Wortlaut zu Zweifeln Anlaß gibt und eine mehrfache Auslegung zuläßt, muß zunächst versucht werden, nach Sinn und Zweck des ganzen Gesetzes die richtige Bedeutung zu finden. Eine Hilfe hierbei kann die amtliche Begründung des Gesetzes bieten. In letzter Linie kann auf die fremden Übersetzungen zurückgegriffen werden, um anderweit nicht aufzuklärende Widersprüche zu beseitigen. Da auch der Wortlaut dieser Übersetzungen im Organisationskomitee Gegenstand der Verhandlungen und Vereinbarungen war, sind sie als Gesetzgebungsmaterial nicht ganz zu entbehren, zumal Protokolle über die Verhandlungen des Organisationskomitees nicht existieren.

nach der die Entscheidung im Verwaltungsstreitverfahren zu ergehen hätte.

Das Zuständigkeitsgesetz sieht allerdings in § 56 das Verwaltungsstreitverfahren vor, wenn über die Anlage und Unterhaltung von Wegen unter den Wegebaupflichtigen Streitigkeiten bestehen. Bei der Änderung der Kreuzungsanlagen handelt es sich aber nicht um die Anlage von Wegen im Sinne di stimmung, sondern um die Änderung einer Gemeinschaf zwischen Eisenbahn und Weg. Eine derartige Änderung stets einen Eingriff in die Interessensphäre der Eisenb ihn § 158 des Zuständigkeitsgesetzes ausdrücklich der K des Verwaltungsrichters vorenthalten wollte.

Zum Kapitel Verkehrswerbung.

Woran liegt es, daß die breite Masse gern und viel in Warenhäusern kauft? Offenbar nicht zum wenigsten daran, daß dort dem Publikum eine große Menge der verschiedenartigsten Waren bequem zum Betrachten vorliegt und jede Ware ausruft, was sie kostet. Geschäfte, die nur einiges Wenige ohne Preisangabe in ihren Auslagefenstern zeigen, also sozusagen nur den Geschäftszweig andeuten, den sie betreiben, werden in der Regel nur von Käufern betreten, die zu einem bestimmten Kauf schon entschlossen sind, und mancher Kauf in solchen Geschäften unterbleibt, weil der Käufer die Preise nicht kennt und erst gar nicht hineingeht und danach fragt, aus Besorgnis, einen zu hohen Preis zu erfahren.

Die Nutzanwendung auf den Reiseverkehr lautet: „Preise dem Publikum die Weite an, damit es Lust verspürt, die Eisenbahn zu benutzen, und zeige ihm, was es kostet, damit es sich errechnen kann, daß der Sparpfennig ausreicht.“ Dieses Anreizmittel ist längst bekannt, und doch wird von ihm bei den deutschen Bahnen noch zu wenig Gebrauch gemacht.

In der Tschechoslowakei findet man nicht nur in den Wartesälen und -hallen, sondern auch in den Durchgängen und auf den Bahnsteigen der größeren Bahnhöfe lichtbildnerische Wiedergaben der schönsten und eigenartigen Gegenden der Tschechoslowakei; nicht in kleinem, leicht zu übersehendem Maßstab, sondern groß, in die Augen fallend, und an nicht zu übersehenden Stellen. Die Bildgröße beträgt etwa 50×100 cm, und ein dunkler geschmackvoller Holzrahmen hebt das Bild kräftig von den meist licht gehaltenen Wänden wirkungsvoll ab. Die Lichtbilder sind geschickt aufgenommen und gut hergestellt. Diese Bilder üben auf die Reisenden eine große Anziehungskraft aus, nicht zum wenigsten wohl deshalb, weil der Beschauer durch die lichtbildnerische Wiedergabe den Eindruck der Naturtreue erhält, und nicht wie bei der eigenschöpferischen Reklame erst gegen das Mißtrauen der Übertreibung anzukämpfen hat. Das wartende Publikum verkürzt sich gerne die Zeit durch das Betrachten der Bilder und durch das sich zwangsweise daran anschließende Erörtern der Besuchsmöglichkeiten, Vergleichen mit anderen Gegenden und Wiedergeben eigener Reiseerlebnisse.

Daß derartige Anregungen die Reiselust erwecken und steigern, dürfte nicht zweifelhaft sein. Ein Versuch, in dieser Hinsicht für die Eisenbahn zu werben, ist auch bei den deutschen Bahnen gemacht worden durch Anbringung von Bildern in den D-Zügen; doch hat sich dieser Versuch bisher nur auf wenige Abteile bevorzugter Klassen beschränkt. Damit ist die Absicht, auf die breite Masse des reisenden Publikums zu wirken, nicht erreicht worden. Wer es sich leisten kann, die 1. oder 2. Wagenklasse zu benutzen, wird in der Regel gewohnt sein, seine Erholungsreisen ohne weiteres zu machen; er bedarf daher eines besonderen Anreizes nicht mehr und wird sich im Gegenteil durch Werbebilder, wenn sie nicht erstklassig sind und zur Kritik herausfordern, die er bei längeren Reisen stundenlang um sich zu sehen gezwungen ist, eher abgestoßen als angezogen fühlen. Daher gehört das Werben dahin, wo es einen Eindruck hervorrufen kann, in die Zone derjenigen, die durch das Vorführen schöner Ziele sicherlich auf sich wirken lassen.

Zudem hat die Wagenreklame, wie sie bisher geübt ist, m. E. den Fehler, daß sie vielfach sich auf die Wiedergabe von Einzelheiten beschränkt. Eine weiße Gartenbank unter einem gelb- und rot verfärbten Kastanienbaum mit Ausblick auf ein Gartenhäuschen, oder ein Parkteich mit Schwänen, oder ein Marktbrunnen, ein Denkmal oder die Fassade eines Gebäu mögen gute, künstlerische und das Auge an sich befri Leistungen sein, die aber den Wunsch, die dargestellten stände zu sehen, gewiß nur bei einigen Wenigen — etw verständigen, Architekten usw. — auslösen werden. D fühlt sich weniger durch künstlerische Einzelheiten al die schöne und noch mehr durch die eigenartige Land angezogen. Der Blick auf Berlin aus der Vogelperspek Steilküsten des Samlands, die todstarrenden Dünen der N die absonderliche Landschaft des Spreewaldes, die merkw Felsgebilde der Sächsischen Schweiz, die Melancholie de burger Heide, das Wettersteinpanorama, der Königssee, sprungschanze von Oberschreiberhau, das bunte Getri Oktoberfestes in München, das sind Ziele der Sehnsu großen Masse. Das Bestreben, durch sinnfällige Vor künstlerischer Einzelheiten den guten Geschmack zu he lobenswert, es darf bei dem Hauptzweck der Werbu nur nebenhergehen und sich nicht vordrängen. Das vorge Zurschaustellen schöner und eigenartiger Landscha großem Format und an den sichtbarsten Stellen ersch danach als ein glücklicher Versuch, „die Ware vorzufü

Man erreicht auf diese Weise, daß alle Reisenden, d Bahnhof benutzen müssen, auf die vorgeführten Reiszi merksam werden, und daß diese Reklame, wenn sie einm handen ist, nicht wiederholt zu werden braucht, währ Brauch der Reisebüros, Reiseprospekte auf Wunsch aus oder die Übung, Reisewerbezeitungen in einige Abteile z immer nur auf einen beschränkten Kreis des reisenden kums wirkt und ständig wiederholt werden muß, was n kostspielig ist.

Der Einwand, die Bilder wirkten durch das Davorstehe der Betrachter in den Räumen verkehrshemmend, ist n achtlich. Selbstverständlich wird man sie nicht gerade Sperre aufhängen, sondern da, wo sie nicht stören, und geht, zeigt die Übung auf den tschechoslowakischen Ba am besten.

Ebenso wichtig wie das Zurschaustellen der Ware e aber auch, daß diese Ware ihren Preis ausruft. Man nicht mit dem Einwand, dazu wären die Reisebüros u kunftsstellen da. Der dem Menschen nun einmal ang Hang zur Bequemlichkeit ist ein Faktor, mit dem unbed rechnet werden muß, und außerdem kann es auch in nicht zu den Annehmlichkeiten des Daseins gezählt werd solche Stelle aufzusuchen und mehr oder weniger lan Antwort zu warten, ganz abgesehen davon, daß das Mi bezüglich der Richtigkeit der erteilten mündlichen A vielfach nicht unberechtigt ist. Deswegen erscheint es mäßig, unter solchen Werbebildern die Entfernung d hängestation von dem wiedergegebenen Ort sowie di preise aller Klassen dorthin sowohl für die Einzel- als die Gesellschaftsfahrten anzugeben. Bestehen für die be Entfernung Vorzugspreise, z. B. Sonntagskarten, so wär selbstverständlich besonders augenfällig hervorzuheben.

Ferner dürfte es sich auch empfehlen, auf beliebte A von dem im Bilde dargestellten Orte aus mit kurzen hinzuweisen und auf die diesbezüglichen etwa ebenfalls denen Lichtbilder sowie die am bequemsten gelegenen höfe aufmerksam zu machen.

Dr. Woyczieche

Vereinfachung der Stoffwirtschaft bei den Eisenbahn-Ausbesserungswerken [1]).

Von Eisenbahnobersekretär **Tegeler**, Münster (Westf.)

...wandlung der früheren Hauptwerkstätten in Eisen-...sserungswerke ist laut Denkschrift über die Neuord-... Verwaltung der Hauptwerkstätten vom Dezember 1919 ...Bestreben vorgenommen, aus den Hauptwerkstätten ...ge Werke zu machen. Ob dieses Ziel tatsächlich er-...i, soll hier nicht untersucht werden. Im vorliegenden ...oll nur die äußerst umständliche, mit vielen Schreib-... verbundene Beschaffung und Bewirtschaftung der ...e geschildert und ein Vorschlag zur Vereinfachung des ...s gemacht werden.

...n geltenden Bestimmungen melden die Werke den Be-...Verkstoffen terminmäßig der vorgesetzten Reichsbahn-... an. Hier werden die Meldungen zusammengefaßt und ...schaffungsstellen (Gruppendirektionen oder Eisenbahn-...t) weitergegeben. Die Beschaffungsstellen schließen ...erträge mit den Lieferfirmen ab; Abschrift des Ver-...halten die anfordernden Reichsbahndirektionen, die ... wie die in Frage kommenden Abnahmeämter.

...Werken werden die eingehenden Stoffe im Eingangs-...innahmt, außerdem wird eine Liefermeldung an das ... der vorgesetzten Reichsbahndirektion gesandt. Das ... trägt auf Grund der Liefermeldung jede Lieferung, ... von einer anderen Reichsbahndirektion oder vom ...-Zentralamt abgeschlossenen Vertrag zur Grundlage ...s Hilfslieferungsbuch ein und gibt alsdann die Liefer-... an die Stelle, die den fraglichen Vertrag abgeschlossen ...r. Hier wird die Lieferung nochmals im Lieferungs-...getragen. Die Rechnungen der Lieferfirmen werden ...gang der Liefermeldungen ebenfalls von der Beschaf-...e bezahlt.

...sbesserungswerke stellen vierteljährlich Rapporte über ...ang und Verbrauch an Werkstoffen auf; das Stoffbüro ...setzten Reichsbahndirektion prüft die Rapporte und ver-...ie nach Abschluß des Rechnungsjahres als Unterlage ...Teilrechnung XI a. Die richtige Aufstellung des Ein-...es der Teilrechnung XI a erfordert natürlich eine ge-...rechnung zwischen den Beschaffungsstellen und den ...nden Direktionen, welche entweder nach Ablauf des ...sjahres oder auch schon in Zwischenräumen im Laufe ...s vorgenommen wird. Bei den vielen Stoffnummern, ...den verschiedenen Stellen vorkommenden Buchungs-...müssen manche Aufklärungen gegeben werden, Abord-...on Beamten zum Eisenbahn-Zentralamt werden nötig, ...ch alle Unstimmigkeiten geklärt sind und die Be-... anerkannt werden können.

...m Vorstehenden geht hervor, daß die Mehrzahl der ...en bei mindestens drei Stellen mehrfach gebucht wird. ... sicher nicht behaupten können, daß mit diesem Ver-...gendwie an Arbeitskraft gespart wird.

...teressen der Verwaltung dürfte am ersten gedient sein, ... Schwerpunkt der Stoffverwaltung zu den Verbrauchs-...lso den Ausbesserungswerken, verlegt würde. Die Be-...eldungen könnten auch dann wie bisher den zentralen ...ngsstellen zugeleitet werden, diese hätten jedoch die ... mit den Lieferwerken nicht für mehrere Werke oder ...sbezirke, sondern für jedes Werk einzeln abzuschließen. ... könnte die weitere Abwickelung des Vertrages (abge-...n der Abnahme der Stoffe durch den Abnahmebeamten ...bahn-Zentralamtes) lediglich dem empfangenden Werk ...n werden. Dieses hätte die bis jetzt im Stoffbüro der ...hndirektion aufgestellte Teilrechnung XI a zu führen, ...rapporte könnten fortfallen, die Rechnungen der Liefer-firmen wären ebenfalls vom Werk endgültig zur Zahlung anzuweisen. Der Beschaffungstitel (1512) wäre im Handbuch der Hauptkasse in so viele Konten zu zerlegen, als Ausbesserungswerke vorhanden sind. Die von jedem Werk ausgegebenen Beträge könnten nunmehr besonders gebucht, die von jedem Werk aufgewendete Gesamtsumme jederzeit ermittelt werden. Zurzeit wird die Stoffwirtschaft der Eisenbahnausbesserungswerke bei den Reichsbahndirektionen für den ganzen Bezirk in der Teilrechnung XI a zusammengefaßt, die Wirtschaftsgebarung des einzelnen Werkes tritt nicht in Erscheinung; hierzu kommt noch, daß selbst die Reichsbahndirektion bis zum Jahresschluß die Summen, die den Beschaffungsstellen für die gelieferten Stoffe zu erstatten sein werden, nicht kennt, mithin müssen die Finanzberichte in vielen Fällen Schätzungen zur Grundlage haben. Dieser Zustand wäre sofort beseitigt, wenn jedes Werk die gelieferten Stoffe selbst bezahlt, wenn bei der Hauptkasse für jedes Werk ein besonderes Konto geführt wird und das Werk die Teilrechnung XI a selbst aufstellt. Vergleiche zwischen den einzelnen Werken wären in denkbar leichtester Weise möglich, heute sind solche kaum durchzuführen.

Die Beschaffungen an Werkstoffen, welche bisher die Reichsbahndirektionen für den eigenen Bezirk vornahmen, könnten ohne Bedenken den Werken selbständig übertragen werden.

Die Werke hätten nach Fortfall der Kontrolle durch das Stoffbüro erhöhte Verantwortung zu tragen. Die Stoffe wären mengenmäßig durch die Ein- und Ausgangsbücher, außerdem samt Geldwerten in der Teilrechnung XI a nachzuweisen. Es würden somit alle Unterlagen an Ort und Stelle vorhanden sein, um jederzeit und laufend eine einwandfreie rechnerische und — da die Kontrolle am Arbeitsort geschieht — auch sachliche Nachprüfung der Stoffwirtschaft vornehmen zu können. Die heutige Kontrolle beim Stoffbüro kann sich natürlich bezüglich des Verbrauches an Werkstoffen im allgemeinen nur auf das Vergleichen der Belege mit den Buchungen, die rechnerische Nachprüfung der Ausgangsbücher und der Rapporte erstrecken. Wenn hier nun auch die Tätigkeit des Prüfungsamtes einsetzt, so muß sich dessen stichweise Nachprüfung im allgemeinen aber auch im nochmaligen Vergleichen der bereits im Stoffbüro geprüften Zahlen erschöpfen.

Bei Abgabe von Werkstoffen an äußere Dienststellen, an Baufonds usw. wäre im Versandschein zweckmäßig der Geldwert der abgegebenen Stoffe zu berechnen, da erstens diese Beträge dem E. A. W. selbstverständlich gutgebracht werden müssen, zweitens die Versandscheine als Grundlage für die Überwachung der Stoffwirtschaft der Ämter und Dienststellen zu dienen haben.

Nach der jetzigen Form der Stoffverwaltung haben die Werke für die Aufstellung des Haushaltsplanes den Bedarf an Stoffen (mengenmäßig nach den einzelnen Stoffarten) länger als ein Jahr im voraus anzumelden. Die Anmeldungen für das Rechnungsjahr 1926 müssen in diesem Jahre bereits im August des laufenden Jahres vorgelegt werden. Es wird den Werken kaum möglich sein, den in Zukunft eintretenden Bedarf genau zu schätzen, in der Regel wird als Grundlage der Verbrauch des letztvergangenen Jahres angenommen. Da die Werke erfahrungsgemäß mit erheblichen Abstrichen rechnen müssen, werden sie eben ihre Bedarfsanmeldungen hierauf einstellen. Trotz aller im voraus aufgestellten Berechnungen ist der wirkliche Bedarf nachher jedoch in manchen Fällen wesentlich anders.

Vielleicht darf man diese soweit vorgreifende Bedarfsanmeldung mit als Ursache dafür ansehen, daß so häufig ganze Mengen überalterter Bestände (Roststäbe, Schrauben, Maschinenteile, Achsbuchsen, Kupferplatten, Stabeisen, Bremsklötze) infolge Verbesserung im Fahrzeugbau usw. ungebraucht zum Schrot genommen werden müssen.

Eine sorgfältig durchgeprüfte, sparsame Zuteilung der Geldmittel, welche im übrigen den Werken möglichst weitgehende

[1]) W... veröffentlichen den Aufsatz, da es zur Klärung der An-...eitragen dürfte, wenn auch die Angelegenheit vom ...kte eines einzelnen Werkes aus beleuchtet wird.
Die Schriftleitung.

Freiheit in der Art der zu beschaffenden Stoffe ließe, dürfte diese Mißstände beseitigen.

Bei Einführung des vereinfachten Verfahrens dürfte bei den Werken eine Mehrarbeit kaum entstehen, da die hinzukommenden Arbeiten — Teilrechnung XIa, Anweisung der Rechnungen — durch den Wegfall der Rapporte ausgeglichen würden. Dagegen könnten die jetzt sehr umfangreichen Arbeiten der Stoffbüros, die zeitraubenden Abrechnungsarbeiten zwischen Beschaffungs- und Empfangsdirektionen gänzlich fortfallen. Ferner wäre die Stoffwirtschaft des einzelnen Werkes stets klar und durchsichtig.

Bei Aufstellung der Rechnungen im Werk wäre schon deshalb die Gewähr für sorgfältige Arbeit gegeben, weil einer Werk mit Stoffkosten so wohlfeil als möglich davonz bestrebt sein wird, hingegen wird der Lagerverwalter Stoffkonto in der Teilrechnung XI a zur Last stehenden nach Möglichkeit vermindern wollen. Die entgegens Interessen würden peinliche und genaue Arbeit verbürg

Wenn auf diese Weise die Verantwortungsfreudigk beteiligten Bediensteten planmäßig gehoben wird, kö gesamte Wirtschaftsergebnis nur günstig beeinflußt Das jetzige umständliche Verfahren wird auf keinen F den Anforderungen der Zeit gerecht.

Kleine Betrachtungen über „Dienstdeutsch".

Wir hören häufig die Begriffe „Kaufmannsdeutsch" und „Zeitungsdeutsch" und verbinden damit sogleich mit Recht das Bewußtsein, daß dieses Deutsch fehlerhaft ist und keinesfalls weiterverbreitet werden darf, sondern sogar entschieden bekämpft werden muß.

Ähnlich verhält es sich mit dem Deutsch, das im Dienst leider so oft verfälscht wird. Man mag zugeben, daß oft Eile und Überlastung ein reines Schriftdeutsch nicht ermöglichen, aber ein zwingender Grund, dauernd die Sprache zu vernachlässigen, darf dies nicht sein.

Die nachstehenden Betrachtungen, die nicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben, sollen eine Anregung geben, mit schlechter Überlieferung zu brechen. Sie sollen namentlich unserem Nachwuchs ein Mahner sein, neben dem strengen Dienst auch ein Stück Arbeit auf kulturellem Gebiet zu leisten. Wenn sie gelesen und beachtet werden, hier und dort vielleicht Widerspruch finden oder einen Anreiz bieten, sich zu bemühen, richtig zu sprechen und zu schreiben nach folgerichtigem Denken, dann ist der Zweck dieser Zeilen erfüllt.

Auf einem Bahnhof ist ein Unfall vorgekommen, nicht „passiert"; der Dienstvorsteher meldet, daß das Hauptgleis A—B gesperrt und voraussichtlich nach 5 Stunden wieder f a h r b a r ist. Fahrbar kann naturgemäß nur ein Fahrzeug sein, der Weg des Fahrzeuges, in diesem Falle das Gleis, ist b e f a h r b a r.

Bei Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Zugleistungen berechnet man die Kosten für Personal, Kohle, Öl und dergleichen und nennt das Ergebnis „Zugförderungskosten". Ist es nicht richtiger von „Zug b e förderungskosten" zu sprechen? Der Unterschied zwischen fördern und befördern liegt doch auf der Hand.

Zwischen den Bahnhöfen eines Ortes verkehren besondere Üz, die Wagen überführen. Wer hat sich schon einmal an Hand des „Duden" ü b e r f ü h r t, daß ein Wagen nur ü b e r g e f ü h r t werden kann?

Der Bahnwärter, der gleichzeitig den Anschluß auf freier Strecke beaufsichtigt, meldet dem nächsten Bahnhof, daß der Nahgüterzug auf dem Anschluß halten muß, weil er auf ihm Ladungen zur Abfuhr z u stehen hat. Nein, er hat Ladungen stehen.

Dagegen hat der Bahnwärter um 2 Uhr nachm. in der Zugpause die Strecke z u begehen, d. h. er m u ß sie begehen, er s o l l sie begehen.

Die Dienststelle hat neue Diensteinteilungen aufgestellt. Sie werden dem Amte mit Begleitbericht vorgelegt, der beginnt: „Anliegend überreiche ich . . ." Wer liegt hiernach an? Der Dienstvorsteher. Da er aber die Diensteinteilungen meint, muß er schreiben: „In den Anlagen" oder „Als Anlage . . . .".

Wie oft hört oder liest man sogar, daß der „Antragsteller abgelehnt" werden muß. Dabei kann doch nur der „Antrag abgelehnt" oder der „Antragsteller ablehnend beschieden" werden!

Bei „brauchen" steht bekanntlich die Nennform des Tätigkeits- oder Zeitwortes mit „zu", z. B. ich brauche nicht zu schreiben. Wie oft wird das Wörtchen „zu" vergessen! Allen denen, die diese Unterlassungssünde begehen, rufe Scherzwort zu: „Wer brauchen ohne zu gebraucht, brau chen überhaupt nicht zu gebrauchen."

Gleichzeitig behauptet es noch den Unterschied zwisc chen und gebrauchen, die so oft verwechselt werden.

Als Unsitte muß auch noch die Verwechslung von „ „wie" bezeichnet werden. Der 9jährige Sextaner ler nach dem Komperativ heißt quam!". Ut in diesem Fall starker Fehler. Später lernt der Schüler den Untersch schen que und comme, zwischen than und as, und hi Fehler zu machen. Und in seiner Muttersprache ist e gültig und bequem und setzt „wie" dahin, wo „als" steh Ist es denn so schwer zu behalten, daß es heißt kleine aber so klein — wie?

Einen Superlativ, der bereits die letzte Steigerungs kann ich nicht weiter steigern, ich darf also nicht s „e i n z i g s t e", weil der e i n z i g e bereits genügt.

Ich kann nicht sagen, daß der Eingabe in weitgeh Maße entsprochen ist, sondern nur in weitestgehendem

Kaufmannsdeutsch ist die Umkehrung der Wortfol „und". Zum Beispiel „Ich habe Karlstr. 1 ein Geschäft und e m p f e h l e i c h Waren prima Qualität". Mu schlechte Beispiel denn unbedingt nachgeahmt werden nicht richtig zu sagen: „Ich hatte auf dem 3. Bahnsteig und ich wurde von dem Handwagen angefahren"? Dab zweite „ich" vielleicht noch überflüssig.

Recht unschön ist die Bedingungsform nach „wenn" ich Dienst haben würde, wäre es anders". Man stelle Volkslied in folgender Fassung vor: „Wenn ich ein Vög würde und zwei Flüglein haben würde!" Bedarf es n terer Ausführungen?

Scheinbar und anscheinend werden häufig an falsch gebraucht. Dabei ist ihre Bedeutung so klar und einfa „Der Mond ist scheinbar eine Scheibe." Er ist aber n Scheibe, sondern eine Kugel. Dagegen „Die Unregelmäß auf dem Güterboden rühren anscheinend von der schlec aufsichtigung der Ladekolonne her."

Häßlich sind die geschwollenen und umschreibenden l dungen, wo das Tätigkeitswort viel klarer ist. Z. B. die Dienststelle, daß der Bericht nicht rechtzeitig ersta den kann, weil die Untersuchungen noch nicht „zum gekommen sind". Warum heißt es nicht „abgeschlossen

Eine andere Unart sind Redewendungen, wie z. B. „ folgter Buchung", „nach den angestellten Erhebungen", schehener Benachrichtigung". Können wir uns nicht vo Dingen endlich freimachen?

Jedermann sagt in gewöhnlichem Sprachdeutsch: „De ist blau, das Wetter ist schön, die Luft ist dünn". D meister aber berichtet, daß der Bauzustand des Gebä schlechter ist, die Lage des Gleises ist eine ungünstige, stungen des A. sind zufriedenstellende. Der Verkeh sagt, daß der diesjährige Rübenverkehr ein guter sei Betriebe heißt es, daß der Fahrplan des Zuges D 9 ein g sei. Niemanden wird es einfallen, bei der Unterhaltung

mel ist ein blauer“ usw. Warum wird unsere Dienst-
ie doch den größeren Teil des Tages unsere gegen-
rständigung bedeutet, so arg mißhandelt?
u ein Verbrechen ist es, z. B. zu sagen: „Ich gehe
n Amtsvorstand“. Es heißt doch, wie es in der
lehrt wird: „Ich gehe zum Amtsvorstand, und im
dazu „Ich gehe nach dem Güterbahnhof“. Ist der
d schwer zu behalten?
r Eisenbahner müde und hungrig aus dem Dienst nach
nmt, dann soll ihm das Essen nicht „schön“, sondern
necken.

Im Zusammenhang hiermit möchte ich die Rechtschreibung nur kurz streifen. Eigennamen, hier also Stationsnamen, richten sich bekanntlich nicht nach der Rechtschreibung. Dennoch dürfen die einfachsten Regeln nicht dabei außer acht gelassen werden. Wie oft liest man: Sassnitz, Russland. Man stelle sich die Wörter in deutscher Schrift vor, also: Sassnitz, Russland! — Da man aber Saßnitz, Rußland schreibt, schreibe man auch folgerichtig: Saßnitz, Rußland, und benutze fleißig den „Duden“.

Meinen Amtsgenossen rufe ich zu: „Dem Deutschen sei seine Sprache heilig!“

Fritz Koepke, Eisenb.-Inspektor, Stettin.

Ein organisatorischer Mangel.

Eine Erwiderung.

dem Aufsatz des Eisenbahninspektors Wolff in
in Nr. 28, S. 794 fgd. der Vereinszeitung angezogene
g über die Nachprüfung des Rechnungswerkes der
ontrollen ist nicht neu; sie findet sich bereits in § 11
er preußischen Finanzordnung, Band I, unter den be-
Aufgaben des Rechnungsdirektors. Seit der Rechnungs-
rdnung und der im Anschluß an sie von dem Haupt-
mte herausgegebenen „Anleitung für die Belege-
ist diese Prüfungstätigkeit den Prüfungsämtern
worden. Damit hat der Leiter des Prüfungsamtes
rauung der einzelnen Revisoren mit der Nachprüfung
hrseinnahmen freie Hand erhalten. Die Zusammen-
r Prüfungsämter bietet nicht nur nach der von der
prüfungsordnung dafür gegebenen Richtschnur, son-
in Wirklichkeit genügende Gewähr für eine sachge-
übung der Prüfungstätigkeit auch auf diesem Gebiete.
bisherige Nachprüfung die Verkehrseinnahmen etwas
rlich behandelt hat, ist wohl richtig, und der Wunsch
erung ist gerade auch aus dem Kreise der Rechnungs-
laut geworden. Aus diesem Grunde ist denn auch tat-
chon bei der Einrichtung der neuen Prüfungsorganisa-
sichtigt worden, auch den Verkehrseinnahmen eine
ufmerksamkeit zuzuwenden. Es ist aber eine Verken-
Wesens der den Prüfungsämtern überhaupt obliegenden
wenn Eisenbahninspektor Wolff und mit ihm eine
ahl von Beamten des Verkehrsdienstes und namentlich
ien der Verkehrskontrollen nun annehmen, daß die
mter in irgendeiner Form den Verkehrskontrollen,
den Tarif- und Frachtkontrolleuren oder sonstigen Stellen der Verwaltung etwas von der ihnen obliegenden Verwaltungsarbeit abnehmen könnten. Wie überall, so soll auch auf diesem Gebiete die Aufgabe der Prüfungsämter eine Nachprüfung sein, die ihren Ausgang in den Büchern und Rechnungen sowie deren Unterlagen über die Ausführungen des Voranschlages und der Wirtschaftspläne findet (§ 8 RPO.). Schon jetzt hat sich gezeigt, daß auch bei durchaus erfahrenen und geschäftstüchtigen Kontrollen die Prüfungsämter Bemerkungen zu machen hatten, die von finanzieller, grundsätzlicher und allgemeiner Bedeutung waren. Der Umfang dieser Prüfung kann nun naturgemäß in mehrfacher Hinsicht ein sehr verschiedener und verschiedenartiger sein. Schon die beschränkte Zahl der im Prüfungsdienste tätigen Beamten macht dabei eine weise Mäßigung zur unabweisbaren Pflicht, da die gesamten Vorgänge in der Verwaltung, die von finanzwirtschaftlicher Bedeutung sind, der Prüfung unterliegen. Jedoch wird durch Aufstellung besonderer Pläne dafür gesorgt, daß alle Arbeitsgebiete in bestimmt bemessenen Zeiträumen durchgeprüft werden. Darin ist eine Änderung gegenüber dem bisherigen Zustande nicht eingetreten und nicht beabsichtigt gewesen. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft selbst hat in maßgebender Form die Prüfungsorganisation als das Gewissen der Verwaltung bezeichnet; damit ist allen am Prüfungsdienste beteiligten Kräften in treffendster Weise ihre Aufgabe gestellt; die Verwaltungsstellen werden sich bewußt sein, daß sie ein solches Gewissen haben und gerne darauf achten, wenn es sich regt.

Gehr.

Fünfzig Jahre Staatsbahnen in Niederländisch-Ostindien.

Ztschrift „Indie“ bringt aus Anlaß des fünfzigjährigen
der Staatsbahnen in Niederl. Ostindien aus der Feder
Reitsma, eines leitenden Beamten der Staatsbahnver-
Java einen reich illustrierten Aufsatz, dem wir fol-
nehmen[1]).

d lange Zeit die reichen indischen Kolonien dem Mutter-
Gelder liefern mußten, aus denen die heimischen Bahnen
rden, glaubte man, für die Kolonien selbst keine Gelder
n zu können, ja man war auch der Ansicht, daß dort
ahnen niemals ein angemessenes Erträgnis abwerfen
würden. Nach jahrzehntelangem Hin und Her machte man schließlich den Versuch, durch bestimmte Dividendengarantie das Privatkapital zum Bau von Koloniebahnen zu bewegen, aber das Erträgnis der ersten, auf diese Weise zustande gekommenen Bahn, der Vorstenlandenbahn der Niederl. Indischen Eisenbahn-Gesellschaft (Semarang-Djokjakarta) schien nicht danach angetan zu sein, den Weg als besonders geeignet erscheinen zu lassen, und so kam man schließlich, wie es bereits früher im Mutterlande auch geschehen war, zu der Überzeugung, daß es ohne unmittelbare Betätigung des Staates zu einer Entwickelung des Eisenbahnnetzes nicht kommen würde. Aber in der bekannten Abneigung der Holländer gegen staatliche Betriebe, — im Mutterland hat ja der Staat seine Bahnen nie selbst betrieben, — dauerte es doch noch lange, bis sich der Gedanke „besser Staatsbahnen als gar keine Bahnen“ durchgesetzt hatte, und das erste Gesetz, das dann den Bau einer kleinen, 112 km langen Versuchsbahn anordnen sollte, wurde am 18. Februar 1875 in der Zweiten Kammer erst angenommen, als die Regierung die Forderung, die Bahn durch den Staat selbst betreiben zu lassen, zunächst fallen ließ und die Entscheidung über diese Frage vertagte. Der Entwurf wurde dann am 4. April 1875 von der Ersten Kammer an-

---

elbe Verfasser hat übrigens den gleichen Gegenstand
kürzlich nach Europa gelangten Gedenkbuch eingehen-
delt, das unter Mitwirkung der einzelnen Abteilungen
bahnverwaltung zustandegekommen ist und den Werde-
Bahnen in den Kolonien und ihren Einfluß auf deren
tsleben ausführlich behandelt. Die mit Karten, Plänen
n reich ausgestattete Schrift gibt ein glänzendes Zeug-
m, was der Staat in seinen Kolonien geleistet hat, sie
auch die Organisationsgedanken und das Personal-
d widmet den einzelnen Zweigen des Betriebes, wie
Brückenbau, Signalwesen, Werkstattsdienst usw. be-
bschnitte, behandelt sodann die Elektrisierungspläne
nanziellen Ergebnisse.

genommen, und das Gesetz am 6. April im Staatsblatt veröffentlicht; dieser letzte Tag ist somit als der Geburtstag der Staatsbahnen angesehen und 50 Jahre später festlich begangen worden.

Wenn der Versuch mit den Staatsbahnen in Java glückte, hat es wohl in erster Linie daran gelegen, daß der Staat mit glücklicher Hand es verstand, sich der Mitarbeit eines Mannes wie David Maarschalk zu versichern, der bereits 1853 Pläne für den Bau einer Eisenbahn von Batavia nach Buitenzorg entworfen und sich auch später an verschiedenen Stellen mit den Aufgaben, die an den Bau von Bahnen in Indien zu stellen sein würden, eingehend vertraut gemacht hatte. Ihm war es in erster Linie zu verdanken, daß von der Neubaulinie Soerabaja-Malang die erste Teilstrecke bis Pasoeroean bereits am 16. Mai 1878 eröffnet werden konnte, und daß, als am 20. Juli 1879 die ganze Linie fertig war, sie 500 000 Gulden weniger gekostet hatte als veranschlagt worden war. Über die Frage, wie es mit dem Betriebe der Bahnen werden sollte, hatte man sich inzwischen verständigt, und im Gegensatz zum Mutterlande hat in den Kolonien der Staat den Betrieb der Bahnen nie aus der Hand gegeben. Es sei noch hervorgehoben, daß die Staatsbahnlinie in der 1067 mm-Spur erbaut worden war, obwohl die Stammlinie der bereits erwähnten Niederl. Indischen Eisenbahn in der europäischen Regelspur angelegt war.

Noch während die Strecke Soerabaja-Malang im Bau begriffen war, hatte man den Mut, neue Linien zu entwerfen und zu genehmigen, doch konnte ein Gesetzentwurf, die Linien der Niederl. Indischen Eisenbahn anzukaufen und sie auf die Staatsbahnspur umzubauen, weder 1878 noch später durchgesetzt werden; diese Privatbahn besteht daher noch jetzt, wenngleich sie ihre westliche Linie Batavia-Buitenzorg 1913 schließlich doch an die Staatsbahn abtrat.

Obwohl die geldlichen Ergebnisse von Anfang an nicht unbefriedigend waren, ganz abgesehen von dem kaum hoch genug zu veranschlagenden Nutzen, den die Bahnen der Entwickelung der Kolonien brachten, blieben Rückschläge und Zeiten des Stillstandes nicht aus. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, die interessanten Stufen der Entwicklung im einzelnen weiter zu verfolgen, es sei aber darauf hingewiesen, daß man 1908 auch dazu überging, Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von nur 60 cm anzulegen, denen später auch Kleinbahnen in der Regelspur (1067 mm) folgten. So gelang es nach und nach im Osten sowohl wie im Westen der langgestreckten Insel Java zwei engmaschige Staatsbahnnetze zu erbauen, die nunmehr 2740 km regelspurige und 120 km schmalspurige Bahnen umfassen. Beide Netze werden zurzeit noch durch die rund 60 km lange, breitspurige Linie Djokjakarta-Soerakarta der Niedl. Indischen Eisenbahn getrennt; doch hat diese Strecke eine dritte Schiene erhalten, so daß seit dem 15. Juli 1899 auch Staatsbahnzüge sie befahren können. Der Bau einer eigenen Linie zwischen den beiden genannten Orten durch die Staatsbahn ist jedoch wohl nur noch eine Frage der Zeit.

Während so auf der hoch kultivierten und reich bevölkerten Insel Java, der Perle der Sundainseln, das Eisenbahnwesen einen raschen Aufschwung genommen hat, mußte die Entwickelung auf den anderen wesentlich langsamer sich erschließenden Inseln erheblich mühsamer vor sich gehen. Die kriegerischen Ereignisse in Atjeh (Atschin) gaben im nördlichsten Sumatra den Anlaß zu der jetzt 500 km langen in der 75 cm-Spur erbaut Kleinbahn, die, 1876 begonnen, 1919 den Anschluß an di Delibahn gewann. Weit über 500 km getrennt davon 1887—1894 um Padang herum im Westen Sumatras 284 km langes Netz in der Javaspur, während wieder un davon im Süden der Insel zwei nahe beieinander liege noch nicht zusammengeschlossene Netze um Palembang und in Lampong (110 km lang), ebenfalls in der 1067 zustande gekommen sind.

In Celebes endlich ist am 1. Juli 1923 die erste Klein 47 km lang in der Javaspur, dem Betriebe übergeben von den anderen Inseln hat zwar Madoera eine Privatb den anderen aber, weder in Borneo, noch in Bali oder Lo es bis jetzt zum Bau von Eisenbahnen gekommen. umfaßt das indische Staatsbahnnetz nach 50 Jahren nicht als 4 108 km, die einen Kapitalaufwand von 500 Mill. G fordert haben.

Das gebirgige Land von Java mit seinen reißenden Ber ließ in den letzten Jahren die Gedanken, auf den Bah trischen Betrieb einzuführen, bald zur Tat werden, u auch die großzügig angelegten Pläne der Elektrizitätsve mit großen Wasserkraftwerken bei der Ungunst der w lichen Verhältnisse der letzten Jahre noch nicht ganz konnten, so gelang es doch, die Strecken zwischen Mee nelis, Batavia und dem Hafen Tandjong Priok auf d trischen Betrieb umzustellen, und so konnten am Tage zigjährigen Jubiläums der Staatsbahnen auf diesen 120 k Linien die elektrischen Züge zum ersten Male verkeh einen neuen Zeitabschnitt einleiten.

Der Nutzen, den die Bahnen den Kolonien und ihren gebracht haben, ist gewiß nicht leicht zu überschätzen, a das Kapital, das in ihnen angelegt ist, hat darüber hin noch seine Zinsen getragen. Gewiß hat man bei manche sowohl in Java selbst, als auch besonders in Atjeh u sumatra niemals damit rechnen können, unmittelbare Er des angewendeten Kapitals zu erzielen, diese Gelder sind Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse allgem gegeben worden, und für Zinsen und Tilgung wird bei gemeinen Mitteln gesorgt. Aber selbst wenn man dies mitrechnet, haben die Staatsbahnen immer noch eine R geworfen, die für 1924 auf 3½ % geschätzt werden kan man dagegen die Strecken nicht mit in Rechnung, b man von vornherein eine Verzinsung nicht verlangte, da der Rentenzinsfuß der Staatsbahnen auf über 5%, wäh für den Bau aufgenommenen Anleihen nur mit 4,6—5% zinsen sind. Dabei sind die Tarife durchaus als mäßi zeichnen. „Der Staat, der eine Bahn baut und von den kosten nur 1 oder 2 % bekommt, kann dabei noch ein se Geschäft machen durch die mittelbaren Vorteile, die di bahn mit sich bringt“, sprach früher schon ein Vertr Niederl. Indischen Eisenbahn in der Zweiten Kammer zu recht, und ein anderer Vertreter dieser Privatbahn bereits 1886, daß die Bahnen in Indien sich nicht zu brauchten. Zweck der Bahnen sei es eben, in erster L Nutzen der Allgemeinheit Leben und Verkehr zu sch den Ländern, die sie durchziehen; Geld mit ihnen zu v kommt erst in zweiter Linie.

Dr. Overmann,

Berichtigung. In dem Aufsatz: Geltendmachung von Rentenansprüchen in Nr. 30, S. 859 d. Ztg. muß es in der rechten Spalte, Zeile 5 von oben statt „nie eine“ heißen: „eine reine“ Ausschlußfrist.

Allgemeines.

— **Der Fremdenstrom über den Ozean.** Im letzten Monat sind mit holländischen Schiffen 12 000 Reisende in Cherbourg gelandet und mit französischen Dampfern 117 000 Rei Havre. Ein beträchtlicher Prozentsatz dieser Reisenden New York. Die genannten Zahlen übersteigen zum T lich die Zahl des Vorjahres.

Man darf annehmen, daß wenigstens ein Teil der R von Frankreich aus über die Schweiz nach Deutschland wird, zumal gerade die großen Reiseunternehmungen, w Cook, Deutschland in diesem Jahre in den Kreis der schaftsreisen wieder einbezogen haben.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

…onalveränderungen bei der Deutschen Reichsbahn-Ge… Zum Leiter der bisher noch unbesetzten Personal… in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-…ft ist der bisherige Präsident der Reichsbahndirektion … jur. Wilhelm Weirauch ernannt worden. An seine … der bisherige Präsident der Reichsbahndirektion Frank…), Dr. jur. Paul Stapff. Der freiwerdende Posten …enten der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) wird …men Regierungsrat Dr. Max Roser übertragen, der … der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesell…ig war. Zum Nachfolger des zum stellvertretenden …ektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ernannten …direktionspräsidenten Dorpmüller in Essen ist der …Reichsbahndirektionspräsident Marx von der Reichs…ion Elberfeld bestimmt worden.

… Dr. Weirauch ist 1876 in Limburg a. d. Lahn …suchte das Gymnasium in Offenbach (Main) und stu… Halle (Saale) Rechtswissenschaften. Nach bestandenem …amen trat er 1905 in den Dienst der ehemals Preußi…tseisenbahnverwaltung. Bis zum Jahre 1919 war er …Reichsbahndirektionen Breslau, Erfurt, Kattowitz und …chäftigt, wurde 1919 in das damalige Preußische Mini…r öffentlichen Arbeiten als Vortragender Rat berufen …r Bearbeitung von Lohn- und Beförderungsangelegen…raut. Im Jahre 1924 wurde er zum Präsidenten einer …direktion ernannt und ihm die Leitung der Reichs…ion Berlin übertragen. Dr. Weirauch hat den Ruf …seitigen Eisenbahnfachmannes.

… Dr. Stapff ist 1868 in Vieselbach (Sachsen-Weimar) …suchte das Gymnasium in Weimar und studierte Rechts…ften in Freiburg, Leipzig und Berlin. Nach bestan…Assessorexamen war er kurze Zeit im Preußischen Justiz…häftigt und trat 1898 in den Dienst der ehemals Preußi…seisenbahnverwaltung. Bis zum Jahre 1908 war er bei …bahndirektionen Berlin, Königsberg, Essen und Köln …, wurde 1912 in das damalige Preußische Ministerium …ichen Arbeiten als Vortragender Rat berufen und haupt… it der Bearbeitung von Tarif- und Verkehrsangelegen…aut. Im Jahre 1919 wurde er zum Präsidenten einer …direktion ernannt und ihm die Leitung der Reichsbahn… Frankfurt (Main) übertragen. Dr. Stapff gilt als er… …isenbahnfachmann.

… Regierungsrat Dr. Roser ist 1880 in Tüllingen …geboren, besuchte das Gymnasium in Heidelberg und …ebendaselbst Rechtswissenschaften. Nach bestandenem …amen trat er 1907 in den Dienst der ehemals Badischen …bahnverwaltung. Bis zum Jahre 1919 war er im Bereich …hen Staatseisenbahnverwaltung, zuletzt als Mitglied der …ektion Karlsruhe, beschäftigt und war während des … das Feldeisenbahnwesen abgeordnet. Im November … er in das Reichsverkehrsministerium als Vortragender …n und mit der Bearbeitung von Lohn- und allgemeinen …ngelegenheiten betraut. Er steht im Ruf eines tat…Eisenbahnfachmannes.

… Marx, 1871 in Stolberg (Rheinland) geboren, be… dem Studium auf der Techn. Hochschule zu Aachen … aufführer- und 1900 die Baumeisterprüfung. Anschlie… er in den Preuß. Staatseisenbahndienst. Nachdem er … Eisenbahnneubauten tätig gewesen war, bekleidete … Jahre die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn…ts I in Hagen (Westf.). Von 1911 bis 1919 gehörte er …bahndirektion Erfurt als Mitglied an. Seit 1919 wirkte …maligen Preußischen Ministerium der öffentlichen Ar… … nach der Verreichlichung der preußischen Bahnen …verkehrsministerium als bautechnischer Referent. Im … wurde er zum Präsidenten der Reichsbahndirektion … ernannt.

…Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juni. Verkehr …eb. Den Güterverkehr im Juni beeinflußten neben …end ungünstigen Wirtschaftslage und der infolge der …heit verminderten Kaufkraft vor allem die veränderten …-beziehungen zu Polen sowie die Obst- und Gemüse…r.

… Juni nach den vorläufigen Ergebnissen der Wagen…i der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft etwa 3 321 000 … gegenüber dem Vormonat also etwa 46 000 Wagen …gestellt wurden, so ergibt sich hieraus dennoch, daß …tägliche Verkehr lebhafter geworden ist, … Juni zwei katholische Feiertage fielen, die in verschiedenen, für den Güterverkehr besonders in Betracht kommenden Gebieten zu Einschränkungen des Versands führten.

Infolge des Zollkrieges mit Polen drohten an verschiedenen Grenzabfertigungen Verkehrsstauungen und führten vorübergehend zu einer Sperre der Annahme von Braunkohlen und Briketts nach Polen. Zur Beschleunigung der Früh-Obst- und Gemüsetransporte und zur Verhinderung der Abwanderung dieses Verkehrs auf ausländische Strecken und andere Verkehrsmittel wurden entsprechende Maßnahmen getroffen. Der Bedienung des Verkehrs aus Holland und Belgien nach der Ruhr, der Wupper, dem Rheinland und nach Süddeutschland wurde besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Neue Durchgangseilgüterzüge, z. B. zwischen Köln-Berlin und Hamburg trugen wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei.

Der Expreßgutverkehr gestaltete sich lebhafter und stellte erhöhte Anforderungen zu seiner Bedienung.

Die Kohlenabbeförderung aus der Ruhr blieb gegenüber dem Vormonat um 22 300 Wagen zurück. Es wurden gestellt 554 800 Wagen. Die Anforderungen am Anfang des Monats von werktäglich etwa 21 000 bis 22 000 Wagen erhöhten sich von Mitte Juni ab und erreichten Ende des Monats 23 000 Wagen täglich. Der Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen blieb fast unverändert.

Wie an der Ruhr stiegen auch die Kohlenverladungen aus Deutsch-Oberschlesien von Mitte des Monats ab. Dort wurden im Juni im ganzen fast 83 900 Wagen benötigt gegenüber 81 300 Wagen im Mai. Die höhere Anforderung, die erst in der letzten Monatshälfte in die Erscheinung trat und täglich fast 400 Wagen mehr als in der ersten Monatshälfte betrug, ist darauf zurückzuführen, daß sich schon die Aufhebung des Rechtes auf Einfuhr polnisch-oberschlesischer Steinkohlen im Umfang des monatlichen Kontingents von 500 000 t ab 15. Juni auswirkte. In Deutsch-Oberschlesien konnte sogar von den Halden verladen werden, so daß diese Bestände am Monatsschluß um 11 000 t geringer waren als am Ende des Vormonats.

Eine Steigerung des Kohlenabsatzes trat auch in Mitteldeutschland wie in Sachsen ein. In Mitteldeutschland wurden fast 18 000 Wagen, d. i. über 10½ % mehr angefordert als im Vormonat, nämlich 187 800 Wagen. In Sachsen betrug die Mehranforderung etwa 2500 Wagen. Es wurden 79 800 Wagen gestellt. Auch hier setzten die Mehranforderungen erst in der letzten Monatshälfte ein. Sie entfielen in der Hauptsache auf Hausbrand im Hinblick auf die in Aussicht stehende Kohlenpreiserhöhung, zum geringeren Teil auf Vorratsbeschaffung der Zuckerfabriken und anderer industrieller Unternehmungen.

Der Versand von künstlichen Düngemitteln ist fast auf der gleichen Höhe wie im Vormonat geblieben (insgesamt 32 500 Wagen). Die Nachfrage der deutschen Landwirtschaft war befriedigend, zumal der Bezug von Kali und Stickstoffen durch Preisermäßigungen besonders erleichtert wurde. Der Absatz von Kali und Stickstoffen nach dem Auslande war lebhaft. Eine Reihe von Abschlüssen sichert guten Absatz für die nächste Zeit.

Fast unverändert hielt sich der Versand an Brotgetreide und Mehl, Zement und Zucker. Nur die Verladungen von Kartoffeln gingen, wie regelmäßig in diesem Monat, zurück (Gestellung im Juni 4100 Wagen, im Mai 15 300 Wagen).

Auf den großen Durchgangsstrecken sowie auf fast allen Hauptbahnen trat im Güterzugverkehr mit dem neuen Fahrplan am 5. Juni die erhöhte Geschwindigkeit der Güterzüge auf 40 km/h in Kraft. Infolge des starken Anfalls von Fremdwagen, die nicht mit der Luftdruckbremse ausgerüstet sind, entstanden in einzelnen Grenzbezirken Schwierigkeiten.

Im Eilgüterzugverkehr brachte der Fahrplanwechsel eine Neuerung durch die Durchgangs-Eilgüterzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Sie haben die Aufgabe, den Durchgangsverkehr und den Verkehr zwischen wichtigen Knotenpunkten beschleunigt zu bedienen und zu ermöglichen, daß die Frachten schon am Tage nach der Aufgabe am Empfangsort selbst auf Entfernungen wie Köln-Berlin und Köln-Hamburg ausgeliefert werden können. Durch diese Einrichtung ist bereits eine belebende Wirkung im Eilgüterverkehr zu beobachten.

Das Güterkursbuch, das wichtige Zugverbindungen für den Güterverkehr enthält, ist neu hergestellt worden und wird in der Neuausgabe auch der Allgemeinheit käuflich zugänglich gemacht.

Der Personenverkehr, insbesondere der Ausflugverkehr, war infolge der günstigen Witterung lebhaft.

Der neue am 5. Juni in Kraft getretene Personenzugfahrplan brachte erhebliche Änderungen: Die Zahl der Personen- und Schnellzüge ist im neuen Fahrplan überall vermehrt, die Geschwindigkeit vielfach gesteigert worden. Der Durchgangsverkehr auf weite Entfernungen wurde durch Einlegung von Fernschnellzügen mit verminderten Aufenthalten und erhöhten Geschwindigkeiten und auch durch weitere Einlegung

von beschleunigten Personenzügen gefördert. Besonders zu erwähnen ist die Einrichtung beschleunigter Personenzüge zwischen München-Dortmund und Köln-Altona, die auch wenig bemittelten Reisenden den Vorteil rascher Beförderung auf lange Strecken gewähren.

Die Betriebsabwicklung in den letzten Monaten ist gekennzeichnet durch folgende Angaben:

	Mai 1925	April 1925
1. Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	26 227 000	24 822 000
b) Güterverkehr	15 988 000	15 582 000
c) Dienstzüge	283 000	232 000
	42 498 000	40 636 000
2. Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	757 767 000	710 776 000
b) Güterverkehr	1 249 119 000	1 235 831 000
c) Dienstzüge	8 496 000	6 815 000
	2 015 382 000	1 953 422 000

Tarifreform. Eine Reihe von Ausnahmetarifen (für Südfrüchte, Grubenholz usw.) wurde eingeführt und die Durchfuhrtarife dem Bedürfnis entsprechend ausgestaltet.

Finanzen. Im Monat Mai 1925 haben sich die Betriebsergebnisse wie folgt gestaltet:

I. Einnahmen der Betriebsrechnung:	
1. Personenverkehr	127 963 000 RM.
2. Güterverkehr	227 415 000 RM.
3. Sonstige Einnahmen	34 634 000 RM.
Zusammen:	390 012 000 RM.
II. Ausgaben der Betriebsrechnung:	
1. Persönliche Ausgaben (einschließlich der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	199 399 000 RM.
2. Sächliche Ausgaben	89 442 000 RM.
3. Zinsendienst	700 000 RM.
Zusammen:	289 541 000 RM.
III. Außerordentliche Ausgaben . .	25 015 000 RM.

Die Verkehrseinnahmen sind im Monat Mai 1925 hinter den Erwartungen nur unbedeutend zurückgeblieben, so daß die Einnahmen, mit denen gerechnet wurde, fast erreicht sind. Auf dem Gebiete der Ausgabewirtschaft wurde nach wie vor größte Zurückhaltung geübt. Dadurch wurde es möglich, planmäßig die Rückstellung für die kommende Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen vorzunehmen und die gesetzlich vorgesehene Ausgleichrücklage anzusammeln.

Nach dem bis jetzt vorliegenden Ergebnis der Einnahmen im Juni usw. kann damit gerechnet werden, daß die Gesamtwirtschaft der Reichsbahn im Geschäftsjahr 1925 planmäßig verläuft.

Personalfragen. Die Nachprüfung der wirtschaftlichen Verwendung des Personals in den einzelnen Bezirken ist mit Erfolg fortgesetzt. Der Personalbestand betrug Ende Mai insgesamt 735 845 Köpfe, mithin gegenüber dem Vormonat eine Verminderung um 1510 Köpfe. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß in der Zahl von 735 845 insgesamt 26 560 Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten sind, die namentlich bei der Bahnunterhaltung für die Zeit der günstigen Bauperiode eingestellt sind und nach längstens 6 Monaten ausscheiden.

Die Zahl der Werkstättenarbeiter ist infolge Einschränkung der Belegschaftsstärken sowie gänzlicher oder teilweiser Stillegung von Betrieben um rund 2000 Köpfe vermindert worden.

Im Rahmen des Lohntarifvertrags wurde eine Neuregelung des Gepäckträgerwesens vereinbart, die eine wirtschaftlichere Gestaltung dieses Dienstzweiges gestattet.

— **Bäderbahn Schwartau-Haffkrug.** Die Reststrecke Scharbeutz-Haffkrug der Bäderbahn Schwartau-Haffkrug (vgl. Nr. 28, S. 800 d. Ztg.), die am 1. August eröffnet werden sollte, wird, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung erfährt, voraussichtlich erst am 18. August in Betrieb genommen werden können. Bis dahin bleibt der zurzeit für die Strecke Bad Schwartau-Scharbeutz bestehende Fahrplan unverändert in Kraft.

— **Kilometerhefte.** Von verschiedenen Seiten ist bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beantragt worden, Kilometerhefte in ähnlicher Form, wie sie vor dem Kriege bei einzelnen Verwaltungen bestanden haben, wieder einzuführen. Nach dem Wunsche der Antragsteller soll bei der Ausgabe der Kilometerhefte die zuschlagfreie Benutzung der Schnellzüge und die Erstattung von 10 % des Fahrpreises bei Rückgabe des benutzten Kilometerheftes gewährt werden. Die Frage, ob und in welchem Umfange diesen und ähnlichen Anträgen Rechnung getragen werden kann, wird gegenwärtig geprüft. Die Hauptve[rwaltung] der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat die Reichsba[hndirek]tion Erfurt mit dieser Prüfung beauftragt.

— **Beste Zugverbindung Dresden-Misdroy-Dievenow.** [Für die] Reise von Dresden nach Misdroy und Dievenow wird [meist] noch der Weg über Berlin gewählt, der mit Rücksicht [auf die] Abfahrt von Dresden in frühester Morgenstunde (4.05) [und die] Ankunft daselbst nach 12 Uhr nachts als besonders [günstig] nicht bezeichnet werden kann. Die Reichszentrale für [Deutsche] Verkehrswerbung macht daher auf die günstige Verbin[dung, die] seit Einführung des neuen Fahrplans über Cottbus, [Cüstrin,] Stettin besteht, aufmerksam. Ab Dresden H. 6.30 vorm., [ab Cott]bus 8.47, ab Frankfurt (Oder) 9.55, ab Cüstrin 10.45, a[b Stettin] 12.33, ab 12.45, an Misdroy 3.11 nachm. und zurück Mi[sdroy ab] 11.49 vorm., an Stettin 3.01, ab 4.15, ab Cüstrin 6.30, a[b Frank]furt (Oder) 7.17, ab Cottbus 8.32, an Dresden H. 10.4[.] In Cammin Dampferanschluß nach und von Dievenow. [Die Be]nutzung dieser Züge empfiehlt sich um so mehr, als d[er] Schnellzugzuschlag gespart wird, durchgehende Fahrkar[ten nach] Misdroy und Cammin aufliegen und das Gepäck auch n[ach Die]venow direkt abgefertigt wird.

— **Verbesserung des Zugverkehrs nach dem Schwarzw[ald.]** [Der] Sommerfahrplan hat auch für die Bade- und Kurorte i[n Baden] und dem Schwarzwald eine Reihe wertvoller Verbess[erungen] gebracht. Südlich Karlsruhe verkehren zurzeit 15 Sch[nellzüge] täglich in jeder Richtung. Vier durchlaufende Sch[nellzüge] kommen von Berlin, zwei von Hamburg und Breme[n, weitere] Schnellzüge von Holland und dem Rheinland, dazu vier [weitere] in Frankfurt und Mannheim beginnende Züge. Nach [Baden-]Baden führen durchlaufende Züge bzw. Wagen von Berl[in, Ham]burg, Amsterdam, Köln, Dortmund, Frankfurt, [...] Wesentliche Verbesserungen hat auch der Fahrp[lan der] Schwarzwaldbahn von Offenburg über Triberg [zum] Bodensee erfahren. Drei Schnellzüge und ein beschl[eunigter] Personenzug bedienen in jeder Richtung den Hauptverk[ehr] dieser reizvollen Gebirgsbahn. Direkte Züge bzw. durch[gehende] Wagen nach der Schwarzwaldbahn verkehren nach F[rankfurt] und Mannheim sowie vom Rheinland und Holland. Sei[t ...] laufen über die Schwarzwaldbahn auch wieder Speisewa[gen.]

— **Der Ruhrbergbau und das rheinisch-westfälische [Schnell]bahnprojekt.** Der Berliner Börsen-Ztg. entnehmen wir [folgende] Ausführungen, die sich in bemerkenswerter Weise ge[gen das] Projekt richten:

In einer Versammlung des Bergbaues des rheinis[ch-west]fälischen Industriegebietes, welcher bis auf die Stinn[eszechen] und die Gruben der Rheinelbe-Union fast vollzählig er[schienen] war, sprach Generaldirektor Kesten, Zeche Dahlbus[ch, über] das vielumstrittene Schnellbahnprojekt und die Stell[ung des] Bergbaues zu dieser neugeplanten Bahn.

Das Projekt ist mit einer solchen Schnelligkeit u[nd] leider mit einer gewissen Heimlichkeit bearbeitet wor[den, daß] der Bergbau, der bis heute noch nicht in den Besitz [der not]wendigen Unterlagen gekommen ist, dazu vorher keine[Stel]lung nehmen konnte.

Nachdem lediglich die Strecke Köln-Düsseldorf [gesichert] war, will man nun die Linie bekanntlich über Dui[sburg-] Mülheim - Essen - Gelsenkirchen - Boc[hum-] Langendreer nach Dortmund weiterführen. Di[e] Nebenlinien, die noch geplant sind, kommen vorlä[ufig als] ernsthafte Projekte nicht in Frage. Da auf der Hauptst[recke im] eigentlichen Industrierevier Geschwindigkeiten von etwa [...] erreicht werden sollen, so wird die Bahn größtenteils a[uf] Dämmen und Viadukten, die teilweise eine Höhe bis [...] reichen sollen, teilweise unterirdisch, wie bei Mülheim u[nd Dort]mund, zu führen sein. Abgesehen von einer Verschande[lung der] Ortschaften und Beunruhigung ihrer Bewohner, hält es d[er Berg]bau technisch für unmöglich, mit Rücksicht auf Bergb[au] eine derartige Geschwindigkeit zu fahren. Bei der Be[handlung] der gesamten Frage wird der § 153 des Berggesetzes e[ine ent]scheidende Handhabe geben.

Abgesehen von diesen mehr persönlichen Gründen sp[ielt die] Kostenfrage die entscheidende Rolle. Die Bahn, [die auf] etwa 200 Millionen veranschlagt war, erfordert nach [der] Schätzung der Studienkommission schon 350 Millionen. [...] sehr beachtenswerte Sachverständige schätzen die B[aukosten] vorsichtig auf 500—600 Millionen. Von diesen Summe[n sollen] bekanntlich 150 Millionen durch Auslandsanleih[e, ein] Drittel des Restes von Provinzen, Städten und Gemein[den des] Industriebezirkes und ein Drittel von der Ind[ustrie] aufgebracht werden. Es erscheint sehr zweifelhaft, ob [die Aus]landsanleihe überhaupt und zu welchen Bedingungen [ab]geschlossen werden können. Sicher ist, daß die Indu[strie die] Summen unter den derzeitigen Verhältnissen nicht au[fbringen] kann; denn auch die Summen der Städte und Gemein[den]

ı ten Endes **Steuergelder** sind, werden aus den n tammen. Daß sich Preußen beteiligt, scheint vollkom- n eschlossen, die **Reichsbahn** hat eine Beteiligung ıi sicht auf das Dawesgutachten ja **bereits abge-**

ıt ist dabei noch nicht der sicherlich nicht gute Ein- ı ein derartiges **unrentables Projekt** unter den r Verhältnissen auf das Ausland macht. Um von der ıät des Unternehmens zu sprechen, muß man zuerst die r he Verzinsung des Anlagekapitals betrachten. Selbst e gelingt, die vorgesehenen Mittel von den Gemeinden ı Bergbau aufzubringen, würde die Verzinsung für die llnen bei etwa 10 % Zinsfuß ohne Tilgung 15 Millionen ı etragen. Anzunehmen ist aber, daß es nötig werden lı gesamte Summe vom Ausland zu borgen, so daß ein lı Zinsendienst von etwa 40 Millionen erforderlich wird, nprechend den Betriebskosten der Berliner Hochbahn, der ınnähernd vergleichbaren Bahn, bei einer Bausumme w 400 Millionen: 70 bis 85 Millionen, bei einer solchen v 500 Millionen: 90—105 Millionen Betriebskosten kommen . bgesehen von den Bergschäden.

lı Verkehr nun nötig ist, um bei den Sätzen der Reichs- iBahn betriebsfähig zu machen, ohne daß ein Gewinn rd, ergeben die Schätzungen der Studienkommission, s erste Betriebsjahr mit einer Beförderung von 42 Mil- ; zweiten mit einer Beförderung von 48 Millionen und tt mit einer Beförderung von 74 Millionen Menschen . Man hat hierfür die Beförderungszahlen der Hoch- und r dbahnen von Berlin, Newyork und Paris zugrunde ;r die Wirklichkeit kann diesen Zahlen nie auch nur ımen. Abgesehen von den billigeren Tarifen dieser ındelt es sich dort um einen reinen Cityverkehr, wäh- li Schnellbahn mehr als **Luxusverkehrsmittel** rl tern und kleineren Angestellten nicht wird benutzt ınnen. Es wird sich bei den Benützern der Schnell- ıtsächlich um Leute handeln, die auf Grund dieser e Verbindung vorziehen, ihren Wohnsitz oder auch nur, ıs den, ihr vorübergehendes Quartier in Köln zu haben, e Bahn für Köln der Saugschlauch des Fremdenver- d im Revier geschäftlich zu tun hat, noch mehr wird als line jährliche Benutzungszahl von etwa 40—50 Mil- ı schen, die die Bahn rentabel machen würde, ist aus- s n.

ı bisher bekannt gegebenen Zahlen, die für das nötige r l in Frage kommen, anbelangt, nämlich: 91 000 t Eisen- n uktion, 35 000 t Schienen, 253 000 t Zement, 558 000 H hschwellen, 600 000 cbm Basaltschotter, 9 700 000 cbm ı ıng, so sind sie zwar im ersten Augenblick bestechend, t hon erwähnt worden, daß die Städte durch Steuern in l ie von der Industrie das wieder aufbringen müssen, e eteiligung an der Schnellbahn kostet. An den Auf- w d die Industrie außerdem noch Geld zuschießen, weil ıtlich 20 % **der Auftragssumme in Aktien** ı n soll. Die Hebung der Arbeitslosigkeit ist zu be- . denken aber muß man, daß die für die Arbeitslosen e eten jährlichen Gelder etwa 3 Millionen Mark be- v hrend man hier eine Zinsensumme aufzubringen hat, n h höher ist als diese Unterstützung. Daß die Schnell- ö-Dortmund nur wieder neue Verkehrszentren schaffen ı die großen Strecken, die sie ohne Aufenthalt durch- ıi t der neuen Besiedlung erschlossen werden, ist nur ä en.

Auswirkungen der Schnellbahn auf den Bergbau sind vor n wei Punkten, der **Gefährdung der Betriebs- reit der Schnellbahn** und dem Anwachsen der r Bergschäden, zusammenzufassen. Durch die hohe ıigkeit und die großen Kunstbauten entsteht in der ı durch Schienenverwerfungen im Industriegebiet für s len eine schwere Gefahr, da ein Herausspringen der ı lchen Stellen dann unvermeidlich sein wird. Die ein- ö chkeit besteht hier, nachdem sich ein Versatz der ıt Strecken als nicht wirksam genug erwiesen hat, in ı lassen von Sicherheitspfeilern, wozu man auf Grund g setzes gezwungen wäre. Nach einer genauen markt- r hen Ermittlung beträgt die dann nicht abbaufähige ı halbe Milliarde Tonnen. Es ist selbstverständlich, r diese Maßnahme **eine Reihe von Zechen in- ı cht wirtschaftlicher Bearbeitung zum ı kommen muß**; am meisten betroffen von dieser ı wären **Dahlbusch, Hannover und Hibernia**. ı f Grund aller dieser Ausführungen die geplante Bahn ıl revier nicht erheblich nach Süden gelegt wird, sind ıı Schädigungen auch für die Allgemeinheit unausbleib- ı **Notwendigkeit der Schnellbahn** ist aber ı **egs dringend**. Im Augenblick hat der Verkehr ı iegebietes für Güterbeförderung etwa 60 %, für Per- e derung etwa 90 % der Vorkriegszeit. Auch ohne den ı r dritten und vierten Gleise, welcher sich ganz er- heblich billiger und nicht belastend für die Allgemeinheit stellen würde, ist die Reichsbahn in der Lage, durch Einlegung von Triebwagen und teilweise Elektrisierung den Verkehr weit über das Vorkriegsniveau zu steigern. Bei dem augenblicklichen Rückbildungsprozeß der Industrie wird eine solche Steigerung nicht zu schnell einsetzen, als Ableitung des Verkehrs werden hier auch noch die immer häufiger werdenden Autobuslinien dienen.

Über die geplante **Linienführung** der Schnellbahn ist folgendes auszuführen: Soweit die Bahn durch das Bergbaurevier führt, ist sie, wie erwähnt, den gefahrvollen Zerrungen und Pressungen ausgesetzt, die z. B. bei der Köln-Mindener Bahn 1,3 m bzw. 2,1 m ausgemacht haben. Besonders wird dies in den Kohlenschichten der Essen- oder Stoppenberger Mulde der Fall sein, wo die Mächtigkeit des Flözes, welches die Stammlinie berührt, bis 47 m beträgt. Auch auf der Strecke Gelsenkirchen-Bochum, wo die Bahn bis 115 km Geschwindigkeit erreichen soll, werden die Bergschäden bei den höheren Dämmen der Schnellbahn besonders gefährlich werden. Auf Grund all dieser Ausführungen muß der Bergbau die Herabsetzung der vorgeschlagenen Geschwindigkeit auf 50 km in der Stunde sowie Verlegung der geplanten Linie mindestens etwa 800 m nach Süden fordern, um nicht die **Abbaufähigkeit von etwa 50 % des gesamten Kohlenvorkommens zu verhindern**. Der Bergbau kann auf Grund des Bergbaugesetzes fordern, daß die Schnellbahn nur solche Gebiete berührt, die vom Bergbau nicht gefährdet sind.

— Eisenbahnkraftwagenlinien im Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Am 1. Juli d. J. ist im Reichsbahndirektionsbezirk Köln die erste Eisenbahnkraftwagenlinie auf der Strecke Düren-Jülich eingerichtet worden. Die Direktion Köln entschloß sich zu der Einrichtung, um den von dieser Strecke in erheblichem Umfange abgewanderten Stückgutverkehr wieder zurückzugewinnen.

Der Verkehr erstreckt sich auf die Beförderung von Stückgütern: a) zwischen den Orten Düren, Huchem-Stammeln, Krauthausen und Jülich; b) von diesen Orten nach Düren und Jülich zum Übergang auf die Eisenbahn und umgekehrt (Streckenübergangsgut); c) von Düren Übergang nach Jülich Übergang zum Weitergang mit der Eisenbahn und umgekehrt, soweit die Sendungen nicht in geschlossenen Stückgutwagen über die Streckenendpunkte hinaus befördert werden (Streckendurchgangsgut).

Das Gut wird sowohl von den bestehenden Güterabfertigungen als auch unmittelbar von den größeren Firmen abgeholt oder diesen zugestellt. Für den kleineren Stückgutverkehr der auf dem Wege liegenden Ortschaften, die keine Eisenbahnen haben, ist die Einrichtung von Sammelstellen vorgesehen.

Die Beförderung erfolgt nach einem festen Fahrplan. Die einzelnen Lastzüge werden von einem eisenbahnseitig gestellten Bediensteten begleitet.

Als Vergütung erhält die Aachen-Dürener Verkehrsgesellschaft, die diese Linie im Auftrage der Reichsbahn betreibt, für je 100 kg der mit jeder Fahrt beförderten Menge einen bestimmten Satz, während die Frachten der Reichsbahn zufließen.

Nach dem Fahrplan verkehrt in jeder Richtung zweimal täglich — vor- und nachmittags — ein Lastzug zwischen Düren und Jülich. Daneben werden vor- und nachmittags planmäßig Rundfahrten nach den bei Düren gelegenen größeren Ortschaften Mariaweiler, Hoven und Birkesdorf ausgeführt. Jeder Ort wird hierdurch zweimal täglich bedient und das Gut zweimal täglich von Düren und Jülich, den Endpunkten der Linie, abbefördert.

Hierdurch wird nicht nur eine größere Beschleunigung in der Beförderung erzielt, sondern auch noch eine bedeutende Verkehrserleichterung geschaffen. Die Kraftwagenlinie ist daher in besonderem Maße geeignet, den auf andere Unternehmungen abgewanderten Stückgutverkehr der Reichsbahn zurückzugewinnen.

— Gewerbliche Nebenbetriebe der Reichsbahn. Aus einem Aufsatz vom Geh. Finanzrat Dr. Pischel in Nr. 26/27 der Reichsbahn über „Gewerbliche Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" geht hervor, daß am 1. Juli 1925 2928 **Bahnhofswirtschaften** im Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vorhanden waren. Diese bringen für 1925 voraussichtlich eine Pacht von 8,4 Millionen Reichsmark, während der finanzielle Gewinn aus den **Verkaufsständen** innerhalb der Bahnhöfe etwa auf 2,2 Millionen Reichsmark geschätzt wird. Den am 1. Juli 1914 unter Abrechnung der durch den Friedensvertrag verlorenen Gebiete erzielten Einnahmen aus den **Bahnhofsbuchhandlungen** von rund 663 000 *M.* jährlich stehen nach dem Stande vom 1. Juli 1925 Einnahmen von rund 1,4 Millionen Mark gegenüber. Der Verkehr in den am 1. Juni 1925 vorhandenen 59 **Wechselstuben**, der in der Inflationszeit einen gewaltigen Umfang angenommen hatte, ist jetzt in seine vorkriegsmäßige Grenze wieder zurückgegangen und bringt der Reichsbahn im Jahre 1925 voraussichtlich eine Einnahme von rund 100 000 RM. An **Automaten** (Waren-,

Postkarten-, Präge-, Wiegeautomaten und anderen) stehen zurzeit etwa 1000 Stück auf den Bahnhöfen. Die Vorkriegseinnahme von 450 000 RM. wird sehr bald erreicht sein. Einrichtungen, die die Deutsche Verkehrshilfe G. m. b. H. in Hamburg sowie die Siesta-Gesellschaft geschaffen haben, bringen der Reichsbahn eine Einnahme von rund 400 000 RM.

— **Elmshorn - Barmstedt - Oldesloer Eisenbahn.** Die gesamten Betriebseinnahmen im Jahre 1924 beziffern sich auf 659 862 RM, darunter aus dem Personenverkehr 190 315, aus dem Güterverkehr 376 104 RM. Die Betriebsausgaben erforderten 554 837 RM. Dazu kommt ein Zuschuß aus dem Erneuerungsfonds mit 25 239 Reichsmark. Nach Auffüllung des Erweiterungsfonds mit 71 783 Reichsmark und verschiedener Zuweisungen an andere Fonds verbleibt ein Überschuß von 40 058 RM, aus dem u. a. 3½ % Dividende auf die Aktien A 14 858 *M.* und 2 % auf die Aktien B 21 000 RM (beides für ¾ Jahr) verwandt werden. Im Betriebsjahr 1924 wurde in erster Linie die Instandsetzung der durch die Kriegs- und Inflationszeit vernachlässigten Bahnanlagen und Betriebsmittel vorgenommen, wozu größere Summen erforderlich waren.

— **Köln - Bonner Eisenbahnen.** Der Reingewinn für das Geschäftsjahr 1924 beträgt 163 000 RM. Hiervon werden 1 849 000 Reichsmark dem Erneuerungsfonds, 100 000 RM dem Arbeiterunterstützungsfonds, 251 000 RM dem neuen Tilgungsfonds und 9000 RM der Bilanzrücklage zugeführt. Das günstige Ergebnis ist hauptsächlich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres erzielt worden, da die dann eintretende Frachtherabsetzung nicht die erhoffte Erhöhung des Verkehrs brachte.

— **Das Saar-Abkommen.** Der „Deutschen Wirtschafts-Zeitung" entnehmen wir hierzu folgende Ausführungen:

Die seit neun Monaten zwischen der deutschen und französischen Delegation geführten Handelsvertragsverhandlungen konnten trotz vorläufigen Abbruchs eine für beide Teile wichtige Etappe in Gestalt des am 11. Juli abgeschlossenen Saarvertrages erreichen. Dieses Teilergebnis, das in Erwartung der weiteren Verhandlungen nur auf vier Monate bemessen und aus der Erkenntnis heraus entstanden ist, „daß die Wirtschaft des Saargebietes stärkste Gefahren laufen würde, wenn ihr nicht wenigstens bis zu einem gewissen Maße der deutsche Markt als Absatz- wie als Bezugsland gewahrt bleibe", bedeutet, daß einerseits die Wirtschaft des Saargebietes wieder eine entschiedene Wendung nach Deutschland genommen hat, und andererseits, daß die deutschen und französischen Vertreter mit der Unterzeichnung des Abkommens eine Korrektur des Versailler Friedensvertrages vorgenommen haben. Dieser Abschluß mußte durch zwei deutsche Konzessionen erkauft werden: die zollfreie Einfuhr von Saareisen nach dem deutschen Zollgebiet und ferner die Gleichstellung Lothringens mit dem Saargebiet in einem noch zu vereinbarenden Umfange. Die französische Kammer und der Senat haben den Saarvertrag bereits genehmigt: Ratifiziert soll dieser erst dann werden, wenn die Verhandlungen zwischen der Saarindustrie und der lothringischen Eisenindustrie zu einer Verständigung geführt haben.

Aus dem Saarabkommen ergibt sich für Deutschland, daß die in Luxemburg am 23. und 24. Juni zustandegekommene Konvention über die Kontingentierung der zollbegünstigten Einfuhrmengen an Roheisen, Halbzeugen und Fertigfabrikaten aus Luxemburg, Lothringen und dem Saargebiet, die zwar privatwirtschaftlichen Charakter trägt, nun für das Saargebiet eine offizielle Form annimmt. Wenn der Saarvertrag von beiden Seiten ratifiziert wird, hätte Deutschland 742 000 Tonnen Eisen hereinzunehmen. — Im Jahre 1924 bezog Deutschland aus dem Saargebiet auf Grund einer, mit Rücksicht auf die Verwaltungsverhältnisse allerdings nicht genauen Statistik, an Eisen und Eisenlegierungen 317 470 t, gegen 263 000 t im Jahre 1923 von einer 640 000 t betragenden Gesamteinfuhr im Werte von 79 682 000 RM. Die Hereinnahme der 742 000 t Eisen — eines Kontingents, das für das Saargebiet sehr hoch erscheint — verschafft Frankreich unzweifelhaft eine Entlastung seiner Eisenlage und die Möglichkeit, seine und namentlich die lothringische Produktion auf dem Weltmarkte leichter unterzubringen. Die Höhe des Saarkontingents führt andererseits zu der naheliegenden und begründeten Vermutung, daß sich unter den 742 000 t auch lothringisches Eisen befinden wird. Eine Stütze findet diese Annahme in den zwischen der Saarindustrie und der lothringischen Schwerindustrie im Anschluß an das Saarabkommen geführten Kompensationsverhandlungen. —

Für Deutschland kann das Saarabkommen nicht mit Unrecht als günstiges Ereignis betrachtet werden, da es die auf Grund des Versailler Vertrages am 10. Januar 1925 in Kraft getretene Einfügung des Saargebietes in das französische Zollgebiet teilweise wieder aufhebt. Damit wird allerdings nicht nur der Saar und Deutschland, sondern auch Frankreich gedient, das auf diese Weise ein neues Absatzgebiet für seine überschüssige Produktion erhält. In zweiter Linie kann auf Grund des Saarabk[ommens] ein Teil des Luxemburger Eisenpaktes, der erst eine U[m-setzung] in die Tat nach dem Abschluß des deutsch-französischen [Handels-]vertrages erfahren sollte, verwirklicht werden.

— **Gegen den Visumzwang zwischen Deutschland und [Ungarn].** Nach der D. A. Z. verlangen die Budapester Blätter [von der] ungarischen Regierung nachdrücklich die Aufhebung d[es] visumzwanges zwischen Deutschland und Ungarn. Sie be[gründen] das Verlangen mit dem Hinweis, daß jährlich ungefähr 1[…] ungarische Pässe das deutsche Visum brauchen, währ[end] etwa 100 000 Deutsche die ungarische Sichtvermerku[…] richten, so daß die ungarische Regierung kein stichhaltig[es finan-]zielles Interesse an der Aufrechterhaltung des Visum[zwanges haben] könne. Die Erörterung über diese Angelegenheit ist v[…] worden durch die Mitteilung der deutschen Gesandts[chaft in] Budapest an die ungarische Regierung, daß die deutsch[e Regie-]rung bereit sei, den Visumzwang auch gegenüber Ung[arn auf-]zuheben. Die ungarische Regierung hat bisher gezög[ert, eine] Entscheidung zu treffen, mit der Begründung, daß sie [auf die] Einnahmen aus den Gebühren im Betrage von 1,5 M[illiarden] ungarische Kronen nicht verzichten könne.

— **Gründung einer neuen Eisenbahner-Gewerkschaft.** [Be-]stehende Gewerkschaften sind aus der Reichsgewerkscha[ft deut-]scher Eisenbahnbeamten und -Anwärter ausgeschieden u[nd haben] sich zur „Zentralgewerkschaft Deutscher Reichsbahn[beamten] und -Anwärter", Geschäftsstelle Berlin W. 35, Blumesh[of] 9 zusammengeschlossen:

a) Fachgewerkschaft I (umfassend Stationsschaffner, [...]beamte, Amtsgehilfen und deren Anwärter),
b) Fachgewerkschaft Deutscher Eisenbahnweichenstel[ler] [ver-]wandter Berufsgruppen und Anwärter (Fach[gewerk-]schaft III),
c) Gewerkschaft der nichttechnischen Eisenbahnbeam[ten und] -Anwärter,
d) Gewerkschaft Deutscher Eisenbahn-Ladeaufsicht[s…] und -Anwärter.

Die neue Zentralgewerkschaft umfaßt rund 60 000 M[itglieder] und ist von der Hauptverwaltung als verhandlungsfähig[e Eisen-]bahnerorganisation anerkannt worden.

— **Deutschland und die Internationale Handelskamme[r].** [Nach] einer amtlichen Mitteilung, welche vom Verwaltung[srat der] Internationalen Handelskammer gleichzeitig in Paris, [London,] New York und Berlin bekanntgegeben wird, hat der Verw[altungs-]rat den Antrag Deutschlands auf Aufnahme in die Kamm[er und] Zustimmung zu ihren Grundsätzen erhalten. Der Verw[altungs-]rat hat daraufhin die folgenden fünf deutschen Spitzen[verbände] einstimmig zu Mitgliedern gewählt:

Deutscher Industrie- und Handelstag,
Centralverband des Deutschen Bank- und Bankierge[werbes],
Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels,
Reichsverband der Deutschen Industrie,
Zentralverband des Deutschen Großhandels.

Diese Verbände werden, der Satzung der Internationa[len Han-]delskammer entsprechend, eine deutsche Landes[gruppe] bilden, der die Vertretung Deutschlands in der Kammer [obliegen] wird und deren Geschäftsführung sich vorläufig beim [Deutschen] Industrie- und Handelstag befindet.

Der Beitritt Deutschlands zur Internationalen Handel[skammer] ist von großer wirtschaftspolitischer B[edeu-]tung. Er ist erst erfolgt, nachdem Deutschland die [Gewähr] geboten wurde, daß ihm in der Internationalen Handel[skammer] gleichberechtigt mit den anderen großen Wirtschaftsmä[chten die] Stellung eingeräumt wird, auf welche es im Rahmen [der Welt-]wirtschaft Anspruch hat.

Die Internationale Handelskammer (I. H. K.) ist, [wie die] „B. B.-Ztg." weiter mitteilt, an die Stelle der früher[en inter-]nationalen Handelskammerkongresse getrete[n] […] Lüttich, 1906: Mailand, 1908: Prag, 1910: London, 1912 B[oston,] 1914: Paris). Ihre Errichtung wurde im Jahre 1919 a[uf der] internationalen Wirtschaftskonferenz der Amerikanisch[en Han-]delskammer (Chamber of Commerce of the United S[tates) in] Atlantic City beschlossen, auf der außer den Vereinigte[n Staaten] England, Frankreich, Belgien und Italien vertreten war[en.] [Bald] darauf schlossen sich die Wirtschaftsorganisationen eine[r größeren] Zahl anderer Länder an. Als sie im Juni 1921 ihren er[sten Kon-]greß in London veranstaltete, gehörten ihr bereits zwöl[f Länder] an, darunter auch Österreich. Heute zählt die I. H. K. a[…] kammern und Wirtschaftsverbände von 37 Ländern […] Mitgliedern. Hierunter befinden sich 347 Handels[kammern,] 105 Industrieverbände, 50 Handelsverbände, 24 Bank[…]tionen und 11 Reederverbände. Auch Einzelfirmen n[immt sie] auf, jedoch nur als außerordentliche Mitglieder. In dies[e Mitglied-]schaft gehören ihr gegenwärtig 735 Industriefirmen, 37[…]

...fahrtsgesellschaften, 50 Eisenbahngesellschaften und ...Verkehrsunternehmungen der verschiedenen Länder an. ...Aufgabe der I. H. K. ist in Artikel II ihrer Satzungen ...elegt. Danach hat sie den Zweck, den internationalen ...Verkehr zu erleichtern, eine einheitliche Stellungnahme ...internationalen Wirtschaftsfragen herbeizuführen, den ...und die Aufrechterhaltung des Friedens zu fördern ...wirtschaftliche Beziehungen zwischen den Völkern durch ...Mitarbeit der Kaufmannschaft und der Wirtschafts...ionen zu sichern.

...erste Präsident der I. H. K., ihr jetziger Ehrenpräsident, ...Clémentel, Finanzminister im Kabinett Herriot. Ihm ...1923 Willis H. Booth, Vizepräsident der Guaranty Trust ...in New York, und am 27. Juni d. J. Dr. Walter Leaf, ...der Westminster Bank, London. Sitz der I. H. K. ...Paris, ihr Generalsekretär ein Franzose, Eduard ...ehemaliger Professor an der Universität Dijon. Der ...Verwaltungsrat setzt sich aus Vertretern aller beteiligten Länder ...men. Mitgliederversammlungen, die in der Form großer ...es in der Regel alle zwei Jahre veranstaltet werden, ...bisher drei stattgefunden, und zwar 1921 in London, 1923 ...und vom 21. bis 27. Juni d. J. in Brüssel. Am letzten ...haben annähernd 700 Personen teilgenommen. Der ...Kongreß dürfte wahrscheinlich in Amsterdam statt...

...zahlreichen Ausschüssen der I. H. K. ist weitaus ...wichtigsten der Ausschuß für den wirtschaftlichen Wiederaufbau (Comité de la Restauration Economique). Vorsitzender dieses Ausschusses ist Fred I. Kent, ...Präsident der Bankers Trust Company, New York. Drei Mitglieder dieses Ausschusses, nämlich Owen D. Young, Stamp und ...haben dem Dawes-Ausschuß und zwei, Alberti und Henry ...bion, dem MacKenna-Ausschuß angehört. Seinen Beratungen und Beschlüssen dürfte künftig noch größere Bedeutung ...men. Die Lösung so entscheidender Fragen, wie die ...Durchführung des Dawes-Gutachtens und die ...Regelung der interalliierten Schulden, wird ...von der Stellungnahme dieses Gremiums erster Wirtschaftssachverständiger entsprechend beeinflußt werden.

...wichtig gerade die Beratung der I. H. K. über die Reparationsfrage aber auch für Deutschland ist, auch in ...gegenwärtig weniger im Vordergrund stehenden oder ...falls nicht die Gesamtheit unserer Wirtschaft berührenden Fragen hat die I. H. K. eine vielseitige und Erfolg versprechende Tätigkeit entfaltet. Es gibt kaum eine wirtschaftliche Frage von internationaler Bedeutung, die nicht in ...ständigen Organen oder Sonderausschüssen eingehend ...beraten worden wäre. Genannt seien lediglich: Vereinheitlichung des Wechsel- und Scheckrechts, des Seerechts, der ...Handelsstatistik, der Zollformalitäten; Abbau der Ein- und ...Ausfuhrvorschriften, Regelung des internationalen Frachtverkehrs, ...der Durchgangszüge, des internationalen Luftverkehrs, ...des Hafenverkehrs, Organisation des Messewesens, internationale Regelung des gewerblichen Rechtsschutzes, Doppelbesteuerung, Handelsschiedsgerichtsbarkeit.

Rundfunkteilnehmer. Die Zahl der deutschen Rundfunkteilnehmer, die am 1. Juni 834 547 betrug, ist noch, wie der ...meldet, im Steigen begriffen, so daß man für den Herbst ...eine Teilnehmerzahl von einer Million bestimmt rechnen ...Die bei weitem meisten Teilnehmer zählt der Sende...Berlin mit 348 724 Hörern, dann folgt Hamburg mit etwa ...Leipzig mit etwas über 100 000, München mit rund ...Frankfurt (M.) mit 64 810, Breslau mit 47 000, Münster ...Stuttgart mit 26 815 und Königsberg (P.) mit nicht ...Teilnehmern. Die tägliche Zunahme betrug im Mai ...Anmeldungen.

...euer Auftrag der ägyptischen Staatseisenbahn. Nach ...Blättermeldungen hat die ägyptische Staatseisenbahn ...Linke-Hofmann-Werken, Breslau, 40 Personenwagen ...Klasse zum Preise von je 4930 ägyptische Pfund bestellt.

...Reichsbahndirektionspräsident i. R. Sommer, der langjährige ...der Reichsbahndirektion Magdeburg, hat am 26. Juli in ...(Westfalen) in voller Frische sein 70. Lebensjahr vollendet. Zahlreiche Glückwunschschreiben, unter denen auch ein ...von dem Generaldirektor der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sich befindet, gingen dem Jubilar ...Auch an dieser Stelle die besten Glückwünsche für sein ...Wohlergehen zum Ausdruck gebracht werden.

Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ...ernannt: die Präsidenten der Reichsbahndirektion ...Müller in Essen unter Versetzung nach Berlin zum ...der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und Stellvertreter des Generaldirektors und Dr. jur Weirauch in Berlin ...der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. ...setzt sind: der Präsident der Reichsbahndirektion Dr. ...Pfaff in Frankfurt (Main) in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion in Berlin, — die Reichsbahnoberräte Pursche in Halle (Saale) als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Erfurt, Dr. jur. Ernst in Erfurt als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Halle (Saale) und Gustav Meyer in Münster (Westf.) als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), — die Reichsbahnräte Dr. jur. Johannes Wolff in Cassel als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, Kienitz in Brandenburg West als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Cassel, Leonhard in Ratibor als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Köln, Wirth in Oppeln als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, Dr.-Ing. Klipps in Kuschten in den Bezirk der Reichsbahndirektion Altona, Dr.-Ing. Fuchs in Cannstatt als Vorstand zur Hochbausektion Stuttgart, Neubert in Berlin (Zentralamt) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, Hebbel in Oppeln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Breslau, Mertz in Potsdam als Mitglied zum Eisenbahn-Zentralamt in Berlin und Witte in Stendal als Werkdirektor zum Ausbesserungwerk Recklinghausen, die Reichsbahnräte Speer in Berlin (Zentralamt) nach Potsdam; Kurt Lehmann in Berlin (Reichsbahndirektion) nach Recklinghausen und der Regierungsbaumeister Erich Müller in Berlin (Zentralamt) nach Königsberg (Pr.) sämtlich als Leiter einer Abteilung bei den dortigen Ausbesserungswerken.

Übertragen ist: dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Marx in Elberfeld die Leitung der Reichsbahndirektion in Essen, dem Reichsbahndirektor, Geheimen Regierungsrat Dr. jur. Roser in Berlin die Leitung der Reichsbahndirektion in Frankfurt (M.), — den Reichsbahnoberräten Drescher in Frankfurt (M), Haaßengier und Papmeyer in Hannover, Heintze und Paul Schmidt in Essen, Schultze in Stettin und Woltmann in Berlin die Geschäfte eines Abteilungsleiters, — den Reichsbahnräten Hagenmeyer die Stellung als Mitglied bei der Reichsbahndirektion in Stuttgart und Laschke die Stellung als Vorstand des Maschinenamts 1 in Breslau.

In den Ruhestand sind getreten: die Reichsbahnamtmänner Schubert in Hannover und Pfundt in Stuttgart.

Gestorben ist: der Reichsbahnrat Brock, Vorstand des Verkehrsamts in Duisburg.

Übrige europäische Länder.

— Direkter Personen- und Gepäckverkehr Schweden-Westeuropa. Am 15. Juli d. J. ist nach einer Mitteilung der schwedischen Staatsbahn der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen Schweden einerseits und Frankreich sowie Belgien und England über diese beiden Länder anderseits, der seit 1914 eingestellt war, wieder aufgenommen worden.

Es kann jetzt also wieder Gepäck von Stockholm, Gotenburg, Malmö und Trälleborg nach Paris, gewissen belgischen Stationen sowie London über Ostende und Calais aufgegeben werden, so daß die Neuaufgabe an den Grenzstationen in Fortfall kommt. Nach London fand bisher (und zwar seit dem 1. März d. J.) nur eine direkte Gepäckaufgabe über Vlissingen und Hoek van Holland statt. Eine Zolluntersuchung in den Durchgangsländern, also auch in Deutschlands, findet jetzt nicht mehr statt (vgl. auch S. 324 d. J.). Es ist damit fast der Vorkriegszustand wieder hergestellt. Noch nicht aufgenommen ist der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen Schweden und Österreich.

— Lokomotivaufträge der finnländischen Bahnen. Mit diesen Aufträgen wurden ausschließlich die einheimischen Fabriken in Tammerfors berücksichtigt, entsprechend dem im finnländischen Reichstage zum Ausdruck gebrachten Verlangen nach Unterstützung der einheimischen Industrie. Demgemäß erhielt die Lokomo A. B. sechs Vorortlokomotiven und der Konzern Tammerfors-Linne och Järn-manufaktur A. B. zwölf Maschinen — mit Lieferfrist bis 1. April 1926. Zurzeit werden in den Werkstätten der Lokomo A. B. acht und bei der Linne- och Järnmanufaktur A. B. zehn im Jahre 1924 in Auftrag gegebene Lokomotiven gebaut; am 30. August sind diese Maschinen fertig.

— Vermehrung der Fahrzeuge der finnländischen Bahnen. Die im außerordentlichen Haushalt für Beschaffung der Fahrzeuge vorgesehenen 75 Mill. Fmk (Fin. Mark) werden u. a. verwendet als Nachzahlungen für die 1924 bestellten und noch nicht fertiggestellten Lokomotiven (8 170 000 Fmk), für neu in Auftrag gegebene Lokomotiven (24 650 000 Fmk), als Anzahlung für im Jahre 1926 zu liefernde Lokomotiven (3 100 000 Fmk), ferner für neue Schlafwagen 2. und 3. Klasse (3 650 000 Fmk), für Wagen der Lokalbahnen (7 750 000 Fmk), für Kühlwagen (2 250 000 Fmk).

— Günstige Entwicklung des finnischen Außenhandels. Die finnische Handelsbilanz weist in den ersten fünf Monaten dieses Jahres eine sehr günstige Entwicklung auf. Die Einfuhr betrug in diesem Zeitraum 1848 Mill., die Ausfuhr 1408 Mill. finn. Mark

Der Einfuhrüberschuß beläuft sich also auf 440 Mill. finn. Mark. Gegenüber 1924 ist der Wert der Einfuhr um 22 Mill. finn. Mark zurückgegangen, während gleichzeitig der Wert der ausgeführten Waren um 351 Mill. finn. Mark höher war, so daß also der Einfuhrüberschuß in diesem Jahre erheblich niedriger als im Vorjahre ist.

— **Triebwagen auf den russischen Bahnen** für den Vorortverkehr großer Orte sind zum ersten Male in der „Proletarischen" Fabrik der Oktobereisenbahn (frühere Nikolaibahn) hergestellt. Sie haben dieselelektrischen Antrieb und entwickeln eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km in der Stunde. Die Wagen sind mit vierachsigen Drehgestellen ausgerüstet. Der Motor besitzt 130 PS; der Arbeitsstrom hat 550 Volt und 170 Ampère. Die ersten Wagen werden auf den nordkaukasischen Bahnen in Betrieb genommen.

— **Fischverarbeitungswagen auf der Murmanbahn** sind von einem Nebenbetriebe der Bahn „Schalryba" („Eisenbahnfisch") zur versuchsweisen Einführung in Aussicht genommen. Die Notwendigkeit ihrer Einführung ergab sich einerseits aus dem außerordentlichen Fischreichtum des Murmangebiets und der ursprünglichen Art des Fischfangs der einheimischen Bevölkerung, anderseits aus der Tatsache, daß die sachgemäße Verwertung der Fischreichtümer die Errichtung zahlreicher ortsfester Fischverwertungsfabriken bei der großen Ausdehnung der fischeführenden Gewässer bedingt hätte. Wenige „fahrbare" Fischfabriken sollen nicht nur die sofortige Verwertung aller Fische und ihrer Erzeugnisse (Stockfischleberthran) gestatten, sondern auch unwirtschaftliche Arbeitszeit ausschalten, da die mit der Beute von zwei Tagen beladenen Boote ihre Fahrt unterbrechen und zur Ausladung fahren müssen, dabei mindestens einige Tage für den Fang einbüßen, wenn überhaupt noch der Fang glückt. Den „fahrbaren" Fischfabriken entsprechen die nach gleichen Erwägungen geplanten „schwimmenden" Fischfabriken, die in den Leningrader Werften gebaut werden sollen.

— **Ein Eisenbahnmuseum in Leningrad** wurde mit dem Wasserstraßenmuseum und dem Luftverkehrsmuseum neu eröffnet. Das Eisenbahnmuseum umfaßt die einzige Sammlung in Rußland von Fahrzeugmodellen, von Modellen der Bahnhöfe und des Oberbaues. Hier ist auch die von der Fabrik Dernidor in Nischny-Nowgorod gebaute erste russische Lokomotive aus dem Jahre 1833 in ½ natürlicher Größe zusammen mit dem früheren Einpufferwagen der Nikolaibahn zu sehen, daneben das besonders wertvolle Modell des sibirischen Expreßzuges, das in allen Einzelheiten die innere Ausstattung der Luxuswagen zeigt.

— **Neue Bestimmungen für den Güterverkehr in Polen** sind am 1. Mai 1925 (gemäß Verordnung vom 8. April in Dziennik Ustaw R. P. Nr. 42) in Kraft getreten. Als wichtig sind hervorzuheben:

1. der Betrag der Nachnahme ist unbeschränkt;

2. die Höchstgrenze des Barvorschusses der Bahn für eine Sendung beträgt 10 Zloty;

3. der Empfänger kann innerhalb von drei Tagen nach Eingang des Gutes verlangen, daß ein Schaden, der in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, schriftlich festgestellt wird (und zwar der Zustand des Gutes und der Betrag des Schadens), es sei denn, daß der Schaden bei der Ablieferung bekannt war.

Zum 1. Mai 1925 wurden gleichzeitig die Gütertarife wesentlich geändert.

1. Ermäßigungen:

a) für Kohle wurden eingeführt im Verkehr von Schlesien über Danzig nach Italien und Übersee in Höhe von 7 Zloty (bisher 10 Zloty) für 1 t, sowie für Entfernungen über 400 km im Inlands- und Auslandsverkehr in Höhe von 10 %,

b) für polnisches Eisenerz in Höhe von 10—15 % des bisherigen Tarifs,

c) der Ausfuhrtarife für Zink, Schwefelsäure, Soda und andere Chemikalien, für Zucker und Spiritus,

d) die Binnentarife für Espenholz bei Versand an die Zündholzfabriken und für Kleinvieh und Pferde aus den östlichen Woiwodschaften.

2. Erhöhungen:

a) für Eilgut in Höhe von 25—30 % des bisherigen Tarifs,

b) für Luxuswaren durch Zuweisung in eine höhere Tarifklasse,

c) der niedrigsten Tarifklasse G für Entfernungen über 100 km in Höhe von 5—10 % unter Aufnahme einiger anderer Güter in diese Klasse.

— **Eisenbahnbauten in Warschau.** Gegenwärtig geht der Bau eines Eisenbahntunnels in Warschau unter der Weichsel vor sich. Der Tunnel hat den Zweck, auf kürzestem Wege Warschau mit der Vorstadt Praga, die auf der rechten Stromseite östlich Warschau liegt, zu verbinden. Der Tunnel beginnt in d[er War]schauer Station „Wiener Bahnhof" der früheren W[arschau-]Wiener Bahn, durchschneidet den Handelsteil der Stadt u[nd] quert den Strom in der Nähe der Poniatowskibrücke. De[r Tunnel] soll im Mittelpunkt von Praga bei der Station, von [der die] frühere Bahn Petersburg-Warschau ausgeht, auslaufen. [Gegen]wärtig läuft die Warschau mit Praga verknüpfende Bahn [über die] alten Kerbedzbrücke über die Weichsel und macht, indem [sie den] Sqare auf drei Seiten umgeht, eine große Schleife, bis [sie den] Wiener Bahnhof erreicht. Der Hauptzweck des Tun[nels ist,] einen überflüssigen Zuglauf von dem Mittelpunkt d[er Stadt] Warschau in der Richtung gegen Moskau und Leningra[d und] der übrigen Ostrichtung abzukürzen. Der Bau dauert s[chon ...] Jahre und ist bis zur Poniatowskibrücke durchgefüh[rt. Der] schwierigste Teil der Arbeit steht noch bevor (...ring 9/1925).

Die Poniatowskibrücke über die Weichsel in Warsc[hau, die] die Stadt mit der Vorstadt Praga verbindet, wurde 1913 [...] vollendet und im September 1915 zerstört. Als Wars[chau von] den Deutschen eingenommen wurde, wurde die Brücke [von den] abziehenden russischen Truppen gesprengt. Gegenwärti[g ist die] Brücke nur für Fußgängerverkehr passierbar. Die W[ieder]stellung der Brücke steht bevor. Sie erforderte große [...] und ist in den Hauptteilen jetzt beendet. Im kommend[en ...]jahr ist die Eröffnung der Brücke für vollen Verkeh[r zu er]warten. (Engineering.)

— **Wagenbeistellung in den böhmischen Braunkohlen[...]** In der zweiten Junihälfte wurden im Teplitz-Brüx-K[...] Gebiet 22 864 und im Falkenau-Elbogener Gebiet 4585, z[usammen] 27 449 Wagen angefordert und gestellt, während diese [Zahl in] der ersten Junihälfte 26 889 betrug. Es wurden somit i[m Juni] insgesamt 54 338 Wagen gestellt. Gegenüber dem [...] waren die Bestellungen um 5546 Wagen geringer.

Im ersten Halbjahre wurden 381 740 Wagen geste[llt. Der] Ausfall gegenüber der ersten Hälfte 1925 betrug [...] Wagen zu je 10 t.

— **Zur Schaffung einer tschechoslowakischen Zone [im Ham]burger Freihafen.** Die tschechische „Tribuna" brachte [in ihrem] Blatt vom 5. d. M. einen ausführlichen Aufsatz über [die Be]deutung und Zukunft eigener Freihafenzonen für die [tschecho]slowakische Republik. Die darin niedergelegten Geda[nken ge]winnen um so mehr an Interesse, als gerade zurzeit [die Ver]handlungen wegen Abtretung eines Gebietsstreifens [im Ham]burger Hafen im vollen Gange sind. Aus Raummange[l müssen] wir uns nur auf eine auszugsweise Wiedergabe des [...] beschränken.

Der Verfasser geht von dem im Friedensvertrag von V[ersailles] niedergelegten Recht aus, nach welchem die Tschecho[slowakei] einen Anspruch auf die Pachtung einer eigenen Freih[afenzone] in Hamburg und Stettin hat. Unzweifelhaft ist es, sagt [der Ver]fasser, daß viele Waren durch den Reexport ihren [...] verlieren. Nicht nur zu Österreichs Zeiten, sondern a[uch heute] kennt das Ausland verschiedene Erzeugnisse mit dem [...] „made in Germany" oder „made in Austria" — inso[fern dem] Absatz dieser Waren von den Alliierten nicht Hinde[rnisse in] den Weg gelegt werden, obwohl diese Waren innerhalb [des Ge]bietes der Republik von unseren Arbeitern und aus unse[ren Roh]stoffen erzeugt wurden. Ein weiterer bedeutender Umst[and liegt] darin, daß wir auch gezwungen sind, fremde Verke[hrsunter]nehmungen und fremde Häfen zu benutzen. Es ist bek[annt, daß] der Verkehr zu Zeiten einer guten wirtschaftlichen K[onjunktur] eine sehr einträgliche Einnahmequelle bildet. Dieses Pl[us ...] im Schoße der eigenen Nationalwirtschaft ebenso ble[iben wie] jener Gewinn, der aus dem Reexport dem Ausland zugut[e kommt.] Es ist notwendig, daß der tschechoslowakische Staat [...]striellen, welche mit ihren Erzeugnissen zum größten [Teil auf] die Ausfuhr angewiesen sind, dazu verhält, die Ausf[uhr un]mittelbar, ohne jede weitere Vermittl[ung zu] bewerkstelligen, um auch jene Weltmärkte zu gewinne[n, die] sie faktisch, aber nicht unmittelbar beherrsche[n.]

Zur Verwirklichung dieser Ziele wird es wohl einer l[ängeren Reihe von] Jahren brauchen. Werden uns eigene Freihafenzonen [zur Ver]fügung stehen, dann wird es wohl auch zweckmäßig [sein, daß] wir auch eigene Schiffe haben, mit welchen die tschech[oslowaki]schen Waren in die Welt verschickt und mit welchen d[ie der] Tschechoslowakei erforderlichen Rohstoffe zugeführt [werden] können. Mit Ausnahme der „Legie" haben wir kein [...] Schiff in unserem Besitz. Sämtliche Bemühungen na[ch Grün]dung einer tschechoslowakischen Überseeschiffsgesellsc[haft unter] der Initiative und unter Beteiligung des Staates hab[en bisher] zu keinem Ergebnis geführt. Aus diesem Grunde wer[den Ver]handlungen mit ausländischen Interessenten, in letzter [...] der „Hapag" wegen besserer Ausnutzung der tschech[oslowaki]schen Freihafenzone geführt. Es wird zunächst notwe[ndig sein,] den Betrieb im Hamburger Hafen durch eine eigene Gel[...]

...isieren. Ihre Aufgabe wäre es, die Beförderung von ...wischen der Bahn und der Elbeflußzone einerseits und ...afen andererseits zu besorgen. Nebenbei bemerkt ist ...ichtung einer tschechoslowakischen Flußzone im Frei... ...et von Hamburg nach Beendigung der Verhandlungen ...bezüglichen rechtlichen und territorialen Fragen drin... ...wendig. . . . .

...el geht also dahin, eigene Exporteure bzw. Reexporteure ...slowakischer Staatsangehörigkeit zu schaffen, eine ...afenorganisation mit eigenem Freihafengebiet und ...Schiffspark zu gründen. — Nach anderen neuesten ...hen Blättermeldungen sind die Verhandlungen wegen ...ng einer Zone im Hamburger Freihafen ins Stocken ...sollte es zwischen der Tschechoslowakei und Deutsch... ...einer Einigung kommen, ist beabsichtigt, die ganzen ...ach den Bestimmungen des Friedensvertrages einer ...igen Kommission, zu welcher ein britischer Delegierter ...t wird, vorzulegen, gegen deren Entscheidung nur ...choslowakei ein Recht auf Berufung zustehen soll.

...ine Herabsetzung der staatlichen Kohlenabgabe in der ...lowakei. Nach einer Meldung des tschechischen Tele... ...orrespondenzbüros wird das Finanzministerium zu dem ...striellen Kreisen vorbereiteten neuen Ansuchen um ...ung der Kohlenabgabe einen ablehnenden Stand... ...nehmen. Das Finanzministerium begründet diese seine ...amit, daß die bisherigen Opfer, welche der Staatsfiskus ...at, in den Kohlenpreisen nicht merklich zum Ausdruck ...wären, und daß die neue Steuerreform wesentliche Er... ...gen gegenüber der bisherigen Belastung bringen werde. ...nzministerium ist der Ansicht, daß sich eher eine Er... ...ung der Eisenbahntarife durchführen ließe, ...che auch keine größeren Einwendungen, auch nicht vom ...ministerium, erhoben werden dürften. Wie verlautet, ...dem letztgenannten Ministerium Erhebungen gepflogen, ...welchem Ausmaß die Eisenbahnverwaltung der hart... ...a Kohlenindustrie auf tarifarischem Gebiet entgegen... ...könnte.

...reichs größte elektrische Lokomotive in Deutschland ... Die Paris-Orléans-Gesellschaft hat von der Compagnie ...canique eine Gleichstromlokomotive für eine Betriebs... ...von 1500 Volt übernommen, die die bisher größte für ...zösische Bahn gelieferte Maschine ist. Die Maschine, ...Mitteilung der „B. B.-Ztg." von Brown-Boveri in Mann... ...truiert wurde, weist Neuerungen auf in Hinsicht der ...der Drehzapfen und der Einzeleinschaltung der Achs... ...Sie entwickelt bei 65 Stundenkilometer bei einstün... ...ufe 3800 PS und bei mehrstündigem Lauf und ...nkilometer 3000 PS. Die Höchstgeschwindigkeit be... ...Stundenkilometer. Das Gewicht der Lokomotive ...rhältnis zur entwickelten Kraft gering; es beträgt ...r die Pferdestärke. Die Maschine ist für schwere ...e bestimmt.

...onenwagen aus Aluminiumteilen. In Frankreich hat ...dings Aluminium und seine Legierungen in größerem ...a Eisenbahnwagenbau verwendet, weil man das hohe ...ler aus Stahlteilen zusammengesetzten Wagen lästig ...Dabei ist das Aluminium ebenso wie bisher der Stahl ...ich für die Teile verwendet worden, die dem Wagen ...igkeit verleihen. Die Aluminiumwagen der Nordbahn ...ich durch ein stark gewölbtes Dach und dadurch aus, ...hmale, oben und unten abgerundete Fenster haben. ...ragwerk aus Aluminium wiegt allein 1 t weniger als ...echenden Teile aus Stahl. In den Wagen 1. und ...mit Seitengang besteht die innere Längswand ein... ...der Schiebetüren vollständig aus Aluminium. Die ...n bestehen noch aus Stahlblechrahmen mit Füllungen ...niumblech; es ist aber beabsichtigt, sie in Zukunft im ...ren aus einer Aluminium-Kupfer-Legierung herzu... ...ür die Gepäcknetze und andere Teile wird eine als ...eichnete Legierung verwendet. Bei einem Wagen ...der noch Stahltüren hat, beträgt das Gewicht der Teile ...nium und seinen Legierungen gegen 3 t; das bedeutet ...der Verwendung von Stahl eine Gewichtsersparnis ...t.

Fremde Erdteile.

Die Elektrisierung der Staatsbahnen auf Java[1]. Nachdem ...ungen der letzten Jahre ergeben hatten, daß elektrische ...cht ein bloßer Luxus sind, sondern in hohem Maße ...ich sein können, und die Erfahrungen des Krieges zeigten, daß die Abschließung der kohlenarmen Insel Java das ganze Verkehrsleben der Insel schnell lahm legen könnte, wurden die bereits früher erwogenen Pläne zur Elektrisierung der Bahnen im Jahre 1915 wieder aufgenommen. Sie führten zu dem Bericht Roelofsen, der zunächst die Elektrisierung der Bahnen in und um Batavia, der Strecke nach Buitenzorg und deren Verlängerung nach Tjikampek auf der Grundlage zweier großer Wasserkraftwerke vorschlug. Diese Pläne fanden überall auch bei den zuständigen Regierungsstellen Anklang, und 1919 konnte bereits mit dem Bau der Kraftwerke begonnen werden. In den beiden Kraftwerken, Oebroeg- und Kratjakzentrale genannt, sollte 70 000 Volt Drehstrom erzeugt und dieser von dort nach den Unterwerken der Staatsbahnen in Buitenzorg, Depok, Meester Cornelis und Antjok geleitet werden, wo er zu 6000 Volt Drehstrom umgeformt werden sollte. Die Kraftwerke selbst und die Hochspannungsleitung zu den Unterwerken sollten Eigentum der allgemeinen Wasserkraft- und Elektrizitätsverwaltung bleiben. Als Fahrstrom wählte man 1500 Volt Gleichstrom, die Umformung übernahmen ebenfalls die erwähnten Unterwerke.

Die etwa 1921 einsetzende Wirtschaftskrise nötigte indes zu einer vorläufigen Einschränkung des Bautempos, und so wurde der Bau der Kratjakzentrale zunächst eingestellt und die Elektrisierung einstweilen auf die Bahnen in und um Batavia zwischen Tandjong Priok und Meester Cornelis beschränkt. Von den Unterwerken wurden daher auch nur die in Antjol und Meester Cornelis fertiggestellt; beide besitzen zwei Umformer für 6000 Volt Drehstrom zu 1500 Volt Gleichstrom mit je 2000 PS zu 100 % überlastbar. Das erste Unterwerk hat die AEG, das andere die General Elektric Cy in Newyork eingerichtet. Die Oberleitungen, geliefert durch die Siemens-Schuckert-Werke, sind als sog. Kettenaufhänger konstruiert. Die Kontaktleitung besteht aus zwei 107 qmm starken Profildrähten, die an einem kupfernen Tragkabel von 150 qmm aufgehängt sind. Wo diese Tragkabel wegen der Stromführung auf einzelnen Bahnhöfen nicht von Kupfer zu sein brauchen, sind sie durch 70 qmm Stahlkabel ersetzt. Der Aufhängedraht hat einen Durchschnitt von 16 qmm. Zurzeit sind 67,7 km Gleislänge elektrisiert, wenn der ganze Bataviabezirk fertiggestellt ist, steigt die Länge auf 120 km. Am 6. April 1925, dem Tage des fünfzigjährigen Bestehens der Staatsbahnen, ist die Strecke von Meester Cornelis durch Batavia zum Hafen Tandjong Priok in Betrieb genommen worden.

An rollenden Betriebsmitteln sind nicht nur Motor- und Anhängewagen, sondern auch Lokomotiven beschafft worden, da der starke Früh- und Abendverkehr in Batavia nicht mit Motorwagenzügen bedient werden konnte, und auch die Züge aus dem Innern der Insel elektrisch nach Batavia befördert werden müssen. Die Motoreinheiten sind in Holland gebaut worden, von den 7 Lokomotiven haben die AEG zwei 1 B + B 1-Schnellzuglokomotiven von 1750 PS und 90 km Höchstgeschwindigkeit, Brown Boveri zwei Schnellzugmaschinen, Bauart 1 A—AA—A 1, von 1500 PS und 90 km Höchstgeschwindigkeit, Werkspoor-Westinghouse-Heemaf[2]) zwei Personenzug-Güterzuglokomotiven von 1200 PS und 60 km Geschwindigkeit, und endlich die AEG noch eine Güterzuglokomotive AA + AA, von 900 PS und 60 km Höchstgeschwindigkeit geliefert. Weiter sind zu Versuchszwecken für den Rangierdienst bestellt zwei Akkumulatorlokomotiven bei Werkspoor-Siemens-Schuckert von 360 PS und 20 km Höchstgeschwindigkeit.

— **Vom Betriebsmaschinendienst der Staatsbahnen auf Java.** Die schnelle Zunahme der Zahl der Lokomotiven und ihrer Dienstgewichte führte dazu, in den letzten Jahren dem Lokomotivdienst größere Aufmerksamkeit zu schenken. Die Schwierigkeiten während des Krieges machten es nötig, aus den Lokomotiven das äußerste herauszuholen und die Hauptwerkstätten von der laufenden Unterhaltung der Lokomotiven nach Möglichkeit zu entlasten. Das gleiche Streben führte auch 1918 dazu, den Lokomotivaufsichtsdienst auf den reinen Lokomotivdienst zu beschränken und ihm namentlich die Sorge um den Wagenpark abzunehmen, den er bis dahin ebenfalls zu betreuen hatte. Es wurde daher ein besonderer Wagenunterhaltungsdienst unter der Leitung von Wagenmeistern eingerichtet, eine Maßnahme, zu der auch das moderne, buntscheckige Wagenmaterial Veranlassung gab. Weiter wurden mehrere alte Lokomotivschuppenanlagen durch neue ersetzt.

Gleichzeitig wurden etwa die 12 größten Schuppen mit kleinen, mechanisch betriebenen Betriebswerkstätten versehen, wodurch sie von den Hauptwerkstätten unabhängiger wurden und der Ausbesserungsstand sich ermäßigte. Die größte Lokomotivanlage befindet sich in Sidotopo bei Soerabaja; hier sind zur Zeit der Zuckerernte 75 Lokomotiven beheimatet, die jährlich etwa für 500 000 Gulden Brennstoffe gebrauchen.

An Brennstoffen wird nur noch Kohle aus den holländischen Kolonien und Holz verwendet; nur zwei der großen aus Amerika

[1]) Vgl. die Seite 885 d. Ztg. in der Fußnote erwähnte Denk-

[2]) Werkspoor in Amsterdam, Heemaf in Hengelo.

bezogenen Berglokomotiven verfeuern Petroleumrückstände, hauptsächlich, um die Wirkung dieser Feuerung auf die Kessel zu erproben. Früher wurde auch ausländische, meist australische und japanische Kohle verbraucht, seit 1921 macht die Ausdehnung des staatlichen Kohlenbergbaues in den Kolonien dies überflüssig. Diese Kohlen haben, obwohl sie an sich für die Lokomotivfeuerung recht gut geeignet sind, gegenüber anderen den Nachteil, daß sie unter der Lagerung im Freien zu sehr leiden, und die gleiche schnelle Verstaubung führt bei dem starken Kesselzug zu höherem Kohlenverbrauch und erschwerter Dampfhaltung. Dazu kommt, daß die Kohle auf Java in den meisten Fällen mindestens schon drei Monate gelagert hat, ehe sie auf die Lokomotive kommt, da es auf Java keine Kohlen gibt, und ein Vorrat für wenigstens drei Monate gehalten werden muß. Infolgedessen werden auch viel Steinkohlenbriketts gebraucht, die in einer Fabrik in Tandjong Priok, dem Hafen Batavias, aus Ombilin-Kohlengrus von Sumatra mit einem Zusatz von 7 % Pech hergestellt werden. Neben Kohle wird in Java nur noch wenig Brennholz, etwa 6 % des gesamten Brennstoffverbrauches, bei der Lokomotivfeuerung verwendet. Anders ist es auf Sumatra, wo nur in der Kohlengegend Kohle, im übrigen aber durchweg noch Holz verfeuert wird.

Es sei noch erwähnt, daß zwei der schweren amerikanischen Berglokomotiven (1 D + D) mit einer mechanischen Feuerungseinrichtung versehen sind, die die Kohlen ganz selbsttätig vom Tender an die Hinterwand der Feuerbuchse bringt, von wo sie mittels Dampfstrahlgebläses auf den Feuerrost geblasen werden.

— **Kraftwagen im Wettbewerb zur Eisenbahn in Amerika.** Im Anschluß an die Mitteilung auf S. 773 d. Ztg. sei noch mitgeteilt, daß die anderen Eisenbahngesellschaften in ähnlicher Weise unter dem ständig wachsenden Wettbewerb der Kraftwagenlinien wie die Boston- und Maine Eisenbahn zu leiden haben. Einer Statistik, die von der amerikanischen Interstate Commerce Commission aufgestellt ist, seien folgende interessante Zahlen entnommen. 1924 wurden 1500 neue Kraftwagenlinien eingerichtet mit 5400 Wagen. Während im Jahre 1916 auf der The Norfolk-Western R. R. 110 194 Fahrkarten für Reisende zwischen Norfolk und Suffolk in Virginien verkauft wurden, sank die Zahl im Jahre 1923 auf nur 29 168. Im Juni 1916 verkaufte die Baltimore-Ohio Linie zwischen Blanchester und Hillsboro (Ohio) 5912 Fahrkarten, im Juni v. J. 1970. Die Delaware-Hudson R. R. verkaufte 1915 zwischen Albany und Altamont (Newyork) 253 394 Fahrkarten, 1923 nur 179 331. Die The New York Central Linie verkaufte im Jahre 1923 über 2,2 Mill. Fahrkarten weniger als 1917, was allein auf den Wettbewerb der Kraftwagenlinien zurückgeführt wird.

Wasserstraßenverkehr.

— **Die Rolle des Leningrader Hafens in der Ausfuhr des mit den Bahnen ankommenden Holzes.** Der Leningrader Hafen verarbeitete in der Vorkriegszeit bis zu 20 Millionen Pud (328 000 t) in gleicher Zeit, in der die baltischen Häfen bis zu 70 Millionen Pud (1 147 000 t) auf der Bahn ankommendes Holz ausführten. Davon waren 25 Millionen Pud (408 500 t) aus Gouvernements, die nicht mehr zum jetzigen Rußland gehören. Ein künftiger Leningrader Hafen muß somit 45 Millionen Pud, die aus den inneren Gouvernements in die baltischen Häfen gingen, aufnehmen. Außerdem müssen die neuen Strecken Leningrad-Rybinsk und Stavaja Rusa-Djetskoje Djelo, die reiche Waldbezirke durchqueren, eine bedeutende Menge Ausfuhrholz abgeben. Allein schon die Konzessionäre „Mologoljes“ wollen gegen 30 Millionen Pud ausführen, und wenn man für die übrigen Interessenten beider Linien 5 Millionen annimmt, so wird der Leningrader Hafen bis zu 100 Millionen Pud (1 638 000 t), an Holzlasten zu verarbeiten haben. Bei achtmonatiger Arbeitsleistung des Hafens, 800 Pud mittlerer Wagenbeladung und nur 20 % monatlicher Zufuhr bilden 620 Wagen die Aufgabe des Hafens innerhalb 24 Stunden, und darauf mußte man die Holzgleise und Holzlager einrichten. Dagegen kann der Leningrader Hafen tatsächlich unter den günstigsten Umständen nicht mehr als 100 bis 150 Wagen Holz verarbeiten. Der wundeste Punkt des Leningrader Hafens liegt in der mangelhaften Verfassung des Zubringers zum Leningrader Knotenpunkt, nämlich der Station Sortirowotschnaja. Die Beseitigung dieses Mangels würde die Aufwendung großer Mittel für die Entwicklung dieses Knotenpunktes erfordern und diese sind in absehbarer Zeit wohl kaum zu erreichen.

Luftverkehr.

— **Aufgaben, Pflichten und Rechte des „Beirates für das Luftfahrwesen“ und des „Luftrates“ unterliegen häufigen Verwechslungen.** Der „Beirat für das Luftfahrwesen“ wurde durch das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922, das am 1. Oktober 1923 in Kraft getreten ist, eingesetzt. In § 17 des Gesetzes heißt es: „Die Reichsregierung erläßt mit Zustimmung des R usw.: (folgen Ziffern 1—3). 4. Vorschriften über di eines zur Mitwirkung in Angelegenheiten des Luft berufenen Beirates. Der Beirat ist vor Erlassung der i erwähnten Vorschriften zu hören.“ Nähere Ausführun mungen gab die Reichsregierung durch eine Verord 30. Juni 1923. Danach heißt es: „§ 1. Zur Mitwirkung legenheiten des Luftfahrwesens wird ein Beirat für fahrwesen gebildet. § 3. Der Beirat für das Luftfahr steht aus dem Vorsitzenden und 24 Mitgliedern. Die werden vom Reichsverkehrsminister ernannt.“ Am 5. 1924 wurden diese Bestimmungen auf Grund des Ermä gesetzes dahin erweitert, „daß auch die Landesregieru durch die Reichsregierung des Beirates bedienen könne daß die Beiratsmitglieder ehrenamtlich tätig sind und Beirat vom Reichsverkehrsministerium nach Bedarf e wird.

Der „Beirat“ ist also von amtlicher Seite geschaffe Im Gegensatz hierzu ist der „Luftrat“ (dieser ist in waffnungsnote“ aufgeführt) eine rein private Organis sich zurzeit aus mehr als 40 Sachverständigen aller Z Luftfahrt zusammensetzt. Der „Luftrat“ ist die deutsche Luftsportbehörde und ist zustänlig achtliche Tätigkeit gegenüber Behörden, Genehmigung anstaltungen, Förderung von Flugschulen, Ausstellung ziehung von Lizenzen, Berufsinstanz für Preisgericht dungen, Erteilung von Lizenzen zur Teilnahme an aus Veranstaltungen, Ernennung von Bevollmächtigten f nationale Luftfahrt, Verteilung von Stiftungen und Zuschüssen und Aufsicht über die Luftfahrerfürsor sitzender ist Generalkonsul Kotzenberg.

„Beirat für das Luftfahrwesen“ und „Luftrat“ sind völlig verschiedene Organisationen, die miteinander leider ziemlich ähnlichen und damit zu Verwechslung gebenden Namen gemein haben.

— **Die deutsche Luftfahrt im ersten Halbjahr 1925.** öffentlichungen über die Betriebsergebnisse liegen über Halbjahr 1925 nunmehr vor. Deutscher Aero Lloy Flugkm, 15 200 Reisende, 103 t Fracht und Gepäck. kers-Flugzeugen wurden bei zurückgelegten 1 508 31 28 389 Reisende, 127 t Fracht und Gepäck nebst 36 t fördert. Demnach ergibt sich die gewaltige Leistung sammen 2½ Millionen Flugkm und etwa 318 t beförde last, also allein im ersten Halbjahr 1925 das dreifach ergebnis von 1923.

— **Zum Ausbau des Flugverkehrs in Bayern.** Aus meldet W. T. B. unterm 27. Juli: In der heutigen Si Handelskammer wurde nach mehreren Referaten über w liche und handelspolitische Fragen eine Entschließung men, in der gefordert wird, daß der Flugplatz Ober mit tunlichster Beschleunigung in entsprechender We staltet und daß eine Vermehrung der Fluggelegenheiten München-Berlin, München-Wien und München-Zürich wird. Auch die Einführung eines Flugdienstes nach M einer direkten Linie nach der Pfalz erscheint dringl weiteren könne die Fortführung des derzeitigen Fl in den Wintermonaten nicht entbehrt werden, wie reichende Beihilfen der Luftverkehrsunternehmen seien, solange die Luftfahrtgesellschaften sich nicht eigenen Einnahmen erhalten können.

— **Luftverkehr Wien-München-Genf.** Aus Wien wird Ztg. vom 25. Juli berichtet: Am kommenden Diensta wird mit dem neuen Junkers-Großflugzeug „Österrei die österreichische Luftverkehrs A.-G. eine neue Li München-Zürich-Genf eröffnet. Der neue Dienst st schweizerischer Hoheit.

— **Luftverkehr Stockholm-Oberschlesien.** Schon seit planen die Junkers Werke die Einrichtung einer Flugli holm-Breslau mit Zwischenlandungen in Stettin, Frank und Glogau. Kürzlich fand in den beteiligten Kreise eine Besprechung statt, in der auf die großen wirts Vorteile dieser Linie von dem Vertreter der Junk Freiherrn v. Gablenz, hingewiesen wurde. Man be Gründung einer Gesellschaft, an der die Pommersch kehrs G. m. b. H., die Stadt Frankfurt a. Oder und di kehrsgesellschaft Ober- und Niederschlesien beteiligt preußischen Handelsministerium soll die staatliche Unt dieser Linie beantragt werden, auf der drei sechssitzig flugzeuge eingesetzt werden sollen.

— **Schweden und die Internationale Fluggesellschaft Union.** Unter der Leitung der Junkers Werke wur d. J. die Kommanditgesellschaft Europa-Union mit Berlin und einem Kapital von 10 Mill. RM gegründet,

deutschen, schwedischen, dänischen, finnischen, estnischen, schweizerischen und österreichischen Fluggesellschaften. Schweden ist in diesem Konzern durch seine Gesellschaft A. B. Aerotransport nur mit einer Einlage von ... beteiligt, um sich Zutritt zu den Konferenzen und Beratungen über wichtige Luftverkehrsfragen Mitteleuropas zu ...en. Die schwedische Gesellschaft beabsichtigt, sich in ... Weise auch an einem Zusammenschluß der englischen ...ösischen Gesellschaften zu beteiligen.

...linien in Schweden und Norwegen. Der Plan der Einrichtung einer Fluglinie Gotenburg-Stockholm durch ...dische Flugverkehrsgesellschaft A. B. Aerotransport, ...weilen nicht verwirklicht werden. Es war beabsichtigt, ...dem Wege nach Stockholm in großem Umfange eine ...derung von Gotenburg und der schwedischen Westküste ...zunehmen, während in der Richtung nach Gotenburg ... die Stockholmer Morgenzeitungen befördert werden ... Als Ausgangspunkt soll das auf dänischem Boden ...Fredrikshavn gewählt werden. In Gotenburg soll eine ...andung stattfinden. Es handelt sich hauptsächlich um ...ferung von etwa 2000 kg frischen Fischen an jedem ...orgen nach Stockholm. Trotz der Luftbeförderung ... der Preis nur unerheblich höher in Stockholm als in ... stellen.

...wie mit der Verwirklichung dieser Linie steht es mit ...in Gotenburg-Malmö. Allerdings hat die Stadt ... erst kürzlich 10 000 Kr. bewilligt. Da der schwedische ...ch eine Unterstützung dieser Linie abgelehnt hat, sind ...ndlungen bis auf weiteres als gescheitert anzusehen. ...ie Malmö-Gotenburg-Oslo ist nicht in Betrieb ..., da norwegischerseits nicht die erforderliche Unter...zuteil werden konnte. Es schweben zwar noch Ver...n mit der norwegischen Postverwaltung. Doch wird ... Aufnahme des Betriebes in diesem Jahr kaum mehr ... sein.

...der Gelegenheit sei mitgeteilt, daß der einheimische ...zugbau in Schweden inzwischen große Fortschritte ...hat. Die schwedische Fabrik A. B. Flygindustri in ...zt nicht mehr bloß Maschinen zusammen, wie es im ...schah, sondern baut bereits selbst Maschinen. Es sind ...its Bestellungen aus dem Auslande eingelaufen. So ... vier Maschinen von dem 3-Motorentyp der schwedischen ... Malmö-Amsterdam bestellt, der sich einer ganz beson...Beliebtheit erfreut. Die Fabrik arbeitet jetzt mit 100 Mann ... nur 50 vor noch kurzer Zeit.

...Flugverkehr Kopenhagen-Bornholm-Warschau. Die ...Fluglinie Kopenhagen-Bornholm-Warschau wird, da der ...Staat keine Subvention gewähren will, nicht zustande... Polnischerseits beabsichtigt jedoch die Polska Linja ... Sommer einen Versuchsbetrieb aufzunehmen.

...inie Kopenhgen-Jütland. Ein Kreis von Interessenten ... in Jütland plant die Errichtung einer Flugverbindung ...penhagen. Die Hauptbeteiligte ist die American Oil ... die auch bereits beim dänischen Ministerium um die ...ung nachgesucht hat. Das Ministerium steht der Frage ...d gegenüber, so daß es sich jetzt eigentlich nur noch ... geeigneten Flugplatz handelt. Es sollen täglich vier ... zwei großen französischen Flugmaschinen ausgeführt ... außer 12 Personen auch Post befördern sollen. Der ...ll auch im Winter aufrechterhalten werden. Die Flug...0 Minuten betragen und der Preis nur unwesentlich ... Dampferfahrt Kopenhagen-Aarhus übersteigen.

— **Fluglinie London-Newyork?** Die englische Flugverkehrsgesellschaft Oceanic Airways beabsichtigt die Einrichtung einer Fluglinie London-Newyork. Die Fahrtdauer soll 46 Stunden betragen. San Franzisko wird man dann bereits in vier Tagen von London aus erreichen. Es sollen Wasserflugzeuge eingesetzt werden, die zwischen einer Anzahl fließenden Aerodromen verkehren, die eine Länge von 800 Fuß und eine Breite von 120 Fuß aufweisen und im Abstand von je einer Stunde Flugzeit oder ungefähr 33 engl. Meilen errichtet werden. Die fließenden Aerodrome gehen auf eine Konstruktion des J. G. Navarro zurück. Der Fahrpreis soll 125 engl. Pfd. betragen. Die Verwirklichung des Projektes soll nur davon abhängig sein, ob es gelingt, das erforderliche Kapital aufzutreiben.

— **Postfluglinie Newyork-Chicago.** Neben der transkontinentalen Fluglinie Newyork-San Francisco, die nun schon über ein Jahr betrieben wird, will die amerikanische Postverwaltung jetzt eine Nachtfluglinie Newyork-Chicago einrichten (780 englische Meilen). Die Postverbindung ist bei Benutzung der transkontinentalen Linie zwischen Newyork und Chicago infolge der Fahrzeiten so ungünstig, daß die Beförderung mit der Eisenbahn schneller als auf dem Flugwege erfolgt, da das Flugzeug, das Chicago morgens verläßt, nicht so rechtzeitig in Newyork eintrifft, daß die Post noch an demselben Tage zur Verteilung kommen kann. Bei Benutzung des 20 Stunden fahrenden Nachtzuges ist dies jedoch infolge günstigerer Ankunftszeit der Fall. Die östliche Endstation der neuen Linie wird New Brunswick (New Jersey) werden. Die Linie wird durch besondere Vorrichtungen erleuchtet werden. In Abständen von 25 engl. Meilen sind Notlandungsplätze vorgesehen.

Im übrigen sollen diese beiden Postlinien in Privathände übergehen, die außer der Postbeförderung auch die Beförderung von Paketen und Personen aufnehmen sollen.

Bücherschau.

— **Taschenbuch zum Abstecken der Kurven an Straßen und Eisenbahnen.** Von C. Knoll. 4. Auflage. Neubearbeitet von W. Weitbrecht und M. Knoblich. In zwei Bänden. Mit 75 Abbildungen und 10 Zahlentafeln. 1924. Alfred Kröner. Verlag in Leipzig. Preis in einem Band 8 ℳ, in zwei Bänden 10 ℳ.

Der erste Teil dieses bekannten in Oktavformat herausgegebenen Taschenbuches enthält den bei den vorbereitenden Arbeiten benötigten Text, der zweite Teil die bei der Absteckung selbst gebrauchten Tabellen. Der Text gibt, ohne zu große mathematische Kenntnisse vorauszusetzen, doch mit genügender Genauigkeit die rechnerischen Grundlagen für die Absteckung: Verbindung von Kreisbögen mit geraden Linien und umgekehrt, Verbindung von Kreisbögen untereinander (Korbbögen), Einflechten von Übergangsbögen, Überhöhung, Spurerweiterung, Ausrundung der Neigungswechsel, Weichenberechnung u. a. Der zweite Teil bringt auf 10 Zahlentafeln die gegenseitigen Beziehungen der Kreisbogengrößen (Tangenten, Pfeilhöhen, Bogenlängen, Winkel), verschiedene Absteckungskoordinaten für Kreisbögen bei Absteckung von der Tangente aus und mittels Einrückens, für Übergangsbögen, für die Ausrundung bei Neigungswechseln u. a.

Das Werk ist bei seiner eingehenden und doch übersichtlichen Behandlung der hauptsächlich vorkommenden Aufgaben ein vorzügliches Hilfsmittel für den mit genauen Absteckungsarbeiten betrauten Techniker und Landmesser und insonderheit für Eisenbahn-Landmesser bei schwierigen Gleis- und Weichenabsteckungen ein guter Berater. Schneider.

...mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

...dlung einer Kleinbahnstrecke in eine Nebenbahn.

...zach-Licher Eisenbahn Akt.-Ges. Durch ...ungs-Urkunde vom 7. März d. J. ist die an der Strecke ...st-Oberkleen liegende Kleinbahnstrecke Landes-...rkleen in eine Nebenbahn umgewandelt worden.

Eröffnung von Stationen.

...bahndirektionsbezirk Karlsruhe. Der ...trecke Unteruhldingen-Mimmenhausen-Frickingen ge... tepunkt Weildorf wird vom 1. August ab für den ... Gepäck-, Expreßgut- und Milchverkehr wieder er...

...bahndirektionsbezirk Dresden. Der an ...lspurlinie Freital-Potschappel-Nossen gelegene Halte... Oberreinsberg ist am 5. Juni 1925 wieder eröffnet ...n.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 126 vom 22. Juli 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Satzungsausschuß; Unterausschuß für die Vereinsstatistik;

Nr. III 128 vom 23. Juli 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige Vereinsversammlung;

Nr. III 136 vom 23. Juli 1925 an die Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sowie an die Herren Mitglieder des Preisausschusses;

Nr. IV 116 vom 21. Juli 1925 an die Dänischen, Finnländischen, Norwegischen und Schwedischen Staatsbahnen, Schweizerischen Bundesbahnen, Englische Nordostbahn (durch Agentur W. Müller, Rotterdam), betreffend Niederschrift Nr. 85 des Personenverkehrsausschusses, Altona, den 24./25. Juni 1925.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit sofortiger Wirkung wird für die Gütertarifstation Harburg U. E., die bisher nur dem Eilgut- und Frachtgutverkehr in **Wagenladungen** diente, die Annahme von Stückgutsendungen von und nach dieser Station zugelassen, soweit es sich um vom Absender nach Vereinbarung mit der Eisenbahn selbst verladene Stückgüter handelt.

Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigung Harburg U. E.

Altona, den 21. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. [721]

Mit Wirkung vom 1. August 1925 wird für die Gütertarifstation Poppenbüttel, die bisher nur dem Frachtgutwagenladungsverkehr diente, die Annahme von Frachtstückgut von und nach dieser Station zugelassen.

Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigung Poppenbüttel.

Altona, den 19. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. [722]

2. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ.

Die Strecke Fehring-Hartberg der Linie Fehring-Aspang war am 24. Juli d. J. wegen Überschwemmung unfahrbar.

Wien, den 24. Juli 1925. [739]

Bundesbahndirektion Wien Südwest.

3. Güterverkehr.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 1 für Holz der Klassen D und E.

Mit Gültigkeit vom 1. August wird bis auf Widerruf ein neuer Holzdurchfuhrtarif S. D. Nr. 1 eingeführt, durch den der bisherige vom 18. August 1924 aufgehoben wird.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 24. Juli 1925. [730]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1925 wird der Ausnahmetarif 24 für Besatzfische und Fischeier nach Ostpreußen eingeführt, der eine Frachtermäßigung von 30 v. H. gegenüber den regelrechten Frachtsätzen gewährt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion. [723]

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 13. Außer den bereits im Verfügungswege veröffentlichten Tarifmaßnahmen enthält der Nachtrag Änderungen mehrerer Unterabschnitte des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten".

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juli 1925. [729]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nottarif, Tfv. 7.

Die Geltungsdauer des Nottarifs für bestimmte Lebensmittel wird wie folgt neu festgesetzt:

„Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Oktober 1925."

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juli 1925. [736]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer [...] Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 15. Au[...] zum vorbezeichneten Tarif [...] trag 2 in Kraft. Er enthält [...] bereits durch besondere Bekan[...] veröffentlichten Änderungen u[...] zungen in der Hauptsache En[...] erhöhungen für eine Anzahl vo[...] verbindungen. Die Erhöhung[...] soweit im Nachtrag nicht ei[...] Gültigkeitstag angegeben ist, [...] 1. Oktober 1925 ab. Der Nach[...] vom 10. August 1925 ab bei d[...] abfertigungen und der Ausk[...] Deutschen Reichsbahn-Gesell[...] Berlin C 2, Bahnhof Alexande[...] zogen werden. Bis zum Ersch[...] Nachtrags erteilt das Tarifbüro [...] zeichneten Reichsbahndirektion [...] über die Erhöhungen.

Berlin, den 21. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Hef[t C II] (Ausnahmetarife) Tfv.

Mit Gültigkeit vom 1. August [...] zum Heft C II der Nachtrag [...] gegeben. Er enthält außer d[...] durch besondere Bekanntmach[...] öffentlichten Änderungen und [...] gen eine vollständige Neuaus[...] Ausnahmetarifs 35 für Eisen [...] usw. auf weiter ermäßigter Gru[...] wie den neuen Ausnahmetar[...] baumwollene Garne und Gewebe [...] seeischen Ausfuhr nach außer[...] Ländern.

Etwaige Erfahrungen treten [...] 1. Oktober 1925 in Kraft. Nä[...] kunft geben die beteiligten Gü[...] gungen sowie die Auskunftei [...] schen Reichsbahn-Gesellschaft i[...] lin C 2, Bahnhof Alexanderplat[z]

Berlin, den 22. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion.

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände. Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge, D U 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 bis auf jederzeitigen Widerruf gelangt folgender Ausnahmetarif zur Einfüh[rung:] Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeu[ge] im nachstehenden Warenverzeichnis genannt, zur Ausfuhr über die Donauumschlagplätze Regensburg Dona[ulände,] Deggendorf Hafen und Passau Donaulände nach außerdeutschen Ländern.

Warenverzeichnis.

Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
I. Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaren, auch gescheuert oder poliert, auch mit anderen Stoffen, außer edlen Metallen verbunden * oder überzogen, sofern diese Stoffe nicht den Hauptbestandteil der Ware bilden, auch auf Karten befestigt oder in Kästen, Taschen, Hüllen oder in sonstiger innerer Verpackung, folgende: 1. a) **Bleche**, sonst nicht genannt (Weißblech ist ausgeschlossen). b) **Blechwaren**, sonst nicht genannt. 2. **Drahtwaren**, sonst nicht genannt.	I. Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaren, auch angestrichen, asphaltiert, geteert oder geölt, und zwar: 1. **Achsen und Achsschenkel** für Landfahrzeuge, auch mit den zugehörigen daran befeftigten eisernen Büchsen und Verschlußteilen. Ausgenommen sind Achsen für Kraftfahrzeuge. 1a. **Bau- und Dachbeschläge**, auch verzinkt. 2. **Bestandteile von Eisenbahnfahrzeugen**, folgende: a) Beschlagteile; b) Teile von α) Achsbremsgestängen, ausgenommen Brems-	I. Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaren, auch angestrichen, asphaltiert, geteert oder geölt, und zwar: 1. **Ankertonnen, Bojen.** 2. **Bestandteile von Eisenbahnfahrzeugen**, folgende: Bremsklötze, Drehschemel, Kuppelungs-, Stoß- und Zugvorrichtungen und deren Teile, ausgenommen Pufferteller, unbearbeitet (siehe diese in Klasse D); Räder und Radsätze, Tragfedern. 3. **Bleche und Platten**, gewalzt, auch verbleit oder verzinkt **(Weißblech ist ausgeschlossen):** a) soweit sie ohne diesen Überzug der Klasse D	I. Eisen und S[tahl,] Eisen- u. Stahl[waren,] auch angestrichen, a[sphaltiert,] geteert oder geölt, u[nd zwar:] 1. **Bestandteile von [Eisenbahn]fahrzeugen**, folgend[e: Puffer]teller, unbearbeitet[.] 2. **Bleche und Platt[en]** gewalzt a) unbearbeitet; b) mit Nietlöchern [...] gebogen, sämtl[ich ...] verpackt. Als unbearbeit[et gelten ...] die auch in belie[bigen For]men geschnitte[n ...] an den Ränder[n ...] arbeiteten Blec[he ...]

* Die Verbindung darf zum Zwecke des besseren Versandes auch gelöst sein, wie z. B. bei Äxten und Schä[ften,] Stielen, Herden mit Warmwasserschiffen usw.

Klasse A

...bel, einschl. Draht-...n.
... sonst nicht genannt.
... schmiedeeiserne.
...gen, auch mecha-...
...e.
...und **Behälter** für ge-...e Betriebe.
...änke und Kassetten.
...heizkessel, guß-... mit Zubehörteilen ...it beweglichen Ein-...zen.
..., Schmiede-, Preß-, ...-, Schrumpf- und ...züeke, soweit nicht in ...assen B—D dieses ...metarifs genannt.
...en, sonst nicht ge-...t.
...s- nd Küchengeräte.
...und Öfen, aus Eisen-...wie aus Eisenblech, ... mit dazugehörigen ...asserschiffen.
...n, fertige.
...ente, auch chirur-...Meß- und Präzisions-...ente.
...e sonst nicht genannt.
...beschläge.
...hmiedearbeiten.
...en und Maschinen-..., weit nicht als Guß-, ...e-, Preß-, Schweiß-, ...f- und Stanzstücke ...Klassen B—D dieses ...netarifs genannt.
...hmiedewaren, ein-...ch der feinen ...waren (Solinger ...).
...
...stahlspäne.
...d Fahrgeschirrteile.
...panner.
...d Schlittschuhe.
...r und Schlüssel.
... aller Art.
...walzen für Hand- u. ...ieb.
...Dezimal- und Zente-...gen.
...und Teile von ...
...einiger.
...häfte, Weberlitzen, ...tzenringe (Maillons), ...ätter, Weberblätter-... Riete u. Rietstäbe), ..., Spulen aller Art ...liche Ausrüstungs-...nde für Spinn- und ...chinen, auch Näh-...nschiffchen.
...ge und Geräte, ...dwirtschaftliche.

...mehreren Stof-...mmengesetzte* ...bei denen Eisen und ...n Hauptbestandteil ...n, folgende:
...e und Zubehörteile.
...n.

Klasse B

klötze, siehe diese in Klasse C;
β) Handbremsen.

3. **Bleche**, folgende:
   a) Förderwagenbleche, gebördelt, sonst nicht bearbeitet;
   b) Well- und Dachpfannenbleche, beide auch verzinkt.

4. a) **Bolzen, Schrauben, Muttern, Schraubenbolzen**, ausgenommen blanke; Bolzen, Schrauben, Muttern, Schraubenbolzen, gerommelt, sowie Holzschrauben gelten nicht als blank.
   b) **Dreschmaschinenzähne, Eggenzinken, Schraub- und Steckstollen für Hufeisen, Splinte.**

5. **Eisenbahnoberbaugegenstände**, folgende: Federplatten, Federringe, Hakennägel, Hakenschrauben, Laschenschrauben, Muttern, Schienenklemmen, Schraubenbolzen, Schwellenschrauben, Stützwinkel, Weichenteile, ausgenommen Signalteile.

6. **Fässer und Schwarzblechtrommeln, neue.**

7. **Felgen für Kraftwagen.**

8. **Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke**, sonst nicht genannt.
   a) **nicht zusammengesetzt**§,
      α) unter 100 kg Einzelgewicht, unbearbeitet, oder nur zum Zwecke der Stoffprüfung roh vorbearbeitet,
      β) von mindestens 30 kg Einzelgewicht, bearbeitet;
   b) **zusammengesetzt**, auch bearbeitet, sofern das Gewicht der Einzelbestandteile — hierzu rechnen nicht die zur Zusammensetzung verwendeten Verbindungsteile — mindestens je 1000 kg beträgt, auch mit Achslagern, auch aus anderen Stoffen, Achslagerdeckeln, Flanschen, Schrauben, Muttern, Ringen, Bolzen, Abstandsrohren, Zapfen- od. Kernlochverschlüssen versehen.

9. **Gußwaren**, unbearbeitet, unverpackt oder lose in Stroh und dergleichen verladen; folgende: Christbaumfüße, Fenster (Dach-, Keller- und Stall-); Gaskocher, Geschränke; Kamintüren; Kochgeschirre; Kucheneisen; Schachtabdeckungen; Sinkkasten; Spülkasten ohne bewegliche Einrichtungen; Waffeleisen; Wasserverschlüsse.

10. **Hacken, Schaufeln, Spaten**, sämtlich auch lackiert, auch mit Holzstiel versehen.

Klasse C

dieses Ausnahmetarifs angehören;
   b) verpackt; ausgenommen Hochglanzbleche (Hochglanzbleche gehören zur Klasse A);
   c) Siebbleche;
   d) Buckel-, Rutschen- und Waffelbleche. Bleiplattierte Platten gehören zur Klasse A.

4. **Draht**, soweit nicht in Klasse D genannt, auch verzinkt oder galvanisch verkupfert oder lackiert.

5. a) **Drahtnägel und -stifte;**
   b) **Zwickstifte** aus Draht oder Blech.

6. **Eisenbahnoberbaugegenstände**, folgende:
   a) Gleisrahmen;
   b) einfache Prellböcke, Weichen; beide auch zerlegt.

7. **Gefäße und Behälter** für gewerbliche Betriebe, Kessel, Kocher, Retorten, soweit sie nicht als Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß- od. Schrumpfstücke unter Klasse D fallen, sämtlich von mindestens 100 kg Einzelgewicht und ohne bewegliche Einrichtungen. Flaschen, neu, gehören zur Klasse A.

8. **Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- u. Stanzstücke**, sonst nicht genannt.
   a) **nicht zusammengesetzt**§, von mindestens 100 kg Einzelgewicht, soweit nicht in Klasse D genannt;
   b) **zusammengesetzt**, auch bearbeitet, sofern das Gewicht der Einzelbestandteile — hierzu rechnen nicht die zur Zusammensetzung verwendeten Verbindungsteile — mindestens je 5000 kg beträgt,

   sämtlich auch mit Achslagern, auch aus anderen Stoffen, Achslagerdeckeln, Flanschen, Schrauben, Muttern, Ringen, Bolzen, Abstandsrohren, Zapfen- oder Kernlochverschlüssen versehen.

9. **Gußwaren**, soweit sie nicht unter Klasse D fallen, folgende:
   a) Bodenbelagplatten, auch mit Löchern u. Schlitzen;
   b) Kochherdplatten, ungeschliffen, ohne Ringe.

10. **Hufeisen**, schmiedeeiserne, roh vorbearbeitet.

11. a) **Mäntel für Kondensatoren, Generatoren, Rösttöfen, Glühöfen u. dergl.**
    b) **Kesselschüsse**, soweit sie nicht als Guß-, Schmiede-,

Klasse D

3. **Draht**, ausgenommen gezogener Flachdraht, auch verzinkt oder galvanisch verkupfert oder lackiert in Ringen oder Bündeln, Stacheldraht, auch verzinkt.

1. **Eisenbahnoberbaugegenstände**, folgende: Schienen, Schwellen, Spurstangen, Laschen, Hakenplatten, Hakenzapfenplatten, Klemmplatten und Unterlagsplatten.

5. **Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß- u. Schrumpfstücke**, sonst nicht genannt
   a) **nicht zusammengesetzt**§,
      α) von mindestens 100 kg Einzelgewicht, unbearbeitet oder nur zum Zwecke der Stoffprüfung roh vorbearbeitet, unverpackt oder nur teilweise verpackt;
      β) von mindestens 2000 kg Einzelgewicht, auch bearbeitet;
   b) **zusammengesetzt**, auch bearbeitet, sofern das Gewicht der Einzelbestandteile — hierzu rechnen nicht die zur Zusammensetzung verwendeten Verbindungsteile — mindestens je 10 000 kg beträgt,

   zu β) und b) auch mit Achslagern, auch aus anderen Stoffen, Achslagerdeckeln, Flanschen, Schrauben, Muttern, Ringen, Bolzen, Abstandsrohren, Zapfen- oder Kernlochverschlüssen versehen.

6. **Radreifen, Radscheiben, Ringe**, gewalzt, von mindestens 100 kg Einzelgewicht, unbearbeitet.

7. a) **Röhren;**
   b) **Abzweig- und Verteilungsrohre**, auch umjutet, **Wellrohre,**

   sämtlich einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen, nicht mit ihnen fest, d. h. betriebsfertig verbundenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile.

   c) **Röhrenförmige Eisen und Stahlwaren**, folgende: Kesselmäntel, unbearbeitet, mit lose eingesetzten eisernen Böden, sämtlich ohne bewegliche Einrichtungen.

   Als Röhren unter a) dieser Ziffer gelten nur gerade oder gebogene, an beiden Enden offene Röhren (Rohre), gegossen, gewalzt, gezogen, aus Blechen zusammengebogen, zusammengebogene auch

---

...Durch Guß, Schrumpfung oder Schweißung aus mehreren Teilen zu einem einheitlichen in sich unbeweglichen Ganzen ...der Stücke gelten nicht als zusammengesetzt.
...Die Zusammensetzung darf zum Zwecke des besseren Versandes gelöst sein, z. B. bei Turnringen mit dazugehörigen

Klasse A

3. **Bleche u. Platten** aus Eisen u. Stahl mit Kupfer, Nickel, Messing oder Kupfernickel plattiert und Waren daraus, auch vernickelt oder mit anderen Stoffen außer edlen Metallen verbunden, sofern diese Stoffe nicht den Hauptbestandteil der Ware bilden.
4. **Dynamomaschinen, Elektromotoren, Magnetzünder, Zündkerzen, Umformer, Transformatoren** (Trocken- u. Öltransformatoren), Dynamomaschinen od. Elektromotoren in Verbindung mit Maschinen oder Geräten aus Eisen und Stahl, sämtlich zusammengesetzt oder zerlegt.
5. **Fahrräder** und Fahrradteile, Motorfahrräder und Motorfahrradteile.
6. **Laternen.**
7. **Maschinen und Maschinenteile,** soweit nicht als Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke in den Klassen B D dieses Ausnahmetarifs genannt.
8. **Röhren und Stäbe*** aus Eisen und Stahl, mit Kupfer, Messing und Tombakrohr überzogen, auch vernickelt.
9. **Schreibfedern,** auch mit vergoldeten Spitzen.
10. **Turngeräte.**

III. **Dockteile.**

IV. **Fahrzeuge,** auch zerlegt, folgende:

1. **Eisenbahnfahrzeuge** (zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt), auch auf eigenen Rädern laufend:
   a) Lokomotiven u. Tender;
   b) Triebwagen;
   c) Personen- u. Postwagen;
   d) Wagenkrane.
2. **Personenwagen für hängende Schienen- und Seilbahnen** (auch im Rohbau).
3. **Wagenkasten** der unter 1 b und 1 c genannten Fahrzeuge.
4. **Ersatz- u. Vorratsteile** der unter 1, 2 und 3 bezeichneten Gegenstände, soweit nicht in den Klassen B—D dieses Ausnahmetarifs genannt.

Klasse B

11. **Holländer-, Walzen- und Grundwerkmesser.**
12. **Hufeisen aus Temperguß** auch mit Taueinlage.
13. **Ketten** von mindestens 30 mm Gliedstärke.
14. **Klammern, Krampen und Schlaufen,** sämtlich aus Draht, auch verzinkt.
15. **Nägel und Stifte,** sämtlich soweit nicht in Klasse C genannt.
16. a) **Radreifen** einschl. der zu ihrer Befestigung notwendigen eisernen Sprengringe;
    b) **Radscheiben und Ringe,** sämtlich, soweit nicht in den Klassen C und D genannt;
    c) **Radsterne,** soweit sie nicht als Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke unter Klasse C oder Klasse D fallen.
17. **Riemenverbinder** einschl. der zugehörigen, zugleich mit ihnen verladenen eisernen Verbindungs- und Befestigungsteile.
18. **Röhrenförmige Eisen- und Stahlwaren,** folgende: Überhitzer, einschl. der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen, nicht mit ihnen verbundenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile.
    Als Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile gelten z. B.: Verankerungsringe, Fittings, Flanschen, Muffen, Nippel, Schrauben, Bolzen, Stopfen u. Kappen, nicht aber zur betriebsfertigen Verlegung und Aufstellung von Röhren gehörige Einrichtungen, z. B. Ventile, Hähne, Druckregler, Thermometer, Dampfbläser.
19. **Röhren-Verbindungs-, -Befestigungs- und -Verankerungsteile,** soweit sie nicht als Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke unter Klasse C oder Klasse D fallen, sämtlich auch verzinkt.
    Als Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile gelten z. B.: Verankerungsringe, Fittings, Flanschen, Muffen, Nippel, Schrauben, Bolzen, Stopfen und Kappen, nicht aber zur betriebsfertigen Verlegung und Aufstellung von Röhren gehörige Einrichtungen, z. B. Ventile, Hähne, Drosselklappen, Dehnungs-Stopfbüchsen, Regelungsvorrichtungen, Entlüftungsklappen, Schlamm- und Sinkkasten, Wassertöpfe, Auflagerrollen, Laufringe, Rußschabevorrichtungen oder deren Einzelteile. Röhrenverbindungs-, -Befestigungs- und -Verankerungsteile als Bei-

Klasse C

Preß-, Schweiß- und Schrumpfstücke oder als Röhren unter Klasse D fallen, sämtlich von mindestens 100 kg Einzelgewicht und ohne bewegliche Einrichtungen.

12. **Niete.**
13. **Radreifen, Radscheiben, Ringe,** gewalzt, von mindestens 100 kg Einzelgewicht bearbeitet.
14. **Röhren,** einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen, nicht mit ihnen fest, d. h. betriebsfertig verbundenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- u. Verankerungsteile, sämtlich lackiert oder verzinkt, verzinnt, verbleit.
    Als Röhren dieser Ziffer gelten nur gerade oder gebogene, an beiden Enden offene Röhren (Rohre), gegossen, gewalzt, gezogen, aus Blechen zusammengebogen, zusammengebogene auch verschraubt, genietet, geschweißt, gelötet, gefalzt, an den Enden mit eingepreßten Wulsten versehen, sämtlich auch umjutet, außen mit Verstärkungsringen oder -ringteilen versehen, an den Verbindungsstellen abgedreht, mit Gewinden, Schrauben- oder Nietlöchern; ferner auch mit daran befestigten Bunden, Flanschen und Flanschenringen, Muffen, Stutzen, sonst nicht bearbeitet und nicht mit Abschlußstücken, Inneneinrichtungen, Ventilen, Druckreglern, Regelungsvorrichtungen und dergleichen versehen.
    Verbindungen und Überzüge mit anderen in dieser Ziffer nicht genannten Stoffen sowie jede Bearbeitung, die über das in dieser Ziffer zugelassene Maß hinausgeht, sind im Frachtbrief anzugeben; derartige Röhren gehören zur Klasse A.
    Als Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile gelten z. B.: Verankerungsringe, Fittings, Flanschen, Muffen, Nippel, Schrauben, Bolzen, Stopfen und Kappen, nicht aber zur betriebsfertigen Verlegung und Aufstellung von Röhren gehörige Einrichtungen, z. B.: Ventile, Hähne, Drosselklappen, Dehnungsstopfbüchsen, Regelungsvorrichtungen, Entlüftungsklappen, Druckregeler, Teil- u. Entlüftungskasten, Schlamm- u. Sinkkasten, Wassertöpfe, Auflagerrollen, Laufringe, Rußschabevorrichtungen od. deren Einzelteile.
15. **Röhrenförmige Eisen- und Stahlwaren** folgende: Abflußröhren mit Reinigungs-

Klasse D

verschraubt, gen[...] schweißt, gelötet [...] an den Enden [...] preßten Wulsten [...] sämtlich auch [...] außen mit Vers[...] ringen oder -ringt[...] sehen, an den Ve[...] teilen abgedreht, [...] winden, Schrau[...] Nietlöchern; fer[...] mit daran befesti[...] den, Flanschen [...] schenringen, Muf[...] zen, sonst nicht [...] und nicht mit [...] stücken, Innene[...] gen, Ventilen, [...] lern, Regelungsv[...] gen und dergl. [...] Ferner gehören [...] Rohrluppen, das [...] Kaltziehen bestim[...] lose Röhren.

Verbindungen [...] züge mit anderen [...] Ziffer nicht [...] Stoffen sowie je[...] beitung, die übe[...] dieser Ziffer zu[...] Maß hinausgeht, [...] Frachtbrief an[...] derartige Röhren [...] soweit sie nic[...] Klasse C fall[...] Klasse A.

Als Verbindu[...] festigungs- und [...] rungsteile gelten [...] Verankerungsring[...] tings, Flanschen, [...] Nippel, Schraube[...] Stopfen und Kap[...] aber zur betrie[...] Verlegung und Au[...] von Röhren gehö[...] richtungen, z. B. [...] Hähne, Drosse[...] Dehnungsstopfbüc[...] gelungsvorrichtun[...] lüftungstungskl[...] Druckregler, Teil[...] lüftungskasten, [...] und Sinkkasten, [...] töpfe, Auflagerrol[...] ringe, Rußscha[...] tungen oder dere[...] teile.

8. a) **Stab- u. Forme[...] -stahl,** unbearb[...] gleichbleibenden [...] messer und Qu[...]
   α) warm gewal[...] Achs-, Band-[...] Fenster-, Git[...] drat-, Rund-, [...] T-, I-, U-, [...] (Zores-), [...] eisen und -st[...]
   β) geschmiedet [...] gen und Stäh[...]
   b) **Pflugschareisen** [...] arbeitung gelte [...] das Zerschneid[...] Stab- und Form[...] beliebige Läng[...] das Beschneide[...] Glatt- oder Schrä[...] das Lochen o[...] flanschen von [...] eisen an den En[...]

* Die Zusammensetzung darf zum Zwecke des besseren Versandes gelöst sein, z. B. bei Turnringen mit dazugehörige[...]

Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
	ladung zu Sendungen von Röhren oder röhrenförmigen Eisen- und Stahlwaren siehe Klasse C und Klasse D. 20. **Sprungfedern,** auch lackiert, verkupfert oder verzinkt. 21. **Steinsägeblätter,** an den Enden auch mit Löchern oder mit Ausschnitten versehen. II. **Aus mehreren Stoffen zusammengesetzte Waren,** bei denen Eisen und Stahl **einen** Hauptbestandteil bilden, folgende: **Papierisolierröhren** für elektrische Leitungen mit Mantel aus Eisen oder Stahl, dieser auch mit andern Stoffen, ausgenommen edlen Metallen, überzogen.	verschlüssen oder mit Vorrichtungen zu solchen; Backofenröhren, an beiden Enden zugeschweißt, auch mit Wasserfüllung; Fieldkesselröhren; Hochofengasrohre, auch mit Explosionsklappen, Reinigungsverschlüssen und Schauöffnungen; Radiatoren, Rippenröhren, Rohrschlangen; Saug-, Brunnen-, Filter- und Berieselungsröhren; Spülversatzrohre auch mit Einlage aus andern Stoffen; Vorwärmer; Economisers; alle einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen, nicht mit ihnen verbundenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile.	9. **Walzen** in einem Stück gegossen oder mit in einem Stück gegossenen Ballen u. eingesetzten Zapfen; a) von mindestens 100 kg Einzelgewicht, roh oder mit roh vorbearbeitetem Ballen und fertig bearbeiteten Zapfen; b) von mindestens 2000 kg Einzelgewicht, auch bearbeitet.

A Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile gelten z. B. Verankerungsringe, Fittings, Flanschen, Muffen, Nippel, r ben, Bolzen, Stopfen und Kappen, nicht aber zur betriebsfertigen Verlegung und Aufstellung von Röhren gehörige Einngen, z. B. Ventile, Hähne, Drosselklappen, Dehnungsstopfbüchsen, Regelungsvorrichtungen, Entlüftungsklappen, Druckld Teil- und Entlüftungskasten, Schlamm- und Sinkkasten, Wassertöpfe, Auflagerollen, Laufringe, Rußschabevorrichtungen r eren Einzelteile.

stäbe, gegossen, unbearbeitet und unverpackt. Unter Roststäbe sind stabförmige Rostteile für Feuerungsanlagen, auch in n von höchstens drei parallel liegenden Stäben zu verstehen.

a **und Streichbretter** zu Pflügen, Spateneisen, sämtlich roh vorbearbeitet, ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft.

ilanker.

ls eiben, soweit sie nicht als Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß- und Schrumpfstücke unter Klasse D fallen.

b ind Formeisen und -stahl

s eit nicht in Klasse D genannt;

v zinkt, Bandeisen auch verzinnt oder verbleit.

hl igeln, geschmiedet, unbearbeitet, von mindestens 30 mm Durchmesser.

tz und Träger für Leitungen, **Masten** einschließlich der zu ihrer Aufstellung und Zusammensetzung notwendigen, zu- mit ihnen verladenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- und Auflagerteile, sämtlich auch verzinkt.

le on:

E **nbauwerken** nur aus gewalztem Stab- und Formeisen, Platten und Blechen, auch Buckel-, Waffel- und Wellblechen b ehend, einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen eisernen Verbindungs-, B stigungs- und Auflagerteile, sämtlich auch verzinkt;

B gern, Brückenwagen, Dreh- und Klappbrücken, Drehscheiben, Kranen, Rammen, Schiebebühnen und Stützen, sämtlich m aus gewalztem Stab- und Formeisen, Platten und Blechen, auch Buckel-, Waffel- und Wellblechen bestehend, auch in V bindung mit Laufrädern, Zahnrädern, Seil-, Lauf- und Führungsrollen und den zu den Rädern und Rollen gehörigen A sen, Wellen, Lagern und Zapfen; Teile von Kranen, auch mit eingebauter Bremsvorrichtung und mit Räderschutzkasten.

re (Tore), Tür-(Tor)rahmen, sämtlich nur aus gewalztem Stab- und Formeisen, Platten und Blechen, auch Buckel- und ll chen bestehend, auch mit daran befestigten Bändern und Zapfen, ausgenommen Schlösser, Drücker und sonstige Bela eile.

alz von mindestens 100 kg Einzelgewicht in einem Stück gegossen oder mit in einem Stück gegossenen Ballen und einet n Zapfen, sämtlich, soweit nicht in Klasse D genannt.

E enbahnfahrzeuge, auch zerlegt, folgende:

a **zur Fortbewegung auf liegenden Schienen bestimmt:**
1. Gepäckwagen, Güterwagen,
2. Bahnmeisterwagen, Draiswagen (Draisinen),
3. Kipp- und Förderwagen,
4. Schneepflüge,
5. Heizkesselwagen,
6. Kühlmaschinenwagen,
7. Untergestelle, fahrbare, ohne Einrichtungen für den Kraftbetrieb;

b **Güterwagen für hängende Schienen- und Seilbahnen,** auch im Rohbau.

---

du sbedingungen:

e snahmefrachtsätze gelten nur für Sendungen, die von den vorbezeichneten Donauumschlagstationen, ohne dort weiter be- ei zu werden, innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem sie dort eingetroffen sind, auf der na nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden. Als Bearbeitung gilt nicht das Verpacken, Umpacken, Ummarken d ichnen.

e mäßigung wird nur gewährt:

w n die Sendungen an die Agentie einer Schiffahrts-Gesellschaft als frachtbriefmäßige Empfängerin gerichtet sind und au den Frachtbriefen der endgültige Bestimmungsort oder das endgültige Bestimmungsland zu ersehen ist, oder

w n die an andere frachtbriefmäßige Empfänger gerichteten Frachtbriefe die Vorschrift „Zur Weiterbeförderung durch di . . . . . Schiffahrts-Gesellschaft" nebst der Angabe des endgültigen Bestimmungsortes oder des endgültigen Bestimmu gslandes enthalten.

e wendung des Ausnahmetarifs auf vollständige Eisenbahnfahrzeuge (Klasse A Ziffer IV 1 und 2 und Klasse C Ziffer II s renverzeichnisses) wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Fahrzeuge in ihre Teile zerlegt und diese auf mehrere, ch ns 5 Wagen der Eisenbahn verladen werden, sofern die ganze Sendung gleichzeitig für einen Empfänger und eine Emp- ation aufgeliefert wird, und der Absender auf jedem einzelnen Frachtbrief unterschriftlich bescheinigt, daß die gleichtig ufgegebenen Wagenladungen zusammen vollständige zerlegte Eisenbahnfahrzeuge ausmachen.

F auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge wird die Fracht nach dem wirklichen Gewicht, mindestens für 15 t r d Fahrzeug berechnet.

be hnung und Geltungsbereich:

I Fracht wird gemäß § 6 (1) und (3)—(5) der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Teil I, bte ng B, nach folgenden Sätzen berechnet:

Stationsfrachtsätze in Reichspfennig für 100 kg.

Nach	Regensburg Donaulände								Deggendorf Hafen								Passau Donaulände							
	Güter der Klasse								Güter der Klasse								Güter der Klasse							
	A			B		C		D	A			B		C		D	A			B		C		D
Von	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse
Aschaffenburg Süd	316	289	263	244	222	232	202	159	326	299	272	252	229	245	213	168	332	305	277	256	233	252	219	173
Attendorn	348	319	290	268	244	269	234	185	382	350	318	294	267	292	254	202	395	362	329	305	277	302	263	209
Augsburg Hbf.	191	175	159	150	136	130	113	89	263	241	219	204	185	176	153	121	302	277	252	234	213	202	176	139
Berlin Anh. Gbf.	346	317	288	266	242	266	231	183	379	348	316	292	265	290	252	200	394	361	328	303	275	301	262	208
Berlin Frankfurter Allee	349	320	291	270	245	268	233	185	382	350	318	294	267	292	254	202	396	363	330	305	277	304	264	210
Berlin Görl. Bf.	348	319	290	268	244	268	233	185	382	350	318	294	267	292	254	202	396	363	330	305	277	304	264	210
Berlin Hamb. u. Lehrt. Bf.	352	322	293	271	246	270	235	186	384	352	320	296	269	294	256	203	398	365	332	306	278	305	265	211
Berlin Kolonnenstraße	347	318	289	267	243	267	232	184	380	349	317	293	266	291	253	201	395	362	329	304	276	302	263	209
Berlin Moabit	350	321	292	270	245	269	234	185	383	351	319	295	268	293	255	203	397	364	331	306	278	304	264	210
Berlin Nordbahnhof	353	323	294	272	247	271	236	187	385	353	321	297	270	296	257	204	398	365	332	307	279	306	266	211
Berlin Ostbahnhof	352	322	293	271	246	270	235	186	384	352	320	296	269	294	256	203	398	365	332	306	278	305	265	211
Berlin Osthafen	350	321	292	270	245	269	234	186	384	352	320	295	268	293	255	203	397	364	331	306	278	305	265	210
Berlin Potsd. Gbf.	347	318	289	267	243	267	332	183	379	348	316	292	265	291	253	201	394	361	328	304	276	301	262	209
Berlin Schles. Gbf.	352	322	293	271	246	270	235	186	385	353	321	296	269	294	256	203	398	365	332	307	279	305	265	211
Berlin Spreeufer	352	322	293	271	246	270	235	186	385	353	321	296	269	294	256	203	398	365	332	307	279	305	265	211
Berlin Stett. Gbf.	353	323	294	272	247	271	236	187	385	353	321	297	270	296	257	204	398	365	332	307	279	306	266	211
Berlin Wedding	352	322	293	271	246	270	235	186	384	352	320	295	268	294	256	203	397	364	331	306	278	305	265	211
Berlin Westhafen	353	323	294	272	247	270	235	187	385	353	321	296	269	294	256	204	398	365	332	307	279	305	265	211
Bergen (Obb.)	276	253	230	213	194	184	160	126	252	231	210	196	178	169	147	115	293	268	244	227	206	196	170	134
Bochum Hbf.	382	350	318	294	267	292	254	202	408	374	340	314	285	313	272	216	421	386	351	323	294	322	280	223
Bochum Nord	380	349	317	293	266	292	254	201	408	374	340	314	285	313	272	216	420	385	350	323	294	322	280	223
Bochum-Präsident	382	350	318	294	267	292	254	202	408	374	340	315	286	313	272	217	421	386	351	325	295	323	281	224
Bodenwöhr Bahnhof	100	91	83	79	72	69	60	48	191	175	159	150	136	130	113	89	235	216	196	184	167	160	139	109
Breslau West	410	376	342	316	287	314	273	218	436	399	363	336	305	334	290	231	448	410	373	345	314	344	299	239
Chemnitz Hbf.	319	293	266	246	224	236	205	161	330	303	275	255	232	248	216	171	336	308	280	260	236	255	222	175
Cronenberg	386	354	322	297	270	296	257	204	412	377	343	317	288	316	275	219	425	389	354	327	297	325	283	226
Dahl	377	345	314	289	263	289	251	199	404	371	337	311	283	309	269	214	416	382	347	321	292	320	278	221
Dollnstein	157	144	131	124	113	108	94	74	245	224	204	191	174	164	143	113	287	263	239	222	202	192	167	131
Duisburg-Ruhrort	395	362	329	304	276	302	263	209	420	385	350	323	294	322	280	223	432	396	360	333	303	331	288	230
Durlach	323	296	269	250	227	240	209	165	335	307	279	259	235	253	220	174	341	312	284	262	238	260	226	179
Düsseldorf-Derendorf	382	350	318	294	267	292	254	202	408	374	340	314	285	313	272	216	421	386	351	323	294	322	280	223
Düsseldorf-Rath	383	351	319	295	268	293	255	203	409	375	341	315	286	314	273	217	422	387	352	325	295	323	281	224
Eichstätt Bahnhof	146	134	122	116	105	100	87	69	233	213	194	183	166	158	137	107	276	253	230	215	195	185	161	127
Essen Krupp Hbf.	388	355	323	298	271	297	258	205	413	378	344	318	289	316	275	219	426	391	355	328	298	327	284	226
Essen Krupp Nord	388	355	323	298	271	297	258	205	413	378	344	318	289	316	275	219	426	391	355	328	298	327	284	226
Essen Nord	388	355	323	298	271	297	258	205	413	378	344	318	289	316	275	219	426	391	355	328	298	327	284	226
Essen Segeroth	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	426	391	355	329	299	327	284	227
Finnentrop	346	317	288	266	242	266	231	183	378	347	315	290	264	290	252	200	392	360	327	303	275	301	262	208
Friemersheim	391	359	326	301	274	299	260	207	416	382	347	320	291	320	278	221	430	394	358	331	301	329	286	228
Geisweid	340	311	283	262	238	259	225	178	361	331	301	278	253	277	241	191	378	347	315	290	264	290	252	200
Gelsenkirchen-Schalke	388	355	323	298	271	297	258	205	413	378	344	318	289	316	275	219	425	389	354	328	298	327	284	226
Gevelsberg Nord	376	344	313	289	263	288	250	199	403	370	336	310	282	309	269	214	416	382	347	320	291	319	277	221
Gevvelsberg-Haufe	376	344	313	288	262	288	250	198	403	370	336	310	282	309	269	214	415	381	346	320	291	319	277	221
Görlitz	348	319	290	268	244	268	233	185	380	349	317	293	266	292	254	201	395	362	329	305	277	302	263	209
Gustavsburg	325	298	271	251	228	243	211	167	337	309	281	260	236	256	223	176	343	315	286	264	240	262	228	181
Haan	378	347	315	180	164	290	252	200	406	372	338	311	283	311	270	215	418	383	348	321	292	320	278	222
Hagen (Westf.)	371	340	309	285	259	284	247	196	400	366	333	308	280	306	266	212	413	378	344	318	289	316	275	219
Hagen-Delstern	373	342	311	287	261	286	249	198	402	369	335	309	281	308	268	213	415	381	346	319	290	317	276	220
Hagen-Eckesey	371	340	309	285	259	284	247	196	400	366	333	308	280	306	266	212	413	378	344	318	289	316	275	219
Hagen-Oberhagen	373	342	311	287	261	286	249	197	402	369	335	309	281	307	267	213	414	380	345	319	290	317	276	220
Haidhof	56	52	47	46	42	41	36	28	151	139	126	119	108	104	90	71	196	179	163	154	140	132	115	91
Haltern (Westf.)	392	360	327	301	274	300	261	208	418	383	348	321	292	320	278	222	431	395	359	331	301	330	287	229
Hamm (Westf.)	385	353	321	297	270	296	257	204	412	377	343	317	288	315	273	213	414	380	345	319	290	317	276	220

Von	Güter der Klasse A 5 t	A 10 t	A Haupt-klasse	B 10 t	B Haupt-klasse	C 10 t	C Haupt-klasse	D Haupt-klasse	Güter der Klasse A 5 t	A 10 t	A Haupt-klasse	B 10 t	B Haupt-klasse	C 10 t	C Haupt-klasse	D Haupt-klasse	Güter der Klasse A 5 t	A 10 t	A Haupt-klasse	B 10 t	B Haupt-klasse	C 10 t	C Haupt-klasse	D Haupt-klasse
Hirschberg (Schlesien) Hbf.	382	350	318	294	267	292	254	202	408	374	340	314	285	313	272	216	421	386	351	323	294	322	280	223
Hohenlimburg	364	333	303	279	254	279	243	193	395	362	329	304	276	302	263	209	407	373	339	314	285	312	271	216
Hörde	376	344	313	289	263	288	250	199	403	370	336	310	282	309	269	214	416	382	347	320	291	319	277	221
Kreuztal	341	312	284	263	239	260	226	179	364	333	303	279	254	279	243	192	380	349	317	293	266	291	253	201
Leipzig-Plagwitz	320	294	267	248	225	238	207	163	332	305	277	256	233	251	218	172	338	310	282	261	237	258	224	177
Luitpoldhütte	113	103	94	89	81	78	68	53	202	158	168	157	143	137	119	94	246	226	205	191	174	166	144	113
Milspe	376	344	313	289	263	288	250	199	404	371	337	311	282	309	269	214	416	382	347	320	291	320	278	221
Milspe Tal	377	345	314	289	263	289	251	199	404	371	337	311	283	309	269	214	416	382	347	321	292	320	278	221
Mülheim (Ruhr)	391	359	326	301	274	300	261	207	416	382	347	321	292	320	278	221	430	394	358	331	301	329	286	228
Mülheim (Ruhr)-Styrum	392	360	327	301	274	300	261	207	418	383	348	321	292	320	278	221	430	394	358	331	301	330	287	228
Nachrodt	361	331	301	278	253	277	241	191	392	360	327	301	274	300	261	208	406	372	338	311	283	311	270	215
Niederschelden	340	311	283	262	238	260	226	179	362	332	302	279	254	278	242	192	379	348	316	292	265	291	253	201
Nürnberg Hbf.	152	140	127	120	109	104	90	71	240	220	200	186	169	161	140	110	281	257	234	218	198	189	164	129
Nürnberg Ost	157	144	131	124	113	107	93	74	244	223	203	190	173	163	142	112	286	262	238	222	202	191	166	131
Oberhausen (Hütte)	392	360	327	301	274	300	261	207	418	383	348	321	292	320	278	221	430	394	358	331	301	330	287	228
Plettenberg	350	321	292	270	245	269	234	186	384	352	320	295	268	293	255	203	397	364	331	306	278	304	264	210
Plettenberg Oberstadt	353	323	294	272	247	271	236	187	386	354	322	297	270	296	257	204	398	365	332	307	279	306	266	211
Plüderhausen	293	268	244	228	207	196	170	134	318	292	265	245	223	235	204	161	324	297	270	250	227	242	210	166
Ratingen Ost	385	353	321	296	269	294	256	204	410	376	342	317	288	315	274	218	424	388	353	327	297	324	282	225
Ratingen West	385	353	321	396	369	394	256	203	410	376	342	316	287	315	274	218	424	388	353	326	296	324	282	225
Remscheid Hbf.	379	344	313	289	263	288	250	199	403	370	336	310	282	309	269	214	416	382	347	320	291	319	277	221
Remscheid-Bliedinghausen	377	345	314	289	263	289	251	199	404	371	337	311	283	309	269	214	416	382	347	321	292	320	278	221
Remscheid-Güldenwerth	377	345	314	289	263	289	251	199	404	371	337	311	283	309	269	214	418	383	348	321	292	320	278	221
Remscheid-Hasten	377	345	314	290	264	289	251	200	404	371	337	311	283	311	270	215	418	383	348	321	292	320	278	222
Remscheid-Vieringhausen	377	345	314	289	263	289	251	199	404	371	337	311	283	309	269	214	416	382	347	321	292	320	278	221
Ruhrort Hafen alt	394	361	328	303	275	301	262	208	419	384	349	322	293	321	279	222	432	396	360	332	302	331	288	229
Ruhrort Hafen neu	394	361	328	303	275	301	262	208	419	384	349	322	293	321	279	222	432	396	360	332	302	331	288	229
Schlebusch	370	339	308	285	259	284	247	196	400	366	333	307	279	306	266	311	412	377	343	317	288	316	275	219
Schmalkalden	318	292	265	246	224	236	205	161	330	303	275	254	231	248	216	170	336	308	280	259	235	254	221	175
Schorndorf	299	274	249	232	244	200	174	137	319	293	266	246	224	236	205	126	325	298	271	251	228	243	211	166
Schwelm	378	347	315	290	264	290	252	200	406	372	338	311	283	311	270	215	418	383	348	321	292	320	278	222
Schwelm-Loh	380	349	317	293	266	292	254	201	408	374	340	314	285	313	272	216	420	385	350	323	294	322	280	223
Schwerte	371	340	309	285	259	284	247	196	400	366	333	308	280	306	266	212	413	378	344	318	289	316	275	219
Siegen	340	311	283	262	238	259	225	178	360	330	300	277	252	276	240	191	377	345	314	289	263	289	251	199
Solingen Hbf.	379	348	316	292	265	290	252	200	406	372	338	312	284	312	271	215	419	384	349	322	293	321	279	222
Solingen Nord	379	348	316	292	265	291	253	201	407	373	339	314	285	312	271	216	419	384	349	323	294	322	280	223
Sonthofen	312	286	260	241	219	221	192	151	317	290	264	245	223	233	203	160	323	296	269	250	227	240	209	165
Steinbach-Hallenberg	319	293	266	246	224	236	205	162	330	303	275	255	232	250	217	171	336	308	280	260	236	255	222	176
Sterkrade	392	360	327	303	275	301	262	208	418	383	348	322	293	321	279	222	431	395	359	332	302	330	287	229
Thale Reichsb.	340	311	283	262	238	259	225	178	362	332	302	278	253	278	242	192	379	348	316	292	265	290	252	200
Velbert Hbf.	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	426	391	355	329	299	327	284	227
Vogelsang (Kr. Schwelm)	373	342	311	287	261	286	249	198	402	369	335	309	281	308	268	213	415	381	346	319	290	317	276	220
Vohwinkel	380	349	317	293	266	292	254	201	408	374	340	314	285	313	272	216	420	385	350	323	294	322	280	223
Wald	380	349	317	293	266	292	254	201	408	374	340	314	285	313	272	216	420	385	350	323	294	322	280	223
Wasseralfingen	251	230	209	195	177	169	147	115	312	286	260	241	219	220	191	150	318	292	265	245	223	235	204	161
Weiherhammer	140	129	117	111	101	97	84	67	228	209	190	178	162	154	134	105	271	249	226	211	192	182	158	124
Wissen (Sieg)	342	314	285	264	240	262	228	180	370	339	308	284	258	283	246	195	385	353	321	297	270	296	257	204
Worms	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	259	225	178	346	317	288	266	242	266	231	183
Worms Hafen	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	259	225	178	346	317	288	266	242	266	231	183

Die Gebühr für die Überführung zwischen den Donauumschlagsstellen und den Tarifstationen Regensburg und Passau wird nicht erhoben.
Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs werden sogleich im Abfertigungswege angewendet. (712)

München, den 11. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergänge — Schweiz.

Auf 1. August 1925 tritt der neue schweiz. Ausnahmetarif 37 für den Export von Käse aller Art in Kraft.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 24. Juli 1925. [735]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Am 1. August 1925 tritt der Nachtrag XII in Kraft. Durch ihn werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 für Steine usw. und 5 c für Steingrus usw. in Anlehnung an die Steigerung der Frachtsätze der Steine-Ausnahmetarife im Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, erhöht. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-N bezogen werden.

Dresden, am 25. Juli 1925. [738]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 werden die in der Kilometertafel I des Tarifs für die württembergischen Nebenbahnstationen Creglingen, Großholzleute, Gaidgau, Kleinweiler-Hofen, Maulbronn Stadt, Reinsbronn, Schäftersheim, Schramberg, Tauberrettersheim und Wurzach enthaltenen Gesamtentfernungen geändert (gekürzt). Näherer Aufschluß durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 21. Juli 1925. [725]

Tarifamt der DRG., GB.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr. — B. Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 wird zum Eisenbahn-Gütertarif für den Oberschlesischen Wechselverkehr und für den Polnischoberschlesisch-Deutschen Verbandsverkehr je ein Nachtrag III herausgegeben.

Die Nachträge enthalten:

Z u A. Neue Frachtsatztafeln für die Ausnahmetarife 3, 4, 7 und 7a und für die nach den regelrechten Tarifklassen abzufertigenden Wagenladungen Kohlen.

Z u B. Neben Textänderungen und Ergänzungen neue Frachtsätze für die nach den regelrechten Tarifklassen abzufertigenden Wagenladungen Kohlen.

Die Nachträge sind zum Preise von je 0,20 *M.* pro Stück bei der Stationskasse Oppeln zu beziehen.

Die Genehmigung des Oberkomitees der Oberschlesischen Eisenbahnen zur Herausgabe des Nachtrages zu A ist erteilt worden.

Oppeln, den 23. Juli 1925. [731]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln.
(Oberschlesische Eisenbahnen.)

Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 ist die Station Brzezie n/o für den gesamten Güterverkehr eröffnet worden.

Im Nachtrag III zum obigen Tarif ist das Sternzeichen bei der Station Brzezie n/o zu streichen.

Oppeln, den 27. Juli 1925. [741]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 wird das Teilheft B II 42 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—26 neu herausgegeben. Die T. V. A. Verfügungen lfd. Nr. 129/1920, lfd. Nr. 1913/1924 und lfd. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 4 RM, zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juli 1925. [732]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nordisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Vom 15. August 1925 ab kann bei Sendungen mit direktem Frachtbrief die Fracht wahlweise frankiert oder überwiesen werden. Zugelassen sind Teilfrankaturen bis zur Grenze des Versandlandes oder bis zu einer weiter gelegenen Landesgrenze sowie Nachnahmen in beschränktem Umfange.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. Juli 1925. [726]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil II (Kohlenausnahmetarif 6 vom 16. November 1924).

Im Kohlenausnahmetarif 6 wird mit Gültigkeit vom 1. August 1925 das Warenverzeichnis auch auf Steinkohlen usw. ausgedehnt, die zu anderen als Brennzwecken verwendet werden. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 kommen die unter IV A 3 und B 3 genannten deutsch-österreichischen und deutsch-els.-lothr. Übergangsstationen, die unter IV A 2 genannten Wasserumschlagstellen Fürstenwalde (Spree) und Grünau (Mark) sowie die unter IV B 1 genannte Gewinnungsstätte Neugattersleben in Fortfall. Näheres hierüber enthält der allgemeine Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Essen, den 24. Juli 1925. [734]

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr Frankreich-Polen.

Am 1. August 1925 tritt der Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der in Polen sowie auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen polnischen Staatsbahnen und den Stationen der von den polnischen Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch a) Deutschland, b) Deutschland und Tschechoslowakei, c) Deutschland, Tschechoslowakei und Deutschland, d) Schweiz und Deutschland, e) Schweiz, Deutschland und Tschechoslowakei, f) Schweiz, Deutschland, Tschechoslowakei und Deutschland, ferner im Verkehr zwischen den Stationen der Saarbahnen einerseits und den Stationen der in Polen sowie auf dem Gebiet der Freien Stadt Danzig gelegenen polnischen Staatsbahnen und den Stationen der von den polnischen Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch a) Frankreich-Deutschland, b) Frankreich, Deutschland, Tschechoslowakei, c) Frankreich[...] land, Tschechoslowakei, Deuts[...] Kraft. Der Tarif ist von der[...] kasse Breslau Hbf. zu beziehe[...]

Breslau, den 24. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Teil II; Änderung d[...] sätze für Salz der Post S[...]

Mit Gültigkeit vom 20. Juli [...] auf weiteres werden für Salz [...] S-5-a in den nachstehenden Rela[...] gende Frachtsätze eingeführt:

a) von Linz nach Wien, Nu[...] Korneuburg für Aufgaben v[...] stens 10 000 kg pro Schiffsf[...] ö. Kr. 11 200.— p[...]

b) in allen übrigen Relationen,[...] den unter a) genannten Rela[...] Aufgaben von weniger als 10[...] die Frachtsätze der [...]

Regensburg, den 20. Juli 1925

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellsc[...]

---

4. Personen- und Gepäckv[...]

Hamburg-Altonaer Stadt- und [...] verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August [...] ein neuer Tarif für die Beförd[...] Personen, Reisegepäck und Exp[...] Hamburg-Altonaer Stadt- und [...] kehr in Kraft, in dem u. a. die [...] stimmungen für die Verausga[...] Teilmonatskarten und Arbeit[...] karten sowie die geänderte B[...] des § 16 (2), wonach bei Nac[...] an Stelle des doppelten Fahrp[...] noch der einfache Fahrpreis erh[...] enthalten sind.

Altona, im Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[...]
Reichsbahndirektion.

Mit Genehmigung der Aufsich[...] treten ab 1. Oktober l. J. im Bi[...] direkten Personen-, Gepäck- un[...] güterverkehr Entfernungsänder[...] durch die eine Erhöhung de[...] rungsgebühren in Kraft tritt[...] zeitig gelangt von diesem Ta[...] neuer Tarif über die Beförd[...] Personen, Gepäck, Expreßgut u[...] im Binnenverkehr zur Ausgabe[...]

Vom gleichen Tage ab werd[...] sonderen Zuschlagsfrachten er[...] betragen für Eilgut 0,20 *M.*, f[...] gut 0,10 *M* und für Wagenladun[...] für 100 kg. Ausnahmen:

a) Die Zuschläge betragen:
   1. im direkten Verkehr mit [...] burg Altstadt sowie im [...] kehr dieser Station mi[...] tionen Belzig Brand. St.[...] denburg Neustadt, [...] (Dosse) Brand. St. E., [...] Brand. St. E. und Tre[...] Brand. St. E. für Wag[...] allgemein 0,02 *M* für 100[...]
   2. für Sendungen des A.[...] 0,02 *M.* für 100 kg.

b) Die Zuschläge werden nicht [...] im direkten Verkehr mit de[...] Belzig Brand. St. E., B[...] Neustadt, Neustadt (Dos[...] St. E., Rathenow Brand.[...] Treuenbrietzen Brand. S[...] im Binnenverkehr diese[...] untereinander.

Berlin, im Juli 1925.

Brandenburgische Städtebah[...] gesellschaft.
Die Direktion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nr. 32. Berlin, den 6. August 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Wirtschaftliche Notwendigkeiten für das Eisenbahnwesen im Spiegel der Gesamtwirtschaft.

Von Dr. **Landsberg**, Mitglied der Reichsbahndirektion Berlin.

I.

Die Bedeutung der Brennstoff-, Energie- und Wärmewirtschaft hebt sich deutlich ab, wenn die Gütererzeugung als Ganzes betrachtet wird. Für die Gewinnung, Verarbeitung und Fortbewegung der Stoffe müssen unbelebte und belebte Naturkräfte eingesetzt werden: die chemisch und potentiell gebundenen einerseits, die physiologischen anderseits. Die Bewirtschaftung der Energien und Brennstoffe sowie der menschlichen Arbeitskraft ist ausschlaggebend für die Gestehungskosten und die Güte der Erzeugnisse und damit auch für die Stellung auf dem Weltmarkt. Darüber hinaus aber beeinflußt das Haushalten mit begrenzten Vorräten an Naturschätzen die Zukunft des Landes. Der Spielraum an Zeit und Geld, der den Menschen bei ihrer Mitwirkung an der Gütererzeugung zur Verfügung bleibt, prägt die Eigenart der kulturellen Entwicklung.

Es stehen die beiden Komponenten in den engsten Beziehungen, und die Folgeerscheinungen irgendwelcher Maßnahmen der Energie-, Handels-, Zoll- oder Bevölkerungspolitik usw. lassen sich nur einschätzen, wenn dieser Zusammenhang gewürdigt wird.

In Ausfüllung des begrifflichen Rahmens ziehen — ohne daß hier im einzelnen besprochen werden können — die Probleme der Energiepolitik ganzer Länder bis zum Wirkungsgrad der kleinsten Arbeitsmaschine, des kleinsten Küchenherdes, ferner die gesamte geistige Menschenwirtschaft mit ihren Aufgaben auf den Gebieten des Gesundheits-, Erziehungs- und Lohnwesens bis zur Arbeitszeitstudie an unserem geistigen Auge vorüber.

Unwillkürlich ergeben sich Vergleiche für die Einzelwirtschaften, seien es größere oder kleinere Unternehmungen der Gütererzeugung, seien es ländliche oder städtische Wirtschaften. Für sie, die in ihrem Zusammenwirken die Gesamtwirtschaft darstellen, gelten die gleichen Gesetze und Überlegungen.

II.

Die Erkenntnis dieser Zusammenhänge ist durch die freiwillige und erzwungene Planwirtschaft der Kriegszeit zu praktischem Leben erwacht, und das Bewußtsein hierfür ist durch die aus dem Verlust des Krieges gebliebenen Notwendigkeiten gestärkt worden. Bedeutend sind die Erfolge der Gemeinschaftsarbeit in allen Ländern, auch in Deutschland; dennoch war es notwendig, daß das „Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit" in einer Sitzung vom 28. März d. Js. der Rationalisierung der Wirtschaft, der diese Tagung galt, neuen Anstoß gab. Hier wurde der Energie-, Brennstoff- und Wärmewirtschaft auch die oben gekennzeichnete maßgebende Bedeutung zuerkannt. Die Verhältnisse in Deutschland werden hinsichtlich der Energiewirtschaft durch einige Sätze aus dem Geschäftsbericht der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft treffend gekennzeichnet:

„Die Zukunft bleibt ernst, aber auf allen Gebieten der angewandten Elektrizität herrscht reges Leben. Die nach einheitlichen Plänen konzentrierte Elektrisierung der Licht-, Kraft- und Wärmeversorgung und der Fortbewegung schreitet vorwärts. Auch Deutschland, dessen Technik trotz allen Ungemachs nicht zurückgeblieben ist und das an der Herbeiführung größter Wirtschaftlichkeit wegen der Verarmung unseres Lan-

des besonderes Interesse hat, nimmt an allen diesen Problemen regen Anteil."

Gerade auch auf diesem Gebiete unter Betonung der Brennstoffwirtschaft sind in allen Industriezweigen sowie für das Kleingewerbe und die Hauswirtschaft Gemeinschaftsstellen (Wärme- und Energie-Beratungsstellen) tätig. Trotzdem könnte oberflächliche Betrachtungsweise, die das „ausreichende Angebot von Brennstoffen und von Energie zu erträglichen Preisen" feststellt, zu einem Nachlassen der unbedingt notwendigen wirtschaftlichen Bestrebungen führen. So ist es zu begrüßen, daß gerade jetzt auch ihnen ein Mahnruf von berufener Seite, dem Geschäftsführer der technisch-wissenschaftlichen Sachverständigenausschüsse des Reichskohlenrates, zu Hilfe kommt[1]).

Die beiden Schriften sind allgemeinverständlich und — offenbar eine Nachwirkung des längeren werktätigen Aufenthaltes des Verfassers in den Vereinigten Staaten von Amerika — knapp und wirkungsvoll. In dem ersteren wird für alle Gebiete des Wirtschaftslebens gezeigt, welche Organisationen sich in Deutschland bereits der Aufgabe widmen, das Haushalten mit Brennstoffen und der aus ihnen erzeugten Wärme und Energie zu fördern, was noch zu tun bleibt und welche Wirkungen zu erhoffen sind; in dem zu zweit genannten Heft wird eine zielbewußte Energiewirtschaft gefordert. In den Ländern, die mit Deutschland auf dem Weltmarkt in Wettbewerb stehen, sind — zum Teil unter erheblicher staatlicher Mitwirkung — die Bestrebungen der Energie- und Wärmewirtschaft stärker und wirkungsvoller zusammengefaßt als bei uns. Die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, insbesondere durch eine zweckmäßige mechanische und chemische Aufbereitung der Kohlen, und ihre Wirkung auf die Handelsbilanz Deutschlands wird ebenfalls an Hand von Zahlen dargestellt. In der Tat kann die Versorgung mit flüssigen Brennstoffen, die in der hohen internationalen Politik wegen des Besitzes der Erdölvorkommen die allgemein bekannte Rolle spielt, und bei der immer fortschreitenden Verbreitung und technischen Entwicklung der Maschinen für Leicht- und Schweröl immer wichtiger wird, gerade für das erdölarme, aber an Kohlen reiche Deutschland nicht genug gewürdigt werden. Lebhaft und von Erfolg sind hier die technischen Arbeiten auf dem Gebiete der Ölerzeugung aus Kohlen[2]); eine zielbewußte Wirtschaftspolitik muß aber noch durch Einfuhrzoll und andere Maßnahmen den für die Privatwirtschaft notwendigen Anreiz schaffen, diese Verfahren im großen anzuwenden.

III.

Eine zahlenmäßige Vorstellung von der zunehmenden Bedeutung der Energie und Wärme bei der Gütererzeugung erhält man aus verschiedenen Vergleichen, die zur Nedden an Hand der amerikanischen Statistik[3]) bekanntgibt. Für die wichtigsten 42 Industriezweige (für die die Zahlen im einzelnen angegeben sind) wuchs von 1899—1919 die Zahl der Arbeiter und Angestellten um 61 %, die Warenerzeugung um 98 %, die installierten Maschinenkräfte dagegen um 178 %; im gleichen Zeitabschnitt nahm die installierte Leistung je Kopf der Arbeitnehmer allgemein von 2,14 auf 3,24 PS zu, in zahlreichen Industriezweigen jedoch war dieser Wert 1919 dreimal so groß wie 1899.

Sehr bemerkenswert, weil aus deutschen Unterlagen ermittelt, ist der Anteil, der für verschiedene Waren in dem vom Erzeuger erlösten Preise auf die Wärme- und Maschinenkraftkosten entfällt: d. i. im Roheisen 30—40, Zement 20, Mauerstein 25, Glas 30—50, Papier 22, elektrische Energie 30—40, Gas 25 und Eisenbahnfracht 10 %.

[1]) Dipl.-Ing. zur Nedden, „Wie spare ich Kohle?" V. d. I.-Verlag 1925.

Derselbe, „Energiepolitik und Produktionskostenminderung", Verlag der Deutschen Kohlenzeitung, Borchard, Berlin 1924.

[2]) In diesem Jahre allein haben sich mit den gekennzeichneten Problemen die Tagung des Braunkohlenindustrievereins, die Kohletagung des Gauvereins Westfalen des Vereins deutscher Ingenieure und zuletzt dessen Hauptversammlung beschäftigt.

[3]) Bezeichnenderweise fehlt es an Unterlagen hierfür in Deutschland.

Da die meisten, besonders die Haupterzeugnisse ... stellung der anderen benötigt werden, wirkt der ... Energiekosten kumulativ; dieser Einfluß ist also um ... zu bewerten, je näher das betreffende Erzeugnis in ... arbeitungsreihe dem Rohstoff steht. In dieser Be... der Kohlenbergbau von größter Bedeutung, um so me... ihm der Selbstverbrauch an Kohle nicht immer so ... wird, wie es den Bestrebungen bei der verarbeitenden ... entspricht. Auch dem Beförderungswesen kommt bez... Energiekosten eine besondere Stellung zu, weil es zw... verschiedenen Abschnitten der Verfertigung wiederho... belastet.

Bei Beurteilung der Zahlen darf man nicht übersch... den Einfluß der Energie- und Wärmewirtschaft an der ... erfassen; man darf sie daher nicht im Gebrauch von ... zu Schlagworten werden lassen. Diese Gefahr beste... C. F. von Siemens in der erwähnten Tagung des R... toriums mit Recht ausgeführt hat — zweifellos bei n... Bestrebungen, von denen viele den Namen und nur w... Inhalt kennen. Auch bei den Zahlen bedarf es einer ... falls man ihre Bedeutung ganz würdigen, wenn man ... lichkeiten ihrer Veränderung beurteilen will; hierfür i... nötig, den anteiligen Aufwand nach Einzelkosten und ... kosten[4]) zu unterscheiden, ferner zu erkennen, ob di... Organisation der einzelnen Industriezweige nach ne... fahrungen umgestaltet und verbilligt, ob die Mech... noch weiter entwickelt werden kann. Alles dieses ... natürlich die Stellung der Energie- und Wärmewi... technischer und wirtschaftlicher Beziehung. Man wirkl... schließlich auch noch Rechenschaft geben müssen, i... Weise der als Durchschnitt angegebene Aufwand a... und Brennstoff zustandekommt und welche Teile oder ... des betrachteten Industriezweiges am meisten hierzu ...

IV.

Beim Beförderungswesen muß es auffallen, daß der ... Energie und Brennstoffe an den gesamten Ausgaben ... ist (etwa 10 %), obwohl seine eigentliche Aufgabe, ... veränderung von Lasten, eine rein energiewirtschaf... Das liegt daran, daß die Beförderungsunternehmen ih... nach mit Gemeinkosten stark belastet sind. Da die ... für Energie und Brennstoffe überwiegend zu den Ei... gehören (der größte Teil der für die Zugförderung ve... Kohlen ist so anzusehen), wächst dieser Anteil mit ... spruchnahme der Eisenbahnen, mit dem „Umsatz".

Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist die ... der Energie-, Brennstoff- und Wärmewirtschaft durch ... tung besonderer Stellen gewürdigt; für ihre Behandl... Fachleute mit besonderen Erfahrungen auf diesem G... stimmt, in ganz ähnlicher Weise, wie es bei den gr... dustrieunternehmungen oder bei ganzen Industriezw... finden ist. Hiermit ist ein weiterer wichtiger Schritt ... Wege der Arbeitszerlegung getan, die nach den Erke... und Erfahrungen der neueren Zeit eine Voraussetzun... technische und wirtschaftliche Vollkommenheit eines ... dustriellen Beginnens ist. Allerdings wird man nebe... schlagenheit der Sonderfachleute auf ihrem Gebiete ... müssen, daß sie auch die benachbarten Interessengebie... beherrschen und übersehen, daß es ihnen möglich is... deutung ihres Einflusses von Fall zu Fall zu beurteilen ... in der zweckentsprechendsten Weise mit ihrer Arbeit ... lich zu kennzeichnenden großen Zielen unterzuordn... die Notwendigkeit der Austauschbarkeit der Beamt... dazu, hierauf Rücksicht zu nehmen. Diese Gesichtspunk... besonders für die großen Eisenbahnunternehmungen w... Vielseitigkeit und der gegenseitigen Abhängigkeit der ... Betätigungszweige in den Vordergrund.

[4]) Vgl. auch: Peiser, Der Einfluß des Besch... grades auf die industrielle Kostenentwicklung. Spring...

… ist die Arbeitszerlegung auf geistigem Gebiete … schwerer durchzuführen als auf manuellem, auf dem … Weise gerade in letzter Zeit nach amerikanischen … kräftig vorgegangen wird. Da die geistige Arbeits… häufig eine gewisse Selbstentäußerung bedeutet, wird … nicht als notwendig anerkannt unter krampfhaftem … an den Arbeitsweisen, die die handwerksmäßige Ent… gezeitigt hat.

… deutlich zeigt sich diese Notwendigkeit bei der Be… betrieblicher und technischer Neuerungen, die eine … ntnis von Ursache und Wirkung erfordert. Als vor … dem Eisenbahnzentralamt vorgeschlagen wurde, der… suche bezirksweise wenigstens von hierzu geeigneten … baumeistern überwachen zu lassen, wurde dies als … abgelehnt und weiterhin auf Berichten des Betriebes …, die nicht immer die Gewähr für sichere Beobachtun… schlußfolgerungen boten. Heute bestehen — abgesehen … Versuchsabteilungen für Lokomotiven, Wagen und … für die schon damals Ansätze vorhanden waren — zahl… tere mit besonderen Aufgaben und wissenschaftlich … Urteil.

… her Weise ist die Arbeitszerlegung auch für die Ver… Betriebsführung ein wirksames Mittel für den Fort…

… dem Standpunkt aus ist auch die Heraushebung der … Brennstoff- und Wärmewirtschaft zu beurteilen.

V.

… verständige Arbeit auf den Sondergebieten führt zu … Erkennens, die — besonders in vielgestaltigen … — bisher vielfach nicht üblich war und die an … Urteilen aus dem Betriebe, wie sie in dem voran… Abschnitt gekennzeichnet wurden, auf Grund sorg… Überlegungen und Erfahrungen ermittelte Zahlen setzt. … se Weise läßt sich das unerläßliche Verständnis für … Konstitution eines allmählich gewachsenen Unter… … nur auf diese Weise lassen sich einwand… ermitteln und technische betriebliche und verwal… Maßnahmen zur Verbesserung treffen und ihre Erfolge …

… Methodik, die im wesentlichen Sache der Gründlichkeit … Menschenverstandes ist, wird häufig als … ftlich" bezeichnet, womit unnötig, wenn nicht gar … sagt werden soll. Merkwürdigerweise muß sich tat… Reformierung der Betriebe nach wissenschaftlichen … im Kampfe ihren Platz erobern, obwohl sie für die … und Rationalisierung der Gütererzeugung und … Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkt gerade… gebend ist. Von diesem Kampfe erzählen Betriebs… die beruf-mäßig die Betriebe umstellen, kenn… Beispiele: von einem Kampfe nicht gegen die einmal … Leiter oder Besitzer, sondern gegen die Organe der Betriebe, gegen deren geistige moles und Bequemlichkeit[5]). Hier liegt allerdings eine tiefere Gegensätzlichkeit vor, die zwischen Wissenschaft und Praxis. Der Rektor der Technischen Hochschule München, v. Dyk, kennzeichnete diese Verhältnisse auf der Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure, Augsburg 1925, in feinsinniger Weise. Nach ihm bildet sich leicht die Vorstellung bei den Praktikern, daß die Wissenschaftler zwar viel wissen, aber nichts können, daß aber das Können das Maßgebende sei; während die Wissenschaftler glauben, daß nur gründliches Wissen und Erkennen höchstes Können ermögliche. Der Weg zur Vervollkommnung, so sagt v. Dyk, muß gemeinsam mit gegenseitiger Hilfe gegangen werden; am Ziele wird es keinen Gegensatz zwischen Wissen und Können mehr geben.

Dies gilt auch für die Entwicklung, in der das deutsche Reichseisenbahnwesen steht. Zweifellos sind hier die Schwierigkeiten größer als bei den meisten produzierenden Industrieunternehmungen, weil die Betätigung räumlich und begrifflich außerordentlich zerteilt ist. Aber im wesentlichen setzt es sich aus abgeschlossenen Einzelbetrieben zusammen, deren betriebliche und wirtschaftliche Bedingungen nicht genügend bekannt sind und einer wissenschaftlichen Durchforschung bedürfen: von der Kanzlei der Direktionen bis zum Güterboden, der Fahrkartenausgabe und dem letzten Bahnhofsbezirk. Der Anfang ist gemacht, und der Kinderschreck „Wissenschaft", die nun einmal ohne Feder und Papier, d. h. ohne Aufschreibungen im Betriebe nicht auskommen kann, muß durch Aufklärung über die großen Ziele und den ganzen Zusammenhang überwunden werden.

Unter diesen größeren Gesichtspunkten muß auch die Energie-, Brennstoff- und Wärmewirtschaft gewürdigt werden. Sie darf Anspruch auf besondere Aufmerksamkeit erheben, nicht nur wegen ihrer oben gezeigten unmittelbaren Beziehung zu den wichtigsten Problemen der gesamten Wirtschaft, sondern auch wegen ihrer vielseitigen Berührung mit den Fragen der allgemeinen Betriebswirtschaft, insbesondere mit dem Arbeiter- und Lohnwesen sowie mit dem Abrechnungswesen. Hierfür sollen später Beispiele aus der Praxis gegeben werden.

VI.

Der Weg vom Kurpfuscher über den allwissenden Hausarzt zum Facharzt unter kluger Leitung kennzeichnet auch die Entwicklung, die der Mensch der Industriestaaten in seiner Stellung den Organismen der Wirtschaft gegenüber durchmacht. Aufgabe ist es, diese Entwicklung — ohne an der manchmal nicht ganz vermeidbaren Überspannung der neuen Richtung zu scheitern — mit möglichst geringem inneren Arbeitsverzehr, mit größter Ausnutzung produktiver Kräfte zu leiten. Gerade magere Jahre gestatten häufig — unter zweckmäßiger Einsetzung der Menschen auch bei vermindertem Personalbestand — Anlaufarbeit zu leisten, für die in der Hochkonjunktur weniger Zeit und weniger Zwang vorhanden ist.

[5]) Die Sicherheit dieser Männer ist dennoch vielfach so groß, daß sie erst aus den nachgewiesenen, durch ihre Reformarbeit erzielten Ersparnissen bezahlt sein wollen.

Allgemeines.

…m-Tabellenschieber. Der von dem Ingenieur Georg … Darmstadt konstruierte, gesetzlich geschützte „Dinorm-…schieber" erinnert in seiner Formgebung und Bedienung … allseitig bekannten Rechenschieber, allerdings mit dem …, daß zu seiner Benutzung keinerlei Übung gehört. … Handhabung die denkbar einfachste ist, kann er ohne … jedem Ingenieur, Techniker, Werkmeister, Hand…arbeiter, Gewerbe- und Maschinenbauschüler in Ge… genommen werden. Der Dinorm-Tabellenschieber dient … aller Zahlenwerte, die im Maschinenbau als lös… Verbindungen, wie Schrauben und Keile, auch Rohre, be… werden. Durch einmaliges einfaches Einstellen eines … die gewünschte Dimension (z. B. beim Whitworth… den in Frage kommenden Gewindedurchmesser) ist … möglich, seine Maße für die Konstruktion oder Verarbeitung (z. B. den Gewindedurchmesser in Zoll oder Millimeter, den Kerndurchmesser, Spiralbohrer für die Mutter, Kernquerschnitt in Zentimeter, die Anzahl der Gänge auf 1 Zoll, die Höhe der Mutter und des Kopfes, die Schlüsselweite, den Kreis um die Mutter) schnell, sicher und einwandfrei durch Ablesen festzustellen.

Das linealförmige, etwa 22 cm lange und 5 cm breite, aus Holz gefertigte, doppelseitig zu benutzende Werkzeug trägt auf der Vorder- und Rückseite je einen Zelluloidschieber. Die Vorrichtung ist recht handlich und dauerhaft; sein Anschaffungspreis soll nach Angabe des Herstellers äußerst gering sein. Die Benutzung des Tabellenschiebers verbürgt sicherlich viel Zeitersparnis, da das lästige Suchen in den Zahlenreihen von Tabellen vermieden wird.

Alle den Dinorm-Tabellenschieber betreffenden Anfragen sind an Ingenieur Georg Odlas, Darmstadt, Artilleriestraße 11—15, zu richten.

Hat sich durch die Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn an dem Charakter ihrer Url[kunden] etwas geändert?

Von Reichsbahnassessor Dr. jur. **Kratz**, Frankfurt (Main).

Bei der Schaffung des „Reichsbahngesetzes" war man bestrebt, die Rechtsverhältnisse der neuen Gesellschaft in klarer und möglichst alle Zweifel ausschließender Weise nach allen Seiten hin abzugrenzen und festzulegen. Dabei brachte es die Eigenart der zu regelnden Materie mit sich, daß man gezwungen war weit auszuholen und zu den verschiedensten Erscheinungen des Rechtes und zu allen möglichen gesetzlichen Bestimmungen Stellung zu nehmen. Die Schöpfung stellte ihrem Zweck und Wesen nach etwas ganz Neues dar. Das in seinem Aufbau dem Aktienrecht nachgebildete Unternehmen sollte seine Herkunft aus dem Staatskörper, aus der Behörde nicht verleugnen und wollte nur so weit Gesellschaft sein, als der mit seiner Gründung verbundene Zweck es erforderte. Das ist mittlerweile wiederholt von maßgebender Seite mit aller Deutlichkeit ausgesprochen worden.

Aus dieser Doppelnatur der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" ergab sich eine Fülle von Zweifeln und Streitfragen, deren Klarstellung im Interesse einer reibungslosen und auch wirtschaftlichen Verwaltung geboten war, das um so mehr, als alle Fragen, die hier auftauchen, bei der Größe und Ausdehnung des Unternehmens nicht nur theoretische Angelegenheiten sind, sondern praktische Bedeutung, meist mit finanzieller Auswirkung, haben. So mußte das Verhältnis der Gesellschaft zu den verschiedensten Dingen und Einrichtungen des öffentlichen Lebens bestimmt werden, es mußte entschieden werden, ob in dem einen oder andern Falle die „behördliche" oder die „gesellschaftliche" Seite die stärkere wäre. Das „Reichsbahn-Gesetz" versucht das in 47 Paragraphen, denen noch die „Gesellschaftssatzung" und „Das Gesetz über die Personalverhältnisse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" zur Seite treten. Dem gleichen Zweck dienen viele in der Zwischenzeit erschienene interne Anordnungen der Hauptverwaltung, die die auf Grund der veränderten Verhältnisse erforderlichen Bestimmungen treffen sollen.

Daß nicht allen Bedürfnissen der Praxis durch diese gesetzlichen Regelungen genügt ist, haben manche Streitfragen seit der Schaffung des Unternehmens bewiesen. Hier sei nur an die Fragen der Gebührenpflicht vor Gericht, der Befreiung von verschiedenen Steuern, der Änderungen im Liegenschaftsrecht, der Stellung der Beamten und ihrer Amtsbezeichnungen erinnert. Andere werden sich noch hier und da ergeben und fordern dann von den Beamten der Reichsbahn-Gesellschaft ihre Lösung oder wenigstens ihre Mitarbeit an dieser Lösung. Dabei sollte als leitender Gesichtspunkt nie außer Acht gelassen werden, daß die Umgestaltung unserer früheren Reichsbahn eine durch die außenpolitischen Verhältnisse bedingte Zwangsmaßnahme ist, deren Auswirkungen möglichst einzuschränken sind. Die „wohl erworbenen Rechte" sind auch auf anderem als personellem Gebiet zu behaupten und nur da preiszugeben, wo ganz unzweideutige gesetzliche Bestimmungen es erheischen. Es wird von dritter, zur Entscheidung berufener Seite aus dem stolzen Baum der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sowieso noch mancher Zweig geschnitten werden. Man findet jetzt häufig, besonders bei Gerichten, die Neigung, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihres früheren Charakters gänzlich entkleidet zu sehen und sie à conto der „Vergesellschaftung" wie irgendeine Privatperson oder Gesellschaft zu behandeln.

Folgender Fall aus der Praxis läßt ebenfalls diese Einstellung erkennen und hat die anschließende Untersuchung veranlaßt:

Jemand, der nach erfolgter Rückreise den Rückfahrstempel auf einer Fahrkarte beseitigt hatte, um sie abermals zu benutzen, war der schweren Urkundenfälschung gemäß § 268 Ziff. 2 des Strafgesetzbuches angeklagt, weil die Staatsanwaltschaft nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts in einer Eisenbahnfahrkarte eine öffentliche Urkunde sah. Das Gericht nahm dagegen Fälschung einer Privaturkunde an und veru[rteilte ge]mäß § 268 Ziff. 1.

In der Begründung ist ausgeführt:

Nach der früheren festen Rechtsprechung seien die Fa[hrkarten] der Staatsbahnen sowie der Reichsbahn als öffentliche [Urkunden] anzusehen gewesen, weil sie von einer öffentlichen [Behörde] innerhalb ihrer Amtsbefugnisse ausgestellt gewese[n seien]. Durch Vergesellschaftung der Reichsbahn sei jedoch [eine] Änderung eingetreten. Die Fahrkarten der Reichsb[ahn-Gesell]schaft seien nur noch als Urkunden einer, wenn auch [mit ver]schiedene Einrichtungen, wie Beamteneigenschaft [der Ange]stellten u. a., bevorzugten Privatgesellschaft anzuse[hen. Das] Reich betreibe nicht mehr die Bahn kraft seiner St[aatshoheit], sondern sei nur noch als Aktionär beteiligt. Nur [soweit die] Eisenbahn-Gesellschaft noch mit öffentlichen Funk[tionen be]traut sei (Bahnpolizei) und diese durch ihre Angestel[lten wahr]nehme, handele sie als öffentliche Behörde, hier hab[e sie] lediglich als Aktiengesellschaft eine Quittung über d[ie Voraus]bezahlung des Werklohnes für eine Personalbeförd[erung aus]gestellt.

Sind diese im Ausdruck ungenauen Ausführungen [nun] richtig, und welche Konsequenzen würden sich [er]geben?

Die Fahrkarte als Grundlage für den Personenbef[örderungs]vertrag ist in materieller Hinsicht ein sogen. unvol[lkommenes] Inhaberpapier, das im § 807 BGB. behandelt wird, i[n formeller] Hinsicht ist sie eine Urkunde, d. h. eine verkörperte [Erklärung, die ihrem ge]danklichen Inhalt nach für den Rechtsverkehr best[immt ist (Er]klärung (Frank, Das Strafgesetzbuch für das Deuts[che Reich] zu § 267). Die Zivilprozeßordnung hat bei den Bes[timmungen] über die Beweismittel in einer für alle Rechtsgebiete u[nd Rechts]beziehungen gültigen Unterscheidung die Urkunden [in öffent]liche und private eingeteilt und so definiert: Öffen[tliche Ur]kunden sind solche, welche von einer öffentlichen [Behörde] innerhalb der Grenzen ihrer Amtsbefugnisse oder von [einer mit] öffentlichem Glauben versehenen Person innerhalb d[es ihr zu]gewiesenen Geschäftskreises in der vorgeschriebenen [Form auf]genommen sind. Daraus ergibt sich die negativ zu fa[ssende Be]griffsbestimmung für Privaturkunden, als die man [alle nicht] öffentlichen Urkunden bezeichnet.

Hiervon ausgehend hat das Reichsgericht in ständi[ger Recht]sprechung den von den staatlichen Bahnen ausgegeb[enen Fahr]karten den Charakter öffentlicher Urkunden zugespro[chen, weil] sie von einer Behörde ausgestellt sind.

Das Reichsbahn-Gesetz bestimmt im § 17 Satz [...] Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft keine [Behörden] oder amtlichen Stellen des Reichs sind. Es mag die F[rage] unberechtigt erscheinen, ob dieser freiwillige Verzicht [auf eine] lange Zeit gehabte Eigenschaft erwünscht und aus [zwingenden] Gründen unumgänglich war. Man kann zweifelhaft [sein, wenn] man die vom Reichsgericht im Laufe der Jahre gef[ällten Ent]scheidungen zugrunde legt und sieht, welchen öffentl[ichen Ein]richtungen dort behördlicher Charakter beigelegt ist [...]. [Be]hördenqualität erfreuen sich nach Urteilen unseres [höchsten] Gerichtshofes die Reichsdruckerei, die Fakultäten un[serer Uni]versitäten, das Ehrengericht einer Anwaltskammer, [die] städtische Sparkasse und das Direktorium der p[reußischen] Zentralgenossenschaftssparkasse. Sollte die Begründu[ng] im letzten Falle „sie ist eine mit Staatsmitteln ausges[tattete An]stalt, der die Aufgabe zugewiesen ist, neben wirts[chaftlichen] vorzugsweise auch sozialen Zwecken zu dienen, deren [Verwirk]lichung wesentlich im öffentlichen Interesse liegt und [an der] somit der Staat mitinteressiert ist" (Reichsger.-Entsch[...] 39 S. 391) nicht auch für die Deutsche Reichsbahn-G[esellschaft] Geltung haben?

eiwillige capitis deminutio, als deren Folge sich er- die Reichsbahn-Gesellschaft keine öffentlichen Ur- stellen könnte, wird gemildert durch den folgenden Paragraphen, der den Stellen der Deutschen Reichs- lschaft die öffentlich-rechtlichen Befugnisse, wie sie Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ zu- legt.

einzelnen hierunter fällt, wird von vornherein noch rf abgegrenzt und bestimmt feststehen. Zweifels- die Praxis aufwirft, wird es, insbesondere in der Zt, noch zu lösen geben. In der „Begründung zum er die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ sind als dieser Befugnisse die Vornahme amtlicher Hand- ch Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft, wie die Aus- Bahnpolizei, die Dampfkesselaufsicht, die Fest- r Baupläne angeführt, ferner das Recht, öffentliche ngen und Beglaubigungen vorzunehmen, das Recht derung von Akten und Strafregisterauszügen sowie direkte Ersuchen an Behörden zu richten, z. B. an buchbehörden (§ 39 der Grundbuchordnung).

hier aufgezählten Rechte und Befugnisse sind sonst den eigen und bei reinen Privatgesellschaften nicht r, die von ihren Trägern ausgestellten Urkunden als ng ihres bei Ausübung dieser Rechte ausgedrückten d stets öffentliche. Wenn man der Reichsbahn-Ge- diese Befugnisse auch beigelegt und nur aus mehr en, staatsrechtlichen Gründen ihr den Namen einer rsagt hat, so müssen auch die von ihr in dieser Eigen- fertigten Urkunden öffentliche sein. Das Gegenteil spruchsvoll und inkonsequent. Oder sollte etwa die olizeistrafe enthaltende Verfügung, in der sich für stärksten die öffentlich-rechtliche, behördliche Tätig- eine Privaturkunde sein?

den eingeschlagenen Weg nur weiter, wenn man von len Urkunden der Eisenbahn öffentlichen Charakter Eine solche Verallgemeinerung ist gerechtfertigt aus e, daß durch die Bestimmungen des Satzes 2 in § 17 d Reichsbahn die Rechtsstellung und Behandlung einer rantiert bleiben sollten, nachdem man sie zu einer t gemacht hatte, die man nicht gut Behörde nennen n hat ja auch zur Zeit der Staats- und Reichsbahnen rten als öffentliche Urkunden angesprochen, obwohl mals nicht Zeugnisse behördlicher Tätigkeit, sondern escheinigungen über den Abschluß privatrechtlicher varen. In der Praxis wäre eine Trennung in öffent- rivate Urkunden, in solche, die einen Ausfluß öffent- her und privater Tätigkeit darstellen, schwierig oder häufig wäre es wohl auch eine Urkunde mit Doppel-

tung dieses Ergebnisses beruht darin, daß es für alle der Reichsbahn-Gesellschaft gilt. Für unser Aus- el, die Fahrkarte, wird es nicht sonderlich wichtig die Auffassung des obigen Urteils richtig, so könnte g bis zur Höchststrafe von fünf Jahren Zuchthaus ie schwere Urkundenfälschung, begangen an einer Urkunde, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren chon wesentlicher ist es, daß manche Delikte nur öffentlicher Urkunden möglich sind, so die Falsch- g (§ 348 StGB.) sowie die intellektuelle Urkunden- fälschung (§ 271 StGB.). Gerade dabei könnten sich die Folgen der hier bekämpften Auffassung in höchst unerwünschter Weise gelegentlich zeigen.

Von großer praktischer Bedeutung ist die Entscheidung auf dem Gebiete des bürgerlichen und des Prozeßrechtes. Die Zivilprozeßordnung legt den öffentlichen Urkunden eine viel stärkere Beweiskraft bei als privaten, bei öffentlichen Zeugnisurkunden bestimmter Art wird die Glaubwürdigkeit des Ausstellers durch gesetzliche Beweisregeln festgelegt, während über Privaturkunden die freie, d. h. dem richterlichen Ermessen unterliegende Beweiswürdigung, entscheidet. Hiervon würden insonderheit die Zeugnisse über Wahrnehmungen oder über die eigenen Handlungen der Ausstellerin — bei uns etwa Tatbestandsaufnahmen und andere bei Abwicklung des Frachtvertrages gemachte schriftliche Feststellungen — betroffen. Nur öffentliche Urkunden können auch in beglaubigter Abschrift bei Gericht vorgelegt werden. Im Zwangsvollstreckungsverfahren kann der Beweis für bestimmte Voraussetzungen, von deren Vorhandensein das Recht, die Vollstreckung zu betreiben, abhängig gemacht ist, nur durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden erbracht werden.

Am deutlichsten zeigt sich die Wirkung im Liegenschaftsrecht und im Grundbuchverkehr. Die Grundbuchordnung verlangt, daß die Eintragsbewilligungen oder die sonstigen zu der Eintragung erforderlichen Erklärungen, wenn sie nicht vor dem Grundbuchamt zu Protokoll gegeben werden, durch öffentliche oder öffentlich beglaubigte Urkunden nachgewiesen werden. Die gleichen Vorschriften bestehen hinsichtlich anderer für die Eintragung gegebener Voraussetzungen, deren Nachweis zu erbringen ist, sowie für die Zurücknahme eines Eintragungsantrages oder den Widerruf einer in Grundbuchsachen erteilten Vollmacht.

Die Reichsbahn hat diesem Erfordernisse bisher dadurch genügt, daß sie ihren schriftlichen Anträgen ihr Amtssiegel beigedruckt hat, soll sie jetzt — und das wäre die Konsequenz aus der Privaturkunde — ihre Grundbucherklärungen durch ein Polizeiamt oder Ortsgericht beglaubigen lassen?

So spiegelt sich die Bedeutung des Charakters der von der Eisenbahn ausgestellten Urkunden in den verschiedensten, keineswegs erschöpfend hier angeführten Gesetzesbestimmungen. Daß es im einen oder anderen Falle sehr erheblich ist, wie die Entscheidung lautet, wird aus den Beispielen ohne weiteres einleuchten.

Darüber hinaus kommt aber der Frage wegen ihrer grundsätzlichen Seite eine erhöhte Bedeutung zu, weil mit ihr ohne weiteres die Frage nach der rechtlichen Struktur der Reichsbahn angeschnitten ist. Ihr und allen anderen, die sich täglich erheben können, nachzugehen und sie einer richtigen Lösung zuzuführen, ist in dieser Übergangszeit unbedingt notwendig, damit in allen mit diesen Dingen befaßten und zur Entscheidung berufenen Kreisen nach und nach ein geschlossenes richtiges Bild von dem Wesen der Deutschen Reichsbahn entsteht, und diese selbst aus falscher Beurteilung keine Nachteile erleidet. Das verlangt, daß man jeder unrichtigen Auffassung sofort entgegentritt, weil bei der Neuheit des Stoffes die Neigung, einmal ergangene Urteile in kritiklosem Präjudizienkult hinzunehmen, häufig und auch begreiflich ist, bis dann die so geschaffene „ständige Rechtsprechung“ durch ein höchstrichterliches Urteil eines Tages ihre Krönung findet — — zum Schaden unserer Reichsbahn.

Allgemeines.

ine eise-Preisausgabe erläßt das Mitteleuropäische Reise- ich im Verkehr mit dem Publikum eine kurze und menbezeichnung als notwendig herausgestellt hat, rfür unter Verwendung des eingeführten Firmen- „ER“ zwei neue Wortprägungen vorgeschlagen, näm- büro oder Merreisebüro. Dem Publikum erlassen, einen dieser Ausdrücke zu wählen oder einen neuen Ausdruck (in dem aber auf jeden Fall das Firmenzeichen MER enthalten sein muß) zu finden. Für die besten Vorschläge setzt die Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros drei Reisen durch Deutschland als Preise aus, und zwar: eine Rheinreise, eine Reise durch Süddeutschland, eine Reise nach den Hansestädten, Bahnfahrt II. Klasse, Ausgangspunkt Berlin oder Wohnort des Preisträgers. Die Beteiligung steht jedermann kostenlos frei. Näheres geht aus den Angaben hervor, die von der Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros, Berlin W. 9, Voßstr. 2, einzufordern sind.

Die neuen Signalvorschriften der Österreichischen Bundesbahnen.

Von Ministerialrat Ing. **Friedrich Bazant**,
Vorstand der Abteilung für den Verkehrsdienst der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

Die Zurückstellung aller nicht unerläßlichen Arbeiten während der Kriegszeit und die Überbürdung der Bahnverwaltungen bei den Arbeiten zur Wiederherstellung des friedensmäßigen Verkehres in der Nachkriegszeit führten zu unbefriedigenden Zuständen im Vorschriftenwesen. Die Erschöpfung der Bestände an Vorschriften, die Schwierigkeit der ordnungsmäßigen Durchführung zahlreicher Ergänzungen und Abänderungen und andere Ursachen legten die Auflage neuer Vorschriften nahe.

Zur Erläuterung der Grundlagen der neuen Signalvorschriften erscheint ein kleiner geschichtlicher Rückblick zweckmäßig. In der früheren österreichisch-ungarischen Monarchie gehörte das Eisenbahnwesen zu jenen Angelegenheiten, die von Österreich und Ungarn zwar vollkommen gesondert verwaltet wurden, jedoch in Hinsicht bestimmter Grundlagen an ein vorheriges Übereinkommen beider Staaten gebunden waren. Demnach wurde die bisher in Österreich gültige Signalordnung für Haupt- und Lokalbahnen mit einer Verordnung des k. k. Eisenbahnministers hinausgegeben (vom 20. April 1904, Z. 16. 461), der eine parallele Verfügung des königl. ungar. Handelsministeriums für Ungarn gegenüberstand. Bei der durch diese Verhältnisse gebotenen Beschränkung der Signalordnung auf die Darstellung und Beschreibung der Signale und auf die wichtigsten Richtlinien für ihre Anwendung waren die einzelnen Bahnverwaltungen Österreichs genötigt, für den praktischen Dienstgebrauch eigene Signalvorschriften hinauszugeben, wobei den Bestimmungen der staatlichen Signalordnung die erforderlichen Einzelanweisungen für die Anwendung der Signale beigefügt wurden. Demnach gab jede Bahnverwaltung unter Bedachtnahme auf ihre besonderen Betriebsverhältnisse eigene Signalvorschriften heraus, die jedoch der besonderen Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde bedurften. In Fortsetzung dieses Vorganges führte die Änderung der gesamtstaatlichen Verhältnisse Österreichs einerseits und die Zusammenfassung der österreichischen Bundesbahnen in einem selbständigen Wirtschaftskörper, d. i. der „Unternehmung der Österreichischen Bundesbahnen“ andererseits dazu, daß zwecks Neuordnung des Vorschriftenwesens vom Bundesministerium für Handel und Verkehr als oberster Aufsichtsbehörde des Eisenbahnwesens in Österreich mit einer im Bundesgesetzblatt erschienenen Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 10. Januar 1925 zunächst eine neue staatliche Signalordnung hinausgegeben wurde, die nunmehr die formelle Grundlage für die von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen zu verfassenden Signalvorschriften bildet, die nach erfolgter Genehmigung durch dieses Ministerium mit 1. August 1925 in Kraft getreten sind.

Während die außer Kraft tretenden Bestimmungen der Signalordnung vom Jahre 1904 gegenüber der durch sie ersetzten Signalordnung vom Jahre 1877 einen außerordentlich bedeutsamen Schritt nach vorwärts in der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens darstellten, hat die neue Signalordnung die wesentlichsten Bestimmungen der Signalordnung vom Jahre 1904 beibehalten. Die Ursache für diesen Stillstand in der Entwicklung liegt in dem Zwange der Beobachtung äußerster Sparsamkeit im Betriebe der österreichischen Bahnen. Aus diesem Grunde mußte von durchgreifenden Abänderungen der bestehenden Signalsicherungsanlagen auch bei anerkannter Zweckmäßigkeit der betreffenden Neuerungen vorweg abgesehen werden, und es war die Berücksichtigung zweckentsprechender Vorbilder des Auslandes leider nur in bescheidenen Grenzen möglich.

Hinsichtlich des sachlichen Inhaltes der neuen Signalvorschriften wären folgende Einzelheiten hervorzuheben:

Die 14 Glockenschlagwerksignale der alten Signalvorschriften haben sich auf 10 Läutesignale verringert. Ihre Beibehaltung war bei dem Stande der Betriebseinrichtungen und [...]gungsmittel verschiedener Linien geboten. Die in [...] dieser Signale liegenden Unsicherheiten für di[...] empfänger wurden durch sorgfältige Erläuterungen [...] tracht kommenden Betriebsvorfälle möglichst beseitig[...]

Bei den Signalen der Streckenbediensteten wurde [...] übereinstimmender Wünsche des Betriebes das al[...] Punkt 15 „Frei“ mit weißer Scheibe bzw. weißem Lic[...] lassen und durch das Handsignal „Vorwärts“ erset[...] wurde das Langsamfahrsignal durch einheitliche Anor[...] drei Teilsignalen, und zwar Langsamvorsignal, An[...] Endsignal, verbessert. Die einzuhaltende Fahrgesch[...] muß dem Lokomotivführer nunmehr durch entsprech[...] schriften beim Anfangsignal bekanntgegeben werden.

Bei den feststehenden Signalen konnte dem auf [...] Hauptlinien bereits auftauchendem Wunsche nach E[...] des grünen Lichtes für das Signal „Frei“, ferner na[...] deren Durchfahrsignalen sowie nach zweibegriffigen V[...] aus den vorangeführten wirtschaftlichen Gründen ni[...] nung getragen werden. Aus dem gleichen Grunde si[...] Weiterbelassung vorhandener älterer Einrichtungen [...] stimmten Linien für Hauptsignale neben Armsignalen [...] Scheibensignale zugelassen. Die Verwendung von T[...] signalen in Verbindung mit einem einarmigen Signa[...] Ersatzes von Zweiflüglern und Dreiflüglern ist als [...] Neuerung vorgesehen. Die Verminderung der Sich[...] grenze bei Vorsignalen von früher 150 m auf nunme[...] wird deren richtige Aufstellung auf schwierigen St[...] Gebirge erleichtern.

Bezüglich der Signale an den Zügen wäre die Änd[...] Signalisierung des Zugschlusses bei Tag durch zwei [...] (Seitenscheibe und Schlußscheibe) und bei Nacht d[...] (früher drei) Signallichter als wirtschaftliche Neueru[...] ders hervorzuheben.

Die Abschaffung des alten Signales „Zug zerrissen“ [...] gleichartige Signalisierung von „Vorwärts“, „Rückw[...] „Langsam“ bei Zugbegleitern einerseits und Bahn[...] steten anderseits entspricht einer wiederholt erhoben[...] rung des praktischen Betriebes.

Diesen Stichproben bezüglich des Inhaltes der neu[...] vorschriften wäre noch beizufügen, daß getrachtet wur[...] sorgfältige Einarbeitung aller Änderungen und Erg[...] weiter durch entsprechende Gruppierung zusammengeh[...] stimmungen, durch Weglassung der schwerfälligen G[...] der alten Vorschrift nach Abschnitten, Artikeln un[...] artikeln und durch fortlaufende Bezifferung der Besti[...] schließlich durch Aufnahme von bisher in anderen Beh[...] haltenen Einzelheiten und durch Nachprüfung des W[...] möglichste Klarheit und Übersicht und durch Weglas[...] behrlicher Einzelheiten eine Verminderung des Umf[...] Vorschriften zu erreichen. Besondere Mühe wurde auf [...] liche, naturgetreue Darstellung wichtiger Signalbegr[...] wendet. Diese Abbildungen sind für Erleichterung des [...] in einer 24 Seiten zählenden Bilderbeilage den Signalvo[...] lose beigelegt und nach vollzogenem Studium in die Vo[...] einzukleben.

Die durch Einführung des elektrischen Betriebes vo[...] lich notwendig werdende Ergänzung der Signalvorschr[...] durch Hinausgabe einer Sonderbeilage in einem späte[...] punkte erzielt werden, zumal einerseits der derzeitige [...] des elektrischen Betriebes die Kenntnis der bezügliche[...] bestimmungen nur bei einem beschränkten Personalst[...] fordert, anderseits vor endgültiger Festsetzung solche[...]

ren längere Betriebserfahrungen im elektrischen
be erwünscht erscheinen.
euen Signalvorschriften als gelungen bezeichnet wer-
, wird in erster Reihe durch die im Betriebe stehenden
n und erst nach Ablauf einer gewissen Zeit zu be-
in. In ihrem Inhalte, den Gang der Zeitereignisse wiederspiegelnd, stellen diese neuen Signalvorschriften einen weiteren Schritt der Unternehmung der Österreichischen Bundesbahnen dar, um bei gebotener Anpassung an die obwaltenden Verhältnisse durch zeitgemäße Vorschriften die Hilfsmittel für einen geordneten, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb der Bundesbahnen möglichst zu verbessern.

Die Untersuchung von Eisenbahnzusammenstößen.

Von Dr. med. Max Grünewald, Dortmund.

iem Eisenbahnunglück ist die Frage der Schuld und
ften Verhütung von besonderem Interesse. Die Schuld-
i in bedeutendem Umfange geklärt durch Aussagen
iten und Zeugen. Selbst wenn angenommen wird, daß
s en nach bestem Wissen und Gewissen aussagen, so
o von großer Wichtigkeit zu wissen, welche Zuver-
it den Bekundungen der einzelnen Zeugen zukommt.
ellungen über Entstehungen und Begleitumstände
bahnunglücks sind meist d i r e k t w i d e r s p r e-
as liegt nicht etwa daran, daß wissentlich f a l s c h e
macht werden, sondern an der mangelnden Fähigkeit,
rang, der sich schnell abspielt und mit tausend
n und Ängsten einherläuft, objektiv richtig darzu-
e ablenkenden Begleitumstände wirken auf den see-
Z tand jeder Persönlichkeit anders und erzeugen so ein
rschiedenes Bild. Man kann nur durch psychische
e Untersuchungsmethoden, sogenannte psychotech-
ersuchungsmethoden, die Aussagetreue einer Person
er d. h. die Fähigkeit bestimmen, einen unter verschie-
bkungen stattfindenden Vorgang o b j e k t i v r i c h-
zu ellen. Nach dem von S t e r n entwickelten Aussage-
d den zu untersuchenden Personen ein bestimmtes
i inuten lang gezeigt, während welcher Zeit die Ein-
n s Bildes genau angesehen werden sollen. Nach Ent-
Bildes hat der Prüfling eine genaue Niederschrift
s esehene anzufertigen, dann werden 32 Fragen ver-
ie nacheinander schriftlich zu beantworten sind. Bei
ig Verlesung der Fragen sollen die Prüflinge dann die
te welche nach ihrer Erinnerung so sicher gewesen
ß e sie beeiden können, unterstreichen, die Antworten,
eiten Verlesen der Fragen unsicher erscheinen, mit
r ezeichen versehen. Bezeichnet man nun die Zahl
tin Antworten mit r, die der falschen mit f und teilt
l r richtigen Antworten r durch die Summe der rich-
nd alschen Antworten r + f, so ist, wenn nur richtige
te gegeben werden, die Aussagetreue gleich r : r,
1, nd wenn nur falsche Aussagen erfolgen, ist die Aus-
e : f = 0. Bei einer an der Handelshochschule Berlin
St ierenden vorgenommenen Untersuchung ist der nie-
W t für die Aussagetreue bei der Darbietung eines
für lie Zeit von einer Minute auf 0,64 festgestellt wor-
tel man nun nach einem Eisenbahnunglück mit den
be en Beteiligten und Zeugen, welche zur Vernehmung
si, einen Aussageversuch mit dem gleichen Bilde an
äl Werte der Aussagetreue, welche unterhalb von 0,64
so t die subjektiv nach bestem Wissen und Gewissen
e ussage solcher Personen o b j e k t i v n u r g e r i n g
ten

Prü ng der Ablenkbarkeit können folgende Versuche an-
w den: Die zu Untersuchenden sollen Striche, die in
de r Anordnung auf einer Tafel sichtbar sind, zählen
ic eitig auf langsam vorgelesene Worte und Zahlen
b Zahlen mit einer 8 ist auf ein Blatt Papier ein
un bei Worten mit einem a ein kleines x zu machen.
ob htungsgabe und Ablenkungsmöglichkeit läßt sich
ch noch durch einen weiteren Versuch feststellen: Der
g t ein Bild, welches einen humoristischen Vorgang
t, i Minuten lang zu betrachten und gleichzeitig einer vorgelesenen Geschichte zu folgen; der Inhalt des Bildes und der Geschichte wird dann kurz niedergeschrieben. Auf diesem Wege läßt sich mit einfachen Mitteln die Fähigkeit resp. Unfähigkeit zur gleichzeitigen Aufnahme und Umsetzung mehrerer Reize feststellen.

Soll die Untersuchung eines Eisenbahnunglücks ihren Zweck erfüllen, d. h. die Entstehungsursache des Unfalles möglichst aufklären, so ist bei der Aufnahme der Unfallverhandlung den p s y c h o l o g i s c h e n Bedingungen entsprechende Beachtung beizumessen. Es gelingt dann auch, die w i d e r s p r e c h e n-d e n Aussagen r i c h t i g zu verwerten und einzuschätzen, so daß ein möglichst getreues Bild des festzustellenden Vorganges entsteht. Damit Widersprüche in den Aussagen sofort aufgeklärt werden und die Untersuchung möglichst einheitlich geleitet wird, ist es gut, einen in der Vernehmungstechnik geschulten n e u t r a l e n Beamten mit dieser Aufgabe zu betrauen. Der Zeuge soll zunächst eine Schilderung des Herganges geben, so wie er ihn in Erinnerung hat. Im Anschluß hieran sind dann die zur weiteren Aufklärung vom Verhandlungsleiter gestellten Fragen mit den erteilten Antworten aufzuführen. Vor allen Dingen muß sich der Führer der Verhandlung davor hüten, daß er bei der Fragestellung seine Ansicht erkennen läßt oder gar die Antwort schon durch die Fragestellung nahe legt; denn die Erfahrung hat gezeigt, daß die Zeugen leicht dem Einfluß sog. Suggestivfragen erliegen. Es soll dem Vernommenen wohl gestattet sein, schriftliche Aufzeichnungen bei seiner Aussage zu Rate zu ziehen; es darf aber nicht gestattet werden, Ausarbeitungen vorzulegen und zu Protokoll zu geben, weil auf diese Weise zurechtgelegte Entlastungen in die Vernehmung gelangen können.

Für die Frage der k ü n f t i g e n Verhütung eines Eisenbahnunglücks i s t d i e P r ü f u n g d e r B e r u f s e i g n u n g des beteiligten Personals von besonderer Wichtigkeit. Die psychotechnische Versuchsstelle der deutschen Reichsbahn hat im Auftrage der Hauptverwaltung zwei Zugzusammenstöße psychologisch untersucht, die sich im Spätherbst bei starkem Nebel auf einer Vorortstrecke ereignet haben. Es hat festgestellt werden sollen, w e l c h e s c h ä d l i c h e n E i n w i r k u n g e n d e r N e b e l o d e r a n d e r e U m s t ä n d e a u f d a s A u f f a s-s u n g s v e r m ö g e n u n d d i e B e t r i e b s t ü c h t i g k e i t d e s b e t e i l i g t e n P e r s o n a l s g e h a b t h a b e n, und ferner hat untersucht werden sollen, o b d i e E n t s t e h u n g der Unfälle etwa durch E i g e n s c h a f t e n e i n e s B e a m t e n begünstigt worden ist, die ihn als w e n i g g e e i g n e t für seine T ä t i g k e i t e r s c h e i n e n l a s s e n. Der Hergang des ersten Unfalles ist etwa folgender gewesen: Im dichten Nebel fuhr der Triebwagenzug X. auf den im Bahnhof A. haltenden Triebwagen Y. auf. Der Fahrdienstleiter B. des Bahnhofs A. will das Einfahrsignal nach Einfahrt des Zuges Y. auf Halt gelegt haben und will, als er bei Anprall des auffahrenden Zuges seinen Dienstraum verließ, von der Spitze des Zuges X. aus an dem Rücklicht des Einfahrsignals erkannt haben, daß dieses auf Halt stand. Der Triebwagenführer D. vom Zuge X. sah das Vorsignal und das Einfahrsignal selbst in der Fahrstellung und bemerkte den haltenden Zug Y. erst auf 50 Meter Entfernung. Der Zugbegleiter E. will neben dem Triebwagenführer D. stehend, das Einfahrsignal ebenfalls in Fahrstellung gesehen haben. Zwei weitere, im Führerabteil mitfahrende Beamte

konnten zwar von ihrem Standpunkte aus die Einfahrsignale nicht sehen, bemerkten aber auf 100 bis 150 m Entfernung die Schlußsignale des Zuges Y. Obgleich der Zug mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren war, ließ sich ein Zusammenstoß dennoch nicht vermeiden. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei dem zweiten Unfall: Es herrschte wiederum dichter Nebel. Der Triebwagenzug K. fuhr auf den in der Anfahrt begriffenen Dampfzug Z. auf. Der Fahrdienstleiter K. des Bahnhofes F. hatte nach seiner Aussage das Einfahrsignal nach Einfahrt des Dampfzuges Z. auf Halt gelegt. Der Bahnmeister L. bestätigte diese Aussage. Der Führer G. des Triebwagens W. gab an, vorsichtig wegen des starken Nebels gefahren zu sein und das Einfahrsignal bestimmt in Fahrstellung erkannt zu haben. 10 m vor dem Bahnhof hörte er dann Warnungsrufe, der Zusammenstoß ließ sich aber nicht mehr vermeiden. Diese Aussage wurde von dem im Führerabteil mitfahrenden Begleitschaffner H. bestätigt. Ein Eisenbahnbeamter M., der zur Zeit des Unfalles dem Zuge W. in der Nähe des Einfahrsignals begegnete, sagte aus, es wäre ihm aufgefallen, daß der Zug langsam fuhr, obgleich sich das Einfahrsignal, wie er deutlich erkannte, in Fahrstellung befand.

Die Aussagetreue des Zeugen M. ist nun bei einem Umfange der Aussage von 89,4 % auf nur 0,52 festgestellt worden; sie ist also auffallend gering. Die Aussagetreue des Triebwagenführers G ist ebenfalls gering; sie beträgt 0,49 bei einem Umfang der Aussage von 71,2 %. Bei den Versuchen, durch welche das Bewußtsein stark belastet und die Aufmerksamkeit abgelenkt wird, nimmt der Fahrdienstleiter K. den ersten Rangplatz, der Fahrdienstleiter B. den neunten Rangplatz unter 16 Prüflingen ein, während die beiden Triebwagenführer die schlechtesten Ergebnisse zeitigen (Rangplatz 15—16). Bei Untersuchung durch die psychotechnische Prüfstelle der Reichsbahndirektion Dresden machte der Triebwagenführer D. 75 Fehler, G. 42 Fehler bei Bedienung der Hebel und Pfeife, außerdem D. 24 Fehler und G. 35 Fehler bei Beobachtung der Manometer. Bei beiden Führern ist die Aufmerksamkeit gut verteilt; es fehlt aber beiden die Fähigkeit zur gleichzeitigen Aufnahme und Umsetzung mehrerer Reize in die Tat. Die Auffassungsgabe ist sehr schlecht; jede Erklärung muß mehrmals wiederholt werden, und trotzdem ist der Erfolg sehr gering resp. die Auffassungsgabe ist durchschnittlich herabgesetzt durch starke [...]keit. Das technische Verständnis ist gleich[...] mangelhaft. Die Ablenkbarkeit ist schon durch g[...] Anlässe resp. ganz leicht möglich. Zusammenfassend [...] die Prüfstelle Dresden beide Triebwagenführer a[...] ungeeignet für den Führerdienst. Bei einer [...] Eintritt in den Beruf wären sie sicherlich als unbr[...] zurückgehalten worden. Bei der Berufswahl ist als[...] herige psychotechnische Prüfung von Bedeutung für [...] der Verhütung von Unglücksfällen.

Etwa vorhandene Widersprüche über die D[...] Nebels sind häufig darauf zurückzuführen, daß di[...] dichte infolge Luftströmungen m[...] schnell wechselt. Für die Beurteilung der [...] ist es natürlich von Wichtigkeit, zu wissen, wie [...] Nebel zur Zeit des Unfalles gewesen ist. Eine Besti[...] Nebeldichte nach objektiven Maßstäben ist in[...] kehrsdienst noch nicht durchgeführt. Die im W[...] üblichen international vereinbarten Stufenwerte übe[...] zontale Sichtweite sind für die Zwecke des Eisenb[...] nicht brauchbar, da die gewählten Abstände zu groß [...] unterscheidet nämlich folgende Stufenwerte:

Horizontale Sichtweite 0 nicht mehr sichtbar in [...] zontale Sichtweite 1: Sichtmarke sichtbar in 50 m, [...] bar in 200 m; horizontale Sichtweite 2: Sichtmarke [...] 200 m, nicht sichtbar in 500 m; horizontale Sichtweit[...] marke sichtbar in 0,5 km, nicht sichtbar in 1 km; [...] Sichtweite 4: Sichtmarke sichtbar in 1 km, nicht [...] 2 km; horizontale Sichtweite 5: Sichtmarke sichtba[...] nicht sichtbar in 4 km; horizontale Sichtweite 6: [...] sichtbar in 4 km, nicht sichtbar in 10 km usw.

Erst wenn ein Maßsystem geschaffen ist, mit dem [...] stärke an den einzelnen Stellen der Eisenbahnstre[...] und sicher bestimmt werden kann, und wenn auf Gru[...] tiver Messungen feststeht, auf welche Entfernun[...] der Signale möglich ist, kann die Verantwortlichkeit [...] scharf umgrenzt werden.

Für Widersprüche in den Aussagen und für die Be[...] des beim Unfall beteiligten Personals sind die psycho[...] Prüfungsmethoden von wesentlicher Bedeutung.

Schranken an Wegübergängen.

Von Reichsbahnrat **Dr. Fischl**, Regensburg.

Daß von der Reichsbahn kein Weg unbeschritten bleiben darf, der zur Herabminderung der Personalkosten führt, gilt heute als Axiom. Auf einen dieser Wege ist schon wiederholt, auch in dieser Zeitung, hingewiesen worden, das ist die Beseitigung oder wenigstens Verminderung der Schranken an schienengleichen Überfahrten[1]). Es ist hervorgehoben worden, daß die Kosten für Schrankenbedienung, besonders an verkehrsschwachen Strecken, zu den unwirtschaftlichsten des Eisenbahnbetriebs gehören, hauptsächlich, weil die reine Arbeitszeit des Schrankenwärters naturgemäß sehr gering ist. Auch durch Übertragung von Arbeiten am Oberbau und Bahnkörper können — worauf bereits Sarrazin hinweist — nach angestellten Ermittlungen keine Ersparnisse an Bahnunterhaltungsarbeiten gemacht werden.

Die Höhe des Aufwands an Personalkosten, die der Reichsbahn durch die Bedienung der Schranken erwachsen, läßt sich an einem Beispiel veranschaulichen.

Die 74 km lange eingleisige Hauptbahnstrecke Regensburg-Ingolstadt ist mit 25 Schrankenwärterposten ausgestattet. (Außerdem bedient in 10 Stationen das dortige Personal Schranken.) Die 72 km lange eingleisige Hauptbahnstrecke [...] Eisenstein hat 14 Schrankenwärterposten. (Abgesehen [...] Anzahl durch die Stationen bedienter Schranken.) [...] 105 km langen zweigleisigen Hauptbahnstrecke Straub[...] burg-Neumarkt (Oberpfalz) liegen 21 Schrankenwär[...]

Daraus ergibt sich, daß auf eingleisigen Hauptba[...] schnittlich auf 3 bis 5 km ein Schrankenwärterposten [...] gleisigen einer auf 5 km trifft. Die Verhältnisse sin[...] nicht überall die gleichen, immerhin dürfte sich die [...] auf das ganze Reichsbahnnetz annähernd anwenden [...] Reichsbahn hat 31 523 km Hauptbahnstrecken. (N[...] bleiben hier außer Betracht, weil sie im allgemeinen [...] kenzwang nicht unterworfen sind.) Rund 7000 Schra[...] posten sind demnach über die Hauptbahnen verteilt. [...] annimmt, daß die Hälfte davon einmännig besetzt ist, [...] rund 10 000 Köpfe allein für die Schrankenbedienung [...] werden. Das entspricht gering geschätzt einem jähr[...] wand von 20 Millionen RM.

Nun bestehen zahlreiche Wegüberkreuzungen, die [...] ordentlich dürftigen Verkehr aufweisen, Feldwege, [...] und wochenlang von keinem Fuhrwerk befahren werd[...] wohl müssen die Schranken vor und nach jedem Z[...] werden.

[1]) Vgl. u. a. Sarrazin, Die Schrankenwärterposten auf eingleisigen Bahnen. Ztg. d. V. D. E. V. 1922, S. 159. — Ewald, Verminderung der Schrankenbedienungskosten durch Änderung der Schrankenbedienungsart. Ztg. d. V. D. E. V. 1923, S. 118.

..n unwirtschaftlichen Aufwand werden die Eisenbahnen ... bestehenden Rechtszustand gezwungen. Die Eisen- ...nd Betriebsordnung schreibt vor, daß die über Haupt- ...renden Wegübergänge mit Schranken zu versehen ...iese vor Ankunft der Züge zu schließen sind. Nur ...ngen mit geringem Verkehr dürfen sie mit Genehmi- ...andespolizei geschlossen gehalten werden, sind aber ...gen zu öffnen (§§ 18 Ziff. 3, 46 Ziff. 7, 8). Von ...öffneten Möglichkeit, die Personalkosten der Schran- ...ung zu verringern, hat die Reichsbahnverwaltung in ...Maße Gebrauch gemacht, so sehr sich auch die betei- ...einden in der Regel dagegen sträubten. Auch durch ...us von Vertragspersonen wurden die Kosten erheblich ...er

...mer noch ist der Aufwand für Schrankenbedienung ...ß Mittel und Wege gefunden werden müssen, ihn auf ...ches Maß zurückzuführen, soll die Reichsbahn die ihr ...t Lasten tragen können. Hierzu bedarf es unbedingt ...derung der bestehenden drückenden und auch nach ...ter Berufener nicht mehr zeitgemäßen Bestimmungen, ...r Form, daß der jetzt nur für Nebenbahnen geltende ...d § 18 BO. „inwieweit die Wegübergänge ...ranken zu versehen sind, bestimmt die ...tsbehörde“ ausdrücklich als für Haupt- und ...ahn geltend erklärt wird. Der jetzt nur für Haupt- ...gtende Satz 3 „Die Wegübergänge sind mit Schranken ...el“ wäre zu streichen. Zur Aufsichtsbehörde darf man ...r uen hegen, daß sie den Bedürfnissen der Reichsbahn ...is Verständnis entgegenbringt. Die Änderung der BO. ...o dem durch die Verordnung vom 29. Oktober 1920 ...Bl. 1920/80) hierzu ermächtigten Reichsverkehrs- ...r orgenommen werden.

B...rchtung, daß sich durch eine Aufhebung der Ab- ...u die Unfälle vermehren werden, ist nicht begründet und wird durch die Praxis zweifellos widerlegt werden. Die österreichische Bundesbahn soll in dieser Hinsicht keine schlechten Erfahrungen gemacht haben. Die Bevölkerung ist in Deutschland gewöhnt, auf die Gefahren, die ihr durch Überschreitung einer Hauptbahnlinie drohen, durch Warnungstafeln und Schranken aufmerksam gemacht zu werden. Die Eisenbahnverwaltung nimmt ihr die sonst selbstverständliche Pflicht zu eigener Aufmerksamkeit und verkehrsüblicher Vorsicht ab. Daher auch die vielen auf Sorglosigkeit des Fußgängers oder Fuhrwerklenkers zurückzuführenden Unfälle. Die den heutigen Bedürfnissen des Eisenbahnbetriebs nicht immer Rechnung tragende Rechtsprechung des obersten Gerichtshofes, die ihrerseits wiederum auf das veraltete und unzulängliche Reichshaftpflichtgesetz zurückgeht, ist eine weitere Quelle finanzieller Belastungen der Reichsbahn.

Werden die Schranken allgemein oder bis auf wenige Ausnahmen entfernt, dann wird bald jedermann dazu erzogen sein, beim Überschreiten eines Bahngleises die Achtsamkeit anzuwenden, die man auch im Straßenverkehr der Großstadt von ihm verlangt. Wenn noch dazu durch auffallende Warnungstafeln oder — wie Sarrazin vorschlägt — durch künstliche Änderung der Fahrbahndecke kurz vor einem Eisenbahnübergang auf die Gefahr hingewiesen wird, so muß das billigerweise unter den heutigen Verhältnissen als ausreichende Sicherheitsmaßnahme gelten.

Wenn man auch nicht sofort an eine radikale Beseitigung der Schranken herangehen will, so ist es doch an der Zeit, schrittweise, zunächst bei den eingleisigen Hauptbahnen, und hier wiederum bei den verkehrsschwächeren damit zu beginnen. Der Schrankenzwang, wie er heute noch besteht, ist ein Überbleibsel aus den frühesten Zeiten der Eisenbahnen, wo man in dem neuen Verkehrsmittel eine gefährliche Erscheinung sah, und wo nach jedem fahrenden Zug ein Mann mit einer Flagge vorauszugehen hatte.

...tigkeit der Ausschüsse für Angelegenheiten des Güterverkehrs und des Personenverkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

I.

...17. 8. Juni 1925 hielt der Güterverkehrsaus- ...s Vereins in Amsterdam seine 103. Sitzung ab. Den ...führte an Stelle des durch Krankheit behinderten Re- ...direktors Ministerialrats Morhart Reichsbahnoberrat ...s ...ruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn- ...ch...).

...der Arbeiten des Ausschusses ist zunächst die Um- ...ng des Vereinsbetriebsreglements (VBR.) ...zul...en, die durch die bevorstehende Einführung des neuen ...tionalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtver- ...IÜ.) bedingt war. Das VBR. war eine der ältesten ...ungen des Vereins, zu dem die ersten Entwürfe schon im ...18... — zwei Jahre nach der Gründung des Vereins — ...tellt wurden. Das erste Reglement für den Güterverkehr ...0, das für den Personen-, Gepäck- und Tierverkehr schon ...re 1848 in Kraft. In seiner heutigen Gestalt enthält das ...in einem ersten Teil (Abschnitte I—IV) außer allge- ...Bestimmungen die auf freier Vereinbarung der Vereins- ...tungen beruhenden reglementarischen Bestimmungen für ...Personen- und Gepäckverkehr, die in die meisten direkten ...de... Vereinsgebiets übernommen waren und bisher die ...Rechtsgrundlage für den internationalen Personen- und ...verkehr im Vereinsgebiet bildeten. In dem zweiten Teil, ...Güterverkehr, hatte sich der Verein seit Geltung des ...ze... Berner Internationalen Übereinkommens über ...Eisenbahnfrachtverkehr (IÜ.) auf Vereinszusatzbestim- ...en (VZ.) zum IÜ. beschränken müssen. Es waren ...in dem Teil für den Güterverkehr die Bestim- ...en ...s IÜ. und die Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Transportkomitees (EZ.) im Wortlaut abgedruckt, daran hatten sich die VZ. angeschlossen. Nachdem durch das künftige Internationale Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.) auch der Personen- und Gepäckverkehr international mit Gesetzeskraft geregelt sein wird und außerdem auch äußerlich die Übereinkommen für den Personen- und Gepäckverkehr und den Güterverkehr als zwei getrennte Übereinkommen erscheinen werden, ergab sich für den Verein die Frage, wie er künftig bei der Gestaltung des VBR. der veränderten Sachlage Rechnung tragen soll. In einer vorbereitenden Unterausschußsitzung hatte der Vorsitzende zu dieser grundsätzlichen Frage folgende bemerkenswerten Ausführungen gemacht. Das VBR. sei die erste grundlegende Schöpfung eines internationalen Eisenbahn-Frachtrechts und damit ein Werk von bahnbrechender Bedeutung für die Entwicklung des europäischen Eisenbahnwesens überhaupt gewesen. Seine Bestimmungen seien die Grundlage für das erste Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr geworden. Auch später sei die Entwicklung regelmäßig die gewesen, daß die bewährten Bestimmungen des Vereins allmählich in die allgemeinen internationalen Bestimmungen übergegangen und schließlich zu internationalen Rechtssätzen geworden seien. Darauf könne der Verein zweifellos stolz sein, wenn hieran auch die schmerzliche Folge geknüpft sei, daß die wichtigsten Ergebnisse der Arbeiten des Vereins nunmehr unter anderer Flagge erscheinen. Seit der durch Schaffung des IÜ. eingetretenen Einengung des Arbeitsgebietes des Vereins für den Bereich des Güterverkehrs habe das Schwergewicht des VBR. im Personenverkehr gelegen, der bis zuletzt international nicht grundsätzlich und umfassend geregelt gewesen sei. Der zweite Teil für den Güterverkehr sei dem-

gegenüber zurückgetreten, weil hier in erster Linie das IÜ. gegolten habe und nur noch verhältnismäßig wenige VZ. von geringerer grundsätzlicher Bedeutung vorhanden gewesen seien. Jetzt seien aber auch die Rechtsgedanken des VBR. hinsichtlich des Personenverkehrs in weitgehendem Umfange in das neue völkerrechtliche Statut des IÜP. übergegangen. Der Verein müsse sich demnach jetzt auch im Personenverkehr auf Zusatzbestimmungen beschränken. Unter diesen Umständen sei leider kaum mehr eine Möglichkeit, das VBR., an dem der Verein bisher stets festgehalten habe, in seinem formalen Bestande weiterzuerhalten; der Verein müsse sich vielmehr damit abfinden, künftig nur Zusatzbestimmungen zu den beiden internationalen Übereinkommen herauszugeben, und zwar ebenfalls wie diese getrennt für den Personen- und den Güterverkehr. Da der Wortlaut des Internationalen Übereinkommens und der EZ. in einem allgemeinen Tarif schon enthalten seien, werde aus Ersparnisgründen auch auf die Ausgabe einer vereinsseitigen Gesamtdrucksache — enthaltend das IÜG., die EZ. des Transportkomitees und die VZ. des Vereins — wohl verzichtet werden können, und die Ausgabe der VZ. allein ausreichend sein. Diese Ausführungen wurden im Ausschuß als richtig anerkannt, und es wurde dementsprechend beschlossen. Als VZ. zum IÜG. wurden sodann eine Anzahl Bestimmungen vorgesehen, die das IÜG. und die EZ. an den Stellen, wo die Regelung der Einzelheiten den Eisenbahnen überlassen ist, in vielen Punkten ergänzen. Sie betreffen namentlich die Verwahrung von Gütern, die nicht sofort befördert werden können, die Feststellung von Gewicht und Stückzahl, die Behandlung nicht vollständig bezeichneter Güter, die Auflieferung und Verladung von Gütern und lebenden Tieren, das Verfahren bei der Auslieferung, die Regelung von Ablieferungshindernissen u. a. m. Die Entwürfe dieser VZ. werden der diesjährigen Vereinsversammlung zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Mit Rücksicht darauf, daß die neuen Internationalen Übereinkommen nach neueren Nachrichten voraussichtlich später als bisher angenommen wurde, in Kraft treten werden (nämlich erst Mitte 1926 oder Anfang 1927), wird dabei für den Ausschuß die Ermächtigung erbeten werden, alle später noch etwa nötig werdenden Änderungen der VZ. in eigener Zuständigkeit durchzuführen.

Aus der Umgestaltung des VBR. ergibt sich die Notwendigkeit, auch das Übereinkommen zum VBR. den veränderten Verhältnissen anzupassen. Der Ausschuß erörterte die Grundsätze, nach denen diese Umarbeitung vorgenommen werden soll. Er prüfte namentlich, in welchem Umfange eine Anpassung der Bestimmungen des Vereins an die der Einheitlichen Übereinkommen des Transportkomitees möglich sein werde. Es wurde vereinbart, daß bei sachlicher Übereinstimmung mit Rücksicht auf die leichtere Handhabung der Bestimmungen durch die Dienststellen der Wortlaut der Einheitlichen Übereinkommen in der Regel übernommen werden soll; gleichzeitig wurde aber festgestellt, daß die Bestimmungen des Vereins in vieler Beziehung weitergehen, als die des größeren internationalen Verbandes und daß auch künftig zweifellos häufig Anlaß bestehen werde, sachentsprechende Bestimmungen, die in einem großen Verband noch nicht durchführbar sind, für den engeren Bereich des Vereins zum Vorteil aller Beteiligten und zur Vorbereitung der allgemeinen Weiterentwicklung der Bestimmungen aufrechtzuerhalten oder neu zu schaffen. Daraus ergab sich, daß die Übereinkommen des Vereins zweckmäßig als selbständige Übereinkommen beizubehalten sind. Die weitere Vorbereitung der Sache wurde einem Unterausschuß übertragen. Dem gleichen Unterausschuß fällt auch die Aufgabe zu, in den dem Übk. zum VBR. als Anlage beigegebenen Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (GAV.) die durch Änderung der gesetzlichen Grundlagen nötig gewordenen Änderungen durchzuführen, zugleich aber in Anlehnung an die im Deutschen Verkehrsverband beabsichtigte völlige Umgestaltung der Abfertigungsvorschriften und im Gleichschritt mit den Arbeiten dieses Verbandes auch eine Neubearbeitung der GAV. des Vereins vorzubereiten. Diese künftigen GAV. würden dann später voraussichtlich wiederum als Grundlage für die in dem weiteren Kreis des [illegible] komitees und der Pariser Union geplanten neuen G[illegible] Abfertigungsvorschriften dienen können, durch die el[illegible] Abfertigungswesen, wenigstens soweit es in dies[illegible] Kreise bei den vielfach noch stark von einander ab[illegible] Verhältnissen und Einrichtungen durchführbar ist, [illegible] geregelt werden soll.

Auf Grund eines früheren Ausschußbeschlusses [illegible] Unterausschuß einen Entwurf für die Einarbeitun[illegible] Venediger Richtlinien über die Zulassung, Behandlu[illegible] förderung der Privatwagen im internationalen [illegible] das Vereinsrecht aufgestellt, der sich sachlich im w[illegible] an die Venediger Richtlinien hielt, in der Form aber [illegible] von Verbesserungen aus der späteren Bearbeitung d[illegible] Gegenstandes durch die Pariser Union übernahm u[illegible] einigen Punkten nach den Vereinsbedürfnissen erg[illegible] Ausschuß ergaben sich Zweifel, ob es zweckmäßig [illegible] sei, im gegenwärtigen Zeitpunkt für den Vereinsb[illegible] Regelung zu treffen, oder ob zunächst die Weitere[illegible] in der Union abgewartet werden sollte. Es wurde [illegible] den Entwurf zwar der Vereinsversammlung zur A[illegible] empfehlen, jedoch mit der Maßgabe, daß über die F[illegible] Durchführung erst später durch den Ausschuß entsc[illegible] den solle.

Es hatte sich das Bedürfnis ergeben, als Ersatz [illegible] heren Vereinskilometerzeiger nach Wagenkilometern[illegible] den Wegfall der Wagenmieteberechnung nach Kilo[illegible] behrlich geworden waren, ähnliche Vereinski[illegible] zeiger unter Zugrundelegung der Tarifkilometer[illegible] geben, die die tarifarischen Entfernungen von den [illegible] stationen zu sämtlichen Binnenstationen angeben u[illegible] die umständliche Benutzung der umfangreichen und k[illegible] allgemeinen Binnenkilometerzeiger für zahlreiche D[illegible] und für viele Zwecke, insbesondere für die Entschä[illegible] teilung, ersparen sollten. Die Vereinsversammlung [illegible] den Güterverkehrsausschuß mit der Aufstellung so[illegible] gangskilometerzeiger beauftragt. Ein Unterausschu[illegible] Vorarbeiten begonnen und ein Muster für die Kilo[illegible] und für Übersichtskarten dazu aufgestellt, über d[illegible] schuß beraten wurde. Bei der praktischen Bearbe[illegible] sich aber eine Reihe von Schwierigkeiten ergeben, d[illegible] stellung von Leitsätzen über die in den verschiede[illegible] fällen einzutragenden Entfernungen, namentlich in[illegible] reichen Fällen, in denen der Tarifbildungsweg und[illegible] weg nicht übereinstimmen, nötig machten. Dabei [illegible] daß die grundlegenden Bestimmungen des Übk. zum [illegible] die Entschädigungsaufteilung, die einfach die Auft[illegible] Tarifkilometern (nach den Entfernungen der Binnen[illegible] sehen, den tatsächlichen Verhältnissen nicht meh[illegible] gerecht werden und wohl geändert werden müssen. [illegible] schuß wird hierüber der Vereinsversammlung beri[illegible] Bearbeitung der einzelnen Kilometerzeiger wird inde[illegible] geführt werden, damit die dringend benötigten Behelf[illegible] möglich herausgegeben werden können.

Die Behandlung von Anträgen auf Ablieferu[illegible] weise über aufgegebene Güter war bisher im § 45 [illegible] in der Weise geregelt, daß diesen Anträgen zu entsp[illegible] wenn sie nach Ablauf der Lieferfrist gestellt wa[illegible] Regelung steht mit dem innerstaatlichen Recht v[illegible] Verwaltungen nicht mehr in Einklang. Da die Sa[illegible] den einzelnen Vereinsländern rechtlich nicht einheitl[illegible] ist, mußte der § 45 gestrichen werden. Die Angele[illegible] zurzeit auch durch eine allgemeine Entschließung [illegible] nationalen Transportkomitees (nach der die bei ein[illegible] sandbahnen gegen eine Gebühr zulässigen Nach[illegible] schreiben von den Dienststellen der anderen Bahne[illegible] worten sind) vorläufig geregelt. Die weitere O[illegible] Sache, namentlich die Schaffung einer reglementaris[illegible] lage für die Erhebung einer Gebühr, hat in den einz[illegible] verbänden zu erfolgen.

...usschuß hatte ferner einen Streitfall zwischen zwei ...en über die Frage zu entscheiden, wie die Frachten ...nen sind, wenn im Versandbuch irrtümlich überhaupt ...gevorschrift eingetragen war.

...sschuß, der zum erstenmal seit 19 Jahren wieder in ...agte, wurde von den Vertretern der Niederländischen ...len, Direktor Dr. van Overbeek de Meyer und Dr. Bor... ...ilder, mit außerordentlicher Gastlichkeit aufgenommen, ...uch in den Ansprachen des Vorsitzenden und des Ge... ...gierungsrats Oschwald, Direktor bei der Reichsbahn... ...in Dresden, hervorgehoben wurde, sämtlichen Teil... ...dauernd in freundlichster Erinnerung bleiben wird.

II.

...Sitzung des Personenverkehrsausschusses ...n 24./25. Juni 1925 unter dem Vorsitz von Reichsbahn... ...tainl (Reichsbahndirektion Stuttgart) in Altona

H...ptgegenstände der Beratung waren auch hier die durch ...internationale Übereinkommen über den Personen- und ...verkehr (IÜP.) bedingten Umgestaltungen der den Per... ...d Gepäckverkehr betreffenden Teile des VBR., des ...z... VBR. und des Fahrgelderstattungsübereinkommens. ...r Angelegenheiten waren durch einen Unterausschuß ...at... worden.

...ichlich der Umgestaltung des VBR. kam der Personen... ...rausschuß aus den schon unter I dargelegten Erwä... ...dem gleichen Ergebnis wie der Güterverkehrsaus... ...nlich, daß der Verein nur noch VZ. zum neuen IÜP. ...le und auf die Herausgabe einer Vereinsdrucksache mit ...bdruck des Wortlautes des IÜP. und der Einheitlichen ...bestimmungen verzichten solle. Es wurde sodann eine ...VZ. beschlossen, die zum größeren Teil aus den bis... ...Bestimmungen des VBR., soweit diese nicht in das ...Ü. oder die EZ. dazu übergegangen waren, übernommen, ...e auch neu aus den innerstaatlichen Bestimmungen der ...sl...der aufgenommen wurden. Die VZ. behandeln haupt... ...ch den Verkauf der Fahrausweise, die Bestellung, Zu... ...g und Besetzung der Plätze in den Zügen, die Fahrt... ...re...ung, Art und Umfang des Handgepäcks, die Mitnahme ...lu...en, die Beförderung der Reisenden bei Anschlußver... ...is und bei Verkehrsunterbrechungen, dann die Annahme ...ei...gepäck, die Erstattung von Fahrgeld bei Anschluß... ...m...s und in besonderen Fällen u. a. Die VZ., die zum ...n Zeitpunkt wie das IÜP. in Kraft treten und später ...ile I A der direkten Tarife des Vereinsgebiets auf... ...m... werden sollen, bedürfen noch der Genehmigung der ...sversammlung. Auch für den Personenverkehrsausschuß ...ie...mächtigung erbeten werden, alle noch bis zum Inkraft... ...ng werdenden Änderungen der VZ. selbst vorzunehmen.

...de Beratungen über die Umarbeitung des Fahrgeld... ...attungsübereinkommens (FEÜ.) nahm außer ...Au...chußmitgliedern des Vereins auch ein Vertreter der ...schen Bundesbahnen teil, die gleich wie die nordischen ...alt...gen und die Englische Nordostbahn dem FEÜ. seit ...Schaffung im Jahre 1913 nicht nur für den früheren Ver... ...eis...rkehr (auf zusammengestellte Fahrscheinhefte), son... ...auc für den übrigen Personenverkehr angehören. Diesen ...alt...gen soll später, im Zusammenhang mit der ohnedies ...marbeitung der Geschäftsordnung des Personenver... ...au...husses, Gelegenheit gegeben werden, an der endgül... ...F...tigstellung des Erstattungsübereinkommens mitzu... ...n. Das Übereinkommen regelt in Anlehnung an die Bestimmungen des neuen IÜP. künftig neben der Erstattung von Fahrgeld auch die von Gepäckfracht, Gebühren und Zuschlägen. Es ist nicht nur auf die unter Art. 26 IÜP. fallenden Anträge, sondern in gleicher Weise auf alle sonstigen Anträge (abgesehen von Schadenersatzansprüchen) anzuwenden und regelt in einfachster Weise — im ganzen ohne größere sachliche Abweichung von den bisherigen Grundsätzen — die Behandlung der Anträge, die Verrechnung der Anteile unter den Verwaltungen und den Geldausgleich der Erstattungsbeträge. — Auch bei diesem Übereinkommen und beim Übk. zum VBR. war wie bei den Verhandlungen im Güterverkehrsausschuß die Frage geprüft worden, ob sich etwa empfehle, das vom Internationalen Transportkomitee neu aufgestellte Übereinkommen betr. die Entschädigungen und Erstattungen im internationalen Verkehr (IE) für den Verein zu übernehmen und hierzu die für die Zwecke des Vereins erforderlichen besonderen Bestimmungen nur als Zusatzbestimmungen herauszugeben. Der Ausschuß kam zu der Meinung, daß dies nicht zweckmäßig wäre und daß die Form des selbständigen Übereinkommens beizubehalten sei. Der Vorsitzende führte hierzu noch aus, daß neben den formellen Gründen, die in der Organisation des Vereins liegen (Zuständigkeitsabgrenzung der Vereinsversammlung und des Personenverkehrsausschusses im FEÜ.) eine Reihe sachlicher Erwägungen hierfür sprechen, so namentlich der Umstand, daß im IE. neben der Regelung von Erstattungen auch die Entschädigungsregelung u. a. m. enthalten sei, wofür der Verein im Übk. zum VBR., in den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften und den Ermittelungsvorschriften wesentlich eingehendere Bestimmungen habe, deren Beibehaltung geboten sei. Dabei bestünde auch die Hoffnung, daß auch diese eingehenderen Bestimmungen des Vereins wieder im Laufe der weiteren Entwicklung für den größeren Bereich der im Internationalen Transportkomitee zusammengeschlossenen Verwaltungen übernommen und so immer mehr Gemeingut aller Eisenbahnen werden könnten. Der Entwurf für das neue „FGEÜ." wird in der Vereinsversammlung behandelt werden.

Ähnliche Gesichtspunkte ergaben sich weiter auch bei der Umarbeitung des den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Teils des Übk. zum VBR. Hier wurde ein Entwurf für ein neues „Verbandsübereinkommen", und zwar für einen selbständigen „Teil I, Personen- und Gepäckverkehr" aufgestellt, in dem unter Berücksichtigung der durch das IÜP. nebst Zusatzbestimmungen hervorgerufenen Änderungen der Einheitlichkeit wegen da, wo dies angängig war, der Wortlaut des IE. übernommen ist; bei sachlichen Abweichungen wurden die in der Regel weitergehenden bisherigen Vereinsbestimmungen beibehalten.

Schließlich wurde noch ein Entwurf für die Anpassung der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (GAV.), soweit sie den Personen- und Gepäckverkehr behandeln, an die neue Sachlage durchberaten und angenommen. Diese GAV. sollen ebenfalls gleichzeitig mit dem IÜP. in Wirksamkeit treten. Die Vorbereitung der völligen Neugestaltung der GAV. im Einvernehmen mit dem Deutschen Verkehrsverband, die in gleicher Art wie im Güterverkehrsausschuß in Angriff genommen werden soll, wurde einem Unterausschuß übertragen.

Auch in Altona fanden die Ausschußteilnehmer durch den Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Schneider und Reichsbahnrat Freytag liebenswürdigste Aufnahme, so daß am Schluß der Tagung die Freude an dem harmonischen Zusammensein und Zusammenwirken im Verein allgemein zum Ausdruck kam. Eine Rundfahrt durch die Hafenanlagen Hamburgs, zu der der Hamburger Senat eingeladen hatte, bot ein packendes Bild von Arbeit und Tatkraft und von dem Wesen des Weltverkehrs. Kbr.

Berichtigung.

...de Aufsatz „Zur Frage der Ämterorganisationen" von ...-baurat R. Enßlin in Nr. 30, Seite 854 dieser Zeitung sind ...er ...ucklegung einige Worte leider ausgelassen, wodurch der Sinn des Satzes unverständlich bleibt. Es muß dort in der 2. Spalte Zeile 22 richtig heißen: „Da solche vermöge ihrer zwangsläufigen Art nicht wohl vernachlässigt werden können und in der Hauptsache während der Fahrt abgemacht werden."

Die Schriftleitung.

Die italienischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1923/24[1]).

Das Gesamtnetz, das am 30. Juni 1923 aus 15 720 km Regelspur- und 727 km Schmalspurbahnen bestand, war am 30. Juni 1924 auf 15 745 bzw. 742 km gewachsen. Außer dieser Vergrößerung des Netzes durch den Bau einiger neuer Linien wurden mehrere Strecken mit zweiten Gleisen ausgerüstet. Ebenso wurden zahlreiche Bahnhöfe, Empfangsgebäude, Lokomotivbehandlungsanlagen, Wagenschuppen usw. vergrößert und neuzeitlich eingerichtet.

Die elektrisch betriebenen Linien vermehrten sich im Berichtsjahre um 80 km Streckenlänge, entsprechend einer Gleislänge von 210 km.

Die Hauptmerkmale des Betriebsjahres 1923—1924 sind der beträchtliche Rückgang des Fehlbetrages und die starke Verringerung des Personals. Vom Jahre 1919 bis 1921 war die Zahl der Bediensteten ganz erheblich gestiegen, eine Erscheinung, die sich nach dem Kriege auch in Deutschland recht sehr bemerkbar gemacht hatte. Im September 1921 war der Höchststand mit 240 915 Köpfen, einschließlich der vorübergehend Beschäftigten und der für den Schiffsdienst notwendigen erreicht. Seit jener Zeit wurden Neueinstellungen gesperrt, die natürlichen Abgänge nicht mehr ersetzt, so daß sich die Zahl der Bediensteten allmählich den Bedürfnissen eines ordentlichen Betriebes anpaßte. Vom September 1921 bis zum Juni 1922 verringerte sich die Zahl der im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Personen um 13 000, also um etwa 6 % des Höchststandes; im Geschäftsjahre 1922/1923 wurden weitere 21 000 Bedienstete (Verringerung um 9 % der Höchstzahl) auf Grund außerordentlicher Ermächtigung der Staatsregierung entlassen. Im Jahre 1923/24 wirkte sich diese Sonderermächtigung weiter aus, so daß in diesem Jahre einschließlich des natürlichen Abganges etwa 31 000 Bedienstete aus dem Dienste der Staatsbahnen ausschieden. Auf diese Weise war der Personenstand auf 176 000 Köpfe, einschließlich derer für die Nebenbahnen auf Sizilien, für die Schiffahrt und der sonstigen nicht unmittelbar im Eisenbahndienst Beschäftigten zurückgegangen; im eigentlichen Betriebe der voll- und schmalspurigen Staatsbahnen sind 172 000 Bedienstete tätig, so daß auf 1 km Streckenlänge etwa 10 und auf 1 Million Achskilometer ungefähr 39 Bedienstete entfallen; es ist dies das Verhältnis, das auch vor dem Kriege bestand. Diese Verringerung des Personalbestandes brachte natürlich eine ganz beträchtliche Senkung der persönlichen Ausgaben mit sich, so daß im Berichtsjahre 356 Millionen Lire weniger an Gehältern und Löhnen als im Jahre vorher ausgegeben wurden. Diese Ersparnis wurde allerdings durch Lohn- und Gehaltserhöhungen und durch Zahlung von Entschädigungen an abgebaute Bedienstete verringert. Die durchschnittliche Bezahlung eines Bediensteten ging trotzdem von 10 837 auf 10 562 L. jährlich zurück.

Die gesamten Ausgaben und Einnahmen des Staatsbahnnetzes innerhalb der alten Grenzen, einschließlich der Schiffahrt, beliefen sich auf

	1923/24	1922/23
Gesamteinnahmen	3480 Millionen	3177 Millionen Lire
Gesamtausgaben	3778 „	4083 „ „
Fehlbetrag	298 „	906 „ „

Wenn das finanzielle Ergebnis der Bahnen in den neuen Provinzen (Trient, Istrien) mitberücksichtigt wird, erhöhen sich die Fehlbeträge entsprechend auf 412 Millionen Lire für 1923/1924 und 1032 Millionen für 1922/1923.

Im einzelnen verteilen sich die Einnahmen auf die verschiedenen Betriebszweige folgendermaßen (Schiffahrt und neue Provinzen sind nicht berücksichtigt):

Einnahmen	1923/1924	1922/1923	Vermehrung
Personenverkehr . . .	1195 Mill.	1112 Mill.	83 Mill. Lire
Gepäck und Hunde . . .	50 „	47 „	3 „ „
Güterverkehr . . .	2034 „	1800 „	234 „ „
Insgesamt	3279 Mill.	2959 Mill.	320 Mill. Lire

Einnahmen	1923/1924	1922/1923
auf 1 km Streckenlänge	216 958	197 521 Lire
„ 1 Zug-km	30,62	27,95 „
„ 1 Achs-km	0,80	0,76 „

Die Vermehrung der Einnahmen durch den Personenverkehr ist teilweise durch Tariferhöhung, teils durch Anwachsen des Verkehrs verursacht; dasselbe trifft für den Güterverkehr zu, bei dem 2,5 % der vermehrten Einnahmen auf Tariferhöhung und 10,5 % auf stärkeren Verkehr usw. entfallen.

Die Ausgaben für Lokomotivbrennstoff waren im Betriebsjahre um 38 Millionen Lire niedriger als im Vorjahre, obwohl der Beschaffungspreis für 1 t Kohle etwas höher war (196 L. anstatt 190 L.). Diese Ersparnis ist also ausschließlich dem v[…] Kohlenverbrauche durch die Lokomotivpersonale zu[…] Verbrannt wurden im Jahre 1923/1924 an Kohle 2 605[…] 2 894 792 t im Jahre 1922/1923, entsprechend einem[…] von 58,4 kg anstatt 66 kg für 1000 tkm.

Besonders erwähnt ist der starke Rückgang im Ö[…] der im Jahre 1923/1924 nur die Hälfte des Verbrau[…] jahres betrug. Auch die Kosten für die Unterhaltun[…] zeuge wiesen eine beträchtliche Verringerung auf; […] für diesen Zweck im Berichtsjahre etwas mehr als 10[…] Lire weniger ausgegeben als im Vorjahre, dank den[…] besser gewordenen Arbeitsverhältnissen in den Eise[…] stätten sowie den größeren Leistungen der Werkstät[…] selbst, wie auch den etwas zurückgegangenen Preis[…] schaffung von Fahrzeugen und Material. Auch w[…] gemeine Besserung des Unterhaltungszustandes der […] hierbei von günstigem Einfluß, da weniger Arbeiten a[…] zeugen auszuführen waren, ohne daß deren Leistun[…] darunter litt.

Die Ausgaben für die Unterhaltung der Gleise v[…] sich infolge niedriger Beschaffungspreise der Ba[…] 14 Mill. Lire.

Die Gesamtförderungskosten betrugen in den bei[…] Rechnungsjahren:

	1923/1924	[…]
für 1 Zug-km	33,03 L.	[…]
„ 1 Achs-km	0,86 „	[…]

Die Betriebszahl ist von 122,40 auf 102,9 im Jahre […] rückgegangen.

Die Zahl der Fahrzeuge wurde im Berichtsjahre […] unwesentlich vermehrt. Es waren vorhanden für jede[…] der Betriebsstrecken:

	1923/1924	[…]
Dampf- und elektr. Lokomotiven . . .	0,445	
Personenwagen	0,644	
Gepäckwagen	0,287	
Güterwagen	10,059	

Der durchschnittliche Ausbesserungsstand der Fah[…] lief sich im Jahre:

	1923/1924	[…]
Dampflokomotiven	21,1 %	[…]
elektr. Lokomotiven	19,7 %	[…]
Personenwagen	35,8 %	[…]
Gepäckwagen	31,3 %	[…]
Güterwagen	11,6 %	[…]

Infolge der allgemeinen Besserung des Betriebszus[…] Fahrzeuge konnte das Werkstattpersonal beträchtlich […] werden, ohne daß durch diese Maßregel die Zahl der v[…] betriebstüchtigen Fahrzeuge verringert wurde. Fol[…] sammenstellung zeigt, daß die Zahl der betriebsfähi[…] zeuge bezogen auf 1 km Streckenlänge sogar größe[…] vor dem Kriege; daß die Zahl der Lokomotiven be[…] je 100 Wagen etwas kleiner geworden ist, liegt daran[…] die Zahl der schweren Lokomotiven beträchtlich größ[…] im Jahre 1913.

	1923/1924	1922/1923	[…]
Lokomotiven auf 1 km Streckenlänge	0,326	0,299	
Wagen auf 1 km Streckenlänge . . .	9,726	9,382	
Für je 100 Wagen verfügbare Lokomotiven	3,581	3,375	

Geleistet wurden in den betreffenden Jahren:

	1923/1924	1922/1923
Personenwagenachs-km .	1247 Mill.	1181 Mill.
Personenzug-km . . .	66 „	64 „
Güterwagenachs-km . .	2706 „	2555 „
Güterzug-km	47,2 „	48,5 „

Es folgt hieraus, daß die Fahrzeuge, besonders […] verkehr besser ausgenutzt wurden als früher, so daß […] sem Umstande ein gut Teil der Ersparnisse an Per[…] Brennstoffkosten zu verdanken ist.

Das mittlere Gewicht der Züge betrug:

	1923/1924	1922/1923
Dampfzüge	301,6 t	291,2 t
elektr. beförderte Züge . .	331,1 t	273,8 t

Die Zahlen der Achsen war im Durchschnitt:

	1923/1924	1922/1923
für Personenzüge	21,0	20,3
für Güterzüge	53,1	49,1

[1]) Einige kurze Mitteilungen über die in dem Aufsatze behandelten Ergebnisse sind bereits in Nr. 8 S. 232 dieser Zeitung gebracht. Die Schriftleitung.

tlere Tragfähigkeit der Güterwagen verminderte sich auf 17,95 t, da die nach Beendigung des Krieges an gegebenen Güterwagen etwas kleinere Tragfähigkeit die italienischen Wagen selbst; auch das Gewicht der n Durchschnittsachse ging von 5,106 t auf 5,025 t zu-

lauf eines Güterwagens dauerte im Jahre 1923/1924 im a 6 Tage und 10 Stunden, während er im Jahre och 7 Tage und 6 Stunden erforderte; die durchschnitt- nsportwege waren von 191 auf 177 km zurückgegangen, dem Vorkriegswerte von 170 km schon ziemlich nahe

lenverbrauch der Lokomotiven hatte sich, wie schon gesagt, beträchtlich verbessert, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

Kohlenverbrauch für 1 Zug-km	1923/24	1922/23	1913/14
einschl. Verschiebedienst . .	18,64 kg	20,40 kg	13,61 kg
Kohlenverbrauch ausschl. Verschiebedienst	19,73 „	21,56 „	14,18 „
Verbrauch für 100 tkm	58,40 „	66,50 „	53,90 „

Am 30. Juni 1924 waren 2 Millionen Tonnen Kohle vorhanden, entsprechend einem Vorrate für 9 Monate; der Lauf der Züge war regelmäßig, die Zahl der Unfälle hat sich beträchtlich verringert. (Aus Rivista Tecnica della Ferrovie Italiane, März 1925.)

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

rdnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 21. Juli Grund der Verordnung vom 29. Oktober 1920 (RGBl.) ird die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember Bl. 1909 S. 93 ff.) wie folgt geändert:

31 Ziffer (2) erhält folgende Fassung:

des Gepäckstück muß mit der genauen und dauerhaft n Anschrift des Reisenden (Name, ständiger Wohn- nung), dem Namen der Versand- und Bestimmungs- sowie dem Tage der Auflieferung versehen sein. Nicht gekennzeichnetes Gepäck kann zurückgewiesen wer- ltere Bezeichnungen (Eisenbahnbeförderungszeichen, rderungszeichen sowie andere Zeichen, die mit Eisen- rderungszeichen verwechselt werden könnten) von den Gepäckstücken entfernt sein.

40 Ziffer (2) erhält folgende Fassung:

des Stück muß die genaue Anschrift des Empfängers, en der Versand- und Bestimmungsstation und den Tag ieferung tragen. Nicht derartig gekennzeichnetes Ex- kann zurückgewiesen werden. Ältere Bezeichnungen hnbeförderungszeichen, Postbeförderungszeichen sowie Zeichen, die mit Eisenbahnbeförderungszeichen ver- werden könnten) müssen von den Stücken entfernt ll die Sendung dem Empfänger nicht zugeführt werden, der Anschrift jedes Stückes noch der Vermerk „Zur olung" oder „bahnlagernd" beigefügt sein.

§ 2 sind die Ziffern (7) und (8) zu streichen, an deren folgende neue Ziffer (7):

r Absender hat die Stückgüter haltbar, deutlich und in rwechslungen ausschließenden Weise zu bezeichnen. zeichnungen müssen mit den Angaben im Frachtbrief immen. Ältere Bezeichnungen (Eisenbahnbeförde- hen, Postbeförderungszeichen sowie andere Zeichen, Eisenbahnbeförderungszeichen verwechselt werden müssen entfernt sein.

hsverkehrsministerium hat unterm 15. Juli 1925 einige und Ergänzungen der Anlage C verfügt. Das Nähere der Verordnung in Nr. 30 des Reichsgesetzblattes, vor.

r neue Präsident der Reichsbahndirektion Berlin, Dr. er seine Stellung in Berlin am 27. Juli angetreten n einer Besprechung mit den Vertretern der Berliner ne Ziele dar. Er betonte dabei u. a., daß der kauf- Geist, der jetzt in die Deutsche Reichsbahn einge- ie höfliche Behandlung der Kunden der Reichsbahn Der Grundsatz der Höflichkeit dem Publikum gegen- daher von seinen Beamten soweit als möglich beachtet ber das Publikum müsse Nachsicht üben, da die durch das Dawesgutachten finanziell stark gebunden hnelligkeit im Nahverkehr werde durch die kommende ng der Stadtbahn vergrößert werden. Grundsätzlich pff auch mit den anderen Verkehrsmitteln Hand in en im Interesse des Verkehrs und der Allgemeinheit. chrankenloser Wettbewerb, sondern ein verständiges rbeiten sei das Ziel. In einer sich daran anschließen- che brachten die Pressevertreter ihre Wünsche zur d der neue Reichsbahnpräsident erklärte seine Be- it, den Wünschen der Presse jedes mögliche Ent- en zu zeigen.

zung des Verwaltungsrats. An Stelle des verstor- iedes des Verwaltungsrates der Deutschen Reichs- schaft, Reichsbahndirektionspräsident Sarre, ist vom Treuhänder für die Eisenbahnobligationen Delacroix der Geh. Baurat Paul Habich zum Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ernannt worden.

— **Die Lohnverhandlungen der Eisenbahnarbeiter.** Am vergangenen Sonnabend haben die einleitenden Verhandlungen zwischen der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den vertragschließenden Arbeitnehmervereinigungen über die Kündigung der Lohnbestimmungen des Lohntarifvertrages stattgefunden, in denen die Organisationen der Eisenbahnarbeiter ihre Forderungen mitgeteilt und begründet haben, die auf eine allgemeine Aufbesserung der Stundenlöhne hinausgehen. Die Forderungen machen zum Teil noch eine weitere Präzisierung seitens der Vertreter der Arbeitnehmerorganisationen erforderlich, die Anfang nächster Woche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugestellt werden sollen. Auf Grund der dann im einzelnen feststehenden Forderungen wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sodann in ihre nähere Prüfung eintreten. Zwischen beiden Parteien besteht darin Übereinstimmung, daß die sich daran anschließenden Verhandlungen etwa am 17. d. M. wieder aufgenommen werden sollen.

— **Schrankenbedienung.** Die Häufung folgenschwerer Unfälle durch Überfahren von Fuhrwerken auf Wegübergängen infolge unterlassener oder unzeitiger Schrankenbedienung veranlaßt die Hauptverwaltung, die Reichsbahndirektionen zu ersuchen, die in Betracht kommenden Bediensteten bei Ausübung ihres Dienstes scharf zu überwachen und darauf bedacht zu sein, daß alle nach Lage der Verhältnisse durchführbaren Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Wegübergängen getroffen werden. Unzuverlässige Bedienstete sind aus dem Schrankendienst zu entfernen.

— **Eisenbahnausbesserungswerke.** Das Eisenbahnausbesserungswerk Regensburg ist mit Wirkung vom 16. Juli 1925 als selbständiges Eisenbahnausbesserungswerk aufgehoben worden. Die weiter bestehende Wagenabteilung Regensburg (WRe) ist dem Eisenbahnausbesserungswerk Weiden angegliedert. Die Lokomotivausbesserung ist mit dem 16. Juli 1925 eingestellt.

— **Tagesrückfahrkarten Saßnitz Hafen-Trälleborg.** Wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, sind jetzt Tagesrückfahrkarten zwischen Saßnitz Hafen und Trälleborg zum Preise von 18 ℳ für 1./2. Klasse und 12 ℳ für die 3. Klasse eingeführt worden, die an allen Tagen zur Fahrt auf den deutschen und schwedischen Fährschiffen zwischen den beiden Uferstationen gelten. Das Anlandgehen in Trälleborg ist nicht gestattet. Die Fahrten können mit folgenden Fähren ausgeführt werden: Ab Saßnitz Hafen 2.02 nachts und 4.16 nachm., ab Trälleborg 9 Uhr vorm. und 10.58 nachm. Für die Inhaber von Tagesrückfahrkarten genügt, sofern sie deutsche oder schwedische Staatsangehörige sind, ein polizeilicher Personalausweis mit Lichtbild als Ersatz für den an sich erforderlichen ordnungsmäßigen Reisepaß.

— **Wahlweise gültige Fahrkarten für Rheinstrecken.** Neuerdings werden, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, vom Mitteleuropäischen Reisebüro (MER) Fahrscheine verausgabt, die auf der Strecke zwischen Köln und Mainz oder Teilen dieser Strecke für die Eisenbahn oder die Dampfer der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt gelten. Näheres ist bei sämtlichen MER-Büros zu erfahren.

— **Zur Frage der Schadensersatzpflicht der Reichsbahn.** In letzter Zeit sind Schadensersatzansprüche für verlorengegangene Stückgüter von einigen Reichsbahndienststellen mit der Begründung abgelehnt worden, daß das Stückgut den Namen des Absenders in auffallender Schrift getragen habe oder daß bei dem Stückgute durch Befühlen der Inhalt festzustellen gewesen sei und somit der Anreiz zum Diebstahl gegeben gewesen wäre. Da dieses Verfahren der Reichsbahn zu Prozessen geführt hat, hat

der Reichsverband der Deutschen Industrie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, gebeten, zu erwägen, daß in die Eisenbahnverkehrsordnung zu § 86 eine Bestimmung aufgenommen werde, die besagt, daß Diebstahl und sonstiges unaufgeklärtes Abhandenkommen des Gutes nicht als eine Gefahr anzusehen sei, die mit der Verladung im offenen Wagen oder mit der fehlenden oder mangelhaften Verpackung verbunden ist. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, erteilte dem Reichsverbande der Deutschen Industrie unter dem 18. Juli — 11. Nr. 2106 — auf seine Vorstellungen hin den nachfolgenden Bescheid:

„Wie uns die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern mitgeteilt hat, ist der in Ihrem gefälligen Schreiben zuerst erwähnte Schadensfall durch Vergleich geregelt worden. In dem erwähnten zweiten Falle ist die Haftpflicht der Eisenbahn anerkannt und voller Schadensersatz geleistet worden.

Der Eisenbahn steht zweifellos das Recht zu, sich bei Verlust, Beschädigung oder Minderung mangelhaft verpackter Güter — in Anbetracht ihrer sonst strengen Haftung bis zur höheren Gewalt — auf den ihr gesetzlich eingeräumten Haftausschließungsgrund des § 86 (1) 2 in Verbindung mit § 86 (2) der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu berufen. Auch aus der Rechtsprechung ist eine Verpflichtung der Eisenbahn zur bedingungslosen Befriedigung von Ansprüchen infolge von Diebstählen oder sonstigen unaufgeklärten Abhandenkommens des Gutes nicht herzuleiten. Das Reichsgericht hat vielmehr im Gegenteil (zu vgl. Erkenntnis vom 14. April 1923 — I 561/23 —) entschieden, „es werde die Gefahr des Diebstahls an mangelhaft verpackten Gütern nicht nur dadurch hervorgerufen, daß die Umhüllung der Ware infolge des Verpackungsmangels zerstört und diese dadurch dem Zugriff von Dieben preisgegeben wird, sondern schon dadurch, daß der Mangel den Inhalt der Sendung erkennbar macht, infolgedessen einen Anreiz auf diebisches Gesindel ausübt und so den Entschluß des Täters zur Verübung des Diebstahls herbeiführt“.

Es soll nicht verkannt werden, daß die Bestimmungen im § 86 der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Haftbeschränkung bei besonderen Gefahren in manchen Fällen Härten für die Geschädigten in sich schließen. Zur möglichsten Abstellung solcher Härten sind deshalb die Reichsbahndirektionen vor einiger Zeit, entsprechend der mehr kaufmännischen Einstellung der Reichsbahn, angewiesen worden, tunlichstes Entgegenkommen zu üben und bei G a n z verlust mangelhaft verpackter Sendungen im Vergleichswege, allerdings ohne Anerkennung jeden Rechtsanspruchs, auf den an sich begründeten Einwand aus § 86 (1) 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu verzichten, es sei denn, daß die besonderen Umstände des Einzelfalles ein derartiges Entgegenkommen unangebracht erscheinen lassen. Bei Beschädigung und Minderung wird der Einwand weiter erhoben werden, wenn nicht nach den Tatumständen des Einzelfalles eine Regelung im Vergleichswege geboten erscheint.

Ein weitergehendes Entgegenkommen der Eisenbahn kann nicht in Aussicht gestellt werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft kann sich angesichts ihrer derzeitigen Finanzlage und als Hauptträgerin der Reparationsverpflichtungen mit einer Verschärfung der gesetzlichen Haftungsbestimmungen zu ihren Ungunsten jedenfalls nicht einverstanden erklären.

Was im übrigen den Hinweis auf das Internationale Übereinkommen betrifft, so möchten wir nicht unerwähnt lassen, daß in dem neuen Übereinkommen (veröffentlicht im Reichsgesetzblatt II von 1925 S. 183) der deutsche und französische Text insoweit in Übereinstimmung gebracht worden sind, als das Wort „avarie“ in den Bestimmungen über die Haftausschließung (früher Art. 31, jetzt Art. 28) durch „dommage“ ersetzt worden ist. Eine Verschiedenheit zwischen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und dem Internationalen Übereinkommen in dieser Hinsicht besteht also nicht mehr.“

— **Wann ist ein Sitzplatz im Eisenbahnwagen belegt?** Noch immer sind, zumal während der Hauptreisezeit, unliebsame Auseinandersetzungen zwischen den Reisenden wegen Belegung von Plätzen in den Eisenbahnabteilen zu beobachten. Es sei daher nochmals darauf hingewiesen, daß durch Hinlegen einer Zeitung oder eines Buches auf die Sitzbank sowie durch Niederlegen des Handgepäcks im Gepäcknetz ein Anspruch auf den darunter befindlichen Sitzplatz nicht erworben wird. Als besetzt gilt der Platz n u r, wenn Handgepäck, Kleidungsstücke, zumindest ein Hut, und dergleichen darauf niedergelegt sind. Bei Zügen, in denen der Anspruch auf einen Sitzplatz durch die Lösung einer Platzkarte erworben ist, bedarf es dieser Maßnahme natürlich nicht.

— **Die Kleinbahn Bonn-Königswinter-Honnef.** Der Bau der neuen Kleinbahn Bonn-Königswinter-Honnef hat in der letzten Zeit gute Fortschritte gemacht. Der Bahnkörper einschließlich der Betriebseinrichtungen ist soweit fertiggestellt, daß in einigen Wochen die Anlagen in Betrieb genommen werden können. Die Bahn wird einen bequemen Besuch der herrlichen Orte im Bonner Rheinbecken zu jeder beliebigen Tageszeit
Mit den elektrischen Bahnen Köln-Bonn, Bonn-Gode
Bonn-Siegburg zusammen bietet sich nunmehr am
Siebengebirges ein Verkehrsnetz, das mit seinen sch
sichtswagen den weitestgehenden Wünschen gerecht

— **Der Berliner Ferienverkehr 1925.** Die auch
Jahre in der ersten Ferienwoche vorgenommene Zählu
den Berliner Fernbahnhöfen und in den Reisebüros im
kehr abgefertigten Personen hat, wie die Reichsze
Deutsche Verkehrswerbung mitzuteilen in der Lage ist
nahme von über 50 000 Reisenden gegenüber der erst
woche des Vorjahres ergeben. Die stärkste Steigerun
Settiner Bahnhof mit einem Mehr von über 12 000 ab
Personen auf, dann folgten der Lehrter Bahnhof, der
Bahnhof und der Bahnhof Friedrichstraße mit einer
von rund 8500, 7800 und 6400 Reisenden. In den Reiseb
den über 600 Fahrkarten mehr als im vorigen Jahre
Insgesamt war eine Zunahme von 13,9 % gegenüber
jahre zu verzeichnen. Die für die Ferien s o n d e r zü
gabten Fahrkarten sind in diesen Zahlen nicht mitenth
erhebliche Verkehrszunahme in diesem Jahre dürfte
das andauernd günstige Reisewetter zurückzuführen se

— **Der Berliner Verkehr im ersten Halbjahr 1925.**
bis jetzt vorliegenden Ermittelungen über den Umfan
liner Verkehrs wurden im ersten Halbjahr 1925 mit d
Ring- und Vorortbahnen 266,5 Millionen Personen befö
Schnellbahnen beförderten im gleichen Zeitraum 92,1
die Straßenbahn 362,9 Millionen und die Omnibusse 35,3
Personen. Nimmt man einen entsprechenden Verke
im zweiten Halbjahr an, so würde der Jahresverkehr rd
lionen Personen betragen, was einer Zunahme des
gegen das Vorjahr um 11 % und gegen das Jahr 1913
entsprechen würde.

— **Rheinisch-westfälische Schnellbahn.** Wie aus
gemeldet wird, beschäftigte sich der Vorstand der nord
Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindus
seiner Sitzung am 29. Juli d. J. mit dem Plan für den
tigten Bau einer Schnellbahnverbindung Dortmund-K
Vorstand hielt die weitere Verfolgung des Planes be
zeitigen Wirtschaftslage für unausführbar. Der Bau
bei entsprechender Kreditgewährung Verwirklichung f
Wirtschaftskreise hätten um so mehr Grund, sich den
Schnellbahn zu widersetzen, als unbefriedigende finan
gebnisse mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten
den Schultern der Wirtschaft aufgebürdet würden.

— **Reichsbahn und Jahrtausendausstellung in Köln.**
gedruckten Führer durch die Jahrtausendausstellung ül
wir nachstehende Ausführungen:

R a u m 67: E i s e n b a h n e n. Die Rheinlande wa
ein wichtiges Kreuzungsgebiet des europäischen We
und von der Strategie des Verkehrs ist dieses Land st
beachtet und gesucht worden wie durch die Strategie de
Sicher ist sein reichhaltiges Städtewesen mit aus der
bedeutsamer Straßenverknotungen zu erklären, ebens
Rücksicht auf die Sicherung der Straßen die Fülle de
aber auch der Landzölle steigerte.

Der ältere Landverkehr wurde mit Hilfe des gro
rädrigen Wagens und seiner Hälfte, des eigenarti
rädrigen schweren Karrens, durchgeführt, der zug
schwere Pferderasse erforderte. Daneben bestanden R
für die Personenbeförderung, die bei der wohlhabend
besonders seit dem 16. Jahrhundert in fast jedem Hau
handen und besonders an fürstlichen Höfen schon sehi
ziert waren (mit Speise-, Schlafwagen u. dgl.). Diese
kehrsmittel wurden durch die Post nicht unwesentlich
aber in ungeahnte Leistungsfähigkeit durch die
überführt.

Die Rheinlande sind in der Geschichte der deutsche
klassischer Boden.

Hier hat der preußische Bergfiskus im Saargebiet
1816 zwischen einer seiner Zechen und der Saar ei
S c h i e n e n p f e r d e b a h n, den „F r i e d e r i k e
n e n w e g“, zur Beförderung seiner Kohlen eingericht
im Jahre 1819 eine in den örtlichen Staatswerken gebau
L o k o m o t i v e des europäischen Festlandes allerding
lich versuchte, wie auch später im Saargebiet di
S t a a t s b a h n Preußens von Saarbrücken nach Be
1847 bis 1852 geplant und gebaut wurde. Die Prinz
Bahn, eine frühere, 1831 fertiggestellte Pferdebahn
nach Langenberg (später bis Vohwinkel), war die erst
Aktienbahn.

Die erste Vollbahn kam im Rheinland von Düssel
Erkrath im Dezember 1838 in Gang.

(und der Agitation von Männern, wie Harkort, Camp-
ıd Hansemann, und der Tätigkeit Abraham Oppenheims
ıav Mevissens kam die Eisenbahnentwicklung bald in
, und seit Ende der 1830er bis in die 1850er Jahre
echts und links des Rheins bis hinauf nach Baden die
ın gebaut, und zwar durch Eisenbahngesellschaften,
ie ein Hauptgebiet bearbeitete. Daneben drang aber in
nischen Staaten auch der Einfluß des Staates vor. In
provinz führte das im Jahre 1850 zur Gründung einer
ußischen staatlichen Direktion zu Elberfeld.
19 bis Mitte der 1880er Jahre wurden die Gesellschaften
ıcht. Dazu verbanden sich Preußen und Hessen im
16 zu der bekannten Eisenbahngemeinschaft, über die
hneller, als es die Anhänger des Reichseisenbahnge-
hnten, die Reichsbahn entstand.

hentwickelte westdeutsche Volkswirtschaft und der
her rege Verkehrsgeist seiner Bevölkerung haben dann
im Kleinbahnwesen für Deutschland wichtige Neu-
eschaffen.

ten entstand im Jahre 1862 die erste Schmalspurbahn
ıds: die Bröhltalbahn im Westerwald, im Jahre
erste Bergbahn mit Seilbetrieb und bedeutenderer
n der Malbergbahn zu Ems, 1899—1903 die erste
ebahn im Wuppertal, im Jahre 1906 die erste
sche Schnellbahn: die Rheinuferbahn
nach Bonn.

und ist dazu der Anteil der Leistungen der Bahnen am
sonders im Güterverkehr; er steht etwa auf einem
r gesamtdeutschen Umsätze, und hierfür entfällt die
der auf das Ruhrgebiet.

nlichkeiten: Friedrich Harkort; geb. am
ar 1793 auf Harkorten i. Westf., gest. am 6. März 1880
ich bei Dortmund. Propagierte den Bau von Bahnen
der 1820er Jahre, besonders dann Köln-Minden (fertig

Camphausen; geb. am 10. Januar 1803 in Hüns-
Aachen, gest. am 3. Dezember 1890 in Köln, Mitbe-
er Rheinischen Eisenbahn (Linie Köln-Aachen 1835
ertig 1841).

d ansemann; geb. am 12. Juli 1790 in Finkenwärder
rg, gest. am 4. August 1864 in Schlangenbad. Trat für
on Bahnen ein, beteiligt an der Entwicklung besonders
ischen und Köln-Mindener Bahn.

Oppenheim; geb. 1803, gest. am 10. Oktober 1878
. Mitbegründer der Rheinischen Eisenbahn.

Mevissen; geb. am 20. Mai 1815 in Dülken,
3. August 1899 in Godesberg. Präsident der Rheinischen
Gesellschaft zu Köln von 1844—1880. Beantragte auch
ündung des Vereins Deutscher Eisenbahn-
ungen, die 1847 erfolgte.

v. d. Heydt; geb. am 15. Februar 1801 in Elberfeld,
13. Juni 1874 in Berlin. Gründer der Bergisch-Mär-
senbahngesellschaft in Elberfeld (1843).

; der erste Direktor der ältesten preußischen Eisen-
ion Elberfeld (1850).

van der Zypen; geb. am 28. November 1826 in
st. am 19. März 1863 in Deutz. Gründer der Waggon-
45).

harlier; geb. am 1. April 1814 in Aachen, gest. am
894 in Köln.

chließt sich eine Beschreibung der von den einzelnen
direktionen, Kleinbahnen, Werken usw. ausgestellten
le (Bilder, Modelle usw.).

**Forderungen gegen die belgisch-französische Eisenbahn-
den gemischt-gerichtlichen Kommissionen.** Dem Ver-
u der Industrie- und Handelskammer zu Berlin,
41, sind von zuverlässiger Seite Mitteilungen über die
von Regieschäden zugegangen. Wesentlich ist die
g, daß die Rechtsprechung auf Grund der deutschen
gen über die Eisenbahnhaftpflicht erfolgt. Erstattung
kosten, auch wenn die Regie ihre Übernahme ablehnt,
Umständen erreichbar, ebenso beschleunigte Auszah-
bereits zuerkannten, aber noch ausstehenden Forde-
Berufungen gegen Urteile der gemischt-gerichtlichen
nen sind zulässig, wenn das Streitobjekt einen Wert
000 ℳ hat. Die Frage, ob trotz des Nichtbestehens
ngsvorschriften bei der Regie auch für die Beförde-
dem 16. März 1924 Ansprüche gegen die Regie zu-
, soll noch anläßlich der vor der Berufungsinstanz
elnden Fälle entschieden werden. Die Mitteilungen
hrend der Sprechzeit des Verkehrsbureaus der Indu-
Handelskammer in Berlin, Klosterstr. 41 (10 bis 3 Uhr,
10 bis 1 Uhr) sowie auch bei den übrigen deutschen
mmern eingesehen werden.

— Aufhebung des Sichtvermerkzwanges zwischen Deutschland und Österreich. Im Auswärtigen Amt ist am 29. Juli das zwischen der Deutschen Reichsregierung und der Österreichischen Bundesregierung vereinbarte Abkommen über die Beseitigung des Sichtvermerkzwanges von dem Reichsminister des Auswärtigen und dem österreichischen Gesandten unterzeichnet worden. Nach Inhalt des Abkommens können die Angehörigen des einen Staates das Gebiet des anderen Staates über jede amtlich zugelassene Grenzübergangsstelle jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses, aus dem sich die Staatsangehörigkeit des Paßinhabers einwandfrei ergibt, ohne Sichtvermerk betreten und verlassen. Für Kinder unter 15 Jahren genügt an Stelle des Passes ein amtlicher Ausweis über Namen, Alter, Staatsangehörigkeit und Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt des Kindes; der Kinderausweis muß bei Kindern über zehn Jahren mit einem von der ausstellenden Behörde abgestempelten Lichtbild versehen sein. Für den gemeinschaftlichen Grenzübertritt von Personengruppen, die aus deutschen Reichsangehörigen oder österreichischen Bundesangehörigen oder aus Angehörigen beider Staaten bestehen, gilt eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Sammelliste als Paßersatz. Das Abkommen wird am 12. August d. J. in Kraft treten.

— Güter-Tarifstelle für Metallindustrie und Metallhandel. Dieser im Jahre 1923 gegründete und in das Vereinsregister eingetragene Verein mit dem Sitz in Köln bezweckt die Wahrnehmung gemeinsamer Interessen am Verkehrs- und Tarifwesen, und zwar insbesondere durch Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Vertreter der an der Erzeugung und Bearbeitung von Nichteisenmetallen beteiligten Wirtschaftsgruppen im Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission, die Beratung und Unterstützung der Mitglieder in allgemeinen Verkehrsangelegenheiten und verkehrsrechtlichen Fragen, insbesondere durch Herausgabe regelmäßiger Veröffentlichungen.

Mitglieder des Vereins können solche deutsche Firmen oder Vereinigungen von Firmen werden, die sich mit der Verarbeitung oder dem Handel von Metallen befassen. Vorsitzender des Vereins ist Direktor Unholtz. Am 13. Juli 1925 fand die 5. ordentliche Mitgliederversammlung statt, an der auch je ein Vertreter des Tarifamts München und der Reichsbahndirektion Elberfeld teilnahmen. In der Sitzung wurden vorzugsweise tarifarische Angelegenheiten behandelt. Organ des Vereins ist der in Köln erscheinende „Metallverkehr“, Wochenblatt der Güter-Tarifstelle für Metallindustrie und Metallhandel e. V.

— Verkehrswissenschaftliche Tagung des Vereins deutscher Ingenieure in Düsseldorf und Köln. Im Herbst dieses Jahres, und zwar in der Woche vom 20. bis 26. September, wird der Verein deutscher Ingenieure, wie wir schon kurz in Nr. 18, S. 525 mitgeteilt haben, eine Güterumschlagsverkehrswoche in Düsseldorf und Köln veranstalten. Diese Tagung soll der wissenschaftlichen Erörterung und der Darstellung der wichtigen Fragen des neuzeitlichen Güterumschlagverkehrs, seines neuesten Standes und seiner Weiterentwicklung unter besonderer Hervorhebung der Wirtschaftlichkeit dienen. Sie ging aus der Eisenbahntechnischen Tagung hervor, die vom Verein deutscher Ingenieure in enger Verbindung mit der Deutschen Reichsbahn veranstaltet wurde und im Herbst des vergangenen Jahres 5000 führende Fachmänner aus aller Welt in Berlin vereinigte.

Die Tagung findet in den beteiligten Kreisen der Eisenbahn, der Schiffahrt, der Straßen- und Kleinbahnen, des Kraftverkehrs, der Luftfahrt, der Industrie und des Handels, besonders aber der Spedition außergewöhnliches Interesse. Alle diese Kreise haben klar erkannt, daß die Erörterungen der nachstehend zusammengestellten Berichte führender Fachmänner des Inlandes und Auslandes von höchster Bedeutung für das Verkehrswesen, für Handel und Industrie und für die staatlichen und kommunalen Verwaltungen selbst sind. Die Behandlung der wichtigen Fragen des neuzeitlichen Güterumschlages bietet außerdem aber auch für den bereits im Berufsleben stehenden Nachwuchs eine hervorragende Gelegenheit, die vorliegenden Fragen und ihre Lösungen kennen zu lernen, die zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Güterumschlag nutzbar gemacht werden sollen.

Die Tagung ist ausschließlich der nutzbringenden Erörterung der die Fachwelt und die Wirtschaft bewegenden Fragen gewidmet; sie umfaßt Berichte und Besichtigungen wichtiger technischer Betriebe; gesellige Veranstaltungen hingegen treten durchaus zurück und sind im Tagungsprogramm nicht vorgesehen. Dienstag, 22. September, nachmittags, finden Besichtigungen des Kohlenumschlags im Hafen Wanne, der Zeche Rheinpreußen und der Hochofenanlage Rheinhausen mit Vorführung eines Großgüterwagenzuges sowie einiger der bedeutendsten industriellen Betriebe Düsseldorfs statt.

Ein voller Tag, Mittwoch, 23. September, ist der Besichtigung des Duisburg-Ruhrorter Hafens gewidmet, die so durchgeführt

wird, daß die Teilnehmer der Tagung einen ausgezeichneten Einblick in Anlage und Betrieb dieses größten Binnenhafens erhalten. Am Sonnabend, 26. September, nachmittags, ist nach Schluß der Tagung eine besondere Führung durch die Kölner Baufachmesse vorgesehen.

Nachstehend veröffentlichen wir das umfangreiche Programm der für die Tagung vorgesehenen Berichte:

Montag, 21. September.

1. Geh. Rat Prof. Dr. Klingenberg: Probleme des Güterumschlagverkehrs.
2. Prof. Dr. Helm, Berlin: Technische und wirtschaftliche Fragen des Umschlagverkehrs.
3. Dr. Weirauch, Berlin: Organisation und Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnstückgutverkehrs.
4. Gen.-Dir. Schwab, Düsseldorf: Zusammenarbeit der Eisenbahn mit den Straßen- und Kleinbahnen.
5. N. N.: Leistungsfähigkeit der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Massen- und Stückgutverkehr.
6. Dir. Thiele, Köln: Organisation und Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs der Binnenschiffahrt.
7. Oberreg.-Rat Dr. Teubner, Berlin: Der Eisenbahnkraftwagenverkehr.
8. N. N.: Die Aufgaben der Straßenbahnen für den Güterverkehr.
9. Reg.-Baurat Hoffbauer, Duisburg: Die Bedeutung des Schiffahrtverkehrs für die einzelnen Güter.
10. Reg.-Rat Spannuth, Braunschweig: Aufgaben der öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften.
11. Oberreg.-Rat Poelmann, Elberfeld: Vorzüge und Nachteile der Bahnspedition sowie Wege zu ihrer Verbilligung.
12. N. N.: Die Anforderungen der Spedition an die Güterumschlagverkehrsmittel und -einrichtungen.
13. Dr. Kes, Berlin: Anforderungen der Spedition an den Kraftwagenbetrieb.
14. Ing. Hollitscher, Wien: Die Förderanlage des Umschlagverkehrs.
15. Prof. v. Hanffstengel, Berlin: Vereinfachung und Verbreitung der Förderanlagen durch Vereinheitlichung.
16. Dir. Schäfer, Braunschweig: Pneumatische Förderung von körnigem Gut.

Dienstag, 22. September.

17. Bergass. Rath, Essen: Die Anforderungen des Massengüterverkehrs an die Eisenbahn.
18. Dir. Müller, Gerthe: Aufgaben und Bedeutung der Straßen- und Kleinbahnen für den Massengüterverkehr.
19. Dir. Etterich, Duisburg: Schiffahrt und Massengüterverkehr.
20. Dir. Buser, Basel: Die Bedeutung der Rheinkanalisation für den Güterumschlagverkehr.
21. Dir. Tillich, Mülheim: Fragen des Massengüterverkehrs.
22. Reg.-Baurat Germanus, Duisburg: Die Hafenanlage von Duisburg-Ruhrort.

Mittwoch, 23. September.

Besichtigung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen.

Donnerstag, 24. September.

23. Reichsbahndir. Bode, Halle: Die Bedeutung der Technik für die Güterverkehrswirtschaft.
24. Prof. Aumund, Berlin: Wirtschaftliche Grundlage der Lagerung und Stapelung.
25. Dir. Simon-Thomas, Utrecht: Zweckmäßigste Ausrüstung der Güterverkehrsmittel der Eisenbahn.
26. Gen.-Dir. Lehmann, Köln: Aufgaben der neuzeitlichen Technik für den Güterumschlagverkehr durch Straßen- und Kleinbahnen.
27. Prof. Dr. Junkers, Dessau: Bedeutung der Luftfahrt für den Güterverkehr.
28. Dir. Beneke, Altona: Konstruktionsfragen der Lastkraftwagen für den Güterumschlagverkehr.
29. Obering. Aders: Nürnberg: Normalisierung der Kraftwagen für den Güterverkehr.
30. Dr. Bäseler, München: Schnellgüterverkehr.
31. Dr. Kayser, Beuel: Bedeutung der Transportgefäße für die Industrie der Steine und Erden.
32. Dir. Schmitt, Mannheim: Milchversorgung der Großstädte.
33. Min.-Rat Verlohr, Berlin: Fischereiverkehr Geestemünde.
34. Ziv.-Ing. Zander, Berlin: Vorratswirtschaft mit Düngemitteln.

Freitag, 25. September.

35. Geh. Rat de Thierry, Berlin: Anforderungen des neuzeitlichen Güterumschlagverkehrs an den Hafenbau.
36. Gen.-Dir. de Roode, Rotterdam: Rotterdamer Güterumschlag und technische Mittel zu dessen Bewältigung.
37. Dir. Olofsson, Stockholm: Schwedischer Erzumschlag.
38. Baurat Wehrspan, Wanne: Kohlenverladung an Binnenwasserstraßen.
39. Oberbaurat Sieveking, Hamburg: Kohlentransp… Kohlenumschlag im Hamburger Schiffs- und Bahnverk…
40. Dir. Dr. Dronke, Bremen: Neuzeitliche Technik … Aufgaben im Betriebe großer Stückguthäfen.
41. Oberbaurat Schulze, Emden: Die Emdener Hafena…
42. Dr. Foerster, Hamburg: Der Berliner Westhafen.
43. Mag.-Rat Dr. Schultz, Königsberg: Königsberger … umschlag.
44. Reichsbahndir. Dr. Spieß, Berlin: Die Bedeu… Rückfracht für die einzelnen Verkehrsmittel.
45. Dr. Böttger, Düsseldorf: Die Durchtarifierung v… gütern bei den einzelnen Verkehrsmitteln.

Sonnabend, 26. September.

46. Obering. Ringers, Ymuiden: Die volkswirtschaft… deutung der Tarife und der Betriebsausgaben der … institute.
47. N. N.: Mitwirkung der Handelskammern im Verke…
48. Oberreg.-Rat Hellmann, München: Lufttarife un… verkehr.
49. Min.-Rat Tecklenburg, Berlin: Die Selbstkosten d… bahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung.
50. Dr. Pricken, Mainz: Einfluß der Tarifgestaltung … Güterverkehr der Schiffahrt.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsba… schaft ist der Vizepräsident Windscheid zum Direk… Hauptprüfungsamts ernannt worden.

Österreich.

— **Durchgehender Güterverkehr zwischen den Nie… und Österreich.** Mit 10. Juli d. J. sind für den Güt… zwischen den Niederlanden und Österreich neue Besti… in Kraft getreten. Nach diesen Bestimmungen können … im Verkehr zwischen den Niederlanden und Österr… Frachtgelder nach Wahl des Absenders bei der Auf… Güter bezahlt oder an den Empfänger überwiesen werd… nahmen nach Eingang und Barvorschüsse sind nur in … rung des Versandlandes zugelassen, und zwar sind Na… nach Eingang in der Richtung aus den Niederlanden … Höchstbetrag von 100 holländischen Gulden, in der … aus Österreich von 300 Schillingen beschränkt. Bei Be… von Gütern als beschleunigtes Eilgut werden für d… reichischen Durchlauf die Bestimmungen des österr… Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, für Schne… angewendet.

— **Eine neue Besoldungsordnung der Bundesbahnang…** Nach monatelangen schwierigen Verhandlungen ist zwi… Generaldirektion der Bundesbahnen und der Personalv… eine Einigung wegen der schon im Bundesbahngese… sehenen Besoldungsordnung erzielt worden. System und … der neuen Gehaltsordnung sind die gleichen wie in d… in Geltung gestandenen Besoldungsbestimmungen; di… nung des Bediensteten fußt auf seiner Verwendung; … wendungsgrundsatz bleibt also beibehalten. Dagegen … Verwendungsgruppen verschwunden und durch 20 … gruppen ersetzt worden.

Jeder Bedienstete wird auf Grund seiner Verwendun… dieser Gehaltsgruppen eingereiht. Innerhalb der einz… haltsgruppen gibt es 17 Gehaltsstufen, die die Vorr… kennzeichnen, das heißt bei jeder Vorrückung gelangt … bedienstete innerhalb seiner Gehaltsgruppe in die näc… Gehaltsstufe.

Die neue Besoldungsordnung kennt im Gegensatz … zwei Arten der Beförderung: die Beförderung auf G… Zuweisung eines höheren Postens und die automatisc… derung nach Ablauf einer gewissen Dienstzeit. Die … rung der Beamten in das neue Gehaltsschema erfolgt a… der Verwendung und Dienstzeit unter Einziehung ei… der Wirtschaftsprämien. Die Familienstandzulagen bl… verändert. Die Ortsklasseneinreihung wird der für di… angestellten im Gesetzwege verfügten Ortsklasseneinte… gepaßt.

Die Besoldungsregelung soll mit Wirksamkeit vom … 1925 durchgeführt werden; die erstmalige Anweisung … Bezüge wird für den 1. September 1925 in Aussicht g…

Die aus der Besoldungsreform erwachsenden Mehr… werden, insoweit für ihre Bedeckung nicht schon ge… durch Ersparnisse bei den Betriebsausgaben gedeckt w…

— **Die österreichische Fahrbetriebsmittelindustrie.** … Lokomotiv- und Wagenfabriken Österreichs sind erst… reichend beschäftigt; die meisten Betriebe mußten weg… reichender Bestellungen der Österreichischen Bundesb…

en schon vor geraumer Zeit auch zur Erzeugung aschinen übergehen. Die Hereinnahme von Auslands- betrifft meist Umbauten und Wiederherstellungen von en für Polen und andere Staaten. Größere Inlandbe- werden den Fabriken aus der Fortsetzung der Elektri- ifallen, und diese Aufträge dürften die Fabriken für eit beschäftigen. An Maschinen (soweit sie von den fabriken erzeugt werden) kommen für die Ausfuhr re Dieselmotoren in Betracht, für deren Absatz nach Ländern günstige Aussichten bestehen. In der Haupt- n die österreichischen Lokomotivfabriken im Vorjahre in der letzten Zeit für ausländische Rechnung ge- Die Übernahme solcher Auslandsaufträge dürfte sich hsten Zukunft wegen des scharfen internationalen bes in neuen Lokomotiven schwierig gestalten; stellungs- und Umbauaufträge werden immer seltener, parks der verschiedenen Staaten wieder instand ge- n und überdies überall darauf gesehen wird, daß solche möglichst im eigenen Lande durchgeführt werden. Die n Fahrzeugen überhaupt (ohne Autos) hat im ersten r 1925 607,2 t betragen (gegen 1816,2 t im ersten r 1924 und 2746,8 t im ganzen Jahr 1924). Um so kommen den Unternehmungen bei der schwierigen e Aufträge an elektrischen Lokomotiven für die West- en. Im Gegensatz zu den Lokomotivfabriken sind die iken ziemlich ausreichend für das Inland beschäftigt. n nicht nur Aufträge von den Bundesbahnen (nament- üterwagen) herein, sondern auch die Elektrisierung ftnn gab neue Arbeitsgelegenheit. Daneben laufen Auf- Gemeinde Wien für die Straßenbahnen und Bestel- Spezialwagen. Die Wagenfabriken werden naturge- von den weiteren Anschaffungen der Bundesbahnen hen. Die Aussichten für Auslandsaufträge sind da- ü Wagen gering. Schon bisher beschränkten sich die erungen im allgemeinen auf Motorwagen für Straßen- d auf gelegentliche geringe Auslandslieferungen in a n (meist nach Rumänien und Südslawien).

ilhn auf das Kitzbühler Horn. Das Bundesministerium und Verkehr hat dem Hotelbesitzer Ernst Reisch in e m Verein mit Fritz Schober, Verwaltungsratsmitglied ag", Förderanlagenbau und Betriebs-A.-G. in Wien, gung zu technischen Vorarbeiten für eine Seilschwebe- n Kitzbühel auf das Kitzbühler Horn erteilt.

Ü rige europäische Länder.

ermolokomotiven in Rußland. In Nr. 26, S. 744, berich- daß die Maschinenfabrik in Kolomna zurzeit eine lomotive nach Professor Lomonossoff baut, und er- bei, daß die in Deutschland fertiggestellte und nach erführte erste Thermolokomotive dieser Bauart auf gsfahrt im Kaukasus stark beschädigt und zwecks m Lokomotivsammelschuppen kaltgestellt worden sei. alten wir von Herrn Professor Lomonossoff und der n-Aktiengesellschaft für Lokomotivbau in Düssel- berg folgende Zuschrift:

Professor Lomonossoff als Besteller und die Hohenzollern- lschaft für Lokomotivbau als Generalunternehmerin , daß die erste Thermolokomotive nunmehr in Ruß- ersuchsfahrten und im Betrieb sich in jeder Beziehung t. Der Ölverbrauch der Lokomotive beträgt im t nur den 4,5. Teil gleichwertiger Dampflokomo- ichem Dienste. Die Fahr- und Zugeigenschaften der können desgleichen als ausgezeichnete angesprochen e Lokomotive hat bereits 22 000 km geleistet, darunter er den Kaukasus bis an die türkische und persische f der Rückkehr von dieser Fahrt, die allein mit nur erbrechungen eine Strecke von über 2500 km um- e ein Anker eines der fünf elektrischen Antriebs- kt. Da ein Reserveanker nicht zur Verfügung stand, letzten 400 km mit Zug mit nur vier Motoren ge- ch Rückkehr fuhr die Lokomotive mit eigener Kraft kstatt, um den beschädigten Anker neu wickeln zu

reibt uns der Verfasser der bemängelten Mitteilung, Fassung auf amtlichem russischen Quellenmaterial heskaja Shisn) beruhe.

hla xport, Gesellschaft zum Bau und zur Ausnutzung ühl usern in Rußland. Das Hauptkonzessionskomitee hat en der Aktiengesellschaft zum Bau und der Aus- Kühlhäusern für Ausfuhrwaren „Chladexport" d dem Rat der Volkskommissare der Sowjetunion gung vorgelegt. Die Gründung des „Chladexport" ch das Außenhandelskommissariat, die staatlichen en für Ein- und Ausfuhr der RSFSR. und der USSR., den „Chlebeprodukt", „Zentrosojus", „Selskosojus" und den „Sowtorgflot". Das Organisationsbüro der Gründer des Chladexport ist bereits an den Bau großer Butter- und Eier-Kühlhäuser im Leningrader Handelshafen herangetreten. Das für Butter bestimmte Kühlhaus ist für 300 000 Pud, dasjenige für Eier für 500 Wagen in Aussicht genommen. Man gedenkt die Kühlhäuser zum 15. Juni 1926 in Betrieb nehmen zu können. Die Satzungen der Gesellschaft sehen die Möglichkeit der Beteiligung ausländischen Kapitals vor. In den nächsten Tagen begibt sich B. Kubisch, Vorsitzender des Organisationsbüros, nach der Ukraine, wo der Bau eines Kühlhauses in einem der Schwarzmeerhäfen — voraussichtlich Odessa — in Aussicht genommen ist.

— **Eine neue Wagenfabrik in der Slowakei.** Mit 1. August wird in der neuerbauten Wagenfabrik in Tyrnau der Betrieb aufgenommen. In der Fabrik werden 600 bis 700 Arbeiter beschäftigt werden.

— **Schiffahrt auf dem oberen Rhein.** Die Schweizerische Bauzeitung (Nr. 2 Bd. 86) schreibt: „Der außerordentlich niedere Wasserstand des Rheins, der seit der Wiederaufnahme der Schiffahrt bis Basel um diese Zeit noch nie so ungünstig war, brachte eine Einstellung des gesamten Schiffahrtverkehrs mit sich. Auch die Personenschiffahrt bis Rheinfelden muß vorübergehend unterbrochen werden . . . ." usw. Die gegenwärtige Kalamität, schon bei etwa 800 m³/sek. Wasserführung, ist daher eine weitere Bestätigung für die absolute Notwendigkeit der Niederwasserregulierung zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt.

— **Italiens Kohleneinfuhr im ersten Vierteljahr 1925.** Italien hat im ersten Vierteljahr 1925 an Kohlen 2 440 000 t eingeführt, in der Hauptsache aus vier Staaten, nämlich aus England 1 640 000 t, aus Deutschland 630 000 t, darunter 50 000 t Reparationskohlen, aus den Vereinigten Staaten 85 000 t und aus Frankreich 60 000 t. Es sind 470 000 t mehr eingeführt worden als im ersten Vierteljahr 1924. Im Vergleich zu diesem letzteren Vierteljahr hat Amerika seinen Anteil um 45 % herabgesetzt gesehen, Deutschland seinen Anteil an Handelskohlen um 27 % und Frankreich um 11 %. England dagegen hat seinen Anteil an den Lieferungen nach Italien um 30 % erhöhen können.

— **Güterbeförderung im Rechnungsjahr 1924/1925 auf den italienischen Staatsbahnen.** Am 30. Juni l. J. hat das Rechnungsjahr 1924/25 der italienischen Staatsbahnen seinen Abschluß gefunden. Über die Güterbeförderung ist folgendes bekannt:

Güterbeförderung	Tonnen	% gegenüber dem Vorjahre	Wagenladungen	% gegenüber dem Vorjahre
Verladung in den Stationen	38 915 111	+ 15,15	4 750 621	+ 9,94
„ „ „ Häfen	15 207 763	+ 12,72	1 041 135	+ 13,59
Güter aus dem Auslande und Anschlußbahnen	9 047 974	+ 31,90	715 980	+ 25 88
Summe	63 170 848	+ 16,67	6 507 736	+ 12,08

Der Zuwachs von 16,67 % gegen das Vorjahr kann ein außerordentlicher genannt werden und ist ein Zeichen des Aufschwunges des Handels und der Industrie. Im vorausgegangenen Rechnungsjahre (1923/24) erreichte der Zuwachs nur 12 %; in der Vorkriegszeit rechnete man auf einen jährlichen Zuwachs von ungefähr 5 %.

In den drei großen Hafenstädten belief sich die Verladung in Genua auf 5 962 598, in Venedig auf 1 595 385 und in Triest auf 1 497 318 Tonnen, mit folgenden Prozentsätzen gegen das Vorjahr Genua + 13,56, Venedig + 8,01, Triest — 3.09.

— **Stationsnamenänderung.** Die Station der italienischen Staatsbahnen Livorno Vercellese der Strecke Turin-Mailand hat ab 1. Juli 1925 ihren Namen in Livorno Ferraris abgeändert.

— **Direkte internationale Fahrkarten.** Bekanntlich ist die endgültige Abrechnung der internationalen Personenverkehrsverbände noch eine überaus langwierige, so daß erst jetzt ein Vergleich zwischen den ersten Semestern der Jahre 1923 und 1924 angestellt werden kann.

Was die italienischen Staatsbahnen anbelangt, so betrugen ihre Anteile für von und nach Italien verkaufte direkte Fahrkarten im 1. Semester 1923: Richtung Italien-Ausland 5 300 000 Lire, Richtung Ausland-Italien 6 800 000 Lire, und im 1. Semester 1924 7 100 000 Lire und 10 000 000 Lire.

Im Verkehr nach und von Deutschland sind folgende Ziffern gegenüber zu stellen: 1923 aus Italien 710 000 Lire, nach Italien 225 000 Lire, 1924 aus Italien 950 000, nach Italien 350 000 Lire.

— **Ein Geschenk der italienischen Eisenbahner an ihre englischen Kollegen.** Anläßlich der Feier des ersten Jahrhunderts des Bestehens der Eisenbahnen (Strecke Stockton-Darlington, am 27. September 1825 eröffnet), die bekanntlich während des internationalen Eisenbahnkongresses in London Anfang Juli d. J. abgehalten wurde, haben die Eisenbahner der italienischen Staatsbahnen ihren englischen Kollegen einen großen bronzenen Schild überreicht. Es ist ein Werk des Florentiner Bildhauers Italo Amerigo Passani und wurde in der Gießerei Capecchi in Pistoia gegossen. Es mißt 3,50 : 3,20 m. In einem von Bändern umflatterten Lorbeerkranze wird in einem Medaillon das Brustbild Stephensons von zwei Eisenbahnern, einem Maschinenführer und einem Streckenwärter, emporgehalten. In der unteren Leiste ist die erste primitive und die letzte Expreßlokomotive, getrennt durch das geflügelte Rad abgebildet. In der Mitte des Schildes ist zu lesen: A — GIORGIO — STEPHENSON — I — FERROVIERI D'ITALIA — MDCCCXVI—MCMXXV.

Die Kosten des Schildes wurden durch kleine Spenden im Subskriptionswege gesammelt.

— **Eisenbahnunglück bei Saint-Antoine-du-Rocher (Frankreich).** Der Expreßzug der Paris-Orléansbahn, der abends um 10 Uhr 25 von Le Mans abgeht und um 12.12 nachts in Tours ankommt, ist bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof von Saint-Antoine-du-Rocher, 19 km von Tours, am 29. Juli entgleist. Die Lokomotive ist umgestürzt. Drei Personen- und zwei Gepäckwagen sind vollständig zertrümmert.

Es sind nach den neuesten Meldungen 18 Reisende und der Lokomotivführer getötet und etwa 20 Reisende verletzt. Das Unglück ist darauf zurückzuführen, daß der Zug allzu schnell über eine Weiche fuhr und dabei entgleiste. An der Unglücksstelle darf der Schnellzug nur mit 30 km Geschwindigkeit fahren, da dort einige Weichen eingelegt sind. Es wurde aber festgestellt, daß der betreffende Schnellzug mit 95 km Geschwindigkeit gefahren ist. Die Entgleisung geschah in einer breiten Kurve von ungefähr 100 m Länge, 150 m vor dem genannten Bahnhofe.

— **Internationale Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft.** Die Gesellschaft nimmt eine Umwandlung ihres Aktienkapitals vor, indem 60 000 Vorzugsaktien von je 250 Franken Nennwert gegen 150 000 neue Vorzugsaktien von je 100 Franken im Verhältnis 5 : 2 ausgetauscht werden. Die Stammaktien (400 000 Stück) von je 250 Fr. werden gegen 100 000 neue Stammaktien von je 100 Fr. ausgetauscht.

— **Fährbootwagen.** Nicht alle englischen Bahnen haben das Verkehren der Fährbootwagen auf ihren Strecken zugelassen.

Der Stand ist zurzeit folgender:

1. Great Western nimmt leere Fb-Wagen zur Beladung an, weist aber beladene Fb-Wagen zurück.
2. Southern Railway nimmt beladene Fb-Wagen an, übernimmt aber keine leeren Fb-Wagen zur Beladung.
3. Die London Midland a. Scottish Railway übernimmt weder beladene noch leere Fb-Wagen.
4. Die London & North Eastern Railway übernimmt leere und beladene Fb-Wagen.

Die verschiedenartige Stellungnahme der Great Western und Southern Railway erklärt sich einerseits durch die Rücksichtnahme auf ihre eigenen Häfen, und andererseits durch alte Railway-Akte.

Fremde Erdteile.

— **Eine Küstenbahn in Palästina: Tarabius (Tripolis)-Beirut-Haifa.** Haifa entwickelt sich immer mehr zum Umschlagsplatz für den Handelsverkehr zwischen Mesopotamien und dem Westen und soll die besten Aussichten haben, an die Stelle der Hauptpunkte der Bagdadbahn zu treten. Man plant daher den Bau einer Eisenbahnlinie Tarabius (Tripolis)-Beirut-Haifa. Die Strecke von Haifa nach Ras-el-Nakura an der syrischen Grenze soll gemeinsam von englischen und französischen Gesellschaften gebaut werden, die Reststrecke Ras-el-Nakura bis Tarabius allein von einer französischen Gesellschaft. Von Tarabius besteht gute Verbindung mit Mesopotamien über Homs und Aleppo, so daß die Erzeugnisse des mesopotamischen Hinterlandes dann über Haifa nach Europa befördert werden könnten.

— **Die Oahu-Eisenbahn.** Die Anfänge des Eisenbahnbaues auf den Hawaii- oder Sandwichinseln reichen bis in das Ende der 1880er Jahre zurück. Um diese Zeit rief ein ehemaliger Schiffsoffizier, B. F. Dillingham, der die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Zuckerrohrbaues und andrer Erwerbszweige auf den Hawaii-Inseln bei Schaffung der erforderlichen Verkehrsmittel erkannt hatte, die Oahu-Eisenbahn- und Landgesellschaft ins Leben. Die erste, 13 engl. Meilen (20,9 km) lange Teilstrecke wurde auf der Insel Oahu im Jahre 1889 eröffnet. Heute umfaßt das Gesamtnetz 132 engl. Meilen (212,4 km), von denen 70,4 engl. Meilen (113,8 km) auf die Hauptstrecke Honolulu-Kahuku entfallen. Die Spurweite beträ (0,914 m), mehr als die Hälfte der Gesamtlänge der Stre in der Geraden. Der Oberbau besteht aus Breitfußschi rd. 30 kg/m und ist auf Rotholzschwellen verlegt, als dient reiner Korallenfels, der an den Landungsplätzen d schaft im Hafen von Honolulu gebaggert wird.

Eine der Haupteinnahmequellen der Bahn bildet die Be der Ananasfrüchte von den Pflanzungen nach den Konserv in der Stadt Honolulu. Die leeren Wagen werden während auf den Anschlußgleisen der Pflanzungen abgestellt. Na am frühen Morgen beladen sind, treffen die Wagen geg in Honolulu ein, um unmittelbar den Fabriken zugeführt z Der Versand der Fruchtkonserven erfolgt oft noch am selb wenn die Büchsen noch warm sind. Das Gewicht der von während eines Jahres beförderten Ananasfrüchte beläuft etwa 160 000 t.

Die Beförderung der reifen Früchte muß mit großer keit erfolgen, daher sind alle Züge mit durchgehender B selbsttätiger Kupplung ausgestattet. Um die Verteilung Wagen an die einzelnen Pflanzungen zu beschleunigen kräftige Lokomotiven der Bauart „Shay" beschafft, die ei gewicht von 78 t aufweisen und einen Zug von 70 leere über eine 3proz. Steigung nach dem Tafelland zu beför mögen, auf dem der Anbau der Früchte stattfindet.

Der Lokomotivpark der Oahu-Eisenbahn umfaßt zurzei schinen. Höchst eigenartig sind die Grundsätze, die bei merngebung der Lokomotiven beobachtet wurden. Die bei Lokomotiven der Gesellschaft erhielten die Zahlen 6 und 8 dem Alter einer Tochter und eines Sohnes des Begründers der Taufpate von Nr. 8 ist heute Schatzmeister der Ge Nr. 15 wurde nach einem anderen Sohne des Begründers b der heute das Amt des Präsidenten der Gesellschaft beklei nach einer zweiten Tochter. Die Nummern 43, 44, 45, 5 entsprachen dem Lebensalter leitender Beamten der Lini schaffungsjahre, während die Nummern 76 und 98 ges Bedeutung besitzen. Die erstere soll an den im Jahre schen den Vereinigten Staaten und der ehemaligen Regie Hawaii abgeschlossenen Gegenseitigkeitsvertrag erinnern, tere an die Erwerbung der Inselgruppe durch die U Jahre 1898.

— **Verkehrswerbung für Deutschland in Amerika.** A zeichnetes Verkehrswerbemittel erweist sich eine neue, amerikanischen Geschmack angepaßte Broschüre, die u Titel „Germany" von dem German Railroads Inf Office in Newyork herausgegeben worden ist. Die F hat das Format des amerikanischen Folders und ist Außenseite mit zwei hochkünstlerischen Titelbildern Die Einleitung des Textes bilden die prächtigen Worte frühere Botschafter in Berlin, Alanson B. Houghto vor seiner Abreise von der Reichshauptstadt sprach, denen er seine Landsleute aufforderte, in Schwärm Deutschland zu kommen, dem Land von Kant und Hege und Schiller, Beethoven und Wagner. Einen ausgez Platz nimmt auf der inneren Titelseite das Zitat vo Twain ein: „Sommer in Deutschland ist die Vollend Wunderschönen."

Der einleitende Text füllt nur zwei Seiten, um den Le zu ermüden. Es folgen dann 14 Seiten sehr schöne Ill tionen nach dem Muster des bekannten Bildschmu Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung. Ans daran ist eine kurze Zusammenstellung derjenigen d Städte gegeben, die den Amerikaner am meisten interessi folgt dann noch eine kurze Zusammenstellung der beka deutschen Kur- und Badeorte. Besonders zweckmäßig sich eine ungefähr zwei Seiten füllende Landkarte Deu mit Vorschlägen für Rundreisen durch Deutschland. insgesamt sechs solcher Rundreisen angeführt unter Erwähnung der Eisenbahnfahrzeiten und des Fa Amerikas Fachkreise, die im allgemeinen mit Reiselitera schwemmt werden, haben sich sehr anerkennend üb Werbebüchlein ausgesprochen.

— **Elektrischer Bahnbetrieb in Mexiko.** Die Eisenb Vera Cruz-Mexiko zählt zu den steilsten Vollbahnstre Erde; beim Aufstieg von der Küste zum mexikanisch lande hat sie einen Höhenunterschied von mehr als 27 überwinden. Die günstigen Erfahrungen, die man mit trischen Zugförderung auf Linien mit starken Steigu macht hat, gaben Veranlassung, auch auf der 48 km lang rampe Orizaba-Esperanza der Mexikanischen Eisenb sogenannten Maltraterampe, die eine Durchschnittssteig 4,7 % und eine Höchststeigung von 5,25 % aufweist, der schen Betrieb einzuführen. Die Umstellung hat sich, dem englischen Fachblatt „The Locomotive" entnehme aus bewährt. Während früher zur Bedienung des Verk der Maltraterampe 23 Dampflokomotiven der Bauart Fa

· und mit einem Dienstgewicht von 150 t erforderlich ...wältigen heute den gleichen Verkehr 10 elektrische ...ulokomotiven für 3000 Volt Spannung. Das Dienst- ...r Maschinen, die in gleicher Weise im Personen- wie ...rdienst verwendet werden, beträgt ebenfalls 150 t. Die ...uptgründe für die größere Leistungsfähigkeit der ...n Lokomotiven gegenüber den Dampflokomotiven ...nnähernd doppelt so große Geschwindigkeit auf den ... und ihre wesentlich höhere Dienstbereitschaft. Wäh- ...ampflokomotiven nur für rd. 30 % der Zeit im Zug- ...vendbar waren, stehen die elektrischen Lokomotiven ...wa 90 % der Gesamtzeit im Dienst. Ferner zeigte es ... nur eine elektrische Lokomotive den üblichen Per- ...on 8 Wagen auf der gleichen Steigung befördern kann, ...vor zwei Dampflokomotiven benötigt wurden. Im ...hr war es möglich, mit zwei elektrischen Maschinen ...660 t Gewicht zu fahren, während zwei Dampfloko- ...r Züge von 360 t zu befördern vermochten. Auch die ... der Züge ließen sich erheblich verkürzen, bei den ...gen z. B. für die Bergfahrt von 2 Std. 50 Min. auf ...Min., bei den Güterzügen von 4 Stunden auf 2 Std. ...e Durchschnittsgeschwindigkeit der Personenzüge er- ...von 16,4 km/Std. auf 25,8 km/Std., die der Güterzüge ...Std. auf 19,5 km/Std., wobei zu beachten ist, daß die ...igen entwickelte Höchstgeschwindigkeit etwa doppelt ...i.

...eferung der ersten elektrischen Lokomotiven erfolgte ...n 1924, die Aufnahme des elektrischen Vollbetriebes ...er v. J. Die gesamte elektrische Ausrüstung ein- ...der Lokomotiven wurde von der International General ...mpany in Schenectady, N. Y., geliefert. Der Strom ...n Wasserkraftwerk der Puebla Tramway Light and ...ppany zu Tuxpango erzeugt und im Unterwerk Mal- ...formt. Gegenüber dem Dampfbetrieb erbrachte der ...h Betrieb eine erhebliche Ersparnis an Betriebskosten ...ringerten Aufwand für den Kraftbedarf sowie durch ...er Abnutzung des Materials. Auch mit einer wesent- ...arnis an Löhnen infolge der Erhöhung der Zugge- ...eiten dürfte zu rechnen sein.

...aterampe ist die erste Vollbahnstrecke Mexikos, die ...chen Betrieb umgestellt wurde. Vom landschaftlichen ... bildet die Strecke zwischen Esperanza und Orizaba ...zvollsten Linien des Landes. In Esperanza befindet ...isende auf dem rauhen Tafellande des Innern, wäh- ...in Orizaba Orangenhaine und Kaffeepflanzungen ...

Wasserstraßenverkehr.

... über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten und ...hältnisse in Hamburg. Die Kleinwasserperiode ...auf der Elbe fast während des ganzen Monats Juli ...die gegen Mitte des Monats eintretende Besserung ...nur von kurzer Dauer und wurde schnell wieder von ...maligen Verschlechterung abgelöst. Erst mit dem ...utschland einsetzenden Wettersturz trat ein Um- ... Die Pegel in Dresden und Magdeburg zeigen zwar ...wegs schon vollschiffiges Wasser an — die letzten ...sind: Dresden minus 93 cm und Magdeburg plus ... er da bei dem schwachen Verladegeschäft Kahnraum ...ichlicher angeboten war, so genügte der eingetretene ...s doch, um die Lage des Frachtenmarktes ziemlich ...nzugestalten. Die Raten gingen wesentlich zurück ...lichkeiten der Wasserverladung sind deshalb wieder ...stärkere geworden. Hoffentlich wird die Besserung ...isse anhalten, in welchem Falle zu erwarten steht, ...hten noch weiter weichen werden. — Im Gegensatz ... der Wasserstand auf der Oder im Laufe des ganzen ... gut, so daß die Schiffahrt flott im Gang blieb.

...achten stellten sich am 31. Juli für komplette Kahn- ...tklassiges Schwergut:

...burg	30	nach	Aussig	81
...beck	31	„	Berlin — Kohlen	35
...	32	„	Berlin — Getreide	40
...	33	„	Breslau — schwere Futtermittel	72
...tzhafen	34			
...ittenberg	42	„	Breslau — Schwergetreide	78
...	50			
...	55	„	Halle a. S. (transito)	70
...	58			
...Tetschen	75			

...ige für 100 kg — alle Raten exkl. Bugsierlöhne.

...e Verbindung Hamburg-Helgoland-Westerland. Bis ... besteht werktäglich eine Dampferverbindung 8 Uhr ...b Hamburg, St. Pauli Landungsbrücken, nach Cux- ...and-Westerland/Sylt. Die Rückreise Sylt-Hamburg ...and Bahnhof 7 Uhr vorm.) erfolgt jeweils am nächstfolgenden Wochentag. An verschiedenen Sonntagen im August werden außerdem von Westerland/Sylt Sonntagsfahrten über Wyk nach Helgoland und von Hamburg nach Helgoland und zurück ausgeführt.

Eine weitere Verkehrsverbesserung mit Sylt wurde dadurch geschaffen, daß die Junkers Luftverkehrs-A.-G., Dessau, seit Mitte Juli einen regelmäßigen Passagier- und Postdienst eingerichtet hat. Ab Hamburg-Fuhlsbüttel täglich 8.45 vorm., ab Westerland Friesenhain täglich 1 Uhr nachm. Anschluß von und nach den Flugplätzen mit Auto. Flugpreis Hamburg-Westerland 50 ℳ.

— **Vom Straßburger Hafen.** Nachdem die Vorarbeiten für die Erweiterung der Straßburger Häfen erledigt sind, und das Abkommen betr. diese Arbeiten zwischen der Stadt und dem Staate durch das Gesetz vom 26. April 1924 seine Genehmigung erhalten hat, soll mit den Arbeiten am Beginn des kommenden Jahres begonnen werden. Das neue große Verbindungsbecken, das 80 m breit und 2500 m lang werden soll, bei einer Mindesttiefe von 3 m, hat die Aufgabe, die bisherigen Hafenkais mit den künftigen neuen, südlich der Stadt gelegenen, zu verbinden, und erfordert die Niederlegung mehrerer bewohnter Vorortsiedelungen und zugleich die Regelung der Übergänge über den Kleinen Rhein und anderer Verkehrswege.

— **Rhone und Rhein.** Auf dem kürzlich in Grenoble abgehaltenen französischen Binnenschiffahrtskongreß hat sich einer der Hauptberichterstatter, Ingenieur Conche vom Bautenministerium, über die Frage einer Wasserstraße Marseille-Elsaß ausgesprochen, aber in einer Art und Weise, mit welcher die zahlreich anwesende Genfer Delegation sich keineswegs einverstanden erklären konnte. Die Rhone, sagte er, hat ihr wirtschaftliches Versagen nur ihrer Isolierung zuzuschreiben. Es gibt dort keine großen Häfen, die als Verkehrsknotenpunkte wie in Deutschland die Schiffahrt mächtig anregen, und die Rhone bietet auch keine vorzüglichen Schiffahrtsbedingungen. Dem könnte man wohl abhelfen, aber die Ausgaben würden 2 Milliarden Franken betragen, also einen prohibitiven Charakter haben. Der Berichterstatter sprach sich daher unumwunden gegen den Ausbau der Rhone aus, der zurzeit keineswegs notwendig sei. Auch die Herstellung einer Großwasserstraße von der Rhone nach dem Elsaß sei überflüssig, und es genüge vollkommen die Verbesserung der der Rhone und der Saône benachbarten Kanäle. Der Verkehr werde die Ausgaben für die Durchführung einer Wasserstraße vom Mittelmeer nach dem Elsaß kaum rechtfertigen, und man dürfe niemals annehmen, daß man den Verkehr vom Rhein ablenken könne.

Luftverkehr.

— **Luftpost.** Seit 29. Juli sind im Verkehr mit Österreich auch Luftpostzeitungen mit Anschrift des Empfängers, die in Mengen von mindestens je 10 Stück von einer Zeitungsnummer verpackt sein müssen, zugelassen. Die Gebühr, die nach dem tatsächlichen Gewicht der Zeitungssendungen berechnet wird, beträgt 75 Pf. für je 1 kg.

Vom 29. Juli verkehren folgende neue Luftposten: 1. Berlin-Hamburg, 2. Berlin-Bremen. Am 1. August wird die Luftpostbeförderung auf folgenden Linien aufgenommen: 1. Berlin-Hannover-Dortmund, 2. Berlin-Dorsten-Amsterdam. Die bisherige Luftpostverbindung Berlin-Dorsten ab Berlin 3.30, an Dorsten 7.30, ab Dorsten 7.30, an Berlin 11.00, fällt künftig weg.

— **Der millionste Kilometer im Ost-West-Luftverkehr.** Die Deruluft hat im regelmäßigen Luftdienst im Juli 56 Flüge ausgeführt und hierbei 67 200 km zurückgelegt. Befördert wurden 138 Passagiere sowie eine Gesamtlast von ca. 21 649 kg. Nachdem die Luftverbindung von Moskau mit den westlichen Hauptstädten wie Berlin, London, Amsterdam, gesichert ist, besteht nach dem Osten planmäßiger Anschluß nach Charkow, Odessa, Orel und Kiew. Diese Kombinationen, welche den Atlantischen Ozean mit dem Schwarzen Meere verbinden, sind ein großer Fortschritt für die internationale Luftfahrt. Der millionste Kilometer im flugplanmäßigen Luftdienst wird demnächst erreicht sein.

Rechtspflege.

— **Zum Reichshaftpflichtgesetz.** (Erhöhung von Rentenansprüchen wegen Geldentwertung. Verjährung.) Die Geldentwertung in den Jahren 1922 und 1923 hatte für rechtshängige Ersatzansprüche aus dem Reichshaftpflichtgesetz vielfach die bedauerliche Folge, daß sie nichts mehr wert waren, wenn sie, vielleicht sogar erst nach mehreren Rechtszügen, zugesprochen wurden. Die Kläger suchten sich gegen diesen Rechtsverlust zu schützen, indem sie im Laufe des Rechtsstreites ihre An-

sprüche dem sinkenden Geldwert entsprechend erhöhten. Die Beklagten suchten diese Erhöhungen, wenn sie später als zwei Jahre nach dem Unfall geltend gemacht wurden, mit der Einrede der Verjährung zu bekämpfen, die sie auf § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes stützten. Dieser Kampf darf jetzt als zuungunsten der Eisenbahnbetriebsunternehmer entschieden gelten, nachdem der IV. Zivilsenat des Reichsgerichts das bemerkenswerte Urteil vom 17. Januar 1924 gefällt hat[1]), dessen Sach- und Streitstand folgender ist:

Die Klägerin hat aus einem am 17. Oktober 1918 erlittenen Straßenbahnunfall auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes Rentenansprüche gegen die Beklagte erhoben und, nachdem das Landgericht den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hatte, im zweiten Rechtszug am 22. Mai 1922 ihren Antrag infolge der eingetretenen allgemeinen Geldentwertung erweitert. Von der Beklagten ist dem erweiterten Anspruch die Einrede der Verjährung aus § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes entgegengesetzt worden. Die Einrede wurde vom Berufungsgericht verworfen und die Verwerfung vom Reichsgericht bestätigt aus folgenden Gründen:

„. . . . Ein weiterer Angriff der Revision richtet sich dagegen, daß das Berufungsgericht den Einwand der Verjährung verworfen hat. Ansprüche auf Schadensersatz nach dem Haftpflichtgesetz verjähren nach § 8 das. in zwei Jahren von dem Unfall an. Diese Frist ist hinsichtlich der mit der Klage geforderten 90 *M.* und der Rente von vierteljährlich 728 *M.* seit dem 1. November 1919 gewahrt. Die Revision macht aber geltend, der erweiterte Antrag sei erst am 10. Mai 1922 angekündigt und erst im Verhandlungstermin vom 22. Mai 1922 verlesen worden. Damals sei die zweijährige Verjährungsfrist abgelaufen gewesen, auch wenn man sie erst vom Eintritt der veränderten Verhältnisse an rechne. Diese Änderung habe, wie sich aus den eigenen Angaben der Klägerin über die fortgesetzt gesteigerten Wochenlöhne ergebe, vor dem 22. Mai 1920 eingesetzt. Klägerin habe also allen Anlaß gehabt, ihren Leistungsantrag schon vor diesem Zeitpunkt zu erhöhen oder einen entsprechenden Feststellungsanspruch zu erheben.

Die Verjährungseinrede ist vom Berufungsrichter mit Recht verworfen worden. Im Einklang mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts, die allerdings nur Anwendungsfälle des § 323 ZPO. im Auge hat (RGZ. Bd. 86, S. 182; Warn. 1913 Nr. 4 a. E., Leipz. Z. 1923, Sp. 349), kann davon ausgegangen werden, daß grundsätzlich für den Anspruch auf Rentenerhöhung die zweijährige Verjährungsfrist des § 8 R.Haftpfl.G. nicht vom Tage des Unfalls, sondern erst vom Eintritt der die Erhöhung bedingenden Änderung der Verhältnisse an zu laufen beginnt. Wäre diese Änderung nach dem 21. Mai 1920 eingetreten, so wäre die von dann ab laufende Verjährung durch die Erhebung des erweiterten Anspruchs in der mündlichen Verhandlung vom 22. Mai 1922 rechtzeitig unterbrochen worden (§ 209 Abs. 1 des BGB.), und es könnte nur noch in Frage kommen, ob nicht der Erhöhungsanspruch für die frühere Zeit verjährt wäre. Dies gilt aber nur für den Fall, daß der erhöhte Rentenanspruch nicht schon mit Erhebung der Klage (Oktober 1919) rechtshängig geworden ist. Der Berufungsrichter nimmt dies an. Er verkennt nicht, daß die Verjährung durch Erhebung einer Teilklage nur hinsichtlich des eingeklagten Teiles unterbrochen wird, ist aber der Ansicht, daß die Klägerin von vornherein ihren ganzen Anspruch habe einklagen wollen und eingeklagt habe. Die Erhöhung der Beträge sei nur durch eine andere Berechnung infolge der veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse (Geldentwertung) verursacht. Klägerin fordere mit der Klage auf Grund des § 249 Satz 2 des BGB. den zur Herstellung des früheren Zustandes in wirtschaftlicher Beziehung nötigen Geldbetrag. Die ursprünglich verlangte Summe habe sie den damaligen Zeitverhältnissen entnommen.

Diesen Ausführungen kann im wesentlichen beigepflichtet werden. Daß die Klägerin in der Klage ihren ganzen Erwerbsschaden geltend machen wollte, stellt der Berufungsrichter in rechtlich einwandfreier Auslegung der Klageschrift fest. Das würde allerdings den Eintritt der Verjährung hinsichtlich später geforderter Beträge dann noch nicht hindern, wenn die Klägerin in falscher Voraussicht der Schadensfolgen ihren vorhandenen Schaden zunächst unrichtig eingeschätzt hätte. So liegt jedoch hier die Sache nicht. Die mit der Klage verlangte Schadenssumme stellte den damals vorhandenen Schaden in seinem ganzen Umfange dar. Maßgebend für die endgültige Bemessung des Geldschadens nach § 249 flg. des BGB. ist nun regelmäßig nicht der Zeitpunkt der Klageerhebung, sondern derjenige der Urteilsfällung. Die Klägerin war infolgedessen gezwungen, wegen der mittlerweile eingetretenen Geldentwertung und der dadurch hervorgerufenen, für die Bemessung ihres Erwerbsschadens wesentlichen Lohnsteigerung die Schadenssumme (Rentensumme) anders, und zwar höher zu beziffern, als es in der Klage geschehen war. Es handelt sich bei dieser Erhöhung in Wahrheit um denselben, von Anbeginn vorhan[...] geltend gemachten Schaden, dessen Geldbetrag nur no[...] in dem sinkenden Geldwert der Mark seinen veränd[...] druck findet. Die geforderte Erhöhung stellt in solc[...] nicht den restlichen Teil des Anspruchs dar, sondern [...] eine andere Art seiner ziffernmäßigen Berechnu[...] Bd. 106, S. 184). Mit Unrecht wendet die Revision ei[...] dort entschiedene Fall insofern anders liege, als es si[...] um den trotz der Geldentwertung stets gleichbleibe[...] eines in Verlust geratenen Gegenstandes handle, wä[...] der erhöhte Rentenanspruch nicht aus der Geldentwert[...] hergeleitet werde, sondern, wie anzunehmen, noch a[...] Ursachen beruhe. Wie sich aus ihren Schriftsätzen [...] stanz ergibt, hat die Klägerin der Berechnung ihre[...] Rentenforderung die fortgesetzt gesteigerten Löhne [...] aufmacherinnen zugrunde gelegt. Diese hatten sich [...] der ganzen Entwicklung, welche die Verhältnisse de[...] marktes genommen hatten, schon damals der fortse[...] Geldentwertung angepaßt, ihre Steigerung beruhte [...] wesentlichen auf dem Sinken des Geldwertes. Mit [...] auch sachlich zutreffenden — Begründung ist de[...] anspruch im Laufe des Verfahrens erhöht worden (§ [...] ZPO.) Dann muß aber nach dem Vorhergesagten an[...] werden, daß der gesamte Anspruch bereits mit d[...] erhebung rechtshängig geworden ist und daß die d[...] wirkte Unterbrechung der Verjährung auch den erwei[...] spruch ergreift (§§ 209, 211 des BGB.) . . . .“

[1]) Abgedruckt in den Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band 108, S. 38, Nr. 9.

— **Zulässigkeit des Rechtsweges für Ansprüche v[...] bahnbeamten auf Höherstufung, die auf den Staatsve[...] den Übergang der Staatsbahnen auf das Reich vom 1. [...] gestützt werden.** Drei Eisenbahnobersekretäre in [...] und Mannheim, frühere badische Eisenbahnbeamte, [...] Übergang der badischen Staatsbahn in das Eigentum d[...] also am 1. April 1920, gemäß § 25 des Staatsvert[...] 31. März 1920 (RGBl. S. 773) in den Reichsdienst ü[...] worden. Die Beamtenklasse der Eisenbahnobersekretä[...] angehören, wurde in die Gruppe 7 der Reichsbesoldun[...] eingestuft. Die Kläger meinen jedoch, daß sie auf [...] bezeichneten Staatsvertrages Anspruch auf die Bezü[...] welche die Beamten der Gruppe 8 gezahlt erhalten. M[...] liegenden Klage begehren sie nach Einholung des erfo[...] Vorbescheids auf die Zeit vom 1. April 1920 bis End[...] Nachzahlung der ihnen nach ihrer Ansicht zu wenig [...] Bezüge, und zwar fordern sie diese in erster Linie al[...] beträge, in zweiter Linie als Ersatz des Schadens, den [...] zuständige Minister durch die Amtspflichtverletzung [...] haben soll, welche sie in der Vorenthaltung der str[...] träge erblickt wissen wollen. Das beklagte Deutsche [...] treten durch den Reichsverkehrsminister, hat die Ein[...] Unzuständigkeit des Rechtsweges erhob[...] Landgericht hat die Einrede nur in bezug auf die Scha[...] ansprüche, das Oberlandesgericht Karlsruhe in v[...] fange verworfen. Ebenso hat das Reichsgerich[...] Die reichsgerichtlichen Entscheidungs[...] hierzu besagen folgendes: Bei der Beurteilung der Zu[...] des Rechtsweges ist von dem Vorbringen der Kläg[...] Klageschrift auszugehen. Die klagbegründenden Beh[...] sind zwar nicht mit voller Deutlichkeit zum Ausdruck [...] Immerhin ergibt sich aus den dortigen Darlegungen [...] die Kläger Gehaltsansprüche erheben wollen, die i[...] ihrer Ansicht bei Berücksichtigung der Dienststellun[...] im Landesdienst vor ihrer Übernahme in den Reichsdi[...] hatten, auf Grund des mit Gesetzeskraft bekleideten [...] trages vom 31. März 1920 zustehen. Ausdrücklich w[...] Klage unter 4 hervorgehoben, daß nur solche Ansprüc[...] werden, die sich aus der längst erfolgten Anstellung [...] ergeben. Daß die Kläger nur Ansprüche dieser Art [...] haben, wird durch die im Tatbestand und in den Ents[...] gründen des Berufungsurteils auf Grund der Verh[...] ergebnisse festgestellten erläuternden Darlegungen [...] außer Zweifel gestellt. Denn hiernach wollen die K[...] der Klage nur erreichen, daß ihnen für die Zeit vo[...] 1920 bis Ende 1922 das Mehr an Gehalt zugebilligt wir[...] sie ihrer Meinung zufolge bei Zugrundelegung des [...] im Landesdienst zuletzt bezogenen Diensteinkommen[...] Berücksichtigung ihres Dienstalters nach Maßgabe de[...] soldungsgesetzen des Reichs und der Länder zu ent[...] Aufwertungsgrundsätze zu beanspruchen haben. Die [...] züge eines Amtes, das ihnen nicht verliehen ist, aber n[...] Dafürhalten hätte verliehen werden sollen, machen [...] geltend. In zutreffender Würdigung des Klagevorbrin[...] der Berufungsrichter aus, daß den Gegenstand de[...] Rechte bilden, welche die Kläger aus § 31 Nr. 1 des [...] trages über die Reichseisenbahnen ableiten zu können [...] Ob der Inhalt und der Umfang dieser Rechte von ihn[...] beurteilt wird, steht in dem jetzigen Abschnitt des V[...] nicht zur Entscheidung. Jedenfalls handelt es sich i[...]

ung vermögensrechtlicher Ansprüche der vom Reich nen Eisenbahnbeamten aus ihrem Dienstverhältnis, olgbarkeit im Rechtsweg durch Art. 129 Abs. 1 S. 4 ährleistet ist.

h ch der Ersatzansprüche, welche die Kläger auf die Amtspflichtverletzung des Ministers stützen, ergibt lässigkeit des Rechtswegs aus Art. 131 Abs. 1 S. 3 nnahme, daß die Kläger auf dem Wege über Art. 131 S. 1 RV., verbunden mit § 839 BGB., Ansprüche der Entscheidung zu unterbreiten suchen, für welche eg nicht offensteht, ist nach dem Dargelegten ausge-. - Die Revision war daher zurückzuweisen. (III 68/24. 2) K. M.-L.

§§ 84, 85 und 95 der EVO. Ein interessanter Fall der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage, bemerkens-ondere durch den Umstand, daß das Reichsgericht auf den meist nicht geläufigen Betriebsverhältnisse der mit großem Verständnis eingeht, hat in drei Instanzen ichte beschäftigt. Es liegt ihm ein Tatbestand zu-d schon öfters zur Entscheidung gestanden hat: Von onenkraftwagen, der auf einem offenen Eisenbahn- mit Decke verschlossen, befördert worden ist, fehl-d Ankunft auf der Bestimmungsstation mehrere Ge-außerdem war der Kraftwagen selbst beschädigt. Der angte Schadensersatz von der Eisenbahn. Das Kam-stellte den Klageanspruch dem Grunde nach fest, weil lle die Eisenbahn ein Verschulden treffe. Denn es ur zwei Möglichkeiten. Entweder hätten Leute der ei der Beschädigung und Beraubung des Kraftwagens oder die Bahn habe es an der nötigen Aufsicht fehlen r die Herausnahme des Magnetapparates, das Ab-er Metallteile und das Herausschneiden des Leders Täter etwa 20—25 Minuten gebraucht. „Hätte das ersonal seine Pflicht getan, so wären die Täter ge-rscheucht worden." Somit sei die Haftung der Bahn 88 EVO. begründet. Daß das Verschulden der Bahn ei, werde nicht angenommen, weshalb auch § 95 EVO. ndung finden könne.

bahn legte Revision ein und rügte diese Begründung ssig und rechtsirrig. Sie machte geltend, die Fest-er Fahrlässigkeit erfordere eine zutreffende Vor-Betriebsvorgänge während der Beförderung sowie n zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Ver-Diebstählen Dritter. Es handle sich um eine Be-on Württemberg nach Berlin, die mindestens e in Anspruch nehme. (Tatsächlich hat sie lauert.) Selbstverständlich sei der betreffende Wa-ändig in einen fahrenden Zug eingestellt gewesen, e öfters, auch nachts, auf Güterbahnhöfen abgestellt sen. Zu welcher Tageszeit die Diebstähle ausgeführt n, habe sich nicht feststellen lassen. Es sei sehr ch, daß dies nachts auf einem ausgedehnten Güter-chehen sei. Letztere hätten nicht selten eine Aus-n mehreren Kilometern, so z. B. der Güterbahnhof eine solche von 5 km. Sei aber der Diebstahl auf n Güterbahnhof zur Nachtzeit ausgeführt worden, ein Verschulden des Zugbegleitpersonals überhaupt age, sondern nur das Verhalten des Wächters des fs. Es könne aber der Eisenbahnverwaltung nicht erden, auf großen Güterbahnhöfen ein so zahlreiches onal anzustellen, daß jeder einzelne Wagen dauernd cht stehe.

e hsgericht sagt[1]): Diese Ausführungen sind be-as Berufungsgericht spricht bloß vom Zugbegleit-s geht also anscheinend von der Annahme aus, daß gen, auf dem der Kraftwagen verladen war, sich en auf der Fahrt befunden habe, oder daß Güter-wenn sie auf Güterbahnhöfen abgestellt sind, ständig personal besetzt seien. Jenes wäre aber schon mit igen Tatsache unvereinbar, daß die Beförderung raucht hat; und daß abgestellte Bahnwagen kein rsonal haben, ist allgemein bekannt. Wie sich aber orderrichter diese Vorgänge gedacht haben mag, ätte er an der Frage vorübergehen dürfen, ob auch sigkeit der Wächter der hier in Betracht kommenden fe anzunehmen wäre, eine Frage, deren Beantwor-rgfältige Berücksichtigung des Einzelfalles erfordert. man weiß, auf welchen Güterbahnhöfen für die in ende Strecke derartige Wagen abgestellt zu werden von welcher Ausdehnung und örtlichen Beschaffen-, kann man sagen, ob das Wächterpersonal der Vor-lhafter Beaufsichtigung trifft und ob es betriebs-rchführbar ist, jeden abgestellten Wagen mindestens inuten derart revidieren zu lassen, daß solche Dieb-stähle nicht vorkommen können. Dabei wird auch der Zustand des Eisenbahnwesens, wie er dreiviertel Jahre nach dem Kriege war, zu beachten sein (zu vgl. Urt. d. Sen. vom 21. Jan. 1922 im Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 964). Allgemein und grundsätzlich läßt sich die Frage niemals beantworten (zu vgl. Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn, 3/4. Aufl. S. 112 Anm. 18). Die Begründung des Vorderrichters trägt schon hiernach die Entscheidung nicht. Bemerkt sei noch, daß die Schlußausführung, wonach kein grobes Verschulden angenommen werde, sich mit der zuerst aufgestellten Möglichkeit nicht deckt, daß eigene Leute der Bahn an dem Diebstahl beteiligt wären. In diesem Falle würde die Eisenbahn für den Schaden so einzustehen haben, als hätte sie ihn vorsätzlich herbeigeführt . . . ."

[1]) es I. Z.-S. vom 10. Januar 1925. Juristische Wochen-ahrg. 1925 Heft 12 S. 1398 Ziffer 30.

Bücherschau.

— Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1925. Herausgegeben von der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittel-Gesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn. Kommissionsverlag Stollberg & Co., Berlin SW. 48, Druck von Gebr. Jänecke, Hannover. Preis 12 RM.

Das zuletzt erschienene Verzeichnis der „Beamten des oberen Dienstes bei der Deutschen Reichsbahn" für 1921—1922 wurde am 1. September 1921 abgeschlossen. Seitdem war das Erscheinen eingestellt. Dieser Mangel machte sich namentlich innerhalb der Reichsbahnverwaltung selbst, darüber hinaus aber auch in den Kreisen der Behörden, Verkehrsunternehmungen, Verkehrsinteressenten usw. sehr fühlbar, und zwar um so mehr, als die Reichsbahn inzwischen durch Umstellung und teilweise Umorganisation tiefgreifende Änderungen erfahren hat, die wieder mit weitgehenden Personalveränderungen, Änderung der Titel usw. verbunden waren. Um so mehr ist das lang erwartete Erscheinen des neuen bereits in Nr. 29 S. 848 d. Ztg. kurz erwähnten Verzeichnisses zu begrüßen, das nach Unterlagen der Hauptverwaltung zusammengestellt ist und am 15. Mai 1925 abgeschlossen wurde. In seiner äußeren Gestaltung und inneren Einteilung lehnt es sich an die früheren Verzeichnisse an. Neu ist u. a., daß bei den Mitgliedern der Direktionen neben der Dezernatnummer noch das Dezernat selbst näher bezeichnet ist, eine Vervollständigung, die besonders von Verkehrsinteressenten für ihre Unterrichtung begrüßt werden wird, soweit sie geschäftliche Angelegenheiten persönlich zu erledigen beabsichtigen. Jedenfalls bietet das neue Verzeichnis einen ausgezeichneten Führer durch die Dienststellen und ihre Zuständigkeiten. Wohlgelungene Bildnisse des Generaldirektors Oeser, des Präsidenten und Vizepräsidenten des Verwaltungsrats von Siemens und Staatssekretärs a. D. Dr. Stieler, der Direktoren Staatssekretäre a. D. Vogt und Kumbier zieren das Buch, das auch in modernem Gewande erscheint. Die erste Auflage ist bereits vergriffen. Eine zweite Auflage wird in den nächsten Tagen zur Ausgabe erscheinen. W.

— Der Eisenbetonbau. Von C. Kersten. Teil I: Ausführung und Berechnung der Grundformen. Ein Leitfaden für Schule und Praxis. 13. neubearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1925, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis: In Leinen gebunden 8,10 RM.

Die Kerstenschen Bücher „Der Eisenbetonbau", und zwar Teil I: Ausführung und Berechnung der Grundformen, Teil II: Anwendungen im Hoch- und Tiefbau, Teil II: Rechnungsbeispiele sind im Laufe der Jahre weit bekannt geworden und haben auch im Auslande sehr viele Freunde gefunden, so daß sie bereits ins Spanische und Italienische übersetzt worden sind.

Diese große Anhängerschaft ist sicher allen denen verständlich, die das Buch einmal durchblättert und benutzt haben; jedem wird dabei vor allem die klare Übersichtlichkeit der Stoffanordnung und die Einfachheit und Kürze der Darstellungsweise angenehm aufgefallen sein. Es ist mustergültig, wie der Lernende in das Wesen und die Eigenschaften des Eisenbetons, in die Baustoffe, in die Zubereitung und Verarbeitung des Betons, in die Bauausführung und in die Festigkeiten und zulässigen Beanspruchungen des Eisenbetons eingeführt wird. In vorbildlicher Weise ist auch der Entwurf und die Ausführung der Platte und des im Querschnitt rechteckigen Balkens und des Plattenbalkens aus Eisenbeton, weiter die Schub-, Haupt- und Haftspannungen, die Mitberücksichtigung der Zugspannungen des Betons, die zentrisch belasteten Stützen, die Berechnung einseitig gedrückter Querschnitte und der umschnürte Beton behandelt. Dabei sind nur elementare Kenntnisse in den mathematischen Fächern vorausgesetzt; aus der Theorie wird nur so viel gebracht, als zur Behandlung der Beispiele und zum Verständnis des Gebotenen erforderlich ist. In einem Anhang sind die zu erwartenden wichtigsten Neubestimmungen zusammengestellt, die der Deutsche Beton-Verein für die Abänderung und Ergänzung der amtlichen Bestimmungen vom Jahre 1916 vorschlägt.

Gegenüber der vorhergehenden Auflage ist die neue 13. Auflage mit ihren 308 Textabbildungen (bisher 219 Stück), 34 Zahlentafeln und 27 Zahlenbeispielen nicht unbedeutend erweitert

worden; die Neuerungen auf dem Gebiete des Betonbauwesens, wie die Verwendung des hochwertigen Zements und des hochgekohlten Stahls sind genügend berücksichtigt. Durch diese Vermehrung des Stoffes sind die Vorzüge eines Schulbuches jedoch keineswegs verlorengegangen. Gerade die ausführliche Behandlung des praktischen Teils, das genauere Eingehen auf praktische Ausführungsregeln unter Hinzufügung wohlgelungener Abbildungen, ferner die Erwähnung von Versuchsergebnissen geben dem Lernenden die beste Anleitung für den Entwurf, die Prüfung und die Ausführung von Verbundkörpern. Hat aber ein Schüler sich im richtigen Gebrauche dieses Buches geübt, so wird er es auch später in der Praxis immer wieder zur Hand nehmen, zumal ja in vielen Fußnoten Hinweise auf ausführliche Abhandlungen enthalten sind, an denen er seine Kenntnisse über Einzelfragen zu erweitern in der Lage ist.

Der Leitfaden kann daher für Schule und Praxis nur warm empfohlen werden. Kuhnke, Berlin.

— **Das heutige Rußland.** Heft 2. Das Eisenbahnwesen Sowjetrußlands. Von Dr. rer. pol. P. H. Seraphim, Assistent am Osteuropa-Institut zu Breslau. 1925. Verlag Hermann Sack, Berlin. Preis geheftet 2 RM. Die eine Veröffentlichung des Osteuropa-Instituts bildende Schrift ist sehr beachtenswert. In kurzer, knapper Form (48 Seiten) gibt der Verfasser ein vollständiges Bild des russischen Eisenbahnwesens vom Jahre 1832 an bis auf den heutigen Tag. Besonders interessant ist die Darstellung des Verfalls der russischen Eisenbahnen, die sich vor dem Weltkriege auf nicht unerheblicher Höhe befanden und auch die Probe des Weltkrieges überstanden, vom Ende des Krieges an, insbesondere unter der Herrschaft der Kommunisten. Verfasser zeigt, daß auch die Reformversuche der neuen Regierung zur Besserung fehlschlugen. Er schließt seine hochinteressanten Ausführungen mit folgenden Worten: „Die Finanzlage des russischen Verkehrswesens ist heute schlimmer denn je. In technischer Hinsicht wurde auf einer Anzahl von Hauptlinien der Verkehr in günstiger Weise geregelt, eine schwere Krise, die den Bahnen durch den Verfall ihres Oberbaues drohte, für den Augenblick abgewandt. Die Gesamtleistungen der Bahnen konnten infolgedessen etwas gehoben werden. Trotzdem kann von einer Behebung der Krise, die das russische Eisenbahnwesen seit sieben Jahren durchlebt, ebensowenig die Rede sein, wie, im Hinblick auf die Finanzlage, von einer schnellen günstigen Entwicklung der Zukunft. Eine Zukunftsvoraussage ist unmöglich und zwecklos, soviel aber erkennen wir aus dem Ergebnis der abgelaufenen sieben Jahre, daß der Weg des Aufbaues nur in der Richtung einer weiteren Ausgestaltung der neuen Wirtschaftspolitik führen kann."

Bei der Darstellung ist ein reiches statistisches Material benutzt, wie überhaupt die ganze Schrift ein sorgsames Studium und Vertrautsein mit den russischen Verhältnissen verrät. Jedem, der sich für die russischen Verhältnisse interessiert, insbesondere aber jedem Eisenbahner und Wirtschaftspolitiker, kann das Lesen der Schrift empfohlen werden. W.

— **Eine neue deutsche Ausgabe des polnischen Zolltarifs.** Von der Handelskammer zu Danzig ist eine neue vierte Auflage des Zollhandbuches für Polen und Danzig erschienen, die dem mit Polen Handel treibenden Kaufmann sämtliche Aufschlüsse über die Höhe der Zölle, die allgemeinen Zollvergünstigungen, die den Vertragsstaaten gewährt werden, Zollbestimmungen, Ein- und Ausfuhrbestimmungen usw. gibt. In das neue Zollhandbuch sind bereits die durch die Verordnung vom 19. Mai 1925 eingetretenen Zolländerungen eingearbeitet. Außerdem enthält das Zollhandbuch den neuen französisch-polnischen Handelsvertrag und den zu erwartenden tschechisch-polnischen Vertrag sowie die Verordnung vom 17. Juni d. J., derzufolge für eine Anzahl Waren deutschen Ursprungs die Einfuhr nach Polen unterbunden ist. — Das Zollhandbuch ist im Verlage von A. W. Kafemann, Danzig, Ketterhagergasse, erschienen und kann zum Preise von 15 G = 12 Rmk. durch den Buchhandel bzw. direkt durch den Verlag bezogen werden.

— **Verkehrsordnung und Straßenunfall.** Von Oberingenieur K. A. Tramm, Sachverständiger der Berliner Straßenbahn und anderer Verkehrsunternehmungen. 59 Bild- und Texttafeln mit Regeln. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW. 61, 1925. Preis 12 *M*, bis 5 und mehr Stück je 10 *M*.

Mit plakatartigen Bildern und schlagwortartigen Regeln behandelt der Verfasser das Thema. Er gibt Bildtafeln für den Fahr- und Fußgängerverkehr, für den Verkehr mit der Straßenbahn, ganz besonders auch für das Verhalten der Kinder auf der Straße; er erläutert ferner durch anschauliche Bilder die neue Berliner Verkehrsordnung sowie auch die allgemein üblichen Signale des Verkehrs. Die Bilder sind eindringlich und klar unter Vermeidung allen überflüssigen Beiwerks gezeichnet. Ein Anhang gibt als Beispiel Bildtafeln aus dem Auslande. Das Werk ist geeignet, jedem einzelnen, insbesondere den Schulen, auch den Polizei-, Verkehrs- und Fahrschulen, eine vorzügliche Grundlage für die Erziehung zur Verkehrsdisziplin zu bieten.

Chronik.

Juli.

Deutschland. Die Reichsindexziffer [der] Lebenshaltungskosten beläuft sich nach den Fest[stellungen des] Statistischen Rechnungsamtes für den Durchschnitt [des] Juli auf 143,3 gegen 138,3 im Vormonat. Sie hat [sich] um 3,6 % erhöht.

Nach dem vorliegenden Ergebnis der Volkszähl[ung vom] 16. Juni beträgt die Bevölkerung des Deutschen Re[iches ohne] Saargebiet 62½ Millionen, mit Saargebiet 63¼ Million[en] ... über der Zählung vom 8. Oktober 1919 bedeutet die [Zu]nahme von rund 5,6 %. Von den 62½ Millionen sin[d ... Mil]lionen männliche und 32,3 weibliche Personen.

Die Reichseinnahmen im Juni betragen 561,[.] Mark gegen 610,8 Millionen Mark im Mai und 652,[.] Mark im April. Der Juni schloß ab mit einem Zus[chuß] von 39,3 Millionen Mark.

Eine Botschafternote fordert neue Beschränku[ng der] deutschen Luftfahrt.

Der amerikanische Botschafter Schur[man tritt] sein Amt in Berlin am 1. Juli an.

Der österreichische Gesandte Dr. Riedl [scheidet] scheidet aus seinem Amt aus, sein Nachfolger ist der V[...] a. D. Dr. Frank.

Am 3. Juli wurde das Handelsabkomm[en mit] Griechenland und der Gesetzentwurf über da[s internatio]nale Abkommen zur Vereinfachung der Zollfö[rmlich]keiten angenommen.

15. Die deutsch-französischen Wirtschaf[tsverhand]lungen sind bis zum 15. September unterbrochen.

15./16. Die Gesetze zur Regelung der Aufwertun[g werden] vom Reichstag angenommen.

15. Der deutsch-spanische Handelsvertrag [wird zum] 15. Oktober 1925 gekündigt.

19. Die Franzosen und Belgier beginnen das Ruh[rgebiet] zu räumen. Die Räumung wurde am 1. August beer[ndet].

20. Die deutsche Antwortnote auf die französische [Note vom] 16. Juni, betreffend Vorschläge eines Sicherheit[spaktes,] werden von Deutschland in Paris, London und Rom üb[erreicht].

25. Polen weist die deutschen Optanten (20 000) au[s. Deutsch]land antwortet mit entsprechender Maßnahme durch A[usweisung] der polnischen Optanten.

Saargebiet. Am 27. Juli treten die Saarbergarbei[ter wegen] Lohnforderungen in den Ausstand.

Österreich. Der Großhandelsindex ze[igt Mitte] Juli eine Senkung auf 19 685 gegen 20 364 Mitte J[uni. Für] Nahrungsmittel ist der Großhandelsindex auf 18 832 (...) [ge]fallen.

Am 18. Juli werden Verhandlungen wegen eines neue[n öster]reichisch-polnischen Handelsvertrages eingest[ellt, die] Mitte September behufs Abschlusses wieder aufgenom[men wer]den sollen.

Ungarn. Der Teuerungsindex des Pester Lloyd ze[igt ...] Juni mit 18 776 eine Verminderung von 6,41 % gegen [...] Unter Berücksichtigung des Mietenindex von 6961 be[trägt der] Juniindex 16 415.

Der Eisenbahntarif für Exportweizen wurde [von der] ungarischen Regierung um 10 %, für Obst um 50 [% herab]gesetzt.

Der für ein Jahr abgeschlossene provisorische Ha[ndels]vertrag mit Italien wurde am 23. Juli unterzei[chnet; er] sieht gegenseitige Meistbegünstigung vor.

Italien. Der Finanzminister de Stefani und der Wi[rtschafts]minister Nava reichen ihre Entlassungen ei[n. Neuer] Finanzminister Graf Volni, früher Gouverneur von [...] Wirtschaftsminister Abgeordneter Belluzzo.

England. Die Kündigung des Lohnabko[mmens] durch die Bergbauunternehmer zum 31. Juli stellte ein[en Streik] der Bergarbeiter zum 1. August in Aussicht. Diese Kr[ise wurde] im letzten Augenblick dadurch beigelegt, daß die briti[sche Regie]rung der Kohlenbergwerksindustrie eine Subvention [zur] Sicherstellung der Lohnzahlungen vom 1. August [bis] 1. Mai 1926 bewilligte. Das gegenwärtige Lohnabkom[men soll] bis Frühjahr 1926 in Kraft bleiben.

Frankreich. Die zwischen Deutschland und Fr[ankreich] über das Saargebiet getroffenen Vereinba[rungen] werden von der Kammer genehmigt.

Der Wechseldiskont ist von 7 auf 6 % ermäßi[gt, der] Zinssatz für Vorschüsse auf Wertpapiere ist 8 % geblie[ben].

Jugoslawien. Am 10. Juli wurde in Pirot das [...] Eisenbahnabkommen mit Bulgarien unterzeichnet, durch [das der] Grenz- und Durchzugsverkehr sowie die direkten Tarife [geregelt] wurden. In einem Zusatz sind Bestimmungen für d[en] Zoll- und Polizeidienst getroffen.

...mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Schließung von Stationen.

...bahndirektionsbezirk Köln. Am 1. Sep... ...5 wird der an der Strecke Remagen-Adenau zwischen ...en Walporzheim und Dernau gelegene, dem Per... ...hr dienende Haltepunkt Marienthal aufgehoben.

Änderung von Stationsnamen.

...bahndirektionsbezirk Halle (Saale). ...r Bahnlinie Falkenberg-Kohlfurt gelegene Bahnhof III. Klasse Liebenwerda hat vom 1. Juli 1925 ab die Bezeichnung Bad-Liebenwerda erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 126 vom 31. Juli 1925 an die vorsitzende Verwaltung des Technischen Ausschusses und an die Mitglieder des Fachausschusses für Bau und Betrieb elektrischer Bahnen (Elektrotechnischer Ausschuß);

Nr. III 129 vom 27. Juli 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Amtliche Bekanntmachungen.

...ließung von Stationen.

...ptember 1925 wird der an der ...magen-Adenau zwischen den ...Walporzheim und Dernau ge... ...n Personenverkehr dienende ...Marienthal aufgehoben.
...n 28. Juli 1925. (762)
...e Reichsbahn-Gesellschaft.
...hsbahndirektion Köln.

...rungen von Stationsnamen.

...r Bahnlinie Falkenberg-Kohl... ...ne Bahnhof III. Klasse Lie... ...hält vom 1. Juli 1925 ab die ...g Bad-Liebenwerda.
...ale), im Juni 1925. (746)
...e Reichsbahn-Gesellschaft
...eichsbahndirektion.

...terung der Abfertigungs... ...nisse von Stationen.

...er Station Hembergen für den ...- und Expreßgutverkehr.

...ugust 1925 wird die zwischen ...len Greven und Emsdetten ...hnstrecke Münster (Westf.)-...gene Station Hembergen, ...her dem Personen- und be... ...Gepäckverkehr diente, auch ...eschränkten Gepäck- und Ex...ehr eröffnet werden. ...Höhe der Tarifsätze geben die ...Auskunft. (767)
...r Westf.), den 3. August 1925.
...e Reichsbahn-Gesellschaft
...ichsbahndirektion.

... Güterverkehr.

...Gütertarif, Heft C II (Aus...nahmetarif) Tfv. 5.

...keit vom 1. August 1925 wer... ...in der Nähe der Grenze ge... ...onen als Empfangsstationen ...Ausnahmetarif 41 (Düngemittel ...) einbezogen. Nähere Aus... ...die beteiligten Güterabferti... ...die Auskunftei der Deut... ...bahn-Gesellschaft in Berlin ...Alexanderplatz.
...30. Juli 1925. (747)
...e Reichsbahn-Gesellschaft
...ichsbahndirektion.

...sbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

...keit vom 1. August 1925 tritt ...g-Eisenbahn dem Ausnahme... ...Mit dem gleichen Zeitpunkt ...Station Ihringshausen als Emp... ...in den Ausnahmetarif 5 i ... (759)
...31. Juli 1925.
...e Reichsbahn-Gesellschaft.
...sbahndirektion Berlin.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Ab 6. August 1925 werden die Station Västervik in den Ausnahmetarif 8 aufgenommen und mehrere Schnittfrachtsätze der Ausnahmetarife 4 und 8 ermäßigt. Auskunft durch die Abfertigungen. (761)

Altona, den 1. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

Vom 15. August 1925 ab werden die Stationen der Nordkaukasischen Eisenbahn-Verwaltung in Rostow a/D, —
a) Essentuki und
b) Kislowodsk
in den deutsch- und litauisch-russischen Gütertarif aufgenommen.

Königsberg (Pr.), 29. Juli 1925. (749)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Französisch-belgisch-luxemburgisch-tschechoslowakischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 wird ein Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den durchgehenden Eil-, Frachtgut- und Tierverkehr zwischen den französischen, belgischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und den tschechoslowakischen Eisenbahnen anderseits durch Deutschland allein (gegebenenfalls auch vorher durch das Saargebiet), die Schweiz und Deutschland sowie Deutschland und Österreich eingeführt. Von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen sind Gold- und Silberbarren, Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen ausgeschlossen. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbriefe die Grenzübergangsstationen, über die das Gut befördert werden soll, vorzuschreiben. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den geltenden Tarifen (Binnen- oder Verbandstarifen), sofern deren Anwendungsbedingungen vom Absender erfüllt worden sind, berechnet. Nachnahmen und Barvorschüsse sind zugelassen, jedoch muß der Betrag in der Währung des Versandlandes angegeben werden. Dasselbe gilt für die Angabe des Interesses an der Lieferung. Nähere Auskünfte erteilen die beteiligten Verwaltungen und die Stationen. Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 20 Pfennig für das Stück durch Vermittelung der Stationskasse Köln Hbf. und von der Auskunftstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz, zu erhalten.

Köln, den 31. Juli 1925. (768)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7 (Durchfuhrverkehr über deutsche Seehäfen).

Die Gültigkeit der Abteilung IV des S. D. Nr. 7 wird bis einschl. 31. August 1925 verlängert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. Juli 1925. (744)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Güterverkehr.

Der Vermerk über die Gültigkeitsdauer des A. T. 10 im deutsch-dänischen und des A. T. 8 im deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif erhält folgende Fassung: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf".

Altona, den 28. Juli 1925. (745)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 10. August 1925:
Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 21, 32, 38, 40, 41 und 52. Änderung von Stationsnamen in den A. T. 32, 38 und 52.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 1. August 1925. (766)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Vom 1. August 1925 ab wird die Station Gönnern des Reichsbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) als Versandstation in den Ausnahmetarif 7a einbezogen.

Essen, den 28. Juli 1925. (752)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt)

Aufnahme von Kyrolith in die Abteilung XII des Warenverzeichnisses mit Gültigkeit vom 3. August.
Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 29. Juli 1925. (751)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Am 1. August 1925 tritt der Nachtrag III zum Tiertarif der Saarbahnen in Kraft, der eine neue Frachtentafel enthält.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,70 Fr. von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt das Gütertarifbüro der genannten Direktion. (760)

Saarbrücken, den 30. Juli 1925.
Eisenbahndirektion des Saargebiets.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 30. Juli 1925 wird die Station Crefeld-Linn im Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. unter den Wasserumschlagstationen nachgetragen. Ferner wird die Station Schwerte (Ruhr) als Versandstation in den Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl nach Ostpreußen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juli 1925. (742)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Tfv. 6 Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif). Tfv. 9 Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. Tfv. 61 Mitteldeutsch-Bayrischer Güterverkehr, Tfv. 66 Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 72 a, b, c, Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tfv. Hefte 1—3, Tfv. 502, Reichsbahn-Tiertarif.

Am 1. Oktober 1925 wird die Haltestelle Elsholz für die Abfertigung von Eilstückgut geschlossen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbüro, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Juli 1925. (755)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 werden die im Verkehr mit den Bahnhöfen der Brandenburgischen Städtebahn zu erhebenden Frachtzuschläge erhöht. Näheres enthält der am 1. Oktober 1925 erscheinende Nachtrag. Bis zum Erscheinen des Nachtrags erteilt Auskunft die Direktion der Brandenburgischen Städtebahn-Aktiengesellschaft in Berlin W 10, Matthäikirchstraße 17.

Berlin, den 30. Juli 1925. (756)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 12. Er enthält die aus bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Juli 1925. (757)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1925 werden die platzgeldfreien Fristen zur Ansammlung von Wagenladungen Stammholz usw. verkürzt.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz. (764)

Berlin, den 30. Juli 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 3. August 1925 wird in den genannten Tarif eine neue Abteilung für Schwefel aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 27. Juli 1925. (743)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz).

Erweiterung der Ziffer 2 der Anwendungsbedingungen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. Juli 1925. (753)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Französisch - belgisch - luxemburgisch-österreichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 wird ein Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für die durchgehende Beförderung von Eil- und Frachtgütern, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Leichen zwischen den französischen, belgischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und den österreichischen Eisenbahnen andererseits im Durchgang durch Deutschland allein (gegebenenfalls auch vorher durch das Saargebiet), Deutschland und die Tschechoslowakei oder die Schweiz und Deutschland eingeführt. Von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen sind Gold- und Silberbarren, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen ausgeschlossen. Der Absender ist verpflichtet, die Grenzübergangsstationen, über welche die Sendung geleitet werden soll, so wie sie in der Anlage zum Tarif aufgeführt sind, im Frachtbriefe anzugeben. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den geltenden Tarifen (Binnen- oder Verbandstarifen), sofern deren Anwendungsbedingungen vom Absender erfüllt worden sind, berechnet. Die Sendungen können mit Nachnahmen und Barvorschüssen belastet werden, jedoch müssen die Beträge in der Währung des Versandlandes erscheinen. Das gleiche gilt für die Angabe des Interesses an der Lieferung.

Hierdurch wird die Kundmachung vom 9. Dezember 1921 außer Kraft gesetzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen. Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 20 Pfg. für das Stück durch Vermittelung der Stationskasse Köln Hbf. und der Auskunftstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Bahnhof Berlin Alexanderplatz, Berlin C 2, zu erhalten.

Köln, den 31. Juli 1925. (765)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-litauisch-lettisch-estischer und deutsch- und litauisch-russischer Güterverkehr.

In die obengenannten Verkehre wird die Eilgutabfertigung Königsberg (Pr.) Hauptbahnhof einbezogen, und zwar:

a) in den deutsch - litauisch - lettisch-estischen Verkehr vom 5. August 1925,
b) in den deutsch- und litauisch-russischen Verkehr vom 15. August 1925 ab.

Königsberg (Pr.), 29. Juli 1925. (758)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Besondere Bestimmungen übe[r] ... bahngüterverkehr in Altona, ... Harburg (Tfv. 10

Mit Wirkung vom 15. Augu[st] ... den im § 8 (1) des Tarifheft[es] ... Umschlag von Schwergütern ... schlagstellen der Reichsbahn ... Hgb neue Lade- und Krang[ebühren ein]geführt.

Gleichzeitig treten für de[n] ... von Leichtgütern für das 10[0] ... steigende Gewicht der ange[l]... samtumschlagmenge ermäßigt[e] ... sätze in Kraft.

Altona, den 28. Juli 1925.
Deutsche Reichsbahn-Ges[ellschaft]
Reichsbahndirektio[n].

Durchfuhrausnahmetarif D ... Kohlen usw.
Verkehr Niederlande-Sc[hweiz]

Mit Gültigkeit vom 10. Aug[ust] ... hält der Absatz 1 der Anwe[ndungsbedin]gungen Ziffer 4 des Durchful[hr]... tarifs D 22 K folgende Fassu[ng] ... innerhalb einer Frist von 90 ... rend der Gültigkeitsdauer d... von einem und demselben Al... an einen Empfänger mindes[tens] ... Steinkohlen, Steinkohlenbri[ketts] ... Steinkohlenkoks zur Beförd[erung] ... die Übergänge Herzogenrat[h] ... Richterich Gr. einerseits und ... Bf., Schaffhausen, Singen (... und Konstanz andererseits ... so werden die Frachtsätze ... hausen, Singen (Hohentviel) ... und Konstanz auf 0,78 Gulden ... nachträglich im Rückvergütu[ngswege er]mäßigt, sofern 20 % der M... über Basel Bad. Bf. verfracht[et] ...

Köln, den 27. Juli 1925.
Deutsche Reichsbahn-Ges[ellschaft]
Reichsbahndirektio[n].

Deutsch- und litauisch-russis[cher] ... tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. A[ugust] ... werden die litauischen Stati[onen] ... und Pogegen in den Tarif ein[bezogen].

Königsberg (Pr.), 29. Juli 1[925].
Deutsche Reichsbahn-Ges[ellschaft]
Reichsbahndirektio[n].

Güter- und Tierverkehr zwi[...] schen Stationen (einschließli[ch] ... tionen im Gebiete der F[reien Stadt] Danzig) über Lubliniec-...

Mit Gültigkeit vom 1. Ap[ril] ... zu obengenanntem Verkehr, ... hebung des ab 1. Juli 19... Tarifs samt Nachträgen, eine ... des Tarifs erschienen. Wesen[tliche Ände]rungen gegenüber dem bish[erigen] ... enthält die Neuausgabe nicht. ... ist zum Preise von 12 Reichs[mark] ... Stationskasse in Oppeln erhä[ltlich] ... merkt wird, daß an diesem V... Deutsche Reichsbahn nur als ... verwaltung beteiligt ist. A... schen Durchgangsstrecke kö[nnen] ... Güter aufgegeben noch ... werden.

Mit Gültigkeit vom 20. J... zu vorgenanntem Tarif der ... herausgegeben worden. De... kann zum Preise von 1 Reic[hsmark] ... der Stationskasse in Oppe[ln] ... werden.

Oppeln, den 1. August 1925
Deutsche Reichsbahn-Ges[ellschaft]
Reichsbahndirektion O[ppeln]
(Oberschlesische Eisenb[ahn] ...
namens der beteiligten Ver[waltungen]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

n eichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

3. | **Berlin, den 13. August 1925.** | **LXV. Jahrgang.**

Inhalt:

Gerechtigkeit für die Reichsbahn.

Von Dr. Dr. **Hans Baumann**, Berlin.

ihı ı Bestehen wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft rum angegangen, der darniederliegenden deutschen af zu helfen. Immer wieder wird gefordert, die Güter- ll nein herabzusetzen, um, wie man sich ausdrückt, die ha anzukurbeln. Wenn auch nach finanzieller Möglich- it usnahmetarifen weiteres Entgegenkommen gezeigt i — bereits 60 % aller Güter werden zu Ausnahme- bördert —, hat sich leider diese Forderung auf allge- lbsetzung der Tarife in ihrer Allgemeinheit bisher n Tat umsetzen lassen. Der Grund liegt darin, daß re Neugestaltung die Reichsbahn gezwungen ist, die ihr n Wahrung der volkswirtschaftlichen Belange mit der g er ihr auferlegten Finanzlasten in Einklang zu n.

de as Interesse der deutschen Wirtschaft erfordert un- te füllung der gesetzlichen Pflichten, um nicht die Ge- era zubeschwören, daß die Reichsbahn unter fremde Bot- eil gerät. Es ist müßig, zu wiederholen, welche Repara- ste infolge gesetzlicher Bestimmung und welche son- po ischen Lasten die Reichsbahn aufzubringen hat, trotz- ie o oft bei Ansprüchen an die Reichsbahn außer acht en rd.

erd s kommt nun die Arbeiterschaft der Reichsbahn und Lonforderungen und sonstige Ansprüche finan- A die nicht nur eine Gefahr für die Finanzen der Reichsbahn bedeuten würden, sondern wohl auch den allgemeinen deutschen Wirtschaftsinteressen zuwiderlaufen.

Bei ganz objektiver Betrachtung der Lohn- und Gehaltsfrage muß doch immer wieder die Endfrage gestellt werden: Wird zurzeit durch eine Erhöhung des Einkommens eine Besserung der Lebenshaltung erwirkt? Steht nicht — wie die Verhältnisse heute in Deutschland liegen — zu erwarten, daß bei Steigerung des Nominaleinkommens das Realeinkommen in Wirklichkeit herabgesetzt wird, daß also bei Licht besehen, eine Lohn- oder Gehaltserhöhung eine geringere Kaufkraft des Geldes bewirkt. Hieß es nicht das Pferd am Schwanze aufzäumen, wenn auf diesem Wege vorgegangen wird, anstatt mit allen Mitteln und ernstlich unter Beteiligung aller Kreise darauf hinzuwirken, daß die Produktion verbilligt und die Preise gesenkt werden. Nicht im Ernst kann daran gedacht werden, durch Erhöhung der Konsumtion eine solche Preissenkung zu erzielen, vielmehr muß eine Verbilligung der Produktion vorausgehen.

Diesem Gedanken folgend, wird man wieder der Reichsbahnverwaltung zurufen: Beginnt doch ihr mit einer Senkung der Tarife, um die Produktion zu verbilligen! Fürwahr, wenn es die Reichsbahn nach ihrer finanziellen Lage könnte, würde sie nicht zögern, allgemein die Tarife herabzusetzen. So kann sie nur mit speziellen Tariferleichterungen einspringen. Die finanzielle Lage der Reichsbahn ist eben so, daß zunächst im Vorder-

grund die ihr auferlegten finanziellen Reparationslasten stehen. Die volkswirtschaftlichen Aufgaben so zu erfüllen, daß alle Wünsche erfüllt werden, wird erst wieder in späterer Zukunft in Frage kommen, wenn genügend Reserven angesammelt sind und Kredite im In- oder Auslande zur Verfügung stehen.

Wie soll sich nun die Reichsbahn zu einer Forderung auf Lohnerhöhung stellen? — Genommen den Fall, sie wäre finanziell in der Lage, ihre Löhne, trotzdem sie den Löhnen in der vergleichbaren Industrie meist angeglichen sind, allgemein zu heben, dann wäre wohl zunächst zu prüfen, ob es nicht zweckmäßiger für die gesamte deutsche Wirtschaft wäre, die zur Verfügung stehenden Summen gerade im Interesse der Lohnempfänger für eine Senkung der Frachtsätze zu verwenden.

Aber es ist müßig, darüber eine Erörterung zu pflegen, wozu ein finanzieller Überschuß der Reichsbahn zweckmäßiger Verwendung findet. Leider muß festgestellt werden, daß die finanzielle Lage der Reichsbahn derartig ist, daß ein Überschuß weder für den einen, noch für den anderen Zweck zurzeit zur Verfügung steht.

Man darf eine solche Behauptung nicht so leicht hinsetzen, ohne auch Beweise dafür anzuführen.

Der Betriebsüberschuß (wohlgemerkt der Betriebsüberschuß!), also das Plus aus den Betriebseinnahmen gegenüber den Betriebsausgaben betrug

im Monat April 1925 . . . . rd. 70 Mill. Mark,
„ „ Mai 1925 . . . . rd. 76 Mill. Mark,
„ „ Juni 1925 . . . . rd. 71 Mill. Mark,

im Durchschnitt also in jedem Monat dieses Vierteljahres 72 Millionen. Naturgemäß ändern sich nach dem Verkehrsanfall und der Reiselust im Laufe des Jahres die Betriebsüberschüsse der einzelnen Monate.

Wir wollen hoffen, daß der Verkehr sich so stetig entwickelt, daß im Laufe des ersten Geschäftsjahres 1925 durchschnittlich ein Betriebsüberschuß im Monat von 75 Mill. Mark angenommen werden kann. Es würde sich dann ein Gesamtbetriebsüberschuß im Jahre von 900 Mill. Mark ergeben.

Demgegenüber muß man sich vergegenwärtigen, wie hoch die Reparationslasten des normalen Jahres und die weiteren finanziellen Lasten sind, die durch das Gesetz der Reichsbahn auferlegt sind. Es kann nicht bestritten werden, daß ein ernstzunehmendes Unternehmen naturgemäß mit den Lasten rechnen muß, die es im Maximum zu tragen hat, und daß es nach der Höchstbelastung seine sonstigen Ausgaben bemessen muß.

Die Reparationszahlungen belaufen sich im Normaljahre für Zinsen und Tilgung der Eisenbahnobligationen auf 660 Mill. RM./Jahr. Durch das Gesetz ist die Gesellschaft zu einer gesetzlichen Rücklage in Höhe von
2 % der Betriebseinnahmen verpflichtet; bei Annahm
liarden Einnahme im Jahre also 80 Mill. RM./Jahr.
die Zinszahlung für die auszugebenden 2000 Milli
zugsaktien, die sich allmählich belaufen werden
angenommenen Zinssatz von 8 % auf 160 Mill. RM.
Nichtausgabe der Vorzugsaktien in dieser Höhe müi
Kapitalbeschaffung ein anderer Weg gegangen w
jedoch nicht geringere Aufwendungen erfordert.
ergibt sich also eine Belastung in Höhe von 900
RM./Jahr. Diese 900 Millionen können also gerade
oben errechneten 900 Millionen Mark Betriebsüberschü
werden. Es wird aber notwendig sein, höhere Einn
dem Betriebe herauszuwirtschaften, um wieder Mitt
stark gedrosselten, im Betriebsinteresse notwendigen
gaben zu erhalten.

Bei Betrachtung dieser Zahlen kann wohl niemand
die Behauptung aufstellen, daß die Reichsbahn finanz
Lage ist, eine allgemeine Lohnerhöhung zu gewähren
eine solche doch bei einem Pfennig pro Stunde Zulage
wand von 12 Millionen Mark im Jahre. Die geforderte
nige würden 144 Millionen Mehrlasten allein für die
schaft ausmachen, ganz abgesehen von der finanzielle
kung auf die Beamtenschaft.

Um allen Teilen gerecht zu werden, muß man sich er
Frage vorlegen, auf welche Weise die Reichsbahn über
mal Mittel erübrigen könnte, um in die Lage versetzt
Entgegenkommen in der finanziellen Besserstellung
sonals zu zeigen. Es gäbe schon einen Weg, jedoch
Reich dazu die Hand bieten. Bekanntlich hat die R
verwaltung ganz außerordentliche Personalausgaben
die 60 bis 70 % der Gesamtausgaben ausmachen. Nicht
bekannt scheint zu sein, daß ein ganz erheblicher T
Ausgaben für die 300 000 Köpfe aufzuwenden ist, die
verlorenen Krieg aus innerpolitischen Gründen Auf
der Reichsbahn finden mußten, dann aber aus Gr
Rentabilität des Unternehmens dem Abbau verfielen
lässig ist errechnet, daß künftig Jahr für Jahr etwa 20
Mark für dieses abgebaute Personal von der Reichsba
wendet werden müssen. Im Grunde genommen hat
Reichsbahnunternehmen mit diesen Lasten nichts zu
mehr würde dem Reich die Pflicht obliegen, diese Pen
Wartegeldzahlungen zu übernehmen oder sie wenigsten
der Reichsbahn abzunehmen, daß das abgebaute Pe
anderen Reichsbetrieben Beschäftigung findet.

Vielleicht ist es so möglich, der Reichsbahnverwaltung
Reichsbahnpersonal finanziell in praktischer Weise zu
kommen.

Allgemeines.

— **Erfolgreiche Versuche mit Bordfernsprechern.** Mit einer an Bord des Lloyd-Dampfers „Columbus“ eingebauten Fernsprechstation sind von deren Erbauerin, der Telefunken Gesellschaft in Gemeinschaft mit der Deutschen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie (Debeg) und dem Telegraphentechnischen Reichsamt neue Versuche eines funktelephonischen Verkehrs zwischen dem auf See befindlichen Dampfer und Landsprechstellen gemacht worden, wobei die drahtlosen Gespräche von der Küstenstation Norddeich aufgenommen und von dort auf das Drahtfernsprechnetz übergeleitet wurden. Die Versuche erstreckten sich, wie die B. B. Ztg. mitteilt, auf die Herstellung eines sogenannten „Gegensprechbetriebes“, d. h. eines ununterbrochenen wechselseitigen Ferngespräches eines Teilnehmers an Bord mit einem Teilnehmer eines Ortsanschlusses an Land. Der außerordentliche Vorteil des Gegensprechens gegenüber den bisherigen Versuchen einer funktelephonischen Verbindung zwischen Schiff und Land besteht darin, daß bisher die an Bord befindliche Station zur Entgegennahme der Antwort von Land immer erst von Senden auf Empfang, d. h. von Sprechen auf Hören umgeschaltet werden mußte. Diese an und für sich zwar nur durch einen einzigen Handgriff erfolgende Umschaltung erschwert aber einen funktelephonischen Verkehr zwischen See
und Land praktisch sehr, da es bei dieser Art des Verke
möglich ist, dem Sprechenden in die Rede zu fallen, son
gewartet werden muß, bis der jeweils Sprechende selbs
Der Gegensprechbetrieb wird dagegen für beide Teilne
in nichts von einem normalen Ferngespräch untersche
es sonst an Land über Drahtfernleitung vor sich geht.
herigen Versuche an Bord des „Columbus“ haben das e
Ergebnis gezeitigt, daß das Problem des Gegenspre
Bord an Land und umgekehrt als praktisch gelöst ausg
werden kann. Lediglich bei der Weiterleitung des
spruchs auf die Landdrahtleitungen haben sich noch
Schwierigkeiten ergeben, die aber ebenfalls in kurzer
seitigt sein dürften. Die Telefunken Gesellschaft be
nunmehr, in Gemeinschaft mit der Debeg den Einbau
versuchsweise Inbetriebnahme von etwa zehn derartige
sprechstationen an Bord deutscher Übersee-Dampfer.
mit den eingehenden Erprobungen bis Frühjahr 1926
gelangen, daß im Sommer 1926, d. h. in etwa einem
Fernspruchverkehr mit hoher See über Norddeich mit
Wahrscheinlichkeit aufgenommen werden kann. Die Au
eines derartigen Sprechverkehrs zwischen Schiff und La
besonders für die Kreise des Handels und der Industr
ordentlich stark sein.

Automobilunfälle auf Eisenbahnübergängen,

ihre Behandlung vor den Gerichten und Vorschläge zu ihrer Verminderung[1]).

Von Reichsbahnoberrat Reichert in Frankfurt (Main).

z r Zeit mehren sich die Fälle, in denen Kraftfahrzeuge
eahnzügen überfahren werden, in auffallender Weise.
ukunft mit einem weiteren und beschleunigten An-
. s Autoverkehrs auf den Landstraßen gerechnet werden
n auch die Zahl der Unfälle auf Eisenbahnübergängen
gen, wenn man nicht alsbald Mittel und Wege sucht,
ille zu vermeiden oder wenigstens einzuschränken.
a h ein anderer sehr wichtiger Gesichtspunkt verdient
n nämlich die Behandlung derartiger Unfälle vor Ge-

g ch die Reichsbahnverwaltung in letzter Zeit gemäß
ß vom 1. Februar 1923 dazu übergegangen ist, Fälle
eahntransportgefährdungen geringeren Umfanges, ins-
re solche, die durch eigene Bedienstete hervorgerufen
i enen man weniger von Fahrlässigkeit als von über-
ifer, augenblicklichem Mangel an Geistesgegenwart
n en kann, nicht mehr so häufig wie früher den Ge-
z Weiterverfolgung zu übergeben, namentlich auch
el wenn sie sich ohne Beeinträchtigung der Sicherheit
narwege erledigen lassen, so werden doch insbesondere
hten, die ein öffentliches Aufsehen erregen, vor allem
n Zuge zugestoßenen Unfälle durch Dritte, die den Tod
e erletzung von Menschen zur Folge haben, schon zur
gler sich aus dem Haftpflichtgesetz etwa ergebenden
t Staatsanwaltschaft zur Weiterverfolgung und Ein-
eis Strafverfahrens gegen den Beschuldigten übergeben.
egehören die Unfälle, die durch Zusammenstoß von
eugen mit Eisenbahnfahrzeugen auf bewachten oder
el n Bahnübergängen entstehen.
Vasser hatte Gelegenheit, als von der Reichsbahnver-
orgeschlagener Sachverständiger, derartige Fälle,
d Gerichte beschäftigen, näher zu untersuchen und bei
erndlungen zum Vortrag zu bringen, bzw. Stellung zu
: solchen Gerichtsurteilen, die in der ersten Instanz
son zuungunsten der Verwaltung entschieden waren,
i nen die Staatsanwaltschaft von sich aus bereits das
re zum Nachteil der Verwaltung eingestellt hatte, ohne
he ein Gutachter gehört worden wäre.
m ht bei solchen Gelegenheiten die eigentümliche Er-
, aß bei den Gerichten vielfach eine nach allgemeinen
enunrichtige Auffassung besteht von den Pflichten, die
Eenbahnbedienstete bzw. die Eisenbahnverwaltung als
ie raftwagenführer zu beobachten haben. Die Gerichte
ngsten des Geschädigten gar zu gerne geneigt, die
en ler Eisenbahn zu überspannen und den stärkeren
rn unlichst auch die stärkeren Lasten aufzulegen. An
en einigen Beispielen möchte ich den Versuch machen,
sa e näher auseinanderzusetzen und Wege zeigen, wie
e mäßig zwar als Angehöriger der Reichsbahnverwal-
ed als unabhängiger Sachverständiger, der „sein Gut-
n bestem Wissen und Gewissen" abgeben muß, die
ahn vor allzugroßen wirtschaftlichen Schäden schützen

we e im ganzen d r e i Unfälle behandeln; zwei davon
sie auf u n b e w a c h t e n Übergängen von Nebenbahnen,
uf iner zweigleisigen Hauptbahn m i t Schrankenanlage
e

[1]) N 27 der „Reichsbahn" hat Reichsbahndirektor Lamp
Aut tz veröffentlicht, der sich ebenfalls mit der Frage der
ch cherheit auf Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe"
t Auch die Ausführungen des Reichsbahnoberrats
in ft 11 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahn-
te 294 berühren diese Angelegenheit. Bei der großen
gk der ganzen Frage empfiehlt es sich, daß diese als-
ölli klargestellt wird.

Die Schriftleitung.

Im e r s t e n Falle hatte das zuständige Schöffengericht den angeklagten Kraftwagenführer freigesprochen; im z w e i t e n Falle hatte bereits der Staatsanwalt das Verfahren wegen Transportgefährdung eingestellt. Im d r i t t e n Falle, in welchem nach Auffassung des Staatsanwalts und des Sachverständigen der Kraftwagen die geschlossene Schranke durchfahren hatte, hat das Gericht trotzdem auch in der zweiten Instanz auf Freisprechung erkannt.

In den beiden erstgenannten Verfahren wird in der Urteilsbegründung — abgesehen von einigen Nebenumständen: schlechte Übersichtlichkeit des Geländes, mangelhafte Erkennbarkeit der Kraftfahrsignale, Überhören der Lokomotivsignale infolge Eigengeräusch — die Freisprechung des Angeklagten hauptsächlich damit begründet, daß

1. der Lenker des Kraftwagens mit den örtlichen Verhältnissen nicht hinreichend vertraut gewesen sei,
2. die Eisenbahnverwaltung es unterlassen hat, an dem in der ganzen Gegend als „höchst gefährlich bekannten" Übergang eine Schranke zu errichten.

Im dritten Falle hat das Vorhandensein der Schranken die Verwaltung trotzdem nicht von ihrer Haftpflicht befreit; hier hätte nach Ansicht des Gerichts die Eisenbahnverwaltung schon längst von sich aus die Schranke durch eine Unterführung ersetzen müssen. Das Gericht sah schon hierin ein Verschulden der Reichsbahn als vorliegend an.

Wir müssen uns mit den einzelnen Unfällen etwas eingehender beschäftigen.

F a l l A (vgl. umstehende Skizze):

Eine Nebenbahn verläuft in einem Gefälle von 1 : 200 bis etwa 40 m vor dem fraglichen Bahnübergang; dann in wagerechter Strecke. Eine Landstraße (Kreischaussee) bildet mit der Eisenbahn einen Winkel von etwa 60° und dreht sich etwa 70 m vor der Kreuzung in einem Bogen annähernd rechtwinklig zur Bahn. Die Bahn selbst tritt erst 160 m vor dem Übergang aus einem Einschnitt heraus und ist daher von der Landstraße aus so lange unsichtbar. Trotzdem die Straße zum Teil mit Bäumen bepflanzt ist, ist ein Eisenbahnfahrzeug nach dem Verlassen des Einschnitts sehr gut zu sehen; desgleichen hat man auch von der Lokomotive aus einen freien Ausblick nach der Straße zu. Der Überweg liegt zwischen zwei Stationen, die nur 2 km voneinander entfernt sind und welche der Zug fahrplanmäßig etwa in 5 Minuten durchläuft. Hieraus ergibt sich bei Berücksichtigung der Aufenthalte auf den Stationen eine Geschwindigkeit von rd. 30 km in der Stunde. Die Kreuzungsstelle hat keine Schrankensicherung; vielmehr erfolgt die Sicherung der Zugfahrten gegen die Straße durch aufgestellte Tafeln, LP und H, die der Lokomotivführer gemäß Anweisung der Bau- und Betriebsordnung bzw. der Fahrdienstvorschriften zu beachten hat. Bemerkenswert ist die Tafel H bei der Bergfahrt, die bei der Talfahrt fehlt. Bei der Bergfahrt befindet sich der Zug bis kurz vor dem Überwege ebenfalls in einem Einschnitt, weshalb der Maschinenführer, solange er im Einschnitt ist, von dem Verkehr auf der Landstraße nichts sieht, ebensowenig, wie der Zug von dieser aus beobachtet werden kann. Trotz der Schwierigkeit der Wiederanfahrt des Zuges ist die Maßnahme des Haltens getroffen, um Gefahren zu vermeiden, die eintreten würden, wenn der Zug ohne anzuhalten den Überweg überqueren würde. Für den Verkehr auf der Straße sind nach beiden Richtungen je zwei Tafeln angebracht, von denen die näher am Gleise stehende nach § 18 der Bau- und Betriebsordnung, die andere etwa 160 m vor dem Überweg entfernt, vom Allgemeinen Deutschen Automobilklub aufgestellt ist; eine Tafel für den Kraftwagenverkehr ist von der Eisenbahnverwaltung nicht vorgesehen.

Der Unfall hat sich nun in der Weise zugetragen, daß an einem regnerischen Spätherbsttage gegen 7 Uhr abends auf der Kreisstraße in der in der Zeichnung angedeuteten Richtung sich ein Lastkraftwagen mit Anhänger mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km in der Stunde bewegte und die Bahngleise in demselben Augenblick kreuzte, als ein zu Tal fahrender Personenzug die Kreuzungsstelle erreichte. Der Zug faßte das Gefährt zwischen Kraftwagen und Anhänger, wobei ersterer nach links und letzterer nach rechts geschleudert und stark beschädigt wurde. Außerdem wurden 6 Personen verletzt, darunter der Kraftwagenlenker schwer, und eine zweite Person tödlich.

Wie schon erwähnt, hatte das zuständige Schöffengericht bei der Beurteilung der Frage der Transportgefährdung den Kraftwagenführer freigesprochen, was abgesehen von den Begleitumständen (dunkles, regnerisches Wetter und Unübersichtlichkeit infolge der Bäume) hauptsächlich auf die oben unter 1 und 2 angegebenen Beweggründe gestützt wurde.

Zu diesem Urteil ist das Schöffengericht gekommen, obwohl es ausdrücklich hervorhob, daß die Übersicht hinlänglich gewahrt war und daß der Kraftwagenführer es unterlassen hatte, vor Antritt der Fahrt sich von der Gegend eine gewisse Kenntnis und Übersicht zu schaffen. Der Führer hatte zwar nach seiner Angabe den ihm bis dahin unbekannten Weg für die Rückfahrt seines Wagens ausdrücklich gewählt, weil er eine mit der Örtlichkeit vertraute Person mit sich führte. Diese hatte es aber vollständig unterlassen, den Kraftwagenführer während der Fahrt auf gefährliche Geländepunkte aufmerksam zu machen, was schon deshalb so gut wie ausgeschlossen war, weil zwischen diesem Lotsen und dem Kraftwagenlenker noch drei weitere Personen Platz genommen hatten und daher jede notwendige Verständigung behindert wurde.

Es war außerdem als erwiesen anzusehen, daß der Personenzug beleuchtet war, die Lichter der Lokomotive gebrannt haben und die vorgeschriebenen Signale, wie Läuten und Pfeifen, rechtzeitig gegeben worden sind. Wenn man auch zugeben muß, daß diese nach § 58, 2 der Bau- und Betriebsordnung vorgeschriebenen Signale des Lokomotivführers infolge Eigengeräusch des Kraftwagens überhört werden konnten, so ist doch nicht einzusehen, wie bei Berücksichtigung aller in Frage kommenden Umstände das Gericht zu einem Freispruch gelangen konnte, de ders mit der Unkenntnis des Geländes seitens des K führers und dem Fehlen einer Schranke begründete dies zum Teil darauf zurückzuführen sein, daß ein S diger bei dieser ersten Verhandlung nicht gehört Die Reichsbahn ordnet an, daß kein Lokomotivf Strecke befährt, auf welcher er nicht streckenkundi der Fahrdienstvorschriften). Eine ähnliche Veror in gewissem Sinne auch bei dem Lenker eines Kraft Anwendung kommen.

In einer Entscheidung des Reichsgerichts vom 29. heißt es:

„Der Lenker eines Kraftwagens ist wegen der keit seines Fahrzeuges für den Straßenverkehr v vor Antritt der Fahrt mit Hilfe von Karten, Reisebü sonstigen Behelfen über die von ihm einzuschlage und die dort etwa ihm entgegentretenden Hindernis lich über die Bahnkreuzungen, soweit es ihm mögli zu unterrichten."

Fall A.

Hieraus geht deutlich hervor, daß die Unkenntnis verhältnisse in keiner Weise geeignet ist, ihn zu sch Erhöhung der Sicherheit des Autoführers dienen zeichen, von denen am Schluß noch die Rede sein weisen den Kraftwagenführer ausdrücklich auf die keit der von ihm zu erwartenden Bahnkreuzungen h Zeichen sind im Einvernehmen mit der Landesaufsi durch Kraftfahrerverbände aufgestellt worden; und her verlangt werden, daß genau so wie das Eisenba derart aufgestellte Tafeln auf Eisenbahngelände bea auch der Kraftfahrer diese Warnungszeichen zu be Wie das Schöffengericht aus diesem Grunde kaum Freispruch gelangen durfte, so läßt sich, wie wir gl werden, auch die zweite Hauptbegründung des Ur halten, nämlich, daß das Fehlen einer Wegeschrank schulden der Reichsbahn ausgelegt wird.

Nach § 18 der Bau- und Betriebsordnung vom Jah stimmt die Landesaufsichtsbehörde, ob und inwieweit gänge auf Nebenbahnen mit Schranken zu versehen s

Die in Rede stehende Bahn wurde am 1. Juli 1895 d

Vorher hatte also die landespolizeiliche Abnahme
en und die von der Eisenbahn nach der voraufgegan-
ung als notwendig erkannten Sicherungsmaßnahmen
end erachtet. Daß der Autoverkehr in Zukunft eine
Rolle wie heute spielen würde, war damals keines-
ersehen, sondern es war nur Rücksicht zu nehmen
rk- und Fußgängerverkehr. Heute liegen die Verhält-
ntlich anders; denn der ständig wachsende Kraft-
hr hat auch diese ländliche Gegend nicht unberührt
o daß heute durchschnittlich schätzungsweise über
agen täglich den Übergang überfahren. Wie stark
der Verkehr auf der Bahn bei der Aufnahme des
ag, ist nicht mehr festzustellen. Heute verkehren

— ob durch Anlage einer Schranke bzw. einer Unterführung —, ist eine Frage für sich; es ist jedenfalls falsch, die Reichsbahnverwaltung von vornherein für das Nichtvorhandensein einer Schranke bzw. Unterführung verantwortlich zu machen, deren Notwendigkeit bei Inbetriebnahme der Bahn in keiner Weise anerkannt worden ist.

Ähnlich — wenn auch in bezug auf den Straßenverkehr noch viel krasser — lagen die Verhältnisse im Falle B (vgl. nachstehende Skizze).

Es handelt sich ebenfalls um eine Nebenbahn, die am 1. April 1905 dem Betriebe übergeben wurde. Sie kreuzt im Neigungsverhältnis 1 : 70 die Straße. Letztere steigt zu beiden Seiten der Bahn mit Rampen von 1 : 40 an. Auch hier hatte ein Lastkraft-

Fall B.

er Personen- und 2 Güterzüge, also durchschnittlich in
nur ein Zug. Es besteht nun kein Zweifel darüber,
wachsen des Straßenverkehrs, namentlich des Auto-
rs, die Frage der Errichtung einer Wegeschranke
tand besonderer Aufmerksamkeit hätte sein können.
ist ber in einem solchen Falle kaum die Reichsbahnver-
s der Teil zu betrachten, der für Abstellung dieses
hätte Sorge tragen müssen. Vielmehr wäre es
de Gemeinde oder der Landesaufsichtsbehörde gewesen,
mäßige Anregung zu geben. Da aber in Anbetracht
rten Verhältnisse bei etwa sich ergebenden Verhand-
d Kostenfrage zu Lasten der Gemeinde entschieden
re, so ist wohl aus diesem Grunde bisher in der Sache
Landesaufsichtsbehörde bzw. der Gemeinde nichts
worden.

Eisenbahn hat in der ersten Zeit ihres Bestehens aller
nach Schranken stets nur zum Schutze ihrer eigenen
richtet. Erst später ist der Eisenbahn die Auflage
orden, außerdem Vorkehrungen zur Vermeidung von
n Straßenverkehr zu treffen. Worin diese bestanden

wagen mit Anhänger aus südlicher Richtung den Wegeübergang passiert in dem Augenblick, als der Eisenbahnzug über die Kreuzung gelangte. Der Wagen wurde zur Seite geschleudert und die fünf Insassen mehr oder weniger schwer verletzt. Die Kreisstraße selbst weist einen sehr lebhaften Verkehr auf. Man kann hier täglich etwa 1000 Kraftfahrzeuge zählen. Es befinden sich zu beiden Seiten des Überweges eisenbahnseitig angebrachte Warnungsschilder für Kraftwagen, die einem aufmerksamen Kraftwagenlenker trotz ihrer ungünstigen Stellung unmittelbar vor dem Gleise kaum entgehen können. Der Personenzug hatte auf einer etwa 500 m vor dem Überweg entfernten Station zunächst gehalten und näherte sich im Steigungsverhältnis 1 : 70 dem schienengleichen Übergang. Die Stundengeschwindigkeit dürfte kaum mehr als 15 km betragen haben. Die vorschriftsmäßigen Signale waren durch den Lokomotivführer gegeben worden. Die Laternen der Lokomotive hatten gebrannt; auch war der Zug beleuchtet, so daß er gut erkennbar war. Die Kreisstraße verläuft so, daß der Zug gewissermaßen in der Blickrichtung des Kraftwagenlenkers lag und auf diesen zufuhr. Der Lenker des Kraftwagens konnte den verhältnismäßig langsam

ankommenden Zug recht gut sehen und hatte genügend Zeit, sich zu entschließen, diesseits der Schranke zu warten, bis der Zug vorbeigefahren war. Die Sicht war vielleicht dadurch beeinträchtigt, daß die Schutzvorhänge am Führersitz heruntergelassen waren und daß der Lenker durch Gespräche mit noch zwei anderen Personen auf dem Führersitz abgelenkt wurde.

In der Entscheidung des Staatsanwalts, der das Verfahren gegen den Kraftwagenlenker eingestellt hatte, ohne einen Gutachter zu hören, heißt es, daß die Aussicht des Kraftwagenlenkers durch ein Fabrikgebäude beeinflußt gewesen sei, was kaum zutrifft; denn jeder unbefangene Beobachter kann sich davon überzeugen, daß der herankommende Zug sehr gut auch in den Abendstunden hätte erkannt werden müssen. Insbesondere

für den Straßen- als auch den Eisenbahnverkehr als [illegible] quelle entwickeln kann, beweist das Beispiel C, von [illegible] die Rede sein soll.

Die nachstehende Skizze C zeigt eine außerordent[illegible] befahrene Landstraße, die eine zweigleisige Haupt[illegible] ebenfalls einen sehr lebhaften Verkehr aufweist, kre[illegible] hat der Schrankenwärter eine schwere Aufgabe zu er[illegible] dem er vor allen Dingen darauf zu halten hat, [illegible] Schranke „rechtzeitig" geschlossen wird. Wie sch[illegible] Aufgabe zuweilen durchführbar ist, läßt sich aus dem [illegible] ermessen, daß auch hier täglich weit über 1000 [illegible] diesen Überweg kreuzen. Der Fall lag hier so, daß [illegible] sonenkraftwagen in sehr schneller Fahrt sich an e[illegible]

Fall C.

wird aber — wie im Falle A — in dem Beschluß des Staatsanwalts ebenfalls darauf hingewiesen, daß der Wagenführer die Wegestrecke erst einmal gefahren habe und daß ihm gegenüber aus diesem Grunde der Vorwurf der Fahrlässigkeit nicht hätte aufrechterhalten werden können, da er mit der Gegend nicht genügend vertraut gewesen wäre. Ferner wird in dem Beschluß ebenfalls hervorgehoben, daß es sich um eine äußerst gefährliche Stelle handele, die man schon längst durch eine Schranke oder Überführung hätte beseitigen müssen; also dieselben Argumente wie im Falle A. Die Frage der Gefährlichkeit des Überweges erscheint hier in noch hellerem, aber für die Reichsbahn ungünstigerem Lichte, da der Verkehr auf der Landstraße etwa das Zehnfache des Falles A beträgt. Hier hätte m. E. die Landesaufsichtsbehörde die Herstellung einer Unterführung in Erwägung ziehen können. Das Fehlen einer Unter- oder Überführung kann auch in diesem Falle der Verwaltung nicht zur Last gelegt werden, weil die Bahn im Jahre 1905 durch die Landesaufsichtsbehörde abgenommen und dem Betrieb übergeben worden war.

Daß die Anlage einer Schranke sich unter Umständen sowohl

zembertage nachmittags auf der Straße bei unklarem [illegible] in der Pfeilrichtung bewegte und, ohne das etwa 83 m [illegible] Kreuzung befindliche Warnungszeichen zu beachten, [illegible] geschlossene Schranke fuhr, wahrscheinlich unmittelbar, [illegible] diese geschlossen wurde. Durch das Überrennen der [illegible] wurde das Auto zum Halten gebracht und dann überfal[illegible] Zug hatte aber die Unfallstelle in diesem Augenblick n[illegible] erreicht, so daß man annehmen kann, daß das Fahr[illegible] noch offener Schranke vom Zuge nicht gefaßt worden w[illegible] Verfahren gegen den Kraftwagenführer endete eben[illegible] nächst vor dem Schöffengericht, in welchem ein Sachver[illegible] nicht gehört wurde, und in zweiter Instanz vor der Stra[illegible] mit einem Freispruch mit der Begründung, daß die [illegible] erst im letzten Augenblick geschlossen worden sei und [illegible] dessen das Automobil von oben her getroffen hätte. [illegible] richt war der Auffassung, daß der Schrankenwärter zu[illegible] bezug auf das Herannahen des Zuges an die Schranken[illegible] gedacht hat, daß er im letzten Augenblick das Herab[illegible] schnell vollzogen hat, daß es dem Kraftfahrer nicht m[illegible] lich war, den Kraftwagen zum Halten zu bringen, s[illegible]

fallende Schranke geriet. In Wirklichkeit dauert das ..en der vier Schranken, die gleichmäßig bedient werlestens 6—7 Sekunden; in dieser Zeit hätte der Lenker ..ens bei genügender Aufmerksamkeit das Herablassen ..n und den Wagen anhalten können. Er hat aber ge..ch durchkommen zu können und durchbrach, ohne zu ..ie bereits geschlossene Schranke. Durch Zeugenaus..rde festgestellt, daß sich in den Vorderrädern des ..ch Eisenteile aus dem Behang des Schrankenbaumes .. Alle Zeugenaussagen stimmten ferner darin überein, ..Schranke vor Ankunft des Zuges am Übergang ge.. war, also von einem zu späten Schließen konnte keine ..n.

..raftwagenlenker hatte in hohem Maße fahrlässig ge..nd die Warnungstafel an dem Übergang und den heran.. Zug, den er von weitem sehen konnte, zweifellos nicht .. Er mußte schon von sich aus selbst bei noch geöff..ranke seine Geschwindigkeit vor dem Bahnübergang ..rmäßigen, daß er auch bei schnellerem Niedergehen der .. sein Fahrzeug rechtzeitig stellen konnte. Die Erfah.. auch hier wieder gezeigt, daß die Kraftwagenführer .. unbelehrbar sind.

..ch nun das Ergebnis dieser Betrachtungen zusammen.. ergibt sich, daß das Gericht in den beiden Fällen A .. zunächst unterlassen hatte, einen Eisenbahnsachver.. zu hören, vielmehr die ganze Untersuchung — auch ..esichtigung — ohne einen solchen vornahm.

..lemeinen muß betont werden, daß die Aufgabe des Sach..gen eine außerordentlich schwierige bleiben wird, die .. dankbar bezeichnet werden muß, da sich die Möglich..t, die Verwaltung vor ungeheurem Schaden, der u. U. .. schon bei geringen Unfällen in die Hunderttausende ..schützen. Es kann nur dringend geraten werden, daß ..-bahnverwaltung darauf drängt, daß die Gerichte gleich ..rsten Instanz bzw. bei der Untersuchung durch den ..alt einen von der Reichsbahnverwaltung vorzuschla..chverständigen hören. Es empfiehlt sich — zumal bei ..en Fällen —, eine Persönlichkeit zu wählen, die auf ..ebiet eine hinreichende Erfahrung besitzt. Ich möchte ..rlassen, ausdrücklich hervorzuheben, daß es mir auch ..t geglückt ist, einen für die Verwaltung in der ersten ..erlorenen Fall in der Berufungsinstanz für die Ver..zu retten.

..fi versuchen die Verteidiger im Interesse ihres Man..n als Gutachter benannten Reichsbahnbeamten als be..ozulehnen. Wenn hierfür keine andere Begründung ..ht werden kann, als daß von dem Gutachter in seiner ..ft als Reichsbahnbeamter keine unbefangene Würdi.. Sache erwartet werden könne, so ist ein solcher Ein..t stichhaltig. Lediglich Gründe, die in der Person des ..s liegen, z. B. daß der Gutachter schon mit der Sache ..rden ist, als Untersuchungsleiter oder als zuständiger ..and, können den Einwand der Besorgnis der Befangen..fertigen. Mit dieser Erklärung wird es stets gelingen, ..chter aus dem Kreise der Reichsbahnbeamten als .. in Frage kommende sachverständige Persönlichkeit ..en.

..man aber auf der einen Seite sich bemühen muß, daß ..hadensregelung einmal entstandener Unfälle, die sich ..anz vermeiden lassen werden, alle für die Verwaltung .. Umstände gebührend ins Licht gerückt werden, so .. andererseits nichts unversucht lassen, die Unfälle auf ..übergängen mit allen Kräften einzuschränken.

.. von mir erwähnten Prozessen ist immer wieder seitens ..hts die Rede davon gewesen, daß unbewachte Wege.. mit Schrankenanlagen zu versehen sind und solche mit .. durch Herstellung einer Unter- oder Überführung be..rden müssen.

Die Schrankenanlage ist weder für die Reichsbahn noch für den Kraftwagenverkehr ein einwandfreier Zustand; denn auf stark befahrenen Übergängen hat, wie schon in Fall C erwähnt, der Schrankenwärter einen recht schweren Stand, da es ihm bei lebhaftem Verkehr sehr schwer gemacht wird, seine Schranke rechtzeitig zu schließen, und er beizeiten den richtigen Augenblick wählen muß, in welchem der Verkehr gerade etwas abstoppt. Wählt er diesen Moment zu früh, so müssen die Wagen vor der Schranke länger als nötig warten und er wird allerhand Redensarten und Drohungen ausgesetzt sein, und der Verwaltung wird vorgeworfen, daß sie auf den Verkehr hemmend einwirkt.

Nun kann man aber — namentlich auf Hauptbahnen mit starkem Bahnverkehr — vorhandene Schranken durch Anlage schienenfreier Übergänge unmöglich ohne weiteres beseitigen; dies scheitert vorwiegend in dicht bevölkerten Gegenden mit starker Bebauung an den ungeheuren Kosten. Hier wird man in anderer Weise durch geeignete Warnungstafeln helfen müssen. Dagegen ist zu berücksichtigen, daß eine Vermehrung schon bestehender Schranken unter allen Umständen vermieden werden muß. — Ist ein unbewachter Übergang z. B. auf einer Nebenbahn mit nur geringem Bahnverkehr, aber sich steigerndem Lastkraftwagenverkehr auf die Dauer unhaltbar, so wird man ihn je nach Lage der Verhältnisse durch Anlage eines schienenfreien Überganges ersetzen müssen, was in ländlichen Gegenden bei einfachen Verhältnissen durchführbarer erscheint (natürlich zu Lasten der Interessenten). Andererseits soll man sich aber auch nicht scheuen, was nebenbei erwähnt sein mag, der Beseitigung von Schranken auf Nebenbahnen bei schwachem beiderseitigen Verkehr und guter Übersichtlichkeit näher zu treten.

In Österreich ist man bekanntlich schon vor längerer Zeit in großem Stil dazu übergegangen, bestehende Schrankenanlagen ohne Ersatz zu beseitigen, indem man sich mit Recht sagt, daß für einen unvorsichtigen Kraftwagenführer die gezogenen Schranken keinen wirksamen Schutz gegen einen Unfall bilden, sondern daß im Gegenteil infolge Überfahrens der ersten Schranke der Lastkraftwagen auf dem Gleise zum Halten kommt und von dem nicht mehr aufzuhaltenden Zuge erfaßt wird, während er beim Fehlen von Schranken den Übergang noch vor dem Zuge hätte passieren können, ohne daß der Kraftwagen zwischen den Schranken eingeschlossen wird und dadurch nicht nur selbst der Gefahr des Überfahrenwerdens ausgesetzt ist, sondern auch den Eisenbahntransport in Gefahr bringt. In Österreich hat man die Erfahrung gemacht, daß die Unfälle nach Beseitigung eines großen Teils von Schranken sich verringert haben.

Vor allen Dingen muß dafür gesorgt werden, daß bei Nebel, Dunkelheit und überhaupt bei gehinderter Fernsicht alles getan wird, um den Kraftwagenführer rechtzeitig zu warnen; denn man muß einräumen, daß die Signale, die von dem Lokomotivführer zu geben sind, wohl Menschen und Fuhrwerke rechtzeitig warnen können, durch das Geräusch der ratternden Lastkraftwagen aber leicht überhört werden können[2]).

Die Verordnungen, die bisher erlassen sind, sind im Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht und seien hier angeführt:

1. Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen
   RGBl. 1909 Nr. 26 vom 3. 5. 1909.
2. Internationales Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
   RGBl. 1910 Nr. 21 vom 11. 10. 1909.
3. Verordnung für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
   RGBl. 1910 Nr. 5 vom 3. 2. 1910.

---

[2]) Anmerkung der Schriftleitung. Ein grober Unfug der Kraftwagenlenker ist das anscheinend nicht ausrottbare Fahren mit geöffneter Auspuffklappe; da hierbei die Explosionsgase unter Umgehung des Schalldämpfers mit ohrenbetäubendem Geknatter unmittelbar ins Freie gelangen, vermag der Kraftwagenführer oder Motorradfahrer akustische Lokomotiv-Warnsignale überhaupt nicht oder nur schwach wahrzunehmen.

4. Verordnung über Änderung der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs.
   RGBl. 1923 Nr. 21 vom 15. 3. 1923.
5. Gesetz zur Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
   RGBl. 1923 Nr. 65 vom 21. 7. 1923.
6. Verordnung für die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr.
   RGBl. 1925 Nr. 17 vom 1. 5. 1925.

Aus der Fülle dieser Verordnungen, die sich inhaltlich zum Teil wiederholen, kann man ersehen, wie wichtig und fortwährend verbesserungsbedürftig diese Seite der Gesetzgebung ist.

Diese Verordnungen beziehen sich in der Hauptsache auf den Verkehr von Kraftwagen im allgemeinen, ohne die Beziehung zur Eisenbahnverwaltung besonders zu berücksichtigen. Nur im § 2 der letztgenannten Verordnung ist die Rede von gefährlichen und durch Warnungstafeln zu kennzeichnenden Stellen, wobei man an Eisenbahnübergänge denken kann, und im § 4 ist gesagt, daß diese Tafeln je nach Örtlichkeit und Neigungsverhältnis des Weges etwa 250 m vor der gefährlichen Stelle und im rechten Winkel zur Fahrtrichtung gut sichtbar aufzustellen sind. „Für Tafeln zur Kennzeichnung von Eisenbahnübergängen kann der Reichsverkehrsminister mit Zustimmung des Reichsrats eine andere Art der Anbringung zulassen!"

1. Querrinne — 2. Kurve — 3. Bahnübergang — 4. Kreuzung

Die vier internationalen Wege-Warnungszeichen, festgesetzt im Dezember 1908 in Paris auf der „Internationalen Konferenz der anerkannten Automobil-Klubs".

Warnungszeichen an den allgemein gefährlichen Stellen sind bereits seit langer Zeit durch die einschlägigen Verbände angebracht; sie sind hier obenstehend unter 1 bis 4 dargestellt.

Die Reichsbahn, für welche bisher nur die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung aus dem Jahre 1909 bindend ist und die, wie gesagt, auf den Verkehr der Kraftwagen noch keine Rücksicht nimmt, ist aber auch nicht müßig gewesen. In einem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. Juni 1910 wird auf das Internationale Abkommen Bezug genommen, in welchem die Eisenbahndirektionen aufgefordert werden, sich gutachtlich zu äußern, ob es nicht erforderlich ist, das neue Zeichen (Nr. 3) an Stelle der bisher „vorgeschlagenen" anzuordnen, und welche Kosten entstehen würden.

Durch Erlaß vom 5. Januar 1910 war das Warnungszeichen Nr. 5 in einfacherer Form — nur ein senkrechter, jedoch breiter Streifen und zwei Querstreifen (schwarze Streifen auf weißem Grund) Nr. 5 — angeordnet worden, was aber die verschiedensten Abmessungen und Aufstellungen erfuhr. Wir sehen dieses Zeichen heute fast an allen Bahnübergängen — in der Hauptsache an solchen mit Schranken, aber auch an unbewachten Übergängen — angebracht. Aber nach den von mir ge[machten] Erfahrungen ist dieses Zeichen vielfach unrichtig auf[gestellt]. Man hat sich zum Teil alter Weichenlaternen bedient u[nd sie] als Transparente unmittelbar an dem Übergang aufgeste[llt, mal] rechts, mal links am Wege, mal mitten über der Straße; [letztere] sind am zweckmäßigsten; leider fehlt aber die Ausge[staltung] als Transparent und daher ihre klare Erkennbarkeit bei [Dunkel]heit. Die Scheinwerfer an den Kraftwagen reichen nach [meinem] Dafürhalten nicht aus, zumal sie auch wegen der Blend[ung] nur zeitweise ihre volle Lichtstärke entfalten dürfen. [Jeden]falls scheint mir hier vieles verbesserungsbedürftig zu se[in].

5.

Von der Deutschen Reichsbahn angebrachtes Warnungszeichen für Kraftfahrzeuge bei Kreuzung der Straße mit Eisenbahn.

Kraftwagenführer muß früh und deutlich genug gewarnt w[erden]. Was nutzt es, wenn er das Zeichen 5 erst kurz beim Üb[ergang] nachts unbeleuchtet sieht. Die Scheinwerfer reichen [nicht] immer aus, unbeleuchtete Warnungszeichen, namentli[ch bei] Nebel und des Nachts, rechtzeitig zu erkennen. Dieses Z[eichen] muß daher unabhängig von dem Zeichen Nr. 3 nach wie v[or an]geordnet werden, und zwar tunlichst 250 m vor dem (Ü[bergangs])punkt. Wenn im § 2 der Verordnung vom 25. Mai 1925 [gesagt] ist, daß die Behörde nach Anhörung von Sachverständig[en aus] dem am Kraftfahrverkehr beteiligten Kreise die Auswa[hl der] Stellen entscheidet, so meine ich, könne die Eisenbahnverw[altung] diesen Paragraphen sinngemäß anwenden.

Mit diesen Arbeiten könnten zunächst einmal die zustä[ndigen] Streckendezernenten betraut werden, die mit den Organ[en der] Landesaufsichtsbehörden, g. F. mit geeigneten Automol[bil-Sach]verständigen ins Benehmen treten müßten. Soweit mir b[ekannt] ist bei diesen Behörden in Auslegung des § 2 der Verordnu[ng vom] 25. April 1925 bereits die notwendige Fühlung mit Ver[tretern] von Landwirtschaft, Industrie und Handel aufgenommen w[orden].

Man wird mir entgegenhalten, daß die Reichsbahn d[ie Be]leuchtung der Kennzeichen Nr. 5 nicht übernehmen könn[e, da] die Eisenbahn bei Nichtbeleuchtung dieser Warnungstafeln [haft]pflichtig gemacht werden würde. Ich bin der Ansicht, daß [die] Angelegenheit von Fall zu Fall geprüft werden muß. Ma[n kann] die Tafeln ohne weiteres beleuchten, wo an sich schon ein [Haupt-] oder Vorsignal durch den Stellwerkwärter oder Weichenw[ärter] beleuchtet werden muß.

Mir schweben hierbei die Verhältnisse vor, wie ich s[ie zu]weilen bei den linksrheinischen Bahnen südlich Coblenz [beob]achtet habe, wo die Straße viele Kilometer weit neben der [Bahn] herläuft und sie fortwährend kreuzt. An denjenigen S[tellen], wo die Beleuchtung der Kraftwagen-Transparente durch [die] der Reichsbahn nicht durchführbar erscheint, könnte m[an der] betreffenden Gemeinde eine entsprechende Auflage machen[. Dies] dürfte heute nicht mehr in dem Maße wie früher auf Schw[ierig]keiten stoßen, da die meisten Orte inzwischen durch Übe[rland]zentralen angeschlossen sind. Jedenfalls muß diese Fra[ge im] Benehmen mit den beteiligten Gemeinden besonderer P[rüfung] vorbehalten bleiben; denn es ist von außerordentlicher W[ichtig]keit, daß gleichwie die Signale bei Nebel und Dunkelhei[t vom] Lokomotivführer erkannt werden, auch diese Zeichen die [Kraft]wagenführer entsprechend rechtzeitig warnen müssen.

Fast alle Unfälle von Kraftfahrzeugen auf Bahnkreuzu[ngen] ereignen sich bei Dunkelheit bzw. Nebel und undurchsicht[igem] Wetter.

Wird man meiner Anregung folgen, so werden sich die U[nfälle] voraussichtlich wesentlich vermindern. Die Reichsbahn [wird] hieraus keinen geringen Nutzen ziehen.

Ein Fernsprecherhalter.

Von Dr. Hans A. Martens, Berlin.

in Ärztekreisen jene Nervosität nur zu gut bekannt, viel beschäftigten und viel fernsprechenden Ärzten, ren, Kaufleuten und Rechtsanwälten zum größten Teil die Nerven zermürbenden mißlichen Begleiterschei- zurückzuführen ist. Nicht das Ferngespräch macht sondern langes Warten auf Anschluß, falsche Verbin- mangelhaftes Verstehen und plötzliches Unterbrechen, zulanges Ausdehnen des Gesprächs, während man selbst Minute zu rechnen hat. Diese zeitvergeudenden Um- tzen uns für andere Arbeit am Schreibtisch völlig matt, gezwungen sind, ständig den Sprecherhörer in der nd zu halten, von Beginn bis zum Schluß des Gesprächs. staunlich, daß in der viel fernsprechenden Geschäfts- selten eine Einrichtung anzutreffen ist, die den Fern- an Stelle der eigenen Hand des Sprechenden hält. Es essen nicht an Fernsprechhaltern verschiedener Bau- daß sie nicht allgemein gebräuchlich sind, deutet in, daß sie den angestrebten Zweck nicht einwandsfrei

hlerhafte Lösung bei einigen vorhandenen Bauarten n, daß sie als Tischhalter eine besonders breite Grund- ben, um standfest zu sein, und dadurch den Arbeits- z erheblich beengen. Der auf der letzten Büroaus- in Berlin gezeigte Fernsprechhalter wird sich nicht , weil er einen Säulenfuß am Schreibtisch, dicht vor eibtischarbeiter, vorsieht, in den eine gelenkartig aus- Stütze, die am Fernsprecherhörer befestigt ist, hinein- wird, falls längere Gespräche und die Notwendigkeit, zu machen, beide Hände unbehindert verlangen.

rste Grundgedanke aller Fernsprechhalter, die auf Erfolg haben sollen, ist folgender: Der Fern- hörer muß in einer solchen Weise am Ohr und vor dem tgehalten werden, daß dadurch keine Einschränkung fläche und keine Unbequemlichkeit des Arbeiters am sch entsteht. Die zweite Grundbedingung zu erblicken, daß sich der Fernsprecherhörer dauernd m Hören und Sprechen erforderlichen Stellung befindet.

lcher Fernsprecherhalter ist nicht nur für stark be- Schreibtischarbeiter von Nutzen, sondern geradezu rlich für Handverletzte, die den genauen Wortlaut von rächen durch Nachschreiben nicht aufnehmen können, mit der einen ihnen noch verbliebenen gesunden Hand sprecher am Ohr halten müssen. Hand- und Armver- im Bürodienst beschäftigt werden, sind aber aus dem hlreich heimgekehrt und auch unter unfallbeschädigten angestellten nicht selten zu finden.

au eines Fernsprecherhalters wurde ich bei Beginn krieges angeregt, als die Anzahl der dringlichen dienst- rngespräche und namentlich die langen Wartezeiten sprecher ins Ungemessene wuchsen. Die Arbeit am sch kam dadurch arg in Rückstand. Die empfindlichen der eigenen Tätigkeit, weil eine Hand häufig und rch den Fernsprecher in Anspruch genommen war, zu einer Abstellung dieses Mißstandes. Nach mehreren usführungen wurde seinerzeit ein Gelenkausleger inem Gasarm gebaut, der an einer am Schreibtisch be- Säule drehbar gelagert war. Der Gelenkausleger und die Schale, welche den Sprecherhörer trug, konnten in mste Lage zum Sprechen und Hören eingestellt werden. er war links und rechts verwendbar. Diese Form inerzeit der Prüfstelle für Ersatzglieder (Gutachter- das preußische Kriegsministerium zu Charlottenburg) rüfung eingesandt, welche unter dem 21. Oktober 1918 Gutachten abgab:

„Die vorgelegte Fernsprecherhalter ist ein brauchbares ttel für Armamputierte, da es diesen den gesunden Arm . Die Ein- und Ausschaltung des Apparates ist einfach und sicher wirkend. Die weitreichende Einstellbarkeit ermöglicht die Freilassung des Tisches."

Der Leiter der Fürsorgestelle für Kriegsverletzte in Gleiwitz, selbst einarmig, schreibt unter dem 25. März 1919: „Die Telephonstütze leistet mir persönlich ausgezeichnete Dienste, und ich möchte sie ungern wieder zurückgeben, zumal da ich auch öfter Gelegenheit habe, das Gerät den in unserer Prüfstelle bzw. Fürsorgestelle Rat suchenden Kriegsverletzten im Gebrauch vorzuführen. Ich möchte deshalb anfragen, ob Sie bereit wären, der Prüfstelle diese Ausführung zu überlassen."

Ein Maschinenamt der preußischen Staatsbahnen schreibt im Jahre 1917: „Der Fernsprecherhalter hat sich bewährt."

Ein anderes Maschinenamt der gleichen Verwaltung teilt in demselben Jahr mit: „Der Halter kommt in seinem Grundgedanken einem wirklichen Bedürfnis entgegen."

Bei den Geschäftsleuten, die mich seinerzeit mit dem Halter arbeiten sahen, fand er ebenfalls viel Interesse. Er war

Abb. 1.

übrigens auch durch Gebrauchsmuster geschützt, dessen geschäftliche Verwertung im Jahre 1917 von dem damaligen preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt wurde.

Um die am Fernsprecher-Gehäuse befindliche Gabel zu steuern, wie es in der üblichen Weise durch Abnehmen des Hörers beim Beginn des Gesprächs und Wiederauflegen des Hörers bei Schluß notwendig ist, wurde im Fernsprecher-Gehäusedeckel ein Kipphebel mit zwei Stellungen eingebaut.

Vom Eisenbahn-Zentralamt wurde der Fernsprecherhalter seinerzeit abgelehnt, wohl hauptsächlich deswegen, weil die zahlreichen verschiedenen Bauarten der Fernsprechergehäuse einen nachträglichen Einbau eines Kipphebels nicht zuließen. Diesen Kipphebel habe ich neuerdings ganz verlassen. Der Fernsprecher, der ohne Verwendung eines Fernsprechhalters bei Ruhestellung in der Gehäusegabel liegt, wird ersetzt durch einen Handgriff, der an Stelle des Sprecherhörers in die Gabel eingelegt wird und beim Beginn des Gesprächs aus ihr einfach herausgenommen und auf den Tisch gelegt wird. Die neueste Form[1]) des Fernsprecherhalters zeigen die beiden Bilder.

Bild 1 zeigt den Halter mit dem eingelegten Fernsprecherhörer in Ruhestellung; der Handgriff auf der Gehäusegabel ist

[1]) Entwurf und Bau nach meinen Angaben vom Eisenbahn-Ausbesserungswerk Grunewald.

deutlich zu erkennen. Der kreisförmige Ausleger ist in der Säule drehbar und wird in jeder Stellung durch eine selbsttätige Rast gehalten. Die beiden Flügelmuttern am Ausleger dienen zur Höher- und Schrägeinstellung des Fernsprecherhörers. Eine weitere Schrägstellung, die den Fernsprecher dem Abstand Ohr, Mund des Sprechenden anpaßt, ist ebenfalls noch möglich; auch hier sichert eine selbsttätige Rast die gewünschte Stellung.

B i l d 2 zeigt den Halter in Gebrauch. Der Handgriff ist aus der Gehäusegabel herausgenommen. Den auf Anschluß Wartenden hindert nichts, weiterzuarbeiten, bis der gerufene Teilnehmer sich einstellt. Der Halter kann rechts und links am Schreibtisch angebracht werden.

Indem der Kipphebel vermieden worden ist, stört jetzt nur noch die Mannigfaltigkeit der Gabeln. Es ist zu hoffen, daß

Abb. 2.

bei den gegenwärtigen Normungsbestrebungen auch die Gabel der Fernsprecher in absehbarer Zeit ganz einheitliche Maße erhalten wird, so daß diese Schwierigkeit damit von selbst entfällt. Der Handgriff kann dann als Massenartikel hergestellt und bei jedem beliebigen normalisierten Fernsprecher verwendet werden. Desgleichen bereitet der Fernsprecherhörer, der auch in vielen Bauarten vorhanden ist, Schwierigkeiten, im Halter eingelegt zu werden. Auch sie werden mit der Normalisierung voraussichtlich in kurzer Zeit verschwinden, denn man sieht nicht ein, warum eine Fernsprechergabel, ein Fernsprechergehäuse und ein Fernsprecherhörer nicht genau so gebaut sein soll, wie die vielen anderen. Ist der Fernsprecher genormt, so steht der Massenherstellung des Halters nichts mehr im Wege.

Man hat noch einen anderen Vorwurf erhoben, daß kein Zwang vorliegt, nach dem Gespräch den Handgriff, der mit einer Kette an dem Gehäuse befestigt ist, in die Ruhestellung auf die Gabel zurückzulegen. Dabei wird völlig übersehen, daß auch für das Hineinlegen des Hörers in die Gehäusegabel nach beendetem Gespräch keinerlei Zwang besteht. Das Handhaben des Handgriffs stellt sich, wie die Erfahrung lehrt, in wenigen Tagen g e w o h n h e i t s m ä ß i g e r A r b e i t mit dem Halter g a n z s e l b s t t ä t i g u n b e w u ß t ein. Ist man erst ein paar Tage an den Halter gewöhnt, so besteht die nach Gesprächsschluß den Handgriff nicht in die Gabel zu überhaupt nicht mehr, wie jeder bezeugen wird, der mit paar Tage gearbeitet hat.

Siemens & Halske A.-G. haben eine Verbesserung v (ich sage ausdrücklich versucht), indem die durch wegung der Gehäusegabel vorgenommenen Schaltungen einen Fußumschalter bewirkt werden. Abgesehen vo Nachteil, die Stromführung zu verändern, wird nichts e was als zwangläufig zu bezeichnen wäre; denn es blei völlig gleich, ob die erforderlichen Schaltbewegungen n Hand oder mit dem Fuß ausgeführt werden.

Der Vorteil meines Fernsprecherhalters ist aus den Bildern ohne weiteres zu ersehen: Gemäß den eingan gestellten beiden Grundlagen für die Bauart von Fernsp haltern steht er jederzeit bereit und beengt die Schrei fläche in keiner Weise. Im Gegensatz zu Kopfhörern den großen Vorteil, daß der mit ihm Arbeitende jederz beweglich ist, von seinem Schreibtisch sich entfernen kan irgendwelche Handgriffe auszuführen (Losnehmen des hörers und des Brust-Mikrophons). Also keinerlei Beläs des mit dem Fernsprecherhalter Arbeitenden im Gegens Kopfhörern. Nimmt der Schreibtischarbeiter an seinem S tisch wieder Platz, so steht der Fernsprecherhörer ohne weiteren Handgriff bereit neben ihm.

Vom Standpunkt geringster und einfachster Griffe ist den Halter nichts zu sagen: Beim Sprechen ist ledigli Handgriff aus der Gabel herauszunehmen, auf den Ti legen und nach Schluß wieder in die Gabel zu legen.

Wenn kürzlich von der Hauptverwaltung der Deu Reichsbahn-Gesellschaft darauf aufmerksam gemacht v ist, daß Bürobeamte oder Stenotypisten mit Kopfhörer suchsweise auszurüsten sind, damit sie Diktate durch den sprecher an ihrem Arbeitsplatz aufnehmen können, so we jetzt an der Zeit, zu prüfen, ob nicht gemeinsam mi empfohlenen Kopfhörern auch der hier beschriebene sprecherhalter zu erproben ist.

Man hat früher der Beschleunigung des Bürobetriebe solche Bedeutung nicht beigelegt, wie sie die heutig schärfster Ausnützung verlangt, daher sind alle di mühungen auf diesem Gebiete nicht beachtet worden u Vergessenheit anheimgefallen. Man ist heute mehr ge derartige Fragen und Einrichtungen zu prüfen, die den duktiven Bürodienst produktiver zu gestalten geeignet oder die den viel fernsprechenden Beamten ein Hilfsmitte können, um der weitverbreiteten Telephon-Nervosität ent zuarbeiten. Daher wird man auch der Konstruktion eines sprecherhalters heute mehr Aufmerksamkeit entgegenbr als in früherer Zeit, wenn seine Nützlichkeit erst einm kannt worden ist.

Der Eisenbahndienst vermag aus dem Fernsprecher großen Nutzen zu ziehen, der sich als Zeitersparnis und N schonung werten läßt; aber auch jeder andere Bürogesc betrieb kann ihn brauchen. Vielleicht gelingt es, nun e durch Beschäftigung mit dieser Frage eine Bauart zu f die allen berechtigten Ansprüchen entspricht und dere gemeine Einführung in die viel fernsprechende Geschäfts Verkehrswelt dann nicht ausbleiben wird.

Allgemeines.

— **Eröffnung der Eishöhle bei Schellenberg.** Am 5. Juli d. J. ist die Schellenberger Eishöhle im Untersberg, 1570 m über dem Meere unter den Abstürzen des Unterberges zwischen Mittagsscharte und Salzburger Hochthron gelegen, für den Touristenverkehr eröffnet worden. Die Höhle steht in dem Ruf, die größte Eishöhle Deutschland zu sein. Sie weist in ihren Hallen und Gängen Eisgrotten und Eisfälle auf. Die Besichtigung der Höhle ist in bequemer Tagestour von Schellenberg, der letzten rischen Bahnstation der Linie Berchtesgaden-Salzburg, au zunehmen. Der Weg führt von Schellenberg über Bach Jagdhütte Mitterkaser in 2½ Stunden zur Unterstandshüt Höhlenführers. Von dort aus wird der Höhleneinga ¼ Stunde erreicht. Übernachtungsgelegenheit besteht Nähere Auskünfte erteilt die Geschäftsstelle der Vereinigu Höhlenkunde, Kaufmann Thomas Eder, Schellenberg (Baye).

Die Buchführung im Bankstundungsverfahren.

Von Güter-Insp. B. Pechtold, Wetzlar.

.. 1. März 1925 angeordnete Aufhebung des Fracht-
.. verfahrens bei den Güterabfertigungen hat in dem
..endienst Änderungen hervorgerufen, die zwar nicht eine
..nde Abweichung von dem seitherigen Buchungssystem
.., immerhin jedoch den Kassenverwalter veranlassen,
..kmäßige Umstellung in seiner Arbeitsweise und Ar-
..ng vorzunehmen, um die Vorteile des neuen Verfahrens
..klichen und die Nachteile zu verringern. In den folgen-
..ührungen stelle ich das alte Stundungsverfahren dem
.. einem kurzen Grundriß gegenüber, um dann anschlie-
..r Erörterung der Vor- und Nachteile einen leicht gang-
..g zu zeigen, wie durch unwesentliche Änderungen eine
..ng des Verfahrens erreicht werden kann, in der Weise,
..orteile der beiden Systeme vereinigt und die Nachteile
..ltet werden.

.. frühere eisenbahnseitige Stundungs-verfahren.

..rkehrsinteressent, welcher Frachtstundung beantragte,
..e ein Sicherheitspfand bei der Eisenbahn-Hauptkasse,
..in in entsprechender Höhe bei der Güterabfertigung ein
..ndungskonto eingeräumt wurde. Die Buchführung der
..rtigung unterschied „bar" und „gestundet". Dement-
.. waren im Freibetragsbuch, Überweisungsbuch und
..ührenbuch für bare und gestundete Beträge besondere
..orhanden. Die Frachtbelastungen der Stundungsnehmer
..n in besondere Verrechnungsnachweise (Frankatur-
..rrechnungskarten) auf, um sie nach Abstimmung mit
..dbüchern summarisch in das Frachtstundungsbuch zu
.., während der Eintrag aus dem Nebengebührenbuch
..r erfolgte. Die Zahlung der Nachnahmen geschah
..fachen Eintrag im Kontobuch, der als ordnungmäßige
..galt. Monatlich einmal wurden die gestundeten Frach-
..ickelt, derart, daß die Frachtbeträge, Nachnahmen etc.
.. bzw. zum Haben der Güterkasse gestellt wurden. Um
..ahnverwaltung nicht erst nach einen Monat in den be-
..stundeten Beträge zu bringen, forderte die Verwaltung
.. Stundungsnehmern wöchentlich Abschlagbeträge in
.. wöchentlichen Frachtschuld. Diese Beträge wurden im
..enhauptbuch unter „Sonstigen" vereinnahmt und bei
..cklung der gestundeten Frachten durch Verbuchung
..be wieder ausgeschieden. Von den aufkommenden
..ägen berechnete die Verwaltung Stundungsgebühr und
.. rechtzeitiger Begleichung der Wochenschuld Vertrags-
..d Mahngebühr. Die Kontisten erhielten monatliche
..chnungen und tägliche Pausen der Verrechnungs-
...

Das Bankstundungsverfahren.

.. Übernahme der banktechnischen Geschäfte der Eisen-
..ltung durch die Verkehrskreditbank ging man unter
.. der eisenbahnseitigen Frachtstundung zu folgendem
.. über:

..eressent, welcher Frachtstundung wünscht, hinterlegt
.. bei der Verkehrskreditbank oder bei einer von dieser
..eschäftsführung beauftragten anderen Bank. Er erhält
..ir eine Monatshälfte ein Scheckheft, das je nach der
..Sicherheit einen zur Deckung der Frachtschuld verfüg-
..rag bezeichnet. Anschließer, Lagerplatzinhaber und
..lie täglich nur einmal ihre Frachtschuld bezahlen
..nterlegen das mit der erforderlichen Zahl von Blanko-
..ften versehene Scheckheft bei der Güterkasse, die täg-
..eden Stundungsnehmer in nicht einheitlich geregelter
.. Frachtschuld zusammenstellt, täglich einen Scheck aus-
..auf dem Stamm den verbleibenden Restbetrag zur Kon-
..d Kreditüberschreitung ermittelt. Die Erhebung von
Stundungsgebühr, Vertragsstrafe und Mahngebühr fällt weg; es gibt nur Barzahler. Der Kassenbestand entspricht den wirklichen täglichen Einnahmen, da die Verkehrskreditbankschecks von der Güterkasse als bares Geld der Stationskasse abgeliefert werden.

Der neue Vorschlag in der Handhabung des Bankstundungsverfahrens.

Bei Beurteilung der Zweckmäßigkeit beider Verfahren gehe ich auf den Grund zurück, der seinerzeit für die Einführung des eisenbahnseitigen Stundungsverfahrens sprach, nämlich:

Entlastung der Schalterkassen zur Verminderung der Stauungen am Schalter durch Loslösen der Verrechnung der Frachtbriefe von den Schalterkassen und Ermöglichung der direkten Annahme und Ausgabe der Frachtbriefe im Verkehr mit größeren Firmen.

Diesen Zweck erfüllt das alte Verfahren, das neue Verfahren jedoch nicht, wenn es in der in Nr. 9 S. 257 der Zeitung d. V. d. E. V. dargelegten Ausführung gehandhabt wird, denn: „Keine Sonderbuchung oder besondere Kontoführung" erfordert restlose Verrechnung durch die Schalterkassen. Wie große Firmen, die ihre Scheckhefte erst nach 14 Tagen zurückerhalten und keinerlei Aufzeichnungen über die Zusammensetzung ihrer Scheckbeträge haben, mit der in dem gleichen Artikel erwähnten Beseitigung der Abstimmung auskommen, ohne daß eine ordnungsmäßige, eindeutig bestimmte Gegenkontrolle durch die Abfertigung geführt wird, bedarf der Klärung. Die meisten Güterkassen stellen daher neben den Schecks tägliche Abrechnungszettel für die Bankstundungsnehmer aus und führen Klaten in der mannigfachsten Art, um Frankaturen, Überweisungen und Nebengebühren zur Ermittlung der täglichen Scheckbeträge der einzelnen Kontisten zusammenzustellen. Ob diese „Klaten" die Übersichtlichkeit erhöhen und bei später entdeckten Unstimmigkeiten ein glaubwürdiges Beweismittel bieten oder nicht, sei dahingestellt. Weiter wird die an Stelle des früheren Verfahrens der monatlichen Abrechnung eingeführte tägliche Abrechnung dadurch unangenehm empfunden, daß täglich für jeden Kontisten (bei größeren Abfertigungen 50—100) je ein Scheck geschrieben werden muß, der von der Stationskasse 14 Tage lang als bares Geld mitgeschleppt wird, weil Anrechnung dieser Schecks durch die Stationskasse an die Verkehrskreditbank monatlich nur zweimal erfolgt. Ein weiterer Nachteil des jetzigen Verfahrens liegt darin, daß Nachnahmen durch Postscheck gezahlt werden müssen, weil die Nachnahmebeträge in der Regel eine tägliche Frachtschuld übersteigen und deshalb eine Kürzung am Scheck nicht zulassen und weil ferner eine Kürzung am Scheck dem Kassenbeamten keine Quittung über die geleistete Zahlung gibt.

Diese Nachteile überwiegen die Nachteile des alten Verfahrens. Um die Vorteile des neuen Verfahrens mit denen der eisenbahnseitigen Frachtstundung zu verbinden, habe ich der R. B. D. Frt folgenden bis jetzt noch nicht entschiedenen Vorschlag gemacht:

Die Bankstundungsnehmer, die ihre Scheckhefte nicht hinterlegen (meist kleinere Firmen, die von Fall zu Fall bezahlen), werden wie Barzahler behandelt. Auf sie trifft die Ausführung in Nr. 9 der Z. d. V. D. E. V. zu.

Diejenigen Bankstundungsnehmer, die nach den geltenden Bestimmungen ihr Scheckheft hinterlegen müssen (Anschließer, Lagerplatzinhaber und Kunden, die täglich einmal bezahlen, also meist größere Firmen), werden in vereinfachter Form als Stundungsnehmer behandelt. Für sie wird, wie zurzeit auch allgemein wohl angeordnet ist, im Freibetragsbuch, Überweisungsbuch und Nebengebührenbuch 1 Spalte „bar" und „Bankstundung", also je 2 Spalten eingerichtet. Diese Bank-

stundungsnehmer erhalten gemäß Einführungsbestimmungen zur Bankstundungsdienstanweisung I 3, allgemein Verrechnungsnachweise. Die Zusammenstellung der Tagessummen der Schecks erfolgt an Hand der Verrechnungsnachweise unter Abstimmung mit den Versand- und Empfangsabschlüssen, anstatt auf einer Klate, täglich im Stundungsbuch, dessen Vordruck gar nicht besser sein könnte, um diesen Zweck zu erfüllen. Für jeden Stundungsnehmer wird fortlaufend nur eine Seite beansprucht. Das Stundungsbuch bildet eine glaubwürdige Gegenkontrolle. Ich betone, daß eine Mehrarbeit durch die Führung des Stundungsbuches in dieser Form nicht bedingt ist, da eine Zusammenstellung der auflaufenden Frachtbeträge so wie so erfolgen muß. Die Beträge aus Spalte „Bankstundung des Freibetrags-Überweisungs- und Nebengebührenbuches“ werden halbmonatlich zum Soll gestellt. Hierdurch wird erreicht, daß künftig nur alle 14 Tage für jeden Kontisten ein Scheck auszufertigen erforderlich ist. Die Eintragungen im Stundungsbuch werden dreifach gepaust.

Stamm bleibt bei der G. A,

1. Ausfertigung erhält der Stundungsnehmer als Kontoabrechnung.

2. Ausfertigung geht als Anlage zum Scheck zur V. Kr. B. zur Darstellung der Schuldsummen nach Tagessummen getrennt.

Welche Vorteile hat nun dieses Verfahren?

Es hat zunächst keinen der Nachteile des alten Verfah weder Stundungsgebühr und Mahngebühr noch Vertragsst rechnet werden. Die Vereinfachung der Bilanz bleibt, wicklung der gestundeten Frachten ist denkbar einfac Nachteile des jetzigen Verfahrens entfallen ganz. Bei Stundungsnehmern werden in 14 Tagen anstatt 12 (2 So . .50 = 600 Schecks, wie zurzeit nur 1 . 50 = 50 Schecks stellt. Die Schalterkassen werden wie früher entlaste Kontist erhält ohne irgendwelchen Arbeitsaufwand eine lierte Abrechnung, wodurch die Nachprüfung erleichte und die Abstimmung fast gänzlich entfällt. Die Buch und die Bilanz werden in keiner Weise gegen jetzt ers Unstimmigkeiten können leicht an Hand einer ordnungsm glaubwürdigen Unterlage aufgeklärt werden. Spalte 9 de dungsbuches, verglichen mit der im Kopf jeder Seite de dungsbuches vorgesehenen Angabe der Deckung, gewährle einfacher, klarer Form die Überwachung der Kreditübe tung. Die Zahlung der Nachnahme kann in der frühere fachen Form durch einen Buchungsvermerk erfolgen. eine genaue Zeitwertberechnung, die sich mit der prak Erfahrung deckt, habe ich bei 25 Stundungsnehmern der kasse Wetzlar eine tägliche Ersparnis von einer Stu mittelt. Hinzu kommen die großen Erleichterungen, di Vorschlag der Stationskasse und der Verkehrskreditbank bietet.

Deutsche Beutegüterwagen im Weltkrieg.

Von **L. Wallmüller**, Eisenbahn-Oberinspektor, Berlin.

Neben vielen im Kriege erbeuteten Gegenständen aller Art, die die Kampfkraft eines Heeres unmittelbar oder mittelbar erhöhen und deren Verlust für den Feind empfindlichen Schaden bedeutet, nehmen die erbeuteten Eisenbahnwagen, die zur Erreichung der Ziele in hohem Maße zweckdienlich sind, eine hervorragende Stelle ein. Denn abgesehen von der zu Militärtransporten selbst benötigten ungeheuren Anzahl von Güterwagen, trägt ein hinreichender Wagenpark der Eisenbahnen wesentlich zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens im Kriege bei und dieses wiederum schafft die Kraft, die zu den Fronten fließt. In verstärktem Maße aber steigt der Bedarf an Eisenbahnwagen dann, wenn die Operationsgebiete solch räumliche Ausdehnung annehmen, wie es im letzten Kriege für die Mittelmächte der Fall war, und wenn die Heeresbewegungen sich nach zwei entgegengesetzten Seiten abzuwickeln haben.

Die den ehemals feindlichen Ländern gehörigen Eisenbahnwagen der belgischen, französischen und russischen Staats- und Privatbahnen, soweit sie sich schon bei Kriegsausbruch auf Deutschlands Boden befanden und später durch das Vorrücken der deutschen Truppen in Feindesland noch erobert werden konnten, wurden von der deutschen Heeresverwaltung als Beute betrachtet und gingen somit für die Dauer des Krieges in das Eigentum der Heeresverwaltung über. In gleicher Weise wurden mit der Kriegserklärung Italiens an Österreich-Ungarn und mit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Deutschland und Italien die in Deutschland vorhandenen italienischen Wagen als deutsche Beutewagen erklärt. Die wenigen serbischen Wagen, die sich am Anfang des Krieges nur vereinzelt auf den deutschen Bahnen befunden haben, sind an Ungarn als die einführende Verwaltung zurückgegeben worden.

Durch das überraschend schnelle Vordringen der deutschen Truppen im Westen geriet der größte Teil der belgischen und außer anderen französischen Wagen ein ansehnlicher Teil der französischen Ost- und Nordbahnwagen in deutschen Besitz, während die Wagen der Warschau-Wiener Bahn sich zu einem Teil in deutschen, zum anderen Teil in österreichischen Händen befanden. Bekanntlich haben die russischen Bahnen, mit Ausnahme der damaligen Warschau-Wiener Bahn, welche die mitteleuropäische Spurweite aufwies, breitere Spur, so daß von den russischen Bahnen mit der erwähnten Ausnahme nur n sogenannten Breidsprecher-Wagen, die mit der von dem Ge Baurat Breidsprecher erfundenen Vorrichtung zur Auswe der Achsen und Räder der Eisenbahnwagen versehen si die westlichen Bahnen übergehen konnten. Die Folge dav daß fast der gesamte Wagenpark der Warschau-Wiener der von den Russen bei ihrem Zurückweichen infolge de nischen Unmöglichkeit nicht in das Innere des Landes ge werden konnte, in die Hände der deutschen und österreic Truppen fiel. Eine Anzahl Wagen wurde von den Ru Warschau verbrannt, als sie zu dessen Räumung gez waren. Eine weitere beträchtliche Anzahl von Beutewag durch die Besetzung Serbiens in den Besitz der deutschen l verwaltung und durch die spätere Besetzung Rumäniens f der ganze rumänische Wagenbestand einschließlich der d rückgehaltenen deutschen Wagen in die Hände der de Truppen.

Demgegenüber war der Verlust von deutschen Wagen Feinde nicht fühlbar. Die deutschen Wagen, die währe Krieges in Frankreich und Italien festgehalten wurden stiegen nicht die Zahl der auch in Friedenszeiten im regelm Verkehr dorthin gelangten Wagen. Außerdem haben di schen Truppen bei dem raschen Vordringen im West eigenen vor Kriegsausbruch in Belgien und Nordfrankrei befindenden Wagen zum größten Teil zurückgewonnen.

Genaue Angaben über die Anzahl der von Deutschla beuteten Güterwagen während des Krieges lassen sich machen, da die Wagen den verschiedenartigen Bedürfniss sprechend in verschiedenen Ländern zerstreut waren u Besitzstand durch das Vorrücken oder Zurückweiche Truppen wechselte. Es dürften sich aber nach der Bes Rumäniens über 100 000 erbeutete Güterwagen im Besit deutschen Heeresverwaltung befunden haben; das war un der sechste Teil des gesamten deutschen Güterwagenpark damals rund 600 000 Wagen umfaßte. Es ergab sich al Deutschland ein bedeutender Zuwachs an Güterwagen, d die größere Beweglichkeit der Streitkräfte und für di wirkung an der so nötigen Aufrechterhaltung des Verke allgemeinen von nicht zu unterschätzender Bedeutung wa

die umfangreichen Militärtransporte neben den eigenen
weise Beutewagen Verwendung fanden. Die deutsche
waltung war sogar in der Lage, deutsche Beutewagen
esgenossen leihweise zu überlassen, und zwar erhielt
-Ungarn 8000, Bulgarien 800 und die Türkei 600 Beute-
e mit entsprechenden Anschriften versehen wurden.
tlich der Verwendung im Sinne des Vereinswagenüber-
ns galten die Beutewagen als deutsche Verbandswagen,
t der Einschränkung, daß sie nicht nach dem neutralen
nach Übergangsstationen zum neutralen Ausland und
t nach den auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen
dischen Bahnen und über diese beladen werden durften.
der Natur der Sache, daß man erbeutete Wagen nicht
langen ließ, wo sie der Aufsicht deutscher Organe oder
der Bundesgenossen entzogen waren; denn nach Öster-
rn war die Verwendung von deutschen Beutewagen
e Es sind deshalb von maßgebender Stelle wiederholt
nweisungen ergangen, die eine vorschriftswidrige Be-
er Beutewagen nachdrücklichst untersagten. In einigen
urden Beutewagen, die trotz des Verbots nach dem
Ausland beladen wurden, von dort nach der am Wagen
benen Heimat gesandt. In anderen Fällen wurden die
neutralen Ausland übergegangenen Beutewagen „zur
ur des Berechtigten" dort zurückgehalten, weil Zweifel
deutsche Eigentumsrecht an diesen Wagen bestanden.
dere Unzuträglichkeiten ergaben sich dadurch, daß von
remden Verwaltungen Vergütung der Miete nach dem
genübereinkommen verweigert wurde mangels einer
an den Wagen, aus der die derzeitige Zugehörigkeit er-
var. Letzterem Übelstande wurde dann, besonders auch
zur Unterscheidung der deutschen von den österreichischen Beutewagen, dadurch abgeholfen, daß die Wagen in der in den amtlichen Blättern bekanntgegebenen Weise umgezeichnet wurden.

Der übrigens die Frachterstattung nicht berührende Mieteausgleich bezüglich der Beutewagen, der sich zwischen der Heeresverwaltung und dem deutschen Staatsbahnwagenverband einerseits und zwischen dem letzteren und den verbandsfremden Verwaltungen anderseits nach dem Vereinswagenübereinkommen vollzog, ist dem Wagenabrechnungsbüro in Magdeburg übertragen worden. Für sämtliche deutsche Beutewagen, die außerhalb des Verkehrsgebietes der Militäreisenbahnen liefen, war von den benutzenden Verwaltungen Miete an die Heeresverwaltung zu entrichten. Umgekehrt vergütete die Heeresverwaltung Miete für alle ihr nicht gehörenden Wagen, die auf die Militäreisenbahnen übergegangen sind. Gingen deutsche Beutewagen auf verbandsfremde Bahnen, z. B. nach Österreich-Ungarn oder ausnahmsweise in das neutrale Ausland über, so zog das Wagenabrechnungsbüro die Miete nach dem VWÜ. von diesen Verwaltungen für die Heeresverwaltung ein. Letztere trat also gewissermaßen als selbständige Eisenbahnverwaltung auf. Zur Durchführung der Abrechnungsarbeiten lieferten die Militäreisenbahndirektionen für ihren Befehlsbereich die Unterlagen dem Wagenabrechnungsbüro in Magdeburg, soweit ihre Gebiete nicht an die deutsche Reichsgrenze anschlossen. Die Heeresverwaltung hatte für die in ihrem Interesse im Wagenabrechnungsbüro beschäftigten und für die auf gewissen Übergangsstationen für gemeinschaftliche Wagenaufschreibungen verwendeten Arbeitskräfte in der Höhe der zutreffenden Gehälter und Löhne ganz oder teilweise Vergütungen an den deutschen Staatsbahnwagenverband zu leisten.

Die französischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1924.

rankreich haben Ende April, wie üblich, die Hauptver-
nen der Anteileigner der Eisenbahngesellschaften statt-
bei denen die Leitungen die Lage der Unternehmungen
t haben. Schon vorher waren gedruckte Berichte über
bsergebnisse des Jahres 1924 erstattet worden. Der
r ihnen war derjenige der Orléansbahn. Aus ihm
or, daß das Jahr 1924 einen Betriebsfehlbetrag von
l Franken gebracht hat, fast ebensoviel wie im vorher-
Jahre, wo er 180 Mill. betragen hatte. Die Erhöhungen
, die Anfang 1924 in Kraft getreten waren, konnten
ang des Verkehrs nicht ausgleichen. Man hatte von
kelung im Jahre 1923 gegen das Vorjahr auf die Zu-
ießend, bessere Ergebnisse erwartet, diese Hoffnung
etäuscht worden. Die Einnahmen aus dem Güterver-
dieselben geblieben wie im Vorjahre, diejenigen aus
nenverkehr sind zurückgegangen, die Betriebskosten
sten des Schuldendienstes sind gestiegen. Neuordnung
, teils verursacht durch anderweite Regelung des Acht-
ges, teils durch Erhöhung der Teuerungszulagen, haben
schaft mit etwa 180 Mill. Franken belastet; für Kohlen
2 Mill. mehr, für die Streckenunterhaltung 47 Mill. mehr
en und der Schuldendienst hat Mehrausgaben von eben-
ll. verursacht. Die Betriebsrechnung zeigte zwar einen
von 138 Mill. Franken gegen 112 Mill. im Vorjahre,
en, Dividenden und sonstige Leistungen haben ihn
gezehrt. Die Anteileigner haben einen Gewinnanteil
anken auf die Aktie erhalten und sind wegen der Er-
e sie infolge der Neuordnung des französischen Eisen-
s vom Jahre 1921 erwarten zu dürfen glaubten, auf
unsichere Zukunft vertröstet worden.

riebszahl hat 88,43 % betragen, gegen 96,48 % im
2 ein erheblicher, gegen 89,04 % im Jahre 1923 ein
rtschritt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr
7 % auf 343 Mill. Franken gestiegen, die Zahl der
ist aber dieselbe geblieben. Namentlich in der 1. und
2. Klasse ist der Verkehr zurückgegangen, und auch die Zahl der Reisenden, die den vollen Fahrpreis bezahlt haben, ist gesunken. Wären nicht die Fahrpreise erhöht worden, so hätte der Personenverkehr 10 % weniger als im Vorjahre eingebracht. Der Güterverkehr stieg, was das beförderte Gewicht anbelangt, um 4 %, die Einnahmen infolge von Tariferhöhungen aber um 13 % auf 776 Mill. Franken, wovon 164 Mill. auf Eilgut entfallen.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, im Laufe dieses und des nächsten Jahres eine Anleihe von 900 Mill. Franken aufzunehmen. Für das vergangene Jahr war ihr die gleiche Ermächtigung erteilt; sie hat aber nur 631 Mill. unterbringen können, einen Teil davon in New York, für den sie 7,6 % Zinsen zahlen muß.

Die Ostbahn ist die erste unter den französischen Eisenbahngesellschaften, die seit Inkrafttreten der Neuordnung von 1921, ja sogar seit Ausbruch des Krieges einen Überschuß erzielt hat. Nachdem im Jahre 1923 noch ein Fehlbetrag von 21,4 Mill. Franken vorgelegen hatte, ist im Jahre 1924 ein Überschuß von 41 486 000 Franken erwirtschaftet worden, der an die Gemeinschaftskasse abzuführen ist. Erreicht worden ist dieses günstige Ergebnis durch eine Erhöhung der Betriebseinnahmen um 206 605 000 Franken, während die Betriebsausgaben nur um 127 380 000 Franken und die Aufwendungen für den Schuldendienst um 15 679 000 Franken gestiegen sind. Die vermehrten Einnahmen sind neben der Erhöhung der Tarife im Personen- und Güterverkehr, die im März vorigen Jahres in Kraft getreten ist, auf die Entwickelung des Wirtschaftslebens in Ostfrankreich zurückzuführen.

Als Gewinnanteil wurden 47 Franken auf die Aktie ausgeworfen, daneben noch 27 Franken auf die Genußscheine.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1 252 200 000 Fr., d. s. 19,76 % mehr als im Vorjahre. Auf den Personenverkehr entfielen 270 049 000 Fr., ein Mehr von 23,54 %. Der Güterverkehr brachte 982 150 000 Fr. ein; die Zunahme betrug 11 % beim

Eilgut, 19,73 % beim Frachtgut. Sehr stark zugenommen hat der Erzverkehr aus dem Becken von Briey, Longwy und Nancy, nämlich um 44 % gegen das Vorjahr, womit die Zahl von 1913 fast wieder erreicht ist; es fehlen daran nur 2 Mill. Tonnen. Der Versand der Erzeugnisse der Hüttenwerke jener Gegend stieg von 1,8 auf 2,6 Mill. Tonnen. An Kohle und Koks wurden auf dem ganzen Netz der Ostbahn 1,3 Mill. Tonnen mehr als im Jahre 1913 befördert.

Die Betriebsausgaben waren 1924 um 14,55 % höher als im Vorjahre und beliefen sich auf 1 002 900 000 Fr., woran die höheren Löhne und Zulagen sowie die Kosten für Kohle und sonstige Betriebsstoffe die Schuld tragen. Die persönlichen Ausgaben betrugen 682 237 000 Fr., d. i. 12,19 % mehr als im Vorjahre und das Fünffache der Aufwendungen des Jahres 1913. Dabei sind noch nicht inbegriffen die Aufwendungen zu Lasten des Anlagekapitals, die den Arbeitern zugute gekommen sind; es sind z. B. 5000 Familien- und 1800 Ledigenwohnungen geschaffen worden. Die Betriebszahl belief sich auf 78,77 %; 1920 war sie um 42,88 % höher gewesen und hatte damit ihren höchsten Stand erreicht. Aber selbst wenn man von so ungewöhnlichen Verhältnissen absieht, wie sie im Jahre 1920 geherrscht haben, ist doch eine Verbesserung um 3,64 % gegen das Vorjahr eine der Gesellschaft ganz willkommene Erscheinung. Im Jahre 1913 war allerdings die Betriebszahl nur 60,62 % gewesen.

Die Hauptversammlung ermächtigte den Verwaltungsrat, im Laufe der nächsten Zeit Anleihen bis zum Betrage von 1200 Mill. Franken aufzunehmen. In ihr stellte ein Anteileigner den eigenartigen Antrag, eine Gewerkschaft der Eisenbahngesellschaften ins Leben zu rufen, und begründete ihn damit, es gebe ja auch Gewerkschaften der Arbeitnehmer. Ein anderer Anteileigner berichtete, es habe sich unter den Arbeitern der Ostbahn eine Art Sparkasse gebildet, deren Ziel es sei, Aktien der Gesellschaft zu erwerben und sie ihren Sparern zur Verfügung zu stellen.

Bei der Nordbahn ist das Anlagekapital im Laufe des Berichtsjahres um etwas über 700 Mill. auf 6,1 Milliarde angewachsen. Die Anleihen des Jahres 1924 müssen mit etwa 9,2 % verzinst werden. Auf die Aktien von 400 Fr. entfällt ein Gewinnanteil von 75 Fr., wovon 67 Fr. aus dem eigenen Betriebe herrühren, während die weiteren 8 Fr. ein Zuschuß sind, den die nordbelgischen Eisenbahnen aufbringen. Der Umstand, daß die Dividende etwa 30 Mill. ausmacht, der Pariser Vorortverkehr aber einen Zuschuß von 54 Mill. erfordert hat, und für Verlust und Beschädigung von Gütern sowie für Überschreitung der Lieferfristen 16 Mill. zu zahlen waren, gab in der Hauptversammlung zu bitteren Klagen Anlaß.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 1 433 552 739 Fr. Im Personenverkehr sind 79 Mill., im Güterverkehr 124,5 Mill. mehr eingenommen worden. Freilich darf man bei diesen hohen Zahlen wie bei denen der anderen Gesellschaften nicht außer acht lassen, was der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Baron Rothschild, in der Hauptversammlung hervorhob, daß sie nämlich nur ein Trugbild sind, geschaffen durch den Verfall der französischen Währung. Wären die Tarife im März 1924 nicht erhöht worden, so wären die Einnahmen, gleichen Verkehr vorausgesetzt, um fast 193 Mill. niedriger gewesen. Die Zahl der beförderten Fahrgäste ist zwar um 4 Mill., nämlich auf über 154 Mill., gestiegen; ohne die Tariferhöhungen wären aber die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 66 % zurückgegangen, weil unter der vermehrten Zahl von Fahrgästen unverhältnismäßig viel mehr Inhaber von Dauerkarten waren; die Zahl der Reisenden, die den vollen Fahrpreis bezahlen, ist dagegen zurückgegangen. Die Dauerkarten sind, ebenso wie im Jahre 1920 die Arbeiterkarten, von der Fahrpreiserhöhung verschont geblieben. Dabei sind heute, in Gold umgerechnet, die Fahrpreise um 30 % niedriger und die Frachtsätze ungefähr ebenso hoch wie die von 1913.

Der Eilgutverkehr hat dem Gewicht nach um 8,1 % zugenommen, aber 15,2 % oder 15,5 Mill. mehr eingebracht; die Zunahme wäre noch größer gewesen, wenn auch die Sätze Postpaketverkehr erhöht worden wären. Die gewö Frachtgüter haben an Menge um 6,2 % zugenommen, a um 3,2 % vermehrte Einnahmen gebracht, was auf nehmende Überwiegen der Kohle unter den beförderten zurückzuführen ist.

Die Betriebsausgaben betragen 1 139 835 130 Fr., 3 mehr als im Vorjahr. Unter ihnen sind 748 Mill. für per Ausgaben; von diesen entfallen 545 Mill. auf den Kop wie er 1913 war und 240 Mill. auf die Verstärkung di standes infolge zu schroffer Handhabung des Achtstun die außerdem noch für die Gesamtheit den schwerwi Nachteil zur Folge hat, daß sie der Landwirtschaft und werben Arbeitskräfte entzieht. Frankreich ist bekannt zeit wohl das einzige Land, das keine Arbeitslosigkeit sondern sogar noch Arbeitskräfte aus dem Auslande ei muß.

Im ganzen brachte das Betriebsjahr 1924 einen Fehlbet 30 Mill. Franken, woran der Schuldendienst mit 210 Mill. ist. Gegen einen 180-Mill.-Fehlbetrag im Vorjahre ist da eine erhebliche Besserung, und man hofft, auf dem so b tenen Wege weiterzugehen und in naher Zukunft z schüssen zu kommen. Die Betriebszahl war 79,5 % 89,6 % im Jahre 1923. Sehr schwer belastet worden Betriebsrechnung durch den Pariser Vorortverkehr, d schon erwähnt, ein Zuschußbetrieb ist; hätte dieser nur die Kosten gedeckt, so wäre statt des Fehlbetra 30 Mill. ein Überschuß von 24 Mill. erreicht worde 30 Mill. muß nun die Gemeinschaftskasse decken, die Jahren 1921, 1922 und 1923 mit 261, 126 und 180 Mill. spruch genommen worden ist. Auch bei der Nordbahn wa den Besuchern der Hauptversammlung ein Vertreter beiterschaft.

Das Anlagekapital der Paris-Lyon-Mittel bahn erreichte im Jahre 1924 durch einen Zuwac 517 746 589 Fr. die Höhe von 9 034 647 845 Fr. Ihr B mittelpark bestand am Ende des Jahres aus 5153 Lokom 16 490 Fahrzeugen für den Personen- und Eilgutverkehr, Güterwagen; 435 Lokomotiven, darunter 35 elek 565 Fahrzeuge für den Personen- und Eilgutverkehr u Güterwagen waren im Bau. Überdies verfügte die Gese über 17 Schiffe mit einem Raumgehalt von 117 000 t.

Die Verkehrseinnahmen betrugen 2351 Mill. Franken noch 46 Mill. aus anderen Quellen kamen; insgesamt n sie 23 % mehr aus als im Vorjahre. Sie verteilen si 656 Mill., 33 % mehr als 1923, auf den Personenverkehr, 31 19 % mehr, auf den Eilgutverkehr und 1380 Mill., 20 % me den Güterverkehr. Unter den Eilgütern hat sich namentl Obstversand stark entwickelt; die Zunahme hat hier 26 tragen. Auch Gefriergut ist in großem Umfang be worden. Aus dem Kraftwagenverkehr hat die Gesellscha Einnahme von 3,5 Mill. bezogen; die Wagen haben 1 240 zurückgelegt und 160 000 Fahrgäste befördert. In zwei Gasthöfen bietet die Mittelmeerbahn den Reisenden für S und Winter Gelegenheit zu dauerndem und vorüberge Aufenthalt.

Die Zunahme der Einnahmen aus dem Güterverkehr is nur auf die Erhöhung der Tarife, sondern auch auf ein mehrung der Menge der beförderten Güter zurückzuführe Erhöhung der Tarife hat bei der Mittelmeerbahn kein günstigen Einfluß auf den Verkehr gehabt. Die tonn metrischen Leistungen sind so gestiegen, daß der Betrieb hatte, den dadurch an ihn gestellten Anforderungen zu ge

Die Betriebsausgaben betrugen 1916 Mill. Franken, 243 Mill. oder 14,5 % mehr als im Vorjahre; darunte 964 Mill. persönliche Ausgaben. Es blieb ein Betriebsübe von 486 Mill., 197 Mill. mehr als im Vorjahre. Die Betrie sank von 85,5 auf 79,9 %. Als Gewinnanteil wurden 55 die Aktie ausgeworfen, wozu noch 15 Fr. kommen, die nic dem Eisenbahnbetrieb herrühren. Für die Gewinn

ill. Franken zurückgestellt werden. Sonstige Aus- nsung der Schuldverschreibungen, Deckung von bei angegliederten Betrieben usw. machten aus überschuß einen Fehlbetrag von 53 Mill., der aus haftskasse zu decken ist. In den Jahren 1922 und ich die Fehlbeträge auf 253 Mill. und 195 Mill. be- eitung der Gesellschaft behauptet in ihrem Jahres- aben und Einnahmen hätten sich das Gleichgewicht n, wenn die Tariferhöhungen vom März schon im führt worden wären, wenn die Sonderzulage von s Personal aus Anlaß der gesteigerten Teuerung ezahlt werden müssen, wenn nicht schließlich Un- ptember in der Gegend von Avignon großen Schaden hätte, wodurch der Verkehr wochenlang unter- n

uptversammlung wurde der Leitung die Anerken- teileigner ausgesprochen, weil sie es verstanden m Zeitraum von drei Jahren den Gewinnanteil um öhen. Zu den 55 Fr. Gewinnanteil auf die Aktien 35 Fr. für die Genußscheine ausgeworfen; damit Ausschüttung an die Aktionäre den Abmachungen

üdbahn belief sich das Anlagekapital Ende 1924 33 Fr.; es hatte sich im Laufe des Jahres um r. erhöht; darunter waren 106 Mill. für die Be- ner Betriebsmittel und 120 Mill. für Neubauten und en; die Einführung elektrischer Zugförderung war gaben sehr erheblich beteiligt.

riebsmittelpark umfaßte am 1. Januar 1925 1224 Loko- Personenwagen, 1925 Gepäckwagen und Wagen utverkehr, 25 694 Güterwagen; dazu kamen noch Lokomotiven sowie 47 elektrische Triebwagen nen- und 10 für den Güterverkehr. Bestellt waren Lokomotiven, 15 elektrische Triebwagen, 20 Dreh- 1. und 2. Klasse, 1674 Güterwagen verschiedener solche von 20 t Tragfähigkeit. Die Zahl der ist seit 1915 um 13,85 % gewachsen, ihre Zug- n 49,06 %.

slänge betrug im Mittel des Jahres 4116 km, 45 km Vorjahre.

nahmen beliefen sich auf 560 251 846 Fr., d. s. 17,72 % mehr als 1923. Gegen 1913 beträgt die 10 Mill. Die Zunahme gegen das Vorjahr verteilt ill. oder 29,18 % auf den Personen-, mit 50 Mill. rverkehr; im Tier- und Fahrzeugverkehr war ein gang zu verzeichnen.

schnittseinnahme auf den Reisenden ist von 3,45 auf gen, eine Folge der Tariferhöhung. Die Zahl der um 5,8 % zurückgegangen; daran ist der Verkehr Fahrkarten mit 9 %, derjenige mit Rückfahrkarten beteiligt. Der Verkehr mit Ausflugssonderzügen en; es sind in ihnen 17 241 Reisen, fast genau vier- e im Vorjahr, ausgeführt worden. Von den Preis- für starke Familien wurde für 951 342 — 1923: sonen Gebrauch gemacht. Der Verkehr von Pilger- Ausgabe von Fahrkarten für Kriegsbeschädigte ngen.

rkehr sind 482 240 t Güter befördert worden; die er Verkehrsart, die sich schon in den vorher- Jahren gezeigt hat, hat angehalten. Im Fracht- r auch 1923 stark gestiegen war, hat sich jedoch eine Stockung im Aufstieg bemerkbar gemacht. Abgenommen hat allerdings nur der Verkehr mit Wein und dessen Erzeug- nissen, sowie mit Fässern u. dgl.; für diese Güter bestand im letzten Vierteljahr 1923 ein um 30 % ermäßigter Sondertarif, von dem damals starker Gebrauch gemacht wurde, so daß das Jahr 1923 einen besonders lebhaften Verkehr auf diesem Gebiete zu verzeichnen hatte. Dagegen hat der Verkehr mit Obst und Ge- müse, mit Kalk und Zement, mit Steinen, insbesonders höher- wertigen, mit Hüttenerzeugnissen, Düngemitteln, Farbstoffen usw. zugenommen.

Die Ausgaben sind auf 487 469 109 Fr. gestiegen und betrugen damit 36 Mill. oder 7,92 % mehr als im Vorjahre und 407 289 049 Franken mehr als 1913. Namentlich die persönlichen Ausgaben haben stark zugenommen; neben den festen Grundbezügen sind dem Personal Zuschläge im Gesamtbetrage von 120 Mill. gewährt worden.

Der Betrieb ergab einen Überschuß von 72 782 736 Fr., gegen 24 Mill. im Vorjahre ein erheblicher Fortschritt; dasselbe Bild zeigt die Betriebszahl, die von 94 % auf 87 % gefallen ist.

Zur Verzinsung und Tilgung der Schulden, für Dividenden usw. waren 647 301 303 Fr. aufzuwenden; dadurch verschwand nicht nur der Betriebsüberschuß, sondern es entstand ein Fehl- betrag von 87 049 457 Fr. Die Gemeinschaftskasse hat außerdem noch etwa 3,7 Mill. an Zinsen für innere Anleihen zu decken. Auf die Aktie entfiel wie im Vorjahre ein Gewinnanteil von 55 Fr.

Bei der Hauptversammlung der Südbahn wurde lebhaft Klage über die Absichten der Regierung geführt, die die Selbständig- keit der Eisenbahngesellschaften stark einschränken will, indem sie für sich das Recht in Anspruch nimmt, die Ernennung der Bahnbeamten zu bestätigen. Diese Maßnahme wird als ein Bruch der Verträge angesehen, die zwischen Regierung und Eisen- bahnen abgeschlossen sind. Da die Regierung auch hier die Macht hat, werden die Eisenbahngesellschaften ihr gegenüber einen schweren Stand haben. Die geplante Maßnahme stößt nicht nur bei den Leitungen der Eisenbahngesellschaften und deren Anteileignern, sondern auch bei weiteren Kreisen, z. B. bei den Handelskammern, auf lebhaften Widerstand und hat zu heftigen Kundgebungen in der Öffentlichkeit Anlaß gegeben.

Daß in der vorstehenden Schilderung die fünf Eisenbahngesell- schaften Frankreichs nicht gleichmäßig behandelt werden, son- dern z. B. über die eine von ihnen Angaben gemacht werden, die bei der anderen fehlen, so daß ein Vergleich der Eisenbahn- gesellschaften untereinander nicht immer möglich ist, hat seinen Grund darin, daß auch die Berichte, die die Gesellschaften ver- öffentlicht haben, nicht gleichartig abgefaßt sind; sie enthalten vielmehr bei jeder Gesellschaft die Angaben, die die Leitung be- kanntzugeben wünscht, und schweigen sich über Gegenstände aus, deren Erörterung in der Öffentlichkeit weniger erwünscht ist; immerhin vermitteln die veröffentlichten Angaben ein Bild vom wirtschaftlichen Stande der französischen Privatbahnen und zeigen, daß diese schwer um ihr wirtschaftliches Dasein zu kämpfen haben. Entsprechende Veröffentlichungen über die Staatseisenbahnen und diejenigen von Elsaß-Lothringen liegen noch nicht vor; nach der bisherigen Entwickelung der Dinge ist anzunehmen, daß diese ein noch ungünstigeres Bild als das- jenige bei den Privatbahnen von den Betriebsergebnissen des Jahres 1924 enthüllen werden. Sobald auch die Berichte über die Staatsbahnen, zu denen auch die Eisenbahnen von Elsaß- Lothringen, aber als getrenntes Netz, gehören, zugänglich sein werden, soll auch über sie berichtet werden. Wk.

Bücherschau.

Gü[illegible]rkursbuch. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ... ur ... ch für den Güterverkehr herausgegeben. Es ent- ... l- und Frachtgutverkehr Beförderungsgelegenheiten ... ungen im Auslandsverkehr und zwischen großen voneinander weitentfernten deutschen Verkehrsgebieten. Das Güterkursbuch kann zum Preise von 4 RM. durch Vermittlung der Güterabfertigungen und Stationskassen der Deutschen Reichs- bahn, in Berlin auch unmittelbar von der Auskunftei Berlin C. 2, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Der 1000. Fahrkartendrucker der A.E.G.

Über Schalter-Fahrkartendrucker ist in dieser Zeitung zu wiederholten Malen berichtet, u. a. über ihren Ursprung, über die langjährigen Vorversuche, über die verschiedenartigen Probemaschinen, deren bauliche Vor- und Nachteile und ihre Bewährung oder Nichtbewährung auf deutschen Staatsbahnhöfen. Über die steten Fortschritte im Aufbau solcher Maschinen wurden die Leser auf dem laufenden gehalten; ihr Werdegang wurde verfolgt bis zum elektrisch betriebenen Groß-Schalterdrucker für Fernbahnen und bis zu den neuesten Spielarten für den Stadtschnellbahnbetrieb. Vgl. hierzu Nr. 35 des Jahrgangs 1908, Nrn. 56 u. 59 des Jahrgangs 1911, Nrn. 27 u. 43 des Jahrgangs 1913, Nr. 39 des Jahrgangs 1923 und Nr. 10 des Jahrgangs 1924 dieser Zeitung.

Neueste Ausführung des Schalter-Fahrkartendruckers mit tischförmigem Druckplattenbehälter.
— Bauart der A. E. G. —

Die Ablieferung des 1000. von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft hergestellten Schalter-Fahrkartendruckers der in obenstehender Abbildung dargestellten Bauart gibt Direktor H. Diehl Veranlassung, in einer im 1. Heft des laufenden Jahrgangs der „AEG-Mitteilungen" veröffentlichten Abhandlung auf die Vorzüge des Schalterdruckers gegenüber dem heute noch überwiegend verwendeten Schalterschrank mit Edmonson-Fahrkarten hinzuweisen. Er erinnert daran, daß bereits im Jahre 1905 der Superintendent Lic. theol. Dr. Fritz Schäfer, Remscheid, die grundlegenden Anweisungen zur Schaffung eines Schalter-Fahrkartendruckers gegeben hat. Die Maschinen sind mittlerweile so verbessert worden, daß an ihren betrieblichen und wirtschaftlichen Vorteilen wohl kaum noch gezweifelt werden kann. Bei ihrer Verwendung sind Kartenbestände mit Geldwerten nicht mehr vorhanden, da die Fahrkarte erst nach Anforderung gedruckt und zum Wertmittel gemacht wird. Da gleichzeitig mit dem Druck der Karte der verkaufende Beamte mit dem Preis belastet wird, ist die Maschine also nicht nur ein Druckwerk, sondern auch ein Buchungsinstrument. Die Buchung erfolgt in doppelter Form, indem sie eine doppelte gleichlautende Registratur für den Preis der Karten enthält. Ein Teil der R für den Verkäufer zwecks Abrechnung zugänglich, zweite gleichlautende Teil für ihn unzugänglich schließlich Überwachungszwecken dient.

Für die Beurteilung, ob die Anwendung der Fahrk zweckmäßig ist, bleibt nach Meinung des Verfasse die Erwägung übrig, ob ihre Handhabung im Rahi lässigen physischen Anforderung liegt. Einwandf aus dem Kreise des Bedienungspersonals hätten e schwächliche Personen den Dienst an der Maschine anstrengung gut ausüben können. Die Erfahrung Kriegszeit hätten bewiesen, daß weibliches Bedien den physischen Anforderungen der Maschinenbedie genügt hat und sogar wesentlich größere Kartenmen gaben konnte als beim Verkauf von vorgedruckten Schränken. Auch die größten Maschinen sollen sich anstrengung des Personals leicht bedienen lassen.

Diehl weist darauf hin, daß auf dem Hauptbahnhof Verkäuferin vor längerer Zeit in achtstündiger D 3150 Karten verschiedenster Art bedruckt, verausga rechnet hat. Aus dieser Zahl dürfte sich für Fachle geben, daß der Verkauf aus Vorratsschränken, an geringere Leistungen die Regel sind, an Schnelligkeit aus der Maschine nicht überlegen ist. Nach der sogar von einzelnen Dienststellenvorstehern und au kaufspersonal mit Bestimmtheit der Standpunkt ve der Verkauf aus der Maschine im Gesamtumfange lich flotter abwickelt als aus den Schränken. Vers scheint diese Behauptung durch den Umstand, daß schine die Relationen enger und deshalb mechani faßlich zusammenliegen; es sind deshalb beim Auss gere Wege zu machen. Außerdem scheint sich die R bei geübtem Personal mechanisch einzuprägen, ähn bei den Einzeltasten der Klaviatur eines Musikinstr Fall ist. Ein wichtiger Beleg für die Richtigkeit nahme sei durch Versuche beigebracht worden, die Vorsteher des Verkehrsamtes Leipzig, Eisenbahndi Hagen, vorgenommen hat. An den dort mit Eröffnu Hauptbahnhofes in Betrieb genommenen sechs Sc maschinen wurde unter persönlicher Überwachung de Herrn festgestellt, daß die Bereitstellung von 100 aus Vorratsschränken 12 Minuten 30 Sekunden, der V gleichen Karten und gleichen Anzahl aus der Maschi nur 12 Minuten 10 Sekunden in Anspruch nahm.

Weiter wird dargelegt, daß der Fahrkartenverkauf Maschinen bei sachgemäßer Bedienung außerordentli nisse ergibt. In erster Linie fallen Anfertigung u tung vorgedruckter Bestände und die damit verbu fahren der Veruntreuung vollständig fort. Aufnahmen gaben in den Schaltern bei Dienstwechsel sind nicht n die darauf verwendete Zeit ist also gewonnen. Ge Mißtrauen unter dem Verkaufspersonal, das in ein samen Schalter zu verschiedenen Zeiten arbeitet, fäll den Dienstwechsel bedarf es nur noch des Bedruc Dienstabgangs- bzw. Dienstantrittskarte, um festzu welchen Betrag der Buchungsstreifen der jeweilig haftbar ist. Dienstwechsel im Schalter kann infolg oft es die übrigen Dienstverhältnisse erheischen, Schwierigkeit und Zeitversäumnis erfolgen. Dies ist wertvoll für Stationen, auf denen sehr verschiedena sonal beim Verkauf der Fahrkarten mitwirken mu so schreibt Diehl, hat man diesen Vorteil bisher nur bahndirektionsbezirk Essen durch Beschaffung von für solche Stellen ausgenutzt.

Sorgfältige Feststellungen, die im Jahre 1921 im Betrieb der deutschen Bahnen gemacht wurden, hätte daß der Preis für Material, Herstellung, Verwaltun

lung einer Karte aus Vorratsschränken dreimal so
für eine durch Maschinen verausgabte Karte. Da-
ch heraus, daß auf einem Bahnhof mit Schrank-
urchschnittsjahresleistung eines Verkäufers auf
kam, während im reinen Maschinenbetrieb 240 000
nem Beamten verkauft wurden. Bei vollkommener
ller dargebotenen wirtschaftlichen Vorteile sollten
se des Maschinenbetriebes in knapp zwei Jahren
Anschaffungswertes erreichen.
tnis dieser Tatsachen dürfte bei der Deutschen
waltung seit längerer Zeit die Anschaffung von
kartenmaschinen außergewöhnlich begünstigt haben.
r Eisenbahnverwaltungen verschließen sich dieser
mehr und schreiten zu umfangreichen Beschaf-

arat, wie bereits erwähnt, die Karte außer mit dem
Kartentext und der Nummer auch mit dem Da-
h sind auch die besonderen Datumstempel überflüs-
orgedruckten Karten erforderlich sind. Ein Ma-
lt bedarf an innerer Einrichtung also nur der Ma-
nd der Blankokartenvorräte. Heute sind Maschi-
n 500, 1000, 1500, 2000, 2500, 3000 und 4000 Rela-
l- und Auslande in Anwendung. Es soll keine be-
h erigkeit bereiten, durch geeignete Zusammenfas-
rreren Maschinen höhere Relationszahlen zu er-
Es eien bereits Entwürfe, die bis 6000 Relationen in
lt zur Anwendung bringen sollen, ausgearbeitet und
rkchung vorgeschlagen worden.

Neben den von Hand zu bedienenden Schalterfahrkarten-druckern sind, wie eingangs erwähnt, auch Versuche mit elektrisch betriebenen Druckmaschinen gemacht worden. Nach den Ausführungen des Verfassers lassen jedoch die für eine solche Maschine notwendigen finanziellen Aufwendungen eine Rentabilität in dem notwendigen Maße nicht mehr zu und verbieten daher ihre Anwendung von selbst. Auch in der Schnelligkeit der Bedienung sollen sie hinter den handbetätigten Maschinen erheblich zurückbleiben. Ein Versagen der Stromquelle muß selbstverständlich für den Schalterbetrieb katastrophal werden; es sind deshalb andere Wege beschritten und die Forschungen auf andere Bahnen gelenkt worden.

Als Ergänzung des handbedienten Groß-Schalterdruckers empfiehlt Diehl einen näher bezeichneten elektrischen Schnelldrucker für die in geringerer Relationszahl häufig vorkommenden Karten. Die Vereinigung dieser Maschine mit der handbedienten ließe sich mit den zurzeit erfaßbaren technischen Mitteln schaffen und befriedige alle für einen Vollschalter billigerweise zu stellenden Ansprüche. Zur glatten Bewältigung des Massenverkehrs auf Stadt- und Vorortbahnen sollen diese Schnelldrucker in hervorragendem Maße geeignet sein. Von einer Relation können in einer Minute 200 Karten gedruckt werden. Durch gleichzeitige Betätigung mehrerer Relationen soll sich diese Zahl auf ein Vielfaches steigern lassen. Die auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn seit nunmehr einem Jahre in Anwendung befindliche, auf Seite 167 des Jahrgangs 1924 dieser Zeitung bildlich vorgeführte Ausführungsform der Maschine soll sich gut bewährt haben. W. M.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

z.g des Verwaltungsrats. In Ergänzung unserer
r. 32 S. 915 teilen wir über das neu ernannte Mit-
Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesell-
aurat Habich, noch folgendes mit:
im 59. Lebensjahre. Er studierte in Charlotten-
ngenieurfach, erhielt seine praktische Ausbildung
schen Eisenbahnverwaltung und wurde nach Ab-
umeisterprüfung aus dem Staatsdienst beurlaubt.
in weitem Umfange im Ausland tätig. Leitende
m er bei dem Bau der anatolischen Bahnen und
hn ein. Als Direktor der Aktiengesellschaft für
Bauunternehmungen veranschlagte er den Bau der
n und einer Bahn in Chile, wobei er wiederholt
lamerika aufsuchte. Der mit deutschem Kapital
ompagnie general de obras publicas in Buenos
rt er als Mitglied des Direktoriums an.
nd war Habich beim Bau des Elbe-Trave-Kanals
der Talsperre zu Gmünd/Eifel in leitender Stellung
dem Krieg übernahm er die Ostafrikanische Eisen-
aft, Berlin, die den Bau und Betrieb der Bahn
nganyikasee und der Ruandabahn durchzuführen

bich in der Nachkriegszeit noch 1½ Jahre beim
igungsamt für Kriegsschäden gearbeitet hatte, trat
tand der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft ein.
nimmt er noch heute wahr.

im Kommerzienrat Arnhold †. Der in weiten Kreisen
Kommerzienrat Arnhold in Berlin ist am
f seiner Besitzung Neuhaus am Schliersee im
Jahren einem Herzschlage erlegen. Wir behalten
ie Bedeutung des Verstorbenen für das wirtschaft-
d seine Verdienste um das preußische und deutsche
n zurückzukommen.

it bei der Reichsbahn. Die Reichsbahndirektion
a. l. hat an alle Dienststellen und Bediensteten ihres
ne Verfügung erlassen, die zur Hebung des Reisever-
sen glatter Abwicklung beitragen soll. In dieser
n Verfügung wird hervorgehoben, daß „zur
iseverkehrs beiträgt, wenn von jedem Bediensteten
in zuvorkommendes und höfliches Gebaren den
nüber überall und ständig, mehr als bisher, wirk-
innerster Überzeugung geübt wird. Jeder Be-
, sich in die Lage eines mit dem Eisenbahnwesen
nicht vertrauten Reisenden zu versetzen und gebe jede Auskunft kurz und sachlich und in der Form, in der er sie in ähnlicher Lage für sich erwartet! Jede mögliche Hilfeleistung und bereitwilligste Auskunftserteilung tragen dazu bei, die Reiselust zu wecken; jeder Mangel an Umgangsformen dagegen entfremdet die Reisenden der Eisenbahn. Rechtzeitiges Öffnen der Schalter und der Bahnsteigsperren, entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen, die Ausgabe direkter Fahrkarten nach dem Reiseziel in allen möglichen Fällen, bereitwillige Anweisung der Plätze usw. werden die Reisenden stets dankbar anerkennen.“ — Das von der Reichsbahndirektion erstrebte Ziel, das Reisen angenehm zu gestalten, wird nur dann erreicht werden können, wenn sich auch das Publikum bemüht, den Beamten die Erfüllung ihrer Pflichten nicht zu erschweren.

— **Lohnforderungen der Reichsbahnarbeiter.** Von den Eisenbahnergewerkschaften sind der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft folgende Forderungen überreicht worden:

1. Allgemeine Lohnerhöhung um 12 Pfennig für die Stunde,
2. durchgehende Entlohnung für alle Schichtlohnarbeiter,
3. Revision der Lohngruppeneinteilung, die im wesentlichen darauf hinausläuft, die Beamtendienst verrichtenden Arbeiter in eine höhere Lohngruppe einzureihen,
4. Revision der Wirtschaftsgebiete mit dem Ziel, das Wirtschaftsgebiet in den einzelnen Gebieten zu beseitigen.

Eine allgemeine Stundenlohnerhöhung von zwölf Pfennig würde allein eine Belastung von etwa 144 Millionen im Jahre ausmachen. Auch die anderen Forderungen bedeuten eine große finanzielle Mehraufwendung.

— **Brückenneubauten auf der Ostbahn.** Ein großzügiger Brückenneubau wird von der Reichsbahnverwaltung im Zuge der Ostbahn bei Küstrin geplant. Die eisernen Brücken, die dort über die Oder und Warthe führen, sind teilweise 70 Jahre alt und bedürfen daher der Erneuerung. Nachdem eine der vier Brücken 1923/1924 verstärkte Überbauten erhalten hat, sollen die drei übrigen Brücken gänzlich erneuert werden. Die Oder- und die Warthebrücke besitzen jetzt 9 bzw. 6 Öffnungen von 24 m und je 2 Drehbrückenöffnungen von rund 10 m Lichtweite. Nach dem Entwurf werden die neuen Brückenachsen um etwa 7 m stromaufwärts verschoben. Die Oderbrücke erhält je zwei Öffnungen von rund 80 und 53 m Lichtweite, und die Warthebrücke eine Öffnung von rund 86 m und zwei Öffnungen von rund 53 m Lichtweite. Durch diesen großzügigen Brückenneubau werden für die Schiffahrt wesentliche Verbesserungen geschaffen und auch die Hochwasser- und Eisgefahren erheblich gemindert werden. — Von den auf sechs Millionen Mark veranschlagten Kosten übernimmt die Reichsbahn 3,3 und die Wasserstraßen-Verwaltung 2,7 Millionen Mark. Nach dem Bauplan soll der Brückenneubau in etwa zwei Jahren fertiggestellt sein.

— **Unfall des D-Zuges München-Berlin.** Der Schnellzug München-Berlin D 21 ist in der Nacht vom 8. zum 9. August auf der Strecke Schwandorf-Weiden hinter der Station Wernberg (Oberpfalz) auf einen Güterzug aufgefahren, der sich infolge eines Maschinendefektes verspätet hatte. Vom Schnellzug entgleisten die Lokomotive, der Postwagen und drei Personenwagen, während vom Güterzug 20 Wagen vollständig zertrümmert wurden. Drei Personen wurden getötet, darunter der Lokomotivheizer Sperl aus Schwandorf, und Lebensversicherungsinspektor Jannecke aus Potsdam, der infolge eines Herzschlages verschied. 13 Personen wurden verletzt, davon einige schwer. Der Materialschaden ist erheblich. Die Ursache, auf die der Zusammenstoß zurückzuführen ist, steht noch nicht fest.

— **Eisenbahnunglück in Schlesien.** In der vierten Morgenstunde des 9. August ereignete sich auf der Strecke Hirschberg-Berlin ein schwerer Zusammenstoß. Auf einen im Bahnhof Rabishau haltenden Güterzug fuhr ein anderer in voller Fahrt auf. Bei dem ungeheuren Zusammenprall wurden 25 Wagen aus dem Gleis gehoben und zum größten Teil zertrümmert. Zwei Schaffner namens Scharnmal und Hüttig wurden getötet. Die Leichen konnten geborgen werden, während die des Lokomotivführers des Hirschberger Zuges, der sich durch Abspringen zu retten versuchte, allem Anschein nach unter den Trümmern liegt. Schwer verletzt wurden der Oberschaffner Gude und der Schaffner Kuttner, beide aus Schlauroth.

Der Materialschaden ist bedeutend, die Aufräumungsarbeiten sind im Gange. Das Unglück soll auf das Überfahren des Haltesignals im dichten Nebel zurückzuführen sein.

— **Ergebnis der Sonntags-Verkehrszählung auf der Stadtbahn.** Das Ergebnis der Verkehrszählung auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn am Sonntag, den 5. Juli d. J., belief sich trotz des regnerischen Wetters auf 1 130 000 Reisende. Es bleibt hinter der bei der Zählung am Mittwoch, den 6. Mai d. J., festgestellten Gesamtzahl von 1 238 640 Fahrgästen nicht wesentlich zurück. Es ist jedoch als sicher anzunehmen, daß bei günstigem Wetter die Sonntagszählung am 5. Juli mehr als 2 000 000 Reisende ergeben hätte. Ein Vergleich der Zählergebnisse an den beiden Tagen läßt die Besonderheiten des Verkehrs auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen erkennen, auf der einen Seite das starke Ansteigen der Zahl der beförderten Personen in den Vor- und Nachmittagsstunden des Berufsverkehrs an Werktagen, auf der anderen Seite die sehr hohen Verkehrszahlen in den Abendstunden an Sonntagen beim Zurückfluten des Stromes der Ausflügler in die Stadt. Die Zählung am Sonntag, den 5. Juli, erreichte ihre Höchstziffer von über 100 000 nach Berlin zurückkehrenden Fahrgästen in der Zeit von 9 bis 10 Uhr abends. Die Abendstunde von 10—11 Uhr blieb nicht viel hinter dieser Zahl zurück.

Den stärksten Verkehr auf der Stadtbahn wies am 5. Juli der Schlesische Bahnhof mit 43 900 Reisenden auf (gegen 41 700 am 6. Mai), auf Bahnhof Friedrichstraße wurden 25 300 (49 300) Reisende gezählt. Auf der Ringbahn stand an erster Stelle der Bahnhof Gesundbrunnen mit 33 300 (30 000) Fahrgästen. Auf Bahnhof Grünau betrug die Zahl der am 5. Juli abgefahrenen Reisenden 28 000 gegenüber 8300 am 6. Mai dieses Jahres. In Nikolassee und Wannsee wurden zusammen 28 400 Reisende gezählt, während an einem sehr heißen Wochentage im Juli auf dem Bahnhof Nikolassee allein 87 000 Reisende gezählt wurden.

— **Grenzverkehr Deutschland-Schweiz.** Ab 1. August d. Js. tritt folgende Neuregelung des kleinen Grenzverkehrs zwischen Baden und der Schweiz in Kraft:

An Stelle des Dauerpassierscheines ist die „Dauerbewilligung" getreten. Sie ist für die in der Grenzzone ansässige Bevölkerung, jetzt ohne den gegenseitigen Anerkennungsvermerk, gültig, wenn keine Arbeitsaufnahme beabsichtigt ist. Die Dauerbewilligung hat wie bisher Gültigkeit für ein Jahr. Die Höchstdauer des jeweiligen Aufenthalts bei einem Grenzübertritt wird auf 3 Tage erhöht.

Personen, die in der Grenzzone vorübergehend (zur Kur, zum Besuch usw.) anwesend sind, erhalten die neue „Ausflugs-Dauerbewilligung" (ohne Lichtbild), die einen Monat gültig ist und zum beliebig häufigen Grenzübertritt auf jeweils 3 Tage berechtigt. Die Bewilligung zum einmaligen Grenzübertritt (Tagesschein) besitzt künftig 3 Tage Gültigkeit. Bei dem dreitägigen Aufenthalt wird der Einreisetag mitgezählt. Besondere Erlaubnis zum Übernachten ist nicht mehr erforderlich. Alle Bewilligungen können auch durch Einholung der entsprechenden Sichtvermerke in einem gültigen Reisepaß erteilt werden. Die „Dauerbewilligung" mit Photographie oder der entsprechende Sichtvermerk im Paß gelten für die ganze schweizerisch-deutsche Grenze, also für die Grenzzone von Baden, Württemberg und Bayern. Die „Bewilligung zum einmaligen Grenzübertritt" und die „Ausflugs-Dauerbewilligung" konnten im Verkehr mit Württemberg und Bayern bisher nicht eingeführt werden.

— **Eröffnung der Eisenbahn Rövershagen-Graal-**[...] 2. Juli wurde die mecklenburgische Bäderbahn nach [...] dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Bahn, [...] die Gesellschaft Lenz & Co., Berlin, führt, zweigt i[...] hagen von der Reichsbahnstrecke Rostock-Stralsun[...] Strecke liegen die Bahnhöfe Hinrichshagen, Graal-[...] und Graal-Müritz. Zur Erleichterung für das reise[...] sind direkte Fahrkarten und direkte Gepäck- und [...] abfertigung von rund 150 Reichsbahn- und Privatb[...] und umgekehrt eingeführt. In den Monaten Juli [...] werden in den Eilzug ab Berlin Stb. 8.04 Kurswagen I[...] eingestellt, die bis Graal-Müritz durchlaufen. In de[...] werden in Graal-Müritz ebenfalls Kurswagen II./III. [...] gestellt, die in Rostock auf den Eilzug (an Berlin Stb[...] gehen. An Sonntagen verkehren direkte Züge von [...] Graal-Müritz und von Graal-Müritz nach Rostock. Be[...] hier angeführten Zügen ist die Erreichung der B[...] station ohne Umsteigen möglich.

— **Internationales Übereinkommen über den Ei[...] sonen- und Gepäckverkehr.** Der Reichstag hat mit [...] 12. Juni 1925 dem am 23. Oktober 1924 unterzeich[...] nationalen Übereinkommen über den Eisenbahnpe[...] Gepäckverkehr zugestimmt. Das Gesetz ist im Reich[...] vom 19. Juni 1925, Teil II, 483 ff., veröffentlicht. D[...] kommen ist zwischen folgenden Ländern vereinbart [...]

„Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dän[...] Freien Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, [...] Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, [...] Norwegen, den Niederlanden, Polen, Portugal, Rum[...] Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen, Sch[...] Schweiz und der Tschechoslowakei."

— **Eisenbahnerholungsheim Niederdollendorf.** [...] noch zu wenig bekannt zu sein, daß die örtlichen [...] Verhältnisse am Rhein so günstig sind, daß gerad[...] herbst zu einem Erholungsaufenthalt besonders geeig[...]

Über die Lage des Heims und die landschaftlichen [...] heitlichen Vorzüge jener Gegend äußert sich das Gu[...] früheren Vorsitzenden des Bahnärztevereins, Geheim[...] rat Dr. Le Blanc, wie folgt:

„Am Fuße des Siebengebirges, zwischen Villen [...] Gärten und großen Parkanlagen gelegen, ist das [...] durch das naheliegende Gebirge und den Ort Nied[...] selbst vor rauhen Winden geschützt. Dieser Lage v[...] sein mildes Klima, und es ist bis in den späte[...] hinein ausgedehnter Aufenthalt im [...] möglich. Im Sommer ist übermäßige Hitze durch [...] Strombecken des Rheines gemildert. Vom Rhein ist [...] des Grundstückes nur durch einen schönen, alten Baum[...] den öffentliche Wege führen, getrennt. Die Luft ist a[...] lich staubfrei. Im Herbste ist Gelegenheit zur Traub[...] Frühjahr ist ein sehr zeitiges. Die Lage macht ein [...] heim ganz besonders geeignet für Rekonvaleszenten [...] und Nervenkranke. Ferner auch für Hals- und Brust[...] ihrer Umgebung nicht gefährlich und für dieselbe [...] lästigend sind.

Wohlgepflegte Wege mit Ruhebänken bieten Gele[...] angenehmen Spaziergängen, waldige Anhöhen sind [...] Minuten zu erreichen und zu Oertelschen Terrainkure[...]

Wer absolute Ruhe und Einsamkeit wünscht, kann [...] und sich mit der schönen Aussicht auf das Siebengebir[...] gegenüberliegende Godesberg mit seiner Umgebung [...] Wer auch gern einmal fröhliche Menschen sieht, d[...] ganzen Sommer hindurch hierzu Gelegenheit gegeben[...] sich von einer Ruhebank am Ufer des Rheines aus [...] auf demselben ansieht. Wer selbst sich einmal in an[...] und erlaubter Weise mitfreut, der kann auf trockenem, [...] Wege, ohne durch Fuhrwerk und Staub belästigt zu [...] knapp 20 Minuten langsamen Schritts Königswinter [...] oder mit der Staatsbahn und mit der Elektrischen dah[...]

Das Heim bleibt bis Anfang Dezember geöffnet. [...] September an ist noch eine Anzahl Zimmer frei. [...] dazu 5 % und Steuer (einschl. Wäsche).

Meldungen zur Aufnahme sind zu richten an den [...] band der Eisenbahnvereine, z. H. des Eisenbahn-Obe[...] Haertrich, Reichsbahndirektion, Zimmer 231.

— **Ab 1. August Postanstalt im Münchener Hauptba[...]** her fehlte im Münchener Hauptbahnhof eine Posta[...] besonders von den Fremden sehr unangenehm empfun[...] da sie Telegramme usw. in der einige Minuten vom Ha[...] entfernt liegenden Post an der Bayerstraße aufgebe[...] Am 1. August wird im Hauptbahnhof München eine [...] eröffnet, die in erster Linie den Bedürfnissen des [...] Publikums dienen soll. Sie ist täglich von 7 Uhr früh [...] abends geöffnet.

…g der **Zugtelephonie.** Am 15. August d. J. wird …ke Hamburg-Berlin die Zugtelephonie in Betrieb …rden. Bei dieser Gelegenheit beabsichtigt die …che Rundfunk-Aktiengesellschaft) in Hamburg um … vom fahrenden Zuge aus die Eröffnungsreden auf … übertragen, ebenso will man versuchen, das Kon… vorm. auf den fahrenden Schnellzug zu übertragen …nden durch Lautsprecher zu vermitteln.

…htung wird vom 16. d. M. ab dem Publikum in den … FD 23 ab Berlin Lehrter Bahnhof, 8.50 abends, … 2.23 nachts und FD 23 ab Hamburg 7.00 morgens, …rter Bahnhof 10.36 vorm., zur Verfügung stehen. … Einrichtung in den fahrplanmäßigen Zügen aus… sind vorerst Gespräche, Telegramme und Nach… dung vom Zuge aus zugelassen. An Gebühren … üblichen Sätzen für gewöhnliche Gespräche bzw. … für ein Gespräch 3 Mark und für ein Telegramm … richten. Bei der Weitergabe werden diese Ge… Telegramme bevorzugt behandelt. Ferner ist die … troffen, daß vom Zuge aus und später auch nach …chrichten übermittelt werden können. Man kann … Reisenden im Zuge Bestellungen übermitteln … persönlich zu sprechen. Für diese Nachrichten… wird eine Gebühr von 1,50 Mark erhoben. Falls …ngel einstellen sollten, hofft man, in 3—4 Wochen …kehr zum Zuge aufnehmen zu können.

…eherbergungssteuern mehr. Mit der endgültigen …euen Steuergesetze sind auch die von allen Gästen … empfundenen Beherbergungssteuern abgeschafft … Reichsbeherbergungssteuer, die bisher mit 11 % …satzsteuer in die Preise einkalkuliert wurde, wird … 1925 nicht mehr erhoben werden; Gemeinde…steuern dürfen nach dem 1. Oktober 1925 nicht … werden.

…u Mitropa. Über die Aufgaben des MER (Mitteleuro…büro) und der Mitropa (Mitteleuropäische Schlaf… Speisewagen-Aktiengesellschaft) und ihr Verhältnis … herrschen vielfach Unklarheiten. Kurz zusammen… es sich bei den beiden Gesellschaften um fol…

…ropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER) ist 1918 … igen deutschen Staaten mit Staatsbahnbesitz, von … Österreichisch-Ungarischen Staatsbahn, von der … Lloyd gegründet und finanziert worden. Von …ftskapital besitzt die Deutsche Reichsbahn-Gesell… Ländern mehr als die Hälfte (52,56 %), so daß … ihnen gesichert ist. Der Reinüberschuß des MER …mäß den Gesellschaften nach Maßgabe ihres Ge… ls zu Verkehrswerbungszwecken zuzuführen.

…ropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien… Mitropa) ist eine, unter Führung der Deutschen … Bank 1916 ins Leben gerufene Aktiengesellschaft, …ionäre die Aktien in Händen haben. Die Deutsche …sellschaft ist Mitaktionär, aber nicht ausschlag… im MER.

…kauf von Fahr- und Bettkarten, für die Auskunft… eiseverkehr usw. kommt allein das MER in Frage. … befaßt sich damit nicht, sondern hat lediglich die … Bewirtschaftung gewisser Schlafwagen und der … besorgen.

…ist noch, daß der Aufsichtsrats-Vorsitzende des …lied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichs…aft ist.

…nachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell… versetzt: die Reichsbahnräte N ü s s e l in Ludwigs… als Vorstand zur Betriebsinspektion Bayreuth und …nsburg als Referent zum Maschinen-Konstruktions…chen, die Reichsbahnbaumeister Dr.-Ing. B r a u … gensburg zur Reichsbahndirektion Würzburg und …u r in Würzburg zur Reichsbahndirektion Regens…

…bahnoberräten A r n o l d in Berlin (Reichs… und K o e s t e r in Halle (Saale) sind die Ge… Abteilungsleiters übertragen worden.

…bahnrat Theodor B a u e r ist von der Reichsbahn… Betriebsinspektion 2 Ludwigshafen (Rhein) als … überwiesen worden.

…bahnamtmann Karl N e u m a n n in Münster (Westf.) …

Österreich.

— Die Fortschritte des Elektrisierungsbaues der Bundesbahnen. Die Elektrisierungsdirektion in der Generaldirektion der Bundesbahnen legt folgenden Vierteljahresbericht vor:

S p u l l e r s e e w e r k.

Trotz des niederschlagsreichen Wetters war der Arbeitsfortschritt im zweiten Vierteljahr 1925 sehr befriedigend. Der Arbeiterstand wuchs von 440 Mann auf über 1200 Mann an, welcher Stand während der nächsten Monate beibehalten wird.

Die südliche Sperre wurde in ihren einzelnen Abschnitten bis zu einer Höhe betoniert, welche zwischen den Koten 1812 und 1817 schwankt. Die luftseitige Steinverkleidung ist bis zu ihrem Abschlusse, d. i. Kote 1811.4, ausgeführt. Die Betonierung der nördlichen Sperre erreichte gleichfalls Koten zwischen 1812 und 1817.

Das Einlaufbauwerk ist bis auf kleinere bauliche Ausführungen fertiggestellt; ebenso ist das Wasserschloß vollendet.

Der durch Regenwetter begünstigte Anstau des Seespiegels erreichte die Kote 1807.54. Seit Staubeginn beträgt der Anstieg rund 23.5 Meter.

Die Prüfung und Übernahme der Grundablaß- und Stollenrohrabsperrorgane, der Stollenrohrleitung, der Stellrohrleitung, der Verteilrohrleitung und der Kühlwasserbehälter sowie die Übergabe an den Betrieb erfolgte im Juni.

Das Krafthaus ist fertiggestellt, die maschinellen und elektrischen Einrichtungen wurden am 14. Mai für die Energielieferung der Strecke Innsbruck-Bludenz in Betrieb genommen.

Der Zusammenbau der maschinellen Einrichtung in der Werkstätte wurde fortgesetzt.

M a l l n i t z w e r k.

Die Bauarbeiten konnten wegen der in diesem Vierteljahr noch beschränkten Geldmittel nur in geringem Umfange fortgesetzt werden. Der Arbeiterstand betrug gegen 100 Mann.

Es wurde vorwiegend an der Stollenausmauerung gearbeitet. Der Bau des vom Einlauf zum Stollen führenden Oberwasserkanals wurde begonnen.

S t u b a c h w e r k.

Auch bei diesem Kraftwerksbau blieb die Bautätigkeit wegen der unzulänglichen Mittel auf das äußerste bedrosselt. Die Arbeitsleistungen konnten sich nur auf kleinere Herstellung im Zuge der im Bau befindlichen Autostraße und auf den Betrieb des Hilfskraftwerkes am Grünseeabfluß beschränken.

In der Nacht vom 22. auf den 23. Mai brach aus unbekannter Ursache im Lager Schneiderau ein Brand aus, dem acht Baracken und Baumaterial zum Opfer fielen.

U n t e r w e r k e.

Zirl, Roppen, Flirsch sind in Betrieb. Danöfen: Der mechanisch-elektrische Teil wurde mit Ausnahme der beiden bereits seinerzeit in Roppen übernommenen Transformatoren im April 1925 übernommen. Auch dieses Unterwerk steht in Betrieb. Feldkirch: Der Bau und die innere Einrichtung als Halbfreiluftstation wurde im April 1925 an die Österreichischen Siemens-Schuckert-Werke vergeben.

L e i t u n g s b a u.

Strecke Innsbruck-Lindau.

Die Übertragungsleitung ist vom Ruetzwerk bis Braz fertiggestellt und bis zum Spullerseewerk in Betrieb.

Fahrleitungsanlagen.

Strecke Innsbruck-Bludenz fertig und in Betrieb.

Strecke Bludenz-Feldkirch an die Österreichische Bergmann E. G. vergeben.

Bezüglich der Strecke Feldkirch-Bregenz sind Vergebungsverhandlungen im Zuge.

Strecke Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim.

Bahnhof Attnang-Puchheim nahezu fertig.

E l e k t r i s c h e F a h r b e t r i e b s m i t t e l.

Die bestellten 7 Stück Gebirgsschnellzugslokomotiven der Achsfolge 1 C—C 1 sind abgeliefert und stehen auf der Strecke Innsbruck-Landeck-Bludenz in Betrieb.

Von den bestellten 20 Stück Personenzugslokomotiven der Achsfolge 1 C 1 sind 19 Stück fertiggestellt; hiervon befinden sich 17 Stück in Betrieb.

Die bestellten 20 Stück Güterzugslokomotiven der Achsfolge E sind fertiggestellt; hiervon befinden sich 19 Stück in Betrieb.

Heizeinrichtungen.

5 Stück Heizkesselwagen sind abgeliefert und stehen auf den Linien westlich von Innsbruck in Verwendung.

Zu dem Bedarf von 114 Wagen ist für die Strecke Langen-Feldkirch ein weiterer Bedarf von 32 Personenwagen und

9 Dienst- und Postwagen hinzugekommen; in Betrieb sind bereits 60 Personenwagen und 23 Dienstwagen; in Arbeit befinden sich in den Werkstätten Linz und Innsbruck 5 Personen- und 6 Dienstwagen.

Zugförderungs- und Werkstättenanlagen.

Lokomotivschuppen und Betriebswerkstätte Innsbruck stehen bereits in Betrieb.

Der Hochbau des Lokomotivschuppens und der Betriebswerkstätte Bludenz ist beendet.

Die Zugförderungsanlage Stainach-Irdning ist vollständig dem Betrieb übergeben.

Der Stand der Ausgaben

betrug im gegenständlichen Vierteljahr rund 8 525 000 Schilling, von denen auf Neuanlagen rund 5 904 000 Schilling und auf Triebfahrzeuge rund 2 621 000 Schilling entfallen.

— **Fahrtbegünstigungen für Jugendwanderer.** Durch das Entgegenkommen der Generaldirektion der Bundesbahnen wurde die vor kurzem eingestellte Fahrtbegünstigung für Jugendwanderer wieder in Kraft gesetzt. Es bleiben die bisherigen Bestimmungen mit der Maßgabe aufrecht, daß das Ausmaß der Begünstigung auf 33 % herabgesetzt und die Benutzung von D- oder Schnellzügen als unzulässig erklärt wurde. Die Abfertigung der Jungwandergruppen wird in Zukunft in der Weise erfolgen, daß für je drei Teilnehmer zwei Personenzugsfahrkarten zu bezahlen sind. Mit der Wiederaufnahme dieser Fahrtbegünstigung erscheint einem dringenden Erfordernis der Jugend- und Gesundheitspflege und den Wünschen der zahlreichen, durch die Einstellung empfindlich betroffenen Vereinigungen der Jugendfürsorge entsprochen.

— **Internationaler Güterverkehr.** Mit Wirksamkeit vom 28. Juli 1925 wurde der durchgehende Güterverkehr zwischen Stationen der belgischen, französischen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen anderseits im Durchzug durch die Schweiz und Österreich, oder im Durchzug durch Italien und Österreich sowie der durchgehende Güterverkehr zwischen Stationen des Saargebietes einerseits und Stationen der tschechoslowakischen Eisenbahnen anderseits im Durchzuge durch Frankreich, Schweiz und Österreich neu geregelt.

— **Personalnachricht.** Hofrat Ing. Josef Thumb wurde zum Direktorstellvertreter bei der Bundesbahndirektion Wien-Südwest ernannt.

Niederlande.

— **Die Niederländische Zentralbahn (Ned. Centraal Spoorweg Maatsch.) im Jahre 1924.** Den Betrieb der Gesellschaftsbahnen (Hauptstrecke Utrecht-Zwolle) führt auf Grund des Vertrages vom 12. März 1919 die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft; für das Jahr 1924 hat diese als Pacht nur die Mindestsumme von 1 158 640 fl. zu zahlen, der als Ausgaben 918 140 fl. als Anleihezinsen und 144 235 fl. als Abschreibungen gegenüberstehen. Es ergibt sich somit ein Gewinn von 96 265 fl., von dem die eine Hälfte zur Auslosung von Schuldverschreibungen und die andere Hälfte mit 10 % für die Rücklage und zu 90 % für die Dividende verwendet werden kann, die, wie in den Vorjahren, mit 2,25 fl. auf jeden Anteil festgesetzt ist.

— **Die Noord Ooster Locaal Sp. Maatsch. im Jahre 1924.** Die Einnahmen aus den Bahnen (um Almelo, Zwolle, Assel und Delfzyl), die von der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (Niederländ. Eisenbahnen) betrieben werden, beliefen sich auf 1 422 684 fl. (1923: 1 411 505 fl.) oder 20,07 fl. (19,97 fl.) auf ein Kilometer täglich; die Einnahmen aus dem Personenverkehr gingen dabei etwas zurück, während die aus dem Güterverkehr etwas stärker zunahmen. Es ist beabsichtigt, 300 000 fl. oder 50 % auf die Dividende zu verwenden und 12 606 fl. der Rücklage zuzuführen, die damit auf 213 865 fl. anwächst.

— **Eisenbahngesellschaft Gent-Terneuzen im Jahre 1924.** Die Gesellschaft, die den auf dem linken Ufer der Westerschelde liegenden holländischen Ort Terneuzen mit Gent verbindet, beabsichtigt, einige Kilometer auf belgischem Gebiet mit einem zweiten Gleise zu versehen. Es ist im Jahre 1924 ein Gewinn von 414 954 Fr. erzielt, von dem 83 162 fr. für Abschreibung und 300 000 Fr. für den Ankauf von Vorzugsaktien verwendet werden sollen.

— **Ferienkarten auf niederländischen Eisenbahnen.** Die beliebten billigen Ferienkarten (Vacantiekaarten), mit denen man ganz Holland ohne Fahrtunterbrechung durchreisen kann, sind vom 1. Juli bis 15. September wieder gültig. Die Preise sind für die 1. Klasse 10 fl., 2. Kl. 7,50 fl. und 3. Klasse 5 fl. Für Gesellschaften von zehn Personen an aufwärts treten erhebliche Preisermäßigungen ein.

Übrige europäische Län

— **Norwegens Außenhandel.** Die Einfuhr Norwe ersten Halbjahr 1925 einen Wert von 733,4 Mil 727,6 Mill. Kr.), die Ausfuhr einen solchen von 5 (i. V. 531,8 Mill. Kr.). Der Einfuhrüberschuß 181,1 Mill. Kr. (i. V. 195,8 Mill. Kr.) ungefähr un blieben.

— **Verkehrslage der Schwedischen Staatsbahn.** lage hat sich auf der Schwedischen Staatsbahn i Monaten verschlechtert. So sind im Mai die E 13,2 Mill. Kr. (i. V. 13,9 Mill. Kr.), die Ausgaben 11,9 Mill. Kr. (i. V. 12,0 Mill. Kr.) zurückgegange Verzinsung der Staatsschuld ergibt sich ein Verlust Kronen (0,8 Mill. Kr. i. V.). Die Anzahl der Reis 2,38 Mill. (i. V. 2,23 Mill.), die beförderten G 0,76 Mill. Tonnen (i. V. 0,80 Mill. Tonnen) aus, Erz 0,51 Mill. Tonnen (i. V. 0,46 Mill. Tonnen).

Für die Zeit von Januar bis Mai betragen di 65,6 Mill. Kr. (i. V. 72,2 Mill. Kr.), die Ausgaben (i. V. 58,5 Mill. Kr.). Bei Verzinsung der Staats sich ein Verlust von 6,1 Mill. Kr. gegen einen 0,5 Mill. Kr. im Vorjahre.

Eine erfreuliche Steigerung weist neuerdings, Wiederauflebens des internationalen Reiseverkeh sonenverkehr auf den Fährlinien Trälleborg Malmö-Kopenhagen auf. Im Juli d. J. fuhren 5571 Trälleborg nach Saßnitz (i. V. 4370) und in umgekeh 7372 (i. V. 6088), von Malmö nach Kopenhagen 599 und in umgekehrter Richtung 6227 (i. V. 4395).

Auch bei den schwedischen Privatbahnen finanzielle Ergebnis im laufenden Jahre erheblich v So wiesen im April die Einnahmen 11,96 Mill. Kr., 11,50 Mill. Kr. auf, mithin ist ein Überschuß von (i. V. 1,66 Mill. Kr.) erzielt worden. In der Zeit vo einschl. April betragen die Einnahmen 45,25 Mill. gaben 45,86 Mill. Kr. Dem Überschuß von 2,88 Mill. jahre steht in diesem Jahre ein Zuschuß von 0,61 Mi über. Namentlich die Lage kleinerer schwedischer leidet unter dem ständig steigenden Wettbewerb der linien. Dies gilt vor allem für den Personenverkeh die Zahl der Reisenden auf den schwedischen Priv April 2,96 Mill. gegen 3,26 Mill. im Vorjahre, d. h. d verkehr ist um ein Zehntel zurückgegangen.

— **Schwedens Außenhandel.** Der schwedische hat in letzter Zeit einen günstigen Aufschwung Während im Mai bereits der Ausfuhrüberschuß ein 6,4 Mill. Kr. aufwies, betrug er im Juni 27,4 Mill. K Ausfuhrgütern ist namentlich die Steigerung der Eisenerz zu nennen (von 585 000 t im Juni 1924 auf Juni 1925 sowie von Zement (Steigerung von 2844 t und Superphosphat (von 0 t auf 7453 t). Dagegen fuhr von Holzwaren und Holzmasse infolge de Krisis in dieser Branche zurückgegangen. Eine fuhr ist noch zu verzeichnen in Straßensteinen, R Petroleumküchen, Streichhölzern, elektrischen Appar beliebten schwedischen Separatoren und Kugellager des Außenhandels betrug in Mill. Kr.:

	Einfuhr	Ausfuhr	bz
1. Halbjahr 1924	664,2	507,7	
1. Halbjahr 1925	676,1	574,3	

Die Handelsbilanz ist demnach in diesem Jahre folge stärkerer Steigerung der Ausfuhr.

Die günstige Gestaltung der schwedischen Wi führte auch zu einem flüssigen Geldmarkt, Kurssteig Aktien und zu einer Ermäßigung des Diskontos. Z der Währung verfügt die schwedische Reichsbank Valutareserve von 150 Mill. Kr. gegen nur 75 Mill. jahre.

— **Nutzung der sibirischen Holzreichtümer.** Wie mitgeteilt wird, hat das Präsidium des Obersten Volk rates der R. S. F. S. R. beschlossen, angesichts der äu rigen Finanzlage und der mangelhaften Organisat rischen Holzindustrie Konzessionäre zur Nutzung de Holzreichtümer zuzulassen. Diese Frage soll von zessionskomitee geprüft werden.

Gleichzeitig hat sich der Oberste Volkswirtschafts F. S. R. für die Ausdehnung von Vergünstigungen der Eisenbahn- und Seefrachttarife auch auf Sibirie die Übergabe von Waldgrundstücken an die Sägew Erleichterung der Stammgeldzahlungen für die Hol gesprochen.

ɡ**rversicherung in Rußland.** Wie aus Moskau mit-
l iat die Hauptverwaltung der Staatlichen Versiche-
t ch) ein Projekt der Passagierversicherung für auf
a sowie während des Fluß- und Seetransportes er-
ksfälle ausgearbeitet. Nach dem Projekt trägt der
ie Verantwortung für Unglücksfälle während des
if dem Gebiet der Sowjetunion, sowie im Auslande.
ie können Versicherungsverträge nicht nur in den
örtlichen Organen des „Gosstrach“ abschließen,
in den Eisenbahnstations- und Schiffahrtskassen,
schiedenen Transportorganisationen, mit denen der
egenwärtig diesbezügliche Verhandlungen führt.
rag der Versicherung beläuft sich auf 10 000 Rbl.
st, für die die Versicherung abgeschlossen werden
eine Woche. Bei einer Versicherung im Betrage
für eine Woche zahlt der Passagier 25 Kop. für die
außerhalb der Sowjetunion. Bei einer Versiche-
ge von 1000 Rbl. bis ans Lebensende ist eine ein-
von 7 Rbl. 50 Kop. innerhalb der Sowjetunion und
s Ausland zu entrichten.

ehnt ab. Das russische Volkskommissariat für das
hat auf die eingegangene Einladung des Inter-
Eisenbahnverbandes zur Teilnahme an den Arbeiten
mmission zur Ausarbeitung von Schutzmaßnahmen
ion- und Telegraphenleitungen gegen die Wirkun-
tromes elektrischer Stationen den Bescheid erteilt.
dem Falle an den Kommissionsarbeiten teilnehmen
iese nicht in der von der Sowjetunion boykottierten
ern in irgendeinem anderen Staate stattfinden

der ukrainischen Eisenbahnen. Die ukrainischen
erfügen gegenwärtig über einen Bestand an 1872
okomotiven und 67 000 Güterwagen. Bis zum
ll die Anzahl der Güterwagen auf 71 400 gebracht

ionaler Eisenbahnverband. Im Mai/Juni-Heft
Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes
über die vierte Sitzung der Ausschüsse des I. E.-V.
der Zeit vom 30. April bis 15. Mai d. J. enthalten.
v. Frank eröffnete die Sitzung und begrüßte in
Ansprache die Erschienenen, in der er darauf hin-
Verkehr von jeher das e r s t e Bindeglied der
n sei. Er habe die Länder verbindenden Fäden,
zerrissen habe, zuerst wieder aufgenommen und es
nst der Gründer des Internationalen Eisenbahn-
Wahrheit des Satzes, der Verkehr müsse den Weg
ne neue Zeit, zuerst erkannt zu haben. General-
ve dankte für die Worte und den Empfang und
e und Ziele des Verbandes hervor, der nicht nur
ig des Internationalen Verkehrs durch gemeinsame
rn, sondern auch eine gegenseitige Annäherung
ltungen ermöglichen solle. Aus der Zahl der in
Ausschüssen behandelten Fragen sind folgende

für P e r s o n e n v e r k e h r : Vereinheitlichung
ikum zur Kenntnisnahme zu bringenden inter-
sonentarife; Gewährung möglichst großer Reise-
im Bereiche der Völkerbundstaaten; Ausgabe zu-
er Fahrscheinhefte.

für G ü t e r v e r k e h r : Verpackungsvorschrif-
inen oder für gewisse Güter, die Gegenstand eines
ternationalen Verkehrs bilden und besonders sorg-
lung erheischen (Flüssigkeiten usw.); Ausarbei-
iterverzeichnisses in französischer Sprache mit
die Sprache aller beteiligten Länder, als Grund-
rstellung der internationalen Tarife.

für A b r e c h n u n g e n u n d W ä h r u n g e n :
der Grundlagen für eine internationale Statistik
erwaltungen.

für A u s t a u s c h d e s R o l l m a t e r i a l s :
Vereinheitlichung der Bezeichnungen der haupt-
attungen der zum gegenseitigen Gebrauch be-
zeuge; Vereinheitlichung der im § 25 der Tech-
vorgesehenen Bezeichnungen. Wahl eines Zei-
nigen Fahrzeuge, welche den vom Ausschuß für
en gestellten Bremsbedingungen nicht entsprechen
che Besprechung mit dem Technischen Ausschuß).

für T e c h n i s c h e F r a g e n : Heizung der
lektrisch betriebenen Strecken; Einführung einer
Mittelkupplung; Vorrichtungen zur Übergangs-
on einer Bremshütte zu einer anderen Bremshütte
itiger Bedienung zweier Bremsen; Verschluß der
r möglichsten Verhinderung der Einbrüche usw.

— **Der Verkehr der Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge.** Seit der Eröffnung im Mai 1924 hat sich der Verkehr auf der Eisenbahnfähre Harwich-Zeebrügge ganz günstig entwickelt. Im Mai 1924 wurden 19 Fahrten in der Richtung nach England gemacht, bei denen 84 Wagen mit 451 t Ladung übergeführt wurden; im Mai 1925 waren die entsprechenden Zahlen 30 Fahrten mit 855 Wagen und 5928 t Ladung. Die meisten Wagenladungen, 429, stammten aus Belgien, dann folgt Italien mit 333 Wagen; Holland lieferte 38, die Schweiz 24 Wagenladungen, und 31 Wagen stammten aus verschiedenen Ländern, darunter auch aus Deutschland. — Seit Ende Mai werden Aufbauten für Kraftwagen in geschlossenen Zügen nach England übergeführt, und es sind Verträge abgeschlossen, auf Grund deren im Laufe des Jahres mehrere tausend Kraftwagen und Kraftwagenaufbauten auf der Fähre nach England gebracht werden sollen.

Von England nach dem Festlande wurden im Mai d. J. 30 Speisewagen im Gewicht von 55 t für die Internationale Schlafwagengesellschaft und 45 Wagen mit frischem Fleisch, australischen Äpfeln, Töpfereierzeugnissen u. dgl. mit der Fähre befördert. Diesen 25 Wagen standen im Mai 1924 nur drei gegenüber.

— **Arbeiterlöhne und Einnahmen bei den englischen Eisenbahnen.** Der Vorsitzende der englischen Eisenbahnergewerkschaft, der National Union of Railwaymen, hat sich über die Verhandlungen, die zwischen den Vertretern der Gewerkschaften und den Leitern der englischen Eisenbahnen über Lohnfragen stattgefunden haben, dahin ausgesprochen, daß er nach eingehender Prüfung der Verhältnisse keinen Grund erkennen könne, warum die Mitglieder seiner Gewerkschaft auch nur den geringsten Teil der Verbesserungen ihrer Lage, insbesondere ihrer Entlohnung aufgeben sollen, die sie in den letzten Jahren erlangt hätten; die wirtschaftliche Krise, die England jetzt durchmache, berechtige durchaus nicht zu einer Herabsetzung der Lebenshaltung der Arbeiterschaft. Die Eisenbahngesellschaften verwahren sich lebhaft gegen den Standpunkt, den der Leiter der Gewerkschaft hier eingenommen hat; seiner Ansicht kommt erhebliche Bedeutung zu, denn er hat hinter sich eine Vereinigung, deren Mitgliederzahl an die 40 000 geht. Um sie zu bekämpfen, machen die Eisenbahngesellschaften geltend, daß von ihren Jahresausgaben von 160 000 000 £ drei Viertel auf Gehälter und Löhne entfallen; bei den Bestrebungen zur Beseitigung des Fehlbetrags aus dem Betriebe, der zu erwarten sei, müsse also der Hebel bei den persönlichen Ausgaben angesetzt werden. Eine gleichmäßige Herabsetzung der Gehälter der Direktoren und der Beamten, sowie der Arbeiterlöhne scheint den Eisenbahngesellschaften der einzige mögliche Weg, Einnahmen und Ausgaben miteinander in Einklang zu bringen. Wenn die Gewerkschaften praktische Vorschläge zur Besserung der Verhältnisse machen könnten, würden die Eisenbahngesellschaften gern auf sie eingehen, aber bei dem Standpunkt, den ihr Leiter einnimmt, wird eine Verständigung kaum möglich sein. — Das Sinken der Eisenbahnüberschüsse sieht der Leiter der Eisenbahnergewerkschaft als ein Zeichen dafür an, daß die Eisenbahngesellschaften bei der Lösung der ihnen gestellten Aufgabe versagen, und verlangt die Verstaatlichung der Eisenbahnen, eine Forderung, die von seiten der Arbeiterpartei schon wiederholt erhoben, im Parlament aber ebenso oft verworfen worden ist. — Andere führende Persönlichkeiten der englischen Arbeiterbewegung nehmen allerdings einen versöhnlicheren Standpunkt ein und erklären sich bereit, der Notlage der Gesellschaften bis zu einem gewissen Grade Rechnung zu tragen.

Fremde Erdteile.

— **Die Great Indian Peninsula-Eisenbahn als Staatsbahn.** Am 1. Juli hat der Staatssekretär für Indien die Great India Peninsula-Eisenbahn (GIP) übernommen, nachdem sie bisher als Eigentum einer Aktiengesellschaft betrieben worden ist. Die Gesellschaft war 1845 gegründet worden, und Robert Stephenson, der Sohn von George Stephenson, war damals ihr beratender Ingenieur in England. 1853 wurde die erste 34 km lange Strecke Bombay-Thana eröffnet, und bis heute ist die Länge der Strecken auf 5204 km angewachsen. Das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes dieser Strecken hat nicht immer den Erwartungen entsprochen, aber in der letzten Zeit haben sich die Verhältnisse gebessert, und man hofft, daß dieser Zustand anhalten und daß die Betriebsüberschüsse in der nächsten Zeit noch wachsen werden. Der Übergang der Eisenbahn an den Staat ist mit erheblicher Härte für die Londoner Beamten der Gesellschaft verbunden; sie haben ihre Stelle ohne Entschädigung verloren; es ist ihnen von der Generalversammlung nur eine Abfindung von insgesamt 7500 £ zugebilligt worden; einige von ihnen sind in den Dienst der staatlichen Einkaufsabteilung für Indien übernommen worden. Die Mitglieder des Verwaltungsrats haben 2750 £ als Entschädigung für den Verlust ihres Postens erhalten. — Zu den wichtigsten Vorgängen der letzten Zeit in der

Entwicklung der GIP gehört die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Bombay-Kurla und die Fertigstellung der Strecke Itarsi-Nagpur, durch die die Entfernung zwischen den mittleren Teilen Indiens und dem Norden erheblich verkürzt wird.

— **Die Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft (NIS) im Jahre 1924.** Aus dem Jahresbericht dieser größten Privatbahn in den holländischen Kolonien (Java) sei hervorgehoben, daß zu Beginn des neuen Jahres die letzten Teilstrecken der Kleinbahnlinie Semarang-Soerabaja eröffnet worden sind. Die Einnahmen stiegen endlich wieder von 17 026 491 auf 18 261 277 fl, während die Ausgaben von 11 019 171 auf 10 941 877 fl zurückgingen. Die Einnahmen waren um 7,3 % höher, die Ausgaben um 0,7 % niedriger. Aber auch hier gingen die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 5 % zurück, während der Güterverkehr um 12,2 % stieg, und zwar war die Steigerung auf die Vermehrung des Eil-, Frachtgut- und Tierverkehrs zurückzuführen, während die anderen Zweige des Güterverkehrs eine Verminderung aufzuweisen hatten. Auf diese Weise war zwar der Betriebsüberschuß um 1 312 000 fl größer als 1923, doch nahm auch die Zinslast durch die neuen Linien erheblich zu. Außerdem hatten die Mehreinnahmen der Vorstenlandenbahn zur Folge, daß Tilgungs-, Erneuerungsfonds und Rücklage hohe Zuwendungen erhalten mußten, und daß der Gewinnanteil des Staates an dieser Linie von 391 608 auf 599 295 fl stieg. Somit war der Reingewinn um wenig höher als 1923 und die Dividende mit 11 % die gleiche.

— **Zusammenschluß der kanadischen Eisenbahnen.** Ein Ausschuß, der die schon lange erörterte Frage der Vereinigung der Kanadischen Pacific-Eisenbahn mit den Staatsbahnen klären soll, hat sich zugunsten dieser Vereinigung ausgesprochen. Das neue Unternehmen, das ähnlich wie die jetzigen Staatsbahnen selbständig, vom Staatshaushalt losgelöst, betrieben werden soll, soll von einem Verwaltungsrat von 15 Mitgliedern geleitet werden, von denen fünf von der Regierung und fünf von der Pacific-Eisenbahn ernannt werden sollen; diese zehn Mitglieder sollen dann die weiteren fünf wählen. Der Wert, den die Staatsbahnen in das neue Unternehmen einbringen, soll unter Zugrundelegung ihrer gegenwärtigen Betriebsergebnisse ermittelt werden, den Aktieninhabern der Pacific-Eisenbahn soll ihre jetzige Dividende gewährleistet werden. Überschüsse, die über diese Dividende oder über die Verzinsung des Werts der Staatsbahnen hinausgehen, sollen zu gleichen Teilen dem Staate und der Pacific-Eisenbahn zufallen.

— **Förderung des Obstverkehrs in Westaustralien.** Bis vor zwei Jahren ging in Westaustralien viel Obst verloren, weil die Kosten der Beförderung vom Erzeuger zum Verbraucher zu hoch waren. Nunmehr haben die Staatsbahnen Schritte getan, um hier Abhilfe zu schaffen; sie haben damit gute Erfolge erzielt. Kisten mit Obst im Gewicht von 25 kg werden auf alle Entfernungen zu einem Höchstsatz von einem Shilling sechs Pence befördert; für den Versand nach den Häfen bestehen feste Sätze, in denen neben den Gebühren für die Beförderung auf den Eisenbahnen auch alle Kosten im Hafen inbegriffen sind; die Obstzüchter können bedeckte Güterwagen zur Beförderung ihrer Erzeugnisse mieten, die zum Satz von 2 £ den Tag befördert werden, wobei zwei Verkäufer mitfahren können. Es sind Vorkehrungen getroffen, daß mehrere Obstzüchter Sammelladungen bilden und so des Vorteils der billigeren Wagenladungsfrachtsätze teilhaftig werden können. Sowohl die Eisenbahnen wie die Obstzüchter sind mit den Neuerungen sehr zufrieden; beide haben ihren Vorteil davon. Auch bei den anderen australischen Eisenbahnen sind ähnliche Vorkehrungen mit dem gleichen Erfolg getroffen worden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Aus dem Hamburger Hafen.** Die Gesamtwasserfläche des Hafens beträgt jetzt 1657,6 ha, die Länge der Uferstrecken 169,3 km, davon sind mit Kaimauern versehen 48,8 km, und zwar an seeschifftiefen Häfen 32,8 km. Die Liegeplätze an Dückdalben sind 69,7 km lang, davon in seeschifftiefem Wasser 31,7 km. An Kaischuppen sind vorhanden 81 Stück mit 16,7 km Länge und 587 712 qm überdachtem Lagerraum, dazu kommt der überdachte Lagerraum in den Speichern mit 742 072 qm. An öffentlichen Hebevorrichtungen sind vorhanden 1 Kran von 150 t, 1 Kran von 75 t, 1 Kran von 50 t, 4 Kräne von 30 t, 1 Kran von 20 t und 2 zu 10 t. Ferner sind vorhanden 5 elektrische Schiebebühnen, 9 elektrische Kohlenwinden, 12 Spills, 4 Kippdrehscheiben, 1 hydraulische und 4 elektrische Kohlenkippen. An der Wasserseite der Schuppen und an den Freiladestrecken sind vorhanden 786 fahrbare Kräne, davon 644 elektrische, an den Gebäuden weitere 326 Kräne und 67 feste Kräne vor den Schuppen. In den Speichern der Freihafen Lagerhaus Ges. befinden sich weiter 483 Hebezeuge. Die Hafenbahngleise sind 356 km lang.

Luftverkehr.

— **Emden-Borkum im Wasserflugzeug.** In den nä wird der Flugverkehr von Borkum aus einen weit erfahren durch Aufnahme des regelmäßigen Verk Borkum mit Wasserflugzeugen der Junkers-Werke als Sitz einer neuen Seebäderluftlinie (Emden-Borku Westerland) gedacht, die von einer zum Junkers hörenden eigenen Emder Luftreederei beflogen wer als Fortsetzung der Linie Essen-Emden geplant Emden über einen geeigneten Landeplatz verfügt. Großflugzeuge der Linie Malmö-Kopenhagen-Ham dam-London als Bedarfslandeplatz Emden anflie Emden auch zu einem neuen Ausgangspunkt des See geworden sein wird. Die Flugverbindung Emden- unabhängig von der Saison bestehen bleiben und mi Reiseverkehrs, etwa Januar, auch der Flugverkehr Norderney von der Emder Luftreederei wieder werden.

Kraftwagenverkehr.

— **Neue Autostraßen links des Rheines!** Der Ver für das links-niederrheinische Textilgebiet (Aac M.-Gladbach, Rheydt, Krefeld) hat beschlossen, mit druck für den Bau einer Autostraße von Aachen nach Düsseldorf mit Anschluß an eine gleich von Köln nach Duisburg einzutreten. Auch die einer Autostraße von M.-Gladbach über Krefeld na wurde als wünschenswert bezeichnet.

— **Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in Sch** Netz der Kraftwagenlinien wächst auch in Schwede zu Monat. Gegen das Vorjahr ist eine Verdoppel zeichnen. Allein auf Stockholm und Umgebung e 30 Linien, auf denen im Jahre 1924 bereits über 8 M sonen befördert wurden. Nimmt man die an den Regierungsbezirk anstoßenden drei Bezirke hinzu, auf 160 Linien mit 300 Kraftwagen (gegenüber m mit etwas über 100 Wagen im Vorjahr).

Im ganzen verkehren jetzt in Schweden etwa 100 über 3000 Wagen gegenüber 700 Linien mit 1100 1. Januar 1925. Hieraus ersieht man die Entwicklun Monate.

Ausstellungen und Mess

— **Fahrpreisermäßigung für rumänische Meßbes** Rumänische Eisenbahnministerium hat den Besuche ziger Herbstmesse 1925 wieder eine Ermäßigung von bei der Rückreise auf rumänischen Bahnen gewäh mäßigung gilt für alle gewöhnlichen Personen- und dagegen nicht für Expreßzüge.

Allgemeines.

— **Umstellung in der europäischen Auswanderu Vereinigten Staaten.** Die amerikanische Einwande gebung der Nachkriegszeit ist, nach einer Mitteilung schaftsdienstes", nicht lediglich auf eine allgemein kung der Einwanderung gerichtet; sie verfolgt da noch das weitere Ziel, den weniger erwünschten Z und südeuropäischer Einwanderer stärker als den Nord- und Westeuropa zurückzudrängen. Wie sel Absicht gelungen ist, zeigt eine vom Assistant Labour W. W. Husband neuerdings veröffentlichte über die in den ersten 10 Monaten des Fiskaljahres in der Zeit vom 1. Juli 1924 bis zum 30. April d. J. einigten Staaten Eingewanderten. Es ergibt sich, dieser Zeit 87 % aller europäischen Einwanderer a den und Westen Europas stammten, während im le vor dem Kriege 80 % aus dem Süden und Osten Eur Diese Umstellung in der europäischen Einwanderung i dadurch herbeigeführt worden, daß man als jährlich rungs-Höchstquote 2 % der nach dem Zensus von 18 befindlichen Angehörigen jeder Nation festsetzte. Da Massenauswanderungen aus den süd- und osteuropä dern noch nicht begonnen hatten, die Zahl der im L lichen Angehörigen der süd- und osteuropäischen noch verhältnismäßig gering war, so erfuhren die Q Nationen eine besonders starke Herabsetzung. Währ 10 Monaten, die der oben erwähnten Aufstellung zugr insgesamt 188 000 Einwanderer aus dem nördlichen lichen Europa gezählt wurden, waren die östlichen u päischen Länder nur mit 26 000 Einwanderern vertret, Italien mit 5503, Griechenland mit 810.

Rechtspflege.

…glied des Landtages hat gegen den Preußischen Staat …tsanspruch auf Gewährung einer ihm entzogenen …hrkarte. Auf Grund der für den Preußischen Land… …en Geschäftsordnung hatte dessen Präsident einem …se Eigenschaft aberkannt und demgemäß die ihm an …ende Eisenbahnfahrkarte entzogen. Der ausge…geordnete verlangte sie nun im Rechtswege zurück, … mit seiner Klage eine rechtskräftige Abweisung.

…ründe besagen, stützt sich sein Antrag auf die ihm …s Preußischen Staates zugebilligten Rechte, zu deren … aber die ordentlichen Gerichte nicht zuständig sind. …luß des Mitgliedes hat, wie weiter ausgeführt wird, … des Landtages auf Grund der Bestimmungen der …ten Geschäftsordnung ausgesprochen; ob er nun aber …wirklich innegehalten hat, kann das Gericht ebenso …rüfen, wie die Frage, ob sie rechtmäßig erlassen ist, …ndtag gibt sich seine Geschäftsordnung auf Grund … der preußischen Verfassung vom 30. November 1920 … ist in seiner Ordnungsgewalt autonom; die gleiche …steht ihm auch in den zur Wahrung der Disziplin … oder erforderlichen Befugnissen zu. Wenn nun auch …neten durch Aushändigung der Fahrkarten eine Ent…für die Auslagen gewährt wird, die sie als Staats…Anlaß der Ausübung dieser Stellung machen müssen, … entsprechende Recht sich doch nicht als ein ver…liches dar, sondern hat einen besonderen Charakter. …mt aber dann noch, daß die Parteien, Abgeordneter …ch nicht als gleichberechtigte Parteien im Sinne des …richtsverfassungsgesetzes gegenüberstehen, denn der …sident, der auf Grund eines Beschlusses des Land…Mitgliede die Freikarte entzieht, übt ein ihm durch …tsordnung ausdrücklich übertragenes Hoheitsrecht …aber wenn man den Rechtsweg für zulässig erachten …ürde nicht der Preußische Staat, sondern nur der …sident in Anspruch genommen werden können, denn … sondern das Staatsministerium vertritt jenen rechts…aber steht sogar der Landtagspräsident staatsrecht… Gegensatze zur Regierung. (Urteil des Landgerichts …ZK. 36 vom 2. 10. 24. 651/24. Jur. Wochenschr. Nr. 12 …Juli 1925, S. 1423.)

…e preußischen Eisenbahnen Reichsbahnen geworden … Staat nur noch die Stelle eines Vermittlers für die …der Freikarten, während er sie vordem selber aus…aus diesem Grunde durfte er an und für sich gar …in Anspruch genommen werden, wenigstens nicht …nur mit dem Deutschen Reiche zusammen. In der … wäre es aber eine große Unstimmigkeit und würde …echt des Präsidenten vollkommen hinfällig machen, …geordneter im Rechtswege dasjenige sollte wieder…nen, was ihm rechtsgültig entzogen ist.

…htung einer Bahneinheit und Umsatzsteuergesetz. …sfinanzhof hat sich zu der Frage, ob die Ver…er in Preußen gelegenen Privatbahn, die gemäß § 3 …esetzes vom 15. August 1895 mit Nachtrag vom …2 eine „Bahneinheit" darstellt, von der Umsatzsteuer …gendes interessante G u t a c h t e n[1]) erstattet:

…ische Gesetz vom 19. August 1895 hat den Rechtsbegriff …eit geschaffen; die Novelle vom 11. Juni 1902 hat ihn …ung der einschlägigen Bestimmungen an die Vorschrif… beibehalten. Nach diesem Gesetz bilden die Privatbahn…en mit den ihnen gewidmeten Vermögenswerten eine …Bahneinheit. Eine solche Bahneinheit besteht regel…rundstücken, beweglichen Sachen und Rechten. Diese …bilden ein einheitliches Ganzes, einen Organismus, bei …cher Beurteilung die Rechtsbeschaffenheit der Einzel…let. Für diese Einheit gelten nach der besonderen Be… Gesetzes regelmäßig die sich auf Grundstücke be…orschriften des BGB. (§ 16 Abs. 1). Sie gehört … Gattung der grundstückähnlichen Rechte, wie das …(§ 1017 des BGB.) und das Bergwerkseigentum … des preußischen Ausführungsgesetzes zum BGB.). …htung einer Bahneinheit und dann, wenn sie auf … erfolgt, eine entgeltliche gewerbliche Leistung i. S. … des Ums.-St.-Ges. 1919 und als solche grundsätzlich …flichtig. Die Frage, ob sie der Befreiungsvorschrift … untersteht, wonach Verpachtungen von Berechtigungen, …Vorschriften des BGB. über Grundstücke Anwendung …er Besteuerung regelmäßig ausgenommen sind, ist zu

…Entscheidung über die Grunderwerbssteuerpflicht der … hat der zweite Senat dargelegt, daß die rechtliche Gestaltung des Begriffs durch das bürgerliche Recht auch für das Grunderwerbssteuerrecht maßgebend ist. (Entsch. u. Gutachten des RFH. 11, 322) Dieser Stellungnahme schließt sich der fünfte Senat an. Die dort angestellten Erwägungen sind auf das Umsatzsteuerrecht ohne weiteres anwendbar. Die Bahneinheit ist danach auch i. S. der genannten Befreiungsvorschrift als eine Berechtigung anzusehen, auf die die Vorschriften des BGB. über Grundstücke Anwendung finden. Daraus folgt, daß die Privatbahnen in Preußen mit dem gesamten Pachtzins umsatzsteuerfrei sind.

Diesem Ergebnis steht nicht entgegen, daß der zweite Senat die Versicherung des zu einer Bahneinheit gehörenden rollenden Materials als Versicherung beweglicher Gegenstände angesehen hat. (Entsch. und Gutachten des RFH. 6, 10.) Denn die Einordnung der Bahneinheit in die Gattung der grundstückähnlichen Berechtigungen hat allein dort Bedeutung, wo das Unternehmen als Ganzes betrachtet wird. Betrifft dagegen ein Rechtsgeschäft einen einzelnen Bestandteil des Unternehmes, so macht sich dessen rechtliche Sonderart ungeschmälert geltend. So wird beispielsweise die Verpachtung eingerichteter Räume in einem Bahnhofsgebäude wie etwa einer Gaststätte nach § 2 Nr. 4 des Ums.-St.-G. 1919 als steuerpflichtig anzusehen sein, ob nun das Gebäude zu einer Bahneinheit gehört oder nicht.

Die Anwendung der Befreiungsvorschrift ist indessen davon abhängig, daß die Bahneinheit auch tatsächlich entstanden ist (§ 3 des Gesetzes über die Bahneinheit). Andernfalls kommt auch für preußische Privatbahnen das Reichsrecht zur Anwendung.

Was vorstehend über die Umsatzsteuerfreiheit der Privatbahnen in Preußen ausgeführt ist, gilt auch für die anderen deutschen Länder, die entsprechende gesetzliche Bestimmungen erlassen haben.

Das bürgerliche Recht des Reichs enthält keine besonderen Vorschriften über Privatbahnen; es ist daher nicht zulässig, sie auch dort, wo eine landesgesetzliche Regelung des Rechtsstoffes nicht eingreift, als grundstücksähnliche Berechtigungen anzusehen. Die Privatbahn unterscheidet sich vielmehr nach bürgerlichem Reichsrecht nicht von Unternehmungen anderer Art, die Gegenstände verschiedener rechtlicher Natur zu einem einheitlichen wirtschaftlichen Zweck unter einem einheitlichen Namen zusammenfassen. Die zu einem solchen Unternehmen gehörigen Grundstücke unterliegen dem Liegenschaftsrechte, die beweglichen Sachen dem Fahrnisrecht, und die zugehörigen Rechte folgen den Vorschriften ihres Sondergebiets. Die Tatsache, daß sie zu einem Unternehmen, zu einem einheitlichen w i r t s c h a f t l i c h e n Organismus gehören, ist für ihre bürgerlich - r e c h t l i c h e Beurteilung grundsätzlich ohne Belang. (Entsch. des RG. 87, 45). Allerdings erkennt gerade für den Fall der Pacht das bürgerliche Recht das wirtschaftliche Unternehmen als den Gegenstand des Vertrags an. So spricht § 1822 Nr. 4 des BGB. von einem Pachtvertrag über einen gewerblichen Betrieb, § 22 Abs. 2 des HGB. von der Übernahme eines Handelsgeschäfts auf Grund eines Pachtvertrages. (Entsch. des RG. 70, 20.) Gegenstand des Pachtvertrages ist demnach das Bahnunternehmen, nicht der Bahnkörper, das Bahnhofsgebäude, die Betriebsmittel. Das gilt auch dann, wenn im Pachtvertrage nicht das Unternehmen als Pachtgegenstand genannt ist, sondern die einzelnen Bestandteile, sofern nur der für die Vertragsauslegung allein maßgebende Parteiwille auf den ganzen Betrieb gerichtet ist. Wollte man dem für das Ums.-St.-G. folgen, so wären die Pachtverträge über Privatbahnen nach Reichsrecht grundsätzlich mit dem gesamten Zins steuerpflichtig, da eine Befreiungsvorschrift für die Verpachtung von Betrieben nicht vorhanden ist. Gegenüber der klaren Befreiungsvorschrift im § 42 Nr. 4 des Ums.-St.-G. ist das aber nicht tunlich. Es ist nicht ersichtlich, warum diese unanwendbar sein soll, wenn Grundstücke Teile eines wirtschaftlichen Unternehmens sind, man denke z. B. an landwirtschaftliche Betriebe.

Es bleibt daher nichts anderes übrig, als den Pachtzins zum Zwecke der im § 2 Nr. 4 a. a. O. vorgeschriebenen Befreiung zu zerlegen und den auf die Grundstückspacht entfallenden Teil des Zinses aus dem steuerpflichtigen Betrag auszuscheiden. Eine weitere Zerlegung wird notwendig, soweit die verpachteten Grundstücke eingerichtete Räume enthalten, da insoweit die Befreiung wieder wegfällt.

Im übrigen beantwortet sich die Frage, was als zum Grundstück gehörig anzusehen ist, auch für die Umsatzsteuer nach bürgerlichem Rechte."

Den Ausführungen, die übrigens wie z. B. die Bemerkung, daß sich die Privatbahn nach bürgerlichem Reichsrechte nicht von Unternehmungen anderer Art unterscheide, „die Gegenstände verschiedener rechtlicher Natur zu einem einheitlichen Zweck und unter einheitlichem Namen zusammenfassen", auch für Kleinbahnen zutreffen, ist nichts hinzuzufügen.

— **Arbeitsrecht.** Begriff der Betriebsstillegung (§ 96 Abs. 2, Z. 2 des Betr.-Räte-G.). Nachprüfung der „E r f o r d e r l i c h k e i t d e r E n t l a s s u n g". Nach § 96 Abs. 1 des Betr.-Räte-G. bedarf der Arbeitgeber zur Kündigung des Dienstverhältnisses eines Mitgliedes einer Betriebsvertretung der Zustimmung derselben. Diese Zustimmung ist jedoch nach Abs. 2 nicht erforderlich in drei Fällen, von denen hier nur der zweite

[1]) … April 1924, V. D. 3/24. Juristische Wochenschrift … 25, Heft 7/8, S. 846/847.

in Frage kommt, nämlich bei Entlassungen, die durch Stilllegung des Betriebes erforderlich sind. Hier entsteht bei Eisenbahnen die Streitfrage, ob als Betriebsstillegung schon die bloße Verminderung des Zugverkehrs angesehen werden darf. Das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg hat diese Frage folgendermaßen verneinend entschieden[1]).

„Das Landgericht hat die Frage, ob die Verminderung des Zugverkehrs in dem Betrieb der der Beklagten gehörigen Kleinbahn Bremen-Thedinghausen seit März 1923 auf zwei und seit dem 9. Juli 1923 auf ein Zugpaar als Stillegung im Sinne des § 96 Abs. 2, 2 des Betr.-Räte-G. zu gelten hat und als solche die am 20. Juli 1923 ausgesprochene Kündigung des Klägers, der Mitglied des Betriebsrates der Kleinbahn war, ohne Zustimmung des Betriebsrates oder des Schlichtungsausschusses rechtfertigt, offengelassen und hat die Entlassung für unzulässig erklärt, weil die Entlassung des Klägers keinesfalls erforderlich gewesen sei.

Das Berufungsgericht gelangt zu dem gleichen Ergebnis, indem es in der Verringerung des Zugverkehrs nur eine Einschränkung des Betriebes der Kleinbahn erblickt. Bei einer solchen bedarf nach §§ 96, 97, 1 des Betr.-Räte-G. eine Kündigung der Zustimmung des Betriebsrates oder des Arbeitsgerichts.

Es besteht zwischen den Parteien kein Streit darüber, daß für das eine Zugpaar, das ab 9. Juli 1923 noch auf der Strecke verkehrte, alle Betriebsanlagen und Einrichtungen in gleicher Weise wie für den bisherigen Verkehr, nur zeitlich beschränkt, in Anspruch genommen wurden. Es ist also nicht etwa ein selbständiger Teil des Unternehmens der Beklagten, die eine ganze Anzahl Kleinbahnen betreibt, stillgelegt; er ist vielmehr in allerdings erheblich vermindertem Umfang fortgeführt, also nur „eingeschränkt“ worden.

Schon nach dem Wortsinn kann von einer Stillegung des Betriebes oder eines Teiles desselben oder einer teilweisen Stillegung (§ 85, 2 Betr.-Räte-G.) bei dem vorliegenden Sachverhalt keine Rede sein. Der Kläger beruft sich mit Recht darauf, daß die Beklagte ihr Verfahren nach dem Wortlaut ihrer Kündigung und ihrer Genehmigungseingabe als „Betriebseinschränkung“ bezeichnet und damit seine Einordnung nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch anerkannt hat. Der Grund, aus dem das Gesetz die Schutzvorschrift der Zustimmung der Betriebsvertretung bei Kündigungen von Betriebsratsmitgliedern im Falle der Stillegung streicht, führt aber nicht zu einer ausdehnenden Auslegung des Begriffs, sondern zwingt zu seiner scharfen Abgrenzung gegen die Betriebseinschränkung.

Die Vorschrift des § 96 des Betr.-Räte-G. schafft einen Ausgleich der berechtigten Interessen der Betriebsratsmitglieder und der Betriebsunternehmer. Das Betriebsratsmitglied soll in seiner exponierten Stellung vor willkürlichen Entlassungen durch den Unternehmer im Einzelfall bei einer Betriebseinschränkung geschützt werden. Andererseits soll der Unternehmer nicht gezwungen sein, die Zustimmung zur Kündigung jedes Betriebsratsmitgliedes einzuholen, wenn ihn wirtschaftliche Gründe zur Stillegung eines Betriebes oder Teilbetriebes bestimmen und die Kontrollorgane die Maßnahme gebilligt haben. Bei einer gänzlichen wie bei der Stillegung eines Teilbetriebes werden die von der Stillegung betroffenen Personen durch die Zugehörigkeit zu dem betreffenden selbständigen Betrieb oder Betriebsteil ohne weiteres bestimmt. Durch die objektive Abgrenzung des Betriebes wird eine willkürliche Auswahl durch den Unternehmer ausgeschaltet; vor den Auswirkungen der Ungunst der Wirtschaftslage hat aber das Betriebsrätegesetz das einzelne Betriebsratsmitglied nicht weiter schützen wollen als irgendein anderes Mitglied des Betriebes.

Würde schon eine erhebliche Einschränkung des Betriebes als Stillegung angesehen, so wäre im Rahmen der Stillegung die Zustimmung des Betriebsrats nicht erforderlich, da aber für eine solche Stillegung ein objektiver Rahmen nicht gegeben ist, würde die Auswahl der Willkür des Unternehmers überlassen sein. Hier einen Ausgleich herbeizuführen durch die Zulassung einer gerichtlichen beziehungsweise gewerbegerichtlichen Nachprüfung, ob die Stillegung die Entlassung des einzelnen Betriebsratsmitgliedes erforderlich gemacht hat, kann als vom Gesetzgeber gewollte oder zweckmäßige Regelung nicht anerkannt werden. In jedem Fall, in dem eine solche Kündigung ausgesprochen ist, könnte, auch wenn der Unternehmer sich bemüht, nach sachlichen Gesichtspunkten die Auswahl zu treffen, die Frage, ob gerade dieser entlassen werden müßte, streitig werden. Will man zum Schutze diese Nachprüfung gewähren, so ist sachlich kein Anlaß, es nicht bei der grundsätzlichen Regelung des § 96 Abs. 1 zu belassen, der die vorgängige Einholung der Zustimmung der Betriebsvertretung vorschreibt, nach dem es also nur zum gerichtlichen Austrag kommt, wenn dort eine Einigung nicht zu erzielen ist.

[1]) Urteil vom 7. November 1924. Hanseatische Gerichtszeitung 1925, Nr. 9, vom 5. März. Aktenz. Bf V 350/1924.

Es besteht also kein Anlaß, die Annahme, die § 9
dem in § 96, 1 aufgestellten Grundsatz schafft,
dehnende Auslegung des Begriffs „Stillegung“ zu
Die von der Beklagten ausgesprochene Kündigung
mangels Zustimmung des Betriebsrats unwirksam.“

So bedauerlich unter Umständen diese Entsche
Privatbahnen sein mag, gegen die ausführliche Begrü
Oberlandesgerichts läßt sich Stichhaltiges nicht einw

Bücherschau.

— Das Deutsche Museum. Geschichte, Aufgaben,
Auftrage des Vereins Deutscher Ingenieure unter Mitwi
vorragender Vertreter der Technik und Naturwissensch
beitet von Conrad Matschoß. 1925. VDI-Verlag G.
Berlin SW 19, R. Oldenbourg, München.

Es muß als ein besonderes Verdienst des „Vereins
Ingenieure“ bezeichnet werden, daß er es unternomme
deutschen Volke eine Schrift über das großartige Kultu
das deutsche Museum darstellt, darzubieten, eine Schrif
es in dem Vorwort heißt: „aus dem Munde berufener
des Museums berichtet, wie das Deutsche Museum w
was es heute der Welt zu bieten hat“. Beim Lesen dies
werkes werden sich bei jedem Besucher die starken
noch vertiefen, die er beim Besuch des Museums empf
denen, die noch nicht in dieser glücklichen Lage waren,
es eine Vorstellung von der geistigen Großartigkeit des Ge
und den starken geistigen Kräften, die hier am Werke

Nach einer Einleitung von C. Matschoß folgen folg
sätze: „Geschichte des Deutschen Museums“ von C. v. L
Ehrensaal des Deutschen Museums“ von W. von Dyck,
dungsaufgabe des Deutschen Museums“ von G. Kersc
„Der Museumsbau“ von T. B. Bosch. In 30 Beiträgen v
weiteren hervorragenden Vertretern der Technik und de
schaft die einzelnen Sammlungen des Museums eingehe
delt. Ein Schlußwort von dem Schöpfer, O. von Mill
Förderern des Deutschen Museums gewidmet, das mit d
schließt: „Nicht materielle Gewinne, nicht Ehren und
Anerkennung entschädigen die Förderer des Deutschen
für ihre Mühe und Opfer, sondern nur das befriedigend
sein, daß sie ein Werk geschaffen haben, das weithin
der deutschen Wissenschaft und der deutschen Arbeit
und das für alle Zeiten ein Wahrzeichen der Einigkeit
schen Länder, aller deutschen Parteien und aller deutsch
bei Durchführung eines großen vaterländischen Unt
bleiben wird.“

Bei dem Umfang des Werkes von 372 Seiten großer
seinem reichen Bilderschmuck (320 Abbildungen, 39 Bild
künstlerisch wertvolle Zeichnungen) sowie bei seine
gediegenen und prächtigen Ausstattung ist der Preis
denen Werkes von 20 RM. (für VDI-Mitglieder 18 RM
sehr mäßiger zu bezeichnen. Das Werk sollte in keiner
deutscher Behörden, Verkehrs-, Industrie-, Handelsunt
gen, Handelskammern usw. fehlen.

— Schwindspannungen in Trägern aus Eisenbeton.
pold Herzka, Hofrat, Vorstand der Fachgruppe für
bau der österreichischen Bundesbahndirektion Wien.
Mit 29 Abbildungen und zahlreichen Tabellen. 192
Kröner Verlag in Leipzig. Preis geheftet 1,50 ℳ,
7,50 ℳ.

Seitdem Perkuhn durch seine Beobachtungen (ver
in der Zeitschrift für Bauwesen 1916, Seite 99 usw.) f
hat, daß Schwindrisse in bedeutendem Umfange überl
bei noch nicht im Betriebe stehenden Eisenbeton-Bauw
treten, ist die Ausführung von Versuchen an unsymm
wehrten Betonträgern allgemein als zwingend anerkan

In dem vorliegenden Buche entwickelt der Verfasse
eine Näherungstheorie über die Berechnung der Schw
nungen in einem achsbewährten Betonstabe unter A
der Versuche von Graf und gibt dann von neueren
über den Einfluß des Schwindens auf ein- und zwei
wehrte Eisenbetonbalken Daten und Schlüsse aus zw
tenden Veröffentlichungen der letzten Zeit bekannt, die
Perkuhnschen Beobachtungen veranlaßt und die z. T.
Grundlagen bieten, um die im Gebrauche stehenden F
Berechnung von Schwindspannungen innerhalb des
Versuche gedeckten Gebietes der Wirklichkeit anzup
sind dies die Schriften: „Versuche über das Schwi
Beton“, ausgeführt vom Eisenbetonausschuß des österr
Ingenieur- und Architekten-Vereins, und „Der Ein
Schwindens auf einseitig bewehrte Eisenbalken“ vo
Schüle in Zürich, in der Zeitschrift „Beton und Ei
erschienen. In dem folgenden Abschnitt versucht
fasser aus diesen österreichischen und Schüleschen

ungen zwischen Näherungsrechnung und Meßergebnis ... Er nimmt jedoch Abstand davon, bestimmte Vor... die rechnerische Berücksichtigung der Schwind... bzw. für eine Abänderung der darauf bezüglichen ...en der verschiedenen Eisenbetonvorschriften zu ... zwar aus dem Grunde, weil das vorliegende Ver... al hierzu keineswegs ausreicht, und weil vorerst noch ...isse der von ihm angeregten Versuche abgewartet ...sen, die sich besonders auf Träger mit Rippenquer...erstrecken hätten.

... auch der Verfasser der Ansicht, daß selbst durch ...ndigste Rechnung dem Auftreten von Schwindspan... ...ht begegnet werden kann. Solange man es mit ...n Zementen zu tun hat, ist es nur möglich, solche ... auf ein erträgliches Maß herabzumindern. Das ...hen durch eine materialgerechte, zweckentsprechende ...ragsysteme, durch eine umsichtige, verständnisvolle ...Bauwerks während der Erhärtung und durch richtige ...lung, wie durch Erlaß vom 31. Oktober 1922 vom ...hrsministerium allen Reichsbahndirektionen vorge...

...l wäre es wünschenswert, wenn diese Ausführungen ...ers zu weiteren Versuchen Anlaß geben würden; ...ersuche, die sich auf Balken und Rippen verschie...ührung und Höhe und auch auf Rahmentragwerke er..., ...nter Einhaltung der hier entwickelten Richtlinien ...erstreben, damit die wichtige Frage der Schwind... und der Schwindrisse weiter geklärt wird. ...dien, die sich mit dieser Frage beschäftigen, wird ... recht willkommen sein. Kuhnke-Berlin.

...amburger Hochbahn-Aktiengesellschaft in verkehrs... und sozialpolitischer Beziehung von Ernst Kipnase, ...nieur der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft; ... Seiten, mit 22 Abbildungen, 58 Tabellen und einem ...n Stadtplan. Preis broschiert 13,— ℳ, in Ganzleinen ... erlag Georg Stilke, Berlin NW 7.

...erkehrspolitisch und volkswirtschaftlich beachtens... enthält eine ausführliche Entwicklungsgeschichte ...Hamburger Verkehrsbetriebe einschl. der Reichsbahn... ...t dem Jahre 1839. Es zeigt im ersten Teile den ...htlichen Aufbau der Hamburger Hochbahn-Aktien... die als eine Art gemischtwirtschaftlichen Unter... Hamburgischen Staates die gesamten Straßenbahn-, ... Autobus- und Alsterschiffahrtsbetriebe Groß-Ham... der preußischen Schwesterstädte Altona, Wands... ...ilhelmsburg in sich vereinigt. Die Entwicklung der ...erkehrsbetriebe ist zeitlich in vier verschiedene Ab...gliedert, und zwar die Zeiten von 1839 bis 1865/69, des ...Schienenbetriebes in der Zeit von 1865 bis 1889, des ... Straßenbahnbetriebes von 1894/99 bis 1909/13 und ...ahn- und Straßenbahnverkehrs seit 1909/13. Im An... sind die Entwicklung der Hamburger Hochbahn...schaft sowie das Verhältnis des Hamburgischen ...uhr eingehend behandelt. Im zweiten Teile streift der ...ie Verkehrsprobleme Groß-Hamburgs unter beson...ksichtigung der Wohnverhältnisse. Die Verkehrs...leistungen sowie die Fahrpreispolitik der Aktien... in Vergangenheit und Gegenwart, insbesondere die ...Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrs...ungen der Gesellschaft und der staatlichen Stadt- und ...dürfte allgemein interessieren, um so mehr, da Ver... anderen deutschen Städtebahnen herangezogen

...bis hierher die Verhältnisse der Unternehmung selbst ... werden, widmet der Verfasser den größeren Teil ...es der Arbeitnehmerschaft. Er schildert ungemein ...ie Verhältnisse des mehr als 7000 Arbeiter und An...chäftigenden Unternehmens.

...ts- und Lohnkämpfe innerhalb der Gewerkschaften ...beiter- und Angestelltenrates werden eingehend ge... ...sgehend von den Eigenheiten der Arbeitnehmerschaft ...haft und den bevorzugten Gewerkschaften schildert ...er die Entstehung der Arbeitnehmervertretung bis ...etzung des Betriebsrätegesetzes. In einem beson... ...el sind die Tarifverträge zwischen Arbeitgeber und ...organisation in den Jahren 1920—1925 wiederge... ...i besonders auf die harten Tarifvertragskämpfe zwi...einzelnen Gruppen besonders eingegangen ist. Ein ...schnitt befaßt sich mit der Arbeitnehmervertretung ...etriebsrätegesetz. Hierbei untersucht der Verfasser ...ng der Betriebs- und Angestelltenräte und den Ein... ...werkschaften innerhalb der Hochbahn A.-G. An ... Beispielen wird beleuchtet, wie die Mitglieder der ...etriebsräte die ihnen durch das BRG. gegebenen ...gten und zu erweitern suchten, indem sie eine mög... Zahl völlig dienstfreier Betriebsratsmitglieder ... durch unproduktive und politische Arbeit der Arbeitsverwertung entzogen wurden und so das Unternehmen geldlich belasteten.

In einem Abschnitt Arbeitszeit und Arbeitsleistung setzt sich der Verfasser mit dem Achtstundentag und der Streikberechtigung der Verkehrsangestellten auseinander. Bezüglich des ersteren kommt er zu dem Ergebnis, daß der Achtstundentag den Bedürfnissen für den Hamburger Verkehr und somit den Belangen der Gesellschaft nicht entspricht. Inbetreff des Streiks kommt er zu dem Schluß, daß, da ein Verkehrsunternehmen zu den lebenswichtigen Betrieb einer Großstadt gehöre, ein Verkehrsstreik als unmoralisch zu verurteilen sei.

Wohl den interessantesten Teil des Buches bietet der Abschnitt XI Arbeitseinkommen. Hier behandelt der Verfasser die Gehalts- und Lohnpolitik der Arbeitnehmervertretung und der Gewerkschaften und vergleicht unter Hinweis auf beigefügte Tabellen die in den Nachkriegsjahren bis zum Jahre 1924 bei der Hamburger Hochbahn A.-G. gezahlten Löhne und Gehälter mit den Friedensbezügen; er bezeichnet es als eine Ironie des Schicksals, daß gerade in den Jahren, in denen die Arbeiterparteien fast unbeschränkt im Staate regierten, die Lage der Arbeiter und Angestellten zusehends ungünstiger geworden sei. Er ruft uns die aufregende Zeit noch einmal ins Gedächtnis, in der jede Aufbesserung der Löhne und Gehälter durch die Entwertung der Papiermark und der damit verbundenen Teuerung der Lebensmittel ausgeglichen wurde und die Löhne und Gehälter in immer rasenderem Tempo hinter den Lebensmittelpreisen herliefen, ohne sie einzuholen. Im Verkehrsgewerbe ist die Höhe der Arbeitslöhne und der Gehälter von der Höhe der Fahrpreise zwangsläufig abhängig. Wird der geübten Lohnpolitik der Gewerkschaften nicht eine gesunde Fahrpreispolitik entgegengestellt, so muß das Unternehmen in eine wirtschaftliche Notlage kommen. Wie schwierig es war, den häufigeren, sprunghaften Lohnerhöhungen mit Tariferhöhungen zu folgen, zeigt eine Tabelle, die die Einzelfahrpreise der Hamburger Hochbahn von Juli 1918 bis Ende 1923 enthält.

Ein weiterer Abschnitt befaßt sich mit den Wohlfahrtskassen und dem Gesundheitszustande der Arbeitnehmer. Auch hier findet der Leser sehr bemerkenswerte Aufschlüsse.

Da ein Verkehrsunternehmen im Dienste der Allgemeinheit steht, ist der Inhalt des Buches nicht nur für den Verkehrspolitiker und Volkswirtschaftler von Interesse; auch die Behörden werden darin sehr viele nützliche Winke und Anregungen finden.

P.

— **Die Binnenschiffahrt der Vereinigten Staaten von Amerika und ihre jüngste Entwicklung.** Herausgegeben von Dr. Ernst Esch. Verlagsbuchhandlung von G. A. Glöckner in Leipzig. Preis geheftet 6,80 ℳ, gebunden 8,— ℳ.

Das Buch ist, wie es im Vorwort heißt, das erste wissenschaftliches Ergebnis einer vom Verfasser unternommenen Studienreise zur Erforschung der Gegenwartsprobleme des Land-, Wasser- und Luftverkehrs der Vereinigten Staaten von Amerika. Auf 120 Druckseiten bietet es eine zusammenfassende Darstellung des gegenwärtigen Standes des amerikanischen Binnenschiffahrtswesens. Nach einem kurzen Rückblick über die geschichtliche Entwicklung des Verkehrs auf den Flüssen und Kanälen (I) und einer Erörterung der Gründe des Verkehrsrückganges seit der Mitte des 19. Jahrhunderts (II) wird in den Abschnitten III—VII die verkehrliche Bedeutung der Wasserstraßen im einzelnen eingehend behandelt, die der Verfasser in 6 Gebiete einteilt:

die atlantische Küste,
der Golf von Mexiko,
die pazifische Küste,
die Großen Seen,
das Fluß- und Kanalgebiet des Mississippi,
das Fluß- und Kanalgebiet des Staates New York.

Besonders interessant sind die Mitteilungen über die Großen Seen. Ihr Flächeninhalt beträgt 250 370 qkm, also mehr als die Hälfte des Deutschen Reiches, ihre Gesamtlänge 2325 km. Der Verkehr auf ihnen stellt den größten Binnenwasserverkehr der Welt dar, sowohl was die zahlenmäßige Ausdehnung angeht, als auch die wirtschaftliche Bedeutung der beförderten Güter. Im Jahre 1923 wurde ein Gesamtverkehr von 121 029 004 Nettotons bewältigt (S. 28). Die weiteren Abschnitte VIII—XII beschäftigen sich mit der Stellung der Bundesregierung gegenüber den Inlandwasserstraßen (VIII), den privaten Organisationen zur Förderung des Wasserstraßenverkehrs (IX), den Ausbauplänen der Wasserstraßen in den Vereinigten Staaten (X), der Zusammenarbeit der Binnenwasserstraßen mit den Eisenbahnen (XI) und der Personenschiffahrt auf den Inlandwasserstraßen. Neben den Ausführungen in Abschnitt VIII und Abschnitt XI sind besonders bemerkenswert die Ausführungen in dem Schlußwort (XIII) über die Aussichten der Entwicklung des Inlandwasserverkehrs. Das Verhältnis von Eisenbahnen und Wasserstraßen wird häufig erörtert, und finden sich bemerkenswerte Angaben über die Entwicklung des Verkehrs auf Eisenbahnen und

Wasserstraßen und die beiderseitigen Frachtsätze, z. B. auf Seite 70—75. In den Frachtraten kommt die Konkurrenz der Eisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen zum Ausdruck, ein Ratenkampf, der trotz der Gesetzgebung im Jahre 1887 und der Novelle zu diesem Gesetz von 1910 bis in die jüngste Zeit währte. Gegen die mächtigen amerikanischen Eisenbahnen mußte die Fluß- und Kanalschiffahrt, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Blüte gestanden hatte, zurücktreten. Eine Reihe von Umständen haben, wie der Verfasser in dem Schlußwort ausführt, erst in letzter Zeit wieder ein Anwachsen dieses Verkehrs zur Folge gehabt.

Das Buch bietet reichen Stoff allen, die sich für Wasserwirtschaft und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraßen interessieren. Insbesondere bieten die Erfahrungen in dem Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen in Amerika, wenn auch die Verhältnisse anders geartet sind, immerhin ein reiches Material für die Beurteilung der Frage, ob und inwieweit ein Inlandwasserverkehr auszudehnen ist. Jedenfalls zeigen sie, daß Vorsicht geboten ist. Eine reiche Literaturangabe, ferner Statistik, Abbildungen usw. erhöhen den Wert des Buches, dessen Studium empfohlen werden kann. W.

— **Gea-Karte der deutschen Eisenbahnen und ihrer [illegible] im Auslande.** Der schwere wirtschaftliche Niederg[illegible] den Kaufmann und Industriellen mehr als je zu in[illegible] organisatorischer Arbeit. Zu diesem Zwecke wird er[illegible] trieb auch geographisch kontrollieren wollen und [illegible] der Landkarte bedienen. Der Gea-Verlag G. m. b. [illegible] W 35, welcher den Verlag von Karten der Verkehrs-[illegible] und Handelsgeographie als Spezialität pflegt, gibt soeb[illegible] Auflage die vorgenannte Karte im Maßstab 1 : 800[illegible] die in der Größe von 155 × 127 cm den Ansprüchen de[illegible] kommenden Kreise gerecht wird. Die Karte ist auf [illegible] licher Unterlagen und in saubester Lithographie herg[illegible] bringt alle Einzelheiten, also auch die Grenzen [illegible] neuesten Stande. Zu dieser Karte gehört ein Stationsv[illegible] Dieses enthält sämtliche Stationen der deutschen S[illegible] Privatbahnen und der Kleinbahnen mit Angabe ihrer [illegible] der Karte; ferner einen Anhang: Die von Deutschland [illegible] Friedensvertrage von Versailles abgetretenen Orte [illegible] bahnstationen mit Postanstalten und ihren früheren u[illegible] Namen. — Auch dieses Gea-Erzeugnis kann allen [illegible] häusern, Industrieunternehmen usw. empfohlen werde[illegible]

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 10. August 1925 ist die zwischen den Stationen Greven und Emsdetten links der Bahnstrecke Münster (Westf.)-Emden gelegene Station Hembergen, welche bisher dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, auch für den unbeschränkten Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 127 vom 6. August 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift Nr. 103 des Ausschusses für technische Angelegenheiten;

Nr. IV 118 vom 27. Juli 1925 an sämtliche Ver[illegible]tungen, betreffend Antrag der Donau-Save-Adria Eise[illegible]sellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft) auf Scha[illegible]heitlicher Bestimmungen für den zwischenstaatlichen [illegible]verkehr;

Nr. IV 134 vom 4. August 1925 an das Tarifam[illegible] Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsba[illegible]schaft und an die übrigen Mitglieder des Güterve[illegible]schusses, betreffend Ergänzung der Fußnote zu Ar[illegible] Übereinkommens zum VBR., gemäß Niederschrift 102, [illegible] des Güterverkehrsausschusses.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. August 1925 wird der links der Bahnstrecke Dessau-Bitterfeld zwischen den Stationen Dessau Hbf. und Marke neuerrichtete Haltepunkt Dessau Süd für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Dessau Hbf. und Dessau Süd 4,32 km,
zwischen Marke und Dessau Süd 7,05 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden sämtliche Personenzüge in beiden Richtungen anhalten. Gleichzeitig wird der Haltepunkt Haideburg geschlossen.

Halle (Saale), im August 1925. (786)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

2. Wiedereröffnung von Stationen.

Wiedereröffnung eines Bahnhofs IV. Kl.

Vom 15. August d. J. ab wird der seit 26. März 1924 geschlossen gewesene Bahnhof IV. Kl. Langenbrück, Strecke Ziegenhals-Jägerndorf, wieder eröffnet, und zwar als Agentur mit allen Abfertigungsbefugnissen. (783)

Breslau, den 10. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

3. Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I, Tfv. 600, 1 a und 1 b.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 erscheinen:

a) zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, gültig vom 1. August 1925, der Nachtrag I,

b) zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil Abt. A, gültig vom 15. April 1924, der Nachtrag V.

Die Nachträge enthalten Änderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der zugehörigen Ausführungsbestimmungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Ferner ist im Verzeichnis IV des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B in Ziffer 63 „Säuren" hinter „Ameisensäure" nachzutragen: „Arsensäure" und in Abschnitt VI des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B die Überschrift wie folgt zu ändern:

„VI. Gebühr für die Bezeichnung der Stückgüter."
(§ 62 EVO.)

Näheres ergibt sich aus den einzelnen Nachträgen.

Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (R.-G.-Bl. 1914, S. 455) genehmigt. Die Nachträge können von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn — Bahnhof Alexanderplatz — käuflich bezogen werden.

Berlin, den 7. August 1925. (784)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Güterverkehr mit den belgischen, französischen und luxemburgischen Bahnen sowie mit den Saarbahnen über Elsaß-Lothringen. Tfv. 116.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1925 sind die in Absatz 1 der besonderen Zusatzbestimmung zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens vorgesehenen Lieferfristenzuschläge für Belgien — für Eilgut 2 Tage und für Frachtgut 4 Tage — zu streichen. (778)

Köln, den 6. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Donauumschlagverkehr für [illegible] Donaulände, Deggendorf H[illegible] Passau Donaulände. Ausfuhrausnahmetarif für [illegible] Stahl, Eisen- und Stahlwar[illegible] Eisenbahnfahrzeuge (D[illegible]

Der Abschnitt „Frachtberech[illegible] Geltungsbereich" wird wie folg[illegible]

„Die Fracht wird nach den [illegible]gen des Deutschen Eisenbahng[illegible] Teil I B, und den in den nac[illegible] Tariftafeln ausgewiesenen F[illegible] berechnet.

Getrennte Frachtberechnung [illegible]mischte Wagenladungen aus [illegible]gütern (siehe Anwendungsbe[illegible] Ziff. 2 a und b dieses Ausna[illegible] und Nichtausfuhrgütern wird [illegible] vorgenommen, wenn neben der [illegible] ausscheidung nach Tarifklass[illegible]nahmetarifen) auch das Gewich[illegible]fuhrgüter und Nichtausfuhrgüte[illegible] angegeben ist. Als höchster [illegible] im Sinne des § 14 (1) der A[illegible] Tarifvorschriften gilt derjenige [illegible] Berücksichtigung seiner Anwen[illegible]lichkeiten im gegebenen Falle [illegible] Fracht ergibt."

München, den 30. Juli 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[illegible]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung [illegible]

Deutsch-dänischer Gütertarif [illegible]

Am 10. August 1925 tritt N[illegible] in Kraft. Durch ihn werden me[illegible]tionen einbezogen sowie eine [illegible]scher Schnittfrachtsätze geände[illegible]

Auskunft durch die Abfertigu[illegible]

Altona, den 1. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell[illegible]
Reichsbahndirektion Alto[illegible]
namens der Verbandsverwalt[illegible]

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände.
Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge (D U 2).

…n Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich“ werden die Stationen Großbauchlitz, Heilbronn Hbf., …n Süd, München-Schwabing, Nürnberg Rbf. und Rosenberg (Opf.) mit nachstehenden Fracht…enommen:

Stationsfrachtsätze in Reichspfennig für 100 kg

Nach	Regensburg Donaulände								Deggendorf Hafen								Passau Donaulände							
	Güter der Klasse								Güter der Klasse								Güter der Klasse							
	A			B		C		D	A			B		C		D	A			B		C		D
	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse
…tz	325	298	271	251	228	243	211	167	336	308	280	260	236	255	222	176	343	315	286	264	240	262	228	181
…bf.	313	287	261	242	220	223	194	154	324	297	270	251	228	243	211	166	330	303	275	255	232	248	216	171
…üd	313	287	261	243	221	228	198	157	325	298	271	251	228	243	211	167	331	304	276	255	232	250	217	171
…wabing	182	167	152	143	130	123	107	85	198	182	165	154	140	133	116	92	244	223	203	189	172	163	142	112
…of.	146	134	122	116	105	100	87	69	233	213	194	182	165	156	136	107	276	253	230	213	194	184	160	126
…g. Opf.)	120	110	100	95	86	83	72	57	209	191	174	163	148	140	122	96	253	232	211	197	179	170	148	116

…en, den 29. Juli 1925. (772)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände.
Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge (D U 2).

…ltigkeit vom 7. August 1925 werden im Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich“ nachstehende Stations…e aufgenommen:

Stationsfrachtsätze in Reichspfennig für 100 kg

Nach	Regensburg Donaulände								Deggendorf Hafen								Passau Donaulände							
	Güter der Klasse								Güter der Klasse								Güter der Klasse							
	A			B		C		D	A			B		C		D	A			B		C		D
	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse
…n	314	288	262	243	221	231	201	158	326	299	272	252	229	244	212	168	332	305	277	256	233	251	218	172
…	325	298	271	251	228	243	211	167	337	309	281	260	236	255	222	176	343	315	286	264	240	262	228	181
…s	325	298	271	252	229	244	212	167	337	309	281	260	236	255	222	176	343	315	286	264	240	263	229	181
…eld	378	347	315	290	264	290	252	200	406	372	338	312	284	311	270	215	418	383	348	322	293	321	279	222
…schbbf.	379	348	316	292	265	290	252	200	406	372	338	312	284	312	271	215	419	384	349	322	293	321	279	222
…rstfeld	379	348	316	292	265	290	252	200	406	372	338	312	284	312	271	215	419	384	349	322	293	321	279	222
…Altstadt	33[illegible]	303	275	255	232	248	216	171	342	314	285	264	240	261	227	180	352	322	293	271	246	270	235	186
…Ufer Altstadt	331	304	276	255	232	250	217	171	343	315	286	264	240	262	228	181	354	325	295	273	248	273	237	188
…Friedrichstadt	331	304	276	255	232	250	217	171	343	315	286	264	240	262	228	181	354	325	295	273	248	273	237	188
…Neustadt	331	304	276	256	233	251	218	172	343	315	286	264	240	263	229	181	355	326	296	274	249	273	2[illegible]7	188
…(Main) Hbf.	323	296	269	249	226	240	209	164	334	306	278	257	234	253	220	174	340	311	283	262	238	259	225	178
…al	324	297	270	251	228	243	211	166	336	308	280	260	236	255	222	175	342	314	285	264	240	261	227	180
…	371	340	309	286	260	284	247	196	401	367	334	308	280	307	267	212	413	378	344	318	289	316	275	219
…rg Nord	388	355	323	298	271	297	258	205	413	378	344	318	289	316	275	219	426	391	355	328	298	327	284	226
…hen	367	337	306	283	257	282	245	194	397	364	331	306	278	305	265	210	410	376	342	316	287	314	273	217
…Bayr. Bf.	322	295	268	249	226	239	208	164	332	305	277	257	234	252	219	173	338	310	282	262	238	259	225	178
…Be… Bf.	323	296	269	249	226	240	209	164	334	306	278	257	234	253	220	174	340	311	283	262	238	260	226	178
…Dresdn. Bf.	323	296	269	250	227	240	209	165	335	307	279	259	235	253	220	174	341	312	284	263	239	260	226	179
…Eilb. Bf.	323	296	2[illegible]9	250	227	240	209	165	335	307	279	259	235	254	221	174	341	312	284	263	239	260	226	179
…M…h Bf.	323	296	269	249	226	240	209	164	334	306	278	257	234	253	220	174	340	311	283	262	238	260	226	178
…Gu…tzsch	323	296	269	249	226	240	209	164	334	306	278	257	234	253	220	174	340	311	283	262	238	260	226	178
…Gr…zschocher	319	293	266	248	225	237	206	162	331	304	276	255	232	250	217	171	337	309	281	260	236	256	223	176
…Le…zsch	320	294	267	248	225	238	207	163	332	305	277	256	233	251	218	172	338	310	282	261	237	258	224	177
…Schnefeld	323	296	269	249	226	240	209	164	334	306	278	257	234	253	220	174	340	311	283	262	238	260	226	178
…W…ren	322	295	268	249	226	239	208	163	332	305	277	256	233	252	219	173	338	310	282	261	237	258	224	178
…orf	385	353	321	297	270	296	257	204	412	377	343	317	288	315	274	218	424	388	353	327	297	325	283	225
…gt	404	371	337	311	283	309	269	214	428	393	357	330	300	329	286	228	442	405	368	340	309	339	295	235
…raw	407	373	339	314	285	312	271	216	432	396	360	333	303	331	288	230	445	408	371	343	312	342	297	237

…chen, den 7. August 1925. (779)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

…nahmetarif D 41. Holzver…ke… Polen-Niederlande.

…Gültigkeit ist die Ziffer 1 …ngs-bedingungen wie folgt zu

…ahmetarif gilt bei Aufgabe …ungen als Frachtgut in …ungen, und zwar:

…endungen, die mit durch…en Frachtbriefen unmittel…Polen und dem Gebiet der …Stadt Danzig oder darüber …gelegenen außerdeutschen …nach den Niederlanden oder …hinaus über die in diesem Ta…annten Strecken der Deut…Reichsbahn befördert werden; …dungen, die mit durchgehen…Frachtbriefen von Rumänien in den in diesem Tarif genannten deutsch-polnischen Grenzeinbruchsstationen ankommen und ohne Veränderung der Ladung mit neuen Frachtbriefen unmittelbar nach den Niederlanden oder darüber hinaus über die Strecken der Deutschen Reichsbahn weiter verfrachtet werden.

Bei der Neuaufgabe wird auf Antrag sofort gegen Vorlage des Vorfrachtbriefes die bereits für die Strecke von der deutsch-polnischen Landesgrenze bis zur deutsch-polnischen Grenzstation gezahlte deutsche Fracht von der Güterabfertigung der deutschen Einbruchsstation erstattet.

Breslau, den 8. August 1925. (785)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarif) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1925 werden im Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen die Stationen Friedrichsfeld (Baden) Nord, Mannheim Hauptbahnhof, Mannheim-Industriehafen, Mannheim-Neckarau, Mannheim-Rheinau, Mannheim-Rheinau Hafen und Schwetzingen als Versandstation unter I nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. August 1925. (775)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsatzzeiger der Ausnahmetarife 5 und 5 c durch nachfolgende ersetzt:

a) Ausnahmetarif 5.
Frachtsatzzeiger.
Frachtsätze in Cent für 100 kg

Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse
1— 5*	5	118—132	19	270—283	32	435—553	45	675— 706	58
6— 13	6	133—139	20	284—288	33	454—465	46	707 - 718	59
14— 17	7	140 - 153	21	289—302	34	466—478	47	719— 756	60
18 - 24	8	154—167	22	303—318	35	479—496	48	757— 793	61
25 - 32	9	168 - 174	23	319—323	36	497—510	49	794— 808	62
33— 36	10	175—189	24	324—339	37	511—532	50	809— 858	63
37— 44	11	190—202	25	340 - 355	38	533—546	51	859— 916	64
45— 53	12	203—207	26	356—360	39	547—560	52	917—1016	65
54 - 65	13	208—221	27	361—376	40	561—582	53	1017—1049	66
66 - 71	14	222—235	28	377—392	41	583—604	54	1050—1149	67
72— 84	15	236—240	29	393—409	42	605—624	55	1150—1249	68
85 - 90	16	241—254	30	410—415	43	625—644	56	1250—1283	69
91—103	17	255—269	31	416—434	44	645—674	57	1284—1300	70
104—117	18								

b) Ausnahmetarif 5 c.

Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse	Auf eine Entfernung von km	Frachtsatz Hauptklasse
1— 2*	4	105—120	17	260—269	29	422—440	41	645— 674	53
3 - 11*	5	121—137	18	270—283	30	441—459	42	675— 706	54
12— 20	6	138—154	19	284—297	31	460—471	43	707— 743	55
21— 24	7	155—162	20	298—313	32	472—490	44	744— 756	56
25— 34	8	163—179	21	314—318	33	491—510	45	757— 793	57
35— 43	9	180—195	22	319—334	34	511—532	46	794— 858	58
44 - 47	10	196—200	23	335—355	35	533—539	47	859— 874	59
48 - 58	11	201—207	24	356—360	36	540—560	48	875— 949	60
59— 69	12	208—221	25	361—376	37	561—574	49	950—1049	61
70 - 74	13	222—230	26	377—392	38	575—596	50	1050 - 1116	62
75 - 86	14	231—245	27	393—403	39	597—624	51	1117—1216	63
87— 97	15	246—259	28	404—421	40	625—644	52	1217—1300	64
98—104	16								

* Der Frachtberechnung wird eine Mindestentfernung von 5 km zugrunde gelegt, ausgenommen bei Umbehandlungen mangels direkter Tarife.

Köln, den 6. August 1925. (776)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1925 werden im Ausnahmetarif 18 für Eisen und Stahl usw. nach Ostpreußen die Stationen Bunzlau, Hennersdorf b. Görlitz, Lorenzdorf, Mallmitz, Primkenau-Dorotheen-Hütte und Sprottau als Versandstationen unter I nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. August 1925. (750)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1925 treten nachstehende Änderungen ein:

1. In den Ausnahmetarif 2 d werden als Empfangsstationen die Stationen Dahme (Mark) Zu 19 und Kemlitz Zu 19 einbezogen.
2. In dem Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. werden nachgetragen unter den Grubenholzsammellagern: Köln - Deutz Hafen, Kreuz und Wepritz. (777)

Berlin, den 6. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. wird die Station Lützelsachsen Ort der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn (Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft) in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (774)

Hannover, den 4. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. August 1925 wird ein neuer Ausnahmetarif 63 für Weinsäure zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. August 1925. (782)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 13. August 1925 Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 31, 33 a, 34, 35 und 36. Berichtigungen im A. T. 35 und 53.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. August 1925. (781)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, He (Ausnahmetarife) Tfv

Mit Gültigkeit vom 15. Au wird im Ausnahmetarif 18 für Stahl usw. nach Ostpreußen Neunkirchen (Bez. Arnsberg) Versandstation unter I nachge

Auskunft geben die beteilig abfertigungen sowie die Aus Deutschen Reichsbahn-Gesel Berlin C 2, Bahnhof Alexand

Berlin, den 10. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel
Reichsbahndirektion.

Deutsch-dänischer Gütertarif
Deutsch-dänischer Kohle
Deutsch-dänischer Tiert

Am 15. August d. J. ändern Tarifen die Schnittentfernu -sätze der Stationen Holboe Tøllese und Hvalso. Nähere durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel
Reichsbahndirektion Alt
namens der Verbandsverwa

Cechoslovakischer Donau-U verkehr über Bratislava und Gütertarif Teil II vom 15. M Frachtbegünstigung für Taba Verkehre von bulgarischen D schlagstationen.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli auf weiteres, längstens bis 3 ber 1925 werden im Eisenbahn des obbezeichneten Verkehre Durchfuhr von aus bulgarisch Umschlagstationen kommenden roh, (der Position T-1 des csl. gütertarifes) von der Statio K o m a r n o n a c h S k a l i t é h r a n i c a und von der Stat t i s l a v a d u n a j s k e n nach P e t r o v i c e u. B o s t a t n i h r a n i c a ermäßig sätze gewährt.

Nähere Auskünfte erteilen tion und die gesellschaftlich stellen.

Regensburg, den 31. Juli 19

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesells
namens der beteiligten Verw

4. Verkauf von Altmate

40 000 kg Akten, Bücher, W weise, pp. gemischt mit Mengen Druckvorschr Aktendeckel, gebündelt
4000 kg Druckvorschriften
7000 kg Papierstreifen v werken ohne Holzkern

sollen verkauft werden. Ange und Bedingungen können i Präsidialbüro, Fürstenstraße 1 gesehen, auch von dort gegen Einsendung von 50 Pfennig in in Briefmarken) soweit Vorr bezogen werden. Die an uns denden Angebote werden am 1925, vormittags 11 Uhr, im Ve gebäude, Knochenauer Ufer racke im Hof, geöffnet. D umschlag muß die Aufschrif „Angebot auf Altpapier.“ Der erfolgt bis zum 26. August 19

Magdeburg, im August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesell
Reichsbahndirektion Magd

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

ichsbahndirektionspräsident z. D. **Wulff** in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von **Julius Springer** in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

4 Berlin, den 20. August 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Elektrische Zugförderung auf den schlesischen Gebirgsbahnen.

Von Reichsbahnoberrat **Usbeck**, Breslau.

ı 14 wurde das erste elektrische Fahrzeug, ein Trieb- au der Seitenlinie Niedersalzbrunn-Halbstadt der schle- G irgsbahnen, in Betrieb gesetzt. Seitdem sind elf er ssen, die zum großen Teil infolge des Krieges und lac virkungen für die Sammlung wertvoller Erfahrungen ı ggen. Während des Krieges konnten die Bauarbeiten Str kenausrüstung nicht weitergeführt und die bestellten tiv ı nicht fertiggestellt werden. Dann verhinderten die ioı olgen die schnelle Weiterführung der Arbeiten. nc beherrschte infolgedessen die Dampflokomotive er en wenigen elektrischen Fahrzeugen das Feld. Erst 23 onnte regelmäßiger elektrischer Zugdienst in grö- m nge durchgeführt werden. Seit dem Ende des Jahres rd sämtliche Personenzüge und ein immer mehr zu- der Teil der Güterzüge elektrisch befördert. Mit dem am d. . in Kraft getretenen Sommerfahrplan ist auch der ish noch durch Dampflokomotiven bediente Güterzug- an on elektrischen Lokomotiven übernommen worden, jet sämtliche fahrplanmäßigen Züge durch elektrische tiv befördert werden. Damit ist das Projekt der elek- Z förderung auf den schlesischen Gebirgsbahnen zu ror ifigen Abschluß gelangt. Leider wirkt die schwie- an lle Lage der Reichsbahn auch auf diesen wirtschaft- d hnisch so vielversprechenden jungen Zweig der hn hnik hemmend ein, so daß vorläufig noch nicht ab- is wann die mit so großer Mühe in jahrelangem Ver- trie gesammelten Erfahrungen durch Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf weitere Strecken für die Reichsbahn wirtschaftlich nutzbar gemacht werden können.

Der elektrische Betrieb auf den schlesischen Gebirgsbahnen ist mit seinen zusammen 260 km langen elektrisch betriebenen Strecken heute noch der größte elektrische Vollbahnbetrieb der Deutschen Reichsbahn. Er war seinerzeit von der preußischen Eisenbahnverwaltung als Versuchsbetrieb für schwere Zugförderung im Gebirge geplant worden, wobei die damals geringe militärische Bedeutung dieser Strecken für die Wahl mitbestimmend war. Ursprünglich auf die Teilstrecke Lauban-Königszelt mit ihren Seitenlinien beschränkt, ist er im Jahre 1923 bis Görlitz ausgedehnt worden. Leider ist es nicht gelungen, auch die betrieblich so notwendige Ausdehnung des elektrischen Betriebes bis Breslau zu ermöglichen, so daß für die 48 km lange Reststrecke von Königszelt bis Breslau stets die Lokomotive gewechselt werden muß.

Der elektrische Betrieb in Schlesien hat, nachdem er die „Kinderkrankheiten“, die jeder technischen Entwicklung anhaften, überwunden hat, seine technische Eignung für den schweren Betrieb auf Gebirgsbahnen glänzend erwiesen. Heute werden Zuggewichte bis 600 t Anhängelasten bei Schnellzügen und 1300 t bei Güterzügen auf den langen Steigungen von 10 ‰ mit Geschwindigkeiten befördert, die bei den Schnellzügen um 50, bei den Güterzügen um fast 100 % höher sind als bei Dampfbetrieb, und zwar durch eine Lokomotive, während beim Dampfbetrieb trotz der niedrigeren Geschwindigkeit mit Vorspannlokomotiven gefahren werden müßte.

Wenn auch diese große Leistungsfähigkeit der elektrischen Lokomotiven erhebliche wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt, weil an Lokomotiven und an Personal gespart wird, so kommen diese wirtschaftlichen Vorteile beim Betriebe der schlesischen Gebirgsbahnen nicht voll zur Geltung, weil der Verkehr auf den Strecken durch ihre Lage beschränkt ist. Im Personenverkehr sind in den Hauptreisezeiten zwar große Spitzenleistungen zu bewältigen, aber in der übrigen Zeit ist der Verkehr nur schwach und beschränkt sich in der Hauptsache auf örtlichen Berufsverkehr. Für den Güterverkehr ist die Kohlenförderung im Waldenburger Kohlenrevier maßgebend. Sie ist aber infolge der geringen räumlichen Ausdehnung der Kohlenflöze und der ungünstigen Abbauverhältnisse nicht sehr umfangreich, so daß nur etwa 15 Güterzugpaare auf der Hauptstrecke verkehren. Der elektrische Betrieb ist aber um so wirtschaftlicher, je stärker der Verkehr ist. Die Verzinsung und Tilgung der Stromverteilungsanlagen muß sich auf eine möglichst große Zahl von Zügen verteilen. Schwach belastete Strecken eignen sich daher nicht für die Elektrisierung. Sie ist bei solchen Strecken nur dann berechtigt, wenn der Verkehr auf diesen Strecken durch Dampfbetrieb wegen besonders schwieriger Streckenverhältnisse nicht mehr durchgeführt werden kann. Solche Verhältnisse liegen z. B. auf der Seitenlinie Hirschberg-Schreiberhau-Polaun der schlesischen Gebirgsbahn mit ihren langen Steigungen von 25 ‰ und zahlreichen scharfen Krümmungen vor. Dort ist die pünktliche Durchführung des Fahrplans erst durch die Elektrisierung wieder möglich geworden. Die Grenze der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes auf zweigleisigen Strecken im Gebirgsgelände liegt bei den heutigen Kohlenpreisen etwa bei einem Verbrauch von 150 000 kWh je km und Jahr, bei Flachlandstrecken etwas höher.

Der Verbrauch an elektrischer Arbeit auf der Hauptstrecke der schlesischen Gebirgsbahnen überschreitet nun diese Ziffer nur um etwa 40 %. Zum Vergleich sei angeführt, daß die ebenfalls zur Elektrisierung vorgesehene Strecke von Breslau nach Liegnitz, die eine Hauptschnellzugstrecke ist und außerdem einen sehr starken Güterverkehr aufweist, mit über 850 000 kWh je km und Jahr belastet ist. Es geht daraus hervor, daß die durch den elektrischen Betrieb auf dieser Strecke erzielbaren Ersparnisse unvergleichlich viel höher sind als auf der schlesischen Gebirgsbahn.

Die Hauptersparnis beim elektrischen Betrieb liegt in den Brennstoffkosten. Nach den mehrjährigen Erfahrungen beim Betriebe der schlesischen Gebirgsbahn ist die Ersparnis am Wärmeverbrauch für die Zugförderung zu etwa 40 % gegenüber dem Dampfbetrieb anzusetzen. Mit neuzeitlichen Maschinen kann der Wärmeverbrauch für die Erzeugung der elektrischen Arbeit noch weiter vermindert werden, so daß man nur mit der Hälfte des Wämeverbrauchs zu rechnen braucht, der beim Dampfbetrieb entsteht. Wenn man das in Geldwert umsetzt, so ist noch zu beachten, daß im Kraftwerk minderwertige Kohle verfeuert wird, deren Kosten viel niedriger sind als die der Lokomotivkohlen, so daß die Wärmekosten für die Erzeugung der elektrischen Arbeit dadurch noch weiter herabgedrückt werden. Häufig wird die Ansicht vertreten, daß der elektrische Betrieb nur da wirtschaftlich sei, wo Wasserkräfte zur Verfügung stehen. Diese Ansicht ist irrig. Bei den heutigen hohen Aufwendungen für den Kapitaldienst, die beim Ausbau von Wasserkräften meistens viel größer sind als bei einem Dampfkraftwerk, sind heute Dampfkraftwerke den Wasserkraftwerken bezüglich der Erzeugungskosten für die kWh in der Regel überlegen.

Auf die Tatsache, daß beim elektrischen Betrieb viel größere Zuglasten als beim Dampfbetrieb befördert werden können, und zwar mit viel höheren Geschwindigkeiten auf den Steigungsstrecken, ist oben bereits hingewiesen worden. Hierin liegt auch ein wesentlicher finanzieller Vorteil. Beim Dampfbetrieb würde bei den gleichen Zuglasten und bei viel geringeren Geschwindigkeiten Vorspann erforderlich sein, so daß 4 Mann Lokomotivpersonal für die Beförderung dieser Züge würden gestellt werden müssen. Beim elektrischen Betriebe genügt eine Lokomotive. Diese Lokomotive ist nun bei den Güterzüg[en und] Personenzügen mit mäßiger Geschwindigkeit nur mit ei[nem ein]zigen Lokomotivführer besetzt, wobei während der [...] Mann vom Zugpersonal auf der Lokomotive Platz [...] diesen Zügen werden also 3 Köpfe beim Lokomotivp[ersonal ge]spart. Infolgedessen werden beim elektrischen Be[triebe der] schlesischen Gebirgsbahnen bezogen auf 1000 Lokomo[tiv]kilometer 0,25 Köpfe Lokomotivpersonal gegenüber (7[...] beim Dampfbetrieb im Durchschnitt bei der Reichsba[hndirektion] Breslau gebraucht. Die Ersparnis beträgt hierbei als[o ...]

Während die Dampflokomotiven auf den schlesisch[en Gebirgs]bahnen größere Leistungen als 50 000 km bei den Pe[rsonenzug]lokomotiven und 30 000 km bei den Güterzuglokom[otiven im] Jahre nicht erzielen konnten, betragen diese Leist[ungen beim] elektrischen Betriebe rd. 100 000 km bei den Personen[zuglokomo]tiven und bis 75 000 km bei den Güterzuglokomotive[n. Monats]leistungen bis zu 13 000 km im Personenzugbetrieb un[d ...] 8000 km im Güterzugbetrieb werden von den elektris[chen Loko]motiven erreicht, obwohl die begrenzte Streckenlän[ge und der] mäßige Verkehrsumfang die Leistungen beschrä[nken. Da] die Lokomotiven den Lokomotivschuppen nicht zu b[e]brauchen, um den beim Dampfbetrieb erforderlichen [Be]triebsstoff einzunehmen, so können sie in der Regel d[...]setzt werden, so daß hierdurch und durch die größere [Geschwin]digkeit die großen Leistungen sich erklären. Die F[olge] ist, daß eine wesentlich geringere Zahl an Lokomotiv[en im] Betrieb erforderlich ist. Für 1000 Lokomotiveinhei[ten] sind daher im April 1925 1,51 Lokomotivtage beim el[ektrischen] Betrieb gegenüber 2,72 Lokomotivtagen beim Dampf[betrieb ge]braucht worden, also auch hierbei wird eine Ersparnis [...] erzielt. Hierdurch gleichen sich die höheren Beschaff[ungskosten] der elektrischen Lokomotiven gegenüber den Dampflo[komotiven] reichlich aus.

Für den Betrieb besonders wichtig ist die oben [er]wähnte Eigenschaft der elektrischen Lokomotive, Steig[ungen] schneller befahren zu können als Dampflokomotiven. [Diese] Eigenschaft ist bei der Aufstellung des vor kurzem in [Kraft ge]tretenen Fahrplans für 1925 voller Gebrauch gemac[ht worden.] Sowohl die Personenzüge, wie die Güterzüge sind stark [beschleu]nigt worden. Bei den Personenzügen konnten die Fah[rzeiten auf] der 160 km langen Hauptstrecke gegenüber dem frühe[ren Dampf]betrieb um rund eine Stunde gekürzt werden. Bei [den Güter]zügen kommt noch der Wegfall der Aufenthalte hinzu, [die früher] zum Lokomotivwechsel auf Zwischenstationen nötig w[aren. Hier]durch und durch die schnellere Bergfahrt sind Kürz[ungen der] Reisezeit um fast 3 Stunden auf der 126 km langen S[...]tersbach-Görlitz möglich geworden. Die Strecke könn[te in]dessen viel stärker belastet werden. Leider ist das [...]schränkten Verkehrs nicht in vollem Umfange ausfüh[rbar.]

Dem elektrischen Betriebe ist früher oft vorgeworf[en worden,] daß die Unterhaltungskosten der Lokomotiven viel [höher seien] als im Dampfbetriebe, und daß der Reparaturstand ü[n]günstig sei. Das ist früher zum großen Teil berechtig[t gewesen,] da erst Erfahrungen gesammelt werden mußten, die [...] alle Einrichtungen der neuen Betriebsform betriebssic[her zu] gestalten. Heute liegen die Verhältnisse so, daß [die Unter]haltungskosten der elektrischen Lokomotiven rd. 230 [...] auf 1000 Lokomotivkilometer betragen, also unter [...] liegen, der für Dampflokomotiven im Durchschnitt [...]kommt, obwohl der Gebirgsbahnbetrieb viel höhere A[nforderun]gen an die Lokomotiven stellt als der beim Betrieb der [...] Reichsbahn weitaus überwiegende Flachlandbetrieb. [Der Aus]besserungsstand ist bei älteren Gattungen dem der [Dampfloko]motive gleich, bei den auf Grund der Erfahrungen ve[rbesserten] neuen Lokomotiven außerordentlich günstig und beträ[gt] etwa 10—15 %.

Beim Betriebe der schlesischen Gebirgsbahn hat ma[n für] bestimmte Verkehrsbeziehungen eines Fahrzeuges be[durft, das] besonders anpassungsfähig ist und beim elektrische[n Betrieb] ohne jede Schwierigkeit eingeführt werden kann. D[...]

Sämtliche Nebenstrecken der schlesischen Gebirgs- ... im Pendelverkehr betrieben. Hierfür ist der Trieb- ... nders geeignet, da man die Zusammensetzung des ... h Vermehrung oder Verringerung der von einem ... aus gesteuerten Triebwagen jederzeit in einfach- ... dem Verkehrsbedürfnis anpassen kann. Die Strecken ...unn-Halbstadt und Ruhbank-Liebau werden schon ... durch Triebwagen bedient, mit denen sehr gute Er- ... emacht worden sind, so daß 11 neue Triebwagen vor ... in Auftrag gegeben worden sind. Nach deren Lie- ... auch die Strecke Hirschberg-Schreiberhau-Polaun ... gen befahren werden. Auch für einige Züge auf der Hauptstrecke werden diese Fahrzeuge auf Grund der guten Erfahrungen auf den Nebenstrecken zur Anwendung kommen.

Die hervorragende technische Eignung des elektrischen Betriebes hat sich wie in der Schweiz und anderen großen Bahnbetrieben des Auslandes so auch bei den schlesischen Gebirgsbahnen gezeigt. Leider verbietet zurzeit die Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung der Deutschen Reichsbahn, die so günstige Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes durch Ausdehnung auf weitere Strecken nutzbar zu machen und auf solche Strecken auszudehnen, bei denen der erzielbare wirtschaftliche Erfolg infolge großen Verkehrs noch viel größer sein würde als auf den schlesischen Gebirgsbahnen.

Die Feuerschutzstreifen.

Von Reichsbahnoberrat Geheimen Regierungsrat **Hanow**, Frankfurt (Oder).

...i der Nähe einer Eisenbahnstrecke ein Waldbrand ent- ...nehmen die Betroffenen es stets als ganz selbstverständlich ... eine vorübergefahrene Lokomotive durch ihren Funken- ...ursacht hat, und verlangen Ersatz des ihnen erwachsenen, ...glichst hoch bemessenen Schadens. Und doch sind gegen ...me und die aus ihr gezogenen rechtlichen Folgerungen ...che Einwendungen zu machen, die allein schon durch ... gestützt werden, daß die meisten Waldbrände während ...at März bis Mai stattfinden und daß sodann nach einer ...öffentlichten Statistik eines süddeutschen Staates von ...ällen nur 73 als ganz sicher und 34 als mutmaßlich ...motivfeuer hervorgerufen festgestellt worden sind, ...ahrlässigkeit und Spielerei bei 165 die sichere, ...05 die mutmaßliche, Brandstiftung bei 39 die ...i 260 die mutmaßliche Ursache bildeten, auf ...a aber etwa je 7 Fälle zu rechnen waren. ...mer: Wie man Waldbrände bekämpft im Ber- ...anzeiger vom 29. Mai 1925.) Zunächst hat wohl jetzt ... jede Lokomotive, wenigstens jede Reichsbahnlokomotive, ...nfänger, der zwar das Auskommen von Funken nicht ...dert, aber doch auf ein so erhebliches Mindestmaß ... geeignet ist, daß man wohl von höherer Gewalt ...n, wenn Lokomotivfunken schädigend wirken, da dies ...en technischen Einrichtungen eben nicht vermieden wer- ... Sodann ist aber ganz naturgemäß die Flugfähigkeit der ...nken beschränkt und wird durch eine Reihe von Um- ... mehr verringert, wie vor allem durch die Höhe der ... ihre Lage, ob nämlich gerade oder in einer Krümmung, ...d steigend, sowie die Stärke und die Richtung des Windes; ...ist ...er ein Funken nur in dem Falle zu zünden fähig, daß ...brennt, d. h. eine Flamme aufweist; sein bloßes Glühen, ...es ihn ganz ergriffen hat, vermag kein Feuer zu ent- ... diesem Falle gleitet er vollkommen wirkungslos zur ...wenn er dort auf leicht entzündliche Stoffe trifft. Wesent- ... hinsichtlich der Wirkung der Funken, selbst der bren- ...da sie vermöge ihrer Größe und Schwere gezwungen wer- ...ufallen, sobald sie in die ruhende Luft geraten, die ...n in der Nähe der Bahn belegenen Bestande befindet. ... Flugbahn, die ein flammender Funke nehmen muß, ...arker Westwind einem sich auf einem 1,75 m hohen ...m mit einer Geschwindigkeit von 60 km bewegenden ...enweht, kann der Verfasser sich auf seinen in Nr. 7 ...rsrechtlichen Rundschau" vom 1. Oktober 1922, S. 147, ...ichten Aufsatz beziehen, der den Rechtsstreit Sachsen- ...Reichsbahndirektion Magdeburg betraf und zu deren ...ch Urteil des Oberlandesgerichts Naumburg a. S. vom ...ril 22 (U. 201/20) entschieden ist. In diesem Falle be- ...Sachverständige als alleräußerste Grenze der Zündungs- ... Entfernung von 80 m, die hier jedoch infolge des durch ...ervorgerufenen Umstandes, daß die Flugbahn in einem ...ufen mußte, ganz erheblich überschritten war. Dies ...uch vollkommen mit den Erfahrungen, die der Forstmeister Dr. Kienitz in Freienwalde a. O. während der langjährigen Verwaltung der Oberförsterei Chorin gesammelt hat und von denen auch die Feststellung sehr wichtig ist, daß die Funken, die ein geringeres spezifisches Gewicht als 0,5 aufweisen, also etwa halb so schwer sind, wie Wasser, keine genügend starken Wärmequellen mehr sind und deshalb auch nicht die leichtest entzündbaren Stoffe mehr entflammen können.

Trotzdem ist die Eisenbahnverwaltung in zwei Fällen unter Billigung des natürlich von ihr angerufenen Reichsgerichts zum Ersatze von Schaden verurteilt worden, obwohl zwischen Rauchrohr der Lokomotive und Zündungsstelle über 140 m an Entfernung lagen. (Siehe Diekel: Gerichtliche Entscheidungen in der „Zeitschrift für Forst- und Jagdwesen", November 1917, S. 535 ff.) Da die erstere im Jahre 1913, also vor 12 Jahren, die andere im Jahre 1916, also vor 9 Jahren, gefällt worden ist, so ist anzunehmen, daß die von dem November-Erkenntnisse gestützte Kienitzsche Auffassung sich durchgesetzt haben und in einem neuen Rechtsstreite als maßgebend angesehen werden wird. — Jeder Waldbrand beginnt nun mit einem Bodenfeuer, das den trockenen Bodenüberzug (Gras, Heide, Moos, Nadeln usw.) verbrennt und zunächst ziemlich harmlos unter den Bäumen fortläuft, daher Lauffeuer genannt. Aus diesem Lauffeuer kann sich nun ein Wipfelfeuer entwickeln, wenn die Flamme in die Baumkronen schlägt, was bei jungen Beständen schnell, bei älteren natürlich sich langsamer vollzieht. Ein Wipfelfeuer allein gibt es nicht; es ist immer von dem brennenden Bodenüberzug abhängig, wenn es auch von dem Winde häufig vor dem nachfolgenden Bodenfeuer hergetrieben wird. Besteht der Boden selber aus brennbaren Stoffen (Rohhumus, Torf), so kann er auch in Brand geraten.

Fällt nun ein Funke, selbst ein brennender, in die Baumkronen, so ist er vollkommen unschädlich; hier genügt der Hinweis auf den beinahe von einem jeden wohl schon gemachten Versuch, die Nadeln eines frischen Weihnachtsbaumes zum Brennen zu bringen, sei es durch ein Licht, sei es durch ein Streichholz. Die Wirkungen einer Funkenzündung sind aber nun verschieden, je nachdem, ob der erfaßte Baum zum Nadelholz oder zum Laubholz gehört. Die Nadelhölzer, unter ihnen besonders die Kiefern, sind von einer Borkenschicht umgeben, die nichts anderes als abgestorbene Rinde oder Oberfläche ist und in ihrer Dicke von dem Alter abhängt; ein Ankohlen der Borke schadet an und für sich der Lebensfähigkeit eines Baumes nicht. Bei den Laubhölzern aber, soweit sie keine Borke, sondern nur eine dünne Rinde haben, wird der Stamm selber angegriffen und dies schadet dann der Gesundheit des Baumes, weil er eben keine natürliche Widerstandsfähigkeit gegen die Brandwirkung besitzt. Nur ein wirklich brennender, also Feuer aufweisender Funke von dem oben erwähnten Mindestgewicht kann zünden, falls er die nötige Nahrung findet, um sich zunächst den Erdboden entlangzufressen und dann die Stämme anzulecken; deshalb muß man alle leicht brennbaren Stoffe von vornherein entfernen oder durch hindernd wirkendes Dauergrünes ersetzen. Die weitere Aufgabe der Vorsorge ist es aber, daß man einem Lauffeuer den Weg versperrt,

und dies erreicht man am besten durch Gräben, die man zu diesem Zwecke sozusagen vor ihm errichtet. Auf diese Weise erfand man die ersten Feuerschutzstreifen ganz einfacher Art. Es ist ein Verdienst der Potsdamer Regierung, im Jahre 1847 die Berlin-Stettiner Privateisenbahngesellschaft angesichts verschiedener durch Funkenauswurf hervorgerufener Waldbrände ersucht zu haben, den Boden in den an die Strecke grenzenden Beständen auf etwa 2 Ruten Breite (= 7,5 m) wund zu machen; man versteht hierunter eine Art von Umgraben oder Auflockern des Bodens durch Spaten, Hacke, Harke oder auch Pflug, damit brennbare Gegenstände beseitigt werden. Erst der Brand, der im Sommer 1903 große, zur Herrschaft Primkenau gehörige Waldungen vernichtete und der damaligen Preußischen Staatseisenbahnverwaltung, vertreten durch die Eisenbahndirektion Breslau, 5 Millionen Mark kostete, bildete den Anstoß zur allgemeinen Einführung der Waldschutzstreifen nach dem System Kienitz. Wichtig ist, daß diese Streifen eine Ausnutzung des Waldbodens für die Holzzucht auch in den dem Waldfeuer am stärksten ausgesetzten Gebieten gestatten und außerdem die Schienen noch vor dem Flugsande zu schützen vermögen, der manchmal ihnen recht gefährlich werden kann. Dazu kommt noch ihre recht billige Unterhaltung, alles Umstände, die bei der später zu behandelnden Enteignung und ihrer Abgeltung zu berücksichtigen sind. In welcher Weise man die Schutzstreifen anzulegen pflegt, ergibt die folgende Abbildung, aus der zu ersehen ist, daß man neben dem Bahnkörper

1,5 · 13 · 1 · 6,5 · 9,5 · 6,5 · 1 · 13 · 1,5 Meter

Wald (Altholz) — Schutzstreifen (Dickung) — Bahnkörper mit Böschungen — Schutzstreifen (Stangenholz) — Wald (Dickung)

w = Wundstreifen

einschließlich seiner Gräben und Böschungen 10—15 m breite Flächen ausschneidet und sie parallel zur Eisenbahn sowie zu dem zu schützenden Waldbestande durch Streifen trennt, von denen erstere 1 m, letztere 1,5 m breit sind; diese letztere Breite haben auch die Streifen, die alle 20—30 m parallel zueinander hergestellt werden und auf diese Weise die Vierecke voneinander abgrenzen; alle Streifen sind wund zu halten, d. h. wie oben bereits gesagt, so zu behandeln, daß die Oberfläche von zündbaren Gegenständen freigemacht und der unentzündbare Erdboden zutage gefördert ist.

Der Unterschied in der Breite der Streifen erklärt sich daraus, daß das Bodenfeuer, mit dem der Waldbrand in die Erscheinung zu treten pflegt, sehr oft durch die Entzündung des an den Bahnböschungen befindlichen trockenen Grases oder Mooses in kleinem Umfange beginnt, nach und nach immer größer wird und schließlich an der Waldgrenze schon einen erheblichen Umfang angenommen hat; würde es nun in den Wald mit seiner ganzen Breite überlaufen können, so wäre er mutmaßlich verloren. Eine Breite von 1,5 m genügt aber schon vollkommen, um dem Feuer die Möglichkeit des Überspringens zu nehmen, da es, an den Streifen angekommen, von selber erlischt. Befindet sich auf den Vierecken selber ein Waldbestand, so muß man dafür sorgen, daß ein ausgebrochenes Feuer nicht in die Kronen der Bäume hinaufschlägt und dann über die Wundstreifen hinüberfliegen kann; von seiner Ursprungsstelle an gerechnet, hat ein Feuer auf 15 m Weg noch Fähigkeit, vielmehr müßte es dann schon weiter in de gedrungen sein; unter allen Umständen ist aber das S empfehlen, d. h. die Beseitigung trockener Zweige bis zu ebenso ist es ratsam, Wacholder, dichten und hohen aufwuchs sowie alle brennbaren, höheren Gegenstän Schutzstreifen zu entfernen. Für deren Bestände ist von der sonst üblichen abweichende kürzere Umtriebszeit zumal Tatsache ist, daß, je geschlossener der „Waldw dem Bahnkörper ist, desto mehr der Schutzstreifen seine gerecht wird (vgl. Kienitz, Maßregeln zur Verhütung bränden, Berlin 1904 bei Springer, S. 11).

Sind nun Schutzstreifen angelegt worden, so ist es daß sie von Zeit zu Zeit einer Prüfung durch Sachverstä worfen werden, damit festgestellt wird, ob sie nach jed hin die Aufgaben zu erfüllen geeignet sind, denen sie haben. Aus diesem Grunde sind die Bereisungen angeor Vorstand des zuständigen Betriebsamtes und der Orts gemeinsam alle Jahre auszuführen haben, eine Maßnah außerordentlich bewährt und anerkanntermaßen zur V der Waldbrände beigetragen hat.

Was die rechtliche Seite der Schutzstreifen anlangt, überhaupt nur deshalb geschaffen, weil nach § 25 des G die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (G die Verwaltung verbunden ist, den durch Funkenflug entstandenen Schaden zu ersetzen, wenn sie nicht dart abwendbarer Zufall oder eigenes Verschulden des Verletz sächliche Ursache gewesen sind; das genannte Gesetz nur den Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen im Sinne bahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 19 Nr. 47), indessen nicht den von Kleinbahnen, die sich setz vom 28. Juli 1892 (GS. S. 225) gründen. Schäde hervorrufen, sind nach den Bestimmungen des Bürgerlic buches zu regeln, jedoch ist hierbei zu beachten, daß die deshalb bezüglich ihrer Schwere auf das Gleiche hi weil der Grundeigentümer nicht das Mittel hat, die Bes schädigenden Anlage zu verlangen, sondern eben nur au densersatzanspruch beschränkt ist (vgl. Baltz, „Die Haf Eisenbahn bei Waldbränden und die Brandschutzstreife deutsche Forstwirt“ vom 20. Juni 1924, Nr. 67, S. 7 „Verkehrstechnik“, Heft 17 vom 25. April 1924, S. 11, setz und Recht“ und die dort angezogene Entscheidung gerichts vom 15. Dezember 1920 — V 348/20 —, besond Ein Verschulden des Beschädigten würde die beklagte verwaltung z. B. dann unschwer nachweisen können, we leicht sogar unter Verstoß gegen feuerpolizeiliche Vorschr brennbare Gegenstände so nahe dem Bahnkörper gelager sie sich entzünden und auf Waldbestände übergreifen k

Die Frage, wie sich die Eisenbahnverwaltung das legung der Schutzstreifen erforderliche Gelände sichern sich nach zwei Richtungen hin beantworten; entweder er oder aber sie schließt mit dem Grundeigentümer einen haltsdessen er die Anlegung gegen eine Pauschgebühr zeitweise zu zahlende Vergütung gestattet und dieses Re nis als dingliche Belastung in die zweite Abteilung sei buchblattes zugunsten der Eisenbahnverwaltung eintrage der Regel ist dieser Weg der für beide Teile am beste vor allem deshalb, weil der Eigentümer kaum in der seines Bodens behindert oder beschränkt wird und tro wenn auch selbstverständlich nicht sehr hohe Vergütu Weigert sich ein Eigentümer, in einen Verkauf oder ein zu willigen, so kann die Eisenbahnverwaltung das ihr vorteilhaft Erscheinende im Wege der Enteignung auf Gesetzes über die Enteignung von Grundeigentum vom 11 (GS. S. 221) erzwingen; hierbei ist allerdings Vorauss öffentliche Interesse; das des Unternehmers, das dahin sprüche von Anliegern abzuwehren oder zu beschränk allein nicht; indessen kommt ihm wieder der Umstand z ein Waldbrand gegebenenfalls menschliche Behausungen

und diese Gefahr im weitesten Sinne zu fassen ist (vgl. Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum usw., on 1911, S. 187 ff.).
en müßten, falls sie im Wege der Enteignung vorzu- ken, sich dieses Recht natürlich erst verleihen lassen. htlichen Schwierigkeiten, die für die Eisenbahnverwaltung entstehen können, wenn ein dinglich belastetes Grundstück der Zwangsversteigerung verfällt, gibt der in Nr. 78 dieser Zeitung von 1915, S. 935, gebrachte Aufsatz: Dr. Herrmann, „Dingliche Sicherung von Eisenbahnrechten" Aufschluß. Dort ist auch gesagt, welchen Weg die Eisenbahnverwaltung praktischerweise zu diesem Zwecke beschreiten kann.

Die Jahrhundertfeier der Eisenbahn in England[1]).

eptember 1825 ist auf der Eisenbahn Stockton-Dar- Betrieb eröffnet worden. Dieses Ereignis sieht man als den Ausgangspunkt des heutigen Eisenbahnwesens ie Bahn die erste war, die von vornherein für den Personen- und Güterverkehr bestimmt war. Mit ündung ist es berechtigt, im Jahre 1925 eine Jahr- der Eisenbahn zu veranstalten, und dies ist denn gland geschehen, indem Ende Juni in London eine le Eisenbahntagung zur Feier dieses Ereignisses worden ist. Über diese Tagung und die Veranstal- Zusammenhang mit ihr sei nachstehend in großen htet.

bahntagung war die zehnte ihrer Art. Vor dem auch Deutschland an ihr beteiligt, und 1915 sollte n Berlin stattfinden, was aber durch den Krieg ver- de. Die erste Tagung nach dem Kriege, die neunte Reihe, hat dann 1922 in Rom stattgefunden; von ihr von derjenigen in London in diesem Jahre war ausgeschlossen, es ist aber in London eine Ent- angenommen worden, die den Ständigen Ausschuß über die Aufnahme Deutschlands in den Kreis der die sich die Tätigkeit der Vereinigung erstreckt, auf ftsordnungsmäßigen Wege zu befinden. Beitritts- Österreich, Ungarn, Bulgarien und der Türkei sollen genommen werden. Die Verhältnisse in Rußland nicht genügend gefestigt erachtet, um die Aufnahme en Eisenbahnen möglich erscheinen zu lassen.

bahntagung wurde in London am 22. Juni eröffnet. von York vertrat dabei den König und den Prinzen seinen älteren Bruder, der zurzeit seine zweite Reise glischen überseeischen Siedelungen unternimmt. Nach ngsansprachen durch den Herzog von York, den Vor- s Ständigen Ausschusses, E. Foulon, von den bel- Staatsbahnen, den Verkehrsminister usw. trat die Ver- n ihre Arbeit ein, die in den fünf Abteilungen: Bauten, Lokomotiven und sonstige Betriebsmittel, emeine Angelegenheiten, Klein- und Kolonialbahnen, de. Es wurden Vorträge gehalten über Verschiebe- er Brennstoffe und deren Verbrennung, über Wagen- nd deren Schmierung, über Kleinbahnen, über rhaltung, über schienengleiche Straßenkreuzungen, hende Signale, über Schienenstöße und Schienen- Statistik, über schnellfahrende elektrische Loko- er Gemeinschaftsbahnhöfe, über die Zugkraft für über den Vorortverkehr, über Lokomotivschuppen, ung und Überwachung des Zugverkehrs. Auf den Vorträge kann hier auch nicht nur andeutungsweise werden; es muß auf die Veröffentlichung im Aus- Engineering vom 26. Juni bis 17. Juli d. J. und auf erwartende Veröffentlichung im Bulletin des Inter- Eisenbahn-Kongreßverbands verwiesen werden. An Vorträge schloß sich eine Erörterung an, bei einigen lten Gegenstände wurde die Ansicht der Versamm- Entschließung festgelegt. Nach einer Schlußsitzung, Abteilungen zusammentraten, reisten die Teilnehmer rden von England, um dort an der Hundertjahrfeier teilzunehmen. Die Sitzungen, die bis zum 1. Juli dauerten, waren von Empfängen durch die Regierung und durch die englischen Eisenbahngesellschaften unterbrochen worden. Am 25. Juni hatte im Kristallpalast ein Festessen stattgefunden, an dem sich gegen 1400 Gäste beteiligten; sie waren in vier Sonderzügen der Südbahn vom Londoner Bahnhof Victoria dieser Gesellschaft nach der Haltestelle Kristallpalast gebracht worden.

Die festlichen Veranstaltungen aus Anlaß der Hundertjahrfeier bestanden aus einer Ausstellung in Faverdale, einem neuen, für den Wagenbau bestimmten Teil der bekannten Werkstatt der London und Nordostbahn in Darlington, und einem Festzug auf der Strecke Stockton-Darlington. Daneben wurde in Stockton noch eine Gedenktafel enthüllt, und es fand noch ein Festessen, gegeben vom Verwaltungsrat der London und Nordostbahn, für etwa 700 Teilnehmer statt.

Die Ausstellung in Faverdale war in der Lackierhalle der neuen Wagenwerkstatt untergebracht; die Hälfte dieser Halle diente Ausstellungszwecken, die andere Hälfte war als Festhalle für die Eröffnungsfeier, das Festessen und ähnliche Veranstaltungen hergerichtet. Eine Anzahl größerer Ausstellungsgegenstände stand auf den die Halle umgebenden Gleisen; hier wurden auch die Lokomotiven und Wagen aufgestellt, die an dem noch zu beschreibenden Festzug teilgenommen hatten.

Den Kern der Ausstellung, die ebenso wie die Londoner Tagung vom Herzog von York eröffnet wurde, bildeten die Gegenstände aus dem Eisenbahnmuseum der London und Nordostbahn in York, das hauptsächlich Gegenstände des Eisenbahnwesens von geschichtlichem Wert enthält. Unter diesen Gegenständen wird in einem englischen Bericht besonders der erste königliche Salonwagen, bestimmt für die Königin Adelaide, ferner die Gegenüberstellung von einer Nachbildung von Stephensons Rocket in natürlicher Größe und einer neuzeitlichen 115 Tonnen schweren Güterzuglokomotive erwähnt, die aus der der Ausstellung benachbarten Lokomotivbauanstalt hervorgegangen war. Die Ausstellung umfaßte weiter eine Sammlung von Gegenständen des Oberbaus, z. B. eine Zahnradschiene für Blenkinsops Lokomotive für das Bergwerk Middleton bei Leeds aus der Zeit, in der man die Reibung zwischen dem glatten Rad und der glatten Schiene noch für zu gering hielt, als daß eine Lokomotive ohne besondere Hilfsmittel einen Zug vorwärts bewegen könnte, ferner geflanschte Schienen, dabei aber auch Beispiele von neuzeitlichem Oberbau. Sicherheitsvorrichtungen, Fernmeldevorrichtungen und dergl. waren, z. T. betriebsfähig oder in betriebsfähiger Nachbildung, ebenfalls in erheblichem Umfang vertreten. In einer 90 m langen „Bildergalerie" waren alte und neue Bilder, Gegenstände aus dem Eisenbahnwesen darstellend, Bildnisse von Männern, die Bedeutendes im Eisenbahnwesen geleistet haben, aufgehängt. Unter letzteren befand sich auch Edward Pease, der „Vater der Eisenbahn", einer der Gründer der Stockton-Darlington-Eisenbahn. Ferner waren hier auch Werkzeuge und Meßgeräte ausgestellt, die Stephenson beim Bau seiner Lokomotiven in Killingworth gebraucht hatte. Eine Anzahl Modelle von Lokomotiven konnte mit Hilfe von Druckluft in Bewegung vorgeführt werden. Zu der Ausstellung hatte außer den Eisenbahngesellschaften auch eine Anzahl Privatpersonen beigetragen, indem sie Eisenbahn-„Reliquien" aus ihrem Besitz dargeliehen hatten.

Eine höchst eigenartige Veranstaltung, wie sie wohl kaum je zuvor zu sehen gewesen ist, war ein Festzug von Lokomotiven

[1]) rden in einer Nummer im September auf das 100- ehen der Eisenbahnen zurückkommen.
Die Schriftleitung.

und Wagen auf den Gleisen zwischen Stockton und Darlington. Er fand bei glänzendem Wetter statt, und Hunderttausende von Zuschauern wohnten dem Schauspiel bei. Auf dem größten Teil der Strecke führt eine Straße an der Eisenbahn entlang, auf der sich die Zuschauer aufstellen konnten, und die benachbarten Grundbesitzer hatten ihre Felder, zum Teil gegen ein geringes Eintrittsgeld, zu diesem Zwecke freigegeben. Bekanntlich sind in England die Felder allgemein von Hecken und Mauern eingefaßt, so daß die Besitzer das Betreten auch hätten verhindern können. In der Mitte der Strecke war für den Herzog von York und geladene Gäste eine Tribüne errichtet, die zum Teil mit Kraftwagen auf der Straße, zum Teil mit einem Sonderzug ankamen. Während der Festzug sich auf dem einen Gleis bewegte, blieb auch das andere Gleis frei von Verkehr, so daß der Festzug, der mit 6 bis 8 km Geschwindigkeit fuhr, von beiden Seiten der Strecke ungestört gesehen werden konnte. Zur Regelung des Verkehrs waren besondere Fernsprech- und die sonst nötigen Einrichtungen eingebaut worden.

Der Festzug sollte den Fortschritt veranschaulichen, der in den letzten 100 Jahren im Eisenbahnwesen erreicht worden ist. Er wurde eröffnet von einer Bergwerkslokomotive, mit zwei angetriebenen Achsen, die 1822 von Stephenson und Wood gebaut worden war; sie war 1857 und sogar noch 1882, also im Alter von 60 Jahren, umgebaut worden. Auf sie folgte die Lokomotive „Derwent" aus dem Jahre 1845, von Hackworth schon mit drei angetriebenen Achsen für die Stockton-Darlington-Eisenbahn gebaut. Die beiden genannten Lokomotiven fuhren mit eigener Kraft.

Die folgenden Schaustücke — der Festzug enthielt im ganzen 54 Nummern, — können nicht alle einzeln aufgeführt, es können nur einzelne herausgegriffen werden. Einige ganz neue Lokomotiven, z. B. eine solche der Radanordnung 1 C aus dem Jahre 1925 für schnellfahrende Güterzüge, ferner eine 1 D-Lokomotive aus dem Jahre 1924, beide mit drei Zylindern, bildeten einen wirkungsvollen Gegensatz zu den alten, geschichtlich merkwürdigen Lokomotiven. Eine andere der neuen Lokomotiven, erst im laufenden Jahre erbaut, mit der Radanordnung 1 D 1 war mit einem Zusatzmotor — booster — ausgerüstet, der die Laufachse unter dem Führerstand antreibt und so beim Anfahren und in anderen kurzen Zeiträumen mit erhöhtem Kraftbedarf das auf dieser Achse ruhende Gewicht zur Erhöhung der Reibungslast und damit der Zugkraft ausnutzt. Besonderes Aufsehen erregte eine Nachbildung der Lokomotive North Star in natürlicher Größe; das Urbild, 1837 erbaut, war bis 1870 im Betriebe; es war für eine ausländische Eisenbahn mit 1,83 m Spur bestimmt und wurde dann für Brunels Breitspur — 2,135 m — umgebaut. Die Lokomotive lief im Festzug auf einem „Krokodil", worunter vermutlich ein Rollwagen gemeint ist. Unter den Lokomotiven mit nur einer angetriebenen Achse, eine Bauart, die sich eine Zeitlang verhältnismäßiger Beliebtheit erfreute, sei die Lokomotive „Cornwall" erwähnt; ihre Triebräder haben 2,6 m Durchmesser, ein Maß, das bei keiner anderen Lokomotivbauart übertroffen worden sein mag. Der Kessel dieser Lokomotive lag ursprünglich unter der Triebachse; 1847 gebaut, wurde diese Lokomotive 1858 umgebaut und mit einem Kessel der sonst üblichen Bauart ausgerüstet. Eine Lokomotive der Bauart 2 B aus dem Jahre 1892, die ebenfalls im Festzug lief, war seinerzeit wegen ihrer Geschwindigkeit berühmt; sie legte die 200 km lange Strecke Newcastle-Edinburgh in 112 Minuten zurück. Weiter seien erwähnt eine 2 B 1-Lokomotive aus dem Jahre 1898, die erste dieser Radanordnung in England, eine Lokomotive mit derselben Radanordnung aus dem Jahre 1902, die erste mit einem Kessel von 1,68 m Durchmesser, weiter eine [...] ebenfalls der Bauart 2 B 1 aus dem Jahre 1911 für S[...] die erste in England für diesen Dienst mit drei Zyli[ndern ...] Verbundwirkung. Neben einigen Tenderlokomotiven [...] soeben erst fertiggestellten Garrat-Lokomotive, der ei[...] für Übersee beliebten Bauart, die für eine englische [...] bestimmt ist, waren auch noch elektrische Lokomotive[n ...] die natürlich, weil die Strecke nicht für elektrische [...] rung ausgestattet ist, von Dampflokomotiven gezog[en werden] mußten. Auf einige Triebwagen mit Benzinmotor [...] Güterzug der London und Nordostbahn, der aus Selb[...] von 10,5 t, 20 t und 40 t Ladegewicht zusammenge[setzt war,] folgte sodann ein Zug mit lebenden Bildern, teils s[...] gorischen, teils solchen geschichtlichen Inhalts, z. B. [...] vor seiner „Rocket", umgeben von seinen Schmieden u[nd] Zeitgenossen, wie er ihnen seine Lokomotive erläute[rt ...] Personenzug aus dem Jahre 1865 war weiter ein [...] Zug mit neun Durchgangswagen und ein Hofzug [...] gestellt. Hinter einigen weiteren Zügen, darunter [...] lenkzug, ähnlich der Bauart Jakobs, folgte als Schluß [des Fest]zugs der Zug, teils in Nachbildung, mit dem vor 100 [Jahren die] Eisenbahn Stockton-Darlington eröffnet worden war. [...] gezogen von „Locomotive Nr. 1", die allerdings nicht [mit] eigener Kraft laufen konnte, sondern von einem im T[ender ver]borgenen Benzinmotor angetrieben wurde. Aus dem S[chornstein] entwichen aber naturgetreu schwarze Rauchwolken, u[nd der] Heizer beschickte das Feuer, als ob der Kessel im B[etrieb ge]wesen wäre. An die Lokomotive angehängt waren w[ie bei der] Eröffnungsfahrt die Kohlenwagen jener Zeit, die abe[r zur Auf]nahme von Fahrgästen dienten, sowie ein besonderer [Wagen für] die Direktoren der Eisenbahngesellschaft. Im letzt[en Wagen] saß eine Musikkapelle. Alle Insassen dieses Zugs [trugen die] Kleidung der Zeit vor 100 Jahren. Vor dem Zug trab[te, wie es] damals vorgeschrieben war, ein Reiter mit einer rote[n Fahne.]

Um den Verkehr aus Anlaß des Festzugs zu bedien[en, war] eine ganze Anzahl besonderer Betriebsmaßnahmen getr[offen wor]den. Für den Festzug und die Art, wie die einzelnen [Teile sich] in ihn eingliedern sollten, waren genaue Anweisungen [ausgearbeitet,] die allen Beteiligten gedruckt in die Hand gegebe[n wurden.] Auf der vom Festzug durchfahrenen Strecke waren i[n je] 120 m Abstand weiße Bretter aufgestellt, um den F[ührern der] einzelnen Einheiten zu zeigen, in welchem Abstand s[ie der] vorhergehende Einheit folgen durften.

Nach dem Festessen, das sich an den Festzug ansch[loß, über]reichten die italienischen Eisenbahner ihren englisch[en Berufs]genossen einen kunstvollen Bronzeschild mit einem [...] Bildnis von Stephenson, getragen von zwei Eisenbahn[ern.] Der Vertreter des chinesischen Verkehrsministeriu[ms] brachte ebenfalls ein Geschenk, bestehend aus drei E[...] mit chinesischer Inschrift. Nach den Festlichkeiten fu[hren die] Teilnehmer nach Schottland, wo besondere Ausflüge f[ür sie vor]bereitet wurden. Ein Konzert und ein Ausflug nach [...] von London aus gehörten außerdem zum Kreis der [...] Veranstaltungen. In Darlington wurden dem Herzo[g und der] Herzogin von York silberne Nachbildungen der „L[ocomotive] Nr. 1" und eines dazu gehörigen Wagens überreicht.

Beim Aufbau des die Ausstellungsgegenstände aus d[em Eisen]bahnwesen enthaltenden Teils der Ausstellung in [Wembley] (London), die bekanntlich in diesem Jahre erneut erö[ffnet wor]den ist, war auf den Umstand, daß sie in das Jub[iläumsjahr der] Eisenbahn fällt, besondere Rücksicht genommen wor[den.]

Wern[...]

Bücherschau.

— **Hanomag-Nachrichten.** Das Heft 141 bringt einen interessanten reichbebilderten Aufsatz über Verkehrsboote mit eingebauten Hanomag-Lloyd-Schiffsmotoren, ferner einen ausführlichen Bericht über eine Prüfungsfahrt im Kleinen Hanomag, dem neuen Kleinkraftwagen, sowie einen Aufsatz über di[e Verwendung des WD-Kettenschleppers bei der Müllbeseitigung [in Groß]städten. Ein farbiges Bild einer Hanomag-Serienlokom[otive liegt] als Kunstbeilage bei. Preis für das Heft 30 Pf. [Die Zu]stellung erfolgt durch den Hanomag-Nachrichten-Ver[lag G. m.] b. H., Hannover-Linden.

Die 24-Stunden-Zählung.

Vrnehmen nach besteht die Absicht, die 24-Stunden-
uch bei der Deutschen Reichsbahn einzuführen, ob-
i mehrere bedeutende Handelskammern entschieden
d e Änderung ausgesprochen haben. Von einigen
kammern soll sie allerdings befürwortet worden sein.
r dieser Zeilen ist der Ansicht, daß bei den Fahr-
n wo sich die Änderung in der Hauptsache auswirken
d Übergang von der 2 mal 12-Stunden- zur 24-Stunden-
keineswegs als eine Verbeserung der seitherigen Ein-
r, geschweige denn als ein Verkehrsfortschritt angesehen
müßte, und daß vor diesem Schritt dringend zu
i

n der 24-Stunden-Zählung wird namentlich angeführt,
etzige Einteilung des Tages in 12 Vormittag- und
n tagstunden mangelhaft sei, da sie stets eine besondere
ung der Vor- und Nachmittagstunden erforderlich
durch werde das übliche System der Stundenrechnung
r umständlich, dann berge es aber auch die Gefahr
chslungen in sich, die namentlich bei Benutzung der
h Fahrpläne vorkommen. Es seien deshalb auch
h außerdeutsche Eisenbahnen, worunter auch die
chen und österreichischen, zur 24-Stunden-Rechnung
en.

n den angeblich leichteren Gebrauch der Fahrpläne
rücher betrifft, so ist ja richtig, daß ein großer Teil
ums mit den Fahrplänen nicht umzugehen weiß. Die
von liegt aber weniger in der bei unsern Kurs-
lichen Tageseinteilung als in einer weitverbreiteten
i mit dem Kursbuch zu beschäftigen und in der Be-
sich darin überhaupt nicht zurechtzufinden. Zurzeit
beim Gebrauch eines deutschen Fahrplans oder Kurs-
lldings beachten, daß die Nachtzeiten von 6 Uhr abends
orgens durch Unterstreichen der Minutenzahl kennt-
t sind. Merkt man sich dies, was wohl für niemand
oß Zumutung ist, so kann ein Irrtum beim Gebrauch der
ch Fahrpläne kaum vorkommen. Da die Züge der
ach aufgeführt sind, so ist schwer auszudenken, wie
in Uhr morgens abgehender Zug mit einem 5 Uhr
gehenden soll verwechselt werden können. Neuer-
wi auch vielfach in den Volksschulen über den Ge-
d Aushang- und Taschenfahrpläne unterrichtet. Bei
en schulen soll die Fahrplankunde in den Lehrplan auf-
ne sein. Man sollte daher annehmen, daß es künftig
in heren Leuten keine Schwierigkeit machen dürfte,
alplan richtig zu lesen und zu verstehen. Man hat bei
ch o gut wie nie etwas davon gehört, daß aus Kreisen
evölkerung der Übergang zur 24-Stunden-Zählung ge-
orden wäre. Ebensowenig ist davon etwas bekannt
en daß Deutsche, die sich viel in Ländern mit
de Zählung aufhalten, die Annahme dieser Einrichtung
ir eutschland befürwortet hätten.

e 24-Stunden-Zählung besteht, darf wohl als bekannt
ge zt werden. Die Länder, in denen sie eingeführt ist,
ichskursbuch aufgeführt. Bei dieser Zählung fallen
ch riche im Fahrplan weg. Aber abgesehen davon, daß
ie zeichnung der Stunden von 1 Uhr nachm. bis 12 Uhr
(1-24) viel umständlicher als seither wäre, müßte beim
ch ieser Zeiten jedesmal im Kopf eine kleine Umrech-
or nommen werden. Denn es müßte beim Gebrauch der
än bei allen Stunden von Mittag bis Mitternacht die
2 gezogen werden, um die im bürgerlichen Leben ge-
lic Stundenziffer zu bekommen. Man wird darin wohl
fehen, daß die Umrechnungen, die meistens gemacht
ssen, wenn sie auch nicht schwierig sind, doch für die
M e des Volkes eine weit größere Unbequemlichkeit
n ls sie die in den deutschen Fahrplänen zurzeit üb-
Bez hnung der Tages- und Nachtzeiten in sich schließt.
Die bekannte Ergänzung der Zifferblätter der Bahnhofuhren
durch die Zahlen 13—24 mag wohl die Umrechnung etwas er-
leichtern, aber nur, wenn man gerade auf einem Bahnhof im
Fahrplan etwas nachsieht.

Der Umstand, daß ein großer Teil der europäischen Eisen-
bahnen den 24stündigen Fahrplan eingeführt hat, sollte nicht
maßgebend für dessen Einführung in Deutschland sein. Ohne
Voreingenommenheit kann gesagt werden, daß, vielleicht die
Schweiz und Österreich ausgenommen, in keinem der betr.
Länder das Eisenbahnwesen auf der hohen Entwicklungsstufe
steht wie in Deutschland, und bezweifelt werden muß, ob sie
überhaupt auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens Einrichtungen
besitzen, die für uns nachahmenswert sind. Dies gilt nicht nur
für die neu entstandenen Staaten, die, wie Polen, die Tschecho-
slowakei, Südslavien u. a., die 24-Stunden-Rechnung eingeführt
haben, sondern auch für die Länder, wo sie, wie in Frankreich,
Italien und Belgien, schon seit längerer Zeit besteht. Man darf
überzeugt sein, daß, wenn die 24-Stunden-Rechnung eine Ver-
besserung, einen Fortschritt darstellen würde, man sie in
Deutschland eingeführt hätte, als im Jahr 1896 Belgien der
deutschen Regierung mitteilte, daß vom 1. Mai 1897 an im Be-
reich der belgischen Eisenbahnen Posten und Telegraphen die
Stunden des Tages fortlaufend von 1—24 gezählt werden sollen.
Dieselbe Mitteilung hatten schon vorher auf einer europäischen
Fahrplankonferenz die Vertreter der belgischen Staatsbahnen
gemacht, wobei sie den Wunsch ausdrückten, daß die übrigen
Eisenbahnverwaltungen sich diesem Vorgehen anschließen
möchten. Deutscherseits wurde hiervon abgesehen, weil nicht
damit zu rechnen war, daß im bürgerlichen Leben die gleiche
Rechnung werde eingeführt werden und das Nebeneinander-
bestehen verschiedener Stundenbezeichnungen zu Unzuträglich-
keiten führen würde. Inzwischen hat ja die 24-Stunden-Zählung
in Europa weitere Verbreitung gefunden. Aber fast aus-
schließlich in Ländern, die nicht nur im Eisenbahnwesen, wie
schon erwähnt, sondern auch in kultureller Hinsicht hinter uns
stehen. Ganz isoliert ist übrigens Deutschland noch nicht. In
Holland, Dänemark, den skandinavischen Ländern, England be-
steht sie noch nicht. Allein auch wenn sie dort noch einge-
führt werden sollte, müßte von der Einführung in Deutschland
abgeraten werden.

Der Hauptgrund, der seinerzeit für die Nichteinführung der
24-Stunden-Zählung bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen
bestimmend war, das Nebeneinanderbestehen verschiedener
Stundenbezeichnungen zu vermeiden, besteht auch jetzt noch.
Jetzt haben wir in Deutschland eine einheitliche Zeitrechnung,
ein Unterschied zwischen bürgerlicher Zeit und Eisenbahnzeit
besteht nicht. Bei Annahme der 24-Stunden-Zählung durch die
Reichsbahn würden wir zwei Zeitrechnungen bekommen, eine
bürgerliche Zeit und eine Eisenbahnzeit. Denn es ist ausge-
schlossen, daß die Eisenbahnzeit auch für das ganze bürgerliche
Leben eingeführt würde. Es geht dies nicht wegen der Uhren.
Die Änderung der Zifferblätter der Uhren durch Aufnahme der
Zahlen 13 bis 24 ober- oder unterhalb der Zahlen 1 bis 12 ist
ein unbefriedigender Notbehelf.

Auf der Dresdener Versammlung des Vereins Deutscher Eisen-
bahnverwaltungen vom 30. Juli/1. August 1890 wurde der Antrag
der ungarischen Staatsbahnen gestellt, mit Beginn des Sommer-
fahrplans 1891 im Bereich dieses Vereins für den inneren Eisen-
bahndienst eine einheitliche Zonenzeit einzuführen und die all-
gemeine Einführung dieser Zonenzeit auch im bürgerlichen
Leben als empfehlenswert zu bezeichnen. Dieser Beschluß
wurde in Süddeutschland vor dem übrigen Deutschland voll-
ständig durchgeführt. Am 1. April 1892 wurde in Bayern,
Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen und in der Pfalz die
beschlossene Einheitszeit, d. i. die mitteleuropäische Zeit, und
zwar nicht nur für den innern und äußern Eisenbahndienst,
sondern für das gesamte bürgerliche Leben ein-
geführt. Damals mußten in Württemberg die Uhren um

23 Minuten vorgerückt werden. Die preußischen Staatseisenbahnen und die übrigen norddeutschen Bahnen hatten dem Vereinsbeschluß gemäß die M. E. Z. auf 1. Juni 1891 eingeführt, jedoch nur für ihren innern Dienst. Allmählich drang aber die Überzeugung von der Notwendigkeit der Ausdehnung der Eisenbahneinheitszeit auf das gesamte bürgerliche Leben in immer weitere Kreise. Dem Deutschen Reichstag wurde ein Gesetzentwurf vorgelegt, der die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung vorsah. Im Reichstag war es u. a. auch Moltke, der den Wert einer für die Eisenbahn und das bürgerliche Leben gemeinsamen Einheitszeit hervorhob. Das Reichsgesetz trat am 1. April 1893 in Kraft. Der V
Errungenschaft wird aber verringert, wenn die Reic
24-Stunden-Zählung einführt. Es besteht dann eben e
heitlichkeit mehr zwischen Eisenbahnzeit und b
Zeit, auf die der größte Wert zu legen ist. Wenn ga
in andern Ländern habe sich die Bevölkerung au
24-Stunden-Zählung gewöhnt, so ist zu erwidern, s
daran gewöhnt, weil ihr nichts anderes übrig blieb. E
dürfte es heißen: Sie hat sich damit abgefunden. Es
daß bei uns gewisse Kreise die 24-Stunden-Zählung
die große Mehrheit des Volkes will sicher nichts von
Stuttgart. Faude, Reich

Kleine Betrachtungen über Dienstdeutsch.

Eine Erwiderung und Ergänzung.

Die unter vorstehender Überschrift in Nr. 31, S. 885, erschienenen Betrachtungen des Eisenbahn-Inspektors Fritz Köpke werden gewiß, wie der Herr Verfasser wünscht, einen Anreiz bilden, richtig zu sprechen und zu schreiben, und so bei manchem, der noch der Anregung und Belehrung bedarf, erzieherisch wirken. Gleichzeitig nimmt der Verfasser an, daß sich wohl hier und dort vielleicht Widerspruch erheben werde. Das ist in der Tat der Fall, und gleich beim ersten Punkt muß ich damit anheben. Er betrifft das fahrbare Gleis. Es wird gesagt, fahrbar könne naturgemäß nur ein Fahrzeug sein, das Gleis sei befahrbar. Dem halte ich folgendes entgegen:

Der Ausdruck, das Gleis ist fahrbar, ist seit jeher allgemein gebräuchlich und wird nicht mißverstanden. Er besagt, daß das Gleis mit Sicherheit befahren werden kann, daß man mit Sicherheit darauf fahren kann. Wenn der vor Jahren vielgenannte und vielgerühmte Duden, der in dem Aufsatze wiederholt erwähnt wird, verkündet haben sollte, es müsse heißen: das Gleis ist befahrbar, so würde er sich geirrt haben; denn befahren kann ich ein Gleis immer; ich brauche, wenn es nötig ist, nur ein leichtes Fahrzeug zu nehmen, einen Bahnmeisterwagen oder dgl., und das geschieht auch oft genug bei einem nicht fahrbaren Gleis, bis es wieder fahrbar ist, d. h. bis auf ihm Züge mit Sicherheit fahren können. Der Irrtum kommt daher, daß das Wort von befahren abgeleitet wird, während es sich um das sichere Fahren handelt. Man bleibe also ruhig bei dem fahrbar und lasse das schwerfällige befahrbar den nicht im Betriebe stehenden Sprachverbesserern. Ein anderes sei hier angeknüpft. Man liest auf Bahnhöfen fast stets Fahrtrichtung, während man einfacher, besonders für die Aussprache, Fahrrichtung sagen könnte. Das zusammengesetzte Wort braucht man nicht von Fahrt abzuleiten — Richtung der Fahrt —, sondern man kann es ebensowohl von fahren ableiten, ebenso wie man auch von Fahrgeschwindigkeit spricht. Dagegen heißt es vor wie nach Abfahrtseite entsprechend der Ankunftseite, ebenso Abfahrtzeit. Das richtige Wort „Einfahrtsignal" ist leider vor Jahren infolge falscher Deutung durch „Einfahrsignal" ersetzt worden. Das bedeutet ein Signal, das selbst einfährt. Es handelt sich um ein Signal für die Einfahrt, und das heißt Einfahrtsignal. Man sagt auch nicht Eingehtür, sondern Eingangstür. Deshalb auch Einfahrtsignal, Einfahrtweiche usw.

Auch die zweite und dritte Bemerkung des Verfassers, „Zugförderungskosten" und „ein Wagen wird überführt" dürfen nicht unbeanstandet bleiben. Beide Ausdrücke sind ebenfalls seit jeher und allgemein gebräuchlich, der Verfasser will dafür „Zugbeförderungskosten" und übergeführt". Das Wort Zugförderungskosten ist an sich schon lang genug, man braucht es durch das eingeschobene „be" nicht noch zu verlängern und zu erschweren. Man spricht auch von Förderschacht, Förderseil, Förderbahn und kann daher auch ebensogut und ohne Mißverständnis von Zugförderung sprechen. Man soll sich freuen, daß die deutsche Sprache im Gegensatz zu manchen anderen, z. B. der französischen, erlaubt, B
einem Wort klar auszudrücken, wozu die anderen
Worte bedürfen. So würde sich der Begriff Zug
kosten im Französischen nur durch fünf oder sechs W
drücken lassen. Ein weiterer Vorzug der Einheitswo
Kürze. Also keine Verlängerung des ohne Miß
Nötigen und herkömmlich Gebräuchlichen, es möchte
Tages statt Förderbahn „Beförderungsbahn" erscheine
wird ohne Mißverständnis gesagt, ein Wagen wird über
er ist überführt worden. Übergeführt ist ebenso ri
nicht nötig, umständlicher und ungebräuchlich. Der
brauch hat entschieden, daß in dem betrieblichen Be
„ge" nicht nötig ist, daß man vielmehr ohne es ausko
den Betrieb oder das Verständnis zu gefährden. So s
auch von Schwellenteilung, Schienenteilung usw., obgle
um die Einteilung handelt.

Das einfache und gebräuchliche „Anliegend überr
beanstandet der Verfasser ebenfalls und schlägt dafü
den Anlagen" oder „als Anlage". Er meint, das „anli
ziehe sich notwendigerweise auf den Berichter. Ebe
es dann auch mit dem gleichfalls vielgebrauchten „b
sein. Aber verhält es sich denn mit den vorgeschla
den Anlagen überreiche ich" oder „Als Anlage überr
anders? Wenn „anliegend" oder „beifolgend" sich
bezieht, dann bezieht sich „In den Anlagen" und „Al
ebenfalls auf ich. Wenn ich anliegend oder beifolgend
bin ich auch in den Anlagen oder als Anlage. Man
einen Augenblick nach und findet dann, daß das Vorge
genau so unsinnig verstanden werden kann, wie das
liche, und daß man ruhig und ohne Mißverständnis be
fachen und gebräuchlichen Anliegend oder Beifolge
kann. Kürzer und vielleicht noch unangreifbarer
„Hiermit" oder „Hierbei" überweise ich.

Recht zweifelhaft ist, ob man nicht gelegentlich s
der „einzigste". Das Wort „der einzige" ist gar k
lativ, wie behauptet, denn ihm fehlt der Positiv und
parativ. Weshalb soll ich deshalb dann nicht in Fälle
„der einzige" zu matt und undeutlich erscheint, auch
„der einzigste", um die Ausnahmestellung recht kla
zuheben?

Mindestens ebenso zweifelhaft ist, ob man statt
gebräuchlichen „im weitgehendsten Maße" „im weites
Maße" sagen muß. Die Wörter werden im Deutschen
gesteigert, und das ist auch bei zusammengesetzten
üblich, die zudem oft ihren ursprünglichen Sinn verlor
So ist es bei „weitgehend", das mit dem räumlichen
gehen nichts mehr zu tun hat, sondern umfangreich,
genau u. dgl. bedeutet. Wenn einer weit geht, so kan
als weitgehend bezeichnet werden, sondern nur als we
wer weiter geht, ist weiter gehend, und wer am

r weitest gehende. Die Steigerung des ersten Wortteils
ihtig bei Anwendung des ursprünglichen Begriffs und
ng der Wörter, der übertragene Einheitsbegriff ver-
im allgemeinen nur die übliche Steigerung am Ende.
nd, höher strebend oder hochstrebender, keines ist zu
a. Aber die Steigerung des ersten Wortteils kann,
ur Regel erhoben wird, zu merkwürdigen Bildungen
as würde z. B. der Verfasser sagen, wenn ich als
von oftmalig öftermalig vorschreiben wollte, oder
sinnig „schärfersinnig"? Es heißt doch wohl unbe-
arfsinniger, und so noch klar und unzweifelhaft in
en, z. B. „von weittragendster Bedeutung", usw.
stimmung verdient der Verfasser mit seiner Warnung
„Kaufmannsdeutsch", der Umstellung der Wortfolge
. Hierzu zum Schluß ein kleiner Scherz. Vor 25 Jahren,
atsvorstand war, fand ich in einer Zeitung, deren
entfallen ist, einige hübsche Zeilen, betitelt „Die
Bürodeutsch". Die Zeilen lauteten: „Im Anfange
ns Gottes der Himmel bzw. die Erde erschaffen. Die
r ihrerseits eine wüste und leere, und war es finster
en." Diese Worte an Stelle des einfachen und klaren
„Im Anfang schuf Gott Himmel und Erde, usw."
ezeichnend für die damals noch mancherorts herr-
spreizte Schreibweise, die auch jetzt noch gelegent-
mt, daß ich die Zeitung in meinem Büro umlaufen
wenn dann mal wieder die beliebte Wortumstellung
in einem Verfügungsentwurf erschien, schrieb ich
neben „und war es finster auf derselben"; dann
h der Täter und tat es nicht wieder.
Wort zu dem zweiten der angeführten Sätze, „die
", eine Bezeichnung, die zu Unrecht fast allgemein
herrscht, aber vom Herrn Verfasser nicht gerügt wird. Sie ist gar kein deutsches Wort, sondern ein rein bürokatisches. Es gibt wohl einen ersten- und letzten, aber keinen ersteren und letzteren. Auf deutsch heißen diese Begriffe jener und dieser. Besonders „jener" ist recht unbeliebt, man begegnet ihm kaum. „Dieser" kommt gelegentlich vor, aber ziemlich selten. Und doch paßt es fast regelmäßig ohne weiteres für „der letztere". Man versuche es nur mal und achte darauf, dann wird auch das gute „jener" wieder allmählich zu seinem Rechte kommen. Z. B. Karl und Franz gingen auf die Reise. Der erstere fuhr nach London, der letztere nach Newyork. Ist es nicht viel einfacher und ebenso deutlich, zu sagen: Jener fuhr nach London, dieser nach Newyork.

In den letzten Jahren, seitdem sich der Kampf gegen das undeutsche „pro Stück", wofür „je Stück" empfohlen wurde, erhoben hat, macht sich eine eigentümliche Sprachunebenheit und Schwerfälligkeit durch die schematische Anwendung des „je" bemerkbar. Man findet gelegentlich Sätze wie „Der Preis beträgt 3 ℳ für je ein Stück". Ist es nicht viel schöner und einfacher, zu sagen „für das Stück", oder einfach „das Stück"? Das undeutsche „pro" läßt sich stets vermeiden, es braucht aber nicht immer durch „je" ersetzt zu werden, der bestimmte Artikel ist sehr oft einfacher und besser.

Indem ich noch den Wunsch hinzufüge, daß das alte Wort „anderthalb", dem man kaum noch begegnet und das immer weitgehender durch „eineinhalb" ersetzt wird, wieder mehr zu Ehren komme, schließe ich mit dem Wunsche des Verfassers: „Dem Deutschen sei seine Sprache heilig", und deshalb warne ich vor Tüfteleien, wenn sie auch im Duden, dessen Buch ich nicht besitze, stehen sollten. Sämans, Geh. Baurat.

Die Höchststeigungen der schweizerischen Vollspurbahnen.

ersicht der Höchststeigungen, die auf den regel-
isenbahnlinien der Schweiz erreicht werden, ver-
h die „Neue Zürcher Zeitung". Berücksichtigt sind in
en Zusammenstellung die Vollspurstrecken mit reinem
trieb, vollspurige Zahnradbahnen sowie Schmalspur-
eiben außer Betracht.
ste vollspurige Reibungsbahn der Schweiz ist hier-
Ütlibergbahn, die die Stadt Zürich mit dem
bekannten Aussichtsberges verbindet und eine Höchst-
n 70 ‰ aufweist. Die Linie wurde vor 50 Jahren,
M. 1875, eröffnet und in den letzten Jahren elektrisiert.
züge bestanden aus drei Personenwagen zu je
e und besaßen ein Gewicht von 25 t. An zweiter Stelle
t ner Höchststeigung von 66 ‰ die 2,7 km lange Linie
a See-Arth-Goldau, die vom Zuger See nach
bahnknotenpunkt Arth-Goldau führt und früher die
ecke der Arth-Rigi-Bahn bildete, jetzt aber als selb-
nie betrieben wird. Die Linie wurde ebenfalls im
18 eröffnet und neuerdings elektrisiert. Den dritten
t die Schweizerische Südostbahn ein; mit
n Steigung von 50 ‰ ist sie heute die steilste regel-
mpfeisenbahn der Schweiz. Die Linien der Süd-
mitteln vor allem den lebhaften Pilgerverkehr nach
daneben auch einen Teil des Durchgangsverkehrs
see nach der Innerschweiz. Die Strecke Wädenswil-
wurde im Jahre 1877 eröffnet, die durchgehende
perswil-Arth-Goldau im Jahre 1891. Zur Bewältigung
anhaltenden Steigungen von 50 ‰ hatte man ur-
die Wetlische Raupenwalze vorgesehen; die auf das
nittel gesetzten Hoffnungen blieben indessen un-
Versuch fand ein unglückliches Ende mit einer folgen-
ugentgleisung. An vierter Stelle steht mit 44 ‰
ng die im Jahre 1916 eröffnete elektrische Bahn
Meisterschwanden. Mit einer größten Neigung
reiht sich sodann als steilste Strecke des Netzes der
schweizerischen Bundesbahnen die Linie Le Day-Le Pont an, eine im Jura gelegene Seitenstrecke der Linie Lausanne-Vallorbe, die den Zugang zu dem anmutigen Lac de Joux (1009 m üb. d. M.) vermittelt; dieselbe Steigung weist die Pachtstrecke Vevey-Puidoux der Bundesbahnen auf, die wegen ihrer prächtigen Ausblicke auf den Genfer See bekannt ist. Beide Linien haben noch Dampfbetrieb. Es haben ferner 35 ‰ Höchststeigung die elektrische Bahn Martigny-Orsières und die Linie Bern-Schwarzenburg, 34 ‰ die Güterbahn Kriens-Luzern, 32 ‰ die Sensetalbahn, 30 ‰ die elektrische Bahn Freiburg-Murten-Ins, endlich 28 ‰ die Dampflinien der Solothurn-Münster-Bahn, der Pruntrut-Bonfol-Bahn und der Uerikon-Bauma-Bahn. Die Höchststeigung auf den schweizerischen Hauptbahnen beträgt 27 ‰; sie kommt auf der Gotthardbahn und der Lötschbergbahn zur Anwendung. Von neueren Dampfbahnen weisen die Bern-Neuenburg-Bahn 18 ‰, die Bodensee-Togenburg-Bahn auf der Hauptstrecke ebenfalls 18 ‰, auf der Nebenlinie Ebnat-Neßlau 25 ‰, die Mittelthurgaubahn 22 ‰ größte Neigung auf.

Auf dem Netz der Bundesbahnen finden sich außer der bereits erwähnten Höchststeigung von 38 ‰ noch 35 ‰ auf der Seetalbahn und 30 ‰ auf der Teilstrecke Wald-Gibswil der Tößtalbahn. Auf der westöstlichen Hauptlinie von der Grenze bei Genf bis zum Bodensee gestalten sich die Steigungsverhältnisse wie folgt: Die von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn angekaufte Schnellzugstrecke La Plaine-Genf weist eine Steigung von 12 ‰ auf. Auf der Strecke Genf-Bern-St. Margrethen finden sich Neigungen von 18 ‰ zwischen Lausanne und Palézieux und von 20 ‰ zwischen Rorschach und St. Gallen, Neigungen von 12 ‰ zwischen Oron und Vauderens, zwischen Turgi und Brugg und zwischen Zürich und Räterschen, ferner zwischen Palézieux und St. Gallen häufige und ausgedehnte Rampen von 10 ‰ und Gegensteigungen von gleicher Größe.

Im schweizerischen Nordsüdverkehr waren bei der Überschie-

nung von Jura und Alpen starke Steigungen nicht zu vermeiden. Die Zufahrtlinie zum Simplon weist im Jura von Vallorbe ab ausgedehnte Gefälle von 20 ‰ auf, während auf der Südrampe der Simplonbahn die Höchststeigung 25 ‰ beträgt. Auf den Linien von Les Verrières und von Le Locle nach Neuenburg finden sich Gefälle von 21 bzw. 27 ‰, die übrigen J... wie Biel-La Chaux-de-Fonds, Biel-Tavannes-Delsberg... alte Hauensteinlinie erreichen jeweils 20 ‰, während a... Bötzbergbahn und auf der Züricher Gotthardzufahrt d... steigung nur 12 ‰ beträgt.

Karten der Reisedauer.

Von **Joachim Heinrich Schultze**, Jena.

In manchen Atlanten finden sich Karten, auf denen um bedeutende Städte und Verkehrsknotenpunkte Kreise geschlagen sind, in Abständen von 100, 200, 300 km. Ein solcher Kreis verbindet demnach alle Punkte, die von seinem Mittelpunkt gleich weit entfernt sind. Die Karten sollen dem Verkehr dienen, sie sollen zeigen, nach all welchen Orten man in ungefähr gleichen Zeiten gelangen kann. Weisen sie das aber wirklich nach? Geben sie tatsächlich die Reiseentfernungen an?

Leider nur selten. Denn die Kreise werden ja auf der Karte mit dem Zirkel geschlagen ohne jede Berücksichtigung von Gebirgen, Tälern oder Flußläufen. Sie kümmern sich nicht darum, ob steil aufgetürmte Bergketten die Verkehrslinien zu weiten Umwegen zwingen, ob eine Eisenbahn den vielfachen Windungen eines Tales folgen muß oder ob sie im Flachland in geradester Strecke auf ihr Ziel vorzustoßen vermag. Ausschließlich in der Ebene werden sich die Eisenbahnen — nur sie seien hier als das wichtigste Verkehrsmittel genannt — in gleichen Zeiträumen bei gleicher Fahrtgeschwindigkeit gleich weit von dem Mittelpunkt entfernen, für das die Karte gezeichnet ist. Ferner müßten genügend Linien ausstrahlen, damit tatsächlich die gesamte oder wenigstens ein großer Teil des Umkreises in der Zeit erreicht wird, die sich aus Kreishalbmesser und Fahrgeschwindigkeit ergibt. Wäre das nicht der Fall, so müßte die Kreislinie für hinfällig erklärt werden. Sie würde beim Vorhandensein nur weniger Strecken große Einbuchtungen erleiden, und nur Bruchteile ihrer ehemaligen Gestalt würden sich dort finden, wo das Fortkommen ungehindert schnell vor sich geht; eben an den Eisenbahnlinien. Die mit Kreisen gezeichneten Entfernungskarten bleiben Idealbilder, die für ihre Gültigkeit zwei Bedingungen stellen: Flachland und gleichmäßig dichte radiale Ausstrahlung der Bahnlinien. Sie vermögen, wenn überhaupt, wegen der Flachlandbedingung nur für kleine Gebiete Bedeutung zu erlangen.

Diesem Übelstand abzuhelfen, haben sich verschiedene Verkehrsgeographen die Mühe nicht verdrießen lassen, Linien tatsächlich gleicher Reiseentfernung (Isohemeren) zu konstruieren, oder, wie man sie häufiger nennt, Linien gleicher Reisegeschwindigkeit (Isochronen) — was ja dasselbe ist unter der stets üblichen Voraussetzung gleicher Geschwindigkeit der sich entsprechenden Verkehrsmittel. Den Gedanken zur Konstruktion von Zeitzonenkarten hatte schon Karl Ritter in einer kleinen akademischen Rede in der Mitte des vorigen Jahrhunderts ausgesprochen. Erst 1881 wurde er von dem Engländer Francis Calton in die Tat umgesetzt. Dieser bemühte sich in seiner Isochronic Passage Chart for Travellers auf einer Karte in Mercators Projektion Zonen gleicher Reisedauer zu zeichnen, die er für London als den Mittelpunkt des Weltverkehrs errechnet hatte. In die Rechnung setzte er stets die schnellsten Beförderungsmittel des öffentlichen Verkehrs ein, bei deren Fehlen die mittlere Tagesleistung des landesüblichen Verkehrs, und schaltete jeglichen Aufenthalt und jeglichen Zeitverlust aus. So ergaben sich 5 Zeitzonen von 10 zu 10 Tagen, die Calton dadurch verdeutlichte, daß er alle Länder mit gleicher Farbe anlegte, zu deren Erreichung die gleiche Anzahl von Tagen notwendig war.

Seither entstanden nach dem Beispiel der Caltonschen eine ganze Reihe von Karten, besonders von Deutschland und Österreich, einige auch für größere Gebiete und die gesamte Erdoberfläche. Untereinander sind diese Karten nicht ohne weiteres zu vergleichen, da verschiedene Projektionsarten gewählt wurden — bei größeren Gebieten macht sich das sehr störend bem... oder weil die Grundlagen für die Berechnung der Reise... dene waren. Denn welches Verkehrsmittel soll g... werden? Das schnellste ohne Rücksicht auf Wirtscha... das billigste oder das durchschnittlich verwandte? ... die Häufigkeit, mit der ein Verkehrsmittel zur Verfüg... mit einbeziehen oder nicht? Die erwähnten Möglichkei... Johannes Riedel zur Aufstellung folgender drei Haup... von Isochronen veranlaßt:

1. Die dynamischen Isochronen verbinden alle die ... nach dem Verstreichen gleicher Zeiten von einem b... Punkt aus erreicht werden können mit Hilfe der vor... Verkehrsmittel jeder Art, bei Benutzung der schnell... bindungen und unter Zugrundelegung der größtmögl... schwindigkeit, ohne Rücksicht darauf, ob sie wirklich... wird oder nicht. Die dynamischen Isochronen haben ke... tische Bedeutung, da sie die Kosten der Beförderung ... außer acht lassen. Sie zeigen lediglich, was der M... Verwertung aller Verkehrsmittel in der Raumbewälti... leisten vermag.

2. Die Schnellverkehrsisochronen verbinden alle Orte, ... Ablauf gleicher Zeiten von einem Ort aus erreicht werde... bei Benutzung der vorhandenen fahrplanmäßig schnell... kehrsmittel jeder Art. Diese Isochronen vermögen w... allgemeine Bedeutung der Verkehrswege, noch den w... Massenverkehr zu veranschaulichen. „Ich fühle mich", ... Riedel, „durch Karten dieser Art wenig befriedigt; sie ge... ein Bild verwaltungstechnischer Maßnahmen und pass... in ein Kursbuch als in die Verkehrsgeographie."

3. Die Isochronen des Gesamtverkehrs schließlich v... alle die Orte, die nach dem Ablauf gleicher Zeiten v... Punkt aus erreicht werden können unter Zugrundeleg... vorhandenen Verkehrsmittel jeder Art mit ihrer durc... lichen Häufigkeit und Schnelligkeit. Dies sind die wi... Isochronen. Sie passen sich dem praktischen Leben a... sie seine Möglichkeiten in Betracht ziehen: einmal ... teuersten und schnellsten, sondern die tunlichst wirtsc... sten, sodann den wichtigen Faktor der Häufigkeit, mit ... Verkehrsmittel verfügbar ist. Was nützt es dem Reisend... ein Schnelldampfer ihn in zwei Tagen an sein Ziel bri... nur in Zwischenräumen von 10 Tagen verkehrt, wäh... anderes weniger schnelles Schiff jede halbe Woche ... Ohne Zweifel wird er die Verbindung nehmen, die i... ihrer Langsamkeit eher ans Ziel bringt als der so sel... kehrende Schnelldampfer. Den Zusammenhang der T... aufzuweisen, ist der Vorzug der Isochronen des Gesamtv... Sie sind gute Leitwege für das Wirtschaftsleben. And... läßt sich nicht leugnen, daß der Personenverkehr mit ... häufigen Bedürfnis nach raschester Beförderung, zu... weite Strecken hin, sich eher auf die Schnellverkehrsis... stützen wird.

Mit der Verwendbarkeit der Isochronen ist es jedoch e... Ding. Einmal gelten sie ja immer nur für den einen Ort, ... sie gezeichnet wurden, für diesen aber auch wieder ... Augenblick der Berechnung. Sie sind eine Momentphot... des Verkehrsbildes, können bereits vor der Veröffen... ungenau geworden sein und damit für die Praxis an V... barkeit eingebüßt haben. Außerdem werden viele Iso... ohne Rücksicht auf Kosten und Häufigkeit des V...

Alles zusammengenommen, muß die Praxis im großen auf die Isochronenkarten verzichten.

e Wissenschaft. Für sie liefern die Isochronen ein Beobachtungsmaterial. Die theoretische (oben er- leisform findet sich selten, meist verzerren sie Aus- Einbuchtungen von mannigfacher Gestalt. Art und erzerrung sowie Anhäufung oder weite Entfernung ien von einander sind Objekt der Wissenschaft. igkeit des Isochronennetzes zeigt ungehinderten, eit gehemmten Verkehr an. Hemmende Wirkungen Natur üben Grenzen aus. So zeigen die Isochronen n Marie Krauske entworfenen Karte mit dem Mittel- au die Behinderung durch die russische Grenze durch menhäufung an; Kalisch und Hamburg liegen auf Isochrone, trotzdem das letztere mehr als fünfein- weit entfernt ist wie das russische Kalisch. Ebenso birge den Verkehr; wo sie aufsteigen, verdichtet sich r Isochronen, das somit ein Spiegelbild abgibt für ng der Höhenunterschiede. Auf einer für Wien als gefertigten Karte der österreichisch-ungarischen rchie drängen sich die Isochronen im Osten und n Karpathen und Alpen, während sie nach Norden nach Mähren und der oberdeutschen Hochebene zu, ifen. Die Gebirge lassen die Isochronen nur an malen Stellen eintreten: in Pässen, Tunneln und in enden Tälern.

ten Wert erlangen die Karten durch Vergleiche: nn sie für verschiedene Orte zur gleichen Zeit gelten ie das von demselben Ort aus betrachtete Verkehrs- chiedenen Zeiten liefern. Einen gleichzeitigen Ver- iedener Gegenden hat W. Schjerning angestellt, und s Jahr 1899. Er betrachtet eine deutsche Mittel- chaft (Regierungsbezirk Aachen) und eine öster- Alpenlandschaft, das Herzogtum Salzburg. Besser orte zeigen diese Karten die Schwierigkeiten, mit erkehr in den Alpen zu kämpfen hat. Interessant hohem Maße der Verlauf der Salzburger Isochronen hypsen entspricht.

günstige Verkehrslage Wiens als frühere Hauptstadt ngarns im Vergleich zu der Berlins als Hauptstadt en Reiches zeigen schlagend zwei von F. Held im veröffentlichte Kärtchen. Von Berlin aus ist inner- Stunden der größere Teil des Reiches zu erreichen, gen die Verhältnisse umgekehrt. Berlin besitzt im gürtel einen Seehafen (Stettin), im Zehnstunden- 14. Wien hingegen erreicht auch in der Zehn- noch keinen Seehafen; in größerer zeitlicher Ent- liegen Triest, Pola und Fiume. Denn räumlich en näher als Emden, Danzig und Königsberg es und dabei doch in dessen Zehnstundenzone liegen. hierfür sind einmal die größere Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge (70 gegen 65 km) und dann die ge Berlins in der norddeutschen Tiefebene, dem- Wien im Hügelland, in unmittelbarer Nachbarschaft tark benachteiligt ist. Die Alpen trennen die öster- uptstadt vom Meere; die Semmeringbahn führt viele aus und hebt sich dabei noch (von Wien aus) um ie das Ufer der blauen Adria erreicht.

tundenzonen Berlins und Wiens überdecken sich in Nürnberg-Dresden-Breslau-Prag; da es aber erst Gürtel ist, hindern die beiden Hauptstädte sich ttbewerb.

Anders die Sachlage bei Städten, deren Zweistundenisochronen sich schneiden. Die Zweistundenzone bezeichnet das Interessengebiet einer Großstadt, aus dem ihr täglich Menschen, Kraft und Nahrung zuströmen und von ihr auch wieder dorthin ausgegeben werden. So muß das Eindringen einer fremden Zweistundensphäre in ihr Gebiet besorgniserregend wirken, da es lebensgefährlich werden kann.

Mindestens ebenso interessant wie eine gleichzeitige Vergleichung sind nun die Betrachtungen von Isochronen der gleichen Stadt zu verschiedenen Zeitpunkten. Schjerning hat für Berlin die Isochronen berechnet für die Jahre 1819 (Postverkehr), 1851 (die ersten Bahnen sind oder werden gebaut), 1875 (die Hauptbahnen sind vollendet) und 1899 (Kleinbahnen eröffnen das Flachland, die Hauptbahnen verkehren mit gesteigerter Geschwindigkeit). Der Vorteil des Übergangs vom Post- zum ausgebauten Bahnverkehr ergibt sich aus der Ausmessung der Isochronenkarten: zu den erwähnten vier Zeitpunkten lagen 8 %, 29 %, 57 % und mehr als 85 % der Provinz Brandenburg im Fünfstundengürtel Berlins.

Im Zeitalter des Postverkehrs ist das Bild kreisförmig. Die einzelnen Postlinien, mit denen man sich schneller, als es zu Fuß möglich ist, vom Mittelpunkt entfernen kann, zacken den Kreis etwas aus und gestalten ihn zu einem Stern. Die 1851 im Betrieb befindlichen fünf Bahnen (nach Hamburg, Magdeburg, Halle-Leipzig, Breslau und Stettin) verwandeln kraft ihrer bedeutenden Geschwindigkeit die Zacken in lange Fangarme, die von Berlin wie von dem Maul eines Polypen ausstrahlen. Um die entfernten Haltepunkte der Bahnen herum legen sich isochrone Kreise, die mit der gleichen Farbe angelegt (d. h. in der gleichen Zeit ereichbar sind) wie andere Gebiete in der Nähe Berlins; diese isochronen Kreisgebilde verdanken ihre ungleich günstigere Erreichbarkeit lediglich der Eisenbahnnähe.

Noch deutlicher tritt das auf der Karte des Jahres 1875 zutage, in dem die Hauptbahnen ausgebaut sind. Ihr Netz umschließt einige Gebiete, die ebenso schwer erreichbar sind wie die Grenzen der Provinz; es sind vom Verkehr benachteiligte Strecken Landes, Verkehrsinseln.

Derselben Aufgabe wie Schjerning für die Mark Brandenburg hat sich für das Morgenland ein ausgezeichneter Kenner dieses Erdstriches, Ewald Banse, unterzogen. Als Mittelpunkt dient Kairo, für das Banse die zeitliche Entfernung vor und nach Einführung der modernen Verkehrsmittel darstellt. Die Isochronenkarte des alten Orients stützt sich vor allem auf Karawanen- und Seglerverkehr, die des neuen auf Kombinationen von Dampfer, Eisenbahn und Karawane. Jedesmal werden Aufenthalte als zu unberechenbar ausgeschlossen. Die Isochronen des alten Orients zeigen — wie zu erwarten — annähernde Kreisform und Entfernungen bis zu 56 Tagereisen (Westküste von Afrika). Im neuen Orient stören Bahnen und Dampfer die ruhige Kreisform; die Dampfer verdrängen das Maximum der Entfernung von der Westküste Afrikas in den Süden der Sahara, dort ist die 25—30-Tage-Zone eingetragen. Im alten Orient drängen sich die Isochronen, im neuen sind sie weit voneinander entfernt. Daraus schließt Banse — und die Schjerningschen Karten unterstützen seinen Satz —: „Je höher die Kultur — wenn auch vorerst nur die materielle, die aber die Vorstufe ist zur geistigen —, je fortgeschrittener also die Kultur eines Gebietes, um so weniger Isochronen enthält es. Und umgekehrt, je unvollkommener seine Schätze und Werte, um so mehr Isochronen besitzt es. Das ist das kulturgeographische Gesetz der Isochronenkarten!“

Bücherschau.

tfaden für Acetylenschweißer (Verschmelzen und Durch- Metallen). Von Ing. Theo Kautny, Düssel- rg. Siebente, vermehrte und verbesserte Auflage. Tausend.) 1925. Mit 202 Abbildungen. VIII und Kl. 8. Preis in Halbleinen gebunden 3,50 *M.* nte Kautnysche Leitfaden liegt nunmehr in neuer, vermehrter und verbesserter Auflage vor, wobei die nächsten Errungenschaften auf dem Gebiete der autogenen Schweiß- und Schneidetechnik berücksichtigt worden sind. Die knappe und bei aller wissenschaftlichen Strenge leicht verständliche Darstellung macht das Werk zu einer empfehlenswerten, zuverlässigen Anleitung für Schweißer, Werkmeister und Ingenieure sowie für Besitzer von Schweißanlagen. Sch.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission.

Am 24., 25. und 26. Juni d. J. ist in Wiesbaden die 139. gemeinsame Sitzung der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehalten worden. Die Beschlüsse, die gefaßt wurden, haben zunächst noch keine bindende Kraft. Sie unterliegen vielmehr noch der Zustimmung durch die zu den Generalkonferenzen zugelassenen Eisenbahnverwaltungen, die gegen die Beschlüsse Widerspruch erheben können. Der Zeitpunkt der Durchführung der beschlossenen Tarifänderungen kann deshalb noch nicht angegeben werden. Es wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Nach der Ausführungsbestimmung III zu § 86 EVO. werden bei der Eisenbahnbeförderung beschädigte Eisengußwaren oder gußeiserne Bestandteile anderer Waren, die nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben worden sind, auf Verlangen des Absenders oder des Empfängers als Frachtgut von der Bestimmungsstation nach der Versandstation frachtfrei zurückbefördert. Um zweifelsfrei zum Ausdruck zu bringen, daß diese Vergünstigung nur bei Bruchschäden und nicht etwa auch bei Beschädigung der Emaille bei Eisengußwaren mit Emailleüberzug gewährt wird, soll in der genannten Ausführungsbestimmung gesagt werden: „bei der Eisenbahnbeförderung durch Bruch beschädigt worden sind".

2. Nach § 6 der Allgemeinen Tarifvorschriften wird die Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen im Gewicht von mindestens 15 000 kg und bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt. Die Mindestgewichte sind auch dann zu berechnen, wenn bei Aufgabe von Bier in Wagenladungen Eisbehälter und Eis, die gemäß § 56 der Allgemeinen Tarifvorschriften in Höhe der zum Schutze der Ladung während der Beförderung erforderlichen Menge sowohl im bahneigenen Wagen als auch in Privatwagen an sich frachtfrei befördert werden, gegen den Einfluß der Wärme beigegeben werden und infolgedessen sich das Ladegewicht des Wagens nicht mit Bier auslasten läßt. Ein Antrag, den § 56 (2) der Allgemeinen Tarifvorschriften durch einen Zusatz zu ergänzen, daß der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen das um das Gewicht der Eisbehälter und des Eises gekürzte Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde zu legen ist, wurde abgelehnt.

3. Im Verzeichnis der sperrigen Stückgüter treten folgende Änderungen ein:
   a) Gießkannen sollen künftighin vom Sperrigkeitszuschlage frei bleiben, wenn sie in verschlossenen Kisten aufgeliefert werden oder wenn sie aus verzinktem Eisenblech bestehen.
   b) Flugzeuge, ausgenommen in Kisten verpackte, werden neu in das Verzeichnis aufgenommen.
   c) Die Worte „Kartoffelgestelle" und „Obstgestelle" in Ziff. 7 des Verzeichnisses werden ersetzt durch: „Gestelle für Lagerung von Flaschen, Gemüse, Kartoffeln, Obst u. dgl. Infolgedessen kann auch in Ziffer 10 das Wort „Obsthürden" gestrichen werden.

4. Die Aufnahme von Zigarrenkistchen sowie von fertigen kleinen Kisten in das Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter) wurde abgelehnt. Dagegen werden
   a) Spulen für Textilmaschinen,
   b) Kraftwagen, Untergestelle für Kraftwagen auf Rädern mit eingebautem Krafterzeuger,
   c) Kraftwagenkasten,
   d) Rinde (Borke), folgende: Eichenrinde und Nadelholzrinde, geschnitten oder gebrochen,

neu in das Verzeichnis aufgenommen. Durch den Beschluß zu b) und c) werden in Ziffer 6 des Verzeichnisses III (der zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zu[illegible] Güter) die Worte: „Kraftwagen, Untergestelle für K[illegible] auf Rädern mit eingebautem Krafterzeuger" entbe[illegible] sollen gestrichen werden.

5. „Netzgarn, geöltes", und „Palmbutter (gereinig[illegible] kernfett)" werden zur Beförderung in Privatwagen z[illegible] Aus diesem Anlaß erhalten die Ziffern 11 und 16 des [illegible] nisses V folgende Fassung:

„11. Hochseeheringsnetze, geölte, und Netzgarn[illegible] (Einstellung großräumiger bedeckter Wagen [illegible]
16. Margarine, Kokosbutter (gereinigtes Kokosnu[illegible] Palmbutter (gereinigtes Palmkernfett)."

6. Auf Vorschlag des Unterausschusses zur Überpr[illegible] deutschen Gütereinteilung wurden folgende Beschlüss[illegible]

a) Die Verpackungsvorschriften für Zelluloid, Zellu[illegible] usw. in Ziffer 33 der Anlage II zum Deutschen [illegible] Gütertarif, Teil I A erhalten folgenden Wortlaut [illegible]

Artikel	Vorschriften
Zelluloid und Zelluloidwaren, Filmstoff u. Filme, Zelluloid- und Filmabfälle	1. werden als Stückgut nur in [illegible] Verpackung befördert: a) Zelluloidwaren und Filme [illegible] Blech- oder Holzkisten [illegible] festen Pappschachteln, b) Zelluloidabfälle in feste[illegible] Kübeln, Fässern oder [illegible] Leinwand- oder Segeltuch[illegible] c) Filmabfälle in festen Bl[illegible] Holzkisten. Die Verwendung von verlötet[illegible] kisten ist bei allen genannte[illegible] unzulässig. 2. werden als Wagenladungen [illegible] deckten Wagen befördert; [illegible] klappen dieser Wagen [illegible] schließen. 3. sind so zu verladen, daß sie[illegible] der Nähe von Heizrohren, H[illegible] gen oder von brennenden Öfe[illegible]

b) Der in der 137. Sitzung der ständigen Tarifko[illegible] gefaßte Beschluß, gebrauchte Baugerätschaften (M[illegible] Geräte, Werkzeuge und dergl. für Bauarbeiten) [illegible] mittelbaren Versand von oder an Bauunternehmu[illegible] Verwendung oder Lagerung im eigenen Betrieb [illegible] Instandsetzung, ferner die zurzeit in Klasse D [illegible] gebrauchten Dampf- oder Motorstraßenwalzen [illegible] Klasse E zu versetzen, gegen dessen Durchführu[illegible] samer Widerspruch erhoben worden war, wurde [illegible] Änderung bestätigt, daß hinter den Worten „[illegible] schaften, gebrauchte" eingeschaltet wird: „auch ze[illegible] weit es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforde[illegible]

c) „Chlorschwefel" und „Eisenchlorür und Eisench[illegible] fester Form" werden aus Klasse A in die Klass[illegible] setzt.

d) „Strontian, künstlicher, kohlensaurer" — bisher [illegible] — wird in die Klasse D eingereiht.

e) Die seit 1. April 1925 in Klasse F der Stelle [illegible] vorgesehene Frachtermäßigung für Steinsalz zu be[illegible] chemischen Zwecken wird geändert in: „Chlornatr[illegible] in Ziffer 1a der Stelle „Salze" der Klasse D genan[illegible] unmittelbaren Versand an Fabriken zur Herstell[illegible] Chlor usw. wie bisher." Dadurch kommt auch [illegible] bei Verwendung zu den bezeichneten Zwecken in [illegible] nuß der Vergünstigung.

) Ausdehnung der Stelle auf Salz zur Herstellung von fluornatrium, von Bergbausprengstoffen, von Queck-salzen und zur Wasserenthärtung (für Permutitan-) sowie auf Salz zur Herstellung von Gelbnatron r abgelehnt.

'arifstelle „Holzgeist" der Klasse B erhält folgende Fassung: „Holzgeist (Methanol, Methylalkohol), so-it nicht in Klasse C genannt." Außerdem wird die namige Stelle in Klasse C geändert in: „Holzgeist, ungereinigtes Methanol, Rohmethanol) beim unmittel- Versand an Rektifikationsanstalten zur Reinigung renen Betriebe."

telle „Natron, phosphorsaures usw." der Klasse C soll ghin heißen: „Natron, phosphorsaures (Natriumphos-t und saures phosphorsaures (Natriumbiphosphat)."

iffern 1 a) und 2 der Stelle „Metallabfälle, metall- Abfälle und Altwaren von Metallen" werden zwi-e den Worten „diesen Metallen" und „auch mit Zu- von Antimon" ergänzt durch „untereinander und nit Zink, ferner." Außerdem werden hinter „Anti- Blei" die Worte „oder Zink" gestrichen.

pf der Tarifstelle „Metallabfälle usw." bei allen n und auch im weiteren Text der Stelle sowie an noch in Betracht kommenden Stellen des Tarifs soll ghin folgende Fassung angewandt werden: „Metall-, metallhaltige Abfälle und a b g ä n g i g e Altwaren etallen, folgende."

r Tarifstelle „Metall in chemischen Verbindungen tende Abfälle usw." der Klasse D soll statt „kupfer- Schlacken" gesagt werden: „kupfer- und messing- Schlacken."

nführung einer Frachtermäßigung für Zinkoxyd zur verarbeitung auf chemischem Wege wurde abgelehnt.

d Klasse E wird folgende neue Stelle gebildet: „Ab- Reinigung von rohem Braunkohlenwachs (Montan- z Weiterverarbeitung durch Destillation." Gleich-ol in das Verzeichnis IV (der zur Beförderung in Be- zugelassenen Güter) die Stelle aufgenommen wer- lle der Reinigung von Braunkohlenwachs (Montan-"

bfie von Häuten und Leder, folgende: Falzspäne, nasse, t ung von Leim" werden aus Klasse E in die Klasse F

n obleche, mit Papier beklebt" werden unter die Eisen- Klasse C eingereiht.

ie nmerkung zu Ziffer 6 der Stelle „Eisen und Stahl" wird wie folgt geändert: „Werden gebrauchte Kraft- der gebrauchte Maschinisten- und Gerätewagen sowie wagen und Pumpen, die zum Betriebe von gebrauchten lügen oder gebrauchten Dreschmaschinen benutzt en oder benutzt worden sind, für sich aufgeliefert, so chäglich die Frachtberechnung nach Klasse E gewährt, ewiesen wird, daß die Kraftmaschinen oder die Ma- en und Gerätewagen sowie Wasserwagen und Pumpen ungsorte beziehungsweise am Versandorte zum Be- Maschinenpflügen oder Dreschmaschinen verwendet il.

rd wird in der erwähnten Ziffer 6 hinter „Geräte- z esetzt: „sowie Wasserwagen und Pumpen."

in Antrag, ausgeschlagene Eiser in die Klasse B und gte Stückgutklasse aufzunehmen, wurde zurück-.

er Wortlaut der Tarifstelle „Antimon" der Klasse D soll erden in: „Antimon, roh (Antimonium crudum, mon), auch durch Aussaigerung gewonnen. Die Be- über die Tarifierung von Gallen (Galläpfeln) gt.

13. Holzgeistöl wird in die Klasse C und das Verzeichnis IV aufgenommen.

14. Ein Antrag auf Versetzung von Holzwollematten in die ermäßigte Stückgutklasse wurde abgelehnt.

15. „Kalziumkarbidstaub (d. i. der beim Zerkleinern von Kalziumkarbid anfallende Abfall unter 2 mm Körnergröße) wird aus Klasse A in die Klasse D versetzt.

16. Als neue Stelle wird in die Klasse D aufgenommen: „Karburit."

17. Ein Antrag, Kiefernrohharz aus Klasse C in die Klasse E zu versetzen, wurde abgelehnt.

Dagegen sollen „Rohkienöl" und „Nadelholzteer" (bisher Klasse A) in die Klasse C aufgenommen werden.

18. Kistenzuschnitte aus Holzstoff (Holzschliff) werden aus Klasse A nach Klasse C detarifiert, indem in der Tarifstelle „Holzschliff und Holzzellstoff" der Klasse C am Schluß und in der Stelle „Pappe" der Klasse C hinter „auch mit Papier beklebt" zugesetzt wird: „auch zur Herstellung von Packmitteln zugeschnitten".

19. „Gestäubte Kreide (auf trockenem Wege durch Bürsten von Kreideblöcken gewonnen)" wird der rohen Kreide durch Einbeziehung in die Stelle „Kreide" der Klasse E tarifarisch gleichgestellt. Die Aufnahme der Bezeichnung „Kreidefarben" in den Tarif wurde abgelehnt.

20. Die Ausdrucksweise „Ammonsulfatsalpeter" in Klasse E wird geändert in „Ammonsulfatsalpeter (Leunasalpeter)."

21. Eine tarifarische Begünstigung der zur Klasse A gehörenden Magnesiummetallabfälle wurde abgelehnt.

22. Zwecks tarifarischer Begünstigung von Marmorplattenabfällen, die zur Herstellung von Mosaikwürfeln und gekörnten Steinen dienen, wird in Ziffer 2 der Stelle „Steine" der Klasse E angefügt: „Abfälle von Platten in loser Schüttung."

23. In der Stelle „Tonwaren" der Klasse D wird die Ziffer 3 wie folgt gefaßt: „Platten (Fliesen), auch spaltbar oder gespalten, auch gelocht usw. wie bisher." Ferner wird in der gleichen Stelle der Klasse E

a) in Ziffer 3 das Wort „Verblendsteine" gestrichen;
b) die Ziffer 4 wie folgt gefaßt: „Pflastersteine (Klinker), Klinkerplatten";
c) als Ziffer 7 neu aufgenommen: „Verblendsteine, auch glasiert, auch spaltbar oder gespalten mit nicht quadratischer Ansichtsfläche, nebst zugehörigen Formsteinen."

24. Ein Antrag, Torfkoks aus Klasse F nach Klasse E aufzutarifieren, fand nicht die Zustimmung der Versammlung.

25. Die Tarifstelle „Zementzusatzmischungen" in Klasse D soll durch folgende neue Stelle ersetzt werden: „Zusatzmischungen, teer- oder asphalthaltige, zur Herstellung von Zement für wasserundurchlässige Bauten beim unmittelbaren Versand an Zementfabriken."

26. Ausländische und wilde Tiere, deren Frachtberechnung jetzt zur Hauptsache durch die §§ 22, 23 und 25 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I, geregelt ist, sollen in die Klassen S 1 und S 2 des Allgemeinen Tarifschemas des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (§ 1 der Allgemeinen Tarifvorschriften) aufgenommen werden. Für Tiere in besonders für sie eingerichteten Fahrzeugen (in der Regel Wandermenagerien) soll eine Frachtermäßigung dahin gewährt werden, daß an Stelle der bisherigen Frachtberechnung für die jeweilig verladene Stückzahl nach der Klasse S 1 künftig für jeden verwendeten Eisenbahnwagen — ohne Rücksicht auf die Anzahl der verladenen Tiere — die Fracht nach Stufe 30 berechnet wird. Die Mindestfrachten für fremdländische und wilde Tiere sollen allgemein durch den § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften geregelt werden.

27. Die Beschlußfassung über einen Antrag auf Streichung des § 17 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Rennpferde) wurde vertagt.

28. Eine Änderung des Tierfrachtbriefmusters wurde vorläufig auf ein Jahr zurückgestellt.

29. Für Tiere, die wegen ihrer Größe oder Körperform Wagen von besonderer Bauart erfordern, wird die Einstellung von Privatwagen zugestanden.

30. Im § 32 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, wird folgende neue Ausführungsbesti geschaffen:

„Reisegepäck wird auch ohne Vorzeigung von Fahrk den Sätzen des Expreßguttarifs nach Stationen ange nach denen Expreßgut abgefertigt wird. Das Minde für die Frachtberechnung beträgt 10 kg." Die heuti führungsbestimmungen 4—8 werden dadurch 5—9.

Die nächste Sitzung der ständigen Tarifkommission fi aussichtlich am 28./29. Oktober in Dresden sta

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Trauerfeier für den Geheimen Kommerzienrat Arnhold,** dessen Hinscheiden wir in Nr. 33 Seite 943 d. Ztg. bereits mitteilten, und die Einäscherung des Verblichenen fanden am 15. d. M. im Krematorium in Wilmersdorf bei Berlin unter außerordentlich starker Beteiligung von Leidtragenden und Vertretern von Behörden, Körperschaften usw. statt. Wohl jeder, der dem Verstorbenen im Leben persönlich näher gestanden hatte, kehrte mit stiller Wehmut im Herzen von der Trauerfeier heim. Haben doch Staat und Volk einen ihrer besten Bürger, die Mitwelt einen edlen Menschen, viele ihren treuen Berater verloren. — Aus Dessau gebürtig, war der Verstorbene mit 15 Jahren als Lehrling in die Berliner Kohlengroßhandlung Cäsar Wollheim eingetreten und hatte sich in dieser in wenigen Jahren vom Lehrling zum Prokuristen und bald darauf zum Teilhaber des Hauses emporgearbeitet. Er war ein Kaufmann größten Stils, erfüllt von tiefstem Verständnis nicht nur für alle wirtschaftlichen, sondern auch für die politischen, kulturellen und sozialen Aufgaben der Zeit. In zahllosen Aufsichtsräten bedeutender Industrieunternehmungen usw. bekleidete er eine führende Stellung, die höchste preußische Kunstvereinigung, die Akademie der Künste, wählte ihn zu ihrem Ehrenmitglied, die Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften ernannte ihn zum Senator. Unter den sonstigen mannigfachen Ehrungen sei nur erwähnt, daß der Kaiser den Verstorbenen seinerzeit in das Preußische Herrenhaus berief, eine Ehrung, die als hohe Auszeichnung damals Aufsehen erregte. Hervorzuheben ist endlich noch, daß der Verblichene einer der wohltätigsten Männer Berlins war.

Besondere Verdienste hat sich Geheimrat Arnhold auf dem Gebiete des Verkehrs — insbesondere des Eisenbahnwesens — erworben. Sein weiter Blick, seine umfassende Sachkunde sowie seine unermüdliche Arbeitskraft machten ihn wie wenige geeignet, auf diesem Gebiete als Berater und Mitarbeiter tätig zu sein. Er war Mitglied des Preußischen Landeseisenbahnrats, des Bezirkseisenbahnrats Berlin und seit Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Mitglied des Verwaltungsrats. Ganz besonders ersprießlich darf seine Tätigkeit in der ständigen Tarifkommission bezeichnet werden, der er in der langen Zeit von 40 Jahren als Mitglied und langjähriger Vorsitzender des Verkehrsausschusses angehört hat. Durch seine rastlose und intensive Mitarbeit sowie durch seine ganze Persönlichkeit hat er wie wenige dazu beigetragen, die ständige Tarifkommission zu dem Ansehen und zu der bedeutenden Stellung zu führen, deren sie sich in der ganzen Fachwelt und in den beteiligten Kreisen erfreut. Bei seiner großen Kenntnis der Zusammenhänge des wirtschaftlichen Lebens, bei seiner bewundernswerten Objektivität, bei der Meisterschaft, mit der er seine stets durch klugen Inhalt ausgezeichnete Rede zu handhaben wußte, war er in dieser Körperschaft häufig nicht nur das entscheidende Moment, sondern auch das vermittelnde, dem es stets gelang, die oft großen Gegensätze zu überbrücken und Ergebnisse zu zeitigen, die alle Beteiligten befriedigten. Der Verstorbene, der zugleich in ungewöhnlicher Weise die Gabe persönlicher Liebenswürdigkeit besaß, war hier auch außerdienstlich der Mittelpunkt, um den sich alle gern scharten, um nach angestrengter Arbeit in angenehmen Stunden seinen Erzählungen und Mitteilungen aus seinem arbeitsreichen und ergebnisvollen Leben zu lauschen. Wer Geh. Kommerzienrat Arnhold gekannt, wird ihn nicht vergessen. Das preußische und deutsche Eisenbahnwesen wird ihm stets zu Dank verpflichtet sein.

— **Einstellung des Personalabbaues für Reichs- und preuß. Beamte.** Das vom Reichstage am 4. August 1925 beschlossene Gesetz ist veröffentlicht im Reichsgesetzblatt Teil I Nr. 37, Seite 181 ff., sowie im Reichsbesoldungsblatt 1925 Nr. 31, Seite 167 ff. Im Reichsbesoldungsblatt befindet sich auch eine Gegenüberstellung (Seite 170) der neu beschlossenen Fa Personalabbau-Verordnung gegenüber der in der Fa 28. Januar 1924.

In Preußen beabsichtigt das Staatsministerium dem ebenfalls einen Gesetzentwurf vorzulegen, der in Ü mung mit den Vorschriften des Reiches die Einstellung baues vorsieht. Da diese Absicht im Augenblick weg tagung des Landtages nicht verwirklicht werden kann Staatsministerium bestimmt, daß in Zukunft von den Vo der Preußischen Personalabbauverordnung, soweit si abzielen, Beamte gegen deren Willen in den einstweilig stand zu versetzen oder zu entlassen, kein Gebrauch werden soll. Ebenfalls ist angeordnet worden, daß schriften der Personalabbauverordnung über die Kürz Versorgungsbezügen bei Privateinkommen mit Wirku 1. August 1925 ab bis auf weiteres nicht anzuwenden

— **Landeseisenbahnrat Magdeburg.** Die Tagesordn die am Sonnabend, den 5. September 1925, vormittag 1 Leipzig im Sitzungssaale der Handelskammer, Neu Blücherplatz, stattfindende 5. ordentliche Sitzu faßt 1. Geschäftsordnungsangelegenheiten: Mitteilung Erledigung früherer Beratungsgegenstände. 2. Tarifa heiten. Mitteilungen der Reichsbahnverwaltung über dem 21. März 1925 eingetretenen wichtigeren Tarifänd 3. Beschleunigung der Güterbeförderung. Antrag de Kaufmanns Alfred Landmann in Leipzig als Vertreter de lichen Mitgliedes Herrn Direktor Friedr. Gontard in 4. Mitteilungen der Reichsbahndirektionen Halle (Saa) Magdeburg über bevorstehende wichtigere Änderungen führung des Winterfahrplans für 1925/26.

— **Ausländischer Güterverkehr durch Deutschland.** tigkeit vom 1. August 1925 wurde ein neuer Eisenba tarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen mungen für den durchgehenden Eil-, Frachtgut- und Tie zwischen den französischen, belgischen und luxembu Eisenbahnen einerseits und den tschechoslowakische bahnen andererseits durch Deutschland allein (gegebe auch vorher durch das Saargebiet), die Schweiz und Deu sowie Deutschland und Österreich eingeführt. Von de derung mit durchgehenden internationalen Frachtbrie Gold- und Silberbarren, Münzen und Papiere, Dokumen steine, echte Perlen und Pretiosen ausgeschlossen. Der A ist verpflichtet, im Frachtbriefe die Grenzübergangss über die das Gut befördert werden soll, vorzuschreib Frachten und sonstigen Gebühren werden auf dem Beför wege nach den geltenden Tarifen (Binnen- oder Verband- berechnet. Nachnahmen und Barvorschüsse sind zu jedoch muß der Betrag in der Währung des Versandla gegeben werden. Abdrücke des Tarifs sind von der Au stelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Ber Bahnhof Alexanderplatz, zu erhalten.

— **Die dritte Wagenklasse auf der ganzen Brennerli** der seit dem 5. Juni d. Js. neu eingerichteten Durchgang dung Berlin-Italien über den Brenner (München ab 7.10 nach dem Süden und München an 10.20 vorm. aus dem war die dritte Wagenklasse nur zwischen München u bruck vorgesehen. Nunmehr wird, wie die Reichszen Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, diese Klasse über di Brennerlinie zwischen München und Bologna geführt.

— **Unfall des D 21 München-Berlin.** Die Deutsche bahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern, teilt zu d falle des Schnellzugs D 21 zwischen Wernberg und Luh Nacht vom 8. auf 9. August noch folgendes mit:

Durch die Erhebungen ist einwandfrei festgestellt, Aufstoß des Schnellzuges auf den Güterzug durch der motivführer des Schnellzuges verursacht worden ist. Lokomotivführer fuhr in voller Streckengeschwindigkeit

·henden Ein- und Ausfahrsignalen der Station Wern-
r Haltstellung ihm durch die Warnstellung der Vor-
a ekündigt war, vorbei und beachtete auch nicht die
a die vom Fahrdienstleiter in Wernberg und vom
·er des Güterzuges gegeben worden waren. Die
k war durch Nebel oder sonstige ungünstige Verhält-
e beeinträchtigt. Den zu erwartenden gerichtlichen
ungen über die Ursache dieses Verhaltens des Loko-
n s soll hier nicht vorgegriffen werden.

d urch umgestürzte Wagen die Telegraphen- und Fern-
t gen zerstört waren, ist es dem Personal gelungen,
. rüstung eines Hilfszuges in Betracht kommende
W den bereits 28 Minuten nach dem Unfalle zu benach-
. Schon nach weiteren 33 Minuten konnte von dort aus
u szug mit Ärzten und Rettungsmannschaften und mit
rlichen Geräten abfahren. Dieser Zeitaufwand war
. ls für die Nachtzeit in den Dienstvorschriften
t st. Auch mehrere Augenzeugen sowie Reisende
zuges haben das schnelle Eintreffen des Hilfszuges
eckmäßige Verhalten des Bahnpersonals anerkannt.
r n Weiden noch in Hof Schnellzugswagen verfügbar
w de für die Weiterführung der Reisenden von der
W len aus dort vorhandenen Wagen ein Zug zusammen-
(eichzeitig wurde die Station Leipzig-Hbf. veranlaßt,
- zug aus D-Zug-Wagen bereitzuhalten. In Hof war
r Verbandwechsel und für Unterbringung der Ve.
n agen 2. Klasse getroffen. Dort wie auch in Leipzig
rischungen und Speisen für die Reisenden bereit-

ier deutsch-russischer Eisenbahngütertarif. Zwischen
a und Rußland hat sich gegenüber der Vorkriegszeit
in nennenswerter Eisenbahnverkehr nicht entwickeln
wohl ein direkter Güterverkehr mit Rußland seit
2 Jahren besteht, ist es bisher nicht gelungen, den
rkehr in größerem Umfange in Gang zu bringen.
1 Juli 1925 ist nun ein neuer Eisenbahngütertarif für
kr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königs-
) und den Bahnen der Union der Sozialistischen Sowjet-
e über Litauen, Lettland und Estland sowie zwischen
uen Eisenbahnen und den Bahnen der Union der
s en Sowjet-Republiken über Lettland und Estland in
tr n, der dieser veränderten Tariflage Rechnung tragen
r reis der in den Tarif einbezogenen Stationen ist be-
f Rußland stark erweitert worden: 177 russische
n nd in den Tarif aufgenommen, darunter Stationen
ger Bahnen. Für die russischen Stationen, die im bis-
T if nicht enthalten waren, tritt der neue Tarif erst
st in Kraft. Die internationalen Frachtbriefe müssen
n und russischen Vordruck tragen und in der Sprache
landes ausgefüllt werden. Der Transportweg ist vom
r zugeben. Dem Tarif ist ein Verzeichnis der Über-
n und eine Übersichtskarte beigefügt. In den Teil
ri sind die im Verkehr Deutschland-Rußland und umge-
n ten Güter aufgenommen. Der Tarif sieht für diese
rmäßigungen von 10—50 % vor. Besonderes Augen-
d arauf gerichtet, den Verkehr zu beschleunigen. Die
e Maßnahmen ermöglichen, einen Wagen in acht Tagen
k nach Berlin durchzuführen, trotzdem vier Landes-
zen zu überschreiten sind und der Wagen einmal
n der umzusetzen ist.

d n neuen Gütertarif ist am 15. Juli 1925 ein Expreß-
f den Verkehr zwischen Königsberg (Pr.), Eydt-
Kowno, Memel einerseits und Moskau und Leningrad
it in Kraft getreten.

s Eisenbahnzentralamt. Auf eine kleine Anfrage einiger
ordneten, in der die Erhaltung der vollen Selbstän-
d Eisenbahnzentralamts und die Sicherung seines
r ls einer preußischen Stelle gefordert wurde, erteilte,
d „Frankf. Ztg.“ entnehmen, der Minister für Handel
nachstehende Antwort: Die Maßnahmen der Deut-
bahn-Gesellschaft wegen der Umorganisierung des
tralamts sind der Staatsregierung inzwischen be-
w den. Auf die wegen dieser Maßnahmen ergangenen
n hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geant-
a die Umgestaltung des Eisenbahnzentralamts in der
n Form wahrscheinlich noch keine endgültige Lösung
s werde daher noch einer gemeinsamen zeitlichen
der neuen Organisation bedürfen, ehe endgültig
werden könne, ob oder inwieweit sie sich bewähre.
hierüber Klarheit gewonnen sei, könne der Frage
t werden, ob es sich nicht empfehle, die Stelle des
präsidenten anderweit zu regeln. Der General-
alsdann gern bereit, sich hierüber mit der preußi-
ung in Verbindung zu setzen. Der Generaldirektor
h einmal eingehend betont, daß er auf ein dauerndes
n mit den früheren Eisenbahnländern, insonderheit
mit Preußen, das größte Gewicht lege, und daß von seiner Seite
alles geschehen werde, um ein gedeihliches Zusammenarbeiten
zwischen der preußischen Regierung und der Reichsbahnverwaltung in jeder Hinsicht zu fördern.

— **Ruppiner Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft in Neuruppin.** Dem Bericht über das Geschäftsjahr vom 1. April bis 31. Dezember 1924 entnehmen wir folgendes:

Die Gleislänge der vier Strecken umfassenden normalspurigen Nebeneisenbahn beträgt in den Hauptgleisen 201 km, in den Nebengleisen rd. 30 km. Der Fahrplan wurde so ausgebaut, daß rd. 80 % der Lokomotivnutzkilometer von 1913 wieder gefahren werden konnten. Seit 1. Dezbr. 1924 sind drei Benzoltriebwagen, vorwiegend für den Personenverkehr, eingestellt. Im Berichtsjahr ereignete sich ein schwerer Unfall, am 2. Pfingstfeiertage wurde an dem Chausseeübergang bei Bahnhof Löwenberg Dorf ein Personenkraftwagen von einem Leerzuge überfahren; sechs Personen wurden getötet. Der Verkehr hat sich weiter günstig entwickelt, wenngleich der durch die Inflation außergewöhnlich gesteigerte Personenverkehr zurückblieb. Im Güterverkehr wurden mit dem 18. September 1924 die Tarife um ungefähr 10 % herabgesetzt. Die besonderen Zuschläge aus der Inflationszeit mußten noch bestehen bleiben. Die Einnahmen betrugen 2 387 034 Mark, die Betriebsausgaben 1 306 450 ℳ, der Überschuß stellt sich auf 1 080 584 ℳ.

— **Die Paßgebühren für den Auslandsverkehr.** Nach Deutschösterreich ist für deutsche Staatsangehörige seit 12. August weder ein Einreise- noch ein Durchreisevisum erforderlich. Es genügt ein ordnungsgemäß von der Heimatgemeinde (in München von der Polizeidirektion) ausgestellter Auslandspaß. Sonstige Personalausweise sind ungültig. Nach Ungarn kostet die Einreise für drei Tage Aufenthalt 3 ℳ, bis zu einer Woche 6 ℳ, bis zu einem Monat 11 ℳ, bis zu zwei Monaten 16 ℳ; die Durchreise durch Ungarn kostet 3 ℳ.

Nach Bulgarien werden für Ein- wie Durchreise 10 ℳ nebst Stempelgebühr erhoben. Nach der Schweiz wird das Durchreisevisum unter Abstempelung des Reisepasses gebührenfrei erteilt. Für Aufenthalt in der Schweiz empfiehlt es sich, ein Doppeleinreisevisum, das 6,50 ℳ kostet, zu nehmen. Es berechtigt zu einer Einreise aus Deutschland und einer Einreise aus Italien oder Frankreich mit jeweiligem Aufenthalt bis zu drei Monaten. Das Einreisevisum nach Spanien (mit 1 Jahr Aufenthaltsberechtigung) kostet 25 ℳ. — Nach Holland kostet das Einreisevisum bis zu einem Monat Aufenthaltsberechtigung 11,50 ℳ. Das Durchreisevisum nach England oder Amerika wird gebührenfrei erteilt. Nach Dänemark kostet ein Durchreisevisum mit Berechtigung zu zweimaliger Durchreise vier dänische Kronen; ein Einreisevisum je nach Aufenthaltsdauer 2—60 ℳ. Nach England kostet das Einreisevisum 15,50 ℳ. Nach Frankreich kosten Einreise- wie Durchreisevisum 21 ℳ. Frankreich gewährt — gleich anderen Ententestaaten — den Staatsangehörigen einer Reihe von Staaten, so den Schweizern, Italienern, Belgiern, Holländern, Tschechen u. a., gebührenfreie Durchreise. Nach Serbien kostet das Einreisevisum 28 ℳ; nach der Tschechei die Einreise auf einen Monat 7,80 ℳ; die Durchreise ohne Aufenthalt 5,20 ℳ. Nach Polen kostet die Einreise für einen Monat 8 ℳ; die Durchreise 0,80 ℳ. (Fragebogen ist auszufüllen.)

— **Zugtelephonie Hamburg-Berlin.** Auf Einladung der Reichsbahndirektion Altona, der Gesellschaft für Funkentelegraphie Dr. Erich F. Huth und der Zugtelephonie A.-G. in Berlin fand am 15. August d. Js. auf der Strecke Hamburg-Hagenow-Land eine Probevorführung der Zugtelephonie im Sonderzuge vor Vertretern der besonders interessierten Kreise des Direktionsbezirks Altona statt. Die Fahrt, an der etwa 50 Gäste teilnahmen, verlief zur vollen Zufriedenheit. Nachdem zunächst vom Hamburger Rundfunksender ein Musikstück auf den fahrenden Zug übertragen und durch Lautsprecher übermittelt wurde, hielt der Präsident der Reichsbahndirektion Altona, Dr. Schneider, zugleich namens der Firma Dr. Erich F. Huth und der Zugtelephonie A.-G. die Begrüßungsansprache. Er wies u. a. darauf hin, daß eine neue Epoche der Verkehrsentwicklung angebrochen sei. Eine Übertragung von Musik und Wort in den fahrenden Zug sei bereits auf amerikanischen Bahnen möglich. Zum ersten Male aber biete das System der Firma Dr. Erich F. Huth, in einmütiger Zusammenarbeit zwischen Erfinderfirma, Reichspost und Reichsbahn, insbesondere der Reichsbahndirektion Altona, ausgebildet, die Möglichkeit einer Fernsprechverbindung mit jedem beliebigen Postfernsprechteilnehmer. Die praktische Bedeutung der Erfindung liege vor allem in ihrer Ausnutzungsmöglichkeit im Berufsleben.

Der Präsident des Hamburger Senats, Bürgermeister Dr. Petersen, pries hierauf deutsche Tatkraft und zollte Arbeitern und Verwaltung der Reichsbahn Dank und Anerkennung für ihre Bemühungen um den schnellen Wiederaufbau der Eisenbahn. Nach einem Erläuterungsvortrag des Reichsbahnoberrats Hampke von der Reichsbahndirektion Altona wurde zahlreichen Teil-

nehmern während der Weiterfahrt Gelegenheit gegeben, vom fahrenden Zuge Postferngespräche mit Hamburg, Altona und Berlin zu führen. Im weiteren Verlaufe der Fahrt sprach der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Zugtelephonie A.-G., Dr. Solmssen, Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft Berlin, den beteiligten Behörden seinen Dank für die ersprießliche Mitarbeit aus.

Die Ansprachen wurden vom Zuge auf den Hamburger Rundfunksender übertragen.

Es steht zu erwarten, daß die Zugtelephonie in den zwischen Hamburg und Berlin verkehrenden Zügen F. D. 23 und 24 im Laufe des Septembers der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

— **Verhandlungen mit den Kraftverkehrsgesellschaften.** Nach einer Mitteilung der Speditions- und Schiffahrtszeitung beabsichtigt der Reichsverkehrsminister Ende August unter seinem Vorsitz eine Aussprache mit der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. Dresden über verschiedene von dieser aufgeworfene Fragen zu halten. Zur Teilnahme an der Aussprache beabsichtigt der Reichsverkehrsminister außerdem aufzufordern: den Reichsverband der Fuhrbetriebe Deutschlands, die Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports, die Vereinigung Deutscher Bahnspediteure, die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

— **Denkschrift über die Unfälle bei der Reichsbahn in den Jahren 1911 bis 1924.** Dem Reichstag ist auf Antrag des Abgeordneten Dr. Quaatz die geforderte Denkschrift über die im Reichsbahngebiet vorgekommenen Unglücksfälle jetzt zugegangen:

Vor dem Kriege haben die deutschen Eisenbahnen in bezug auf die Betriebssicherheit eine der ersten Stellen in der Welt eingenommen. Es betrugen die Unglücksfälle im ganzen auf 1 Million Zugkilometer im Jahre 1911 = 4,45, nachdem sie 1890 noch 11,3 und 1880 sogar 17,9 betragen hatten. Erst während des Krieges ist eine bedeutende Steigerung eingetreten, die im Jahre 1919 mit 10,78 ihren Höchststand erreichte und dann bis 1924 auf 6,33 sich wieder senkte.

In den letzten Jahren hat sich eine Anzahl schwerer Unfälle auf der Deutschen Reichsbahn ereignet, die leider eine große Anzahl Opfer an Leben und Gesundheit gefordert und in weiten Kreisen Aufsehen erregt haben.

Die Denkschrift behandelt die Betriebssicherheit auf den deutschen Bahnen in den Jahren 1911 bis 1924. Die Ursachen der Steigerung der Unfälle während des Krieges sind: Abgabe zahlreichen und gut geschulten Personals für Heereszwecke und statt dessen Einstellung wenig geeigneter Hilfskräfte. Unregelmäßigkeit des Betriebes durch Heerestransporte, Verwendung der Beutewagen, Verwendung von Ersatzstoffen bei der Instandhaltung von Lokomotiven und Wagen, unzureichende Schmiermittel und mangelhafte Beleuchtungsstoffe und Kohlen.

Die nachteiligen Wirkungen der Nachkriegszeit waren: schlechter Zustand der Lokomotiven und Wagen, Mangel an Baustoffen für Ausbesserungen, Unregelmäßigkeiten des Betriebes mit starken Verspätungen und Betriebsstockungen, teilweise Betriebsstillegungen durch Streiks und politische Unruhen, Gewaltmaßnahmen und Schikanen der Besatzungsbehörden im besetzten und Einbruchsgebiet, die sich auf die Betriebsführung im unbesetzten Deutschland durch Störungen aller Art auswirkten. Auch die allgemeine Nervosität des öffentlichen Lebens in der Nachkriegszeit, die Inflation, die Beamten- und Besoldungsnot haben die Gemüter der Eisenbahnbediensteten stark bedrückt und mittelbar das Zustandekommen von Unfällen begünstigt.

Im Jahre 1911 sind 3171 Unfälle vorgekommen, im Jahre 1917 5446, im Jahre 1923 2580, 1924 2445. Im Jahre 1924 wurden 361 Entgleisungen gezählt, ferner 191 Zusammenstöße und 2193 sonstige Unfälle, wie Überfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse, sofern Personen getötet oder verletzt worden sind. Durch technische Vervollkommnung des Betriebes wird versucht, Unglücksfälle möglichst zu verhüten. Der Auslese des Personals wird erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet. Die deutschen Sicherungsanlagen haben anerkanntermaßen einen sehr hohen Grad der Vollkommenheit erreicht.

— **„MER-BÜRO".** Das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (MER) suchte ein knappes und prägnantes Schlagwort zur Kennzeichnung seiner Firma im Verkehr mit dem Publikum. Während im internen Geschäftsverkehr das eingetragene Zeichen der Firma „Mer" sich überall eingebürgert hat, neigt ein großer Teil des reisenden Publikums dazu, das Firmenzeichen „Mitropa" fälschlich auch auf das Mitteleuropäische Reisebüro zu übertragen. Ein Preisausschreiben ergab folgende drei Bezeichnungen: „Mer-Büro", „Mer-Dienst" und „Mer-Verkehr". Die Direktion des Mitteleuropäischen Reisebüros G. m. b. H. hat sich entschlossen, das Wort: „MER-BÜRO" zu wählen, da es als Bezeichnung dieses Unternehmens bereits seit längerer Zeit eingebürgert ist und gleichzeitig die Tätigkeit des Mitteleuropäischen Reisebüros G. m. b. H. in kürzester und allgemein verständlicher Form zum Ausdruck bringt.

— **Die Vorverkaufsfrist für Bettkarten verlän**[gert]. [Ab] 15. September d. Js. ab wird, wie die Reichszentrale f[ür] Verkehrswerbung mitteilt, die Vorverkaufsfrist für [die] Reichsbahn- und Mitropa-Kurse versuchsweise von [...] vierzehn Tage verlängert.

Österreich.

— **Personaländerungen bei der Eisenbahn-Hoheits**[verwaltung]. Nach einer 34jährigen arbeitsreichen Berufstätigkeit [ist] Ende August Sektionschef Heinrich Hirt aus dem A[mt] [...] Mit Sektionschef Hirt verliert die Staatseisenbahn[...] einen der besten Kenner des österreichischen Verkehrs[...] Eisenbahnfachmann von Ruf. Hirt, der im Ministeriale[...] vorragende Stellungen als Leiter von Ministerialabtei[lungen] Präsidialchef und Vorstand von Sektionsverbänden [...] wirkte zuletzt als Vorstand der Verkehrssektion a[...] Stelle des staatlichen Verkehrswesens. Zu gleicher Z[eit] nach einer mehr als 30jährigen Gesamtdienstzeit S[...] Ing. Friedrich Kepert den Aktivdienst, der an de[r] [...] lung der österreichischen Eisenbahnen tatkräftigst [...] nommen hat und in der neuorganisierten Hoheitsverw[altung] der Spitze der mit dem technischen Eisenbahnhoheits[...] sichtsdienste sowie Eisenbahnneubau befaßten techn[...] schäftsgruppe stand. Die erledigte Vorstandsstelle der [...] sektion wurde dem rangältesten Beamten des Sektion[...] Ministerialrat Dr. Anton Pöschmann verliehen, der s[...] als Stellvertreter des Sektionsvorstandes wirkte. Ih[m] [...] Leiter der technischen Revisionsgruppe Ministerialrat [...] Moritz Prinz zur Seite stehen.

— **50jähriger Bestand der Westbahn.** Anläßlich des [...] Bestandes der Westbahn wird am 15. August um 6 U[hr] von Bischofshofen in der Richtung Selztal ein Son[der]- [...] schichtlicher Ausstattung abgehen. Dieser Zug wird [...] Garnitur benutzen, aus der im Jahre 1875 der erst[e] Z[ug] dieser Bahn bestanden hat. Als Gäste werden an di[...] Bundespräsident Dr. Hainisch, höhere Beamte des [...] wesens und Trachtenabordnungen teilnehmen.

— **Reiseverkehr.** Am 12. August tritt die Aufhebung [des Sicht]vermerkzwanges im Reiseverkehr mit Deutschland in K[raft]. [Die] österreichische Regierung hat auch den Regierungen v[on Frank]reich, Italien, der Tschechoslowakei und der Schweiz [...] liche Regelung vorgeschlagen. Hierüber sind zunäch[st] [...] Wiener Gesandten der genannten Länder Besprechu[ngen ein]geleitet worden. Die Gesandten haben über die Ange[legenheit] ihren Regierungen Bericht erstattet.

Niederlande.

— **Übergang der HSM-Linie den Haag-Schevening[en] auf die Gemeinde den Haag.** Nachdem die 4,715 km l[ange dem] Staate gehörende SS-Linie den Haag SS-Schevening[en am] 12. April 1924 auf die Nord-Süd-Holländ. Kleinbahn [...] gen ist, wird auch die Holländische Eisenbahn-Ges. ([...]) ihr gehörende und von ihr betriebene doppelgleisige St[recke] Bahnhof den Haag HS nach Scheveningen Strand [...] durch die Übernahme der Süd-Holl. Elektr. Bahn [...] Hofplein-den Haag HS-Scheveningen Kurhaus hat di[e] Linie für die Gesellschaft längst ihre Bedeutung verlo[ren] [...] hat die Strecke für das Straßenbahnnetz der Stadt [...] große Bedeutung. Es ist daher, da Ende 1925 sowie [die am] 20. Mai 1884 erteilte Konzession abläuft und die Ge[sellschaft] auf eine Verlängerung derselben keinen Wert legte, [ein Ver]trag zwischen ihr und der Stadt abgeschlossen worde[n], [wonach] die Gemeinde die Bahn für 400 485 fl. erwirbt und si[e] [auf] elektrischen Betrieb umstellt. Da beide Beteiligten W[ert] legten, die Güternebenstelle Loosduinsche Weg zu erh[alten], [muß] bis dorthin vom Bahnhof den Haag HS aus ein dritt[es Gleis] für den Güterverkehr gelegt werden, das HSM betrei[bt]. Die weiter an der Strecke nach Scheveningen belegen[en] [...]bahnhöfe Duinstraat und Visschershaven bleiben ebe[nfalls be]stehen, werden aber von der elektrischen Bahn bedient.

— **Hafenverkehr in Rotterdam.** Der Verkehr blieb [...] ungefähr auf der gleichen Höhe wie im Mai, doch z[eigte der] Schiffsverkehr im Nieuwen Waterweg wieder eine Re[kord...] hauptsächlich durch den Mehreingang von Schiffen, die [...] am Nieuwen Waterweg zum Bunkern anliefen (127 Schi[ffe gegen] 10 im Juni 1924). Im übrigen nahm der Massenve[rkehr in] Rotterdam noch etwas zu (Erz 1 Mill. t), Getreide [...]

7:0 t, Holz über 1 Mill. Stücke und Bündel), während n-lag an wertvollen Gütern, die den Hafen und Spedi-tr len mehr Arbeit zuführen, weiter zurückging (Reis S k gegen 500 000 Sack im Mai, Baumwolle 15 551 Ballen, ıcker 230 000 Sack gegen 335 000 Sack, Ostseezucker Sa. und 5000 Kisten gegen 80 000 Sack im Mai).

Ü rige europäische Länder.

tionelle Tarife in Dänemark. Im dänischen Verkehrsver-ac der Professor der Nationalökonomie Jens Warming hema „Rationelle Eisenbahntarife, besonders in Däne-wei er bei den Tarifen der dänischen Staatsbahn vier i jetzigen Tarifschema besonders hervorhob. In erster ri er die Tarife für große Entfernungen an, P onenverkehr bei Entfernungen über 225 km, im Güter-r i über 180 km zur Anwendung kommen, da die Eisen-ei n jetzigen niedrigen Sätzen für große Entfernungen n Verlust erleidet, sofern der Reisende weit über 225 km s ut über 180 km befördert wird. Besonders den Tarif le ler Klasse 7 hielt man niedrig. Die dänische Staats-st ı einer schwierigen Lage, da sie nicht nur mit dem w b des Kraftwagens, sondern auch dem der Schiffahrt n hat. Ungünstig wird das Betriebsergebnis auch durch le e Ausnutzung der Güterwagen beeinflußt, namentlich k tverkehr und im Verkehr mit lebenden Tieren. Dies r e Folge der Ein- und Ausfuhrverhältnisse. Die Hafen-seien mehr ab, als sie empfangen, wodurch viel Leerläufe en Warming schlägt als Abhilfe vor, durch besondere re barungen, wie sie nach den neuen Tarifbestimmungen en erden können, den Verkehr nach den Hafenstädten zu tig ı.

zw ter wunder Punkt der dänischen Staatsbahn ist der beieb, der natürlich besonders kostspielig ist. Nimmt ır e Verhältnisse des Großen Belt, so ergibt sich folgen-s rden täglich 8 Doppeltouren für den Personenverkehr ßem unter normalen Verhältnissen 5 Touren für den er hr gefahren. Es wird seitens der dänischen Staats-ei Male der Satz für 40 Tarifkm zugrunde gelegt. Nach t n Professor Warming müßten gerechterweise 50 km (terverkehr und nur 30 km für den Personenverkehr le elegt werden. Die Beförderung über den Großen Belt et ı 12 Kr. für die Achse. Rechnet man einen gewissen ir eerfahrten, etwa 40 %, müßten für die Beförderung ü wagens über den Großen Belt 30 Kr. berechnet wer-ah nd die jetzigen Sätze niedriger gehalten sind.

itt Linie wird nach Ansicht von W. die Wirtschaftlich-r nischen Staatsbahn durch die zu geringen Einnahmen m tückgutverkehr beeinflußt, den er stärker als agenladungsverkehr belasten will.

eß h wendet sich W. gegen die Führung der 2. Wagen-e la die Benutzung der 2. Wagenklasse besonders zu en ibrig läßt. Er schlägt daher die Abschaffung der se uf den Seitenlinien vor.

eh bei seinen Untersuchungen allzusehr von den Selbst-ai die bekanntlich durchaus nicht immer den Tarifen de legt werden können. Gerade der Wettbewerb mit dem ag und der Schiffahrt läßt es oft vorteilhaft erscheinen, ch Fällen unter den Selbstkosten zu befördern, um nicht sa n Verkehrs verlustig zu gehen. Was die Sätze für e ltfernungen betrifft, so ist zu beachten, daß die Be-ingler meisten Personen und Güter unter 225 km bzw. lit. Diese Beförderungen sind aber nach Ansicht von W. ewinnbringend. Ob die Berechnungen von W. für e ltfernungen richtig sind, ist sogar nach Ansicht der en Staatsbahn zweifelhaft, da bei längerer Beförderung rin Mehrkosten erwachsen.

ug schwindigkeiten auf der dänischen Staatsbahn. Die zässige Geschwindigkeit beträgt auf der dänischen ah 90 km/Std. auf den Hauptlinien. Sie wird jedoch m Zuge erreicht. Auf der Küstenlinie Kopenhagen-ör beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen ro Endpunkt der Kopenhagener Boulevardbahn, auf der eschwindigkeit 45 km/Std. beträgt) und Helsingör m l. Auf der für den Verkehr nach Deutschland in ko nenden Linie Kopenhagen - Ringsted - Masnedsund be-ie Durchschnittsgeschwindigkeit 61,9 km/Std. Auf dem k Roskilde-Ringsted werden 68,4 km/Std. erreicht, zwi-Na ved und Vordingborg 65,3 km/Std. Die größte Durch-g hwindigkeit wird auf der Strecke Kopenhagen-Korsör 5 h/Std. erzielt, und zwar vom Zuge 49, der die Strecke Mi zurücklegt. Die Teilstrecke Ringsted-Sorö (14,5 km) n 1 Minuten durchfahren, was einer Geschwindigkeit von n S. entspricht.

Du chschnittsgeschwindigkeit der dänischen Schnellzüge als m 60 km/Std., die Grundgeschwindigkeit liegt nur en h höher. Bei den verhältnismäßig kurzen Strecken, die in Dänemark wegen der zahlreichen Fährenübergänge zurückgelegt werden, kann selbst bei einer gewissen Erhöhung der Geschwindigkeit keine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit erzielt werden. Die dänische Staatsbahn muß es sich vielmehr angelegen sein lassen, die Übergangszeiten mit dem Fährbetrieb möglichst zu verkürzen.

— **Polsterung in den Personenwagen 3. Kl. der dänischen Staatsbahn.** Nach der Rückkehr vom internationalen Eisenbahnkongreß in London äußerte sich der dänische Verkehrsminister Friis-Skotte einem Pressevertreter gegenüber, daß die Polsterung der Personenwagen 3. Kl. auf der Strecke Harwich-London derart seinen Beifall gefunden habe, daß er die Polsterung auch auf der dänischen Staatsbahn einzuführen beabsichtigt.

Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß in Norwegen durchweg die 3. Klasse eine leichte Polsterung aufweist und dies auch bei den neueren schwedischen Wagen für den Schnellzugverkehr zur größeren Bequemlichkeit der Reisenden eingeführt ist.

— **Frachtermäßigung in Schweden für schwedische Handelsreisende.** Die schwedische Staatsbahn hat die Genehmigung der schwedischen Regierung dafür nachgesucht, daß die jetzt geltende Frachtermäßigung von 33⅓ % für Musterkoffer, die von Reisenden oder Inhabern schwedischer Firmen als Gepäck im Gewicht von mindestens 200 kg mitgeführt werden, ohne Rücksicht auf das Gewicht gewährt wird.

— **Eine estländische Eisenbahnmaterialanleihe in England.** Wie der B. A. Z. gemeldet wird, hat das estländische Verkehrsministerium eine Eisenbahnmaterialanleihe in Höhe von 100 000 Pf. Sterling, die im Laufe von 10 Jahren zu tilgen ist, bei der englischen Firma Becos aufgenommen, die für diese Summe Eisenbahnmaterialien liefert.

— **Verkehrswesen in Südrußland.** Von und nach der Krim verkehren wöchentlich 7 Expreßzüge, 7 Passagierzüge, 3 Schnellzüge und 7 Postzüge. Zwischen Charkow, Sewastopol, Eupatoria, Simferopol und Feodosia verkehren täglich Züge. Die Dampfer der Sowtorgflot laufen auf ihren Krim-Kaukasus-Reisen wöchentlich zweimal von Odessa und zweimal von Batum kommend Feodosia, Jalta und Sewastopol an. Ein Dampfer zwischen Sewastopol und Jalta verkehrt täglich.

Die Chaussee von Sewastopol, Jalta, Aluschta ist in ziemlich guter Verfassung, sie wird fleißig instandgehalten. Die Chaussee von Bachtschisarai nach Simferopol ist in einem ganz trostlosen Zustande, wohingegen die Chaussee von Simferopol nach Aluschta gut fahrbar ist. Die Automobile und Autobusse der Krimkurso fahren mit außerordentlicher Geschicklichkeit auf den ziemlich schmalen, meist noch durch aufgeworfene Steinhaufen halb versperrten Chausseen, die sich schlangenartig bergauf und -ab hinziehen.

Die Jaltaer Bucht ist beim Ausfluß des Derekoybaches stark versandet. Seit 10 Jahren arbeitet jetzt zum ersten Mal wieder ein Bagger. Er arbeitet Tag und Nacht und ist mit seiner Arbeit schon nahe an das Ufer herangekommen. Auch der Bach selbst wird vertieft. Man will den Ausfluß durch einen Kanal in die Bucht außerhalb der Mole leiten, damit die Verunreinigung und das Versanden des Hafens gehoben wird.

— **Verminderte Kohlenförderung in Polnisch Oberschlesien.** Die Kohlenförderung hat im Monat Juli bedeutend nachgelassen. Während im Juni innerhalb 23 Arbeitstagen 1 645 903 t Kohle gefördert wurden, erreichte im Juli die Förderung bei 27 Arbeitstagen bloß 1 554 182 t. Es entfallen daher auf einen Arbeitstag im Juni 71 562 t, im Juli dagegen nur 57 562 t (im Mai 77 882 t, vor dem Kriege 107 000 t). Die Förderung ist also um 20 % gesunken. Beachtenswert ist die Ziffer der im Inland abgesetzten Kohle. Sie erreichte im Juli 1 129 882 t gegenüber von 1 120 000 t im Juni. Dagegen ist die Ausfuhr von Kohlen von 612 146 t im Juni auf 418 279 t im Juli gesunken. In letzter Zeit versuchte man polnischerseits, Kohlen nach Italien über die Tschechoslowakei und Österreich sowie über Danzig nach Übersee auszuführen, doch sind diese Versuche trotz der inzwischen eingeführten Frachtermäßigungen nicht von dem erwünschten Erfolg begleitet.

— **Fahrbegünstigung auf den tschechoslowakischen Staatsbahnen aus Anlaß der Prager Herbstmesse.** Das Eisenbahnministerium hat allen Teilnehmern der Prager Messe, die vom 6. bis 13. September stattfindet, auf sämtlichen Linien eine 33prozentige Fahrbegünstigung für Schnell- und Personenzüge bewilligt. Die Begünstigung gilt für ausländische Teilnehmer für die Fahrt nach Prag bereits vom 27. August, für die Rückreise von Prag dagegen vom 6. bis 17. September. Dieser Termin ist für die ausländischen Aussteller bis zum 23. September verlängert. Die Teilnehmer aus Rumänien und Österreich genießen bei der Rückreise eine 50prozentige Ermäßigung, während sie für die Reise nach Prag die volle Gebühr zu entrichten haben. Die Teil-

nehmer aus Südslawien haben sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt eine 50prozentige Ermäßigung. Die ausländischen Teilnehmer haben ihre Messelegitimation vor der Rückfahrt aus Prag mit der Kontrollmarke zu versehen, die sie in der Kanzlei der Mustermesse erhalten.

— Eisenbahnzusammenstoß in Bulgarien. Auf der Strecke von Sofia nach Wratzamezdra fuhr ein Personenzug auf eine haltende Lokomotive auf. Drei Personen wurden getötet, einige verwundet. Der Verkehr erlitt keine besonderen Unterbrechungen.

— Eisenbahnunfälle. Der Schnellzug Paris-Boulogne, der nachmittags 3 Uhr Paris verläßt, ist am 13. d. M. bei Amiens entgleist. Von den Reisenden sind neun getötet und etwa 150 verletzt. Die Ursache des Unfalls konnte noch nicht festgestellt werden.

Ein weiterer Unfall ereignete sich am 15. August kurz vor dem Pariser Vorortbahnhof St. Denis, indem der Amsterdam-Paris-Expreß auf einen anderen Zug auffuhr. Nach den bis jetzt vorliegenden Nachrichten sind bei dem Unglück zwei Tote und 45 Verletzte festgestellt.

— Die Neuregelung des spanischen Eisenbahnwesens. Durch einen Erlaß des Königs vom 12. Juli 1924 ist das Gesetz, das die Rechtsverhältnisse der spanischen Eisenbahnen neu regelt, in Kraft gesetzt worden. Die wichtigsten Bestimmungen der Neuordnung beziehen sich auf Veränderungen in der Zusammensetzung der einzelnen Eisenbahnnetze und auf die Beteiligung des Staats beim Eisenbahnneubau. Bei der veränderten Zusammenfassung der Netze ist der Wert der einzelnen Teile unter Zugrundelegung der Betriebsergebnisse der letzten 15 Jahre und eines Zinsfußes von 4,5 % festgesetzt worden. Beim Neubau stellt der Staat das Anlagekapital, auch für die Beschaffung des Betriebsmittelparks; das gleiche gilt für Erweiterungsbauten. Dafür kann er später die Eisenbahnen gegen Entschädigung übernehmen. Den Eisenbahngesellschaften stand es frei, ob sie sich den Bestimmungen des neuen Gesetzes unterwerfen oder ob sie ihren Betrieb auf eigene Faust fortsetzen wollten. Die zwei größten Eisenbahnunternehmen erklärten alsbald, daß sie die Neuordnung annehmen wollten, die kleineren Gesellschaften, darunter besonders diejenigen, die mit englischem Geld arbeiten, erhoben gegen die Festsetzung ihres Wertes Einspruch, indem sie geltend machten, daß in die 15 Jahre, die für die Berechnung maßgebend sein sollten, die Kriegszeit, in der keine Gewinne erzielt worden seien, hineinfiele. Schließlich ließen aber eine ganze Anzahl ihren Widerspruch fallen, und von 21 Breitspurbahnen haben sich 15, von 80 Schmalspurbahnen 34 der Neuregelung unterworfen.

Der Verwaltungsrat der Eisenbahnen hat Beträge bis zu fast einer Milliarde Mark für Neubauten und zur Erweiterung der bestehenden Anlagen bewilligt. Die Gelder kommen etwa dreißig Strecken zugute, darunter namentlich denjenigen der Madrid-Zaragoza-Alicante-Eisenbahn, der Nordbahn und der Andalusischen Eisenbahn.

Im Februar ist der Bau der 400 km langen Eisenbahn Ontaneda-Burgos-Soria-Calatayud in Angriff genommen worden; sie soll etwa 200 Mill. Mark kosten; die Regierung gewährleistet eine Verzinsung mit 5 % auf 99 Jahre. Der Bau soll fünf Jahre dauern; er wird von einem englischen Unternehmen ausgeführt. — Die Nordbahn hat die Eisenbahn Bilbao-Portugalete erworben, indem sie die Aktien mit 235 % ihres ursprünglichen Wertes bezahlt hat; eine an diese Bahn anschließende Zweigbahn nach dem Hafen Portugalete, die die Verwaltung dieses Hafens gebaut hat, ist im Januar 1925 in Betrieb genommen worden. — Von privater Seite ist eine elektrische Eisenbahn von Granada durch das Geniltal nach der Sierra Nevada gebaut worden. — Ende 1924 ist auf dem ersten Teil der Untergrundbahn in Barcelona der Betrieb eröffnet worden; Erweiterungsbauten sollen demnächst fertiggestellt werden. Der Bau einer elektrischen Eisenbahn senkrecht zur Richtung der Untergrundbahn ist im Gang.

Die spanischen Eisenbahnen haben im Jahre 1924 1,6 Mill. t Kohle angekauft, sie kommen damit für 21,33 % des Kohlenverbrauches im ganzen Lande auf. In der nächsten Zeit werden sie voraussichtlich umfangreiche Lieferungen auf Wagen und Lokomotiven ausschreiben. Bei dem Umstand, daß in den spanischen Eisenbahnen viel englisches Geld arbeitet, wird wahrscheinlich der größte Teil dieser Aufträge nach England gehen, doch ist es in der letzten Zeit auch dem deutschen Lokomotiv- und Wagenbau gelungen, die englischen Preise zu unterbieten und trotz englischer Bemühungen derartige Aufträge für Deutschland zu gewinnen.

— Eine Güteruntergrundbahn für London. Amerikanische Geldgeber betreiben den Plan, für London eine dem Güterverkehr dienende Untergrundbahn zu schaffen, ähnlich wie sie in Chicago bereits seit langen Jahren besteht. Sie soll so [illegible] liegen kommen, daß sie die vorhandenen Untergrundbah[n] berührt läßt, was wegen deren bekanntlich sehr tiefen L[age] der Verbindung mit der Erdoberfläche sehr beträchtlic[h] höhen bedingen wird. Durch die Güteruntergrundbahn s[oll] die Bahnhöfe mit den Markthallen usw. in Verbindung g[e] werden. Zunächst sollen an 20 Stellen Aufzüge zur Ver[b] mit der Erdoberfläche eingebaut werden. Die Kosten wer[den] 25 Mill. Pfd. Sterling geschätzt. Der Plan, dessen technis[che Ein]zelheiten von englischer Seite ausgearbeitet worden sind, [sind be]reits dem Verkehrsminister vorgelegt worden, dessen Äu[ßerung] abgewartet werden soll, ehe der Antrag auf Genehmig[ung der] Anlage durch das Parlament gestellt wird.

— Kriegslokomotiven in England. Bei Abschluß des [Waffen]stillstands liefen auf den englischen Eisenbahnen 51[8 Lo]komotiven für schnellfahrende Güterzüge, die nicht den [Gesell]schaften, sondern dem Staat gehörten. Von diesen wur[den im] Jahre 1919 50 Stück, in den Jahren 1924 und 1925 253 Stü[ck von] der damaligen London und Nordwestbahn und der Große[n W]bahn übernommen; 18 wurden nach Übersee verkauft, [die übrigen] warten noch auf Verwertung. Außerdem wurden na[ch dem] Kriege im Arsenal von Woolwich Schnellzuglokomoti[ven ge]baut, die mit dem übrigen Kriegsgerät verwertet werden [sollten]. 50 Lokomotiven waren fertiggestellt und sind von der S[üd]bahn übernommen worden. Für weitere 50 Lokomotiven wa[ren die] Einzelteile angefertigt, sie waren aber nicht zusammeng[esetzt]. Von diesen Teilen sind 33 Sätze verkauft, die übrigen 17 [warten] noch auf Verwertung. Die englische Regierung hat mi[t dem] Lokomotivbau geschäftlich schlecht abgeschnitten und [ist des]halb im Parlament wiederholt heftig angegriffen worden.

— Genormte Reklame. Die Anbringung von Reklamesch[ildern,] Plakaten u. dgl. an allen dazu nur irgendwie geeignet[en und] manchmal auch ungeeigneten — Flächen, hat bei den eng[lischen] Eisenbahnen von jeher eine große Rolle gespielt; man is[t] sogar häufig über das zulässige Maß hinausgegangen [und hat] alle Flächen der Bahnhofgebäude, Einfriedigungen, Stütz[en] usw. so beklebt, beschildert und bemalt, daß der Reisende [nur mit] Schwierigkeiten — zuweilen sogar überhaupt nicht — die S[child]er mit dem Namen des Bahnhofs herausfinden kann. In [Deutsch]land hat man erst neuerdings diesen Weg in nennenswert[em Um]fang beschritten, um der Eisenbahn eine neue Quelle f[ür] Nebeneinnahme zu erschließen. Die älteren Erfahrungen [in Eng]land können daher für Deutschland von besonderem We[rt sein].

Der Leiter des Werbewesens bei den Londoner Unter[grund]bahnen hat in einem Vortrag einiges aus seinen dienstlic[hen Er]fahrungen mitgeteilt. Er kommt zu dem Ergebnis, d[aß der] nächste, wichtige Schritt auf dem Gebiete des Werbewes[ens die] Normung der Anzeigen sein muß. Jetzt, sagt er, finde m[an auf] den Bahnhöfen alle Arten und Größen von Emailleschi[ldern,] eingerahmten Pappschildern, Ausstellungskästen aller [Art] und Plakate. Bei den Londoner Untergrundbahnen ist ei[ne weit]gehende Normung dieser Gegenstände im Gang, die sch[ließlich] zu vollständiger Einheitlichkeit führen soll. Weiter sol[len,] sagt der englische Fachmann, die Anzeigen besser ang[eordnet] werden, selbst auf Kosten einer Verringerung ihrer Zahl. [Regeln] für eine bessere, eine ideale Anordnung können freilic[h nicht] gegeben werden; jeder Bahnhof müsse vielmehr in die[ser Be]ziehung nach besonderen Gesichtspunkten beurteilt werde[n. Wenn] nötig, müßten z. B. alle vorhandenen Anzeigen entfer[nt und] durch neue oder solche in neuer Anordnung ersetzt wer[den].

Weiter wird die häufigere Reinigung der Anzeigen [befür]wortet. Viele Unternehmen, die die für die Reklame [ge]gebenen Flächen benutzen, würden gern einen Zuschl[ag von] 10 % bezahlen, wenn dafür ihre Anzeigen sauber und bl[ank ge]halten würden, weil sie sich davon versprächen, daß ih[re Re]klame um 50 % wirksamer wäre. Schließlich befürwor[tet der] englische Werbefachmann, daß die Plakate und Schilder [häufig] ausgewechselt werden, denn Vertrautheit mit ihrem [Anblick] nimmt ihnen ihren Reiz, und die Allgemeinheit, auf die s[ie wir]ken sollen, wünscht Abwechslung.

Fremde Erdteile.

— Zusammenschluß und Verstaatlichung bei den Eisen[bahnen] Indiens. Am 1. Juli ist, gleichzeitig mit der Verstaatlichu[ng der] Great Indian Peninsula-Eisenbahn (s. Nr. 33 dieser Zeitu[ng vom] 13. August 1925 S. 947), die Oudh und Rohilkand-Eisenba[hn mit] der Ostindischen Eisenbahn vereinigt worden. Schon [früher] hatten beide Eisenbahnen eine gemeinschaftliche Betriebs[leitung,] eine gemeinschaftliche Dienststelle für die Beschaffu[ng der] Kohle, und ihre Tarife wurden gemeinschaftlich bearbeit[et. Die] Beamten werden dabei mit in den Staatsdienst übernomm[en wer]den. Die Strecke Naini-Jubbulpore der Ostindischen Ei[senbahn] wird vom Oktober an von der Great Indian Peninsula-[Eisen]bahn betrieben werden.

— [illegible]discher Pilgerverkehr. Im Juni hat in Indien ein großes [illegible] Fest der Hindus stattgefunden, das Rath-Jatra oder [illegible]fest. Es wird mit dem größten Aufwand an Pracht in [illegible] der Bengal-Nagpur-Eisenbahn gefeiert. Hier versammeln [illegible]nderttausende von Pilgern, deren An- und Abförderung [illegible]enbahn vor eine nicht leicht zu lösende Aufgabe stellt. [illegible] so stark ist der Verkehr aus Anlaß dieses Festes [illegible] das im Verkehrsgebiet derselben Eisenbahn liegt, [illegible] Sirampore an der Ostindischen Eisenbahn. — Auf der [illegible] Nagpur-Eisenbahn verkehren zu dem Fest eine große [illegible] Pilgersonderzüge von Kharagpur nach Puri. Zahlreiche [illegible] müssen zur Bewältigung dieses Verkehrs aus anderen [illegible] herangezogen werden. Es müssen umfassende Maß- zur Verhütung von gesundheitlichen Schäden der Pilger [illegible] werden, namentlich muß für ausgiebige Bereitstellung [illegible]inkwasser gesorgt werden. Die Eisenbahn verdient an [illegible] Verkehr erhebliche Beträge, es muß aber auch anerkannt [illegible], daß sie beträchtliche Aufwendungen machen muß, um [illegible] angemessene Bequemlichkeit auf der Reise zu ge- [illegible]sten.

— [illegible]ubüberfall auf einen Eisenbahnzug in Indien. Aus Kal- [illegible]ird ein kühner Raubüberfall auf einen Eisenbahnzug ge- [illegible] wie er seit Jahren nicht mehr vorgekommen ist. Der [illegible] Kalkutta-Lucknow wurde dicht hinter der Station [illegible] 25 km vor Lucknow, von 20 bewaffneten Räubern über- [illegible] Vier Räuber besetzten die Lokomotive und die übrigen [illegible] die Reisenden und den Postwagen aus. Ein Moham- [illegible] und ein Gurkha, die Widerstand zu leisten versuchten, [illegible] niedergeschossen. Ein Engländer wurde durch einen [illegible] verwundet. Nachdem die Räuber die Reisenden voll- [illegible] ausgeplündert hatten, verschwanden sie spurlos.

— [illegible]livien. Jahrhundertfeier. Eine der wichtigsten Feierlich- [illegible] zur Begehung der 100. Wiederkehr des bolivianischen Un- [illegible]gkeitstages am 6. August war, wie der „Wirtschafts- [illegible] mitteilt, die amtliche Einweihung der Eisenbahnstrecke [illegible] Villazón, die das letzte Glied in der Verbindung zwischen [illegible] und dem 860 km entfernten argentinischen Grenzorte [illegible]Qaca bildet, der seinerseits durch die argentinische Nord- [illegible]bahn mit Buenos Aires verbunden ist; dieses wird somit [illegible]ägiger Reise von der Hauptstadt Boliviens zu erreichen [illegible] Diese Verbindung kürzt die Fahrt bis zu den europäischen [illegible] um fünf volle Tage ab.

— [illegible]uhegehälter bei den Staatsbahnen von Südafrika. Durch [illegible] Gesetz sind die Ruhegehälter der Beamten bei den [illegible]ahnen von Südafrika erheblich verbessert worden. In [illegible] wird das Ruhegehalt nicht mehr wie bisher nach dem [illegible]chnitt des Einkommens berechnet, das der Beamte wäh- [illegible] seiner ganzen Dienstzeit bezogen hat, sondern nur nach [illegible]rchschnittsgehalt der letzten sieben Jahre. Überdies ist [illegible]glichkeit geschaffen, daß der Beamte durch Zahlung [illegible] Beiträge sein Ruhegehalt erhöht. Auch sonst bringt [illegible]e Gesetz einige Verbesserungen für die Beamten.

— [illegible]hnbau in Brasilien. Im Staate Matto Grosso wird eine [illegible] lange Eisenbahn gebaut, die Cuyaba mit der Nordost- [illegible]bahn von Brasilien verbinden soll. Sie durchschneidet [illegible] Flächen fruchtbaren Landes, das sich zu landwirt- [illegible]her Nutzung, insbesondere zur Weidewirtschaft eignet. [illegible]sellschaft, die die Eisenbahn baut, arbeitet mit einem [illegible] von 5000 Contos (etwa 22 Mill. Mark), zu dem der Staat [illegible]Grosso einen Teil beigetragen hat.

— [illegible]ne elektrische Eisenbahn für Cuba. Es besteht Aussicht, [illegible]tiago de Cuba demnächst mit Guantanamo durch eine [illegible]che Eisenbahn verbunden werden wird. Geldgeber aus [illegible]reinigten Staaten von Amerika und aus Cuba selbst [illegible] zur Durchführung dieses Planes eine Gesellschaft ge- [illegible]. Außer dem Bau und Betrieb der Eisenbahn soll diese [illegible]haft auch noch die Verwertung der Wasserkraft des [illegible] Yateras übernehmen, an dem etwa 15 000 PS gewonnen [illegible] können.

— [illegible]erkehrswerbung der amerikanischen Eisenbahnen. Die [illegible]nischen Eisenbahnen haben in den ersten 4 Monaten d. Js. [illegible]tend weniger Passagiere befördert, als [illegible] gleichen Zeit des Vorjahres. Ein Teil dieses [illegible]es wird auf den scharfen Wettbewerb der Auto- [illegible]nien zurückgeführt. Um den Reiseverkehr zu be- [illegible]lanen die amerikanischen Bahnen, wie die Reichszentrale [illegible]tsche Verkehrswerbung mitteilt, für das nächste Jahr [illegible]waltige Werbekampagne durch Anzeigen in Zeitungen [illegible]tschriften. Von dem Umfange dieser Werbung kann man [illegible]ien Begriff machen, wenn man bedenkt, daß die Union- [illegible] Bahn eine Million Dollars für diesen Zweck be- [illegible]ellt hat, wie aus einer Mitteilung in der Finanzbeilage [illegible]w York Times" hervorgeht. Die Werbefonds anderer [illegible]ien stehen nicht weit hinter diesem Betrage zurück.

Wasserstraßenverkehr.

— **Schiffsverkehr in den Donaumündungen.** Nach den bisher veröffentlichten vorläufigen Angaben der Europäischen Donaukommission betrug die Gesamtzahl der in der ersten Hälfte des laufenden Jahres aus Sulina ausgelaufenen Schiffe 414 mit dem Gesamttonnengehalt von 662 487. Im Vorjahre waren die entsprechenden Zahlen (für das erste Halbjahr) 338 bzw. 621 516. Der Gesamttonnengehalt ist also bisher etwas größer, indessen ist dabei zu berücksichtigen, daß die Donau den ganzen Winter über eisfrei war.

Der Anteil der deutschen Schiffahrt ist weiter in Zunahme begriffen. In den ersten sechs Monaten 1925 liefen 28 deutsche Schiffe aus Sulina aus mit einem Gesamtraumgehalt von 61 356 t (1924: 23 und 48 748).

Für die übrigen hauptbeteiligten Staaten sind die Zahlen von Anfang Januar bis Ende Juni 1925 folgende:

	Schiffe	Tons
Griechenland	125	145 240
England	73	148 136
Italien	44	66 574
Rumänien	32	54 623
Frankreich	18	25 914

Auffallend ist der starke Rückgang der italienischen Flagge, der wohl darauf zurückzuführen ist, daß die größeren italienischen Schiffahrtsgesellschaften allmählich eingesehen haben, daß sie bei zu starker Forcierung des Schiffsverkehrs nach den Donauhäfen nicht auf ihre Rechnung kommen können.

Luftverkehr.

— **Verlängerung der Fluglinie Malmö-Berlin bis Dresden.** Die Flugzeuge der Linie Malmö-Kopenhagen-Berlin werden nach einer Mitteilung von Dansk Lufttransport bis Dresden verkehren, woselbst die Ankunft um 6 Uhr abends, die Abfahrt 7.50 morgens erfolgt. Der Fahrpreis beträgt 150 Kr.

— **Die Ergebnislosigkeit der tschechoslowakisch-polnischen Verhandlungen über Luftschiffahrt.** Wie bekannt, hätte demnächst eine Flugverbindung zwischen Wien und Krakau eröffnet werden sollen. Die erforderliche Genehmigung zum Überfliegen des tschechoslowakischen Gebietes wurde jedoch bis jetzt nicht erteilt. Die diesbezüglich eingeleiteten Verhandlungen zwischen Polen und der Tschechoslowakei sind bereits zweimal gescheitert. Die Tschechoslowakei fordert beim Überfliegen des tschechoslowakischen Gebietes eine Zwangslandung in Brünn und begründet dies damit, daß bei künftigen Verhandlungen mit Deutschland kein Präzedenzfall eines Überfliegens des tschechoslowakischen Gebietes ohne Landung vorliegen soll.

— **Flugverbindungen aus der Tschechoslowakei nach Italien und dem nahen Orient.** Mit 1. Oktober wird der Flugverkehr zwischen Triest und Turin durch die Società Italiana servici aerei eröffnet. Den Dienst werden Hydroplane versehen, die stets vier Reisende aufnehmen können. Auf dem Wege werden Venedig und Mailand berührt, wo zu diesem Zwecke große Flughäfen errichtet werden. In Mailand wird eine Flugverbindung einerseits nach Genua und von hier nach Barcelona, andererseits nach Konstantinopel über Brindisi hergestellt. Mit Rücksicht auf die projektierte Fluglinie Prag-Wien-Triest, auf welcher bereits Versuche mit gutem Erfolg vorgenommen wurden, wird die Abfahrt von Triest nach Mailand im Anschluß an diese projektierte Fluglinie erfolgen. Dadurch erhält die Tschechoslowakei günstige Flugverbindungen mit den wichtigsten Städten Italiens, Spaniens und der Türkei.

— **Erweiterung des dänischen Luftverkehrs.** Auf S. 895 d. Ztg. wurde von dem Plane einer Fluglinie Kopenhagen-Jütland berichtet. Jetzt verlautet, daß auch die dänische Flugverkehrsgesellschaft Dansk Lufttransport, die mit Junkers zusammenarbeitet, eine Linie Kopenhagen-Aarhus einrichten will, während das andere Konsortium unter Beteiligung der Kommunalverwaltungen von Kopenhagen und Aarhus mit Dansk Luftfartselskab (steht in Verbindung mit dem deutschen Aero-Lloyd) gemeinsam arbeitet. Dansk Lufttransport will Junkersmaschinen einsetzen und die Linie von Kopenhagen über Aarhus nach Renders, Aalborg und Esbjerg führen. Man rechnet auf Unterstützung der Kommunalverwaltungen, hofft aber ohne private Hilfe auszukommen. Durch die Einbeziehung mehrerer Städte erwartet man eine größere Rentabilität. Vorläufig befindet sich sowohl das Projekt der Dansk Lufttransport wie des konkurrierenden Konsortiums noch im vorbereitenden Stadium, da erst die erforderlichen Landungsplätze usw. gebaut werden müssen, so daß mit einer Eröffnung dieser Linien in diesem Jahre kaum mehr zu rechnen ist. Auch Dansk Luftfartselskab beabsichtigt die Einrichtung einer Linie Kopenhagen-Esbjerg.

Dansk Luftfartselskab eröffnete kürzlich eine neue Fluglinie Kopenhagen-Hamburg mit Abfahrt von Kopenhagen um 7 Uhr morgens und Ankunft in Hamburg um 9 Uhr, wo der Anschluß an die kgl. holländische Luftlinie nach Amsterdam erreicht wird, und weiteren Anschluß nach London und Paris. Die Fahrzeit Kopenhagen-London bzw. Paris beträgt 12 Std., der Preis bis Amsterdam 165 Kr., von Amsterdam bis London bzw. Paris 45 Gulden. Die Rückfahrt von Hamburg erfolgt 6 Uhr abends und die Ankunft in Kopenhagen 8 Uhr abends.

— **Paris-Newyork.** Nach einer Meldung aus Brüssel will Ende August einer der bedeutendsten französischen Flieger, François Coli, ohne Zwischenlandung von Paris nach Newyork fliegen. Sein Begleiter soll Paul Tarascon sein.

Die Meldung ist nach den „D. L. V.-Nachrichten" nicht unwahrscheinlich, nachdem erst vor wenigen Tagen die Flieger Drouhin und Landry mit einem Fluge von 45 Stunden 11 Minuten und 59 Sekunden Dauer und 4400 km Länge zwei neue erstaunliche Weltrekorde aufgestellt haben. Das zu diesem Rekordfluge benutzte Flugzeug war ein Farman-Doppeldecker mit 500 PS-Farman-Motor; das Gesamtgewicht des Flugzeuges betrug beim Start 6500 kg. Drouhin und Landry sind Zivilpiloten. Drouhin hatte bereits 1924 mit Coupet zusammen den Dauerweltrekord aufgestellt und war Sieger im „Tours de France" für Kleinflugzeuge, während Landry 1923 Sieger im „Grand Prix" des Aero-Klubs von Frankreich wurde.

Kraftwagenverkehr.

— **Kraftwagenverkehr der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn.** Die Aussichtskraftwagen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn über die „Route des Alpes et du Jura" verkehren auch in diesem Sommer wieder. Eine Neuerung ist dabei ein Schnelldienst, mit dessen Hilfe die Fahrt Nizza-Chamonix und umgekehrt in zweiundeinhalb Tagen zurückgelegt werden kann.

Allgemeines.

— **Übernahme Spitzbergens durch Norwegen.** Am 14. August wurde Spitzbergen von der norwegischen Regierung übernommen. In feierlicher Weise wurde erklärt, daß der Name der Inselgruppe von nun an „Svalbard" sein werde. Gegen diese Namensänderung ist von schwedischer Seite Protest erhoben worden. Spitzbergen ist für Norwegen besonders der Kohlenlager wegen von Wert. Spitzbergen war bis 1920 herrenloses Gebiet. Auf den Konferenzen von 1910 und 1912 war der alte Vertrag zwischen Rußland und Schweden-Norwegen von 1872 ausdrücklich bestätigt und eine internationale Verwaltung eingesetzt worden. Nach dem Zusammenbruch Rußlands setzte Norwegen seine Ansprüche durch. 1920 sprachen ihm die Alliierten unter russischem Protest die Souveränität zu, die nach einer Übergangsperiode jetzt durch die Flaggenhissung in Kraft getreten ist.

Rechtspflege.

— **Entsprechend der Ansicht des Reichsversicherungsamts ist entgegen er früheren Praxis des Reichsgerichts anzunehmen, daß in der Unfallversicherung ein Unfall immer nur im Betriebe eines Unternehmers eintritt, für die Unfallentschädigung also nur ein Versicherungsträger in Frage kommen kann. Die Bindung der Gerichte an den Bescheid über die Entschädigungsberechtigung nach § 1543, Abs. 1 der Reichsversicherungsordnung hat daher die Bedeutung, daß die Gerichte auch niemals feststellen können, daß der Unfall noch im Betriebe eines anderen Unternehmers eingetreten ist.** (Reichsgericht 27. 6. 25 — IV. 14/1925 — Breslau, in Sachen Tiefbauberufsgenossenschaft gegen Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.) Am 13. April 1920 ist auf dem Bahnhof Beuthen (Oberschles.) die ledige Arbeiterin D. tödlich verunglückt. Die D. war bei dem Tiefbauunternehmer K. in Beuthen beschäftigt, der durch Vertrag mit der Eisenbahn die auf dem Bahnhof Beuthen erforderliche Umladung von Bahnfrachtgütern von der Hauptbahn zur Schmalspurbahn und umgekehrt übernommen hatte.

Durch Bescheid der Klägerin vom 19. November 1920 wurde die Entschädigungsberechtigung der D. und deren hinterlassenen unehelichen Kindes anerkannt und zugleich ausgesprochen, daß die Eisenbahn nicht als Unternehmerin des Betriebes, in dem die D. verunglückte, anzusehen sei. Die Klägerin nimmt deswegen die Beklagte aus § 1542 RVO., §§ 1, 3 Reichshaftpflichtgesetz auf Ersatz ihrer bereits gemachten und künftighin zu bestreitenden Aufwendungen in Anspruch. Die Beklagte steht auf dem Standpunkt, daß sie gleichfalls Betriebsunternehmerin im Sinne der §§ 633, 898 RVO. gewesen sei und die im Rentenbescheide getroffene gegenteilige Feststellung die Gerichte nicht binde. Die beiden Vorderrichter haben der Klage stattgegeben.

Die Revision hält von dem Standpunkt der Beklagten au[s] sie gleichfalls Betriebsunternehmerin der Verunglückte[n ge]wesen sei, die im Bescheide vom 19. November 1920 getr[offene] gegenteilige Feststellung für überflüssig und unerheblich. [Für] die Anerkennung der Ersatzpflicht der Klägerin hätte die [Fest]stellung genügt, daß die Verunglückte im Betriebe des Tie[fbau]unternehmers K. beschäftigt gewesen sei. Die im Beschei[de ge]troffene Entscheidung beruhe daher nicht auf der Verneinun[g der] Unternehmereigenschaft der Beklagten. Schon aus [diesem] Grunde könne diese negative Feststellung für die Gerichte [nicht] bindend sein. Sie sei auch nur getroffen worden, um der Klä[ge]rin den Rückgriff auf die Beklagte zu ermöglichen. Der Klä[ge]rin stehe deswegen die Einrede der Arglist entgegen.

Die Voraussetzung, von der hiernach die Revision au[sgeht], daß im Sinne der Reichsversicherungsordnung der Unfall [sich] im Betriebe mehrerer Unternehmer ereignet haben könne, [steht] im Einklang mit Entscheidungen des früheren VI. Zivil[senats] (RG. Band 74, S. 223; Band 97, S. 206; Band 98, S. 252) [Im] Gegensatz hierzu vertritt das Reichsversicherungsamt in [ihrer] Entscheidung I a 1352/24 vom 16. März 1925 die Auffassung, [daß] es im Verhältnis zum Verletzten versicherungsrechtlich [immer] nur einen Unternehmer geben kann. Nach dem ganzen Au[fbau] der Unfallversicherung sei es begrifflich ausgeschlossen, [daß] dem Versicherten gegenüber mehrere Versicherungsträger [für] die Unfallentschädigung in Frage kommen könnten. De[m ent]sprechend stehe auch versicherungsrechtlich dem Verl[etzten] immer nur ein Unternehmer gegenüber. Hieran ändere au[ch die] Vorschrift des § 1739 RVO. nichts. Sie wolle lediglich zw[ischen] den beteiligten Versicherungsträgern einen vermögensrecht[lichen] Ausgleich zulassen, wenn die Beschäftigung, bei der si[ch der] Unfall ereignet hat, für mehrere bei verschiedenen Ver[siche]rungsträgern versicherten Betrieben stattgefunden hat. Di[e An]sprüche des Verletzten wurden hierdurch aber nicht berü[hrt].

Der erkennende Senat schließt sich diesen Ausführunge[n des] Reichsversicherungsamtes an. Dies führt zu einer Erweit[erung] der bisher vom erkennenden Senat in Übereinstimmung mi[t dem] früheren VI. Zivilsenat bei Ansprüchen aus § 1542 RVO. [ange]nommenen Bindung der Gerichte an die im Feststellungsbe[scheid] getroffene Entscheidung. Nach § 1543 Abs. 1 RVO. sin[d bei] solchen Ansprüchen die Gerichte an die Entscheidung de[s Be]scheides darüber gebunden, ob und in welchem Umfang [der] Versicherungsträger zu Leistungen verpflichtet ist. Diese [Ent]scheidung umfaßt, wie bisher schon angenommen wurde, [auch] die Bestimmung des Betriebsunternehmers, nach dem sic[h die] Feststellung des entschädigungspflichtigen Versicherungsträ[gers] richtet. Dagegen blieben die Gerichte frei in der Annahme, [daß] auch ein Dritter Betriebsunternehmer ist. Nur dann wurde [eine] solche Annahme nicht zugelassen, wenn in dem Bescheide [eine] entgegenstehende Feststellung getroffen war (RG. Ban[d ...] S. 323; Bd. 97, S. 206; Warneyer 1925, Nr. 48). Auf diese [nega]tive Feststellung kann es jedoch für die Bindung der Ge[richte] nicht ankommen, wenn versicherungsrechtlich nur ein Betr[iebs]unternehmer vorhanden sein kann. Die die Gerichte bin[dende] Bestimmung des Betriebsunternehmers schließt schon für [sich] allein die Annahme aus, daß ein anderer Betriebsunternehm[er ...]

— **Werden Gegenstände als Reisegepäck aufgegeben, die i[n...] als solches anzusprechen sind, so tritt Verwirkung des E[rsatz]anspruchs ein.** Erneute Begründung dieses schon frühe[r vom] Reichsgericht vertretenen Standpunktes. Die Verwirkun[g er]greift nur den Teil des Kofferinhalts, der kein Reisegepäc[k ist]. (RG. 23. 5. 25. — I 441/24 — Köln.)

Aus den Gründen: Die Revision rügt: Es sei der B[egriff] des Reisegepäcks verkannt. In jedem Falle werde auch di[e Be]klagte nicht dadurch von ihrer Haftung befreit, daß der I[nhalt] der Sendung nicht Reisegepäck im Sinne der Eisenbahnverk[ehrs]ordnung wäre. Die letztere Rüge ist in der allgemeinen Fa[ssung] nicht begründet. Der Senat hat sich mit der Frage, welche [Fol]gen es habe, wenn als Reisegepäck Gegenstände aufgegeben [wer]den, welche nicht dazu gehören, ob insbesondere dann die [Haf]tung der Bahn für Verlust usw. entfalle, bereits in dem in [RG.] Bd. 97 S. 109 f. veröffentlichten Urteil vom 5. November 191[9 be]faßt und die Haftung in eingehenden Ausführungen vern[eint]. Er hat das einmal aus dem Wortlaut des § 35 EVO. gefo[lgert] und ferner aus der Bestimmung des § 96 daselbst. Ob die er[ste] Begründung aufrecht zu erhalten ist, kann dahingestellt blei[ben]. Der 2. Grund erscheint aber auch nach erneuter Prüfun[g zu]treffend. Die Angriffe, die von v. d. Leyen und Senkpie[hl in] J. W. 1920 S. 780 und 428 dagegen erhoben sind, greifen [nicht] durch. Daß die Bestimmung des § 96 EVO. überhaupt auc[h auf] Reisegepäck Anwendung findet, ergibt sich aus § 35 Abs. [...] selbst. Zweifelhaft kann sein — und in dieser Richtun[g be]wegen sich auch die gegen das Urteil erhobenen Angriffe — [ob] § 96 EVO. nicht nur die im § 54 EVO. bezeichneten, von der [Be]förderung ausgeschlossenen oder zu ihr nur bedingungsweis[e zu]gelassenen Gegenstände im Auge hat, ob Gegenstände, die [nicht] als Reisegepäck aufzufassen sind, von der Beförderung als s[ol...]

...lossen sind und ob eine unrichtige Bezeichnung darin ...ß diese Gegenstände als Reisegepäck aufgegeben werden. ...racht der allgemeinen Fassung und des Zwecks der Be...g muß angenommen werden, daß sie sich nicht nur auf ...lich von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände ... sondern auch auf solche, die von gewissen Arten der ...ung ausgeschlossen sind. Der gesetzgeberische Zweck, ...der Bestimmung geführt hat, ist in beiden Fällen der ... Die Bestimmung will verhüten, daß solche Gegenstände ...rdnung zuwider zur Beförderung aufgegeben werden, ... die Beförderung durch eine sachlich unrichtige Bezeich...reicht wird, weil die Bahn praktisch zu einer Nach... nicht in der Lage ist. Sie sucht den Zweck dadurch zu ..., daß sie, gewissermaßen als Abschreckungsmittel und ...hre Haftung für diese Sachen ausschließt. Die von ...el, Haftung der Eisenbahn, 3./4. Aufl. S. 54, der zu dem...ndergebnis kommt, vertretene Ansicht, es solle das sich ...r bestimmungswidrigen Auflieferung für die Bahn er... Risiko verhütet werden, erscheint nicht zutreffend. ...t der Beförderung der im § 54 EVO. an erster Stelle auf...n, dem Postzwang unterliegenden Gegenstände ist ... höheres Risiko nicht verbunden und ebensowenig ... mit denjenigen, deren Beförderung nach gesetzlicher ...ft oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ...h die weiteren in der früheren Entscheidung des Senats ...ten Erwägungen sprechen für die weitere Auslegung. ...stehungsgeschichte des § 96 EVO. läßt irgendeinen ... Rückschluß auf seine Auslegung nicht zu.

...schlossen von der Beförderung als Reisegepäck sind ...d Gegenstände, die den Anforderungen des § 30 EVO. ...e sprechen. Es ist das zwar nicht ausdrücklich im Gesetz ..., olgt aber aus der Bestimmung, daß eben nur Gegen...ewisser Art als Reisegepäck aufgegeben werden dürfen. ...ser Aufgabe liegt aber auch die Angabe, daß das Auf... Reisegepäck sei, und damit eine unrichtige Bezeich...enn das Gesetz sagt, daß der Reisende gewisse Gegen... als Reisegepäck" aufgeben kann und daß das Reise...urch seine Verpackung als solches kenntlich sein muß, ...er Reisende, wenn er Gegenstände so verpackt und sie ...gepäck aufgibt, der Bahn kund, daß die Verpackung ...egenstände enthält.

... mit anderen, zur Beförderung zugelassenen Gegen...n einheitlicher Verpackung zugleich solche versendet, ... so versendet werden dürfen, so entfällt die Haftung ... für die letzteren, nicht auch zugleich für die ersteren. ...ch Eger, EVO. § 96, A. 504, Staub HGB. § 467 A. 5 ...nagel a. a. O. S. 50. Denn die außerordentliche Be...; des § 96 EVO. will eben nur die Gegenstände treffen, ...nrecht zur Beförderung gebracht sind.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 960 und 965.)

B...cht über die Berliner Eisenbahntechnische Tagung und A...stellungen 1924[1]). Den Teilnehmern an der in der Zeit ...21 ...is 27. September 1924 in Berlin abgehaltenen Eisenbahn...en Tagung, wie den Besuchern der damit verbundenen ...technischen Ausstellungen in Seddin und in der Tech...ochschule zu Berlin wird das jetzt vorliegende Pracht-...isenbahnwesen" hochwillkommen sein, in dem ... gesamte Arbeitsfeld dieser Veranstaltungen ausführlich ...ist. Insbesondere sind darin auch die sämtlichen Vor-... Erörterungen mit allen Bilddarstellungen, nach Stoff-...geordnet, im Wortlaut wiedergegeben; es ist eine wahre ...e für eisenbahntechnische Studien. Auch den der ...erngebliebenen ist es nunmehr ermöglicht, mit Muße in ...eise recht schwierigen Stoff einzudringen, der auf der ...— wie nicht anders möglich — manchmal allzuschnell ...Zuhörer abgewickelt werden mußte. Das Sammelwerk ...nkmal der gewaltigen Geistesarbeit, die auf der einzig...agung in Wort, Bild und Durchführung vereinigt war. ...vorbereitenden Arbeiten und den Verlauf dieser Tagung ...damit verbundenen Ausstellungen sind die Leser seiner...oßen Zügen unterrichtet worden[2]).

...eitwort erinnert Professor C. Matschoß daran, daß die ...erufen war, um diejenigen Teile des durch den Begriff ...n" umspannten großen Arbeitsgebietes zu verkörpern, die in ihrer neuesten technischen Entwickelung wirtschaftlich günstige Ergebnisse versprachen. Diese Hauptforderung war durchaus begründet in dem durch schwere Kriegslasten bedrückten heutigen Deutschland, die zu einem wesentlichen Teil mit von der Reichsbahn getragen werden sollen. Raum für die Behandlung von Luxuseinrichtungen des Reisens war nicht vorhanden. Auch Aufgaben, die allzuweit in die Zukunft weisen, konnten nur kurz gestreift werden.

Es darf ins Gedächtnis zurückgerufen werden, daß sich die Veranstaltung in sechs Gruppen gliederte: Vorträge, Bremsversuchsfahrten, Besichtigungen, Ausstellungen, Filmvorführungen und gesellige Veranstaltungen. Über den Verlauf all dieser Darbietungen erstattet Matschoß rückblickend nochmals kurzen Bericht. Wir erfahren, daß über 5000 Eisenbahnfachleute an den wissenschaftlichen Verhandlungen teilnahmen, unter denen sich über 500 führende Ingenieure des Auslandes befanden, und zwar aus folgenden Ländern: Schweiz, Holland, Schweden, Dänemark, Norwegen, England, Spanien, Italien, Ungarn, Tschechoslowakei, Jugoslawien, Rumänien, Polen, Rußland, Finnland, Lettland, Estland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Chile, der Türkei, Japan und China. Die gleichfalls trefflich durchgeführte Seddiner Ausstellung ist von rd. 370 000 Personen besucht worden, von denen etwa zwei Drittel Beamte der Reichsbahn waren; die lehrreiche Ausstellung in der Technischen Hochschule wurde von 20 000 Personen besichtigt. Der ausgesprochene Zweck der Tagung und der Ausstellungen, das Eisenbahnwesen zu fördern und weite Kreise mit den neuesten Errungenschaften der Technik bekannt zu machen, ist aufs beste erreicht worden.

Der Raum gestattet nicht, auf die Fülle der in dem Buche vereinigten Einzelabhandlungen näher einzugehen; sie können im nachstehenden nur in kurzer Zusammenfassung in Erinnerung gebracht werden. Aber auch diese Zusammenfassung läßt das außerordentlich reiche Programm erkennen, das auf der Tagung bewältigt wurde. Das Werk ist in zehn Hauptabschnitte gegliedert, deren erster die Lokomotiven zum Gegenstande hat, deren Formen in neuester Zeit größte Mannigfaltigkeit aufweisen. Wagner, Berlin, verbreitet sich über die Wege zur wärmetechnischen Verbesserung der Lokomotiven, Steffan, Wien, über die neueren Bestrebungen im österreichischen Dampflokomotivbau. Lorenz, Essen, zeigt in einem durch Bilddarstellungen erläuterten Vortrage die im Bau von Dampfturbinenlokomotiven mit Kondensation beschrittenen Wege und Reichel, Berlin, in ausführlicher Weise die Gestaltung elektrischer Lokomotiven.

Im zweiten Hauptabschnitt sind Sonderantriebe der Bahnen behandelt. Dazu ist zunächst die von Lomonossoff, Rußland, entworfene Thermolokomotive gerechnet, über die er sich eingehender verbreitet. Fleck, Berlin, behandelt den Sauggasbetrieb für Eisenbahnwagen, Flügel, München, die Seilstrecken im regelspurigen Verkehr[3]).

Der dritte Hauptabschnitt beschäftigt sich mit dem Güterverkehr. Er enthält Darlegungen von Laubenheimer, Berlin, über die Organisation des Gütermassenverkehrs unter Verwendung von Großgüterwagen mit Selbstentladung, und von Schwab, Düsseldorf, über Stück- und Massengüterverkehr sowie Zubringerverkehr auf den Straßen- und Kleinbahnen.

Im vierten Hauptabschnitt ist von berufener Stelle über den elektrischen Bahnbetrieb vorgetragen. Wechmann, Berlin, hat über den Betrieb auf elektrischen Hauptbahnen, Ph. Pforr, Berlin, über die Aussichten der elektrischen Zugförderung auf den Eisenbahnen, Dittes, Österreich, über die elektrische Zugförderung auf den österreichischen Bundesbahnen, Thormann, Bern, über den elektrischen Betrieb schweizerischer Bahnnetze und dessen Wirtschaftlichkeit, Oefverholm, Stockholm, über die Einrichtungen für Bahnfernmeldeleitungen längs der Wechselstrombahnen, Naderer, München, über Fahrleitungen, und Kallir, Wien, über Fernleitungen (Leitungen zwischen Kraftwerk und Unterwerken) vorgetragen.

Als Zubehör- und Hilfsteile der Fahrzeuge sind im fünften Hauptabschnitt von Staby, München, zunächst die Eisenbahnbremsen und ihre wirtschaftliche Bedeutung erörtert; er berichtet über den derzeitigen Stand des Bremswesens, geht auf die Mängel des Handbremsbetriebes ein, würdigt die Arbeiten und Verdienste des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen um die Einführung der durchgehenden Bremse bei Güterzügen, und berichtet über die diesbezüglichen Versuchsausführungen unter Heranziehung der verschiedenen näher bezeichneten Bremsbauarten. Wie sich schließlich die Deutsche Reichsbahn zur Einführung der Kunze-Knorr-Bremse als durchgehende Güterzugbremse entschloß, ist allgemein bekannt. Ihrem Beispiele folgten Österreich und Ungarn sowie Schweden. Über das zeitgemäße Thema: „Kugel- und Rollenlager für Eisenbahnfahrzeuge" berichtet Laubenheimer, Berlin, unter besonderer Berücksichtigung der Wälzlagerversuchsbauarten der Deutschen Reichsbahn und der Bedeutung der Wälzlager für elektrisch betriebene Fahrzeuge.

---

[1]) S...derausgabe der Zeitschrift des Vereines Deutscher In...eur... Schriftleiter C. Matschoß. Mit 892 Textabbildungen, ...ffarbigen und sieben einfarbigen Tafeln. 1925. VDI-...G. m. b. H., Berlin SW 19. Preis 28,— ℳ. Die Mit-...er ...s Vereines Deutscher Ingenieure erhalten das Buch ...25,— ℳ.

[2]) Z... ...gl. Jahrgang 1924, Nr. 12, Seite 213, Nr. 22, Seite 408, ...ite 649, Nr. 38 Leitaufsatz und Seite 734, Nr. 39 Seiten ...53, Nr. 40 Seiten 776 bis 778 und Nr. 41 Seite 800.

[3]) Die Namen der letztgenannten beiden Verfasser sind im Inhaltsverzeichnis leider vertauscht.

„Bei der außerordentlichen Bedeutung, die die Wälzlagerfrage für das Eisenbahnwesen hat, und bei dem großen Interesse, das sämtliche Eisenbahnverwaltungen den groß angelegten Versuchen der Deutschen Reichsbahn, die bereits 2000 Radsatzlager außer den Motorenlagern beschafft hat, entgegenbringen, war der deutschen Wälzlagerindustrie hier eine Gelegenheit geboten, vor aller Welt den hohen Stand ihrer Leistungsfähigkeit zu zeigen. Dem Wälzlager wird, nach allen Anzeichen zu schließen, ein großer Erfolg beschieden sein.“ Dem letzten Satze des Vortragenden ist rückhaltlos zuzustimmen.

Interessant sind demgegenüber die Ausführungen von Schulze, Berlin, über „Gleitlager“. Er gelangt zu dem Schlusse, „daß die Frage der Gleitlager bei den Eisenbahnfahrzeugen zum Teil sehr im Argen steckt, aber durchaus nicht so hoffnungslos ist, daß man meinen könnte, das veraltete Verfahren, zwei Metallflächen nur unter Zwischenschaltung eines Ölfilms unmittelbar aufeinander gleiten zu lassen, müsse schleunigst verlassen werden. Von manchen Seiten ertönt schon der Ruf: Freie Bahn für die Kugel- und Rollenlager. Ich denke, den Kugel- und Rollenlagern kann ihr Platz ruhig eingeräumt werden, ohne daß wir uns aber von der Pflicht drücken dürfen, die Gleitlager an den Stellen, wo sie den Vorrang verdienen, so durchzubilden, daß man eine befriedigende Betriebsweise erwarten kann. Die Rollen- und Kugellager haben auch ihre Kinderkrankheiten gehabt, und sie haben ihren Herstellern manche Schwierigkeit und Enttäuschung bereitet. Wenn für die Herstellung der Gleitlager nur ein Bruchteil der Sorgfalt und Genauigkeit verwendet wird, die heute bei Anfertigung und Zusammenbau der Kugel- und Rollenlager notwendig sind, dann kommen wir schon ein gutes Stück weiter“.

Weitere Einzelfragen sind behandelt von Caracristi, New York, der über Kohlenstaubfeuerung für Lokomotiven, von Seley, Chicago, der über allgemeine Betriebserfahrungen und die Behandlung der Feuerbüchsen aus weichem Flußeisen und von Rüker, Wien, der über das Hartgußrad und seine Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb vortrug.

Von den Betriebsmitteln wendet sich das Programm nunmehr im sechsten Hauptabschnitt dem Signal- und Sicherungswesen zu. Van Driel van Wageningen berichtet über das niederländische Signalwesen, Balliet, New York, über die amerikanischen Sicherungsverfahren und die drüben üblichen Stellwerkanlagen und Vorrichtungen zur Zugüberwachung (train control). In den Erörterungen zum letzteren Vortrage ist auf die Fortschritte in der Einführung des selbsttätigen Signalwesens in Deutschland hingewiesen. „Dank der Einsicht unserer Aufsichtsbehörden und der Pionierarbeit deutscher Ingenieure auf diesem Gebiete sind hier schon erfreuliche Fortschritte erreicht. Mit einer durchaus zeitgemäßen Abhandlung über „Drahtlose Telephonie im Verkehr mit fahrenden Zügen“ beschließt Hampke, Altona, den sechsten Hauptabschnitt.

Der siebente Abschnitt verbreitet sich über den neueren Stand des Verschiebewesens. Blum, Hannover, berichtet über Verschiebebahnhöfe, Bäseler, München, über verkürzte Weichenstraßen, ein Gebiet, auf dem er sich hervorragende Verdienste erworben hat; seinem Vortrage sind drei wertvolle Gleistafeln beigegeben. Müller, Dresden, bringt Betriebspläne für Verschiebebahnhöfe; auf die hierzu gehörige große fünffarbige Tafel, einen Betriebsplan für Verschiebebahnhöfe in übersichtlichster Form darstellend, sei besonders hingewiesen. Frölich, Essen, behandelt Verschiebeanlagen mit Gleisbremsen, gleichfalls unter Beigabe ausgezeichneter Tafeln. Kürzer sind von Simon-Thomas, Utrecht, die Gefällbahnhöfe und von Risch, Braunschweig, die Personenbahnhöfe behandelt.

Im achten Hauptabschnitt finden sich Vorträge über die Werkstätten und die Normung der Fahrzeuge, und zwar über Werkwirtschaft der Deutschen Reichsbahn von Kühne, Berlin, über den Gedanken der Großfertigung in Eisenbahnwerkstätten von Martens, Berlin, über Eisenbahnwerkstätten von Sabelström, Schweden, über das Vermessen von Lokomotiven in Eisenbahnausbesserungswerken von Baßler, Berlin, über Normung, Typisierung und Spezialisierung im Lokomotivbau von Fuchs, Berlin — mit einer großen Zahl trefflicher Abbildungen —, über Vorrats- und Austauschbau bei Lokomotiven von Iltgen, Berlin, über Vorrats- und Austauschbau bei Wagen von Klein, Berlin, über Normalisierung und Austauschbau im Straßenbahnwesen von Goetz, Leipzig, und endlich über Normung und Austauschbau im Kleinbahnwesen von Semke.

Schwierige Fragen der Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes sind von Tecklenburg, Berlin, im neunten Hauptabschnitt behandelt, der sich mit den Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und Maßnahmen zur Besserung des Wirkungsgrades befaßt. „Erst die Einordnung in die großen Zusammenhänge des Gesamtbetriebes kann die Voraussetzungen dafür schaffen, daß im Zusammenwirken aller Teile der Bestwert für die Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens erreicht wird. Diesen Gedanken zur Geltung zu bringen, die Unterordnung der Teilfragen unter die Bestrebungen des Ganzen zu erzwingen, ist die schwerste, aber zugleich auch die vornehmste Aufgabe von allen, die die Sorge um die Wirtschaftlichkeit des Unternehm[...] lösen gibt.“

Der zehnte Hauptabschnitt beschäftigt sich in sein[...] schnitten Oberbau, Brückenbau und Tunnelbau wieder [...] Strecke. Er bringt Vorträge von Herwig, Berlin, über di[...] sichtigte Ausgestaltung des deutschen Oberbaues, von [...] terle, Stuttgart, über die wirtschaftlichen Vorteile der [...] lichen Ausgestaltung von Eisenbahnbrücken, von Str[...] Moskau, über die Ergebnisse der Brückenuntersuchun[...] Rußland in den Jahren 1919 bis 1924. Kommerell, Ber[...] richtet über wissenschaftliche Grundlagen für Neubau u[...] stärkung der Brücken, Simonsson, Gotenburg, über Verst[...] von eisernen Brücken durch Einbau in Beton, Eibner, M[...] über Forschungsergebnisse auf dem Gebiete der Sonderar[...] für Reichsbahnzwecke. Mit einem wertvollen und durc[...] reiche Abbildungen erläuterten Beitrag über Unterwasse[...] mit Grundwasserabsenkung beschließt Kreß, Berlin, die[...] der Vorträge. Er behandelt insbesondere die Bauweis[...] beim Bau der in den Jahren 1910 bis 1922 ausgeführt[...] Unterwassertunnel für die Berliner Untergrundbahnen [...] wandt sind. „Der Bau dieser Tunnel hat gezeigt, daß d[...] weise mittels Grundwasserhaltung für die Berliner Verh[...] richtig ist. Zahlreich waren die Erfahrungen, die da[...] macht wurden. Die Bauweise steht noch mitten in ihr[...] wicklung, und es ist kein Zweifel, daß neue Spree- oder [...] tunnel neue Fortschritte bringen werden. Namentlich ist [...] Grundwasserhaltungs-Bauweise, die in starkem Fortsch[...] griffen ist und noch manche Erleichterung für den Unter[...] tunnelbau bringen wird.“

Viele der vorstehend genannten Vorträge gaben A[...] bemerkenswerten Erörterungen, die in dem Buche vollin[...] wiedergegeben sind. Der Leser erhält somit ein g[...] Spiegelbild über den gesamten Verlauf der großangelegt[...] gründigen Veranstaltung.

Auf die am 19. Oktober 1924 geschlossenen Eisenba[...] nischen Ausstellungen in Seddin und in der Technischen [...] schule zu Berlin ist Schaedle, Steglitz, in einem An[...] kürzer eingegangen. Zu erwähnen ist noch der von V[...] Aachen, zusammengestellte Literaturnachweis, d[...] Stoffgebieten gegliedert, eine gute Übersicht über di[...] deutsche Literatur des Eisenbahnwesens bietet.

In dem umfangreichen Sachregister tritt die Fülle des [...] delten Stoffes nochmals eindringlich zutage. Diese Zus[...] stellung wird beim Aufsuchen bestimmter Gegenstände w[...] Dienste leisten.

Außer diesem 393 Seiten umfassenden amtlichen Teile [...] das Werk noch 223 Seiten Anzeigen, die mit den de[...] Erzeugungsstätten für den Eisenbahnbedarf aufs beste b[...] machen. Man hat hier zuerst die Aussteller auf überau[...] reichen, geschickt angeordneten Werbeblättern zu Wort k[...] lassen; auch dieser Teil des Buches ist von hohem Wert[...] Erzeugungsstätten von Nichtausstellern für das Eisenbah[...] macht der zweite Anzeigenteil bekannt.

Mit der Herausgabe des ausgezeichneten Werkes, da [...] nur der Eisenbahnfachmann, sondern jeder mit dem Ve[...] wesen irgendwie in Berührung kommende Techniker [...] sollte, hat sich der ungemein rührige großzügige Verei[...] scher Ingenieure ein ganz besonderes, bleibendes Verdie[...] worben. Als Nachschlagebuch ist das Werk nahezu un[...] lich. Es steht jedoch nicht nur sachlich auf der Höhe, a[...] drucktechnische Ausführung ist in jeder Beziehung vor[...] Derartig sauber ausgeführte geometrische und schaub[...] Darstellungen zu sehen, ist immer ein Genuß. Besonde[...] vorzuheben wäre noch, daß der Preis des Prachtwerk[...] messen an seinem Umfange und der Gediegenheit des [...] außerordentlich billig ist.

— **Der Rahmen, ein Hilfsbuch zur Berechnung von [...] aus Eisen und Eisenbeton.** Von Dr.-Ing. W. Gehler, [...] an der Technischen Hochschule Dresden. Dritte neubea[...] und erweiterte Auflage. Berlin 1925, Verlag von [...] Ernst & Sohn. Preis geheftet 18 RM., gebunden 19,50 [...]

Die Rahmenbauten haben in den letzten Jahrzehnten [...] weitere Anwendungen gefunden, was ja natürlich ist, [...] baulich einfach herzustellen sind und gegenüber den [...] förmigen Tragwerken den Vorteil haben, daß der übers[...] lichte Raum, der fast stets in Rechteckform gegeben [...] weitesten Maße ausgenützt wird. Da die Vorarbeiten [...] Bemessung statisch unbestimmter Grundformen, zu dene[...] die Rahmenbauten gehören, sehr zeitraubend sind, so li[...] Bedürfnis nach einem einfachen, rascher zum Ziele füh[...] Verfahren vor, und zwar sowohl bei Eisenbauten als a[...] sonders bei Eisenbetonbauten, bei denen in der Art ihr[...] stellung als zusammenhängender Körper eine vielfache st[...] Unbestimmtheit begründet ist. Die Ausbildung einer [...] neuen Rechnungsgrundlage — das Drehwinkelverfahren — [...] das Verdienst des Verfassers.

Bereits in der zweiten Auflage dieses Werkes vom Jah[...]

s Verfahren ausführlich erörtert. In der vorliegenden Auflage, die in allen Teilen überarbeitet ist, führt der r nunmehr die Mannigfaltigkeit der Anwendungsmöglichkeiten dieses Drehwinkelverfahrens vor Augen durch Hinzufügen eines völlig neuen Abschnittes: Die weiteren Anwendungsformen des Drehwinkelverfahrens zur Berechnung iger und Stockwerksrahmen. Von sonstigen Erweiterungen, die diese neue Auflage gegenüber der alten enthält, möchte ich nur kurz erwähnen die Unterabschnitte der Behandlung der Sonderheiten des Rahmens im Eisenbau, nämlich die Berechnung der Rahmen mit Eckstreben und ihrer Nebenspannungen sowie die konstruktive Gestaltung der Rahmenecken auf Grund der bisher bekannten theoretischen und versuchsmäßigen Forschungen, und am Schlusse des Buches zwei neue Rechnungsbeispiele, nämlich die Berechnung eines eisernen Rahmenunterbaus für einen Saugzugschornstein und die Berechnung eines Querträgerrahmens einer Fachwerkbrücke.

Das bereits bekannte und beliebte Werk wird sicher auch in der neuen Auflage viele Freunde finden. Kuhnke, Berlin.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 10. August 1925 abends verstarb in Neuhaus bei Schliersee (Obern)

das Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

Herr Geheimer Kommerzienrat

Eduard Arnhold.

Der Verstorbene hat ein Menschenalter lang sein reiches Wissen und unermüdliche Arbeitskraft in den Dienst der Eisenbahn gestellt. Mitglied preußischen Landeseisenbahnrats, des Bezirkseisenbahnrats Berlin, Vorz der des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in der Ständigen Tarifkommission, und seit Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Mitglied ihres Verwaltungsrats, war er als hervorragender Kenner des Eisenbahnwesens und des gesamten Wirtschaftslebens der gegebene Vermittler zwischen Wirtschaft und Eisenbahn.

In Wehmut gedenken wir des treuen, liebenswürdigen, vornehmen Mannes. Wir werden seine ausgezeichnete Mitarbeit vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 11. August 1925. (792)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Der Präsident des Verwaltungsrats. Dr. C. F. v. Siemens.

Der Generaldirektor. Oeser.

2. Eröffnung von Stationen.

des Haltepunktes Dessau Süd für Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

1 August 1925 wird der links der Strecke Dessau-Bitterfeld zwischen Stationen Dessau Hbf. und Marke ... ete Haltepunkt Dessau Süd für Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Entfernungen betragen:

Dessau Hbf. und Dessau Süd 32 km,

Marke und Dessau Süd 7,05 km.

Bedienung des neuen Haltepunktes ... amtliche Personenzüge in beiden ... anhalten. Gleichzeitig wird ... punkt Haideburg geschlossen.

..., den 8. August 1925. (794)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Halle (Saale).

---

1. August dieses Jahres wird der ... Strecke St. Wendel-Türkismühle ... tete Haltepunkt Baltersweiler ... Personenverkehr eröffnet. Für ...k, Expreßgut sowie für Eil... tgüter ist der Haltepunkt nicht ... (801)

...ken, den 12. August 1925.

...bahndirektion Saarbrücken.

3. Güterverkehr.

...r-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2, Nr. 5 und Nr. 7.

Wirkung vom 20. August d. J. sind Baumwolle, Linters usw. japani... Auskunft in die Warenverzeichnisse der Tarife aufgenommen worden. Auskunft durch die Abfertigungen.

... den 16. August 1925. (811)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Tiertarif, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925 wird im Abschnitt C, Seite 12, des Tarifs die Bestimmung zu VII. 1. (Desinfektionsgebühren für Breslau Viehhof) gestrichen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist gemäß der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. August 1925. (810)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Berlin.

A.) Oberschlesischer Wechselverkehr.
B.) Güter- und Tierverkehr zwischen Polnischoberschlesien und dem übrigen Polen sowie Danzig über Deutschoberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1925 ab werden die Befugnisse des Personenhaltepunktes Syrynia (Polnischoberschlesien) auf das Ver- und Ausladen von Wagenladungssendungen ausgedehnt.

Es sind demnach folgende Änderungen in den in Frage kommenden Tarifen durchzuführen:

Zu A. Im Nachtrage II Seite 16 ist bei Syrynia der Hinweis „1)“ zu streichen. In der Spalte Beschränkungen ist nachzutragen ein: „W“. Im Entfernungszeiger Seite 44 bis 184 dieses Nachtrages (Anlage I zum Tarif A) ist das Zeichen „*)“ zu streichen.

Zu B. Im Nachtrage III ist bei der Station Syrynia das Zeichen „*)“ zu streichen. (813)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen)

namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 101 H für Grubenholzsendungen von Torgelow nach niederländischen Grubenholzstationen über Herzogenrath Grenze.

Mit sofortiger Gültigkeit sind unter „III. Geltungsbereich“ hinter der Station Terwinselen die Stationen Simpelveld, Heerlen und Kerkrade nachzutragen.

Köln, den 13. August 1925. (802)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif B. D. Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925 wird das Warenverzeichnis des genannten Tarifes durch Aufnahme einer Anzahl von Gütern erweitert. In der Tafel der Anstoß- und Kürzungsbeträge sind Berichtigungen durchgeführt. Auskunft durch die Abfertigungen. (806)

Altona, den 14. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Altona.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, Tfv. 501.
Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 wird die Allgemeine Ausführungsbestimmung VII zu § 48 (6) der Eisenbahnverkehrsordnung (Kennzeichnung lebender Tiere) im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I geändert und die Besondere Ausführungsbestimmung 4 zu § 48 (6) EVO. im Reichsbahn-Tiertarif gestrichen. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist auf Grund der vorübergehenden Änderung des § 6 EVO. (RGBl. 1914, S. 455) genehmigt.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. August 1925. (809)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925 wird Flensburg mit besonderen Stationsfrachtsätzen in den Geltungsbereich des genannten Tarifs einbezogen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. August 1925. (812)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925 werden im Ausnahmetarif 56 (Elektrodenkohlen) unter Ziffer 3 des Abschnitts Geltungsbereich die Stationen Berg (Pfalz) Grenze, Eichelscheid Grenze, Kapsweyer Grenze, Schönenberg-Kübelberg Grenze und Zweibrücken Grenze als Empfangsstationen nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Geselschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. August 1925. (814)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tfv. 502).

Mit sofortiger Gültigkeit werden

1. für die Überführung von Viehwagen von Karlsruhe Viehhof nach Karlsruhe Personenbahnhof an Sonn- und Feiertagen Gebühren von 5 RM für den Wagen festgesetzt;
2. die Zuschlagsfrachten der Westfälischen Landes-Eisenbahn ermäßigt.

Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (793)

Berlin, den 8. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A (Tfv. 2).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die besonderen Bestimmungen für die Brohltal-Eisenbahn auf Seite 15 des Tarifs über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände geändert. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (797)

Berlin, den 12. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 17. August 1925 wird in dem genannten Tarife eine besondere Abteilung für die Durchfuhr gedörrter Pflaumen aus Jugoslavien eingeführt. (789)

Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 10. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Die Kurszuschlagtafeln 1—4 sind ergänzt worden. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 12. August 1925. (799)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 und 2. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. September 1925 sind in den zuerst genannten Tarif einbezogen: Bensheim, Cöpenick, Kehl Grenze, Kleinhammer, Mannheim-Rheinau, Mannheim-Rheinau Hafen, Mühlenrahmede, Oberrahmede und Wismar (Meckl.).

In den deutsch-dänischen Tarif Kehl Grenze, Mannheim-Rheinau und Mannheim-Rheinau Hafen. (805)

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 13. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925:

Aufnahme von Stationen in die A. T. 38, 40, 41, 49, 58, 59 und 60. Streichung von Erwitte und Soest Thomätor im A. T. 49 ab 20. Oktober 1925. Änderung von Frachtsätzen im A. T. 58. (804)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 14. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1925 werden die Ausnahmetarife 1 e und 1 f unter Erweiterung der Versand- und Empfangsstation durch neue Ausnahmetarife ersetzt. (Vergl. nächsten Tarif-Anzeiger.)

Soweit Erhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Oktober gültig. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. August 1925. (795)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 20 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande - Frankreich, Luxemburg, Saargebiet, D 24 (Verkehr Niederlande-Österreich), D 26 (Verkehr Niederlande-Tschechoslovakei) und D 30 (Verkehr Niederlande-Polen).

Mit Gültigkeit vom 21. August 1925 treten bis auf Widerruf folgende Durchfuhrausnahmetarife in Kraft:

D 20 für den Verkehr von den Niederlanden nach Frankreich, Luxemburg und dem Saargebiet,
D 24 für den Verkehr von den Niederlanden nach Österreich,
D 26 für den Verkehr von den Niederlanden nach der Tschechoslovakei,
D 30 für den Verkehr von den Niederlanden nach Polen.

Hierdurch werden die Durchfuhrausnahmetarife D 24 und D 26 vom 10. Juli 1924 nebst Nachträgen vom 10. Februar 1925 sowie der Durchfuhrausnahmetarif D 30 vom 15. Oktober 1924 nebst Nachtrag vom 10. Februar 1925 aufgehoben.

Die neuen Tarife enthalten wiederum Frachtsätze für bestimmte Güter verschiedener Art, die sogleich im Abfertigungswege angewendet werden. Besondere Begünstigungen werden bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb bestimmter Fristen gewährt.

Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife sowie die Bestimmungen über die Frachtberechnung und Frachterhebung sind aus den Tarifen ersichtlich.

Die Tarife können zum Preise von 30 Reichspfennig für D 20, je 40 Reichspfennig für D 24 und D 30 und 50 Reichspfennig für D 26 durch die Stationskasse Köln Hbf. bezogen werden.

Köln, den 10. August 1925. (790)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 5. —

Mit Gültigkeit vom 1. August 1925 sind folgende Ergänzungen durchzuführen: 1. Auf Seite 455 ist bei dem Tarif Nr. 8 unter „II. Frachtgut" in der ersten und letzten Zeile der zweiten Spalte (Güter der Abteilung) hinter dem Buchstaben „B" unter Voransetzung eines Kommas der Buchstabe „C" nachzutragen. 2. Auf Seite 463 ist bei dem Tarif Nr. 90 in der 2. Spalte (Güter der Abteilung) hinter dem Buchstaben „B" unter Voransetzung eines Kommas der Buchstabe „D" nachzutragen. (796)

Dresden, am 8. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 [illegible] stimmte Güter der Klasse A—D, [illegible] Niederlande-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit w[illegible] Warenverzeichnis des vorg[illegible] Durchfuhrausnahmetarifs durch [illegible] nahme von Ölfrüchten, Lithopo[illegible] weiß, Holzschliff, Holzzellstoff, [illegible] und Tonwaren erweitert. Weite[illegible] außer der Abänderung einiger [illegible] sätze für frische Fische 5-Tonne[illegible] sätze neu eingeführt worden.

Köln, den 9. August 1925.
Deutsche Reichsbahn Gesells[illegible]
Reichsbahndirektion Köln

Badisch-Bayerischer Güterve[illegible] Tarif vom 15. März 1925

1. Auf Seite 24 des Nachtrag[illegible] mit sofortiger Gültigkeit bei [illegible] tionsnamen Türkheim (Bay.) M[illegible] Anstoß-Nr. 35 in 37 zu berichtig[illegible]

2. Mit Gültigkeit vom 15. Aug[illegible] wird in der Entfernungstafel II, [illegible] des Tarifes neben der Entfernu[illegible] stanz-Augsburg Hbf. 245 km no[illegible] getragen die Entfernung von 3[illegible] mit der Fußbemerkung:

*) Nur gültig für Eilgut ([illegible] schleunigtes Eilgut) mit Wegev[illegible] des Absenders im Frachtbrief[illegible] Bodensee-Lindau Stadt."

München, den 13. August 1925
Deutsche Reichsb.-Ges. Tarifam[illegible]
Gr.-Verwltg. Bayern.

Čechoslovakischer Donau-Umsc[illegible] kehr über Bratislava und Ko[illegible] Gütertarif Teil II vom 15. Ma[illegible] Ergänzungen und Änderunge[illegible] Eisenbahndurchlauf.

Mit Gültigkeit vom 15. Aug[illegible] treten im Eisenbahndurchlaufe [illegible] nannten Verkehres Ergänzung[illegible] Änderungen in Kraft, über wel[illegible] Direktion und die gesellsch[illegible] Dienststellen nähere Auskünfte [illegible]

Regensburg, den 11. August 192[illegible]
Bayerischer Lloyd Schiffahrts-[illegible] gesellschaft namens der bete[illegible] Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckve[illegible]

Tfv. 1073. Binnen-Personen- und [illegible] tarif Teil II der Westfälischen [illegible] Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Septem[illegible] erscheint ein neuer Binnen-Perso[illegible] Gepäcktarif Teil II unter Aufhe[illegible] Tarifs vom 1. Juli 1922.

Auskunft erteilen die Fahrka[illegible] gabestellen.

Lippstadt, den 10. August 192[illegible]
Westfälische Landes-Eisenb[illegible] Gesellschaft.

5. Vermischte Bekanntmach[illegible]

Leipziger Herbstmustermesse und [illegible] schaftsfahrten.

Anläßlich der Leipziger Her[illegible] wird die Gewährung der Fah[illegible] mäßigung von 25 % für Reisege[illegible] ten von mindestens 30 Persone[illegible] eingeschränkt, daß solche Gesel[illegible] fahrten vom 28. 8. bis 3. 9. nach Lei[illegible] wie in die Nähe von Leipzig und [illegible] bis 5. 9. 1925 von Leipzig nicht [illegible] tigt werden.

Halle (Saale), den 17. August [illegible]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[illegible]
Reichsbahndirektion Halle (S[illegible]
namens aller Reichsbahndirekt[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

on Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

N 35. Berlin, den 27. August 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrsverschwendung.

Ein Beitrag zum Thema: Eisenbahn und Kraftwagen.

Von Reichsbahndirektionspräsident **Lohse**, Stettin.

er isenbahn ist im Kraftwagen ein nicht zu unterschätzender k rrent entstanden. Die Vorteile und Nachteile des Kraft- ze für den Verkehr sind in der Literatur vielfach behandelt b uchen nicht mehr dargelegt zu werden. Es ist nicht zu ke en, daß die Anzahl der Fälle, in denen die Vorteile die h e überwiegen, nicht gering ist. Dabei wird es sich ver- ie auswirken, je nachdem es sich um privaten oder nt hen Verkehr, um Personen- oder Güterbeförderung, um ler Fernverkehr oder endlich um Gebiete dichten oder e Verkehrs handelt.

ow t in allen Fällen der Kraftwagen als Zubringer oder te r für den Eisenbahnverkehr wirkt, kann er der Eisen- n r willkommen sein. Wenn neue Verkehre vom Kraft- ze rfaßt und bedient werden, für die geeignete Schienen- e cht zur Verfügung stehen, werden auch keine Rück- ku en auf die Eisenbahnen entstehen. Wo er aber der e hn Verkehr entzieht, hat diese ein berechtigtes Interesse, z verhindern. Das hat natürlich in erster Linie dadurch e ehen, daß die Eisenbahn sich bemüht, die Vorteile des ft gens durch Verbesserung der eigenen Beförderungs- m gen wieder auszugleichen; auf diese Weise sorgt die k renz für Fortschritte im Verkehrswesen. Gesetzliche h naßnahmen gegen konkurrierenden Kraftwagenverkehr utze des Besitzstandes der Eisenbahnen am Verkehr wenn man sich zu solchen entschließt, ihre Grenze n den Rücksichten, die auf beste Nutzung des ganzen Nationalvermögens zu nehmen sind, d. h. es darf einerseits die Entwicklung des Kraftfahrwesens nicht über Gebühr gedrosselt werden, anderseits aber darf auch kein Kraftwagennutznießer seinen Nutzen finden auf Kosten der Allgemeinheit, der gesamten Steuerzahler, wobei naturgemäß alle Ausgabengebiete, die mittelbar oder unmittelbar berührt werden, zu berücksichtigen sind.

Einige Beispiele sollen dies erläutern:

1. Ein Badeort C war bisher zu erreichen auf einer Reichsbahnstrecke A-B und anschließend mit Umsteigen in B auf einer

A

B C

Kleinbahnstrecke B-C, die Eigentum des Kreises ist. Die Verbindung ist nicht bequem, und der Badeort erhält auf dringlichen Antrag eine Kraftwagenverbindung von der Reichspostverwaltung über die unmittelbare Kreisstraße A-C. Der über diesen Weg abwandernde und vermehrte Verkehr ist so groß, daß bis zu 6 Kraftomnibusse eingesetzt werden. Zugegeben, daß er eine wirtschaftliche Hebung bewirkt, die auch mittelbar dem Kreise

zugute kommt, wobei noch davon abgesehen werden soll, daß diese Hebung zum Teil auf Kosten anderer Badeorte erfolgt, so muß aber doch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nachweisen, daß erstens für den Kreis die Ausgaben für die vermehrte Straßenunterhaltung und die Mindereinnahmen seiner eigenen Kleinbahn, denen nicht einmal Einnahmen aus dem Kraftwagenverkehr gegenüberstehen, irgendwie wieder eingebracht werden und daß zweitens für das Reich die Rentabilität der Postkraftlinie auch die Minderung an Beförderungseinnahmen und Verkehrssteuer der Reichsbahnstrecke A—B deckt; denn der Reichsbahn ist ebenso wie der Kleinbahn eine nennenswerte Einschränkung der Betriebsausgaben nicht möglich.

Können diese beiden Nachweise erbracht werden, so ist die neue Kraftfahrlinie wirtschaftlich berechtigt; im andern Falle liegt eine in unserer Zeit vom Standpunkt des allgemeinen Wohls nicht zu vertretende Verkehrsverschwendung vor. Als Kuriosum sei noch nebenbei erwähnt, daß die Post ihre Briefe nach wie vor auf dem Wege A-B-C von den beiden Eisenbahnen befördern läßt.

2. In vielen Gegenden Deutschlands, namentlich aber im Norden und Osten, sind in unseren guten Zeiten bis vor dem Kriege Nebenbahnen gebaut worden, bei denen nur mit Mühe eine ganz unzureichende Verzinsung herausgerechnet worden war. Sie dienten dem kulturellen Aufschluß der Gebiete, die sie durchziehen; nach kaufmännischen Gesichtspunkten hätte sie der Staat gar nicht bauen dürfen. Naturgemäß ist ihr Verkehr schwach, die Zugzahl gering und auch bei noch so vereinfachtem Betriebe müssen manche Wünsche nach Verbesserung der Zugverbindungen unerfüllt bleiben, weil der Betrieb als Last am finanziellen Gesamtergebnis der Reichsbahnen hängt; da werden nun viele Rufe nach dem Kraftwagen laut, um bessere Verbindungen neben den bestehenden Zugverbindungen zu schaffen. Bei einer Wirtschaftlichkeitsberechnung solcher Kraftfahrlinien müßte berücksichtigt werden, ob auch die noch weiter herabgesetzte Unwirtschaftlichkeit der Nebenbahnen neben den vermehrten Wegeunterhaltungsausgaben gedeckt wird. Lediglich die Ermittlung, ob die Kraftwagenlinie sich rentiert, ergibt ein Bild, das zumeist einer Kritik darüber, ob hier volkswirtschaftlich richtig gehandelt wird, nicht standhält, auch wenn eine Hebung des Gesamtverkehrs mit ihren wirtschaftlich günstigen Folgen mit in Rechnung gezogen wird. In diesen Fällen muß man also eine Verkehrsverschwendung feststellen.

3. In letzter Zeit sind zwischen großen Verkehrszentren öffentliche Eilstückgutverkehre mit Kraftwagen entstanden, die wirtschaftlich von hohem Wert für den Handel sind wegen der Bequemlichkeit, Beschleunigung, Ersparnis an Zeit und Abfuhrkosten und anderer Vorzüge. Ich will nicht untersuchen, ob und in welchem Umfange in diesen Fällen eine Verkehrsverschwendung in dem erörterten Sinne vorliegt. Immerhin ist es auch hier ein Recht der Allgemeinheit, zu fordern, daß sie durch Straßenunterhaltungsbeiträge und Ersatz der Minderung der Einnahmen der Reichsbahn von den Nutznießern schadlos gehalten wird. Manche solcher Transporte werden sich trotzdem noch lohnen und damit den Beweis erbringen, daß sie auch vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkt Daseinsberechtigung haben.

4. Im dichtbevölkerten Westen Deutschlands sind große Pläne für den Bau besonderer Kraftfahrstraßen in Vorbereitung, deren Ausführung ohne Zweifel eine ganz erhebliche Konkurrenz unserer Reichsbahn hervorrufen muß. Diese besitzt Anlagen und einen Betriebspark, mit denen sie einen gegen die letzten Jahre noch ganz wesentlich erhöhten Verkehr bewältigen könnte. Solche neuen Kraftfahrstraßen sind geeignet, den Eisenbahnverkehr dort nie wieder auf die Höhe seiner Leistungsfähigkeit kommen zu lassen. Bei allem Verständnis für die großen Vorteile der Wirtschaft, die solche Kraftwagenstraßen mit sich bringen müssen, meine ich, daß das Volkswohl fordern muß, daß in die Wirtschaftlichkeitsberechnungen dieser Neuanlagen auch Beiträge der Nutznießer aufgenommen werden müssen, die der Reichskasse aus Anlaß des Minderertra... Reichsbahnen zuzuführen sind. Wenn dann noch Rent... festgestellt wird, was sehr erfreulich wäre, liegt kein... kehrsverschwendung vor. Wenn etwa gar noch nac... alten Satz, daß verbesserte Verkehrsmittel neuen Verke... zeugen, durch solche Kraftfahrstraßen rückwirkend wie... Eisenbahnverkehr befruchtet werden sollte, so ist es ... noch Zeit genug zur Rückerstattung oder zum Erlaß d... träge.

Ich verzichte darauf, noch mehr Beispiele zu nennen u... nun meine Ansicht über Verkehrsverschwendung begrün...

Man wird mir entgegenhalten, daß die wirtschaftliche B... tigung für eine Kraftwagenverbindung bereits dann gegel... wenn sie sich, für sich allein betrachtet, rentiert. Verdank... die gesamte Entwicklung der Wirtschaft dem schwere... kurrenzkampfe ihre Blüte; je schärfer die Konkurrenz, ... höher die Leistungen, um so größer Absatz und schließ... Gewinn. Ist es doch etwas Alltägliches, neue Fabrik... methoden einzuführen, die bestehende zum Alteisen w... dabei gleichzeitig alte Anlagen wertlos machen und Exis... vernichten. Von Verschwendung spricht man dabei aber...

Das ist richtig. Nur sind im vorliegenden Falle drei P... hervorzuheben, die besondere Beachtung verdienen.

1. Hat der Kraftwagenverkehr bisher noch — von Ausn... abgesehen — für sich den Vorteil, daß er Nationalvermög... zehrt, ohne diesen Genuß in seine Wirtschaftlichkeitsberech... einzubeziehen, nämlich die Straßenabnutzung. Kürzlich ... der „B-Z. am Mittag" ein Kraftwagen fahrender Einsender ... geführt, daß einige Straßen in der Nähe von Berlin so m... haft unterhalten seien, und gefragt, wofür er denn die ... wagensteuer zahle. Nun, der Teilbetrag aus diesen Steue... zur Straßenunterhaltung bestimmt ist, ist derart gerin... man zurzeit noch wohl von einem Geschenk der Wege... haltungspflichtigen an die Kraftwagennutznießer sprechen ... In einer Betrachtung aber, deren Endziel die Erkenntn... Wirkung auf das ganze Volksvermögen ist, muß solch e... schenk mit Bewertung eingesetzt werden.

2. Entgeht dem Reiche aus der Abwanderung vo... Eisenbahn auf den Kraftwagen die Verkehrssteuer. Die ... bahn hat jährlich einen nicht durch ihre eigene Bilan... fenden, aber in den Beförderungspreisen enthaltenen Betr... 290 Mill. ℳ an die Reparationskasse zu zahlen. Fehlbetra... das Reich zu decken. Jede Abwanderung von der Eise... vermindert diesen Steuerertrag. Es will mir fraglich ersch... ob man dieser Minderung ohne weiteres etwaige Mehreinn... aus den Kraftwagensteuern gegenüberstellen kann. Aber ... wenn dies geschieht, müßte bei Ermittlung der Wirtscha... keit von Kraftfahrlinien der Minderertrag an Verkehrsst... in Rechnung gezogen werden. Bemerkt wird hierbei, da... dem stark konkurrierenden Kraftwagenverkehr der Reic... keine Kraftwagensteuer liegt, hier also der Ausfall der V... kehrssteuer sich voll auswirkt.

3. Sind die Reichsbahnen ein Volksgut, das nicht n... Monopol darstellt, sondern auch mit der Verkehrspflicht be... ist. Man kann z. B. nicht ohne weiteres unrentable Linien ... legen, auch nicht, wenn sie durch konkurrierende Kraftw... noch unrentabler werden. Die Eisenbahnen können nich... die Kraftwagen ihr nicht genehme Transporte ablehnen. ... haben auch nicht die Freiheit und Beweglichkeit in der ... bildung, mit der die Kraftwagen den Konkurrenzkampf f... können. Die Reichsbahnen sind aber auch ein Volksgut, ... Rentabilität um so wichtiger ist, als sie das deutsche Vol... der Knechtschaft befreien helfen soll; mit der Sorge um di... füllung dieser Aufgabe wird die Reichsbahn-Gesellschaft ... jahrzehntelang zu kämpfen haben; denn jährlich 660 Mi... — außer der erwähnten Verkehrssteuer in Höhe von 290 Mi... — hat die Reichsbahn-Gesellschaft der Reparationskass... zahlen. Nach dem zeitigen Stande kann sie bei allzu kna... Aufwendungen für sächliche Bedürfnisse mit 900 Mill. ℳ ... triebsüberschuß rechnen. Es verbleiben ihr also nur 240 Mi...

.. r feststehende Ausgaben, nämlich 80 Mill. *M.* gesetzliche .. und 160 Mill. *M.* Zinsen für die gemäß dem Dawes-..n auszugebenden 2 Milliarden Vorzugsaktien ver-..muß. Es ist angesichts dieser Zahlen ganz klar, daß .. jedes Betriebskapital und ohne frei verwendbaren ..ß dastehende Reichsbahn-Gesellschaft sich keinerlei .. ohne gleichzeitige Deckung leisten kann; und da ..reits neue Lohnforderungen, die allein eine jährliche ..abe von 144 Mill. *M.* ausmachen.

..im freien Kräftespiel der Privatwirtschaft der Ban-..n Unternehmungen, der durch höhere Leistungen der ..nz herbeigeführt wird, wettgemacht wird durch die ..n der Wirtschaft auf dem Weltmarkt, also durch Ver-.. der Arbeitsaufträge, die dem Volkswohl wieder zugute .. so ist damit erwiesen, daß dort die Konkurrenz trotz .. der Nebenwirkung wirtschaftlich wirkt. Aber jede Min-..er Rentabilität der Reichsbahnen muß wettgemacht ..achdem die möglichen Betriebsverbesserungen erschöpft ..weder durch Tariferhöhungen, die die Allgemeinheit .. lasten, oder — dazu würde aber schon eine nicht leicht ..hende Änderung der Reparationsabmachungen Vor-.. sein — durch erhöhte Steuern. In jedem Falle müßte ..e Volk für eine die Reichsbahn schädigende Kon-..des Kraftwagens aufkommen. Dies träfe nur dann nicht .. einmal die Reichsbahn Überschüsse abwerfen würde. .. solche sofort und in erster Linie für Tarifermäßi-.. Anspruch genommen werden müßten, bedarf keiner ..ngen.

.. wirklich nicht einzusehen, warum der Kraftwagen-..m Konkurrenzkampfe mit der Eisenbahn unverdiente, ..hwendung von Nationalvermögen führende Vorsprünge ..: um so weniger ist dies einzusehen, als die Reichs-..ne unmittelbare Vermögensanlage des Volkes sind, das ..schüsse voll genießt und den Fehlbetrag voll zu ..t. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist doch nur die zu ..inden eingesetzte Betriebsführerin, die selbst keinerlei ..us ihrer Tätigkeit zieht, sondern nur bestrebt ist, das .. Gut dem deutschen Volke als sein hoffentlich später ..ewinnzinsen abwerfendes Eigentum zu erhalten, damit ..t und die ganze deutsche Wirtschaft nicht dem aus-.. Vertragsgegner in die Hände fällt. Demgegenüber ..r Kraftwagenverkehr, soweit er im Privatbesitz ist, der ..heit nur mittelbaren und daher stark gekürzten Ge-..weit er in Händen der Reichspost ist, muß selbstver-.. ein dem Umfange der konkurrierenden Wirkung entsprechender Teilbetrag der Reparationslast von der Reichsbahn auf die Reichspost abgewälzt werden.

Hieraus geht zur Genüge hervor, daß die Allgemeinheit ein Anrecht darauf hat, daß der Kraftwagenverkehr nicht nur mit der Straßenunterhaltung, sondern auch mit einer durch ihn herbeigeführten Minderung der Verkehrssteuer und der Rentabilität der Reichsbahnen belastet wird.

Nur dort, wo er diese drei tunlichst gerecht zu ermittelnden Belastungsproben verträgt, ohne selbst unrentabel zu werden, ist er wirtschaftlich begründet und dient er dem Allgemeinwohl. Andernfalls stellt er eine Verkehrsverschwendung dar. Die Versuchung zu solcher Verkehrsverschwendung hört erst dann auf, wenn die dem Kraftwagenverkehr nach meiner Darlegung anzurechnenden Beträge ihm auch wirklich auferlegt werden. Dann erst werden nur w i r k l i c h rentable Kraftfahrlinien sich entwickeln und alle vom a l l g e m e i n e n v o l k s w i r t s c h a f t l i c h e n Gesichtspunkt aus unrentablen verschwinden.

Auch ein Hinweis auf die noch viel höhere Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in fremden Ländern vermag meine Behauptung nicht zu entkräften. Denn erstens muß Deutschland naturgemäß zu den Ländern gehören, die den Kraftwagenverkehr bis heute noch wenig entwickelt haben, weil es fast das dichteste Eisenbahnnetz hat. Da zweitens die Eisenbahnen im Auslande zumeist Privatbahnen sind, hat die Allgemeinheit nicht das gleiche Interesse an der Frage wie bei uns. Drittens können andere Länder wegen größeren Reichtums sich auch größeren Luxus gestatten; die Verkehrsverschwendung fällt bei ihnen nicht so sehr ins Gewicht. Aus diesen Gründen ist es kein Zufall, das z. B. der Kraftwagenverkehr der Vereinigten Staaten von Nordamerika bei weitem an der Spitze der Welt steht.

Die gesetzmäßige Festlegung der drei Belastungsarten des Kraftwagenverkehrs stößt auf erhebliche Schwierigkeiten. Die Auferlegung der Wegeunterhaltungspflicht ist schon mehrfach gut und gründlich erörtert; ich verweise auf den Aufsatz: „Landstraßen und Kraftwagen" von Dr. Edward Hay in Nr. 21 der „Verkehrstechnischen Woche" vom 25. Mai 1925; es ist auch anzunehmen, daß bereits vorbereitende Schritte zu einem Gesetzentwurf unternommen sind.

Über die Belastung des konkurrierenden Kraftwagenverkehrs mit der Minderung sowohl der Verkehrssteuer als auch der Rentabilität der Reichsbahnen habe ich in der Literatur noch nichts gefunden. Zweck dieser Zeilen ist es, diese Frage zur Erörterung zu stellen und, wenn meine Voraussetzungen richtig sind, dazu anzuregen, eine richtige und gerechte Lösung zu suchen.

Die 2. Wagenklasse in Personenzügen.

.. ettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn nimmt ..ür ..ie letztere immer beängstigender werdendes Maß an. ..ickelung eines so brauchbaren Verkehrsmittels, wie es ..wagen ist, zu hemmen, wäre nicht nur verkehrt, son-.. zwecklos. Die aus dieser Entwickelung sich ergeben-..chen müssen aber von den Eisenbahnmännern mit Auf-..eit beobachtet werden. Im Personenfernverkehr be-..lie Lage noch die Eisenbahn. Anders im Nahverkehr. .. Gegenden Deutschlands haben die langsam fahrenden ..g haltenden Personenzüge schon einen großen Teil ihres .. Verkehrs verloren. Viele Geschäftsleute, für die die ..bar ist, benutzen für kurze Reisen eigenes oder ge-..Auto. Da diese Personen vielfach Kreisen angehören, ..weite Wagenklasse zu benutzen pflegen, so ergibt sich ..der Jahre eine immer größere Entvölkerung der zweiten ..sse vieler Personenzüge. Diese Erscheinung ist sicher-.. in allen Gebieten des Reiches wahrnehmbar. In Be-..er, in denen die Klassenunterschiede zwischen den Bevölkerungsschichten gering sind und in denen naturgemäß die Benutzung der zweiten Wagenklasse schon früher verhältnismäßig schwach war, werden jährlich Tausende von unbesetzten Personenwagenkilometern für die zweite Wagenklasse gefahren. Ich beobachte einen solchen Bezirk seit Jahren. Fast immer war ich dabei der einzige Fahrgast in einem Wagen zweiter Klasse. Der nächste Gedanke ist, daß man in solchen Zügen die Zahl der Abteile zweiter Klasse vermindert. Die Betriebsverwaltung muß aber, wenn Unzuträglichkeiten vorgebeugt werden soll, auf unerwarteten Andrang rechnen und kann unter Umständen von der Bereithaltung einer größeren Anzahl von Abteilen zweiter Klasse nicht absehen, solange der Zug überhaupt diese Klasse zu führen hat. Richtig und wirtschaftlich erscheint es daher, aus Zügen, in denen die zweite Wagenklasse nur wenig und nur stoßweise oder nur auf kurzen Streckenabschnitten benutzt wird, diese Wagenklasse fortzulassen.

H a u p t, Reichsbahnrat, Stettin.

Die Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung der Schweizer Bundesbahnen.

Die Frage der Vor- und Nachteile des elektrischen Betriebes auf den Bundesbahnen ist durch einen in der Basler Zeitschrift „Die Rheinquellen" erschienenen Artikel des Schweizer Ingenieurs und Nationalrates Gelpke: „Die elektrischen Traktionsverhältnisse auf den Hauptbahnen des In- und Auslandes" aufs neue der Schweizer Öffentlichkeit unterbreitet worden, die der Frage das größte Interesse entgegenbringt. Die Generaldirektion der SBB. sowie das Eidgenössische Eisenbahn-Departement wurden zu ausführlichen Erwiderungen veranlaßt. Wenn Gelpke sich auch zunächst nur gegen das Tempo der Elektrisierung wendet, so enthält seine Beweisführung doch eine Menge von Tatsachen und Urteilen, die für die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes selbst von Bedeutung sind. Deshalb dürften die in der Schweiz gemachten Erfahrungen für andere Länder, die an die Einführung des elektrischen Betriebes denken, von Interesse sein.

Zum besseren Verständnis mögen einige Zahlen vorausgesandt werden. Im Jahre 1913 legte die Generaldirektion der SBB. ihrem Verwaltungsrate einen Antrag vor auf Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Gotthardstrecke Erstfeld-Bellinzona. In jenem Jahre waren von den 2751 km der SBB. lediglich 22 km oder 0,8 % in elektrischem Betrieb. Der ursprünglichen Absicht entgegen mußte die Elektrisierung infolge der Kohlennot und der großen Arbeitslosigkeit während des Krieges und in der Nachkriegszeit trotz des an sich ungünstigen Zeitpunktes für die Inangriffnahme dieser Arbeiten beschleunigt werden; im Jahre 1920 waren von 2827 km 197 km oder 7,0 % in den elektrischen Betrieb übergegangen. Im Jahre 1923 waren es im wesentlichen dieselben Gründe, die die SBB. dazu veranlaßten, das ursprünglich beschlossene Programm noch weiter zu beschleunigen und die Arbeiten, die bis zum Jahre 1933 fertiggestellt sein sollten, bereits bis zum Jahre 1928 zu vollenden. In Ausführung dieses neuen Planes wurden bis zum Mai d. Js. von 2882 km 795 km oder 27,6 % elektrisiert.

Gelpke behauptet, die beschleunigte Elektrisierung habe den Bundesbahnen keinen Vorteil, sondern Nachteile gebracht. Zunächst sei durch die Aufnahme des erforderlichen Kapitals die Verschuldung der SBB. in unerträglicher Weise gestiegen; von 1 Milliarde im Jahre 1903 und nicht ganz 1,5 Milliarden im Jahre 1913 sei sie auf rund 2,5 Milliarden im Jahre 1924 angeschwollen. Die von den SBB. aufzubringenden jährlichen Zinsen seien von 32 Millionen im Jahre 1903 auf 48 Millionen im Jahre 1913 angewachsen und würden im Jahre 1925 auf 100,1 Millionen weiter ansteigen. Die Notwendigkeit, diese Bau- und Beschaffungszinsen herauszuwirtschaften, stelle die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes überhaupt in Frage.

Aus namentlich drei Gründen sei er dem Dampfbetriebe bei den SBB. unterlegen:

Der Kohlenpreis sei gesunken und zeige stetige Falltendenz;

die elektrischen Lokomotiven seien in den Anschaffungskosten und im Unterhalt teuerer als die Dampfmaschinen;

die Anlagen der SBB. seien nicht so ausgebaut, daß die Vorteile der Elektrisierung sich voll auswirken könnten, insonderheit könne die Reisegeschwindigkeit der elektrischen Züge nicht hinreichend gesteigert werden.

Im einzelnen bemängelt Gelpke zunächst die Rentabilitätsberechnungen der Generaldirektion der Bundesbahnen. Einmal sei bei der Berechnung des investierten Kapitals ein Betrag von 60 Millionen Franken als Notstandsarbeiten und ein weiterer Betrag von 75 Millionen abgesetzt worden, letzterer Betrag als die Summe, um die man hätte billiger bauen können, wenn man die Elektrisierung erst im Jahre 1923—24 begonnen hätte. Diese 135 Millionen seien aber ausgegeben worden und müßten deshalb in die Rechnung eingesetzt werden. Demgemäß erhöhe sich der von der Generaldirektion der SBB. für das Jahr 1929 auf 57,50 Schw. Fr. berechnete Paritätspreis auf 63,50 Schw. Fr., d. h. der elektrische Betrieb sei bei einem Normalverkehr nur dann billiger als der Dampfbetrieb, wenn der Preis der Kohl[e] [...] Landesgrenze im Jahre 1929 höher sei als 63,50 Schw. [...] die Tonne. Da die SBB. in den Jahren 1923 und 192[4] nur einen Durchschnittspreis von 56,88 Schw. Fr. für di[e] Lokomotivfeuerungsmaterial bezahlt hätten, stelle sie[h] heute die Dampftraktion um 6,62 Schw. Fr. billiger als [...] trische Betrieb. Seither seien die Kohlenpreise weiter g[...] und im Jahre 1929 sei mit einem Durchschnittspreis de[r] Kohle von höchstens 35—40 Schw. Fr. zu rechnen, also n[...] weiteren starken Verbilligung des Kohlenbetriebes.

In zweiter Linie sei für die Dampflokomotiven ein z[...] Anschaffungswert in Rechnung gestellt. Der mittlere Ers[t...] preis betrage nicht, wie von den SBB. angegeben, [...] Schw. Fr., er schwanke vielmehr zwischen 81,8 und [...] Schw. Fr. Auch die Annahme der Generaldirektion, [...] elektrischen Lokomotiven eine längere Lebensdauer hä[tten als] die Dampflokomitiven (38 Jahre gegen 35), sei nicht e[...] Ebensowenig sei die Veranschlagung der Unterhaltsko[sten ...] 36 Rp. für den Lokomotivkilometer im elektrischen Betr[ieb ...] 40 Rp. im Dampfbetrieb überzeugend, da im Jahre 1[...] Dampflokomotiven 40,5, die elektrischen dagegen 49 [...] Unterhaltungskosten erfordert hätten.

Endlich bestreitet Gelpke, daß die Elektrisierung [...] indirekten Vorteile gebracht habe, die man sich von [...] sprochen hatte, namentlich daß durch sie die Zuggeschwi[ndigkeit] wesentlich erhöht worden sei. Auf der Gotthardlinie bet[...] Verbesserung der Reiseschnelligkeit im Expreßgutverk[ehr ...] 4,9 km in der Stunde. Im Winter 1913/14 seien mit [...] 49,1 km in der Stunde gefahren worden gegenüber 54[...] Jahre im elektrischen Betrieb. Die gleiche Leistung hä[tte ...] ohne Elektrisierung mit der Einführung schwerer Dampf[lokomo]tiven vom sogenannten Superpacific-Typ mit einer Le[istungs]fähigkeit von 2500 PS erzielen lassen.

Trotzdem sei die Elektrisierung auf der Gotthardlini[e ...] die großen Tunnelanlagen von insgesamt über 50 km [...] fertigt. Dagegen sei die beschleunigte Einführung elek[trischer] Zugförderung auf den schweizerischen Talstrecken in ei[...] raschen und stetigen Fallens der Kohlenpreise nicht be[...] insbesondere auch deshalb, weil es an den bau- und [...] technischen Voraussetzungen zur vollen Entwickelung d[...] teile des elektrischen Betriebes fehle: Die Hauptlinie[n ...] großenteils einspurig, die Stationsanlagen zur Aufnah[me ...] schweren Güterzügen von 100 und mehr Achsen ung[...] Abstell- und Überholungsgleise zu kurz, Signale und W[...] verriegelungen nicht derart ausgebaut, daß Stationen n[...] stiger Linienführung der Hauptgleise ohne Ermäßigu[ng ...] vollen Streckengeschwindigkeit durchfahren werden k[...] Infolgedessen sei für den elektrischen Zugdienst die Mögl[ichkeit] seine Vorteile zu entwickeln, nicht gegeben. Da bereit[s] die Bahnhofs- und Streckenanlagen für den Verkehr nic[ht] genügten, sei es wichtiger, in großem Umfange Erweit[erungs]bauten (für etwa 530 Millionen Franken) auszuführen [...] elektrisieren, und diese Bauten vorläufig zurückzustellen [...]

Wie gering die Verbesserung der Fahrzeiten gegenü[ber ...] Dampfbetrieb sei, zeige der folgende Vergleich: der sc[...] Dampfzug Zürich-Basel weise heute eine Reisegeschwin[digkeit] von 63 km, ein mit Elektrizität gefahrener zwischen Luz[ern ...] Basel eine solche von 64 km auf.

Als weiteren Nachteil der elektrischen Strecke bez[...] Gelpke ihre Unübersichtlichkeit durch die vielen, die A[...] stark beschränkenden Masten und Querträger. Es müsse [...] teilweise zu einer Änderung der Signaleinrichtungen ges[...] werden, die neue Kosten verursache.

In letzter Linie weist G. auf die große Verwundbark[eit ...] elektrischen Betriebes und die fehlende strategische Si[cherheit] des Verkehrs hin. Er behauptet, daß das Ausland, insbe[sondere] Frankreich, auf Grund der Kriegserfahrungen, davon ab[...]

…strategisch wichtige Linien in den elektrischen Be… …iberführen. In Frankreich wie in Italien, England und …zen Ländern würde nicht ein einziger Kilometer des …zes elektrisiert. Für die Unterhaltung einer Kriegs… …ie er auf etwa 400—500 leistungsfähige Dampfmaschinen …mal schätzt, sei nichts geschehen. Im Gegenteil, die …gen Dampflokomotiven würden unter Preis verkauft.

…sland ist nach G.s Ansicht in der Ausdehnung des elek… …Betriebes bedeutend vorsichtiger als die SBB. Wäh… …ler Schweiz bis Ende 1928 über 50 % des Hauptbahn… …ektrisch betrieben sein werden, seien in Deutschland …r 1,2 % des Gesamtnetzes, in Frankreich nur 1½ %, in …% und in Österreich nicht ganz 5 % des Gesamtnetzes …rt. Auch für den Ausbau dieser Strecken seien jeweils … Gründe ausschlaggebend gewesen, in Deutschland der …es elektrischen Vorortverkehrs, bei dem der elektrische …größere Anfahrtgeschwindigkeiten und größere Zug… …t erlaube, in Frankreich die Ausnutzung übergroßer …äfte, in Österreich der Wettbewerb des nicht mehr …ungsfähigen einspurigen Arlberges gegen den doppel… …Brenner.

…ergebnis kommt G. zu dem Schlusse, daß die Elektri… …ller derjenigen Linien, auf denen noch keine oder nur …Arbeiten zur Vorbereitung der elektrischen Zugförde… …genommen worden seien, insgesamt von rund 400 km, …tschaftlich zurückgestellt werden müßte.

…diese Behauptungen G.s haben die Bundesbahnen so… …i der Sitzung der Kreiseisenbahnräte durch General… …Schrafl, als auch in den Eidgenössischen Räten … Bundesrat Haab eingehend erwidert. Die Beschleuni… …d Elektrisierungsprogramms wird in erster Linie damit …, daß die SBB. rasch zu einer befriedigenden Aus… …ler am Gotthard und im Wallis erstellten Kraftwerke …wollten. Die Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom hatte im …14 für Bahnzwecke nur 62 % der Energie zu liefern, die …geben imstande war, und beim Kraftwerk Baberine …r ein kleiner Teil seiner Leistungsfähigkeit ausgenutzt, …oße Mengen der in den Kraftwerken der Bundesbahnen …t Energie längere Zeit hätten brach liegen und gleich… …d Anlagekapital der Kraftwerke verzinst und der Be… …e bezahlt werden müssen.

…ür eine wirtschaftliche Verwendung der elektrischen …ven müsse das elektrische Netz eine gewisse Aus… …haben, damit nicht zu häufig Lokomotivwechsel vor… … werden müsse.

…il gehe vollständig die Tatsache, daß die SBB. durch die …rchführung der Elektrisierung vor allen Dingen dem …herrschenden Arbeitsmangel haben abhelfen müssen, der …lie Elektrisierung gezwungen hätte, weniger dringliche …rnis mit sich bringende Notstandsarbeiten vorzunehmen. … sie durch Beseitigung des Arbeitsmangels und Be… … von Arbeitsgelegenheit infolge der beschleunigten …rung produktive Arbeitslosenunterstützung geleistet. … sei auch der Bundesbeitrag von 60 Millionen anzu… …den die Eidgenössischen Räte mit allen Stimmen gegen …e des Herrn G. angenommen hätten. Jährlich würden …lektrisierung etwa 65 Millionen ausgegeben, von denen …ug der Einkäufe im Ausland 53 Millionen in der Schweiz …blieben; hiervon entfielen 43 Millionen auf Arbeits… …, denen, wie man festgestellt habe, 80—100 000 Arbeiter …ler kürzere Zeit im Jahr beschäftigt würden.

…d Berechnung des Paritätskohlenpreises sei von G. nicht …itigt worden, daß die Berechnung der Generaldirektion …as ganze für die Elektrisierung in Betracht kommende …1560 km erstrecke, also auch die während des Krieges …r teuersten Zeit unter dem Einfluß des allgemeinen …ngels ausgeführte „Notelektrisierung" berücksichtige, …r Zeit der Beschleunigung des Bauprogrammes bereits …nen Franken aufgewendet gewesen seien, die nicht hätten wieder zurückgenommen werden können. Für die Zeit nach Beginn 1923 für sich betrachtet, seien die Paritätskohlenpreise wesentlich tiefer, nämlich 49 Fr. für die Tonne bei einem Normalverkehr wie in den Jahren 1913/24 und 37 Fr. für die Tonne bei einem um 25 % größeren Verkehr.

Ferner hätten sich seit Aufstellung der von G. benutzten Berechnungen der Generaldirektion die Verhältnisse weiter zugunsten des elektrischen Betriebes verschoben. Die Baukosten seien wesentlich unter die Preise des Voranschlages gesunken und es sei fraglich, ob man überhaupt je den Betrieb so billig umbauen könne wie jetzt, da Eisen- und Kupferpreise zufolge großer Vorräte und geringer Nachfrage bis auf die Vorkriegspreise gesunken seien. Auch die Betriebserfahrungen zeigten, daß die Berechnungen der Bundesbahnen zu vorsichtig gewesen und teilweise eine Änderung zugunsten des elektrischen Betriebes erfahren mußten. Die Generaldirektion hätte seinerzeit 100 Dampflokomotiven in der Leistung 90 elektrischer Lokomotiven gleichgestellt. Die Erfahrungen des Jahres 1924 zeigten, daß 70 elektrische Lokomotiven die gleiche Leistung vollbracht hätten, wie 100 der besten Dampflokomotiven im Jahre 1913. Bleibe die Ausnutzung der elektrischen Fahrzeuge in den kommenden Jahren gleich groß wie im Jahre 1924, so senke sich der 1923 ermittelte Paritätskohlenpreis für die seit 1923 ausgeführten Elektrisierungen um weitere 20 %, also auf 40 bzw. 30 Franken.

Die Unterhaltungskosten der Dampflokomotiven mit 40 Rp. für den Lokomotivkm und der elektrischen mit 36 Rp., die G. bestreite, seien 1924 nicht erreicht worden. Trotzdem die für den Verkauf bestimmten Dampflokomotiven nicht ausgebessert worden seien, hätten die kilometrischen Unterhaltungskosten für Dampflokomotiven 36,6, für elektrische Einphasenlokomotiven 34,8 Rp. betragen.

Bei der Gegenüberstellung der Fahrzeiten des Dampfzuges Zürich-Basel und des elektrischen Zuges Luzern-Basel seien Züge gewählt, die sich nicht vergleichen ließen, denn als Dampfzug sei nur der aus einigen Wagen bestehende Expreßzug Wien-Paris, der ohne Aufenthalt von Zürich nach Basel durchfahre, als elektrischer Zug aber der schwere Gotthardzug ausgesucht worden, der in Olten halten und die Anschlüsse abwarten müsse. Wenn auch die Fahrzeitverkürzung des elektrischen Betriebes auf den Bergstrecken größer sei als auf dem Flachlande, so seien auch letztere nicht zu unterschätzen. Das mittlere Maß für den Zeitgewinn sei für

	Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge
in der Gotthard-Bergfahrt . .	22	25	25 %
auf Flachlandstrecken etwa .	10	etwa 13	10—15 %

Bei der Behauptung, daß der Superpacific-Typ den Bundesbahnen bessere Dienste leiste als der elektrische Betrieb, sei übersehen, daß diese schweren Lokomotiven ebenso wie die elektrischen Fahrzeuge die Verstärkungen und den Umbau der Brücken notwendig machten, und daß ihre Unterhaltungskosten infolge der Kesselreparaturen größer seien als diejenigen elektrischer Lokomotiven gleicher Leistung. Unter diesen Umständen sei es richtiger, wenn ein Land ohne eigene Kohle sich einer Betriebsart zuwende, für das es das hauptsächlichste Betriebsmittel, die Energie im eigenen Lande aufbringen könne.

Ferner sei übersehen, daß beim elektrischen Betriebe nicht nur an Kohlen, sondern auch an Kosten für das Personal (Fahrpersonal, Personal für Reinigung und Ausrüstung der Fahrzeuge und an Baukosten gespart werde. Die mittlere tägliche Fahrleistung des Lokomotivpersonals sei um mehr als 25 % (bei Schnell- und Personenzügen von 111 km auf 146 km, bei Güterzügen von 71 auf 84 km im Tag) gestiegen.

Bauten wie die Erstellung eines Basistunnels durch den Monte Ceneri und einer neuen Linie mit geringerer Steigung zwischen Emmenbrücke und Rothenburg könnten ebenso wie der Ausbau weiterer zweiter Gleise erspart werden.

Die Beeinträchtigung der Sichtbarkeit der Signale wird bestritten, Schwierigkeiten in dieser Richtung hätten sich nicht

ergeben. Der Wegfall des Rauches und die günstige Lage des Führerstandes an der Spitze der Lokomotive erleichtern im Gegenteil den Überblick über die Strecke, längs deren außerdem die zahlreichen Telephon- und Telegraphenstangen mit ihren Netzen bei der Elektrisierung verschwinden mußten.

Die Erweiterung der Gleis- und Bahnhofsanlagen, die G. befürwortet, seien durch die Verkehrsentwicklung noch nicht notwendig geworden, sie belasteten deshalb bei ihrer Ausführung die Bilanz der SBB. auf der Ausgabenseite wesentlich, ohne daß ihnen wie bei der Elektrisierung große Ersparnisse an Aufwendungen für Brennmaterial usw. gegenüberständen.

Die von G. gerügte „Verschleuderung" der Dampflokomotiven wird damit widerlegt, daß im Jahre 1917 die letzten Dampflokomotiven angeschafft worden wären, und daß in den Jahren 1917 bis 1929 etwa 400 solcher Lokomotiven hätten ausrangiert werden müssen. Durch die beschleunigte Durchführung der Elektrisierung würden bis zum gleichen Termin etwa 400 Dampflokomotiven überflüssig, so daß höchstens 90 Lokomotiven um etwa 1½ Jahre früher verkauft werden müßten, als wenn es beim Dampfbetrieb geblieben wäre.

Die strategischen Bedenken des Herrn G. werden von den SBB. nicht hoch eingeschätzt, da der schweizerische Generalstab sie nicht teile, sie außerdem gegen die Elektrisierung überhaupt und nicht etwa gegen die Beschleunigung der Elektrisierung sich wendeten, die allein Gelpke angreife.

Was den Vorschlag angeht, 400 km aus dem Programm herauszunehmen und vorläufig nicht zu elektrisieren, so weisen die schweizerischen Eisenbahnbehörden nicht mit Unrecht darauf hin, daß die Landesgegenden, deren Strecken ausfallen sollen, sich damit nicht einverstanden erklären würden, und daß das Elektrisierungsprogramm ein abgeschlossenes Ganzes bilde, das auf die in den Kraftwerken vorhandene Energie, auf die erforderlichen Unterwerke und Übertragungsleitungen die zu beschaffenden Lokomotiven Rücksicht nähme. E Programm lasse sich ohne Nachteil für das Ganze nich zelheiten ändern.

Zum Schlusse stellen die SBB. fest, daß die neue B den Beifall des gesamten reisenden Publikums gefun und daß sie auf den Fremdenverkehr einen stark werbe fluß auszuüben vermöge.

Außer den SBB. hat auch der Direktor der Rhätisch Bener, zu den Ausführungen Gelpkes Stellung genom hat insbesondere eindringlicher als die SBB. die Behau rückgewiesen, daß in den anderen Staaten weniger st trisiert werde als in der Schweiz, und zieht zum Vergl vorbildlich zielbewußte Elektrisierung" des Nach Bayern sowie diejenige von Schweden und Norweg Er bringt Zahlenmaterial der Rhätischen Bahn übe verbrauch, Leitungsdefekte und Unterhalt, Fahrbereits Lokomotiven, die in ihren Ergebnissen sehr zugunsten trischen Betriebes sprechen. Berechnet er doch zum die Kosten des Lokomotivkm auf 0,22 Schw. Fr. Bene den bisherigen Paritätspreisberechnungen sehr wicht toren, wie z. B. die Personal- und Unterhaltsersparnisse nicht erfaßt, die sicher nicht gegen die Wirtschaftlicl elektrischen Betriebes sprechen werden.

Gelpke ist mit seinen Bedenken gegen die beschleuni trisierung in den Eidgenössischen Räten bisher allein g Bei dem ausgesprochenen Interesse für den elektrische in allen Landesteilen und der Zustimmung des größten T Presse mit dem Vorgehen der schweizerischen Bund dürfte auch sein neuer Vorstoß praktische Folgen nicht

---

Wirtschaftliche Strömungen im deutschen Eisenbahnwesen

Von Diplom-Kaufmann **Rudolf Alpers**, Berlin.

Das Eisenbahnwesen Deutschlands unterliegt im Augenblick großen Veränderungen. Technik und Wirtschaft werden mächtig in Bewegung gesetzt, damit dieser Verkehrszweig seine bedeutsame Aufgabe erfüllen kann, die wichtigste Quelle zur Tilgung der Reparationsschuld zu sein.

Die Lage der technischen Probleme hat ihren eigenen, sichtbaren Ausdruck in verschiedenen Ausstellungen (Seddin und München) gefunden. Sie zeigten die schöpferische Tätigkeit der deutschen Technik mit dem Ziel höchstmöglicher Leistung und Wirtschaftlichkeit.

Erheblich weniger deutlich werden heute die wirtschaftlichen Probleme und Strömungen im deutschen Eisenbahnwesen. Allgemein bekannt ist in der Regel nur der äußere Anlaß zu den gegenwärtigen Gärungserscheinungen auf diesem Gebiet, nämlich das Sachverständigengutachten.

Mit diesem Gutachten mußte auch für Deutschland über die Frage „staatswirtschaftliche" oder „privatwirtschaftliche" Betriebsform der Eisenbahnen eine Entscheidung zugunsten der letzteren getroffen werden. Es wäre falsch anzunehmen, daß diese Problemstellung Deutschland allein beschäftigt hätte. Sie bedeutet vielmehr nur die Fortsetzung einer angefangenen Kette. Aus den verschiedensten Teilen Europas sind bereits Stimmen zu uns gedrungen, die von einer Umgestaltung im Eisenbahnwesen reden, und zwar immer von einer Ablösung der Staatswirtschaft durch die Privatwirtschaft. Im Gegensatz zum Auslande muß jedoch bezüglich Deutschlands — des bisherigen Musterlandes der Staatswirtschaft auf dem Gebiet der Eisenbahn — hervorgehoben werden, daß nicht innere Überzeugung maßgebender Stellen der Privatwirtschaft zum Einzug in das deutsche Eisenbahnwesen verholfen hat, sondern Zwang. Er wurde, wie schon erwähnt, ausgeübt durch das in dem genannten Gutachten niedergelegte Verlangen der ausländischen Sac digen. Außerdem aber haben in dieser Richtung auc innerhalb unserer Grenzen gewirkt. Es sei darauf hin daß die Finanzkrisis des Reiches während der Infl Eisenbahn, wenn auch nur vorübergehend, in ein A keitsverhältnis zur Großindustrie als Lieferant gebr Der Gläubiger fordert Sicherheiten und Gegenleistung sind unschwer zu erkennen. Sicherheit besteht auch in Wirtschaftsleben dann, wenn man in der Lage ist, de ner zu kontrollieren. Von diesem Gesichtspunkt aus ehemalige Forderung der Industrie betrachtet wer Eisenbahnen eine kaufmännische Spitze zu geben un einen unabhängig von den anderen Staatsbetrieben arl Wirtschaftskörper anzusehen. Die Gegenleistungen de ners aber sind vor allem in dem damals immer wieder ge und auch heute keineswegs aufgegebenen Wunsch nach gung der Tarife zu suchen, ein Wunsch, der ohne W dieses eben erwähnten Gesichtspunktes der Gegenleis der damaligen finanziellen Lage der Eisenbahnen unver erscheinen muß.

Die Tatsache, daß die deutschen Eisenbahnen zun objekt des Auslandes gemacht worden sind, und ferne wie alle Erträge dieses Verkehrsmittels den Obligatio gern zukommen, mithin dem deutschen Staatshaushalt werden, macht es erklärlich, daß heute auch weitere K teresse an den Eisenbahnen haben. Es wirkt jedoch m sonderbar, wenn sogar gegenwärtig noch über Fra Eisenbahnwesens die widersprechendsten Ansichten v werden. Einerseits weist man auf die Gefährlichkeit G verständigengutachtens hin, auf die daraus nunmehr v entstandene ungünstige Finanzlage der Reichseisenb

später den schärfsten Protest gegen die vorgenommenen rhöhungen zu erheben. Man spricht allen wirtschaftlichen tnissen des Augenblicks zum Trotz davon, durch Tarifgungen eine Belebung des Verkehrs zu versuchen, obloch allgemein bekannt sein sollte, daß die Eisenbahn r Konjunktur des übrigen Wirtschaftslebens abhängig ist cht umgekehrt. Die Tarife der deutschen Eisenbahnen n sich auf Grund des schon Jahre hindurch geübten Prinr Gemeinnützigkeit auf einer Linie, die eine Belebung Ermäßigungen nur noch in wenigen lokalen Fällen ert.

iesem Zusammenhang gewinnt ein neuer Fragenkreis Beg, in dessen Mittelpunkt eines der wichtigsten Gesetze Eisenbahnwirtschaft steht. Es sind dies die Verhältnisse en Industrie, Landwirtschaft und Eisenbahn.

schen von dem bereits erwähnten ehemaligen Verhältnis ichseisenbahn zur Industrie als Großlieferant spielen ndere, meist wenig beachtete Dinge eine große Rolle. ächlich die Industrie entzieht der Eisenbahn heute fast Nahverkehr durch die ständig im Wachsen begriffene Eing des Automobils. Nicht nur die Masse, sondern auch sdehnung dieses Verkehrs nimmt stetig zu. Eine weitere für die Eisenbahn bildet die Elektrizität, die Zusammen der Erzeugungsstellen des elektrischen Stromes auf große Zentralen, die unabhängig von Kohle sind, und der allmähliche Ausfall der bisher so bedeutungsvollen transporte. Allerdings dürfte dieser Gefahr bis zu einem n Grade bald dadurch begegnet werden können, daß die ahn durch Einführung elektrischer Maschinen selbst unig von der Kohle wird. Ein drittes Moment liegt in dem elen der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Schiffahrt die Industrie. Sind die Schiffsfrachten billiger, dann klagt ustrie über zu hohe Eisenbahntarife, sind die Eisenbahnn niedriger, dann klagt sie über zu hohe Schiffstarife. Erscheinung trifft nicht allein für die Frachten zu, sonuch für eine Reihe von Nebengebühren, z. B. für Standbei Überschreitung der Ladefrist. Hat ein industrielles gleichzeitig Schiffe und Eisenbahnwagen zu entladen, und Entladung beider bis zur festgesetzten Zeit nicht mögann vergleicht ein solches Werk selbstverständlich sehr die Stand- bzw. Liegegelder der Eisenbahn und Schiffahrt. e Standgelder der Eisenbahn billiger, so läßt man die agen zum Schaden der Eisenbahn stehen und entladet iffe. Die Eisenbahn hat nämlich kein Interesse an den ldern, sondern an einem schnellen Wagenumlauf. Sind die Liegegelder der Schiffahrt billiger, dann ist es umel.

n sieht schon an diesen Beispielen, daß die Industrie Rücksicht auf die Eisenbahn nimmt, sondern jede Mögk zur Umgehung oder Schädigung ergreift. An und für der Industrie daraus kein Vorwurf zu machen, denn Selbsterhaltungstrieb und Wirtschaftskampf. Andererann es dann aber auch der Eisenbahn nicht übel gen werden, wenn sie ihrerseits Mittel und Wege sucht, sich lten, und vor allem gegenwärtig bestrebt ist, die eingangs lte staatspolitische Aufgabe zu erfüllen, mit deren Lösung kanntlich die Abwendung außerordentlicher Gefahren ver ist.

rkenswert ist in dieser Richtung außerdem, daß die n nach Tarifermäßigung häufiger aus dem industriellen kommen, dagegen weniger aus der Landwirtschaft. In rscheinung liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen e, Landwirtschaft und dem Verhältnis beider zur Eisengründet. Während die Erzeugnisse der Industrie einen gen Weg vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat zurückhe sie an den letzten Verbraucher kommen, ja sogar die Industrie fast ausschließlich selbst Verbraucher der industriellen Erzeugnisse ist, verlassen die Produkte der Landwirtschaft sofort diesen Wirtschaftszweig, um von vollkommen wesensfremden Gebieten aufgenommen zu werden. Die Bewegung der Industrieerzeugnisse ist ein Kreislauf innerhalb der Industrien, sie schaffen gewissermaßen für sich selbst. Die landwirtschaftlichen Produkte aber bewegen sich stromartig vom Ort ihrer Entstehung fort in das weite Meer des menschlichen Bedarfs. Von diesem Gesichtspunkt aus wird das überwiegende Interesse der Industrie an den Eisenbahntarifen erklärlich, denn die Höhe der Frachten fällt immer wieder auf sie zurück. Besonders deutlich werden diese Dinge zum Beispiel an der Organisation des Stinneskonzerns, der von der Grube und dem Eisenwerk herunter bis zur Papierfabrik und Zeitung eine geschlossene Kette fast aller Industrien bildet.

Bereits vorher wurde angedeutet, daß im Mittelpunkt aller dieser Verhältnisse eines der wichtigsten Gesetze jeder Eisenbahnwirtschaft steht. Man müßte es das Gesetz der wirtschaftlichen Gebundenheit nennen. Die Eisenbahnen können sich nämlich nicht wie andere Unternehmungen der jeweiligen Konjunktur anpassen. Sie sind weder in der Lage, eine Hochkonjunktur auszunutzen, noch einer Wirtschaftskrisis entsprechend zu begegnen. Einmal liegt das zweifellos in der Natur der Eisenbahnen, dann aber spielt eben jener Einfluß anderer Wirtschaftskreise auf das Eisenbahnwesen eine Rolle. Ob die Wirtschaftslage gut oder schlecht ist, in jedem Fall werden von der Eisenbahn niedrige Tarife verlangt. Bei wirtschaftlichem Aufstieg werden sie mit den großen Beförderungsmengen, bei schlechter Entwicklung mit volkswirtschaftlicher Notwendigkeit begründet.

Abgesehen von den Tarifen hat selbstverständlich die Eisenbahn noch andere Mittel der Wirtschaftsgestaltung zur Hand. Sie liegen auf der Seite der Ausgabenminderung und Geschäftserweiterung. Beide greifen gegenwärtig ineinander. Der Gedanke der Erweiterung des Geschäftskreises hat in letzter Zeit seinen bedeutendsten Ausdruck durch das Interesse der Reichseisenbahn an der Verkehrs-Kreditbank A. G. gefunden. Mit diesem Institut wird der Anfang gemacht, ein Zahlungssystem zu beseitigen, das der Reichseisenbahn besonders während der Inflation großen Schaden bereitet hat. Es wird nunmehr begonnen, die durch Frachtstundung eingebürgerte Kreditwirtschaft der Eisenbahn aufzuheben oder doch erheblich einzuschränken. Es erscheint allerdings fraglich, ob der Erfolg in dieser Richtung nennenswert sein wird. Er tritt auf alle Fälle bei den heutigen Geldverhältnissen nur dann ein, wenn den Kunden der Verkehrs-Kreditbank entsprechend günstige Bedingungen gemacht werden können, denn die Benutzung dieser Bank zum Zweck der Frachtzahlung ist bis jetzt nicht Zwang, sondern in das freie Belieben des Verfrachters gestellt.

Die Notwendigkeit der Ausgabenminderung ist augenblicklich ebenso wie die Tarifangelegenheit Gegenstand des öffentlichen Interesses geworden. Es wird nicht zuviel behauptet sein, wenn man sagt, daß in Zukunft von der Gestaltung der Betriebsausgaben die Existenz der Eisenbahnen überhaupt abhängt. Deshalb werden besonders drei Gesichtspunkte, die alle weiteren Maßnahmen in sich schließen, einer genauen Untersuchung zu würdigen sein, und zwar Vereinfachung im Tarifwesen, Vereinfachung im gegenwärtigen Verrechnungssystem und Vereinfachung in der Rechnungskontrolle. Es wird sich vielleicht Gelegenheit bieten, diese Dinge in einer anderen Arbeit näher zu behandeln.

Diese kurze Darstellung hat nur bezweckt darauf hinzuweisen, daß es heute nicht angeht, mit Einseitigkeit dem Problem der Eisenbahnwirtschaft beizukommen, denn dieses Problem ist eine Summe von Problemen in großer Vielgestaltigkeit, verbunden mit Verantwortungen und Schwierigkeiten.

Zur Geschichte der Balkaneisenbahen.

Von Dr. **Oskar Nieß**, München, Amtl. Bayer. Reisebüro.

1. Die ersten Eisenbahnprojekte auf dem Balkan.

Bevor das türkische Regiment über Serbien und Bulgarien sein Ende fand, entschloß sich die Pforte, dem allgemeinen Drängen der Großmächte zu willfahren und Eisenbahnprojekte für die europäischen Provinzen ausarbeiten zu lassen. 1854 erklärte sie sich mit dem Plane einer Überlandbahnverbindung Budapest-Belgrad-Konstantinopel gegenüber Österreich-Ungarn einverstanden. Mit dem Bau wäre auch im darauffolgenden Jahre begonnen worden, wenn nicht durch den Krimkrieg alles vereitelt worden wäre.

Die Projekte, die ausgeführt werden sollten, wurden von dem österreichischen Konsul von Hahn schon um 1850 aufgestellt. Im Laufe der Jahre gerieten sie wenigstens in Mitteleuropa in Vergessenheit, nicht aber in England. Die Engländer begannen einstweilen mit den Vorarbeiten. Es schien ihnen aber zweckmäßiger, vorerst mit einer kürzeren Bahnstrecke ihr Glück zu versuchen, mit dem Bau der Eisenbahn Cernavoda-Constanza.

Kaum, daß aber diese Linie in Betrieb genommen war, erhielten die Engländer von der Türkei eine weitere Konzession (1860). Sie wollten die in der rumänischen Stadt Giurgiu auslaufende Bahnlinie von Rustschuk aus weiterführen nach dem Schwarzen-Meer-Hafen Warna. Eine Reise von London nach Konstantinopel war nicht mehr über Triest, sondern über Warna von noch kürzerer Dauer als über Constanza. 68 Stunden wurden nach englischer Rechnung erspart. War nun hier eine Verkürzung des Reiseweges in Aussicht gestellt, so konnte durch den neuen Bahnbau auch das nordbulgarische Weizenbaugebiet intensiver an der Ausfuhr beteiligt werden. Die Engländer sicherten sich damit eine neue Kornkammer. Die Gesellschaft „The Danube and Black Sea Railway and Küstendje Harbour Company Limited“ übernahm wiederum die Trassierung wie den Ausbau dieser Linie.

Als die Pforte nun gewahr wurde, daß ihre Stadt Schumla nicht an die Rustschuk-Warna-Bahn zu liegen käme, ließ sie ihrerseits sofort einen Plan ausarbeiten und übergab die Leitung zum Bau der Stichbahn Kaspitschan-Schumla dem deutschen Ingenieur Arndt. Die Dorfbevölkerung zwang man dabei zur Fronarbeit. Schon war der Unterbau fertiggestellt, als das Werk wegen Geldmangels eingestellt werden mußte (1870). Wie hier also die Türkei nicht fähig war, auch nur 18 km Bahn zu bauen, so erging es ihr auch mit dem projektierten Bahnbau Schumla-Jambol. Er kam ebensowenig zur Durchführung. Das sprechendste Zeugnis staatlicher Verkommenheit bildete der Nikopoli-Plevnaer Bahnbau. Midhat Pascha, ein fortschrittlicher Gouverneur, wollte die äußerst fruchtbare Plevnaer Hochebene mittels einer Eisenbahn von der Donau aus erschließen. Auch hier mußten alle Männer aus den umliegenden Kreisen, oft 20 000 des Tages, Frondienste verrichten. Weit waren die Arbeiten schon vorgeschritten, als Midhat Pascha abberufen wurde und die Vollendung in Frage kam. Schon glaubte die dortige Bevölkerung, der Nachfolger Midhat Paschas habe kein Interesse an dem Bahnbau, alle Arbeiten wären umsonst gewesen, als wiederum ein neuer Pascha das Werk zu vollenden gedachte. Unterhandlungen mit Frankfurter Baufirmen waren bereits eingeleitet, als der Sultan auch diesen Gouverneur abberief und seit 1871 alle Bitten der Bevölkerung um Fortsetzung des Baues umsonst verhallten.

Es würde zu weit führen, alle Projekte aufzuzählen. Ein größeres möchte ich aber noch erwähnen. 1864 hatte die frankobelgische Gesellschaft zusammen mit dem Haus Van der Elst Frères und Comp. Brüssel von der Pforte die Konzession zum Bau der Strecken Konstantinopel-Nisch, Nisch-Saloniki und Adrianopel-Enos erhalten. Da sich die gleiche Firma auch in Belgrad um die Fortsetzung des Baues der Strecken über Alexinak nach Belgrad beworben hatte, wäre, wenn von Belgrad eine Stichbahn nach dem Donauhafen Bacias (ungarisch) hätte Tatsache werden sollen, der Anschluß österreichisch-ungarische Eisenbahn zustande gekomme Österreichs Wunsch in Erfüllung gegangen. Vorteilhaf war es, daß der serbische Staat der Geldfrage wegen zu k Ergebnis mit der Gesellschaft kommen konnte; sie verk schon nach nur 6 km Bau bei dem Bankerott des Eise spekulanten Lagrand-Dumonceaux.

Wie sich Serbien für seine projektierten Bahnen nun Franzosen und Ingenieur Küß gewandt hatte, so die Tür den Baron Hirsch, den nachmaligen Leiter der Orientbahn schaft. Am 17. Oktober 1869 kam mit österreichischer der Konzessionsvertrag zwischen Baron Hirsch und der in Stambul zustande. Mit der von ihm ins Leben ger „Compagnie générale de l'exploitation des chemins de fer Turquie de l'Europe“ schloß er gemäß seinem Konzessic trage ein Abkommen für die in der Türkei entstehenden bahnen. Von den projektierten Strecken kommen hier v nur die von Tirnovo bis Jambol und die Fortsetzung der stantinopler von Adrianopel aus bis Sarambey in Be Einige Jahre später entschloß sich die türkische Regi die Strecke Schumla-Rustschuk der Orientbahngesellsch Bau zu geben und von Sarambey aus weiter trassieren zu l Gemäß den Konstantinopler Verträgen sollte die große landbahn von Novi an der kroatisch-bosnischen Grenze gehen und über Sarajevo-Pristina-Nisch nach Sofia führe durch die Bahn von Sarambey aus erreicht würde. J durch politische Machenschaften Österreich-Ungarns verä beschränkte die Türkei ihren Auftrag auf den Bau der Str Konstantinopel-Sarambey, Saloniki-Üsküb-Mitrovitza und nopel-Dedeagatsch.

Wie die serbische Regierung sah, daß ihr Gebiet von jeg Bahnprojekten ausgeschaltet bliebe, bestimmte sie selbst Kommission zur Feststellung der Strecke und Kosten für Verbindung Belgrads mit Alexinak. Den Charakter eine wöhnlichen Lokalbahn sollte die Strecke aber nicht t vielmehr wünschte Serbien sowohl im Norden als im einen Anschluß.

Der Berliner Kongreß 1878 erschien hierzu für m Staaten nur gelegen zu kommen. Besonders Österreich-U glaubte sein altes Prestige der Türkei gegenüber hervork zu sollen und durch weiteste Befürwortung serbischer Wü hier Zugeständnisse in seiner Eisenbahnpolitik zu errei Es kam daher noch vor Ablauf des Kongresses am 8. Juli die Eisenbahn-, Handels-, Zoll- und Schiffahrtskonve zwischen beiden Ländern zustande. Die serbisch-ungari Eisenbahnen sollten untereinander Anschluß erhalten und Regierungen auf eine Durchgangslinie sowohl nach Ko tinopel als nach Saloniki hinarbeiten. Der Artikel 38 des liner Kongresses bestimmte ferner noch die Verpflicht Serbiens betreffend die Überlandverbindung Wien-Kons nopel und Saloniki und der Artikel 10 die Bulgariens geg Österreich-Ungarn und der Orientbahngesellschaft.

Wie die Eisenbahnfragen gelöst wurden, wird das fol Kapitel bringen.

2. Die ersten Eisenbahnen auf dem Balkan.

Wie im vorausgegangenen Kapitel über die allerersten projekte auf dem Balkan berichtet wurde, so soll in genden über den Bau und Betrieb der ersten Eisenba einiges erwähnt werden.

Nachdem in langwierigen Verhandlungen Mister Bai 1857 zum technischen Leiter der „Danube Black Sea Comp ernannt, zusammen mit dem englischen Gesandten in Kon tinopel die Pforte von der Notwendigkeit, Eisenbahnen Lande bauen zu lassen, überzeugt hatte, wagte sich

haft an ein Unternehmen, wie es nur englische Ge-
ichtigkeit fertig bringen konnte. Maßgebend für den
· Linie war, daß sich bei Cernavoda die nach Norden
e Donau am meisten dem Schwarzen Meere näherte, daß
i Constanza eine kleine Halbinsel sich vorzüglich zur
eines größeren See- und Handelshafens eignete und daß
ganze Breite der Dobrudscha durchziehende Talsenkung
n beiden Orten die Anlage einer Bahnlinie sehr begün-
Die Engländer waren der festen Überzeugung, durch
g einer Eisenbahn größte Vorteile für sich zu erlangen.
) fuhr denn auch, nachdem innerhalb eines Jahres die
iten erledigt waren, täglich von jeder Richtung aus,
Bedarf, doch mindestens ein Zug.

ırch den Berliner Kongreß 1878 die Dobrudscha an Ru-
abgetreten wurde, kam Rumänien in den Besitz dieser
angen Bahnlinie. Seit dieser Zeit ging der Verkehr
er Linie mehr und mehr zurück, besonders als durch
nationale Donaukommission mit der Regulierung der
indungen begonnen wurde und die großen Handels-
auf der unteren Donau verkehren konnten. Erst
roße Eisenbahnbrücke bei Cernavoda fertiggestellt war,
die Strecke, die viele Kilometer lang auf alten Römer-
verlegt ist, die ihr zugedachte internationale
ng im Verkehr mit dem rumänischen Hinterland, beson-
Bukarest. Noch mehr versprachen sich die Engländer
Rustschuk-Warna-Bahn. Diese ebenfalls eingleisige
nte weniger dem allgemeinen als im besonderen dem
n Interesse in der Türkei. Heute sehen wir noch, wie
ädte, namentlich Schumla und Rasgrad, kilometerweit
n Bahnstationen entfernt liegen. Dem Grundsatz bil-
nd kürzester Bauausführung wurde von seiten der eng-
Gesellschaft vollkommen Rechnung getragen. Wo aber
unstbauten durch Brücken und Tunnels notwendig ge-
ären, scheute man sich nicht vor einem noch so großen
auch wenn Grund und Boden manchmal viel zu wün-
rig ließen. Da die Abmachungen zwischen der türki-
egierung und der Gesellschaft auf einer bestimmten
on pro Meile fußten, war es erklärlich, daß oft ein
t langer Weg eingeschlagen wurde. Trotzdem erfordert
amalige Zeit die Anlage der Bahn unsere Bewunderung.
lürfen wir jedenfalls sein, daß besonders Deutsche es
lie hier im Kampfe mit den verschiedensten Völkern
der Natur Pionierarbeit geleistet hatten, gleichwie
nland am Schwarzen Meer während des Weltkrieges.
Erbauung der Bahn der richtige Weg von Warna aus
durch die vielen Kilometer breiten und langen Brack-
mpfe zwischen Karagatsch und Sindel gebahnt werden
vie durch des Deli-Ormans (zu Deutsch Waldgebirge)
chnittene Täler, in denen jetzt die schrillen Pfiffe der
iven im Echo wiedergellen, war nicht zum wenigsten
ienst des in türkischen Diensten stehenden deutschen
R. Wagemann, der der englischen Gesellschaft wäh-
Baues beigegeben war. Diese Bahn wurde alsbald das
nskind der Gesellschaft, dann der Türkei und schließ-
der Bulgaren. Als nämlich die Bahn 1866 in Betrieb
n werden sollte, offenbarten sich schon ihre Fehler.
ise lagen die Schienen durch ein Hochwasser des Pro-
ses bis zu einem Meter unter Wasser. Später konnte
s zu schwachen Unterbaues keine größere Geschwin-
ls 25 km pro Stunde zugelassen werden. Infolge der
ntfernungen von Städten und Ortschaften spielte sich
Personenverkehr in engen Grenzen ab. Im Winter
hneeverwehungen an der Tagesordnung und lagen
Züge zum Entsetzen der Reisenden und des Personals
und mehr Tage auf der Strecke. Daß dadurch die
den übelsten Ruf kam, war erklärlich, auch daß der
über Triest wieder bevorzugt wurde. Dem Waren-
rging es nicht anders. Der Getreideexport, auf den die
r ihre ganze Hoffnung gesetzt hatten, ließ ebenfalls
hen übrig. Das überschüssige Getreide kam, wie zum
Teil auch heute noch, wieder auf der Donau zur Verfrachtung,
zumal die Sulinamündung reguliert wurde.

Nach erfolgter Übergabe der Bahn an die Türkei für zwei Millionen Pfund Sterling erfreute sie sich eines besseren Rufes, da der ganze Betrieb nun von der Orientbahngesellschaft übernommen wurde (1878). Reingewinne konnte aber auch diese Gesellschaft nicht erzielen, trotzdem zu gewissen Zeiten der Güterandrang so stark war, daß der Fahrpark nicht ausreichte. Ich möchte hierbei nur an den zu bewältigenden Verkehr erinnern, wie ihn die Messen von Eski-Dzuma und Pasardschick steigerten. In den späteren Jahren entsprach dann die Bahn mehr und mehr den an sie gestellten Anforderungen. Die Reisedauer zwischen Wien und Konstantinopel verringerte sich bedeutend, und der Reiseweg war sowohl für den Kaufmann als auch für manche Waren billiger geworden. Durch die rumänischen Bahnverbindungen vollends wurde der Verkehr die Wintermonate über aufrecht erhalten. Allmählich besserten sich die Einnahmen, die Bahn rentierte sich, wenngleich die Bauern aus der näheren und weiteren Umgebung immer noch von ihr nichts wissen wollten und ihr Getreide lieber per Achse auf den elenden Straßen zum Warnaer oder Rustschuker Markte fuhren, dabei tagelang unterwegs bleibend.

Die Statistik vom Jahre 1875 zeigte denn für vorgenannte Strecke eine Beförderung von 60 882, die von 1874 von 50 287 t, was einer Steigerung von 20 % gleichkam. Weitaus die größten Mengen der beförderten Güter waren Getreide und Mehl mit 83 %, Holz 7 %, Diverse 5 %, Fabrikerzeugnisse 2,5 % und Kohlen 2,5 %.

Diese immerhin günstigen Zahlen hatten ihr Zustandekommen drei Ursachen zuzuschreiben: 1. Steigerung des Lokalverkehrs, 2. Abwanderung des Getreideexportes vom Schiff auf die Bahn, 3. straffere Organisation im Personalwesen durch die Orientbahngesellschaft.

Auf der Rustschuk-Warna-Bahn verkehrte damals täglich von jeder Richtung aus mindestens ein Personenzug und an zwei, später an drei Tagen in der Woche ein Eilzug, der besonders der Vermittlung des Orientverkehrs diente. Die Zuggarnituren setzten sich aus bequem ausgestatteten I.-, II.- und III.-Klasse-Wagen zusammen. Täglich verkehrte auch von jeder Richtung mindestens ein Güterzug. Die Fahrzeiten waren alle derart gelegt, daß auf der ganzen Strecke während der Nachtzeit der Verkehr ruhte. Überhaupt verkehrten damals in der Türkei auf sämtlichen Linien von Sonnenuntergang bis -aufgang keine Züge. Daß für das leibliche Wohl der Reisenden auf der 222 km langen Strecke auch gesorgt war, bewiesen die luxuriös ausgestatteten Bahnhofsrestaurationen von Rustschuk, Saitanschik und Kaspitschan.

Als die Bahn durch den Berliner Kongreß an Bulgarien fiel, hatte sie — mögen die Urteile oft noch so mißgünstig lauten — doch ihren Platz als Mittlerin von okzidentaler und orientaler Kultur behauptet. Diese Bahn sollte später die Grundlage bilden, als das Fürstentum Bulgarien diese Strecke endgültig durch Kauf in seinen Besitz nahm, für das erstehende bulgarische Eisenbahnnetz.

3. Bahnprojekte, Bahnbauten und Bahnverkehr bis zum Ausbruch des Weltkrieges.

Dank seiner Orientpolitik hielt Österreich-Ungarn die Eisenbahnfrage für die Balkanstaaten stets im Fluß. Als Ergebnis zahlreicher Konferenzen kam anfangs 1880 mit Serbien eine Einigung zustande, wonach dieses innerhalb dreier Jahre die Bahnstrecken Belgrad-Velika Plana-Nisch, Nisch-Pirot und Nisch-Vranja zu bauen hatte. Gleichzeitig wurde die Angelegenheit der Bahnverbindungen mit Bulgarien und der Türkei in Mazedonien geregelt. Infolge von Meinungsverschiedenheiten fand 1883 die Viererkonferenz statt. Diese schloß ihre Besprechungen mit der bekannten „Konvention zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei für die in Artikel 10, 21 und 38 des Berliner Vertrages vorgesehene Eisenbahnverbindung“.

Nach den Artikeln 1—5 dieser Konvention hatten sich die einzelnen Regierungen verpflichtet, spätestens bis zum 15. Oktober 1886 folgende Eisenbahnstrecken dem Betrieb zu übergeben: Österreich-Ungarn die Strecke Budapest-Semlin, Serbien die Strecke Belgrad-Nisch-Pirot-bulg. Grenze, ferner Nisch-Vranja-türk. Grenze; Bulgarien serb. Grenze-Zaribrod-Sofia-türk. Grenze; Türkei, Belovo-bulg. Grenze und Saloniki-Üsküb-serbische Grenze.

Artikel 10 obiger Konvention besagte, daß die Bahnen normalspurig zu bauen seien, daß der Fahrpark in allen Staaten gleiches System aufweise, daß eine Übereinstimmung mit dem österreichisch-ungarischen Signalwesen erfolge, daß jedoch Betrieb, Zoll- und Grenzpolizeidienst sowie Tariffestsetzungen den einzelnen Staaten selbst überlassen bleiben, mit Ausnahmen im internationalen Verkehr, hier seien Tarife nach dem Meistbegünstigungsprinzip aufzustellen. Österreich-Ungarn erhält die Meistbegünstigung gegenüber dritten Ländern. Den Bewohnern jedes Landes und seinen Erzeugnissen wird im Durchgangsverkehr gleiches Recht zugebilligt. Ein Zug mit 35 km Fahrgeschwindigkeit muß mindestens täglich entweder vom Okzident nach dem Orient oder entgegengesetzt verkehren.

Die Strecke Belgrad-Nisch war schon beinahe fertiggestellt, als die letzten Schwierigkeiten, die sich noch immer aus den Abmachungen des Berliner Kongresses ergaben, endlich ihre Erledigung gefunden hatten. Bulgarien konnte nun seinerseits auch mit dem Ausbau beginnen. Die 244 km lange Strecke Belgrad-Nisch konnte bereits am 15. September 1884 in Betrieb genommen werden. Vorher, am 4. September, war schon die direkte Verbindung von Budapest aus mit Belgrad erzielt worden. Durch die überbrückte Save hatte der Balkan endlich sein Einfallstor für immer aufgetan. Eine nimmer einzubringende Verzögerung erlitten die projektierten Bahnarbeiten durch den Ausbruch des serbisch-bulgarischen Krieges 1885. Die Linie Nisch-Vranja konnte daher wie alle anderen nicht zum festgesetzten Termin (15. Oktober 1886) fertiggestellt werden. Im September 1887 wurde diese 119 km lange Strecke einstweilen dem Lokalverkehr übergeben. Bulgariens Bahnbauarbeiten waren durch politische Krisen, durch die Vereinigung von Nord- und Südbulgarien ebenfalls sehr ins Stocken geraten, und es ist daher nicht zu verwundern, daß die Strecke Nisch-Pirot-Grenze-Zaribrod-Sofia-Wakarel erst am 27. Juli 1888 für den Verkehr mit Serbien und darüber hinaus eröffnet wurde.

Merkwürdigerweise verzögerte sich dadurch auch eine frühzeitigere Aufnahme des Verkehrs der Gesamtstrecke Nisch-Saloniki. Die Türkei hatte das zu verantworten. Sie hielt sich nämlich genau an den Text der Konvention, die besagte, daß der Verkehr nach Saloniki wie nach Konstantinopel gleichzeitig aufgenommen werden solle. So wurde erst ein Jahr später (1888) das alte von Hahnsche Projekt mit dem ersten in Saloniki angekommenen Zug Tatsache.

Dadurch, daß sich die Türkei auf der Überlandstrecke mit der Fertigstellung des nur 46 km langen Anschlußstückes Wakarel-Belovo noch mehr verzögerte, konnte der erste Balkanexpreß endlich am 11. August 1888 von Wien nach Konstantinopel abgelassen werden.

Nun Serbien mit dem Ausbau seines Bahnnetzes begonnen hatte, konnte auch bald die 42 km lange Strecke Semendria-Velika-Plana dem Verkehr übergeben werden, ferner die 30 km lange Strecke Lapovo-Kragujewac. Das auf 540 km angewachsene serbische Bahnnetz veränderte sich nun erst, als durch den Bukarester Frieden 1913 Teile Nordmazedoniens an Serbien fielen. Damals bekam Serbien von den von der Orientbahn-Gesellschaft gebauten, 1873 und 1874 eröffneten Strecken: Saloniki-Üsküb und Üsküb-Mitrovitza zirka 350 km. Außerdem erhielt Serbien noch einige 16 km von der Strecke Saloniki-Monastir. Diese Bahn, von der Société de chemin de fer ottoman Salonique-Monastir gebaut, war der Initiative deutschen Kapitals entsprungen. Begonnen im Juni 1891, konnte die 218 km lange Strecke nach drei Jahren bereits ihre Aufgabe erfüllen.

Von den um die damalige Zeit aufgetauchten Projekte nur erwähnt: die Verbindung Salonikis mit Durazzo ül nastir längs des Prespa- und Ochridasees, ferner die in krieg zur Ausführung gekommene von Üsküb über Kalk nach Gostivar und die von der Donau zur Adria. Später das Projekt der Sandschakbahn viel von sich reden.

Bei Ausbruch des Weltkrieges waren dann außer der talbahn im Bau die sogenannte Donauuferbahn: Top Mala-Krsna-Pocarevac, und unmittelbar vor Beginn de arbeiten stand die Linie Nisch-Merdare, zusammen zirka Im Betrieb waren im gleichen Jahre zirka 1060 km u jektiert zirka 1550 km.

Bevor nun auf das im Laufe der Jahrzehnte ents Schmalspurnetz eingegangen wird, soll anschließend übe garien s Eisenbahnen einiges gesagt sein. Hier sin falls sämtliche Linien wie in Serbien eingleisig und in spur gebaut worden.

Nach der Vereinigung mit Südbulgarien (Ostrumelien die fürstliche bulgarische Regierung vor der Aufgabe, il an den Segnungen des Handels und Verkehrs teilneh lassen. Ein Jahr nach der Thronbesteigung des Fürsten nand wurde bereits von der Regierung die Gesetzesvorla Bau der projektierten Linien Kaspitschan-Schumla-Tirn wetsch-Plevna-Sofia-Küstendil und Jambol-Burgas eing Da Kaspitschan eine Station der Rustschuk-Warna-Ba sollte dadurch die Verbindung mit dem Donauhafen i schuk und mit dem Warnaer Schwarzen-Meer-Hafen zu kommen. Durch die Linie Burgas-Jambol sollte der A an die in früheren Jahren von der Orientbahn-Gese unter Baron Hirsch gebauten Strecken und mit Sofia werden.

Der unternehmungsreiche bulgarische Staat ließ im M mit den Bauarbeiten der Strecke Burgas-Jambol beginne Unterstüzung der Bevölkerung konnten die technischen T die 111 km lange Linie nach einem Jahr fertigstellen u Betrieb übergeben. Ebenfalls vom bulgarischen Staat u Unterstützung des Militärs wurde die Strecke Sofia-Per baut. Diese nur 34 km lange Strecke auf der Route Küstendil diente nach im Dezember 1893 erfolgter Er der Zufuhr von Kohlen aus dem einzigen damals trieb befindlichen Kohlenbergwerk Bulgariens für Sofia

Sechs Jahre später konnte dann die sogenannte Zent Sofia-Warna dem Verkehr übergeben werden. Da n dieser Zeit der Betrieb der Linie Sofia-Sarambey auf d garischen Staat übergegangen, auch die Linie Jambol fertiggestellt war, wurde, um in keinem Abhängigkeits nis mehr von der Orientbahngesellschaft, die die Stre rambey-türkische Grenze inne hatte, zu stehen und um zeitig den bulgarischen Export mit Erfolg über Burgas zu die 195 km lange Strecke Sarambey-Plovdiv-Nova-Sagora genannte Parallelbahn zum Bau vergeben. Als 18 diesem begonnen wurde, stieß Bulgarien bald auf he Widerstand, besonders bei der Orientbahngesellschaft Bahnbau kam zum Stillstand. Wohl dauerte der Streit b lange, doch ging Bulgarien endlich als Sieger hervor.

Ein auf der Orientbahnlinie ausgebrochener Streik hat lich Bulgarien zum Einschreiten veranlaßt. Zur Aufrec tung geordneter Verkehrsverhältnisse und zur Sicherh Landes hatte daher Bulgarien am 9. September 1908 von Bahnpersonal die Bahnlinien besetzen lassen und den st ten Verkehr wieder in Fluß gebracht. Trotzdem der A des Personals der Orientbahngesellschaft nur ein paa währte, dachten die Bulgaren jetzt nicht mehr daran, die in ihren Händen befindlichen Linien wieder zurückzuge

Durch die am 9. September 1908 erfolgte endgültige hängigkeitserklärung mit Ausrufung des Fürsten Ferdina Zaren von Bulgarien mußte die jetzt mit anderen Ang heiten beschäftigte Regierung die Regelung dieser Eis frage zurückstellen. Eine Erledigung fand diese erst russisch-türkischen Protokoll zu Petersburg vom März 19

. zur Eigentümerin der Orientbahnen gegen Zahlung
schädigung von 43 294 347 Lewa machte.
es entschlossenen Vorgehens hatte also Bulgarien über
ueter Privatbahnlinien in seinen Besitz gebracht. Jetzt
auch Zweck, die Arbeiten des 1899 unterbrochenen
r Strecke Plovdiv-(Philippopel)-Tschirpan-Nova-Sagora
nen. Durch Fertigstellung und Inbetriebsetzung der
ngen Teilstrecke am 1. Oktober 1910 war endlich die
erbindung Sofia-Burgas geschaffen worden.
nd dieser Zeit entstanden aber noch andere wichtige
or allem die Transbalkanbahn, die durch eine
artige Gebirgswelt führt, mitunter in langen Serpen-
einer Höchststeigung von 25 ‰ auf einer Strecke von
tolz konnten die Bulgaren sein, als der erste Zug über
an in Stara-Sagora eintraf und dadurch eine zweite
nale Durchgangslinie für Bulgarien geschaffen war.
ollständigung des Bahnnetzes wurden ferner 1897 mit
zung der dort befindlichen Bevölkerung und auf Regie-
ut die vollspurigen Nebenbahnen von Simnitza nach
striestadt Sliven (25 km) und Gebedsche-Devnia

end für den Bau dieser kleinen Strecke, die im Sep-
98 bereits in Betrieb genommen wurde, waren die in
lgebiet von Devnia gelegenen ca. 200 Wasser- und
hlen. Durch Anschluß an die Russe-Warna-Eisenbahn
sem Gebiete größerer Umsatz gebracht, sowie die Mög-
egeben, auf dem Konstantinopeler Markte mit rumä-
und französischem Mehl zu konkurrieren.
selben Jahre wurde auch der letzte Teil der Linie
ische Grenze in dem Abschnitt Pernik-Radomir und
Küstendil-türkische Grenze in Bau gegeben.
9 die Regierung die 1897 gebaute Privatlinie Somovit-
auft hatte, sah sie sich kurze Zeit darauf gezwungen,
ißlicher Finanzlage die Arbeiten an der Radomir-
-Strecke einzustellen. Erst 1905 wurde mit dem Bau
egonnen und nach vier Jahren im Juli die Strecke
Küstendil, Küstendil-Güschevo aber im fünften voll-
in Betrieb genommen. Handelspolitische und auch
e Gründe waren für den erwähnten Bau maßgebend
auch die Hoffnung, daß die Türkei an der Grenze die
er führen würde bis Kumanovo, wo sie in die Orient-
Saloniki eingemündet hätte.
ust 1909 wurden dem Verkehr übergeben die 47,6 km
cke Swistov-Lefski, die den Donauhafen Swistov mit
albahn verbindet, ferner im nächsten Jahre die 58 km
rudschabahn in Strecke Devnia-Oborischte-Dobritsch.
ruch des Weltkrieges konnten die 17 km lange Linie
vada-Gabrovo und die 118 km lange Linie Mesdra-Lom
eb übergeben werden. Die Bauarbeiten an letztge-
recke waren glücklicherweise schon bei Ausbruch des
eges 1912 soweit vorgeschritten, daß in einer Länge
m bereits Militär befördert werden konnte, was der
ung damals von großem Vorteil war.
des für Bulgarien wenig günstigen Kriegsausgangs
ht nur die Staatskassen vor einem Vakuum, sondern
icher Unternehmungsgeist für Bahnbauten war ge-
, wenngleich durch den Erwerb der Küste des Ägäi-
res eine neue Zeit für Eisenbahnbauunternehmungen
t war. Es kamen nämlich jetzt zu Bulgarien zufolge
ester Friedens ca. 360 km Privatbahnen. In den neuen
n Gebieten lagen die der Orientbahngesellschaft ge-
Strecken Sofli-Dedeagatsch, Oktschilar-Dedeagatsch
na-Fere, Teilstrecke der großen Saloniki-Konstan-
ahn, letztere einer französischen Gesellschaft zu eigen.
he bulgarische Statistik weist aber seit 1914 in der
Länge des Bahnnetzes vorerst keine Veränderung
Durch die Abtretung der Dobrudscha an Rumänien
sich die Länge des Bahnnetzes um nur 15 km, von
Nova-Botjevo bis Dobritsch, so daß das Königreich
1914 2109 Kilometer Staatseisenbahnlinien besaß.

Da Bulgarien bis 1914 über keine Schmalspureisenbahn verfügte, das Königreich Serbien aber solche in großer Zahl besitzt, soll im folgenden noch kurz darauf eingegangen werden.

Sämtliche serbische Schmalspurbahnen besitzen Spurweite von 76 cm.

1888 war von einer belgischen Gesellschaft die erste dieser Art von Linien von dem Donauhafen Radujevac nach Vrsca-Cuka in Betrieb genommen worden. Sie diente lediglich zum Kohlentransport aus dem Kohlenbergwerk Vrsca-Cuka.

Die serbische Regierung, von dem Grundsatz ausgehend, durch die vorhandenen Hauptbahnstrecken sei den wichtigsten wirtschaftlichen und militärischen Bedürfnissen des Landes zur Genüge Rechnung getragen worden, versteifte sich seither auf den Bau von Schmalspurbahnen, mit der weiteren Begründung, daß diese ja nur als Zubringerlinien für die Hauptbahnen untergeordnete Rolle spielen würden.

In der Zweigbahn Cuprjia-Ravna Reka finden wir bereits die zweite derartige Linie. Sie stellte die Verbindung mit dem 31 km entfernten Kohlenbergwerk Rudnik her und wurde von einer serbischen Firma in 75-cm-Spur, später jedoch in 76 cm gebaut.

Da der serbische Staat seine Bahnlinien von Fall zu Fall baute, gab es kein einheitliches Schmalspurbahnnetz. Auch manche später entstandene Privatbahnlinie, wie die von Dubravica-Cornjak oder die von Sabac-Losnika besaß keinen Anschluß an die Vollbahn. Wenig vorteilhaft war es auch, daß keine einzige Schmalspurbahn bis nach dem Mittelpunkt des serbischen Handelsemporiums, Belgrad, durchgeführt wurde.

Zu den erwähnten Privatbahnen auf serbischem Boden gehört noch die 21 km lange Strecke Metovnitza-Bor, an die Linie Paratschin-Zajecar anschließend. Die „Compagnie française de mines de Bor“ war die Erbauerin.

Auf Staatskosten erstanden aber sowohl auf der linken wie auf der rechten Moravaseite noch manche Schmalspurstrecken. Hierher gehören die Bahn Cicevac-Sveti Petar-Bela Reka (24 km), die zum Holztransport aus den Urwäldern von Raschani dient, ferner die Strecke Ucice-Stalac u. a.

Als durch Serbien 1914 der große Krieg ausbrach, hatten sich im Bau befunden: die Verbindungslinie der Kolubarrabahn mit der Moravatalbahn von Laikovac über das waldreiche Rudniker Bergland nach Gorni-Milanovac und Cacak sowie die Verlängerung der Strecke nach Valjevo in der Richtung nach Kozjak. Ferner wurde an der Verlängerung der Pocarevaker Linie von Cornjak nach Zagubitza gearbeitet, es sollte über Krivelja die Linie in die Strecke Bor-Metovnitza einmünden. 168 Kilometer betrugen die Baulängen. Im Betrieb waren 692 km und zum Bau vorgesehen 1252 km, darunter die Ibartalbahn und die Verbindungsstrecke von Krusevac nach Tulari, zum Anschluß an die Hauptbahnlinie Nisch-Merdare.

Der Entwicklung der vorhandenen Eisenbahnlinien entsprechend gestaltete sich auch der Verkehr.

Bereits seit 1. Juni 1885 lief der täglich verkehrende Orientexpreß Paris-Wien, von Wien aus über Budapest wöchentlich zweimal durch Rumänien und Giurgiu und weiter durch Fährebenützung nach Warna. Ein Eilschiffdienst sorgte für Anschluß nach Konstantinopel. Einmal in der Woche wurde der Expreß von Budapest über Belgrad bis Nisch zur Durchführung gebracht. Mit Post wurde bis Sarambey weiter gereist und von hier die Bahn wieder nach Konstantinopel benutzt, die ja seit 1874 schon fuhr. Als seit 1888 der Orientexpreß geradeswegs über Nisch-Pirot-Sofia geleitet werden konnte, bestand Bulgariens Lokomotiven- und Wagenpark aus 16 Maschinen und ca. 138 Waggons. Serbiens Statistik vom Jahre 1890 weist dagegen schon 45 Lokomotiven und 1105 Waggons auf. Als Bulgariens Bahnnetz 1895 auf 506 Kilometer angewachsen war, verfügte es immer noch erst über 40 Lokomotiven mit 1148 Pack-, Personen- und Güterwagen.

Durch umfangreiche Bestellungen im Auslande ergänzte Serbien seine Betriebsmittel. Bei dem sich ständig gleichbleibenden Schienennetz von 540 km hatte es im Jahre 1900 bereits

60 Maschinen mit 1587 Wagen, Bulgarien hingegen mit seinem doppelt so großen Netz nur 63 Maschinen mit 1732 Wagen. Zwölf Jahre später, vor Ausbruch des Balkankrieges, wiesen die serbischen Schienenlängen 555 km bei einem Stand von 101 Lokomotiven und 3788 Wagen auf, die bulgarischen hingegen 1948 km mit nur 212 Lokomotiven und 5118 Wagen.

Durch die Balkankriege weisen die Statistiken viele Lücken auf. Die Geschichte Serbiens und Bulgariens ist durch die Verkehrslage in einer Art und Weise beeinflußt wie selten bei einem anderen Lande. Wir können Moltke recht geben, wenn er sagt, daß auf den unteren Donauländern der Fluch lastet, der beständige Schauplatz von Verwüstungen, Krieg und Durchzügen zu sein. Um zum Endkampfe gerüstet zu sein, waren aber besonders nach dem letzten Balkankriege die beiden Länder bestrebt, so rasch wie möglich ihre Maschinen- und Wagenparks zu ergänzen. Neubestellungen von Lokomotiven wurden damals besonders von Serbien in Amerika, von Bulgarien in Deutschland betätigt.

In dem Maße, in dem West- und Mitteleuropa mehr und mehr auf die natürlichen Schätze im Orient, in Kleinasien, in Mesopotamien, Ägypten, Indien und Ostasien angewiesen waren, gewannen Serbien und Bulgarien als Durchgangsländer.

Der Konstantinopler Linie aber wurde von Anfang an stärkste Konkurrenz durch Rumänien bereitet, indem noch dreimal wöchentlich ein zweiter Orientexpreß von Ostende und Paris über Wien-Budapest-Verziorova-Bukarest nach Konstanza lief, wo anschließend ein Eilschiffverkehr über Konstantinopel mit Alexandrien stattfand.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte sich auch der interne Verkehr gebessert. Die Reiselust des Publikums wurde durch schneller fahrende Züge, ausgestattet durch saubere I.-, II.- und III.-Klasse-Wagen und durch günstige Tarife immer mehr geweckt. Dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 hatten sich Serbien 1910 und Bulgarien 1912 angeschlossen. Durch die Balkankriege hatte der Personen- und Güterverkehr eine nicht zu verkennende Abschwächung erfahren. So wurde in Serbien der Verkehr am 1. Oktober 1912 eingestellt, aber wieder aufgenommen zu Ende des Jahres. Durch Veränderung der politischen Konstellation im Juli 1913 lahmgelegt, sollte er erst Ende Oktober wieder aufleben, da nach dem Bukarester Frieden zwischen Serbien und Bulgarien ein Wirtschaftskrieg einsetzte, durch welchen nicht weniger als 4945 Züge zum Ausfall kamen.

In Bulgarien standen die Staatsbahnen bis Anfang September 1913 im Dienste des Militärs. Das etwa 8000 Mann starke Personal war dem Verkehr vollständig gewachsen. Daß im gleichen Jahre außer 56 Entgleisungen noch 7 Zusammenstöße vorkamen, wobei 9 Bedienstete und 15 fremde Personen verletzt und 12 Menschen den Tod fanden, lag an der Unübersichtlichkeit der Strecken, aber auch an der Fahrlässigkeit des Personals.

In dem kaum einjährigen Abschnitt zwischen Balkan- und Weltkrieg waren Serbien und Bulgarien nicht in der Lage, mit eigenen Mitteln alle die Mängel zu beseitigen, die sich im Laufe der Jahre im Betrieb und Verkehr bemerkbar gemacht hatten. Bei Beginn des Weltkrieges nahmen die Bulgaren den Serben gegenüber eine neutrale Haltung an, trotzdem in Mazedonien die dortige bulgarische Bevölkerung ihre Befreiungsstunde für gekommen hielt, sich in Massen erhob und durch Brücken- und Dammsprengungen den serbischen Eisenbahnaufmarsch südlich Üsküb lahmlegte. Die Staatsbahnen, dem serbischen Feldeisenbahnchef unterstellt, lösten ihre Aufgaben vollkommen. Am 26. Juli 1914 wurde der Güterverkehr und tags darauf der Personenverkehr eingestellt. Anfangs November wurde aber der ganze Verkehr bis auf Altserbien, das zum Operationsgebiet gehörte, wieder freigegeben. Der mit dem Orient unterbrochene Verkehr, umgelegt auf die Linie Budapest-Kronstadt-Bukarest-Russe-Tirnovo-Konstantinopel, wurde Mitte Oktober 1914 aufgenommen, desgleichen der Verkehr auf der inzwischen fahrbar gemachten Strecke zwischen Gevgjeli und Üsküb. Auf dieser Linie setzte sofort stärkster Verkehr ein, denn nicht nur S auch Rußland erhielt hier von der Entente alles zum Krie Nötige. Die Leistungsfähigkeit dieser Bahn war aber ei begrenzte, da eingleisig, in zu großen Abständen die n wenigen Überholungsgleisen ausgerüsteten Stationen lag

Verkehrsstockungen durch fünfmaliges Umladen der waren die Regel (Saloniki Schiff/Bahn, Paracin Hauptbahn bahn, Zajecar Kleinbahn/Hauptbahn, Prahovo Hauptbahn schlepp, Turn Severin Donauschlepp/Hauptbahn). Serb kannte zu spät, daß im Völkerringen oft gute Bahnverbin gleichwertig mit einem schlagfertigen Heere sein können diese der Vierbund ausnützen und zu verbessern wußte, im nächsten Kapitel.

4. Die Vervollkommnung des Bahnnetzes, der Betrieb u Verkehr während der Kriegsjahre.

Mit der Kriegserklärung Bulgariens im September 1 Serbien wurde durch einheitliches Vorgehen der Verbi Serbien innerhalb weniger Wochen vollständig unterworf war ein historischer Moment, als sich anfangs Oktob garische und deutsche Soldaten an der Donau bei Klad Hände reichten, um alsbald im Siegerschritt erst an der Griechenlands Halt zu machen. Der Zentralmächte technische Truppen hatten dabei ein schweres Stück Ar leisten. Nicht nur, daß die Serben Eisenbahnen und Brück ihrem Rückzug gesprengt hatten, hatten sie auch das Material unbrauchbar zu machen versucht durch Spren und Absturz der Lokomotiven und Wagen vom Bahnkörpe

Die neuerstandene Militäreisenbahn-Direktion 7 versta die Verhältnisse zu meistern, nicht weniger die Verwaltu k. k. Heeresbahn Süd in Belgrad. Da das gesamte Gebi der Morava als k. k. Interessensphäre erklärt wurde, die schmalspurigen Linien hier unter deren Kommand sämtlichen Vollspurbahnlinien und die Schmalspurbahnen der bulgarischen Morava gehörten aber zu dem Bere MED. 7, die der Militär-General-Direktion in Warscha Okkupation Rumäniens der MGD. in Bukarest unterst und die mit dem bulgarischen Feldeisenbahnchef Hand i zu arbeiten hatte. Die Strecke Nisch-Pirot-Zaribrod wu bulgarischen Eisenbahnpionierkompagnien alsbald inst setzt. Mitte November mit den Arbeiten begonnen, konn Strecke Mitte Dezember 1915 fahrbar gemeldet und d garischen Feldeisenbahnchef übergeben werden. Du Niederkämpfung Serbiens war also der Weg nach der Tür Kleinasien frei geworden und die Orientlinie in die Häl Vierbundes gekommen.

Fieberhaft wurde aber an der Strecke Belgrad-Nisch ge

Ein fast unüberwindbares Hindernis bildeten hier näm gesprengten großen Eisenbahnbrücken über die Save bei über die Morava bei Cuprija, bei Stalac und über die N bei Nisch.

Die preußischen und bayerischen Eisenbahnbaukom betraut mit diesen Brückenbauten, haben sich durch Sc dieser Kriegsbrücken unvergängliche Verdienste erwor

Wiederum war es ein historischer Moment, als am 15. 1916 der erste Balkanzug nach Konstantinopel abgelassen konnte.

In der Folgezeit setzte ein großzügiger Um- und Aus sonders der serbischen Vollspurbahnen ein. Vor allen trachtete die MED. 7, die 1916 ihren Sitz von Semendria Herz Serbiens, nach Nisch verlegt hatte, das vorhanden bahnnetz so zu vervollkommnen, daß die überall ein Bahnen für Kriegszwecke Verwendung finden konnten. Z wurde daher mit den Arbeiten der Neuanlage von Zugkr stellen begonnen.

Während in Serbien vor dem Kriege der Station durchschnittlich 20 km betragen hatte, verringerte er si ca. 45 neue Ausweichen auf durchschnittlich 7 km. Al nur durch diese neuen Stationen, auch durch Anlage v

und Hinterstellungsgleisen in einzelnen als militärisch
erkannten Bahnhöfen wurden die Bahnstrecken um mehr
Dreifache leistungsfähiger gemacht.

sch ließ die MED. 7 zur Entlastung des dortigen Bahn-
ch einen zweiten: den Zar-Ferdinand-Bahnhof bauen.
wurden alle Züge geleitet, die von Belgrad in Richtung
der entgegengesetzt ihr Ziel hatten.

e technische Ausstattung der serbischen Eisenbahnen
die Grundsätze der deutschen Nebenbahnen gehalten
onnte nach Errichtung der deutschen Signale, Fern-
und Telegraphen und nach Zuteilung preußischer und
er Lokomotiven das okkupierte Serbien in den Eisen-
ehr mit den Vierbundstaaten treten. Ein reger Betrieb

Rückzug aber gesprengt und neu dem Verkehr übergeben im Oktober 1924.

Die mühevollste Arbeit war schließlich der Bau der Ibartalbahn.

Die Trassierung wie die Erstellung des Unterbaues dieser Bahn kostete viel Zeit. Von der im Bau befindlichen Linie, die die Verbindung von Kraljevo mit Mitrovitza bewerkstelligen sollte, kam nur die Strecke bis Maglic noch in Betrieb.

Die Bahnbauten an der mazedonischen Front verdienen schließlich ebenfalls der Erwähnung. Von der Hauptbahnstrecke Nisch-Saloniki zweigten damals von den Stationen Veles, Miletkovo, Gradsko und Demir Kapu Feld- und Seilbahnen ab. Diese dien-

Zeichenerklärung:
oll- oder Schmalspurbahnen, deren Inbetriebnahme
abe der Jahreszahlen ersichtlich gemacht wurde.
rgwerke —·—·— derzeitige Landesgrenzen.

ehr wickelte sich alsbald auf diesen Linien ab. Durch
Linienführung und Instandhaltung der Strecken:
isch-Zaribrod und Veles durch die Eisenbahntruppen
der MED. 7 auch eine größere Zuggeschwindigkeit zu-
worden. Hin und wieder war die Reisedauer gegen-
Vorkriegszeit etwas länger, besonders wenn durch eilige
sporte Schnellzüge nicht so durchgeführt werden
ls vorgesehen. Daß die Kriegsbrücken nur mit 5 km
ligkeit befahren werden durften, brachte ebenfalls
erzögerung.

h nun die Deutschen auf ihren Haupt- und Neben-
einrichteten, so die Österreicher in ihrer Zone. Die
n Süd ging auch daran, das bisher zusammenhanglose
netz untereinander zu verbinden.

Bau der 84 km langen Schmalspurstrecke Cacak-Corni
-Laikovac wurde begonnen. Diese Strecke wäre noch
gekommen; wenn nicht die Arbeiten durch den Rück-
ktober 1918 ein jähes Ende erfahren hätten. Um mit
chen Schmalspurbahnen Anschluß zu bekommen, wurde
rad und von Ucice aus vorgestreckt und die 59 km
cke im September 1918 noch eingefahren, auf dem

ten rein strategischen Zwecken und führten oft verdeckt bis in die Artilleriestellungen. Die Länge der Feldbahnen betrug damals ca. 400 km und die der Seilbahnen ca. 170 km.

Da seit 1. Januar 1917 auf sämtlichen Hauptbahnlinien der MED. 7 geordnete Verkehrsverhältnisse herrschten, kamen sie unserem Vorkriegsbetrieb in Deutschland gleich. Durch Herausgabe eines Fahrplanes verkehrten alle Schnell-, Personen- und Güterzüge zu einer bestimmten Zeit. Sämtliche Schnellzüge waren so gelegt, daß sowohl Anschluß in Belgrad für Österreich-Ungarn und Deutschland, als umgekehrt vorhanden war. Alle Strecken Serbiens und Bulgariens waren vom bulgarischen Militär scharf überwacht. Trotzdem ist es aber vorgekommen, daß im März und April 1917 in verschiedenen Gegenden die aufständische serbische Bevölkerung verbrecherische Anschläge auf Eisenbahnlinien und fahrende Züge unternommen und trotz verstärkten Stationsbesatzungen großes Unheil angerichtet hatte. Der Dienst der Eisenbahntruppen gestaltete sich hierdurch oft sehr schwierig.

Den Landeseinwohnern war trotzdem die Benützung der Eisenbahnen erlaubt. Sie durften bei Vorzeigen des Passierscheines wie nach Lösung der Fahrkarten die fahrplanmäßigen Lokal-

züge benützen. Die serbische Bevölkerung durfte auf allen Strecken mit Ausnahme der südlich Nisch gelegenen fahren.

Was nun den Betrieb und Verkehr auf den serbischen Schmalspurbahnlinien anlangte, so ähnelte er sehr dem Betrieb auf eingleisigen Hauptbahnen. Von den vielen Schmalspurlinien, die unter deutscher, österreichischer und bulgarischer Verwaltung standen, soll hier nur über die Strecke Paracin-Metovnitza-Bor-Zajecar einiges ausgeführt werden:

Diese Bahn hatte zwei Anforderungen gerecht zu werden: erstens die Verbindung mit der Timoktalbahn herzustellen und zweitens das große Berg- und Hüttenwerk Bor zu bedienen. Das Kupferbergwerk Bor, seit 1916 in Händen der preußischen Kriegsmetall A.-G., versorgte nämlich die heimischen Industrien mit Kupfererzen und auch verhüttetem Kupfer. Dem Berg- und Hüttenwerk Bor mit seinen 3000 Arbeitern wurde deshalb von der MED. 7 die größte Aufmerksamkeit geschenkt und zur restlosen Bedienung die 125 km lange Bahnlinie den bayerischen Eisenbahnbetriebs-Kompagnien 3 und 6 übergeben. Da die Förderung von ca. 500 t Kupfererzen innerhalb vierundzwanzig Stunden im Laufe des Jahres 1918 mehr und mehr erreicht wurde, die vorhandenen stark abgenützten Lokomotiven vom System Borsig und den United States of Amerika aber den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügten, erhielt das Militär-Maschinen-Amt 4 in Zayecar von der MED. 7 im Mai 1918 ca. 18 neue Lokomotiven, System H. F. K. von Henschel & Sohn in Cassel für diese Strecke zugeteilt. Durch die Auffrischung des Maschinenparkes war es endlich möglich gemacht, auf der ganzen 125 km langen Linie einen großzügigeren Betrieb durchzuführen. Die größten Gütermengen wurden jetzt nach und von Bor transportiert. Mehr als 1000 t Güter aller Art schafften 12 Züge täglich über den Suvarekaberg nach Bor und fast die gleiche Menge Erze und Kupferstein nahmen sie wieder mit zurück.

Als durch den Rückzug im Oktober 1918 die Verbündeten Serbien räumen mußten, verfielen Bahnanlagen und rollendes Material auf den sämtlichen Haupt- und Nebenbahnstrecken der Zerstörung. Das Kupferbergwerk wurde aber nicht zerstört.

Wie sich der darniederliegende serbische Eisenbahnverkehr nur mit ausländischer Hilfe erheben kann und erhebt, ist in Heft 4 dieser Zeitung dargelegt.

Über die Verkehrsentwicklung in Bulgarien ist kurz folgendes zu berichten:

Das Ultimatum Rußlands vom 4. Oktober 1915 zeitigte, daß Bulgarien nach Verständigung über die Eisenbahnverbindung zur Ägäis mit seinem ehemaligen Feind, der Türkei, sich jetzt offen zum Vierbund bekannte und seine Truppen am 16. Oktober 1915 marschieren ließ.

Durch diesen neuen Krieg schienen alle Unternehmungen, die der bulgarische Staat besonders zur Hebung des Verkehrswesens ausführte und plante, zum Stillstand gebracht. Mit Unterstützung Deutschlands wurde ihm aber zuteil, was es zur Vervollkommnung seines Bahnnetzes brauchte. Durch Gewährung namhafter deutscher Kredite, ferner von Eisenbahnmaterialien, [Lokomo]tiven, Wagen, Telegraphen- und Telephongeräten u[nd Unter]stützung von deutschen Eisenbahntruppen wurde sein [...] großes Bahnnetz so vervollkommnet, daß dieses vom J[ahre ...] ab allen Anforderungen, auch denen strategischer Art, g[ewachsen] war. Nicht nur, daß verschiedene neue Stationen i[n Betrieb] genommen wurden, waren unzureichende erweitert [...] umgestaltet und zentralisiert worden. Die von den [...] erbauten neuen Güterbahnhöfe Nadeschda bei Sofia, G[...]chowitza, Syndel und andere bewiesen zur Genüge, wie [...]land auf Hebung des bulgarischen Verkehrswesens be[...]

Nach deutschem Vorbild bestellte Bulgarien dama[ls einen] Feldeisenbahnchef, dem außer den bulgarischen Ba[hnen] folgende fremde Strecken unterstellt waren: Dedeag[atsch-...]schilar, Zaribrod-Nisch, die Dobrudschabahnen, von [Rust]schuck-Warna-Bahn die Strecke Caspitschan-Warna u[nd Dedea]gatsch-Svilengrad.

Bulgariens Bahnnetz war nun innerhalb eines Jahre[s so groß] geworden, daß es plötzlich Mangel an Eisenbahnperso[nal hatte.] Dieser war so stark, daß es bald die Strecke Nisch [...] deutschen Militärverwaltung zum Fahr- und Betriebsdi[enst ab]geben mußte. Auch wurden die Bahnen in der Dobrud[scha deut]schem Kommando und zwar der „Mebedo" der Militär[eisenbahn]betriebsdirektion Dobrudscha mit Sitz in Warna unter[stellt. Es] gehörten hierher die Linien: Caspitschan-Warna (82,5 [km), ...]bedsche-Medschidie (181 km), Cernawoda-Constanza [...] Constanza-Mamaia (7,8 km), Medschidie Stdt.-Prizipele [...] zusammen 413,3 km. Neun Eisenbahnbetriebs-Kompagn[ien ...] den Betriebs- und Fahrdienst auf diesen Linien zu b[ewerkstel]ligen. Bis die Rustschuck-Warna-Bahn und die Strec[ken Bulgari]sche-Dobridsch wieder an die Bulgaren übergingen (3. [...] 1917), hatten die Deutschen diese Strecken leistungsf[ähig aus]gebaut.

Infolge der beständigen Zunahme des Verkehrs und [der Fahr]geschwindigkeit trat mehr und mehr die Notwendigke[it, be]sonders auf der Orientstrecke, den Oberbau zu verstär[ken. Diese] Arbeiten führten preußische Eisenbahnbaukompagnien [...]dauerlich war, daß — wie so vieles — auch diese Arb[eiten um]sonst waren. Eine große Mißernte 1918 beschleunigte [den Zu]sammenbruch Bulgariens. Bulgarien war zu erschöpf[t, als daß] es dagegen ankämpfen konnte. Es wurde das erste [Glied des] rasch zerbröckelnden Vierverbandes. Da durch den W[affenstill]stand mit der Entente Bulgarien Ende September 1918 [sich ver]pflichtet hatte, Ententetruppen auf allen seinen Lini[en zu be]fördern, wurden die deutschen Truppen schleunigst na[ch ...] und Rumänien zurückbeordert. Bulgarien und sein V[olk ge]rieten in den Strudel des Umsturzes, dem chaotische [...] folgten. Wie die Landesregierung aber wieder fester [...] des Staatsschiffes in die Hand bekam, glätteten sich [...] des Aufruhrs allmählich und Bulgariens Verkehr war z[um Unter]schied des serbischen in wenigen Monaten wieder in [...] den Bedürfnissen des Landes zu entsprechen. Wie [...] der Folgezeit entwickelte, ist in Heft 5 dieser Zeitung [...]

Bücherschau.

— **Denkmalpflege und Heimatschutz.** Immer weitere Schichten nehmen lebhaftes Interesse an diesen seit mehr als 25 Jahren durchgeführten Tagungen, auf denen sich die hervorragendsten Persönlichkeiten regelmäßig zusammenfinden, die sich zur Pflege alter Überlieferungen, namentlich aber zum Schutz und zur Erhaltung unserer ehrwürdigen Kunst- und Baudenkmäler zusammengetan haben. Diesmal wurde das liebliche Freiburg i. Breisgau zum Versammlungsort für die Tagung vom 20.—22. Septbr. gewählt. Die Zeitschrift „Denkmalpflege und Heimatschutz", welche der Bewegung als Zentralorgan dient, bringt hierzu ein reich ausgestattetes Sonderheft heraus, in welchem die gegenwärtig wichtigsten Freiburger Kunstdenkmalfragen aus sachverständiger Feder behandelt werden.

Dieses Sonderheft ist zu dem gleichen Preise wie die anderen Vierteljahrshefte (1,60 RM inkl. Porto) vom Verlag Guido Hackebeil Akt.-Ges., Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35, zu beziehen.

— **„Kruppsche Monatshefte".** Das Juniheft dieser Z[eitschrift] enthält eine Untersuchung von Schnellarbeitsstähle[n, in der] namentlich für die mechanischen Bearbeitungswerkstä[tten wich]tige neue Ergebnisse mitgeteilt werden. Insbesonder[e ist der] Einfluß der bekannten Legierungselemente wie Wolfr[am, Vana]dium und Molybdän auf den Schnellarbeitsstahl durch [prak]tische Versuche ermittelt. Das Krupp-Grusonwerk zeig[t an Hand] von Abbildungen eine neue Art der Aufhängung der K[atze], durch die das störende und arbeitverzögernde Pendeln [...] bei Laufkranen wirksam verhindert wird. Ferner [bringt das] vorliegende Heft eine Beschreibung der von Krupp e[ntwickelten] brachten Zentrifugen zum Klären von Lacken und [...] gegenüber den bisher gebräuchlichen Filterpressen ein[en wesent]lichen Fortschritt für die Fabrikation bringen.

Die „Kruppschen Monatshefte" können zum Preise [...] für den Jahrgang vom Verlag der „Kruppschen Mo[natshefte"], Essen, Kruppstraße 50, bezogen werden. Einzelhefte [werden in] beschränkter Zahl zu je 1 RM zuzüglich Porto geliefer[t].

Kosten der Stückgutumladung in ihrer Abhängigkeit von der Form der Umladehalle[1]).

Von Obergütervorsteher **Grunow**, Leiter der Umladestelle Cüstrin-Neustadt.

nter dieser Überschrift veröffentlichten Artikel von Dr.-
obi in Nr. 37/1924 und vom Ministerialamtmann a. D.
in Nr. 19/1925 der Vereinszeitung geben Veranlassung,
m Standpunkt des praktischen Ladedienstes zu dieser
tellung zu nehmen. Von einer nochmaligen Wiedergabe
beiden Abhandlungen beigefügten Abbildung der vorge-
ien Grundform einer Umladestelle darf abgesehen werden,
an den bezeichneten Stellen leicht nachgeschlagen werden

rundgedanke, durch Anordnung von vier je 170 m langen
e von zwei je 340 m langen Ladebühnen kürzere Karr-
erzielen, ist ohne weiteres einleuchtend. Zugegeben
rdings werden, daß die von Dr.-Ing. Jacobi rein theore-
d rechnerisch ermittelte Kürzung der Karrwege und die
errechneten Ersparnisse an Arbeitsleistungen sich in der
e nach den verkehrsdienstlichen Aufgaben der einzelnen
tellen und deren verkehrstechnischer Durchführung sehr
denartig auswirken würden.
Bestreben, die Umladekosten für Stückgüter herabzu-
gipfelt in der Erzielung einer möglichst hohen Tages-
ung des einzelnen Arbeiters. Hierbei ist natürlich die
er Karrwege von großer Bedeutung, hauptsächlich, wenn
hrende Beförderungsmittel — Elektrokarren usw. —
Gebrauch sind. Die Kopfleistung wird aber durch eine
äßige, sich auf Erfahrung stützende Organisation des
stes zweifellos in höherem Maße günstig beeinflußt als
ne bestimmte Form der Umladestelle. Es wird eine, unter
nder Berücksichtigung der verkehrsdienstlichen Auf-
er betreffenden Umladestelle nach dem eingangs ange-
Grundgedanken erbaute Umladestelle zur Erzielung
istungen und damit zur Verringerung der Umladekosten
beitragen, eine Schematisierung aller neu zu erbauen-
adehallen nach der von Dr.-Ing. Jacobi vorgeschlagenen
rm ohne Berücksichtigung der von den einzelnen Um-
en zu erledigenden Verkehrsaufgaben erscheint jedoch
mäßig. Daß die Verkehrsaufgaben und die von ihnen
orm der Umladehalle zu stellenden Anforderungen sehr
denartig sind, geht aus den Ausführungen von Mini-
tmann Reffler über die Verhältnisse bei den Umlade-
Nürnberg Rbf., Mannheim Rbf. und Hof Hbf. zur Genüge
Es sollen nachstehend noch kurz die Verhältnisse bei der
telle Cüstrin geschildert werden.
mladehalle Cüstrin, eine fast veraltete, unzulängliche
besteht aus zwei Ladebühnen von rund 200 und 130 m
e und drei Zwischenstegen. Obwohl die Umladestelle
on und nach allen sechs von Cüstrin abzweigenden
zu bearbeiten hat, konnte bei eingehender Beobachtung
ehrs und planmäßiger Durcharbeitung des Ladedienstes
tzten zwei Jahren erreicht werden, daß sich die Behand-
Güter aus Richtung Westen und Süden nach Osten und
— etwa 60 % des Gesamtverkehrs — lediglich auf der
Ladebühne und den nebenliegenden Zwischenstegen ab-
Karrwege von der längeren nach der durch zwei Zwischen-
d drei Gleise getrennten kürzeren Ladebühne kommen
Fehlladungen vor. Auf der kürzeren Ladebühne werden
r von Osten und Norden nach Westen und Süden be-
Karrwege von der kürzeren zur längeren Ladebühne
vereinzelt vor, weil hier die aus der nächsten Umgebung
en Umladungen behandelt werden, die Güter für alle Rich-
thalten.
folg dieser Maßnahme bezeichnen nachstehende Zahlen:
Einführung des Gedingeverfahrens im Frühjahr 1921
Durchschnittskarrweg von 132 m ermittelt worden. Eine
im März d. Js. vorgenommene Feststellung ergab eine durchschnittliche mittlere Karrweglänge von 82 m.

2. Die tägliche Durchschnittskopfleistung eines Gedingearbeiters betrug im Jahre 1921: 7,4 Leistungstonnen, im Jahre 1922: 7,8 Leistungstonnen, im Jahre 1923: 8,2 Leistungstonnen, im Jahre 1924: 11,1 Leistungstonnen, Januar-April 1925: 12,0 Leistungstonnen.

Die erhebliche Steigerung der Leistungen in den letzten zwei Jahren beweist, daß durch eine zweckmäßige, dem zu bearbeitenden Verkehr angepaßte Organisation des Ladedienstes die Karrwege und damit die Kopfleistung des einzelnen Arbeiters sowie die Kosten für die Stückgutumladung in höherem Maße günstig beeinflußt werden können, als durch eine bestimmte Form der Umladehalle.

Auch bei Inbetriebnahme einer nach dem von Dr.-Ing. Jacobi vorgeschlagenen Muster erbauten Umladehalle ist es zur Erzielung hoher Leistungen in erster Linie notwendig, daß die Verkehrsaufgaben der betr. Umladestelle richtig erkannt und hiernach der Ladedienst zweckmäßig organisiert wird. Wenn beispielsweise auf einer solchen Anlage der größte Teil des Gutes aus den Wagen 1 bis 38 (siehe Abbildung) in die Wagen 115 bis 150 verkarrt werden müßte, so würde die Anlage trotz der Breitenentwicklung mit einer langen Bühnenanlage, auf der nach einer gut durchgearbeiteten Ladedisposition gearbeitet wird, in bezug auf Kürze der Karrwege und auf die Gesamtleistung nicht Schritt halten können. Von großer Bedeutung für die Gestaltung einer Umladehalle ist die Frage, ob die Umladestelle ausschließlich oder doch mit wenigen Ausnahmen nur geschlossene Orts- und Umladewagen zu bilden hat, in die das Gut direkt von Wagen zu Wagen verkarrt werden kann, oder ob zahlreiche Kurswagen zu bilden sind, für die das Gut wegen der stationsweisen Verladung zunächst auf dem Platz abgestellt werden muß. Für das Verkarren von Wagen zu Wagen sind die in dem Muster für die Grundform vorgesehenen Ladebühnen in einer Breite von 10,20 m zu breit, sie verlängern unnötig die Karrwege. Eine Breite von 6 m ist hierfür bei stärkstem Verkehr und bei Verwendung mehrerer Elektrokarren vollständig ausreichend. Für die Abstellung größerer Kursgutmengen muß aber eine Ladebühne eine Breite von mindestens 12 m haben, weil sonst bei starkem Gutanfall die Karrbahn durch die Güter zu stark eingeengt wird. Eine zweckmäßige Anordnung der Tragpfeiler für die Überdachung — auf der Abbildung ist diese nicht ersichtlich — ist ebenfalls notwendig, damit die Bewegungsfreiheit der Karrer möglichst wenig eingeschränkt wird.

Gegen die Anordnung von 1 bis 2 Querverbindungen zwischen den einzelnen Bühnen bestehen keine Bedenken, wenn auch die hierdurch entstehenden Schwierigkeiten im Rangierdienst, besonders bei gespannter Betriebslage des Bahnhofs, nicht zu unterschätzen sind. Häufige Beschädigungen der Querstege durch anrollende Fahrzeuge werden ebenfalls zu erwarten sein, besonders wenn nach Ausziehen eines der mittleren Gleise während der Zeit bis zur Neubesetzung die durchgehende Querverbindung wieder hergestellt wird, was jedoch notwendig ist, um das Umladegeschäft während des Ausrangierens einzelner Gleise nicht zu stören. Die Anordnung einer größeren Zahl von Querverbindungen kann nur vorteilhaft sein, wenn höchstens eine Neubesetzung der Ladebühnen während der Ladeschicht stattfindet. Dies wird aber in den meisten Fällen nicht durchführbar sein, da für zahlreiche Wagen die Beförderungspläne so liegen, daß sie im Laufe der Ladeschicht von der Bühne abgeholt werden müssen. Diese Wagen ein für allemal an die Spitze der Bühnen zu stellen, damit sie von der Lok. nur aufgenommen werden brauchen, wird sich nur selten ermöglichen lassen, ohne das Prinzip der Erzielung kürzester Karrwege und einer möglichst weitgehenden Ausnutzung der Vorteile des Rest- oder Bleibegutes zu durchbrechen. Die Laderechtstellung sämtlicher für eine Ladeschicht benötigten zu entladenden Wagen bei Beginn der Schicht und die

---

[1]) Z dieser Frage liegt außer der nachfolgenden Äußerung
e Beitrag des Reichsbahnrats Dr. Jacobi, Cassel, vor,
wi in der nächsten Nummer bringen werden.

Abholung sämtlicher wieder beladenen Wagen am Schluß der Schicht ohne Zwischenbedienung würden auch äußerst nachteilig auf den Wagenumlauf wirken und den Bestrebungen zur Beschleunigung der Stückgutbeförderung zuwiderlaufen.

Eine in gerader Linie durchgehende Querverbindung wird nur geschaffen werden können, wenn die Querstege als feste Zug- oder Hubbrücken angeordnet sind, so daß die Fahrzeuge zwangläufig an der für die Brücke bestimmten Stelle getrennt werden müssen. Bei einer Verschiebbarkeit der Brücken in der Längsrichtung der Gleise wird aus mehrfachen Gründen — Unterschiede in der Länge der einzelnen Wagen, Ablaufen der Wagen nach dem Abkuppeln usw. — eine durchgehende Querverbindung nur selten zustande kommen. Auf einer Querverbindung aber, auf der sich wiederholt die Richtung ändert, ist das Befördern langer und schwerer Güter schwierig und zeitraubend.

Von weitgehender Bedeutung ist auch die Frage einer schnellen und sicheren Orientierung der Arbeiter über den Standort der einzelnen Wagen an den verschiedenen Ladebühnen. Die Aufstellung bestimmter Wagen an bestimmten Stellen kann nur für die regelmäßigen Orts- und Umladewagen und auch nur dann in Frage kommen, wenn auf die Vorteile des Bleibe- oder Restgutes verzichtet wird und die betr. Wagen in jedem Falle leer gestellt werden, eine Maßnahme, die in Zeiten des Wagenmangels oft Schwierigkeiten verursachen wird. Für die größte Mehrzahl der Wagen kann ein bestimmter Standort aber nicht vorgesehen werden, weil täglich andere Wagen in Frage kommen und das Bild sich dauernd ändert. Auf einer langen Ladebühne lassen sich vorteilhaft Wegweiser in Form schwarz gestrichener Tafeln mit der Bühnenbezeichnung anbringen, an denen die Ladenummern der an den einzelnen Bühnen stehenden Wagen mit Kreide angeschrieben werden und von den Arbeitern während des Vorbeikarrens ohne Ermäßigung der Karrgeschwindigkeit abgelesen werden können. Bei der Breitenentwicklung der Umladeanlage wird die Unterrichtung der Arbeiter über den Stand der einzelnen Wagen wesentlich schwieriger sein. Wenn aber ein Karrer bei Benutzung der Querstege an jeder Kreuzung einer Längsbühne halten und sich erst über den Stand der Wagen unterrichten muß, so kann es vorkommen, daß sein Karrweg zwar kürzer ist als der eines Arbeiters auf einer langen Umladebühne, daß letzterer aber infolge der schnelleren Orientierung über den Stand der Wagen sein Ziel früher erreicht.

Ob die Anordnung eines zweiseitigen Gleisanschlusses zweckmäßig ist, wird in der Hauptsache von den baulichen und betrieblichen Verhältnissen des Bahnhofs abhängen, für den Ladedienst ist diese Frage weniger von Belang. In Cüstrin z. B. wäre die Anordnung des zweiseitigen Gleisanschlusses unzweckmäßig, weil 1. der Ablaufberg und die Aufstellgleise für Stückgutwagen sich an einem Ende der Bühne und des Bahnhofs befinden und 2. am andern Ende sich unmittelbar die Ortsgüterabfertigung anschließt, was sehr vorteilhaft ist. Einen unbestreitbaren Vorteil bietet jedoch der zweiseitige Gleisanschluß, und zwar den, daß die Umladehalle bei Entgleisungen in den Zufuhrgleisen keine Unterbrechung in der Bedienung erleidet, sondern von der andern Seite bedient werden kann. Es wird vom Standpunkt des Ladedienstes auch nur ungern auf die feste Querverbindung durch einen Kopfsteg verzichtet werden, besonders bei Verwendung von Elektrokarren und ähnlicher Beförderungsmittel. Die Vorteile kürzerer Karrwege bei der Breitenentwicklung der Umladehalle gegenüber den langen Ladebühnen werden durch ausgiebige Benutzung von Elektrokarren, die auf der langen, gut zu übersehenden Bühne ein erheblich schnelleres Fahrtempo entwickeln können als auf der in der Richtung mehrfach unterbrochenen und unübersichtlichen Querverbindung, wesentlich herabgemindert. In jedem Falle sollte bei Neuanlage einer Uml neben der bautechnischen auch die verkehrsdienstliche Se gehende Berücksichtigung finden. Eine Schematisierung alle erbauenden Umladehallen würde zweifellos mehr Nachteile teile zeitigen.

Nach den vorstehenden Ausführungen unter Anlehnung a Dr.-Ing. Jacobi vorgeschlagene Grundform mit gleichzeitig rechtstellung von 150 Wagen würde vom verkehrsdienstliche punkt aus z. B. für einen etwaigen Neubau der Umladehalle folgende Form vorzuschlagen sein:

Neben einem festen Kopfsteg ist eine Querverbindung vor Die Ausführung des Ladedienstes würde folgendermaßen gehen:

Der Verkehr von Westen und Süden nach Osten und Nor auf den Ladebühnen 1 bis 3, der Verkehr in umgekehrter auf den Bühnen 4 bis 6 bearbeitet. Die Bühnen 2 und 5 zu beiden Seiten mit beladenen Wagen besetzt, auf diesen befinden sich auch die Plätze für die Lagerung der Kursgü den Bühnen 1, 3, 4 und 6 finden bei Beginn der Ladeschicht die als regelmäßige Orts- und Umladewagen bestimmten le die vom Vortage etwa vorhandenen angeladenen Wagen Auf Aus der mehrmaligen Besetzung der Bühnen 2 und 5 mit b Wagen ergeben sich Wagen mit Rest- oder Bleibegut, die Orts- und Umladewagen für die betr. Stationen bestimmt u den Bühnen 1, 3, 4 und 6 umgesetzt werden.

Aus der letzten Besetzung der Bühnen 2 und 5 mit b Wagen am Schluß der Ladeschicht werden dann die Kursw bildet, sofern die Lage der Beförderungspläne nicht bereits di stellung einzelner Kurswagen während der Ladeschicht n macht. Die Arbeit wird mit sämtlichen Kolonnen auf Büh gonnen und auf Bühne 5 fortgesetzt. Nachdem alle Arbe Bühne 5 arbeiten, wird Bühne 2 neu besetzt; eine Untert des Ladegeschäfts tritt durch die Neubesetzung mithin nicht gleicher Weise wechseln die Arbeiter während der La mehrmals von der Bühne 2 zur Bühne 5 und umgekehrt. wird nach Ladenummern, die für die Kursgüter auf Tafeln zwischen den Tragpfeilern der Bühnen 2 und 5 angebrac An den zu beladenden Wagen wird die Ladenummer mit K den Wagen selbst angeschrieben. Sämtliche Frachtbriefe beim Eingang die Ladenummer ebenfalls.

Bei einer derartigen Bühnenanlage mit neuzeitlichem, be Bodenbelag, der eine weitgehende Benutzung von Elekt ermöglicht, und bei der vorstehend geschilderten Arbeitswei den sich Höchstleistungen erzielen und die Kosten für die S umladung erheblich herabdrücken lassen.

Bücherschau.

— **Waggon-Industrie-Code.** Fachergänzung zum Rudolf-Mosse-Code, herausgegeben unter Mitwirkung des Oberingenieurs C. Oppermann und der Code-Abteilung Rudolf Mosse von J. Kähler. Preis 21 *M*. Verlag Rud. Mosse (Abt. Adreßbücher und Code). Der Verlag Mosse hat der deutschen Wirtschaft vor einigen Jahren im Rudolf-Mosse-Code einen allgemeinen Code übergeben. Nunmehr ist unter Mitwirkung hervorragender Fachleute und dankenswerter Unterstützung seitens führender Werke der Waggonindustrie vom gleichen Verfasser als Fachergänzu ein Spezialcode für die Waggonindustrie erschienen. — Waggon-Industrie-Code sind außer dem Waggonbau all tigen Baustoffe aus Eisen und Holz, die Beschlagteile, Textilien usw. behandelt. Er bringt ferner einen Blanko die bsonderen Bedürfnisse der Benutzer des Codes, einen teil, außerdem noch eine Liste der Eisenbahn- und Straß linien der ganzen Welt und endlich eine Liste der We Waggonindustrie und aller ihrer Hilfsindustrien.

Ein organisatorischer Mangel.

halten hierzu noch folgende Ausführungen:
28 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnver-n, Seite 794, bespricht Eisenbahn-Inspektor Wolff, unter obigem Titel die Zweckmäßigkeit der Bestim-§ 6 Zif. 1 c der neuen Rechnungsprüfungsordnung Der Verfasser geht von der Ansicht aus, daß es richtig Rechnungswerk über die Verkehrseinnahmen nachprüfen, aber er bezweifelt einen nennenswerten Erfolg einer ung durch die Rechnungsrevisoren der Prüfungsämter. mitten im Verkehrsdienst tätige Tarif- und Fracht-rsbeamte könne die Bestimmung des eingangs erwähn-raphen erfüllen.

rfasser legt hiermit eine Ansicht fest, die vom wirt-en Standpunkte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft unwidersprochen bleiben kann. Es soll nun nicht er-rden, wer die für die erstrebte Nachprüfung unbedingt hen Tarifkenntnisse am vollkommensten besitzt, ob ten der Prüfungsämter, die Rechnungsrevisoren, die d Frachterstattungsbeamten oder die mit dem Tarif täglich beschäftigten Beamten der Verkehrskontrollen. aggebend für die Beurteilung der im genannten Para-gestellten Aufgaben ist und bleibt deren Wirtschaft-t.

Fachpresse ist seit mehr als einem Jahrzehnt darauf ien worden, daß wohl die Ausgaben zahlenmäßig lich (letzteres auch heute noch) bis in das Kleinste n hochbewerteten Beamten nachgeprüft werden, daß Prüfung der Einnahmen in dieser Weise bei weitem ohe Bedeutung beigemessen würde. Erst neuerdings bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der kauf-c Geist in dieser Hinsicht Bahn brechen, der kauf-c Geist, der die Bedeutung der Einnahmen (d. s. insbe-ie Verkehrseinnahmen) energisch vor die Bedeutung ben zu stellen verlange. Die Bestimmung im § 6 Zif. 1c om 1. Oktober 1924 gab hierzu das Zeichen; zur Aus-ürfte sie noch nicht gelangt sein, weil ihr die nähere vom Hauptprüfungsamte noch fehlt. Die Männer werden Recht behalten, wenn sie meinen, daß diese weisung noch einige Zeit auf sich warten lassen dürfte. Ihr stehen zu große Schwierigkeiten im Wege; einerseits ist das Rechnungswerk zu umfangreich, andererseits ist das Tarif- und Abrechnungswesen zu mannigfaltig, um eine Nachprüfung durch Beamte der Prüfungsämter oder Tarif- und Frachterstattungsbeamte für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wirtschaftlich zu gestalten.

In den Beamtenkreisen der Verkehrskontrollen bemüht man sich schon seit längerer Zeit, die Frage zu beantworten: Warum soll eine Nachprüfung des von den „Kontrollen“ bereits geprüften Rechnungswerkes überhaupt noch stattfinden, wenn ein wirtschaftlicher Vorteil nicht erwartet werden kann?

Die Verkehrskontrollordnung 2 vom 1. Oktober 1922 regelt die Aufgaben und Befugnisse der Verkehrskontrollen bis auf wenige Punkte in vorzüglichster Weise. Leider ist die Anwendung der Bestimmungen von einzelnen Reichsbahndirektionen mehr oder weniger eingeschränkt worden. Trotz alledem wird aber das Ergebnis der z. Zt. über die Rentabilität der Verkehrskontrollen 2 angestellten Erhebungen den guten und ernsten Willen der Kontrollbeamten zur Hebung der Wirtschaftlichkeit beweisen und die Erwartung rechtfertigen, daß die Hauptverwaltung den Verkehrskontrollen II die Selbständigkeit verleiht, die ihnen im kaufmännischen Geiste gebührt.

Wenn es schon bisher den Verkehrskontrollen 2 bei der jetzigen Anzahl und Beschaffenheit des Personals möglich gewesen ist, erhebliche Vorteile für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu erzielen, so muß es als notwendig erscheinen, den Verkehrskontrollen 2 genügendes und geeignetes Personal aus den Abfertigungsstellen zu überweisen, um eine restlose, peinliche und gründliche Prüfung des Rechnungswerkes zu sichern. Eine weitere Nachprüfung durch andere Beamte seitens der Prüfungsämter oder der Tarif- und Frachterstattungsbüros verspricht keinen wirtschaftlichen Erfolg.

Es kann daher nur begrüßt werden, wenn die Ziffer 1 c im § 6 der Rpo. aufgehoben wird. Zum vollkommenen Verständnis des Tarifs würde es zweckmäßig sein, die Protokolle über die Beratungen der Ständigen Tarifkommission auch den Verkehrskontrollen ungekürzt zuzufertigen.

Eisenbahn-Inspektor Meißner, Dresden.

Das Eisenbahnunglück Weiden.

Nacht vom 8. zum 9. August ereignete sich auf der egensburg-Hof unweit Weiden ein Eisenbahnunglück, itgehenden Erörterungen in der Öffentlichkeit Anlaß t.

erzug 34 629 war wegen eines Schadens an einem Ver-hlauch der durchgehenden Luftdruckbremse auf der vischen Wernberg und Luhe zum Halten gekommen lann nach Behebung des Schadens etwa 7 Minuten der weitergefahren. Als er sich gerade in voller nd, rammte ihn von hinten der D-Zug 21.

ld am Unglück trifft einzig und allein den Lokomotiv-die Haltesignale unbeachtet ließ.

e vor dem Zusammenstoß war folgende: wagenzug 34 629 Regensburg-Hof fuhr am 8. August hnhof Wernberg in das durchgehende Gleis ein und wegen eines Lokomotivschadens halten. Inzwischen eicher Fahrtrichtung ein Nahgüterzug Nr. 8921 in n, der dort in das Überholungsgleis einfuhr. Um den zug Nr. 34 629, der in Wernburg nicht mehr unter-erden, auf dem durchgehenden Gleise aber wegen der len Züge nicht stehenbleiben konnte, rasch weiter-wurde die Lokomotive des Nahgüterzugs auf den zug umgespannt, worauf dieser seine Fahrt in Rich-n fortsetzte.

Für den unmittelbar nachfolgenden Schnellzug Nr. 21 I. Teil (der Zug fuhr in zwei Teilen) war daher die Strecke Wernberg-Luhe belegt.

Es mußte in Wernberg die Rückmeldung des abgefahrenen Leerwagenzuges Nr. 34 629 von Luhe-Wildenau abgewartet werden. Da gleichzeitig der Pz Nr. 1030 Hof-Regensburg in Wernberg von der anderen Fahrtrichtung her fällig war und dessen Reisende das Fahrgleis des Schnellzuges D 21 überschreiten mußten, entschloß sich der Fahrdienstleiter richtig, den Schnellzug, der ohnehin warten mußte, nicht in den Bahnhof hineinzulassen. Er beließ daher für diesen Zug das Einfahrtsignal in der Haltstellung. Der Lokomotivführer des Schnellzuges Nr. 21 überfuhr das Halt-Einfahrtsignal, dessen Haltstellung bereits rund 700 m vorher durch das Vorsignal angekündigt worden war, und ebenso das Ausfahrtsignal. Die vom Fahrdienstleiter in Wernberg mit der rotgeblendeten Handlaterne gegebenen Haltesignale blieben ohne Beachtung. Auch die drei rotleuchtenden Schlußlaternen des vorauffahrenden Güterzuges wurden trotz guter Übersicht der Strecke nicht beachtet. Ja, sogar der Schlußbremser dieses Güterzuges, auf den der D 21 auffuhr, gab ununterbrochen Haltesignale mit dem Signalhorn und der rotgeblendeten Handlaterne, denn er hatte die Gefahr sofort gemerkt.

Alles ohne Erfolg, denn der Lokomotivführer des D 21 bemerkte nichts.

Bei dem Aufstoßen des Schnellzuges auf den Leerwagenzug sind von den Reisenden des Schnellzuges zwei Personen getötet und 14 Personen verletzt worden. Unter den Toten befindet sich ein zum Dienstantritt fahrender Lokomotivheizer, unter den Verletzten ein Bahnbeamter und ein Postbediensteter. Sämtliche Reisende konnten nach Anlegung der Verbände die Reise fortsetzen. Die Reisenden, die sich naturgemäß in großer Aufregung befanden, suchten gemeinsam mit den Zugbeamten nach Kräften mit den vorhandenen Geräten den Verunglückten zu helfen. Ein mitreisender Arzt nahm sich der Verwundeten an.

Der verursachte Sachschaden ist erheblich. Aber er ist nur durch den Zusammenstoß entstanden, nicht etwa durch Brand, wie gemeldet war. Nur in einem Wagen war die Gasleitung beschädigt worden und hatte den Wagenboden mit einigen Stichflammen versengt.

Schon ehe der Zusammenstoß erfolgt war, in dem Augenblick, als der D 21 das Haltesignal überfuhr, telephonierte der Fahrdienstleiter von Wernberg sofort an den Beamten der Nachbarstation, daß der Schnellzug in die noch vom Güterzug besetzte Strecke hineingefahren, ein Zusammenstoß also kaum vermeidbar sei, und forderte den Hilfszug an. Ohne dieses geradezu vorbildliche Verhalten des Fahrdienstleiters wäre es sehr schwierig und langwierig gewesen, Hilfe herbeizuholen, denn die Telegraphen- und Fernsprechleitungen waren durch den Zusammenstoß der Züge zerstört, es war Nacht (11^{25}) und die von den umliegenden Ortschaften an die Unfallstelle führende Straße war von der Eisenbahn durch den Fluß — die Naab — getrennt.

Auf diese Weise ist es gelungen, den in Weiden — 12,5 km von der Unfallstelle entfernt — beheimateten Hilfszug auf die denkbar schnellste Weise an die Unfallstelle zu bringen. Als die Nachricht von dem tatsächlichen Eintritt des Zusammenstoßes 28 Minuten nach dem Unfalle in Weiden eintraf — eine Zeit, die in Anbetracht der zerstörten Verständigungsmöglichkeiten von der Strecke aus sehr kurz zu nennen ist —, waren die Vorbereitungen schon so weit gediehen, daß der Hilfszug 33 Minuten später abfahren konnte, besetzt mit sieben Ärzten — nicht, wie behauptet, mit einem —, mit einer Sanitätskolonne und Arbeitern, die fast durchweg aus ihren Wohnungen herbeigeholt waren. Dieser erste Hilfszug traf allen Schwierigkeiten zum Trotz, die das Herbeiholen so vieler Menschen von weither aus den Betten erfordert, ausreichende sachgemäße Hilfe zur Stelle bringend, bereits um 1^{10}, also nach rund 1½ Stunden — nicht erst nach 2½ und mehr Stunden, wie behauptet wird —, an der Unfallstelle ein, wobei er von der letzten Station aus auf dem Gleise der Gegenrichtung vorsichtig herangeführt werden mußte.

Ein zweiter Hilfszug war mit Geräte- und Kranwagen und Arbeitern aus entgegengesetzter Richtung von Schwandorf kommend, um 3 Uhr 10 Min. vormittags (also auch noch in derselben Nacht) an der Unfallstelle. Diese Hilfszüge sind nur dazu bestimmt, Hilfe für die Verunglückten zu bringen und die etwa noch unter den Trümmern befindlichen Menschen zu befreien. Ihre weitere Aufgabe, die Strecke freizumachen, kommt erst in zweiter Linie in Betracht. Die zur Abholung der an der Weiterfahrt behinderten Reisenden erforderlichen Züge müssen meist besonders herangeschafft werden. Dieser Aufgabe ist der Bahnhof Weiden, der nächste hierfür in Betracht kommende Bahnhof, durch Entsendung der auf ihm stehenden brauchbaren Wagen für Personenzüge nach Kräften gerecht geworden. Di dort vorhandenen Wagen waren schadhaft und für da findliche Ausbesserungswerk bereitgestellt bzw. berei Ausbesserung begriffen. Leider ist hierbei nicht mi botenen Beschleunigung zu Werke gegangen worden, s betreffenden Züge erst um 1^{40} und 3^{15} nach der U abrollten. Aus ihnen wurde nach Rückkunft in Weide zusammengestellt, der die Reisenden nach Richtung H beförderte. Bedauerlicherweise hat der Bahnhof Hof vorhandenen Schnellzugswagen für die aus Anlaß der störung notwendig gewordenen Ersatz- und Umleitungs braucht, so daß die Bereitstellung derartiger Wagen möglich war. Inwieweit hierbei Fehler vorgekommen noch streng untersucht.

So kam es, daß der Ersatzzug für den verunglückt leider bis Leipzig Hbf. durchlaufen mußte.

Es wäre erwünschter gewesen, wenn der in Leipz gestellte Ersatz-D-Zug dem von Weiden abgelasse möglichst entgegengesandt worden wäre, es muß aber a Schwierigkeit in Betracht gezogen werden, eine zum der Reisenden geeignete Station im voraus so zu bestim kein nochmaliger längerer Aufenthalt der ohnehin se mitgenommenen Reisenden eintrat.

In der Öffentlichkeit ist bemängelt worden, daß die auf der Weiterfahrt nur unzureichend Gelegenheit h zu erfrischen. Das ist nicht zutreffend. In Weide den Reisenden die beiden großen Wirtschafts- und W und auch das Übernachtungsgebäude der Fahrbeamten fügung, in denen Kaffee und Tee verabfolgt wurde waren entgegen anderen Angaben ebenfalls me frischungsstellen auf dem Bahnsteige eingerichtet. Leipzig in ausreichendem Maße Gelegenheit gegeben frischungen einzunehmen, wird durch das Zeugnis reisenden, eines Landtagsabgeordneten, belegt, der in die in dieser Hinsicht getroffenen Vorkehrungen rüh erkannt hat.

Die Ausrüstung der Züge mit den zur Hilfeleistun fällen nötigen Geräten, Werkzeugen und Verbandsmi zurzeit einer weitgehenden Änderung unterzogen, mit diese Gegenstände anderweit derart in den Zügen bringen, daß sie so schnell wie möglich und in reichlic fange zur Stelle sind. Sie sollen jedem zur Hand sei rufen oder gewillt ist, den Verunglückten zu helfen. rung wird zurzeit ohne Rücksicht auf die erheblichen Beschleunigung durchgeführt, ebenso die reichliche A der Wagen mit Feuerlöschern.

Technische Einrichtungen, die geeignet sind, im F Versagens des Lokomotivführers den Zug automat Stillstand zu bringen, haben sich bisher nur auf ele triebenen Stadtbahnen bewährt. Auf Fernbahnen mi zugverkehr ist die Schaffung solcher Einrichtungen technischen Schwierigkeiten verbunden. Trotzdem ist bahn seit langem bemüht, auch diese Frage zu lösen. beiten in dieser Richtung sind soweit gediehen, daß Zeit den Deutschen Eisenbahnsignalwerken der Auftra worden ist, zunächst vier Strecken mit Einrichtung rüsten, die das Streckensignal als akustisches Signa Führerstand der Lokomotive übertragen. Im Falle d rung der Einrichtung soll ihr Wirkungsbereich auf betätigung erweitert werden.

Bücherschau.

— **Taschenbuch der Stadtentwässerung** (Taschenbuch für Kanalisationsingenieure) von Dr.-Ing. K. Imhoff. Mit 11 Abbildungen im Text und 16 Tafeln. Vierte verbesserte Auflage. München und Berlin 1925, Druck und Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 3,60 *M*.

In dem kleinen Buch findet der Ingenieur, der sich mit der Stadtentwässerung befaßt, das Werkzeug zur Lösung der in seinem Fachgebiet auftretenden Rechenaufgaben; aus den graphischen Tafeln lassen sich die meisten Fragen mit ein und mit durchaus genügender Genauigkeit beantwor erste Abschnitt bringt kurz die Grundsätze der Stadt rung, worauf die Berechnung des Leitungsnetzes erf ist der Abschnitt über die von Oberingenieur von angegebene Berechnung gewölbter Querschnitte. Der über Kläranlagen ist wieder umgearbeitet. Von den sind 4 Tafeln neu bearbeitet. Das ausführliche Stic zeichnis erhöht den Wert des handlichen Werkes.

Wirtschaftliches aus Spanien.

Deutsche Handelskammer für Spanien, Barcelona, ist die [...]erin der Deutschen Wirtschaftlichen Vereinigung für [...], deren Arbeitsfeld, Mitgliederbestand und Einrichtungen [...] ihrer im Januar 1923 erfolgten Gründung übernahm und [...] Folgezeit weiter ausbaute. Sie umfaßt in ihrem Wir[...]eise ganz Spanien einschließlich Kolonien, und ihre Mit[...]ahl setzt sich nicht nur aus Angehörigen der deutschen [...]nnschaft in Barcelona, sondern auch aus der in allen [...] Punkten Spaniens zusammen. Eine Reihe von Firmen [...]chland selbst und bedeutende spanische Unternehmungen, [...]dem deutsch-spanischen Handel interessiert sind, haben [...]nfalls der Kammer als Mitglieder angeschlossen. Der [...] von der deutschen Handelskammer in Barcelona heraus[...]e Jahresbericht 1924 enthält sehr interessante Ausfüh[...] und Angaben über Spaniens wirtschaftliche Verhältnisse [...]meinen wie über den deutsch-spanischen Handel im be[...]n.

[...]m Interesse, das Spanien in Deutschland genießt, nament[...]h mit Rücksicht darauf, daß die gegenseitigen wirtschaft[...]Beziehungen infolge des deutsch-spanischen Handelsver[...]m Vordergrund der Erörterungen stehen, erscheint die [...]abe einiger Angaben aus dem Jahresbericht am Platze.

[...]nem fast gleich großen Flächeninhalt wie Deutschland [...] Spaniens Einwohnerzahl doch nur etwas über 20 Mil[...] on denen ungefähr 15 Millionen der noch verhältnismäßig [...]ntwickelten Landwirtschaft angehören. Nach offiziellen [...]chen Ziffern betrug der Wert der spanischen Ausfuhr im [...]923:

[...]rtschaftliche Erzeugnisse . . .	879 Mill. Pesetas
[...]rielle Erzeugnisse	343 „ „
[...]ole und Rohstoffe	370 „ „
zusammen	1592 Mill. Pesetas

[...]ne Einfuhr im gleichen Jahre gegenübersteht von:

[...]rtschaftlichen Erzeugnissen (Baum[...]e, Tabak, Mais, Holz, Weizen, Zucker, [...]r u. a.)	1144 Mill. Pesetas
[...]riellen Erzeugnissen	1918 „ „
zusammen	3062 Mill. Pesetas

[...] die erhebliche Passivität der spanischen Handelsbilanz [...]h ist. Die spanische Währung hat infolgedessen seit [...] Jahren an Kaufkraft stark eingebüßt. Der von der [...]en Zollbehörde erhobene Goldzollzuschlag auf alle aus[...]n Waren bei der Einfuhr betrug im August 1924 fast [...]odurch die Entwertung der spanischen Peseta eben[...]tlich zum Ausdruck kommt. Bei dem Gesamtausfuhr[...]n über 1½ Milliarden Pesetas im Jahre 1923 fallen allein [...]ugnisse und Rohstoffe der Landwirtschaft über eine [...] Pesetas, da die spanische Landwirtschaft [...]dlage der spanischen Volkswirtschaft überhaupt ist. [...]eugnisse sind sowohl an Menge als an Wert das Rück[...] spanischen Ausfuhr. In weitem Abstande hierauf folgen [...]ohstoffe (Erze, Salz) mit ca. 200 Millionen und Fertig[...]it 343 Millionen. Unter den angeführten Produkten [...]wirtschaft stehen Apfelsinen mit Wert und Mengen an [...]e, und zwar mit mehr als 300 Millionen Pesetas. Die [...]gende Wertziffer ist für Wein (über 150 Millionen) und [...]livenöl (mehr als 100 Millionen).

[...] allen Provinzen Spaniens sind Minen von Erzen, [...] und Erden vorhanden, von denen allerdings der [...]eil noch nicht zum Abbau gekommen ist. Die stärkste [...]rung haben die Provinzen Oviedo, Vizcaya, Huelva, Cordoba, Barcelona und Santander aufzuweisen. In den Minen waren im Jahre 1923 rund 90 000 Arbeiter beschäftigt.

Es besteht weiter in Spanien eine große Anzahl von Kohlenminen, deren jährliche Förderung indessen für den Bedarf des Landes nicht ausreichend ist. Obgleich im Jahre 1923 aus den eigenen Gruben 6 300 000 t gewonnen wurden, mußten im gleichen Jahre noch ungefähr 3 000 000 t (hauptsächlich englischer Herkunft) eingeführt werden, um den Bedarf zu decken. Die in den spanischen Minen geförderte Kohle soll nach Ansicht von Fachleuten nicht hochwertig genug sein, um den Anforderungen, die von bestimmten Industriezweigen gestellt werden müssen, zu genügen. Hieraus erklärt sich auch, daß eine bedeutende Menge der geförderten Erze, wie Eisen-, Blei-, Zink- und Kupfererze nicht im Lande selbst verhüttet werden können, sondern ausgeführt werden müssen. Die Knappheit an guter Kohle ist der hauptsächlichste Hinderungsgrund einer starken Entwicklung der Hütten- und chemischen Industrie.

Die spanische Einfuhr nach Deutschland für das Jahr 1924 betrug in runden Ziffern in den hauptsächlichsten Artikeln Apfelsinen und Mandarinen 97 000 t, Wein 20 000 t, Eisenerze 335 000 t, Zinkerze 11 000 t, Blei 6000 t.

An spanischer Einfuhr aus Deutschland kommt eine Reihe von Artikeln in Betracht, unter denen hervorzuheben sind: Bier in Flaschen, landwirtschaftliche Geräte, elektrische Apparate usw.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß die spanische Regierung, in dem Bestreben, zur Gründung neuer Industrien anzuspornen und die Weiterentwicklung bereits bestehender zu fördern, wie auch insbesondere den Exportindustrien wieder Absatz zu schaffen, der heimischen Industrie für die Dauer von drei Jahren besondere Erleichterungen und staatliche Unterstützungen gewährt, sofern es sich um bestimmte näher bezeichnete industrielle Unternehmungen handelt. Die Erleichterungen bestehen in Befreiung oder Ermäßigung von Steuern, Zöllen, der Gewährung von Vorschüssen usw. Bemerkenswert ist auch, daß Mai 1924 unter starker Beteiligung der Aktien-Gesellschaft Fried. Krupp in Barcelona die Union Naval Levante mit einem Kapital von 14 Mill. Pesetas gegründet wurde. Außer der Firma Krupp sind an ihr mehrere spanische Gesellschaften beteiligt. Dieser Zusammenschluß wird in den maßgebenden Industrie- und Schiffahrtskreisen als von besonderer Bedeutung für die Beförderung der nationalen wirtschaftlichen Interessen Spaniens betrachtet.

Über die Indexziffern der Warenpreise im spanischen Großhandel liegen folgende Daten vor:

Basisziffer	1913:	100
Juni	1924:	179
Oktober	1924:	186

Bei einem Vergleiche der Einnahmen der spanischen Eisenbahngesellschaften im Jahre 1924 mit denen des Jahres 1923 zeigte sich erfreulicherweise eine starke Zunahme im Berichtsjahre. Die Nordeisenbahngesellschaft konnte ihre Einnahmen von 154,6 Millionen im Jahre 1923 auf 162,8 Millionen im Jahre 1924 erhöhen und die nächstbedeutende, die Madrid-Zaragoza-Alicante, von 99 Millionen auf 105,6 Millionen. Auch die andalusische Bahn hatte eine Steigerung von 10 % (rund 3 Millionen mehr) gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Im ganzen beziffern sich die Mehreinnahmen der Bahnen im Berichtsjahre auf rund 21 Millionen Pesetas.

Der Bestand der spanischen Handelsflotte im Jahre 1924 war 658 Dampfschiffe mit 1 026 853 t und 585 Segelschiffe mit 110 123 t.

W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Juli 1925. I. Verkehr und Betrieb. Über die darniederliegende deutsche Wirtschaft kann nicht die Feststellung hinwegtäuschen, daß in einzelnen Industriezweigen eine geringe Belebung zu verzeichnen ist, die in der Steigerung der Wagenstellung im Güterverkehr zum Ausdruck kommt. Im ganzen sind im Juli von der Deutschen Reichsbahn etwa 433 000 Wagen mehr als im Vormonat gestellt worden. Da aber der Juli drei Arbeitstage mehr als der Vormonat hatte, kann von einer nennenswerten Verkehrszunahme nicht gesprochen werden, besonders, da im Juli gewöhnlich die großen Ernte- und Düngemitteltransporte beginnen. Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehrs haben sich nicht ergeben. Der Eilgut- und Erxpreßgutverkehr war auch im Juli weiterhin stark. Infolge niedrigen Wasserstandes gingen Wassertransporte in größerem Umfange, besonders Getreide und Düngemittel, auf die Eisenbahn über, während andererseits beträchtliche Sendungen, hauptsächlich Kali, zum Umschlag nach den Binnenumschlagsplätzen geleitet wurden.

Der Abtransport von Ruhrkohle ist um fast 19 % gestiegen. Der Mehrversand ist in der Hauptsache eine Folge des drohenden englischen Bergarbeiterstreiks. Zahlreiche in- und ausländische Verbraucher englischer Kohle haben sich aus diesem Grunde zu Abschlüssen mit dem Kohlensyndikat auf Lieferung von Ruhrkohle auf längere Sicht entschlossen. Auch der Bergarbeiterstreik im Saargebiet wirkte sich in stärkeren Verfrachtungen von Ruhrkohle und -koks, besonders nach dem Oberrhein und nach dem Saargebiet, aus. Infolge des erhöhten Absatzes war es möglich, auch auf die Haldenbestände zurückzugreifen. Wenn auch anzunehmen ist, daß der Absatz von Ruhrkohle und -koks in der nächsten Zeit noch günstig sein wird, so werden doch wieder neue Schwierigkeiten befürchtet, u. a. auch infolge des französischen Kohleneinfuhrverbotes. Der Umschlag in den Duisburg-Ruhrorter Häfen war so lebhaft, daß zeitweise der Zulauf zu den Kippern gesperrt werden mußte. Eine besondere Belebung zeigte der Absatz westoberschlesischer Kohle, da die Zahl der abbeförderten Wagen 55 % mehr als im Vormonat betrug. Diese Belebung ist wohl auf den Deutschland aufgezwungenen Wirtschaftskrieg mit Polen (Einfuhrverbot ostoberschlesischer Kohle) zurückzuführen. Auch der Kohlenversand aus Mitteldeutschland und Sachsen überstieg den des Vormonats.

Einen bedeutenden Aufschwung von 70 % mehr gegen den Vormonat zeigte der Versand von künstlichen Düngemitteln, insbesondere von Kali. Einesteils ist die Belebung in der Kaliindustrie auf Auslandsabschlüsse zurückzuführen, anderenteils fand sich die deutsche Landwirtschaft durch günstige Preisgestaltungen und Abnahmebedingungen schon jetzt zur Abnahme nicht unbedeutender Mengen von Düngemitteln bereit.

Die Einfuhr ausländischer Kartoffeln ging langsam zurück, während der Versand inländischer Erzeugnisse in verstärktem Maße einsetzte.

Der Versand von Brotgetreide und Mehl setzte mit der beginnenden Ernte etwas stärker ein. Die Aufhebung der noch bestehenden Verbote der Getreideausfuhr dürfte eine weitere Verkehrsbelebung nach sich ziehen.

Die Lohnkämpfe im Baugewerbe hemmten eine günstige Weiterentwicklung des Versandes von Baustoffen.

Der Zuckerversand war etwas stärker als im Vormonat.

Der Personenverkehr war im Juli lebhaft, insbesondere wurde der Ausflugverkehr durch die heiße Witterung begünstigt. Auch der Ferienverkehr sowie verschiedene Veranstaltungen, wie Arbeiter-Olympiade in Frankfurt (Main), landwirtschaftliche Ausstellungen, Jahrtausendfeier der Rheinlande, brachten regen Verkehr. Hierzu kam auch ein lebhafter Pilgerverkehr aus Anlaß der Aachener Heiligtumsfahrt, die zum ersten Male seit 1909 wieder stattfand. Die Abbeförderung der französischen und belgischen Truppen aus dem Ruhrgebiet erforderte besondere Betriebsleistungen. Es wurden 28 Militärzüge aus dem Ruhrgebiet nach Belgien, dem Rheinland und nach Frankreich gefahren.

Die Betriebsabwicklung in den letzten Monaten ist gekennzeichnet durch folgende Angaben:

1. Geleistete Zugkm:

	Juni 1925	Mai 1925
a) Personenverkehr	28 025 000	26 227 000
b) Güterverkehr	16 409 000	15 988 000
c) Dienstzüge	263 000	283 000
	44 697 000	42 498 000

2. Wagenachskm:

	Juni 1925	M
a) Personenverkehr	810 319 000	757
b) Güterverkehr	1 263 128 000	1 241
c) Dienstzüge	7 999 000	1
	2 081 446 000	2 01

3. Leistungen einiger Hauptrangierbah (im täglichen Durchschnitt):

	Juli 1925	Jun
Hamm-Verschiebebf.	4 600 Wg.	4 9
Mannheim	4 100 „	3 7
Wustermark	3 500 „	3 0
4. Zurückgestaute Wagen (im täglichen Durchschnitt)	1 850 „	1 2
5. Überzählige Wagen (im täglichen Durchschnitt)	55 700 „	66 6
6. Schadwagen in Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	57 100 „	59 8

II. Tarifwesen. Im Berichtsmonat wurden die Ausn tarife 24 und DU 1 neu eingeführt.

Der Ausnahmetarif 24 für Besatzfische und l nach Ostpreußen, der seit dem 27. Juli auf jederzeitigen ruf, längstens bis zum 31. Oktober 1927 gilt, soll die Prod fähigkeit der bedrohten ostpreußischen Binnenfischerei die wegen der ungünstigen klimatischen Verhältnisse u Bezug des Besatzes aus dem übrigen Reich angewiesen Tarif gewährt 30 % Ermäßigung auf die regelrechten für lebende Fische und Fischeier und gilt von allen Rei stationen außerhalb Ostpreußens nach den ostpre Reichsbahnstationen.

Der Ausnahmetarif DU 1 für Wetzsteine un lichen Bimsstein dient der Ausfuhr dieser Güter über di umschlagplätze Deggendorf, Passau und Regensburg nac deutschen Ländern und gilt von bestimmten süd- u deutschen Versandstationen.

Abgesehen von den Änderungen der Durchfuhr die dem laufenden Bedürfnis angepaßt wurden, sind gende wichtigere Tarifmaßnahmen zu verzeichnen:

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 6a für kohle usw. nach dem Sieg-, Lahn-, Dill-, Osnabrüc Harzer Gebiet, die am 30. Juni d. Js. ablief, wurde bis zeitigen Widerruf verlängert, ebenso die des Nottarifs bensmittel, diese indes mit einer Befristung bis zum 1 tober d. Js.

Im Verkehr mit Rußland und im Verkehr zwischen süddeutschen Stationen über das Saargebiet wurden neu eingeführt.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse im Monat Ju haben den Erwartungen entsprochen. Betriebseinnh von insgesamt 390 642 000 RM stehen Ausgaben im betrage von 319 537 000 RM gegenüber; es verbleibt Unterschiedsbetrag von 71 105 000 RM, der dem Voransch spricht. Gegenüber falschen Schlußfolgerungen in der lichkeit muß betont werden, daß dieser Restbetrag kei schüsse darstellt, die von der Reichsbahn beliebig ve werden können; sie dienen zur Bezahlung der Reparai verpflichtungen, zur Bildung der gesetz Rücklage, die nur zur Deckung etwaiger Fehlbetr zur Sicherstellung des Zins- und Tilgungsdienstes der Sc schreibungen verwendet werden darf, und für die Be außerordentlicher Ausgaben.

Bei Betrachtung der Betriebsergebnisse eines Monats d Monat gleich Monat gesetzt und das voraussichtliche ergebnis durch schematische Vervielfältigung eines ergebnisses errechnet werden. Der Betrieb der Eisenba Personen- wie im Güterverkehr ein ausgesprochener betrieb. Monaten mit erfahrungsgemäß schwachem P oder Güterverkehr stehen andere Monate gegenüber, ein stärkerer Verkehr erwartet werden darf. Ebenso bei den Ausgaben. Auch diese verteilen sich nicht gle über das ganze Jahr, sondern sind nach der Jahreszeit den Verkehrsleistungen verschieden. Demgemäß ist Anteil verschieden anzusetzen, den die einzelnen Mon Gesamtjahresergebnis beitragen müssen.

Über die nunmehr verflossenen neun Monate laufenden (15 Monate umfassenden) Geschäfts ist zu sagen, daß ihr finanzielles Ergebnis dem Vora entspricht. Die Einnahmen reichen neben der Bestrei persönlichen und sächlichen Ausgaben der Betriebs- u mögensrechnung zur Erfüllung des Dienstes der Repa schuldverschreibungen und für die gesetzliche Ausgleich aus. Um dieses Ergebnis zu erzielen, mußten aber die säch Ausgaben aufs äußerste beschränkt werden.

Der Monat Juli dürfte das veranschlagte Ergebnis Inwieweit der Rest des Geschäftsjahres den Erwartun

wird, hängt auch von der weiteren wirtschaftlichen ung Deutschlands und vor allem davon ab, ob das Wirt- en vor Störungen bewahrt bleiben wird.

rsonalfragen. Der Personalstand betrug Ende Juni 1925 t rund 730 000 Köpfe, d. i. gegenüber dem Vormonat minderung von 5845 Köpfen. Die wirtschaftliche Ver- des Personals in den einzelnen Bezirken wird weiter üft. Die vertragschließenden Arbeitnehmervereinigun- n die Lohnbestimmungen des Lohntarifvertrags zum st d. Js. gekündigt. Die Forderungen laufen auf eine he Erhöhung der Löhne hinaus. Die Verhandlungen ewerkschaften finden Anfang der zweiten Hälfte des ugust statt.

forderungen der Reichsbahnarbeiter. Die Verhand- r die in Nr. 33, Seite 943 dieser Zeitung mitgeteilten rungen haben zwischen der Hauptverwaltung der Deut- hsbahn-Gesellschaft und den Eisenbahner-Großorgani- nter dem Vorsitz des Direktors der Reichsbahn-Gesell- Weirauch stattgefunden, sind aber am 21. d. M. ohne abgebrochen worden. Die Organisationen haben nun- Grund der Verordnung über das Schlichtungswesen ktober 1923, Artikel 1, § 5. Zif. 1, den Reichsarbeits- rsucht, umgehend einen Schlichter zu bestellen. Es hmen, daß noch im Laufe dieser Woche der Schieds- olgt.

urf einer neuen Reichsdienststrafordnung. Der Reichs- es Innern hat dem Reichstag den vor längerer Zeit an- n Entwurf einer Reichsdienststrafordnung vorgelegt. der Reichsregierung und dem Reichsrat ist im wesent- r die Vorlage Übereinstimmung erzielt worden bis auf nkte, in denen der Reichsrat abweichende Beschlüsse . Der Entwurf zerfällt in zwölf Teile; sie behandeln elle Dienststrafrecht, das Verhältnis des Dienststraf- zum gerichtlichen Strafverfahren, die Dienststraf- rfassung, das Verfahren selbst, die vorläufige Dienst- Fristen, Vollstreckung, Kosten sowie Schluß- und n bestimmungen. Die Begründung weist darauf hin, daß de Dienststrafrecht der Reichsbeamten, wie es im ntengesetz niedergelegt ist, schon seit langem verbesse- rftig ist. Als besonders schwer wurde der Mangel er- r Bestimmungen über die Rechtskraft der Entscheidun- e Unmöglichkeit der Wiederaufnahme des Verfahrens . An den Grundsätzen des geltenden Dienststrafrechts, sich bewährt haben und weitere Bewährung ver- hält der Entwurf nach Möglichkeit fest. Das gilt zu- n Grundsatz des sogenannten dienstlichen Ermessens. azu in der Begründung: Im Gegensatz zum Strafrecht, äßig die Verfolgung eines jeden zur Kenntnis der Be- langenden Delikts erfordert, will das Beamtendienst- im Interesse der ordnungsmäßigen Erfüllung der aben die Dienstzucht aufrechterhalten und die Be- ft vor schädigenden Elementen bewahren. Dieser htfertigt es, nicht nur die Eröffnung der Verfahren in sen der Verwaltung zu stellen, sondern ihr auch nach ung die Befugnis zu geben, von dienststrafrechtlicher bzusehen, es sei denn, daß im förmlichen Verfahren verhandlung bereits begonnen hat.

dem bisherigen Strafsystem ändert der Entwurf nichts, ubt er die Versetzung als Dienststrafe nicht entbehren . Die Rechtsprechung des Reichsdisziplinarhofes hat Standpunkt eingenommen, daß mangels einer abweichen- ung die Vorschriften des geltenden Strafprozeßrechts, mit dem Zweck des Dienstverfahrens vereinbar sind, l ergänzend anzuwenden sind. Dieser Standpunkt wird m Entwurf durch ausdrückliche Verweisung auf die in nmenden Bestimmungen der Strafprozeßordnung fest n. Weiter will der Entwurf an der bisher vorge- n Kürzung des Diensteinkommens im Falle der vor- Dienstenthebung nichts ändern, weil es unbillig er- nem Beamten, der keinen Dienst verrichtet und deshalb itskraft anderweitig verwerten kann, seine vollen Be- lassen. Weil Reichs-, Landes- und Gemeindebeamten- Wesen der Sache nach im inneren Zusammenhange immt der Entwurf, daß das Reich seine Beamten auch lcher dienstlicher Verfehlungen zur Verantwortung n, die sie vor Eintritt in seinen Dienst als Landes- indebeamte begangen haben. Schließlich vertritt der ntgegen der in letzter Stunde abweichenden Recht- des Reichsdisziplinarhofes den Standpunkt, daß die eines Wartestandsbeamten unmöglich ist. Die Strafe ine erhöhte Geldstrafe sein.

ck-, Expreß- und Stückgutverkehr. Der Reichsver- ter hat durch Verordnung vom 21. Juli 1925 die Be- n der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Bezeich- Gepäck, Expreßgut, Eil- und Frachtstückgut und Tiere geändert und hierdurch die Grundlage für Ausführungsbestimmungen geschaffen, durch die die Reichsbahn die Verwendung von Beklebezetteln und Anhängern nach vorgeschriebenem Muster verlangen kann. Durch die Einführung dieser Pflichtmuster sollen Erleichterungen im Abfertigungs- und Beförderungsdienst herbeigeführt und Unregelmäßigkeiten und Verschleppungen, die durch fehlerhafte, mangelhafte und verlorengegangene Bezeichnung der Sendungen verursacht worden sind, in Zukunft vermieden werden.

— **Nachtschnellzugverbindung Berlin-Kopenhagen auch im Winter.** Während in der Kriegs- und Nachkriegszeit die Nachtverbindung zwischen Berlin-Kopenhagen und Hamburg-Kopenhagen eingestellt war, ist nach neuerlichen Verhandlungen zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Dänischen Staatsbahn für diesen Winter die Beibehaltung des Nachtschnellzuges beschlossen worden. Von ihrer Benutzung wird es abhängen, ob in Zukunft diese Verbindung wieder ständig ganzjährig geführt wird. D 15 verläßt Berlin Stett. Bf. 6.25 abends und trifft 6.11 morgens in Kopenhagen ein. Die Abfahrt erfolgt von dort abends 11.35 und die Ankunft des D 16 in Berlin Stett. Bf. 11.30 vorm. In Kopenhagen besteht direkter Anschluß nach und von Gotenburg-Oslo, in Warnemünde nach und von Hamburg (an Hamburg 10.43 vorm., ab Hamburg 6.47 abends). Sowohl dänischerseits wie auch norwegischerseits legte man seit langem besonderen Wert auf die ganzjährige Führung der Nachtschnellzugverbindung.

— **Verbesserte Zugverbindung Berlin-Wien.** Zur Verbesserung der Verbindung Berlin-Passau-Wien wird der bisher um 9.54 abds. vom Anhalter Bahnhof abfahrende D 156 mit Einführung des Winterfahrplans am 4. Oktober früher gelegt. Er wird Berlin bereits um 6.41 abends verlassen und schon um 10.10 vorm. in Wien eintreffen, so daß der ganze Vormittag noch in Wien zu Geschäften verwandt werden kann. An der Rückverbindung wird nichts geändert.

— **Salonwagen Karlsbad-Nürnberg.** In dem Orient-Expreß Paris-Karlsbad-Prag läuft neuerdings auf der Strecke Karlsbad-Nürnberg und umgekehrt ein Salonwagen. Die Preise für die Benutzung dieses Wagens sind die gleichen wie diejenigen, welche bereits für den Luxuszug erhoben werden. Die Reisenden, die einen Platz in dem Schlafwagen dieses Zuges belegt haben, können sich nach Belieben, soweit Plätze verfügbar sind, ohne Zahlung einer besonderen Gebühr in dem Salonwagen aufhalten.

— **Die neue Bäderbahn Schwartau-Haffkrug.** Die Reststrecke Scharbeutz-Haffkrug der neuen Bäderbahn Schwartau-Timmendorfer Strand-Scharbeutz-Haffkrug ist am 18. August in Betrieb genommen worden. Die Strecke dient einstweilen nur dem Personen- und Gepäckverkehr. Alle Züge führen die 2. und 3. Wagenklasse; sie haben in Bad Schwartau unmittelbaren Anschluß von und nach Lübeck und dort von und nach Hamburg.

— **Ostpreußenfrachtbriefe.** Durch Schiedsspruch des Danziger Schiedsgerichts für den Verkehr mit Ostpreußen vom 21. August 1925 ist auf deutschen Antrag festgestellt, daß Polen gemäß Artikel 3 des Pariser Staatsvertrages verpflichtet ist, von sogenannten Ostpreußenfrachtbriefen begleitete Sendungen von Ostpreußen nach dem übrigen Deutschland und umgekehrt im privilegierten Verkehr auf den polnischen und auf den unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnen unbehindert befördern zu lassen, ohne Rücksicht darauf, ob die Sendungen aus Deutschland stammen oder dorthin eingeführt sind, und ohne Rücksicht darauf, ob eine zollamtliche Abfertigung der nach Deutschland eingeführten Sendungen bereits vorgenommen ist oder erst nach dem Durchlauf durch das polnische Gebiet vorgenommen werden soll.

— **Frachtbriefmuster.** Durch Verordnung des Reichsverkehrsministeriums vom 17. d. M. ist die am 30. Juni d. Js. abgelaufene Frist für die Verwendung der noch vorhandenen Frachtbriefe im Ausmaß von 380 × 300 mm bis zum 31. Dezember 1926 verlängert worden. Der Neudruck solcher Frachtbriefe ist nicht mehr zulässig.

— **Die Absatzkrise im Ruhrkohlenbergbau.** Auf eine kleine Anfrage einiger Landtagsabgeordneter über die schwere Absatzkrise im Ruhrkohlenbergbau erteilte der Preußische Minister für Handel und Gewerbe, dem Amtlichen Preußischen Pressedienst zufolge, nachstehende Antwort:

„Die zur Abwendung oder Linderung der Stillegung und Betriebseinschränkungen im Ruhrgebiet erforderlichen Maßnahmen sind bereits seit langer Zeit Gegenstand eingehender Beratungen sowohl mit den preußischen wie den Reichsressorts. In Verfolg dieser Verhandlungen ist von mir bisher unter anderem folgendes veranlaßt worden:

1. Die Reichsbahnverwaltung ist dringend gebeten worden, die notleidenden Zechen durch Erteilung von Aufträgen und Herab-

setzung der Frachten zu unterstützen. Die Verhandlungen mit der Reichsbahn werden dauernd fortgesetzt. In der Tariflage ist insofern bereits eine Besserung eingetreten, als für Kohlen, Koks und Briketts von westdeutschen Steinkohlengewinnungsstätten ein billiger Ausnahmetarif nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebietes eingeführt worden ist, der das Ziel hat, die Ruhrkohle gegenüber der englischen Kohle wieder wettbewerbsfähig zu machen.

2. Bei den zuständigen Stellen ist angeregt worden, bei etwa notwendig werdenden Erweiterungen von Elektrizitätswerken im Interesse des Absatzes der Magerkohlenzechen zu prüfen, ob nicht diese Erweiterungskraftwerke an der Ruhr errichtet und mit Magerkohle unter Benutzung von Kohlenstaubfeuerungen betrieben werden können.

3. Zur Unterbringung der durch Betriebsstillegungen und Einschränkungen von südlichen Zechen nach anderen nördlicher gelegenen Zechen verlegten Bergleute hat der Preußische Minister für Volkswohlfahrt Mittel zur Fertigstellung der begonnenen und Errichtung neuer Bergarbeiterwohnungen zur Verfügung gestellt. Der größte Teil dieser Bauten ist bereits vollendet.

4. Weiter habe ich die Schaffung von nordsüdlich verlaufenden Eisenbahn- und Personenkraftwagenverbindungen im Ruhrbezirk angeregt, um hierdurch der an der Ruhr ansässigen Bevölkerung die Annahme von Arbeit im mittleren und nördlichen Teile des Bezirks zu ermöglichen, ohne daß sie zur Aufgabe ihrer alten Heimat gezwungen sind.

5. Schließlich sind die zuständigen Reichsminister auf die Notwendigkeit der Ermäßigungen bzw. Stundung der Steuern und der Herabsetzung der sozialen Abgaben des Ruhrbergbaus hingewiesen worden.

— **Die Kohlenförderung des Ruhrgebietes** ist auch im Juli im Vergleich zum Vormonat unter Berücksichtigung der höheren Zahl der Arbeitstage zurückgegangen. Die Gesamtförderung stellte sich auf 8,81 Millionen Tonnen in 27 Arbeitstagen gegen 7,88 Millionen Tonnen im Juni 1925 in 23¾ Arbeitstagen und 8 403 531 t im Mai 1925 in 25 Arbeitstagen. Die arbeitstägliche Kohlenförderung betrug 326 335 t gegen 331 855 t im Juni und 336 141 t im Mai und 375 939 t im Juli 1913. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter hat weiter erheblich abgenommen. Von 460 185 Mann im April auf 449 805 im Mai, 436 493 im Juni und 423 440 im Juli. Die Kokserzeugung stellte sich auf 1,81 Millionen Tonnen gegen 1,81 Millionen Tonnen bzw. 2,00 Millionen Tonnen in den beiden vorhergehenden Monaten. Die tägliche Koksgewinnung betrug im Juli 58 690 t (60 646 bzw. 64 722 t). Die Brikettherstellung belief sich auf 290 724 t gegen 248 525 bzw. 260 210 in den beiden vorhergehenden Monaten. Die arbeitstägliche Brikettherstellung betrug 10 768 (10 464 bzw. 10 408 t).

— **Ein Rhein-Film.** Die Reichsbahndirektion Mainz hat, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung mitteilt, einen Film „Der Rhein von Mainz bis Köln" nach einem Manuskript des Reichsbahnoberrats Lucht herstellen lassen, um für den Besuch des Rheinlandes zu werben. Der Film ist etwa 800 m lang und kann in seiner Ausführung und Wirkung als vollendet angesehen werden. Er zeigt das Rheintal mit seinen Naturschönheiten, Burgen und Denkmälern. Besonders ansprechend wirkt, daß der Bearbeiter bei der Auswahl der Motive jede theatralische Nebenwirkung vermieden hat. Erstmalig wird der Film auf der Verkehrsausstellung in München etwa in der letzten Augustwoche vorgeführt werden. Es sind Vorkehrungen getroffen, den Film auch in Nord- und Südamerika, auf den Dampfern der Amerikafahrt, in England und Holland zu zeigen.

Österreich.

— **Gedenkfeier.** Salzburg und Steiermark begingen am 15. August die Feier des 50jährigen Bestandes der Eisenbahnstrecke Bischofshofen-Selztal. Zur Feier waren Bundesminister Dr. Schürff und Vertreter der Bundesbehörden, der Landesregierungen und der Österreichischen Bundesbahnen erschienen.

Aus Anlaß der Jubelfeier war eine historische Zuggarnitur in den Dienst gestellt worden, wie sie zur Zeit der Eröffnung der Bahnlinie im Jahre 1875 die Strecke befuhr und die von einem in historische Uniformen gekleideten Zugpersonal von Bischofshofen nach Selztal geführt wurde. Der Zug war von Mitgliedern zahlreicher Salzburger und steirischer Vereine besetzt, die in die alten Volkstrachten gekleidet waren. In Bischofshofen erwiderten Bundesminister Dr. Schürff und Betriebsdirektor Sedlak die Ansprache des Bürgermeisters. Unter den Klängen der Musikkapelle verließ der Sonderzug mit den Festgästen, dem der historische Zug vorausgefahren war, die Halle. Auf allen Stationen wiederholten sich die festlichen Empfänge. Vielfach wurden auch die Aufenthalte benutzt, um den Festgästen volkstümliche Vorführungen in Tänzen, Gesängen und Vorträgen zu bieten.

In der Endstation Selztal fanden die Festlichkeiten ihre schluß. Nach einer Festrede gedachte Bundesministe Schürff in Worten höchster Anerkennung der zielbewußte beit der österreichischen Ingenieure und Organisationen au Gebiete des Eisenbahnwesens. Er hob die großen Schw keiten hervor, die insbesondere der damalige Direktor de sabethbahn Karl Ritter v. Keißler und ihr Erbauer Karl Fr von Schwarz, zu bewältigen hatten, und schloß mit Wunsche, daß nach einem düsteren Jahrzehnt der Aufsch den wir für unser Vaterland erhoffen, auch dem Ennstal helle und freudige Zukunft bringen möge. Betriebsdirekto lak überbrachte die Glückwünsche der Generaldirektio Bundesbahnen und betonte, die Unternehmung „Österreich Bundesbahnen" werde dieser für den österreichischen un internationalen Reiseverkehr sehr bedeutenden Linie sowie an ihr gelegenen Städten und Orten immer ihre werkt Unterstützung gern widmen.

— **Eisenbahnunfall.** Der am 13. August von Wien-Süd hof nach Agram abgegangene D-Zug 189 ist am 11 0 Uhr 20 Minuten nachts auf den in der Einfahrt im Ba Marein-St. Lorenzen befindlichen Güterzug Nr. 679 aufgefa nachdem er das in der Haltestellung befindliche Raumabsch signal unrechtmäßig überfahren hatte. Durch das Anfa wurden mehrere Reisende und außerdem der Schlußschaffne Güterzuges, ein Beamter des Postambulanzwagens leicht ve Mehrere Wagen des Güterzuges wurden erheblich, vom Sc zug wurden der Dienst-, der Post- und der Schlafwagen beschädigt. Die durch den Zusammenstoß verursachte Verl beider Gleise brachte eine mehrstündige Verspätung der a Wien führenden Züge mit sich.

— **Die Schiffahrt auf dem Neusiedler See.** Kürzlich fa Eröffnung der Schiffahrt auf dem Neusiedler See in Rust

Übrige europäische Länder.

— **Verbesserung der Verbindung Dänemark-England.** A der Linie Esbjerg-Parkestone hat „Det forende Dampsk selskab" dieser Tage das neue Motorschiff „Parkestone" e gesetzt. In der 1. Klasse findet sich Platz für 124 Reisen der 3. Klasse für 88. Das Schiff ist mit den verschieden Bequemlichkeiten ausgestattet, wie einem Musiksalon u. Auf die gefällige Einrichtung ist besonderer Wert gelegt w den. Man hofft, durch die Verbesserung dieser Linie bess den Wettbewerb mit der schwedischen Linie Gotenburg-Hull dem Wege über Deutschland treten zu können. Auch d dänische Staatsbahn gedenkt, auf ihren Fährschiffen den D motorbetrieb einzurichten.

— **Bau der Flaamsbahn (Norwegen).** Wie den Lesern d Zeitung bekannt ist (vgl. S. 168, 634 d. Ztg.) bestand der P den kostspieligen Bau der Flaamsbahn zunächst abzubre und statt dessen eine Kraftwagenlinie einzurichten. Die H verwaltung der norwegischen Staatsbahn ist indessen mit d Vorschlage nicht durchgedrungen. Das Ministerium hiel a alten Bauplane fest, allerdings unter Berücksichtigung de f diesen Fall von der norwegischen Staatsbahn vorgesehe Ersparnisse von 1,7 Millionen Kronen. Danach soll die Fl bahn nur noch als bloße Verbindungsbahn zwischen der Ber bahn und dem Sognetal unter Wegfall aller vorgesehenen S tionen mit Ausnahme von Berakvam gebaut werden. Die a stattung soll so einfach wie möglich gehalten werden. Ledi aus Prestigegründen, um eine Abänderung der früheren Bei gung zu vermeiden, verschloß sich der norwegische Reich allen sachlichen gegen einen Bau sprechenden Gründen u schloß mit 91 gegen 37 Stimmen den Weiterbau mit den v sehenen Ersparnissen.

— **Neue Warnungssignale bei Bahnübergängen in Schwe** Der ständig im Steigen begriffene Kraftwagenverkehr in S den zwingt die schwedischen Eisenbahnen zu neuen Maßna bei den Wegübergängen, da sich in letzter Zeit häufig sche Unfälle ereignet haben. Es wurde daher bestimmt, daß an „allgemein befahrenen Wegen" kurz vor den Bahnübergä die in Schweden nur selten durch Schranken geschützt i neue Warnungszeichen, und zwar ein Kreuzungszeichen a gebracht werden. Da aus Gründen der Betriebssiche gleichzeitig vielfach bei dieser Gelegenheit die Verlegung v Stellwerken und Schranken zur Herbeiführung einer bes Übersicht des Bahnüberganges erforderlich ist, ist die Fris die Einführung dieser Verbesserungen bis zum 1. Oktober 9 verlängert worden, zumal der Begriff „allgemein befah n Weg" zu großen Zweifeln Anlaß gegeben hat.

— **Winterfahrplan der schwedischen Staatsbahn.** Der W fahrplan der schwedischen Staatsbahn tritt bereits am 1. Se tember in Kraft. Die sog. Sommerzüge kommen in Fo

ren auch die besonderen Auslandszüge 1 und 2 (Stock-
ö und umgekehrt). Die Abfahrt von Stockholm er-
r jetzt wieder mit dem gewöhnlichen Schnellzug um
s (statt bisher 9.00 abends).

sche Eisenbahnen. Wie aus Äußerungen des Volks-
s für das Verkehrswesen, Rudsutak, hervorgeht, wird
ehenden Wirtschaftsjahr 1925/26 die Beförderung von
Pud Eisenbahnfrachten, die 3,200 Milliarden Pudwerst
n, erwartet. Zur Bewertung der bevorstehenden Ar-
Rudsutak einen Vergleich zwischen dem bevorstehen-
umschlag und demjenigen des Vorjahres 1913. Bei einer
g der bevorstehenden Arbeit mit 100 % beläuft sich
m Vorjahr auf 76 % und im Jahre 1913 auf 171 %.
handenen Lokomotivpark erachtet Rudsutak als ge-
n den bevorstehenden Anforderungen zu genügen,
um 24 % höhere Ausnutzung der gesunden Lokomo-
ergleich mit der Vorkriegszeit erfolgt.
gel an Güterwagen beläuft sich bei einer Ausnutzung
Vorkriegsniveau auf 20 000 Einheiten. Deshalb ist am
die Verfügung erteilt worden, 20 000 Güterwagen zu

die in Aussicht genommene Gesamtanzahl der
% der Vorkriegszeit beträgt, werden die Getreide-
ejenigen der Vorkriegszeit erreichen oder sogar über-
Die Praxis der Vorkriegszeit hat gezeigt, daß die Bil-
verfrachteter Reste unvermeidbar ist; deshalb ist
wärtig die Erscheinung unverfrachteter Rückstände
möglich.

ter Passagier- und Güterverkehr zwischen Japan und
union. Zu Vorverhandlungen über Aufnahme direkten
und Güterverkehrs zwischen Japan und der Sowjet-
te, wie aus Wladiwostok mitgeteilt wird, ein Ver-
japanischen Verkehrsministeriums nach einem Besuche
der dem gleichen Zwecke gegolten hatte, einige Tage
iostok.

ssive Handelsbilanz Polens. Nach einer soeben ver-
n polnischen Statistik betrug im Monat Juni der
nach Polen eingeführten Waren rund 169 Millionen
jener der ausgeführten Waren rund 103 Millionen
genüber dem Monat Mai verringerte sich die Ausfuhr
ionen Zloty, die Einfuhr dagegen um 16 Millionen
e Handelsbilanz war im Juni mit rund 67 Millionen,
79 Millionen Zloty passiv.

ebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.
inien der tschechoslowakischen Staatsbahnen wurden
Mai befördert: 21 688 153 Personen (gegenüber dem
onat im Vorjahr um 1 854 913 mehr), 9873 t Gepäck
eßgüter (+ 779 t) und 4 157 703 t Frachtgüter
t). In der letzteren Ziffer sind inbegriffen 1 506 752 t
s und Briketts (— 309 140). Die Einnahmen betrugen
Personen-Gepäckverkehr 69 449 572 Kc. (+ 7 046 483),
üterverkehr 226 796 034 (— 13 032 097). Die Gesamt-
erreichten daher den Betrag von 296 245 606 Kc.
4).

u Frage der Herabsetzung der Kohlentarife in der
owakei. Die Regierung hat vor kurzem ein Kom-
usgegeben, wonach an eine Herabsetzung der Kohlen-
der dringenden Vorstellungen der Industrie nicht
rd. Nach einer tschechischen Blättermeldung hat der
gsrat des Eisenbahnministeriums einen Antrag auf
g der Tarife auf Braunkohlen und Koks um 10 bis
r der Voraussetzung angenommen, daß die Kohlen-
Steinkohle, insbesondere bei der Ostrauer Kohle, bei
uhr herabgesetzt bzw. im letztgenannten Falle aufge-
de. Das Finanzministerium leiste aber sowohl bei
s auch bei Auslandskohle Widerstand. Eine Erledi-
dieser Angelegenheit ist erst nach einigen
zu erwarten. In maßgebenden Kreisen wird vielfach
der Kohlenkrise in den hohen Kohlen- und Koks-
, nicht aber — wie dies von den Unternehmern ange-
— in der Kohlenabgabe und in den Eisenbahntarifen
t.

bau in der Türkei. Nach einem englischen Bericht
rkische Regierung den Bau einer rd. 275 km langen
in Angriff genommen, die, bei Sarai Eunu von der
ium-Kara Hissar-Konia, etwa 40 km nördlich von
weigend, an der Küste des Salzigen Sees Tuz Geul hin-
, um Aksarai am Südende des Sees zu erreichen. Ge-
ländeschwierigkeiten stehen dem Bau nicht entgegen, und man hofft daher, ihn in kurzer Zeit mit verhältnismäßig geringen Kosten ausführen zu können.

— **Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen.** Im Monat Mai d. Js. beliefen sich die Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen, gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres, auf rund 80 Millionen Lire (26 Millionen im Personen- und 54 im Güterverkehr). In den 11 Monaten des Rechnungsjahres 1924/25 (Juli/Mai) wurden an Mehreinnahmen gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres 504 Millionen Lire, hiervon 124 Millionen im Personen- und Gepäckverkehr, erzielt.

— **Bedeutende finanzielle Maßnahmen der italienischen Regierung zugunsten des Triester Hafens.** Die Regierung hat Ende Juli zwei wichtige Beschlüsse von weittragender Bedeutung für die Zukunft des Hafens von Triest gefaßt. Auf Antrag des Finanzministeriums wurden nämlich 42 Millionen Lire für den Ausbau der Anlagen dieses Hafens bewilligt; gleichzeitig wurde das genannte Ministerium ermächtigt, dem neu zu gründenden Konsortium für den Betrieb der Lagerhäuser ein Darlehen von 110 Millionen Lire zur Ausrüstung des Hafens zu gewähren. Die vom Staat bewilligten 42 Millionen werden auf vier Verwaltungsjahre verteilt; das Darlehen von 110 Millionen Lire auf sieben Jahre. Die Rückerstattung des letzteren soll mit 5 % in 50 Jahren erfolgen. Die von der Regierung zur Verfügung gestellten Mittel werden es ermöglichen, die Triester Hafenanlagen mit den modernsten Mitteln auszurüsten, so daß eine wesentliche Beschleunigung der gesamten Verladearbeiten erzielt werden wird.

— **Stationsnamenänderungen.** Die Namen der Stationen der italienischen Staatsbahnen Amendola an der Strecke Foggia-Manfredonia und Ceprano an der Strecke Rom-Neapel sind in S. Giovanni Rotondo und Ceprano-Falvaterra abgeändert.

— **Eisenbahnunfall.** Am 23. d. Mts. ereignete sich auf der Linie Paris-Lyon ein Zusammenstoß, der wieder mehrere Menschenleben gekostet hat. Der D-Zug Paris-Tarascon-Cette, der 7 Uhr 55 nachmittags den Lyoner Bahnhof in Paris verläßt, mußte 2½ Kilometer hinter dem Bahnhofe von Sens gegen 9½ Uhr aus bisher noch nicht bekannten Gründen halten. Ein zweiter D-Zug Paris-Aix-les-Bains, der 10 Minuten später von Paris abgeht, fuhr in den haltenden Zug hinein und zertrümmerte den Gepäck- und mehrere Personenwagen. Die anderen Wagen wurden durch den Stoß ineinandergeschoben und umgestürzt. Da sich der Unfall auf freiem Feld ereignete, dauerte es lange, bis den Verwundeten Hilfe gebracht werden konnte. Bisher hat man fünf Tote und etwa 20 teilweise schwer Verwundete geborgen. Die völlige Verschüttung der Strecke hat bedeutende Verspätungen im Verkehr zur Folge.

— **Die Ruhrkohle in Frankreich.** Nach Meldungen holländischer Blätter hat, wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, das Einfuhrverbot für Ruhrkohle in Frankreich zum größten Teile den Zweck, den Transport von Ruhrkohle nach Frankreich den schlecht beschäftigten französischen Rheinreedereien zu sichern. Einfuhrgenehmigungen für deutsche Kohle sollen künftighin nur dann erteilt werden, wenn die Verpflichtung, diese Kohlen durch französische Reedereien verschiffen zu lassen, eingegangen wird. Die französischen Reedereien auf dem Rhein sind erst nach dem Kriege dadurch entstanden, daß verschiedene deutsche Rheinschiffahrtsgesellschaften auf Grund des Friedensvertrages nicht unbeträchtliche Prozentsätze ihres Besitzes an Kähnen und an Schleppkraft abgeben mußten.

— **Zollamtliche Untersuchung an der französisch-schweizerischen Grenze.** Auf Grund von neueren Abmachungen zwischen den Zollbehörden von Frankreich und der Schweiz findet neuerdings die zollamtliche Untersuchung sowohl der Reisenden wie des Gepäcks bei den Zügen Paris-Pontarlier-Bern-Simplon in Pontarlier statt. Die Fahrzeit von Pontarlier nach Bern ist dadurch um 40 Minuten verkürzt.

— **Frankreichs größte elektrische Lokomotive in Deutschland gebaut.** Zu dieser in Nr. 31 auf Seite 893 unserer Zeitung gebrachten Nachricht, die wir der D. A. Z. vom 26. Juli 1925, nicht, wie es irrtümlich heißt, der B. B. Ztg. entnommen hatten, sendet uns die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur folgende Berichtigung:

„Die Probelokomotiven (Serie E 2 D 2, Nr. 501, 502) wurden nicht in Deutschland gebaut, sondern in der Schweiz. Die Bestellung der Bahngesellschaft ging an die Aktiengesellschaft

Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz), welche ihrerseits den mechanischen Teil an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur vergab.

Die Maschine entwickelt bei 82 km/st. und einstündigem Laufe 3800 PS, und das Gewicht für die Pferdestärke beträgt nur 30,5 kg (nicht 93)."

— **Beseitigung eines Tunnels in England.** Der Chevet-Tunnel der London, Midland und Schottischen Eisenbahn, der vor etwa 90 Jahren von Stephenson erbaut worden ist, ist nunmehr beseitigt und durch einen offenen Einschnitt ersetzt worden. Anlaß dazu gab einerseits der viergleisige Ausbau der Strecke Walton-Snydale bei Wakefield, andererseits zwangen aber auch Bergschäden, verursacht durch den Abbau des Unterirdischen unter dem Tunnel, zu dieser Maßnahme. Der dadurch geschaffene Einschnitt dürfte der tiefste in England sein; seine Tiefe beträgt über 28 m und seine obere Breite über 80 m. Die Arbeiten werden ohne Störung des Betriebes ausgeführt.

— **Eigenartiger Unfall.** Auf der Haltestelle Camden Town (London) hat ein Reisender auf eigenartige Weise sein Leben eingebüßt. Er wollte einen Gegenstand aus einem Selbstverkäufer entnehmen und zog, nachdem er ein Geldstück eingeworfen hatte, an dem dazu bestimmten Handgriff. Der Selbstverkäufer versagte aber, und anstatt daß die Vorrichtung zum Auswerfen des gekauften Gegenstandes in Tätigkeit trat, stürzte der Selbstverkäufer bei dem nunmehr heftigen Ziehen am Handgriff nach vorwärts um und begrub den Reisenden unter sich; er fiel dabei an die Bahnsteigkante. Unglücklicherweise fuhren gerade zwei Lokomotiven vorbei, von denen eine den Reisenden so schwer verletzte, daß er alsbald verstarb.

Fremde Erdteile.

— **Lebende Lichtbilder im Eisenbahnzug.** Die Great Indian Peninsula-Eisenbahn beabsichtigt, demnächst Vorrichtungen zur Vorführung lebender Lichtbilder in ihre Züge einzubauen. Die Bilderreihen sollen so ausgewählt werden, daß sie sowohl zur Belehrung der Beamten und Arbeiter als auch dazu dienen, die Benutzer der Eisenbahn darüber aufzuklären, welche Vorteile ihnen für den Güter- wie für den Personenverkehr geboten werden. Namentlich sollen auch Bilder von Sommerfrischen, Zielen von Pilgerfahrten, geschichtlich bedeutsamen Orten u. dgl. vorgeführt werden. Eine Vereinigung von Baumwollzüchtern bringt dem Plan lebhaften Anteil entgegen und hat in Aussicht gestellt, daß sie der Eisenbahn Bilder zur Verfügung stellen wird, auf denen die neuesten Verfahren zur Erzielung verbesserter Ergebnisse des Baumwollbaues gezeigt werden.

— **Kohlenverkehr in Indien.** Am 1. Oktober d. Js. geht die Stelle des indischen Kohlenkommissars ein, die zur Regelung des Verkehrs mit Kohle im Kriege geschaffen worden war. Von diesem Zeitpunkt an wird der Kohlenhandel freigegeben, und alle Händler und Verbraucher von Kohle müssen dann ihren Bedarf, wie es vor Einführung der Zwangswirtschaft geschah, im unmittelbaren Einvernehmen mit den Kohlenzechen decken. Eine Ausnahme macht nur noch Lokomotivkohle, Kohle für Flußdampfer, für Zwecke der Regierung, solche zur Ausfuhr und, wenn nötig, Kohle für Unternehmungen, die dem allgemeinen Nutzen dienen, wie Gasanstalten, Elektrizitätswerke u. dergl. Für diese haben die Eisenbahnen nach wie vor bevorzugt Wagen zu stellen.

— **Von den Eisenbahnen Argentiniens.** Bei seiner Ansprache zur Eröffnung des Kongresses hat der Präsident der Republik Argentinien in eingehenden Ausführungen auch der Eisenbahnen, sowohl der Staats- wie der Privatbahnen gedacht. Er stellte zunächst fest, daß die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes günstig sind. Einige neue Strecken sind dem Betrieb übergeben worden, bei anderen steht die Eröffnung des Betriebes bevor. Einige Privatbahnen planen größere Neubauten, für die sie die staatliche Genehmigung nachgesucht haben. Insgesamt sind im vergangenen Jahre 303 km neue Strecken in Betrieb genommen worden, wodurch die Länge der Eisenbahnen, einschließlich derjenigen der Provinzen, auf 37 500 km gebracht worden ist; die Provinzbahnen sind darunter mit etwa 1700 km vertreten. Die Zahl der Fahrgäste hat 134 Mill. betragen, 14 Mill. oder 12 % mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen sind um 9 % auf 264 Mill. Gold-Dollar gestiegen. Die ungünstigen Umstände, Begleiterscheinungen und Folgen des Krieges, können als überwunden angesehen werden; das Jahr 1924 war das erste seit 1914, in dem das Gewicht der beförderten Güter die Vorkriegszahl erreicht hat. Abgesehen von kleinen Änderungen sind die Tarife dieselben geblieben. Das Verhältnis zwischen den Privatgesellschaften als Arbeitgeber und ihren Arbeitnehmern war gut.

Bei den Staatsbahnen ist eine wesentliche Steigerung d nahmen erzielt worden; sie betrug 3,2 Mill. gegen das Ja oder 8,16 %. Daran beteiligt sind alle Strecken mit Au von zweien. Besonders günstig haben die Eisenbahn Patagonien abgeschnitten. Der Personenverkehr hat Staaatsbahnen um 7,4 %, der Güterverkehr um 8,12 % nommen. Ihre Länge beträgt 6494 km; an ihnen liegen 36 höfe und Haltestellen.

Beim Bau der nach Chile führenden, von Salta ausg Eisenbahn ist Puerta de Tastil erreicht worden; die Fort der Bauarbeiten ist aber aus Mangel an Mitteln ein worden. Auch auf der Strecke Embarcacion-Yacuiba, Tartagal im Betriebe ist, wird der Bau nicht weitergefüh Metan nach Barrangueros ist der Bau auf 1109 km ge Die Strecke Rosario-Antilla ist ausgebaut worden. Die Catamarca-Tucuman reicht bis Amadores. Auf der Ei Nahuel-Huapi in Patagonien sind im Laufe des Jahres Gleis vorgestreckt worden, so daß bis Bariloche nur noch fehlen.

Die Leitung der Staatsbahnen hat dem Minister der lichen Arbeiten ihre Planungen für das kommende Rec jahr vorgelegt; sie werden einen Aufwand von 14 Mill. Dollar erfordern. Vielen von den Staatsstrecken im Nor Landes fehlen noch die nötigen Betriebsmittel, sowohl motiven wie Wagen, und auch die baulichen Anlagen motivschuppen, Drehscheiben, Arbeiterwohnungen, Lage reichen nicht aus. Um die Mängel auf den genannten G zu beheben, sollen für die Maschinenabteilung 9,2, d kehrsabteilung 2,2, die Technische Abteilung 2,5, die S waltung 0,26 Mill. Papier-Dollar bewilligt werden, wo 0,44 Mill. für die Kleinbahnen kommen.

Wasserstraßenverkehr.

— **Gewerbesteuerbefreiung in der russischen Schiffahr** aus Moskau berichtet wird, hat das Präsidium der Sta Plankommission der Sowjetunion es als möglich erachte liche von „Sowtorgflot" vorgenommenen Schiffahrtsoper in bezug auf den Seetransport von Passagieren und Güt eigenen Schiffen von der Gewerbesteuer zu befreien. Die günstigung bezieht sich auch auf sämtliche industriellen nehmungen (Werften, Docks u. dgl.), die den „Sowtorgf mittelbar und ausschließlich bedienen.

Luftverkehr.

— **Zeppelin-Jubiläum.** Vor 25 Jahren erfolgte de Überlandflug des ersten Zeppelin-Luftschiffes. Aus die laß fand am 20./21. August in Friedrichshafen eine Fei Am 20. August abends hatte der Luftschiffbau Zeppelin i triebsangehörigen und eine größere Anzahl auswärtige zu diesem Begrüßungsabend eingeladen. Bei dem von d Friedrichshafen am 21. August im Kurgartenhotel ge Frühstück begrüßte Stadtschultheiß Schnitzler die Gä würdigte die Verdienste der hervorragenden Mitarbei Grafen Zeppelin, Dr. Dürr, Kommerzienrat Dr. Colsman Dr. Eckener. Reichsverkehrsminister Dr. Krohne bet einer mit Beifall aufgenommenen Ansprache den volkseine Charakter der Tat des Grafen Zeppelin. Diese Tat sei e ideelles Gut des deutschen Volkes. Das Erbe des Gre hüten, hätten wir allen Anlaß. Es sei die Pflicht aller e stände des deutschen Volkes, einig zusammenzustehen Werk des Grafen Zeppelin. Der Minister überbrachte di und Glückwünsche des Reichspräsidenten und der Reic rung und schloß mit einem Hoch auf die deutsche Lu fahrt, auf den Luftschiffbau Zeppelin, seine leitenden Kö seine schaffenden Hände. Der württembergische Staatsp Bazille sprach mit Stolz von dem großen Schwaben, dem Zeppelin und seinem Werk. Reichstagspräsident Löbe im Namen der Arbeitnehmer deren auch zu materiellen bereite Sympathie für das Unternehmen aus. Die Arbei ohne Unterschied der politischen Richtung würden bei de sein.

Unter den zahlreichen Glückwunschtelegrammen ist Sven Hedin hervorzuheben, das folgenden Wortlaut hat: „D stolz an die ruhmreichen Jahre, die hinter Euch liegen, u und vorwärts zu neuen Taten! Lenkt schaffensfreudig d und baut ein Schiff, das führe zum Pol den Namen Ze So wünscht es Euch am Ehrentage Sven Hedin."

— **Alpen-Rundflüge.** Die Trans-Europa-Union ha München ausgehend, Alpen-Rundflüge mit Junkers-Flu eingerichtet, die den nach der Alpenschönheit verlan Reisenden von München in die Alpen und wieder nach M zurück in ein- bis zweistündigem Fluge führen. Hierdu die Möglichkeit gegeben, in kurzer Zeit die Schönheiten d birgswelt zu genießen.

Kraftwagenverkehr.

..er Aufschwung des Kraftwagenverkehrs in Schweden. .. soeben erschienenen schwedischen Automobilkalender ..orstedt och Söner, Stockholm) hat sich die Zahl der .. betriebenen Kraftwagenlinien in diesem Jahre ganz ..gesteigert. Es gibt zur Zeit bereits 2208 regelmäßige ..nien, von denen die meisten auf Südschweden entfallen. .. der Regierungsbezirk Malmö bereits 90 Linien auf, ..n Stockholmer Stadtbezirk nur 30 und im Regierungs..ckholm weitere 39 Linien verkehren
..ondere Rolle spielen die Kraftwagenlinien natürlich ..en Schweden, wo die einzelnen Orte weit von einander ..iegen, andererseits nur wenig Eisenbahnlinien vor..d. Hier haben die Omnibuslinien eine hohe wirtschaft..utung, während sie in Mittel- und Südschweden für .. oft kaum rentablen Privatbahnen, durch ihren Wett..e große Gefahr bilden und wohl über kurz oder lang ..seinstellung mancher Bahn zur Folge haben werden. ..weden ist unzweifelhaft die Hafenstadt Sundsvall als ..ausgangspunkt der Automobillinien zu bezeichnen. .. durchkreuzen den südlichen Teil Nordschwedens von .. aus. Als weitere Brennpunkte des nordschwedischen ..liniennetzes sind Härnösand, Sollefteå, Östersund, ..ik hervorzuheben.
.. im Regierungsbezirk Bohuslän (Gotenburg und west..) die schedische Staatsbahn einige Linien als Zufuhr..zungslinien der Staatsbahnlinie Gotenburg-Strömsted ..t es sich namentlich in Nordschweden die schwedische ..tung angelegen sein lassen, viele Linien einzurichten, ..hen ihre wirtschafliche Berechtigung bewiesen haben. ..enden 10 Linien werden bald um weitere 10 bis 15 ver..len und werden selbst abgelegenste Orte wie Pajala .. (über Bastuträsk) und Malå berühren. Im Hoch..rjedalens verkehrt die Postkraftwagenlinie Röjan..dalen-Fjällnässanatorium, die auch für den Tou..hr von großer Bedeutung ist, wie auch die beiden ..der gebirgigen Landschaft Jämtland, nämlich Öster..n-Borglunda und Ragunda-Stugun-Borglunda.
..kraftwagenlinien führen, wie dies in Nordschweden ..s zu erwarten ist, über recht beträchtliche Entfer.. z. B. Murjek-Jokkmokk-Junkarkällan (76 km), Gälli.. (140 km), Övertorneå-Korpilombolo-Pajala (116 km), ..ettasjärvi (80 km), Gällivare-Vittangi-Pajala ..
..rzlich eine Berliner Tageszeitung Schweden „das ..mnibusse" genannt hat, so ist diese Bezeichnung bei ..ten Ausdehnungen des Kraftwagenliniennetzes nicht .. gewählt.

..sstellungen und Messen.

..eßabzeichen für die Leipziger Herbstmesse 1925. Das ..eßabzeichen mit Ausweiskarte ist im Vorverkauf ..gten Preise von 3 ℳ erhältlich, wenn das Abzeichen ..hjahrmesse 1925 samt unterschriebener Ausweiskarte ..en wird. Andernfalls kostet das Abzeichen, das aus ..orzellan hergestellt ist, im Vorverkauf 5 ℳ und nach .. Vorverkaufs 10 ℳ. Man kaufe sein Abzeichen ..t- und Kostenersparnis in erster Linie bei dem zu..hrenamtlichen Vertreter des Meßamts am Wohnorte ..r ermäßigten Fahrkarte für Gesellschafts-Sonderzüge ..hrkarten-Verkaufsstellen und Agenturen des Nord..loyd. Der Vorverkauf schließt unweigerlich vor ..

..r Internationale Messe. In den Tagen vom 6. bis ..r findet die IX. Wiener Internationale Messe statt. .. wird durch eine Fahrpreisermäßigung erleichtert, die .. vom 3. bis 16. September gewährt wird. Die Teil.. Messe können mit Personenzugfahrscheinen die ent.. Wagenklasse der Schnell- oder D-Züge — ausge..uszüge — ohne Entrichtung des tarifmäßigen Schnell.. Zuschlages für eine einmalige Fahrt nach Wien und ..tzen. Voraussetzung ist die Lösung eines Messeaus..r berechtigt zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung ..reien Eintritt in alle Messehäuser. Bestellungen auf ..se nimmt das Mitteleuropäische Reisebüro, Berlin, ..ahnhof, entgegen. Hierzu sind einzusenden 3 Gold..n Messeausweis und 1 Goldmark für Rückporto und ..sgebühren.

..s Verkehrswesen auf der Pariser Kunstgewerbe.. In Paris findet bekanntlich zurzeit eine Kunst..tellung statt, auf der als Abteilung 19 auch das ..en vertreten ist. Die Abteilung ist reich beschickt; .. Kraftwagen und Flugzeuge, Schiffseinrichtungen, Eisenbahnzüge und Lokomotiven aller französischen Netze. Der Rundgang durch die Abteilung bei der feierlichen Eröffnung hat über eine Stunde in Anspruch genommen. Von den Eisenbahnen sind eine Anzahl Pläne und Entwürfe ausgestellt, so für die Erweiterung des Pariser Ostbahnhofs, der Gartenstadt Tergnier der Nordbahn, der Bahnhöfe Lens und La Rochelle, der Caronte-Talbrücke, die 943 m lang ist und sich bis 24,5 m über den Wasserspiegel erhebt. Überdies haben die französischen Eisenbahnen ihre neuesten Wagen ausgestellt. Die Südbahn zeigt ihren ersten in Frankreich gebauten Drehgestellwagen mit vollständig aus Metall bestehendem Aufbau, mit Plattform und Seitengang für 1. und 2. Klasse. Die Orléansbahn hat einen Luxuswagen mit Damensalon ausgestellt; ebenso ist die Mittelmeerbahn mit einem Salonwagen vertreten. Von der Ostbahn ist ein Schlafwagen vorhanden, der alle erdenklichen Bequemlichkeiten aufweist. Die Nordbahn zeigt einen nach neuen Grundsätzen gebauten Wagen 1. und 2. Klasse. Die Staatsbahn hat einen Wagen für elektrischen Betrieb ausgestellt, wie sie ähnlich seit kurzem auf der Strecke St. Lazare-Bois Colombes verkehren. Ein Lokomotivmodell im Maßstab 1 : 10 ist eine Arbeit der Lehrlinge in den Werkstätten von Tours. Die Ausstellung der Eisenbahnen soll mit großem Geschmack zurecht gemacht sein; die ausstellenden Gesellschaften versprechen sich von ihr einen guten Erfolg, indem der Anblick der schönen Wagen die Beschauer veranlassen soll, in großer Zahl Reisen zu unternehmen.

Allgemeines.

— Kohlenverbrauch der europäischen Länder. Der „D. A. Z." entnehmen wir hierüber folgendes:

Trotz der wachsenden Ausnutzung der Wasserkräfte zur Gewinnung elektrischer Kraft — nach fachmännischer Schätzung werden bereits 12 bis 15 % des gesamten Kraftbedarfs der Welt auf diesem Wege gedeckt — und trotz der zunehmenden Bedeutung der Ölfeuerung namentlich in der Schiffahrt, wo schon 17 Mill. Tonnen von 64,6 Mill. Tonnen Weltschiffahrtstonnage der Handelsflotten mit Öl gefahren werden, ist die Kohle vorläufig immer noch die größte Energiequelle der Welt. Da nun der bei weitem größte Teil der verbrauchten Kohle auf die Industrie entfällt und nur ein kleiner Teil zu Hausbrandzwecken verwendet wird, so kann man, wenn man den Kohlenverbrauch eines Landes kennt, sich ein einigermaßen genaues Bild von seiner industriellen Bedeutung machen. Außerdem erhält man aus der Gegenüberstellung der Verbrauchszahlen in den verschiedenen Jahren einen Überblick über den Beschäftigungsgrad seiner Industrie in den betreffenden Zeitabschnitten. Den Kohlenverbrauch eines Landes erhält man nun, wenn man von der Förderung plus Einfuhr die Abfuhrzahlen abzieht. Die Haldenbestände, die am Ende des Jahres 1924 im Vergleich zu den heutigen Zahlen noch unbedeutend waren, sind unberücksichtigt geblieben. Und zwar ist es zweckmäßig, der besseren Übersicht halber alle Kohlensorten auf denselben Nenner zu bringen. In der nachstehenden Aufstellung über den Verbrauch von Kohlen der europäischen Länder sind daher alle Kohlensorten entsprechend ihrem Heizwert auf Steinkohle umgerechnet, und zwar Braunkohle mit ⅓, böhmische Braunkohle und Braunkohlenbriketts mit ⅔ und Koks mit $^4/_3$ des Heizwertes der Steinkohle.

Kohlenverbrauch der europäischen Länder (in 1000 t):

	1913	1922	1923	1924
England	192 900	166 000	178 300	188 900
Deutschland	189 374	165 831	118 650	149 086
Frankreich	62 687	59 094	66 472	74 324
Belgien	27 186	23 126	28 454	30 930
Tschechoslowakei	—	19 217	19 976	24 809
Polen	—	—	17 400	15 800
Rußland	—	11 400	12 200	14 000
Italien	11 165	9 570	7 882	11 753
Holland	10 755	9 617	8 647	9 790
Spanien	7 114	6 297	7 278	8 225
Deutsch-Österreich	—	6 700	6 300	6 900
Ungarn	—	3 486	3 832	3 456
Schweiz	3 200	2 200	2 750	2 560
Dänemark	3 430	4 030	4 180	4 870
Schweden	5 270	3 716	4 615	4 391
Norwegen	—	2 021	2 256	2 441

Wie die Gegenüberstellung zeigt, hat sich der Kohlenverbrauch in einem großen Teil der europäischen Länder in den letzten vier Jahren durchaus günstig entwickelt und weist in den meisten Fällen eine jährliche Zunahme auf. Am günstigsten liegen die Verhältnisse in Frankreich, Belgien, Spanien, Italien und Dänemark, die sogar im Jahre 1924 den Verbrauch des letzten Vorkriegsjahres übersteigen. Auch der Verbrauch Englands, das noch immer nach wie vor der größte Kohlenverbraucher Europas ist und nur noch von Amerika (Verbrauch 1924: 486 656 000) übertroffen wird, hat in den letzten Jahren ständig zugenommen

und erreichte im Jahre 1924 ungefähr dieselbe Höhe wie vor dem Kriege, wobei noch zu beachten ist, daß seit 1922 der Verbrauch Irlands nicht mehr in den englischen Zahlen enthalten ist. Eine entgegengesetzte Entwicklung zeigt der deutsche Brennstoffverbrauch, der während der Inflationsjahre 1921 und 1922 am größten war, während der Kohlenverbrauch des letzten Jahres infolge der einsetzenden rückläufigen Bewegung seiner Wirtschaft durch die Stabilisierung der Währung wesentlich geringer ist.

Ein Vergleich über den Gesamtverbrauch an Kohlen in Europa zwischen dem Verbrauch des Jahres 1913 und 1924 läßt sich leider nicht anstellen, da infolge der großen Gebietsverschiebungen namentlich in Rußland und den Nachfolgestaaten des ehemaligen Österreich-Ungarns genaue zahlenmäßige Unterlagen nicht vorhanden sind. Im allgemeinen dürfte jedoch im Jahre 1924 der Kohlenverbrauch Europas gegenüber vor dem Kriege stark zurückgegangen sein, da der deutsche Verbrauch um rund 40 Millionen Tonnen geringer ist und vor allem auch der Bedarf Rußlands, der vor dem Kriege rund 50 Millionen Tonnen betrug, sehr stark gefallen ist, so daß dieser starke Ausfall durch die teilweise nur geringe Zunahme des Kohlenverbrauchs einzelner Länder nicht ausgeglichen wird.

Inzwischen hat sich in der ersten Hälfte dieses Jahres der Kohlenverbrauch Europas sehr stark vermindert, vor allem in Deutschland und England, wo gewaltige Haldenbestände an Kohlen, die keinen Absatz finden, vorhanden sind. Aber auch Frankreichs und Belgiens Kohlenbedarf ist ganz wesentlich zurückgegangen, denn die französische Einfuhr ist um 1,5 Millionen Tonnen geringer als die in der ersten Hälfte des Vorjahres, während der belgische Bergbau seine Produktion auf 40 % verringert hat und im Juni d. J. ungefähr 20 000 Bergarbeiter weniger beschäftigte als Anfang Januar. P. F.

Rechtspflege.

— Äußerer unabwendbarer Zufall, Eisenbahngesetz von 1838[1]). In Sachen Potthof, Klägers, gegen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch Reichsbahndirektion Münster, Beklagte, 7. U. 44 — 25 O. L. G. Hamm, hat das Oberlandesgericht Hamm das Urteil des Landgerichts Münster dahin abgeändert: Die Klage wird abgewiesen, der Kläger hat alle Kosten des Rechtsstreits zu tragen.

T a t b e s t a n d: Der Kläger verlangt von der Reichsbahn Ersatz für zwei durch einen Güterzug überfahrene Pferde auf Grund des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Seine Klage ist vom Vorderrichter dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden. Die Reichsbahn hat rechtzeitig Berufung eingelegt. Sie beantragt Abänderung und Klageabweisung. Sie besteht darauf, daß der Unfall, wenn nicht auf eigenes Verschulden des Klägers, doch zum mindesten auf einen „äußeren unabwendbaren Zufall", für den die Bahn nicht einzustehen habe, zurückzuführen sei.

Der Kläger bittet um Zurückweisung der Berufung. Er wiederholt die früheren Ausführungen, wonach Verschulden der Bahn und des Lokomotivpersonals, auf alle Fälle aber doch nur ein g e w ö h n l i c h e r Z u f a l l, für den die Bahn einzustehen habe, gegeben sei.

G r ü n d e: Der erkennende Senat stimmt mit dem Vorderrichter darin überein, daß ein ursächliches Verschulden des Klägers oder seines Knechtes bei dem Unfall nicht obgewaltet hat, es kann in dieser Hinsicht auf die Gründe des angefochtenen Urteils verwiesen werden, so daß es weiterer Ausführungen nicht bedarf.

Dagegen kann der Auffassung, daß der Reichsbahn, ihren verfassungsmäßigen Vertretern oder ihrem Personal ein irgendwie in Betracht kommendes Verschulden zur Last fällt, nicht beigepflichtet werden. Daß die Pferde den Bahndamm ohne Schwierigkeiten betreten konnten, lag daran, daß der Bahndamm an der Stelle niedrig ist, höchstens ein Meter über die angrenzenden Fluren erhoben. Es würde aber viel zu weit gehen, wollte man verlangen, daß an einer wenig verkehrsreichen Nebenstrecke überall da, wo der Bahnkörper nicht hoch über die Umgebung herausragt, ein Schutzgeländer oder ein Zaun angebracht würde von solcher Höhe und Stärke, daß er für scheu gewordenes Vieh ein wirksames Hindernis bildet. Das wäre mit der Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht vereinbar. Ebensowenig oder noch weniger kommt in Betracht, daß die Strecke durch ständige Posten oder Patrouillen gegen derartige Zufälle bewacht werden könnte. Die Bahn kann nicht gegen alle denkbaren Unfallsmöglichkeiten Vorkehrungen treffen, sondern muß mit dem Regelfall rechnen, daß das Ackervieh zahm und in der Nähe von Bahnstrecken stets von Menschen bewacht ist.

Dem Umstande, daß die verunglückten Pferde auf einem ehemaligen, seit Jahrzehnten, nämlich seit dem Bahnbau, weggefallenen (nicht öffentlichen) Feldweg dem Bahndamm z[illegible] sind, mißt der Vorderrichter eine zu große Bedeutung [illegible] Pferde liefen an dem eine Weide umschließenden Drah[illegible] lang, der bis an den Bahndamm reicht. Ohne den [illegible] wären sie vielleicht schon eher links (südlich) abgebo[illegible] Richtung nach ihrem Stall, wie sie es dann a u f dem B[illegible] getan haben. Ob der alte Feldweg überhaupt dabei [illegible] spielte, ist ungewiß. Mag dem aber sein wie immer [illegible] doch die Eisenbahn für derartige Folgen aus dem Vorh[illegible] des alten Weges nicht verantwortlich gemacht werden [illegible] hört das Gelände nicht, sie kann nichts tun, um die [illegible] alten Weges auszutilgen; und zu verlangen, daß sie d[illegible] stellung eines Postens oder Errichtung eines Zaunes [illegible] dieser Stelle auf ewige Zeiten den längst weggefalle[illegible] verwachsenen alten Feldweg gewissermaßen hervorh[illegible] betonen sollte, wäre geradezu unvernünftig. Wenn [illegible] hierbei ein Vorwurf träfe, dann wären es die Grundei[illegible] weil sie den den Zutritt zum Fahrdamm erleichtern[illegible] Weg nicht durch Umpflügen beseitigt haben.

Es sei noch bemerkt, daß nicht, wie der Vorderrichter [illegible] a n d i e s e r S t e l l e, also bei dem alten Feldweg, sch[illegible] holt Unglücksfälle vorgekommen sind, sondern was [illegible] Hinsicht beigebracht worden ist, waren Unfälle an a[illegible] Stellen derselben S t r e c k e. Die Verursachung diese[illegible] mit der Ursache des hier behandelten Unfalls in k[illegible] sammenhang zu bringen; im einen Fall war die Trunk[illegible] Gutsbesitzers, im anderen Fall das Ausbrechen von [illegible] einem schadhaften Weidenzaun der Anlaß des Unfalle[illegible]

Es ist auch nicht zutreffend, daß die Bahnverwaltu[illegible] durch einen Bahnwärterposten der „Gefährlichkeit d[illegible] Rechnung getragen" hätte. Vielmehr war der Bahnwä[illegible] zur Bewachung und Bedienung zweier Schrankenüber[illegible] gerichtet, welche seither in Wegfall gekommen sind.

Auch dem Zugpersonal ist kein Vorwurf zu mache[illegible] daß der Lokomotivführer und der Heizer die Pferde [illegible] zeitig gesehen hätten oder hätten sehen müssen, da[illegible] schweren Güterzug noch vor dem Zusammenstoß z[illegible] bringen konnten, ist nicht das Geringste hervorgetret[illegible] vor allem nicht zu vergessen, daß die Geschwindigke[illegible] näherung noch durch die Bewegung der dahinstürmend[illegible] vermehrt war. Wie man es sich vorstellen soll, von [illegible] motive aus die Pferde „durch ein Zeichen zu versche[illegible] nicht recht zu erkennen.

Der Schaden ist auf einen unglücklichen Zufall [illegible] führen. Es ist aber kein gewöhnlicher Zufall gewes[illegible] innerhalb des durch die Gefährlichkeit des Bahnbe[illegible] dingten gesetzlichen Haftbarkeitsrahmens liegt, so[illegible] solcher, wie er auch durch die größte von der Eisenba[illegible] langende Sorgfalt nicht abzuwenden war. Das ergibt [illegible] aus dem, was oben über die Zumutbarkeit von Siche[illegible] kehrungen gesagt ist. Es ergibt sich ferner aus der [illegible] daß die Pferde, trotzdem sie von einem erfahrenen Kne[illegible] bewacht waren, an den Pflug gespannt waren und hi[illegible] hohen Hecke, 50—60 m vom Bahndamm entfernt, s[illegible] einer von niemand zu erwartenden und zu berechnen[illegible] plötzlich scheu und wild wurden und nun gerade de[illegible] lichsten Weg zur Flucht nahmen, der sich ausdenken li[illegible] solche Vorkommnisse gibt es keine Sicherung.

Es liegt daher ein „unabwendbarer äußerer Zufall" v[illegible] den die Eisenbahn nicht haftet.

[1]) Die Wiedergabe des oberlandesgerichtlichen Urteils erscheint angezeigt, da es mit besonderer Klarheit und Schärfe die Materie behandelt. Die Schriftleitung.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 992, 994 und 996.)

— Eisenbahnen im Deutschen Reich von S t a a t s m[illegible] a. D. H o f f, Sonderabdruck aus dem Handwörte[illegible] Staatswissenschaften von Elster usw. 4. Auflage, [illegible] Verlag von Gustav Fischer in Jena.

Als im Jahre 1888 Geheimrat Dr. Gustav Fischer, [illegible] organisierende Verlagsbuchhändler in Jena, in eine[illegible] Kreise von bedeutenden Wissenschaftlern die Gründ[illegible] Handwörterbuches der Staatswissenschaften anregte, [illegible] ihm zunächst Professor Conrad in Halle: „Fischer [illegible] sagte er, „ein gutes Geschäft machen, wenn er 30 000 [illegible] Armenkasse schenkte und das Unternehmen auf sich [illegible] ließe." Fischer hörte aber nicht auf diesen Kassandra[illegible] das Unternehmen erfolgreich in Angriff, und gera[illegible] wurde bald aus einem Saulus ein Paulus und einer de[illegible] Mitarbeiter. Die 1911 vollendete dritte Auflage war [illegible] Frühjahr 1914 so gut wie vergriffen. Vorerst verhin[illegible] Krieg die Bearbeitung einer neuen Auflage. Nun ab[illegible] Verlag mit nicht genug anzuerkennendem Wagem[illegible] Herausgabe der vierten Auflage herangetreten. Mehr[illegible] sind bereits erschienen, und es wird auf die Leserwe[illegible] deutende Anziehungskraft ausüben, wenn der in [illegible] Kreisen bekannte Fachmann Staatsminister a. D. Hoff [illegible] ergreift und im dritten Band unter dem oben wieder [illegible]

..t auf 54 Druckseiten einen Überblick über das deutsche ..nwesen bietet. Nur selten wird es vorkommen, daß ein .. ie es tatsächlich bei Exzellenz Hoff der Fall ist, alle ..nd Höhen einer großen Eisenbahnverwaltung durchmißt .. dadurch einen Gesamtüberblick wie über die Masse der ..iten, so auch über die großen Gesichtspunkte erwirbt ..ilt. Für ihn gilt nicht das Wort, daß die Berge „den .. verhüllt sich zeigen vom Tale; dem, der zum Gipfel ..leiert das Tal sich". Der Hoffsche Artikel liegt uns in ..nderabdruck vor — der übrigens nicht einzeln im Buch.. ..u haben ist — und bespricht in klarer Gliederung zu.. ..len Werdegang der deutschen Eisenbahnen bis zum ..les Weltkrieges, würdigt ihre Leistungen in und nach ..riege und kommt dann zu sprechen auf die Umwandlung ..tsbahnen in Reichsbahnen, auf die weiteren Umwand..suche und schließlich auf die Errichtung der Reichs-..ellschaft; die wesentlichsten Bestimmungen des Reichs..tzes, der Gesellschaftssatzung und des Reichsbahnper..tzes bilden einen Hauptteil der Bearbeitung. Das Auf..ht wird in allen seinen geschichtlichen und jetzt gel..ormen eingehend gewürdigt, ebenso das Personal- und ..fwesen, sowie das Beförderungs- und Abfertigungs-..er Wagendienst, der Betriebs- und der Unterhaltungs-.. Ein Abschnitt über die finanziellen Aufgaben im all-.. über innere Ordnung und Kontrolle der Wirtschafts-..und Buchführung sowie über das Beschaffungswesen ..t den Artikel. Es bedarf keiner Hervorhebung, daß die ..ngen von größter Sachkenntnis getragen sind und dem ..che Ausbeute bieten. Bei der Vielseitigkeit des Stoffes ..rlich Meinungsverschiedenheiten möglich, ja unvermeid-..zellenz Hoff vertritt seine Meinungen stellenweise sehr ..entvoll. Wie nicht anders zu erwarten, zeigt er sich an .. einer Stelle als laudator temporis acti. Die Staats-..nverwaltung oder, wie er meist sagt, die amtliche ..nverwaltung — gelegentlich spricht er sogar in einer ..nasmus von amtlicher Staatsbahnverwaltung und amt-..ichsbahnverwaltung — erscheint seinem kritischen Auge ..tlich besserem Licht als die jetzige Gesellschaftsform. ..gt er bei Beurteilung der ganzen Entwicklung wohl ..ngläufigen Verhältnissen, wie sie sich nun einmal ..bildet haben, nicht genügend Rechnung, und insbeson-..d ihm keinesfalls darin beigestimmt werden können, ..Staatsvertrag betr. den Übergang der Staatseisenbahnen ..eich, „in übel angebrachter Hast" getätigt worden sei .. Sehr urteilsfähige Männer sahen in der schleunig ..ihrten Verreichlichung der Eisenbahnen eines der we-..tel, den Zerfall des Reiches in jener „verworrenen Zeit" ..off richtig sagt — zu verhüten. Exzellenz Hoff fügt ..och hinzu, daß das jetzige gesellschaftliche Betriebs-..der Eisenbahnen aller Wahrscheinlichkeit nach ver-..orden wäre, wenn die Umwandlung der Staatsbahnen in ..nen nach dem Vorschlag der beiden größten Staats-..altungen, der preußischen und der bayerischen, sich auf ..nes festen Planes erst nach einer längeren Reihe von ..ollzogen hätte. Überzeugende Gründe hierfür werden ..t angeführt. Der Versailler Vertrag richtet sich doch ..rmaßen bewußt und direkt gegen die deutsche Wirt-..nd der Dawesplan, insbesondere die Fesselung der ..nen sind lediglich Ausstrahlungen dieses Vertrags, .. auch bei Erhaltung der bundesstaatlichen Eisenbahn-..ngen unter dem übermächtigen Einfluß der früheren ..ner in der einen oder anderen Form wirksam geworden ..em etwas düsteren Bilde, das der Verfasser von der ..twicklung gegeben hat, hätten vielleicht auch einige ..e Lichtflecke aufgesetzt werden können, z. B. ist doch die auch von Hoff erwähnte weitgehende, für die deutsche Volkswirtschaft so überaus wichtige Durchführung des Staffeltarifsystems im Güterverkehr nur nach Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen zu ermöglichen gewesen; früher, als die Eisenbahnen noch im Besitze der einzelnen Bundesstaaten waren, konnte sich diese Einrichtung aus finanziellen Gründen nur in sehr beschränktem Maße durchsetzen. Und allgemein darf das Streben der Reichsbahn-Gesellschaft, die deutschen Belange zu wahren, wohl in den Vordergrund gestellt werden: jeder Eisenbahner, so führte Staatssekretär a. D. Dr. Stieler in Vertretung des Generaldirektors am 13. Mai d. J. vor dem jetzigen Reichspräsidenten aus, „weiß, daß er seine Kräfte einzusetzen hat für unser Vaterland. Der Pflichten- und Interessenkreis der deutschen Eisenbahner ist durch die Umformung in keiner Weise berührt worden." Die Reichsbahn-Gesellschaft ist selbstverständlich in einer äußerst schwierigen Lage. Wenn der Verfasser sagt (S. 596/97), daß ihr die Reichseisenbahnen in denkbarer Vollkommenheit der Anlagen und in bester Ausrüstung des Fuhrparks übergeben worden seien, so wird er kaum auf allgemeine Zustimmung rechnen dürfen. Auch werden Zweifel zulässig sein gegenüber der optimistischen Auffassung Hoffs, daß die Reichsbahn-Gesellschaft durchaus fähig sei, die ihr auferlegten Reparationslasten abzudecken (S. 632/33 und S. 596 linke Spalte). Versagt die deutsche Wirtschaft — und deren Sorgen sind jetzt groß —, so bleibt auch die Reichsbahn-Gesellschaft ohnmächtig; die Ertragswirtschaft der Eisenbahnen ist eben nur ein Spiegelbild der allgemeinen Wirtschaft. Lediglich dem Druckfehlerteufel fällt es zur Last, wenn auf S. 590 für die Schaffung des preußischen Eisenbahnzentralamtes das Jahr 1897 statt 1907 angegeben ist und auf S. 596 von Unter- statt Überhastung die Rede ist. Doch können alle diese Anmerkungen zurücktreten gegenüber der Bedeutung des Gesamtwerkes. Neben den mehr kompilatorisch behandelten zahlreichen Einzelheiten der Grundlagen des Eisenbahnwesens bietet der Artikel viele Höhepunkte in der Darstellung von Materien, die dem Verfasser besonders naheliegen, da er auf diesen Gebieten während seiner langen Dienstzeit schöpferisch und ausschlaggebend mitgearbeitet hat. Hierzu gehören z. B. die Ausführungen über Personalpolitik (S. 610 ff.) und über den Güterwagendienst (S. 626 ff.). Vor allem wird man aber aufhorchen, wenn Exzellenz Hoff als gewiegter Kenner der Eisenbahnfinanzwirtschaft auf S. 632 ff. seine Stimme erhebt zu den Fragen der Finanzpolitik, sowie zur inneren Ordnung und Kontrolle der Wirtschaftsführung. Das Studium dieser interessanten und lehrreichen Abschnitte kann besonders empfohlen werden. Dr. O.

— **Jahrbuch der Elektrotechnik.** Übersicht über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Dr. Karl Strecker. XII. Jahrgang: Das Jahr 1923. München 1925. Verlag R. Oldenbourg. X + 268 Seiten. Preis geb. 13 *M*.

Das bekannte Jahrbuch bringt in seinem neuen Band wieder zusammenhängende Berichte über die wichtigeren Erscheinungen auf dem Gesamtgebiete der Elektrotechnik aus dem Jahre 1923. Es ist im Laufe der Zeit dem Elektrotechniker wie auch dem mit elektrischen Anlagen in Verbindung stehenden Verwaltungsmann als Nachschlagewerk unentbehrlich geworden; auch der neue Band wird sicher überall benutzt werden. Die Abschnitte über Eisenbahn-Telegraphie und -Signalwesen, über atmosphärische Elektrizität und Galvanotechnik werden teils wegen des geringen Umfangs der erschienenen Literatur, teils wegen nicht rechtzeitiger Fertigstellung in den nächsten Jahrgang übernommen werden. Einer besonderen Empfehlung bedarf das Werk nicht. Sch.

..mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

..i der Niederschrift Nr. 81 des Ausschusses für Angelegen-..r gegenseitigen Wagenbenutzung gefaßte Beschluß über ..ilung der Leerlaufentschädigungen ist in schriftlicher ..ng von den Vereinsverwaltungen angenommen und von ..äftsführenden Verwaltung mit Wirkung vom 20. August ..für bindend erklärt worden (vgl. Rundschreiben der .. vom 20. August 1925 Nr. III 154).

..nung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

..1 km lange Teilstrecke Bad Schwartau-Haff-..r eingleisigen Nebenbahn Neustadt-Schwartau ist den ..hnstrecken der Reichsbahndirektion Altona zu-.. worden.

Eröffnung von Stationen.

..sbahndirektionsbezirk Breslau. Vom ..ab ist der seit 26. 3. 1924 geschlossen gewesene Bahn-..Klasse Langenbrück, Strecke Ziegenhals-Jägern-..der eröffnet, und zwar als Agentur mit allen Abferti-..ugnissen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 128 vom 13. August 1925, betreffend selbsttätige durchgehende Güterzugbremse;

Nr. I 128 vom 13. August 1925, betreffend Bericht über die Arbeiten des Technischen Ausschusses in der Frage der Ausbildung einer selbsttätigen durchgehenden Güterzugbremse. (16. Ergänzungsband zum Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens);

Nr. IV 150 vom 20. August 1925, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den Lieferfristen;

Nr. III 154 vom 20. August 1925, betreffend Vereinswagenübereinkommen; Auslegung der Bestimmung im § 4 Ziff. 8 Abs. 3;

Nr. V 339 vom 24. August 1925, betreffend Einziehung der Beiträge zur Bestreitung der Kosten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Wiedereröffnung von Stationen.

Der an der Strecke Probstzella-Neuhaus a. R.-Igelshieb zwischen den Stationen Probstzella und Gräfenthal gelegene Hp. Zopten wird zum 1. September 1925 wieder für den Personenverkehr eröffnet.

Erfurt, den 18. August 1925. (816)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Erfurt.

2. Schließung von Stationen.

Der Bahnhof 4. Klasse Premslaff (Strecke Plathe-Labes, Nebenbahn) wird am 1. September 1925 für den Stückgutverkehr geschlossen. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gilt Premslaff als unbesetzte öffentliche Ladestelle und bleibt Tarifstation. Mutterstation ist Neuenkirchen (Kr. Regenwalde).

Stettin, im August 1925. (835)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stettin.

Nach Inbetriebnahme des Güterbahnhofs Neu-Bentschen voraussichtlich am 24. November 1925 wird die Tarifstation Neudorf bei Bomst, an der Strecke Bomst-Grenze (Bentschen) gelegen, für den Gesamtverkehr geschlossen, weil infolge Umlegung der Strecke von Bomst über Neu-Bentschen nach Bentschen (Polen) das Gleis abgebaut wird. (839)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Ab 15. September 1925 bleibt der an der Bahnstrecke Leobschütz-Jägerndorf zwischen Leobschütz und Mocker (Oberschles.) gelegene Personenhaltepunkt Soppau-Roben bis auf weiteres unbesetzt.

Oppeln, den 20. August 1925. (840)
Deutsche Reichsbahn-eGsellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 VWÜ. Infolge Vermurung in km 52.34 der Pinzgauer-Lokalbahn war die Strecke zwischen den Bahnhöfen Wald und Krimml am 11. 8. 1925 unfahrbar.

Aus gleicher Ursache war in km 31 der Arlbergbahn die Strecke zwischen den Bahnhöfen Telfs-Pfaffenhofen und Stams am 11. 8. 1925 und in km 94.8 zwischen den Bahnhöfen Pettneu und St. Anton a. A. am 11. 8. 1925 unfahrbar.

Ferner war wegen Vermurung in km 25.2 der Mittenwaldbahn die Strecke zwischen den Bahnhöfen Seefeld und Scharnitz am 11. 8. und 12. 8. 1925 unfahrbar.

Innsbruck, den 17. August 1925. (838)
Staatsbahndirektion Innsbruck.

Gemäß § 10 Zif. Ia VWÜ. Infolge Hochwasserschäden war die Strecke von St. Veit a. d. Glan bis Villach Hb. in der Zeit vom 15. August 1925 bis 19. August 1925 unfahrbar.

Villach, den 19. August 1925. (837)
Bundesbahndirektion Villach.

4. Güterverkehr.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Der Frachtsatz Königsberg (Pr.) Pregelbhf.-Waldshut in der Abt. VI. des gen. Tarifs ist von 293 in 298 zu berichtigen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 18. August 1925. (821)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

1. Mit sofortiger Gültigkeit sind im Abschnitt IV c nachstehende St[...] aufzunehmen:

Von und nach	den Schnittpunkte[...]				
	Zweibrücken Grenze / Einöd (Saar)	Eichelscheid Grenze / Homburg (Saar)	Schönenberg-Kübelberg Grenze / Jägersburg	Türkismühle Grenze / Namborn	Büschfeld Grenze
	Kilometer				
Ballmertshofen [Württ. Nebenb] Sm, OK, Zu . . .	370	381	392	463	49
Dischingen [Württ. Nebenb.] Sm, OK, Zu	364	375	386	457	48
Ebnat (Härtsfeld) [Württ. Nebenb.] Sm, OR, Zu . .	316	327	338	409	43
Elchingen [Württ. Nebenb.] Sm, OR, Zu	332	343	354	425	45
Wittislingen [Württ. Nebenb.] Sm, OK, Zu	378	389	400	471	50
Ziertheim [Württ. Nebenb.] Sm, OK, Zu	376	387	398	469	49

2 Im Abschnitt IV d Seite 47 ist bei der Station Reuth b. Erbendorf die Ve[...] beschränkung L, St bed, FW, OR zu streichen und bei der Station Reuth Thi[...] nachzutragen.

München, den 18. August 1925. 8[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A. Tfv. 2.

Mit Gültigkeit vom 24. August 1925 werden die in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung unter I a A genannten Sprengmittel der 3. Gruppe nach Wiesloch Stadt für das zu diesem Bahnhof gehörige Anschlußgleis der Rheinisch-Nassauischen Bergwerksgesellschaft zugelassen. Die hierdurch eintretende Änderung der besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung auf Seite 14 des Heftes A ist gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. August 1925. (818)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 werden im Ausnahmetarif 18 als Versandstationen unter I Eisenberg (Pfalz), Kaiserslautern Hbf., Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Zweibrücken im Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager unter den Grubenholzsammellagern Barnstorf (Han.) nachgetragen. (841)

Berlin, den 24. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 wird unter den Empfangsstationen des Ausnahmetarifs 18 Marggrabowo nachgetragen.

Berlin, den 22. August 1925. (836)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II ([...] nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Augu[...] werden nachgetragen in dem Au[...] tarif 5a als Versandstation Oberot[...] in dem Ausnahmetarif 10a als To[...] fabrikstation Bad Tölz.

Berlin, den 15. August 1925. ([...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[...]
Reichsbahndirektion Berlir[...]

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II ([...] nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. Augu[...] werden die Stationen Dessau D. V[...] und Harzgerode in den Ausnahme[...] (Eisen und Stahl usw. nach Ostp[...] als Versandstationen unter 1 [...] nommen.

Nähere Auskunft geben die betei[...] Güterabfertigungen sowie die Au[...] der Deutschen Reichsbahn-Gesells[...] Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplz.

Berlin, den 21. August 1925. ([...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[...]
Reichsbahndirektion Berlin

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. [...]r.

Die Gültigkeit der Abteilung V[...] Durchfuhr-Ausnahmetarifes S. D.[...] ist bis einschließlich 15. Oktob[...] verlängert worden. Auskunft d[...] Abfertigungen.

Altona, den 21. August 1925. ([...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[...]
Reichsbahndirektion Alton[...]

Deutsch-dänischer Gütertarif, T[...]

Ab 26. August tritt Ausnahme[...] für überseeisch eingeführtes R[...] Reinbenzin zur unmittelbaren D[...] durch Deutschland in Kraft. Nähe[...] kunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 21. August 1925. ([...]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[...]
Reichsbahndirektion Alton[...]
namens der Verbandsverwaltu[...]

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände.
Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge (D U 2).

sofortiger Gültigkeit werden im Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich" noch nachstehende Stationssätze aufgenommen:

Von	A 5 t	A 10 t	A Hauptklasse	B 10 t	B Hauptklasse	C 10 t	C Hauptklasse	D Hauptklasse	A 5 t	A 10 t	A Hauptklasse	B 10 t	B Hauptklasse	C 10 t	C Hauptklasse	D Hauptklasse	A 5 t	A 10 t	A Hauptklasse	B 10 t	B Hauptklasse	C 10 t	C Hauptklasse	D Hauptklasse
Altenburg	316	289	263	244	222	233	203	159	328	300	273	253	230	246	214	169	334	306	278	257	234	253	220	173
Aue (Erzgeb.)	310	284	258	240	218	213	185	146	322	295	268	249	226	239	208	164	328	300	273	253	230	245	213	169
Barmen Hbf.	379	348	316	292	265	291	253	201	407	373	339	314	285	312	271	216	419	384	349	323	294	322	280	223
Barmen-Rittershausen	379	348	316	292	265	290	252	200	406	372	338	312	284	312	271	215	419	384	349	322	293	321	279	222
Bruchsal	323	296	269	249	226	240	209	164	335	307	279	257	234	253	220	174	340	311	283	262	238	260	226	179
Dessau D. Wörl. E.	330	303	275	255	232	248	216	170	342	314	285	263	239	261	227	180	352	322	293	271	246	270	235	186
Eberbach	320	294	267	248	225	237	206	163	332	305	277	256	233	250	217	172	337	309	281	261	237	256	223	177
Edelfingen	310	284	258	239	217	207	180	142	320	294	267	248	225	238	207	163	326	299	272	252	229	245	213	168
Eisenach	323	296	269	250	227	242	210	165	335	307	279	259	235	254	221	174	341	312	284	263	239	260	226	179
Eppingen	317	290	264	244	222	233	203	160	328	300	273	253	230	246	214	169	334	306	278	257	234	253	220	174
Erfurt	322	295	268	249	226	239	208	164	332	305	277	256	233	252	219	173	338	310	282	261	237	259	225	178
Erfurt Nord	322	295	268	249	226	239	208	164	334	306	278	257	234	253	220	173	340	311	283	262	238	259	225	178
Erfurt Ost	322	295	268	249	226	239	208	164	334	306	278	257	234	253	220	173	340	311	283	262	238	259	225	178
Freiburg (Breisgau)	338	310	282	261	237	258	224	177	356	327	297	275	250	274	238	189	373	342	311	287	261	286	249	198
Furtwangen Zu 11 a	331	304	276	255	232	250	217	171	342	314	285	264	240	262	228	180	353	323	294	272	247	271	236	187
Gaggenau	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	260	226	179	346	317	288	266	242	266	231	183
Gera Hbf.	311	285	259	241	219	215	187	148	323	296	269	249	226	240	209	164	329	301	274	253	230	246	214	169
Gera Süd	311	285	259	241	219	216	188	149	323	296	269	250	227	240	209	165	329	301	274	254	231	247	215	169
Gera-Debschwitz	311	285	259	240	218	213	185	147	322	295	268	249	226	239	208	164	328	300	273	253	230	246	214	169
Gotha	322	295	268	249	226	239	208	164	332	305	277	257	234	252	219	173	340	311	283	262	238	258	224	178
Gotha Ost	322	295	268	249	226	239	208	164	334	306	278	257	234	253	220	173	340	311	283	262	238	259	225	178
Gottmadingen	324	297	270	251	228	243	211	166	335	307	279	259	235	253	220	174	341	312	284	262	238	260	226	179
Grimma ob. Bahnhof	324	297	270	250	227	242	210	166	336	308	280	259	235	254	221	175	342	314	285	263	239	261	227	180
Grimma unt. Bahnhof	324	297	270	251	228	242	210	166	336	308	280	259	235	254	221	175	342	314	285	263	239	261	227	180
Hagsfeld	324	297	270	251	228	243	211	166	336	308	280	260	236	255	222	175	342	314	285	264	240	261	227	180
Hardheim	319	293	266	246	224	237	206	162	331	304	276	256	233	251	218	172	336	308	280	260	236	255	222	176
Harzgerode Zu 28	346	317	288	266	242	266	231	183	378	347	315	290	264	290	252	200	394	361	328	303	275	301	262	208
Heidelberg Hbf.	323	296	269	250	227	240	209	165	335	307	279	259	235	254	221	174	341	312	284	263	239	260	226	179
Hornberg	332	305	277	256	233	251	218	172	343	315	286	265	241	263	229	181	356	327	297	275	250	274	238	189
Immelborn	318	292	265	246	224	236	205	161	330	303	275	255	232	248	216	171	336	308	280	260	236	255	222	175
Kaiserslautern Hbf.	337	309	281	260	236	256	223	176	354	325	295	273	248	273	237	188	371	340	309	286	260	284	247	196
Konstanz	325	298	271	251	228	243	211	166	335	307	279	259	235	254	221	175	341	312	284	263	239	261	227	179
Lahr Stadt	337	309	281	260	236	256	223	176	354	325	295	273	248	273	237	188	371	340	309	285	259	284	247	196
Liebenstein-Schweina	319	293	266	246	224	237	206	162	331	304	276	255	232	250	217	171	337	309	281	260	236	256	223	176
Lüttringhausen	374	343	312	288	262	288	250	198	403	370	336	310	282	308	268	213	415	381	346	320	291	319	277	220
Meuselwitz	316	289	263	244	222	232	202	159	328	300	273	253	230	246	214	168	334	306	278	257	234	252	219	173
Mühlhausen (Thür.)	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	259	225	178	346	317	288	266	242	266	231	183
Neckarelz	317	290	264	245	223	235	204	160	329	301	274	254	231	247	215	170	335	307	279	259	235	253	220	174
Neckargemünd	322	295	268	249	226	239	208	164	334	306	278	257	234	252	219	173	338	310	282	262	238	259	225	178
Radolfzell	322	295	268	249	226	239	208	164	332	305	277	256	233	251	218	172	338	310	282	261	237	258	224	177
Rastatt	326	299	272	252	229	245	213	168	338	310	282	261	237	258	224	177	344	316	287	265	241	265	230	182
Rheine	410	376	342	316	287	314	273	217	436	399	363	336	305	334	290	231	448	410	373	345	314	344	299	238
St. Georgen (Schwarzw.)	330	303	275	255	232	248	216	170	342	314	285	263	239	261	227	180	352	322	293	271	246	270	235	186
Schlebusch-Morsbroich	370	339	308	284	258	283	246	196	398	365	332	307	279	306	266	211	412	377	343	317	288	315	274	218
Schwetzingen	324	297	270	251	228	243	211	166	336	308	280	260	236	255	222	175	342	314	285	264	240	261	227	180
Sinsheim (Elsenz)	318	292	265	246	224	236	205	161	330	303	275	255	232	248	216	171	336	308	280	260	236	255	222	175
Sonneberg (Thür.)	295	271	246	229	208	198	172	135	318	292	265	246	224	236	205	161	324	297	270	251	228	242	210	166
Suhl	316	289	263	244	222	232	202	159	326	299	272	252	229	245	213	168	332	305	277	256	233	252	219	173
Villingen (Baden)	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	259	225	178	346	317	288	266	242	266	231	183
Weißenfels	319	293	266	248	225	237	206	162	331	304	276	255	232	250	217	171	337	309	281	260	236	256	223	176
Wieblingen Nb. Zu 53	324	297	270	250	227	242	210	166	336	308	280	259	235	254	221	175	341	312	284	263	239	261	227	180
Wipperfürth	366	336	305	282	256	281	244	194	396	363	330	305	277	304	264	210	409	375	341	315	286	314	273	217
Zeitz	316	289	263	243	221	232	202	159	326	299	272	252	229	245	213	168	332	305	277	256	233	251	218	173
Zella-Mehlis	317	290	264	245	223	235	204	160	329	301	274	254	231	247	215	169	335	307	279	259	235	253	220	174
Zella-Mehlis West	318	292	265	245	223	235	204	160	329	301	274	254	231	247	215	170	335	307	279	259	235	254	221	175
Zell (Wiesental)	340	311	283	262	238	260	226	178	358	328	298	275	250	275	239	189	374	343	312	288	262	286	249	198
Ziegenrück	305	279	254	235	214	204	177	140	319	293	266	248	225	237	206	162	325	298	271	252	229	244	212	167

München, den 19. August 1925. (834)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände.
Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge (D U 2).
Mit Gültigkeit vom 19. August 1925 werden im Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich" noch nachstehende Stationsfrachtsätze aufgenommen:

Stationsfrachtsätze in Reichspfennig für 100 kg.

Nach	Regensburg Donaulände								Deggendorf Hafen								Passau Donaulände							
	Güter der Klasse								Güter der Klasse								Güter der Klasse							
	A			B		C		D	A			B		C		D	A			B		C		D
Von	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse
Aachen	392	360	327	301	274	300	261	208	418	383	348	321	292	320	278	222	431	395	359	332	302	330	287	229
Aachen-Rothe Erde	392	360	327	301	274	300	261	207	418	383	348	321	292	320	278	221	430	394	358	331	301	330	287	229
Altötting	181	166	151	143	130	123	107	85	156	143	130	123	112	106	92	73	200	184	167	156	142	136	118	93
Amberg	109	100	91	86	78	76	66	51	198	182	165	154	140	133	116	92	244	223	203	189	172	163	142	112
Andernach	342	314	285	264	240	262	228	180	370	339	308	285	259	283	246	196	386	354	322	297	270	296	257	204
Bayreuth Hbf.	196	179	163	154	140	132	115	91	280	256	233	218	198	187	163	129	311	285	259	240	218	213	185	147
Bad Oeynhausen Nord	384	352	320	295	268	293	255	203	409	375	341	316	287	314	273	217	422	387	352	326	296	324	282	224
Bad Oeynhausen Süd	384	352	320	295	268	293	255	203	409	375	341	316	287	314	273	217	422	387	352	326	296	324	282	224
Bonn	354	325	295	273	248	271	236	187	386	354	322	297	270	296	257	205	400	366	333	308	280	306	266	212
Büschfeld Grenze	353	323	294	272	247	271	236	187	386	354	322	297	270	296	257	204	398	365	332	307	279	306	266	211
Coblenz Moselbf.	340	311	283	262	238	260	226	178	362	332	302	279	254	278	242	192	379	348	316	292	265	291	253	201
Coblenz Rheinbf.	340	311	283	262	238	260	226	179	362	332	302	279	254	278	242	192	379	348	316	292	265	291	253	201
Crefeld	390	358	325	299	272	298	259	206	415	381	346	319	290	317	276	220	427	392	356	330	300	328	285	227
Crefeld-Linn	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	427	392	356	329	299	328	285	227
Dinslaken	396	363	330	304	276	304	264	210	420	385	350	325	295	323	281	224	434	398	362	334	304	332	289	231
Dortmund-Eving	379	348	316	292	265	291	253	201	407	373	339	314	285	312	271	216	419	384	349	323	294	322	280	223
Dortmund-Obereving	380	349	317	293	266	291	253	201	407	373	339	314	285	312	271	216	420	385	350	323	294	322	280	223
Duisburg Hafen	390	358	325	300	273	299	260	206	415	381	346	320	291	319	277	220	427	392	356	330	300	328	285	227
Duisburg Hbf.	390	358	325	300	273	299	260	206	415	381	346	320	291	319	277	220	427	392	356	330	300	328	285	227
Duisburg West	390	358	325	300	273	299	260	206	415	381	346	320	291	319	277	220	427	392	356	330	300	328	285	227
Duisburg-Hochfeld Nord	390	358	325	300	273	299	260	206	415	381	346	320	291	319	277	220	428	393	357	330	300	329	286	228
Duisburg-Hochfeld Süd	390	358	325	300	273	299	260	206	415	381	346	320	291	319	277	220	428	393	357	330	300	329	286	288
Duisburg-Meiderich Süd	394	361	328	303	275	301	262	208	419	384	349	322	293	321	279	222	431	395	359	332	302	330	287	229
Düsseldorf-Grafenberg	383	351	319	295	268	293	255	203	409	375	341	315	286	314	273	217	422	387	352	325	295	323	281	224
Düsseldorf-Lierenfeld	380	349	317	293	266	291	253	201	407	373	339	314	285	312	271	216	420	385	350	323	294	322	280	223
Düsseldorf-Reisholz	378	347	315	290	264	290	252	200	406	372	338	312	284	311	270	215	418	383	348	322	293	321	279	222
Eichelscheid Grenze	342	314	285	264	240	262	228	180	368	338	307	284	258	283	246	195	385	353	321	297	270	296	257	204
Eschweiler	389	356	324	298	271	297	258	205	414	380	345	318	289	317	276	219	426	391	355	329	299	327	284	227
Eschweiler Aue	390	358	325	300	273	299	260	206	415	381	346	320	291	319	277	220	428	393	357	330	300	329	286	228
Eschweiler Tal	391	359	326	300	273	299	260	207	416	382	347	320	291	319	277	221	430	394	358	330	300	329	286	228
Essen-Vogelheim	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	427	392	356	329	299	328	285	227
Euskirchen	368	338	307	284	258	283	246	195	398	365	332	306	278	305	265	211	410	376	342	317	288	315	274	218
Feuerbach	312	286	260	242	220	223	194	153	324	297	270	251	228	242	210	166	330	303	275	255	232	248	216	170
Freising	144	132	120	113	103	98	85	68	157	144	131	124	113	108	94	74	192	176	160	158	144	137	119	94
Friedrich Wilhelmshütte	359	329	299	276	251	275	239	190	390	358	325	300	273	299	260	206	403	370	336	310	282	309	269	214
Gelsenkirchen-Schalke Süd (Hochöfen)	385	353	321	296	269	294	256	204	410	376	342	317	288	315	274	218	424	388	353	327	297	324	282	225
Groitzsch	318	292	265	245	223	235	204	161	330	303	275	254	231	248	216	170	336	308	280	259	235	254	221	175
Hamborn-Neumühl	394	361	328	303	275	301	262	208	419	384	349	322	293	321	279	222	431	395	359	332	302	330	287	229
Hannover-Herrenhausen	372	341	310	286	260	285	248	197	401	367	334	308	280	307	267	212	413	378	344	318	289	316	275	219
Hannover-Linden	370	339	308	284	258	283	246	195	398	365	332	307	279	305	265	211	412	377	343	317	288	315	274	218
Hannover-Linden Hafen	371	340	309	285	259	284	247	196	400	366	333	307	279	306	266	211	413	378	344	317	288	316	275	219
Hannover-Möhringsberg	370	339	308	285	259	283	246	196	398	365	332	307	279	305	265	211	412	377	343	317	288	315	274	218
Hannover-Nordhofen	373	342	311	287	261	286	249	197	401	367	334	309	281	307	267	213	414	380	345	319	290	317	276	220
Hannover Süd	372	341	310	286	260	285	248	197	401	367	334	308	280	307	267	212	413	378	344	318	289	316	275	219
Hannover-Wülfel	367	337	306	283	257	282	245	194	396	363	330	305	277	304	264	210	409	375	341	315	286	314	273	217
Hattingen (Ruhr)	382	350	318	294	267	292	254	202	408	374	340	315	286	313	272	217	421	386	351	325	295	323	281	224
Hilden	377	345	314	290	264	289	251	200	404	371	337	311	283	311	270	215	418	383	348	321	292	320	278	222
Hof Hbf.	234	215	195	184	167	159	138	108	310	284	258	240	218	209	182	144	316	289	263	244	222	232	202	159
Hörstel	408	374	340	314	285	313	272	216	433	397	361	333	303	332	289	230	446	409	372	343	312	343	298	237
Jülich	388	355	323	298	271	297	258	205	413	378	344	318	289	316	275	219	426	391	355	328	298	327	284	226

Von	5 t	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	Haupt-klasse	5 t	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	Haupt-klasse	5 t	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	10 t	Haupt-klasse	Haupt-klasse
Karlsruhe Rbf.	324	297	270	250	227	242	210	165	335	307	279	259	235	254	221	175	341	312	284	263	239	261	227	179
Karlsruhe West	324	297	270	251	228	242	210	166	336	308	280	260	236	255	222	175	342	314	285	263	239	261	227	180
Kempten (Allgäu)	301	276	251	233	212	201	175	138	312	286	260	241	219	221	192	151	318	292	265	245	223	235	204	161
Köln Bonntor	367	337	306	283	257	282	245	194	397	364	331	305	277	304	264	210	409	375	341	316	287	314	273	217
Köln Gereon	367	337	306	283	257	282	245	194	397	364	331	306	278	305	265	210	410	376	342	316	287	314	273	218
Köln-Deutz	367	337	306	283	257	282	245	194	397	364	331	306	278	304	264	210	410	376	342	316	287	314	273	217
Köln-Kalk Nord	365	334	304	282	256	281	244	193	396	363	330	305	277	304	264	210	409	375	341	315	286	314	273	217
Köln-Kalk Süd	365	334	304	282	256	281	244	193	396	363	330	305	277	304	264	210	409	375	341	315	286	314	273	217
Köln Nippes	368	338	307	284	258	283	246	195	398	365	332	306	278	305	265	211	410	376	342	317	288	315	274	218
Landsberg (Lech)	235	216	196	184	167	160	139	109	263	241	219	204	185	176	153	121	302	277	252	234	213	202	176	139
Langendreer	378	347	315	290	264	290	252	200	406	372	338	312	284	311	270	215	418	383	348	322	293	321	279	222
Leer (Ostfriesl.)	448	410	373	345	314	344	299	238	473	433	394	364	331	363	316	252	486	446	405	375	341	374	325	260
Leipzig-Connewitz	320	294	267	248	225	238	207	163	332	305	277	256	233	251	218	172	338	310	282	261	237	258	224	177
Leipzig-Stötteritz	322	295	268	249	226	239	208	164	332	305	277	257	234	252	219	173	338	310	282	262	238	259	225	178
Magdeburg	337	309	281	260	236	256	223	176	355	326	296	273	248	273	237	188	372	341	310	286	260	285	248	197
Mannheim Hbf.	326	299	272	252	229	244	212	167	337	309	281	261	237	256	223	177	343	315	286	265	241	263	229	181
Mannheim Industriehafen	328	300	273	253	230	245	213	168	338	310	282	261	237	258	224	178	344	316	287	265	241	265	230	182
Mannheim-Neckarstadt	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	259	225	178	346	317	288	266	242	266	231	183
Mannheim Käfertal	328	300	273	253	230	245	213	168	338	310	282	262	238	259	225	178	344	316	287	266	242	265	230	182
Mannheim Neckarau	326	299	272	252	229	244	212	167	337	309	281	261	237	256	223	177	343	315	286	265	241	263	229	181
Mannheim-Rheinau	325	298	271	251	228	243	211	167	337	309	281	260	236	256	223	176	343	315	286	264	240	262	228	181
Mannheim-Rheinau Hafen	325	298	271	251	228	243	211	167	337	309	281	260	236	256	223	176	343	315	286	264	240	262	228	181
Mannheim-Waldhof	328	300	273	253	230	246	214	169	340	311	283	262	238	259	225	178	346	317	288	266	242	266	231	183
Marktredwitz	188	173	157	147	134	128	111	87	274	251	228	212	193	183	159	125	310	284	258	240	218	209	182	143
Memmingen	284	261	237	221	201	191	166	131	310	284	258	240	218	210	183	144	316	289	263	244	222	232	202	159
Milspe Klutert	377	345	314	289	263	289	251	199	404	371	337	311	283	309	269	214	418	383	348	321	292	320	278	221
M.-Gladbach	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	427	392	356	329	299	328	285	227
Neuß	382	350	318	294	267	292	254	202	409	375	341	315	286	313	272	217	421	386	351	325	295	323	281	224
Neuwied	342	314	285	264	240	262	228	180	368	338	307	284	258	283	246	195	385	353	321	297	270	296	257	204
Oberhausen West	392	360	327	301	274	300	261	208	418	383	348	321	292	320	278	222	430	394	358	331	301	330	287	229
Pasing	187	172	156	146	133	127	110	86	203	186	169	158	144	137	119	94	247	227	206	193	175	167	145	113
Pfaffenhofen (Ilm)	152	140	127	120	109	104	90	71	240	220	200	186	169	161	140	110	281	257	234	218	198	189	164	129
Rheydt	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	427	392	356	329	299	328	285	227
Röslau	200	184	167	156	142	136	118	93	284	261	237	221	201	191	166	131	311	285	259	241	219	216	188	149
Saalfeld (Saale)	311	285	259	241	219	215	187	148	323	296	269	249	226	240	209	164	329	301	274	253	230	246	214	169
Schönenberg-Kübelberg Grenze	344	316	287	265	241	263	229	182	373	342	311	287	261	286	249	198	390	358	325	299	272	298	259	206
Selb-Plösberg	227	208	189	177	161	153	133	104	308	283	257	239	217	205	178	140	314	288	262	243	221	231	201	158
Singen (Hohentwiel)	312	286	260	250	227	242	210	165	334	306	278	257	234	252	219	173	340	311	283	262	238	259	225	178
Stolberg (Rheinl.) Hbf.	389	356	324	299	272	298	259	206	414	380	345	319	290	317	276	220	427	392	356	329	299	328	285	227
Stuttgart Hbf.	312	286	260	241	219	220	191	150	323	296	269	250	227	242	210	165	329	301	274	254	231	247	215	170
Stuttgart West	313	287	261	242	220	224	195	154	324	297	270	251	228	243	211	166	330	303	275	255	232	248	216	171
Stuttgart-Cannstadt	311	285	259	241	219	216	188	149	323	296	269	250	227	240	209	165	329	301	274	254	231	247	215	169
Stuttgart-Untertürkheim	312	286	260	241	219	220	191	150	323	296	269	250	227	242	210	165	329	301	274	254	231	247	215	170
Taben Grenze	386	354	322	297	270	296	257	204	412	377	343	317	288	316	275	219	425	389	354	327	297	325	283	226
Türkismühle Grenze	344	316	287	265	241	263	229	182	373	342	311	287	261	286	249	198	390	358	325	299	272	298	259	206
Ulm	258	237	215	201	183	174	151	119	313	287	261	242	220	223	194	153	319	293	266	246	224	236	205	161
Viersen	391	359	326	300	273	299	260	207	416	382	347	320	291	319	277	221	430	394	358	330	300	329	286	228
Volmarstein	372	341	310	286	260	285	248	197	401	367	334	308	280	307	267	212	414	380	345	318	289	317	276	219
Vorhalle	371	340	309	285	259	284	247	196	400	366	333	308	280	306	266	212	413	378	344	317	288	316	275	219
Werdohl	354	325	295	273	248	273	237	188	388	355	323	298	271	297	258	205	400	366	333	308	280	306	266	212
Westhofen (Westf.)	370	339	308	284	258	283	246	195	398	365	332	307	279	305	265	211	412	377	343	317	288	315	274	218
Zweibrücken Grenze	342	314	285	264	240	262	228	180	370	339	308	284	258	283	246	195	386	354	322	297	270	296	257	204

In der amtlichen Bekanntmachung Seite 900 von 1925 sind die Stationsfrachtsätze Haan-Regensburg Donaulände der Klasse B von 180 und 164 in 290 und 264 zu berichtigen.

München, den 14. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

(825)

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen u. Passau Donaulände.

Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge (DU 2).

Die Ziffer 2 im Abschnitt „Anwendungsbedingungen" wird wie folgt geändert:

„2. Die Anwendung der Frachtsätze dieses Tarifs erfolgt

α) im Abfertigungswege

a) wenn die Sendungen an die Agentur einer Schiffahrts-Gesellschaft als frachtbriefmäßige Empfängerin gerichtet sind und aus den Frachtbriefen der endgültige Bestimmungsort oder das endgültige Bestimmungsland zu ersehen ist, oder

b) wenn die an andere frachtbriefmäßige Empfänger gerichteten Frachtbriefe die Vorschrift „Zur Weiterbeförderung auf der Donau nach außerdeutschen Ländern" enthalten.

β) im Rückvergütungswege

für gemischte Wagenladungen aus Ausfuhrgütern und Nichtausfuhrgütern, die von deutschen Stationen nach Regensburg, Deggendorf Bahnhof und Passau Hbf. zunächst auf Grund der gewöhnlichen Gütertarife abgefertigt werden. Die tatsächliche Ausfuhr der Teilsendungen nach außerdeutschen Ländern muß durch Vorlage der Originalfrachtbriefe — in denen das Gewicht der Ausfuhrgüter und Nichtausfuhrgüter getrennt angegeben sein muß (siehe Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich") —, von der Aufgabestation bis zur Umschlagstation und von da bis zur Bestimmungsstation oder durch sonstige, jeden Zweifel ausschließende Beweisstücke nachgewiesen werden.

Als Beweismittel gelten in erster Linie die Original- oder Duplikatfrachtbriefe oder die Schiffsaufnahmescheine von den Umschlagplätzen bis zur Bestimmungsstation.

Die Anträge auf Anwendung der Frachtsätze im Rückvergütungswege sind innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem das Gut in den Donauumschlagstationen eingetroffen ist, beim Tarifamt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern, in München einzureichen."

Als neue Ziffer 3. und 4. sind nachzutragen:

„3. Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Absender oder Empfänger den Nachweis über den endgültigen Verbleib der Ausfuhrgüter zu fordern."

„4. Werden Güter, für welche die ermäßigten Ausfuhrfrachten in Anspruch genommen worden sind, wieder nach Deutschland zurückbefördert, oder werden die Ausfuhrgüter in den Donauumschlagstationen in einer durch die Anwendungsbedingungen des Ausfuhrausnahmetarifs nicht zugelassenen Weise behandelt, so wird der Eisenbahn entgangene Frachtunterschied und ein Frachtzuschlag in der Höhe des doppelten Frachtunterschiedes erhoben. Der Frachtunterschied und der Frachtzuschlag werden nach Wahl der Eisenbahn vom Absender oder Empfänger eingezogen. Der Frachtzuschlag wird nicht erhoben, wenn die Eisenbahn binnen 4 Wochen nach Ablauf des Monats, in dem die Rückbeförderung nach Deutschland oder eine nicht dem Tarife entsprechende Bearbeitung stattgefunden hat, durch den Absender oder Empfänger in Kenntnis gesetzt wird.

Die Bestimmungen des vorstehenden Absatzes über die Erhebung des Frachtunterschiedes und des Frachtzuschlages in der Höhe des doppelten Frachtunterschiedes gelten auch dann, wenn der Absender oder Empfänger den geforderten Nachweis über den endgültigen Verbleib des Gutes binnen 4 Wochen nach der Aufforderung entweder überhaupt nicht oder nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht in genügender Weise erbringt."

Die bisherige Ziffer 3 im Abschnitt „Anwendungsbedingungen" wird Ziffer 5.

Der Schlußsatz des Ausfuhrausnahmetarifs „Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs werden sogleich im Abfertigungswege angewendet" ist zu streichen.

München, den 17. August 1925. (824)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II, Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 27. August tritt im deutsch-dänischen Gütertarif ein neuer Ausnahmetarif 13 und im deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif ein neuer Ausnahmetarif 11 für Chlorkalk zur Ausfuhr aus Deutschland in Kraft. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 22. August 1925. (829)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. August 1925: Einführung des Ausnahmetarifs 57 für Chlorkalk zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. August 1925. (830)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Französisch-belgisch-luxemburgisch-tschechoslowakischer Güterverkehr durch Deutschland. Tarif vom 1. August 1925.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hermsdorf bei Friedland (Heřmanice u. Frýlantu) als deutsch-tschechoslowakische Grenzübergangsstation in den genannten Tarif einbezogen. Auf Seite 15 ist sie unter o. zwischen Reichenberg und Seidenberg (Liberec Č. S. D. und Seidenberg) einzutragen.

Köln, den 21. August 1925. (827)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Köln.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Tarifheft B vom 1. Oktober 1921.

1. Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 werden die Stationen Ballmertshofen, Dischingen, Ebnat, Elchingen, Wittislingen und Ziertheim der Härtsfeldbahn in die Kilometertafel II aufgenommen.

Die Entfernungen sind entweder dem Tarifanzeiger der Reichsbahndirektion Stuttgart und dem Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu entnehmen oder bei den Stationen zu erfragen.

2. Seite 146 des Tarifs ist die Entfernung Aalen-Mindelheim sofort von 155 auf 139 km zu berichtigen.

München, den 21. August 1925. (832)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft (I[illegible] nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 25. Au[illegible] Aufnahme japanischer Bau[illegible] Abschnitt b) des Warenver[illegible] des A. T. 31.

Mit Gültigkeit vom 27. Au[illegible] Aufnahme von Tonwaren i[illegible] A. T. 33a, Versetzung der [illegible] des A. T. 61 aus Abschnitt [illegible] schnitt II des Warenverzeich[illegible] heres durch Reichsbahntarifan[illegible]

Altona, den 19. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel[illegible]
Reichsbahndirektion Alt[illegible]

Reichsbahn-Gütertarif, Heft (I[illegible] nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 27. Aug[illegible] Neuausgabe des A. T. 69. W[illegible] mäßigung. Ergänzung des [illegible] zeichnisses durch über See a[illegible] deutschen Ländern eingeführte [illegible] Kali zur Ausfuhr über See n[illegible] deutschen Ländern. Näher[illegible] Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 19. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel[illegible]
Reichsbahndirektion Alto[illegible]

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. [illegible]

Mit Gültigkeit vom 27. Au[illegible] wird Nensa Grenze in den G[illegible] reich dieses Tarifs einbezogen. [illegible] durch die Abfertigungen.

Altona, den 22. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesel[illegible]
Reichsbahndirektion Alto[illegible]

Deutscher Reichsbahn-Güt[illegible] Heft C II.

Mit Wirkung vom 15. Augu[illegible] wird für Kalksteine und Kalk i[illegible] zwischen Kandern und Efring[illegible] einerseits und Waldshut anders[illegible] Ausnahmetarif eingeführt, dess[illegible] sätze an eine jährliche Mind[illegible] rung von 30 000 Tonnen gebu[illegible] und nur im Rückvergütungsweg[illegible] werden. Die näheren Anwend[illegible] gungen und Frachtsätze werd[illegible] Tarif- und Verkehrsanzeigern d[illegible] bahndirektion Berlin und Kar[illegible] kanntgegeben.

Karlsruhe, den 14. August 19[illegible]

Deutsche Reichsbahn-Gesel[illegible]
Reichsbahndirektion Karls[illegible]

Čsl. Donau-Umschlagverkehr ü[illegible] lava und Komarno.

Gütertarif Teil II vom 15. [illegible] Frachtbegünstigung für Steink[illegible] schlesischer Provenienz) aus [illegible] des čsl. Eisenbahngütert[illegible]

Mit Gültigkeit vom 18. Augu[illegible] auf weiteres, längstens bis 31. [illegible] 1925, gelten im Eisenbahndurch[illegible] obenbezeichneten Verkehres [illegible] kohle (oberschlesicher Proven[illegible] Post U—1 des čsl. Eisenbahng[illegible] von den Stationen

Bohumin C. S. D. bezw. P[illegible] vice u. Bohumina st[illegible] nice bezw. Skalité st[illegible] nica

nach den Stationen

Bratislava dunajské [illegible] zie bzw. Nové Komarn[illegible]

ermäßigte Eisenbahnfrachtsätze [illegible]

Nähere Auskünfte erteilen [illegible] tion und die gesellschaftliche [illegible] stellen.

Regensburg, den 20. August 1925.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellsc[illegible]
namens der beteiligten Verw[illegible]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

v Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 6. Berlin, den 3. September 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Ausstellungsbahnhof auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925.

Von Reichsbahnoberrat **F. Miller**, München.

r Gedanke, auf dem Münchener Ausstellungsgelände eine Verkehrsausstellung zu veranstalten, greifbare Gestalt war eine der ersten zu lösenden Vorfragen: Wie kann enbahnwesen, namentlich den wichtigen Gebieten des gbaues, des Oberbaues, des Signal- und Stellwerkwesens rdige Vertretung gesichert werden? Es war daran ge- orden, die hierfür erforderlichen Anlagen, ähnlich wie in auf einem der Münchener Bahnhöfe unterzubringen. Bei umlicher Beschränktheit und zur Vermeidung einer Zer- ng der Ausstellung mußte davon abgesehen werden. Anderseits war klar, daß innerhalb des Ausstellungsparkes, etwa am Ende des Ausstellungsgleises, wo bei früheren Ausstellungen einige Eisenbahnfahrzeuge gezeigt wurden, kein genügend großer Platz zu gewinnen war. Es mußte deshalb eine Erweiterung des Ausstellungsareals durch Einbeziehung des einzigen noch unbebauten größeren Geländes südwestlich des Ausstellungsparkes zwischen Matthias Pschorr-Ring und der Eisenbahnlinie München-Rosenheim erfolgen. Auf diesem von dem vorhandenen Anschlußgleis des Ausstellungsbahnhofes leicht erreichbaren, etwa 500 m langen und 50—70 m breiten Gelände

Übersichtsplan.

entstand sodann der im Übersichtsplan dargestellte Ausstellungsbahnhof.

Bei der Entwurfsbearbeitung war darauf zu achten, in erster Linie die für Aufstellung von Eisenbahnfahrzeugen aller Art erforderlichen Nutzlängen zu gewinnen, eine größere gedeckte

Abb. 1 a.

Fahrzeughalle zu schaffen, den Eisenbahnoberbau in seiner Entwicklung und in seinen neuesten Erscheinungsformen zu zeigen, das Signal- und Sicherungswesen gebührend zur Darstellung zu bringen und endlich auch die neuesten Errungenschaften der Rangiertechnik, soweit sie in Seddin nicht schon zu sehen waren, vorzuführen.

Bei diesem umfangreichen Programm war möglichste Ausnützung des beengten Geländes geboten. Dies gelang vornehmlich durch Einbau einer verkürzten Weichenstraße nach den Vorschlägen von Bäseler. Sie zieht sich steil durch das Gelände, besteht aus zwei verkürzten Kreuzungsweichen und einer fünfteiligen Weichenreihe und bildet das Gerippe des ganzen Bahnhofsspurplanes. Ihre Berechnung und die Ausbildung der Einzelheiten bewirkte die Gesellschaft für Oberbauforschung (Direktor Dr. Vogel) in Mannheim, die Ausführung lag in den Händen der Josef Vögele A.-G., Mannheim. Sie ist die erste ihrer Art und neben ihrem praktischen Wert für die Spurplangestaltung ein hervorragendes Ausstellungsstück (vgl. Abb. 1 a und 1 b). Auch sind auf den Weichen bereits Versuchsfahrten veranstaltet worden, die ein günstiges Resultat ergaben.

Von dieser Weichenstraße nach Nordwesten abzweigend, erstrecken sich die Aufstellungsgleise. Hiervon liegen vier in der 196 m langen und 32 m breiten, in interessanter Holzkonstruktion hergestellten gedeckten Halle und vier außerhalb derselben. Südlich der Hauptweichenstraße liegt der Teil des Bahnhofes, der der Verschiebetechnik gewidmet ist. Er besteht aus einem Ausziehgleis, einem Ablaufberg und vier Richtungsgleisen. Diese letzteren und auch die Gleise nördlich der Halle sind ebenfalls mit Steilweichen entwickelt. Außer diesen sind aber auch eine Reihe anderer neuerer Weichenformen eingebaut, von denen insbesondere die von der Reichsbahndirektion Stuttgart ausgestellten Weichen mit durchgehender Krümmung, eine Bogenweiche 250/500 und eine einfache Weiche 180 hervorzuheben sind. Weitere Einzelheiten wollen aus dem Übersichtsplan ersehen werden.

Auf dem der Verschiebetechnik gewidmeten Teile des Ausstellungsbahnhofes sind nach den Vorschlägen von Bäseler folgende Einrichtungen untergebracht:

1. der zwangläufige Ablauf,
2. leitungsgerichtete Fernsteuerung einer Abdrücklo[illegible]
3. die Wirbelstromgleisbremse,
4. eine gleisfreie Rangierwinde,
5. eine fernbedienbare Hemmschuhgleisbremse.

Von diesen Einrichtungen ist die W[illegible] stromgleisbremse und die gleisfreie [illegible] winde schon in Betrieb; die ande[illegible] richtungen werden im Laufe de[illegible] folgen. Zu einer eingehenden Be[illegible] dieser Einrichtungen ist hier n[illegible] Raum. Sie seien deshalb nur kurz [illegible]

1. Der zwangläufige Abl[illegible] zweckt die feste Führung der Wa[illegible] Ablaufberg bis an die Spitze der R[illegible] gleise. Es führt zu dem Zweck [illegible] Außenweichenstraße, in die alle [illegible] eingebunden sein müssen, eine [illegible] auf der Hilfswagen laufen, die d[illegible] bahnwagen je nach Bedarf schieben [illegible] rückhalten und ihrerseits an ein st[illegible] laufendes Seil gekuppelt sind. De[illegible] läufige Ablauf ist mit einer sel[illegible] Weicheneinstellung verbunden, w[illegible] Firma Siemens & Halske A.-G. na[illegible] Patenten ausgeführt hat. Die zwa[illegible] Ablaufanlage selbst ist von der Jos[illegible] A.-G. erbaut.

2. Die leitungsgerichtete F[illegible] steuerung einer Abdrück[illegible] motive bezweckt, die Bewegung [illegible] drückenden Zuges in die Hände des [illegible] leiters auf den Ablaufberg zu legen. Die Verständi[illegible] Lokomotivführers durch Ablaufsignale ist umständli[illegible]

Abb. 1 b.

und unzuverlässig, die telephonische Verständigung, … Telefunken voriges Jahr in Seddin zeigte, zweifellos …ßer Fortschritt, aber noch nicht feinfühlig genug. Es …esten, wenn der Rangierleiter die Bewegung des Zuges …nmittelbar beeinflußt. Um dies ohne Kontaktleitungen …en, die bei mehreren Gleisen und in …verbindungen nicht unerhebliche …igkeiten machen würden, hat die … A.-G. in Berlin-Tempelhof durch …beringenieur Schmidt, den bekann… …finder der Hochfrequenzmaschine, …rahtlose Übertragung entwickelt, …len Bedürfnissen vollständig genügt …i sehr einfach ist. Für die Steuerung …sich dieselhydraulische und diesel…he Lokomotiven, Speicherlokomo…nd elektrische Lokomotiven mit …ung.

…len Fällen, wo auf dem Rangierberg …ufiger Ablauf nicht eingebaut wer…n und man mit Beschleunigungs…n nicht das Auskommen findet, ist …rieb mit Gleisbremsen angebracht. …uch diejenige Form des modernen …triebes, die sich durch Frölichs …he und verdienstvolle Bemühungen …ten im Bewußtsein der Öffentlich…chgesetzt hat. Da die bisher ge… Gleisbremsen empfindliche Maschi… … vielen beweglichen Teilen sind, …ler durch die Reichsbahndirektion … ausgeführte Versuch gemacht, …iselers Vorschlag eine Bremse ohne bewegliche Teile …en, was auch vorzüglich gelang. Die Wirbel…gleisbremse (s. Abb. 2) besteht aus einer Reihe … Elektromagneten, die mehr oder weniger erregt werden. …gen Bremsschienen, in die Kurzschlußwicklungen ein… sind. Der Durchlauf der Räder erzeugt in diesen be… Wirbelströme. Die Bremse ist leicht regelbar; sie ist …lig unempfindlich gegen Nässe, Schmutz und Frost, ihre … außerordentlich sanft; sie schont die Radreifen, da … geringer Teil der Bremswirkung durch Reibung erzielt …Der beste Beweis für ihre Einfachheit liegt darin, daß … Erstausführung und zum Teil mit behelfsmäßigem Ma…baut, von dem ersten Augenblick ihrer Betriebnahme … geringste Störung oder Nacharbeit gearbeitet hat. Her… wurde die Bremse durch die Bayerischen Bergmann-…G. m. b. H., München-Freimann.

…e gleisfreie Rangierwinde gestattet, in den …gleisen stehengebliebene Wagen mit leichter Mühe …nzuziehen, ohne daß dafür eine Lokomotive eingesetzt …en braucht. Die Winde ist seitlich neben den Gleisen …geordnet und nur das Seil wird durch einen kleinen …al zu den verschiedenen Gleiszwischenräumen geleitet, in denen gearbeitet werden muß. Die Winde ist von der Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel m. b. H. in Achern (Baden) und Saarbrücken hergestellt.

5. Die fernbedienbare Hemmschuhbremse ermöglicht es, die Bremswirkung, die bei den Zentralbremsen auf einen oder wenige Punkte zusammengezogen ist, örtlich zu verteilen. Sie soll namentlich auf Bahnhöfen mit durchgehendem Gefälle, wo mit öfterer Zwischenhemmung gearbeitet wird, die Leute ersetzen. Erbauerin ist die Josef Vögele A.-G. in Mannheim.

Abb. 2.

Über die zahlreichen übrigen Anlagen und Ausstellungsobjekte, die im Ausstellungsbahnhofe zu sehen sind, so auf dem Gebiete des Eisenbahnoberbaues, des Sicherungs- und Signalwesens, des Lokomotiv- und Wagenbaues und des Schmalspurbahnwesens, ist in Nr. 29 dieser Zeitschrift bereits eingehend berichtet worden. Auch auf die in der Oberbauhalle ausgestellten, grundlegenden Arbeiten der Gesellschaft für Oberbauforschung und die von der Reichsbahndirektion München gebrachten, die Anwendungsgebiete der Steilweichen in einigen Beispielen zeigenden Entwürfe ist in dem Artikel von Wildbrett bereits eingegangen. Ich konnte mich deshalb darauf beschränken, im vorstehenden im besonderen die Spuranlage des Ausstellungsbahnhofes und die auf dem Gebiete der Rangiertechnik gebrachten Neuerungen zu schildern. Gerade auch auf diesem letzteren Gebiete glaube ich, daß die Verkehrsausstellung München 1925 einen wesentlichen Schritt nach vorwärts bedeutet und das Problem der Mechanisierung und Veredelung des Ablaufbetriebes seiner Lösung näher bringen wird.

Bücherschau.

…lemente der höheren Mathematik. Für Studierende der …hen und Naturwissenschaften von Dr. Lothar …ttka, o. ö. Professor an der deutschen technischen …ule in Brünn. Dritte und vierte Auflage. Mit 143 Ab…n im Text. Leipzig und Wien 1924, Franz Deuticke. …635 S. Preis geh. 10,50 *M.*

…orliegende Lehrbuch bringt die Elemente der Mathe… …nter sorgfältiger Auswahl des Stoffes nach dem Krite…r Bedeutung für die praktischen Anwendungen. Die …ung ist klar und verständlich, aber ohne über… Breite. Die Beispiele sind zum größten Teile …endungen entnommen, den technischen Wissenschaften, …hanik und Physik, Chemie, Geodäsie, Ausgleichungsrechnung usw. Der erste Abschnitt bringt Grundbegriffe, Veränderliche und Funktionen, sowie analytische Geometrie; dann folgen die Grundlagen der Differential- und Integralrechnung. Im vierten Abschnitt folgt die Weiterführung der Differential- und Integralrechnung, logarithmische, Exponential- und Winkelfunktionen. Der fünfte Abschnitt behandelt Approximationen und Reihenentwicklungen, worauf im nächsten die Kegelschnitte und einige andere ebene Kurven erörtert werden. Der siebente Abschnitt bringt die Geometrie des Raumes und Vektorenrechnung, während der achte auf die Funktionen von mehreren Veränderlichen usw. eingeht. Im letzten Abschnitt werden Polynome und Auflösung von Gleichungen behandelt. Eine Formelsammlung und ein ausführliches Register bilden den Schluß des empfehlenswerten Buches.

Sch.

Das Postwesen auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925.

Von Hauptmann a. D. **Heinr. Oefele**, München.

Die Post besorgt die Übermittlung des geschriebenen und gesprochenen Wortes und dient somit dem Nachrichtenverkehr in allen seinen Arten. Darum gehören zum Postwesen auch der Telephon- und Telegraphenverkehr sowie das Funkwesen. Und der Postverkehr ist ausgedehnt über die Länder und Meere und die Luft und bildet so das umfassendste und verzweigteste Verkehrsgebiet.

Dabei steht gerade die Post, wie kein anderer Verkehrsbetrieb, in engsten Beziehungen zum Wirtschaftsleben. Handel und Wandel sind unmöglich ohne Nachrichtenaustausch. Dieser aber konnte sich zu seinem jetzigen hochwertigen Stand nur entwickeln durch die hochstehenden Leistungen der Technik, der Industrie, des Handels und Gewerbes. Und letztere sind wiederum nur lebens- und entwicklungsfähig, wenn ihnen die Post mit ihrem Nachrichtenbetrieb die Wege ebnet und dem Wirtschaftsleben immer wieder neue Verkehrsmöglichkeiten erschließt.

Die Post leistet somit tatsächlich Kulturarbeit im besten Sinne des Wortes und hat wesentlichen Anteil an dem Aufblühen des Wirtschafts- und Kulturlebens. Dabei war oft harte und undankbare Pionierarbeit zu tun. Von dem briefbefördernden Fußboten des Mittelalters bis zu den weltumspannenden Einrichtungen des modernen Brief-, Telegraphen-, Fernsprech- und Funkverkehrs ist ein weiter, oft rauher aber auch erfolgreicher Weg. Im Laufe der Zeit wurde der Postverkehr immer mehr durchgebildet, ausgebaut und vervollkommnet; die Vermittlung des Zeitungsverkehrs wurde der Post eingegliedert; das Postscheckwesen wurde ins Leben gerufen, der Postautoverkehr eingeführt. Der Telegraphen-, Telephon- und Funkverkehr nahm seine Tätigkeit auf und wurde fortgebildet und ausgebaut.

Die deutsche Post ist auf diesen Gebieten vielfach vorbildlich geworden. Mustergültiges wurde vor allem geleistet durch die Organisation des Postverbindungswesens auf der Landstraße, auf der Eisenbahn, zur See sowie in der Luft und durch den Ausbau der Postgelegenheiten. Für das flache Land besonders wurde ein engmaschiges, in die feinsten Verästelungen ausstrahlendes Verkehrsnetz eingerichtet. Selbst die entlegenste menschliche Siedelung ist heute an den Pulsschlag des Verkehrs angeschlossen.

Von Bedeutung ist auch die Mechanisierung des Postbetriebes, durch welche die zeitraubende menschliche Tätigkeit ausgeschaltet wird. Ein Deutscher, Heinrich v. Stephan, hat den Weltpostverein, ein Kulturwerk von grundlegender Bedeutung, geschaffen. Auch im internationalen Telegraphenverein ist Deutschland von Anfang an führend gewesen. Im Fernsprechverkehr wurde Deutschland bahnbrechend dadurch, daß es das automatische Umschaltesystem in Großform zuerst aufnahm. Auch im Bau und in der Ausgestaltung des Fernkabelnetzes, das den Fernsprechbetrieb von atmosphärischen Einflüssen unabhängig macht und die bedeutendsten deutschen Verkehrszentren untereinander sowie diese mit den Verkehrszentren anderer Länder zuverlässig verbindet, ist Deutschland führend. Endlich muß auch noch die Opernübertragung über den Fernsprecher hervorgehoben werden, durch welche Opernaufführungen den Fernsprechteilnehmern durchs Telephon übermittelt werden. So ist die deutsche Post in steter, vorbildlicher Entwicklung unaufhaltsam vorwärtsgeschritten und bietet in dieser Entwicklung ein getreues Spiegelbild des deutschen Wirtschafts- und Kulturlebens.

Nicht immer und nicht überall werden aber die kulturellen Leistungen der Post, ihre Aufgabe und Bedeutung zutreffend gewürdigt. Jedermann benutzt zwar die Einrichtungen der Post, nur wenige aber kennen den eigentlichen Postbetrieb. Denn selten ist Gelegenheit geboten, in den Postbetrieb Einblick zu bekommen, weil er sich größtenteils in den Diensträumen, sozusagen „hinter den Kulissen", abspielt. Diese Eigen[illegible] Betriebes bringt es mit sich, daß der Fernstehende [illegible] wenigen in die Augen fallenden Einrichtungen des weitv[illegible] ten Organismus der Post kennt. Die durchs Land [illegible] Eisenbahn ist eine sinnfälligere Erscheinung als der den [illegible] der Öffentlichkeit entzogene Post-, Telegraphen-, Fern[illegible] und Funkbetrieb. Die Schnellzugslokomotive, die [illegible] Schienen daher braust, imponiert trotz Luftschiff und F[illegible] auch heute noch. Den Einrichtungen der Post dagegen, [illegible] wahre Wunderwerke der Technik sind, wird diese Bewu[illegible] vielfach nicht gezollt, weil sie dem Publikum nicht vor [illegible] treten. Darum ist es von großer Bedeutung für die All[illegible] heit, daß auf der Deutschen Verkehrsausst[illegible] die wichtigsten und interessantesten Betr[illegible] einrichtungen der Post in ihrem derzeitigen [illegible] wickelten Stande gezeigt und — was von besonderem [illegible] ist — im Betriebe vorgeführt werden.

Die Ausstellung des ganzen Postwesens [illegible] Deutschen Verkehrsausstellung hat die deutsche Re[illegible] postverwaltung übernommen. Aus ausstellu[illegible] nischen Gründen hat es die Ausstellungsleitung bei dem [illegible] Umfang der Ausstellung für angezeigt erachtet, ganz [illegible] gruppengebiete möglichst einem fachtechnisch hierzu be[illegible] Verbande oder einer größeren Verwaltung geschlossen [illegible] geben. Denn dadurch ist die Gewähr geboten, daß nur t[illegible] völlig einwandsfreie Ausstellungsgegenstände und dies[illegible] einer ihrer Bedeutung entsprechenden Weise zur Aus[illegible] gelangen. Dieses Verfahren wurde außer bei der P[illegible] beim Luftverkehr, beim Kraftwagenverkehr und bei de[illegible] radindustrie mit bestem Erfolg eingeschlagen.

Die Deutsche Reichspost zeigt durch die interessante [illegible] lung des Postwesens mit allen seinen Nebenzweigen [illegible] Welt, auf welche stattliche Höhe das deutsche Postwes[illegible] schwierigster wirtschaftlicher Verhältnisse heute bereits [illegible] ist. Sie gewährt dabei der breiten Öffentlichkeit den [illegible] hinter die Kulissen des vielverzweigten Post-, Post[illegible] Kraftpost-, Fernsprech-, Telegraphen- und Funkverkehrs[illegible] die sowohl für den Fachmann wie auch für den Laien be[illegible] lehrreichen Vorführungen aller Einrichtungen und mec[illegible] technischen Anlagen der Post und des Nachrichtenwe[illegible] Betrieb wird jedermann vertraut gemacht mit dem feige[illegible] derten Organismus und dem kunstvollen Mechanismu[illegible] ganzen Postbetriebes sowie mit dem sinnreichen, aber au[illegible] plizierten Zusammenarbeiten und Ineinandergreifen [illegible] vielen Glieder dieses gewaltigen Instrumentes menschlic[illegible] maschineller Tätigkeit. So lernt der Ausstellungsbesuch[illegible] eigene Anschauung den ganzen umfangreichen und fein[illegible] dachten Betrieb kennen, der allein die glatte Abwicklung [illegible] ungeahnter Entfaltung gelangten Post- und Nachrichtenv[illegible] ermöglicht, und wird daher die Leistungen der Post n[illegible] bisher achten und schätzen.

Die Ausstellung der Deutschen Reichsp[illegible] keine Messe und keine historische Sammlung, sonde[illegible] populär-wissenschaftliche, systemat[illegible] Ausstellung, welche den neuesten Stand des de[illegible] Postwesens, der Fernmeldetechnik und des Funkwesens [illegible] lichst lückenloser Weise vor Augen führt. Für die hi[illegible] sche Entwicklung des Post-, Telegraphen- und F[illegible] sprechwesens muß auf das bayerische Postmus[illegible] Nürnberg verwiesen werden, das vor kurzem erst in [illegible] prächtigen Neubau übergesiedelt ist. Den Lieferfirm[illegible] Deutschen Reichspost ist Gelegenheit gegeben worden, im [illegible] der Ausstellung auch ihre Erzeugnisse zur [illegible] zustellen und so für sie in würdiger und vornehmer [illegible] Reklame zu machen.

...usstellung der Deutschen Reichspost umfaßt das Post- ... mit dem Kraftpost- und Scheckwesen, ...legraphie, das Fernsprechwesen und das ...wesen. Sie ist in den Ausstellungshallen III, ... V untergebracht, die für die besonderen Zwecke inner... ausgestaltet wurden. Die einzelnen Ausstellungsräume ... Künstlerhand ausgestattet. Jeder Raum bildet ein für ...stlerisch abgestimmtes Ganze. Bei der Gestaltung der ...st davon ausgegangen, daß den Aus...gegenständen die beste Wirksam...geben ist. Mit Rücksicht auf die ...röde Form der Ausstellungsobjekte ... Vermeidung jeder Ablenkung ist ein ... Aufwand an dekorativem Beiwerk ...n. Die Räume sind in zweckvoller, ... und harmonischer Form und Farbe ... Der von früheren Ausstellungen ...nnte Repräsentationsraum ...e III ist erhalten geblieben. Über ...ter diesem Raum gelegenen, ehe... Brunnenhof ist eine leicht ovale, ...lartige Holzhalle mit um...n Kojenkranz für das Post- ... und Postfuhrwesen errich...n größte freitragende Spannweite ...d deren Binderhöhe 12 m beträgt.

...lle III sind das Post-, Post-...ahr-, . Postscheck- und ...ohlfahrtswesen sowie die ...ung der Generaldirektion ...ost-, Telegraphen- und ...nprechwesen in Wien und ...usstellung „Presse und Ver-... untergebracht.

...swesen. Hier interessiert vor ...n vollständiges ...rpostamt, ... vollem Betrieb ...rt wird. Es ist ... Seiten für die ... zugänglich ...ährt einen in...en Einblick in ...mte Dienstab... bei einer ...nalt. Alles We... was sich bei ... Postamt unter ...ung der mo... Betriebsmittel, ...n usw. hinter ...issen abspielt, ... dem Publikum ... dig vorgeführt. ...rd auch das Briefsortiergeschäft mit den dafür bestehen...nderen Einrichtungen gezeigt. Das Postamt hat nicht ...neuesten Stempelmaschinen, sondern ist auch Rohrpost-... Daher ist auch eine Maschinenstation für die ...rpostanlage zu sehen.

...es Interesse verdienen die verschiedenen Mechani...ngsanlagen. Es sind dies die mechanischen Beför...nlagen, die im Betriebe der Deutschen Reichspost zur ...tung zeitraubender menschlicher Tätigkeit Verwendung ...nd bei großen Postanstalten, Scheck-, Telegraphen- und ...chämtern bereits unentbehrlich geworden sind. Die ... Reichspost ist bestrebt, die wertvolle Menschenkraft ... Arbeiten und Bedienstungen zu verwenden, die nicht ...aschinen wahrgenommen werden können. Das ist das ... „Mechanisierung des Postbetriebes", die ein in sich ge...es und ineinandergreifendes System von Förderanlagen aller Art schaffen will. Als solche Hausanlagen in einem modern ausgestatteten Amt kommen in Betracht und sind zu sehen: Seil- und Bandpostanlagen, Gurtförderer, Gelenktransporteure, Paket- und Briefbeutelrutschen, Kreistransporteure, Hängebahnen, Elektroposten, Verteilerringe, Verteilerkegel usw. Den Besuchern werden diese Anlagen im Betrieb gezeigt. Auch eigene Hausrohrposten, die die einzelnen Arbeitsstellen eines Postamtes miteinander verbinden, sind zu sehen.

Halle V.

Halle IV.

Halle III.

Abb. 1. Lageplan d. Ausstellung des Postwesens in Halle III, IV u. V d. Deutsch. Verkehrsausstellung 1925

Dann wird die Bahnpost und die Luftpost gezeigt. Außer Darstellungen des Bahnpost- und Luftpostverkehrs sind Modelle von Bahnpostwagen und Postflugzeugen zu sehen.

In mehreren Räumen hat die Reichsdruckerei ausgestellt. Hier sind die Postwertzeichen und Formulare in ihrer Entstehung vom Entwurf bis zum Druck, Wasserzeichenpapiere, Druckplatten, Galvanos usw. zu sehen. Dann werden die unter dem Namen „Reichsdrucke" weltbekannten, prächtigen Nachbildungen von Werken berühmter Meister gezeigt. Und endlich wird hier vor den Augen des Publikums auf einer Feindruckhalbrotationsmaschine die offizielle Ausstellungspostkarte mit eingedruckter Ausstellungsmarke in Mehrfarbendruck hergestellt.

Die Postreklame bietet in einem eigenen Raum ein Bild ihrer Tätigkeit, indem die verschiedenen Möglichkeiten einer

wirksamen und künstlerischen Reklame in geschmackvollen Darbietungen vor Augen geführt werden.

Das **Postscheckwesen**, das eine außerordentlich wertvolle wirtschaftliche Aufgabe erfüllt, ist seiner hohen Bedeutung entsprechend vertreten. Modelle, Pläne und Lichtbilder von Scheckämtern und statistische Übersichten geben ein **Bild von dem gegenwärtigen Stand des Postscheckverkehrs** und seiner Beeinflussung durch die Geldentwertung und Geldknappkeit. Bau, Einrichtung und Organisati[...] Postscheckämtern sind zu sehen.

Abb. 2. Die beiden Antennen-Türme des 10 kW-Rundfunk-Maschinensenders zu beiden Seiten der Automobilhalle der Deutschen Verkehrsausstellung 1925.

Dann werden die gesamten **Betriebseinrichtu[...] des Scheckwesens** mit den bei den verschiedenen te[...] (Kontostellen, Postscheckkassen) verwendeten Maschin[...] Mechanisierungsanlagen gezeigt und im Betrieb vor[...] Eine Reihe neuzeitlicher, für die Postscheckämter une[...] lich gewordenen Maschinen veranschaulicht den Betrieb[...]

...geldruckpressen, Linotype-Setzmaschinen, Schreib... Addier- und Subtrahiermaschinen, Rechenmaschinen, ... Zeitstempel, Druckmaschinen, Prägemaschinen usw.

...raftfahrwesen. Besonderem Interesse begegnet ...ostkraftwagenausstellung in der neu er... otunde. Modernste Postautos der verschiedensten ...d Bauarten, vom viersitzigen Kleinwagen bis zum ... Personenwagen, offene Gesellschaftswagen und ...nenwagen, Benzin- und Elektro-Postpaketkraftwagen, ...agen, Elektrokarren und -schlepper, Kraftdreiräder ...räder zeugen von dem außerordentlichen Fortschritt ...raftfahrwesens. Daneben sind aber auch ein- und ...ige pferdebespannte Postomnibusse, Pakethandkarren, ... Handwagen und gewöhnliche Fahrräder zu sehen.

...m werden die neuzeitlich eingerichteten Kraft...erkstätten der Deutschen Reichspost in Borsig... Berlin, Stuttgart, Bamberg und Neu-Aubing bei Mün... odellen, Plänen und Lichtbildern vor Augen geführt. ...iebsstoffversorgung sind einige Objekte, wie ...anlagen zur Unterbringung feuergefährlicher Flüs... Schutzgasdruckanlagen, Benzinstraßentankstellen ...dmet. Auch die Feldpost ist zur Darstellung ge...

...ostwohlfahrtswesen wird an Modellen, Plänen ...bildern von Erholungsheimen, Bade- und Kantinen...zen, Wohnungskolonien, Übernachtungsräumen usw. ...as die deutsche Reichspostverwaltung durch Wohl...einrichtungen für das Personal leistet. Auch ...krankenzimmer ist zu sehen. Modelle, Pläne und ... neuzeitlicher Postdienstgebäude und Wohngebäude ...amte veranschaulichen den hochentwickelten Stand ...auwesens der Postverwaltung.

...e Sammelausstellung der österreichi...ostverwaltung handelt es sich selbstverständlich ...ine lückenlose Darstellung des österreichischen Post...raphenwesens, sondern nur um die Vorführung be...charakteristischer Teile aus der Tätigkeit der öster... Postverwaltung. Es sind deshalb hier vor allem ...rkehrs- und Betriebseinrichtungen zu ... von denen der Deutschen Reichspost ...en. Bezüglich der Einzelheiten sei auf den Aufsatz ...igung Österreichs" von Sektionschef a. D. v. Enderes ... dem 1. Sonderheft unserer Zeitung, anläßlich der ...e Verkehrsausstellung, verwiesen.

...und Verkehr. In dieser von dem Reichsverband ...hen Presse veranstalteten Sonderausstellung werden ...Zügen, aber in außerordentlich sinnfälliger Weise die ...änge des Pressedienstes mit dem Post- und Nach...ehr vor Augen geführt. Man bekommt Einblick in ...ehr im Nachrichtenwesen der Zeitung ...en Verkehr in der modernen Zeitungsagentur kennen. ...ie Organisation eines modernen Nach...büros gezeigt. Am Modell des Reichstagsnachrich... ist ersichtlich, daß eine politisch wichtige Rede, ...entarischer Beschluß usw. in 3 bis 8 Minuten sämt...schen Redaktionen durch Benutzung des Funkdienstes ...mitgeteilt werden kann. Am Modell der Börse sind ...istungen dargestellt. An einem besonderen Ausstel... wird dann gezeigt, in welchen Formen der inter...Pressedienst durch ein großes deutsches Unternehmen ...erkehrsmittel bedient, um seinen Nachrichtendienst ...anze Welt zu verbreiten.

...Ausstellungsbesuchern eine nur auf den modernsten ...istungen beruhende neue Form einer Zeitung vorzu...rd auf der Ausstellung eine Funkzeitung her..., die täglich mehrmals mit den neuesten internatio...meldungen erscheint und an die Besucher verkäuf...n einer eigenen Redaktionsstube werden die ...n aufgenommen, geprüft, redigiert; dann wandern sie sofort in die Setzerei und wenige Minuten später erfolgt der Druck in einer eigenen Druckerei. Der Besucher sieht die interessanten Vorgänge vor Augen.

In Halle IV und V sind die gesamten technischen Einrichtungen des Fernmeldewesens: die Telegraphie, das Fernsprechwesen, der Leitungsbau, die Meßtechnik und das Funkwesen ausgestellt. Was hier an neuesten Errungenschaften der Technik des Schnellnachrichtenverkehrs gezeigt wird, ist so vielgestaltig, daß im Rahmen dieses Aufsatzes nur auf das Wichtigste eingegangen werden kann.

Telegraphie. Hier werden vor allem die technischen und Betriebseinrichtungen eines größeren modernen Telegraphenamtes gezeigt, alle Telegraphenapparate, vom Morseapparat bis zum Siemens-Maschinen-Schnelltelegraphen, werden im Betriebe vorgeführt. Sinnreich angelegte Fördermittel (Hausrohrpost, Seilpost und Laufbänder), die die einzelnen Arbeitsplätze des Amtes untereinander verbinden, sind in Tätigkeit. In gleicher Weise sind auch ein Telegraphenamt mittlerer Größe sowie eine Telegraphenbetriebsstelle zu sehen. Auch eine Seekabel-Telegraphenstation, wie sie für den Verkehr mit überseeischen Ländern bestehen, ist vorhanden.

Fernsprechwesen. Hier werden zunächst Teile des im Bau befindlichen neuen großen Berliner Fernamtes sowie des Münchener Fernamtes gezeigt und im Betrieb vorgeführt. Dann sind die Einrichtungen zu sehen, wie sie für den zukünftigen, durch die Einführung des Selbstanschlußbetriebes bedingten Ortsfernsprechverkehr in Groß-Berlin Verwendung finden (Ortsämter). Weiter ist ein kleines Selbstanschlußamt nach dem Anrufverteiler- bzw. Vorwählersystem, wie es in Fernsprechnetzen bis zu 100 Teilnehmern verwendet wird, und ein anderes kleines Selbstanschlußamt nach dem Anrufersystem vorhanden. Auch diese beiden kleinen Selbstanschlußämter sind im Betrieb und mit dem oben erwähnten Fernamt Berlin verbunden. Ein kleines automatisches Fernsprechamt zeigt, wie Gespräche zwischen zwei Telephonteilnehmern im Orts- und Nahfernverkehr ohne menschliche Tätigkeit vermittelt werden; die verwickelten Schaltvorgänge werden dabei gleichzeitig durch Lichtbilder veranschaulicht. Verschiedene Nebenstellen- und Sprechstellen-Anlagen, darunter auch ein zum Gebrauch für Erblindete hergerichteter Rückstellklappenschrank mit 30 Anrufzeichen, sind an die vorerwähnten Orts- und kleinen Selbstanschlußämter angeschlossen und können dementsprechend gegenseitig miteinander betriebsgemäß verbunden werden.

Ein kleines Fernsprechverstärkeramt ist als Musterstück ausgestellt. Eine Anzahl Verstärker ist betriebsmäßig in eine künstliche Leitung geschaltet, der die gleichen elektrischen Eigenschaften gegeben sind, wie sie die Kabelverbindung Berlin—München aufweist, in der über vier Zwischenverstärker gesprochen wird. Von der Allg. Elektrizitäts-Ges. wird auch das Verstärkeramt Landshut, das mit 10 Verstärkersätzen ausgerüstet ist, gezeigt.

Ein betriebsfähiges Modell zeigt eine bayerische Netzgruppe nach dem Projekt für die geplante Automatisierung des Flachlandes im Orts- und nahen Fernverkehr. Als Beispiel ist die Netzgruppe Schaftlach gewählt. Ein beweglicher Wählerübersichtsplan im Lichtbild und ein Panorama ergänzen die durch Mustergestelle dargestellte Wählereinrichtung.

Endlich wird noch die Steidlesche Opernübertragung für das Fernsprechnetz München vorgeführt. Man sieht die verschiedenen Opern-Aufnahme-Einrichtungen und hört in der für die stereophanische Aufnahme eingerichteten betriebsfähigen Opernhörstube die musikalischen Darbietungen.

Leitungsbau. Die Technik des ober- und unterirdischen Leitungsbaus wird dem Besucher durch zahlreiche interessante Schauobjekte näher gebracht. Eine Reihe von Lichtbildern veranschaulicht die bei der Fabrikation und der Ver-

legung von Kabeln aller Art sowie beim Bau oberirdischer Leitung vorkommenden Arbeiten. Eine Anzahl von Zeichnungen läßt die Grundsätze erkennen, die bei der Planung und dem Ausbau von Ortsfernsprechnetzen befolgt werden.

Die verschiedenen Ausführungsformen der Kabelverbindung, -aufteilung und -verzweigung werden an Mustern, die Erdkabelverlegung an einem Modell gezeigt. In einer Sammlung der gebräuchlichsten Fernsprechkabel wird deren Aufbau dargelegt. Eine weitere Sammlung führt die verschiedenen Kabelkorrosionen vor Augen. Auch die Herstellung eines Hochspannungskabels und eines Fernsprechkabels ist bildlich dargestellt.

Meß- und Prüfgeräte dargestellt, die bei den [illegible] graphen- und Fernsprechwesen erforderlichen Messun[illegible] Prüfungen sowie in der Werkpraxis für Abnahmezw[illegible] wendet werden.

Die Funktechnik, der jüngste Zweig des ele[illegible] Nachrichtenverkehrs, ist ihrer hohen Bedeutung ents[illegible] in allen Arten vertreten,

Eine Großstation für den Verkehr mi[illegible] see vermittelt den Empfang von der amerikanischen Gr[illegible] New York (Amerikaempfang). Um die mit [illegible] fangseinrichtung dieser Station aufgenommenen Zeich[illegible] mein hörbar zu machen, ist ein Luftschallsender (La[illegible] aufgestellt.

Abb. 3.

Stand 39. Blick in das von der Deutschen Reichspost ausgestellte Größere Telegraphenamt mit allen Apparaten und Fördermitteln.

Stand 40. Von der Deutschen Reichspost ausges[illegible] Ingenieurraum: Schaltmodelle von Telegra[illegible] Apparaten.

Der Stangentränkung sind verschiedene Objekte gewidmet. Die Zerstörung der Hölzer durch Pilze und Tiere und dann deren Konservierung werden vor Augen geführt. Außer dem Modell einer Kyanisierungs- und einer Boucherieanstalt sind auch basilitgetränkte Telegraphenstangen zu sehen.

Auch Motorfahrzeuge mit Motorkabelwinden, Kabeltransportwagen, Anhängewagen mit Kabeleinziehwerkzeugen sowie sonstige Geräte zum Leitungsbau sind ausgestellt.

Das Fernkabel wird durch ein großes Modell einer Fernkabelanlage gezeigt. Ein großes Lichtbild macht das Fernkabelnetz des Deutschen Reiches nach dem Stande vom 1. Oktober 1924 ersichtlich; eine Anzahl Bilder zeigt die verschiedenen Arbeitsvorgänge einer Kabelverlegung.

Zur Kenntnis des Seekabels ist das Modell eines Kabeldampfers und das Modell einer Tiefseekabelreparatur ausgestellt. Außerdem sind Sammlungen von Seekabeln und Lichtbildern über die Seekabelverlegung zu sehen.

Die besonders wichtige Meßtechnik ist durch zahlreiche

Dann ist ein Kurzwellensender zu sehen, der [illegible] zu je 500 Watt Leistung enthält, die im Gegentakt arbe[illegible] Veranschaulichung sind die elektrischen Wellen durch [illegible] sondere Anordnung als stehende Wellen dargestellt u[illegible] bar gemacht. Weiter ist als Sender für kleinere Sende[illegible] ein Röhrensender mit 1,5 kW Leistung ausgestellt. Fe[illegible] sind Funkstationen für Seeschiffe (größe[illegible] kleinere Dampfer) und Abbildungen, Schaubilder und [illegible] der wichtigsten Stationstypen für alle V[illegible] dungszwecke zu sehen.

An Nachbildungen im Maßstab 1 : 1000 sind zu seh[illegible] Großfunkstelle Nauen, die Hauptfun[illegible] Königswusterhausen und die Funkstelle a[illegible] Herzogenstand. Außerdem ist in natürlicher Gr[illegible] Funkkabine des Z. R. III nachgebildet, die eine [illegible] dige Funkeinrichtung mit 250 Watt-Röhrensender mit [illegible] niereinrichtung, Röhrenempfänger (Wellenbereich 30–[illegible] Meter), Peilempfangseinrichtung und Luftleiter-Anla[illegible] tung enthält.

lie Zugtelephonie wird mit Hilfe eines gewöhn-
ernsprechapparates betriebsmäßig vorgeführt. Hierzu
n diesem Fernsprechapparat aus eine Leitung zu der
elle, die sich in der Ausstellung der Deutschen Reichs-
indet und mit einem Versuchswagen, der auf den Aus-
gleisen des Ausstellungsbahnhofs rangiert, in Verbin-
ten kann.

em ist die Nachbildung der Gesamtanlage eines fahren-
s mit den längs der Bahnlinie führenden Leitungen und
ll für die Weiterleitung der Gespräche von und nach
enden Zuge aufgestellt.

werden die Fernphotographie durch Vorführung

welche die aus zwei mit 4 m Abstand parallel geführten Kupfer-bronze-Litzendrähten bestehende Antenne tragen. Der zum Antrieb der Maschinen erforderliche Strom wird dem städtischen Netz entnommen. Im Maschinenraum sind aufgestellt: 1. Umformer, der den Drehstrom in Gleichstrom umformt; dann die eigentliche Hochfrequenzmaschine; und weiter eine kleine Hochspannungsmaschine, die den Anodenstrom für die Verstärkerröhren liefert. Der von der Maschine erzeugte Wechselstrom wird dem Sender zugeführt und durch zweimalige Frequenzvervielfachung auf die Frequenz 515 000 gebracht, die der Münchener Rundfunksendewelle (486 m) entspricht. Die Besprechung des Senders geschieht über besondere Besprechungsleitungen von

Abb. 4.
Blick in das von der Deutschen Reichspost ausgestellte Netzgruppen-Fernamt Schaftlach nach der Konstruktion von Dr.-Ing Schreiber. — Netzgruppen-Mittelpunkt einer Netzgruppe nach dem Projekt für die geplante Automatisierung des Flachlandes im Orts- und nahen Fernverkehr.

legraphen und die neuzeitlichen Apparate zur Ermög-
s Fernsehens gezeigt.

nz besonderem Interesse ist die im Betrieb befindliche
nksendeanlage, die mit Rücksicht auf die außer-
h großen Antennentürme abseits der systematischen
g der Reichspost in der großen Automobilhalle unter-
werden mußte. Die Sendeanlage besteht aus der Ma-
age und dem Sender. Dieser Sender ist, abweichend
bisher für Rundfunkanlagen verwendeten Röhren-
zum erstenmal ein 10 kW-Hochfrequenz-Ma-
isender für kurze Wellen der Firma Lorenz A.-G.
Die Maschinen sind zu ebener Erde und der Sender
darüber liegenden Raum in 1.-Geschoß-Höhe unterge-
ie Vorgänge in der Maschinen- und Senderanlage sind
swände vollkommen sichtbar gemacht, so daß der Be-
auen Einblick in die interessante Tätigkeit der Rund-
e erhält. Als Empfangsanlage dienen zwei zu beiden
r Automobilhalle mit 100 m Abstand errichtete, je
e und 25 t schwere, freistehende, eiserne Gittertürme,

den Räumen der Deutschen Stunde in Bayern (Reichspostministerium).

Die Ausstellung und Vorführungen der Betriebseinrichtungen der Reichspost finden eine äußerst wertvolle und lehrreiche Ergänzung durch eine Anzahl sehr interessanter technischer Filme, welche eigens für die Zwecke der Ausstellung hergestellt worden sind. Drei dieser Filme stellen einen jüngeren Typ von Kulturfilmen dar, den Lehrfilm mit Spielhandlung, bei dem technische Bilder ständig mit Spielszenen abwechseln, während die anderen rein technische, handlungslose Filme sind.

Der von einer lustigen Spielhandlung umrahmte Postfilm verfolgt den Weg einer Zeitschrift vom Druck im Verlagshaus über die Auflieferung beim Zeitungspostamt bis zur Ablieferung des Einzelexemplars an den Abonnenten, schildert den Brief- und Paketpostverkehr und gewährt Einblick in den Betrieb der Bahnpost.

Der ebenfalls als humorvoller Spielfilm gehaltene Postscheckfilm läßt einen Blick hinter die Kulissen des Post-

scheckamtes in München und Nürnberg tun und beweist schlagend die Vorteile des Postscheckverkehrs.

Der von Humor sprühende, mit wundervollen Landschaftsstimmungen und Städtebildern aus einer Autotour durchsetzte Kraftpostfilm hat die Bekehrung eines Autofeindes zum Vorwurf und stellt in köstlichster Weise die Umständlichkeit der alten Postkutsche dem modernen Postauto gegenüber.

Durch rein technische Filme werden die Arbeitsweise der bei der Post gebräuchlichsten Förderanlagen, der Betrieb im neuen Postladebahnhof Stuttgart, die Seepost, die Einrichtungen des Haupttelegraphenamtes Berlin, der Bau von Fernkabeln, das Wesen und Wirken der Selbstanschlußämter und der Funkbetrieb vor Augen geführt.

Auch an den Sammelausstellungen „Unterricht und Psychotechnik", „Verkehrswerbung" und „Berufs- und Schutzkleidung" ist die Deutsche Reichspostverwaltung beteiligt. Auch dort wird gezeigt, daß die Deutsche Reichspost auch auf diesen Gebieten vorbildlich wirkt.

Industrie. Zum Schluß dürfen aber nicht uner bleiben die vielen und interessanten Erzeugn welche die Industrie zur Schau gestellt hat. Es ist unmö im Rahmen dieser Ausführungen näher auf dieselben gehen. Es muß aber festgestellt werden, daß alle Fir die Lieferanten der Deutschen Reichspostverwaltung sin ihrer Spitze vor allem unsere großen Elektrizitätsgesellsch durch ihre erstklassigen und neuesten Erzeugnisse namen auf dem Gebiete des Fernmelde- und Schnellnachrichtenver ihre hervorragende Leistungsfähigkeit in we gehendem Maße erweisen.

So gibt die Ausstellung des Postwesens auf der Deut Verkehrsausstellung, die die umfassendste Ausstellung welche von der Post bisher veranstaltet wurde, in der Ta überzeugendes Bild von den gewaltigen Leistungen des neu lichen Post- und Nachrichtenverkehrs und zeigt deutlich Hochstand der deutschen Industrie und des deutschen werkes auch auf diesen Gebieten.

Der Seeverkehr auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925.

Keiner der Verkehrszweige wurde durch den Krieg so ins Mark getroffen, wie der Seeverkehr. Der Bahn- und der Luftverkehr wurden gerade durch den Krieg zu Höchstleistungen angespornt, die bei normaler Entwicklung wohl kaum erreicht worden wären. Der deutsche Seeverkehr aber hatte, mangels der nötigen Lebensbedingungen, einfach aufgehört zu bestehen.

Die deutsche Handelsflotte zählte 1914 etwa 5,4 Millionen B.-Reg.-T. und stand in der Reihe der Seevölker, unmittelbar nach England, an zweiter Stelle. Nach dem Frieden von Versailles besaß sie nur mehr ca. 400 000 t und war

Abb. 1. „Albert Ballin". Hamburg-Amerika Linie.

auf die 14. Stelle aller Handelsflotten zurückgeworfen worden; dabei bestand sie infolge der erzwungenen Ablieferung aller Schiffe über 1600 t ausschließlich aus Schiffen unter 1600 t, Schleppern und Leichtern.

In der Erwägung, daß eine nationale Handelsflotte ein Lebensbedürfnis für das deutsche Volk ist, wurde deren Wiederaufbau nach dem Zusammenbruch sofort wieder in Angriff genommen. Dank der unermüdlichen Arbeit der deutschen Reedereien sind bis heute etwa 2,8 Millionen Br.-Reg.-T., also die Hälfte unseres Friedensbestandes, wieder aufgebaut und ist Deutschland wieder an die 5. Stelle unter den schiffahrttreibenden Ländern emporgerückt.

Diesen Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte mußten die deutschen Reeder zum größten Teile aus eigenen Mitteln finanzieren: denn die vom Reiche hierfür zur Verfügung gestellten Gelder waren in der Inflationszeit auf einen Bruchteil ihres ursprünglichen Wertes zusammengeschmolzen. Aber d den nunmehr notwendig gewordenen völligen Neu der deutschen Handelsflotte wurde erreicht, d diese jetzt, was ihre Qualität anbetrifft, mit erster Stelle unter den Handelsflotten der Welt steh

Um diese gewaltigen Leistungen der deutschen Handelss fahrt in ihrem zähen Ringen innerhalb der letzten fünf J dem In- und Ausland überzeugend vor Augen zu führen, hat Leitung der Deutschen Verkehrsausstellung plant, den Seeverkehr und seine einzelnen Teile in syste schem Aufbau zu zeigen. Voraussetzung dabei war, daß Kreise, die der Seeverkehr berührt, sich beteiligen würden. S haben aber die beiden Hauptträger des Seeverkehrs — d Reedereien und Werften — ihre Teilnahme an der Ausstel abgelehnt, mit der Begründung, daß die finanziellen Verhältn eine nennenswerte Beteiligung unmöglich machen. Dem mußte man sich darauf beschränken, einen Überblick üb den Seeverkehr im Rahmen der einzelnen Se städte zu geben.

Diese Ausstellung „Seeverkehr" ist zusammen der Abteilung „Binnenschiffahrt" in der Halle 2 unte gebracht, an die ein dreischiffiger Holzanbau mit etwa 100 q Grundfläche angegliedert ist. Diese Anbauhalle, d hauptsächlich zur Aufnahme von schweren Ausstellungsstücke dient, zeigt eine statisch interessante Konstruktion. Die Sp weite ihres Hauptschiffes beträgt nur 17 Meter, die Höhe w 12 Meter und die Binderentfernung rund 5 Meter.

Eine Betrachtung der Ausstellung Binnen- und Seeschiffa ergibt, daß die Seeschiffahrt räumlich von der Binnenschiffah übertroffen wird. Hierzu mag eben die schwierige Lage, i der sich die deutschen Seeschiffahrts-Gesellschaften befinden, be getragen haben. Trotzdem ist aber die Seeschiffahrt d den Norddeutschen Lloyd, die Hamburg-Amerika Linie, die Ham burg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Ges., die Woermann Deutschen Ostafrika-Linien, die Hugo-Stinnes-Linien, die schen Austral- und Kosmos-Linien, die Deutsche Levante-Li usw., sowie nicht zuletzt durch die Ausstellung sehr ans licher Hafenmodelle von Hamburg, Bremen, Lübeck, Kiel, Stettin Emden, Wesermünde usw. würdig vertreten.

Eine besondere Rolle spielen natürlich die deutschen Seestädte, und unter diesen wiederum unsere beiden gr Hansastädte Hamburg und Bremen.

In der Ausstellung der Stadt Bremen fesseln vor allem umfangreiche Modelle der stadtbremischen und Bremerhavener Häfen, die einen ausgezeichneten Über blick über die Lage der Häfen und ihre Verwendung bieten

delle sind neu und mit peinlichster Genauigkeit her- t Als eine wertvolle Ergänzung des stadtbremischen s dient ein Querschnittmodell des Frei- n II, das in übersichtlicher Form den Umschlagver- m Schiff zum Leichter oder vom Schiff zur Eisenbahn urch dieses Modell wird dem Laien der Vorgang des oder Ladens der Schiffe in anschaulicher Weise vor führt. Ein anderes Modell stellt die Fortschritte atbremischen Seeschiffverkehrs nach

für den überseeischen Personenverkehr und den Seebäderdienst ausgestellt. Karten und Pläne, graphische Darstellungen, statistisches Material, vergleichende Verkehrsübersichten u. a. ergänzen diese Darbietungen.

Unter den preußischen Seehäfen verdient neben dem Modell des Hafens Emden besondere Beachtung eine sehr instruktive Ausstellung der ausgedehnten Fischereianlagen von Geestemünde, das sich erst kürzlich mit den beiden Unterweserstädten Bremerhaven und Lehe zu der Stadt Weser-

Abb. 2. Modell des Dampfers „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd, Bremen.

g der Unterweserkorrektion dar. Bilder und Pläne ulichen weiter die bremischen Schiffahrtsanlagen.

c bremische Staat, so hat auch Hamburg seinen afen in einem großen Modell im Maß- 1:000 dargestellt. Hier sieht man die zahlreichen, in rbindung mit der Elbe stehenden, von Flußschiffhäfen indenden Kanälen umgebenen Seeschiffshäfen, die zungen, auf denen mit Hilfe von Kränen, Schuppen, und Eisenbahnanschluß die An- und Abfuhr der Güter , voneinander getrennt sind; auch die Lagerspeicher sich teils unmittelbar am Kai, teils an Pfahlwerken abspielende Lösch- und Ladegeschäft ist zu sehen. zahlreichen, im Hafen verteilten Industrieunternehmen, die Werften Blohm & Voß, Vulkan, Deutsche Werft t das Modell auf. Den Umschlagverkehr veranschau- Modell eines Kaischuppens mit einem 14 000 t- pfer und Flußfahrzeugen. Weiter sind Modelle eines hers und eines Eisenbahnfährschiffes, rücken, schwimmende Landungsanlagen

münde zusammengeschlossen hat. Auch Stettin, Danzig, Königsberg, Tilsit, Lübeck und Kiel zeigen teils mit Modellen und Plänen, teils mit Bildern und sonstigem Anschauungsmaterial ihre Hafenanlagen und -einrichtungen. Hier ist ein Modell der Siloanlagen am Kieler Nordhafen hervorzuheben, der vom Kriegs- zum Handelshafen umgestellt wurde.

Die verschiedenen Schiffahrtsunternehmungen zeigen vor allem zahlreiche Modelle von Schiffen aller Art und Schiffseinrichtungen.

Unter den ausgestellten Dampfermodellen ist in erster Linie das Werftmodell des auf der Schichauwerft in Danzig erbauten Dampfers „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd hervorzuheben. Um die Riesenfortschritte der überseeischen Personenbeförderung vor Augen zu führen, ist dem Columbusmodell ein Längsschnitt des in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erbauten Passagierdampfers „Hermann“ gegenübergestellt, dessen Kajüteinrichtungen nach gegenwärtigen Begriffen kaum noch einen Vergleich mit denen der III. Klasse unserer großen modernen Dampfer vertragen. Weiter sind zu erwähnen

das bis ins kleinste naturgetreu nachgebildete Modell des Speisesaals des im Bau begriffenen Dampfers „Berlin" sowie das Modell des früheren Schulschiffes „Herzogin Cecilie", das der Schiffsoffizierausbildung diente und an die Entente abgeliefert werden mußte. Bemerkenswert ist ferner ein Halbmodell des Handelstauchbootes „Deutschland".

Die Hamburg-Amerika-Linie führt in einem großen Modell das größte Schiff Hamburgs, den Hapagdampfer „Albert Ballin" in getreuer Wiedergabe vor Augen. Je ein Modell einer Kabine 1. Kl. und einer aus Wohn- und Schlafzimmer bestehenden Staatszimmerflucht gewähren interessanten Einblick in die Innenausstattung der Schiffe und die Bequemlichkeit der heu-

Petroleumtankdampfers, Passagierdampfers und eines bahnfährschiffes der Schichau-Schiffswerft in

Selbstverständlich fehlen auch die neuesten Errungens auf dem Gebiete des Schiffbaus nicht. Die Fle Schiffsruder Ges. hat die Modelle eines Rotorschiff des Flettnerruders sowie ein Windrad und Flügelmode gestellt.

Daß auch die Jul. Pintsch Akt.-Ges., deren Verdien die Kennzeichnung der Schiffahrtswege von allen Seite kannt sind, ihre mannigfaltigen im Seeverkehr seit lang erfolgreich verwendeten Erzeugnisse an Leuchtfeuern, Barken usw. zur Schau stellt, liegt auf der Hand. Aber a

Abb. 3. Modell eines Krans der Firma Blohm & Voß.

tigen Seereisen. Lichtbilder von Schiffen und überseeischen Ländern weisen auf die vielseitigen Verkehrsbeziehungen hin.

Von den übrigen Schiffahrtsunternehmen haben außer Bildern u. a. ausgestellt:

Die Hamburgisch-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein Modell des 14 000 t-Dampfers „Cap Norte" und eine Kabine III. Kl. des Doppelschrauben-Motorschiffs „Monte Sarmiento" und „Monte Olivia",

die Woermann-Linie das Modell des 6375 t-Dampfers „Prinz-Regent",

die Hugo-Stinnes-Linien Modelle des Dampfers „General San Martin" und des Tankdampfers „Ostpreußen",

die Hansa-Linie das Modell des Frachtdampfers „Falkenfels" und

die Deutsche Austral- und Kosmos-Linien sowie die Levante-Linie gleichfalls Dampfermodelle.

Zu erwähnen sind weiter noch Modelle eines Frachtdampfers,

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Sc brüchiger hat mit Rücksicht auf ihre große Bedeutu die Seeschiffahrt ihre Rettungseinrichtungen in Modelle anschaulicht.

Ein besonderer Raum der Deutschen Verkehrsausstellu der Verkehrswerbung gewidmet. Auch hier nehm großen Schiffahrtsgesellschaften, in erster Linie Nordd. und Hapag, einen stattlichen Raum ein. Druckschriften, Broschüren und Plakate aller Art geben einen Begriff welch wichtigen Faktor gerade Lloyd und Hapag im Rahm deutschen Verkehrswerbung darstellen. Auch in andere teilungen der Ausstellung finden sich verstreut noch Zusammenhänge mit der Seeschiffahrt, so namentlich Abteilung für Post und Telegraphie bei den Seekabeln u Funkeinrichtungen für Schiffe.

So bietet die Abteilung „Seeverkehr" außerord viel des Interessanten und Sehenswerten. Sie hat der deu Seeschiffen Gelegenheit gegeben, zum ersten Male nac Kriege wieder im Rahmen einer größeren Sonderausstellun

…ungen, Aufgaben und Leistungen zu zeigen. Und was … Modellen von Hafenanlagen, Schiffen und Schiffsinnen… an bildlichen und plastischen Darstellungen aus See…enverkehr, an graphischen Übersichten und Statistiken …t ist, gewährt einen Einblick in die Arbeit der deutschen …e, Reedereien und Schiffsgesellschaften und läßt erkennen, daß in dem kurzen, seit Vernichtung unserer Seewirtschaft verstrichenen Zeitraum eine deutsche Handelsflotte und eine deutsche Überseeschiffahrt in bereits wieder recht beachtenswertem Umfange und von hoher Leistungsfähigkeit neu erstanden ist. —

Nautikus.

Die Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Österreich[1]).

…Dr. Alfred (früher Freiherr von) Buschman, dem Ver…r bekannten grundlegenden Arbeit „Geschichte der Ver… der österreichischen Eisenbahnen“ als Beitrag zum …biläumswerke: Geschichte der Eisenbahnen der öster…-ungarischen Monarchie, 1898 (im IV. Bande dieses …, war im Jahre 1912 eine weitere Druckschrift: „Die …ganisation der österreichischen Staatsbahnen und ihre … erschienen, die die Entwicklung der dienstorganisato…Verhältnisse der österreichischen Staatsbahnen von den …r Jahren angefangen darstellte, den Verlauf der bald …richtung des Eisenbahnministeriums (1896) einsetzenden …ngen nach einer Reorganisation der Staatsbahnverwal…hilderte und sodann den Weg aufzeigte, der zu gehen …n die so lange schwebende Frage einer zweckmäßigen …ung der österreichischen Staatsbahnverwaltung einer ge…n Lösung zuzuführen. Die vorliegende, vom Verfasser …fenbar wegen ihrer nicht streng systematischen Anlage …ie bezeichnete Schrift macht nun die im Jahre 1923 …ührte Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahn… in Österreich, die nach Meinung der Öffentlichkeit eine …ze, die seit 1905 währenden Reformbestrebungen ab…de sein sollte, zum Gegenstande kritischer Betrachtung, …sich sodann Richtlinien für eine neue, verbesserte Orga… der österreichischen Bundesbahnen aufbauen.

…udie zerfällt in drei Teile. Der erste Teil enthält einen …Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der jüngsten …ung der Bundesbahnen sowie auf die in Ausführung …bisher unternommenen Schritte. Hierbei gedenkt der …r des Wirkens des von der ersten Regierung der öster…en Republik mit der fachlichen Leitung des Eisenbahn…beauftragten Unterstaatssekretärs Ingenieurs **E n d e r e s**, … den gänzlich geänderten Verhältnissen Rechnung … Neuordnung des staatlichen Eisenbahnwesens als die … wichtigste auf diesem Gebiete zu lösende Regierungs… erkannt hatte, dessen Pläne aber leider nicht weiter ver…rden. Erst die vom Bundeskanzler Dr. **S e i p e l** geführte …g rückte der durch die finanzielle und politische Not… Bundesstaates brennend gewordenen Reformfrage wieder … Leib, um durch deren gründliche Lösung die auf dem … des heimischen Eisenbahnverkehrswesens namentlich in …nalwirtschaft im Laufe der Zeiten eingerissenen, für die …nanzielle Lage des Bundesstaates nachgerade unerträg…ordenen Mißstände endgültig aus der Welt zu schaffen. …lich die von der Regierung Seipel vorgeschlagene und …onalrat angenommene Lösung der Frage schweren sach…edenken begegnet, habe sich sofort bei der Insleben… der neuen Organisation herausgestellt, die nur unter …tlassung der für diese Organisation eben erst erlassenen …hen Vorschriften erfolgen konnte. Bei voller Aner… der von der Öffentlichkeit mit Befriedigung aufgenom…eistungen der neuen Verwaltung auch in bezug auf die …g der finanziellen Lage der Bundesbahnen betont …n doch mit Recht, es müsse, wenn die Abweichungen … klaren Bestimmungen des Bundesbahngesetzes sich wirk… unabweisbar oder doch zweckdienlich erweisen, als eine unbedingte Pflicht erkannt werden, durch eine entsprechende Abänderung des Gesetzes dafür zu sorgen, daß gesetzliche Grundlage und praktische Handhabung wieder in den notwendigen Einklang gebracht werden. Zähle es doch, wie der Verfasser an einer anderen Stelle sagt, in jedem Rechtsstaate zu den ersten und vornehmsten Pflichten der Staatsgewalt, die oberste Hüterin der Einhaltung aller im Staate geltenden Gesetze zu sein.

Im zweiten Teile des Buches geht sodann der Verfasser dazu über, einerseits die im Bundesbahngesetze und im zugehörigen Statute in betreff der Neuorganisation enthaltenen Anordnungen einer näheren Betrachtung zu unterziehen und verbindet damit eine Prüfung der von diesen Anordnungen in wesentlichen Beziehungen völlig abweichenden, **t a t s ä c h l i c h** ins Leben gerufenen Diensteinrichtungen. Vorweg erklärt sich Buschman mit den der Organisation zugrunde gelegten beiden Hauptgrundsätzen einverstanden, d. i. Trennung der Betriebsverwaltung von der Hoheitsverwaltung und Bildung eines selbständigen Wirtschaftskörpers für die erstere, ohne aber die Art der Verwirklichung des zweiten Grundsatzes in allen Teilen gutzuheißen.

Von besonderer Bedeutung sind in diesem Teile die Ausführungen, die zu der Feststellung führen, daß die gesetzlichen Grundlagen der neuen Organisation der österreichischen Bundesbahnverwaltung in drei wichtigen Belangen auffallende und empfindliche Lücken aufweisen. Dazu gehöre zunächst das Fehlen einer selbständigen, mit weitgehender amtlicher Autorität ausgestatteten staatlichen Aufsichtsbehörde, die im Sinne der bestehenden Gesetze und Verordnungen die Aufsicht und Kontrolle über den Bauzustand und Betrieb der dem öffentlichen Verkehr übergebenen Staats- und Privatbahnen zur Handhabung der Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes auszuüben hätte, wie dies Aufgabe der im Jahre 1856 errichteten und nach dem Umsturz im Jahre 1920 leider aufgelassenen **G e n e r a l i n s p e k t i o n** der österreichischen Eisenbahnen gewesen sei. Gerade in Zeiten, in denen, wenn auch notgedrungen, die Rücksicht auf die möglichste Ökonomie einen Hauptgesichtspunkt beim Betriebe einer Eisenbahn abgibt, bilde die dem Staate obliegende selbständige Verpflichtung, über die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Bahnbetriebes zu wachen, eine besonders ernst zu nehmende, heikle Aufgabe. Nach Ansicht des Verfasser sollte daher mit der Wiedereinführung dieser effektiven Staatsoberaufsicht unter keinen Umständen so lange gewartet werden, bis etwa eine bedenkliche Häufung von Betriebsunfällen der Öffentlichkeit zum Bewußtsein bringe, daß in diesem für sie hochwichtigen Punkte seitens der Bundesregierung denn doch nicht alles, was nötig war, vorgekehrt wurde.

Wie zutreffend die Auffassung Buschmans ist, zeigt die große Erregung, die sich der Öffentlichkeit in Frankreich aus Anlaß mehrerer Eisenbahnunfälle in jüngster Zeit bemächtigt hat. Solche Zeiten allgemeiner Erregung sind aber für eine ruhige und sachliche Behandlung schwieriger Verwaltungsfragen in der Regel wenig geeignet.

Eine zweite große und empfindliche Lücke erblickt Buschman in der Nichtwiedererrichtung eines Beirates nach Art des im alten Kaiserstaate seit dem Jahre 1882 bestandenen Staatseisenbahnrates. Unter Hinweis auf die vom alten Staatseisenbahnrate, namentlich im letzten Jahrzehnt vor Ausbruch des Weltkrieges entfaltete allgemein anerkannte, erfolgreiche Tätigkeit tritt

---

[1]) …e Studie über ihren Werdegang und ihre bisherige Durch…, über die ihr anhaftenden Mängel und die Unerläßlich…r Abänderung. Von Dr. Alfred Buschman, k. k. Sektions…. Wien, Verlag von Julius Springer, 1925.

Buschman nachdrücklich für die eheste Schaffung eines solchen Eisenbahnbeirates ein, der unter den heutigen Organisationsverhältnissen aber nicht etwa dem Bundesminister für Handel und Verkehr, sondern dem obersten leitenden Funktionär der Bundesbahnverwaltung beizugeben wäre. Buschman begrüßt auch die von Sir William Acworth in seinem bekannten Gutachten angeregte Errichtung von örtlichen Eisenbahnbeiräten bei den Bundesbahndirektionen, verlangt aber ausdrücklich, daß durch diese Einführung die ungleich wichtigere Wiedererrichtung eines großen zentralen Eisenbahnbeirates bei der Generaldirektion der Bundesbahnen nicht verhindert oder auch nur verzögert werde, da dessen für die heimische Volkswirtschaft bedeutsame Begutachtungstätigkeit durch die im geheimen sich abwickelnden Beratungen der zu solchem Zwecke gänzlich ungenügend zusammengesetzten Verwaltungskommission in keiner Weise als ersetzt gelten könne, wie dies Sir Acworth annimmt.

Als dritte große Lücke bezeichnet Buschman das Fehlen von Bestimmungen im Bundesbahngesetze, die die künftige Zusammensetzung und Einteilung der Personalvertretungskörper, deren Wirkungskreis und die daraus sich ergebende Stellung im und zum Dienstorganismus der Bundesbahnen betreffen. Der Verfasser weist nach, daß der gegenwärtige Zustand, wonach durch die Personalvertretungsvorschrift der Personalvertretung und insbesondere dem Zentralausschusse des Personals in den wichtigsten Belangen der Personalwirtschaft ein unbedingtes Zustimmungsrecht zugesprochen sei, mit dem Wesen einer kaufmännischen Betriebführung, wie sie auch von Sir Acworth in seinem Gutachten gefordert wird, in unlösbarem Widerspruch stehe, daher bei einer nochmals vorzunehmenden Neuorganisation der Bundesbahnverwaltung unbedingt eine Änderung erfahren müsse.

Eine eingehende Besprechung finden in diesem Teile endlich die im Bundesbahngesetze und zugehörigen Statute enthaltenen Vorschriften über den für die Bundesbahnen aufgestellten Dienstapparat und dessen einzelne Organe, als da sind: der Vorstand des Unternehmens, die Generaldirektion, die Verwaltungskommission und der Präsident dieser Kommission. Die kritische Untersuchung dieser äußerst komplizierten Vorschriften führt Buschman zu der Erkenntnis, daß in diesem wichtigen Belange in keiner Weise eine wirklich kaufmännischem Geiste Rechnung tragende Dienstorganisation geschaffen wurde, welch letztere nach allgemein feststehender, auch von Sir Acworth vertretener Auffassung zur Erzielung einer erfolgreichen Geschäftsführung bedingt, daß die oberste Leitung des Dienstes einer einzigen, mit weitestem selbständigem Entscheidungsrechte ausgestatteten, für den gesamten Dienst die Verantwortung tragenden Persönlichkeit anvertraut wird, zu der alle anderen dienstlichen Organe und Angestellten der Unternehmung im Verhältnis strenger Unterordnung stehen. Während in dieser Beziehung bei der im Jahre 1884 errichteten Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen der Präsident dieser Dienststelle zufolge ausdrücklicher Anordnung des Organisationsstatuts die gesamte, der Generaldirektion zugewiesene Geschäftsführung zu leiten hatte und für dieselbe verantwortlich war, ist nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes und des Statutes dem Generaldirektor der Bundesbahnen nach keiner Richtung hin ein persönliches Entscheidungsrecht vorbehalten worden, und zwar nicht einmal dort, wo Angelegenheiten, wie dies im Eisenbahndienst nicht selten vorkommt, den Geschäftskreis mehrerer der bei der Generaldirektion errichteten Fachdirektionen berühren.

Buschman beklagt in diesem Zusammenhange insbesondere auch die Hintansetzung des administrativen Dienstes, die darin ihren Ausdruck gefunden hat, daß der administrative Direktor nicht auch dem Vorstande angehört, wiewohl die Mehrzahl der im Statute ausdrücklich der Beschlußfassung des Vorstandes vorbehaltenen Angelegenheiten unmittelbar in den Wirkungskreis dieser Direktion gehöre und bei den übrigen ihre Mitwirkung geboten sei. (Bekanntlich ist seither die administrative Direktion bei der Generaldirektion sogar gänzlich a[...] und die Mehrzahl ihrer Abteilungen dem Generaldirek[...] mittelbar unterstellt worden.)

Die Folgen der schweren Mängel, die den Bestimmun[...] Bundesbahngesetzes und Statutes über die dienstliche [...] der zur obersten Leitung des Bundesbahnbetriebes b[...] Funktionäre und über deren dienstliche Beziehungen zu[...] anhaften, traten, wie der Verfasser weiter ausführt, sofo[...] Erscheinung, als die Bundesregierung an die Durchführ[...] neuerlassenen Dienstorganisation für die Bundesbahnen [...] und führten schließlich dazu, daß, um die Inangriffna[...] Arbeiten zur Gesundung des Bundesbahnbetriebes nicht [...] zu verzögern, mit offenbarer Billigung der Regierung b[...] über Wunsch derselben der neuberufene Präsident der [...]tungskommission — entgegen den Bestimmungen des Bun[...] gesetzes und des Statutes — auch persönlich die unmittelba[...] ständige Leitung der Betriebsunternehmung in seine Ha[...] Damit wurde zwar dem Wesen einer auf kaufmännischen [...]sätzen aufgebauten Verwaltung insofern Rechnung getra[...] nunmehr die gesamte oberste Geschäftsleitung in den [...] einer einzigen leitenden Persönlichkeit lag, hingegen [...] schwerwiegende Gefahren anderer Art heraufbeschwore[...] sondere wurde gegen gewisse allgemein anerkannte Ford[...] der Unvereinbarkeit der Funktionen der obersten Leitu[...] Unternehmens und der Überwachung dieser Leitung [...] Person verstoßen. Auf welch schwankendem Grunde d[...] heutige Dienstführung bei den Bundesbahnen ruhe und [...]reits ein geringer Anstoß genüge, um diese einer festen [...]lichen Grundlage entbehrende Dienstführung in arge Ver[...] zu bringen, hätte sich schon einmal deutlich gezeigt. [...] folgert aber der Verfasser die zwingende Notwendigkeit, [...]seitigung der schweren Unzuträglichkeiten, die sich i[...] oberste Leitung des Dienstes aus dem schroffen Gegensa[...] tatsächlichen Neuordnung des Dienstes zu den einschläge[...]stimmungen des Bundesbahngesetzes ergeben, neuerli[...] ehestens den Gesetzgebungsweg zu beschreiten.

Der Gewinnung der Gesichtspunkte, die bei Schaffu[...] neuen, von den als unrichtig erkannten Bestimmungen [...]desbahngesetzes abweichenden und der Durchführun[...] weiteren Schwierigkeiten bietenden gesetzlichen G[...] hauptsächlich im Auge zu behalten wären, ist der dritte [...] Studie gewidmet. Zunächst spricht sich der Verfasser [...] Nachdruck gegen eine gänzliche oder halbwegige Entäu[...] des bundesstaatlichen Eisenbahnbesitzes aus, ob eine so[...] Gründen finanziellen Zwanges oder aber aus bloßen [...]mäßigkeitsgründen in Erwägung gezogen werden wollte. [...]

Eingehend befaßt sich Buschman weiter mit einer v[...]licher Seite gemachten Anregung dahingehend, daß zur e[...]samen Betreibung der Staatsbahnen der Nachfolgesta[...] österreichisch-ungarischen Monarchie eine internatio[...]triebsgesellschaft gebildet werde, an welche auch di[...]reichischen Bundesbahnen abzutreten wären. Der Verfa[...]wickelt die sachlichen und politischen Bedenken geg[...] weitere Verfolgung dieser Anregung, die sich schließli[...] nur als ein nicht zu verwirklichendes Phantom erweise[...] und erklärt es insbesondere als irrig, wenn darauf hingew[...] wird, daß dieser Betriebsgesellschaft ohne weiteres eine [...] Aktionskraft zukommen würde, wie eine solche die [...] Reichsbahn durch die Bildung der Deutschen Reichsbah[...]schaft für deren Betrieb gewonnen habe.

Nachdem der Verfasser dergestalt den von ihm verf[...] Grundsatz, daß die österreichischen Bundesbahnen auch [...]hin im Eigentum des Bundes zu verbleiben haben, gege[...] ihm besonders gefährlich erscheinende Einwendungen [...] hat, geht er nun daran, für die als unvermeidlich erkann[...]malige Neuordnung ihrer Verwaltung die einzuhaltenden [...] Richtlinien aufzustellen. Im Sinne seiner Ausführungen [...] für diese Neuorganisation an den beiden im Wiederaufb[...] festgelegten, als durchaus richtig anzuerkennenden Haup[...]sätzen der Trennung der Betriebsverwaltung von der Hoh[...]

…g und der Bildung eines eigenen Wirtschaftskörpers für …tere festzuhalten. Sodann aber wird eine Organisations… …esucht werden müssen, die ihrem Wesen nach wirklich …etriebführung nach kaufmännischen Grundsätzen in dem …Studie wiederholt erörterten Sinne zu sichern vermag.

… den zur Erreichung dieses Zieles einzuschlagenden Weg …, so tritt Buschman auf Grund seiner früheren Darlegun… …für ein, den Wirtschaftskörper der Bundesbahnen als eine …undesstaate selbst zu verwaltende öffentliche Anstalt zu …ieren. Würde die oberste Leitung dieser Anstalt einem …lifizierten, mit weitester Vollmacht ausgerüsteten und in …ler, voll entlohnter Berufsstellung stehenden hohen staat… …Funktionär übertragen und ihm das gesamte Dienstperso… …Anstalt unterstellt werden, so könnte zweifellos auch …solchen staatlichen Funktionär die Führung der Geschäfte …fmännnischen Geiste zur Pflicht gemacht werden, es wäre …ann auch die Wahrung der vielen mit dem Staatseisen… …triebe unzertrennlich verbundenen und stets in erster …mit zu berücksichtigenden allgemeinen staatlichen und …irtschaftlichen sowie sozialen Interessen, wie es sich ge… …unmittelbar in hierzu berufene staatliche Hände gelegt. …n weiteren Aufbau dieser neuen Organisation der Bundes… …rwaltung brauchte man aber nicht nach neuen und kom… …en Organisationsformen zu suchen, sondern könne inso… …f einschlägige Einrichtungen der bestandenen General… …on vom Jahre 1884 zurückgreifen, als bei dieser die oberste …u des Dienstes ganz in die Hände eines einzigen, mit den …en Vollmachten ausgestatteten Mannes gelegt war, dem …deren Fachorgane der damaligen Staatsbahnverwaltung …ordnet und verantwortlich erklärt waren. Nur auf diesem …ler ja gegenwärtig allgemein und auch im Gutachten Sir …chs empfohlen wird, könne man zu der so sehr erwünschten …len Gesundung des Bundesbahnbetriebes gelangen.

…tenswert ist die vom Verfasser angeführte Tatsache, daß …espresse im Jahre 1884, kurz nachdem der erste Präsident …errichteten Generaldirektion seine kraftvolle Tätigkeit …mmen hatte, ihrer lebhaften Befriedigung darüber Aus… …gab, daß nunmehr wahrer kaufmännischer Geist in die …tung der österreichischen Staatsbahnen eingezogen sei.

…iner in den gekennzeichneten Bahnen sich bewegenden …ng der obersten Verwaltung würden sodann auch die Be… …en der Anstalt zu der Bundesregierung und zum National… …klarerer, einfacherer und zweckmäßigerer Weise geregelt … können, als dies nach den gegenwärtig gültigen Bestim… … der Fall ist. Selbstverständlich wäre der öffentlichen …sanstalt die von ihr zur klaglosen Bewältigung ihrer …en Verkehrsaufgaben benötigte größtmögliche Bewegungs… … zu sichern und wäre ihr insbesondere im wesentlichen …hiede zur hierarchischen Stellung der seinerzeitigen …direktion der österreichischen Staatsbahnen vom Jahre …r Charakter einer eigenen Rechtspersönlichkeit zuzu… …n. Der selbständige Leiter der Anstalt müßte innerhalb …nzen des von der Bundesregierung genehmigten Budgets …es Virementrecht besitzen und wäre nur zu verpflichten, …nzes Bemühen auf die Erreichung des Zieles zu richten. … Ausgaben des Betriebsunternehmens durch dessen Ein… … dauernd gedeckt werden. Die Bundesregierung hätte …wie das Budget der Anstalt auch deren Rechnungsabschluß …üfung durch den bundesstaatlichen Rechnungshof zu ge… …n und diese Abschlüsse nachträglich auch dem National… …zulegen. Bezüglich der Aufnahme von Anleihen könnten …on gegenwärtig im Bundesbahngesetze getroffenen Er… …ungen im wesentlichen beibehalten werden, so zwar, daß, …nicht die bücherliche Belastung von Bundeseigentum in …kommt, der sonst für Staatsanleihen vorgeschriebene Ge… …eg ausgeschaltet bliebe. Bezüglich des Betriebes der …bahnen wären der Bundesregierung außerdem noch vorzu… …: die Ausübung der vollen Tarifhoheit, wie bisher, und …die Genehmigung der Grundzüge für die von der Betriebs… … zu erlassenden, die Bezüge ihres Personals regelnden Vorschriften, dies wegen der Rückwirkung dieser Vorschriften auf die Entlohnungsverhältnisse des sonstigen, im Dienste des Bundes und seiner Betriebe stehenden Personals. Selbstverständlich wäre der Bundesregierung die Ernennung des obersten Leiters (Präsident oder Generaldirektor) der Bundesbahnen und bezüglich der von diesem zu ernennenden Hauptabteilungsvorstände der Generaldirektion und Bundesbahndirektoren das Recht der Bestätigung vorzubehalten.

Als unbedingt nötig bezeichnet Buschman endlich die Aufrechterhaltung einer angemessenen Beteiligung von Vertretern des gesamten Personals der Bundesbahnen an der obersten Verwaltung und Überwachung der Geschäftsführung, wobei aber die Mitwirkung der Personalvertretung an der Verwaltung der Bundesbahnen keinesfalls so weit gehen dürfe, daß durch sie die dem obersten Leiter der Anstalt verantwortlich obliegende Verpflichtung, seine Entscheidung in allen Angelegenheiten der Verwaltung nach seinem eigenen besten Ermessen zu treffen, irgendwie beengt oder verkürzt würde. Demgemäß könne die Mitwirkung von Vertretern des Personals bei der obersten Verwaltung und Überwachung der Geschäftsführung im wesentlichen nur als begutachtende Tätigkeit, und zwar nach zwei Richtungen hin, gedacht werden. Einerseits hätten im Eisenbahnbeirat im Wege der Berufsorganisationen des Personals der Bundesbahnen frei zu wählende Vertreter Sitz und Stimme zu erhalten, andererseits wäre für die Begutachtung aller das Personalwesen berührenden, a l l g e m e i n e n Verwaltungsfragen sowie zur Überwachung der Einhaltung der bereits erlassenen Personalvorschriften und allenfalls auch noch zu einer vermittelnden Tätigkeit über Anrufung einzelner Angestellter dem obersten Leiter der Betriebsanstalt noch ein eigener P e r s o n a l b e i r a t beizugeben. Für diesen Personalbeirat wäre ebenso wie für den Eisenbahnbeirat ein freies, seinen Mitgliedern weitgehende Initiativrechte zubilligendes Statut unter Zusicherung der Veröffentlichung seiner Verhandlungen und Beschlüsse aufzustellen. Die Grundzüge der sich hiernach für die Mitwirkung des Personals an der Verwaltung der Bundesbahnen ergebenden Organisationsform müßten richtigerweise schon in dem neu zu erlassenden Bundesbahngesetze selbst festgelegt werden.

Einen ganz besonders triftigen Beweggrund für die Organisierung der Bundesbahnen als eine vom Staate selbst zu betreibende öffentliche Anstalt findet Buschman in der Möglichkeit, hierdurch die mit der gegenwärtigen Dienstorganisation verbundene Minderung der Rechtsstellung des in den Dienst der Unternehmung überführten bisherigen staatlichen Bundesbahnpersonals zu vermeiden. Es könne der Berufsfreudigkeit des ganzen bundesstaatlichen Eisenbahnpersonals unmöglich förderlich sein, wenn dieses Personal, das durch eine vieljährige treue Dienstleistung eine Berufsstellung im Staatsdienste auf Lebensdauer sich erworben und gesichert zu haben glaubte, sich nun plötzlich ohne sein Zutun in eine private Dienststellung zurückgestoßen sieht, in der es Gefahr läuft, mancher der ihm nach seiner bisherigen staatlichen Anstellung gebührenden Prärogativen wieder zur Gänze verlustig zu gehen. Im Gegensatze zu dieser Vorgangsweise sei im Deutschen Reiche, wo der Betrieb und die Verwaltung der Reichseisenbahnen neuestens auf eine zu diesem Zwecke errichtete Betriebsgesellschaft übergegangen sei, doch den in den Dienst dieser Gesellschaft übernommenen bisherigen Reichsbeamten auch für die Zukunft die Rechtsstellung von öffentlichen Beamten im Sinne der Reichsverfassung gewahrt worden, denen auch weiterhin alle den Reichsbeamten zustehenden öffentlichen Rechte und Prärogativen, soweit dies mit dem Wesen und Zweck der Reichsbahn-Gesellschaft vereinbar ist, gewährleistet bleiben.

Nicht zu übersehen sei ferner auch, daß infolge der die rechtliche Stellung des Bundesbahnpersonals regelnden Bestimmungen des Bundesbahngesetzes die Gewinnung eines Nachwuchses von geeigneten Beamten für den staatlichen Hoheits- und Oberaufsichtsdienst ernstlich gefährdet werde. Dieser Oberaufsichtsdienst könne seiner wichtigen und verantwortlichen Auf-

gabe nur bei ständiger, innigster Berührung mit dem Betriebsdienst der Bundesbahnen gerecht werden, was einen stets leichten Personalaustausch zwischen diesen beiden Dienstgebieten voraussetze. Ein solch regerer Personalaustausch werde aber unter der gegenwärtigen Organisation in Zukunft vollkommen ausgeschlossen und damit der staatliche Oberaufsichtsdienst der Gefahr allmählicher Verdorrung preisgegeben sein.

Zum Schlusse faßt Buschman die aus seinen Ausführungen sich ergebenden wichtigsten Richtlinien für die Reorganisation der Bundesbahnverwaltung in 21 Punkten zusammen und gibt seiner Meinung Ausdruck, daß bei Zugrundelegung dieser Richtlinien für eine neu zu erlassende Dienstorganisation der Bundesbahnen die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fortsetzung und Beendigung der dem Bundesbahnbetriebe bisher gewidmeten Sanierungsarbeit sichergestellt und durch die Herstellung einer dauernden Ordnung wenigstens auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrswesens auch ein guter Schritt nach vorwärts erzielt wäre auf dem Wege zu der von allen beteiligten Faktoren und allen Parteien ersehnten Wiederherstellung der Selbständigkeit der österreichischen Republik in Ansehung ihrer Finanzgebarung.

Die vorstehende, in großen Umrissen gehaltene Wiedergabe der hauptsächlichen Gedankengänge der neuesten Arbeit von Buschman vermag auch nicht entfernt ein getreues Bild von der lebenstrotzenden Fülle und Reichhaltigkeit seines Stoffes zu geben. Tief schürfende geschichtliche Untersuchungen gehen vielfach der scharfsinnigen Prüfung bestehender Zustände und geltender Vorschriften voraus. Die Lehren der Vergangenheit werden für die Zukunft nutzbringend verwertet, wobei der Verfasser auch aus dem reichen Schatze seiner eigenen 40jährigen Tätigkeit in der Eisenbahnverwaltung schöpft. Als besonders wertvoll erscheint mir die stete Heranziehung der eins[chlägigen] deutschen Vorschriften und Verhältnisse zum Verglei[ch mit] Österreich, wodurch die richtige Beurteilung der beh[andelten] Fragen wesentlich erleichtert und gefördert wird. Bu[schmans] Kritik, insbesondere auch an den erlassenen Organis[ationsbe]stimmungen und deren Durchführung, ist von großer [Schärfe,] aber stets von strenger Sachlichkeit getragen. Seine Kl[arlegung] der Mängel der gegenwärtigen Organisation ist ebenso w[ie seine] Beweisführung, daß eine wirklich kaufmännische Betrieb[sführung,] wie sie dem Wiederaufbaugesetz und dem Bundesbah[ngesetz] selbst vorschwebte, auf dem eingeschlagenen Wege nich[t zu er]reichen sei, überzeugend. Das gleiche gilt von den Au[sführun]gen, die sich auf die Aufstellung der bei der Neuorga[nisation] nach Buschmans Meinung zu beobachtenden Grundsätze b[eziehen].

Buschman genießt als Fachmann auf dem Gebiete der [Organi]sation und Verwaltung der Eisenbahnen in Fachkreisen [hervor]ragendes Ansehen. Seine warnende Stimme sollte daru[m nicht] ungehört verhallen. Vielmehr wäre zu wünschen, daß a[lle maß]gebenden Faktoren der politischen, wirtschaftlichen und [Eisen]bahnfachkreise ungesäumt seine Vorschläge und Anr[egungen] einem ernsten und gewissenhaften Studium unterziehen, [und] sobald als möglich alle notwendigen Schritte in die Wege [geleitet] werden, um die schwierige Frage der Neuordnung des [öster]staatlichen Eisenbahndienstes in einer Dauer und Erf[olg ver]sprechenden Weise zu lösen. Wenn diese Lösung der [Streit]sache nach im Sinne der Vorschläge Buschmans erfolgt, [ist] die Erwartung gerechtfertigt, daß damit die Interessen d[es Staa]tes, der Wirtschaft und nicht zuletzt der Eisenbahnverw[altung] selbst und ihres Personals aufs beste gewahrt und ge[fördert] werden.

Dr. Engel[l]

Die Kosten der Stückgutumladung in ihrer Abhängigkeit von der Form der Umladehall[e][1])

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Jacobi**, Cassel.

In Nr. 19 des Jahrganges 1925 dieser Zeitung beschäftigt sich Ministerialamtmann a. D. Reffler, München, mit meiner in Nr. 37, Jahrgang 1924, veröffentlichten Untersuchung über die Verbilligung des Umladegeschäftes durch Verkürzung der Karrwege infolge Breitenentwicklung der Umladehalle. Das Ergebnis der Besprechung läßt sich in folgende Sätze zusammenfassen:

1. Das vorgeschlagene „allgemeine Schema für die Grundform von Umladeanlagen“ sei ohne Beachtung des Einflusses der verkehrsdienstlichen Verhältnisse lediglich unter Berücksichtigung der Verkürzung der Karrwege aufgestellt. Eine Verkürzung der Karrwege könne jedoch bereits durch Zusammenfassung der eingehenden Wagen in Wagengruppen erreicht werden, wenn die Wagen vorwiegend nach bestimmten Verkehrsrichtungen gerichtetes Gut enthalten, da in diesem Falle die größere Menge des Gutes nur innerhalb einer Wagengruppe, der kleinere Rest im Austausch mit den übrigen Gruppen zu verkarren sei. (Als Beispiele werden die Umladestellen Nürnberg=Rbf., Mannheim=Rbf. und Hof=Hbf. angeführt.)
2. Der zweiseitige Anschluß der Umladehalle biete keine nennenswerten Vorteile, weil die Bedienung im allgemeinen nur von einer Seite stattfinde, wenn kein Durchschubbetrieb erfolge. Die Zweckmäßigkeit des letzteren werde jedoch gerade durch die vorgeschlagenen Querverbindungen, deren Vor- und Nachteile besprochen werden, erheblich gemindert. Außerdem sei zweifelhaft, ob die vor Kopf der Bühnen angeordneten Rangiergruppen voll auszuwerten seien.
3. Der Einfluß der Verwendung von Elektrokarren sei vernachlässigt.

Ganz allgemein ist zunächst folgendes zu sagen:

Die Untersuchungen hatten den Zweck, nachzuweisen, daß die mit mechanischen Anlagen (Förderband, Hängebahn) zu erzielenden Ersparnisse auch beim gewöhnlichen Stechkarre[nbetrieb,] der einfachsten Form der Umladung, durch zweckentspr[echende] Form der Umladehalle nicht nur erreicht, sondern noc[h über]troffen werden können. Es ließ sich berechnen, daß die [Erspar]nisse an Arbeitskräften durch die Breitenentwicklung [je nach] der Menge des umgeschlagenen Gutes 15 bis 30 % betrage[n, wäh]rend diejenigen der erwähnten mechanischen Einric[htungen] nach den seinerzeit zur Verfügung stehenden Unterlagen u[n]gefähr 10 bis 15 % zu schätzen waren. Der Bewertung [der ...]losen Rollbahn waren die Erfahrungen zugrunde gelegt, [die man] mit der alten Bebraer Anlage gemacht hatte; Erkenntnis[se, die] bei der kurzen Betriebsdauer dieser Anlage und dem Man[gel an] konstruktiven Erfahrungen nicht ganz zuverlässig ware[n. Die] Einschätzung der Leistungsfähigkeit der Hängebahn f[olgte] nach einer theoretischen Untersuchung des Regierungs- u[nd Bau]rates Schürmann in Nr. 9 des Jahrganges 1911 de[r „Ver]kehrstechnischen Woche“. Die neueren Ergebnisse der U[nter]suchungen über die Wirtschaftlichkeit des Förderban[des, ...] die Anlagen in Bebra und Magdeburg=Rothensee gi[...] haben, haben die mit der alten Bebraer Anlage gemach[ten Er]fahrungen im großen und ganzen bestätigt.

Zu 1: Wenn man bereits durch ladedienstliche Maßnahmen [die] Karrwege und damit die Kosten der Umladung wesentli[ch ver]ringern kann, ist es zwecklos, mechanische Fördereinrich[tungen] zu bauen, da bei dem verhältnismäßig geringen Wirku[ngsgrad] derartiger Anlagen weitere Ersparnisse in nennenswerte[m Um]fange nicht eintreten. Verkehrsdienstliche Eigenarten, ge[geben] durch die örtlichen Verhältnisse oder künstlich herbeigef[ührt] durch ladedienstliche Maßnahmen, beeinflussen die Wirt[schaft]lichkeit dieser mechanischen Anlagen im Gegensatz zur Ha[nd]verladung überhaupt nicht, weil die Summe der Lastwege al[ler] unverändert bleibt. Denn bei der Bildung von Wagengr[uppen] müssen diejenigen Güter, die für die mit Bezug auf [die Be]wegungsrichtung des Bandes rückliegenden Wagen be[...]

[1]) Vgl. Nr. 35 S. 993 dieser Ztg.

lge der einseitigen Bewegungsrichtung der mechani-
lage bis zu den Bestimmungsstellen außergewöhnlich
ge zurücklegen, wodurch die Ersparnisse bei den gün-
erten Gütern mehr oder weniger aufgehoben werden.
gleich zwischen den verschiedenen Umladeverfahren
her der allgemeinste Fall der Umladung, d. h. beliebiger
auch zwischen allen Wagen zugrunde gelegt werden.
der Verbilligung des Umladegeschäftes durch ladedienst-
Maßnahmen konnte lediglich als Sonderfall neben den
adeverfahren behandelt werden. Das ist geschehen,
Frage einer Verkürzung der Karrwege durch lade-
e Maßnahmen ist gestreift worden auf Seite 704, rechte
orletzter Absatz, mit den Worten: „Man hat versucht,
tsaufwendungen auf den Umladehallen durch getrennte
des Gutes auf den Versandstationen nach Empfangsge-
rch Einführung der Verladung nach festen Ladestellen
h Verwendung mechanischer Fördereinrichtungen zu ver-
Die wirtschaftlichen Vorteile der Verladung des Gutes
immten Verkehrsrichtungen und der Verladung nach
lestellen treten bei der Breitenentwickelung in gleichem
in Erscheinung.“ Mit dem Inhalte des letzten Satzes
ch Ministerialamtmann Reffler einverstanden mit den
„Die vorgeschlagene Grundform würde übrigens der
g etwa möglicher ladedienstlicher Vorteile dienlich
es wäre von diesem Standpunkte aus keine Erinnerung
n.“ Die Minderung der Ausgaben konnte bei diesem
zahlenmäßig nicht erfaßt werden, weil sie je nach
ng der Gruppenbildung verschieden groß ist.

leichterung durch ladedienstliche Maßnahmen hat man
der Umladehalle in Soest, wo das Gut ursprünglich
m, dadurch geschaffen, daß die Güter nach Möglichkeit
f den Versandstationen getrennt nach zwei Empfangs-
(unter der Bezeichnung Soest I und Soest II)
werden. Die Empfangsgebiete sind ungefähr durch
Soest—Holzminden—Magdeburg—Fal-
—Breslau getrennt. Die Wirtschaftlichkeit derarti-
hmen ist fraglich, weil der Verkürzung und Minderung
er Karrwege andere Nachteile gegenüberstehen. Die Zahl
rlichen Wagen wird auf den Verladestationen vermehrt,
werden schlechter ausgenutzt und der Wagenumlauf wird
Stationen mit geringem Verkehr können nicht getrennt
angsgebieten verladen. Hierdurch wird die Gruppenbil-
der Umladestation verwässert und die wirtschaftlichen
s Verfahrens werden gemindert.

Behauptung, daß eine Anlage der Nürnberger Art (die aus
e Stirnrampe verbundenen Ladebühnen besteht) nur dann
ch betrieben werden kann, wenn unter Ausnutzung der
Verkehrsverhältnisse oder durch ladedienstliche Maß-
ppenbildung möglich ist, daß ein bunter Ladebetrieb, der
austausch zwischen allen bereitstehenden Wagen und ein
über alle Ladebühnen hinweg fordert, ausgeschlossen
ich mich nicht anschließen. Wenn alle eingehenden
t geladen sind, ist eine Anlage der Nürnberger Art die
ige, da sie die Karrwege z. B. bei einem Umschlag von
Vergleich zu zwei langen Bühnen um 50 % verkürzt, die
rforderlichen Arbeitskräfte um 25 % einschränkt. Vor-
ist natürlich eine zweckentsprechende Ausbildung der
ge mit Anordnung von Querverbindungen.

Der Anschluß der Umladeanlage hängt von den örtlichen
en ab. Normalien lassen sich hierfür nicht aufstellen.
gegebenen Skizzen können daher auch nicht als Regel-
ufgefaßt werden. Liegt die Umladeanlage z. B. auf einem
ahnhof, so wird sie am besten zwischen den beiden
uppen angeordnet, da die Bedienung in diesem Falle am
ist. Wenn eine Hauptlastrichtung vorhanden ist, so wird
e Seite der Halle an denjenigen Berg anschließen, der
Verkehr bringt, so daß die Wagen in den Gleisen vor
gesammelt werden können und bei bunter Verladung
ezogen zu werden brauchen. Das Abziehen und das
n der fertigen Wagen erfolgt in diesem Falle von der
entgegengesetzten Seite aus. In der Rangiergruppe vor den Bühnen geschieht die Trennung der abgehenden Wagen nach den Hauptverkehrsrichtungen. Die Zustellung zu den einzelnen Zügen erfolgt am einfachsten unter Benutzung eines kleinen Ablaufberges, der an den Enden jeder Sammelgruppe liegt. Ist die Halle nicht unmittelbar an den Berg angeschlossen, müssen selbstverständlich besondere Aufstellgleise zur Aufnahme der Austauschwagen vorgesehen werden. In diesem Falle können die Spitzen der Ladegleise wiederum zum Ordnen der neuen Wagen nach ladedienstlichen Gesichtspunkten oder der fertigen Wagen nach den Hauptverkehrsrichtungen benutzt werden. Wenn die Gleisgruppen vor den Kopfenden der Umladehallen richtig ausgebildet sind, d. h. wenn sie lang genug und durch eine entsprechende Anzahl von Stumpfgleisen ergänzt sind, werden sie auch bei allein liegenden Anlagen ihren Zweck voll und ganz erfüllen, insbesondere aber auf stark belasteten Verschiebebahnhöfen, wo es dringend erwünscht ist, die Stationsgruppen oder die Spitzen der Sammelgruppen von diesen Arbeiten zu entlasten.

Die Besprechung der Vor- und Nachteile der Zwischenstege bringt keine neuen Gesichtspunkte. Wenn ein auf seinem Wege verbleibender Karrer 30 bis 35 m zurücklegt, bis ein anderer Karrer durch einen Wagen hindurchfährt und die alte Geschwindigkeit wieder erreicht, so entspricht dies einem Zeitverlust von 35 bis 40 Sekunden. Diese Zahlen zeigen, daß es dringend erwünscht ist, die Behelfsmaßnahme des Durchladens zu beseitigen. Die Zwischenstege können so einfach ausgebildet werden, daß ihre Bedienung keine nennenswerten Erschwernisse bietet. Außerdem ist nachgewiesen, daß es nicht nötig ist, die Stege in geringerer Entfernung als 60 bis 80 m anzuordnen, da eine merkbare Abnahme der Karrwege bei kleineren Entfernungen nicht mehr stattfindet.

Zu 3. Auf die Frage der Verwendung von Elektrokarren bin ich s. Z. nicht näher eingegangen, weil im Bezirk der Reichsbahndirektion Cassel Erfahrungen darüber fehlten. Ich habe daher lediglich auf die guten Erfahrungen hingewiesen, die man mit derartigen Beförderungsmitteln in Amerika gemacht hat. (Bis 50 % Ersparnis an Arbeitskräften.)

Auf der Umladehalle in Soest sind mit einem von zwei Mann geführten Elektrokarren von 750 kg Tragfähigkeit in einer Arbeitsschicht 33 t geleistet worden. Die nutzbringende Ersparnis betrug dabei mindestens 1¾ Kopf. Bei einer Verladung in zwei Arbeitsschichten kann demnach die Zahl der Karrer für jedes Fahrzeug um 3½ Kopf verringert werden. Bei der folgenden Berechnung soll aus Mangel an weiteren Versuchsergebnissen für jeden im Betriebe laufenden Elektrokarren nur eine Ersparnis von drei Kopf in Ansatz gebracht werden, weil es möglich ist, daß bei Vermehrung der Wagen mit einem Sinken der Leistung durch gegenseitige Behinderungen und geringe Ausnutzung gerechnet werden muß. Da in Soest ungefähr ⅔ der 1000 bis 1200 t umfassenden Umschlagmenge mit Transportkarren bewegt werden kann, müssen mindestens 20 Fahrzeuge dauernd im Betriebe sein. Die Ersparnisse an Arbeitskräften belaufen sich demnach auf 60 Kopf, d. h. auf 30 % der z. Z. beschäftigten Arbeiter[2]).

Da durch die Breitenentwicklung lediglich eine Ersparnis von 16 % eintritt, sind die Ersparnisse durch Elektrokarren mindestens doppelt so hoch.

Beim Betriebe mit Elektrokarren wird die Karrarbeit in kürzerer Zeit als beim Stechkarrenbetrieb geleistet, weil die Zahl der Karrwege kleiner, die Beförderungsgeschwindigkeit größer ist. Aus diesem Grunde nimmt der Einfluß einer Verkürzung der Karrwege auf die Kostenminderung im entsprechenden Verhältnis ab. Einer Ersparnis an Arbeitskräften von 30 % entspricht eine Einschränkung der auf das Karren verwendeten Zeit auf rund ⅔ der beim Stech-

[2]) Dieser Wert kann als Mindestsatz angesehen werden, weil die Ersparnisse sehr vorsichtig geschätzt sind, da Erfahrungen mit einem Massenbetrieb derartiger Fahrzeuge auf Umladehallen im hiesigen Bezirk fehlen. Die überschlägige Untersuchung erfüllt ihren Zweck, wenn sie dazu dient, die Verwendung der Elektrokarren und die Untersuchungen über ihren hohen Wirkungsgrad zu fördern.

karrenbetrieb benötigten. Der Arbeitsanteil der Karrwege beträgt daher in diesem Falle 35 % der Gesamtarbeitszeit, während er beim Stechkarrenbetrieb ungefähr die Hälfte umfaßt. Bei dieser Betriebsweise wird daher die Breitenentwickelung keineswegs überflüssig. Die Verkürzung der Karrwege wirkt sich nicht mehr wie beim Stechkarrenbetrieb zur Hälfte, sondern nur zu ⅓ ihres Wertes in einer Ersparnis an Arbeitskräften aus. Die wirtschaftlichste Anzahl der Bühnen muß auch hier von Fall zu Fall durch eine Vergleichsrechnung bestimmt werden.

In Soest würde man durch eine Vereinigung der Elektrokarren und der Breitenentwickelung zu den Ersparnissen des Elektrokarrenbetriebes in Höhe von mindestens 30 % weitere 10 % ersparen (im Gegensatz zu der 16prozentigen Ersparnis beim reinen Stechkarrenbetrieb).

Die Frage der Umladung mittels mechanischer Fördermittel ist durch die Verwendung von Elektrokarren vorläufig gelöst; das Förderband und die Hängebahn scheiden infol[ge] geringen Wirkungsgrades aus dem Wett[bewerb] aus[3]).

[3]) In Bebra betragen die täglichen Ersparnisse de[s] bandes 180,68 *M*, die Kosten für Verzinsung, Abschre[ibung] den Betrieb der Anlage 100 + 36 = 136 *M*, so daß 75 [%] sparnisse wieder aufgezehrt werden. Die nutzbring[enden Er]sparnisse in Höhe von 44,68 *M* täglich entsprechen [bei einem] Schichtlohn von 4,78 *M* einer Verringerung der Arbeit[skräfte um] 9 bis 10 Kopf. Die beim Stechkarrenbetrieb benötigt[en Ar]beitskräfte sind daher nur um 10 % verringert. Mit de[r Verwendung] von Elektrokarren würde man mehr als die doppelten E[rsparnisse] erzielen. Dies Verhältnis wird noch günstiger, wenn [die Um]ladeanlage in einem solchen Umfange ausgelastet is[t, daß in] zwei Schichten gearbeitet werden kann. Dieses Ergebn[is besagt] nicht, daß die Anlage in Bebra verfehlt ist. Es ist im[merhin] zu begrüßen, daß eine technisch einwandfrei arbeiten[de Anlage] zur Verfügung steht, da derartige Fragen nicht allein [mit dem] Rechenstab, sondern nur durch Ergänzung der theoreti[schen durch] praktischen Erkenntnisse gelöst werden können.

Sicherung der Schienenüberwege.

Von Reichsbahnrat **Haupt**, Stettin.

Die heute gebräuchlichen Methoden der Sicherung von Schienenübergängen sind im großen und ganzen bekanntlich Kinder vergangener Zeiten, in denen man Kraftwagen noch nicht kannte, die aber andererseits auch nicht im Zeichen eines so gewaltigen Zwanges zur Sparsamkeit standen, wie es heute der Fall ist. Mit der schnellen Weiterentwicklung des Kraftwagenverkehrs wird der Wunsch nach Vervollkommnung der Sicherung, mit dem Wachsen der Notwendigkeit, die Ausgaben der Eisenbahnen herabzudrücken, das Streben nach Vereinfachung und Verbilligung der Bahnbewachung immer dringlicher und bedeutender.

In der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird in zwei Aufsätzen von Sarrazin (1922 S. 159) und Dr. Fischl (1925 S. 911) die zuletzt genannte Seite der Frage in den Vordergrund gerückt und es wird verlangt, daß der Zwang, die Schienenüberwege an Hauptbahnen mit Schranken zu versehen, unter gewissen Voraussetzungen aufgehoben wird.

Da trotz der Verschiedenheit der Zuggeschwindigkeiten auf Haupt- und Nebeneisenbahnen viele Übergänge auf eingleisigen Hauptbahnen bedeutend weniger gefährlich erscheinen als manche Überwege auf Nebenbahnen, so kann die Anregung nicht von der Hand gewiesen werden und sie kann zweifellos die Möglichkeit der Einziehung mancher Schrankenposten ergeben. Wenn es unbedenklich ist, den Aufsichtsbehörden die Sorge um die Sicherheit wichtiger öffentlicher Überwege im Zuge von verkehrsreichen Nebenbahnen anzuvertrauen, so ist nicht einzusehen, warum man ihnen nicht auch die Verantwortung für weniger wichtige und weniger gefährliche Übergänge im Zuge von Hauptbahnen überläßt. Offenbar ist die so große Verschiedenheit der Vorschriften über die beiden Bahngattungen aus der Annahme entstanden, daß auf den Nebenbahnen nicht nur die Zuggeschwindigkeit, sondern auch die Zugschwere so gering sein würde, daß ein schnelles Anhalten vor den Überwegen möglich wäre. Hinsichtlich der Zugstärke trifft diese Annahme heute aber nicht mehr zu. Viele Nebenbahnen haben einen bedeutenden Güterzugverkehr erhalten und das Anhalten eines ausgelasteten Nebenbahngüterzuges erfordert einen ungefähr ebenso langen Bremsweg wie dasjenige eines ausgelasteten Hauptbahngüterzuges. Haben sich trotz dieser Tatsache die Vorschriften über die Schienenüberwege auf Nebenbahnen bewährt — und das wird nicht in Abrede gestellt werden können — so liegt kein Bedenken vor, auch bei Hauptbahnen unter gewissen Umständen die Möglichkeit einer individuellen Behandlung der Frage zuzulassen. Wenn das befürwortet wird, so soll damit aber unter keinen Umständen einer übereilten Beseitigung der Schranken im großen Stil das Wort geredet werden. Hierzu würden sich die Aufsichtsbehörden auch nicht hergeben, teils aus ethischen Gründen, teils aus der Erkenntnis heraus, daß die Ersparnis an Bewachungskosten auf Jahre und Jahrzehnte hinaus [d]u[rch die] Kosten, die durch einen einzigen Unfall entstehen kön[nen, auf]gewogen werden können. Dieser Umstand sollte stets [im Auge] behalten werden, und zwar auch dann, wenn etwa die [Vorschrif]ten über die Haftung zugunsten der Eisenbahnen gemi[ldert wer]den sollten. Auf die Art der Verteilung der Lasten [kommt es] hier erst in zweiter Linie an, in erster Linie steht [es] darum, daß weder der Eisenbahn noch ihren Fahrgä[sten, noch] dem beförderten Gut, noch einem Dritten ein Schaden z[ugefügt] wird. Wenn Dr. Fischl die Schranken „allgemein od[er bis auf] wenige Ausnahmen“ entfernt wissen will, so schießt [er] erheblich über das Ziel hinaus und die von ihm ab[geschätzte] jährliche Ersparnis von 20 Millionen Mark für [die Be]wachung wird in kurzer Zeit durch die Unfallasten a[ufgezehrt] sein. Eher könnte man sich schon dem Vorschlag a[n]nähern, der darauf hinausläuft, daß § 18 der Betrie[bsordnung] wie folgt ergänzt wird: „Bei eingleisigen Bahne[n können] Schranken entbehrt werden, wenn Vorrichtungen [vorhanden] sind, die zwangsweise auf die Annäherung der Bahn au[fmerksam] machen“. Aber auch dieser Vorschlag geht zu weit [und würde] zu verhängnisvollem, schroffen Bruch mit bewährten, e[rprobten] Einrichtungen für den öffentlichen Verkehr führen. [Dagegen] könnte der Vorschlag ersetzt werden durch die Sätze: [„Bei ein]gleisigen Hauptbahnen mit schwachem Verkehr könne[n Schran]ken an wenig benutzten Privat- und Interessentenw[egen ent]behrt werden, wenn der Überweg deutlich und auffl[ällig als] solcher gekennzeichnet ist und auf den Wegeabschn[itten] zwischen dem Übergang und einem 40 m davon entfe[rnt liegen]den Punkte der Wegeachse liegen, die Bahn nach bei[den Seiten] hin auf eine Länge von je 500 m gut übersehen wer[den kann.] Unter denselben Voraussetzungen können Schrankena[nlagen an] verkehrsschwachen öffentlichen Wegen fortgelasse[n werden,] wenn besonders auffallende Warnungszeichen gesch[affen wer]den und die Landespolizeibehörde nach Anhörung [der Wege]interessenten und der Kraftverkehrsverbände ihre Zu[stimmung] erteilt“. Unter besonders auffallenden Warnungszeich[en sind] dabei solche Zeichen verstanden, wie sie weiter unte[n beschrie]ben sind.

An dieser Stelle muß übrigens darauf hingewiese[n werden,] daß nach den Erfahrungen in der Praxis in überrasch[end vielen] Fällen wenig benutzte Überwege nach Vornahme ger[ingfügiger] Änderungen des bestehenden Wegenetzes oder durc[h Zusammenle]schung von Grundstücken überhaupt eingezogen werd[en können.] Vor Vornahme von anderen Neuerungen sollte daher [stets sorg]fältig geprüft werden, ob auf solche Weise die Einzie[hung vor]handener Überwege möglich ist.

Die Sorge um die Sicherheit verlangt also bei der Be[...]

ner Schranken größte Zurückhaltung walten zu lassen, l aber mit Rücksicht auf die dauernde Zunahme des genverkehrs in der Zukunft sogar zur Verbesserung der nen Sicherungsanlagen nötigen. Die Kraftwagenführer, die Strecken mit großer Geschwindigkeit zurücklegen können naturgemäß nicht diejenige Ortskunde besitzen, den Führern der Pferdefuhrwerke eigen sein muß. Je h das Kraftwesen ausdehnt, um so mehr Wert muß auf nwandfreie Kennzeichnung der Schienenüberwege — ltig ob sie durch Schranken abgeschlossen sind oder gelegt werden. Daß eine einwandfreie Kennzeichnung wege die Voraussetzung bildet, wenn eine Schranke an fentlichen Wege beseitigt werden soll, ist bereits oben t. Wenn aber Sarrazin die bessere Kennzeichnung der e lediglich dann anwenden will, wenn der Fortfall einer erreicht werden soll, so kann ich ihm hierin nicht . Der Kraftwagenführer muß eine nachdrückliche War- alten, wenn er sich einem Schienenüberwege nähert, tig, ob eine Schranke vorhanden ist oder nicht. Durch onales Übereinkommen vom 11. Oktober 1909 ist hier- große Automobilwarnungszeichen mit Gatterzeichen ein- Das ist gewiß ein sehr aufdringliches Zeichen. Unter en Umständen kann aber auch dies Zeichen übersehen Sarrazin macht — allerdings ohne Hinweis auf den genverkehr — verschiedene Vorschläge zur Verbesse- Warnungszeichen. Am beachtlichsten erscheint der g, durch „eine an beiden Seiten der Straße befindliche, d gestrichene Einfriedigung die Aufmerksamkeit des klenkers oder des Fußgängers zu erregen". Damit aber offenbar auf halbem Wege stehen. Zweifellos die beste, allerdings vielleicht auch kostspielige Art, ienenüberweg zu kennzeichnen in der Herstellung einer den Linie, die der Gefahrstrecke entlang, also parallel Benachse, verläuft. Es empfiehlt sich daher, an gefähr- llen neben der Anbringung der vorgeschriebenen Auto- n mit Gatterzeichen die Aufstellung von nicht nur g gestrichenen, sondern auch eigenartig geformten Ein- gen, und zwar nur auf der rechten Seite der auf den hin laufenden Fahrrichtung vorzuschreiben. Die Form gewählt werden, daß sie für andere Zwecke nicht nswert erscheint, etwa mit gebrochenem oder schräg f den Holm, wie die nebenstehenden Skizzen zeigen. Form ist beispielsweise für ähnliche Zwecke in Holland ren Kenntlichmachung der Eisenbahnvorsignale einge- Vgl. Eisenbahnwesen, die eisenbahntechnische Tagung 19, Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereins deutscher e S. 210.)

lm wäre etwa rot und weiß zu streichen. Die Behand- Felder unter dem Holm könnte sich sonstigen örtlichen Bedürfnissen anpassen. Muß die Straße aus anderen Gründen eine zusammenhängende Einfriedigung erhalten, so wären die einzelnen nach der beigegebenen Skizze geformten Geländerstücke dicht hintereinander aufzustellen. Ist eine dichte Einfriedigung nicht nötig, so wären zwischen den Einzelstücken Zwischenräume von etwa 22,5 m zu lassen, so daß der Abstand der Mitten je zweier 7,5 m langer Geländerstücke 30 m betrüge. Will man für den Kraftwagenverkehr eine Strecke von etwa 240 m durch eine solche Einfriedigung als Gefahrstrecke kennzeichnen, so gebrauchte man hierfür demnach 9 je 7,5 m lange Geländerstücke. Denn nur rechts von der auf den Gefahrpunkt hin laufenden Fahrrichtung brauchten und sollten die Geländerstücke aufgestellt werden. Nur wenn eine Gefahrstrecke zwischen 2 parallelen Bahnen verläuft, würde die charakterisierende Einfriedigung auf beiden Seiten der Straße erscheinen. Erhalten die einzelnen Stücke der Einfriedigung noch fortlaufende große Nummern — wobei man am Überweg mit der Numerierung zu beginnen hätte — bringt man dann vielleicht an dem dem Überweg am nächsten liegenden Geländerstück 1 noch eine etwa 60 cm große kreisrunde Scheibe, deren Kreisfläche senkrecht zur Straßenachse gerichtet ist, an, so bekommt an einer so gekennzeichneten Strecke der Wagenführer eine Warnung, nahezu so, als ob ein Polizeibeamter ihn durch Handbewegungen auf die Gefahrstelle hinweist. Wenn dann von einer solchen Strecke aus die Bahn nach beiden Seiten hin rechtzeitig weit genug übersehen werden kann, dann wird man bei eingleisigen Bahnen mit leichtem, nicht zu dichtem Verkehr und ohne Schnellzüge auch auf die Schranken verzichten können, wie bereits oben angegeben. In jedem einzelnen Fall müßten aber die Verkehrsverbände gehört und eine sorgfältige örtliche Prüfung vorgenommen werden, da ein einziger Unfall jahrelange Ersparnisse an Bewachungskosten weit überschreiten kann. Im allgemeinen wird auf die Schrankenbeseitigung an öffentlichen Verkehrswegen weniger Wert zu legen sein, als auf die Anwendung der hier vorgeschlagenen Warnungszeichen bei unübersichtlichen Schrankenüberwegen und vor schrankenlosen Übergängen.

etwa 7,5 m — Scheibe — 1 — etwa 7,5 m — Scheibe — 1 — Fahrrichtung

Vorschlag A. Vorschlag B.

Die Frachtberechnung bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg.

tschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B, § 6 (1) es: r achtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen wird e cht von mindestens 15 000 kg für jeden verwendeten n grunde gelegt. Wenn die Eisenbahn Wagen mit einem cht von weniger als 15 000 kg stellt, so wird der Fracht- n g nach den Sätzen der Hauptklassen mindestens das ht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt."

orübergehend gültige Bestimmung hat zur Folge gehabt, Verfrachter versuchen, beim Verladen von Gütern in on 10 000 kg möglichst auch Wagen mit einem Lade- on 10 000 kg zu erhalten, um dadurch an Fracht zu Wenn der Versender an sich auch nicht berechtigt ist, iges Verlangen zu stellen (G. W. V. § 20 (2), so kommt mmer vor, daß Wagen mit einem Ladegewicht von einem Verfrachter zugewiesen werden. Dieser hat nüber einem anderen Verfrachter, der die gleiche Menge zum gleichen Ziel befördert haben will, einen wesentlichen finanziellen Vorteil. Z. B. beträgt die Fracht bei einer Entfernung von 300 km nach Kl. C: 10 000 kg in einem 15-t-Wagen verladen 263 ℳ, 10 000 kg in einem 10-t-Wagen verladen 229 ℳ. Der eine Versender hat also an Fracht 34 ℳ gespart. Der Eisenbahn gehen 34 ℳ an Fracht verloren, obgleich sie bei beiden Wagen die gleiche Arbeit leistet. Anders ist es, wenn der Versender einen 15-t-Wagen benutzen wollte, von der Eisenbahn aber nur einen 10-t-Wagen erhält. Es wäre m. E. daher recht und billig, wenn die „vorübergehend gültige Bestimmung" im § 6 (1) wie folgt geändert würde:

„Wenn die Eisenbahn Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 000 kg stellt, trotzdem der Versender einen Wagen mit einem Ladegewicht von 15 000 kg verlangt hat, so wird der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zugrunde gelegt."

Ulrich, Hilfsbetriebsassistent, Waren (Meckl.).

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Finanzlage der Reichsbahn.** Einem Aufsatz des Reichsbahndirektors Dr. Kieschke über dieses Thema in der DAZ. entnehmen wir folgendes:

Das Geschäftsjahr 1925 der Reichsbahn umfaßt nach gesetzlicher Vorschrift den Zeitraum von 15 Monaten (1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925). Für diesen Zeitraum hat die Hauptverwaltung der Reichsbahn einen Voranschlag aufgestellt, in dem auf Grund der Erfahrungen früherer Jahre und unter Berücksichtigung der voraussichtlichen wirtschaftlichen Entwicklung die Einnahmen mit 5 548 000 000 ℳ angenommen worden sind. Bei der Veranschlagung der Ausgabenseite konnte die Hauptverwaltung nicht nur von den Bedürfnissen, die in dem Geschäftsjahr zu erwarten waren, ausgehen, sondern sie mußte die Ausgabenseite mit der Einnahmenseite abstimmen, weil die Reichsbahn-Gesellschaft bekanntlich bei ihrer Entstehung ohne Reserve in die Welt gesetzt war, und weil die Zeitverhältnisse es nicht gestatten, zu annehmbaren Bedingungen sich durch Hereinnahme fremder Kapitalien Mittel zu verschaffen. Denn nach ihrem von hervorragenden Sachverständigen der Wirtschaft und des Bankwesens bestätigten Urteil ist zurzeit weder auf dem inländischen noch auf dem ausländischen Markt die Möglichkeit gegeben, in dem Umfange, wie es für die Reichsbahn in Betracht käme, durch Verkauf von Vorzugsaktien oder durch Aufnahme von Anleihen Geld zu vertretbaren Bedingungen hereinzubekommen. Die Erfahrungen, die mit ausländischen Anleihen in der letzten Zeit von deutschen Kommunen und Gesellschaften gemacht worden sind, bestätigen gleichfalls die Richtigkeit dieses Urteils.

Die Reichsbahn konnte daher auf der Ausgabenseite nur den Betrag von 5 548 000 000 ℳ einsetzen, obwohl sie sich darüber klar war, daß diese Summe nur bei schärfster Drosselung insbesondere der sächlichen Ausgaben zur Befriedigung der dringendsten Betriebsausgaben ausreicht. Eine große Anzahl von Anforderungen der Reichsbahndirektionen mußte abgelehnt werden, und die vielfach notwendige Nachholung von Erneuerungen und Unterhaltungsarbeiten, die in den Jahren seit 1914 unterbleiben mußten, konnte in diesem Jahre noch kaum in Angriff genommen werden. Die Schwierigkeiten in der Bereitstellung von Mitteln für die sächlichen Ausgaben waren auch deshalb so groß, weil die Personalausgaben heute etwa 68 % der Gesamtbetriebsausgaben ausmachen, so daß für die Sachausgaben nur 32 % bleiben. Dieses Verhältnis zwischen Personal- und Sachausgaben ist durchaus ungünstig und auf die Dauer nicht erträglich. Auch der bisherige Abbau hat hierin noch nicht Wandel schaffen, sondern in erster Linie nur ein weiteres Ansteigen der Personalausgaben verhüten können, einmal, weil die Bezüge des einzelnen Beamten und Arbeiters im Laufe des Geschäftsjahres mehrfach gesteigert wurden, und sodann, weil die Reichsbahn noch nicht von den sehr erheblichen Lasten befreit ist, die sie als politische Lasten bezeichnet, weil sie der Meinung ist, daß diese Lasten nicht von der Reichsbahn, sondern vom Reich getragen werden müßten. Es handelt sich hier in erster Linie um die Pensionslasten, die einen Aufwand von ungefähr 400 Millionen erfordern gegen nur ungefähr 100 bis 120 Millionen im Jahre 1913.

In den Ziffern des Voranschlages stecken auf der Ausgabenseite außer den eigentlichen Betriebsausgaben auch die sogenannten Ausgaben der Vermögensrechnung, die Aufwendungen für den Schuldendienst, die Reparationslasten und die Rücklagen für den vom Gesetz vorgeschriebenen Ausgleichrücklagefonds. Diese Ausgleichrücklage ist der freien Verwendung der Reichsbahn entzogen und darf lediglich zur Deckung etwaiger Betriebsfehlbeträge und für die Sicherstellung des Dienstes der Reparationsschuldverschreibungen herangezogen werden. Er ist jährlich mit mindestens 2 % der Betriebseinnahmen zu bedenken.

Die Reparationslasten, die im Geschäftsjahr 1925 aufzubringen sind, setzen sich zusammen aus 200 Millionen Mark, die auf das erste Reparationsjahr (1. September 1924 bis 31. August 1925) entfallen, und aus den ersten 200 Millionen Mark des zweiten Reparationsjahres, die anteilsmäßig auf die Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1925 kommen und auch in diesem Zeitraum zahlbar sind. Für die Ausgleichrücklage sind im Geschäftsjahre 1925 111 Millionen vorgesehen.

Von dem Geschäftsjahre liegen nunmehr die Ergebnisse der ersten neun Monate vor; danach sind an Einnahmen 3 194 000 000 Mark eingegangen. Diese Ziffer entspricht den Erwartungen, und es kann angenommen werden, daß der an der veranschlagten Summe noch fehlende Betrag von 2 350 000 000 ℳ in den kommenden sechs Monaten erreicht wird. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß die Wirtschaft ungefähr in dem bisherigen Maße weiterläuft, und vor allem, daß das Wi[...] leben von empfindlichen Störungen verschont bleibt. [...] gaben sind in diesen neun Monaten 2 955 000 000 ℳ [...] worden. Diese Ziffer bleibt hinter dem Voranschl[...] zurück. Die Gesellschaft hat, anfangs aus Mangel an [...] Mitteln, sodann wegen der Unübersichtlichkeit der w[...] lichen Entwicklung die Ausgaben schärfer drosseln m[...] es im Voranschlag vorgesehen war. Ferner aber wird a[...] der Erfahrung früherer Jahre in den letzten sechs Mo[...] Geschäftsjahres eine verhältnismäßig höhere Ausgabe [...] als sie bei rechnungsmäßiger Umlage des vorgesehenen [...] ausgabebetrages auf die einzelnen Jahresabschnitte sich [...] würde. Für den Rest des Jahres werden noch [...] 2 570 000 000 ℳ auszugeben sein, einschließlich der [...] Zeit zu leistenden Reparationszahlungen von [...] 300 000 000 ℳ und des Anteils an der gesetzlichen A[...] rücklage. Die Mehrausgabe in der zweiten Hälfte des [...] jahres rührt daher, daß in diese Zeit die Hauptverkeh[...] fallen, die zwar große Einnahmen, aber auch starke [...] ausgaben bringen. In diese Zeit fällt ferner der Haupt[...] für die Bautätigkeit in Frage kommenden Monate.

Die Reichsbahn hofft sonach, im Geschäftsjahre 1925 [...] gaben mit den Einnahmen balancieren zu können. [...] erwartet, bei günstigem Verlauf vielleicht eine freie [...] an der es ihr bisher fehlt, bis zu einem Betrage [...] 25 Millionen sich schaffen zu können. Angesichts der [...] anerkannten Notwendigkeit, die Ortslohnzulagen ihrer [...] in gewissen Gebieten zu erhöhen, und bei der Wahrsc[...] keit, daß infolge der Steigerung der Mieten die Wohn[...] zuschüsse der Beamten erhöht werden, wird diese E[...] sich nicht erfüllen.

— **Landeseisenbahnrat Hannover.** Am 16. Septem[...] mittags 11 Uhr, findet in Münster (Westf.) im Landtag[...] saal des Landeshauses, Warendorfstr. 25 die 6. Sitzung [...] deseisenbahnrats Hannover statt. Auf der Tagesordnu[...] u. a. Mitteilungen über Änderungen des Personen-, Ge[...] Expreßguttarifs, sowie des Güter- und Tierverkehr[...] Fahrplansachen.

— **Die Lohnforderungen der Eisenbahner.** Die Verha[...] am 27. v. Mts. vor dem Schiedsgericht im Arbeitsmi[...] unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters a. D. Dr. Zi[...] gescheitert, indem die Arbeitnehmer vor der entscheid[...] stimmung die Verhandlung verließen. Um die Reichsba[...] nicht unter der entstandenen Verzögerung des Streites [...] lassen, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, wie [...] teilt, von sich aus zum 1. September d. Js. alle die [...] nahmen zugunsten ihrer Arbeiter angeordnet, die sie in[...] dessen, was der Betrieb finanziell tragen kann, durch[...] sich bei den Verhandlungen bereit erklärt hatte. So t[...] 1. September dieses Jahres in einer großen Zahl von [...] Wirtschaftsgebieten für die Reichsbahnarbeiter zum Te[...] unwesentliche Lohnerhöhungen ein, wie in Berlin, Ha[...] burg, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Zwickau, München, [...] Augsburg, Würzburg, Groß-Frankfurt a. Main, Hanno[...] men, Wesermündung, Köln, Ludwigshafen, Mannheim, [...] berg, Baden usw. Für die im Betrieb und Verkehr besc[...] Arbeiter wird die Schichtzulage erhöht, die Lohnbezüge [...] Berufsklassen, wie Mechaniker usw., werden verbesser[...] wird die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft voraussichtl[...] am 1. Oktober dieses Jahres die Rangierzulagen für die [...] gierdienst beschäftigten Arbeiter und Beamten wesent[...] bessern. Die ab 1. September dieses Jahres fälligen Me[...] sollen den Arbeitern beim ersten Zahlungstermin gezahlt [...] um sie möglichst bald in den Genuß der ihnen zugedach[...] besserung zu bringen und um jeden Zweifel daran zu be[...] daß der Ablauf des Streites selbst an der Bereitwillig[...] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ihre Zusagen ein[...] nichts ändert.

— **Eisenbahn nach der Nordseeinsel Sylt.** Der zwisc[...] büll und Nösse auf der Insel Sylt in Angriff genomme[...] bau hat in den letzten Monaten erhebliche Fortschritte [...] Von beiden Seiten wird an den Dammschüttungen und B[...] gungen gearbeitet. Man hat sich in den letzten Mon[...] über 2 km genähert. In 2—3 Jahren hofft man den [...] Bäderverkehr nach Westerland a. Sylt aufnehmen zu kön[...]

— **Fahrplanwechsel der Reichsbahn.** Der Fahrplan [...] Winterabschnitt tritt am 4. Oktober in Kraft. Die [...] die im gegenwärtigen Fahrplan eine Verkehrszeit [...] 30. September vorgesehen ist, werden bis zum 3. O[...] beibehalten.

— **Eröffnung der Zentral-Dienstanfänger-Schule** i[...] Am 25. August d. Js. ist die Zentral-Dienstanfänger-S[...] Hanau als erste derartige Einrichtung im Bereich de[...]

Gegenwart von Vertretern der zum Gruppenbezirk (Main) gehörenden Reichsbahndirektionsbezirke (Main), Cassel, Mainz eröffnet worden.

…r Schule sollen die Dienstanfänger des Betriebs- und …enstes mit den Eingangsstellen in die Gruppen I—V, …bildung bisher bei den Dienststellen erfolgte, gemein… …richtet werden. Im einzelnen kommen für die dort …e Ausbildung folgende Beamtenkategorien in Frage: …affner, Schaffner bei Güterzügen, Rangierer, Weichen… …triebsassistenten und Eisenbahnassistenten. Die An… …ser Gruppen werden künftig am Ende ihrer Ausbil… …u Unterrichtskursen zusammengezogen. Deren Dauer … die Stationsschaffner, Schaffner bei Güterzügen und …je 2, für die Weichenwärter 3 und für die Betriebs… … und Eisenbahnassistenten je 6 Wochen. Bei dieser …e Ausbildung hat die Hauptverwaltung eine Abkürzung …dungszeit für diejenigen Dienstanfänger zugelassen, …ursus in der Zentralschule mitmachen. Die Abkür… …gt bei den Stationsschaffnern und Schaffnern bei Gü… … ½, bei den Rangierern und Weichenwärtern je 1 und …triebsassistenten und Eisenbahnassistenten je 2 Mo… … Ende des Kursus wird sich die Schulleitung darüber …, ob die Schüler den Kursus mit Erfolg besucht … hierüber aufgenommene Bescheinigung wird zu den …ten genommen und bildet eine wesentliche Grundlage …eitere Fortkommen der Beamten im allgemeinen und … die vorgeschriebenen formlosen und förmlichen Prü…

…ese schulmäßige Ausbildung hofft man, die Mängel, …slang bei der Ausbildung auf den Dienststellen zeig… …eitigen, insbesondere aber die Schüler besser in den …Dienstvorschriften einzuführen, damit sie ihre Not… …e und die Zusammenhänge des gesamten Eisenbahn… …kennen.

…ralschule ist in Gebäulichkeiten des früheren Eisen… …ents 3 eingerichtet. Das sogenannte Wirtschaftsge… …ält im Erdgeschoß neben der Küche und Wohnung …enwirts den Speisesaal und den Tagesraum für die … ersten Stock 4 geräumige und helle Schulsäle nebst … für die Personen-, Gepäck- und Güterabfertigung …rstellwerk befindet sich im Erdgeschoß — und die …n Büroräume. Ein Stockwerk eines Mannschafts… …t ausgebaut und bietet in 8 Zimmern bequeme Unter… …18 Schüler. Neuzeitliche Waschräume ergänzen die …. Die Schüler erhalten nämlich freie Unterkunft …egung, dafür stehen ihnen Tagegelder nicht zu.

…e hat mit einem sechswöchigen Kursus für die Dienst… …es Betriebs- und Eisenbahnassistentendienstes aus …bahndirektionsbezirk Frankfurt (Main) begonnen. …ndigung des Kursus sollen die vorhandenen Dienst… …s den Direktionen des Gruppenbezirks und gegebe… …h aus anderen Nachbarbezirken zu Kursen zusammen… …rden.

…Eröffnungsfeier begrüßte zunächst der Vizepräsident …bahndirektion Frankfurt (Main) in Vertretung des …Augenblick unvorhergesehen verhinderten Präsiden… …chienenen und dankte allen, die an der Vollendung … mitgewirkt haben. Der Unterrichtsdezernent gab …einem Vortrage einen Überblick über die Zwecke und …entralschule. Nach ihm überbrachte der Oberbürger… … Stadt Hanau die herzlichsten Glückwünsche der … den Eröffnungsakt schloß sich eine gemeinsame Be… …der ganzen Anlage, die in allen ihren Teilen den …ll der Erschienenen fand.

…verbot in den Zügen. Die in der Nachkriegszeit ein… …e nordnung machte es vor einigen Jahren nötig, gegen …tter des Rauchverbotes in den Eisenbahnwagen mit …zugehen. In der Erwartung, daß durch die Bußen … geschaffen und das Publikum dem Verbote wieder …enken würde, war die Anordnung zunächst als eine …ende gedacht. Die daran geknüpften Erwartungen …h nicht erfüllt zu haben. Die Strafbestimmung für …ten des Rauchverbots ist dem jüngst erschienenen …onentarif einverleibt und damit eine dauernde ge… …e Zugbegleitbeamten haben daneben Anweisung er… …Befolgung des Rauchverbots streng zu überwachen …rhandelnde zur Zahlung der verwirkten Buße von …ort heranzuziehen. Nur bei unabsichtlicher Über… …Verbots soll billige Rücksicht genommen werden.

…hlands Kohlenproduktion. Nach der amtlichen Sta… …n im Juli im Deutschen Reich 11,24 (Juni 9,89) Mill. t … 11,65 (10,39) Mill. t Braunkohlen gefördert. An …n 2,17 (2,17) Mill. t erzeugt, ferner 0,42 (0,36) Mill. t … — und 2,93 (2,56) Mill. t Braunkohlenbriketts hergestellt. Die Produktion seit Anfang dieses Jahres stellt sich gegen die gleiche Zeit des Vorjahres wie folgt (in Mill. t):

	1925	1924
Steinkohlen	75,80	62,77
Braunkohlen	78,96	68,00
Koks	16,16	12,45
Steinkohlenbriketts	2,81	1,86
Braunkohlenbriketts	19,14	15,87

Bei sämtlichen Ziffern ist der jetzige Gebietsumfang des Deutschen Reiches ohne das Saargebiet berücksichtigt.

— Winke für Amerikareisende. Ein Beamter des staatlichen Eisenbahnamts für Britisch Indien hat vor einiger Zeit eine Belehrungsreise durch Nordamerika gemacht; er veröffentlicht nunmehr in der bekannten amerikanischen Zeitschrift Railway Age einige seiner Erfahrungen als Winke für Eisenbahnfachleute, die nach ihnen die Vereinigten Staaten zu Studienzwecken bereisen, und da zurzeit in Deutschland eine weit verbreitete Neigung besteht, dies zu tun, nachdem zahlreiche hervorragende Fachleute aller technischen Richtungen in der letzten Zeit Amerika zum gleichen Zwecke bereits besucht haben, seien hier einige dieser Winke mitgeteilt. Vielleicht, daß sie dem einen oder dem anderen bei einer bevorstehenden Amerikareise nützlich sein können.

Railway Age leitet den Aufsatz des indischen Eisenbahnbeamten mit der Bemerkung ein, daß die zahlreichen Fachleute, die alljährlich Amerika besuchen, dort hochwillkommen sind. Das Land, das sie bereisen wollen, ist jedoch ungeheuer groß, und ihre Zeit ist sehr beschränkt, und die Reise kann infolgedessen nur Erfolg haben, wenn sie sorgfältig vorbereitet ist. Deshalb veröffentlicht Railway Age die nachstehenden Winke, um zukünftige Amerikareisende auf das hinzuweisen, was sie vor Antritt ihrer Reise zu beachten haben.

Jeder höhere Eisenbahnbeamte außerhalb der Vereinigten Staaten, sagt der indische Gewährsmann, sollte einmal in seinem Leben Amerika besuchen; man hat dort immer Geld zur Durchführung neuer Gedanken, und so wird jeder dort etwas sehen, was ihn fesselt und ihm nützt für sein eigenes Arbeitsgebiet. Abgesehen von Reisebüchern, Führern u. dgl. sollte jeder, der Amerika bereisen will, das neueste Schrifttum des von ihm bearbeiteten Teils der Technik genau kennen. Eine solche Kenntnis wird sowohl ihm wie denen, die ihn in Amerika führen, viel Zeit ersparen. Empfehlungen an Amerikaner sind von großem Wert. Sie erleichtern die Wege, und die Amerikaner sind, wenn man mit guten Empfehlungen zu ihnen kommt, sehr gastfrei. Fehlt es an solchen Empfehlungen, so kann der Reisende aus Eisenbahnkreisen nichts besseres tun, als sich an Railway Age wenden; er wird dort sicher willkommen geheißen, es wird ihm mancher nützliche Wink für seinen Reiseweg gegeben. Einer der Angehörigen der Schriftleitung wird sicher über sein besonderes Fachgebiet unterrichtet sein, und da Railway Age an zahlreichen Orten Vertreter hat, kann ihm auch angegeben werden, wo er außerhalb New York, des Sitzes der Schriftleitung, das findet, was er sucht.

Sehr wichtig ist es auch, sich schon vor der Ankunft in Amerika sein Quartier zu bestellen; die großen Gasthäuser stehen mit Thos. Cook & Son in Verbindung, und man kann durch diese Unternehmung schon von Europa aus Bestellungen ergehen lassen. Cook versorgt den Reisenden auch mit Geld während seines Aufenthalts in Amerika und gibt ihm manche nützliche Winke, wie er sich verhalten und was er nicht tun soll.

Man reist in Amerika im allgemeinen nur mit einer kleinen Handtasche — suit case —; alles andere wird als Gepäck aufgegeben. Die Fahrt im amerikanischen Gepäckwagen kann aber nur ein amerikanischer Koffer vertragen. Der indische Eisenbahnbeamte, dessen Erfahrungen hier wiedergegeben sind, kam mit einem Rohrplattenkoffer in Amerika an, der aber nur die erste Fahrt aushielt; dann mußte er durch einen einheimischen Koffer ersetzt werden. Bei Auswahl der Bekleidung ist zu beachten, daß im Winter alle Häuser und Eisenbahnwagen gut beheizt sind, daß man also keine warmen Kleider, wohl aber einen warmen Mantel braucht.

Das große Gepäck wird bei der Ankunft von einer Expreß-Gesellschaft übernommen und binnen kurzem im Gasthof abgeliefert. Der Reisende behält nur das bei sich, was er bequem in der Hand tragen kann. Die Expreß-Gesellschaften arbeiten ausgezeichnet. Sie holen das Gepäck im Hause ab, befördern es zur Bahn und liefern es am anderen Ende der Reise wieder an jeder gewünschten Stelle ab. Die Preise hierfür sind durchaus angemessen. Wenn man sein Gepäck einige Stunden vor der Abfahrt von der Expreß-Gesellschaft abholen läßt, wird man es am Ziel bei der eigenen Ankunft meist bereits vorfinden. Man kann zwar sein Gepäck selbst der Eisenbahn übergeben, man vermeidet aber durch die Inanspruchnahme der Expreß-Gesellschaft viel Mühe.

Sich in den amerikanischen Städten zurechtzufinden, ist wegen ihres meist regelmäßigen Grundrisses und wegen der

Nummern der Straßen nicht schwer; eine Karte tut dabei natürlich gute Dienste.

Die Untergrundbahnen von New York wirken auf den Fremden zunächst verwirrend, namentlich weil es an Inschriften und Tafeln fehlt, die den Fahrgast zurechtweisen. Es ist schwer zu erkennen, wohin ein Zug fährt, und ob er unterwegs alle Haltestellen bedient oder gewisse von ihnen überspringt. Die Verkehrsregelung auf den Straßen ist ausgezeichnet; der lebhaft flutende Verkehr ist aber auch nur bei straffer Leitung zu bewältigen, und es kann nur empfohlen werden, dem allgemeinen Beispiel zu folgen und sich nach den Anweisungen der Verkehrspolizei zu richten. Um einen Überblick in einer fremden Stadt zu erhalten, wird die Beteiligung an den Rundfahrten unter sachkundiger Führung angeraten, die an den meisten bedeutenderen Orten veranstaltet werden.

Zum Schluß empfiehlt unsere Quelle noch, mit Kritik zurückhaltend zu sein, da der Amerikaner in dieser Beziehung empfindlich zu sein scheint. Wenn er lacht, lacht er gewöhnlich mit seinem Besuch, er lacht ihn aber nicht aus; in dieser Beziehung darf also der Fremde nicht empfindlich sein. Man muß in Amerika stets bedenken, daß alle sich für gleichstehend betrachten und nicht zu zurückhaltend sein. Die Kenntnis des amerikanischen Englisch, das vom englischen Englisch zuweilen abweicht, ist auch von großer Bedeutung für den Erfolg einer Reise in Amerika.

— **Abbau der Hotelpreise.** Der Verein Berliner Hotels und verwandter Gewerbe hat nach dem Dt. Verk.-Bl. durch Rundschreiben seine Mitglieder aufgefordert, die Logispreise um 8½ % herabzusetzen. Der Vorstand sagt, daß die Ersparnis, die durch den Fortfall der Reichsbeherbergungssteuer eintritt, restlos dem Gast zugute kommen muß. Ebenso ist die Weinsteuer herabgesetzt worden, sie beträgt jetzt für Stillweine 15 % und für Schaumweine 22½ %. Der Vorstand des Vereins hat daher eine Änderung der Weinkarten gefordert. Der Sächsische Hotelbesitzerverband, der Verband ostpreußischer Hotelbetriebe usw. haben die gleichen Maßnahmen getroffen wie der Verein Berliner Hotels.

— **Zwei Millionen Besucher der Deutschen Verkehrsausstellung.** Am Freitag gegen Mittag hat, wie uns aus München gemeldet wird, der zweimillionste Besucher die Deutsche Verkehrsausstellung betreten. Es war Frau Margarete Schrey aus Dresden, die erst tags zuvor in München angekommen war. Sie erhielt den vom Pelzmodehaus Schwabe, München, gestifteten kostbaren Pelzmantel im Werte von 600 *M.*

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt worden: Die Reichsbahnoberräte Grospietsch in Mainz als Mitglied zur Reichsbahndirektion Frankfurt (Main), Schroeder in Münster (Westf.) als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Köln, Kreck in Frankfurt (Main) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Mainz, Schweth in Trier als Mitglied zur Reichsbahndirektion Essen, Schaepe in Breslau als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln und Söffing in Oppeln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), die Reichsbahnräte Wilhelm Schumacher in Weimar als Vorstand zum Verkehrsamt Duisburg, Fleck in Köln als Mitglied zur Reichsbahndirektion Münster (Westf.), Spangenberg in Hameln als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Dr. Nonweiler in Elberfeld als Mitglied (auftrw.) zur Reichsbahndirektion Erfurt, Stange in Königsberg (Pr.) als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel, Seel in Lingen als Vorstand zum Werkstättenamt 2 Breslau, Heinrich Körner in Breslau als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Lingen, Hecker in Schwerte als Werkdirektor zum Ausbesserungswerk Oldenburg, Rosenfeldt in Oldenburg nach Glückstadt und Lüttich in Schwerin (Meckl.) nach Sebaldsbrück als Leiter einer Abteilung bei den dortigen Ausbesserungswerken, Ackermann in Frankfurt (Main) zur Reichsbahndirektion Essen, Dr.-Ing. Landwehr in Hamm (Westf.) zur Reichsbahndirektion Erfurt und Reuschle in Erfurt zur Reichsbahndirektion Mainz.

Der Reichsbahnamtmann Ferber in Kirchseeon ist in den Ruhestand getreten.

Gestorben sind: die Reichsbahnoberamtmänner Meiling, Hirschfeld, Rischke, Dieterle und Kayser bei der Hauptverwaltung in Berlin.

Österreich.

— **Erdrutsch auf der Westbahn.** In der Strecke Amstetten-Selztal wurde am 27. August zwischen den Bahnhöfen Weißenbach-St. Gallen und Groß-Reifling der Bahnkörper infolge einer Erdrutschung verlegt. Die an diesem Tage verkehrenden Schnellzüge 35 und 36 Wien-Innsbruck wurden über Linz-Salzburg umgeleitet.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.**

		April
Betriebsleistung . . .	1000 Zugkilometer	3 381
Verkehrsleistung 1000 Nutzlasttonnenkilometer		
a) der personenführenden Züge		40 956
b) der Güterzüge		292 555
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) . .	1000 S.	35 771
Davon		
Personen- und Gepäckverkehr . . .	1000 S.	12 817
Güterverkehr	1000 S.	22 954

— **Großhandelsindex.** Die Indexzahlen lauten für J[illegible] wie folgt: Gesamtindex 19 685, Nahrungsmittel 18 832, [illegible]striestoffe 21 595. Der Großhandelsindex hat somit v[illegible] auf Juli einen Rückgang um rund 3 % erfahren, der hau[illegible]lich auf eine Preisermäßigung in der Gruppe der Na[illegible]mittel zurückzuführen ist. Die Senkung des Index d[illegible] Gruppe beträgt 5,9 %. Im Gegensatz hierzu hat sich de[illegible] der Industriegruppe um 2 % erhöht. Die Preisbe[illegible] machte sich besonders bei Baumwolle, Wolle und Le[illegible] merkbar.

Niederlande.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahne[illegible]** weiter zurück, sie betrugen im ersten Halbjahr 1925 74 2[illegible] gegen 80 211 367 fl. in den ersten sechs Monaten 1914 oder [illegible] auf ein Kilometer 112,79 fl. gegen 120,78 fl.

— **Die Holland-Südafrika-Linie,** die Ende vorigen Ja[illegible] Kapital um 90 % herabsetzen mußte, bleibt für 1924 oh[illegible] dende. — Die Königl. Paketfahrt-Ges., deren Schiffe nach[illegible] fahren, verteilt 10 % Dividende.

— **Die Groninger Nebenbahn-Ges.** (Groninger Locaal S[illegible] Maatsch.), deren Linien von der Staatseisenbahn-Betriebs[illegible]schaft verwaltet werden, verteilt für 1924 auf die Ante[illegible]werd-Roodeschool 5½ % und auf die der Strecke Winsu[illegible]kamp 2 % Dividende.

Übrige europäische Länder

— **Starker Rückgang des internationalen Reiseverk[illegible] Dänemark.** Das starke Steigen der dänischen Valuta u[illegible] in den letzten Wochen verfehlte nicht seine Wirkung [illegible] ausländischen Reiseverkehr. In Dänemark hatte man in [illegible] Jahre mit einem starken Besuch aus Deutschland ge[illegible] Anfangs fuhren auch viele Deutsche nach Kopenhagen [illegible] dänischen Seebädern. Infolge des Steigens der dänischen K[illegible] wurden jedoch bereits Mitte Juli die Preise für Deutsche [illegible] hoch, daß, dänischen Zeitungen zufolge, eine Massenflu[illegible] setzte, von der namentlich Fanö, Bornholm und die S[illegible] am Sunde betroffen wurden. Während der regelmäßig z[illegible] der deutschen Ostseeküste und Kopenhagen verk[illegible] Dampfer „Kronprinzessin Cecilie" im Anfang der Sai[illegible] jeder Fahrt 300 Reisende nach Kopenhagen brachte, s[illegible] Zahl im August auf 50. Die ausländischen Gäste, nam[illegible] Deutsche und Schweden fuhren nicht nur ab, sondern et[illegible] der Vorausbestellungen sollen annuliert worden sein. [illegible] such der Hotels und Pensionate ist seit Anfang August [illegible] der hohen Preise um 35 % geringer als im Vorjahr. W[illegible] Dänemark den früheren Reiseverkehr wiedergewinnen w[illegible] es nicht nur die Preise erheblich, entsprechend dem gest[illegible] Goldwert der Krone, herabsetzen, sondern vor alle[illegible] erleichterungen einführen müssen. Einer Abschaffu[illegible] Visums gegenüber Deutschland würde nicht nur den Re[illegible]kehr erleichtern, sondern auch Deutschland im Wege der [illegible]seitigkeit zur gleichen Maßnahme veranlassen, was [illegible] dänischen Geschäftswelt bei den regen Handelsbeziehun[illegible] Deutschland sicher lebhaft begrüßt werden würde.

— **Motorwagen auf der dänischen Staatsbahn.** Die sei[illegible] dänischen Staatsbahn in Bestellung gegebenen Motorwag[illegible] den in diesen Wochen geliefert und werden entgegen de[illegible] Plänen nicht im Kopenhagener Bezirk (Nörrebro-He[illegible] sondern auf der Linie Aarhus-Riis-Skov von Mitte Septe[illegible] verkehren.

— **Eröffnung der Linie Forsmo-Hoting** (Nordschweden[illegible] im Jahre 1917 vom schwedischen Reichstag beschlosse[illegible] bindungsbahn zwischen der nördlichen Stammbahn und [illegible] landsbahn, die die schwedische Provinz Angermanland [illegible] schneidet, nämlich die Linie Forsno-Hoting (133 km) [illegible] Oktober dem Betrieb übergeben werden. Der Bau wu[illegible] begonnen. Die Kosten belaufen sich auf etwa 16 Mill. [illegible] Bahn läuft zunächst parallel dem Angermanfluß bis Taraö[illegible]

rdwestlicher Richtung über Fjällsjö nach Bodum und . Tasjöflusses nach Hoting an der Inlandsbahn. Die r fährt landschaftlich besonders reizvolle Punkte, die lebhaft von Touristen besucht waren. An Brücken- die über den Åkvisslefall (131 m Länge) und die ian zu erwähnen (120 m Länge).

ahnbau in Nordschweden. Während Süd- und Mittel- isreichend mit Eisenbahnen versehen sind, bei denen aftlichkeit vieler bereits in Frage gestellt ist, fehlt chweden mit seinen ungeheuren Entfernungen noch n für die Erschließung weiter Gebiete wichtigen Nebenlinien. Ihr Bau ist zwar im Augenblick nicht l vielmehr erst die Entwicklung einer Industrie und der reichen Bodenschätze dieses Teiles von Schwe- chen. Die wichtigste Bahn ist neben der Stamm- e-Boden-Haparanda und der Lapplandsbahn Luleå- parallel der Stammlinie und der norwegisch-schwe- nze laufende Inlandsbahn. Nördlich der Querlinie orlien-Drontheim ist sie bereits bis Storuman in Be- ch der Lapplandsbahn ist sie von Kiruna-Porjus er- fehlt also noch das Teilstück Storuman-Sor- mokk-Porjus. Hiervon sind die Strecken rsele und Jokmokk-Porjus in Bau, mit dem etwa rzeit beschäftigt sind. 1927 hofft man die beiden eröffnen. Wenn das denn noch fehlende Zwischen- -Jokmokk fertiggestellt wird, steht noch dahin. In handelt es sich dann nur noch um eine Entfernung Mittel für diese Linie sind bisher nicht bewilligt. ihrung dieses fehlenden Stückes hängt noch von der ng der jetzt zwischen Jörn und Arvidsjaur ndlichen späteren Verbindungsbahn zwischen In- nd Stammlinie Bräcke-Boden.

d noch zwei weitere Verbindungsbahnen, von denen orsmo-Hoting noch in diesem Herbst dem Be- eben werden soll, während die andere Linie, -Stensele, etwa 1930 vollendet sein soll. An orsmo-Hoting sind hauptsächlich nur noch Bahn- , während die Strecke selbst ziemlich fertig ist. nien arbeiten etwa 700 Mann. Insgesamt sind etwa it dem Bahnbau in Nordschweden beschäftigt.

Bau weiterer Linien in Nordschweden betrifft, so Reichstagsbeschluß von 1921 nähere Untersuchungen au der 109 km langen Strecke Övertorneå- ranstaltet worden, Gebiet des Kalip- und Torne- handelt sich hier um die Erschließung neuer Erz- wappawara, Mertainen usw., die nach Ansicht der Staatsbahn an die Lapplandsbahn in Kiruna An- n sollen. Umwirtschaftlich wäre es dagegen nach e schwedischen Staatsbahnverwaltung hier etwa eine n zur Lapplandbahn zu bauen. Von der Stammlinie tenlinie nach Nederkalix geplant und ihre ung längs der Küste bis Haparanda in Aus- nen. In diesem Falle würde man die vom Ver- nkt unglücklich gewählte Linie Morjärv- tillegen und abbauen.

urchgang durch die Sowjet-Union. Die Iswestija . Januar und Nr. 134 vom 16. Juni d. Js. veröffent- erordnungen des Rates der Volkskommissare der vom 8. Januar d. Js. und des Rates für Arbeit und vom 15. April d. Js. über den Warentransit durch er Sowjet-Union.

erordnung sieht den zoll- und abgabefreien Durch- lischer Waren aus den mit der Sowjet-Union in hungen stehenden Staaten vor.

Verordnung legt die Verkehrswege für den Durch- ren fest, die aus den mit der Sowjet-Union in Ver- ngen stehenden Staaten kommen.

ue tschechoslowakische Elbe-Moldau-Umschlagtarif. September tritt für die Beförderung von Gütern Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen, Magdeburg einerseits und den in der Tschecho- genen Umschlagplätzen auf der Elbe und der Moldau neuer Tarif in Kraft. Dieser Tarif unterscheidet bisher in Geltung gewesenen hauptsächlich da- als neue Abschnitte einen Entfernungszeiger mit schen Angaben nach den einzelnen Umschlagplätzen estimmungen und Frachtsätze für die Beförderung n als Eilgut zu Wasser nach Magdeburg und zurück enthält. An der bisherigen tarifarischen ung der im tschechischen Sprachgebiet ge- chlagplätze (Holleschowitz, Karolinental und Mel- uch im neuen Tarif festgehalten. Durch diese Maß- nach wie vor die Beförderung über die im deutschen gelegenen Umschlagplätze (Aussig, Laube, Rosa- iesen und Tetschen) teurer sein als über die tsche- chischen. Wie die deutschen Interessenten in der Tschechoslowakei annehmen, kann der Zweck einer solchen Tarifpolitik nur der sein, den Verkehr von den deutschen Umschlagplätzen in Böhmen nach den tschechischen abzulenken und die Bedeutung der letzteren auf Kosten der deutschen zu heben.

— **Verkehrsagentur in Prag.** Die dem Tschechoslowakisch-deutschen Verkehrsverbande in Prag angegliederte Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Tschechoslowakei hat ab 1. September 1925 ihre Geschäftsstelle nach Prag II, Lützowova 40, verlegt.

— **Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1924 und 1925 bis einschl. Juli:**

		1924	1925	+ od. —
Betriebslänge	km	2 942	2 942	
Transportmengen:				
Personenverkehr	Anzahl	54 735 387	56 721 489	+ 1 986 102
Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr	Tonnen	9 191 945	9 359 176	+ 167 231
Transporteinnahmen:				
Personenverkehr	Fr.	75 503 940	78 086 778	+ 2 582 838
Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr	Fr.	139 929 244	122 158 255	—17 770 989
Total der Transporteinnahmen	Fr.	215 433 184	200 245 033	—15 188 151
Ertrag pro km	Fr.	73 227	68 064	— 5 163
Verschiedene Einnahmen	Fr.	12 977 054	13 207 772	+ 230 718
Total der Betriebseinnahmen:				
im ganzen	Fr.	228 410 238	213 452 805	—14 957 433
pro km	Fr.	77 638	72 553	— 5 085
Betriebsausgaben:				
im ganzen	Fr.	152 701 872	151 798 609	— 903 263
pro km	Fr.	51 904	51 597	— 307
Überschuß der Betriebseinnahmen	Fr.	75 708 366	61 654 196	—14 054 170

— **Widerspruch gegen Tariferhöhungen in Frankreich.** Vor der französischen See- und Hafen-Handelskammer suchte der Vorsitzende des Eisenbahnrats die in der letzten Zeit vorgenommenen Erhöhungen der Eisenbahntarife mit dem Hinweis darauf zu begründen, daß die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen miteinander ins Gleichgewicht gebracht werden müßten. Im Gegensatz zu seinen Darlegungen nahm aber die Handelskammer eine Entschließung an, in der die Regierung aufgefordert wird, dieses Ziel lieber dadurch zu erstreben, daß die Preise für Dauerkarten, die Fahrpreise im Vorortverkehr und die Sätze für die Beförderung von Postpaketen erhöht würden.

— **Eisenbahn mit Binnenschiffahrt in Frankreich.** Die französische Binnenschiffahrt beklagt sich bitter darüber, daß die Eisenbahntarife zu niedrig seien und dem Wasserweg den Wettbewerb erschweren. Die Eisenbahnen weisen demgegenüber darauf hin, daß die Wasserstraßen kein Anlagekapital zu verzinsen haben, also eigentlich noch viel billiger sein könnten. Ein die Belange der Binnenschiffahrt vertretendes Blatt glaubt ein sicheres Mittel gefunden zu haben, um die Fehlbeträge der französischen Eisenbahnen zu beseitigen: man lenke möglichst viel Verkehr auf die Wasserstraßen ab; in demselben Maße, wie die Eisenbahnen von Sendungen befreit werden, die sie mit Verlust befördern, werden ihre Fehlbeträge abnehmen. — Die französische Binnenschiffahrt verfolgt mit großer Besorgnis die Tarifpolitik des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, das augenblicklich mit der Herabsetzung der Kohlenfrachten umgeht; sie befürchtet, daß diese Maßnahme nach und nach auch auf den Wein, auf Getreide, Steine, Hüttenerzeugnisse usw. ausgedehnt werden könnte, und weist darauf hin, daß der Vorteil, der gewissen Kreisen dabei entsteht, dadurch wieder zunichte gemacht wird, daß der Steuerzahler dann für die Fehlbeträge der Eisenbahnen aufkommen muß.

— **Der Internationale Eisenbahnverband.** Nr. 9 der Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes enthält u. a. die Fortsetzung des Berichts der Schweizerischen Bundesbahnen über die Frage der Einführung und des Betriebes der durchgehenden Güterzugbremse, ferner Mitteilungen über die 10. Sitzung des Internationalen Eisenbahnkongresses sowie einen Aufsatz über die Österreichischen Bundesbahnen.

— **Entschädigungen, Löhne und Gehälter bei der Paris, Lyon und Mittelmeerbahn.** Auf eine Anfrage in der Kammer, welche Beträge bei der Mittelmeerbahn als Entschädigung für beraubte und beschädigte Güter, sowie für unfallbeschädigte Reisende und Bedienstete, endlich an Gehältern für höhere Beamte gezahlt werden, hat der Minister, gestützt auf eine Mitteilung der Eisenbahngesellschaft, die folgenden Zahlen angegeben: Entschädigung für beraubte Gütersendungen 9,5 Millionen Franken, für

beschädigte Güter 21,7 Millionen Franken, Unfallentschädigungen 6,7 Millionen Franken. Unter der letzteren Zahl sind die Gehälter nicht enthalten, die an verunglückte Beamte gezahlt werden.

Bezüglich der Einkommen der höheren Beamten hat die Mittelmeereisenbahn sich nicht damit begnügt, die gestellte Frage zu beantworten, sondern die Gehälter der höheren Beamten und deren Zahl ihren Gesamtausgaben an Gehältern und Löhnen und der Gesamtzahl der von ihr beschäftigten Arbeitskräfte gegenübergestellt, sowie dabei die Verhältnisse am Jahreswechsel 1913/14 mit denjenigen des Jahreswechsels 1924/25 verglichen. Danach gab es am 1. Januar 1925 bei der Mittelmeerbahn 255, am 1. Januar 1914 nur 200 höhere Beamte; die Gesamtzahl der Personen in ihrem Dienst betrug zu den beiden Zeitpunkten 90 000 und 117 000. Die höheren Beamten bezogen an Gehalt und Zulagen am 1. Januar 1924 drei Millionen Franken, während sie 11 Jahre vorher zwei Millionen bezogen hatten. Die gesamten persönlichen Ausgaben beliefen sich 1925 auf 964 Millionen gegen 180 Millionen im Jahre 1913. Die Zahl der höheren Beamten hat demnach um 27 %, ihre Bezüge haben um 200 % zugenommen; bei der Gesamtzahl betrugen die entsprechenden Zahlen 30 und 435 %. Bei Würdigung der Aufwendungen, die für persönliche Zwecke gemacht worden sind, darf man natürlich den Verfall der französischen Währung nicht außer acht lassen.

— **Der achtstündige Arbeitstag und der Alkohol.** Die Verteidigung des achtstündigen Arbeitstags spielt in Frankreich und besonders bei den französischen Eisenbahnen eine große Rolle und wird wohl dort noch wichtiger genommen als in den anderen Ländern, in denen eine Arbeitszeit von acht Stunden als Regel, allerdings nicht ohne Ausnahme, gilt. In einem Vortrag vor der Medizinischen Akademie ist auf eine eigenartige Folge der gegen früher verkürzten Arbeitszeit hingewiesen worden. Man hat nämlich festgestellt, daß der Verbrauch von Alkohol, der 1914 1 413 000 hl betragen hatte, bis 1918 zwar auf 584 000 hl zurückgegangen war, dann aber bis 1923 wieder auf 1 016 000 hl gestiegen war und 1924 immer noch 968 000 hl betragen hatte. Der Vortragende sah den Grund dieser Erscheinung in der Steigerung des Arbeitseinkommens, namentlich der körperliche Arbeit leistenden Teile der Stadtbevölkerung, dem Wiederauftauchen des Absynths unter anderem Namen, besonders aber in der längeren Dauer der Freizeit, die der achtstündige Arbeitstag weiten Kreisen der Bevölkerung verschafft hat. Hieran wurde die Bemerkung geknüpft, daß Menschenfreunde bei Einführung der neuzeitlichen Gesetzgebung über die Dauer der täglichen Arbeitszeit zwar den hohen Wert einer Verkürzung auf sittlichem und gesundheitlichem Gebiet gepriesen haben, daß sie glaubten, hierdurch würden seine Nachteile auf wirtschaftlichem Gebiet ausgeglichen, daß sie aber übersehen hätten, welchen schweren Schäden in bezug auf die Gesundheit und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Kreise, die vom Achtstundentag den Vorteil haben sollten, mit seiner Einführung verbunden sein könnten und, wie die Erfahrung gezeigt hat, auch verbunden gewesen sind. Die Statistik der Krankenhäuser rede in dieser Beziehung eine beredte Sprache.

— **Die Uferverbindung über die Schelde in Antwerpen** ist schon lange Gegenstand der öffentlichen Erörterung. Zurzeit wird an den Plänen für eine Brücke im Süden der Stadt, auf der Höhe von Kruibeke die letzte Hand angelegt und ihre Ausführung durch die Staatsbauverwaltung erscheint gesichert. Dagegen wollte die Regierung den Bau eines Scheldetunnels in der Stadt selbst Privaten überlassen, die dann als Entgelt die Verfügung über die dem Staat gehörenden Grundstücke auf dem linken Scheldeufer bekommen würde. Ein solches Konsortium besteht bereits, und es hat kürzlich die Regierung wissen lassen, daß nicht allein ein Tunnel für den gewöhnlichen Straßenverkehr gebaut werden soll, sondern auch eine 4 km lange Untergrundbahn von dem Antwerpener Hauptbahnhof zum linken Scheldeufer mit 6 Haltepunkten. Die Strecke würde in 12 Minuten durchfahren und täglich von 60 000 Personen benutzt werden. Die Kosten würden sich auf 230—250 Mill. Franken stellen, und der Bau vier Jahre in Anspruch nehmen.

— **Die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in England.** Die Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen gehört bekanntlich zu den dauernd erhobenen Forderungen der englischen Arbeiterpartei; so oft dieser Schritt aber im Parlament angeregt worden ist, ebenso oft ist er auch abgelehnt worden. Jetzt wird merkwürdigerweise das Verlangen, die Eisenbahnen zu verstaatlichen, von ganz anderer Seite gestellt. Sir S. Instone, ein bekannter Leiter von Bergwerks- und Schiffahrtsunternehmungen, spricht in der Tagespresse die Überzeugung aus, daß die Verstaatlichung der Eisenbahnen die Möglichkeit schaffen würde, Kohle und andere Rohstoffe zu kaum nennenswerten Preisen zu befördern, so daß die gesamte Gütererzeugung verbilligt, der Handel gehoben und die Kosten der Lebenshaltung gesenkt werden könnten. Aus Eisenbahnkreisen wird demgegenüber ausge[...] daß dieses Ziel, das Instone erstrebt, als durchaus er[...] wert anerkannt wird, es kann aber nicht eingesehen wer[...] die Verstaatlichung der Eisenbahnen den Erfolg ha[...] England diesem Ziel näher zu bringen. Man macht v[...] der Eisenbahnen dem Großgewerbe den Vorschlag, doc[...] seits mit der Senkung der Preise vorzugehen; namentlic[...] die Kohlenzechen den Eisenbahnen Kohle zu einem k[...] nenswerten Preise liefern, und diese würden dann ge[...] sein, ihre Tarife sehr erheblich herabzusetzen. Ja, ma[...] sogar vor, noch einen weiteren Schritt in Erwägung z[...] nämlich die Verstaatlichung des Kohlenbergbaus. Dan[...] dieser billige Kohle, die Grundbedingung für billige Gü[...] gung, liefern. Die Beförderung von Kohle und ande[...] stoffen zu niedrigen Sätzen könnte aber auch dadurch [...] werden, daß der Staat die Eisenbahnen mit Geld un[...] eine Wohltat, die er jetzt den Bergwerken zukommen l[...] diesem recht ist, wäre den Eisenbahnen wohl billig, die[...] der Lage wären, niedrige Tarife einzuführen.

— **Lagerhäuser bei der London, Midland und Sch[...] Eisenbahn.** Die London, Midland und Schottische Eisen[...] einen neuen Nebenbetrieb in ihren Arbeitsplan aufge[...] sie vermietet Lagerräume an die Verfrachter, in dem[...] ihre eigenen Arbeiter beschäftigen. Im ganzen stehen z[...] Zweck Flächen von fast einer Million Quadratmeter [...] fügung. Hier sollen die Mieter ihre Güter ebenso einla[...] in ihren eigenen Geschäftsräumen, sie haben aber d[...] Vorteil, daß sie die Waren bei Empfang und Versa[...] durch die Straßen zu befördern brauchen. Die Lag[...] liegen natürlich unmittelbar an den Gleisen und sind n[...] zeugen, Förderbahnen und allen neuzeitlichen Gerä[...] Bewegen der Güter ausgestattet. Die Eisenbahnges[...] verspricht sich von der Neuerung ein gutes Geschäft, [...] die Benutzer der Einrichtung hat sie den Vorteil gr[...] schleunigung und Verringerung des Arbeitsaufwa[...] Empfang und Versand ihrer Waren.

Fremde Erdteile.

— **Vom Werkstattswesen der Staatsbahnen in Nied[...] indien.** Die Staatsbahnen besitzen z. Z. für ihr über [...] langes Bahnnetz in Java vier größere Hauptwerkstätte[...] garai bei Batavia, Bandoeng, namentlich in den letzte[...] verbessert, Madioen, seit 1910 vollkommen moderni[...] Soerabaja Goebeng, seit 1910 erbaut als Ersatz für ei[...] Anlage). Dazu kommen zwei kleinere Hauptwerkst[...] Poerworedjo und Djember. Die Werkstätte in Soerabaj[...] nur Wagen, alle anderen Wagen und Lokomotiven a[...] Neuherstellung von Wagen ist vorgekommen, ebenso m[...] legentlich auch Arbeiten für andere Abteilungen de[...] bahnen oder für die Kolonialregierung ausgeführt wer[...] vier großen Werkstätten verfügen über elektrische K[...] zwar beziehen sie den Strom von privater Seite mit A[...] des Werks in Madioen, das eine große staatliche Wa[...] zentrale besitzt. Für die beiden kleineren Werkstätte [...] Versorgung mit elektrischer Kraft in die Wege geleite[...]

Die Hauptwerkstätte in Manggarai ist die modernst[...] von dem jetzigen Generaldirektor der Staatsbahnen W. [...] gaard auf Grund einer längeren Studienreise in Euro[...] worden und seit 1920 ganz in Betrieb. Ihre Anlage [...] eng an die von Spiro gebaute Hauptwerkstätte Trie[...] beruht im Gegensatz zu allen anderen, nach dem Qu[...] gebauten Werkstätten in Java auf dem Längssystem, [...] die Lokomotiven und Wagen hintereinander auf lange[...] stehen. Die Lokomotivhalle wird daher in ihrer voll[...] und Breite von zwei Laufkranbahnen bestrichen, vo[...] die oberste zwei elektrische 40 Tonnenkräne besitzt, [...] die schwersten Lokomotiven beliebig durch die gan[...] führen können, während auf der unteren sich zwei [...] kräne, mehr für die Montagearbeit bestimmt, beweg[...] merkenswert für Manggarai ist auch der fast überall [...] führte Einzelantrieb der Werkzeugmaschinen. Jetzt [...] neue Werkstätte länger in Betrieb ist, treten die gro[...] teile ihrer Anlage immer mehr ins rechte Licht; sie [...] billigste von allen, in der Dreherei, Schmiederei usw. [...] erheblich weniger Personal stets mehr geleistet, wozu [...] folgerichtige Durchführung des Stücklohn- und Stück[...] verfahrens wesentlich beigetragen hat. Ebenso wie die [...] Werkstätten hat Manggarai eine eigene Eisen- und [...] gießerei, außerdem aber auch als einzige einen Siemen[...] ofen.

Im Durchschnitt befinden sich 11 % der Lokomotiven, [...] Personenwagen und 4 % der Güterwagen in den Ha[...] stätten. Dieser Ausbesserungsstand ist sehr günstig [...] bleiben die Lokomotiven höchstens 2 Monate nur e[...] großen Malletlokomotiven 2½—3 Monate in der We[...]

at nicht nur die Modernisierung der Hauptwerkstätten, auch die bessere Ausrüstung der Betriebswerkstätten en, die in der laufenden täglichen Unterhaltung der ven unabhängiger geworden sind. Der Ausbesserungs- ht übrigens noch weiter zurück. Die Zahl der Ar- rägt z. Z. etwa 6800 (1922: 7800), sie wird sich, wenn eubau begriffenen Wagen fertig sind, auf unter 6000 n.

tlich der finanziellen Verwaltung verlangt man keine elbstkostenberechnung für jedes Enderzeugnis wie in rken, die auf dem allgemeinen Markt wettbewerbsfähig sen; dies würde die Werkstattsverwaltung zu kom- achen. Es genügt vielmehr, die Verwaltung so ein- , daß eine solche Berechnung, wenn es gewünscht wird z. B. bei Arbeiten für Dritte, vorgenommen werden

näß läßt die Werkstattsverwaltung bei jedem Stück, osten man besonders überwacht, erkennen, was an n und an Stoffen bei ihm verarbeitet ist, während en verhältnismäßigen Selbstkosten so genau als mög- Anteil an den festen (direkten und indirekten) Selbst- n allgemeinen Kosten der Werkstätten, ermittelt wird, größer ist bei einem Stück, das mit einem sehr teuren ammer in der Schmiederei hergestellt ist, als bei eit, zu der einfache Werkzeuge genügen.

e Eisenbahnverbindung zwischen Indien und Ceylon. nke, Indien mit Ceylon über die Adamsbrücke durch nbahn zu verbinden, ist nicht neu, aber es ist bisher t gelungen, ihn in die Tat umzusetzen; seiner Verwirk- ehen zwar keine unüberwindbaren technischen Schwie- im Wege, aber eine durchgehende Verbindung, auf der zwischen Indien und Ceylon nicht umzusteigen und ht umgeladen zu werden brauchten, könnte durch einen abau über die Adamsbrücke doch nicht geschaffen wer- Eisenbahnen von Ceylon haben nämlich die auch in eitverbreitete Breitspur von 1,678 m, die bis an die cke heranreichende Strecke der Südindischen Eisen- aber Meterspur, die Breitspur endet in Erode, 300 km Punkte entfernt, von dem die Eisenbahn nach Ceylon en hätte. Wenn also eine Eisenbahnverbindung zwischen ande und der Insel einen Sinn haben soll, müßte diese uf Breitspur umgebaut werden; daß dies in absehbarer ehen wird, hält man in England für sicher. Es wird agen, dann einen Damm zwischen der Insel Rameswarem dischen Seite und der Insel Mannar an der Küste von bauen. Bekanntlich wird die Adamsbrücke durch eine Inseln gebildet; die Wassertiefe zwischen ihnen be- etwa 2,5 m, so daß die Schüttung eines Dammes wohl äre. Man könnte z. B. rechts und links je eine Reihe npfähle setzen, sie durch Zangen verbinden und hinter nbetontafeln einlegen, die dann zwischen sich eine Art inschließen würden. Dieser Graben könnte mit Hilfe rn mit Sand ausgefüllt werden, und darauf könnte dann bahngleis verlegt werden. Als Wellenbrecher wären onblöcke zu beiden Seiten zu versenken. Es ist aber en, daß, wenn durch das beschriebene Bauwerk die des Meerwassers in der Querrichtung verhindert wird, sich durch die Ablagerung von Sand und Schlich beiden Seiten verbreitert wird und so im Laufe der Isthmus entstehen wird, der die Insel Ceylon mit dem verbindet. Die Kosten für eine solche Verbindung f ein Drittel des Betrags geschätzt, den der früher ge- dukt erfordern würde, und überdies würde der Damm r der Isthmus weit geringere Unterhaltungsarbeiten hen als eine Brücke.

ftwagen und Eisenbahn in Amerika. Die Fragen, die Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Kraftwagen zu- ngen, beschäftigen nicht nur in Europa die Kreise, die Verkehrsmitteln beteiligt sind; sie tun es noch in Maße in den Vereinigten Staaten, weil dort das Kraft- weit höher entwickelt ist als in Europa. In den es mittleren Westens der Vereinigten Staaten sind die Vertreter der Eisenbahnen, der Kraftverkehrsge- n und der Geschäftswelt zusammengetreten, um die gen Fragen zu erörtern. Sie kamen nach eingehender g der Angelegenheit zu dem Schluß, daß jedes der rkehrsmittel sein Arbeitsgebiet habe und daß der Vor- isenbahn- und der Kraftverkehrsgesellschaften sowohl Allgemeinheit am besten gewahrt würde, wenn beide arbeiten und jedes von ihnen die Arbeit übernimmt, am besten geeignet ist. Ein Vertreter der Rock Is- bahn teilte bei dieser Gelegenheit mit, daß der Ver- r Eisenbahn statt wie bisher zu wachsen, in der letzten ckgegangen sei; gegen die Zeit vor 10 Jahren be- Zahl der Reisenden drei Millionen oder 16 % weniger. uf den Wettbewerb des Kraftwagens zurückzuführen, der auch in zunehmendem Maße den Eisenbahnen Güter entziehe. Man kam dahin überein, daß der Kraftwagen mit der Eisenbahn bei der Beförderung von Massengütern und auf weite Entfernung nicht mit Erfolg in Wettbewerb treten könne, daß er sich aber für kurze Förderweite und für den Speditionsdienst am besten eigne. Es wurde eine Entschließung angenommen, die das Zusammenarbeiten aller Verkehrsmittel fordert, ferner staatliche Aufsicht über alle, dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmen, namentlich auch die Aufsicht über den Verkehr auf der Landstraße, wie sie jetzt von der dazu berufenen Behörde über die Eisenbahnen ausgeübt wird; endlich wird für die Eisenbahnen das Recht in Anspruch genommen, eigene Kraftwagen zu betreiben. Um die Beziehungen, die durch die erwähnte Tagung angeknüpft worden sind, weiter zu entwickeln, ist ein dauernder Ausschuß eingesetzt worden, in dem alle am Verkehr beteiligten Kreise vertreten sind.

— **Bahnbauten in Sydney (Australien).** In Sydney ist der Ausbau der Vorortstrecken für elektrischen Betrieb, der Umbau des Hauptbahnhofs und der Bau einer Stadtbahn im Gange. Der Hauptbahnhof ist zurzeit ein Kopfbahnhof, nach Fertigstellung der Stadtbahn werden aber alle Vorortzüge durch ihn hindurch auf die eine Schleife bildende Stadtbahn weitergeführt werden. Bekanntlich ist auch die große Brücke über den Hafen im Bau, und wenn diese fertiggestellt sein wird, wird die Stadtbahn über sie auch mit den Vorortstrecken auf der Nordseite des Hafens in Verbindung gebracht werden. Die Stadtbahn wird zum Teil als Hochbahn, zum Teil als Untergrundbahn gebaut. Der hochliegende Teil war im Juni so weit fertiggestellt, daß die Gleise verlegt werden konnten. Die sechsgleisige Strecke ist beiderseits von Stützmauern eingefaßt und überbrückt drei der bedeutendsten Verkehrsstraßen der Innenstadt. Die Tunnelstrecke ist noch im Bau; die Arbeiten schreiten rüstig vorwärts. Im Hauptbahnhof werden die Bahnsteiggleise hochgelegt, die Bahnsteige werden umgebaut, ihre Zahl wird vermehrt. Überdies wird eine neue Schalterhalle mit Warteräumen usw. errichtet. In den Neuanlagen wird der elektrische Vorortverkehr vollständig getrennt von den mit Dampf betriebenen Fernzügen abgewickelt werden. Die sechs Einfahrgleise in den Bahnhof führen zu acht Bahnsteigen, wobei schienengleiche Kreuzungen vermieden sind. — Sydney ist eine Stadt mit einer Million Einwohner, deren Verkehrsanlagen im heutigen Zustand dem Bedürfnis nicht genügen; man verspricht sich von den Neu- und Umbauten sehr erhebliche Verbesserungen.

Wasserstraßenverkehr.

— **Hansakanal.** Der Verband der Bergarbeiter Deutschlands hat am 20. August 1925 eine „Denkschrift zur Umstellung des Ruhrbergbaues" an den Herrn Reichskanzler gesandt. Eine der Forderungen lautet: Bau des Hansakanals. Die durch Bau des im Prospekt fertig vorliegenden Hansakanals zu ermöglichende Wasserstraßenverbindung vom Ruhrgebiet nach den größten deutschen Seehäfen wird umgehend unter Hinzuziehung von Mitteln der produktiven Erwerbslosenunterstützung in Angriff genommen.

— **Von der Donauschiffahrt.** Die internationale Donauakte ist am 1. Oktober 1922 in Kraft getreten. Die Europäische Donaukommission, deren Befugnisse von Galatz bis zur Mündung der Donau reichen und die in Galatz ihren Sitz hat, sowie die Internationale Donaukommission, die ihre Jurisdiktion von Braila bis Ulm ausübt und sich in Preßburg versammelt, haben begonnen die Maßnahmen zu treffen und die Verordnungen aufzustellen, die den vom Versailler Vertrag aufgestellten Bedingungen und den Entscheidungen der Pariser Konferenz vom Juli 1921 entsprechen. Diese Konferenz hat bekanntlich beschlossen, daß die Schiffahrt auf der Donau frei sein soll vom Punkte an, wo sie schiffbar ist, also von Ulm an bis zum Meere, und sie hat die Internationale Donaukommission beauftragt, diese Beschlüsse durchzuführen und der Donau die freie Schiffahrt und die Gleichberechtigung aller Flaggen zu gewähren. Noch stößt aber die Schiffahrt, namentlich im unteren Teile des Stromes, auf Schwierigkeiten technischer Art, weil die Baggerarbeiten ungenügend sind und die Fahrrinne zu wenig tief ist, um größere Schiffe passieren zu lassen oder um die volle Abladung kleinerer Schiffe zu ermöglichen. Auf Beschwerden der rumänischen Regierung hin hat die Europäische Donaukommission nunmehr die Baggerarbeiten wieder an die Hand genommen und läßt auch das Wehr verlängern, das die Fahrrinne vor der großen Strömung und den Anschwemmungen schützt. Die außerordentlichen Ausgaben, die durch diese Bauten gefordert werden, bedingen eine starke Erhöhung der Schiffahrtsgebühren, die in Goldfranken bezahlt werden müssen. Die deutsche und österreichisch-ungarische Donauflotte ist zum Teil unter die Sukzessionsstaaten verteilt oder von England angekauft worden, daß sich die Aktienmehrheit der beiden großen Schiffahrts-

gesellschaften, der „Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ und der „Ungarischen Flußschiffahrtsgesellschaft“, gesichert hat. Die beiden Gesellschaften sind heute unter dem Namen „Anglo-Danubian Company“ mit einem Kapital von 3 200 000 £ fusioniert. Frankreich wurde die Konzession für den Bau und Betrieb der Häfen Preßburg, Nemaron, Budapest und Belgrad erteilt. Es hat seinen bisherigen sehr kleinen Anteil der Donauschiffahrt weiterentwickelt durch die Gründung einer „Donauschiffahrtsgesellschaft“, die als Filiale der „Compagnie Fraissinet“ und der „Compagnie des Messageries Maritimes“ hauptsächlich die Schwarzmeerlinien bedient. Unter den Donaustaaten ist die Tschechoslowakei dasjenige Land, das sich am meisten um die Ausnützung der Donau bekümmert. Ein Bankenkonsortium hat eine tschechoslowakische Schiffahrtsgesellschaft gegründet mit einem Kapital von 140 Millionen Kronen. Zwei große Projekte sind in Prüfung begriffen, um die Donau einerseits mit der Elbe über Preßburg und andererseits mit der Oder über Olmütz und die Morava zu verbinden. Mit dieser Wasserstraßenpolitik will die Tschechoslowakei die Unzulänglichkeit ihrer Binnenlage verbessern, aber von viel größerer Bedeutung wird für die Donau die Durchführung des Rhein-Main-Donaukanals sein.

Luftverkehr.

— **Luftverkehrskonferenz in Stockholm.** In der Zeit vom 28. bis 30. September wird in Stockholm eine internationale Luftverkehrskonferenz stattfinden, zu der seitens der schwedischen Regierung Deutschland, Dänemark, Norwegen, Finnland, Belgien, Holland, Frankreich, England, Italien, Schweiz, Tschechoslowakei, Österreich, Ungarn, Polen und Estland eingeladen sind mit dem Anheimstellen, auch die Luftverkehrsgesellschaften zur Entsendung von Vertretern zu veranlassen.

Es soll beraten werden über die 1926 einzurichtenden Fluglinien, Fahrplan, Zusammenarbeit mit der internationalen Eisenbahnfahrplankonferenz, Möglichkeiten des Flugverkehrs während des ganzen Jahres, technische Fragen, Nachtverkehr, Beförderung von Personen (Handgepäck, Zoll- und Postfragen) und Gütern (Tarife, Haftung, Zollbuße), Maßnahmen zur Sicherheit und Regelmäßigkeit des Flugverkehrs (Wetternachrichtendienst, Bodenorganisation usw.) sowie Fragen des Luftpostverkehrs.

— **München-London in 11½ Stunden.** Wie der Süddeutsche Aero-Lloyd bekanntgibt, besteht nunmehr eine direkte Luftverbindung München-London über Stuttgart-Dortmund-Rotterdam, die es ermöglicht, mit dem um 8 Uhr früh in München-Oberwiesenfeld startenden Flugzeuge am Abend des gleichen Tages um 7 Uhr 30 Minuten in London zu landen. Die Eisenbahnfahrt benötigt 25 Stunden.

— **Wertsendungen auf dem Luftwege.** Für die großen Gold- und Wertpapiersendungen wird in steigendem Maße der Luftweg benutzt. Infolge der Schnelligkeit der Beförderung gegenüber dem Landwege werden große Zinsverluste und erhebliche Bewachungskosten erspart. Allein im letzten Vierteljahr sind annähernd 11 Millionen Goldpfund durch die Luft gewandert, eine Summe, von der man sich kaum eine richtige Vorstellung machen kann. Zuletzt wurden im Auftrage der Reichsbank am 25. August von Berlin nach London durch ein Junkers-Großflugzeug 9 660 000 Pfund in Dawes-Anleihestücken transportiert. In den nächsten Wochen soll ein zweiter Goldtransport folgen.

Ausstellungen und Messen.

— **Die Funkausstellung in Berlin.** Auf der 2. Großen Deutschen Funkausstellung in Berlin, die vom 4.—13. September im Hause der Funkindustrie am Kaiserdamm stattfindet, wird die Deutsche Reichspost eine vollständige Sendeanlage aufbauen. Das Telegraphentechnische Reichsamt wird einen Versuchsraum einrichten, in dem die Ausstellungsbesucher Experimente selbst ausführen können. Der Deutsche Funktechnische Verband zeigt eine Sonderausstellung von selbstgebauten Empfangsgeräten, und die Berliner Funkstunde wird an den Nachmittagen Gartenkonzerte, an den Abenden Sendespiele, Opern und Konzerte veranstalten, die aus dem Vortragssaal im Hause der Funkindustrie auf den Berliner Sender übertragen werden.

— **Die vierte Gießerei-Fachausstellung** findet in der Zeit vom 23. August bis 11. September d. Js. in Düsseldorf statt. Die Ausstellung ist vom Verein Deutscher Eisengießereien in Düsseldorf veranstaltet und enthält außer der sehr umfangreichen wissenschaftlichen Ausstellung eine Firmenausstellung und einen vollständig eingerichteten Gießereibetrieb.

— **Architektur-Ausstellung auf der Kölner Messe.** Die Ortsgruppe Köln des Bundes Deutscher Architekten veranstaltet innerhalb der Sondergruppe „Baufach“ der Kölner Herbstmesse (23. September bis 2. Oktober) eine Architektur-Ausste[…] der vor allem Photographien, Schaubilder und Mode[…] Bauten der Nachkriegszeit gezeigt werden sollen. Die [...] ausstellung dürfte ein umfassendes Bild von dem reiche[…] fen der Kölner und anderer rheinischer Architekten [...] letzten Jahren geben.

Allgemeines.

— **Aktive und passive Handelsbilanz.** Die europäisch[…] der mit passiver Handelsbilanz ergeben nach der „[…] folgende Zusammenstellung (in Milliarden Schw. Frank[…]

	Ausfuhr in % (Einfuhr = 100)	Einfuhr
Griechenland	39,8	0,478
Spanien	52,0	2,300
Österreich	58,8	2,520
England	62,1	29,900
Norwegen	67,3	1,130
Niederlande	70,2	4,790
Belgien	70,6	4,230
Deutschland	71,5	11,300
Irland	73,6	1,520
Italien	73,8	4,270
Lettland	76,4	0,212
Ungarn	81,1	0,738
Schweiz	82,6	2,350
Dänemark	83,6	2,030
Polen	85,3	1,480
Bulgarien	88,2	0,213
Schweden	89,3	1,930
Estland	97,7	0,113

Die große Menge der europäischen Volkswirtschaften [...] mit einer passiven Handelsbilanz. Gegenüber dem Jah[…] haben von diesen Staaten nur Dänemark, die Schweiz und [...] eine Besserung erfahren.

Die wenigen europäischen Länder mit aktiver Hande[…] zeigt die folgende Zusammenstellung (in Milliarden Schw[…] Franken):

	Ausfuhr in % (Einfuhr = 100)	Einfuhr
Frankreich	103,2	10,800
Finnland	105,3	0,613
Rumänien	105,8	0,630
Tschechoslowakei	107,3	2,380
Jugoslawien	116,0	0,550
Litauen	129,0	0,108

Die landwirtschaftlichen Länder zeigen im Sommer und [...] sehr hohe Aktivzahlen, um nach Verkauf der Ernteerz[…] zum Teil stark zu fallen. Die Handelsbilanz der Tschecho[…] gestaltet sich seit 1922 infolge der beträchtlichen Einfu[…] Lebensmitteln fortwährend ungünstiger. Dagegen hat d[…] Bilanz Jugoslawiens von einem starken Passivum auf ein[…] Aktivum heraufgearbeitet. Die Handelsbilanz Frankreichs [...] dierte schon aus Inflationsgründen seit 1922 nach oben, [...] erst 1924 aktiv geworden.

Rechtspflege.

— **Hafenbahn und Reichsbahn.** In einer auf § 456 HG[…] stützten gegen die Reichsbahn gerichteten Schadenser[…] wegen Verlustes von Frachtgut, das bei einer Reichsbah[…] zur Beförderung angenommen und mit durchgehendem [...] brief über eine Reichsbahnstrecke und eine daran ansch[…] Hafenbahn befördert werden sollte, enthält das Urteil d[…] landesgerichts Frankfurt a. Main folgende Ausführu[…]

„. . . . Der Vorderrichter war der Ansicht, daß die Ents[…] dung davon abhänge, ob die städtische Hafenbahn als Kl[…] oder als Privatanschlußbahn im Sinne des § 43 des pre[…] über Kleinbahnen v. 28. Juli 1892 zu betrachten sei. Dies [...] ist zweifelhaft, bedurfte aber nicht der Entscheidung. D[…] Beklagte haftet in dem einen wie in dem anderen Falle. [...] städtische Hafenbahn eine Kleinbahn, also eine dem öffe[…] Verkehr dienende Eisenbahn, so finden auf sie die Vorsc[…] des HGB. über das Eisenbahnfrachtrecht § 452 ff. Anw[…] und die ganze Beförderung auf den beiden Bahnen unterl[…] Bestimmungen des § 469 HGB. Infolgedessen kann in [...] Fall die Klage gegen die Reichsbahn als die erste Bahn ge[…] werden, ohne daß es darauf ankommt, auf welcher Stre[…] Gut verloren gegangen ist. Staub § 469 Anm. 4.

Ist die städtische Hafenbahn aber eine Privatanschl[…] so finden zwar die Vorschriften des HGB. über das Eis[…] frachtrecht auf die Beförderung auf dieser Strecke nic[…]

[1]) Urteil des 1. Z.-S. vom 1. Oktober 1923. Juri[…] Wochenschrift, 33. Jahrg. 1924, Heft 15, S. 1187/88. Ziff[…]

nwendung, die Haftung des Beklagten ist aber auch Verlust auf dieser Strecke gleichwohl gegeben. Denn ihn hat dem Absender gegenüber es übernommen, die s zum Anschlußgleise der Empfängerin zu befördern, nit durchgehendem Frachtbrief, wie sich aus der vor- rkunde ergibt. Sie hat sich also zur Beförderung vom bis zum Anschlußgleise der Empfängerin der städti- nbahn als Unterfrachtführerin bedient und sie haftet ie Unterfrachtführerin gemäß § 432 HGB., der auf das ältnis zum Beklagten gemäß § 454 Anwendung findet. 2 HGB. ist die Haftung des Hauptfrachtführers und nterfrachtführers eine gesamtschuldnerische (Staub, § 432). Die Klägerin kann daher auch hier ohne h darauf, auf welcher Strecke der Schaden entstanden klagten in Anspruch nehmen.

klagte kann sich auch nicht darauf berufen, daß nach 2. April 1913 in Kraft getretenen Vertrags zwischen schen Eisenbahnfiskus und der Stadt Frankfurt a. M. Betrieb der städtischen Hafenbahn, selbst wenn dieser aft sein sollte, seine Pflichten als Frachtführer mit be des Frachtgutes an die Hafenbahn erlöschen und ahn als Bevollmächtigte der Empfängerin gelten soll. er Vertrag regelt nur das Innenverhältnis zwischen en Staats-, jetzt Reichsbahn und der Hafenbahn. Maß- i aber hier das Rechtsverhältnis zwischen der Reichs- dem Absender, da auch nach Ankunft des Gutes der nach §§ 435, 454 HGB. nur die Rechte des Absenders rachtvertrag gegenüber dem Frachtführer geltend ub, Anm. 5 zu § 435). Wenn der Beklagte das Rechts- für den Frachtvertrag so gestalten wollte, daß mit erung an die städtische Hafenbahn seine Haftung er- d die Hafenbahn nur Bevollmächtigte des Empfängers so hätte es einer dahingehenden ausdrücklichen Ver- zwischen dem Beklagten und der Absenderin bedurft m. 8 zu § 432). Dies war auch offensichtlich der des preuß. Eisenbahnfiskus, als er den erwähnten t der Stadt Frankfurt a. M. über die städtische Hafen- ß. Denn er hat sich in § 8 des Vertrags das Recht , Frachtgüter nur unter der Bedingung anzunehmen, Haftung aus dem Frachtvertrag mit Übergabe an die Hafenbahn erlöschen sollte. Daß der Beklagte von rbehalt der Absenderin gegenüber durch Abschluß gehenden Verabredung Gebrauch gemacht hätte, hat te selbst nicht behauptet und das Gegenteil ergibt sich rachtbrief, der über eine solche Vereinbarung nichts ithin ist die Haftung des Beklagten für den hier frag- lust gegeben, einerlei, ob dieser Verlust auf der Reichsbahn oder Hafenbahn eingetreten ist, und ob Kleinbahn oder Privatanschlußbahn ist.

ie Richtigkeit dieser Ausführungen ist nichts einzu- nach dem Tatbestande nicht aufzuklären gewesen ist, auf der Strecke der Reichsbahn oder der Hafenbahn gangen, und die Abmachungen der Reichsbahn mit ls Eigentümerin der Hafenbahn den Dritten nicht be-

---

Bücherschau.

eblatt der Deutschen Reichsbahn für den Ausland- achdem mehrere Reichsbahndirektionen durch Werbe- e beachtenswerte Propaganda zur Hebung des Per- Güterverkehrs entfaltet haben, soweit diese ihren effen, ist nunmehr im Auftrage der Hauptverwaltung ei Oberbetriebsleitungen West, Süd und Ost gemein- erbeblatt herausgegeben, das die schnellste Beförde- rachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland und von deutschen Seehäfen nach dem nd umgekehrt behandelt. Auf 9 Karten, z. B. von Bremen und Emden nach Holland, Luxemburg, Frank- eiz usw. (Karte 1), ferner von Holland nach Luxem- kreich, Schweiz, Österreich usw. (Karte 2) wird durch die Zielstationen hingewiesen. In einer jeder Karte Tabelle wird die Beförderungsdauer in Stunden von dstation zur Grenzstation angegeben. Nach diesen t ein jeder in der Lage, sich rasch über die schnellste von Ausland zu Ausland zu unterrichten. Das wird daher allen großen Versandhäusern, Spedi- ein willkommenes Hilfsmittel für die Beförderung sein. Das Werbeblatt ist bei den Grenz-Reichsbahn- zu erhalten. W.

eraturschwankungen und Temperaturbewegungen von Steinbrücken. Von Dr.-Ing. Friedrich Vogt. Mit ildungen. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst reis geheftet 5,70 RM.

vorliegenden 77 Seiten starken Werk gibt der Ver- ächst eine Übersicht über die bisherigen Beobachtungen von Temperaturbewegungen und Temperaturschwankungen von Betonbauten; in den Kreis seiner Betrachtungen zieht er außer den im Handbuch der Ingenieurwissenschaften veröffentlichten kurzen Mitteilungen über die ersten und ältesten Beobachtungen die Ergebnisse der Messungen an verschiedenen (neun) Brückenbauwerken, die in den Jahren 1905 bis 1914 durchgeführt worden sind. Auf Grund dieser Ergebnisse ist man wohl in der Lage, für ein Bauwerk, dessen Dimensionen sich in den Grenzen der Ausmaße der Versuchsobjekte halten, und unter gleichartigen klimatischen Verhältnissen die zu berücksichtigende Temperaturschwankung zur Berechnung der Temperaturspannungen abzuschätzen. Unmöglich ist es jedoch, für jede beliebige Querschnittsform und für stark abweichende klimatische Verhältnisse die zu erwartende größte Schwankung der mittleren Temperatur derselben zuverlässig zu berechnen. Dazu fehlt ein allgemein gültiges mathematisches Gesetz über das Verhältnis des äußeren Temperaturverlaufs zu dem in verschiedenen Tiefenstufen eines Betonkörpers. Erst ein solches würde es ermöglichen, die Temperaturverteilung für einen beliebigen Querschnitt und zu jedem Zeitpunkt zu bestimmen und damit auch für die nach den örtlichen Erfahrungen zu erwartenden größten Lufttemperaturschwankungen die denkbar höchste und niedrigste Mitteltemperatur zu berechnen und demzufolge gleichzeitig die notwendig auftretenden Zusatzspannungen beurteilen zu können.

Für die Lösung dieser Aufgabe, der Ableitung eines solchen allgemein gültigen mathematischen Gesetzes, wählt der Verfasser den einzig gangbaren Weg, indem er von den physikalischen Grundgesetzen ausgeht und dabei vor allem den Unterschied zwischen „Wärmeleitfähigkeit“ und „Temperaturleitfähigkeit“ beachtet.

Die so entwickelten Erkenntnisse über die Temperaturschwankungen im Innern eines homogenen Baustoffes, im Verein mit genauen, in nicht zu großen Zeitabschnitten ausgeführten Beobachtungen über die erfolgten Temperaturbewegungen eines Bauwerks und verlässigen Angaben über den Verlauf der äußeren Temperatur während der Beobachtungszeit müßten nun die Grundlage geben, alle Fragen über die möglichen Formänderungen und Temperaturspannungen einwandsfrei zu lösen. Der Verfasser hat jedoch feststellen müssen, daß selten solche Erhebungen vorgenommen worden sind und daß die bei einzelnen Bauten angestellten Messungen nach Anlage und Durchführung nicht zur Entscheidung aller auftauchenden Fragen ausreichen. Für das ihm zur Verfügung stehende Beobachtungsmaterial leitet er im dritten Hauptteil des Buches die für den vorliegenden Temperaturverlauf zu erwartenden Temperaturbewegungen, soweit dies möglich ist, theoretisch ab, um dann zu prüfen, ob diese Schlüsse durch die Erfahrung bestätigt werden.

Die Frage der Temperaturschwankungen und Temperaturbewegungen von Beton- und Steinbrücken ist von besonderer Wichtigkeit. Alle bisherigen Versuche zur Klärung dieser Frage haben den Mangel gehabt, daß man an alle diese Beobachtungen herantrat, ohne eine zuverlässige Theorie über diese Vorgänge zu besitzen. Deshalb wäre es sehr wünschenswert, wenn recht bald weitere Messungen an Bauwerken vorgenommen werden, bei denen die in diesem Buch erläuterten theoretischen Grundlagen berücksichtigt werden. Allen denen, die sich mit dieser Materie beschäftigen — und im Interesse der wichtigen Sache würde es nur zu begrüßen sein, wenn dieser Kreis sehr groß wird —, kann daher das Studium dieses Werkes nur warm und dringend empfohlen werden; es wird ihnen ein guter Wegweiser für die weiteren Arbeiten sein. Kuhnke-Berlin.

— **Ingenieurholzbauten bei der Reichsbahndirektion Stuttgart.** Von Dr.-Ing. K. Schaechterle, Oberbaurat. Mit 157 Textabbildungen. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn Berlin W 66, Wilhelmstraße 90.

Im ersten Abschnitt seines Werkes gibt der Verfasser einen Überblick über das Entstehen, Fortschreiten, Vergehen und Wiederaufblühen der Holzbauweise. Hiernach hatte der Ingenieurholzbau schon früher bedeutsame Erfolge erzielt. Seine Hänge- und Sprengwerke, Gitter- und Ständerfachwerke usw. überspannten bedeutende Weiten. Das Holz hatte bei genügendem Schutz gegen Witterungseinflüsse sich vorzüglich bewährt (vgl. die Halle des alten Münchener Hauptbahnhofs). Später verdrängten Eisen und Wellblech das Holz. Das Vorbild der hochentwickelten Eisenfachwerkträger reizte indessen in neuerer Zeit zu Versuchen, die Holzbauweise wieder zu Ehren zu bringen. Die Versuche führten zu bemerkenswerten Erfolgen, wie die Gleishallen des Hauptbahnhofes Kopenhagen mit Stephanbindern und das Lokomotivheizhaus auf dem Äbi in Bern mit Vollwandbindern nach Bauart Hetzer beweisen. Der Verfasser kommt dann auf die Vor- und Nachteile der Holzbauweise zu sprechen, hebt die überragende Widerstandsfähigkeit des Holzes gegen Rauchgase hervor und weist auf die weiteren Vorzüge der Holzbauten hin, die u. a. darin bestehen, daß die Holzbauten leicht geändert, ergänzt und verstärkt, sowie in Anpassung an die wechselnden Verkehrsbedürfnisse leicht und

schnell abgebrochen und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden können. Den Mängeln der Holzbauten, dem Quellen und Schwinden des Holzes und deren Folgeerscheinungen, müsse durch entsprechende Gegenmaßnahmen entgegengetreten werden. Die Haupteinwände gegen Holz, seine geringe Lebensdauer und die Feuersgefahr, seien, wie die Erfahrung zeige, nicht von durchschlagender Bedeutung, wenn das Holz gut geschützt wird, und wenn Bewachung und ausreichende Löscheinrichtungen vorhanden sind. Das Holz beanspruche keine ungerechtfertigte Bevorzugung, wolle aber andererseits den Platz im Bauwesen einnehmen, der ihm nach seiner Bedeutung zukommt.

Der zweite Abschnitt hat folgenden Inhalt: Es fehlt noch die sichere wissenschaftliche Grundlage für die Holzbauweise, wie sie beim Eisen und Eisenbeton vorhanden ist. Es gibt allerdings eine Reihe von Vorschlägen für die Durchbildung und Berechnung der Holzbauten, zum Teil recht laienhafter Natur, und daher für den ernsthaften Forscher nicht verwendbar. Jene Vorschläge zu sichten, durchzuarbeiten und weiter auszubauen zu einem einheitlichen Gebilde, das auch den Forderungen der Wissenschaft gerecht wird, ist eine Aufgabe, deren Lösung noch aussteht. Es fehlt ferner an Versuchen auf gleicher Grundlage und nach einheitlichem Prüfungsverfahren. Man wird sich daher zur Erzielung einwandfreier Bauwerke vorläufig auf Richtlinien beschränken müssen, deren Hauptaufgabe darin besteht, die Sicherheit der herzustellenden Tragwerke zu gewährleisten. Solche Richtlinien hat der Verfasser in Form von vorläufigen Vorschriften für die Reichsbahndirektion Stuttgart aufgestellt. Diese (im Wortlaut wiedergegebenen) Vorschriften erstrecken sich auf Holzbeschaffenheit, Holzauswahl, Grundlagen für das Entwerfen und Berechnen, Werkstattarbeit, Aufstellung der Tragwerke, Abnahme und Schutzmittel.

Der dritte Abschnitt bringt zunächst eine allgemeine Betrachtung über Schuppenbauten verschiedener Bauarten vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit und der Zweckmäßigkeit der gewählten Bauformen und der zur Verwendung gekommenen Baustoffe. Eingehend behandelt werden die Formen und Eindeckungen der Dächer. Gefordert werden im besonderen engste Anpassung der Schuppen an den Nutzraum, möglichste Vermeidung von Dachhautunterbrechungen, Anbringung von Eckaussteifungen bei rahmartigen Tragwerken, sorgfältige Durchbildung der Oberlichtanordnungen. Für die Festigkeitsberechnungen der einfachen Bauformen hat der Verfasser einige Formeln beigefügt. Sodann folgt eine Beschreibung von im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart ausgeführter Schuppenbauten, die über das Verhalten der Holztragwerke wertvolle Aufschlüsse geben. Die den Beschreibungen beigefügten Lichtbildaufnahmen und ausführlichen Skizzen lassen die einzelnen Bauwerke im Ganzen und in den Einzelheiten wirkungsvoll hervortreten. Die Ergebnisse der mit großer Sorgfalt ausgeführten Untersuchungen an längere Zeit bestehenden Holzbauten haben allgemeinen Wert.

Im vierten und letzten Abschnitt sind die Ergebnisse der Versuche niedergelegt, die das Materialprüfungsamt der Technischen Hochschule in Stuttgart mit Dübeln, Bolzen und Schrauben als Verbandsmitteln angestellt hat. Die beigefügten Skizzen und Bildaufnahmen der Versuchskörper geben ein anschauliches Bild von dem Verhalten der Verbindungsmittel und der zu verbindenden Hölzer.

Das warmherzige Eintreten des Verfassers für die Holzbauweise ist nicht unberechtigt. Bei Auswahl der Baustoffe ist man vielfach am Holz achtlos vorübergegangen. Die Voreingenommenheit beratender oder maßgebender Stellen ist nicht ganz unschuldig an diesem Vergehen. Erfreulicher Weise ist in neuerer Zeit nach mancher Richtung hin ein Umschwung der Meinungen zugunsten der Holzverwendung eingetreten. Es gibt aber noch mancherlei zu tun. Die klare Erkenntnis dessen, was im Innern des Holzes bei den verschiedenartigen Belastungen vor sich geht, ist noch nicht voll erreicht. Über die zweckmäßigste Form und Durchbildung der Holztragwerke herrscht noch Unklarheit. Auch sind in dieser Beziehung noch nicht alle Möglichkeiten erschöpft. „Kinderkrankheiten" sind noch zu überwinden, so z. B. bei den Verbindungsstellen der Tragwerke, wofür eine allseits befriedigende Lösung noch nicht gefunden ist. Aber der Stein ist ins Rollen gekommen. Eine breitere Plattform für die ersprießliche Weiterarbeit und Weiterforschung auf dem Gebiete des Holzbauwesens ist geschaffen — nicht zum geringen Teile dank der rastlosen Tätigkeit des Verfassers. — Es steht zu hoffen, daß weite Kreise der Technikerwelt diese Plattform betreten werden, um den Holzbau einer besseren Zukunft entgegen zu führen. — Das Werk ist ansprechend geschrieben. Es bringt manches Neue auf Einzelgebieten und birgt eine Fülle von Anregungen. Einzelne entbehrliche Fremdwörter hätten zugunsten der Reinheit der deutschen Sprache vermieden werden können. Die Abbildungen sind sauber und verständlich gehalten. Das Werk verdient weiteste Verbreitung. Oberregierungsbaurat Hermann Sarrazin, Berlin-Friedenau.

— **Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1924.** Die[...] Seeschiffahrt unter besonderer Berücksichtigung de[s] [...]schen Lloyd. 290 Seiten. 32 Bildertafeln in Ku[pfer]. Kommissionsverlag Franz Leuwer, Bremen. Dru[ck:] druckerei H. M. Hauschild, Bremen. Preis 10 *M*.

Die neue Ausgabe des bekannten Jahrbuches de[s] [...]schen Lloyd schließt sich an Inhalt und Ausstattung [...]gängerinnen würdig an. In einem Geleitwort be[...] Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Geh. Oberre[gierungs]rat Stimming u. a. die ungeheuren Schwierigkeiten [...] erste Jahr der Umstellung auf Gold für die deutsch[e] wirtschaft mit sich gebracht hat, deren Leiden der m[it] Gedeih und Verderben verbundenen deutschen Über[see]fahrt besonders fühlbar wurde. Der I. Teil enthält [...] folgenden Abhandlungen: Sozial- und Lohnpolitik in [...]schiffahrt von Th. Kränzlin, Syndikus des Breme[r] [...]vereins. Der Stand der deutschen Wasserstraßen-Pro[...] Dr. H. Flügel, Bremen. Zehn Jahre Panama-Kanal [...] Dr. Ernst Schultze, Leipzig. Bremens Schiff- und [...]kehr 1924 und 1913 von Dr. H. Flügel, Bremen. Der [...] Aero-Lloyd im Rahmen des deutschen und internation[alen] verkehrs von Dr. Schurig, Bremen. Raumkunst an [...] und jetzt von Reg.-Baumeister Robert Kain, Bremen. [...] spezielle Teil des Jahrbuches gibt zunächst eine Übers[icht] die geschäftliche Lage des Norddeutschen Lloyd in d[...] 1923 und 1924 sowie über die Flotte des Norddeutsch[en] und schildert weiter einen Besuch des Generalfeldm[...] v. Hindenburg beim Norddeutschen Lloyd und Dr. Hug[o] Heimkehr an Bord des Dampfers „Columbus". Pers[...]richten des Norddeutschen Lloyd bilden den Schluß d[...] reichen Buches, das wiederum einen wertvollen Beitra[g] [...]schichte der deutschen Seeschiffahrt darstellt. Inter[...] die Wiedergabe folgender Mitteilungen: Die Flotte [...] deutschen Lloyd bestand im Anfang des Jahres 1914 [...]lich der im Bau befindlichen Schiffe aus 494 Fahrz[eugen] einem Raumgehalt von 982 951 Br.-Reg.-To. Der Gesa[...] während des Krieges belief sich auf 485 366 Br.-Reg.[...] Vertrag von Versailles brachte einen weiteren Verlust [...] 335 914 Br.-Reg.-To., sowie 5 Neubauten von run[d] [...] Br.-Reg.-To., so daß der Norddeutsche Lloyd insgesa[mt] [...] Br.-Reg.-To. eingebüßt hat und nur insgesamt 57 671 Br[...] behielt, die sich lediglich aus kleinen Fahrzeugen, S[...] Barkassen, Leichtern usw. zusammensetzten.

Der Flottenbestand am 1. Januar 1925 betrug einsc[hl.] der Neubauten 244 Fahrzeuge mit 415 118 Br.-Reg.-To.

Dem Wunsche des Chefredakteurs Paul Baecker b[ei] [Be]sichtigung des neu erbauten Dampfers „Columbus" [...] Presse, „daß die Flagge des Norddeutschen Lloyd [...]mutig wie bisher, und immer freier und stärker in [...] über die Meere unseres Planeten flattern möge; und [...] Flagge ein Symbol besserer deutscher Zukunft sei", [...] jeder von ganzem Herzen anschließen.

— **Aluminothermie** von Dr. Karl Goldschmidt ([...] „Chemie u. Technik der Gegenwart, V. Band) Leipzig [...] Hirzel.

Unter Aluminothermie versteht man die Ausnützung [...] brennungswärme, die bei der Verbindung von Alumi[nium] [...] Sauerstoff frei wird. Ungeheures Aufsehen hat zu B[e][ginn des] 20. Jahrhunderts die Thermitreaktion bei ihrer Anwe[ndung zu] Schweißzwecken gesucht. Dabei wurde jedoch nur [...]gebiet ihrer Anwendbarkeit bekannt. Die bei ihr frei[...] außerordentlich hochtemperierte Wärme (2500—3000 ° [...]

1. zur kohlefreien Herstellung schwer schmelzbare [...] oder Legierungen (Chrom, Ferrochrom, Mangan, F[...] Vanadium, Molybdän, Wolfram, Kobalt, Nickel u. [...])
2. zur homogenen Verbindung von Metallen (Schwei[ßung]).

In dem vorliegenden Bändchen sind von den Mitarb[eitern des] inzwischen gestorbenen Erfinders Prof. Dr. Hans Go[ldschmidt] die Entwicklung, die Anwendung und die weiteren A[...] des Thermitverfahrens behandelt. Die unter 1 genannt[en] haben eine große Bedeutung gewonnen, ihre reine D[ar]st[ellung] ist daher von besonderem Interesse. Die unter 2 [...] Schweißung hat in erster Linie für die stoßlose V[erbindung] von Schienen (zunächst bei Straßenbahnen) umfangre[iche An]wendung gefunden und wird sehr ausführlich behande[lt] [...] bei der Reichsbahn sind in Tunnels, auf Brücken und [...]höfen Versuche größeren Stiles eingeleitet. Aber [...] Rohrschweißungen und für Reparaturschweißungen ha[t das] Thermitverfahren bereits einen Platz erobert. —

Das kleine Buch bietet mit seinem historischen Teil [ein be]merkenswertes Beispiel dafür, wie mit der Erkenntnis [...] Vorgänge jahrzehntelang gerungen wird. (Die Arbeiten [über] Aluminiumreaktionen gehen bis in die Mitte des [...]hunderts — Wöhler — zurück.), bis sie vollkommen b[e][herrsch]bar und für die Technik anwendbar werden. Für [den In]genieur, der sich mit Thermit oder seiner Anwendung [...]

...sondere also auch für den Eisenbahner bei der Fort... g des Oberbaues, ist das Buch unentbehrlich. ...ngs ist das Thermitverfahren gewissermaßen in den ...ebrauch der Technik übergegangen. Linsenförmige ...etwa von der Größe einer Taschenuhr, werden als ...llen für Lötkolben, zum Anlassen von Ölmotoren (als ...salpetergetränktem Papier), ferner zum raschen Er... Wasser oder Speisen u. dgl. mehr benutzt und ...uf noch zahlreichen anderen Gebieten Aussicht auf ...z haben. Dr. L.

...r **Dr.-Ing. A. Kleintogel, Rahmenformeln.** 689 Rahmen... ...t 350 Abbildungen. Fünfte, neubearbeitete und erwei... ...uge. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst u. Sohn. ...eftet 18.—, gebunden 19.50 ℳ.

...ler einfachen Herstellungsart und der bei ihrer An... ...orteilhaften Raumausnutzung sind die Rahmenbauten ...den letzten Jahrzehnten in ständig steigendem Maße ...d worden. Folglich lag ein großes Bedürfnis nach ...ammenstellung aller für die Rahmenberechnung er...n Formeln vor. Diesem Bedürfnis trägt das vor...uch mit seinen gebrauchsfertigen Formeln für ein...veistielige, dreieckförmige und geschlossene Rahmen ...- oder Eisenbetonkonstruktion nebst Anhang mit ...n teilweise und ganz eingespannter sowie durch...e Träger in jeder Weise Rechnung. Es hat sehr viele ...efunden; das beweist auch die schnelle Folge, in der ...h hat neu aufgelegt werden müssen. Der zweiten ...om Jahre 1919 folgte die dritte im Jahre 1921, die ...i Jahre 1923 und nunmehr die fünfte Auflage, die ...erweitert worden ist. Sie umfaßt 689 Rahmenfälle, ...50 deutlichen Abbildungen in vorbildlich übersicht...se behandelt worden sind. Das Inhaltsverzeichnis am ...s Buches ist kurz gehalten, jedoch sind auch im ...zeichnis die Rahmenformen abgebildet und gerade da...l das Aufsuchen der gewünschten Formeln wesentlich ...e.

...ondere Neuerungen der neuen Auflage müssen her...n werden: erstens, daß für alle diejenigen Rahmen...elche einen wagerechten Riegel haben, und auch für ...men mit Tragarm die Einflußlinien für die Auflager...l für die wichtigsten Biegungsmomente den betref...piteln vorangestellt worden sind, und zweitens, daß ...itel ein Zahlenbeispiel angefügt worden ist, wodurch ...bung der Formeln bedeutend erleichtert und sicherer ...vird.

...neue Auflage wird meines Erachtens bald vergriffen Kuhnke-Berlin.

Chronik.

August.

...tschland. Der am 26. August berechnete Groß...e index des statistischen Reichsamts ist gegenüber ...vom 19. August von 131,6 um 3,3 auf 127,3 % zurück...e.

...J. ist die Zahl der männlichen Hauptunter...gsempfänger von 173 000 auf 176 000 gestiegen, ...iblichen auf rund 22 000 stehen geblieben.

6. Der Reichstag erhebt in einer von allen Parteien (außer den Kommunisten) gefaßten Entschließung Protest gegen Polens Gewaltsakte (Ausweisung der Deutschen).

8. Die Steuergesetze werden vom Reichstage angenommen. Veröffentlicht im RGBl. Teil I, Nr. 39, Seite 189.

10. Der Schnellzug München-Berlin D 21 fährt bei Wernberg (Strecke Schwandorf-Weiden) auf einen haltenden Güterzug. 3 Personen wurden getötete und 13 Personen verletzt.

12. Der Reichstag erledigt die Zollvorlage, ferner den Handelsvertrag mit Schweden, den Schiedsgerichts- und Verkehrsvertrag mit Finnland, das vorläufige Handelsabkommen mit Griechenland, den Handelsvertrag mit den Vereinigten Staaten Amerikas (RGBl. Teil II, Nr. 38. Seite 795), ferner das Handelsabkommen mit der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion und den Handelsvertrag mit Groß-Britannien und Irland (RGBl., Teil II, Nr. 38, Seite 777).

19. In den Lohnverhandlungen für den Ruhrbergbau wurde ein Schiedsspruch gefällt, nach dem die Lohnordnung vom 22. April d. Js. vom 1. September mit der Maßgabe wieder in Kraft gesetzt wird, daß erstmalig zum 31. Oktober 1925 gekündigt werden kann.

24. Die französische Antwortnote in der Sicherheitsfrage wird der deutschen Regierung übergeben. Die Antwort der deutschen Regierung wird am 27. August in Paris überreicht.

24./25. Die Franzosen räumen Duisburg und Düsseldorf.

27. Die Reichsregierung trifft Maßnahmen für die Preissenkung.

28. Einigung im Baugewerbe nach monatelangem Streik.

31. Nachdem die Schlichtungsverhandlungen in dem Lohnstreik zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Gewerkschaften ergebnislos verlaufen sind, nimmt die Reichsbahn an einer großen Anzahl von Orten und Wirtschaftsgebieten für die Reichsbahnarbeiter Lohnerhöhungen ab 1. September vor.

Saargebiet. Die Bergarbeiter im Saargebiet haben am 1. August die Arbeit wieder aufgenommen, nachdem ihnen eine Lohnerhöhung von 5½ bis 7 % bewilligt war.

Österreich. Der Großhandelsindex ist im August auf 18.817 (Juli 19.685) zurückgegangen. Die Indexziffer für Nahrungsmittel betrug 17.434 (18.832), für Industriestoffe 21.916 (21.595).

Die Zahl der Arbeitslosen in Wien stieg Ende Juli auf 65 289 (24 603 weibliche) gegen 63 647 Mitte Juli.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat eine neue Besoldungsordnung, rückwirkend vom 1. Januar 1925, mit 20 Gehaltsstufen (bisher 19) erlassen.

25. Feldmarschall Conrad v. Hoetzendorf gestorben.

Ungarn. Der amtliche Großhandelsindex beträgt Ende Juli 19 591 gegen 20 326 im Vormonat. Die landwirtschaftlichen Artikel sind um 9,8 % zurückgegangen, während Industrieprodukte um 2,9 % gestiegen sind. Die Zahl der bei den Gewerkschaften organisierten Arbeitslosen betrug Ende Juni 34 015.

Niederlande. 3. Bildung eines neuen Kabinetts. Ministerpräsident Colijn.

Frankreich. 13. Der Schnellzug Paris-Boulogne entgleist bei Amiens. 9 Tote und 150 Verletzte.

Polen. Am 14. August trat ein neues verschärftes allgemeines Einfuhrverbot mit Gültigkeit bis zum 13. November in Kraft.

...mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

...sbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der ...robstzella-Neuhaus a. R.-Igelshieb zwischen den Sta...bstzella und Gräfenthal gelegene Hp. Zopten ist ...ptember 1925 ab wieder für den Personenverkehr er...

...sbahndirektionsbezirk Stettin. Der ...f I. Klasse Premslaff (Strecke Plathe-Labes, Ne...n ist vom 1. September 1925 ab für den Stückgutverkehr geschlossen. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gilt Premslaff als unbesetzte öffentliche Ladestelle und bleibt Tarifsation. Mutterstation ist Neuenkirchen (Kr. Regenwalde).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 157 vom 24. August und Nr. III 160 vom 26. August 1925, betreffend Vorlagen für die Vereinsversammlung.

Amtliche Bekanntmachungen.

...ränkung der Abfertigungs...ugnisse von Stationen.

... November 1925 ab wird der ...of Jacobsdorf Kreis Rosenberg ...ßen) unbesetzt sein. Seine ...gsbefugnisse werden dann, wie ...hränkt werden:

...ten werden im Zuge verkauft. ...k wird am Zuge abgefertigt. Eil- und Frachtstückgüter und Wagenladungen werden während des Aufenthalts bestimmter Züge abgefertigt. Sendungen dürfen nach Jacobsdorf nur unter Vorauszahlung, von Jacobsdorf nur unter Überweisung der Fracht, in beiden Richtungen nur ohne Nachnahme aufgeliefert werden. Für Sendungen, die dem Frankaturzwang unterliegen, wird die Fracht ausnahmsweise vom Zugführer erhoben. Wagen für Jacobsdorf sind bei der Güterabfertigung Gr. Teschendorf zu bestellen.

Mutterstationen sind die Bahnhöfe Gr. Teschendorf und Riesenburg. (852)

Königsberg (Pr.), den 21. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Der an den Strecken Eichenberg-Bebra und Malsfeld-Leinefelde gelegene Bahnhof Niederhone erhält vom 4. Oktober 1925 ab die Bezeichnung Niederhone b. Eschwege.

Cassel, den 1. September 1925. (872)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Cassel.

3. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge Lehnenrutschung war die Strecke von Kleinreifling bis Hieflau in der Zeit vom 27. August bis 28. August unfahrbar.

Villach, den 28. August 1925. (867)
Bundesbahndirektion Villach.

Zu § 10 1a VWÜ./RIV. Die Strecke Simbach (Inn)-Mühldorf (Oberbayern) war vom 25. August 1925 bis 27. August 1925 wegen Dammunterspülung gesperrt.

München, den 28. August 1925. (870)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 werden die Entfernungen Neubabelsberg-Cunnersdorf b. Helfenberg und Neubabelsberg-Porschendorf b. Lohmen geändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. August 1925. (857)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 27. August 1925 wird die Station Schweinitztal mit besonderen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife 1e und 1f als Empfangsstation aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. August 1925. (845)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin II. 6. Tar. 2.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9. —

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 wird das Teilheft B II 53 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—26 neu herausgegeben. Die T. V. A.-Verfügungen lfd. Nr. 129/1920, lfd. Nr. 1913/1924 und lfd. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 4,30 Reichsmark.

Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. August 1925. (846)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin 6. Tar. 9/3.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1925 werden 14 Stationen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft in das Tarifheft 3 aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 31. August 1925. (873)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 3.

Mit Gültigkeit vom 3. September 1925 werden die Anwendungsbedingungen des genannten Tarifs erweitert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. August 1925. (860)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. September 1925: Neuausgabe des Ausnahmetarifs 39. Ausdehnung des Warenverzeichnisses auf Eilgut der Klasse 1e. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 29. August 1925. (858)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II.

Mit Wirkung vom 1. September d. Js. wird die Station Kehl Hafen mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Tarifstation Kehl in die deutschen Wechsel-Tarife einbezogen. Die Abfertigung bleibt auf den Wagenladungsverkehr beschränkt.

Karlsruhe, den 21. August 1925. (849)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 werden Kehl Hafen und die nachfolgenden Stationen der Hohenzollerischen Landesbahn in den Tarif aufgenommen:

Bingen (Hohenz.) [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Friedrichstraße-Sickingen [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Heidkapelle [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Hanfertal, [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Hart (Hohenz.) [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Hausen-Starzeln [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Hechingen Privatbf. [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Hermentingen [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Hettingen [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Imnau [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Jungnau [Hz. L.]
BO, OK, Zu 38
Killer [Hz. L.]
BO, OK, Zu 38
Mägerkingen [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Mühringen [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Schlatt (Hohenz.) [Hz. L.]
Stein (Hohenz.) [Hz. L.]
Trochtelfingen (Hohenz.) [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Veringendorf [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38
Veringenstadt [Hz. L.]
BO, Br, OK, Zu 38

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 28. August 1925. (855)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. September 1925 wird die Station Kehl Hafen mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Kehl in den Tarif einbezogen.

München, den 28. August 1925. (868)
D. R. G. Tarifamt b. d. G. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft (...) nahmetarife) Tfv. 5(...)

Mit Gültigkeit vom 1. Nov(...) wird der Ausnahmetarif 7 für(...) durch einen neuen Ausnahm(...) setzt. Die Frachtsätze sind d(...) wie bisher geblieben, dageg(...) Warenverzeichnis teilweise (...) Gleichzeitig erhält die Ziffer (...) nahmetarifs 7c eine neue Fas(...) nächsten Tarif-Anzeiger.) (...) geben Auskunft auch die bete(...) terabfertigungen sowie die (...) der Deutschen Reichsbahn-Ges(...) Berlin C 2, Bahnhof Alexande(...)

Berlin, den 27. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gese(...)
Reichsbahndirektion (...)

Reichsbahn-Gütertarif. He(...) (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 3. Septe(...) Aufnahme von Stationen in d(...) 33, 33a, 35, 36 und 41. Beri(...) von Stationsnamen bzw. Frach(...) den A. T. 31 und 35.

Näheres durch Reichsbahnta(...)

Altona, den 28. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesel(...)
Reichsbahndirektion Alt(...)

Deutsch-Tschechoslowakischer (...) kehr (Verkehr mit deutschen (...) stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Sept(...) sind folgende Änderungen und (...) gen durchzuführen: 1. Im T(...) (Güter aller Art) ist die P(...) folgt zu fassen: „Nüsse, wenn (...) sonders genannt (ausgenomm(...) nüsse). — Tschechoslowakis(...) laut: „Ořechy, pokud nejsou z(...) novány (vyjímaje muškátové (...) Die für die tschechoslowakis(...) anzuwendende Klasse für 10/1(...) Spalte) ist in „A" zu ändern. (...) Nr. 8 (Seefische) ist unter „(...) gut" bei der Station Velké (...) (Nachtrag 1) in der ersten (...) Zeile der 2. Spalte (Güter der (...) hinter dem Buchstaben „B" u(...) setzung eines Kommas der Buc(...) nachzutragen.

Dresden, am 24. August 1925
Reichsbahndirektion Dre(...)
namens der beteiligten Verw(...)

Tschechoslowakisch-Schweiz(...) Güterverkehr im Durchgan(...) Deutschland. Eisenbahngü(...) vom 1. September 19(...)

Ab 1. September 1925 tritt (...) bahngütertarif (Umbehandl(...) enthaltend die reglementarisch(...) sonderen Bestimmungen für (...) gehenden Eil- und Fracht(...) (einschl. lebender Tiere und (...) zwischen den Stationen der (...) wakischen Eisenbahnen einerse(...) Stationen der schweizerischen (...) nen anderseits im Durchgang (...)

a) Deutschland allein,
b) Deutschland und Österreic(...) berger Strecke),
c) Österreich und Deutschlan(...)
d) Österreich-Deutschland u(...) reich (Vorarlberger Strec(...)

in Kraft. Hierdurch wird der (...) 1. Mai 1923 aufgehoben.

Der Tarif ist zum Preis von (...) pfennig bei der Re(...)ieverwa(...) Reichsbahndirektion München (...)

München, den 27. August 192(...)
Deutsche Reichsbahn-Gesel(...)
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung (...)

Donauumschlagverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände.
Ausfuhrausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge (D U 2).
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Abschnitt „Frachtberechnung und Geltungsbereich" noch nachstehende Stations-
.e aufgenommen:

Stationsfrachtsätze in Reichspfennig für 100 kg

Nach	Regensburg Donaulände								Deggendorf Hafen								Passau Donaulände							
	Güter der Klasse								Güter der Klasse								Güter der Klasse							
	A			B		C		D	A			B		C		D	A			B		C		D
	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	10 t	Hauptklasse	Hauptklasse
.urg Altstadt Zu 10	343	315	286	264	240	263	229	181	372	341	310	286	260	285	248	197	389	356	324	298	271	297	258	205
.urg Reichsb. . .	343	315	286	264	240	262	228	181	370	339	308	285	259	284	247	196	386	354	322	297	270	296	257	205
.veig Hbf. . . .	354	325	295	273	248	273	237	188	388	355	323	298	271	297	258	205	401	367	334	308	280	307	267	212
.veig Ost	356	327	297	274	249	274	238	189	389	356	324	299	272	298	259	206	402	369	335	309	281	307	267	213
.t Hbf.	322	295	268	249	226	239	208	164	334	306	278	257	234	252	219	173	340	311	283	262	238	259	225	178
. . . .	312	286	260	242	220	223	194	153	324	297	270	251	228	242	210	166	330	303	275	255	232	248	216	171
.n (Dillkr.) . . .	336	308	280	260	236	255	222	175	352	322	293	271	246	270	235	186	368	338	307	284	258	283	246	195
.n (Hess.)	325	298	271	252	229	244	212	167	337	309	281	260	236	256	223	176	343	315	286	264	240	263	229	181
.d	385	353	321	297	270	296	257	204	412	377	343	317	288	315	274	218	424	388	353	327	297	325	283	225
.i	386	354	322	297	270	296	257	204	412	377	343	317	288	315	274	218	425	389	354	327	297	325	283	225
. . . .	329	301	274	254	231	247	215	170	341	312	284	263	239	261	227	179	349	320	291	268	244	268	233	185
.Westf.)	344	316	287	265	241	263	229	182	373	342	311	287	261	286	249	198	390	358	325	299	272	298	259	206
.g.	446	409	372	343	312	343	298	238	472	432	393	363	330	362	315	251	484	443	403	374	340	373	324	259
. . . .	382	350	318	294	267	292	254	202	409	375	341	315	286	313	272	217	421	386	351	325	295	323	281	224
. . . .	332	305	277	256	233	252	219	173	344	316	287	265	241	265	230	182	359	329	299	276	251	276	240	190
.r	330	303	275	255	232	248	216	171	342	314	285	263	239	261	227	180	352	322	293	271	246	270	235	187

Die Stationsfrachtsätze Freising — Passau Donaulände der Klasse A sind von 192, 176 und 160 in 203, 186 und
die Sätze Singen (Hohentwiel) — Regensburg Donaulände der Klasse A von 312, 286 und 260 in 324, 297
zu berichtigen.
.chen, den 26 August 1925. (853)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Mit Wirkung vom 1. September 1925 tritt folgender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 2a
für

.isenerz, auch agglomeriert oder brikettiert (Eisenschwamm, fällt nicht hier-
.nter);
.anganerz (Braunstein);
.chwefelkies-, Kupfererz- und Kupferkiesabbrände (purple ore, d. h. einer Ent-
.pferung nicht mehr bedürfend), sowie eisenhaltige Abbrände von Arsenerzen;
.bfälle, eisenhaltige, der chemischen Industrie;
.isenschlacken, folgende: Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweiß-
.fen-, Hammerschlacken und eisenhaltige Konverterschlacken, Hochofen- und
.artinschlacken, auch manganhaltige;
.isen- und Stahlhammerschlag und Walzensinter;
.ur Eisen- und Stahlerzeugung.
.iltig bis auf weiteres, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs.)

Anwendungsbedingungen:

.rachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das
.adegewicht des gestellten Wagens, bei Wagen mit weniger als 10 t Lade-
.wicht, mindestens für 10 t.
.uflieferung von gleichzeitig mindestens 200 t oder Frachtzahlung für
.eses Gewicht.
Die Frachtbriefe müssen an Eisen oder Stahl erzeugende Hochöfen, auch
.emens-, Martin-, Puddel-, Schweiß- und Elektroöfen in Polnischoberschlesien
.richtet sein und in der Spalte „Inhalt" den Zusatz tragen: „Auf der Ver-
.ndstation vom Schiff umgeschlagen und zur Eisen- und Stahlerzeugung in
.olnischoberschlesien bestimmt.

.rachtberechnung:

Die Fracht wird bei Erfüllung der Anwendungsbedingungen nach den
.lgenden Stationsfrachtsätzen berechnet:

Stationsfrachtsätze in Goldcentimes für 100 kg.

Nach	Bytom Nowy	Chebzie	Chorzow	Hajduki	Krolewska Huta	Siemianowice Sl.
.bf. und Frei- .k	1 6	103	107	107	108	108

.eln, den 25. August 1925. (847)
Reichsbahndirektion Oppeln (Oberschles. Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

.ausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr .tsche Seehäfen-Polen).
.ie von Hülsenfrüchten der
.e Tarifklasse C in die Abteilung
.iltigkeit vom 31. August. Aus-
.h die Abfertigungen. (844)
.den 24. August 1925.
.e Reichsbahn-Gesellschaft.
.hsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Ausnahmetarife.
Mit Gültigkeit vom 30. August 1925 werden im Ausnahmetarif 47 einige Frachtsätze geändert. Auskunft durch die Abfertigungen. (843)
Altona, den 24. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
I. Wiedereröffnung des Bahnhofs Langenbrück. Vom 15. August 1925 ab wird der seit 26. März 1924 geschlossen gewesene Bahnhof 4. Klasse Langenbrück, Strecke Ziegenhals-Jägerndorf, wieder eröffnet, und zwar als Agentur mit allen Abfertigungsbefugnissen. Der Vortrag bei Langenbrück, Seite 15 des Nachtrags I, gilt wieder.
II. Mit Gültigkeit ab 24. November 1925 wird voraussichtlich der Grenz- und Zollbahnhof Neu=Bentschen für den Güterverkehr, zunächst nur für den Verkehr nach und von Polen und darüber hinaus, eröffnet werden. „Neu=Bentschen" wird Tarifstation, „Neu=Bentschen Grenze" Tarifpunkt.
Nach Eröffnung von Neu=Bentschen kommen Bomst und Stentsch als Grenzübergangsstationen nur noch für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Tierverkehr in Frage; ebenso gehen am gleichen Tage die Tarifpunkte Bomst Grenze und Stentsch Grenze für den Güterverkehr ein.
Durch die Eröffnung von Neu=Bentschen tritt im Verkehr mit Polen eine Erhöhung der Tarifentfernungen ein. Es ändern sich auch die Entfernungen nach Bomst Grenze und Stentsch Grenze, welche Tarifpunkte zunächst noch für den Tierverkehr Geltung behalten.
Die Tarifentfernungen werden später bekanntgegeben. (851)
München, den 19. August 1925.
Tarifamt b. d. G.-V. Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. September 1925 werden für Eilgut (auch beschleunigtes) ab Konstanz mit Wegevorschrift des Absenders im Frachtbrief „über Bodensee Lindau Stadt" folgende Entfernungen eingeführt: nach Bad Reichenhall = 566 km, nach Heimenkirch = 165 km, nach Immenstadt = 203 km, nach Lindenberg (Allg.) = 177 km, nach Oberstdorf (LAG) = 256 km. (850)
München, 25. August 1925.
Tarifamt der DRG., G. B.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1925 wird in dem Ausnahmetarif 18 unter I als Versandstation Fröndenberg nachgetragen. Mit dem 1. Oktober 1925 treten die Bahnen Bruchsal-Hilsbach-Menzingen und Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch dem Ausnahmetarif 12 bei. (865)

Berlin, den 27. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Im Abschnitt „Stationsfrachtsätze" des genannten Tarifs ist beim Übergang „Oderberg Ort und Übergang" zuzusetzen: Zu 110. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 29. August 1925. (859)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Donauumschlagverkehr über Regensburg Dl., Deggendorf Hafen und Passau Dl. (Ausfuhr-Ausnahmetarif für Wetzsteine und künstlichen Bimsstein D U 1.

Die Ziffer 2 im Abschnitt „Anwendungsbedingungen" wird wie folgt geändert: „2. Die Anwendung der Frachtsätze dieses Tarifs erfolgt:

a) wenn die Sendungen an die Agentin einer Schiffahrts - Gesellschaft als frachtbriefmäßige Empfängerin gerichtet sind und aus den Frachtbriefen der endgültige Bestimmungsort oder das endgültige Bestimmungsland zu ersehen ist, oder
b) wenn die an andere frachtbriefmäßige Empfänger gerichteten Frachtbriefe die Vorschrift „Zur Weiterbeförderung auf der Donau nach außerdeutschen Ländern" enthalten.

Als neue Ziffer 3. und 4. sind nachzutragen:

„3. Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Absender oder Empfänger den Nachweis über den endgültigen Verbleib der Ausfuhrgüter zu fordern."

„4. Werden Güter, für welche die ermäßigten Ausfuhrfrachten in Anspruch genommen worden sind, wieder nach Deutschland zurückbefördert, oder werden Ausfuhrgüter in den Donauumschlagstationen in einer durch die Anwendungsbedingungen des Ausfuhr-Ausnahmetarifs nicht zugelassenen Weise behandelt, so wird der der Eisenbahn entgangene Frachtunterschied und ein Frachtzuschlag in der Höhe des doppelten Frachtunterschiedes erhoben. Der Frachtunterschied und der Frachtzuschlag werden nach Wahl der Eisenbahn vom Absender oder Empfänger eingezogen. Der Frachtzuschlag wird nicht erhoben, wenn die Eisenbahn binnen 4 Wochen nach Ablauf des Monats, in dem die Rückbeförderung nach Deutschland oder eine nicht dem Tarife entsprechende Bearbeitung stattgefunden hat, durch den Absender oder Empfänger in Kenntnis gesetzt wird.

Die Bestimmungen des vorstehenden Absatzes über die Erhebung des Frachtunterschiedes und des Frachtzuschlages in der Höhe des doppelten Frachtunterschiedes gelten auch dann, wenn der Absender oder Empfänger den geforderten Nachweis über den endgültigen Verbleib des Gutes binnen 4 Wochen nach der Aufforderung entweder überhaupt nicht oder nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht in genügender Weise erbringt."

München, den 22. August 1925. (842)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Militärtarif für Eisenbahnen.

Auf Grund der Verordnung der Reichsregierung vom 7. Juni 1920 (Reichsgesetzblatt Seite 1141) betreffend Änderung des Militärtarifs für Eisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. August 1925 ab die Tarifstelle 18. Desinfektionsgebühren des Militärtarifs geändert.

Nähere Angaben enthält die Bekanntmachung der Reichsbahndirektion Hannover für die Kundmachung 9 in Nr. 92 des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr vom 3. September 1925

Berlin, den 28. August 1925. (864)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Oberschlesischer Schmalspurbahnwechseltarif.

Am 1. September d. Js. tritt zu dem Wechselgütertarif für die oberschlesischen Schmalspurbahnen vom 1. September 1924 der Nachtrag III in Kraft, der Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte A, F a und G enthält.

Abdrücke des Tarifs sind bei der Stationskasse in Beuthen O/S. (Schmalspurbahn) und Tarnowitz zu haben.

Die Genehmigung des Oberkomitees in Beuthen (Oberschles.) ist erteilt.

Oppeln, den 25. August 1925. (854)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. Eisenbahngütertarif vom 1. September 1925.

Ab 1. September 1925 tritt ein Eisenbahngütertarif (Umbehandlungstarif), enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den durchgehenden Eil- und Frachtgutverkehr (einschl. lebender Tiere und Leichen) zwischen den Stationen der österreichischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch

a) Deutschland allein,
b) Deutschland und Österreich (Vorarlberger Strecke),
c) Ungarn-Österreich und Deutschland,
d) Ungarn-Österreich-Deutschland und Österreich (Vorarlberger Strecke).

in Kraft.

Der Tarif ist zum Preise von 50 Reichspfennig bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München erhältlich.

München, den 27. August 1925. (863)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ungarisch-Schweizerischer Güterverkehr im Durchgang durch Deutschland. Eisenbahngütertarif vom 1. September 1925.

Ab 1. September 1925 tritt ein Eisenbahngütertarif (Umbehandlungstsarif), enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den durchgehenden Eil- und Frachtgutverkehr (einschl. lebender Tiere) zwischen den Stationen der ungarischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits im Durchgang durch:

a) Österreich und Deutschland,
b) Österreich, Deutschland und Österreich (Vorarlberger Strecke),
c) Tschechoslowakei und Deutschland

in Kraft. Hierdurch wird der Tarif vom 15. Juni 1923 aufgehoben.

Der Tarif ist zum Preise von 50 Reichspfennig bei der Regieverwal[tung der] Reichsbahndirektion München [...]

München, den 27. August 1925 [...]
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft.]
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung [Bayern.]

Csl. Donau-Umschlagverkehr [...] tislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. M[...] Frachtbegünstigung für Tab[...]

Mit Gültigkeit vom 17. Augu[st] auf weiteres, längstens bis 31. [...] 1925, wird im Eisenbahndurch[...] oben bezeichneten Verkehres f[...] roh (der Position T — 1 — a [...] slovakischen Eisenbahngütertarif[s] Frachtbriefmengen von [...] 10 000 kg von der Station

Bratislava dunajské nabrezie[...]
Stationen
Decin dolni nadrazi, Podmokl[...]
Decin prekladiste,
Loubi prekladiste und **Rosb[...] kladiste**

der ermäßigte Frachtsatz von [...] Hellern für 100 kg gewährt.

Nähere Auskünfte erteilen [...] tion und die gesellschaftliche[n] stellen.

Regensburg, den 29. August [...]
Bayerischer Lloyd,
Schiffahrts-Aktiengesellsch[aft]
namens der beteiligten Verw[altungen.]

5. Verdingungen.

Deutsche Reichsbahn, Bayer. [...] linksrheinisches Netz [...] Schwellenholz- und Schwellenv[...] für das Jahr 1926.

Bei dem Baukonstruktion[...] Gruppenverwaltung Bayern in [...] Arnulfstr. 32, wird der Bedar[f] buch. u. eich. Schwellenhölzern[...] föhr., buch. u. eich. Bahnschwelle[n] buch. u. eich. Weichenschwelle[n] gesamte bayr. Netz der Deutsch[en Reichs]bahn öffentlich zur Verding[ung aus]geschrieben. Die Verdingungsu[nterlagen] sind bei dem Regie- u. Materi[al]b[üro der] Reichsbahndirektion München [...] straße 19, gegen Einzahlung d[es] betrages auf Postscheckkonto [...] chen zu erhalten. Die Kosten [...] tragen: für die allgemeinen un[d] ren Vertragsbedingungen, die [...] rung nicht erfahren haben, je 5[0] übrigen Unterlagen für jedes [...] Bahnnetze 50 ₰. Wegen Än[...] Schwellen- und Stammholzausn[...] den besonderen Bedingungen [...] blatt vom 15. August 1925 ersch[...] den Verdingungsunterlagen ko[...] gegeben wird.

Die Angebote müssen von d[...] bern unterschrieben und versch[lossen spä]testens am 27. September 19[25] 6 Uhr, postfrei bei dem Baukon[struktions]amt eingereicht sein. Die Erö[ffnung der] Angebote für das rechtsrh. N[etz] am Montag, den 28. September [...] mittags 9 Uhr, für das linksrhe[in.] Dienstag, den 29. September, [...] 9 Uhr, im Gebäude der Grup[penverwal]tung Bayern der Deutschen [Reichsbahn-]gesellschaft in München, Ar[...] Aufgang II (Seidlstraße), Saal [...] 1. Stock. Angebote für Schw[ellen aus] Stammholz aus dem Auslande [...] den für die bayerischen Träna[...] frachtungünstig gelegenen in [...] Erzeugungsgebieten werden nicht [berück]sichtigt. Zuschlagsfrist 4 Wo[chen.]

München, den 26. August 19[25]
Baukonstruktionsamt

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

...Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

...3 Berlin, den 10. September 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

...undert Jahre Eisenbahn — Achtzig Jahre Verein.

...n diesen Tagen wird die Eisenbahn 100 Jahre alt. Am 27. September 1825 fuhr der Z...g über die Strecke Stockton—Darlington. Der Würdigung dieses großen Kulturwerkes ...i... nachfolgenden Aufsätze in der vorliegenden Zeitung gewidmet. Und vor fast 80 Jahren ...s als sich eine Reihe von Eisenbahnen zum »Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen« ...insamer technischer und wirtschaftlicher Arbeit zusammenschloß. Trotz ihres hohen ..., ...rotz mancher Hemmnisse und Schwierigkeiten blicken beide — Eisenbahn und ... — voll Zuversicht und hellen Auges in die Zukunft, die für beide die Lösung noch ...ufgaben in sich birgt. An den Ufern der Salzach zwischen dem Mönchsberg und ...erberg wird der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Tagen vom 10. bis ...p...mber erneut zur Vereinsversammlung zusammentreten, um wieder Zeugnis von seiner ...itzigen Tätigkeit für die Eisenbahnen wie für die Allgemeinheit zu geben, getreu seinem ...t... den er schon bei der Gründung des Vereins auf seine Fahne schrieb. Möge auch ...ng in Salzburg vom reichsten Erfolge begleitet sein!

George Stephenson.

Der hundertjährige Geburtstag des ersten Personenzuges.

Zum 27. September 1925.

Von Professor **Dr. Ludwig Darmstaedter,** Berlin.

George Stephenson, der am 9. Juni 1781 in Wylam bei Newcastle am Tyne als Sohn eines Kohlenarbeiters geboren wurde und am 12. August 1848 in Tapton bei Chesterfield starb, hat seinen Namen im Eisenbahnwesen unsterblich gemacht.

Mit einer großen Arbeitskraft verband er praktische Befähigung und die Eigenschaften eines großen Erfinders, Beobachtungsgabe, Handgeschicklichkeit, Optimismus, Rechentalent. Hierdurch gelang ihm die Lösung der schwierigsten Probleme. Früh schon arbeitete er sich vom Heizer und Maschinisten zum Maschineningenieur der großen West Moor Kohlenwerke des Lord Ravensworth in Killingsworth empor, nachdem er in seinem 18. Jahre die mangelnden Schulkenntnisse in einer Abendschule von Newburn on Tyne nachgeholt und sich privatim in der Mechanik fortgebildet hatte. Die Transportverhältnisse der Kohlenwerke und die nötigen Maschinen lagen noch im Argen. Blackett, der ebenfalls auf diesen Kohlenwerken arbeitete, war zur Überzeugung gekommen, daß die Reibung glatter Räder auf glatten Schienen zur Fortbewegung von Lasten genüge, und hatte 1813 mit seinem Kollegen William Hedley von diesem Prinzip ausgehend eine Lokomotive konstruiert, die brauchbar war, aber viel Brennmaterial erforderte. George Stephenson griff das Jahr darauf in den Lokomotivbau ein; doch auch seine erste Lokomotive „Blücher" genügte nicht, da sie nur 6 km in der Stunde zurücklegte. Doch Stephenson ließ sich mit der Hartnäckigkeit, die großen Erfindern eigen ist, nicht abschrecken. Er erschien schon 1815 wieder auf dem Plan, diesmal mit einer Lokomotive, die er statt auf 4 auf 6 Räder setzte und bei der er zur Belebung der Verbrennung des Brennmaterials das eben von ihm erfundene Blasrohr verwendete. Bis 1823 konstruierte er nach und nach 16 Lokomotiven für den Kohlenbergbau, die jedoch nur 7 bis 8 Pferdestärken entwickelten, aber von den Laien als „Iron Horses", eiserne Pferde, angestaunt wurden. Im Jahre 1823 wurde Stephenson leitender Ingenieur der anfangs für Pferdebetrieb vorgesehenen Stockton-Darlington-Bahn. Hier ruhte er nicht, bis die Bahn ihm drei Lokomotiven in Auftrag gab.

Diese Lokomotiven stellte Stephenson in der von ihm mit dem Gründer der Stockton-Darlington-Bahn Edward Pease errichteten Lokomotivfabrik Stephenson & Co. in Newcastle her. Gleichzeitig bemühte sich Stephenson, die Gesellschaft dazu zu bringen: 1. schmiedeeiserne Schienen zu verwenden und 2. die von ihm festgelegte Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll für die Schienenweite anzunehmen. Die erstgelieferte dieser Lokom den bezeichnenden Namen „Locomotion" erhielt, war man am 27. September 1825 den ersten Personenzug de Darlington nach Stockton abfertigte. Von allen Seit Menge zur Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie zu strömt. Der Zug bestand Wagen, die mit Kohlen bela einem Passagierwagen für i toren der Bahn und ile 21 Wagen, die mit Sitzen i giere hergerichtet waren, r weiteren Kohlenwagen; hatte der Zug 34 Fahrz schließlich der Lokomotive fuhr mit 12 Meilen Gesch die Stunde und schließlich a hingen an den Wagen geg schen. Die Ankunft in Sc regte großen Jubel.

George Stephenson.

Die „Lokomotion" ist zur A an diese denkwürdige Bege dem Bahnhofe in Darlingtc castle auf einem Steinsock Bezeichnung „S. & DR N trägt, ausgestellt und au malige einstöckige und u Stationsgebäude ist erhalte Die Lokomotive hat Spur a im übrigen entspricht sie n der Art der Kuppelung de Stephenson angenommenen Patente:

> „A method or methods of facilitating the con carriages and all manners of goods and materials ways and tramways by certain inventions and im in the construction of the machine, carriages, carri railways and tramways fort that purpose."

> „Eine Methode oder Methoden, um die Beför Frachten und von allen Arten von Waren und a auf Eisenbahnen und Trambahnen durch bestim dungen und Verbesserungen in der Konstruktio schinen, Wagen, Wagenrädern, Eisenbahnen und Tra zu erleichtern."

Der Dampfverbrauch war für die Leistung ungewöh Dies führte dazu, daß der Personenbetrieb bald einges und die Personenzüge wieder durch Pferde befördert u 1829 von Stephenson mit seiner Lokomotive „Rock" 6. Oktober auf der Liverpool-Manchester-Bahn gefor kurrenz siegreich bestanden wurde und damit ein e schaffen wurde, der die Beförderung von Personen allgemeinerte. Die Lokomotive hatte statt der gefo schwindigkeit von 16 km 22½ km Fahrgeschwindigk An der Konkurrenz hatten Braithwaite und Ericss

…', Timothy Hackworth mit der „Sansparrail“ und Bur-…der „Perseverance“ Teil genommen.

…nden Jahre wurde auf der Liverpool-Manchester-Bahn …ni eine Probefahrt veranstaltet. Der Zug wurde von …r w“ gezogen, die George Stephenson persönlich führte. …hrt wurden bis 40 km die Stunde gefahren. Die feier-…fnung der Bahn erfolgte am 15. September 1830 unter Beteiligung einer großen Zahl von Zuschauern. Die letzte der zehn für die Bahn bestellten Lokomotiven, die „Planet“, hatte schon die heutige Lokomotivform und überschritt noch die Geschwindigkeit der Probefahrt vom 14. Juni 1830. Hiermit war die Brauchbarkeit des Eisenbahnbetriebes erwiesen und die gewaltige Ausdehnung des Welteisenbahnnetzes nur noch eine Frage der Zeit.

…er nachfolgend wiedergegebene Brief Stephensons ist an Herrn Dixon gerichtet. Er ist in Tapton House, dem …z Stephensons in seinen letzten Lebensjahren, geschrieben und datiert vom 18. Juli 1844. Das Original dieses Briefes …ch in der Dokumentensammlung Darmstaedter, Preuß. Staatsbibliothek, Berlin. Das liebenswürdigerweise von Professor …aedter zur Verfügung gestellte interessante Dokument lautet:

I have sent in a report to Lord
…sdale of my journey from Whitehaven
… Ulverstone, of which I have no doubt
… Whitehaven people have received a
…y. Now let me advise that all
… political feelings may be thrown
…ide, and all unite in working out the
…at boon to the County. The slate trade
… the County would become great, I was
…tonished to find the large shipments
…t already takes place from the south
…umberland of slate and iron ore.

I am my Dear Sir
yours truly
Geo: Stephenson

In deutscher Übersetzung

…an Lord Lonsdale einen Bericht über meine Reise …haven nach Ulverstone eingeschickt, von dem die …er ohne Zweifel eine Abschrift erhalten haben wer-… möchte ich raten, daß alle parteipolitischen Gefühle …tellt werden und alle sich vereinigen, dem Lande diese …tat zu verschaffen. Der Handel in Schiefer würde im Lande groß werden; ich war erstaunt über die großen Verfrachtungen an Schiefer und Eisenerz, die vom Süden von Cumberland schon stattfinden.

Ich bin, sehr geehrter Herr

Ihr ergebener

gez. Geo Stephenson.

Die Stockton-Darlingtoner Eisenbahn.

Von Professor Dr. e. h. **Alfred Birk**, Prag.

Als geschichtlich erste Dampfeisenbahn gilt fast allgemein die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester. Sie ist es auch insofern, als sie die erste Bahn war, die ausschließlich mit Dampf betrieben wurde und von vornherein für diese Betriebsweise angelegt worden war; auf ihr verkehrten die ersten Dampflokomotiven, die das Vorbild der heutigen Lokomotiven bildeten, und von ihr ging die mächtigste Anregung zum Bauen von Dampfeisenbahnen in allen Kulturländern aus. Dennoch ist es gerechtfertigt, den Eröffnungstag der Eisenbahn von Stockton nach Darlington (27. September 1825) als den Geburtstag des Lokomotiveisenbahnwesens zu feiern. Diese Bahn steht am Ende der Entwicklung der öffentlichen Pferdebahnen in England und am Anfang der Entwicklung der Lokomotivbahnen. Sie war die erste Bahn, die im größeren Maßstabe und unter allgemeinen Gesichtspunkten in England erbaut worden ist; sie war die wegweisende Vorläuferin der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester. Noch zum Teil mit Pferden, aber schon zum Teil auch mit Lokomotiven betrieben, bereitete sie den endgültigen Sieg der letzteren vor. Im Jahre 1820, als der Gedanke einer Eisenbahn von Stockton nach Darlington bereits greifbare Gestalt angenommen hatte, gab es in England schon 19 vom Staate genehmigte öffentliche Bahnen mit einer Gesamtlänge von rund 206 engl. Meilen (322 km); daneben bestanden viele Privatbahnen. Die öffentlichen Bahnen, deren größte 24 engl. Meilen (38,62 km) lang war, wurden mit Pferden betrieben. An Versuchen mit Dampflokomotiven fehlte es allerdings nicht. Schon 1803 hatte Trevithik seinen Dampfwagen „Locomotion" auf der Merthyr-Tydfiler-Bahn in Südwales erprobt; 1807 folgten Versuche mit einer „Dampfkutsche" in London; viele Schienenbrüche und Entgleisungen zwangen hier wie dort zur Einstellung der Fahrten. Im Jahre 1812 machte Blenkinshop's Zahnradlokomotive ihre erste Fahrt auf den Middletoner Kohlenwerken bei Leeds, im nächsten Jahre erprobten Blackett und Stedley ihre gegliederte Lokomotive (B + B) und 1814 lief auf den Kohlenwerken von Killingworth bei Newcastle die erste von G. Stephenson erdachte Lokomotive „Blücher". Auf dieser Bahn wurden in den nächstfolgenden Jahren mit einer von Stephenson gemeinsam mit Dodd erbauten Lokomotive, die schon Kreuzkopf, Pleuel- und Kuppelstangen besaß, so günstige Erfolge erreicht, daß die Besitzer der Hettoner Kohlenwerke sich entschlossen, ihre Förderbahn nach Sunderland für Lokomotivbetrieb umzubauen. Diese letzteren Versuche wurden auch — wie wir noch sehen werden — entscheidend für die Betriebsgestaltung auf der Eisenbahn von Stockton nach Darlington.

Abb. 1. Die Stockton-Darlingtoner Bahn. (Die schiefe Eben bei Brusselton. Der Eröffnungszug).
(Aus „Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie".)

Das Hinterland von Darlington in der Grafschaft D[illegible] hört zu den kohlenreichsten Gebieten des nördliche[illegible] Darlington liegt am Tees; am selben Fluße, 8 en[illegible] (12,87 km) vor seiner Mündung in das Deutsche Meer [illegible] Stockton. Auf der Fahrstraße, die beide Städte verbi[illegible] 1812 eine Holzbahn — „Tramway" — verlegt, die sich [illegible] bald als zu wenig leistungsfähig zeigte. Eine neue V[illegible] erwies sich als dringend notwendig. Man dachte an d[illegible] sierung des Flusses, aber auch schon an den Bau ei[illegible] bahn. Jene wurde mit 200 000 £, dieser mit 120 00[illegible] schlagt. Der große Kostenunterschied schaltete den W[illegible] vom Wettbewerb aus. Der Kaufmann Eduard Peace[illegible] — nicht ohne Schwierigkeiten — im Jahre 1817 eine G[illegible] zum Bau der Eisenbahn; ihre Mitglieder waren der[illegible] nach Quäker; man sprach deshalb auch scherzweise [illegible] Quäkerbahn. Die Genehmigung wurde vom Parlamen[illegible] treiben des Herzogs von Cleveland, der sich dagege[illegible] daß die Bahn seinen großen Fuchsbau durchschneide, v[illegible] Es wurde ein neuer Plan ausgearbeitet, der den Fuc[illegible] ging. Nun bestand kein Hindernis mehr. Das G[illegible] 19. April 1821 genehmigte den Bau einer Bahn für G[illegible] Personenbeförderung, für den Verkehr von Wagen un[illegible] Fuhrwerke mit Menschen oder Pferden oder auf and[illegible] es hielt an dem Grundgedanken des Verkehrs auf Ma[illegible] fest, indem es jedermann gestattete, gegen eine bestim[illegible] gabe und unter Beobachtung gewisser Bedingungen da[illegible] eigenem Fuhrwerk zu befahren. Das war nur bei Pfe[illegible] möglich; er war auch allein ins Auge gefaßt; nur f[illegible] trieb schiefer Ebenen zur Überwindung der Höhen d[illegible] stehende Dampfmaschinen zu verwenden.

Der Bau wollte nicht in Fluß kommen. Es schein[illegible] auch an Begeisterung für die Sache und wohl auc[illegible] rechten Führer gefehlt zu haben. Denn das Schrittma[illegible] wicklung beschleunigte sich erst, als sich Georg Steph[illegible] mals in den Werken von Killingworth tätig, der G[illegible] als Ingenieur anbot und von ihr zur Bauleitung beru[illegible] Das Arbeitsfeld in Killingworth war dem 40jährige[illegible]

Abb. 2. Die erste Lokomotive d. Stockton-Darlingtoner Be[illegible]
(Aus „The Engineer" 1875).

eng umgrenzt, bot ihm zu wenig Gelegenheit zur V[illegible] seines praktischen Wissens; der Bau der neuen Eise[illegible] öffnete ihm den Ausblick auf eine rege, erfolgreiche [illegible] tragende Betätigung. Er dachte an die Einführung [illegible] motivbetriebes, den er auch sofort bei seiner Bewe[illegible] Anstellung Peace dringend empfahl, indem er auf di[illegible] seiner Lokomotiven in Killingworth hinwies, die wohl [illegible] wert seien und die Beförderung mit Pferden überal[illegible]

i. Peace erkannte den Wert des Mannes. „Wir hoffen
i — heißt es in dem Berufungsschreiben —, daß Du bei
V messungen, Anschlägen und Berechnungen mit der
l erfahren werdest, welche Du anwenden würdest, wenn
e Dein eigenes wäre.“ Stephenson übernahm die Vor-
i gegen eine Entschädigung von 140 Pfund Sterling,
k sie innerhalb sechs Wochen, kürzte die ursprüngliche
u 3 Meilen (4,83 km) und milderte die Neigungen. Am
i 22 wurde die erste Schiene gelegt.

onnte man sich von der Überlieferung des Pferde-
nicht losreißen; nur für die schiefen Ebenen bei
i waren stehende Dampfmaschinen in Aussicht ge-
Aber Stephenson ruhte nicht. Es gelang ihm, die
ng zur teilweisen Verwendung von Dampflokomotiven
men. Das Ansuchen erhielt die Genehmigung des
es. Stephenson erkannte sofort die große Bedeutung
schlusses, aber auch die Voraussetzung für seinen
folg. Die Herstellung der Dampflokomotiven durfte
ger in den Händen der verschiedenen Handwerker
ie mußte auf wissenschaftlicher Grundlage erfolgen.
mit Peace gründete er im August 1823 eine Loko-
k bei Newcastle, deren Leitung er seinem fachlich
ten Sohn Robert übertrug. Die Fabrik lieferte in ver-
ßig kurzer Zeit drei Lokomotiven.

röffnung der Eisenbahn von Stockton nach Dar-
nd am 27. September 1825 statt. Der Eröffnungszug
us 34 Wagen und beförderte über 450 Personen und
. Ein Personenwagen trug eine Fahne mit dem Wahl-
r Eisenbahngesellschaft: Periculum privatum —
blica. Die Lokomotive übernahm den Zug am Fuße
n Ebene von Brusselton, 12,3 km vor Darlington, und
Strecke in 65 Minuten, also mit einer durchschnitt-
schwindigkeit von 11,3 km zurück. In Darlington
Lokomotive Wasser, wendete und trat die Rückfahrt
öchste von der Lokomotive erreichte Geschwindigkeit
gl. Meilen (19 km) in der Stunde.

auliche Anlage wich in manchen bedeutsamen
n von der üblichen Bauweise ab. Die Bahn war
Meilen (40,63 km) lang und endete am Stocktoner
einer Stelle, an der nur Schiffe von höchstens 120 t
eit anlegen konnten. Aus den verschiedenen mir vor-
Veröffentlichungen über die Stockton-Darlingtoner
in genauer Überblick über ihren Längenschnitt und
plan nicht zu gewinnen; man erfährt nur soviel, daß
großen schiefen Ebene bei Brusselton, auf die ich
kkomme, viele sogenannte selbsttätige Rampen vor-
d, das sind Strecken mit einer Neigung von mehr als
‰), auf denen die Fahrzeuge allein talwärts rollen
er kleinste Bogenhalbmesser wird mit 133 Ruten
gegeben. Die Bahn war eingleisig, besaß aber Aus-
n in solchen Entfernungen (durchschnittlich ¼ engl.
0 m), daß der freie Ausblick von einer Stelle zur
wahrt war. Das Spurmaß beträgt 4′8½″ (1,435 m).
chsen der Ausweichen hatten eine Entfernung von
n. Der Oberbau bestand aus fischbauchförmigen Pilz-
uf Steinwürfeln und Holzeinzelschwellen. Die Hälfte
nen war aus Gußeisen; der Rest aus Walzeisen.
war für die ausschließliche Verlegung der Walz-
ngetreten, die seit 1820 auf den Bedlingtoner Eisen-
r Durham erzeugt wurden. Aber ihr hoher Preis
die Verwaltung ab. Doch erwiesen sich die Walz-
hr bald als so vorteilhaft, daß bei der Erweiterung
linie durch Zweigbahnen nur noch Walzschienen ver-
n; im Jahre 1833 besaß nur noch ein Fünftel der
tockton-Darlington gußeiserne Schienen. Diese
aren 3 engl. Fuß (0,914 m) lang und wogen 56 engl.
4 kg, 27,8 kg/m); die 15 engl. Fuß (4,572 m) langen
en, die auf 4 Unterlagen ruhten, wogen nur 28 engl.
7 kg) je 3 engl. Fuß (13,9 kg/m). Die Schienen wur-
ßeisernen Stühlen gehalten; der Stoß war fest und
nicht verlascht. Neu waren die Zweizungenweichen; die
schmiedeeisernen Zungen waren einschlagend, um einen Nagel
drehbar, verhältnismäßig kurz, wurden von den Rädern aufge-
schnitten und gingen wieder selbsttätig in die Grundstellung
zurück. Die Kreuzungswinkel scheinen ziemlich groß gewesen
zu sein; nähere Angaben fehlen mir. Die Lokomotiven wurden
auf gußeisernen Drehscheiben gewendet.

Die in Newcastle erbauten Lokomotiven trugen noch
deutlich die Kennzeichen ihres Ursprungs, der stehenden Dampf-
maschine, wie Watt sie geschaffen hatte. Der 10 engl. Fuß
(3.05 m) lange Kessel von 4 engl. Fuß (1,22 m) Durchmesser
hatte ein 2 engl. Fuß (0,61 m) starkes Feuerrohr und war für
einen Druck von 25 Eb/sq. inch (1,6 Atm.) berechnet. Die ge-
samte Heizfläche betrug 60 engl. Quadratfuß (5,57 m²). Die
Kolben der lotrecht auf dem Kessel stehenden Zylinder be-
wegten mittels Kolbenstange, Pleuelstange und Kurbelzapfen
die vier gußeisernen, 4 engl. Fuß (1,22 m) hohen Räder.
Exzenterscheiben trieben die Flachschieber. Der Tender faßte
240 Gallons (rd. 1,1 t) Wasser. Die Lokomotive wog dienst-
bereit 6½ t (6,6 t). Bis zum Jahre 1831 standen 11 Lokomo-

**Abb. 3. Kohlenwagen der Stockton-Darlingtoner Eisenbahn.
(Aus Gerstners Handbuch der Mechanik.)**

tiven ähnlicher Bauart im Betrieb; die in diesem Jahre be-
schafften Lokomotiven zeigten schon den großen Einfluß der
„Rocket“, der Siegerin zwischen Liverpool und Manchester; sie
waren mit schräggestellten Zylindern, mit Röhrenkessel und
Blasrohr ausgestattet. Die Lokomotive, die den Eröffnungszug
geführt hatte — sie war „Locomotion“ getauft —, stand bis 1850
im regelmäßigen Dienst und wurde dann noch durch sieben
Jahre in den Kohlengruben verwendet.

Die Kohlenwagen faßten bei einem Eigengewicht von ⁵/₄ engl. t
(1,27 t) 2,75 t (2,8 t) Kohlen. Langholz wurde auf zwei kleinen
Plattformwagen — wie heute noch — befördert. Bei der Eröff-
nung des regelmäßigen Personenverkehrs (10. Oktober 1825)
stand nur ein Personenwagen „Experiment“ zur Verfügung; er
hatte zwei Längsreihen Sitze, zwischen ihnen einen langen
Tisch; die Tür war in der Hinterwand. Sehr bald kamen be-
queme „Kutschen“ zur Anwendung. Die gußeisernen Wagen-
räder waren 28 bis 32 engl. Zoll (71 cm bis 81 cm) hoch und
hatten 12 gerade oder gekrümmte Speichen; man bevorzugte die
letzteren, weil die Erfahrungen darauf hinwiesen, „daß Räder,
die im gebremsten Zustande mit großer Schnelligkeit über
schiefe Flächen herabgehen und sich erhitzen, bei geraden
Speichen leichter springen, als bei gekrümmten, weil die durch
die Hitze bewirkte Ausdehnung des Radreifens und der an-
stoßenden Speichenstücke bei den gekrümmten Speichen weit
leichter im Rade vor sich gehen kann, als bei den Speichen, die
senkrecht zum Radumfang stehen.“ Die Achsen liefen in guß-
eisernen Halblagern. Da Wagenfedern einer besonderen staat-
lichen Abgabe unterlagen, so versuchte man die Stöße durch
Öllager zu vermindern; die Achse steckte in einer Hülse; der
Spielraum zwischen beiden, etwa 1½ engl. Linie (rd. 3,2 mm),
war mit Öl gefüllt; die Lager scheinen rasch aus dem Betriebe
verschwunden zu sein. Zur Bremsung der Wagen dienten ein-

seitig wirkende Handhebelbremsen. Eine besondere Einrichtung und Neuheit der Stockton-Darlingtoner Bahn waren die „Dandy-carts"-Karren, die an das Ende der Pferdezüge angehängt wurden und zur Aufnahme der Pferde bestimmt waren, wenn der Zug auf dem Gefälle ($\gtreqless$ 1 : 160 = 6 ‰) allein talwärts rollte. Die Unternehmer der Bahn rühmten sich, die ersten gewesen zu sein, die den Pferden neben der Arbeit des Ziehens auch die Erholung des Fahrens verschafft hatten. Die Pferde liefen, sobald sie bei Beginn des Gefälles abgespannt worden waren,

Abb. 4. Der Oberbau der Stockton-Darlingtoner Eisenbahn (Aus Gerstners Handbuch der Mechanik.)

schon von selbst zu ihrem Wagen und bestiegen ihn „mit sichtlichem Vergnügen".

Der P r i v a t v e r k e h r überwog in den ersten Betriebsjahren weitaus den Eigenverkehr der Bahn; im Oktober 1829 standen 526 Privatwagen 320 Eigenwagen gegenüber. Da die Bahn eingleisig war, so kam es zwischen den Fuhrleuten häufig zu mehr oder minder tätlichen Streitigkeiten. Als Regel galt, daß der leichter beladene Wagen oder der später an dem mittwegs zwischen zwei Ausweichen aufgestellten Merkpfahl anlangende Wagen zurückzufahren hatte. Die Privatwagen wurden von den Eisenwerken leihweise geliefert und auch in Stand gehalten. Die Leih- und Erhaltungsgebühr betrug ⅛ Pence je Tonne und Meile*). Der Fuhrmannslohn war mit ½ Pence je Tonne und Meile festgesetzt. Die Fuhrleute beförderten mit einem Pferde in der Regel 11 t und befuhren mit einem solchen Zuge die ganze Strecke fünf- bis sechsmal in der Woche. Die Eigentümer der Kutschen entrichteten als Benützungsgebühr der Bahn 3 Pence je Meile und erhoben als Fahrpreis je Meile 1⅓ Pence für einen Innen-, 1 Pence für einen Außensitz.

Bemerkenswert ist der Betrieb der schiefen Ebene bei B r u s s e l t o n. Die Bahn steigt auf eine Länge von 422⅔ Ruten (2,126 km) mit 1 : 33 (30 ‰) an, liegt dann auf 26½ Ruten (133,3 m) wagerecht und fällt dann auf eine Strecke von 200 Ruten (1,006 km) mit 1 : 30,5 (32,8 ‰). Auf der Scheitelstrecke liegen Hauptgleis und Ausweichgleis in schwacher, entgegengesetzt verlaufender Neigung; hier stand auch die Dampfmaschine von 60 Pferdestärken, die eine gußeiserne Welle von 9⅔ engl. Zoll (24,6 cm) Durchmesser antrieb; auf der Welle waren zwei Trommeln von 13'9½" (engl. Maß; 4,20 m) und 6'4½" (engl. Maß; 1,94 m) aufgekeilt; die größere Trommel trug das Seil für die längere Strecke, die kleinere das entgegengesetzt aufgewickelte Seil für die kürzere Strecke. Eine Hemmvorrichtung ermöglichte die Regelung des Trommelumlaufes. Die auf der Höhe angekommenen Züge wurden vom Seil losgelöst und von Arbeitern durch die schwachgeneigten Gleise HB und GE (vgl. Abb. 5) soweit vorgeschoben, daß sie

*) 1 engl. Tonne = 1016 kg; 1 engl. Meile = 1609,115 m.

wieder an das zugehörige Seil gekuppelt werden kon[illegible] wurden stets 12 Wagen gleichzeitig über die schiefe [illegible] fördert. Zur Überwachung der Zugbewegung waren [illegible] Fußstationen mit der Scheitelstation durch ein K[illegible] verbunden.

Im Jahre 1829 nahm die Gesellschaft den ganzen Ba[illegible] in die Hand und besorgte ihn teils mit Lokomotiven[illegible] Pferden.

Die B a h n e r h a l t u n g war um den Jahresbetra[illegible] je englische Meile verpachtet. Fliegende Rotten von [illegible] drei Arbeitern hielten das Gleis in Stand.

Die B e t r i e b s e r g e b n i s s e stellten sich seh[illegible] ersten Jahren sehr günstig. Bei den Vorarbeiten für [illegible] hatte man die Jahreseinnahmen auf 19 532 £ gesch[illegible] Betriebsjahr Juni 1826 bis Juni 1827 brachte eine Ein[illegible] 18 304 £. Nun aber kam der Verkehr rasch in Aufsc[illegible] den ersten 45 Monaten, also bis Ende Juni 1829, war[illegible] eingenommen worden. Der Hauptanteil fiel dem St[illegible] verkehr zu: 351 755 t = 59 429 £. Geringere Einnahm[illegible] die Beförderung von Kalk, Blei, Holz, Eisen, Kaufma[illegible] Der Personenverkehr hatte in der angegebenen Zeit [illegible] eingetragen. Im Jahre 1826 zahlte die Verwaltung an [illegible] 2 £ 10 s %, in den folgenden Jahren 5, 6, 8 %, im [illegible] schon 11, im nächsten Jahre 14 %. Der Höchststand [illegible] denden war 15 %. Die Aktien stiegen 1829 von ihrem [illegible] wert von 100 £ auf 185 und waren selbst um diesen [illegible] schwer zu erhalten. Im Jahre 1863 übernahm die Nort[illegible] Eisenbahn das Netz der Stockton-Darlingtoner Bahn.

Als Georg Stephenson bei einer Inspektionsreise a[illegible] weise vollendeten Bahn von Stockton nach Darli[illegible] seinem Sohn Robert und seinem Assistenten John L[illegible] dem Mittagessen bei einem Glase Wein saß, sagte [illegible] Smiles in seinem Buche über Stephenson erzählt [illegible] beiden jungen Männern:

„Ihr werdet, davon bin ich überzeugt, den mir viell[illegible] mehr beschiedenen Tag erleben, an dem die Eisenb[illegible] jede andere Art der Beförderung zu Lande überholt [illegible] dem Postkutschen auf Gleisen fahren und die Eisenb[illegible] Hauptstraßen für Könige und Untertanen sein werden [illegible]

Abb. 5. Betrieb der schiefen Ebene bei Brusselton. N[illegible] Journal für Baukunde IX.

wird kommen, daß der gewöhnliche Mann billiger mit [illegible] bahn als zu Fuß reist. Ich weiß, daß große und fa[illegible] steigliche Schwierigkeiten vorher überwunden werd[illegible] aber was ich euch sage, wird eintreten, so wahr ich [illegible] sieht: Stephenson erkannte die Unvollkommenheit d[illegible] lokomotive jener Tage, aber er war auch auf Grund [illegible] gewöhnlich hohen technischen Begabung und sein[illegible] technischen Erfahrungen von der Gewißheit ihre[illegible] kommnung überzeugt. Dieser Überzeugung entsprang [illegible] jungen Mitarbeitern gegenüber ausgesprochene Zuv[illegible] den Sieg des Eisenbahnwesens, den die Stockton-D[illegible] Eisenbahn einleitete.

Die Entwicklung der Eisenbahntechnik seit hundert Jahren.

Von Sektionschef a. D. v. Enderes.

chichte der Technik mit der überquellenden Fülle täg-
inzuwachsender Tatsachen und mit der schillernden
nheit der Erscheinungsformen des stofflichen und
ortschrittes ist zu einem der bedeutendsten Zweige
gs- und Wirtschaftsgeschichte geworden. Wenige ihrer
ete können sich an Reichtum und Schnelligkeit der
g mit der Geschichte der Eisenbahntechnik messen.
len Einzelheiten zu erfassen und zu übersehen, über-
Kräfte des einzelnen, ihre erschöpfende Darstellung
zende dickleibiger Bände füllen. In dem engen Rah-
Erinnerungsblätter lassen sich nur die äußersten Um-
Triebkräfte und die Richtung dieser Entwicklung an-

Jahr 1500 hatte sich wieder einmal einer jener großen
zogen, mit denen der von der Unwissenheit und Träg-
ler Selbstsucht und Gleichgültigkeit der Massen be-
d behinderte, nie aber ganz gelähmte Wissensdurst
lrang der schöpferischen Denker die Menschheit nach
eißen: die Astronomen und Seefahrer hatten das Trug-
bisherigen Weltanschauung zertrümmert, die Erde
ls Kugel im Weltenraum und bot unermeßliches Neu-
galt es dieses und seine unerschöpflichen Schätze er-
machen. Dazu fehlten aber außer der Schiffahrt
Mittel. Sogar in Europa selbst gab es noch nichts, was
Verkehr verdiente. Erst am Anfang des achtzehnten
rts hatte England, dessen wirtschaftlicher Zustand am
r Schaffung wirksamer Verkehrsmittel drängte, den
Kanälen und ein halbes Jahrhundert später den von
Angriff genommen. Beides hatte bald auf dem Fest-
hmung gefunden. Das Bedürfnis, Massengüter regel-
erhebliche Entfernungen zu verfrachten, das sich in
it seinem im Entstehen begriffenen Großgewerbe und
hentwickelten Handel zuerst geltend machte, nötigte
weiteren Schritt, die aus Deutschland im sechzehnten
rt eingeführten Spurbahnen der Bergwerke zu einem
rkehrsmittel für Güter und Personen zu entwickeln.

te des 18. Jahrhunderts wurde es immer klarer,
uck des Wasserdampfes zur Erzielung von Leistungen
rden könne, die mit menschlicher oder tierischer Kraft
bar waren, und daß der Ersatz des Zugpferdes durch
ine die Nutzleistung der Spurbahnen unermeßlich
üßte. Seit 1770 liefen auf den Straßen, seit 1804 auf
hnen einzelne Dampfwagen oder „Lokomotiven"; aber
sich keine einzige Bauart durchaus bewährt.

Stockton-Darlington war nicht die erste Spurbahn,
inmal die erste Spurbahn mit eisernen Schienen —
"; sie war auch nicht die erste Spurbahn für den
Güterverkehr; nicht die erste, auf der Personen be-
rden und nicht die erste, auf der Lokomotiven ver-
nd doch ist sie erste „Dampfeisenbahn", das erste
erk, bei dem alle Einzelheiten zusammentrafen, die
er Gesamtheit lange als Kennzeichen einer Eisenbahn
eisenbewehrte Fahrbahn; Dampf als treibende Kraft,
h allerdings nur für Güter und neben der Zugkraft
, später aber ausschließlich und daher auch für Per-
ntlicher Massen- und Schnellverkehr.

* * *

ieser Zeit — 1825 — war fast alles bei der Schaffung
n Verkehrsmittels die Arbeit von Empirikern. Der-
n, in dessen Geist sich diese Arbeit am umfassend-
er Einheit zusammenballte, Georg Stephenson, hatte
bahn als Maschinenjunge begonnen und erst als an-
ann Lesen und Schreiben gelernt. Ihnen allen fehlte
unser heutiges wissenschaftliches Rüstzeug. Nicht etwa deshalb, weil sie fast durchweg ihr Wissen der Selbstschulung verdankten — sicherlich hätte ein Stephenson auch ohne jede geordnete Schulbildung vermocht, in die Tiefen jeder Wissenschaft einzudringen — das Rüstzeug fehlte ihnen, weil es noch gar nicht bestand. Erst gegen 1790 hatte Coulomb begonnen, die Gesetze der Reibung zu erforschen, so daß die Beziehungen zwischen dem Gewicht der Lokomotive und dem der Nutzlast, zwischen der Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn und derjenigen der Räder, zwischen Zugkraft, Krümmung und Neigung der Bahn noch nicht genau klargestellt werden konnten. Man darf es Blenkinsop nicht verübeln, wenn er noch 1812 glaubte, die Reibung genüge nicht und man müsse zwischen Lokomotive und Fahrbahn einen Zahneingriff einschalten. Zeugt doch der Gebrauch des Wortes „Adhäsion" heute noch von der Nebelhaftigkeit damaliger Begriffe.

In den Kinderschuhen steckte noch die Stoffkunde. Man kannte wohl Gußeisen, schmiedbares Eisen und Stahl; aber Physik und Chemie hatten der Hüttenkunde noch nicht die Grundlagen glanzvoller Entwicklung geliefert, die gegen die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts begann; wußte man doch noch nichts von einer ganzen Anzahl technisch hochwichtiger Elemente, nichts von der Spektralanalyse (1859), nichts von der Bedeutung des Mikroskopes für die Baustofflehre. Nur kleine Mengen Stahl waren damals herstellbar und diese nicht in gleichmäßiger, einem bestimmten Zweck von vornherein angepaßter Beschaffenheit. Konnte doch Krupp sich 1855 den Scherz erlauben, auf der Londoner Weltausstellung einem englischen 5 Zentner schweren „monster bloc" seinen „little bloc" von 100 Zentnern Gußstahl gegenüberzustellen. Erst 1856, 1865 und 1879 sind Bessemer-, Martin- und Thomasverfahren eingeführt worden. Wichtige Bau- und Betriebsstoffe waren kaum erhältlich, wie Kautschuk, oder noch fast unbekannt, wie das Erdöl, der Rohstoff aller unserer Schmiermittel. Noch gab es keine in ihrer Beschaffenheit genau erforschten und für jeden bestimmmten Verwendungszweck besonders zusammengestellten hydraulischen Bindemittel (erster Portlandzement 1824).

War man somit nicht Herr der Beschaffenheit der Baubetriebsstoffe, so stand es nicht viel besser mit dem Wissen über die Leistungsfähigkeit dieser Stoffe. Die Physik der Gase steckte noch in ihren ersten Anfängen; hatte doch Gay-Lussac erst seit 1802 diesen Zweig der Wissenschaft begründet. Elastizitäts- und Festigkeitslehre waren nicht einmal dem Namen nach bekannt. Die „Mechanik" der damaligen Zeit plätscherte fröhlich in einem Meer von Empirie. Nichts wußte man von dem Gesetz der Erhaltung der Energie (1842), nichts von Molikulararbeit, fast nichts von der heutigen Statik und Dynamik, man konnte keinen Fachwerks- und keinen Bogenträger, keinen Dampfkessel und kein Lokomotivtriebwerk berechnen; man schwankte zwischen der Scylla der Überdimensionierung und der Charybdis des Einsturzes oder der Explosion hin und her und wählte erstere als das kleinere Übel, sowohl bei Bauten wie bei Maschinen. Elektrizität und Magnetismus waren noch eine Art Wunder, und der Helmstedter Professor Beireis durfte noch bis 1809 seine Kenntnisse auf diesem Gebiet zu einer Art höherer Taschenspielerei benutzen, die ihm den Ruf eines Zauberers eintrug. Bei diesem Stande der Dinge ist um so leichter erklärlich, daß die Entwicklung der Eisenbahntechnik sich durchaus nicht immer geradlinig vollzogen hat, daß sich nicht stets ein neuer Gedanke aus dem alterprobten entwickelte, um seinerseits wieder neue zu gebären. Wir finden oft, daß die Entwicklung Krümmungen und Schleifen aufweist, sich verzweigt und in Sackgassen gerät, daß sie zurückkehrt und an Erprobtes oder auch an längst Versuchtes und vorläufig als unbrauchbar Verlassenes wieder anknüpft. Die ersten Empiriker eilten oft ihrer Zeit weit voraus, sie fanden

manchmal sozusagen gefühlsmäßig oder zufällig Einzellösungen, die sie nicht wissenschaftlich begründen, daher auch oft nicht vervollkommnen und in den allgemeinen Fortschritt einpassen konnten. So ging es z. B. mit dem Blasrohr und mit der Zahnstange, mit der Spurweite und mit Stephensons selbsttätiger Bremse.

Es ist völkerpsychologisch bedeutsam, daß das Eisenbahnwesen in England fast alles den Empirikern verdankt, in Deutschland und Österreich aber von allem Anfang an den Männern der Wissenschaft. Wir nennen nur Baader, Gerstner Vater und Sohn, Ghega und List.

* * *

Als 1821 die Konzession für die Eisenbahn Stockton-Darlington erfloß, war für deren Ausführung erfahrungsgemäß nicht viel mehr gegeben als die zwei erprobten Grundlagen:

eine Fahrbahn, die durch eiserne Schienen die Fahrzeuge zwangsläufig führte und der rollenden Reibung geringeren Widerstand entgegensetzte als die Landstraße, und

die Wagen, die dieser Fahrbahn angepaßt waren.

Der ausschlaggebende Fortschritt lag in dem Gedanken, daß es gelingen werde, die tierische Zugkraft durch den weit leistungsfähigeren Lokomotivbetrieb zu ersetzen. Seine Einführung lag gewissermaßen in der Luft. Äußerlich zeigt sie sich aber als persönliches Verdienst des Hauptingenieurs der Stockton-Darlingtonbahn, des genialen Georg Stephenson, der schärfer als alle seine Vorgänger und Zeitgenossen erkannt hatte, daß die eiserne Fahrbahn nur mit der Dampfkraft zur vollen Leistungsfähigkeit gelangen könne, und der mit mehr Geschick und Zähigkeit als alle anderen diesen Gedanken in die Tat umsetzte.

Der Erfolg, den er mit dem in den Entwurf dieser Bahn nachträglich eingefügten Lokomotivbetrieb erzielte, führte dazu, daß dann die Eisenbahn Liverpool-Manchester nach schweren Kämpfen als Lokomotiveisenbahn gebaut und 1830 in Betrieb gesetzt wurde.

Von dieser Zeit an hat sich die Eisenbahntechnik mit einer staunenerregenden Kraft, Geschwindigkeit und Vielseitigkeit entwickelt. Kaum hatte man das drängende Verkehrsbedürfnis zu befriedigen begonnen, so fing es sich sofort zu steigern, ja zu vervielfachen an. Die Liverpool-Manchester Bahn veranschlagte ihren künftigen Personenverkehr auf etwa 150 000 Reisende im Jahr; sie erreichte in Wirklichkeit sofort mehr als das Dreifache. 1845 beförderten die britischen Bahnen 33,8 Millionen Reisende, 1850 72,9 und 1855 111 Millionen, in zehn Jahren eine Verdreifachung!

Demnach bestand ein Bedürfnis in zwei Richtungen: erstens mußte man für alle wichtigen Verkehrsbeziehungen Eisenbahnen erbauen und zweitens ihre Leistungsfähigkeit rasch und ausgiebig über das anfänglich vorhergesehene Maß hinaus steigern.

Die erste Aufgabe wurde allerwärts sofort in Angriff genommen; in England entstand eine Eisenbahnbautätigkeit, die in wenigen Jahren zu einem furchtbaren Gründer- und Schwindlertum ausartete. Auf dem Festland hatte Frankreich 1823 den Bau einer nur 1,15 km langen Pferdeeisenbahn von Andrezieux nach St. Etienne und Österreich 1825 den Bau der ersten großen, 129 km langen Pferdeeisenbahn Linz-Budweis begonnen. Für Ende 1830 gibt Ghega die Länge sämtlicher Eisenbahnen der Erde mit 447 km an, wovon 330 km mit Pferden, 108 km mit Lokomotiven und 9 km mittels elf Seilebenen betrieben wurden. 1835 wurden die ersten Dampfeisenbahnen in Belgien (Brüssel-Mecheln) und im heutigen Deutschen Reich (Nürnberg-Fürth), 1837 in Frankreich (Paris-St. Germain) und in Österreich (Teilstrecke Floridsdorf-Wagram der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn), 1838 in Rußland (Petersburg-Zarskoje-Selo), 1839 in den Niederlanden (Amsterdam-Harlem) und in Italien (Neapel-Portici) eröffnet. Bis 1850 hat sich das Netz der Eisenbahnen der Erde folgendermaßen entwickelt:

	Ende 1830 km	Ende 1840 km
Europa:		
Großbritannien	279	2092
Österreich	70	451
Frankreich	33	394
Deutscbland	—	370
Belgien	—	338
Rußland	—	27
Holland	—	27
Italien	—	8
Dänemark	—	—
Spanien	—	—
Schweiz	—	—
Europa insgesamt	382	3707
Amerika:		
Nordamerika	65	3830
Antillen	—	72
Amerika insgesamt	65	3902
Zusammen	447	7609
davon		
Pferdebetrieb	330	734
Dampflokomotiven	108	6875
Seilebene (Länge)	9	
Zahl der Seilebenen	11	48
„ der Lokomotiven	?	1775

1830 hat die Länge der Pferdebahnen fast 74 % i[n] Eisenbahnen betragen, 1840 fast 10 % und 1850 nur nh[...] Von 1830 bis 1840 und 1850 ist die Länge der Pferdee[...] um 122 % und um 8 %, die Länge der Lokomotivbahn[...] 60fache und 350fache gestiegen. Das zeigt, mit welche[...] stehlichen Gewalt sich die Verwendung der Lokomoti[...] setzte.

Ende 1922 ergeben sich folgende Ziffern:

Weltteil	Ende 1830 km	184[0] km	1850 km	1920 km
Europa	382	3 707	23 583	379 847
Asien	—	—	—	119 185
Afrika	—	—	—	51 881
Amerika	65	3 902	14 857	611 721
Australien	—	—	—	38 071
Zusammen	447	7 609	38 440	1 200 7051

Auffallend ist der Rückgang von 1920 auf 1922; er e[rklärt sich] teils aus Kriegsfolgen (Rußland), teils aus der angetch[...] bahnfeindlichen Politik der Vereinigten Staaten.

* * *

Die zahllosen Einzelfortschritte, die zusammen die E[ntwick]lung der Eisenbahntechnik ergeben, lassen sich großte[ils auf] wenige treibende Ursachen zurückführen.

Die Einführung des Lokomotivbetriebes bot die Mgl[ichkeit] einer wesentlichen Steigerung der Geschwindigk[eit] ... setzte alles daran, diese Möglichkeit bis zur äußerst[en] auszunützen. Das nötigte zu Verbesserungen der Fahr[bahn], Lokomotiven und Wagen, die nur möglich waren, wenn [die] Güte und Gleichmäßigkeit der Baustoffe erheblich v[er]b[essert wurden]. Man kann ruhig sagen, daß die Erzielung der heuti[gen] regelmäßig angewendeten Geschwindigkeiten zunächst ei[ne Ma]terialfrage war. Dann mußte man aber auch die V[er]w[endung] der Baustoffe, also die Bauweise der festen Anlage u[nd der] Fahrzeuge, verbessern.

Der Lokomotivbetrieb ermöglichte ferner eine wesentl[iche Stei]gerung des in einer Zugseinheit beförderten Ge[wichts]. Darum mußte man die Tragfähigkeit der Wagen erhö[hen]; [das] machte höhere Raddrücke, daher stärkeren Ober- und [Unterbau] nötig und zwang dann zu einer Vermehrung der [A]chs[en]

…en Fahrzeuge. Das größere Gesamtgewicht der Züge … wieder eine Verstärkung der Lokomotiven.

…r die Zahl der Reisenden und das Gewicht der Güter, … r Eisenbahn anvertrauten, je größer die Geschwindig… üge wurde, desto verderblicher wurde jeder Unfall. …ngender machte sich das Gebot der Sicherheit … n besonderen Gefahren des Eisenbahnverkehres vor… uch das zwang zu Verbesserungen und Verstärkungen … nd der Fahrzeuge, darüber hinaus aber auch zur Ent… l zum vollkommenen Ausbau ganz neuer Zweige der … es Eisenbahn-Signal- und Sicherungswesens und des …wesens. Aber abgesehen von Unfällen bringt der …ssenverkehr auch die Gefahr der Beschädigung der … der Reisenden durch unruhigen Gang der Fahrzeuge … uch dagegen mußte vorgesorgt werden. Man paßte die … immer mehr der Eigenart ihrer Ladung an und … ruhigen Gang der Personenwagen. Dies führte zu … n Kupplungs- und Bremsbauarten. Auf dem Wege … rößere Sicherheit kam man im Personenverkehr zu …erer Bequemlichkeit, deren letzter Ausläufer … Luxuszug ist.

…ere Gefahr, die sich mit der Masse und Schnelligkeit … nd mit der Verkehrsdichte erheblich steigerte, ergibt … Berührungen und Kreuzungen der Eisenbahn mit … n mußte solche Kreuzungen in Schienenhöhe beson… und schließlich im weitesten Maß ausschalten.

…Anwachsen des Verkehrs haben die politischen Gren… lmäßigen Zeitläufen, d. h., solange nicht ein Welt… seine Folgen alle Vernunft für einige Zeit auf den … ihre alte Bedeutung als Verkehrsgrenzen verloren. …ichnendste unseres heutigen Verkehrs ist seine welt… Ausdehnung. Daher hat sich auf diesem Gebiet wie … wandten Gebieten der Post und des Telegraphen die … eit gebieterisch geltend gemacht, alle Verschieden… seitigen, die eine Umladung der Güter und ein Um… Reisenden nötig machen. Die russische Breitspur … renze Europas bis gegen die Weichsel verschoben. … dazu, daß sich innerhalb der einzelnen Festländer … weiter fortschreitende Einheit im Eisenbahn… wickelte, innerhalb deren dem schöpferischen Geist … immer ein unabsehbar weites Feld der Betätigung

…sen technischen Notwendigkeiten hat … ie Eisenbahntechnik auch die Frage der Wirt… hkeit des Baues und Betriebes mit unwidersteh… eingewirkt; ja im weitesten Sinne könnte man sogar …bisher Angeführte vom wirtschaftlichen Standpunkt … Im engeren Sinn hat die Wirtschaftlichkeit überall …schlag gegeben, wo sich mehrere technisch gleich… ungen in ihren Kosten und ihrem Ertrag unterschei… der Hinsicht sind besonders zwei Gruppen von Er… wichtig: die Verbesserung der Betriebs… und der Ersatz der Handarbeit durch … narbeit.

… Beispiele für erstere sind die Vereinbarungen der … die gegenseitige Wagenbenutzung, die die unpro… hzeiten der Wagen abkürzen. Die Aussig-Teplitzer … t vor einigen Jahren versucht, den Wert des V.W.Ü. …einsbahnen ziffernmäßig zu ermitteln und ist dabei … er von etwa einer Milliarde Reichsmark gekommen!

… der Handarbeit durch Maschinenarbeit ist unendlich … und dient nicht bloß der Wirtschaftlichkeit. Mecha… und Verladeeinrichtungen, Bekohlungsanlagen, … und -Erhaltungsmaschinen, Ablaufberge und der… lanken hauptsächlich dem Streben nach Verminde… ne und der Arbeitszeit ihre Entstehung. In manchen … daneben noch die technische Verbesserung eine … i den neuzeitlichen Werkstätteneinrichtungen, den … usw. Manchmal aber auch erfolgte die Ausschaltung der menschlichen Arbeit überwiegend oder ausschließlich zum Vorteil der Sicherheit: selbsttätige Kupplung und durchgehende Bremse, die Mechanisierung der Signale und Sicherungsanlagen gehören hierher.

Die Eisenbahntechnik muß sich zur Erreichung ihres Zweckes fast aller Zweige des Bau- und Maschinenwesens bedienen. Dadurch sind diesen Zweigen neue Aufgaben erwachsen und sie haben daraus eine unschätzbare Befruchtung erfahren: man denke nur an Brücken- und Tunnelbau, an Stark- und Schwachstromtechnik.

Daneben aber hat die Eisenbahntechnik ganz neue Zweige der Bau- und Maschinentechnik geschaffen: Oberbau-, Signal- und Sicherungswesen, Lokomotivbau, Eisenbahnbremswesen, Verkehrstechnik sind heute besondere Wissenschaften geworden.

* * *

Man sollte annehmen, daß sich am Beginn des Eisenbahnzeitalters wenigstens diejenige technische Einzelheit, auf der eigentlich das ganze Eisenbahnwesen beruht, nämlich der Bahnkörper, der sich in Jahrtausenden bis zur Kunststraße entwickelt hatte, eine gewisse abschließende Stufe der Ausbildung erreicht gehabt hätte.

Das ist aber nicht der Fall. Man kannte wohl fast alle Formen von Erdarbeiten und Kunstbauten, die wir heute verwenden: Einschnitte und Dämme, Stütz- und Futtermauern, hölzerne Pfahlwerke und Roste als Sicherung und Verstärkung der Gründung, Brücken und Tunnels waren bekannt. Aber selbst in den einfachsten Dingen ereigneten sich noch arge Irrtümer. So hatte Gerstner beim Bau der Linz-Budweiser Bahn den höchst unglücklichen Gedanken, die Setzungen der Dämme, die bei der in England üblichen Herstellungsweise jahrelange Nacharbeiten erforderten, dadurch unschädlich zu machen, daß er unter jeden Fahrbaum eine dünne Trockenmauer als Unterstützung einbaute. Die riesigen Kosten dieser Bauweise brachten das Unternehmen an den Rand des Abgrundes und Gerstner um seine Stellung als Bauleiter.

Brücken aus Holz und Stein sind uralt. Das Holz als Brückenbaustoff, anfangs besonders in holzreichen Ländern, z. B. in Nordamerika, auch für Bahnen viel verwendet, verschwindet immer mehr. Seine Eigenart setzt der Stützweite unüberwindliche Grenzen. Die Brennbarkeit und die Notwendigkeit fortlaufender Erhaltungsarbeiten machen es minderwertig gegenüber Stein und Eisen.

Dagegen hat die uralte Kunst des Wölbbrückenbaues durch die Eisenbahnen einen neuen Aufschwung genommen. Schon 1385 war ein Steinbogen von 72,3 m l. W. über die Adda bei Trezzo errichtet worden; er wurde 1427 im Kriege zerstört. Sehr nahe kam ihm 1877 die Cabin-John-Brücke für die Washingtoner Wasserleitung mit 69,4 m. Die Fortschritte der Baumechanik, die zu brauchbaren Berechnungsmethoden auch für steinerne Gewölbe gelangt war, die Verbesserung der hydraulischen Bindemittel, die Bauweisen in Beton mit und ohne eiserne Bewehrung ließen nun rasch noch größere Leistungen dieser Art folgen. Wieder stand Italien seit 1902 mit der 70 m spannenden steinernen Bogenbrücke für die Veltliner Bahn (Colico-Sondria) auf kurze Zeit an der Spitze. Österreich erbaute 1901 bis 1906 vier große Wölbbrücken für die Pyhrnbahn (40, 52, 59 und 70 m l. W.) und den damals weitesten Steinbogen der Welt für eine Eisenbahn, die 85 m weite Salcanobrücke über den Isonzo bei Görz, die nur noch durch die 90 m weite Straßenbrücke über das Syratal bei Plauen übertroffen wurde. Auch die Salcanobrücke verfiel, wie jene bei Trezzo, dem Kriegsteufel: sie wurde im Weltkrieg gesprengt. Und wieder wird nun Italien, das als neuer Herr jenes Landes die getreue Wiederherstellung dieses Meisterwerkes in Angriff genommen hat, die weitestgespannte gewölbte Eisenbahnbrücke aufzuweisen haben.

Eiserne Brücken waren auch schon ausgeführt worden, allerdings nur gußeiserne Bogenbrücken. Die erste derartige Brücke in Deutschland über das Striegauer Wasser mit 13 m Stützweite

stammt aus 1796. Der heutige Eisenbrückenbau ist erst möglich geworden, als Schmiede- und Flußeisen und Stahl die Herrschaft im Eisenbau übernahmen, und dies geschah erst nach Einführung der Eisenbahnen. 1835 erhielt Deutschland die erste, nur aus Schweißeisen bestehende Brücke für Fußgänger bei Vegesack mit 12 m Stützweite.

Aus diesen bescheidenen Anfängen hat sich die heutige Eisenbrückentechnik entwickelt: am Ende des 19. Jahrhunderts hatte die stählerne Brücke über den Firth of Forth in Schottland zwei Öffnungen mit einer Stützweite von je 521 m, und Lindenthal, der deutsch-amerikanische Meister des Brückenbaues, hatte schon damals seine stählerne Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Nordfluß in New York mit 945 m Stützweite entworfen.

Auch der Tunnelbau ist uralt. Der älteste noch erhaltene Tunnel dürfte der durch den Posilipp bei Neapel sein, den Coccejus ein halbes Jahrhundert v. Chr. erbaute, etwa 750 m lang, 9 m hoch und 8 m breit. Nach jahrhundertelangem Darniederliegen lebte der Tunnelbau im siebzehnten Jahrhundert wieder auf, als im Bergbau die mühselige Arbeit des „Feuersetzens" durch das Schießpulver verdrängt wurde. Aber erst die Eisenbahnen machten viele und große Tunnelbauten nötig. Wir müssen den Mut bewundern, mit dem Stephenson schon beim Bau der Liverpool-Manchester Bahn den 2400 m langen Edgehill-Tunnel ausführte. Seither erfolgte eine großartige Entwicklung der Tunnelbaukunst, die sich schon in der großen Zahl seither ausgebildeter Bauweisen abspiegelt, von denen nur die englische, deutsche, belgische, österreichische und die verschiedenen Arten der Schildvortriebe erwähnt seien. Auch hier spielen die Fortschritte der Chemie und des Maschinenbaues und in den letzten Jahrzehnten auch die der Elektrotechnik eine große Rolle: erst das Nitroglyzerin, das Alfred Nobel zuerst 1862 im großen herstellte, das Dynamit, das er 1866 erfand, und der Ersatz der Handbohrung durch die Arbeit der Bohrmaschinen, deren erste, eine Druckluftbohrmaschine, Sommeiller 1859 in Betrieb setzte, ermöglichten den neuzeitlichen Tunnelbau. Durch die Einführung der Bohrmaschinen gelang es, den 1857 begonnenen Mont-Cenis-Tunnel, bei dem man nur mit Schwarzpulver sprengte, anstatt, wie mit Handbohrung zu erwarten gewesen wäre, im Jahre 1884, schon 1871 dem Betrieb zu übergeben. Beim Bau dieses Tunnels von 12 333 m Länge hatte die Bauzeit 174 Monate und der monatliche Fortschritt 70,8 m betragen; beim Simplontunnel mit 19 803 Meter Länge betrugen sie 1898 bis 1906 bei Verwendung neuzeitlicher Sprengstoffe 83 Monate, aber 225,3 m!

Die große Gefahr, die Beschädigungen des Bahnkörpers bei der großen Geschwindigkeit und dem Gewicht der bewegten Massen und der großen Zahl der gleichzeitig beförderten Reisenden mit sich bringt, machte es nötig, die Technik aller Nebenarbeiten sorgfältigst auszubauen: die Linien über den Brenner, durch das Pustertal und über den Arlberg haben die Kunst der Lehnen-, Hochwasser-, Lawinen- und Steinschlagsicherung unschätzbar bereichert.

Handelte es sich in all diesen Einzelheiten um eine stetige Weiterentwicklung aus den bei der Geburt des Eisenbahnwesens gegebenen Anfängen, so ist in einem überragend wichtigen Hauptpunkt, in der Linienführung der Eisenbahnen, eine schwankende Entwicklung zu beobachten. Hier ging man vor 100 Jahren von manchen falschen Ansichten aus, deren Berichtigung schwere Kämpfe kostete. In England hatte sich aus den Erfahrungen mit Lokomotiven auf Schienen seit 1804 die Meinung herausgebildet, daß man dem Lokomotivbetrieb keine stärkeren Steigungen zumuten dürfe. Diese überwand man mittels schiefer Ebenen, auf denen ortsfeste Dampfmaschinen die Züge emporzogen. Wie ängstlich man dabei vorging, zeigt die London-Blackwallbahn, bei der man schon eine Neigung von nur 1 : 108 (= 9,26 auf Tausend) nicht mehr für Lokomotivbetrieb geeignet hielt, sondern mit einer Seilebene überwand. Schon 1825 hatte der jüngere Gerstner die Seilebenen bekämpft, und zwanzig Jahre später mußte Ghega bei dem Entwurf der Semmeringbahn diesen Kampf noch einmal durchfechten. Er, der sich in England selbst und in Nordamerika ein Urteil gebildet hatte, schrieb 1853: „Indessen war der Fortschritt der Eisenbahnen in dem ... von 1830 bis 1840 auf dieser Hemisphäre, vorzüglich ... unserem Kontinent, nicht so rasch, wie dies in der ... Zeit der Fall zu sein scheint. Der Grund davon dürft... in dem Umstande liegen, daß England ganz ausschl... Rails und Maschinen erzeugte, Prinzipien aufstellte, E... machte und mit diesem allen sozusagen ein Monopol tri..., auf die Entwicklung unserer Eisenbahnen hemmend ... . Überdies waren damals von den englischen Inge... Anwendung von Steigungen und Krümmungen so eng ... angewiesen, daß die Ausführbarkeit der Lokomotivb... nicht flachem Lande in den meisten Fällen problem...

Der Lokomotivbau stand anfänglich auf einer so... Stufe, und die Erfahrungen über Eisenbahnen wa... schränkt, daß damals das Vertrauen auf die britischen... gerechtfertigt sein mochte. Später aber mußten und w... dieser Abhängigkeit Schranken gesetzt."

Und weiter:

„Der Seilbetrieb macht für stärkere Steigungen ... motivbetriebe die Oberhand streitig; die Erfahrunge... technischen und ökonomischen Mittel des ersteren und ... zeitige Entwicklung des Lokomotivbaues entscheiden ... praktischem Wege die Frage zugunsten des letzteren. ... verkündet der befangene Theoretiker die Sicherheit ... kehrs und die Ökonomie des Fahrbetriebes durch S... tungen; der nicht furchtsame Amerikaner steigt do... Portage-Seilebene vom Wagen ab und macht alle ... Flächen zu Fuß (Anmerkung Ghegas: Das habe ich ... Ort und Stelle gesehen; das übrige ist oben nachgew... den), so schauderhaft ist es ihm, sich bei der St... 1 : 10 einem Seile zu überlassen; der positive englisch... will von einem Seilbetriebe nichts mehr wissen un... zu dem Lokomotivbetrieb, um seine Dividende zu er... bedächtige Deutsche macht sich das Beispiel des er... die Schule des letzteren zu nutzen und wählt a priori ... motive zu seiner ausschließlichen beweglichen Kraft." ... kam schon auf etwa 11 km, 1840 aber erst auf mehr ... Bahnlänge eine Seilebene.

Wenn man bedenkt, wie zäh die englischen Ingenieu... Ansicht hingen, so daß Stephenson noch für die Sem... Seilebenen empfahl, so ist das Verdienst der Deut... Österreicher um die Beseitigung dieses Vorurteiles d... einzuschätzen.

Die Seilebene, die sich für Hauptbahnen als unbr... wies, ist aber die Stammutter einer besonderen Art ... bahnen — im weiteren Sinne des Wortes — geworden. ... Geländestufen in Städten und im Gebirge sind heut... bahnen für Personen und Güter ausgerüstet. Ein ... dieser Entwicklung führte zu den Seilschwebebahn..., China vor Jahrtausenden, in der westlichen Kultur ... Einführung der Drahtseile durch den Harzer Be... Albert (1834) eingeführt wurden. Die großartigste ... die Schwebebahn sein, die die Eisenbahnstation C... Argentinien mit den dortigen Kupferminen in 4600 ... verbindet, 35 km lang ist und Erze, Betriebs- und ... Nahrungsmittel und sonstige Bedarfsgegenstände ... amten und Arbeiter befördert.

* * *

Der Oberbau wurde in den ersten zehn Jahren ... bahntechnik rein empirisch behandelt. Auch die Unter... die Barlow 1835 unternahm, erhoben sich nicht übe... stellung von Erfahrungen und Tatsachen. Erst 1867, al... nach Stockton-Darlington, gab Professor Winkler in s... „Elastizität und Festigkeit" die erste Berechnung de... bau auftretenden Spannungen; noch 20 Jahre aber ... bis Zimmermann die erste durchgebildete Theorie des ... veröffentlichte.

Wir unterscheiden heute Schienen, Befestigungsmitt... len und Bettung. Die Spurbahnen des achtzehnten Ja...

leis, das eigentlich nur aus hölzernen Langbäumen die Aufgaben der drei erstgenannten Oberbaubestand-n und zur Verringerung der Reibung und zum allzu raschen Verschleiß mit Flacheisen beschlagen agen in ihrer ganzen Länge auf dem Unterbau auf miteinander durch Querhölzer verbunden, die in den gesenkt waren. Eine Bettung war nicht nötig. So-ifing, eiserne Schienen zu verwenden, wurde der s solcher überflüssig; er diente nur mehr als Lang-rde aber auch durch steinerne Einzelstützen oder rschwellen ersetzt. Stockton-Darlington und Liver-ter hatten vorerst noch Einzelstützen, aber schon eiten großen Lokomotivbahn London-Birmingham enson hölzerne Querschwellen an, die dann längere vorherrschten. Aber auch hier, wie so oft in der les Eisenbahnwesens, macht die Entwicklung auf Schleifen, greift Verlassenes wieder auf, gestaltet erläßt es wieder: in den Sechziger Jahren begann ung zugunsten des eisernen Langschwellen-Ober-Hohenegger, Haarmann und andere trachteten, zu hwellen-Bauart zu gelangen, die den Querschwellen-träfe. Am Ende des neunzehnten Jahrhunderts war ung erstorben. Eine Statistik für 1901 gibt an, daß nd 76 200 km Eisenbahngleise auf Querschwellen, Langschwellen und 50 km auf Steinwürfeln lagen. wellen wurden während der ersten 40 Jahre des nes fast ausschließlich aus Holz erzeugt. Um die 0er Jahre erprobten Frankreich und Belgien Quer-s Eisen, verließen aber bald wieder diese Bauart. nd dagegen fand man, daß die eiserne Querschwelle n Beschaffungsverhältnissen und bei einer größeren te der hölzernen wirtschaftlich überlegen ist, wes-Jahr 1900 mehr als ein Viertel der Gleise auf Eisen-hte.

ahrhundertwende begann man auch, besonders in uerschwellen aus Eisenbeton herzustellen. Bis jetzt Versuche keinen durchschlagenden Erfolg gezeitigt, uweise bei der Eigenart des Baustoffes und seiner ig wohl auch versagt bleiben dürfte.

chnitt der Schienen war vor hundert Jahren ent-echteckig oder pilzartig (mit einem Kopf). Die n wurden auf Langbäume genagelt („amerikani-u"), die Pilzschienen ruhten in gußeisernen Stühlen, würfeln oder Querschwellen mit Schrauben befestigt der Linie London-Birmingham verlegte Stephenson Doppelkopfschienen; die Absicht, diese nach Ab-oberen Kopfes umzudrehen, wurde aber dadurch ver-ich der untere Kopf an den Auflagerstellen in den hr abgenützt war. 1832 führte R. Stevens die Breit-n, die seither überall, außer in England und einigen nisch abhängigen Ländern (Indien, Ägypten usw.) sonderbarerweise benennt man sie heute meist nicht Erfinder Stevens, sondern nach dem Ingenieur sie 1836 vorübergehend in England eingeführt hatte.

dung der Gleise durch Weichen war lange Zeit wunder Punkt. Im Anfang wurde sehr häufig der h aus Amerika stammende Schleppwechsel ver-bewegliches Gleisstück, das durch Drehung nach nes der beiden Gleise eingefügt wird, wobei das unterbrochen ist und ein darauf rollendes Fahrzeug uß. Auf der Linie Brüssel-Mecheln (1835) wurde hubschiene" für sich verstellt. Auf der Bahn Paris-1837) waren wenigstens die beiden Schubschienen verbunden, also gleichzeitig verstellbar. Trotz en Gefahr, die solche zwar billige aber höchst man-struktionen enthalten, und trotzdem die Urform igen Zungenweichen schon vor den Lokomotiv-nt, auf den englischen Bergwerksbahnen schon in en und dann auch auf der Bahn Stockton-Darlington war, hat erst die Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1868 die Schleppwechsel unterdrücken können, und auch damals sprachen sich noch zwei Bahnen für sie aus.

Die meisten Eisenbahnen besitzen heute eine Spurweite von 1,435 m, und in den Ländern, die der Berner „Technischen Einheit" beigetreten sind, ist dieses Maß (in Frankreich 1,440 bis 1,450) durch Staatsverträge festgelegt. Wie es zu dieser Spurweite ursprünglich kam, ist nicht sicher festgestellt. Entweder hat es Stephenson den Straßenfuhrwerken entnommen oder mit Rücksicht auf die Raumbedürfnisse seiner Lokomotiven und ihrer Teile gewählt. Im Anfang haben viele, die nicht den ersten Vorbildern sklavisch folgten, größere Spurweiten gewählt, auch Engländer, z. B. die Great Western auf Brunels Vorschlag 7 Fuß = 2,134 m, Gerstner für Zarskoje-Selo 6 Fuß = 1,82 m usw. Mit der Zeit aber hat sich unter dem Druck der Notwendigkeit der Vereinheitlichung die „Regelspur" in ganz Europa mit Ausnahme von Rußland, Spanien, Portugal und Irland durchgesetzt, ebenso in den Vereinigten Staaten. Welche riesige Arbeit diese Umgestaltung machte, kann man ermessen, wenn man erfährt, daß in der Zeit vom 31. Mai bis 2. Juni 1886 die letzten 23 000 km englischer Bahnen auf Regelspur umgenagelt wurden. Es ist sehr fraglich, ob nicht die Verkehrsentwicklung der Zukunft unseren Nachkommen Veranlassung geben wird, gar sehr zu bedauern, daß das neunzehnte Jahrhundert keine größere Spurweite hinterlassen hat. Das hätte durchaus nicht gehindert, daß minder wichtige Bahnen die heutige Regelspur oder noch schmälere Spuren angenommen hätten, wie ja auch heute die Schmalspurbahnen sich neben den regelspurigen großartig entwickelt haben.

* * *

Noch größere Wandlungen als der Bahnkörper haben die Fahrzeuge durchgemacht, insbesondere die Lokomotiven.

Als Stockton-Darlington eröffnet wurde, lieferten im allgemeinen noch Pferde die Zugkraft für die Spurbahnen. Wohl waren schon ein paar Dutzend Lokomotiven in Gebrauch, wovon einige, wie z. B. der berühmte „Puffing Billy", ein halbes Jahrhundert lang (1813 bis 1862) Dienst taten; aber sie alle dienten nur der Güterbeförderung. Auch für Stockton-Darlington kam Lokomotivbetrieb zunächst nur für die Güterbeförderung in Betracht, während die Personenbeförderung am 10. Oktober 1825 noch mit Pferdefuhrwerken eröffnet wurde.

Stephenson setzte dann mit seiner unwiderstehlichen Zähigkeit reinen Lokomotivbetrieb durch. Die berühmte Wettfahrt bei Rainhill im Oktober 1829, die der Linie Liverpool-Manchester brauchbare Lokomotiven liefern sollte, entschied den Sieg der Dampflokomotive. Es wäre aber ein Irrtum, zu glauben, daß diese nun ausschließlich geherrscht hätte. Es fanden noch lange, ja bis in die neueste Zeit, Ausnahmen statt. So hat das englische Parlament über Andrängen der Dampfgegner später noch in die Konzession der New Castle & Carlisle-Bahn die Bestimmung eingefügt, daß nur Pferde verwendet werden dürfen. Man scheute sich insbesondere, das Leben der Reisenden den „Gefahren" der Lokomotivbeförderung auszusetzen. Längere Zeit hat die 1838 eröffnete Berlin-Potsdamer Bahn Lokomotiven nur bei Tag, bei „Dunkelheit" aber Pferde benützt. Ja manchmal kehrten Eisenbahnunternehmungen vom Lokomotivbetrieb wieder zum Pferdebetrieb zurück, wie z. B. die Eisenbahn Carlisle-Port Carlisle, die noch 1899 den 1853 eingeführten Dampfbetrieb aufgab und dann den Pferdebetrieb bis 1913 beibehielt.

Außerdem bestanden, wie schon früher erwähnt, noch lange Zeit die Seilebenen dort, wo man steile Geländestufen mit Lokomotiven nicht überwinden zu können glaubte; über die bei Ashley an der Zentralbahn von New Jersey berichtet das „Organ" noch 1909.

Einmal schien es schon in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens, als ob die Dampflokomotive einer anderen mechanischen Kraftquelle weichen müßte, als nämlich Vallence, Medhurst, Pinkus und andere sich mit größtem Eifer für die „atmosphärische" Eisenbahn einsetzten, bei der ursprünglich der ganze Zug in einer Röhre dadurch bewegt werden sollte,

daß man in diese Luft hinter ihm einpumpte oder vor ihm absaugte; später sollte der Zug im Freien laufen und mit einem in der Röhre beweglichen Kolben verbunden sein. Ghega kritisierte diesen Gedanken mit wenigen Worten: „Es ist unglaublich, bis zu welchem Grade die Sonderbarkeit und Einbildung der sogenannten Erfinder geht." Und doch ist er später nutzbringend in Gestalt der Rohrpost verwendet worden.

Als man die Eisenbahnlinie Stockton-Darlington erbaute, gab es eigentlich noch keine wirklich brauchbare Lokomotive. Der damalige Stand der Physik und Mechanik sowie der Eisenhüttenkunde gestatteten gar nicht eine Berechnung der Lokomotive, wie wir sie heute durchführen. Um so bewundernswerter ist die Zähigkeit, mit der die Vorkämpfer des Lokomotivbaues, allen voran, Stephenson, an ihrem Ideal festhielten. Der Erfolg, den sie dabei mit den damaligen ungenügenden wissenschaftlichen und technischen Hilfsmitteln erzielten, ist bewundernswerter als die Pyramidenbauten der Ägypter und die Wasserleitungsbauten der Römer.

1825 waren folgende, auch heute noch wichtigen Einzelheiten an einzelnen Lokomotiven verwendet worden: das Blasrohr (Trevithick 1804), Zahnstangen und Zahnräder (Blenkinsop 1811), Schmiedeeisen als Kesselbaustoff (Hedley 1813), Kupplung der Räder durch verschiedene Mittel (Stephenson 1814 und 1815), Drehgestelle (vorgeschlagen von Chapman 1812, ausgeführt 1825).

In der Zeit zwischen der Eröffnung von Stockton-Darlington (1825) und Liverpool-Manchester (1829) fallen die Einführung schmiedeeiserner Radreifen, die Anbringung der Zylinder an den beiden Kesselseiten, die Vorwärmung des Speisewassers, die Feuerrohre. 1829 brachte die erste Tenderlokomotive („Novelty") und die erste besondere Feuerbüchse („Rocket") bei der Wettfahrt von Rainhill. Kurz darauf, 1830, verwendete Hackworth zum erstenmal zwei wagrechte innen liegende Zylinder und eine doppelt gekröpfte Treibachse. Damit war das meiste von dem erreicht, was heute noch grundsätzlich für den Bau der Dampflokomotive gilt.

In den nächsten 40 Jahren hat man die Dampfsteuerung und das Gestell der Lokomotive wesentlich verbessert, im übrigen aber hauptsächlich die Leistungsfähigkeit der Maschine und des Kessels zu steigern getrachtet. In dieser Zeit verlor England die unbeschränkte Vorherrschaft im Lokomotivbau, wenn es auch noch in den vierziger Jahren dem Festlande einen großen Teil der Lokomotiven lieferte.

Seither verdanken wir England die Stephensonsche Kulissensteuerung (1842), die Joysche Steuerung, die ersten leistungsfähigen Tenderlokomotiven, die Feuerbrücke in der Feuerbüchse, den Sandstreuer von Gresham, die Anregungen für selbsttätige Luftdruck- und Luftsaugebremsen, die Wasserfassung während der Fahrt (Ramsbotten 1860). Um die Nutzbarmachung der Dampfdehnung im Zylinder haben sich in dieser Zeit Gray, Williams und andere Verdienste erworben.

Amerika hatte seine wenigen ersten Lokomotiven bis 1829 von England bezogen, errichtete dann aber eigene Lokomotivfabriken, die bald so vorzüglich arbeiteten, daß sie in den dreißiger und vierziger Jahren zahlreiche Lokomotiven nicht nur nach dem europäischen Festland, sondern auch nach England lieferten. Horatio Allen konstruierte 1831 die erste achträdrige Lokomotive („South Carolina"), deren zwei getrennte Triebwerke die Urform der heutigen Mallet-Lokomotive zeigen. Jervis baute 1832 die erste Lokomotive mit drehbarem Vordergestell („American Nr. 1"). Die besonderen dortigen Betriebsverhältnisse führten zur Anwendung der „Kuhfänger", der Glocken, der laut tönenden Dampfpfeifen, der großen Signallaternen (Headlight), der Sandstreuer und Funkenfänger. Amerika verwendet allgemein stählerne Feuerbüchsen statt der in Europa üblichen kupfernen.

Frankreich trat erst etwa 1845 in ernsten Wettbewerb mit anderen Ländern. Bis dahin verdanken wir seinen Technikern wesentliche Verbesserungen der Steuerung, z. B. Pa[...] die ersten senkrechten Schiebergleitflächen, die Au[...] Dampfdehnung durch Clapeyron (1839), Meyer (18[...]) [...]zenbach (1843). 1853 erfand Giffard den Injektor. De Ridder benützte 1840 zum erstenmal den Abdam[pf zur Speise]wasservorwärmung; sein Landsmann Belpaire erwa[rb sich] Verdienste um die Ausgestaltung der Feuerbüchse [...] größerung der Rostflächen, wozu ihn die jahrelang[e ...]liche Verfeuerung von Staubkohle veranlaßte.

Sehr groß sind die Verdienste der Deutschen und [...] um den Lokomotivbau. Die Aktienmaschinenfab[rik ...] lieferte 1838 der Leipzig-Dresdener Bahn die er[ste] Lokomotive, 1839 und 1841 fertigten Kufahl und B[...]lin, 1840 die Maschinenfabrik der Wien-Gloggnit[zer Bahn in] Wien und 1843 die Wiener Neustädter Lokomoti[vfabrik ihre] ersten Lokomotiven.

In das zweite Drittel des neunzehnten Jahrhund[erts fällt ein] Ereignis im Bereich des V. d. E. V., das in seinen [...] sehr wohl mit der Wettfahrt von Rainhill vergli[chen werden] kann. Hat diese die ersten wirklich brauchbaren [...]lokomotiven geschaffen, so hat der Wettbewerb f[...] [Sem]meringbahn im August und September 1851 zum B[au ...]fähiger Gebirgslokomotiven geführt. Wenn auch k[...] geführten Lokomotiven selbst zur dauernden Ei[n...] eignet war, so lieferten sie doch die Grundlagen, au[f ...] Engerth zu einer Lokomotivbauart gelangte, die l[...] vielen Ländern verbreitet war. In diese Zeit fä[llt die] rühmliche Tätigkeit der Deutschen Welkner, Kirchw[eger], Heusinger und anderer und die Entstehung des [...] Ausschusses des Vereines Deutscher Eisenbahnverw[altungen, der] auch auf diesem Gebiete zum Fortschritt unendli[ch ...]getragen hat.

Die siebziger und achtziger Jahre brachten wen[ig ...]machende Fortschritte im Lokomotivbau. Im letzte[n ...] des neunzehnten Jahrhunderts aber begann ein [...]schwung. Die zuerst 1876 von Schneider in Creu[sot ...] Bahn Bayonne-Biarritz angewendete Verbundbau[...] sich immer mehr Boden in den meisten Ländern au[...] und Amerika, und die von dem Franzosen Ricour 18[...] brauchbar hergestellten Kolbenschieber fanden we[...]tung. Die mehrteiligen Triebwerke entstanden au[s An]regungen, die bis auf die „South Carolina" zurück[...] bei der Semmering-Probefahrt 1850 vorgeführten I[...] mit mehrteiligen Triebwerken „Wiener Neustadt" u[...] haben sich später zu den Bauarten „Meyer" und „[...] wickelt. Auch hier sehen wir wieder den oft gekr[...] in Schleifen zurückkehrenden Weg der Entwicklu[ng ...] rühmteste Bauart mehrteiliger Triebwerke, die nach [...] Erfindern, die unabhängig voneinander arbeiteten, de[...] Mallet (1887) und dem Deutschen Rimrott benannt [...]schwindet in Deutschland nach einiger Anwendung [...] plötzlich aber greift Amerika, getrieben vom Bed[...] Lokomotiven zur Beförderung von Zügen mit dama[...] mehr Tonnen Gewicht, auf diesen Gedanken zurück: [...] zwölfachsige Lokomotiven, deren letztere hinten un[d ...] Laufachse und dazwischen zwei Gruppen von je [...]pelten Achsen haben (1 E — E 1); 1914 aber macht [...] direktor Schlafge (Eriebahn) einen weiteren Sprun[g ...] auf die Engerthsche Bauart und die englische Bau[...]rock (1860) zurückgreifend, die Tenderachsen zur [...] eines dritten Triebwerkes benützt (1 D — D — D 1). [...] sind die Zuggewichte in Amerika bis 17 000 t gestg[...] war die angeblich stärkste Lokomotive der Welt die [...] der Virginischen Bahn. Nach zahllosen, bis ins Ja[...]rückreichenden englischen, amerikanischen und fr[...] Versuchen, die alle erfolglos blieben, hat der Deuts[che ...] seit 1894 dem Heißdampf siegreich Bahn gebrochen.

Die Entwicklung, die die Dampflokomotive in die[sen ...] Jahren genommen hat, zeigt ein Vergleich der bei Ra[...]

komotive „Rocket“ mit einer der neuesten Maschinen

	Rocket	1 D-D-D 1 Eriebahn	
m²	0,557	8,4	
m²	12,801	783	(einschl. Überhitzer)
cht t	4,5	387	
wicht t	2	345	
nung atm	3,5	14,7	
t	2,25	30,5	(dreizehnte Achse)

lich hatten alle Lokomotivbauer ihren Maschinen er („Munitionswagen“) angehängt, der in einem Faß viereckigen Kasten das Betriebswasser und davor toff trug. Das Anwachsen des Gewichtes und der gkeit der Züge, der ohne Aufenthalt durchfahrenen nd der Lokomotivleistung nötigte zu stetiger Ver- und Verstärkung der Tender, zum völligen Ersatz glich fast ausschließlich verwendeten Holzes durch Vermehrung der Achsen und zu Drehgestellen.

nd führte der Tender zu Stephensons „Rocket“ etwa und 1 cbm Wasser mit sich, 1821 faßten die größten und österreichischen Tender 8 t Kohle und 30 und meter Wasser. Bemerkenswert ist die Einrichtung und amerikanischer Tender zum Wassernehmen wäh- hrt (nach Ramsbottom) aus in der Gleismitte ange- asserrinnen; bei großer Fahrgeschwindigkeit erfolgt des Tenders in einigen Sekunden. Engerth hat zuerst les Tenders mit denen der Lokomotive gekuppelt, t sie mit einem eigenen Triebwerk ausgestattet. Bei lichen riesigen amerikanischen Mallet-Lokomotiven der zu einem dritten Triebwerk verwendet. Solche en ganz außergewöhnliche Abmessungen und Ge- jenige der 1—D—D—D—1 der Eriebahn führt 14,6 t 8 cbm Wasser.

die Dampflokomotive diese glänzende Entwicklung aß sie im Bewußtsein der Kulturmenschheit lange n dem Begriff der Eisenbahn unzertrennlich galt, nach dem unrühmlichen Ende der atmosphärischen doch wieder andere Kraftquellen für die Eisenbahn gewonnen. Zunächst sehen wir wieder eine rück- twicklung.

e die erste Straßenbahn in New York in Betrieb und alle späteren bis gegen 1890 eröffneten Straßen- lten wieder Pferdebetrieb an: sie übernahmen so- den Hauptbahnen das veraltete Beförderungsmittel. ies reichlich dadurch vergolten, daß sie eine neue auch für die Vollbahnen ausbildeten.

emens hatte der Welt 1867 die Dynamo-elektrische chert und bemühte sich seitdem, elektrische Eisen- chaffen. In der Berliner Gewerbeausstellung 1879 für künftige Verwendung in einem Bergwerk be- ne elektrische Lokomotive, und 1881 eröffneten alske für den Personenverkehr die mit Triebwagen elektrische Bahn vom Bahnhof Lichterfelde zur alt Groß-Lichterfelde. Wieder geht die Entwick- eradlinig vorwärts: deutscher Geist und deutscher hatten die elektrische Lokomotive und den elektri- agen geschaffen, aber sie konnten beide zunächst rchsetzen. 1883 führte die Chicagoer Ausstellung che Bahn ähnlich der auf der Berliner Gewerbe- or. Sofort begann sich dieses neue Beförderungs- Vereinigten Staaten den Boden zu erobern. 1890 2000 km elektrische Straßenbahnen, und von da ährlich etwa 2500 km zu. Schließlich aber brachen pa die Widerstände gegen die elektrischen Bahnen d seit 1893 hat sich die elektrische Zugförderung Beherrscherin der städtischen Straßenbahnen er- em Umweg über die Tunnel-Stadtbahnen, als deren y & South London elektrischen Lokomotivbetrieb angte dieser auf die Hauptbahnen: 1894 setzte die Baltimore & Ohio die ersten elektrischen Vollbahnlokomotiven in ihrem 2¼ km langen Tunnel unterhalb der Stadt Baltimore in Verkehr. 1899 wurde in der Schweiz die 40 km lange Linie Burgdorf-Thun, 1902 in Italien die 105 km lange Veltlinerbahn als erste elektrische Vollbahnen eröffnet. In den letzten Jahren haben viele Länder begonnen, Vollbahnen für elektrischen Betrieb neu zu bauen oder umzubauen, so daß jetzt etwa 10 000 km elektrischer Vollbahnen in Betrieb stehen.

Außer der Elektrizität sind aber der alten, hundertjährig bewährten Kolben-Dampflokomotive noch andere Wettbewerber erstanden; der Explosionsmotor sucht ölreiche und wasserarme Länder für sich zu erobern, und neuestens hat sich die Dampfturbine auch auf der Lokomotive eingedrängt. In einigen Jahrzehnten wird die ehemals auf Vollbahnen allein herrschende Kolben-Dampflokomotive nur mehr einer der vielen Eisenbahnmotoren sein.

Angesichts dieses vielfachen Wettbewerbes strengen sich die Verfechter der Kolben-Dampflokomotive aufs äußerste an. Sie trachten deren Wirtschaftlichkeit zu heben: Heißdampf und Verbundwirkung, Speisewasservorwärmung und Ventilsteuerung drängen vor. So hat die Lentz-Ventilsteuerung, die schon auf den oldenburgischen Staatsbahnen vorherrschte, neuestens die österreichischen Bundesbahnen gewonnen.

Die Wärmewirtschaft der Lokomotive ist Gegenstand sorgfältigster Pflege; mehr als in der bisherigen Geschichte des Lokomotivbetriebes, in der man vom Koks zur Preßkohle und zur Rohkohle und in manchen Ländern, wie in Amerika und Rußland, vom Holz und Erdöl gelangte, wird nun jede Einzelheit der Lokomotive dem wirtschaftlichsten Brennstoff und seiner sorgsamsten Ausnützung angepaßt.

Die Erfolge der Eisenindustrie gestatten es, in bezug auf den Dampfdruck große Fortschritte ins Auge zu fassen. Die ersten englischen Lokomotiven hatten 3½ Atm. Dampfspannung. 1836 verwendete Baldwin 8 bis 9 Atmosphären, derzeit ist man bei etwa 16 Atm. angelangt, und Deutschland arbeitet an einer Hochdrucklokomotive von 60 Atm. Dampfdruck.

* * *

Weniger vielgestaltig als die Entwicklung des Lokomotivbaues war naturgemäß die des Wagenbaues; und doch, welch himmelweiter Unterschied in der Bauart der heutigen Fahrzeuge gegenüber denen vor 100 Jahren!

Die ersten Güterwagen der Dampfeisenbahnen unterschieden sich von den Straßenfuhrwerken eigentlich fast nur durch die Zwangläufigkeit (Spurkranz), die Unabhängigkeit von der Bewegungsrichtung (hinten und vorn symmetrisch), den Mangel einer Lenkvorrichtung (Deichsel und drehbares Vordergestell) und die Kupplungsfähigkeit.

Bald jedoch zwangen die Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs zur Ausbildung zahlreicher neuer Bauformen. Hierbei gab nicht nur das Bestreben einer Erhöhung des Ladegewichtes der Wagen, sondern auch die steigende Geschwindigkeit der Züge und insbesondere das Auftreten ganz neuer, bisher nicht bekannter Verkehrsbedürfnisse den Ausschlag.

In diesen hundert Jahren kamen ganz neue Güter auf den Weltmarkt. Erst nach 1860 begann z. B. das Erdöl in großen Mengen versandt zu werden. 1862 hatte Gorgon in Paris einen Wagen ausgestellt, der in Ägypten zur Versorgung wasserarmer Gegenden diente. In Deutschland hat man 1865 die ersten Kesselwagen — äußerlich den Kohlenwagen nachgebildet — gebaut, um Steinkohlenteer zu befördern. In Amerika benützte man fast zehn Jahre lang große hölzerne Bottiche auf achträderigen Plateauwagen zum Petroleumversand. Erst 1870 baute Gray Warden in Philadelphia die ersten Kesselwagen für Erdöl. Bald folgten dann ähnliche Wagen für andere Flüssigkeiten, Säuren, Wein, Melasse, Milch usw. Es entstanden Heiz- und Kühlwagen für Bier, Obst, Fleisch, Fische usw.

Die Steigerung des Güterverkehrs beruht auf mehreren Ursachen: vor allem auf der Erhöhung der Kaufkraft aller Völker,

auf der fortschreitenden Einbeziehung halbkultivierter, ja „wilder“ Länder in den Weltmarkt, auf der Erhöhung des spezifischen Bodenertrages und der Steigerung der gewerblichen und großgewerblichen Erzeugung, dann aber, und zwar in sehr hohem Maße, auf der Entstehung neuer und auf der Konzentration alter Großerzeugungs- und Großverbrauchsstätten. Dieser Vorgang hat den neuzeitlichen Massengüterverkehr entstehen lassen. Man denke an den Kohlen- und Erzverkehr von den Gruben zu den nordamerikanischen Seen, an die Güterzufuhr zu den heutigen Großstädten: 1821 war die größte Stadt der Welt London mit 1,3 Millionen Einwohner; heute gibt es Dutzende von Millionenstädten, unter denen sich London der achten, New York der sechsten Million nähert. Wenn in festen Verkehrsbeziehungen so große Mengen von Gütern zu befördern sind, so bilden die Ausgaben und die Einnahmen für einen solchen Verkehr gewaltige Geldbeträge; jede kleinste Ersparnis im einzelnen macht sich bei der Größe des Multiplikanten im ganzen höchst fühlbar. Vor allem das Streben nach Wirtschaftlichkeit schuf den heutigen Großgüterwagen. Zuerst trat Amerika hierin entschieden auf und ging 1888 von 14 t Ladegewicht auf 45 t. Heute baut es 109-t-Wagen; nun ist auch das Deutsche Reich mit dem 50-t-Wagen auf diesem Wege.

Mit der gewaltigen Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie, deren einzelne Erzeugnisse, besonders für Kriegszwecke und Schiffbau Dutzende, ja hunderte und mehr Tonnen Gewicht erreichten, wurden auch besondere Schwerladewagen nötig, deren riesiges Gesamtgewicht auf 8, 12 und mehr Räderpaare entsprechend dem zulässigen Achsdruck verteilt wird. Die Großgüter- und Schwerladewagen sind nur durch das Drehgestell möglich geworden.

* ▪ *

Eisenbahn**personenwagen** gab es — genau genommen — bei Eröffnung der Bahn Stockton-Darlington noch nicht. Dort, wie auch gelegentlich oder regelmäßig auf den alten Pferdebahnen, setzt man einfach Straßenfuhrwerke mit Spurkränzen auf die Schienen.

Es ist heute kaum glaublich, was für ein Fahrzeug zuerst für den Personenverkehr zwischen Stockton und Darlington für genügend erachtet wurde. Stephenson taufte es — man möchte fast meinen in einem Anfall von grimmigem Humor — „Experiment“. Dieser Wagen hatte eine verzweifelte Ähnlichkeit mit den noch vor kurzem in manchen Städten, z. B. in Wien zur Beförderung der Polizeigefangenen verwendeten Wagen: ein viereckiger Kasten auf vier Rädern, mit einer Tür an der Rückseite und je drei seitlichen Fenstern. Im Innern saßen die Reisenden auf zwei Bänken an den Längswänden. In der Mitte stand ein schmaler Tisch. Ein Pferd zog den Wagen. Der Kutscher des „Experiment“, Dixon mit Namen, ist der Erfinder der Waggonbeleuchtung; er war freundlich genug, den Reisenden in der Dunkelheit eine brennende Kerze auf den Tisch zu kleben . . . . .

Es ist leicht begreiflich, daß dieses „Experiment“ sich bald als verbesserungsbedürftig erwies. So sehen wir schon bald darnach auf derselben Eisenbahn Wagen in Verwendung, auf deren stoßfestes Untergestell der Kasten einer sechssitzigen Kutsche mit Außensitzen hinten und vorn aufgebaut war. Die Reisenden auf diesen Außensitzen zahlten weniger als die Innensitzenden: so entstand der Unterschied der Wagenklassen. Da man mit einem Pferd mehrere solche zusammengekuppelte Kutschen befördern konnte, schuf man die alten Eisenbahnpersonenwagen durch Zusammenbau dreier Straßenkutschen, eine Bauform, der man durch Jahrzehnte treu blieb. Dieselbe Erscheinung zeigte sich auch in unserer Zeit bei der Einführung von Kraftwagen; auch für sie hielt man die Bauform der bisherigen Pferdewagen fest, bis die Erkenntnis neuer Notwendigkeiten einen neuen Baustil entstehen ließ. Bei der Weiterbildung der Personenwagen vollzog sich teilweise ein Rückschritt: man baute (etwa als 4. Klasse) hochbordige Wagen ohne Dach, ja manchmal ohne Sitze, auf denen die Reisenden allen Unbilden der Witterung ausgesetzt waren. 1837 gab es offene Personenwagen, die sich der Liliputbahn auf der Münchener Verkehrsauss[…] durch den Mangel der Drehgestelle und die geringere[…] Zahl der Abteile (drei statt vier) unterscheiden. Bess[…] etwa unserer dritten Klasse entsprechend, hatten[…] aber keine Fenster, die Wagen, die etwa unserer zw[…] entsprechen, seitlich Ledermäntel und die besten au[…] Eine Übersichtskarte der „von Pest nach Preßburg [...] Eisenbahn“ aus dem Jahre 1839, als deren Projektant[…] F. Zimpel, Amerikanischer Eisenbahn-Oberingenieur“[…] nete, zeigt „amerikanische Personen- und Frachtw[…] haben mit einer Ausnahme sämtlich je zwei zweiac[…] gestelle, die Ross Winans schon 1831 an Personenw[…] bracht hatte. Die ersten Eisenbahnen hatten ferne[…] teauwagen, auf denen Straßenkutschen samt ihren In[…] laden wurden. Das ist später (in Österreich 1847) [...] heitsgründen verboten worden.

Die Bauart der Personenwagen wurde langsam abe[…] Anforderungen der Sicherheit, Gesundheit und Bea[…] der Reisenden angepaßt. Alle Wagen wurden gesch[…] erhielten Glasfenster, die höheren Klassen gepolstert[…]

Die Boston-Albanybahn benutzte zuerst 1835 Wag[…] telgang, die in Europa 1838 auf der Leipzig-Dresdne[…] geführt wurden, die alte Abteilbauweise aber nicht [...] konnten. Heusinger v. Waldegg schlug 1863 und [...] wagen mit Seitengang vor, die 1874 auf der hessisch[…] bahn, allgemein aber erst Eingang fanden, nachdem [...] reichischen Staatsbahnen anfangs der 80er Jahre in[…] Zahl in den Verkehr gestellt hatten, daß sie jahren[…] reichische Wagen“ genannt wurden.

1844 mußte der Kabinettsminister v. Bodelschwi[…] Minister des Innern und der Finanzen schreiben: „[…] Majestät halten es der Sicherheit und des Anstandes[…] wünschenswert, daß die Eisenbahnwagen während [...] lichen Züge erleuchtet werden . . .“; im gleichen [...] die österreichische Nordbahn kund, „daß sie nachts i[…] I. und II. Klasse beleuchten“ lasse. Von Stearinkerz[…] zum Petroleum und Rüböl. Nach französisch-belg[…] erfolgen schuf der Deutsche Pintsch 1867 die braucha[…] beleuchtung, die eine Zeitlang die Welt beherrschte [...] des Jahrhunderts kamen Azetylen-, Gasglühlicht und [...] Beleuchtung auf.

Sehr langsam entwickelte sich die Heizung. Lang[…] ganz, dann kam man zu Öfen in den Wagen und [...] flaschen, in einigen Ländern zu Luftheizung und W[…] heizung. In Deutschland wurde 1870 die vom Obe[…] meister der Oberschlesischen Eisenbahn schon 1856 [...] gene Dampfheizung eingeführt. Sie wird wohl auf [...] Welt vorherrschen, bis sie, wenigstens im elektrisc[…] durch elektrische Heizung abgelöst wird. Die an[…] fehlenden Lüftungen sind nun allgemein eingefüh[…] und Aborteinrichtungen kamen aus Amerika.

1859 soll ein Frankfurter Gasthofbesitzer deutschen [...] verwaltungen den Vorschlag gemacht haben, „fahrend[…] einzuführen. Der Mann war, wie dies in der Eisenba[…] so oft vorkam, seiner Zeit voraus und wurde ausge[…] führte der Belgier Nagelmackers, Direktor der Int[…] Schlafwagengesellschaft, Schlafwagen in Europa ei[…] ihr sodann in Verkehr gesetzten Luxuszüge sind nic[…] als „fahrende Hotels“.

Die größere Entfernung, die man in Amerika zu[…] hat und die bei einer Fahrt quer durch die Vereini[…] die Reisenden nötigen, drei bis vier Tage im selben [...] weilen, haben die pennsylvanische Cumberland Valley[…] 1836 veranlaßt, Schlafwagen, allerdings mit sehr ei[…] richtung einzuführen. Der nach Amerika au[…] Deutsche Pullmann hat sie seit 1856 wesentlich ve[…] 1867 die ersten Speisewagen gebaut. Seither hat [...] Luxuszügen noch weitere, sehr willkommene Einric[…]

so Bade- und Rasierstuben, Schreib- und Lesezimmer
erei, Schreibmaschinen samt Bedienung usw. und allge-
Seitenstück zur Beheizung die Ausstattung der Wagen
Der nächste Fortschritt wird die Einführung der draht-
egraphie und Telephonie sein, die es dem Reisenden er-
werden, sich genau so wie in einem Gasthof mit der
lt in Verbindung zu setzen.

uart der Wagen war ursprünglich bei jeder Bahnver-
anders. Als Beispiel sei nur angeführt, daß die öster-
Nordbahn, Westbahn und Südbahn noch 1858 Unter-
er Pufferweiten und -höhen von 30 und 100 cm hatten,
durch eingeschobene „Pufferbretter" unschädlich machen
nd daß 1854 M. M. v. Weber dem sächsischen „Gala-
beiderseits je sechs Puffer geben mußte, um ihn über-
g zu machen.

Zustand wurde schon bei der Herstellung der ersten
se zwischen benachbarten Bahnen höchst lästig. Man
daß es für die Bahnen große Ersparnisse bringt, wenn
beladenen Güterwagen mit Rücksicht auf die Eigentums-
der Bahnen vom Aufgabe- bis zum Abgabeort durch-
Der Personenverkehr drängte unwiderstehlich zum
f ganzer Züge oder einzelner Wagen über Bahneigen-
Staatsgrenzen hinaus. Außer der gleichen Spurweite
auch eine Übereinstimmung in gewissen Anlagever-
der Bahnen (Umriß des lichten Raumes, Tragfähigkeit
baues und der Brücken) und in vielen Einzelheiten des
ues (Zug- und Stoßvorrichtung, Kupplung, Puffer, Achs-
chsstand, Bremsen usw.) nötig. In allen Ländern hat
it das Bestreben nach gewisser technischer Gleichför-
n der Eisenbahntechnik geltend gemacht. Zum ersten-
dieses Streben über die Staatsgrenzen hinüber, als der
gründete „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen",
regung des hannoverschen Baurates Mohn entsprechend,
m ganzen Gebiet für den Bau der Bahnen und der
e einheitliche Regeln aufstellte. Eine Erweiterung auf
z Mitteleuropa (Deutsches Reich, Österreich-Ungarn,
Italien und Frankreich) fand diese Vereinheitlichung
e auf der Berner Konferenz im Oktober 1882 durch
träge geschaffene „Technische Einheit". An der dritten
z (1907) nahmen außerdem noch Belgien, Bulgarien,
k, Norwegen, die Niederlande, Rumänien, Rußland und
teil, denen sich Griechenland, Luxemburg und Serbien
sen. In einigen außereuropäischen Ländern hat sich
twicklung nicht so rasch vollzogen, am langsamsten wohl
alien, wo man erst vor kurzem an die Vereinheitlichung
nbahnnetzes herangetreten ist. Die Bauformen der
nd der Personenwagen haben sich also unter dem Ein-
im Eisenbahnwesen alles beherrschenden Bedürfnisse
chwindigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit ent-
wurden aber durch die Bestrebungen nach technischer
n bestimmte Richtungen gelenkt.

sten Eisenbahnwagen waren nur durch lose Ketten ge-
und besaßen keine Stoßvorrichtung, worunter Wagen
d Reisende litten. 1840 führte die London-Birmingham-
Schraubenkupplung ein, 1877 der V. d. E. V. die Sicher-
plung. Das erste Mittel, die Stoßwirkungen zu mildern,
oßhaargefüllte Ledersäcke, die aber bald durch Puffer
wurden. Die Amerikaner haben Mittelpuffer eingeführt,
möglichten, daß seit 1. Januar 1898 das Gesetz für jedes
nfahrzeug eine selbsttätige Mittelpufferkupplung fordert.

ntergestell der Wagen sowohl wie der Aufbau, ursprüng-
Holz, wurden immer mehr und mehr aus Eisen her-
Um das Untergestell zu schonen, hat der Verein Deut-
senbahnverwaltungen 1866 die durchgehende Zugstange
rt.

äder, ursprünglich aus Holz mit eisernen Reifen, wurden
anz aus Gußeisen oder Schmiedeeisen, dann auch aus
d Holz (Mansell) oder Papier (Allen) hergestellt.

n ersten Güterwagen mit ihrem kurzen Radstand finden
elbremsen, die seitlich am Langbaum zwischen den
Rädern drehbar befestigt waren. Sie trugen am kürzeren un-
teren und am längeren oberen Arm, mittels dessen sie der auf
dem Langbaum stehende Mann betätigte, je eine Bremsbacke.
Da die „lebendige Kraft" und somit auch die Zerstörungsmög-
lichkeiten mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wachsen, mußte
man so klägliche Bremsen bald verlassen; man kam zur hand-
bedienten Spindelbremse. Hundert und mehr Stundenkilometer
Geschwindigkeit waren aber nur mit durchgehenden, teils mit
Druckluft, teils mit Saugwirkung arbeitenden Bremsen möglich,
deren neueste die deutsche Kunze-Knorrbremse ist.

* * *

Im Bau der Fahrbahn, der Lokomotiven und der Wagen hat sich Altes weiterentwickelt. Auf anderen Gebieten der Eisenbahntechnik galt es, ganz Neues zu schaffen.

Ein Signalwesen gab es nicht. Stephenson führte Handsignale ein, die die Wächter mit Flaggen und Laternen gaben. Die Liverpool-Manchester Bahn errichtete 1834 die ersten feststehenden Farbensignale, Brunel auf der Great Western Formsignale, die Gregory 1842 auf der Croydonbahn zu Flügelsignalen ausgestaltete. Ein findiger Weichensteller kam 1846 auf den Gedanken, die zwei ihm zugewiesenen Mastsignale mittels Drahtzügen von seiner Bude aus zu stellen und schuf damit den Ausgangspunkt für die Fernbedienung der Signale. Als hörbare Signale verwendete man zuerst das Rufhorn, dann die Dampftrompete, seit 1833 die Dampfpfeife, der die Tenderglocke noch lange das Feld streitig machte. 1845 verwendete zuerst die London-Birminghambahn Knallsignale, deren Verbreitung aber langsam vor sich ging, da man sich scheute, den Leuten Explosivstoffe in die Hand zu geben.

Da jede Verwaltung bei der Ausbildung ihres Signalwesens auf eigene Faust vorging, „entwickelte sich die Monstrosität, daß man die wenigen Begriffe, über die es sich durch das Eisenbahnsignalwesen notwendigerweise zu verständigen gilt, auf über 90 vermehren zu müssen glaubte und diese ca. 90 Begriffe in über 1000 Variationen und Formen von Signalen im Bereich der einigen und sechzig deutschen Bahnverwaltungen erschienen", schreibt M. M. v. Weber. In England hat 1841 der „Code of signals, recommanded to be observed on all railways" dieser Verwirrung ein Ende gemacht, in Deutschland 1850 die Beschlüsse des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Bisher haben die feststehenden Signale bei Tag meist die Form, bei Nacht die Lichtfarbe zur Zeichengebung ausgenützt. Derzeit geht von Amerika eine Bewegung aus, Lichtsignale auch bei Tage zu verwenden, was eine lästige Verschiedenheit beseitigen würde.

Die erwähnte, zufällige Erfindung der Fernbedienung der Signale hat sich zum modernen Signal- und Sicherungswesen entwickelt. 1843 brachte man zum ersten Male auf einer englischen Abzweigstation die Stellhebel der Signale derart in Abhängigkeit, daß niemals beiden Linien zugleich die Fahrt freigegeben werden konnte. 1856 gestaltete Saxby diese Einrichtung auf der Bricklayers' Arms Station zu einer Weichenzentralisierung aus. 1843 führte W. F. Cook eine Blockung nach Raumabstand ein. Seither hat sich das Eisenbahnsicherungswesen zu einem hervorragenden selbständigen Zweig der Eisenbahntechnik entwickelt. Der nächste Schritt wird wohl auf den Verschiebebahnhöfen zu einer Kombination zwischen Weichenstellung, Signalstellung, Wagenablauf und Bremsung mittels fernbedienter Gleisbremsen führen.

Ebenso mußte auch ein Fernmeldewesen vollkommen neu geschaffen werden. Die ersten Anfänge eines solchen zeigen sich in der uralten „optischen Telegraphie", das heißt der Weitergabe sichtbarer Zeichen auf größere Entfernung mittels Mastsignalen, wie sie noch lange für allgemeine Nachrichtenzwecke (z. B. zwischen Capri und dem Festland) oder für Schiffahrtszwecke (z. B. zwischen San Franzisko und der Küste des Ozeans) verwendet wurden. Solche Vorrichtungen versagten völlig bei unsichtigem Wetter. Daher griffen die

Eisenbahnen begierig die Möglichkeit auf, die sich aus der emporkeimenden Elektrotechnik ergaben. Im Januar 1856 übernahm Georg Stephenson's Sohn Robert den Vorsitz der Institution of Civil Engineers; bei dieser Feierlichkeit hielt er eine großangelegte Rede über das Eisenbahnwesen, in der er den elektrischen Telegraph geradezu als Sprößling (offspring) der Eisenbahn bezeichnete. Tatsächlich hat 1835 die Leipzig-Dresdener Bahn die Göttinger Professoren Gauß und Weber eingeladen, für sie einen elektrischen Telegraphen herzustellen, allerdings zunächst erfolglos. Aber die Arbeiten dieser Gelehrten und des Barons Schilling von Cannstadt veranlaßten die Engländer Fothergill Cooke und Charles Wheatstone, 1837 einen Fünfnadel-Telegraphen nach dem Grundgedanken des Galvanometers — Ablenkung der Magnetnadel durch den elektrischen Strom — zu konstruieren, der 1839 auf der Great-Western und 1841 mit besserem Erfolg auf der London-Blackwall Bahn eingeführt wurde und sich nach mancherlei Wandlungen als Ein-Nadel- und Doppel-Nadel-Telegraph in England weit verbreitet und stellenweise bis heute erhalten hat. Auch Deutschland und Österreich folgten nach. 1845 wurde probeweise eine Telegraphenlinie zwischen den Nordbahnstationen Wien und Floridsdorf errichtet. Bis in die achtziger Jahre sind ähnliche Nadel- und Zeigertelegraphen, z. B. der Bainsche, verwendet worden.

1844 wurde die erste, mit Morseeinrichtung versehene staatliche Telegraphenlinie (Washington-Baltimore) in Betrieb gesetzt. Bald folgten andere Länder, und auch die Eisenbahnen bemächtigten sich rasch der wertvollen Einrichtung. Als erste europäische Bahnverwaltung nahm die hannoversche Staatsbahn 1847 den Morsetelegraphen an, der sich seitdem fast zur Alleinherrschaft auf den Eisenbahnen aufgeschwungen hat.

Als der zuerst 1860 von dem Deutschen Philipp Reis angeregte Fernsprecher brauchbar geworden war, begannen sofort auch die Eisenbahnen diese neue Erfindung auszunützen. 1878 wurde sie von der Niederschlesisch-Märkischen und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, für den Zugmeldedienst aber zuerst von der österreichischen Südbahn angenommen.

Seither ist der Fernsprecher ein ebenso unerläßliches Betriebswerkzeug geworden wie der Telegraph. Nun ist die drahtlose Telegraphie und Telephonie aus dem Zustand der Versuche, an denen sich schon seit langem auch die Eisenbahnen beteiligten, in denjenigen der praktischen Anwendung getreten; bald wird sie auch im Eisenbahndienst die gebührende Stellung einnehmen.

* * *

Auch für die Entwicklung des Betriebes, also der Benützung der Fahrbahn einschließlich ihrer Ausrüstung und der Fahrzeuge, sind dieselben treibenden Ursachen maßgebend gewesen wie für diejenige der Fahrbahn und der Fahrzeuge.

Hier ist es aber noch schwerer, den langen, großartigen Aufstieg von 1825 bis 1925 kurz darzustellen. Bei den bau- und maschinentechnischen Zweigen der Eisenbahntechnik kann man einzelne auffallende Sprünge im Fortschritt herausheben, in der Betriebstechnik aber hat sich jeder einzelne dieser Fortschritte ausgewirkt und infolgedessen ist hier die Entwicklung einem stetigen Fortfließen zu vergleichen. Wir müssen uns darauf beschränken, die Zustände der ersten Zeit flüchtig zu kennzeichnen, die die Leser mit den ihnen bekannten heutigen Verhältnissen vergleichen und daraus den Fortschritt erkennen mögen.

Wie bescheiden der Eisenbahnverkehr noch lange nach Stockton-Darlington war, zeigt eine von Heinrich Balzar verfaßte „General-Übersicht der Beförderung auf den deutschen Eisenbahnen mit Angabe der Abfahrzeit, Dauer der Fahrzeit, der Preise der Plätze, für Beförderung von Equipagen und Pferden, des Freigepäckgewichtes, der Zwischenstationen und der Weiterbeförderung" vom Juli 1846. Und all dies — für 35 Bahnen in Großdeutschland — auf einem Blatt! Alle Abfahrtszeiten sind in ganzen und Viertelstunden gegeben, mit Ausnahme der Bonn-Kölner, der Köln-Mindener und [illegible] schen Bahn, für die teilweise auch Minutenziffern geg[illegible]

Die Wechsel waren durch Schlösser versperrt, zu [illegible] Wächter und der Lokomotivführer Schlüssel besaßen. [illegible] konnte, wenn er zu einem Hindernis kam, die Weiche [illegible] sten „Verbindungsbahn", mit denen doppelgleisige Stre[illegible] zwischen den Stationen ausgerüstet waren, öffnen [illegible] das „falsche" Gleis benutzen; er mußte dann nur da[illegible] Dampfpfeife betätigen und einen Mann zur Deckung ge[illegible] etwa entgegenkommenden Zug voraussenden.

„Damit aus einem längeren Aufenthalt in einer St[illegible] Nachteil durch Zusamenstoßen mit einem nachfolgen[illegible] erwachse, hat der stehende Train sich in ein Seitengle[illegible] geben." War dies nicht möglich, so mußte der Sta[illegible] Zuges bei Tag durch Fahnen, bei Nacht durch Pechp[illegible] gehöriger Entfernung bezeichnet werden. „Der neuank[illegible] Zug hat sich in diesem Fall in ein anderes Gleis zu[illegible] Bei der Ausfahrt aus der Station muß der Maschin[illegible] allenthalben, wo Doppelgleise bestehen, darauf achtha[illegible] er auf das vorgeschriebene Gleis fährt, widrigenfall[illegible] Zug anhalten, zurückschieben und in das entsprechen[illegible] einfahren muß."

„Wenn ein Zug infolge eines an einem Wagen wa[illegible] menen Gebrechens angehalten hat, ist es öfters zul[illegible] beschädigten Wagen bis zur nächsten Wagenübersetzu[illegible] übersetzung?) und dort aus der Bahn zu schaffen."

„Bei Überlast ist bei Zeiten mit einem Teile des Z[illegible] bei entsprechender Geschwindigkeit nach der nächste [illegible] zu fahren und dieses so oft zu wiederholen, bis der g[illegible] fortgeschafft ist."

Die Schaffner der österreichischen Nordbahn hatten [illegible] achten, „daß niemand nach dem dritten Läuten versu[illegible] einen der Wagen des Trains hinaufzuklettern!" [illegible] Bahnkörper größerer Stationen stellten die Wagenschie[illegible] bare Treppen zu den Abteiltüren, um das Aus- und E[illegible] zu erleichtern und nachts gab es Träger, die den Reise[illegible] Schaffnern mit Stangenlaternen leuchteten. Eigentlic[illegible] fahrten waren übrigens, wenigstens in deutschen [illegible] äußerst selten. So zeigt die erwähnte Balzarsche Gen[illegible] sicht aus 1846, daß von allen Bahnen des späteren D[illegible] Reiches nur die Berlin-Anhaltische den Verkehr über[illegible] abends hinaus aufrecht hielt. (Ankunft Berlin 11.15 [illegible] in Österreich hatten die Nordbahn, die nördliche und die [illegible] Staatsbahn wirklichen Nachtverkehr, der Verkehr d[illegible] Gloggnitzer Bahn zeigt letzte Ankunft um Mitternach[illegible] Nordbahn rühmt sich 1844, die erste gewesen zu sein, di[illegible] mäßige Nachtfahrten auf größere Entfernung in Deuts[illegible] ja, soviel uns bekannt ist, auf dem Kontinent, eingefü[illegible]

Wie damals hervorragende Fachleute über die V[illegible] sicherheit dachten, zeigen die Verhaltungsmaßregeln, die [illegible] erfahrene M. M. v. Weber den Reisenden „auf Grund der [illegible] Erfahrungen" empfahl:

„3. Ein sehr guter allgemeiner Grundsatz ist, sein[illegible] innezuhalten, und ihn nicht eher zu verlassen, bis man [illegible] seiner Bestimmung angelangt ist. Wenigstens steige [illegible] selten wie möglich aus."

„8. Man wähle seinen Platz womöglich in einem W[illegible] oder doch wenigstens so nahe als möglich an der Mi[illegible] Zuges."

„9. Im Wagen sitzend hüte man sich, die Beine [illegible] gegenüberliegenden Sitze zu stecken oder sonst ein G[illegible] Körpers an seiner Beweglichkeit zu hindern."

„Erläuterung. Bei jedem raschen Geschwindigkeits[illegible] kann es geschehen, daß der Körper nach vorn oder rü[illegible] im Wagen geworfen wird. Dies wird meist harmlos [illegible] gehen, wenn er sich frei vom Platz bewegen kann, währe[illegible] Gegenteile Knochenbrüche oder Quetschungen die Folg[illegible]

ährend der Reise halte man keine Stöcke oder Schirme
im Wagen, noch weniger bringe man sie an den Mund
tze den Kopf darauf."
terung. Infolge rascher Verminderung der Geschwin-
st andernfalls schon oft Einstoßen von Zähnen, Gaumen
beigeführt worden. Ebenso ist es nicht rätlich, auf der
Pfeifen zu rauchen, die ähnliche Vorfälle herbeiführen

lan lehne den Kopf während der Fahrt nie gegen ein
enes Fenster."
terung. Durch jeden seitlichen Ruck, den der Wagen
wird man sonst in die Fensterscheibe gestoßen und
sich das Gesicht."
lan suche beim Eisenbahnreisen immer einen solchen
gewinnen, daß man mit dem Rücken der Maschine zu
il 85—90 % der Stöße immer in der Richtung von vorn
ten erfolgen, daher der Reisende dann nicht vom Sitz
lert, sondern vielmehr gegen die Lehne gepreßt wird."
an meide das Fahren in Coupés mit bloß einer Reihe
n, die den Reisenden gegenüber Glasfenster haben, da-
Reisende nicht in die Scheiben geworfen werde."
an bleibe nicht in einer verladenen Equipage sitzen,
wähle lieber den Platz in einem Eisenbahnwagen, weil
doch noch sicherer ist."
gführer und Schaffner hatten vor Abfahrt die Wagen
suchen und zu schmieren, Gepäck ein- und auszuladen
Maschinenführer in allen Verrichtun-
überwachen, vornehmlich auch darauf zu achten,
wo er Brennstoff vom Tender werfe. So
ch zwanzig Jahre nach Stockton-Darlington aus!

* * *

en Pferdebahnen hatten außer den Arbeiten für die
ltung und außer einer kleinen Zahl von Bediensteten,
heute „mittlere Beamte" nennen würden, hauptsächlich
und Stallknechte, Wagner, Schmiede, Schlosser und
tig. Aus den alten Wagnereien entwickelten sich die
Eisenbahn-Werkstätten. Sie sind aber kaum
als ein Zweig der eigentlichen Eisenbahntechnik zu
, sondern vielmehr als Industrie-Unternehmungen der
ten; ihre Geschichte ist von der Entwicklung der
technik jederzeit, überall und in allen Einzelheiten
influßt worden., gehört aber sachlich eigentlich zur
e der Industrie.

* * *

Einführung der Dampfkraft hat sich die Eigenart der
nen als Verkehrsmittel so vielfach verzweigt, daß der
s „Eisenbahners" heute ein Sammelname gewor-
r nicht die Angehörigen eines Berufes, sondern einer
uppe zusammenwirkender Berufe umfaßt. Je schwie-
verantwortungsvoller alle diese Berufe wurden, desto
ßte man auf die richtige Auswahl, Ausbildung und
ng der Leute Bedacht nehmen. Kennzeichnend ist in
nsicht, daß sich die Morseeinrichtung bei den Eisen-
langsam durchsetzte, weil die Verwaltungen fürch-
der Bildungsgrad des Personals den Anforderungen
telegraphen nicht entspreche.
icht zu leugnen, daß in den ersten Jahrzehnten, ja bis
Ende des neunzehnten Jahrhunderts die Eisenbahner
in den meisten Ländern schlecht bezahlt und oft weit über die Grenzen des Zulässigen ausgenutzt wurden. Die allgemeine Besserung der sozialen Verhältnisse und der Arbeitsbedingungen und die Notwendigkeit, den Unfällen vorzubeugen, die sich aus der Überanstrengung der Bediensteten und aus ihrer Überhäufung mit Verpflichtungen ergaben, deren gleichzeitige Erfüllung unmöglich war, führten einerseits zur fortschreitenden Arbeitsteilung, zur Feststellung richtiger Verhältnisse zwischen Dienst- und Ruhezeiten, zur Kranken-, Unfalls- und Altersversorgung, andererseits aber auch zu scharfer Auswahl — erst der Eisenbahndienst hat Farbenuntüchtigkeit („Farbenblindheit") als Gefahr erscheinen lassen — und besserer Ausbildung. In letzter Zeit haben sich die Bahnen hierbei auch die neuzeitlichen psychotechnischen Methoden zu eigen gemacht. Nach dem Krieg hat die Entwicklung in der Richtung der Arbeitserleichterung fast überall sprunghafte Fortschritte gemacht, wie in allen Berufen, so auch im Eisenbahndienst. Ob alle diese nicht ganz zutreffend als „soziale Errungenschaften" bezeichneten Maßregeln bei den heutigen Wirtschaftsverhältnissen auf die Dauer aufrecht erhalten werden können, wird die Zukunft lehren. Tatsächlich hat man in vielen Ländern schon bis heute manche dieser „Errungenschaften" wieder beseitigen müssen.

Schließlich gehört zur Technik der Eisenbahnen im allerweitesten Sinne des Wortes auch ihre Verwaltung. Wir können hier aber nur zwei Seiten dieser Sache streifen. So alt wie die Eisenbahn ist die Erörterung „Staatsbahn oder Privatbahn?" Sie wurde nie allgemein gültig entschieden und wird es nie werden. Die beiden reichsten Länder der Welt, deren ganze Politik von der Wirtschaft beherrscht wird, die Vereinigten Staaten und England, haben reines Privatbahnsystem; aber die meisten englischen Kolonien haben Staatsbahnen. Fast alle Festlandstaaten haben Staatsbahnen; aber Frankreich, wo sich die Wirtschaft der Politik unterordnet, hat größtenteils Privatbahnen. Und allerneuestens ist eine Mischform entstanden, die wir „privatbahnähnlichen Staatsbahnbetrieb" nennen möchten, wie in Deutschland und Österreich.

Eine zweite Seite der Frage ist: „Bis zu welchem Netzumfang ist die einheitliche Leitung möglich?" Die ersten Eisenbahndirektionen leiteten Bahnen von einigen Dutzend, später von einigen hundert Kilometern.

In Amerika und in einigen europäischen Großstaaten kam man schon gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts zu einheitlich geleiteten Netzen von 20 000 km und mehr, und heute unterstehen der Hauptverwaltung der deutschen Reichsbahnen 53 000 km: das größte industrielle oder Verkehrsunternehmen der Welt.

* * *

Blicken wir, das deutsche Volk, und die im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen seit dreiviertel Jahrhunderten mit ihm in engster Kameradschaft zusammenarbeitenden Nachbarvölker, auf die hundertjährige Geschichte der Eisenbahntechnik zurück, so drängen sich zwei Gedanken auf:

Neidlos anerkennen und bewundern wir, was England durch die Einführung der Eisenbahnen für die gesamte Menschheit getan und was es zur Weiterentwicklung im Wettbewerb mit allen gebildeten Völkern beigetragen hat;

Stolz gedenken wir der ununterbrochenen erfolgreichen Arbeit unserer eigenen Volksgenossen, der zahllosen Erfindungen und Verbesserungen, mit denen auch sie die Eisenbahntechnik in allen ihren Zweigen unschätzbar bereichert haben.

Bücherschau.

Werbeschrift der schwedischen Staatsbahn. Die schwe-
atsbahn hat dieser Tage eine Broschüre „Sommer-
Schweden" herausgegeben, die die Reiselust schwedi-
ise aufmuntern und sie auf die Sehenswürdigkeiten
nen Landes hinweisen soll. Es ist das erste Mal, daß
lische Staatsbahn eine derartige Werbeschrift heraus-
einer Einleitung über die amtlichen Reisebüros der
en Staatsbahnen und Organisationen des Touristenverkehrs erhält man Aufklärung über die Reisemöglichkeiten (Eisenbahn, Schiff, Kraftwagen) und Angaben über Reiseliteratur. Daran schließt sich eine Schilderung Schwedens vom touristischen Standpunkte und eine Zusammenstellung von 16 Reisen, wobei auch Fußwanderungen in Lappland, Jämtland und Värmland berücksichtigt sind. Die Reisekosten sind genau angegeben. Eine Karte ist der Broschüre beigefügt. Diese Schrift soll in 50 000 Exemplaren in Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland verbreitet werden und für Reisen in Schweden werben.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen (1825—1925).

Von Reichsbahnrat **Dr. Woltering**, Münster i/W.

Am 1. Juli dieses Jahres wurde in Darlington vor einer großen Menschenmenge vom Herzog von York die Hundertjahrfeier der Eisenbahnen mit einer Rede eröffnet, wonach das 20. Jahrhundert großen Dank an das 19. Jahrhundert für die Erfindung der Lokomotive und des Eisenbahnzuges schulde, die für die Menschheit von größter Bedeutung seien. Am 27. September 1825 war nämlich die 16 km lange Eisenbahnstrecke Stockton-Darlington mit einem Zuge von 34 Wagen, davon 12 mit Kohlen und Mehl beladen, der Rest mit 500 Personen besetzt, gezogen von Stephensons Lokomotive „Lokomotion Nr. 1", (die darnach noch 25 Jahre lang Dienst tat und jetzt zur dauernden Erinnerung auf einem Unterbau vor dem Bahnhof Darlington, dem Endpunkt dieser noch jetzt einträglichsten Eisenbahnstrecke Englands (8—9 % Verzinsung) aufgestellt ist), in Betrieb genommen. Eine Inschrift an einem Personenwagen (genannt „Experiment") oder, nach anderer Überlieferung, auf der Fahne des dem Zuge vorausgeschickten Reiters lautete: „periculum privatum utilitas publica" und kennzeichnete ihrem Sinne nach sowohl die anfänglichen Gefühle der Mitwelt gegenüber dem gefährlichen und ungeheuren Unternehmen als auch sogleich durch die Worte: „öffentlicher Nutzen" diejenige Seite des Eisenbahnwesens, welche noch heute nach 100 Jahren über allem Zweifel steht und welche in dem Niederschlag der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen hier skizziert werden soll.

Die Auspizien, welche in den ersten Jahren des Eisenbahnwesens diesem neuen Unternehmen in wirtschaftlicher Beziehung gestellt worden sind, waren bekanntlich weder günstig noch wurden sie durch die späteren Ereignisse bestätigt. Ein preußischer Handelsminister sprach sich im Jahre 1835 gegenüber den zahlreich auftauchenden Eisenbahnplänen dahin aus, die Staatsregierung habe jetzt noch keine Veranlassung, Eisenbahnen auf eigene Kosten anzulegen, durch Beteiligung zu stützen oder ihnen andere namhafte Opfer zu bringen und Vorrechte einzuräumen. Ein Generalpostmeister wies auf seine schlecht besetzten Postkutschen hin und glaubte das Postinteresse aufs höchste bedroht. Der große westfälische Industrielle Harkort, welcher schon am 30. März 1825, also gleichzeitig mit England, einen überzeugenden Aufruf für Eisenbahnbauten erließ und 1826 ein Modell einer Bahn im Betriebe vorführte, stieß auf den Widerstand der preußischen Regierung, so daß er ausrief: „Die Generation nach uns wird sich wundern, daß ihre Väter so bedenkliche Gesichter bei einer so einfachen und nützlichen Sache schneiden konnten." Der französische Staatsmann Thiers sprach sich 1834 gelegentlich des belgischen Plans für eine Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und dem Rhein gegen deren Einrichtung aus, in der Überzeugung, daß die Eisenbahnen den Untergang der Lohnfuhrwerks- und Schiffseigentümer, die Erschöpfung allen eigenen Vorrats und den Ruin des Kohlenhandels herbeiführen würden. Die Londoner Zeitung John Bull nannte die Eisenbahn eine Neuerung, welche den gesellschaftlichen Verhältnissen einen unnatürlichen Stoß gebe, alle Verbindungen zwischen Menschen zerstöre, alle merkantilische Ordnung umstürze, die Provinzen ihrer Hilfsquellen beraube, das Leben der Menschen gefährde und die größten Verwirrungen zur Folge habe. Ein anderer Engländer, Lips, behauptete 1833: „Eisenbahnen sind und bleiben für das Leben sehr gefährliche Vorrichtungen." Ein preußischer General und Chef des Ingenieurkorps bezeichnete die Eisenbahnen als ein „sündhaftes Streben nach Allgegenwart". Der Gelehrte von Haller verwarf in seinem Werke: „Über die wahren Ursachen der allgemeinen Verarmung" die Eisenbahnen, deren Ausbauung den Völkern und Fürsten neue ungeheure Lasten auferlegt, während sie andererseits vielen tausend Familien ihr Brot rauben, jede Anhänglichkeit an die Heimat ertöten und die Hälfte der Bevölkerung zu Vagabunden machen". Zu der Jubiläumsbahn Stockton-Darlington zurückkehrend, vermerken wir noch den entsetzten Ausruf der angesehenen englischen Zeitschrift „Quarterly Review 1823 hieß, daß Stephenson mittels seiner „Reisemaschin Stunde zwei geographische Meilen zurücklegen wollt könnte man glauben, daß die Einwohner der Stadt sich Rakete abfeuern ließen, als daß sie sich einer solchen anvertrauen würden". Die erste deutsche Bahn Nürnb wurde als „Nürnberger Spielzeug" betrachtet; sie Zweck, einigen reichen Nürnberger Kaufherren Zeitver Unterhaltung zu gewähren."

Genug also des Mißtrauens und des Unverständniss auch Vertrauen und Weitblick zeigten sich. Am meist die Tat, nämlich durch einen überraschend schnellen A Eisenbahnen in der Welt. Aber auch einige schöne Wor Männer in die Erinnerung zu rufen, ist hier angebracht Wort, welches am 29. Oktober 1838 der damalige K spätere König Friedrich Wilhelm IV. bei der Einwei Berlin-Potsdamer Bahn sagte: „Diesen Karren, der Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf." Auch d des Unternehmers der ersten deutschen Bahn Nürnb sei hier gedacht: „Diesen neuen sozialen Welthebel k Staat und Volk zurückweisen, ohne zugleich auf die gewonnenen Fortschritte der menschlichen Herrschaft und Raum Verzicht zu leisten." Unvergeßlich dürfen prophetischen Worte freudigster Beredsamkeit sein, mi Friedrich List die Notwendigkeit vollster Kraftentfal Anlage eines deutschen Eisenbahnsystems im Jahre digte, welches auf die Stärkung aller geistigen und p Kräfte wirke:

„als nationales Verteidigungsinstrument; denn es e die Zusammenziehung, Verteilung und Direktion der Streitkräfte;

als Kulturbeförderungsmittel; denn es beschleunigt leichtert die Distribution aller Literaturprodukte und zeugnisse der Künste und Wissenschaften; es bringt Kenntnisse, Geschicklichkeit aller Art in Wechselwi vermehrt die Bildungs- und Belehrungsmittel aller I von jedem Stand und Alter;

als Assekuranzanstalt gegen Teuerung und Hunge gegen übermäßige Fluktuationen in den Preisen der e bensbedürfnisse;

als Gesundheitsanstalt; denn es vernichtet die Entf zwischen dem Leidenden und dem Heilmittel;

als Vermittler des gemütlichen Verkehrs; denn es den Freund mit dem Freund, den Verwandten mit wandten;

als Stärkungsmittel des Nationalgeistes; denn es vernh Übel der Kleinstädterei und des provinziellen Eigendün Vorurteils;

als ein fester Gürtel um die Lenden der deutschen N ihre Glieder zu einem streitbaren und kraftvollen Kö bindet;

als das Nervensystem des Gemeingeistes wie der ge Ordnung; denn es verleiht im gleichen Maße Kraft d lichen Meinung wie der Staatsgewalt."

Der beste Beweis für die volkswirtschaftliche Bede Eisenbahnen ist ihre ungeheure Verbreitung. Wie so ein Unternehmen, welches für die Menschheit entbehrl flüssig oder gar schädlich wäre, eine solche Verbreitun haben, wie die Eisenbahnen in den 100 Jahren seit 1 Jahre 1835 gab es in Europa 673 km Eisenbahnen. 1911 betrug die Länge 338 880 km in Europa und 1 auf der Erde, auf welcher schätzungsweise in dem Jahre 5 Milliarden Personen und 3 Milliarden Tonn befördert worden sind. Die neuesten amtlichen Za Deutschland aus 1922 geben 55 458,99 km Länge der Eis

…liarden beförderte Personen und 470 Millionen Tonnen …n. Es liegt nun die Frage nahe, ob man zahlenmäßig …lkswirtschaftlichen Nutzen der Eisenbahnen erfassen … Läßt sich ein Geldbetrag nennen, der diejenigen Werte …kt, welche die Tätigkeit der Eisenbahnen der Menschheit …fft? Man könnte versucht sein, die Beantwortung dieser … als wertlos zu betrachten, da Zahlen in diesem Falle … sagen, als die fühlbaren Wirkungen der Eisenbahnen im …aftsleben selber. Immerhin verdient es der Erwähnung, …ei bedeutende Eisenbahntheoretiker sich daran gemacht … unabhängig voneinander, diese Zahlen zu berechnen. Für …land berechnet Engel im Jahre 1877 eine volkswirtschaft… …utzleistung von 62 399 Mark für das Kilometer. 15 Jahre … berechnete Launhardt den gemeinwirtschaftlichen Nutzen …enbahnen auf jährlich 2 Milliarden Mark für Deutsch… …Beide Berechnungen stehen miteinander einigermaßen im …ng; denn wenn man die Engelsche Zahl mit der Gesamt… …der deutschen Bahnen in jener Zeit (rund 32 000 km) …ziert, so kommt man ungefähr auf die Launhardtsche …

…ir Unternehmen, welches wie die Eisenbahnen die geschil… …ngeheure Ausdehnung gewonnen hat, mußte, wie be… …k von entsprechend großer volkswirtschaftlicher Bedeutung … Die vielen Schriftsteller, welche im Laufe der letzten …re die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen …rcht haben, unterlassen nicht, das geeignete Vorfeld zu …n, welches in wirtschaftlicher Beziehung die Eisenbahnen …en und welches die Ausdehnung der Eisenbahnen be…stte und geradezu forderte. Der Beginn des 19. Jahr…s hatte in der Seeschiffahrt, im Straßen- und Kanalbau …htungswerte Höhe erreicht. Handel und Verkehr waren …deutender Ausdehnung und fingen an, international zu … Ein Verkehrsmittel, das wie die Eisenbahnen in die …springende Vorzüge vor den bisherigen Verkehrsmitteln …fand einen günstigen Boden und konnte nicht anders als …er Zeit zu dem führenden und leistungsfähigsten Ver…ittel aufrücken. Dies geschah, obwohl den Eisenbahnen …aftlich betrachtet gewisse Nachteile anhaften, die nicht …rkt bleiben konnten. „Mit den Schienenstraßen opferte … Möglichkeit der Verwendung beliebiger Fahrzeuge auf …rbahn und die Zulässigkeit freier Konkurrenz der Fracht…hmer. Die ursprüngliche Ansicht, als sei auf den Schienen …er Transportbetrieb der einzelnen möglich, war nicht auf…u erhalten. Die Schienenbahn bindet die Fahrzeuge an …stimmte Spur und gestattet ihnen ein Ausweichen nur an …rs vorgeschriebenen Stellen. Fahrzeuge mit anderer …ite, als die Schienen sie besitzen, können letztere nicht …n. Das alles sind wesentliche Unterschiede gegenüber …hrwerks- und Schiffsverkehr. Wie die Fahrzeuge, so sind …e Menschen im Eisenbahnverkehr gebunden. Der Güter…er oder Reisende muß sein Gut und seine Person in die …ler Eisenbahnverwaltung geben; er muß sich in die Vor…n dieser Verwaltung fügen. Nicht, wo der Reisende, … nur wo die Verwaltung es will, hält der Eisenbahnzug. …er Reisende, sondern die Verwaltung bestimmt die Rich… Schnelligkeit der Züge, die Ausstattung der Personen… usw. Auch diejenigen Menschen, die nicht die Eisenbahn …n, müssen ihr an den Stellen, wo die Eisenbahn die Straße … Ebene kreuzt, den Vortritt lassen. Solange ein Zug die …ngsstelle durchfährt, muß aller übrige Verkehr dort … So kennzeichnet van der Borght die Nachteile des …hnwesens.

…nderer Schriftsteller (Schreiber 1887) sammelt die Nach…r Eisenbahnen in einer umfänglichen Aufzählung von …, die dieser menschlichen Einrichtung anhaften. (Ma…nus, Luxus, unfruchtbare Geschäftsreisen, Kapitalfest… in den Verkehrsanlagen, nervöse Unruhe der Menschheit, … — nach Schreiber — täglich 7 Millionen Menschen reisen, …bkürzung der Lebensdauer des einzelnen, Verschärfung …ialen Frage usw.)

I. Hier sind nun diejenigen Eigenschaften der Eisenbahnen zu erörtern, welche ihnen trotz der erwähnten Nachteile diejenige Stellung in der Volkswirtschaft der letzten 100 Jahre verschafft haben, die sie noch innehaben und die sie gerade zu ihrem eigensten Zwecke besonders tauglich machen.

Es sind die folgenden:

1. Die Eisenbahnen brachten von Anfang an gegenüber dem Verkehr mit anderen Transportmitteln, insbesondere gegenüber den Pferdefuhrwerken eine bedeutende Verbilligung des Verkehrs. Es ist erwiesen, daß die Frachtpreise durch die Eisenbahnen sogleich auf 1/10 bis 1/4, in manchen Fällen auf 1/20 der bisherigen Frachten sich verbilligt haben. Im allgemeinen zeigt die weitere Entwicklung der Eisenbahntarife eine Neigung zur fortschreitenden Verbilligung. Dies wird von allen Schriftstellern des Eisenbahnwesens übereinstimmend durch die jahrzehntelange Entwicklung der Eisenbahnen nachgewiesen. Beispielsweise führt Ulrich aus, daß die für 1 tkm von den preußischen Eisenbahnen erhobene Durchschnittsfracht sich in den Jahren von 1844 bis 1890 von 15 Pf. auf 3,81 Pf. vermindert hat, während gleichzeitig die Zahl der auf 1 km durchschnittlich beförderten Tonnen von 31 071 auf 603 562 und die Einnahmen daraus von 4 026 auf 25 669 M. gestiegen sind. Hiernach ging eine Frachtverbilligung von 75 % mit einer Mengenvermehrung von 1842 % und einer Einnahmevermehrung von 532 % einher. Seit dem Weltkriege läßt sich zwar eine rückläufige Bewegung in der Tarifentwicklung feststellen, indem die Friedenstarife durchweg jetzt überschritten sind. Dies dürfte jedoch mehr in unmittelbaren Kriegsfolgen und in der ebenfalls als solche anzusprechenden Geldentwertung, als in einer grundsätzlichen Umstellung der Tendenz der Eisenbahnentwicklung begründet liegen.

Beachtenswert ist die verbilligende Wirkung der Eisenbahnen für die Frachten einzelner wirtschaftlicher Rohprodukte. Die Kohle kostete an Fracht um 1835 auf dem Landfuhrwerk zwischen Düsseldorf und Elberfeld 40 Pf. für das tkm. Die anfängliche Eisenbahnfracht betrug 13—14 Pf. Allmählich sank die Kohlenfracht auf etwa 2,2 Pf. Der Artikel 45 der früheren Reichsverfassung sah als Ziel der Eisenbahnfrachten für Kohle und andere Rohstoffe den 1 Pfennigssatz für das tkm vor. Dieser Satz ist einmal von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1849 für Kohlen von Oberschlesien nach Berlin in Sonderzügen versuchsweise gehandhabt worden. Auch im Jahre 1860 ist für Ruhrkohle bei einer über Minden hinaus zu befördernden Menge von 500 000 Zentnern der 1-Pfennigsatz durchgedrückt worden. Späterhin (im Jahre 1873 und 1884) ist dieser Satz gelegentlich nochmals in Geltung gewesen, ohne sich jedoch im allgemeinen durchzusetzen. Er war eben so niedrig, daß er weder in Deutschland noch in Europa noch auf der Erde seinesgleichen hatte. Die um ihn geführten bis in die Reichsverfassung hinauf ersichtlichen Kämpfe zeigen aber, eine wie hohe Meinung die Wirtschaftskreise von der Möglichkeit einer Frachtenverbilligung durch die Eisenbahn besaßen. Bemerkenswert ist, daß trotz aller Verbilligung die Eisenbahn beim Transport von Kohlen relativ schnell der Grenze nahe ist, bei welcher die Transportkosten den Wert des Frachtgutes aufzehren. Es hat sich als unmöglich erwiesen, beispielsweise die deutsche Kohle vom Rhein mit Hilfe der Gotthardbahn in Oberitalien einzuführen. Spätestens in Mailand ist die zur See herangeführte, in italienischen Häfen umgeschlagene englische Kohle wettbewerbsfähig gegen die deutsche Kohle. Der heutige billigste Kohlentarif (A. T. 6 e) in Deutschland liegt infolge der angedeuteten Nachkriegsfolgen mit durchschnittlich 2 Pfennigen pro tkm über dem 1-Pfennigssatz des Artikels 45 der alten Reichsverfassung. Beim Eisen kostete der Landfuhrwerkstransport von Reckeisen im Siegerländer-Bezirke im Jahre 1836: 40 Pf. für das tkm. Die Eisenbahnen senkten den Beförderungspreis sogleich auf 11—13 Pf. Zurzeit kostet Ausfuhreisen der Kl. D von Oberhausen nach Hamburg (356 km) 3,8 Pf. In der Tarifklasse E kostet jetzt Schrott auf 460 km 3 Pf. für das tkm. Getreide kostete vor der Eisenbahnzeit ebenfalls 40 Pf. für das tkm.

Die erste Eisenbahnfracht betrug 13,4 Pf. Jetzt kostet Getreide der Klasse C des Tarifs in Verbindung mit dem Nottarif auf 460 km Entfernung ca. 6,1 Pf. für das tkm.

Erwähnenswert ist hier der niedrigste jemals in Deutschland vorgekommene Eisenbahnfrachtsatz. Dies war der Ostfriesische Schlicktarif, welcher zu einem Streckensatz von 0,8 Pf. ohne jede Abfertigungsgebühr den billigen Dollartseeschlick als Düngemittel für die Moorkulturen zur Verfügung der ostfriesischen Landwirtschaft stellte.

Besonders hervorzuheben ist die Verbilligung der Personenreisen durch die Eisenbahn. 1834 kostete auf den englischen Postkutschen das Personenkilometer 31 Pf. auf dem Innensitz und 20 Pf. auf dem Außensitz der Kutsche. Die englischen Eisenbahnen führten sogleich eine Verbilligung von 60 bis 75 % herbei. In Frankreich kostete im Dienst des Messagerien das Personenkilometer je nach der Bequemlichkeit der Plätze 7—17 Centimes. Für die Eisenbahnen wurde durch die Cahiers des charges im Personenverkehr der Satz von 5½, 7½ und 10 Centimes in 3., 2., 1. Klasse festgesetzt. Auch heute noch ist die Eisenbahn das billigste Massenbeförderungsmittel für Personen. Gegenüber den Autolinien, welche bis zu 10 Pf. für das Kilometer erheben, beträgt ihr normaler Beförderungspreis in der billigsten 4. Klasse nur ⅓ dieses Betrages, wobei nicht zu vergessen ist, daß auf Zeitkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Kindertransporte noch weit tiefergehende Ermäßigungen gewährt werden. Beachtenswert ist der Unterschied zwischen dem von den Eisenbahnen abhängenden Briefporto von einst und jetzt. Um 1830 kostete ein einfacher Brief von Frankfurt a. Main nach Danzig nicht weniger als 1,50 Mark, von Kopenhagen nach Odessa rund 4 Mark. Bei allen diesen Preisgegenüberstellungen ist nicht zu übersehen, daß im 19. Jahrhundert eine allgemeine Richtung auf Geldentwertung feststellbar ist, die sich gerade bis in die neueste Zeit hinein lebhaft fortgesetzt hat. Es ist daher bei solchen Preisvergleichen, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken, zu beachten, daß die Preise der Vergangenheit real höher waren, als ihr Geldausdruck erscheinen läßt.

2. Eine zweite Ursache für die bedeutende Entwicklung des Eisenbahnwesens und für den aus ihm entspringenden volkswirtschaftlichen Nutzen liegt in der Beschleunigung der Transporte der Eisenbahnen gegenüber anderen älteren Transportmitteln. Eine intensiv und rasch arbeitende Wirtschaft setzt vielfach den Wert der Arbeitszeit und der Transportdauer noch über den des Transportaufwandes. Den Ansprüchen an die Transportschnelligkeit diente die Eisenbahn in weit höherem Maße als die bisherigen Transportmittel. Sie war daher, wie ein Schriftsteller sagt, ein Erzeugnis der Notwendigkeit und des Geistes ihrer Zeit.

Die Zeitersparnis durch die Eisenbahn zeigt sich an folgenden Beispielen: Zur Zeit Cromwells (1657) wurde die Post durch reitende Boten besorgt, welche eine Reisegeschwindigkeit von ca. 8 km in der Stunde besaßen. Im Jahre 1784 ging man in England dazu über, die Post, statt durch reitende Boten, vielmehr in Personenwagen mit 10—16 km Geschwindigkeit zu befördern. Die Fahrpost von Edinburg nach London (400 km) erreichte im Jahre 1775 ihr Ziel in 3 Wochen „so Gott will". Heute legt man diese Strecke in 8¾ Stunden zurück. Die Mail-Coach zwischen London und Manchester (184 km) versprach 1759, „so unglaublich es scheinen möge", in 4½ Tagen zu fahren. Im Jahre 1824 brauchte man dafür nur noch 27 Stunden und heute fährt man 4 Stunden. In Deutschland war das Reisen um 1800 nicht einfach. Man mußte sich einige Tage vor Abgang der Post einschreiben lassen und, namentlich im Winter in schwerem Lehmboden und auf schlechten Straßen, auf Zeitverluste, Gefahren und Anstrengungen gefaßt sein. Zwischen Kiel und Altona (107 km) bewegte sich bis 1832 wöchentlich einmal eine Diligence in 24 Stunden und darüber, deren Ankunft von einer ansehnlichen Menge Teilnehmender begrüßt zu werden pflegte. Zwischen Cassel und Berlin (366 km) fuhr im Jahre 1827 zweimal wöchentlich eine Eilpost, welche in 2½ Tagen ihr Ziel erreichte. Heute dauert die Eisenbahnfahrt 6½ Stunden. Zwischen Berlin und Königsberg (597 km) gebrauchte die Sc 67⅔ Stunden, die Fahrpost 102 Stunden. Der Fahrprei 69,80 *M.* Heute gebraucht der Schnellzug 10 Stunden u in 3. Klasse 31,50 *M.*

Ein interessantes Beispiel für die Beschleunigung d verkehrs bietet die Strecke Paris-Straßburg, weil hierü Aufzeichnungen vorliegen. Im Jahre 1650 betrug die l für diese 504 km lange Strecke 218 Stunden. Das si 8 Tage und stellt eine Reisegeschwindigkeit von 2⅓ km Stunde dar. Im Jahre 1782 beförderte die Dilige Reisenden in 108 Stunden ans Ziel. 1814 dauerte es 70 1834: 47 Stunden, 1845 (Eisenbahnen) 10 Stunden 40 1887: 8 Stunden 49 Minuten und 1925 fährt ein Zug u von Paris und trifft 1,55 Uhr mittags in Straßburg braucht also 6 Stunden 55 Minuten, besitzt mithin ein geschwindigkeit von 72 km in der Stunde.

Die Reisegeschwindigkeit der Eisenbahnen zum Beg 19. Jahrhunderts betrug durchschnittlich 30 km in der Diese Geschwindigkeit ist bei Personenzügen vielfach no insbesondere auf Nebenbahnen, üblich. Die Schnellz reichen jetzt bekanntlich weit höhere Reisegeschwindi Erwähnenswert sind hier die interessanten sog. Iso linien, d. h. Linien, die jene Orte verbinden, die man in Zeit von einem Mittelpunkt aus unter Benutzung de bahnen auf dem am schnellsten zum Ziele führenden W reichen kann. Im Jahre 1812 lag innerhalb der F Isochrone von Berlin: ganz Dänemark, Südschweden von burg bis Norrköping, Libau, Warschau, Iwangorod, Wien, Linz, München, Augsburg, Stuttgart, Heidelberg, M heim, Utrecht, Amsterdam. Dagegen lag im Jahre 191 Tanger, Tripolis, Suez, Ende der Bagdadbahn im Nor Taurus, Tiflis, Nowo Nikolajewsk (Ob) an der Sibirische Hammerfest.

Im allgemeinen ist große Schnelligkeit des Eisenba ports vorwiegend für den Personenverkehr ein volkswir liches Bedürfnis. Dies gilt insbesondere auch für den personenverkehr von und zum Büro, Schule und Fabri einzelne Fälle, z. B. persönliche Anwesenheit bei w Geschäftsabschlüssen, kann die Schnelligkeit der Fa wichtig werden, daß auch die schnelle Eisenbahn nicht n nügt, sondern das mehrfach schnellere Flugzeug bean wird. Im Güterverkehr ist die Geschwindigkeit des Eis transportes neuerdings in Deutschland stark vergrößert Bei leichtverderblichen Waren, wie Schnittblumen, gemüse und Obst, kann die Geschwindigkeit für den W Transports geradezu maßgebend sein. Bei anderen Güte besondere Massengütern, wie Erz und Kohlen, ist eine n Eigenschaft der Eisenbahnen beachtlich, nämlich die bewegungskraft.

3. Durch die Verminderung der Reibung und durch d wendung der Dampfmaschine als Motor ist den Eisen eine sehr stark leistungsfähige Zugkraft ge die gegenüber anderen Zugkräften ungeheure Mehrleis ermöglicht. Schon der französische Physiker Arago bere im Jahre 1838, daß ein Pferd mit derselben Anstreng einer guten Landstraße 20 Zentner, auf einer Eis 200 Zentner ziehen könne. Zu einem ähnlichen Zahlenver kam 60 Jahre später der deutsche Professor Schlichting, in gründlichen Untersuchungen feststellte, daß dieselb Z kraft eines Pferdes mit der Geschwindigkeit von 1 m Sekunde auf wagerechter Chaussee 1,6 t, auf glattem Sc weg 15 t zu befördern vermöge. Es ist also bei Anwend und derselben Zugkraft auf Eisenbahnen das Zehnfac Transports gegenüber dem Landstraßenverkehr erreicht Eisenbahnen verwandte man ursprünglich kleine Güter von 3—6 Tonnen Tragfähigkeit. Unter fortschreitende nutzung der Massentransportfähigkeit der Eisenbahn sti Fassungskraft der Güterwagen bald auf 10 Tonnen. Zur der Normalwagen der 15-Tonnen-Wagen; es gibt aber zahlreiche 20-Tonnen-Wagen. Die Bestrebungen auf Einri

roßgüterwagen zu 40 und 50 Tonnen lassen erkennen, daß hier die Grenze noch nicht erreicht ist.

Verbindung mit der vorhin erörterten Geschwindigkeit der ahnen ist ihre Massenbewegungsfähigkeit die Grund- für Transportmöglichkeiten, wie man sie in ihrem n Umfange früher nicht kannte. So wurden beispielsweise land im Jahre 1834, also vor dem allgemeinen Eisenbahn- e, 30 Millionen Personen, im Jahre 1865 durch die Eisen- 252 Millionen und im Jahre 1883 640 Millionen Personen rt. Die entsprechenden Zahlen für Güter in Tonnen be- 1834 23 Millionen und 1865 114,6 Millionen Tonnen. Auf ie Leipzig-Dresden hielten manche die Verdoppelung des rs durch die Eisenbahnen anfänglich für eine Unmöglich- n der Tat hat sich aber der Verkehr von 1841—1877, also ahren, auf das 52fache vermehrt. In Schleswig-Holstein uenburg reisten im Jahre 1834 auf öffentlichen Verkehrs- 3000 Personen. 1884 — also 50 Jahre später — wurden en Gebiet 10 Millionen Reisende mittels Eisenbahnen be- Im Jahre 1838 beförderte die Kaiser-Ferdinand-Nord- 90 642 Reisende, im Jahre 1884 über 4 Millionen; an ütern hatte die Bahn im Jahre 1838 29 917 Tonnen trans- , im Jahre 1865 6,2 Millionen Tonnen. Die jetzige Massen- eit der Eisenbahntransporte a u f d e r E r d e ist schon s in Zahlen erwähnt worden.

s weiteres Moment für den volkswirtschaftlichen Wert enbahnen gilt deren T r a n s p o r t s i c h e r h e i t. Die hten von großen Eisenbahnunfällen mit ihren oft zahl- Toten und Verletzten könnten den Eindruck hervorrufen, die Eisenbahnen eine besonders große Gefährdung für d Leben der Reisenden brächten. Eine von Sax mitge- erkehrsstatistik lehrt uns jedoch, daß beispielsweise bei nzösischen Eisenbahnen in der Zeit vom 27. September zum 30. September 1875 auf 5 Millionen Reisende ein r und auf 580 000 Reisende ein Verwundeter kam, wäh- den Jahren 1846—1855 von den auf der Post und den rien beförderten Reisenden schon auf 355 463 Personen teter und auf 29 571 ein Verwundeter kam. Die Sicher- den Eisenbahnen im Mittel der Tötungen und Verwun- war auf das nahezu 16fache gegenüber jenen anderen smitteln gestiegen. Bemerkenswert ist, daß die Ver- gsanstalten die Transportgefahr der Eisenbahnen wie ssifizieren: Am teuersten ist die Seeversicherung, etwas er die Flußschiffahrtsversicherung, aber auch diese ist och teurer als die Eisenbahnversicherung. Die neuesten n Zahlen für Eisenbahnunfälle in Deutschland sind fol- ie Statistik der deutschen Eisenbahnen aus dem Rech- re 1922 weist im ganzen 3622 Betriebsunfälle auf oder 1 Millionen Wagenachskilometer. Reisende wurden ohne erschulden getötet: 15, verletzt: 792, infolge ihrer Unvorsichtigkeit getötet: 298, verletzt: 420; zusammen 313, verletzt: 1212. Auf 1 Million Personenkilometer ötet: 0,004, verletzt: 0,02. Ein älterer Schriftsteller 1885) sagt, daß im Königreich Sachsen jährlich mehr vom Blitz getötet wurden, als in 15 Jahren auf allen n Eisenbahnen Reisende durch Eisenbahnunfälle ums men. Nach einem anderen Schriftsteller (Fletcher) sind 18—1868 in den Straßen von London 5mal soviel Menschen ferdewagen umgekommen, als Eisenbahnreisende in annien.

A letztes besonderes Merkmal der Eisenbahnbeförderung wichtiges volkswirtschaftliches Bewertungsmoment ist ktlichkeit, Zuverlässigkeit und Regel- keit der Eisenbahnen zu erwähnen. Mit wie unsiche- ältnissen in dieser Beziehung v o r den Eisenbahnen ge- werden mußte, zeigt das Beispiel einer Steinkohlen- e im November 1834 in Gleiwitz auf dem Klodnitzkanal worden war, aber ihren Bestimmungsort Breslau erst ei Jahren (zweimalige Überwinterung und Umladung ere Fahrzeuge) im Herbst 1836 erreichte. Die heute verständlich geforderte minutenhafte Pünktlichkeit des Personenverkehrs der Eisenbahnen war in den ersten Jahren des Eisenbahnwesens noch nicht erreicht. Zum Beispiel war noch im Jahre 1844 auf der Düsseldorf-Elberfelder Bahn für die der Personenbeförderung dienenden gemischten Züge die Fahrzeit nicht genau vorgesehen, weil, wie es hieß, die auf der Fahrt eintretenden Hindernisse sich nicht voraussehen ließen. Auch pflegte man anfangs fast allgemein die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge mit dem ausdrücklichen Vorbehalt eines Spielraums von 10—15 Minuten anzugeben. Erst allmählich mit der steigenden Entwicklung und dem wachsenden Einfluß des Eisenbahnverkehrs auf alle Lebensverhältnisse bildete sich ein streng geregelter und peinlich genauer Betrieb heraus, der allein imstande ist, die erforderlichen Anschlüsse in allen Übergangspunkten zu gewährleisten und bei lebhaftem Nahverkehr größere Störungen zu vermeiden. Die nationalökonomischen Schriftsteller pflegen bei der Erörterung der Regelmäßigkeit des Eisenbahnverkehrs von der Präzision eines Uhrwerks zu sprechen und die durch die Eisenbahn gewonnene Sicherheit in der Verkehrszeitberechnung als höchst wertvoll für den Personen- und Güterverkehr zu bezeichnen, wenngleich sich der Gewinn in Ziffern nicht messen lasse. Nicht mit Unrecht weist Roscher darauf hin, daß die Eisenbahnen wie eine „N a t i o n a l u h r“ wirken, erziehend, weil an Ordnung und Pünktlichkeit gewöhnend.

Erinnerungswürdig sind die Zahlen, welche Sax für die Zugverspätungen auf den preußischen Eisenbahnen für das Jahr 1876 angibt. Danach sind von 1½ Millionen Zügen nur 1,6 % verspätet gewesen. In der Zeitdauer betrugen die Verspätungen zwar die ansehnliche Zahl von 34 000 Stunden; dies sind aber nur 0,9 % der Reisezeit der Züge. Im Jahre 1913 verspäteten sich von 8,8 Millionen Zügen in Deutschland nur 0,87 %. Für den Güterverkehr unterscheidet sich die Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Eisenbahn insbesondere vorteilhaft gegenüber der Fluß- und Kanalschiffahrt, welche in unserer Gegend etwa ⅓ des Jahres durch Trockenheit oder Frost gesperrt ist. Die hohe Bedeutung dieser Eigenschaften des Eisenbahnverkehrs für die Entschließungen in Handel und Verkehr, die beide mit Sicherheit auf das Eintreffen bestellter Waren zu einem vereinbarten Zeitpunkte rechnen können, bedarf keiner weiteren Ausführung. Zu diesen Eigenschaften der Eisenbahnen ist hier auch das zu rechnen, was man mit dem Worte „Komfort“ zu bezeichnen pflegt, d. h. gute Ausstattung der Wagenklassen, die Schlafwagen, Speisewagen, Ausstattung des Reisenden mit allen möglichen Bequemlichkeiten und so weiter. Im Güterverkehr gehört hierhin die Fürsorge für das Beförderungsgut durch Schutz vor Hitze oder Kälte und vor der Bruchgefahr sowie vor Diebstahlsverlusten. In all diesen Maßnahmen liegen volkswirtschaftliche Momente von hoher Bedeutung vor, die den Eisenbahnen die Erfüllung ihrer wirtschaftlichen Aufgabe ermöglichen oder erleichtern.

Die im vorhergehenden aufgezählten Verkehrsverbesserungen durch die Eisenbahn (Verbilligung, Beschleunigung usw.) treten kumulativ auf und stehen bezüglich der hervorgebrachten Wirkungen im gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis, welches v. Beckerath wie folgt ausdrückt: die Zeitersparnis in der Ortsveränderung hätte auf Menschenleben und Güterwelt nicht so tiefgehend einwirken können, wäre der Verkehr nicht gleichzeitig pünktlich und sicher geworden, hätte er nicht Massenhaftigkeit der Leistungen zu ermäßigten Preisen in qualitativ vervollkommneten Beförderungsgefäßen gewährleistet.

II. Die W i r k u n g e n dieser Eigenschaften für das Verkehrsleben zeigen sich sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, hauptsächlich bei letzterem.

Zunächst der P e r s o n e n v e r k e h r. Hier muß man sich daran erinnern, daß vor dem Zeitalter der Eisenbahnen die Ausgleichung der Löhne entweder fast unmöglich oder doch nicht so schnell ausführbar war, wie jetzt. Auch die Freizügigkeit der arbeitenden Bevölkerung ist verbilligt und erleichtert worden. Im Handel können Käufer und Verkäufer leicht und unmittelbar miteinander in persönliche Verbindung treten. Der Zwischenhandel kann ausgeschaltet werden. Die Bedeutung des persön-

lichen oder Briefverkehrs, den ja auch die Eisenbahn vermittelt, kann nicht leicht überschätzt werden. Ein gewisses demokratisches Moment mit seinen vielfach heilsamen Folgen liegt in der Tatsache des Zusammenreisens von Reich und Arm im selben Zuge, der die 4. Klasse mit der gleichen Geschwindigkeit befördert, wie die 2., und der alle seine Insassen zur selben Zeit ans Ziel bringt. An Nachteilen der Eisenbahnen sind hier zu nennen: die Vermehrung des Zuzuges zu den großen Städten (Landflucht) und Beitrag zur Steigerung der sozialen Schäden und des nervenzerrüttenden Konkurrenzkampfes. Auch erleichtern sie das Herumtreiben von Hochstaplern und die Verbrecherflucht sowie die Verbreitung gemeingefährlicher Bestrebungen. Nicht zu übersehen ist auch die ungewollte Begünstigung der Ausbreitung von Epidemien und Tierseuchen. Bei der Beurteilung dieser oder ähnlicher Nachteile des Eisenbahnpersonenverkehrs darf man jedoch den Gedanken nicht vergessen, daß die Eisenbahnen gleichzeitig auch das Abhilfemittel gegen diese Schäden bieten, nämlich den Bewohnern der großen Städte die Möglichkeit, in den gesunderen Vororten zu wohnen, oder billige Landausflüge zu machen, den Polizeibehörden die Möglichkeit der Verfolgung der Hochstapler oder Verbrecher und den Medizinalbehörden die Verkehrsbeobachtung auf den Bahnhöfen. Überhaupt wird man vermeiden müssen, sittliche Werturteile in das Eisenbahnwesen hineinzutragen. Die Vorteile der Eisenbahn genießt, wie die des Sonnenscheins, der Gerechte und der Ungerechte. Der ungeheure Personenverkehr der modernen Zeit verlangt die ihm adäquaten Verkehrsmittel und bedient sich ihrer rücksichtslos zur Erfüllung der volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten.

Interessant ist es noch, eine volkswirtschaftliche unerfüllte Prophezeiung hervorzuholen, die van der Borght im Jahre 1894 brachte: „es ist bei den heutigen Verkehrszuständen gar nicht denkbar, daß im Krieg irgendeiner der Industriestaaten vollständig von der Nahrungsmittelzufuhr ausgesperrt werde; denn alle diese Staaten haben Zugang zur See, und die Zufuhr zur See dem Gegner unbedingt abzuschneiden, liegt außerhalb der Möglichkeit; die Möglichkeit, daß sämtliche Getreideerzeugungs- und Getreidehandelsländer in einem Kriege zu den Gegnern eines bestimmten Staates gehören, ist so gering, daß sie ernstlich überhaupt nicht in Frage kommen kann.“ Diese Ansicht des angesehenen Volkswirtschaftslehrers war ein Ausfluß seiner hohen Auffassung von der international-volkswirtschaftlichen Wirkung der Eisenbahnen. Sie ist bekanntlich 20 Jahre später durch die Wirklichkeit entkräftet worden. Ebenso wie die Meinung der beiden Väter des Eisenbahnwesens List und v. Knies, welche die Eisenbahnen für eine Bürgschaft des Weltfriedens ansehen zu können glaubten.

Im Güterverkehr verdienen die volkswirtschaftlichen Wirkungen des Eisenbahnwesens eine nähere Beleuchtung in folgenden Punkten. Allgemein ist hier daran zu erinnern, daß die Eisenbahnen den Rohprodukten den Übergang von der Lokal- und Nationalwirtschaft in die Weltwirtschaft ermöglichten und daß die Eisenbahnen für den Warenverkehr sowohl eine verkehrsschaffende, wie auch preisregelnde Wirkung haben. Diese wissenschaftlich anerkannten Grundsätze können im einzelnen bei der Gütererzeugung und beim Güterverbrauch erkannt werden. Im Rahmen dieser Ausführungen möge eine Erörterung derselben bei der Urproduktion, bei Industrie und Bergbau und zuletzt beim Handel folgen. Bei der Urproduktion tritt zunächst die Landwirtschaft in die Erscheinung. v. Thünen hat in seiner Lehre vom isolierten Staat im Jahre 1826 zuerst die Grundsätze von der Wirkung der Transportfähigkeit der Güter auf die Absatzfähigkeit derselben grundlegend dargestellt. „Ist der Preis am Absatzzentrum = x und der Betrag der Erzeugungskosten am Produktionsorte = a, so kann der ganze Kreis nach dem Zentrum liefern, der keine höheren Transportkosten als x minus a hat. Kann man mit dem Betrage x minus a die Beförderung auf r Kilometer durchführen, so kommt für den Absatz nach dem Zentrum ein Kreis in Betracht, dessen Fläche gleich r^2 mal 3,14 ist. Ist r anfangs gleich 10 Kilometer, und steigt dann wegen der Verbilligung des Transports auf 20 Kilometer, dann ist der Inhalt des Kreises, der noch nach dem Z liefern kann, anfangs 100 mal 3,14, später 400 mal 3,14 Marktgebiet hat sich also im Verhältnis wie 1 : 4 er während die Transportfähigkeit wie 1 : 2 gestiegen ist. Verkehrsfähigkeit wächst mithin die Absatzfähigkeit, un im quadratischen Verhältnis.“ (Nach van der Borght.) theoretischen Berechnungen sind, wenn man nicht auße läßt, daß sie infolge von Überschneidungen und seitlich wirkungen verschiedener Verkehrsmittel wohl niemals Praxis ganz einwandfrei nachzuweisen sind, geeignet, d wirkung einer Verkehrsvervollkommnung zu veranschau Die Transportfähigkeit der landwirtschaftlichen Produkt offensichtlich unter dem verkehrsverbilligenden Einfl Eisenbahnen. Lotz führt als Beispiel an (1900), daß de von 100 kg Weizen, wenn er mit 12 Mark berechnet wird, Transportkosten bei folgenden Entfernungen aufgezehrt auf alten Straßen bei 100 Kilometern, auf neuen Kunst bei 400 Kilometern, nach den Tarifen der ersten Bahn 1500 Kilometern und nach damaligen Frachttarifen (19 4500 Kilometern, in der Seeschiffahrt bei 25 000 km. We dieses Beispiel auf den heutigen Weizenwert von 24 M 100 kg und auf die neuesten Weizenfrachttarife (Ausn. T ausdehnt, ergibt sich, daß die Versandfähigkeit des Weize die von Lotz für die Seeschiffahrt angegebene Entfern reicht. Sehr wesentlich für die Landwirtschaft ist di gleichsmöglichkeit der Ernteergebnisse (Hungersnotverh und der Preise für die von Wasserstraßen abgelegenen plätze infolge der Eisenbahnen. „War vor der Eisenbahn einem Gebiet die Ernte reichlich ausgefallen, so sank Preise daselbst heftig. Der Landwirt war jedoch f schlechten Preise durch die Menge der geernteten Fruc schädigt. Fiel die Ernte ungünstig aus, so stiegen die stark und entschädigten so den Landwirt für die gerin erntete Frucht. Der Schutz des Verbrauchers beruhte lediglich in der Errichtung öffentlicher Kornmagazine, i Jahren des Überflusses das Getreide aufsparten, um es v in Jahren des Mangels an die ärmere Bevölkerung abz Durch die Verbesserung der Verkehrsmittel ist dem A der Ernteüberschüsse in der ganzen Welt der Weg geebn den, so daß auch die heftigen, jährlichen Preisschwankun mildert sind. Die ermöglichte Weltkonkurrenz ergab ab für den Landwirt ungünstige Lagen, die man früher nicht nämlich: geringe Ernte eines einzelnen Gebietes und n Preise ebendaselbst infolge des reichlichen Angebots a Weltmarkt.“ Ein Ausgleich kann hier nur in vorüberge Unterstützungsmaßnahmen und in Anpassung der Lan schaft an die gewaltigen technischen Fortschritte d liegen. (Nach Lotz.)

Ein anderes Gebiet der Urproduktion, nämlich die F wirtschaft, konnte weniger Vorteile von den Eisen ziehen als die Landwirtschaft, weil der Eisenbahntrans wöhnlichen Holzes frachtmäßig weit eher den Wert d duktes aufzehrt als bei Getreide, Handelsgewächsen, Butter und dergl. Die sichtbaren Wirkungen der Eisenb auf die Forstwirtschaft liegen in der Zurückdrängung des holzes durch die Konkurrenz der Steinkohle, in der Steigerung der Absatzfähigkeit der Nutzhölzer (Bau Tischlereihölzer, Grubenhölzer und Hölzer für Ce fabriken), ferner in der Ansiedlung holzverarbeitender G an Stellen günstiger Produktionsbedingungen, nament solchen Wäldern, wo früher Holz unverwertet blieb, ode ehemals den holzverwüstenden kleinen Glashütten und hämmern zum Opfer fiel, sowie endlich in dem Eisenbah port ausländischer Hölzer, wie Mahagoniholz oder Quebra für die Möbeltischlereien oder Gerbereien. Bemerkensw auch, daß der eigene Bedarf der Eisenbahnen an Schwe auf die Preise, insbesondere des Eichenholzes, einen de Einfluß gehabt hat. Hand in Hand mit der größeren fähigkeit land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse inf Transportvervollkommnung zeigt sich eine Erhöhung des des Grund und Bodens, welcher zum Beispiel in Frankre

1879 nahezu auf das Vierfache stieg. Die Grundrente ...rdings in der Nähe der Märkte leiden, wenn die Eisen... en Mitbewerb fremder Länder mit umfassender Volks... t ermöglichen. Dafür wird aber anderwärts die Grund... ch die Eisenbahnen gesteigert (Umwandlung von Acker... Bauland an den Bahnhöfen, namentlich in der Nähe ...tädte).

...e Einwirkungen der Eisenbahnen auf Industrie und ...u angeht, so sind sie so offensichtlich, daß eine nähere ...ng entbehrlich erscheinen möchte. Hier dürfte die Her... g folgender Punkte genügen.

...ufällig sind die ersten Eisenbahnen Bergwerksbahnen ... die auf glatten Schienen in den sogenannten „Hunden" ...e beförderten. Die Kohlenproduktion ist nach Menge ...t so bedeutungsvoll, daß die Verkehrsbedienung der ...ter allen Eisenbahntransporten volkswirtschaftlich an ...elle steht. Im Jahre 1897 entfielen nahezu 43 % des ...s aller auf deutschen Eisenbahnen beförderten Fracht... f Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts. Die ... die Grundlage der Industrieen. Fehlt billige Kohle ...roduktion, so ist die Existenz einer Großindustrie nahe... lich, wie das Beispiel des kohlenarmen Italiens lehrt. ...ch Friedrich der Große die Verwendung von Stein... urch namhafte Belohnungen und Preise anregen mußte, ...tzt durch die Eisenbahnen eine so starke Verbreitung ...e ermöglicht, daß jede Industrie ihre Entschließungen ...dort und Produktionsbedingungen mit dem Vorkommen ...en oder mit den Kohlenfrachten in Einklang bringen

...t bemerkenswerterweise die Entwicklung der Kohlen... in den 30 Jahren von 1845—1875 der Erweiterung des ...nnetzes während des gleichen Zeitraumes gegenüber... Die Tabellen zeigen eine vollständige Übereinstimmung ...ges der Entwicklung, indem die Länder mit höchster ...der Ausdehnung der Eisenbahnen die höchste relative ... der Kohlenproduktion aufweisen, wenngleich Schwan... nd Besonderheiten in den einzelnen Ländern hierbei zu ...htigen sind.

...rkehrschaffende und preisregulierende Wirkung der ...nen hat ungünstig gelegene Betriebe, die infolge ört... geschlossenheit oder freiwillig jahrzehntelang im tech... Stillstand verharrt hatten, z. B. kleine Mühlen auf dem ...isenhämmer im Mittelgebirge, ländliche Brauereien, in ...is gebracht. An günstigen Standorten des Gewerbes ... infolge der Transportvervollkommnung eine deutliche ... zur Konzentration und zur Entwicklung der Groß... Daneben ergibt sich eine ausgeprägte örtliche Arbeits... und eine weitgehende Spezialisierung der Industrien. ... Industrien hier unter den Gesichtspunkten des Eisen... ehrs näher zu behandeln, ist nicht möglich. Es darf ...t vergessen werden, wenigstens der Eisenindustrie zu ..., welche durch die Eisenbahnen unmittelbar und mittel... ge der Steigerung der Versandfähigkeit des Rohstoffes, ...rordentliche Förderung erfahren hat.

...u leugnen ist es, daß die Beobachtungen über die Wir... er Eisenbahnen auf die Industrie schwer oder un... uf eine allgemeine Formel zu bringen sind. Die Man... eit der wirklichen Erscheinungen warnt den Beobachter ...e Sprengung der alten engen Schranken von Zeit und ... die riesige Steigerung der Versandfähigkeit der Güter ... wirtschaftliche Vorteile für den einzelnen Versender ...fänger zu bewerten. Jetzt sind gerade die Frachtunter... n dem heftigen Konkurrenzkampf am Weltmarkt eins ...igsten Momente für die Selbstkostenberechnungen. Der ...n die wohlfeilsten Erzeugungskosten hat jetzt fast alle ...weige erfaßt. Mehr als je sind kaufmännische Einsicht ...ische Klugheit, in Verbindung mit Unternehmungsgeist ...tal, die Mittel des Erfolges. Die Ausnutzung der Be...smittel der Eisenbahn gehört mit zu diesen Mitteln. ... Instrument zu spielen versteht, ist der Meister.

Ähnliches gilt in demjenigen Zweige menschlicher Betätigung, den man mit Handel zu bezeichnen pflegt. Auch hier ist der Einfluß der Eisenbahnen auf die Entwicklung aller Zweige des Handels unverkennbar groß. Vergegenwärtigt man sich den Unterschied zwischen den Handelsformen des 18. Jahrhunderts und denen des Zeitalters der Eisenbahnen des 19. Jahrhundert, so braucht es keiner langen Schilderungen, um den Einfluß der modernen Verkehrsmittel auf den Handel nachzuweisen. In Nischny-Nowgorod brachte man in der eisenbahnlosen Zeit zu den berühmten Messen nicht Muster, sondern Walzeisen in natura, überhaupt Massengüter in Stapeln. Der moderne Handel kauft und verkauft nach Proben, oder wie im Termingeschäft, nach abstrakten Typen, alles nur ermöglicht durch die modernen Verkehrsmittel. Wo sich noch Messen (Leipzig) und Märkte (ländliche Kirmes) erhielten, hat sich deren Charakter völlig geändert.

Im Kleinhandel ist die Entstehung des Großbetriebes, des Warenhauses, zunächst da möglich geworden, wo die Bevölkerungsanhäufung durch die Verkehrsmittel begünstigt wurde. Letztere ermöglichen auch den Versand und Empfang zwischen ortsverschiedenen Käufern und Verkäufern in einem nie gekannten Umfange. Die Sicherheit und Schnelligkeit des Verkehrs garantiert dem Kaufmann einen prompten und raschen Umsatz und erweitert seinen Wirkungskreis in bezug auf die Menge der Güter und die Ausdehnung des Verkehrs. Nicht zu übersehen ist, daß der dem Handel unentbehrliche schnelle und zuverlässige Briefpostverkehr und Zeitungsverkehr der Postverwaltung nur durch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes möglich geworden ist.

Die Stärkung des Kleinhandels durch die Eisenbahnen schließt eine entsprechende Einwirkung auf den Großhandel nicht aus. Ein Schriftsteller aus den Anfangszeiten der Eisenbahnen (Matthäi, Hannover 1838) hatte der Erwartung Ausdruck gegeben, daß der Großhandel durch die Eisenbahnen einen Todesstoß bekommen würde, weil er von den Kleinhändlern beim Warenbezuge umgangen werden könnte. Diese Erwartung ist nicht eingetreten; denn der Großhandel hat sich mit steigender Entwicklung des Verkehrswesens nicht nur in einheimischen Erzeugnissen erhalten, sondern geradezu ein neues Arbeitsfeld dadurch gefunden, daß der Verbrauch sich mehr und mehr auf ausländische Waren und überseeische Produkte ausgedehnt hat.

Schon vor dem Zeitalter der Eisenbahnen hat der ruhmvolle Erfinder der Dampfmaschine James Watt (1736—1819) den Ausspruch getan, daß die Straßenkarte eines Landes das Porträt seiner Wohlfahrt sei. Dieses Wort auf das Eisenbahnnetz angewendet, hat noch heute seine innere Berechtigung.

Neben den Wirkungen des Eisenbahnwesens in volkswirtschaftlicher Beziehung darf der Vollständigkeit halber noch daran erinnert werden, daß weitgreifende Einwirkungen auch auf anderen, als volkswirtschaftlichen Gebieten, durch die Eisenbahnen festzustellen sind. Politische und soziale Wirkungen, Einfluß auf Volksbildung, Wissenschaft und Künste und militärische Bedeutung der Eisenbahnen sind die Kapitelüberschriften, die hier nicht weiter verfolgt werden.

Ist eine Einrichtung 100 Jahre alt, wie jetzt die Eisenbahnen, so drängt sich die Frage auf, ob sie den Höhepunkt ihrer Leistungen erreicht hat, und ob neuere Verkehrsmittel sie ersetzen können. Ohne das mißliche Amt des Propheten zu übernehmen, wird man doch sagen können, daß jene Fragen zu verneinen sind. Wie in den Anfangszeiten der Eisenbahnen die Annahmen von der Entbehrlichkeit der Landstraßen und von der Überflüssigkeit des Fuhrwerkstransportgewerbes auftauchten, und später hinfällig wurden, so sind auch die jetzigen Meinungen von der mehr oder minder weitgehenden Ersetzbarkeit der Eisenbahnen durch Autos oder Flugzeuge mit Vorsicht aufzunehmen. Das Auto wird bei der voraussichtlichen Steigerung seiner Betriebskosten und der ihm zur Last zu legenden höheren Straßenbau- und Erhaltungskosten wohl noch in andere wirtschaftliche Beurteilungen hineinkommen als bisher. Im Frachtverkehr stellen die Autos, wie ein namhafter Schriftsteller ausführt, zunächst eine

Zwischenstufe der Verkehrsintensität zwischen den Eisenbahnen geringer Intensität und dem Lastfuhrwerk dar, so daß sie geeignet sind, die Fäden zu neuen Maschen des Liniennetzes zu bilden. Eine völlige Übersicht über die Entwicklungsfähigkeit dieses Verkehrsmittels im Verhältnis zur Eisenbahn wird zurzeit noch nicht möglich sein. Ähnliches gilt für den Flugzeug- und Luftschiffverkehr. Hier spielt die Schnelligkeit gegenüber der Eisenbahn eine bedeutende Rolle, so daß die Mehrkosten der Fahrt hierdurch in manchen Fällen mehr als ausgeglichen werden. Eine Luftfahrt von Münster (Westf.) nach Frankfurt a. M. kostet jetzt 35 Mark, während die 326 km lange Eisenbahnfahrt in 1. Klasse 41,40 Mark kostet. Der Unterschied ist nur gering und angesichts der Zeitersparnis bedeutungslos. Ebenso einleuchtend ist aber, daß der Massenverkehr dem Luftschiff kaum zuwandern wird. Im 1. Halbjahr 1925 sind in Deutschland 2,5 Millionen Flugkilometer mit 44000 Passagieren und 4300 t Gütern geleistet worden; das sind Zahlen, die gegenüber den Eisenbahnleistungen noch nicht ins Gewicht fallen.

Im Jahre 1894 schrieb der Nationalökonom van der Borght, daß sich nicht verkennen lasse, daß in bezug auf Billigkeit und Massenhaftigkeit die Eisenbahnen entweder schon an der Grenze ihrer Leistung angelangt oder ihr doch schon sehr nahegerückt seien. Diese vor 31 Jahren geäußerte Ansicht ist inzwischen durch den seither feststellbaren höheren Grad der Billigkeit (bei gesunkenem Goldwert) und Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen an Massenbeförderungen als unrichtig dargetan worden. Sonst würde die Entwicklung des Eisenbahnwesens als beendi müssen; denn gerade in der Billigkeit und Massenhaftigk Verkehrs liegen die stärksten Stützen der Kraft der Eis gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Durch die fortsch Verbesserungen, welche im Bereiche der Eisenbahnen nischer Beziehung im Werden begriffen sind, und du noch nicht voll ausgenutzte wirtschaftliche Leist können sie in noch höherem Grade als bisher in den s setzt werden, die großen volkswirtschaftlichen Aufga ihnen obliegen, so vollkommen wie möglich zu erfüllen

Anläßlich des 100jährigen Bestehens der Bahnen w daher die Analogie des Menschen, der mit 100 Jahren den oder Toten zugezählt wird, hier unbedenklich falle müssen und sich daran erinnern, daß es im Völker- u schaftsleben gilt, mit anderen Zeitspannen zu rechnen, a der kurzlebigen Menschen.

Anmerkung. Benutzte Literatur: van der B Verkehrswesen 1894; Cohn, Zur Geschichte und Po Verkehrswesens 1900; Föhlinger, Grundzüge des Ei wesens (ohne Jahresangabe); Hagen, Die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1885; Lotz, V entwicklung in Deutschland 1900; Röll, Enzyklopä Eisenbahnwesens 2. Aufl. (1912, 1923); Sax, Die Verkeh in Volks- und Staatswirtschaft: Allg. Verkehrslehre 1 Eisenbahnen 1. Aufl. 1879 und 2. Aufl. (Sax und von b rath) 1922; Schreiber, Die Eisenbahnen als öf Verkehrseinrichtungen 1887; Ulrich im Jahrbuch für N ökonomie und Statistik 1891.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Ein Jahr Dawes-Plan.** Wie der Generalagent für Reparationszahlungen mitteilt, hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft am 31. August die am 1. September 1925 noch fälligen Zinsen ihrer Reparationsobligationen gezahlt. Damit sind die von Deutschland im ersten am 1. September vorigen Jahres begonnenen Geschäftsjahr des Sachverständigenplanes zu leistenden Zahlungen vollständig bewirkt. Diese Zahlungen belaufen sich auf insgesamt 1 Milliarde Goldmark, wovon 800 Millionen dem Ertrage der im Herbst v. J. aufgelegten deutschen Auslandsanleihe entnommen wurden. Die restlichen 200 Millionen wurden von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als Zinszahlungen für die auf Grund des Sachverständigenplanes zu Reparationszwecken begebenen Obligationen in Höhe von 11 Milliarden Goldmark geleistet. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat am 28. Februar d. J. ihre erste Rate in Höhe von 100 Millionen Goldmark geleistet. Auf Grund eines Abkommens zwischen dem Generalagenten für Reparationszahlungen und der Reichsbahn-Gesellschaft, wonach zum Zwecke einer reibungslosen Abwicklung der Reparationsleistungen Teilzahlungen vor Fälligkeit gegen Vergütung eines Zwischenzinses von jährlich 6 % angefordert werden können, wurden von der zweiten, am 1. September fälligen Rate bereits im Monat August Vorauszahlungen geleistet. Durch die am 31. August bewirkte Zahlung von 60 Millionen Goldmark ist somit auch die zweite Rate mit 100 Millionen Goldmark vollständig eingegangen.

— **Verordnung über Einfuhrscheine.** Der Reichsrat hat am 3. d. M. nach mehrmaliger Beratung der Regierungsverordnung über die Wiedereinführung der Einfuhrscheine zugestimmt. Die Verordnung lehnt sich in ihren wesentlichen Punkten an das früher bestehende System an. Einfuhrscheine werden erteilt bei der Ausfuhr von Roggen, Weizen, Spelz, Gerste, Hafer und Hülsenfrüchten, wenn die ausgeführte Menge wenigstens fünf Doppelzentner beträgt. Die angeführten Getreidearten sind gegenseitig vertretbar. Für ausgeführtes Mehl werden zwar Einfuhrscheine erteilt, doch darf Mehl nicht gegen Einfuhrschein eingeführt werden. Die vor dem Kriege zugelassene Verwendung der Einfuhrscheine für die Einfuhr von Kaffee, Petroleum und so weiter ist in Zukunft ausgeschlossen. Die Gültigkeit der Einfuhrscheine ist auf neun Monate festgesetzt. Die Verordnung tritt am 1. Oktober 1925 in Kraft. Eine Übergangszeit ist nicht vorgesehen, wodurch verhütet werden soll, daß zollfrei eingeführtes Getreide an den Vergünstigungen der Einfuhrscheine teilnimmt.

— **Lohnforderungen der Eisenbahner.** Nachdem die R Reichsbahn-Gesellschaft — wie in Nr. 36, Seite 1030 die tung mitgeteilt — an einer größeren Anzahl von Orte erhöhungen hat eintreten lassen, haben die Arbeitnehm sationen den ersten Antrag auf Durchführung eines Schli verfahrens zurückgezogen. Hierdurch ist dieses Verfahre standslos geworden. Am 4. d. M. haben diese Verbände m beim Reichsarbeitsminister ein neues Verfahren beantr von diesem eingeleitet worden ist.

— **Seife und Handtücher in D-Zügen.** In fünf D-Zü werden, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrs mitteilt, Seife und Handtücher versuchsweise schon seit e Zeit mitgeführt. Für die Aborte in den F. D-Zügen Mitführung neuerdings angeordnet worden. Bewähren d Seifenständer und werden die Handtücher nicht wie wendet, so besteht — wie obige Quelle von zuständ erfährt — Aussicht, daß sämtliche D-Züge während des wieder mit diesen Gegenständen ausgerüstet werden.

— **Neuerung auf dem Gebiete des Fahrplanwesens.** Um den und Auskunftsstellen die Unterrichtung über die gün Fernverbindungen zu erleichtern, enthalten bereits alle gr amtlichen und nichtamtlichen Kursbücher eine besonde teilung über Fernverbindungen. Die Reichsbahndirekti lau tritt in diesen Tagen mit einem neuen Fahrplan Öffentlichkeit, der die bisher üblichen an Übersichtlichk Umfang des Verkehrsnetzes weit übertrifft. Die von bahnrat Galle bearbeitete Neuerung ist unter dem „Kartenfahrplan“ gesetzlich geschützt. Sie weicht insof den Übersichten der Kursbücher wesentlich ab, als sie nic Zahlenspalten mit Abfahrts- und Ankunftszeiten zur Ver eines Zuglaufes verwendet, sondern die einzelnen Züge a über das Verkehrsnetz hinwegführt und somit den Zug mittelbar zu dem von ihm zurückzulegenden Wege in Be bringt. Wenn auch damit gewisse Anforderungen an graphischen Kenntnisse gestellt werden, so ist doch glei das Vorstellungsvermögen des Betrachters zur Unterst der Orientierung und des Gedächtnisses wachgerufen.

Im Gegensatze zu den meisten anderen Fahrplänen, die Zusammenstellung für eine bestimmte Strecke alle Zü schiedener Zuggattungen enthalten, geht der Kartenfahrp einem bestimmten Zuge aus und verfolgt in einer Zus stellung diesen Zug mit seinen Anschlüssen über das gan kehrsnetz hin. Von Schlesien gleichsam wie der Stamm Baumes ausgehend, verzweigt er sich in dessen Äste bis Spitzen. Auf dem Rückwege werden, ausgehend von d ferntesten Zielen die ineinander einmündenden Zuglinien Stammzüge und dessen Ankunft in Schlesien verfolgt Karte umfaßt je nach der Dichte des zugehörigen V gebietes einen oder mehrere Stammzüge.

Bei der Benutzung wird man sich zuvor über die Tage der Abfahrt und Ankunft klar werden müssen. Man find d

if jedem Kartenblatt eine Bezeichnung, wie: „Abfahrt . „Abfahrt nachts" usw., und darunter gleich eine kurze über den Lauf von Schlaf-, Speise- und Kurswagen. Wenn ächst nur die Ankunft am Ziele wissen will, kann man Zielorte unter Ausschaltung aller beim Kursbuchlesen Fehlerquellen sofort ablesen. Reiseweg und Zwischen- können dann durch Verfolgung der Zuglinien gefunden Will man auf einer Zwischenstation einen oder mehrere rspringen, so geht man auf die gleiche Zwischenstation deren Blattes über und verfolgt dort seinen Reiseweg

fangs ungewohnte Art des Fahrplanlesens wird bald nen. Der Kartenfahrplan ist in Plakatform (2,50 RM.), chform (3,00 RM.) und in Taschenbuchgröße (0,75 RM.) geben worden. Besonders die letztgenannte Form wird ten Kreisen der Leitenden großen Anklang finden, da em handlichen Schnellhefter die einzelnen herausnehm- rten zusammenfaßt, so daß bei Fahrplanänderungen Karten nachgeliefert und stets ausgewechselt werden Die Plakatform (Größe Din A 1) und die Großbuch- öße 50×60 cm) bietet besonders für die Industrie, Be- Verkehrsunternehmungen, Badeverwaltungen, Aus- len, Körperschaften jeder Art, Hotels, größere Ge- sw. eine übersichtliche Darstellung zur Selbstunterrich- Auskunftserteilung. Der Kartenfahrplan ist durch die ndirektion Breslau (Fahrplanbüro), das Amtliche im Hauptbahnhof Breslau und alle Stationen des Be- eslau zu beziehen. Beim Fahrplanwechsel werden die en Karten einzeln abgegeben. Bei den verhältnismäßig Fahrplanänderungen im Fernverkehr wird daher eine ffung des Kartenfahrplans nicht zu jedem Fahrplan- Frage kommen.

e für die Einreise nach Österreich. Seit Aufhebung ermerkzwanges im Verkehr zwischen Österreich und nd müssen täglich zahlreiche Reisende, die nach Öster- eisen wollen, hauptsächlich Ausflügler aus München verschiedenen Sommerfrischeorten, an der Grenze wiesen werden, da sie keinen Reisepaß besitzen. Um kerung vor Schaden zu bewahren, weist die Polizei- in München nochmals dringend darauf hin, daß zum tritt nach Österreich für Reichsdeutsche und Deutsch- er nach wie vor ein gültiger Reisepaß (nicht Personal- bildausweis) notwendig ist. Die sogenannten Ausflug- ie nur von den Grenzbezirksämtern und den Stadt- dau, Rosenheim und Traunstein ausgestellt werden, r solche Personen erhalten, die in diesen Bezirken der sich dort vorübergehend aufhalten. Bei der Po- ion und an der Grenze können Ausflugscheine nicht werden.

nfreies Visum Deutschland-Amerika. Auf Grund von ungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika er- tsche Reichsangehörige die zur Einreise nach Amerika merikanischen Inselbesitzungen erforderlichen Sicht- sowie amerikanische Staatsangehörige die zur Ein- h Deutschland erforderlichen Sichtvermerke vom er 1925 ab gebührenfrei. Diese Regelung bezieht sich auf Nichteinwanderer. Man darf hoffen, daß nunmehr tzte Etappe, die vollkommene Beseitigung des Visums, rer Zeit erreicht sein wird.

meine Bedingungen für die Vermietung von voll- Eisenbahnwagen. Die Industrie- und Handelskammer hat, um eine einheitliche Praxis sicherzustellen, die r zwischen Vermietern und Mietern von Eisenbahn- chen Geschäftsbedingungen in einer klaren möglichst Fassung festgelegt. Den beteiligten Verkehrskreisen imgestellt, diesen Geschäftsbedingungen die weiteste g zu geben und sie ihren Abschlüssen nach Mög- grundezulegen. Mit Rücksicht darauf, daß in den nen Rechten Schiedsverträge schriftlich abgeschlossen ssen, wird empfohlen, bei Abschluß der Mietverträge, im Verkehr mit dem Auslande, schriftlich zu ver- daß die von der Industrie- und Handelskammer zu öffentlichten Geschäftsbedingungen einschließlich der chtsklausel maßgeblich sein sollen.

Geschäftsbedingungen sollen später als Handels- gemäß § 346 HGB. veröffentlicht werden, sofern sie iligten Verkehrskreisen während einer geraumen Zeit hslos Anwendung gefunden haben.

hrswoche Düsseldorf-Köln. Wir geben folgenden uns en Ausführungen Raum: Es muß als besonders ver- angesehen werden, wenn die gesamten Fragen, die ütertransport zusammenhängen, von den verschieden- esen Aufgaben beteiligten Fachmännern einmal in sammenhang behandelt werden. Von diesem Grund- gedanken ausgehend, hat der Verein deutscher Ingenieure auf Anregung von außen her es unternommen, die Güterumschlags-Verkehrswoche in Düsseldorf-Köln zu veranstalten.

Für das heutige Deutschland und seine Wirtschaft ist aber vor allem anderen die Nutzanwendung auf der Grundlage seiner eigenartigen Verhältnisse wichtig. Die Reichsbahn hat im deutschen Eisenbahnwesen eine Monopolstellung. Da sie infolge der Reparationsbelastung verdienen soll und muß, ist es ihr nicht zu verdenken, wenn sie die ihr zugewiesenen Rechte auch ausübt. Manches hat sich hier durch den Zwang der Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse stark gelockert, und die Kleinbahnen und vor allem das Lastauto spielen heute im Wettbewerb mit den Eisenbahnen auf manchen Teilgebieten eine viel größere Rolle als früher. Soll und kann die Reichsbahn heute ohne Rücksicht auf die inzwischen eingetretene technische Entwicklung wieder ihre alte Monopolstellung uneingeschränkt einnehmen, oder ist es vielmehr angezeigt, unter Berücksichtigung dessen, was der gesamten Wirtschaftslage am zuträglichsten ist, einmal wissenschaftlich von den verschiedensten großen Gesichtspunkten aus zu prüfen, wie die für die Güterbeförderung in Frage kommenden Verkehrsmittel sich gegenseitig abgrenzen und ergänzen können? Zweifellos ist diese Untersuchung notwendig, bevor endgültige Entscheidungen, die im Jahre 1926 bevorstehen, gefällt werden.

Von diesem Gesichtspunkt der Förderung der gesamten Wirtschaft gesehen, hat die Güterumschlagstagung eine ganz besonders große Bedeutung und es ist zu erwarten, daß hier wirklich die maßgebendsten Stellen das Wort ergreifen werden, um die für die Gesamtwirtschaft sehr wichtigen Fragen einer Klärung näher zu führen. Insofern geht die Düsseldorf-Kölner Tagung weit über den Rahmen von Verhandlungen zwischen technischen Fachmännern hinaus. Die Güterumschlagswoche will dazu beitragen, die Wirtschaftlichkeit unseres Wirtschaftslebens zu erhöhen. Der Versuch, in dieser Tagung die ersten Fachleute der verschiedensten Transportmittel mit den großen Benutzerkreisen zu einer umfassenden technisch-wirtschaftlichen Aussprache zu vereinen, kann auf einen sicheren Erfolg rechnen, sobald nur rechtzeitig die Bedeutung der Fragen, um die es sich hier handelt, erkannt wird.

— **Staatswissenschaftlicher Fortbildungskursus in Stettin.** Für die oberen Beamten von Gruppe X aufwärts aller Reichs- und Staatsbehörden der Provinz Pommern wird in Stettin ein staatswissenschaftlicher Fortbildungskursus für die Zeit vom 28. 9. bis 10. 10. d. J. gegen eine Teilnehmergebühr von 10 RM. eingerichtet. Der endgültige Plan wird in Kürze mitgeteilt werden.

— **Eine Lieferzeit-Rekordleistung des deutschen Lokomotivbaus,** durch die der in den räumlichen Verhältnissen begründete Vorsprung nordamerikanischer Fabriken bei Lieferungen für Südamerika mehr als ausgeglichen wurde, hat, wie die B. B. Ztg. mitteilt, die Firma Henschel & Sohn in Cassel zu verzeichnen. Bei dem nicht selten unvorhergesehen und dringend auftretenden Bedarf südamerikanischer Bahnen ist neben dem Preis die Lieferzeit für den Zuschlag entscheidend. Da die Lokomotivfabriken in den Vereinigten Staaten bezüglich des Transportweges über drei Wochen im Vorteil sind, war der deutsche Lokomotivbau in solchen Fällen so gut wie ausgeschaltet. Dank ihrer vorzüglichen Werkseinrichtungen und musterhaften Organisation hat jetzt die Firma Henschel & Sohn eine Serie für die Eisenbahnen Noroeste do Brasil bestimmter 2-D-Güterzuglokomotiven mit vierachsigen Tendern (ganze Länge 17,5 m) und allen modernen Neuerungen (selbsttätigen Kuppelungen, Geschwindigkeitsmesser, Turbogenerator für elektrische Beleuchtung) innerhalb 7 Wochen vom Auftragseingang ab fertiggestellt und zum Versand gebracht. Angesichts des scharfen Wettbewerbs, auch englischer Lokomotivbauanstalten, darf dieser Erfolg deutscher Technik, der ohne den Stamm hochqualifizierter Arbeiter, über den die Firma Henschel verfügt, kaum möglich gewesen wäre, zu neuen Hoffnungen für die Zukunft berechtigen.

— **Die italienischen Pressevertreter in Berlin.** Neunzehn Vertreter der italienischen Presse, die der Reichsverband der Deutschen Presse nach dem Besuch der Leipziger Messe auch nach der Reichshauptstadt eingeladen hat, unternahmen am 3. d. M., vormittag, einen Ausflug nach Potsdam, Sanssouci. Für die Organisation dieser Fahrt hatte sich die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung zur Verfügung gestellt. Die Herren, die zum großen Teil Deutschland und insbesondere Berlin noch nicht kannten, äußerten sich in spontaner Begeisterung über die Eindrücke, die sie von Berlin und seiner Umgebung während der Fahrt gewannen. Man hatte sich offensichtlich Berlin bei weitem nicht so groß und in der Umgebung landschaftlich so schön vorgestellt. Die Führung durch das Schloß Sanssouci und den Park, in dem die Fontänen zu Ehren der italienischen Presse spielten, entzückte — trotzdem keine italienische Sonne an diesem Vormittag leuchtete — die Gäste in solchem Maße, daß die Abfahrt noch über die angesetzte Frist hinaus sich verzögerte.

„Magnifico!" lautete das einhellige Urteil der italienischen Pressevertreter.

Die Herren unternahmen, von Potsdam zurückkehrend, eine Besichtigung der Börse und waren am Mittag zu Gast bei der Industrie- und Handelskammer.

Österreich.

— **Fremdenverkehr in Österreich.** Anfang August fand in Salzburg eine Beratung der Landesverbände für Fremdenverkehr statt. Unter anderem wurde beschlossen, die bisher meist länderweise betriebene Fremdenverkehrswerbung in Zukunft gemeinschaftlich durchzuführen. Durch den von den Landesverbänden beabsichtigten Zusammenschluß mit dem österr. Verkehrsbüro und der österr. Verkehrswerbungsgesellschaft auf den gemeinsamen Arbeitsgebieten soll die notwendige Vereinheitlichung des österr. Verkehrswerbungswesens gefördert werden.

Die Versammlung nahm mit Befriedigung die von den Landesverbänden im Einvernehmen mit dem Bundeskanzleramte neu herausgegebene fünfsprachige „Offizielle österreichische Paßbeilage zur Kenntnis, die in 150 000 Stücken über die ganze Welt verbreitet wird und sowohl den Herbst- und Winterverkehr 1925 als auch den Reiseverkehr des nächsten Jahres zu beleben bestimmt ist. Die Verteilung dieser Paßbeilage wird nicht allein durch die auswärtigen Vertretungsbehörden Österreichs, sondern auch durch das Österr. Verkehrsbüro, die Wiener Messe A.-G., die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, den Triester Lloyd und hervorragende ausländische Reisebüros besorgt. Dem Entgegenkommen der österr. Grenzkontrollämter und den Bundesbahnen ist es zu danken, daß schon in der nächsten Zeit jeder fremde Besucher Österreichs bei Betreten österreichischen Bodens unentgeltlich die Paßbeilage empfängt.

— **Wiener Herbstmesse.** Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen bietet anläßlich der in der Zeit vom 6. bis 13. September d. J. in Wien stattfindenden Herbstmesse den nach Wien kommenden Fremden durch ein besonders ermäßigtes Generalabonnement die Möglichkeit, bei der Rückreise die Schönheiten und Sehenswürdigkeiten Österreichs kennenzulernen. Dieses Generalabonnement gelangt als Messeabonnement an Besucher der Wiener Herbstmesse zur Ausgabe, die sich mit einem zur Fahrt von einem Grenzbahnhof nach Wien benutzten Ausweis der IX. Wiener Internationalen Messe legitimieren. Der Preis dieses Abonnements beträgt 120 Sch. für die erste, 90 Sch. für die zweite und 60 Sch. für die dritte Wagenklasse. Das Abonnement hat für die Zeit vom 6. bis einschließlich 30. September 1925 Gültigkeit und berechtigt zu beliebigen Fahrten auf sämtlichen Linien der Österreichischen Bundesbahnen mit allen fahrplanmäßigen Personen-, Schnell- und D-Zügen. Ausgenommen sind nur einige auf der Abonnementskarte besonders ersichtlich gemachte Lokalbahnen.

Niederlande.

— **Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen** belaufen sich bis zum 1. August auf 89 308 243 fl gegen 96 061 286 fl bis dahin im Jahre 1924, oder auf 1 km täglich 1925: 115,87; 1924: 123,62 fl.

— **Der Personenverkehr auf den Niederländischen Eisenbahnen** ist in der letzten Zeit recht erheblich gewesen, und zwar ist das nicht nur auf das gute Wetter zurückzuführen, sondern auch auf die vielen guten Reisegelegenheiten, die die Niederländische Eisenbahnen dem Publikum in Gestalt von billigen Sonderzügen zur Verfügung gestellt hat. Es hat sich gezeigt, daß hierdurch der Verkehr erheblich befruchtet werden kann.

— **Einreise nach Holland.** Die niederländischen Aufenthalts- bzw. Sichtvermerksgebühren betragen für die Dauer von 1 Monat 6 fl, für die Dauer von 3 Monaten 10 fl, für die Dauer von 6 Monaten 18 fl, für die Dauer von 12 Monaten 24 fl. Eine polizeiliche Anmeldung ist erforderlich, wenn das Einreisevisum den Vermerk trägt, daß der Inhaber, falls er länger als 24 Stunden in den Niederlanden verbleibt, sich innerhalb 2 mal 24 Stunden melden muß. Außerdem ist jeder deutsche Reichsangehörige, der seinen Wohnsitz nach den Niederlanden verlegt oder sich vorübergehend in den Niederlanden aufhält, verpflichtet, sich innerhalb eines Monats beim Einwohnermeldeamt seines Aufenthaltsortes zu melden. Die örtliche Polizei achtet streng darauf, daß dieser Verpflichtung nachgekommen wird. — Ein Sichtvermerk ist nicht erforderlich für Durchreisen mit nicht mehr als 8 Tagen Aufenthalt. Jedoch muß die Absicht der Durchreise bei Eintreffen an der niederländischen Grenze glaubhaft gemacht (z. B. durch Vorlegen eines Sichtvermerks des Ziellandes) und der Paß an der Grenzübergangsstelle mit einer Durchreisegenehmigung der niederländischen Grenzbehörde versehen werden.

Übrige europäische Lände

— **Neuartige Motorlokomotiven in Schweden.** I. Rosén, Direktor der Kalmar Verkstads a. b., hat he einem Jahre eine hydraulische Kuppelung erfunden, Motorlokomotiven als Kraftüberführungsstelle verwa Eine mit seiner Erfindung ausgestattete Versuchslo verkehrte mit günstigen Ergebnissen auf der schwedis vatbahn Kalmar-Emmaboda. Dieser Tage wurde n Nachricht von Sv. D. zufolge, eine Motorlokomotive vo die mit der neuen Erfindung ausgestattet ist, auf der Privatbahn in Betrieb genommen.

Der Motor der neuen Maschine ist ein Dieselmotor de Atlas Diesel. Die Kraft wird den Lokomotivachsen (erwähnte von Rosén erfundene hydraulische Kraftra überführt, wobei in beiden Fahrrichtungen vier ver Auswechslungen stattfinden können. Die Lokomoti unter den gleich günstigen Bedingungen vorwärts w wärts fahren. Ein Führerraum findet sich an beiden E Lokomotive, so daß ein Wenden bei der Endstation v wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 75 km/St Brennstoffverbrauch beträgt nur etwas über ein Dr dem einer Dampflokomotive, wozu noch kommt, daß Mann zur Bedienung erforderlich ist. Aus diesem Gr die Steuerungen des Führers derart konstruiert, daß d in dem Augenblicke, wo er die Steuerung aus der H automatisch ausgeschaltet und der ganze Zug ebenso au zum Stehen gebracht wird. Wird die Notbremse gezo ebenfalls eine automatische Ausschaltung ein. Man hof diese Erfindung die Anwendung von Dieselmotoren Lokomotiven der größten Typen einführen zu können.

— **Eisenbahnbau Merefa-Cherson.** Zurzeit verkehren täglich Schnellzüge aus Moskau, Leningrad und Charkov diesen Zügen laufen noch täglich Personenzüge aus Im Bahnverkehr mit Polen über Schepetowka haben direkten Anschluß nach Odessa erhalten. Man kann vo Berlin und umgekehrt in 66 Stunden erreichen.

Wie weiter gemeldet wird, wird in diesem Jahre der Eisenbahnlinie Merefa-Cherson auf der Strecke Aposto kolajew-Cherson beendet. Eine Million Rubel ist f Strecke bewilligt.

— **Neuregelung des direkten Güter- und Kohlenverk schen der Tschechoslowakei und Österreich.** Mit Gültig 1. September 1925 können zufolge einer Kundmachung choslowakischen Eisenbahnministeriums Kohlen- un sendungen aller Art aus tschechoslowakischen nach ös schen (auch burgenländischen) Stationen und in der G tung im unmittelbaren Verkehre oder im Durchz Deutschland oder Ungarn mit direkten Frachtbriefen au werden. Als Rechtsgrundlage wurde das Berner Überei mit allen Änderungen und Nachträgen festgelegt. Von stigen besonderen Bestimmungen ist hervorzuheben, da sender im Frachtbrief die Grenzübergangsstation anfül Wenn der Absender die Anwendung eines direkten Ta schreibt, dann gilt als Grenzübergangsstation die in die vorgesehene Grenzstation. Die Frachtbriefe müssen Tschechoslowakei in der tschechoslowakische sprache ausgefertigt sein. Übernimmt eine tschechoslo Station einen Frachtbrief ohne die deutsche setzung, dann ist die tschechoslowakische Grenzsta pflichtet, die deutsche Übersetzung zu besorgen. In dies gilt die Station als Beauftragter der Partei und haftet für die Richtigkeit der Übersetzung. D braucht nicht im voraus bezahlt zu werden. Nur bei Se nach Stationen der Strecke Wien-Aspang müssen die Fr andere Gebühren vom Absender bis zur tschechosl österreichischen Grenzstation bezahlt werden. Eine Frankierung ist nur bis zur Grenzstation gestattet. Na und Barvorschüsse sind in der Währung des Versandl gelassen. Besondere Bestimmungen gelten für Privatw

— **Zur beabsichtigten Herabsetzung der Ausfuhrt Kohle in der Tschechoslowakei.** In der letzten Minister wurde die Frage der Herabsetzung der Ausfuhr-Ko durchberaten. Das Eisenbahnministerium ist bereit, ei setzung dieser Tarife zuzulassen. Was die Aufheb Kohlenabgabe betrifft, wurde ein bezüglicher Besch gefaßt, weil das Finanzministerium in dieser Frage lehnenden Standpunkt einnimmt. Es verweist nämlic daß die Aufhebung der Kohlenabgabe für den Staat e gang von 50 Millionen Kronen bedeute und daß für die fall eine Deckung nicht vorhanden sei.

— **Bedeutende Abschwächung des tschechoslowakisc kehrs über Triest.** Die Beförderung von Gütern nach d choslowakei über Triest ist in der letzten Zeit fast m

Die Ursache dieser Erscheinung ist der Umstand, …Einfuhr von Schwefelkies und Phosphaten, welche im …en Hauptbestandteil der tschechoslowakischen Einfuhr-…er Triest bildeten, fast gänzlich aufgehört hat. Des-…hat die Einfuhr von Getreide nachgelassen, weil die …lowakei dieses jetzt aus Polen und Ungarn bezieht. …hat die Ausfuhr tschechoslowakischer Waren über den …Hafen eine steigende Richtung. Die Mehrausfuhr …führ auf 25 % geschätzt. Die Hauptausfuhrartikel sind …erste, Malz, Eisen und Glas.

…orbetrieb auf den tschechoslowakischen Lokalbahnen. …ührung des Motorbetriebs auf den Lokalstrecken der …owakischen Staatsbahnen steht unmittelbar bevor. Der …orwagen, der in den deutschen Werken in Kiel …rde, ist bereits in Prag eingetroffen und wird auf der …rag-Dobrisch ausgeprobt werden. Die Fahrt von Kiel …g und auch die bereits unternommenen Probefahrten …usbenzol gemischt mit Dynalkol wurde durchgeführt. …Wagen werden nach deutschem System in Prag gebaut …

…beträge bei Reisen in die Tschechoslowakei. Nach den …owakischen Devisenbestimmungen ist bei der Ausreise …schechoslowakei die Mitnahme von nur 3000 Kc ohne …ng des Bankamtes des Tschechoslowakischen Finanz-…ms gestattet. Jeder Reisende, der bei seiner Einreise …hechoslowakei, der Durchreise durch diese (z. B. nach …), einen größeren Geldbetrag (auch Schecks) mit-…e daher (auch bei Nachtzügen) ausnahmslos und …efordert bei seinem Eintritt in die Tschecho-…die mitgeführten Geldbeträge dem tschechoslowakischen …nten vorweisen und sich die Summe und Art der Werte …Reisepaß eintragen lassen, da sonst alle den …n 3000 Kc (375 Rentenmark) übersteigenden Geld-…i der Wiederausreise der Beschlagnahme verfallen.

…Kohlenkontingent-Vertrag zwischen der Tschechoslo-…u Deutschland, der im Oktober abläuft, wird wiederum …werden. Er bleibt als selbständiger Vertrag außerhalb …ndelsabkommens bestehen.

…setzung des polnischen Kohleneinfuhr-Kontingentes in …hoslowakei. Für den Monat September wurde zur Ein-…berschlesischer Kohle in die Tschechoslowakei nur die …Vertragskontingentes von 60 000 t bewilligt. Diese …bedeutet nach tschechischen Blättermeldungen keine …gen Polen für die Schwierigkeiten gegenüber der Aus-…der Tschechoslowakei, sondern steht vielmehr im Zu-…ng mit der heimischen Absatzkrise. Es könnte jedoch …igt werden, daß auch auf tschechoslowakischer Seite …it vorhanden ist, Vertragsbestimmungen zu umgehen. …enden tschechoslowakischen Kreisen wird noch mit …führung von Repressalien gegenüber Polen zugewartet, …ffnung, daß es im Verhandlungswege gelingen wird, …ungsverschiedenheiten aus dem Wege zu räumen.

…Handelsvertragsverhandlungen zwischen der Tschecho-…und Belgien sollen im September wieder aufgenommen …Voraussichtlich werden sie sich schwierig gestalten, da …m Vernehmen nach weiter auf den Differenzial-…esteht. Tschechischerseits ist man jedoch nicht ge-…Standpunkt der Meistbegünstigung aufzu-…

…tifizierung des Südslawisch - Ungarischen Adriatarifes. …ngelegenheit des Adriatarifes geschlossene Überein-…urde ratifiziert. Im Durchschnitt beträgt diese Be-…auf den jugoslawischen und italienischen Bahnen …Tarife treten am 1. Oktober in Kraft. Zur Durch-…er Vorbereitungsarbeiten wird in der ersten Hälfte …eine Konferenz der italienischen, südslawischen und …n Eisenbahnvertreter in Budapest stattfinden.

…Tarifregelung in Südslawien. Aus Belgrad wird be-…ß das Verkehrsministerium die Arbeiten betreffend …Tarife bereits beendet habe. Die neuen Personen- und …fe sind auf Grundlage der vor dem Kriege bestehen-…arbeitet. Die neuen Tarife sind am 1. September in …eten und werden im Personen- und Frachtgutverkehr …% niedriger sein als die bisherigen.

…ulgarischen Eisenbahnen. Die „Times" veröffentlichte …h mit Bulgarien befassenden Beilage zu obiger Frage …kel von H. Karaka Scheff, dem Direktor der bulga-…atseisenbahnen. Im Jahre 1911 hatten die Eisen-…finanziell günstigstes Ergebnis erzielt: eine Verzin-…von 3,56 % ihres 293 055 509 Goldfranken betragenden …tals.

Der Krieg hat den bulgarischen Eisenbahnen einen schweren Schlag versetzt. Der Güterverkehr ist geringer geworden und war 1919/20 nur halb so stark wie 1911.

Dagegen hat sich der Personenverkehr gehoben, ist 1921 doppelt so stark als vor dem Kriege gewesen und bleibt auf dieser Höhe.

Die Ausdehnung des Netzes betrug am 31. Dezember 1923: Vollspur 1,435 m 2277 km, Spur von 60 cm 355 km, Spur von 76 cm 51 km, im ganzen 2683 km.

An rollendem Material sind vorhanden: 302 Lokomotiven, 364 Personenwagen, 3181 gedeckte und Zisternenwagen und 3704 offene Wagen. Im Jahre 1921 wurden 10 663 Personenzüge, 21 114 gemischte Züge und 18 319 Güterzüge abgefertigt. Die Einnahmen betrugen 387 996 067 und die Ausgaben 309 834 488 Lewa. Der Betriebskoeffizient war 79,86 %. (Zeitschrift für den Intern. Eisenb.-Transport Nr. 8, Seite 256.)

— **Griechische Eisenbahnaufträge für Belgien.** Durch Vermittlung der Belgischen Nationalbank und der belgischen Schwerindustrie ist mit der griechischen Regierung ein Vertrag zustande gekommen, wonach die Lieferung von Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Schienen und der Bau mehrerer Eisenbahnstrecken an Belgien vergeben wurden. Es handelt sich um ein Geschäft von mehreren hundert Millionen Franken.

— **Die 150 000 Volt-Leitung der französischen Südbahn.** Vor kurzem ist die Strecke Lannemezan-Dax der Starkstromleitung, auf der die französische Südbahn den in den Pyrenäen erzeugten Strom seiner Bestimmung zuführt, planmäßig für die Dauer mit 150 000 Volt in Betrieb genommen worden, nachdem sie bis dahin einstweilig mit 60 000 Volt Spannung betrieben worden war. Die Leitung soll im endgültigen Zustande nicht nur zur Zuführung des Stromes für den elektrischen Eisenbahnbetrieb bis nach Bordeaux und Toulouse dienen, sondern auch in der Gegend von Bordeaux Strom für gewerbliche Zwecke liefern. Die Inbetriebnahme ging glatt und ohne Unfall vor sich; die Spannung wurde sogar 30 Minuten lang auf 165 000 Volt erhöht. Die Südbahn hat nach dem Kriege ihre Pläne für den Übergang zu elektrischem Betrieb, der schon vor dem Kriege in Vorbereitung war, sehr schnell erheblich umarbeiten müssen und rühmt sich, daß sie dabei große Schwierigkeiten überwunden hat. Sie betreibt zur Zeit bereits eine ganze Anzahl Strecken elektrisch mit 1500 Volt Gleichstrom. Mit ihrer 150 000 Volt-Leitung nimmt sie eine führende Stellung auf diesem Gebiete ein; sie ist bis jetzt nur in Amerika durch eine 220 000 Volt-Leitung übertroffen. Auf der Ausstellung für weiße Kohle, die diesen Sommer in Grenoble veranstaltet worden ist, hat eine französische Unternehmung die Ausrüstung einer Leitung für 220 000 Volt ausgestellt, und es wird geplant, auch in Frankreich für Fernleitungen zu diesen Spannungen überzugehen.

— **Eisenbahnunfall in Frankreich.** Der Personenzug, der zwischen St. Jean Pied-de-Port und Bayonne verkehrt, ist nachmittags, 81 Kilometer von Bayonne entfernt, entgleist. Alle Wagen sind aus den Schienen gesprungen, und nach einigen Meldungen, auch die Lokomotive. Drei Wagen wurden umgeworfen und zertrümmert. Nach den ersten Meldungen sollen mehr als drei Personen getötet und über zwanzig verletzt worden sein, davon sechs schwer. Der von Bayonne abgegangene Hilfszug war, wie „Journal" meldet, gegen 10 Uhr abends noch nicht zurückgekehrt. Über die Ursache des Unglücks ist bisher noch nichts bekannt.

— **200 Franken „Aufenthaltsbewilligung".** Wie die Wochenschrift „Hotel" meldet, hat die französische Kammer ein Gesetz angenommen, nach dem Ausländer, die länger als einen Monat in Frankreich bleiben wollen, bei Aushändigung oder Erneuerung der Aufenthaltsbewilligung 200 Fr. zahlen müssen.

— **Eine Haltestelle für den Milchverkehr.** Bei der London, Midland und Schottischen Eisenbahn ist in der Nähe des Londoner Bahnhofs Willesden Junction eine besondere Haltestelle für den Milchverkehr eröffnet worden; sie dürfte die erste derartige Anlage sein, die ausschließlich dem Milchverkehr dient. Der Bahnsteig ist 122 m lang und steht in unmittelbarer Verbindung mit einer benachbarten Molkerei. Es werden täglich etwa 5000 bis 6000 Gefäße zur Beförderung von Milch behandelt. Unter der Ausrüstung der Haltestelle befindet sich auch ein Bandförderer, mit dessen Hilfe die Gefäße zwischen Bahnsteig und Molkerei bewegt werden.

— **Kohlenkrise in England.** Nach einer Mitteilung aus London ist die Förderung und der Absatz von Kohlen im zweiten Quartal d. Js. unter den Stand des Jahres 1924 gesunken. Die Zahl der in den Bergwerken beschäftigten Arbeiter hat sich um 96 000 verringert. Im zweiten Quartal wurden in das Ausland nur 17,5 Millionen gegenüber 20,75 Millionen Tonnen des gleichen Zeitabschnittes des Vorjahres ausgeführt.

Fremde Erdteile.

— Russisch-japanischer Verkehr. Die zur Vorbereitung des Materials für die bevorstehende sowjetistisch-japanische Verkehrskonferenz gebildete Kommission unter Leitung von S. Tschernow hat ihre Tätigkeit beendet.

Die Kommission hat die Frage des direkten Passagier- und Gütereisenbahnverkehrs zwischen der Sowjetunion und Japan, sowie des Seetransportes zwischen den Häfen des Fernen Ostens und Japans durchgearbeitet. Hinsichtlich der Herstellung eines direkten Güterverkehrs zwischen Japan und der Sowjetunion, sowie Westeuropa über Sibirien hat die Kommission eine Reihe von Entwürfen auf Grund der Berner Güterkonvention ausgearbeitet. Die Bewerkstelligung des Seeverkehrs bei dieser direkten Verbindung soll sowohl durch Schiffe des Sostorgflot wie der der japanischen Schiffahrtsgesellschaften erfolgen.

Auch die Frage des örtlichen Verkehrs zwischen Schanghai und Wladiwostok unter Benutzung der Ussurijsker Bahn ist erörtert worden.

— Das Sicherungswesen der Staatsbahnen in Niederländisch-Ost-Indien. Die ältesten Signaleinrichtungen hatten lediglich den Zweck, die Züge in einiger Entfernung von den Bahnhöfen zum Halten zu bringen; sie bestanden aus einer roten Scheibe, die, um eine vertikale Achse drehbar war. Mittels eines einfachen Leitungsdrahtes konnte die Scheibe um 90 Grad gedreht werden, wobei gleichzeitig ein Gewicht gehoben wurde, das die Scheibe in den vorigen Stand zurückbrachte, wenn man den Draht wieder fahren ließ. Bei dieser Art Signalen war ausschließlich die rote Farbe signalgebend. Die erste Verbesserung war die Anbringung von Sperren, durch die erreicht wurde, daß die Scheibe nur dann bewegt werden konnte, wenn die Weichen, die der Zug durchfahren mußte, richtig lagen. Diese Art von Signalgebung verlangte ebenso viele Drähte und Hebel, als Fahrgleise vorhanden waren; die Drähte liefen jenseits der letzten Weiche zusammen als ein Draht zum Signal.

Eine weitere Verbesserung des Sicherungswesens trat erst um 1906 durch Einführung eines neuen Systems an den Haltepunkten ein; nach dem Haltepunkt Krian, wo die neue Einrichtung zuerst erprobt wurde, erhielt sie den Namen Krian-Sicherung. Mit ihr wurde folgendes erreicht:

1. Ist ein Zug auf ein bestimmtes Gleis eingefahren, dann kann auf das gleiche Gleis ein zweiter Zug erst dann einfahren, wenn ein Schloß aufgeschlossen ist;

2. Die Signale an den entgegengesetzten Seiten des Bahnhofs können nicht gleichzeitig auf „freie Fahrt" stehen;

3. Durch einen an der Signalscheibe angebrachten vertikalen Seitenarm wird dem Lokomotivführer zu erkennen gegeben, ob der Zug in ein Gleis hereinzufahren hat, das mit voller Geschwindigkeit befahren werden darf oder nicht.

Da die Bahnhöfe aber immer länger wurden und Vor- und Wiederholungssignale nötig machten, konnte dies primitive Sicherungswesen auf die Dauer aber nicht länger beibehalten werden. Zunächst versuchte man, die Signale durch einen besonderen Draht, der mit einem besonderen Hebel bedient wurde, in der Haltstellung festzulegen, und als dies auch nicht genügte, ging man 1915, zunächst auf der Hauptlinie Batavia-Poerwokerto-Soerabaja dazu über, die Kriansicherung durch eine Doppeldrahtbedienung zu ersetzen. Dabei ging man zu einer einfachen auch in Holland üblichen Hebelvorrichtung über, für die ein sog. automatisches Gleisschloß entworfen wurde. Gleichzeitig wurde die Krianscheibe durch ein richtiges zweiflügeliges Signal ersetzt, deren oberster Arm stets für das durchgehende Gleis gilt. Aber auch jetzt war die Bedienung der Hebel infolge der vielen Weichensperren für das einheimische Personal zu schwierig, man ging daher dazu über, die Signaldrähte von den Sperren zu entlasten und die Weichen besonders zu verriegeln oder zentral zu bedienen.

Für die größeren Bahnhöfe — für mehr als drei Fahrgleise konnte die Kriansicherung nicht durchgeführt werden — kam man 1909 zu einem Sicherungssystem mittels Weichenstraßensignalen. Bei diesem System, das später auch mit doppeltem Draht ausgeführt wurde, war es nicht nötig, mehrere Drähte zu einem zusammenzukoppeln, da in die Fahrsignaldrähte praktisch keine Weichensperren aufgenommen wurden. Die Weichensperrung erfolgte in dem Drahtzug eines viel näher bei dem Bedienungsplatz stehenden Weichenstraßensignals, das sowohl einfahrenden als ausfahrenden Zügen angab, ob die Weichen richtig standen, während die Fahrsignale nicht eher umgelegt werden konnten, als bis der Fahrstraßenhebel bedient war. Das Weichenstraßensignal selbst bestand aus zwei oder mehr nebeneinander stehenden Flügelsignalen, die auf einem eisernen Signalgerüst angebracht waren; jedes Einzelsignal hatte Beziehung zu einem bestimmten Gleis oder auch einer Gleisgruppe; das für das durchgehende Gleis war etwas höher als die anderen.

Aber auch mit dieser Signalart kam man zuletzt, namentlich bei großen Bahnhöfen und zweigleisigen Strecken nicht mehr aus, und man ging daher zu der modernen Flügelsigna[l] mit Gleisanweisung für das durchgehende Gleis am [ ] und zentraler Bedienung der Weichen in den Hauptgle[ ] Die Bedienungseinrichtungen wurden in mehreren Sig[ ] untergebracht, wobei in der Regel ein zentraler Befehl[ ] der Nähe des Empfangsgebäudes vorgesehen und die ge[ ] Abhängigkeit der einzelnen Posten durch elektrise[ ] schlösser hergestellt wurde.

In den letzten Jahren wurde auf einzelnen Hauptst[ ] lich ein elektrisches Blocksicherungsverfahren eingef[ ] nach und nach weiter ausgedehnt werden soll. [ ] 12. August 1924 besteht auch für das Sicherungswese[ ] sondere Werkstätte, und zwar in der Nähe von Bando[ ]

— Ein Stellwerk mit 2200 Zugbewegungen am [ ] San Francisco werden jährlich etwa 20 Millionen Pers[ ] den Fähren der Süd-Pacific-Eisenbahn und anschließ[ ] auf deren Eisenbahnstrecken befördert. Auf der Os[ ] Bucht von San Francisco spielt sich dieser Verkehr [ ] Oakand Pier ab, wo sowohl die Fernzüge wie auch d[ ] züge beginnen und endigen; letztere werden zum Teil [ ] Dampflokomotiven gezogen, zum Teil ist elektrisch[ ] derung eingeführt. Die Gleisanlagen für den Übergang[ ] Fähre und Eisenbahnen bestehen aus 20 Parallelgl[ ] außerhalb der Halle zu 10 Gleisen zusammenlaufen; [ ] dienen zwei zum Abstellen, zwei für die Dampfzüge [ ] Costa usw., zwei für den Verkehr nach der Südost[ ] Bucht und vier für die elektrischen Züge nach Berke[ ] land, East Oakland und Alameda. Der Betrieb ist so[ ] daß in der Stunde 18 Minuten für Verschiebebewegu[ ] Verfügung stehen. In den ersten 10 Minuten einer Stu[ ] z. B. ein Zug nach dem andern ein und aus. Dann [ ] Pause ein, in der Verschiebebewegungen vorgenomme[ ] können, und nach dieser setzt wieder der Verkehr de[ ] einfahrenden Züge ein. In den verkehrsstarken Ze[ ] kehren stündlich 56 Züge, von denen 50 auf die elek[ ] triebenen Gleise entfallen, und im ganzen sind täglich [ ] bewegungen auszuführen. Alle diese Bewegungen wer[ ] Mitwirkung eines einzigen Stellwerks ausgeführt, das [ ] Wärtern in drei achtstündigen Schichten bedient wird [ ] sonders starkem Verkehr wirkt noch ein Aufsichtsbe[ ] In der Stellerei befindet sich auf einer 10 m langen [ ] 2 m breiten Tafel ein Abbild der Gleisanlagen, auf d[ ] tätig alle Zugbewegungen wiedergegeben werden; [ ] Stellung der Weichen und Signale ist auf ihm zu [ ] Unter dieser Tafel befinden sich die Schalthebel, [ ] 35 für die Weichen und 54 für die Signale. Die Weiche[ ] mit Druckluft umgestellt; zur Steuerung des Antrie[ ] Elektromagnete, die vom Stellwerk aus bedient werden[ ] zeigen außer auf dem genannten Abbild noch auf be[ ] Anzeigevorrichtungen das Besetztsein der Gleise an. [ ] und Signale stehen in Abhängigkeit voneinander. Die [ ] sind mit selbsttätigen Zeitsperren ausgestattet.

— Der Wagenpark der Australischen Querbahn. [ ] Australischen Querbahn Port Augusta-Kalgoorlie [ ] eigenartige Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, die [ ] Art der Zusammensetzung des Wagenparks deutlich [ ] werden. Die Strecke ist zwar 1700 km lang, es sind i[ ] Betrieb aber nur 49 Wagen für Personenzüge vorhan[ ] denen auch noch neun als nicht zur Beförderung v[ ] gästen dienend bezeichnet werden, also vermutlich P[ ] sind. Unter den 49 Fahrzeugen für Personenzüge befi[ ] 24 Schlafwagen, und es dürfte wohl kaum eine andere [ ] mit einem so hohen Verhältnis der Schlafwagenzahl [ ] samtzahl der Personenwagen geben. Der Güterverkel[ ] schwach, weil durchgehender Verkehr über die E[ ] Strecken hinaus wegen der Verschiedenheit in der [ ] der Anschlußbahnen nicht möglich ist; auch dürfte d[ ] verkehr unter dem Wettbewerb der Küstenschiffah[ ] Infolgedessen besteht der Güterwagenpark nur aus [ ] zeugen, unter denen sich 101 Plattformwagen und 77 [ ] Güterwagen befinden; auffallend, aber berechtigt ist [ ] hältnismäßig hohe Zahl von Wagen zur Beförder[ ] Schafen und Rindvieh: sie beträgt 50. Noch auffallend[ ] aber der große Bestand an Wagen für Dienstzwecke, [ ] men gerade hier die besonderen Schwierigkeiten, un[ ] die Eisenbahn arbeitet, deutlich zum Ausdruck. Un[ ] 486 Fahrzeugen für Dienstzwecke befinden sich 343 [ ] und 126 Wasserwagen. Die Eisenbahn durchquert di[ ] und baumlose Nullarbourebene, und es müssen daher [ ] sorgung der Lokomotiven Wasserzüge gefahren wer[ ] Oberbau ist zum großen Teil noch nicht beschottert [ ] seinem Ausbau, der allmählich vorgenommen wird, si[ ] noch auf längere Zeit zahlreiche Schotterzüge erford[ ]

Wasserstraßenverkehr.

..cht über den gegenwärtigen Stand der Flußfrachten ..ehrsverhältnisse in Hamburg. Die während des Mo..ust überwiegend regnerische Witterung sorgte dafür, ..esserung der Wasserstandsverhältnisse, die Ende Juli .. hatte, anhielt. Die Flüsse blieben daher während des ..onats August vollschiffig, und da eine Belebung des ..eschäfts nicht eintrat, gingen die Frachten ständig ..rück. In den letzten Tagen wird sogar von der Ober..wasser gemeldet, und zwar in so starkem Ausmaße, ..mschlag in Laube und den weiter aufwärts gelegenen ..gen Überschwemmung der Ladeplätze völlig eingestellt ..ußte. Wenn, wie zu erhoffen ist, das Hochwasser sich ..er verläuft und die damit verbundenen Störungen auf.. daß eine weitere Behinderung der Schiffahrt aus ..nlaß nicht zu befürchten ist, darf man die Aussichten ..erlader zur Zeit als äußerst günstige betrachten, denn .. der Sache werden die Frachten aller Wahrscheinlich.. vorläufig auf ihrem niedrigen Stande verharren. es ..daß eine wesentliche Belebung des Geschäftes die Nach..h Kahnraum in unvorhergesehenem Maße steigern

.. die Mitte des Monats auf den 31. August erfolgte ..g des Hafenarbeiter-Tarifs und die anfänglich sehr ..ergenz zwischen den Forderungen der Arbeitgeber ..rbeitnehmer ließ ernstliche Befürchtungen wegen eines ..ptember etwa einsetzenden Hafenarbeiterstreiks auf.. Erfreulicherweise wurde die Gefahr aber doch noch .. Zustandekommen einer Einigung der Parteien vor ..chter abgewendet. Der neue Tarif gilt fest bis zum ..ber d. J., sieht aber freilich wiederum eine Erhöhung .., und zwar um 50 Pfg. pro Tag, das sind etwa 7 %, vor.

..burgs Seeschiffsverkehr im August 1925. Im Monat ..nd im Hamburger Hafen angekommen 1925: 1229 See..it 1 431 478 NRT., davon 924 Dampfschiffe mit ..RT., 1913: 1352 Seeschiffe mit 1 153 583 NRT., davon ..nfschiffe mit 1 062 126 NRT.

..gen 1925: 1321 Seeschiffe mit 1 469 557 NRT., davon ..schiffe mit 1 412 173 NRT., 1913: 1575 Seeschiffe mit ..RT., davon 933 Dampfschiffe mit 1 128 508 NRT.

.. angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge ..iffe mit 588 948 NRT., die britische Flagge 189 See.. 332 396 NRT., die niederländische Flagge 107 See.. 169 659 NRT.

.. abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge ..iffe mit 580 877 NRT., die britische Flagge 194 See.. 344 965 NRT., die niederländische Flagge 96 Seeschiffe .. NRT.

..e bremische Schiffsverkehr erreichte im Juli 1925 in ..nd Abgang zusammen 998 944 NRT. gegen 979 185 NRT. ..d 1 047 524 im Mai. Es kamen an für bremische Rech..li 1925 469 Schiffe mit 514 263 NRT. gegen 352 Schiffe .. NRT. im Juli 1924 und 612 Schiffe mit 446 088 NRT. ..1913. Es gingen ab: Juli 1925 444 Schiffe mit ..T., Juli 1924 369 Schiffe mit 405 026 NRT. Von .. Juli kamen an 1925: 2 333 403 NRT. gegen 1924: ..RT. und gegen 1913: 2 917 321 NRT.

.. um die Internationalisierung der polnischen Zuflüsse .. Auf der dieser Tage in Marienbad abgehaltenen ..alen Oderkonferenz war die Frage der Internationa..er beiden polnischen Zuflüsse der Oder, und zwar der .. Netze Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen. .. entschieden nicht zulassen, daß die beiden erwähnten .. den Bereich der internationalen Zone einbezogen und ..ußnetz bis in das polnische Gebiet reiche. Der hart..ndpunkt Polens verursachte in der Konferenz so be..chwierigkeiten, daß sie ihre Arbeiten in dieser Sache ..en mußte. Dem polnischen Standpunkt wird die Be..les Übereinkommens von Barcelona entgegengehalten, ..em alle Nebenflüsse von solchen Flüssen, die mehr als .. den Zugang zum Meer ermöglichen, internationali..n sollen. Die polnischen Vertreter geben dieser Be..eine andere Bedeutung. Im Falle, daß diese Ange..nicht zur Zufriedenheit aller beteiligten Staaten er.., entscheidet über den Streit der internationale Ge..n Haag.

..Personentransport über den Atlantischen Ozean. Der ..ansport über den nördlichen atlantischen Ozean weist ..en sieben Monate des laufenden Jahres gegenüber der ..eriode des Vorjahres eine wesentliche Steigung auf, ..ür alle Klassen und für beide Richtungen von Osten ..n und von Westen nach Osten. In der Richtung von .. Westen haben 203 262 Personen den Atlantischen .. fahren gegenüber 148 043 in den ersten sieben Monaten 1924 und in der Richtung von Westen nach Osten 249 586 gegenüber 215 707 in der gleichen Periode des Vorjahres. Auffallend ist die Zunahme in der Zahl der Kabinenpassagiere; die Vermehrung gegenüber der gleichen Periode 1924 beläuft sich für die Richtung nach Amerika auf 15 000 und in der Richtung gegen Europa auf rund 8000. Während sich die Zahl der Passagiere erster Klasse in der Richtung gegen Westen nur um 2000 vermehrt hat, hat sie sich für die umgekehrte Richtung um 6000 vermehrt. In der dritten Klasse fuhren 1925 in den ersten sieben Monaten 84 494 Personen gegen 54 845 in der gleichen Periode des Vorjahres von Europa nach Amerika und in umgekehrter Richtung 93 449 Personen gegen 74 538 im Vorjahre. Aus dem Umstande, daß die Zahl der in den höheren Klassen fahrenden für die Richtung nach Europa wesentlich größer ist als für die Richtung nach Amerika ist bezeichnend für die heutige Lage.

— **Versandung des Dnjepr.** In den letzten Jahren ist die Stromregelung des Dnjepr vollständig in Verfall geraten. Die Buhnen und Deiche sind zerfallen und zahlreiche Uferabbrüche haben stattgefunden. Die Bagger sind fast sämtlich unbrauchbar geworden und verrosten im Kiewer Hafen. Die Versandung hatte bereits im vorigen Jahre einen solchen Umfang angenommen, daß die Schiffahrt nur mit größter Mühe aufrecht erhalten werden konnte. Die Dampfer saßen während einer Fahrt oft mehreremal stundenlang auf den Sandbänken fest. Wegen des schneelosen Winters ist der Wasserstand des Dnjepr in diesem Jahre ganz besonders niedrig. Es wird behauptet, daß der Dnjepr in den letzten 50 Jahren noch nie so wenig Wasser geführt habe, als in diesem Sommer. Wegen der vielen, sich stets verschiebenden und neu bildenden Sandbänke und wegen des niedrigen Wasserstandes mußte die Schiffahrt auf dem Dnjepr vor einiger Zeit stellenweise eingestellt werden. Wenn nicht bald ein geregelter Ausbau des Stromes erfolgt und neue Strombauwerke errichtet werden, ist die Schiffbarkeit des Dnjepr in Zukunft ernstlich in Frage gestellt.

Luftverkehr.

— **Reichsluftkursbuch.** Anfang August ist im Verlage Gebr. Radetzki, Berlin S 48, Friedrichstr. 16, die Ausgabe Nummer 2 des von der Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Reichsverkehrsministeriums herausgegebenes Reichsluftkursbuch erschienen. Es unterscheidet sich von seinem Vorgänger nur darin, daß es statt bisher 39 Linien 63 Linien aufzählt, 144 statt 112 Seiten stark ist und 50 Pfennig statt 25 Pfennig kostet. Die Vermehrung der Luftverkehrsstrecken von Anfang Juni bis jetzt wird noch deutlicher bei Betrachtung der beigefügten Übersichtskarte. Eine Neuerung ist die Aufnahme eines kleinen Aufsatzes: „Verhalten im Flugzeug“.

— **Zunahme des Luftverkehrs 1925.** In den ersten sieben Monaten dieses Jahres sind mit Flugzeugen bereits 5000 Personen mehr befördert worden als im ganzen Jahre 1924. Der Deutsche Aero-Lloyd registriert 20 000 Fluggäste bisher im Jahre 1925, und mit Junkers Flugzeugen wurden im gleichen Zeitraum 45 286 Personen befördert. Die Gesamtzahl der Luftreisenden beträgt daher bis jetzt 65 286. Da für den Winter ein gegen früher erweiterter Luftverkehr geplant ist, hoffen die Luftverkehrsgesellschaften, es in diesem Jahre auf 100 000 Passagiere zu bringen.

Kraftwagenverkehr.

— **Autostraßen im Ruhrgebiet.** Der D. A. Z. entnehmen wir folgende Mitteilungen: Die neuen Automobilstraßen im Ruhrsiedlungsverband, die nach den bestehenden Projekten in einer Gesamtlänge von 1300 km angelegt werden sollen, sind eine unerläßliche Vorbedingung für die durchlaufenden Kraftwagenverbindungen, die gemäß einer Anregung des preußischen Handelsministers Dr. Schreiber zur Linderung der Notlage der bergmännischen Bevölkerung an der Ruhr beitragen sollen, indem sie ihr die regelmäßige Arbeit in anderen Teilen des Bergbaubezirks ermöglichen.

Das erste Bauprogramm umfaßt den Ausbau von rund 100 km Verbandsstraßenzügen, und zwar auf den Strecken Moers-Duisburg-Mülheim-Essen-Bochum-Dortmund-Hamm; Recklinghausen-Buer-Bottrop-Sterkrade-Oberhausen-Mülheim-Düsseldorf; Gelsenkirchen-Hattingen. Es sollen, um den jetzigen unerträglichen Verkehrszuständen ein Ende zu machen, übersichtliche Durchgangsstraßen geschaffen werden, die in den Verbindungsstücken zwischen vorhandenen Straßenzügen eine Fahrbahn von 9 m Breite und zu beiden Seiten Fußsteige erhalten sollen.

Die Kosten des Ausbaues, der betreffs der Kraftwagenfahrbahn mit zugehörigen Steigen, Gräben und Schutzstreifen Sache des Ruhrsiedlungsverbandes, dem 17 Städte und 11 Landkreise angehören, im übrigen Sache der Gemeinden ist, sind auf 50 Millionen für Grunderwerb, für Straßenbau, Brücken usw. gleich-

falls auf 50 Millionen veranschlagt. Für 1925 ist die erste Rate mit 3,6 Millionen vorgesehen. Die Durchführung des ersten Bauprogramms, wofür aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge 3 Millionen zur Verfügung stehen, wird mindestens acht Jahre erfordern und in der Reihenfolge durchgeführt werden, die aus dem Zusammenhang mit bestehenden Straßenzügen, aus dringenden Verkehrsbedürfnissen, aus der Lage des Grunderwerbs, aus der Notwendigkeit, Erwerbslose zu beschäftigen, sich ergibt.

— **Kraftwagenverkehr der Eisenbahnen von Südaustralien.** Das beliebte Seebad Victor Harbour ist mit der Eisenbahn 132 km, auf der Straße aber nur 94 km von Adelaide entfernt. Infolgedessen bereitet der Kraftwagenverkehr auf der Straße der Eisenbahn, die beide Orte verbindet, lebhaften Wettbewerb, und die Staatsbahnverwaltung hat sich daher entschlossen, den Kraftwagenverkehr in ihr Arbeitsgebiet aufzunehmen. Es wurden zunächst drei Personenwagen für diesen Verkehr beschafft, und da die Betriebsergebnisse günstig waren, soll der Kraftwagenverkehr der Eisenbahn weiter ausgedehnt werden, einerseits um den Wettbewerb der Straße zwischen zwei Orten, die durch Straße und Eisenbahn verbunden sind, zu bekämpfen, anderseits um Zubringerstrecken für die Eisenbahn zu schaffen. Man hat dabei Wagen verschiedener Bauart und Herkunft eingestellt, augenscheinlich um zu ermitteln, welche sich am besten bewähren. — Für ländliche Bezirke sollen Wagen beschafft werden, die zugleich dem Personen- und dem Güterverkehr dienen. Auf einer etwa 11 km langen, von Adelaide ausgehenden Strecke, wo der Wettbewerb der Straße besonders lebhaft ist, sollen zweigeschossige Omnibusse in Betrieb gesetzt werden, die etwa 60 Fahrgäste fassen. Für den Güterverkehr werden 3-Tonner beschafft.

Es soll die Möglickkeit geschaffen werden, Güter in London nach Adelaide mit der Anweisung aufzugeben, sie am Ziel mit bahneigenen Kraftwagen zuzustellen, und ebenso will die Eisenbahnverwaltung Güter in den Geschäftshäusern selbst abholen, um sie dann weiter zu verfrachten. Schon jetzt ist der Zustreifdienst für Pakete in Adelaide so weit auf den Kraftwagen umgestellt, daß 14 Pferdegespanne abgeschafft werden konnten.

Ausstellungen und Messen.

— **Die Eröffnung der deutschen Funkausstellung in Berlin.** Am 4. d. M. wurde um 12 Uhr im Hause der Funkindustrie am Kaiserdamm, in Gegenwart von zahlreichen Vertretern der Reichs- und Staatsbehörden, der Stadt Berlin und führenden Persönlichkeiten des wirtschaftlichen und künstlerischen Lebens, die zweite Große deutsche Funkausstellung durch Reichspostminister Dr. Stingl feierlich eröffnet.

Allgemeines.

— **Siemens Elektrische Betriebe.** Zum Aktienerwerb des preußischen Staats gibt der amtliche „Preußische Pressedienst" eine Erklärung ab, der wir folgendes entnehmen:

Die Aktienmehrheit der „Siemens" Elektrische Betriebe A.-G. in Hamburg ist aus dem Besitz der Schweizer Gesellschaft für Elektrische Industrie in Glarus (Schweiz) und der Siemens-Schuckert-Gruppe in den Besitz des preußischen Staates übergegangen. Für den Erwerb standen Mittel zur Verfügung, die dem preußischen Staat vor einiger Zeit vom Reich als Abschlagszahlung für die Verluste in den abgetretenen Gebieten mit der Bestimmung zur Wiederanlage in werbendem Staatseigentum überwiesen worden sind.

Das Interesse des Staates an den erworbenen Aktien liegt zunächst in der Ausdehnung seines elektrowirtschaftlichen Einflusses auf das große, im Norden an das staatliche Stromversorgungsgebiet der Großkraftwerk Hannover A.-G. angrenzende Wirtschaftsgebiet, das von der „Siemens" Elektrische Betriebe A.-G. versorgt wird und das von der holländischen Grenze bis nach Wismar reicht. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet bringt dieser Zusammenschluß durch Verbindung der beiderseitigen Leitungsnetze auch eine Verbesserung in der Ausnutzung der in den Gebieten vorhandenen Stromerzeugungsstätten. Hervorzuheben sind auch die rationellen und systemvollen Torfgewinnungsanlagen der „Siemens" Elektrische Betriebe A.-G. bei dem auf Torffeuerung eingestellten Kraftwerke im Auricher Wiesmoor, die ebenfalls eine Verbindung mit dem Staate nahe legten. Ganz besonders fiel aber zugunsten des Abschlusses ins Gewicht, daß dieses, für den Nordwesten Preußens so außerordentlich bedeutsame Stromversorgungsunternehmen von ausländischem Einfluß wieder freigemacht werden konnte.

Infolge des Ausscheidens der Siemens-Gruppe wird die am 18. d. M stattfindende außerordentliche Generalversammlung neben einer Erhöhung des Aktienkapitals auch die Änderung der Firma in „Nordwestdeutsche Kraftwerke A.-G." beschließen.

Die Arbeiten für einen Zusammenschluß der Netze (mens" Elektrische Betriebe A.-G. und der Großkraftw nover A.-G. sind bereits aufgenommen.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1059.)

— **Zur Leistung von Streckengleisen und Bahnst** Vom Geheimen Baurat Professor Dr.-Ing. W. Caue 29. Heft der Technisch-Wirtschaftlichen Bücherei. Ver Hackebeil A.-G., Berlin SW 68, Lindenstraße 26. Prei

In dieser Abhandlung hat Professor Cauer, der d dieser Zeitung aus vielen inhaltreichen Beiträgen be einen in der Akademie des Bauwesens am 12. Dezen gehaltenen Vortrag erweitert. Er hat mit großem F schwierigen Versuch unternommen, in den bei großen oder Neubauten von Personenbahnhöfen zu berücksic schwerwiegenden Fragen Klarheit zu schaffen. Von die Leistungsfähigkeit wichtigen Regeln sind vom einige vorangestellt. So sind „nach deutscher Ansch einzelnen Bahnlinien mit ihren durchgehenden Ha möglichst gesondert und kreuzungsfrei in den Bahnh führen, und auch die aus ihnen entwickelten Bahns grundsätzlich je für die Bahnlinie zu benutzen, der wiesen sind. Anderseits ist Vorsorge zu treffen, da barte Bahnsteiggleise von an sich verschiedener Zwe mung sich gegenseitig vertreten können, um zu verh zeitweise die einen, zeitweise die anderen überlastet schlecht ausgenutzt werden. Für solche gegenseiti nützung der Gleise ist der Richtungsbetrieb von Vo aber nicht überall anwendbar oder auch nur zweckm Wenn man dafür sorgt, daß benachbarte Bahnsteiggl gegenseitig vertreten können, wird man zwar niema Leistung mancher ausländischen Bahnhöfe und veralt scher Bahnhöfe mit ganz bunter Gleisbenutzung hera dafür aber auch die auf solchen Bahnhöfen wegen reichen Fahrtkreuzungen unvermeidlichen Betriebsgefa und Betriebsunregelmäßigkeiten vermeiden. Die Kopfs nur da anzuwenden sein, wo die Örtlichkeit die Durchg ausschließt. Gegenseitige Kreuzungen der Wege pla Züge sind auch da, wo die Bahnsteiggleise vertretungs nutzt werden, möglichst zu vermeiden, ebenso aber au zungen von Zugfahrten und Umstellfahrten. Die Verb des Abstellbahnhofs mit den Bahnsteiggleisen soller möglichst ohne Kreuzung mit Zugfahrwegen verlau sollen ferner, damit Umstellfahrten in beiden Richtung zeitig stattfinden können, soweit angängig, zweigleisig sein. Je weiter der Abstellbahnhof vom Personenbah fernt ist, in desto größerem Umfange werden auf dies im Anschluß an die Verbindungen zum Abstellbahn f nur Abstellgleise für Bereitschaftswagen, sondern au gleise vorzusehen sein. In diesem können Lokomot gutwagen, Postwagen, Kurswagen vorübergehend Pla Aber auch Wartegleise von Zuglänge sind erforderlich ganze vom Abstellbahnhof vorzeitig herbeigeführte gestellt werden können, um nach Freiwerden des zu Bahnsteiggleises ohne Zeitverlust eingesetzt werden z oder in die auch ein ankommender Zug aus dem Ei einstweilen überführt werden kann, wenn die Überfüh dem Abstellbahnhof nicht sogleich möglich ist. Auch kehren können Wartegleise benutzt werden. Die W sollen, zumal bei breiteren Bahnhöfen, an mehreren St schen den Hauptgleisen angeordnet werden, damit führungsfahrten zwischen ihnen und den Bahnsteigg Fahrwege von Zügen nicht oder möglichst wenig kre Anschluß an die Verbindungen vom Abstellbahnhof u Wartegleise sollen auf Bahnhöfen in Durchgangsfor laufgleise in nicht zu geringer Zahl die Bahnsteiggl durchdringen, um am entgegengesetzten Bahnhofsende Wartegleise und Gleisspitzen zu münden und mit den H gleisen in Verbindung zu stehen."

In bezug auf die Leistung der Streckengl u. a. hervorgehoben, daß die Zahl der Bahnsteiggleise i Leistungsfähigkeit in Einklang zu bringen ist; es wär schaftlich, dem Bahnhof mehr Bahnsteiggleise zu g sie bei größtmöglicher Zugbelegung der einmündend linien ausgenutzt werden können. Anderseits sollte i Entwurf für den endgültigen Ausbau eines jeden Bah viele Bahnsteiggleise vorgesehen werden, daß sie de möglichen Leistung der einlaufenden Bahnlinien en können, während man sich für den einstweiligen Au dem ebenso für die nähere Zukunft zu ermittelnden G begnügen wird. Ergebnisse weiterer gründlicher Überl sind u. a. in den folgenden Feststellungen niedergelegt kunft sollte man niemals die Güterzüge durch die Ha gleise größerer Bahnhöfe hindurchleiten. Grundsätzli es möglichst vermieden werden, die Personenzüge zwe

zweigleisiger Bahnen, wie mehrfach in und bei Berlin
, auf freier Strecke kurz vor dem Einlauf in einen
bahnhof zusammenzuführen, nachdem die Güterzüge
nommen sind; es entstehen dann an solcher Zusammen-
stelle Nachteile für die Betriebssicherheit und Betriebs-
gkeit. Als besonderer Fall einer Personenfernbahn
einer Stadtbahn (Berlin, Hamburg nach Ausbau der
ehungsbahn) zu behandeln. Auch für diese gilt die
sie, sei es unmittelbar, sei es durch Vermittlung einer
rher eingelegten Gemeinschaftsstrecke, die Personen-
ier oder mehrerer Vorstrecken aufzunehmen hat, deren
zuvor herausgeleitet sind.

festgestellt, daß in allen Fällen, wo die Personenzüge
mehrerer Bahnlinien auf eine zweigleisige Bahn zu-
führt werden, diese einen günstigeren Leistungsgrad
wird, als er für den Personenzugverkehr jeder ein-
r hier zusammengeführten Zweigbahnen sich ergibt;
n auch die Gründe für die Schwankungen der Verkehrs-
Verlauf von 24 Stunden für alle einzelnen Bahnen im
nen dieselben sind und daher dieselben Folgen für deren
grad haben, so liegen doch in der Regel die Zeiten
nd schwachen Verkehrs auf den einzelnen Zweigbahnen
r weniger verschieden, so daß bei Zusammenführung
in die eine Bahn die Zeiten dichten und dünneren
gegenseitig übergreifen, folglich die Verkehrsschwan-
gewissem Umfange ausgleichen.

nzahl Bahnstrecken möglichst starken Verkehrs aus
hiedensten Gegenden Deutschlands sind im einzelnen
, insbesondere die von Osten und Westen in Hannover
nden Strecken, die Strecken Berlin-Potsdam, Magde-
eritz und Magdeburg-Eilsleben, Berlin-Stettin, Berlin-
lle-Merseburg, Corbetha-Weißenfels, Erfurt-Neudieten-
nkfurt a. M.-Hauptbahnhof-Frankfurt-West und Frank-
Mainz-Neutor, Mainz-Wiesbaden, Mannheim-Heidelberg,
s, Stuttgart-Canstatt, Stuttgart-Feuerbach, Nürnberg-
of-Oberkotzau, München-Pasing, Gleiwitz-Laband und
rner auch die Berliner Stadtbahn.

s dann gezeigt, wie die Rechnungsergebnisse bezüglich
ngsgrades der Streckengleise und der stündlich größten
zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit von Bahnsteig-
nutzt werden können, und es sind entsprechende aus-
Rechnungen für Bahnhöfe in Durchgangsform
solche in Kopfform aufgestellt; ein Vergleich der
n der Bahnsteiggleise bei Durchgangs- und Kopfbahn-
hließt sich an. Die Untersuchungsergebnisse sind
auf einzelne bekannte Bahnhöfe angewendet. Als
von Bahnhöfen in Durchgangsform sind die
Hannover, Köln (Hauptbahnhof) und Halle a. d. S.
Als Beispiel eines Bahnhofes in Kopfform mit
gehenden Zugläufen ist der Bahnhof Wies-
als Beispiel eines Endbahnhofes in Kopf-
d der Stettiner Bahnhof und der Anhalter Bahnhof in
tersucht worden. Auf die Ermittlung dichtester Zug-
elektrisch betriebenen Stadtschnellbahnen und die
der Leistungsfähigkeit unter Zuhilfenahme des
n Signalsystems ist nicht eingegangen.

Verfasser ist sich im klaren darüber, daß seine allgemein
n Darlegungen, wie auch die Abschätzungen der Lei-
gkeit bestimmter Bahnhöfe als endgültig nicht ange-
den können, da es sich hier naturgemäß immer nur um
srechnungen handeln kann; er hat aber in richtung-
Weise Grundregeln aufgestellt, nach denen den ver-
Dingen in Zukunft zu Leibe zu gehen ist. Folgt man
lagen oder Erweiterungen von Personenbahnhöfen den
von ihm vorgeschlagenen Wegen, so sollte man vor Fehlschlägen
bewahrt bleiben. K.

— **Grundzüge der technischen Wirtschafts-, Verwaltungs- und Verkehrslehre** von E. Mattern, Oberregierungs- und Baurat, Professor an der Technischen Hochschule Berlin. Mit 35 Abbildungen im Text. Berlin. Verlag von Julius Springer 1925. Preis geh. 18 ℳ, geb. 19,50 ℳ.

Der Verfasser stellt sich die Aufgabe, den Ingenieur auf Aufgaben seines Berufs aufmerksam zu machen und in ihre Inangriffnahme einzuführen, die nur von höherer Warte der Ingenieurtätigkeit als solche zu erkennen sind. Nur zu leicht begnügt sich der aus Neigung Ingenieur gewordene junge Anfänger damit, Konstruktion und Wirkungsweise von Maschinen und industriellen Einrichtungen zu studieren und zu begreifen. Ein verständnisvoller Berater fehlt meistens dem jungen Studierenden und dem in die Praxis eingetretenen Berufler: Nur selten hört er von den großen sozialpolitischen, volkswirtschaftlichen, gesetzgebenden und finanztechnischen Aufgaben, an denen der Ingenieur mitzuarbeiten oft an erster Stelle berufen ist. Diesen fehlenden Berater versucht der Verfasser mit seinem Buch zu ersetzen, indem er seine reiche Erfahrung in ihm niedergelegt hat. Das Buch beginnt mit der Behandlung der Stellung des Ingenieurs in Staat, Verwaltung und Gesetzgebung. Es folgt die Finanzwirtschaft des Staates, der Städte und Kreise, im Bauwesen, in den Gewerben und in der Industrie. Ein größerer Abschnitt ist den wirtschaftlichen Unternehmungs- und Betriebsformen in der Gütererzeugung gewidmet. Hieraus sind hervorhebenswert: die internationale Wirtschaftspolitik bei Ingenieurunternehmungen, die Stellung des Handels in der Volkswirtschaft und die Durchführung eines Unternehmens. Als weitere Abschnitte folgen der Grunderwerb, Grundwert und Nutzung, das Genehmigungswesen und die Ertragslehre, die sich nach allgemeinen Betrachtungen über einträgliche Gestaltung der staatlichen und privaten Wirtschaft eingehend mit Ertragsberechnungen beschäftigt. Den beiden weiteren Abschnitten: technische und wirtschaftliche Betriebslehre folgt der Abschnitt: allgemeine Verkehrslehre, der für Eisenbahningenieure besondere Anziehungskraft haben wird. Der Schlußabschnitt: Gesetz und Recht, zeigt den Zusammenhang zwischen ihnen und der Technik. Der Verfasser weist nach, wie notwendig es ist, daß der Techniker an der Gestaltung und Vollziehung der Gesetzgebung, soweit sie technisch beeinflußt wird, mitarbeitet, nicht nur als Gutachter, sondern als Entscheidender.

Das Buch ist in erster Linie für den aufstrebenden Ingenieurnachwuchs geschrieben. Mögen die Studierenden höherer Semester, die jungen Ingenieure nach der Tagesarbeit in stiller Studierstube aus ihm Anregung und Nutzen ziehen für sich selbst und die technischen Aufgaben, die Gegenwart und Zukunft dem Ingenieur stellen. Aber auch an die Alten des Ingenieurberufs wendet sich das Buch mit seiner überall durchklingenden Mahnung: Nur durch Übung und Betätigung lassen sich Wirtschaftsführer heranbilden. Darum gebt dem jungen Nachwuchs, soweit er Neigung und Eignung hat, weitgespannte Aufgaben, damit nicht manche gute Veranlagung und mancher fester Wille des Vorwärtsstrebens am Konstruktionstisch verkümmert. So darf man wünschen, daß das Buch in weite Kreise staatlicher und privater Wirtschaft eindringt, um Verständnis für die Arbeit des Ingenieurs zu wecken und um den Ingenieur selbst aus seinem engeren Wirken in die größere Welt der Selbständigkeit und Entscheidung hinauszuführen. Die Hoffnung des Verfassers, mit seiner Sammlung theoretischer und praktischer Erkenntnis der technischen Welt zu dienen, wird sich dann erfüllen. Dr. Hans A. Martens.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

§ 10 Ziff. 1a VWÜ. Auf den
österreichischen (Bundesbahnen
hndirektion Linz) trat infolge
r folgende Verkehrsstörung
hung) ein:
Friedburg Lengau - Schneegat-
nend am 27. August 1925, be-
28. August 1925.
29. August 1925. (877)
reichische Bundesbahnen,
desbahndirektion Linz.

2. Güterverkehr.

igkeit vom 15. September 1925
urchfuhr-Ausnahmetarif Nr. 71
ie trockene Grenze aus Polen,
Litauen, Lettland und Estland eingeführte Hülsenfrüchte der Klasse C von Königsberg (Pr.) nach der Schweiz eingeführt. Näheres durch Reichsbahn - Tarifanzeiger. (883)

Königsberg (Pr.), d. 1. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Durchverkehr Deutsche Seehäfen-Polen).

Berichtigung der Sätze für Sosnitza Gr. bei den Abteilungen XXV, XXVI und XXVII. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 31. August 1925. (875)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1925 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf ein Ausnahmetarif 22 für Schwefelsäure von allen Reichsbahnstationen nach bestimmten schlesischen Stationen in Kraft, durch den die Frachtberechnung nach Frachtsätzen der Klasse D gewährt wird (vgl. nächsten Tarifanzeiger). Außerdem geben Auskunft auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. September 1925. (887)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. September 1925 werden die Unterabschnitte Zu 16, 69, 72 und 99 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" geändert. Die Erhöhungen im Unterabschnitt Zu 99 gelten erst vom 1. November 1925 ab. Ferner wird mit Ablauf des 31. August 1925 der Unterabschnitt Zu 104 (Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn) aufgehoben. — Näheres enthält die am 31. August 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. — Weitere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. August 1925. (886)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1925 wird in dem Ausnahmetarif 7 im Warenverzeichnis ein neuer Abschnitt E für Blechgeschirre, alte usw. beim Versande an, von der Eisenbahn anerkannte Entemaillierungsanstalten unter Ergänzung der Abschnitte Anwendungsbedingungen, Geltungsbereich usw. nachgetragen. Vgl. nächsten Tarifanzeiger. Außerdem geben nähere Auskunft die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. September 1925. (889)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 5 f wird unter dem Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs längstens bis zum 30. September 1926 verlängert.

Berlin, den 1. September 1925. (876)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif. Teil I Abteilung B.

Am 15. September 1925 tritt der Nachtrag IV in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 3. September 1925. (882)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1925 wird für Zementsendungen von den Stationen Beckum, Lengerich, Neubeckum, Ennigerloh, Lengerich-Hohne, Beckum-Ost, Höxter, Laer T.W.E., Büren, Porta und Geseke nach den Niederlanden der Ausnahmetarif 102 H eingeführt. Die Frachtsätze für diese Sendungen auf den deutschen Strecken werden nachträglich im Rückvergütungsweg prozentual ermäßigt, falls der Antragsteller eine der im Tarif vorgeschriebenen Mindestmengen nachweist. Der Tarif hat Gültigkeit bis auf Widerruf. Die weiteren Bedingungen sind aus dem Tarif selbst zu ersehen, der bei der Stationskasse Köln Hbf. zum Preise von 20 Reichspfennig zu beziehen ist. (888)

Köln, den 5. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 1 g (Buchenscheitholz) wird bis 20. September 1925 verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. September 1925. (878)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarife für bestimmte verkehrswichtige Güter zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet.

1. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 93 für den Verkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze—Schweiz, Vorarlberg.
2. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 95 für den Verkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze—Frankreich, Luxemburg, Saargebiet.
3. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 97 für den Verkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Niederlande.
4. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 99 für den Verkehr Tschechoslowakei—Schweiz, Vorarlberg.
5. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 101 für den Verkehr Tschechoslowakei—Frankreich, Luxemburg, Saargebiet.
6. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 109 für den Verkehr Österreich und bayerische Donauumschlagplätze-Belgien.
7. Durchfuhr-Ausnahmetarif D 113 für den Verkehr Tschechoslowakei-Belgien.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1925 treten bis auf Widerruf die vorgenannten Durchfuhr-Ausnahmetarife in Kraft. Hierdurch werden die bisherigen Tarife D 93, D 95, D 97 (mit Nachtrag I), D 99 und D 101 vom 10. Juli 1924 nebst den hierzu erlassenen Ausschreiben, sowie der am 3. April 1925 eingeführte D 109 für Güter aller Art (Sammelgüter), Eier (Geflügeleier) und geschlachtetes Geflügel von Passau Hbf. nach Aachen West (Montzen) Grenze und Ronheide (Montzen) Grenze und der am 31. August 1925 eingeführte D 109a für Getreide von Passau Hbf. Übergang, Passau Donaulände und Regensburg Donaulände nach Aachen West Grenze und Ronheide (Montzen) Grenze aufgehoben.

Die neuen Tarife enthalten Frachtsätze für bestimmte verkehrswichtige Güter verschiedener Art. Besondere Begünstigungen werden bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb gewisser Fristen gewährt. Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife, sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den einzelnen Tarifen zu entnehmen. Insoweit Erschwerungen gegenüber den bisherigen Tarifen eintreten, bleiben deren Frachtsätze und Bestimmungen noch bis 21. Oktober 1925 in Kraft.

Die Tarife können von der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München bezogen werden. Verkaufspreise: D 93 und 101 je 80 Reichspfennig, D 95 = 100 Reichspfennig, D 99 = 50 Reichspfennig, D 97, 109 und 113 je 30 Reichspfennig.

München, den 2. September 1925. (879)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C[II (Aus]nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. Septe[mber 1925] wird in dem Ausnahmetarif 7 i[m Waren]verzeichnis ein neuer Abschn[itt E für] Blechgeschirre, alte usw. beim [Versande] an, von der Eisenbahn anerka[nnte Ent]emaillierungsanstalten unter [Ergänzung] der Abschnitte Anwendungsbe[dingungen,] Geltungsbereich usw. nachgetr[agen. Ver]gleiche nächsten Tarifanzeiger. [Außerdem] geben nähere Auskunft die [beteiligten] Güterabfertigungen sowie die A[uskunftei] der Deutschen Reichsbahn-Gese[llschaft in] Berlin C 2, Bahnhof Alexander[platz.]

Berlin, den 3. September 1925 [...]
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegisch[er ...] tarif, Teil II, Heft 2.

Mit Ablauf des 3. Oktober [...] der Ausnahmetarif 10 für Masc[hinen] zur Durchfuhr durch Deutschla[nd ...] förderung über Trälleborg-Saßn[itz] im Verkehr nach Belgien aufgeh[oben.]

Altona, den 31. August 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion Alto[na.]

Reichsbahn Gütertarif, Heft C [II (Aus]nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 7. Septem[ber ...] Aufnahme von Stationen in di[e ...] 52, 58, 59 und 61. Berichti[gung ...] A. T. 63.

Näheres durch Reichsbahntari[...]

Altona, den 1. September 192[5.]
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion Alto[na.]

Čechoslovakischer Donauumschl[...] über Bratislava und Komarno [...] tarif Teil II vom 15. Mai [...] Frachtnachlaß für Steinkohle [...] Braunkohle usw.

Mit Gültigkeit vom 29. Augus[t 1925] auf weiteres, längstens bis 31. [...] 1925, wird im Eisenbahndurch[...] obenbezeichneten Verkehres fü[r ...] den Ausnahmetarifen 9 und 9a [...] ten Güter im Verkehre von den [...] Ausnahmetarifen genannten [...] nach Bratislavă dunajske nabr[...] Nove Komarno ein Frachtnach[laß ...] 40 čechosl. Hellern für 100 kg [...] bezüglichen Frachtsätzen der A[usnahme]tarife 9 und 9a im Kartierungs[...] währt.

Regensburg, d. 31. August 192[5.]
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellsch[aft]
namens der beteiligten Verwal[tungen.]

---

3. Verdingungen.

Die Erd-, Maurer- und Beto[n...] für die Verlängerung des südlic[hen ...]sonentunnels auf dem Lehrte[r ...]bahnhof in Berlin sollen im V[...] öffentlichen Ausschreibung [...] werden. Bedingungen und Ang[ebotsvor]drucke sind, soweit der Vorrat [...] Geschäftsgebäude Invalidenstr. [...]mer 28, zum Preise von 2,50 ℳ e[...] Zeichnungen können ebenfalls [...]gesehen werden. Eröffnun[g ...] 18. September 1925, vormittags [...] Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW 40, den 4. Septem[ber ...]
Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Der Vorstand des Eisenbahnbet[riebsamts]
Berlin 3.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

[R]eichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Berlin, den 17. September 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verwendung von Steilweichen in Gleisplänen.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **W. Bäseler**, München.

[...] [D]eutschen Verkehrsausstellung München 1925 erscheinen [...] Male zusammenhängende verkürzte Weichenstraßen in [...] Größe. Sie sind von der Gesellschaft für Oberbau[...] Mannheim M 5/7 berechnet und entworfen und von [...]ögele A.-G., Mannheim, ausgeführt. Ihre Gegenüber[...] den auch vorhandenen gewöhnlichen Weichen ist sehr [...]uch über ihre Fahreigenschaften lassen sich Beob[...]achen, die zu eingehenden Versuchsreihen ausgebaut [...]n. Die Weichen sind nach dem „Deutschen Normal[...]" ausgeführt, der in der Oberbauhalle ausgehängt ist [...]orschlag der genannten Gesellschaft für die Deutsche [...]darstellt. In diesem sind alle Weichenformen und -ver[...]nthalten, sowohl gewöhnliche, wie solche mit durch[...]rümmung; allen liegen wenige stest gleiche Einzelteile [...]Musterentwürfe der Reichsbahndirektion München zeigen [...]ung der neuen Weichenformen in Gleisplänen.

[...]chte ich einige Erläuterungen geben. Als andere und [...] Weichen mit durchgehender Krümmung begannen, [...]s eine Verkürzung der langen Weichenentwicklungen [...]er Name. Das Ziel wurde auch in vielen sehr wesent[...]n erreicht. Die Gesamtwirkung der neuen Weichen[...]damit aber noch nicht erschöpfend wiedergegeben; sie [...]s darüber hinaus, indem der Enderfolg eine besonders [...] Gruppierung der Weichen mit bedeutenden mittelbaren [...]; andererseits lehrten Vergleiche, daß diese so als wesentlich erkannten Gruppierungen bis zu einem gewissen Grade auch mit gewöhnlichen Weichen oder wenigstens den einfacheren Formen der neuen Weichen erreicht werden können.

Gehen wir von der Tatsache aus, daß der Raum auf unseren meisten Bahnhöfen rar und teuer geworden ist, weil neuer Raum, wenn überhaupt, meist nur durch kostspielige Bauten erschlossen werden kann, so ist es die Aufgabe eines guten Gleisplanentwurfs, unter im übrigen gleichen Umständen — möglichst gerade Gleise, möglichst wenige, nicht zu sehr wechselnde Krümmungen, möglichst gute Übersicht, wenige und einfache Stellwerksbezirke, regelmäßige Signalstellungen, kurze Fahrwege, gleiche und womöglich vermehrte Fahrmöglichkeiten — möglichst viel nutzbare Gleislänge herauszuholen. Das bedeutet im großen ganzen die Zusammenziehung der Weichen in möglichst regelmäßige, systematisch aufgebaute Gruppen.

Man kann nun an den meisten Entwürfen die Beobachtung machen, daß diese Kunst sehr gering entwickelt ist. Ziegler hat sich seinerzeit schon erhebliche Mühe damit gegeben, leider mit wenig Erfolg. Daß ältere, allmählich entstandene Bahnhöfe keine systematischen Gleisbilder zeigen, ist begreiflich und im allgemeinen sogar berechtigt; man fügte Gleis an Gleis, wie es das allmählich wachsende Bedürfnis gab. Aber die Gewöhnung an diese schlechten Gleisbilder ließ gar nicht das Gefühl aufkommen, daß man bei freierem Schaffensraum, namentlich bei völligen Um- und Neubauten regelmäßigere und vorteilhaftere

Gleispläne schaffen könne und müsse. In dieser Beziehung werden oft die gröbsten und doch unschwer zu erkennenden Verstöße gemacht.

Ein nicht seltener Fehler ist die zu späte Trennung zweier Gleise (Abb. 1). Das ganze Zuführungsgleis von der Länge a ist verloren, weil es nicht besetzt werden kann. Es ist also unnötiger Aufwand. Weichen dürfen nur an Weichen oder ganz kurze Zwischenstücke, niemals an längere Gleise anschließen.

Häufig findet man in einen Bogen eine Gerade eingeschaltet, etwa um eine Abzweigung zu ermöglichen, die ebensogut an einer anderen Stelle liegen könnte. Man macht sich nicht klar, daß dadurch alle von dem geraden Stück abhängenden Gleise um die gleiche Länge verkürzt werden.

Folgendes sind die hauptsächlichsten Grundsätze, die ich mir allmählich gebildet habe, die zu einer planmäßigen Aufteilung des Raumes dienlich sind.

1. Die Randweichenstraße,
2. die Parallelogrammform der Gleisgruppen,
3. Anschluß der Stammgleise in Richtung der Weichenstraße.

Die Randweichenstraße ist die einzige Möglichkeit, gerade Gleise zu erhalten. Man pflegt sie als selbstverständlich allen schematischen Gleisbildern zugrunde zu legen. Um sie auch in Wirklichkeit in genügender Steilheit zu bekommen, wurde die Weichenreihe geschaffen (Abb. 2). Sie ist der reinste Ausdruck dieses Formbedürfnisses, aber nicht der einzige.

In Abb. 3 ist die Weichenreihe in einfache Weichen 1 : 7,5 aufgelöst. Die Gleise werden im Durchschnitt um etwa 5 m kürzer, was nicht allzu wesentlich ist. Man kann also praktisch beide Lösungen als gleichwertig betrachten; jede hat gewisse kleine Vorzüge: die Weichenreihe die regelmäßigere Form, nicht unterbrochene Bögen, ruhigere Lage; die aufgelöste Weichenstraße: weniger ständig befahrene Weichen, leichtere Anpassungsfähigkeit, weniger Herzstücke. Die Weichenreihe, die in größerem Maße verwendet, den Gleisplänen ein so charakteristisches, klares Aussehen verleiht, hat also nicht die praktische Bedeutung, die sie auf den ersten Blick zu besitzen scheint. Ich habe mich gewöhnt, alle Gleispläne zuerst mit Weichenreihen zu entwerfen, zur besseren Übersicht für mich selbst und andere, und der Einfachheit wegen. Wie weit man sie später in Einzelweichen auflöst, ist eine Frage für sich. Die wirkliche Bedeutung der Weichenreihe, wenigstens der geraden, liegt für die praktische Verwendung mehr als in den großen in den kleinen Stücken, den einteiligen, zweiteiligen, dreiteiligen, wo sie oft geometrisch unersetzlich ist.

Wenn man nach Abb. 4 die aufgelöste Randweichenstraße aus Weichen 1 : 9 bildet, gehen in jedem Gleis 17 m gegenüber der Weichenreihe und 12 gegenüber der aufgelösten Form mit Weichen 1 : 7,5 verloren. Das ist schon recht erheblich; es sind fast zwei Wagenlängen in jedem Gleis. Man erkennt, daß das Wesentliche mehr in der durchgehenden Krümmung liegt als in der Gruppierung als Weichenreihe.

In Abb. 5 ist die bisher überwiegend angewendete büschelförmige Weichenentwicklung dargestellt. Sie gibt bei gleicher Weichenform, hier 1 : 9, etwa dieselben Gleislängen wie die Gruppierung am Rande, aber krumme Gleise, schlechte Signalstellungen und die Unmöglichkeit, einzelne Gleise aus dem Innern der Gruppe getrennt herauszuführen. Sie sollte deshalb grundsätzlich vermieden werden. Es gibt allerdings eine sehr wichtige Ausnahme. Nach kurzen Weichenentwicklungen sucht man besonders an Ablaufbergen, und hofft für diese Fälle besonders viel von den verkürzten Weichenstraßen. Die Aufgabe liegt aber hier etwas anders. Es ist von vornherein klar, daß die büschelförmige Entwicklung hier besser ist, als lange Weichenreihen, weil auf letzteren die Wagen zu lange hintereinander herlaufen, während die erstere zahlreiche, unabhängig und gleichzeitig befahrbare Straßen bietet, was die Kollisionsgefahr mindert. Die Hauptsache ist, daß die letzte Weiche so nah am Berg liegt, als möglich, weil die Laufzeitunterschiede mit der Entfernung schnell wachsen. Diese Stelle ist von der Weichenform in gewissem Maße unabhängig. Trägt man sic
die äußersten Begrenzungen einer Gleisgruppe ein, di
räumlicher Freiheit durch zwei Gegenkurven mit dem
Minimalradius gegeben sind, und enthält die Grupp
weise 20 Gleise, so läßt sich eine Stelle finden, wo
zungen, etwas im Bogen gemessen 20 . 3,5 = 70 m
sind. Von dieser Linie ab können alle Gleise selbst
über sie hinaus braucht kein Merkzeichen zu liegen.
nun bis zu diesem Punkte die Weichen entwickelt,
gleichgültig. Der Platzverlust bei dieser Lösung is
hat aber seinen Zweck; der dreieckige Raum bis zur
dient eben dazu, gleichzeitige Fahrwege zu schaffen
zelnen können hierbei natürlich die Weichen mit dur
Krümmung von Vorteil sein; man braucht sie nam
den Rändern, wo die üblichen Weichen 1 : 9 die Ein
Grenzlinie gar nicht erlauben. Der Einbau von G
verändert wegen der notwendigen Zwischengeraden
etwas, aber nicht wesentlich. Solche Weichenbilder
z. B. in Frölichs Veröffentlichungen; man vergleiche a
Abb. Nr. 64 und 65 in „Grundlagen für steile Weich
Verkehrstechnische Woche 1925, Sonderheft. Die ebe
Darstellung ist schematisch aufzufassen; man wird be
Linie z. B. beachten, daß einige größere Gleisab
Sicherheit der Leute wegen bis zum Berg durchgefüh

Die Auflösung der Weichenreihe wird notwendig,
aus der Randweichenstraße abzweigen will. Abb. 7
Abzweigung vorwärts, Abb. 8 eine solche rückwärts.
lösung mit Abzweigung läßt sich bis zur völligen Ve
der Weichenstraße nach Abb. 9 und 10 steigern. M
in Übersichtsplänen die Auflösung nicht darzustellen;
sind verschiedene Verbindungen, die ohne Auflösung
lich sind; aber es stört die Übersicht und macht
meinen Entwurf unnötige Arbeit, so ins einzelne zu

Der zweite Entwurfsgrundsatz, die Anstrebung der
grammform für Gleisgruppen, dürfte einleuchtend
sind gewöhnt, offenbar, weil früher Gleisgruppen in
an eine gerade Strecke entstanden sind, die Trapezform
anzusehen. Sie gibt aber, bei allen denkbaren Weic
entweder nach Abb. 11 ungleich lange oder nach A
krümmte Gleise.

Das Richtige ist also das Parallelogramm nach Ab
14. Offenbar besteht gar kein wirklicher Grund, w
Ausmündungsgleis einer Gruppe in der Verlängerung
gleises liegen müßte.

Man sieht ohne weiteres, daß es leicht sein muß
solcher Parallelogramme aneinander zu legen, ohne
lorener Zwischenraum entsteht, und daß auf diese
höchst regelmäßige und günstige Ausnützung des Pla
lich sein muß. Da die Weichenstraßen manchmal
gegengesetzt laufen müssen, läßt sich die Trapezf
immer umgehen; die Kunst besteht darin, sie denjenig
vorhandenen Gruppen zu geben, bei denen ungleiche G
nicht schaden oder sogar erwünscht sind.

Der dritte Grundsatz endlich besagt, daß die Anord
Abb. 14 derjenigen nach Abb. 13 vorzuziehen ist.
ist ebenfallls leicht ersichtlich; in Abb. 13 gehören
Fahrt in und aus der Gruppe zwei Weichbögen, i
nur einer. Führt man diesen Grundsatz im ganzen
durch (was vollständig selten gelingt), so ist klar, da
die Hälfte Krümmungen zu fahren hat, als im anderen

Wendet man die genannten Grundsätze auf einen gro
hof an, so kommen Lösungen heraus, die ein sehr vi
Bild bieten, als die üblichen. Als Beispiel diene der
dargestellte maßgebliche Entwurf eines zweiseitigen V
bahnhofes. Erläuterungen sind kaum notwendig. Zu
wäre, daß Gleisformen nach Abb. 6, wie sie der fr
erfordert, in diesem Rahmen nicht unterzubringen
Ablaufzonen sind in Abb. 15 etwa 600 m lang und

Weichenreihe.

Abb. 1.

Abb. 2.

Weichenreihe aufgelöst in einfache Weichen 1:7,5.

Abb. 3.

Weichenreihe aufgelöst in einfache Weichen 1:9.

Abb. 4.

Meist übliche, aber ungünstige Anordnung der Weichen. Folgen: Gekrümmte Gleise. Herausführung innerer Gleise unmöglich.

Abb. 5.

Abb. 6.

Abzweigung aus einer Weichenreihe vorwärts. Weichenreihe teilweise aufgelöst.

Abb. 7.

Abzweigung aus einer Weichenreihe rückwärts.

Abb. 8

Vollständige doppelte Weichenstraße in steiler Neigung.

Abb. 9.

Vollständige doppelte Kreuzungsweichenstraße in steiler Neigung.

Abb. 10

Abb. 11.

Abb. 12.

Abb. 13.

Abb. 14.

Abb. 15. Schema eines zweiseitigen Verschiebebahnhofes mit höchster Raumausnutzung.

Höhenplan.

Maßstab

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 0,6 0,7 0,8 0,9 1,0 km 1,5 2,0 km 2,5 3,0 km

Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9.

Photolith. u. Druck Karl Hacker, Berlin W. 8.

n Weichenreihe gebildet, setzen also zwangläufige Füh-
er Wagen voraus. Das Verhältnis zwischen zwangläu-
Ablauf und Weichenreihe hat sich, wie man sieht, rezi-
estaltet: während ursprünglich der zwangläufige Ablauf
hst gedrängte Randweichenstraße forderte und dadurch
stoß zur Entstehung der Weichenreihe und der anderen
ten Weichenstraßen gab, fordert hier umgekehrt die aus
Raumgründen erwünschte Randweichenstraße den zwangläufigen
Ablauf.

Die Einführungen der Streckengleise sind nach schon früher dafür gegebenen Regeln gebildet. Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1918, Nr. 87/88 „Über schienenfreie Gleisentwicklungen" und 1919 Nr. 18/19 „Zur Bewertung von Gleisentwicklungen".

Zur Frage der Verkehrssicherheit auf Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe.

Zu dem Aufsatz des Reichsbahndirektors Lamp in Nr. 27 der „Reichsbahn".

Von Reichsbahnoberrat **Reichert**, Frankfurt a. M.

neinem Aufsatz „Automobilunfälle auf Eisenbahnüber-
und Vorschläge zu ihrer Verminderung" in Nr. 33 d. lfd.
dieser Zeitung habe ich an Hand einiger Beispiele von
n auf unbewachten und bewachten Bahnübergängen
weisen versucht, wie außerordentlich ungünstig die Ge-
mit wenigen Ausnahmen, bei welchen der Tatbestand
feststeht, alle solche Unfälle zum Nachteil der Reichs-
ahnverwaltung beurteilen und alsdann Vorschläge ge-
wie man hier Wandel schaffen könnte. Im Zusammen-
iermit habe ich alsdann die Frage der Herabminderung
fälle überhaupt geprüft.

wischen der Bearbeitung meines Aufsatzes und seiner
entlichung eine geraume Zeit verstrichen ist, so konnte
Anregungen, die Reichsbahndirektor Lamp in seiner
achtenswerten Abhandlung „Zur Frage der Verkehrssicher-
f Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe" in Nr. 27 der
bahn" gegeben hat, nicht mehr berücksichtigen. Herr
kündigt in seinem Aufsatz einen Erlaß der Hauptverwal-
n, der inzwischen den Reichsbahndirektionen zugegangen
rin diese angewiesen werden, Vorschläge über die Ver-
ng der Kenntlichmachung von Wegeübergängen auf
ahnen alsbald im Benehmen mit den zuständigen Kraft-
verbänden zu machen. Er bezeichnet es ferner als dringend
cht, daß sich die breite Öffentlichkeit an dieser für die
rssicherheit so bedeutsamen Frage beteiligen möge.

dieser Gelegenheit möchte ich ebenfalls noch auf einen
e Frage behandelnden Aufsatz des Reichsbahnoberrats
rl, Nürnberg (Organ für die Fortschritte des Eisen-
esens, Nr. 14 des lfd. Jahrgangs, S. 294), auf-
m machen. Er hält den in Österreich ausgeprobten Ver-
auf den Schrankenbäumen 2 kleine Scheinwerfer ohne
Lichtquellen mit roten Linsen anzubringen, welche bei
gelegten Schranken etwa in Höhe der Autolaternen deren
gegen das Fahrzeug zurückwerfen, für sehr zweckmäßig.
Wöhrl hält dagegen besondere Warnungstafeln nur an
wachten Bahnübergängen für notwendig.

ei mir gestattet, auf diese Angelegenheit im Zusammen-
mit den Lampschen Ausführungen nochmals zurückzu-
n und ergänzende Mitteilungen zu machen.

weg sei bemerkt, daß die Bedeutung, welche Reichsbahn-
or Lamp der rechtzeitigen Bedienung der Schranken
den Wärter, der unbedingten Aufmerksamkeit und Zu-
sigkeit der Kraftwagenführer, insbesondere aber der
en Kenntlichmachung der Wegeübergänge durch Verbes-
der Beleuchtung und des Anstrichs der Schrankenbäume
wachten Überwegen beimißt, nicht stark genug betont
n kann. Die Reichsbahndirektionen und Kraftfahrver-
werden die Lampsche Ausführung in der „Reichsbahn"
wie den entsprechenden Erlaß als hochwillkommen im
der Verkehrssicherheit auf Eisenbahnübergängen be-
en und dementsprechend die nötigen Maßnahmen unver-
h in die Wege leiten.

meine eingangs bezeichnete Abhandlung in dieser Zeitung
n hat, wird sich erinnern, daß auch nach meiner Auffassung
en Eisenbahnzeichen an den Stellen, an denen sie seinerzeit
— bald beleuchtet, bald unbeleuchtet, bald rechts, bald links, bald in der Mitte des Weges aufgehängt — angebracht sind, ihren Zweck in den meisten Fällen, namentlich bei Übergängen mit Schrankenanlagen, nicht mehr erfüllen. Ich stimme also in dieser Beziehung mit den Ansichten des Herrn Lamp vollständig überein. Was mich aber von seiner Ansicht trennt, ist die Tatsache, daß Lamp diese alten Zeichen — nach Schaffung geeigneter Lichtquellen an den Schranken selbst — ohne Ersatz beseitigen und nur noch das Gatterzeichen des „Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs" (A.D.A.C.) in einer Entfernung von 250 m vor dem Überweg entfernt, mitten über der Straße, ohne eigene Lichtquelle angebracht sehen möchte, während ich den Standpunkt vertrete, das vorhandene eisenbahneigene Warnungszeichen an bewachten und unbewachten Übergängen zwar in derselben von Lamp vorgeschlagenen Entfernung, aber als Transparent mit eigener Lichtquelle ausgebildet, beizubehalten, damit es den Kraftwagenführern „die notwendige gewissenhafte Beobachtung des Fahrweges erleichtert." (Vgl. Abb. 3 und 4.)

Herr Lamp sagt, die Verbesserung — nämlich das eisenbahnseitige Zeichen nach Abb. 1 in wesentlich größerer Entfernung vom Überweg, als bisher, mit eigenen Lichtquellen anzubringen — sei schon früher gefordert worden; die Eisenbahnverwaltungen hätten aber dieser Forderung nicht entsprechen können, solange auch an der Beibehaltung der eigenen Beleuchtung der Warnungszeichen festgehalten worden wäre. Bei einer Vergrößerung des Abstandes sei die Wartung und Beaufsichtigung der Warnungstafeln nicht mehr möglich gewesen und die Erfahrung habe gezeigt, daß auf eine eigene Beleuchtung der Warnungszeichen unbedenklich hätte verzichtet werden können.

Abb. 1.

Abb. 2.

Hierzu sei bemerkt, daß zwar über die Beleuchtung der jetzt an den Überwegen stehenden eisenbahnseitigen Warnungszeichen zweifellos eine gewisse Erfahrung vorliegt, daß eine solche aber für die weitabgerückten, bisher unbeleuchteten Zeichen nicht in demselben Maße als vorliegend angesehen werden dürfte, weil nach meiner Beobachtung bisher nur ganz vereinzelte beleuchtete Zeichen in größerer Entfernung vom Überwege angeordnet worden sind.

Beim Lesen des Lampschen Aufsatzes fühlt man heraus, daß der Verfasser sich grundsätzlich nicht gegen die Beleuchtung des neuen Warnungszeichens nach Abb. 2 zur Erhöhung der Sicherheit streuben würde; er kann sich aber m. E. mit dem Gedanken, dem auch ich in meinem Aufsatz nachgegangen bin, nämlich, daß die Eisenbahnverwaltung diese Beleuchtung g. F. übernehmen müsse — zu wessen Lasten sei zunächst dahinge-

stellt —, nicht vertraut machen. Ich habe vorgeschlagen, man solle diese Frage von Fall zu Fall prüfen; man könne die Tafeln an vielen Stellen, da, wo diese Straßen parallel zur Eisenbahn laufen und wo der Streckenwärter sowieso die Signale bedienen muß, mitbedienen lassen oder von einem bewachten Übergang aus eine Lichtleitung ohne erhebliche Kosten zu den Warnungssignalen hinführen und diese vom Wärterposten einschalten lassen, g. F. müsse man an anderen Stellen versuchen, den Gemeinden eine bestimmte Auflage zu machen, was sich namentlich auch in vorwiegend ländlichen Bezirken mit einfachen Verhältnissen ermöglichen lassen dürfte.

Die große Schwierigkeit, die der Durchführung aller dieser Vorschläge, die je nach Lage der Verhältnisse geprüft werden müssen, entgegensteht, bereitet zweifellos die Frage, wer die Kosten, Unterhaltung und Wartung der Anlage zu tragen hat. Es kann m. E. der Reichsbahnverwaltung nicht zugemutet werden, diese im überwiegenden Interesse des Straßenverkehrs zu treffende Einrichtung auf ihre Rechnung zu nehmen. Eine Lösung dieser Frage bietet vielleicht der § 39 des Reichsbahngesetzes (vgl. Reichsbahnrat Ottmann: „Eisenbahn und Wegerecht". Z. d. V. D. E. V. Nr. 31, S. 876 d. lfd. Jahrg.): „Wenn an einer Kreuzung der Reichsbahn mit einem öffentlichen Verkehrsweg infolge Vermehrung des Verkehrs oder sonstiger Veränderungen der Verhältnisse die Anlagen der Reichsbahn oder der Verkehrswege oder beiden geändert werden müssen, so sind die Kosten von der Gesellschaft allein zu tragen, wenn die Veränderung allein durch den Reichsbahnverkehr veranlaßt war. Die Kosten sind zwischen beiden angemessen zu verteilen, wenn die Veränderung sowohl durch den Reichsbahn- als auch durch den Wegeverkehr veranlaßt war. Bei Streit über die Verteilung der Kosten wird die endgültige Entscheidung, soweit sie nicht in einem Verwaltungsstreitverfahren ergeht, von dem für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsminister getroffen."

Der Begriff „Anlage der Reichsbahn und der Verkehrswege" ist nicht genau festgelegt. Ich glaube aber, daß nach Sinn und Wortlaut des Paragraphen unter „Veränderung der Anlagen" nicht nur eine Änderung in der „Führung" der Schienen und des Verkehrsweges als solchen zu verstehen ist, sondern jede mit der Anlage des Weges in Zusammenhang stehende Einrichtung, also auch die Errichtung von Schranken, Warnungstafeln, Beleuchtungseinrichtungen usw. Wenn man ferner berücksichtigt, daß diese Neueinrichtung in überwiegendem Maße durch die Zunahme des Straßenverkehrs veranlaßt wird, so erhellt, daß die Reichsbahnverwaltung versuchen muß, die Kosten in weitestem Umfange auf die Wegebaupflichtigen abzuwälzen.

Zur Begründung seiner Auffassung, wonach unbeleuchtete Warnungszeichen ausreichen, führt Lamp weiter aus, daß die Warnungstafeln, sobald sie in den Bereich der stark blendenden Lichtkegel gelangen, auch in der Nacht sehr leicht erkennbar seien, jedenfalls aufmerksamen Kraftwagenführern nicht entgehen könnten.

Dies trifft im allgemeinen zu, jedoch sei bemerkt, daß die Laternen in bezug auf ihre Lichtstärke zuweilen — namentlich bei Lastkraftwagen — noch sehr viel zu wünschen übrig lassen und daß die Kraftwagenführer ihre Laternen abzublenden verpflichtet sind, wenn sie anderen Kraftwagen oder auch sonstigen Fuhrwerken oder Radfahrern und Fußgängern begegnen, die durch die helleuchtenden Scheinwerfer beängstigt werden. Diese Abblendung kann u. U. längere Zeit dauern. Alsdann wird aber die rechtzeitige Erkennbarkeit der unbeleuchteten Warnungszeichen außerordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht, zumal der Kraftwagenlenker in dem Augenblick des Abblendens seine ganze Aufmerksamkeit auf die Vorgänge auf der Straße richtet.

Ein Erlaß der Hauptverwaltung vom 8. 11. 1924, der sich mit einem Unfall beschäftigt, bei welchem ein Personenkraftwagen in der Dunkelheit in flotter Fahrt in eine geschlossene Wegeschranke fuhr, weil gleichzeitig ein Kraftwagen aus entgegengesetzter Richtung seine starken Scheinwerfer nicht abgeblendet hatte, weist die Reichsbahndirektionen an, die Kraftw führer anzuhalten, bei Annäherung an Wegeübergä Laternen abzublenden.

Es heißt dann wörtlich: „Wir bringen dies (nämlich blenden zur Sicherheit des Verkehrs beim Begegnen vo werken und in der Nähe von Wegeschranken) zur K mit dem Ersuchen, zur Erhöhung der Betriebssicherl zum Schutze des Unternehmens vor Entschädigungsans jeden beobachteten Fall, in dem Kraftwagen beim Beg mit anderen Fahrzeugen oder in unmittelb Nähe von Wegeübergängen ihre stark wi Scheinwerferlaternen nicht nach Vorschrift abblenden, ständigen Ortspolizeibehörde anzeigen zu lassen!"

Man kann einwerfen: „Ja, er soll eben zunächst mit stark leuchtenden Laternen das unbeleuchtete Wa zeichen erkennen, dann soll er sofort abblenden!" Das lä in der Theorie sehr leicht anordnen, in Wirklichkeit w Autoführer immer abblenden, wenn ihm Fuhrwerk Menschen begegnen; bei starkem Verkehr kann diese Beg und Abblendung längere Zeit andauern. Wer bürgt nun daß während des Abblendens, bei welchem eine außerorde Schwächung der Lichtstärke eintritt, nicht gerade ein Warnungszeichen unbemerkt überfahren wird? Der Kraf legt die Entfernung von der Warnungstafel zum Wegeüb bequem in 8—10 Sekunden zurück.

Man wird mir entgegenhalten, das seien Ausnahmefä im allgemeinen nicht vorkämen; selbst wenn sie vor könne der Kraftwagenführer auch mit abgeblendeten Li immer noch genügend sehen. In Übereinstimmung mit A mobilsachverständigen glaube ich behaupten zu dürfen, d mal diese Fälle häufiger eintreten, als man für gew glaubt und ferner die Erkennbarkeit eines Überweg namentlich wenn er unbewacht und unbeleuchtet ist — be blenden der Laternen außerordentlich erschwert wird.

Man denke sich einen Fall, wie ich ihn in e bereits erwähnten Abhandlung unter Nr. 1 auf e bahnen behandelt habe, und versetze sich in die L eines Kraftwagenlenkers, der eine sehr lange Fahrt i sich hat und, ermüdet, trotz bestens Willens in Beobachtung und Aufmerksamkeit, wie das häufig vork naturgemäß schon etwas nachgelassen hat. Ein solcher wird immer noch beleuchtete Gefahrzeichen, für die sein geschärft ist, erkennen, dagegen wird er, wenn ihm plötzl einer Wegebiegung ein anderes Auto, ein Fuhrwerk, fahrer oder Motorradfahrer begegnen, sofort abblenden u unbewachten und unbeleuchteten Übergang nicht rech genug erkennen. Wird er in solchem Augenblick vom Z faßt, so glaube ich, wird ihm kein Gericht dies als eigene schulden auslegen.

Ist das Warnungszeichen — 250 m vor dem Übergang gegen hell erleuchtet, so wird er trotz Abblendens der La den Bahnübergang noch rechtzeitig erkennen und einen vermeiden können.

In gewissem Sinne läßt sich die Aufgabe eines Loko führers mit derjenigen eines Kraftwagenlenkers vergle wenn auch zugegeben werden muß, daß dieser Verglei bezug auf den Umfang der Verantwortung eine gewisse schränkung erleiden muß. Immerhin muß der Lokomotivf seine Strecke genau kennen, bevor er einen Zug begleiten er muß „streckenkundig" sein und, obwohl die an der Mas angebrachten Scheinwerfer die vor ihm liegende Streck leuchten, findet er nachts kein für ihn bestimmtes Signal leuchtet an. Auch der Kraftwagenführer soll in gewissem streckenkundig sein. Nach einer Reichsgerichtsentsche vom 29. 4. 1911 wird ihm zur Pflicht gemacht, sich vor A der Fahrt über die von ihm einzuschlagenden Wege, namen über Bahnkreuzungen, zu unterrichten.

Sollte man billigerweise den Kraftwagenlenker durc beleuchtetes Warnungszeichen nicht ebenfalls rechtzeitig einen Gefahrpunkt hinweisen?

.. empfiehlt im „Organ für Fortschritt“ ebenfalls die ..ltung von Tafeln quer über die Straße in 80—100 m Ent.. mit dem alten bahnseitigen Zeichen aus Emaille ohne ..ichtquelle; merkwürdigerweise nur bei unbewach..nübergängen, während er für bewachte Übergänge die .. erwähnten roten Scheinwerfer für ausreichend hält. ..handelt m. E. diese Frage nicht erschöpfend genug und ..chtigt auch nicht die Störung der Beobachtung durch ..ißiges Abblenden der Laternen.

Abb. 3.

Abb. 4.

..menfassend möchte ich folgendes sagen:

..er Erwägung ausgehend, daß die Reichsbahn jahraus .. große Summen für Haftpflichtschäden verausgabt, .. Vorschläge gemacht, wie man die Unfälle auf Eisen..gängen herabmindern kann.

..e nicht uninteressant, die Summe, die die Reichsbahn ..ngegebenen Zwecke in den letzten zwei Jahren nach ..ng der Inflation ausgegeben hat, einmal zusammenzu.. Es ist ratsam, wie Reichsbahndirektor Lamp sich aus..ß die Reichsbahn ihrerseits im Rahmen der sonst noch ..en Vorschriften auf Verbesserungen bedacht ist, die .. erscheinen, den Kraftwagenführern die „notwendige ..afte Beobachtung des Fahrweges zu erleichtern“.

..lem, was ich in meiner Abhandlung in Nr. 33 .. Jahrg. dieser Zeitung gesagt habe, möchte ich ..sicht auf die sehr beachtenswerten Ausführungen des Herrn Lamp hinzufügen, daß ich nach gewissenhafter Prüfung aller in Frage kommenden Verhältnisse und im Benehmen mit verschiedenen Automobilfachleuten nach wie vor an dem Standpunkt festhalten muß, die in Entfernung von etwa 250 m quer über die Straße aufzuhängenden Warnungszeichen mit eigenen Lichtquellen im Interesse der Reichsbahn zu versehen. Kann man sich hierzu nicht entschließen, so wird man an den bestehenden Verhältnissen — abgesehen von der besseren Erkennbarkeit der Schrankenanlagen an bewachten Übergängen — nichts Wesentliches ändern und infolgedessen einer weiteren Zunahme der Unfälle auf Eisenbahnübergängen nicht mit dem erforderlichen Nachdruck entgegentreten können.

Die Frage, ob für den genannten Zweck neben dem bisherigen Automobilzeichen (Gatterzeichen) das eisenbahnseitige Zeichen nach Abb. 1 verwendet wird (als Transparent — weiß auf schwarzem Untergrund) oder ob an Stelle dieses Zeichens nur das Gatterzeichen nach Abb. 2 in derselben Höhe als Transparent angebracht wird, ist von untergeordneter Bedeutung (vgl. Abb. 3 und 4).

Es dürfte sich empfehlen, tunlichst bald mit den Landesaufsichtsbehörden und Vertretern der Kraftwagenverbände unter Hinzuziehung von Reichsbahnsachverständigen in Verbindung zu treten und auf diese Weise zu versuchen, in allen diesen Fragen zu einer Verständigung zu gelangen.

Bücherschau.

..**Eisenbahnfachmann.** Im Heft 19 des Eisenbahnfach.. ..m 15. August ist ein Preisausschreiben für die Ausgestaltung des Blattes enthalten. Für die Lösung der Aufgabe sind Preise bis zu 200 RM. ausgesetzt. Zur Bewerbung zugelassen sind alle Eisenbahner, also auch Privateisenbahner. Annahmeschluß 1. Oktober 1925.

Das Überfahren des Haltsignals.

Von Prof. **Dr. v. Sanden**, Hannover.

Jeder große Eisenbahnunfall, der durch Überfahren eines Signals verursacht wurde, pflegt eine Fülle von Vorschlägen hervorzurufen, wie diese Möglichkeit auszuschließen sei. Die Zurückhaltung der Bahnverwaltungen auch technisch möglichen Ausbildungen der Signalanlage gegenüber ist durchaus verständlich und besonders die Begründung einleuchtend, daß man durch keinen automatischen Mechanismus das Verantwortungsgefühl des Lokomotivpersonals einschläfern dürfe. Es darf aber nicht übersehen werden, daß in den letzten Jahren die Wahrscheinlichkeit, ein Haltesignal zu überfahren, ganz erheblich zugenommen hat, und zwar durch die Bauart der neuen Lokomotiven. Bei diesen ist der Kessel so hoch gelegt, als es das Profil zuläßt. Sein Durchmesser ist so groß geworden, daß für das Fenster auf dem Führerstand nur noch recht wenig Platz übrigbleibt und es nur noch aus einem schmalen und schiefen Schlitz besteht. Dies zusammen mit der Länge der heutigen Maschinen bewirkt eine erhebliche Verschlechterung der Aussicht vom Führerstande auf die Strecke.

Die Strecke braucht nur ganz schwach nach links gekrümmt zu sein — und dem Führer ist die Sicht auf die Strecke vollständig genommen. Bei hoher Fahrgeschwindigkeit kommen an solchen Stellen die Signale nur Bruchteile von Sekunden lang in das Gesichtsfeld des Führers und es gehört eine genaue Streckenkenntnis dazu, diese Momente zum Erkennen der Signale auszunützen. Die Erwerbung ausreichender Streckenkenntnis wird durch die beschränkte Sicht vom Führerstande aber wiederum erheblich erschwert. Dazu kommt noch die Behinderung der Sicht durch Rauch und Dampf, die sich bei der hohen Kessellage nicht ganz vermeiden läßt. Spätere Generationen werden es vielleicht nicht verstehen, wie wir Züge von 100 km/St. von einer Stelle aus haben führen lassen, die einen so beschränkten Ausblick hat, wie der Führerstand einer P 10.

Mit Einführung der neuen Einheitslokomotiven wird der geschilderte Übelstand immer mehr hervortreten, so daß eine beschleunigte Abhilfe unumgänglich erscheint.

Aber wie? Ohne einen bestimmten Vorschlag zu machen, mögen einige Möglichkeiten erwogen werden.

Ein radikales Mittel wäre es, die Lokomotive mit dem Führerstand voranlaufen zu lassen, wie es in Italien bei einer Serie von sonst normalen Lokomotiven tatsächlich der Fall ist. Jedoch ist dies nur bei Ölfeuerung möglich, die bei uns nicht in Frage kommt. Denkbar ist es weiter, die Lokomotive ungeändert zu lassen und mit einem Führerstande vor der Rauchkammer zu versehen. Technische Schwierigkeiten treten dabei kaum auf. Die Betätigung von Regler und Steuerung kann vorne ebensogut erfolgen. Vielleicht wird sie zweckmäßig durch Preßluft bewirkt, wobei ein Eingreifen des Heizers, das zu ermöglichen wünschenswert sein mag, leicht sichergestellt werden kann. Die übrigen Handgriffe und Anzeiger für die Bremse usw. lassen sich vorne ohne Schwierigkeit anbringen. Ein großer Nachteil scheint die Trennung von Führer und Heizer zu sein. Tatsächlich kann sich aber heute der Führer eines Schnellzuges um die Feuerhaltung und andere Obliegenheiten des Heizers nicht mehr kümmern; dazu ist er von der Beobachtung der Strecke bei der dichten Folge von Signalen viel zu sehr in Anspruch ge
Umgekehrt dürften die Fälle, wo der Heizer für den Fü
tritt, wenn dieser plötzlich durch Ohnmacht oder sonst
fällt, doch ganz selten vorkommen und es wäre nicht
für solche Zufälligkeiten durch „Tote-Mann-Kurbel" o
gleichwertige Vorrichtung Vorsorge zu treffen. Ver
ist natürlich der Widerstand der Führer gegen den vorn
den Führerstand, da er bei Zusammenstößen sehr expo
Ob aber das etwas schadet oder nicht gerade von günsti
fluß auf die Aufmerksamkeit des Führers sein würde?

Die frühere preußische Staatsbahn hat ja seinerz
Maschine mit vorne liegendem Führerstand in Betrieb
Allerdings ist sie nach mehrfachen Umbauten zur ge
Form zurückgekommen.

Wenn die elektrische Lokomotive die Dampfmaschi
bald ablöst — und das ist kaum anzunehmen —, wird
Maßnahmen zur Sichtverbesserung des Führerstande
herumkommen.

Man kann natürlich versuchen, diese immerhin er
Änderung noch hinauszuschieben. Da liegt es am näch
Signalwiederholung auf der Maschine ins Auge zu fasse
Verkoppelung mit automatischer Auslösung der Bremse e
dabei zunächst nur als überflüssige Komplikation, die e
führung nicht aufschieben sollte. Die technische Aus
muß möglich sein. Wenn man vom fahrenden Zuge aus
nieren kann, dürfte die zuverlässige Anzeige eines Sig
der Maschine nicht unmöglich sein.

Ist aber die Einführung eines Signals auf der Maschin
sehbarer Zeit nicht zu erwarten, so wird man versuchen
mit den vorhandenen Mitteln die Erkennung der Signale
bessern. Die Schwierigkeit liegt dabei weniger in der
scheidung der Halt- und Fahrtstellung, als darin, dem
rechtzeitig ein deutliches Zeichen zu geben, daß er sic
Signal auf der Strecke nähert. Und zwar muß dies be
signal geschehen, da die Bremse schon hier anzuziehen is
man vor dem Hauptsignal zum Stehen kommen will. Uns
signal ist nun leider — wenigstens bei Tage — nicht be
auffallend, so daß es trotz des Merkzeichens leicht üb
werden kann. Es scheint daher erwägenswert, ob ma
dieses Merkzeichen einige hundert Meter vor das V
rückt, ja noch mehr: eine Strecke von einigen hundert
vor dem Vorsignal etwa durch einen weißgestrichenen n
Zaun oder dgl. hervorhebt, um den Führer deutlich dar
merksam zu machen, daß ein Signal kommt.

Es werden hierfür in erster Linie anerkannt unübersi
Streckenabschnitte in Frage kommen.

Will man möglichst lange an der heutigen Bauart der L
tiven festhalten, so kämen möglicherweise auch optisch
mittel in Betracht, die dem Führer ein besseres Bild der
bieten. Etwa ein Fernrohr in der Art eines Periskop
Okular würde sich in Augenhöhe befinden, so daß der
jederzeit das Bild der Strecke links vom Kessel auf
könnte. Über die Eignung dieses und auch der ander
schläge kann nur die Erfahrung des Fahrdienstes ents

Allgemeines.

— **Lehrmittelverzeichnis der Technisch-Wissenschaftlichen Lehrmittelzentrale (TWL).** (Ausgabe 6 vom Juni 1925.) Das neue Verzeichnis zeigt, daß die Sammlung von TWL-Diapositiven (Glaslichtbildern) bedeutend erweitert worden ist. Als besonders erfreulich darf man feststellen, daß die Zahl der zusammenhängenden, mit Text versehenen Reihen erheblich zugenommen hat. Zu erwähnen sind namentlich die Diapositivreihen über Werkstattkunde, zu denen das bei Teubner erschienene Buch: „Stolzenberg, Maschinenbau" als Erläuterung dient. Bisher sind von diesen Reihen erschienen: „Messen und Anreißen" und „Drehen". Bilderreihen über andere Arbeitsvorgänge sind nahezu fertiggestellt. Auch das Un
hütungswesen hat besondere Berücksichtigung gefunden.
wichtige Reihen sind: Berndt, Grundlagen der Material
der Metalle; Gramenz, Passungen; Stolzenberg, Die einf
Typen spanabhebender Werkzeugmaschinen (letztere zu
auch als Wandtafeln in der Größe 1000 × 707 mm erhält

Unter Modellen werden neben dem Universal-Me
Modell „Pantechno" Drehstahlmodelle aufgeführt, die
größertem Maßstabe in Holz ausgeführt sind und ein v
liches Anschauungsmittel für den Unterricht bilden, fern
Drehstahlwinkelmesser, der zur Demonstration der Anste
Schneidwinkel bei verschiedenen Arbeitsvorgängen dient

51 Jahre Eisenbahnbetrieb im Staatshafengebiet in Mannheim.

Ein geschichtlicher Rückblick nach eigenen Aufzeichnungen [1]) von Eisenbahninspektor **Leopold Derr**, Mannheim.

.. nächsten Wochen wird voraussichtlich die Verwaltung ..ten Teils des Mannheimer Staatshafengebietes von der ..senbahn-Gesellschaft an das Land Baden übergehen. Da ..m 15. September d. Js. 51 Jahre seit Eröffnung des Eisen..iebes im Staatshafengebiet verflossen sind, so erscheint ..mäßig, einen geschichtlichen Rückblick über die ganze ..lung dieses Gebietes anzustellen.

..ebiet liegt zwischen dem Rhein und dem Neckar. Zur ..ung der notwendigen Flächen zur Errichtung der Gleis.. der Lager- und Umschlagsplätze sowie der Lagerhäuser ..in planmäßiger Ausnützung des vorhandenen Geländes ..n Flüsse durch verschiedene Hafenanlagen miteinander ..n. Auf diese Weise entstanden die einzelnen Hafen.. Der Rheinbahnhof, der Mühlauhafen, der Verbindungs..er Binnenhafen und der Neckarhafen, sowie einige ..r Teile des Hafengebietes, wie das Rheinvorland, der ..hafen und das Neckarvorland.

..heinbahnhof (auf dem obigen Bild dem Leser zu.. befindlich) wurde durch Erstellung einer 1900 m langen ..a.. am offenen Rheinstrom geschaffen. Die Gleisanlagen ..n südlich der Rheinbrücke, führen an den Anlegeplätzen ..e..nenschiffahrtsgesellschaften, dem sogenannten „Rhein..a vorbei, über eine feste Brücke nach dem eigentlichen ..hnhof. An der Kaimauer befinden sich zwei Gleise, so..f..gen hinter den zahlreichen bedeutenden Lagerhäusern ..b..ll- und Rangiergleise für die im Rheinbahnhof abgehen..n ankommenden Züge. Am Nordende treffen sich die ..gen mit denjenigen des Fruchtbahnhofes. In diesem ..teil werden die Wagen für das Westufer des Mühlau..s ereitgestellt und abgezogen. Die zahlreichen Kranen ..H..hbahnen dienen dem Umschlag von Kohlen aller Art ..R..stoffen zur Herstellung von Preßkohlen (Briketts).

An dem Ostufer des Mühlauhafens befinden sich zunächst zwei Gleise an der Kaimauer, sodann folgen östlich die zoll- und bahneigenen Werfthallen, weiter südlich und nördlich eine große Anzahl privater Umschlagshallen und einige Getreidespeicher (Silos). Östlich hinter diesen befinden sich die Gleisanlagen des eigentlichen Ortsgüterbahnhofes, des Hauptgüterbahnhofes. Hier werden die Rangierarbeiten für die Freiladegleise, für die Eisenbahnzollhalle, für die sechs Frachtstückguthallen der Eisenbahn, für den Petroleumbahnhof und für die Gleisanlagen im Verbindungskanal Ost- und Westufer sowie einigen Teilen des Binnenhafens ausgeführt.

Der Verbindungskanal verbindet den Rhein mit dem Neckar, gleichzeitig hat derselbe einen Anschluß an den Mühlauhafen. Die an demselben befindlichen Lagerhallen und Lagerplätze sind mit wenigen Ausnahmen Eigentum der Zollverwaltung.

Abb. 1. Ansicht des gesamten Staatshafengebietes in Mannheim aus der Vogelschau.

Der Binnenhafen, aus zwei gleichlaufenden Becken bestehend, hat die Form eines Hufeisens. An den Ufern befinden sich zumeist Holz- und Kohlenhandlungen, ferner am Westufer des langen Beckens mehrere Lagerhallen für die verschiedenartigen Güter. Den Wasserzufluß erhält der Binnenhafen vom Neckar. An diesem Fluß liegt ferner der Neckarhafen; gegenüber befindet sich der zur Reichsbahndirektion Mainz gehörende Bahnhof Neckarstadt. Die Gleisanlagen dienen zum Abstellen und Rangieren der Wagen für zahlreiche kleinere Lagerplatzmieter, ferner zum Umschlagen von Salz, das sowohl mit der Eisenbahn als mit Schiff befördert wird.

Das inselartige zwischen Rhein und Neckar sowie dem Verbindungskanal liegende Gebiet war vor 51 Jahren noch ziemlich unbewohnt und unbebaut. In der Nähe der Teufelsbrücke, die über den Verbindungskanal nach dem Hauptgüterbahnhof führt, zog sich ein spärliches Wäldchen auf dem heutigen Gebiet der Landzunge des Binnenhafens hin. Nördlich und westlich davon befanden sich Getreide-, Klee- und Rübenäcker. Südlich der heutigen Neckarspitze (an der Einmündung des Neckars und des Rheins gelegen) befand sich das sogenannte „Weidenwäldchen",

[1]) ..E.. Teil der Abbildungen wurde in dankenswerter Weise ..e Verkehrsverein in Mannheim, von der Rheinschiffahrts..ft Fendel und von den Rheinmühlenwerken zur Ver..g..estellt.

ein mit zahlreichen kleineren Bodensenkungen durchzogenes Gelände, das zumeist in den tiefer gelegenen Teilen mit Grundwasser angefüllt war.

In dem umfangreichen Gelände waren im Jahre 1874 an Gebäuden vorhanden: Das Güteramtsgebäude, die Frachtstückguthallen I, II u. III, die Werfthallen I, II, III, der Altbau und Silo der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, die bahneigenen Petroleumkeller und einige Wohnhäuser der Eisenbahn und Zollverwaltung auf der Neckarspitze, sowie das Hauptzollamt an dem seit 1840 bestehenden alten Zollhafen. Im Fruchtbahnhof standen drei hölzerne Getreidehallen und im heutigen Rheinbahnhof ein bekannter Sommeraufenthalt aus der Zeit des Kurfürsten Karl Theodor, das Mühlauschlößchen.

ternen auf den gegenüberliegenden Flächen mit je eine bzw. grünen nahezu rechteckigen Scheibe versehen. D naleinrichtungen waren einfach und bestan einigen Ein- und Ausfahrsignalen (Semaphoren genann Züge verkehrten nicht über die jetzige Linie längs de sondern über den Neckarhafen längs des Neckars bis zu bahnhof, der in jener Zeit in der Nähe des heutigen turmes stand.

Der Verkehr umfaßte täglich ungefähr 120 Wagen. folgenden Jahren blieb der an sich geringe Verkehr gleichen Höhe. Einige Jahre später wurde die Zufahrt dem jetzigen Hauptbahnhof durch den Schloßgarten li Rheins geschaffen. Der Güterversand an den Anlagen

Nördlicher Teil des Rheinbahnhofes mit den Rheinmühlenwerken (tägl. Leistungsfähigkeit 4000 Doppelzentner.) Links das frühere von der Eisenbahn selbst betriebene Getreidelagerhaus. Das Gelände rechts hinter den Rheinmühlenwerken zeigt den südl. Teil des Fruchtbahnhofes (Mühlauhafen Westufer).

Abb. 2.

Die Gleisanlagen hatten nur geringen Umfang. Es verkehrten nach der am 15. September 1874 erfolgten Betriebseröffnung der Hafenbahn am Vor- und Nachmittag drei Züge nach den Hafenanlagen, und am Abend drei Züge von den Hafenanlagen. An Eisenbahnpersonal war vorhanden: 1 Aufsichtsbeamter für den Fahr-, Aufsichts- und Rangierdienst, 2 Rangiermeister, 6 Rangierer, 16 Weichenwärter sowie einige Abfertigungsbeamte. Die aufkommenden Geschäfte in den Land- und Werfthallen waren an Privatunternehmer vergeben, die das Ein- und Ausladen sowie die Zufuhr der Güter zu besorgen hatten.

Die Rangierarbeiten besorgten drei Lokomotiven, die nach Beendigung des Rangierdienstes in einem Lokomotivschuppen im Unteren Sand (nördlicher Teil des Hauptgüterbahnhofes) hinterstellt wurden. Die Dienstschichten des Eisenbahnpersonals reichten von $4^{\underline{30}}$ morgens bis $7^{\underline{00}}$ nachmittags mit einer einstündigen Pause zum Einnehmen des Mittagessens. Diese Dienstschichten waren mithin lang, jedoch, wie aus den vorliegenden Aufzeichnungen eines Eisenbahners aus der damaligen Zeit hervorgeht, von mehreren größeren Bereitschaftsschichten unterbrochen. Zur Beleuchtung der Gleisanlagen und der Weichensignale war Gas verwendet. Die Weichensignale waren in etwa 50 cm Höhe neben den Gleisen angebracht, und die La-

bindungskanals und des Mühlauhafens nahm jedoch in genden Jahren derart zu, daß an die Erbauung eines be Kohlenbahnhofes gedacht werden mußte. Im Jahre 188 deshalb der inzwischen vollendete Binnenhafen in genommen.

Das weitere Anwachsen des Getreide-, Kohlen-, Holz-P leum- und sonstigen Verkehrs bedingte abermals eine rung der Hafenanlagen. Im Jahre 1890 wurden langwier handlungen zwischen der Oberdirektion des Wasser- und baues und der bayerischen Regierung der Pfalz begon als Ergebnis den Plan der Erbauung einer neuen Hafe am offenen Rhein (des heutigen Rheinbahnhofes ten. Im gleichen Jahre wurde durch Legung einer Roh unter der Sohle des Verbindungskanals der Hauptgüter an die städtische Wasserleitung angeschlossen. In dem bis Gebiet wurden die Gleisanlagen im südlichen und nö Teil des Hauptgüterbahnhofs sowie im Binnen- und Neck erweitert, ferner einige Dienstwohnungen auf der Neck (Gelände nördlich des Binnenhafens) und am Schleus erbaut.

Im Jahre 1892 erfolgte die Erweiterung der Gleisanla Petroleumbahnhofes, die Auffüllung und Herstellung von

für den Kohlenverkehr am Westufer des Mühlauhafens teilweise Herstellung der Kaimauer am n Rhein. Diese Arbeit gestaltete sich sehr schwierig.

Ab. 3. Lageplan des Staatshafengebietes innerhalb der Gemarkung der Stadt Mannheim.
(s Gebiet befindet sich zwischen dem Rhein und em Neckar, nordwestlich der Stadt Mannheim).

li Spundwände zur Stütze der mächtigen Sandsteinquader ler 2½ m unter dem Wasserspiegel errichtet werden und die eindringenden Wassermassen des Rheins von den tlten Pumpen erst nach langwierigen Abdichtungsver- wältigt werden konnten. Die Arbeiten zur Herstellung km langen Kaimauer am offenen Rhein war an die be- Baufirmen Grün & Bilfinger und Ph. Holzmann ver- Es war wohl das schwierigste Bauwerk im gesamten iet, das an die aufsichtsführenden Eisenbahntechniker ue Aufgaben stellte.

n Eisenbahnerfamilien die Wartung der Kinder zu er- wurde die Kleinkinderschule nebst dem dazu- n Garten am 9. Januar 1892 in Benutzung genommen. 1893 wurde am Westufer des Mühlauhafens auf den eil der Uferböschung eine gerade Ufermauer an- m die Aufstellung von Kohlenverladekranen zu er- und ein weiteres Ladegleis für den vorhandenen Bahn- Fruchtbahnhof) zu gewinnen.

November des gleichen Jahres war das Dienstgebäude tbahnhof zur Abwicklung des Verkehrs- und Betriebs- in diesem Bahnhofsgebiet vollendet; ferner wurde die verladerampe südlich des Petroleumbahnhofes neu er- t.

rkehr im gesamten Hafengebiet nahm in allen Anlagen , daß im Sommer 1893 der durchgehende Tag- chtdienst im Hauptgüterbahnhof eingeführt werden

März 1894 wurde die Anlage zur elektrischen Beleuch- Hafengebietes mit Akkumulatorenraum in Betrieb ge- Im gleichen Jahre wurde die 1891 begonnene Kaimauer im Rheinbahnhof vollendet und die Ausfüllungsarbeiten in diesem Bahnhofsteil weitergeführt. Gleichzeitig gelangte die Entwässerungsanlage zur Ausführung. Weiter wurde die Mündung des Mühlauhafens verlegt. 1895 kam die feste Brücke zum Rheinbahnhof sowie das bahneigene Getreidelagerhaus (jetzt auf Grund des Friedensvertrages an die französische Schiffahrtsgesellschaft ohne Pachtzahlung vermietet) zur Vollendung, ferner wurde die Verlegung der Zufahrtsgleise zum Hauptbahnhof durch Ausführung des Zwillingstunnels unter der Rheinbrückenauffahrt in Angriff genommen. Zahlreiche elektrisch betriebene Kranen und Gleisanlagen der verschiedensten Längen und Tragfähigkeiten gelangten zur Ausführung. In den Jahren 1896/1897 wurden vollendet: Das elektrisch betriebene Wasserpumpwerk zur Speisung der Feuerlöscheinrichtungen, der doppelte Tunnel unter der Rheinbrücke (1896), die Dienstwohngebäude der elektrischen Kraft- und Lichtanlagen und der Bahnmeisterei im Rheinbahnhof (1897).

Im Jahre 1898 war das neue Lagerhaus (unterhalb des Gruberspeichers) am Ostufer des Mühlauhafens nahezu vollendet.

Der Ausbau des gesamten Staatshafengebietes war durch die äußerst umfangreichen Bauarbeiten in den Jahren 1890/1897 zu einem gewissen Abschluß gelangt, weil das vorhandene Gelände zumeist bebaut und die Lagerplätze fest vermietet waren. Im Jahre 1900 konnte die fünfte Frachtstückguthalle im Hauptgüterbahnhof in Benutzung genommen werden, gleichzeitig (1. Januar 1900) ging die damalige preußisch-hessische Güterabfertigung an die Badische Staatseisenbahn über, auch wurde der 1899 begonnene eiserne Fußgängersteg über die Zufahrtsgleise des Binnenhafens in den Jahren 1901 und 1902 über den Verbindungskanal weitergeführt. Die Werfthalle der Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt & Seetransport in der Nähe des Petroleumlagers war Ende 1904 fertiggestellt.

1909 wurde die Kaimauer bis zum Silo der vorgenannten Firma verlängert, das dritte Gleis im Binnenhafen fertiggestellt und mit dem Bau der Kläranlage begonnen.

Die folgenden Jahre bis zum Kriegsausbruch brachten Verbesserungen der Wasser- und Bahnumschlagseinrichtungen, namentlich wurden zahlreiche Kranen neu aufgestellt; gleichzeitig wurden die wichtigsten Zufahrtsstraßen des Hafengebietes mit Granitsteinpflasterung versehen.

Abb. 4. Kohlenverladestelle am Westufer des Mühlauhafens (Fruchtbahnhof), gegenüberliegend ein Teil des Ostufers des Mühlauhafens.

Während des Krieges befand sich eine große Anzahl militärischer Lager (Depots) zur Ergänzung der Verpflegung und des Materials der V. Armee in den vorhandenen Gebäuden der

Hafenanlagen. Zahlreiche Nachschubzüge wurden hier zusammengestellt und in die Gegend von Montmédy, Longuyon und Sedan abgefahren.

Die nach Kriegsende überall einsetzende Unsicherheit und die Diebstähle waren natürlich in dem weit ausgedehnten Staatshafengebiet besonders groß. Nur langsam gelang es dem Zusammenwirken der von der Eisenbahn besonders geschaffenen 28 Mann starken Bahnhofswache, der Volkswehr und der Staatspolizei Wandel zu schaffen und einigermaßen Ordnung herzustellen.

Abb. 5. Ostufer des Mühlauhafens mit dem Gruberspeicher der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft (1. Gebäude rechts), dem neuen Lagerhaus der gleichen Firma, dem Lagerhaus C. G. Maier, dem Lagerhaus Geber & Mader sowie dem Getreidesilo der Badischen Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt & Seetransport (letztes Gebäude links).

Am Tage der Unterzeichnung des Waffenstillstandes landete gegen 5 Uhr nachmittags an der Neckarspitze (Landzunge am Zusammenfluß von Rhein und Neckar) ein kriegsstarkes Bataillon französischer Infanterie mit Maschinengewehren. Das Bataillon rückte bis zur Rheinstraßenbrücke vor und wartete, wie mir von dem Führer auf Befragen mitgeteilt wurde, den Befehl zum Einmarsch in die Stadt Mannheim ab. Inzwischen gelangten die telegraphischen Nachrichten über die Unterzeichnung des Waffenstillstandes nach Mannheim, worauf die Truppen wieder über die Rheinbrücke abzogen.

Der Eisenbahnverkehr nahm im Spätjahr 1919 derart zu, daß der seit 1. Mai 1911 in Wegfall gekommene Nachtdienst im Hauptgüterbahnhof am 24. November 1919 wieder eingeführt werden mußte. Der Verkehr blieb gleichmäßig, bis am 3. März 1923 um 5 Uhr vormittags die Einbeziehung des [illegible] gebietes in die französische Zollinie erfo[illegible] Verkehr kam hierdurch nahezu zum vollständigen Still[illegible] wurden im Jahre 1923 nur 40 000 Wagen abgefertigt, [illegible] gefähr soviel, als vor 50 Jahren. Erst nach Aufgabe des [illegible] Widerstandes gelang es der Eisenbahnbetriebsinspektion [illegible] Handelskammer in Mannheim nach langwierigen Verha[illegible] mit der französischen Zolldirektion Ludwigshafen — w[illegible] selbst als Verbindungsbeamter tätig war — einen Teil [illegible] kehrs im Hafengebiet wieder aufzunehmen. Die Nachw[illegible] der Besetzung, die Hemmungen in der Rheinschiffahrt [illegible] anderen durch Bestehen verschiedener fremder Schiffah[illegible] schaften hervorgerufenen neuen Verkehrsbeziehungen [illegible] sich heute noch im geringeren Verkehrsumfang des [illegible] Hafengebietes.

Über den Güterumschlag, der in dem Hafengebiet in [illegible] gangenen 51 Jahren zu bewältigen war, haben die Beri[illegible] Handelskammer Mannheim schon genügend zahlenmäßi[illegible] öffentlichungen gebracht, weshalb ich mich darauf besc[illegible] will, nur mehrere wissenswerte Zahlen anzuführen. In[illegible] satz zu den bisherigen Veröffentlichungen werden nicht [illegible] geschlagenen Güter in Tonnen, sondern die im Hafenge[illegible] ladenen Wagen angegeben, weil sich hierdurch [illegible] stungen der Eisenbahn besser beurteilen lassen.

Die Anzahl der beladenen und abgegangenen Wage[illegible] unter anderem in den Jahren:

Jahr		Anzahl			
1874	ungefähr	14 000	Wagen	(Betriebseröffnung 15. [illegible]	
1875	„	50 000	„		
1881	„	90 000	„		
1891	„	180 000	„	(200 340)[2]	
1901	„	240 190	„	(320 288)	
1908		189 320	„	(252 478)	
1913		261 600	„	(348 660)	
1915		192 000	„	(250 000)	(Kriegszeit)
1921		189 740	„	(227 400)	
1922		206 774	„	(247 700)	
1923		32 193	„	(40 000)	(Besetzung d[illegible] anlagen durch die Fra[illegible]
1924		121 614	„	(151 600)	„
1925		150 000	„	(187 000)	(ungefähre S[illegible]

Abb. 6. Südlicher Teil des westlichen Mühlauhafen-Ufers mit den Verladeplätzen und Lagerhallen der Badischen Ak[illegible] gesellschaft für Rheinschiffahrt & Seetransport. Hinter den Lagerhäusern befindet sich der nördliche Teil des Hauptg[illegible] bahnhofes (Unterer Sand).

Wie zu ersehen ist, sind die Leistungen der Eisenb[illegible] waltung bis zu dem Jahre 1913 ständig gestiegen. Dann [illegible] ein langsames Zurückgehen des Verkehrs, der während d[illegible] siven Widerstandes im Jahre 1923 den niedrigsten St[illegible]

[2]) In Klammern ist die Anzahl der Wagen, umgerec[illegible] 10-t-Wagen, angegeben.

… Seitdem kann wieder eine Zunahme des Verkehrs im …fengebiet Mannheims festgestellt werden, dessen Höhe …durch Verschiebung der gesamten wirtschaftlichen Ver… in Europa kaum mehr den früheren Umfang erreichen …

…erwaltung des nichttechnischen Teils des Staats…bietes hatte der jeweilige Dienstvorstand des Güteramts …m. An diesem Zustande hat sich bis heute nichts …ches geändert. Die Unterhaltung der Gleis…n besorgte zuerst eine Bahnmeisterei, später folgten …ei weitere. Die Hochbauten gehörten …schäftskreis der Bahnbauinspektion Mann…tzt ist eine besondere Hochbaubahnmeisterei …en. Die technischen Einrichtun…chiebebühnen, Kranen, Wasserpumpanlagen, …zen usw. unterstanden der Maschineninspek…iter in sehr wechselvoller Reihenfolge bald …kstätteninspektion, bald einer selbständigen …rkstätte.

…ersonalstand der gesamten im Hafen…efindlichen Dienststellen betrug vor 51 Jah… 70 Mann (die Arbeiten in den Güter- und …llen sowie diejenigen der Bahnunterhaltung …n sogenannte Akkordanten vergeben). 1880 …) Mann, 1890 ungefähr 400, 1913 rund 800, …a 1050 (Höchststand durch Einführung des …dentages) und Ende August 1925 insgesamt …nte, Angestellte und Arbeiter einschließlich …l Aushilfsarbeiter.

… September 1925 beträgt die Länge sämt…n Staatshafengebiet befindlichen, der Eisen…hörenden Gleise über 94 km. Gleis…n befinden sich 527 Stück in dem gesamten … 14 Rangier- und Zuglokomotiven … die Beförderung der Wagen von und …m Rangierbahnhof sowie den einzelnen … in den verschiedenen Hafenbecken. Fer…hören der Eisenbahnverwaltung und werden von … für fremde Rechnung betrieben: 37 elektrisch…e Kranen, 21 elektrische Schiebebühnen, …neigene Hallen, 2 Wasserpumpanlagen …ißung der Wasserkranen und zur Verstärkung des …uckes bei Bränden in den Getreidespeichern, eine …starke aus Eisenbahnbeamten und Arbeitern bestehende …wehr und eine 9 Mann starke mit Hunden versehene …ofswache.

…e 254 Dienst- und Mietwohnungen für Eisen…r …ler Zweige, 2 Verkaufsläden, 1 Kantine, 1 Kleinkinder… Krankenstation gehören der Eisenbahnverwaltung; die …etztgenannten Wohlfahrtseinrichtungen befinden sich …Selbstverwaltung von Genossenschaften des Eisenbahn…. 270 hochkerzige elektrische Lampen, die sich zum …hoch ansteigenden Lichtmasten befinden, beleuchten die …gen, die Lagerplätze und die Ufer des Rheins, des …und der Hafenanlagen.

… gesamten Hafengebiet befinden sich ferner noch die …nden, nicht der Eisenbahn gehörenden, zu dem Umschlags- oder Lagerverkehr notwendigen Einrichtungen oder Gebäude[3]), deren Gleisanlagen die Eisenbahn bedient oder zu denen sie Kraftstrom und Licht liefert. 101 Kranen, 13 Elevatoren für die Getreidespeicher, 27 Kohlensiebwerke, 16 Hochbahnen, 6 Ladebrücken, 10 Getreidespeicher (Fassungsgehalt eines Speichers etwa 264 000 Zentner), 1 große Mühle (Rheinmühlenwerke), 6 zolleigene Hallen, 63 private Hallen, 4 private Schiebebühnen, 35 eiserne Benzin-, Öl- und Petroleumbehälter (Tanks), 12 Gleiswagen und 26 Drehscheiben.

Wie aus den bisherigen Ausführungen entnommen werden kann, hat die Eisenbahn und deren Beamte in den vergangenen 51 Jahren als Verwalter des größten Teils des Staatshafengebietes in Mannheim eine umfangreiche Arbeit für den Handel und die Industrie in Mannheim geleistet. Da nunmehr das Land Baden von dem Vorbehaltsrecht der Zurückbehaltung des Staatshafengebietes Gebrauch machen wird, so steht die Entwicklung des Gebietes vor einem Wendepunkt. In welcher Weise in Zukunft der Betrieb in dem genannten Gelände sich gestaltet, kann bis zur Veröffentlichung dieser Zeilen noch nicht gesagt werden, weil die Entscheidung noch nicht getroffen ist. Zu gegebener Zeit soll über die neue Betriebsform näher berichtet werden.

Zum Schluß wird noch dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß es auch unter der veränderten Betriebsform gelingen möge, den Verkehr im Staatshafengebiet in den folgenden Jahren weiter zu heben und auszubauen zum Wohle der gesamten wirtschaftlichen Betriebe Mannheims und der Reichseisenbahn-Gesellschaft.

Abb. 7. Teil des Verbindungskanals in der Nähe der Einmündung in den Neckar mit der Schiffswerft Mannheim.

[3]) Das Gelände ist in Erbpacht vergeben. Die darauf erstellten Gebäude sind Abschreibbauten, gehören also nach etwa 80 Betriebsjahren dem Bodeneigentümer.

Allgemeines.

…ne der Eisenbahnarbeiter. Eine amerikanische Ver…ung sucht, gestützt auf Zahlen, die das Internationale …t in Genf bekanntgegeben hat, nachzuweisen, daß die …der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten den …Lohn von allen Arbeitern beziehen. In 17 anderen … des Gewerbes ist der Durchschnittslohn für die …e Woche 26,8 Dollar, während die amerikanischen …arbeiter bei gleicher Leistung der Zeit nach 31,25 Dol…nen. — Im Zusammenhang damit stellt die amerika…elle die Löhne in verschiedenen Ländern unter Berück… der Kaufkraft des Geldes, also die sog. Reallöhne, …gegenüber. Setzt man den Lohn des amerikanischen Eisenbahnarbeiters gleich 100, so verdient der englische nur 50, der niederländische 45, der polnische und schwedische 40, der französische und der norwegische 35, der belgische und der spanische 30, der österreichische, der deutsche und der italienische sogar nur 25 Einheiten. Die europäischen Löhne, immer „Reallöhne" gerechnet, sind also nur ein Viertel bis ein Halb so hoch wie die amerikanischen. Ähnliche Zahlen, die in England ermittelt worden sind, bestätigen mit geringen Abweichungen die amerikanischen Berechnungen. Die englische Quelle setzt den Londoner Lohn gleich 100 und kommt für Europa auf Sätze von 29 bis 85, wobei der niedrigste Wert für Portugal, der höchste für die Niederlande gilt. Die australischen Löhne stehen auf 144, die kanadischen auf 164, diejenigen in den Vereinigten Staaten auf 221.

Die Reichsbahnstellen sind mittelbare Reichsbehörden.

Über den Charakter der Reichsbahnstellen hat der Strafsenat des Oberlandesgerichts Stuttgart am 8. Juli 1925 eine grundsätzlich wichtige Entscheidung gefällt. Es handelte sich um die Frage, ob die von der Güterabfertigung auf den Frachtbrief gesetzte Rechnung als öffentliche Urkunde anzusehen ist. Das Gericht hat diese Frage bejaht, weil die Reichsbahnstellen als mittelbare Reichsbehörden anzusehen seien. Es begründet diese Ansicht in dem Urteil, wie folgt:

Nach der Rechtsprechung ist eine Behörde eine von der Person des jeweiligen Inhabers unabhängige, in die staatliche Organisation eingegliederte Stelle der Staatsgewalt, welche dazu berufen ist, unter öffentlicher Autorität nach eigenem Ermessen für die Herbeiführung der Zwecke des Staats tätig zu sein (RGSt. Bd. 18 S. 246, Bd. 47 S. 49 u. a.). Die Behörde braucht aber, was das Schöffengericht nicht in Betracht gezogen hat, kein unmittelbares Organ des Staats (des Reichs oder der Länder) zu sein, es genügt, daß sie mittelbar unter der Autorität des Staats staatliche Aufgaben wahrzunehmen hat. (Vgl. Ebermayer 2. Aufl. § 114 StGB. Bem. 1.). So ist anerkannt, daß auch Amtsstellen anderer öffentlicher Körperschaften, z. B. Gemeinden und Kommunalverbände, öffentliche Behörden i. S. des § 415 CPO. sind (RGSt. Bd. 6 S. 247, Bd. 39 S. 391, vergl. auch Ebermayer § 359 StGB. Bem. 5.). Allerdings sind nicht die Stellen aller öffentlichen Körperschaften Behörden i. S. des § 415 CPO., nicht z. B. die Kirchenbehörden, da die Wahrnehmung staatlicher Aufgaben Erfordernis ist (RGSt. Bd. 47 S. 49, Bd. 56 S. 225).

Die Verhältnisse der Reichsbahn-Gesellschaft sind geordnet in dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 272), ihrer einen Bestandteil des Gesetzes bildenden (vergl. § 1 Abs. 2) Satzung und dem Reichsbahnpersonalgesetz vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 287). In der Begründung zum Entwurf des RBG. (Verh. d. Reichst. 1924 Bd. 383, Drucks. Nr. 452). wird die Gesellschaft als „Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag" (S. 15), als „Handelsgesellschaft, aber eigenen Rechts" (S. 23) bezeichnet und S. 29 zu § 1 ist gesagt, durch den Zusatz „Gesellschaft" solle der privatwirtschaftliche Charakter des Unternehmens auch äußerlich zum Ausdruck kommen. Es läßt sich aber der Nachweis erbringen, daß dem Unternehmen nach Entstehung, Aufgaben, Aufbau und Organisation ein überwiegend öffentlich-rechtlicher Charakter zukommt. Die Reichsbahn-Gesellschaft verdankt ihre Entstehung ausschließlich dem Zweck, die Erträgnisse der Reichsbahnen der Erfüllung der Reparationsschuld dienstbar zu machen. Nur zu diesem Zweck sollte der Betrieb der im Eigentum des Reichs verbleibenden Bahnen in der für erforderlich gehaltenen Unabhängigkeit von der Gesetzgebung und Verwaltung des Reichs der Gesellschaft zu ausschließlichem Recht übertragen werden (§§ 5, 9 RBG). Der Zweck der Erfüllung der Reparationsschuld aber ist ein eminent öffentlicher (vergl. Sarter-Kittel, die neue deutsche Reichsbahn-Gesellschaft S. 47) und auch das öffentliche Interesse an dem Betrieb der Bahnen selbst, welches bisher seinen Ausdruck in der staatlichen Verwaltung gefunden hat, ist dasselbe geblieben. Es ist daher geboten, die privatwirtschaftliche Seite der Gesellschaft nur insoweit anzuerkennen, als es die Vorschriften und der Zweck des Gesetzes erfordern. Die öffentlich-rechtliche Aufgabe der Gesellschaft findet ihren Ausdruck schon in § 2 RBG, wonach die Gesellschaft die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren hat, und in § 23 RBG, wonach die Reichsbahnbeamten das öffentliche Interesse neben dem der Gesellschaft zu wahren haben (vgl. dazu Begr. zu § 23 S. 24).

Allerdings ist das Grundkapital der Gesellschaft im Betrag von 15 Milliarden Goldmark in 2 Milliarden Vorzugsaktien und 13 Milliarden Stammaktien eingeteilt (§ 3 RBG). Aber die Begründung zu § 1 S. 21 sagt selbst, die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft sei keine Aktiengesellschaft (vgl. hierzu insbesondere v. Kienitz in Eger, Bd. 41 S. 93). Sie verdankt ihre Entstehung nicht einem Gründungsvertrag, sonde[rn] Akt der Reichsgesetzgebung. Die Vorschriften des HG[B.] nach § 16 Abs. 1 RBG. nur, soweit sie durch das Ge[setz] die Satzung für anwendbar erklärt sind. Wesentliche Vo[r]... des HGB. über die Aktiengesellschaft sind nicht für a... erklärt und die in § 16 Abs. 2 des RBG angeführten ... der Maßgabe, daß an die Stelle der Generalversamm[lung] ... des Aufsichtsrats der Verwaltungsrat (§ 8) tritt.

Die Gesellschaft kennt also insbesondere keine Ge[neralver]sammlung. Ihre Organe sind nur der Verwaltungsrat [und der] Vorstand (§ 18). Die 18 Mitglieder des Verwaltungsrats werden zur Hälfte von der Reichsregierung, zu[r] Hälfte von dem durch die Reparationskommiss[ion be]stellten Treuhänder, also öffentlichen Organen des ... Auslandes, ernannt. (Satzung § 11.) Die Vorstandsm[itglieder] aber werden durch den Verwaltungsrat gewählt, und ... nennung bedarf der Bestätigung des Reichspräsidenten ... § 19). Neben diesen Organen steht zur Wahrnehm[ung der] Rechte aus den Reparationsschuldverschreibungen ein Ei[senbahn]kommissar (Satzung § 21) mit den Befugnissen der § ... durch die ausländischen Mitglieder des Verwaltungsrats ... wird.

Die sogenannten Stammaktien sind, wie in Eger a. a. ... und bei Sarter-Kittel S. 44 S. 93 ff. zutreffend ausgef[ührt] ... überhaupt keine Aktien. Sie werden auf den Namen d... schen Reichs (oder auf Verlangen der Reichsregierung ... Namen eines deutschen Landes) ausgestellt (§ 3 Abs. ... und der Reichsregierung ausgehändigt. Solange sie ... geben sind, stellen sie lediglich eine Verkörperung der ... schaft des Reichs dar. Zur Verfügung über die Aktien ... Zustimmung des Reichsrats und des Reichstags mit der i... Abs. 1 Satz 2 und 3 RV. vorgesehenen Zweidrittelmeh[rheit er]forderlich. Sie gewähren auch nach Begebung keinen A... Vermögen (§ 42 RBG.), sondern nur den — praktisch ... wie gegenstandslosen — Anspruch auf Dividende nach ... des § 25 vgl. mit § 6 Abs. 2 der Satzung. Eine Begebun[g ist] unter diesen Umständen als ausgeschlossen angesehen ... Das Vorhandensein der Stammaktien ist daher tatsächlich b[edeu]tungslos. Für den Fall der — bisher nicht erfolgten ... Kreditbeschaffung dienenden Begebung der Vorzugsakti[en] ... der Satzung) allerdings wird die privatrechtliche Seite d[es Unter]nehmens verstärkt, denn sie gewähren Anteil am V... (Satzung § 4) und das Recht, von den an sich seitens der ... regierung zu besetzenden Sitzen des Verwaltungsrats ... der Maßgabe zu besetzen, daß auf je 500 Millionen G... gebene Vorzugsaktien ein Sitz im Verwaltungsrat ... (Satzung § 11 Abs. 2 vgl. hierzu Eger a. a. O. S. 96).

Zwar sind nach § 17 RBG. die Stellen der Deutschen ... bahn-Gesellschaft keine Behörden oder amtliche Stel[len des] Reichs. Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtl[ichen] Befugnisse im gleichen Umfang, wie sie bisher den ... des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden; ... die Gesellschaft berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Rei[chsadler] zu führen. Als Beispiele öffentlich-rechtlicher Befugni[sse] ... in der Begr. zu § 17 S. 24 angeführt; Sicherheitspoliz[ei ein]schließlich des Rechts zum Erlaß bahnpolizeilicher ... fügungen, gewerbepolizeiliche Befugnisse, das Recht, öff... Beurkundungen und Beglaubigungen vorzunehmen, das R... Einforderung von Akten und Strafregisterauszügen, das ... direkte Ersuchen an Behörden zu richten. Dabei ist all... davon auszugehen, daß mit der Ausführung des Rechts zu ... lichen Beurkundungen nicht gesagt sein will, daß diejeni[gen Ur]kunden der Eisenbahnstellen, welche nach der bisherigen ... sprechung nur wegen der Eigenschaft der Eisenbahnbehörd[en als] öffentlicher Behörden als öffentliche Urkunden angesehe[n wur]den, insbesondere Fahrkarten, Frachtbriefvermerke u. dg... in Zukunft öffentliche Urkunden sein sollen, sondern ... Begründung anderweitige Urkundsfunktionen im Auge ha...

...ndere Sarter-Kittel S. 50, 51, Staatsvertrag vom 1. April ...Bl. S. 773 § 12). Nach § 16 Abs. 4 RBG. kann die ...haft für sich und ihre Bediensteten die Sonderstellung ...ruch nehmen, die für die Verwaltungen des Reichs und ...edienstete auf dem Gebiet des Versicherungs-, Wirt-... Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts jeweils besteht. ...n Fällen übt das Verordnungsrecht der für die Aufsicht ... Eisenbahnen zuständige Reichsminister aus, im übrigen ... die Zuständigkeiten der Obersten Reichsbehörde vom ...direktor wahrgenommen; hier wirken also Organe der ...haft und der Reichsverwaltung in einer Reihe von öffent-...tlichen Beziehungen zusammen. Ferner hat die Gesell-... as Steuerprivileg des § 14 RBG, das Enteignungsrecht ..., und es kann nach § 40 einzelnen Stellen der Gesell-... ie Reichsaufsicht über nicht von der Gesellschaft be-... Eisenbahnen übertragen werden. Der Charakter des ...hen Unternehmens kommt aber vor allem dadurch zum ..., daß die Gesellschaft ihre Geschäfte nicht nur durch ... und Angestellte, sondern auch durch Beamte (Reichs-...nte) ausübt (§ 1 RBG., § 1 RBPers.Ges.). Nach den Ge-...und der Begründung hierzu besteht kein Zweifel dar-... ß die Reichsbahnbeamten Beamte im eigentlichen Sinn, ...ne Privatbeamten, sondern öffentliche Beamten im Sinn ... sind, die in einem öffentlich-rechtlichen ... verhältnis zu der Gesellschaft stehen (§ 3 ff. ...Ges., Begr. z. RBPers.Ges. Verh. d. Reichst. Bd. 383 ... Nr. 453 S. 2; Begr. zu RBG. S. 16).

...st nur denkbar, wenn der Dienstherr Träger öffent-...nd zwar hier staatlicher) Verwaltung ist, und demgemäß ... Begründung zum RBG. S. 16 aus, „die Gesellschaft sei ... ines öffentlichen Unternehmens und trete damit in die ...er Dienstherren ein, die, abgesehen von Reich und Land, ...ger eines Zweigs der öffentlichen Ver-...g Herren öffentlicher Dienstverhältnisse zu sein ... wie Gemeinden, Kommunalverbände, Religionsgesell-... Die Bedeutung der Reichsbahn sei nach den ihr zuge-dachten Aufgaben und Rechten so überragend, daß sie die besondere Treue und Hingabe, die das Kennzeichen des öffentlichen Dienstverhältnisses bilde, ebenso beanspruchen könne, wie der Staat selbst."

Die sehr weitgehende Unabhängigkeit der Gesellschaft gegenüber dem Reich (vgl. insbesondere § 9 RBG.) schließt die Annahme, daß die Reichsbahnstellen öffentliche Behörden sind, nicht aus. Abgesehen von dem Aufsichtsrecht der Reichsregierung (§ 31 RBG.), ihrem Recht auf Auskunft (§ 32), ihren besonderen Rechten bz. des Baus neuer Bahnen (§ 10 Abs. 3, § 37) und der Tarife (§ 33) beruht diese Selbständigkeit auf der einseitigen Übertragung durch Reichsgesetz, mag auch das Reich international gebunden sein. Und auch wenn man diese Gebundenheit und die dem Ausland eingeräumten Rechte betonen will, so bedeutet diese Selbständigkeit angesichts der nachgewiesenen öffentlich-rechtlichen Stellung der Gesellschaft nicht sowohl privatrechtlichen Charakter, als Souveränitätsminderung.

Man kann daher die Reichsbahn-Gesellschaft füglich eine vom Ausland beeinflußte, von der Reichsverwaltung abgezweigte öffentliche Anstalt, ein staatsrechtliches Zubehör des Deutschen Reichs (vgl. Eger a. a. O. S. 94, Sarter-Kittel S. 160) mit privatrechtlichem Einschlag und unter mehr äußerlicher Verwendung privatrechtlicher Formen und Bezeichnungen ansehen. In einem gewissen Sinn wenigstens kann daher gesagt werden, daß die Reichsbahnstellen mittelbar als Behörden des Reichs tätig werden. Diese Annahme steht auch nicht etwa im Widerspruch mit § 17 Abs. 1 Satz 1 RBG. Diese Bestimmung will angesichts der nachgewiesenen öffentlich-rechtlichen Stellung des Unternehmens nur besagen, daß die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft keine unmittelbaren Behörden oder amtliche Stellen des Reichs seien. Der Senat trägt hiernach auch kein Bedenken, die Amtsstellen der Reichsbahn als öffentliche Behörden im Sinne des § 415 CPO. zu erklären.

Der Angeklagte hat also öffentliche Urkunden gefälscht. N

Eisenbahnbetriebslehre[1]).

...ge des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Heinrich ...Einführung in die Eisenbahnbetriebs-...schaft" an der Verwaltungsakademie in Berlin (vgl. ...3 und ff. des Jahrganges 1924 dieser Zeitung) gaben die ... zur Herausgabe des unten angegebenen Lehrbuches. ...n Lehrbuch, dessen Erscheinen von allen, die zur Aus-...der Betriebsbeamten berufen sind oder denen die Fort-...er Betriebslehre am Herzen liegt, mit großer Genugtuung ...de begrüßt werden muß.

...age der Betriebsforschung und der Berufsbildung be-... heute weite Kreise des Gewerbes und der Industrie. ...nbahnverwaltung legte ihr stets besondere Bedeutung ... Ausbildung der Dienstanfänger, die Weiterbildung der ...beamten ebenso wie die Sorge für die Heranbildung des ...ses für den höheren Dienst stellten sie schon früher ...n sie heute in noch höherem Grade vor ebenso verant-...volle wie lohnende Aufgaben. Hängen doch von ihrer ...ie Leistungen und Ergebnisse, vornehmlich aber auch ...heit der Betriebsführung unmittelbar ab. In Erkennt-...er Ausbildung und Schulung des Personals zufallenden ... widmet deshalb auch die Deutsche Reichsbahn dem Unterichtswesen lebhafte Fürsorge. Die Erfolge werden nicht ausbleiben, wenn sie hierbei auf dem vielseitigen Gebiete des Eisenbahnbetriebes von Männern unterstützt wird, die in hervorragender Stellung tätig, Betriebserfahrungen sammeln und hierbei feststellen konnten, wo die bestehenden Einrichtungen und Vorschriften einer Erläuterung, Ergänzung oder Erweiterung am meisten bedürfen, und die trotz anstrengender Berufsgeschäfte Zeit fanden, ihre Erfahrungen und Beobachtungen weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Der Verfasser bezeichnet im Vorwort das vorliegende Werk zutreffend als ein Lehrbuch, Lern- und Nachschlagebuch, in erster Linie dazu bestimmt, den Dienststellenvorstehern und allen sonst mit der Ausbildung der Betriebsbeamten betrauten Personen die Unterrichtserteilung zu erleichtern und ihnen die Möglichkeit zu bieten, „das kalte, nüchterne Gerippe der Vorschriften mit dem lebenden Fleisch der wissenschaftlichen Begründungen und praktischen Erfahrungen zu umkleiden", in zweiter Linie den Schülern die Möglichkeit zu bieten, das im Unterricht Gehörte zu durchdenken, auch auf die Prüfungen sich vorzubereiten und in dritter Linie, den Beamten in höheren Stellen für Arbeiten auf dem Gebiete der Eisenbahnbetriebswissenschaft Stoff und Anregung zu bringen. Bei der Anordnung und Wiedergabe des umfangreichen Stoffes ist ein enger Anschluß an die Bestimmungen der Anweisungen und Dienstvorschriften vermieden und dadurch einem allzu schnellen Veralten des Inhalts vorgebeugt, gleichzeitig aber seine Aufnahme in das Gedächtnis erleichtert. Den aus nicht wörtlicher Wiedergabe der Vorschriften entstehenden Gefahren begegnet der Verfasser dadurch, daß er im Vorwort das Studium der Originalvorschriften neben dem des Lehrbuches fordert. Dessen werden

[1]) ...enbahnbetriebslehre, ein Handbuch für Stu-... und Lehrer des Eisenbahnwesens, unter Mitwirkung von ...nrat Manker, bearbeitet von Dr.-Ing. Heinrich, ... der Reichsbahndirektion Halle (Saale). Mit 14 Text-...en und 9 Anlagen. Berlin 1925. Verlag der Verkehrs-...aftlichen Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei der Deut-...chsbahn. 386 Seiten. Vertrieb außerhalb der Reichs-...h den Beuth-Verlag des Normenausschusses der Deut-...ustrie, Berlin SW. 19, Beuthstraße 8. Preis geb. 15 M, ...r Preis für Angehörige der Reichsbahn 7 M.

Lehrer und Schüler stets eingedenk sein müssen. Auf klare Begriffsbestimmungen, auf Erläuterungen und Begründungen ist besonderer Wert gelegt. Die Art, wie dies durchgeführt wurde, bildet vom Unterrichtsstandpunkte aus gesehen, einen großen Vorzug des Buches, dessen Inhalt außer der Einleitung in ein Kapitel über den Fahrdienst, ein zweites über Betriebsschwierigkeiten und ein drittes über Betriebsleitung sich gliedert. Alles ist eingeteilt in 21 Abschnitte mit zusammen 257 Paragraphen.

Als Einleitung handelt der 1. Abschnitt vom Inhalt, der 2. Abschnitt von den Grenzen und der 3. Abschnitt von den Zielen der Eisenbahnbetriebswissenschaft. Die Bedeutung des Wortes Betrieb, die verschiedenen Fachgebiete des Eisenbahnwesens, die Zusammenhänge zwischen Betrieb und Verkehr, der Begriff der Eisenbahnbetriebslehre, die Betriebsaufgaben, Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, das betriebliche Sicherheits- und Beförderungswesen werden erläutert und besprochen. Es folgen Erörterungen über die Grenzen des Betriebsdienstes gegen den Bau-, Maschinen- und Verkehrsdienst sowie gegen das Personal- und Finanzwesen, über die Ziele der Betriebswissenschaft, die Kenntnis der Verkehrsschwankungen, die Beobachtung der Fortschritte der Technik und ihre Verwertung, die Erzielung hoher Wirtschaftsgrade und über eine vergleichende Betriebsforschung.

Das erste Kapitel — Fahrdienst — enthält in vier Abschnitten die Grundbegriffe der Bahnanlagen, des Fahrdienstes sowie eine Besprechung des Dienstes der Bahnhofsvorsteher, Aufsichtsbeamten und Fahrdienstleiter, ferner Grundlagen der Fahrdienstführung, Bedeutung der Pünktlichkeit im Betriebe, die Rangierfahrten sowie die Einteilung und Numerierung der Züge. Über die Zugbildung folgen im 5. Abschnitt Bestimmungen über Geschwindigkeit, Zugstärke und Bremsen, Beschaffenheit der Ladungen und Fahrzeuge, ferner im 6. Abschnitt die Bildung der Personen- und Güterzüge aus Verkehrsrücksichten und im 7. Abschnitt die Zugbildung aus Bespannungsrücksichten. Während der 8. Abschnitt vom Rangierdienst handelt, bringt der 9. Abschnitt das Fahrplanwesen, wobei den Fragen über Durchführbarkeit der Fahrpläne, ihre „Wahrhaftigkeit", die Fahrzeitberechnung und Wirtschaftlichkeit, getrennt nach Personen- und Güterzügen, besondere Beachtung geschenkt wird. Im 10. Abschnitt sind die Bespannung des Zuges, die Aufgaben des Zugpersonals und dessen Dienstpläne besprochen. Der 11. Abschnitt behandelt den Zugmeldedienst, der 12. Abschnitt den Zug auf dem Bahnhofe, die Stellwerks- und Blockanlagen, die Regelung der Zugfolge, die Fahrordnung sowie die Wartezeiten, und der 13. Abschnitt den Zug auf der Strecke, seine Sicherung und die Aufgaben der Streckenbeamten sowie die Streckenblockung auf zwei- und eingleisiger Bahn. Der nun folgende 14. Abschnitt über die Unregelmäßigkeiten bei der Zugbeförderung ist mit 23 Paragraphen und 42 Seiten der umfangreichste des Buches entsprechend seiner Bedeutung für Lehr- und Lernzwecke. Insbesondere werden Ursache und Wirkung der Unregelmäßigkeiten eingehend besprochen. Ebenso die Meldung der Verspätungen der Personen- und Güterzüge, die schriftlichen Weisungen für die Züge, die Gleissperrungen, Dienstanweisungen für b[illegible] Fälle, Abweichungen von der Fahrordnung, außerplan[illegible] Halten und Durchfahren, Verlegen von Kreuzungen u[illegible] holungen, Vorsprungstafeln, Fehlen des Schlußsignals, [illegible] auf falschem Gleise, Zugtrennungen und Aufenthalte a[illegible] Strecke, endlich das Überfahren von Haltsignalen, Brem[illegible] und sonstige außerordentliche Vorkommnisse, Störungen [illegible] Weichen-, Signal- und Blockanlagen bilden den Schlu[illegible] wichtigen Abschnittes.

Im Abschnitt 15 werden die verschiedenen Arten von [illegible] fahrten, die Berechtigung und Vorbedingungen für [illegible] lassung, die Bekanntgabe des Fahrplans und die Ankü[illegible] der Fahrten behandelt. Es folgen im 16. Abschnitt die [illegible] ihre Einteilung, Folgen, Behandlung und Verhütung. A[illegible] entspricht der ausführliche Inhalt der Forderung, d[illegible] schriften, die zu erlernen der tägliche Dienst wenig Gel[illegible] bietet, um so eingehender im Unterricht zu behandeln si[illegible] erste Kapitel schließt im 17. Abschnitt mit der Behandl[illegible] Kleinwagenfahrten. Der Inhalt folgt im wesentlichen de[illegible] schnitt der Fahrdienstvorschriften, ist aber durch Aufna[illegible] neuen Vorschriften über Motordraisinen und Schienenkra[illegible] ergänzt.

Im zweiten Kapitel — Betriebsschw[illegible] keiten — finden diese zunächst im 18. Abschnitt du[illegible] sprechung des Begriffs, ihrer Folgen, Ursachen und de[illegible] mittelung, sodann im Abschnitt 19 durch Angabe der Mi[illegible] Beseitigung und Verhütung von Betriebsschwierigkeite[illegible] technische, organisatorische, betriebliche und verkehrlic[illegible] nahmen Beachtung. Das Kapitel verdankt seinen In[illegible] wesentlichen den reichen Erfahrungen des Verfassers be[illegible] erfolgreicher Mitarbeit an der Betriebsleitung der de[illegible] Eisenbahnen während des Krieges und der ihm folgen[illegible] triebsschwierigen Zeit, Erfahrungen, die über manche [illegible] hin ungeklärte und umstrittene Betriebsfragen erst voll[illegible] schluß brachten.

Das dritte Kapitel handelt im 20. Abschnitt von [illegible] triebsleitung mit ihren Aufgaben, mit Richtlinien [illegible] Abfassung von Dienstvorschriften, für die Aufstellung vo[illegible] plänen und Fahrplanbehelfen bei den Dienststellen, Ämt[illegible] der Direktion. Es schließt mit einer Anleitung für die [illegible] sichtigung und Überwachung der Betriebsführung unter [illegible] auf die auf Erhöhung der Betriebssicherheit, Steigeru[illegible] Leistungsfähigkeit und Ermäßigung des Betriebsaufwan[illegible] zielenden Bestrebungen.

Ein Literaturnachweis selbständiger Werke und vo[illegible] sätzen in den Zeitschriften ist als Anhang beigefügt, [illegible] neun weitere Anlagen, darunter Muster für bildliche Fah[illegible] ein Fahrschaubild mit Zugkraftkurve und verschiedene [illegible] blätter.

Neben dem reichen Inhalt verdient die gute Ausstatt[illegible] Buches durch die Verkehrswissenschaftliche Lehrmitte[illegible] schaft bei der Reichsbahn hervorgehoben zu werden.

Breus[illegible]

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die 59. Vereinsversammlung** fand in den Tagen vom 10. bis 12. September in Salzburg unter starker Beteiligung der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden staatlichen und privaten Eisenbahnverwaltungen aus Deutschland, Österreich, Ungarn und den Niederlanden statt. Über das Ergebnis werden wir in der nächsten Nummer dieser Zeitung eingehend berichten.

— **Lohnforderungen der Eisenbahner.** Wie bereits in Nr. 37, S. 1066 d. Ztg. mitgeteilt, hatten die Arbeitnehmerorganisationen den ersten Antrag auf Durchführung des Schlichtungsverfahrens zurückgezogen, am 4. d. M. aber ein neues Verfahren bea[illegible] In den neuen Schlichtungsverhandlungen zur Beilegu[illegible] Tarifkonflikts bei der Reichsbahn, die am 10. d. M. unt[illegible] Vorsitz des Hamburger Schlichters, Dr. Stenzel, im [illegible] arbeitsministerium stattfanden, wurde folgender Schied[illegible] gefällt:

1. Unter Berücksichtigung der allgemeinen wirtschaft[illegible] Verhältnisse und im Hinblick auf die von der Reichsreg[illegible] eingeleiteten Preissenkungsmaßnahmen bleiben die bish[illegible] Grundlöhne mit den vom 1. September 1925 von der Reich[illegible] Gesellschaft vorgenommenen Änderungen bis auf weite[illegible] stehen.

2. Die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft eingef[illegible] Ortslohnzulagen gelten als tarifliche Regelung. Beso[illegible] Härten, soweit Einzelfälle in Frage kommen, sind noch [illegible] Vereinbarungen zwischen den Tarifparteien auszugleiche[illegible]

Schichtlohnzulagen sind vom 1. September 1925 von 10 fg. erhöht.

Schrottmeister, Mechaniker und Handwerker, die mit der nsetzung der Farben und ihrer Ausgabe betraut sind, Bestimmungen in dem § 28 Ziffer 1 Satz 3 des Tarifver- zuwenden.

im Verwaltungswege eingeführten Rangierzulagen be- iltigkeit bis zum Ablauf des Rahmentarifes.

die Neuregelung der Wirtschaftsgebiete haben die Par- nächst im Rahmen des Antrages der Gewerkschaften ndlungen zu treten. Erklärungsfrist bis zum 15. Sep- 1925, mittags 12 Uhr.

senbahner-Gewerkschaften haben diesen Schiedsspruch . In dem Schreiben, das von den Verbänden an den eitsminister gerichtet wurde, heißt es:

n Schiedsspruch vom 10. d. M. in Sachen Lohnstreit bei sbahn-Gesellschaft erklären die unterzeichneten Organi- nach eingehender Stellungnahme, daß sie diesen Schieds- jeder Beziehung ablehnen müssen. Der Schiedsspruch ens von falschen Voraussetzungen aus, indem er eine nicht bewiesene Preissenkungsaktion und eine von uns chenmaterial bestrittene finanzielle Notlage der Reichs- llschaft unterstellt. Zweitens berücksichtigt der ruch nicht die tatsächlichen Verhältnisse, die insbeson- n bestehen, daß seit der durch Schiedsspruch vom r 1925 getroffenen Lohnfestsetzung eine sehr erhebliche ung der Lebensmittelkosten eingetreten ist. Die Ge- ten sind deshalb tatsächlich schon moralisch ver- jede Gelegenheit zur Anpassung des Einkommens ihrer an die Teuerungsverhältnisse wahrzunehmen, und ch in dieser Beziehung alle Schritte vorbehalten."

age der Verhältnisse werden die Organisationen sich mit der jetzt festgelegten Lohnregelung abfinden und em von den Gewerkschaften unterstützten Streik nicht n. Man wird abwarten, wie der Schiedsspruch unter bahnern sich auswirken wird.

erfahrplan. Wie den Entwürfen für den Fahrplan des schnittes zu entnehmen ist, werden die wichtigen Eil- Bünde ab 9.19 vorm. über Altenbeken nach Holzminden zurück 6.10 nachm., Bünde an 9.36, vorläufig für den ibehalten. Sie vermitteln in Altenbeken den Anschluß nellzüge nach und von München-Gladbach. Auch die ng der beschleunigten Personenzüge Saalfeld ab 3.39 er Erfurt-Nordhausen nach Northeim an 8.45 nachm., 01 vorm., Saalfeld an 2.28 nachm., Braunschweig ab , Kreiensen an 8.21, zurück 9.46 nachm., Braunschweig r nachts, sowie Cassel ab 7.15 nachm., Hannover an ück 7.05 vorm., Cassel an 10.40 vorm., ist bis auf ür den Winter vorgesehen. Der Frankfurt (Main)- r Nachtschnellzug erhält in Eichenberg um 3 Uhr ufenthalt, wodurch der Anschluß aus der Richtung sen nach Hamburg hergestellt wird. Dafür verliert hnete Nachtschnellzug seinen bisherigen Aufenthalt in der seinem von Frankfurt (Main) um 10.15 nachm. n Parallelzug gegen Wegfall des Aufenthalts dieses Eichenberg gewährt wird.

äderzüge auch im Winter. Die Bäderzüge nach Wiesbaden n (Potsdamer Bahnhof) ab 8.05 vorm., Mainz an 8.26 rück 10.05 vorm., Berlin (Potsdamer Bahnhof) an 10.28 rden in diesem Winter beibehalten. Damit im Zu- nlage werden auch die Flügelzüge Frankfurt (Main)- Trier-Gießen und Sangerhausen-Halle (Saale) weiter- Die Schnellzüge Barmen-Rittershausen ab 7.36 vorm. nach München und zurück (Barmen an 10.29 nachm.) ch im Monat Oktober sowie bereits vom 1. April 1926 en. Bis auf weiteres wird ferner über den 3. Oktober D-Zug Dortmund ab 8.18 vorm. über Hagen, Frank-) nach Freiburg, an 8.25 nachm., zurück Dortmund an m. befördert.

iebstahlsbekämpfung auf der Eisenbahn. Die Diebstähle senbahn und die Beraubungen von Güterwagen scheinen r nicht völlig unterbunden zu sein, trotz der weit- Maßnahmen, die zur Verhütung von der Reichsbahn- getroffen worden sind. Neuerdings ist den betei- mten in Erinnerung gebracht worden, auf die Beschä- Verbleiungen der Wagen besonders zu achten, um sie schon bei Übergabe der Wagen unterwegs und nicht r Entladung festzustellen. Die verspätete Feststellung haften Wagen erschwert die Aufklärung von Dieb- er verhindert sie sogar völlig.

rinung von Eisenbahnstrecken. Am 1. Oktober d. Js. ler vollspurigen Nebenbahnstrecke Schlobitten-Worm- eilstrecke Schlobitten-Döbern (Ostpr.) mit nen Hensels und Döbern (Ostpr.) für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen ist auf den Stationen Hensels und Döbern (Ostpr.) die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und auf der Station Hensels die Annahme und Auslieferung von Vieh in mehrbödigen Wagen.

— **Neue Muster für die Bezeichnung von Reisegepäck u. a.** Am 1. September sind neue Vorschriften für die Bezeichnung von Reisegepäck, Expreßgut, Fracht- und Eilstückgut in Kraft getreten. Die Bezeichnung muß auf dem Gute selbst oder auf einem an ihm dauerhaft befestigten Beklebezettel, einer Tafel oder einem Anhänger aus haltbarem Stoff nach den von der Eisenbahn festgesetzten und bekanntgegebenen Mustern angebracht werden. Diese Muster sind in Nr. 90 des Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn bekanntgegeben. Die Bestände an alten Beklebezetteln und Anhängern können noch bis einschließlich 31. August 1926 benutzt werden.

— **Eisenbahnunglück bei Donauwörth.** In der Nacht zum 9. d. M. stieß in der Station Donauwörth ein Militärzug auf einen dort untergestellten Zugteil. Dabei wurden der Zugführer und ein Reichswehrsoldat getötet und vierzehn Reichswehrsoldaten verletzt, davon vier schwer.

Die Eisenbahndirektion Augsburg teilt hierzu folgendes mit: Der Militärsonderzug 40 347, der das 3. Bataillon des 14. Reichswehrinfanterieregiments Konstanz und Teile des Ausbildungsbataillons Donaueschingen von Ulm nach Treuchtlingen beförderte, stieß heute früh 12 Uhr 55 Minuten bei der Einfahrt in die Station Donauwörth an eine über das Merkzeichen ins Fahrgleis hineinragende Wagengruppe auf. Durch den Anprall wurden der hinter der Zuglokomotive laufende Packwagen und der folgende, mit Soldaten besetzte Personenwagen ineinander geschoben. Der als Zugführer fahrende Oberschaffner Stohr aus Augsburg sowie der Reichswehrsoldat Fritz Schwehr aus Freiburg im Breisgau wurden hierbei so schwer verletzt, daß sie bald darauf starben. Außerdem wurden vier Reichswehrsoldaten schwer und zehn leicht verletzt. Der Materialschaden ist nicht unbedeutend.

Der Unfall wurde durch ein Versehen bei der Gleisfreilegung im Bahnhof Donauwörth, der durch den Viehmarkt vom 8. September stark beansprucht war, herbeigeführt. Ärzte und Sanitätsmannschaften waren alsbald zur Stelle. Die Verletzten sind im Donauwörther Krankenhaus untergebracht. Mit dem Augsburger Hilfsgerätesonderzug traf der Präsident der Reichsbahndirektion ein, um die nötigen Arbeiten persönlich zu leiten. Der Militärsonderzug konnte die Fahrt um 5 Uhr früh mit fünfstündiger Verspätung fortsetzen. Weitere Betriebsstörungen hatte der Unfall nicht zur Folge.

— **Vereinigung der Tarif- und Verkehrsanzeiger der ehemaligen Länderbahnen.** An Stelle der bisherigen besonderen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Reichsbahndirektion Berlin, Dresden, Karlsruhe und Stuttgart tritt am 1. Oktober d. J. ein „Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (TVA I)" und ein „Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (TVA III)".

Der erstere wird von der Reichsbahndirektion Berlin im Verlage von Julius Springer herausgegeben, erscheint Montags und Donnerstags in einseitig und zweiseitig bedruckter Ausgabe und kann durch die Post und jede Buchhandlung bezogen werden. Der Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen- usw. Verkehr (TVA III) wird von der Reichsbahndirektion Dresden herausgegeben. Bestellungen auf ihn sind an die Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12, zu richten.

Die Anzeiger enthalten Ankündigungen von neuen Tarifen und Nachträgen und alle Bekanntmachungen über Änderungen und Ergänzungen von Tarifen, an denen die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und die ihr angeschlossenen Privateisenbahnen im Wechselverkehr beteiligt sind, soweit diese in der Zwischenzeit bis zur Ausgabe von neuen Tarifen und von Nachträgen vorgenommen werden, ferner sonstige für die Verkehrtreibenden bedeutsame Nachrichten aus dem gesamten Tarif- und Verkehrswesen. Sie geben auch über alle wichtigen, den Eisenbahnverkehr berührenden Angelegenheiten (Fracht- und Fahrpreisermäßigungen, Eröffnung von Stationen und Strecken, Verkehrsstörungen, Zollvorschriften u. a. m.) die schnellste und zuverlässigste Auskunft, ersparen zeitraubende Nachfragen bei den Auskunftsstellen und sind für Verkehrtreibende aller Art ein unentbehrliches und bei einem verhältnismäßig billigen Bezugspreise das wohlfeilste Hilfsmittel zur richtigen und zweckmäßigen Anwendung der Eisenbahntarife.

— **Der Bergbau und die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn.** Das Projekt einer Schnellbahn im rheinisch-westfälischen Industriegebiet ist Gegenstand lebhafter öffentlicher Erörterungen

geworden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat zu dem Projekt noch keine Stellung genommen. Zu den Ausführungen des Generaldirektor Kesten über diese geplante Schnellbahn und die Stellung des Bergbaues zu dem Projekt, die der Genannte nach der „Berliner Börsenzeitung" in einer Versammlung des Bergbaues des rheinisch-westfälischen Industriegebietes gemacht hat und die in Nr. 31 dieser Zeitung vom 30. Juli d. J. abgedruckt ist, erhalten wir folgende Zuschrift:

„Das Schnellbahnprojekt, für das Anfang 1924 die endgültige Konzession erteilt wurde, umfaßt die Hauptlinie von Köln über Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen/Mülheim, Essen, Gelsenkirchen, Bochum nach Dortmund und die Nebenlinien Duisburg-Hamborn, Duisburg-Moers und Essen-Gladbeck.

Die Schnellbahn wird in gleicher Weise wie die Hauptstrecken der Reichsbahn, da eine Untergrundführung im Bergbaugebiet nach der gutachtlichen Äußerung des Bergbaulichen Vereins vom 22. Oktober 1922 nicht angängig ist, als Hochbahn durch den Industriebezirk geführt werden. Auf der weitaus größten Strecke liegt die Schnellbahn auf Dämmen von normaler Höhe. Bei der Kreuzung mit anderen Verkehrswegen muß naturgemäß eine Über- oder Unterführung der letzteren durch die Schnellbahn stattfinden. Nur an einer einzigen Stelle, wo bereits zwei andere sich überkreuzende Verkehrswege vorhanden sind, wird bei der Überschreitung der letzteren eine Dammhöhe von 17 m erforderlich. Solche Dammhöhen sind aber auch bei den Anlagen der Reichsbahn im Bodensenkungsgebiet an mehreren Stellen vorhanden, also ein Novum wird durch die Schnellbahn nicht geschaffen. Dasselbe gilt auch von den Bauwerken der Schnellbahn.

Bezüglich der Höhe des Anlagekapitals sollen nach den Ausführungen des Herrn Kesten andere sehr beachtenswerte Sachverständige die Baukosten auf 500—600 Millionen Mark geschätzt haben, gegenüber den von der Schnellbahn ermittelten 350 Milionen Mark. Der letztere Betrag ist auf Grund genauer Massenermittelungen an Hand ausgearbeiteter Einzelentwürfe und auf Grund von Angeboten großer Baufirmen ermittelt worden, während den seitens des Herrn Kesten angezogenen Sachverständigen keine Planunterlagen zur Verfügung standen. Soviel steht fest, daß ein genauer Kostenanschlag einen ganz anderen Anspruch auf Zuverlässigkeit hat als eine Schätzung ohne Planunterlagen.

Der für die Schnellbahn zu erwartende Verkehr ist auf Grund genauer Verkehrsermittlungen festgestellt worden. Es handelt sich um einen Übergangsverkehr von der Reichsbahn und den Straßenbahnen auf die Schnellbahn und um einen durch ein den Verkehrsverhältnissen sich anpassendes Verkehrsunternehmen entstehenden Neuverkehr. Wie vorsichtig die Verkehrsermittlung aufgestellt wurde, erhellt daraus, daß auf den Kopf des von der Schnellbahn aufgeschlossenen Gebietes im Jahre nur 11 Fahrten kommen. Mit diesem Verkehr ist die Schnellbahn ein durchaus gesundes und wirtschaftliches Unternehmen, das eine ausreichende Verzinsung des in dasselbe gesteckten Kapitals bringen wird.

Die Notwendigkeit der Schnellbahn wird seitens des Herrn Kesten bestritten. Die Reichsbahn kann zurzeit, wo der Personenverkehr nur 90 % der Vorkriegszeit beträgt, den Verkehr bewältigen; sie ist aber dazu nicht mehr in der Lage, wenn ein neuer Aufschwung im Industriegebiet einsetzt. Dies ist erwiesen durch die unhaltbaren Verkehrszustände in den Jahren 1913 und 1914. Durch den Ausbau dritter und vierter Gleise bei der Reichsbahn kann eine ausreichende Abhilfe nicht geschaffen werden, weil auch dann noch auf denselben Gleisen Züge verschiedener Geschwindigkeit fahren müssen, also ein starrer Fahrplan und dichte Zugfolge für schnellfahrende Züge nicht eingeführt werden kann. Deshalb muß eine von den heutigen Anlagen der Reichsbahn losgelöste elektrisch betriebene Schnellbahn gebaut werden, wenn man für die weitere Entwicklung des Verkehrs gerüstet sein will.

Was nun die verspätete Unterrichtung des Bergbaues über das Schnellbahnunternehmen anlangt, so wurden dem Bergbaulichen Verein in Essen, der die Gesamtvertretung des rheinisch-westfälischen Bergbaues darstellt, Pläne mit der Linienführung der Schnellbahn bereits im September 1922 überreicht. Das Oberbergamt in Dortmund verfügt seit Anfang 1924 über das Planmaterial der Schnellbahn. Somit kann von einer gewissen Heimlichkeit der Entwurfsbearbeitung nicht gesprochen werden.

Die für die Schnellbahn im Bodensenkungsgebiet vorgesehene maximale Geschwindigkeit von 100 km/Std. wird seitens des Bergbaus als unzulässig bezeichnet. Die Reichsbahn hat im Gebiet zwischen Duisburg und Dortmund eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/Std. für ihre Schnellzüge vorgeschrieben. Bei dieser Geschwindigkeit haben sich irgendwelche Betriebserschwernisse oder gar Gefährdungen des Betriebs infolge der Einwirkung des Bergbaues nicht ergeben, und es ist nicht zu verstehen, warum bei einer um 25 % gesteigerten Geschwindigkeit ein einwandfreier Betrieb nicht möglich sein sollte. Für die Schnellbahn, deren Bau nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau[…] triebsordnung vorgesehen wird, braucht man inf[…] keine Besorgnisse zu haben.

Aus den in der Eingabe der Zechen an den Herrn Mi[…] Handel und Gewerbe gemachten Angaben lassen sich[…] wirkungen des Bergbaues auf die Erdoberfläche ermi[…] ergeben sich Senkungsmaße bis zu 13 cm/Jahr, seitl[…] schiebungen bis zu 1,6 cm/Jahr, Pressungen von 2,8[…] und Zerrungen bis zu 1,7 cm/Jahr, also alles Maße, die[…] aufmerksamen Gleisunterhaltung keinerlei Gefahren[…] Betrieb bringen können. Auch die dem Bergbau für […] tigung von Bodensenkungen entstehenden Kosten sind[…] bisher an die Reichsbahn abgeführten Beträgen so ge[…] sie die Wirtschaftlichkeit einer Zeche nicht berühre[…] Bei der als am stärksten betroffenen bezeichneten Ze[…] busch kommen nach den in der Eingabe an den Herrn[…] für Handel und Gewerbe gemachten Angaben höchsten[…] für Bergschäden in Betracht, ein Betrag, der eine a[…] gebende Rolle nicht spielen kann.

Der Bergbau baut unter den Anlagen der Reichsbal[…] liegt nun kein Grund vor, warum er den Abbau u[…] Schnellbahn einstellen sollte. Er würde wohl kaum dara[…] unter der Reichsbahn Sicherheitspfeiler stehen zu lass[…] diese heute ihre maximale Geschwindigkeit von 80 au[…] steigern würde.

Bei den Einwendungen des Bergbaues gegen die Sch[…] handelt es sich zweifellos um ganz übertriebene Darst[…] der durch die Schnellbahn dem Bergbau erwachsenden […] Der Bergbau vergißt dabei ganz, daß er in der Haupt[…] Menschenansammlungen im Industriegebiet verursacht[…] daß er deshalb auch die Einrichtungen dulden muß, die[…] Verkehr dieser Massen notwendig werden."

— **Kohle im Güterumschlagverkehr.** Es ist statist[…] gestellt worden, daß im Jahre 1924 180 Mill. Tonnen K[…] fördert worden sind. Nimmt man an, daß hiervon der be[…] größte Teil auf weiten Wegen vom Gewinnungsort […] braucher, d. h. zu den Kraftwerken und Kesselhäusern […] werden muß, so kann man verstehen, wie wichtig die […] Wirkungsgrades der Beförderung und des Umschlag[…] Mengen und der unbedingt notwendigen Kosten ist. […] weitere Entwickelung der Industrie läßt darauf schließe[…] Zukunft trotz der Bestrebungen, Öl und Wasser für d[…] erzeugung zu verwenden, die Kohle noch einen bei weit[…] tigeren Standpunkt einnehmen wird als diese beiden e[…] Krafterzeugungsarten, da letztere nur an bestimmte Or[…] den sind, während Krafterzeugung durch Kohle vom Gew[…] ort unabhängig ist. Es ist dabei wesentlich, ob und wi[…] förderungseinrichtungen und Umschlagsanlagen wirt[…] arbeiten, damit die Krafterzeugungskosten der Kesselhä[…] mit Kohle arbeiten, gegenüber den mit Öl betrieben[…] werken bestehen bleiben, und vor allem daß der Strom[…] niedergehalten werden kann, daß die Kraftabnehmer[…] werbsfähig bleiben oder wieder werden.

Der Verein deutscher Ingenieure veranstaltet, um d[…] biet zu klären und weiteren Kreisen bekanntzumachen,[…] bis 26. September d. J. in Düsseldorf und Köln ein[…] umschlag-Verkehrswoche, auf der sämtliche Fragen di[…] bietes von 50 ersten Fachleuten vorgetragen werden. A[…] gen sind an die Geschäftsstelle des Vereines deutscher In[…] Berlin NW. 7, Sommerstr. 4a, zu richten. Der Preis […] nehmerkarte beträgt 25 ℳ; es werden nur Karten für […] 50 Berichte und Veranstaltungen ausgegeben.

— **Güterumschlag-Verkehrswoche Düsseldorf-Köln.** [..] Herbst v. Js. vom Verein deutscher Ingenieure in engen[…] dung mit der Deutschen Reichsbahn durchgeführte Ei[…] technische Tagung nebst Ausstellung hat zu der Güterus[…] Verkehrswoche Veranlassung gegeben, die vom 20. bis […] tember in Düsseldorf und Köln gleichfalls vom Verein d[…] Ingenieure im Einverständnis mit den maßgebenden Vb[…] und Behörden durchgeführt wird. Der Zusammenhan[…] Veranstaltungen ist ohne weiteres einleuchtend: wie auf […] sammlung erster Fachleute im vorigen Jahre die Probl[…] Schaffung technisch und wirtschaftlich hochentwicke[…] triebsmittel und Anlagen im Eisenbahnwesen behandelt […] so soll auf der Güterumschlag-Verkehrswoche von bed[…] Fachleuten aus ihren Betriebserfahrungen gezeigt we[…] welcher Weise mit diesen Werkzeugen, insbesondere im […] auf eine wirtschaftliche Durchführung der Güterbeförde[…] arbeitet werden kann und welche Probleme noch zu lös[…] um bei möglichst wenig Aufwand Leistung und Erzeu[…] steigern. Denn die Notwendigkeit der Steigerung der Er[…] zur Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft zieht […] ein roter Faden durch alle Verhandlungen und Vorträ[…] welchen sich in den letzten Monaten Verbände und Ver[…] Industrie, des Handels und Gewerbes zusammengefunden[…]

.n Wege hierzu auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu iese gleichsam wissenschaftlich zu erkunden; dient auch egende Zusammentreffen führender Fachmänner, das zu orragendsten Tagungen zählen wird.

hen Fragen zur Erörterung, welche auch schon die Gesellschaft für Bauingenieurwesen in letzter Zeit behaben, und welche sich in dem einen Punkt zusammen: wie können die verschiedenen Verkehrswege und Verel zur höchsten Leistung und zu volkswirtschaftlichem usammenarbeiten? Kriegs- und Nachkriegszeiten hatten igungsgebiete alter Verkehrsanlagen wie der Staats-Klein- und Straßenbahnen, Wasserstraßen erheblich zuverschoben, so daß, nachdem sich die Reichsbahnen ern, hier Differenzen unvermeidlich sind; neue Verkehrse den Kraftwagen, das Flugzeug, hat gerade der Krieg n und in denselben Fähigkeiten entwickelt, die sich auf itsgebieten der alten Verkehrsmittel fühlbar machen. ragen ist in den Vorträgen ein großer Raum vorbend es wird manches Interessante aus dem Munde der ner und Vertreter der verschiedenen Verkehrsmittel zu n, was hoffentlich zu einem weiteren Schritt in der Getsarbeit führt. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsre Verwendbarkeit für den Massen- und Stückgutverl Betriebskosten und sich daraus ergebenden Tarife r Erörterung. Die Spedition wird zu Worte kommen, ie die Umschlagseinrichtungen auf Bahnhöfen und in wirtschaftlich von hoher Bedeutung sind. Hierzu wie rung, Stapelung der Güter, über Anlagen im In- und sind Vorträge vorgesehen, und eine Besichtigung des Ruhrorter Hafens wird einen vorzüglichen Einblick in d Betrieb des größten Binnenhafens geben. So wird dlung der wichtigen Fragen des neuzeitlichen Güter- allen in Verkehrswesen, Handel und Industrie Ben viele Anregungen für ihre eigenen Betriebe bieten.

tsch-Schweizerische Verhandlungen über die Einfuhrungen. In Bern haben in diesen Tagen, wie der B. B. ort gemeldet wird, Besprechungen zwischen Vertretern hen und der schweizerischen Regierung über die Durches deutsch-schweizerischen Protokolls über die Einfuhrungen vom 17. November 1924 stattgefunden. Es wurde dnis darüber erzielt, daß die große Mehrzahl der heute henden Einfuhrbeschränkungen vom 1. Oktober d. Js. en soll. Nur für eine ganz geringe Anzahl von Warenird das Bewilligungsverfahren bis auf weiteres noch u werden. Diese Vereinbarungen unterliegen der Ger der beiderseitigen Regierungen. Sobald dies der wird, erfolgt die Veröffentlichung.

n Verkehrswerbefilm. „Vom Rhein über den Schwarz-Bodensee" läßt die Reichsbahndirektion Karlsruhe seit i auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München gleichzeitig in verschiedenen deutschen Städten mit folg vorführen. Im Ausland und auf transatlantischen oll er nicht nur die Naturschönheiten des Badischen d seine bequemen Verkehrsmittel zeigen, sondern auch und Treiben, vor allem die sportlichen Veranstaltungen ltberühmten Bade- und Kurorten des Schwarzwaldes densee, wodurch er Beschauer zur Reise dahin und zu Aufenthalt daselbst einladet.

Anahmen sind unter der Leitung von Reichsbahnamt-, von dem auch das Manuskript stammt, durch das ehmen Dr. Wolff in Frankfurt (Main) in höchster nheit zum Teil mit der Zeitlupe ausgeführt.

ng der höheren technischen Reichsbahnbeamten in Vom 18. bis 20. September findet in München eine schaftliche Tagung statt. Die Vereinigung von chnischen Reichsbahnbeamten e. V. veranstaltet in cher Anlehnung an die Verkehrsausstellung und das ete Deutsche Museum einen außerordentlichen Verund bietet außerdem nicht nur für ihre Mitglieder, sonfür Freunde und Fachgenossen eine wissenschaftliche Den Hauptbestandteil dieser Tagung bilden die Vorrganisationsformen und -fragen" (Reichsbahndirekent Freiherr v. Eltz-Rübenach, Karlsruhe), „Eisenhaft einst und jetzt" (Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover, s Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesell-Ferner ist eine Vorführung von Fachfilmen, eine Beder Verkehrsausstellung, des Deutschen Museums und lich auch ein Ausflug zum Walchenseekraftwerk vor-

kraftschlepper. Das Reichsverkehrsministerium und ministerium für Ernährung und Landwirtschaft hatten ung der Landwirtschaft einen Wettbewerb für Kleinper veranstaltet. Auf Grund einer mehrmonatlichen praktischen Betrieb in Markee bei Nauen und einer anschließenden Untersuchung in der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, Technische Hochschule Charlottenburg, hat das Preisgericht den ersten Preis von 100 000 RM. für den „Felddank" der Firma Heinrich Lanz (Mannheim) zuerkannt. Zwei zweite Preise von je 30 000 RM. erhielten die Deutsche Kraftpflug-Gesellschaft Berlin für den „W. D.-Radschlepper" und die Pöhl-Werke Gößnitz i. Sa. für den „Pöhl-Benzolschlepper". Der mit dem ersten Preis gekrönte „Felddank" wurde in seiner Bauart und Ausführung als bester der am Wettbewerb beteiligten Schlepper, vor allem wegen seiner vielseitigen Verwendbarkeit und zuverlässigen und großen Arbeitskraft bei geringen Betriebskosten bewertet.

— **Reichsbahndirektor Dr. jur. Kroehling †.** Am 30. August 1925 verstarb plötzlich infolge eines Unfalles beim Segeln der Reichsbahndirektor und Ministerialrat a. D. Dr. jur. Oskar Kroehling.

Geboren 1873 als Sohn eines Gutsbesitzers wurde er nach im Jahre 1905 bestandenem Assessorexamen zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Nach seiner Ausbildung bei der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main) wurde Dr. Kroehling bei den Reichsbahndirektionen Elberfeld und Altona als Hilfsarbeiter beschäftigt, dann Vorstand des Verkehrsamts Dessau, alsdann Mitglied der Reichsbahndirektionen Posen und Mainz. Zwischendurch war er zwei Jahre lang beurlaubt, um seinen Neigungen entsprechend den Allgemeinen Wohnungsbauverein Königsberg (Pr.) zu leiten. 1920 wurde er unter Beförderung zum Ministerialrat in das Reichsverkehrsministerium einberufen; 1924 trat er als Reichsbahndirektor zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft über.

Dr. Kroehling war von 1908 ab stets Personaldezernent gewesen; in der Hauptverwaltung bearbeitete er das Wohlfahrtsdezernat. Für diese Tätigkeit machten ihn seine persönlichen Eigenschaften ganz besonders geeignet. Mit großem Wissen und hohem Verantwortlichkeitsgefühl verband er warmherziges Empfinden und große Güte für die ihm anvertrauten Bediensteten. Seine besondere Liebe gehörte den Wohlfahrtseinrichtungen der Reichsbahn, namentlich den Selbsthilfsorganisationen des Personals. Eisenbahnvereine, Kleinwirtevereine, wirtschaftliche Genossenschaften und dergl. waren ihm besonders ans Herz gewachsen. Hier hat er verstanden, sich einen großen Kreis begeisterter, freiwilliger Mitarbeiter zu schaffen und mit ihnen Großes zu leisten zum besten der Reichsbahn und des Personals. Sein herzliches, gütiges Wesen, wie seine Offenheit sichern ihm bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wie bei allen, die mit ihm arbeiten durften, ein treues Gedenken über das Grab hinaus.

— **Eisenbahndirektor Butterweck †.** Am 13. d. M. verstarb der frühere stellvertretende Vorsitzende der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahndirektor i. R. Butterweck, im 78. Lebensjahre. Butterweck begann seine Tätigkeit bei dieser Verwaltung im Januar 1890 als Baumeister und Assistent des damaligen Oberingenieurs. Im Jahre 1898 wurde er zum Oberingenieur, 1899 zum Hilfsarbeiter der Direktion und 1906 an Stelle des verstorbenen Geheimen Baurats Textor zu ihrem Mitgliede ernannt. Stellvertretender Vorsitzender der Direktion war er seit Ende 1909 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1922. In die Zeit seines Wirkens fallen bedeutende Bauausführungen, wie der Umbau der Eisenbahnanlagen in Hamburg, Wandsbek, Lübeck, Ahrensburg und Travemünde, der Ausbau der Hafenanlagen in Lübeck, der Bau der Lübeck-Schlutuper Bahn, der Güterbahn Wandsbek-Rothenburgsort und der Nebenbahn Travemünde-Niendorf (Ostsee). Der Verstorbene erfreute sich in den Kreisen der Verwaltung größter Wertschätzung.

Österreich.

— **Eröffnung der Wientalstrecke der Stadtbahn.** Am 7. September ist die Linie Hauptzollamt-Hietzing der Wiener elektrischen Stadtbahn eröffnet worden. In Hietzing wurden ein großes Umkehrgleis und Umsteiggelegenheiten errichtet, damit die von der Gürtel-Westbahn-Linie kommenden Reisenden rasch abgefertigt werden können. Die Züge der beiden bisher eröffneten Strecken werden durch die Bezeichnung W (Wiental) und G (Gürtel) voneinander unterschieden und verkehren in Zeiträumen von sechs Minuten, die im Bedarfsfalle herabgesetzt werden. Die Fahrzeit auf der 7,5 km langen Strecke beträgt 18 Minuten, das ist um drei Minuten weniger, als die Züge der früheren Stadtbahn brauchten.

— **Der Umbau der Steyregger Brücke.** Kürzlich fand an der im Umbau begriffenen Steyregger-Eisenbahnbrücke der Bahn Linz-Budweis die Einschiebung des ersten neuen Haupttragwerkes statt. Die Steyregger Eisenbahnbrücke ist eine der größten in Österreich; sie überbrückt die Donau mit fünf 76 m weiten Hauptöffnungen, an welche sich zwei Nebenöffnungen von je

24 m Weite anschließen. Die Gesamtlänge der Brücke, welche im Jahre 1870 erbaut wurde, beträgt 450 m. Da der eiserne Überbau den Anforderungen des Verkehres nicht mehr genügte, war es notwendig, an den Umbau der Brücke zu schreiten. Die Belastungsprobe, bei welcher drei der schwersten Güterzuglokomotiven samt Tendern und drei beladenen Kohlenwagen auf die Brücke gestellt wurden, verlief tadellos. Trotz der besonders großen Schwierigkeiten der Arbeiten war der Zugverkehr über eine Brücke nur durch 15 Stunden unterbrochen, wobei für die Weiterbeförderung der Reisenden durch Umsteigmöglichkeit vorgesorgt war.

— **Der Handelsvertrag mit Südslawien.** Der neue Handelsvertrag mit Südslawien wurde am 3. September unterfertigt. Das sehr umfangreiche Vertragsinstrument umfaßt vor allem den Handelsvertrag selbst, der im allgemeinen von dem Grundsatze der Meistbegünstigung ausgeht. Der Vertrag regelt in eingehender Weise die verschiedenen für den Handelsverkehr in Betracht kommenden Fragen und enthält auch allgemeine Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr und den Schiffahrtsverkehr.

Ein besonderes Übereinkommen regelt in sehr ausführlicher Weise den Grenzverkehr, in dem die besonderen Bedürfnisse der Grenzbewohner weitgehend berücksichtigt werden. Dieses Übereinkommen nimmt im wesentlichen Vorschriften auf, die bereits auf Grund eines früher zustande gekommenen Einvernehmens angewendet werden.

Endlich enthält der Vertrag ein besonderes Abkommen über den Touristenverkehr im Grenzgebiete, wodurch der touristische Grenzverkehr für Fußgänger und Skifahrer im Grenzgebiete zugunsten der Mitglieder der beiderseits anerkannten Touristen- und Skifahrervereine mit wesentlichen Erleichterungen geregelt ist.

— **Die Kohlenwirtschaft im ersten Halbjahr.** Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat die Ergebnisse der Kohlenwirtschaft Österreichs für den Monat Juni 1925 und damit auch für das abgelaufene Kalenderhalbjahr ermittelt. Im Juni 1925 wurden insgesamt 601 772 t mineralischer Brennstoffe bezogen, von welchen auf Steinkohle rund 51 %, auf Braunkohle rund 41 % und auf Koks rund 8 % entfallen. Zu der Versorgung Österreichs trug das Ausland 374 184 t (62 %) und das Inland 227 588 t (38 %) bei, welch letztere Menge der auf den Monat Juni entfallenden Förderung von 230 141 t entstammt. Die Kokserzeugung der inländischen Gaswerke aus ausländischer Steinkohle belief sich auf 29 777 t. Die Einkäufe aus dem Auslande verteilen sich auf Steinkohle mit 298 055, auf Braunkohle mit 27 207 und auf Koks mit 48 922 t. Der Überblick über das erste Kalenderhalbjahr 1925 und der Vergleich mit der gleichen Vorjahrzeit gibt zu folgenden Feststellungen Anlaß: Der Verbrauch Österreichs an inländischen und ausländischen Brennstoffen hat im 1. Halbjahe 1925 rd. 4 Millionen Tonnen, im gleichen Zeitraum 1924 rund 4,55 Millionen Tonnen betragen, somit um mehr als eine halbe Million Tonnen oder 12 % abgenommen. Da jedoch die Inlandslieferungen eine Steigerung aufweisen (1925 1,55 Millionen, 1924 1,47 Millionen Tonnen), so trifft dieser Minderverbrauch lediglich die Auslandskohle, von welcher um rund 20 % weniger eingeführt wurden (1925 2,45 Millionen, 1924 3,08 Millionen Tonnen). Diese Erscheinung wirkt sich auch in einer Verschiebung der Anteile der Inlands- und Auslandskohle am Gesamtverbrauch Österreichs in der Weise aus, daß sich das Verhältnis von 32 % (Inland) zu 68 % (Ausland) im Vorjahre auf 39 : 61 im heurigen Jahre, somit zugunsten der Inlandskohle geändert hat. Eine Betrachtung nach den einzelnen Herkunftsländern ergibt, daß die Steinkohleneinfuhr aus Polen (1924 1,54, 1925 1,15 Millionen Tonnen) und aus der tschechoslowakischen Republik (1924 620 000, 1925 540 000 t) abgenommen, hingegen die Einfuhr deutscher Steinkohle einschließlich Saarkohle eine Erhöhung um 53 % (1924 190 000 t, 1925 290 000 t) erfahren hat. Die Verwendung von Braunkohle hat namentlich bei der tschechoslowakischen um etwa 250 000 t (von rund 414 000 t auf rund 162 000 t) und bei der südslawischen um 20 000 t abgenommen, während Deutschland und Ungarn nahezu um je 20 000 t mehr lieferten. Der Hauptanteil an der allgemeinen Bedarfsverminderung an Brennstoffen ist dem Hausbrande zuzuschreiben, da der milde Winter 1924/25 einen Minderbezug um 280 000 t Hausbrandkohle ermöglichte; an dem weiteren Minderbedarfe sind die Verkehrsanstalten und die Industrie beteiligt.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahn im ersten Halbjahr 1925.** Die Verkehrslage der schwedischen Staatsbahn hat sich im Juni weiter verschlechtert. Mit Ausnahme der Lapplandsbahn (Luleå-Riksgränsen) ergibt sich für den Monat Juni allerdings noch ein Überschuß von 1,4 Mill. Kr., der sich jedoch bei Verzinsung des Anlagekapitals, wie sie vorgesehen ist, in einen Verlust von 1,4 Mill. Kr. (im Vorjahre 1 [...] verwandelt.

Für das erste Halbjahr 1925 ergibt sich ein Übers[...] 9,3 Mill. Kr., bei Verzinsung der Staatsschuld jedoch [...] lust von 7,5 Mill. Kr. gegen einen solchen von nur 0,4 [...] in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Lapplandbahn, bei der zudem eine Verzinsung [...] lagekapitals durch besondere Verträge mit den betroff[...] gesellschaften garantiert ist, weisen im Juni einen [...] von 0,6 Mill. Kr. gegen einen solchen von 0,2 Mill. Kr [...] jahre auf. Dieses günstige Ergebnis ist auf die [...] Jahre weiter gesteigerte Erzausfuhr Schwedens [...] führen.

Im ersten Halbjahr 1925 betrug die Zahl der Reisen[...] Millionen und bleibt damit ungefähr auf der Höhe des [...] (13,40 Mill.). Dagegen weist die beförderte Gütermen[...] erheblichen Rückgang auf, von 5,0 Mill. t auf 4,58 Mill. t [...] dererseits wurden 2,77 Mill. Tonnen lappländisches Erz [...] 1,9 Mill. t im vergangenen Jahre befördert.

— **Herabsetzung russischer Eisenbahntarife.** D[...] komitee des Volkskommissariats für Verkehrswesen [...] Eisenbahntarife für Mais, der für die Stärke- und Syrup[...] sowie die Weinbrennerei bestimmt ist, je nach der St[...] 20—50 % ermäßigt, desgleichen ist eine Tarifherabset[...] 35 % für Ausfuhrschweine erfolgt.

— **Versuchsfahrten mit Luftdruckbremsen auf de[...] kaukasischen Eisenbahn.** Im Laufe der nächsten Mon[...] auf der Transkaukasischen Eisenbahn Versuchsfah[...] Bremsen der Bauart Kasarzeff und Kuntze-Knorr st[...] Es handelt sich hauptsächlich um die Strecke über den S[...]

— **Verkehrsverbindung Moskau-Riga.** Laut „Ekonomi[...] kaja Shisnj“ hat das Volkskommissariat für Verkehrsw[...] schlossen, die Linie Moskau-Sebesh-Zilupe-Riga in de[...] sache nur noch für den Güterverkehr zu benutzen und [...] digenfalls nur zwei Personenzüge auf dieser Linie v[...] zu lassen. Als Hauptlinie für den Verkehr von Sch[...] Expreßzügen nach dem Auslande soll die Linie Moskau-[...] Riga in Aussicht genommen werden. Die Hauptverwa[...] lettischen Eisenbahnen hat das Volkskommissariat für [...] wesen bereits von seiner Zustimmung in Kenntnis geset[...] dieser Verkehrslinie gedenkt man die Strecke Moskau-[...] Personenzügen in 24 Stunden zurückzulegen, was im [...] mit der jetzt in Betracht kommenden Zeit eine Ersparn[...] sieben Stunden bedeuten würde.

— **Das Defizit der polnischen Ausfuhr.** Nach dem [...] des Statistischen Amtes beträgt die Einfuhr im Juli [...] 172 Millionen Zloty, die Ausfuhr dagegen nur 87 Million[...] Das Defizit der Ausfuhr beziffert sich demnach auf 85 [...] Zloty und ist im Verhältnis zu jenem des Vormonats u[...] lionen gestiegen. Das Gesamtdefizit des ersten Halbj[...] reichte 503 Millionen Zloty.

— **Ratifizierung des tschechoslowakisch-polnische[...] schaftsvertrages.** Zufolge einer Meldung aus Warschau [...] polnische Ministerrat dieser Tage den mit der Tschecho[...] am 23. April d. J. abgeschlossenen Vertrag über die [...] Ausfuhr ratifiziert. Durch die in der Zwischenzeit [...] eingeführten zolltarifarischen Maßnahmen und die ver[...] Ein- und Ausfuhrbedingungen ist der Wert des ratifizie[...] kommens mehr als fraglich.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staa[...]** Im Juni 1925 wurden auf den Linien der tschechoslow[...] Staatsbahnen befördert: 22 575 262 Personen (gegen [...] gleichen Monat des Vorjahres um 417 269 mehr), 11 523 [...] und Expreßgüter (+ 945) und 4 205 421 t Güter (+ 13[...] darunter befinden sich 1 572 579 t Kohlen, Koks und [...] (— 5519 t). Die Einnahmen betrugen aus dem Perso[...] Gepäckverkehr 78 037 204 K. (— 931 745 K.), aus dem [...] kehr 225 579 099 K. (+ 10 403 857 K.). Die Gesamtei[...] betragen daher 303 616 303 K. (+ 9 472 103 K.).

— **Aufhebung der Betriebsleitung der Friedländer [...] bahnen in der Tschechoslowakei.** Infolge der vorge[...] Übernahme der genannten Bezirksbahnen in die Staa[...] waltung wird mit dem 1. Oktober die Betriebslei[...] Friedland in Böhmen aufgehoben. Dafür wird mit [...] Tage eine neue Betriebsleitung der tschechoslowakische[...] bahnen in Reichenberg errichtet, welche neben [...] waltung der ehemaligen Friedländer Bezirksbahnen au[...] jene der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald [...] wird. Diese neue Betriebsleitung wird der Staatsbahnd[...] Königgrätz unterstehen.

…ekte tschechoslowakisch-ungarische Eisenbahntarife. …nehmen nach wird sich am 21. d. M. eine Abordnung des …owakischen Eisenbahnministeriums nach Budapest be… …n mit der dortigen Eisenbahnverwaltung über den Ab… …ines direkten tschechoslowakisch-ungarischen Eisen… …s zu verhandeln. In erster Linie sollen direkte Fracht… …f Kohlen festgelegt werden, dann werden auch für …gen Warengattungen direkte Tarife ausgearbeitet …n.

…i elektrische Schnellbahn Bukarest-Snagowsee-Ploescht …n wie die Bukarester Deutsche Tagespost vom 17. Juli …ich langem Hin und Her doch gebaut werden. …rsonenverkehr zwischen Bukarest und dem 60 km ent… …n oescht, dem geschäftlichen Mittelpunkt des rumänischen …etes, ist sehr rege, und die rumänischen Staatsbahnen …rstande, ihn entsprechend zu bedienen. Der gesamte …nuß sich der Fernzüge bedienen, nachdem die einzige, …Güterverkehr bedienende zweigleisige Linie, welche …Städte verbindet, eine Belastung durch Lokalzüge …r verträgt.

…iesen Umständen lag der Gedanke einer elektrischen …nverbindung nahe, und eine Gesellschaft, in der die …z. Firma Brown, Bovery & Co. eine maßgebende Rolle …müht sich auch schon lange um die Konzession. Diese …um so lohnender zu werden, als die geplante Linie halb… …chen den beiden landschaftlich so ungünstig gelegenen …len waldumzogenen langgestreckten Snagowsee …r wie geschaffen für einen Massenerholungsort der …r ist.

…mänischen Staatsbahnen widersprachen jedoch diesem …r auf das heftigste, da sie den Wettbewerb der neuen …den Güterverkehr fürchteten.

…deswirtschaftsrat trachtete nun die widerstrebenden In… …uszugleichen, indem er der genannten Gesellschaft die …nis unter der Bedingung erteilte, die Linie entweder …le Schmalspurbahn mit Güterverkehr oder als voll… …rsonenschnellbahn ohne Güterverkehr zu bauen. Wie …elle meldet, verzichtete die Gesellschaft daraufhin auf …in unbedeutenden lokalen Güterverkehr; sie wird die …der zweiten Alternative bauen und in Bukarest so… …uch in Ploescht straßenbahnähnlich in das Stadtinnere …

…neue Erdölleitung in Rumänien. Die Direktion der …en Staatsbahnen, die auch die vom Petroleumgebiet um …ach Konstantza und Giurgiu führenden Erdölleitungen …hat am 1. August auf der Linie Baicoi-Bukarest eine …ng von 127 mm Durchmesser in Betrieb gesetzt, was …sleistung von etwa 60 Eisenbahnwagen entspricht. Die …ient ausschließlich der Versorgung der rumänischen …

…Streit um die Salonikibahn. Nach der D. A. Z. ist …Griechenland und Serbien infolge der Bemühungen …n Vertrag zustande gekommen, wonach die Eisenbahn …li nach Saloniki, wie bisher, das Eigentum der fran… …Eisenbahngesellschaft bleibt.

…ns wichtige Eisenbahnpläne. Am 20. August fand in …e Versammlung der Abgeordneten der Provinzen …d Trento statt, in der die wichtigen Eisenbahnpläne …iete besprochen wurden. Es handelte sich dabei haupt… …n die Brennerlinie und um den Bau der Stilfserjoch… …ei sich wieder der starke Gegensatz der Venezianer …s Projekt kundgab, da sie von der Regierung die Er… …er direkten Linie Venedig-München über Treviso ver…

…ramm der Verkehrspolitik der nächsten Zeit läßt sich …uppen von Arbeiten zerlegen: 1. Verbesserung der be… …Linien und 2. Bau von neuen Bahnen.

…verbessernden Linien wären die Strecke Verona… …ie Valsuganabahn, die Strecke Bozen-Mals und die …nte delle Alpi-Toblach. Die Regierung hat inzwischen …isierung der Brennerbahn beschlossen. Mit könig……aß vom 18. August wurde dafür der Betrag von …n Lire bewilligt. Das Dekret sieht jedoch nur die …ung der Teilstrecke Brenner-Bozen vor, und es wurde …, zu verlangen, daß auch der übrige Teil der Strecke …nach Verona elektrisiert wird, außerdem, daß die …rch die Ausgestaltung der drei bisher noch einglei… …ken für zwei Gleise auf die größtmögliche Leistungs… …ebracht werde.

…Valsuganabahn muß elektrisiert werden und durch …igung von Kurven verkürzt und so hergerichtet wer… …ie einem größeren Verkehr gewachsen ist. Ferner …inie Bozen-Mals, welche Steigungen von 28 ‰ auf… …dlich verbessert werden. Und da in kurzer Zeit die italienische Regierung von der österreichischen den Ausbau der Strecke Landeck-Reschen, auf Grund der am 24. September d. J. fälligen Verpflichtung des Art. 321 des Vertrages von St. Germain, fordern wird, wäre es angezeigt, diese Linie mit der Strecke Bozen-Mals zu verbinden und auch zu elektrisieren.

Was den Bau von neuen Bahnen anbelangt, so kommen vor allem die beiden Alpenlinien Stilfserjoch und Toblacherbahn (Judikarien) in Betracht.

Bekanntlich ist der Regierung ein bereits auch in seinen Einzelheiten ausgearbeitetes Projekt über den Ausbau der Stilfserjochbahn von einer Mailänder Unternehmergruppe unterbreitet worden, die erklärte, gegebenenfalls bereit zu sein, die Baukosten auf eigene Rechnung zu übernehmen, sobald Österreich die Strecke Landeck-Reschen ausgebaut hat. Diese neue Alpenbahn würde die Entfernungen von Mailand und Genua nach München um 120 km und jene Venedig-München um 67 km kürzen. Doch ziehen, um einen alten Wunsch zu erfüllen, selbstverständlich die Venezianer ihr Projekt über Treviso-Alpendurchstich-München vor, das Venedig-München um über 120 statt nur um 67 km näher rücken würde.

— **Aufhebung der Sommerzeit.** Die in Belgien, England, Frankreich und Holland gegenwärtig bestehende Sommerzeit wird in der Nacht vom 3. zum 4. Oktober — Sonnabend zu Sonntag — aufgehoben. Belgien, England und Frankreich kehren dann zur westeuropäischen Zeit (W. E. Z.), Holland zur Amsterdamer Zeit zurück.

— **Die Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen.** Der Aufsichtsdienst des französischen Staats über die Eisenbahnen war bisher durch einen Erlaß vom 8. Januar 1918 geregelt; neuerdings ist die Gliederung dieses Aufsichtsdiensts durch einen Erlaß vom 5. März 1925, der erst jetzt in der Chronique des Transports veröffentlicht wird, abgeändert worden. Die Aufsichtsbehörde, deren Tätigkeit sich auf die großen Eisenbahnnetze und die Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung erstreckt, ist in fünf Direktionen eingeteilt: für die Strecken und Bauwerke, einschließlich des Neubaues, für Betrieb, für Verkehr, für Zugförderung und Werkstattswesen, für Arbeiterfragen. Zur Zuständigkeit der Direktion für die Überwachung des Betriebes gehört u. a. die Überwachung des Polizeidiensts auf den Bahnhöfen und in den Zügen, der Bewachung der schienengleichen Straßenkreuzungen, der Planungen für Abänderung der Sicherheitsanlagen, für den Umbau und den Neubau von Bahnhöfen. Die Direktion zur Beaufsichtigung des Verkehrsdienstes hat u. a. die Anwendung der Tarife, einschließlich der Bestimmungen über die Nebengebühren, die Abmachungen mit den Versendern und Empfängern von Gütern zu überwachen, ferner alle Fragen zu behandeln, die den internationalen Verkehr, den Verkehr auf den Hafenanschlußgleisen der großen Netze, sowie das Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsmittel betreffen.

— **Schnellzüge der französischen Mittelmeerbahn.** Die Schnellzüge der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sind teils solche, die das ganze Jahr verkehren, teils bringen es die Verkehrsbeziehungen, namentlich diejenigen nach Italien mit sich, daß der Verkehr zu gewissen Jahreszeiten verstärkt, zu anderen eingeschränkt oder eingestellt wird. Neben den von Paris ausgehenden Zügen bestehen auch eine Anzahl Querverbindungen, die ohne Berührung von Paris mit Schnellzügen bedient werden.

Von den Zügen, die den Verkehr nach der Küste des Mittelmeers, also im wesentlichen nach der Riviera bedienen, endigen im Sommer die meisten in Marseille, während sie im Winter bis Nizza, Mentone und Ventimiglia weitergeführt werden. Bis Marseille bleibt der Verkehr das ganze Jahr im wesentlichen derselbe. Im Gegensatz dazu sind die Züge, die nach Savoyen und darüber hinaus, also nach der Schweiz und auch nach Italien verkehren, Sommerzüge; ihr Verkehr wird im Winter stark eingeschränkt. Die Züge jedoch, die über Genf nach der Schweiz und durch den Mont Cenis nach Italien fahren, bleiben jahraus, jahrein dieselben. Das gleiche gilt von den Zügen, die die französisch-schweizerische Grenze überschreiten, um Mittel- und Osteuropa zu erreichen.

Alle diese von Paris ausgehenden Züge fahren über Dijon; sie benutzen entweder die viergleisige Strecke Paris-Melun oder fahren zu deren Entlastung über Juvisy, bis wohin ebenfalls vier Gleise führen, über Corbeil, Melun und Héricy, um bei Montereau in die Stammstrecke einzumünden.

Eine weitere Gruppe der Schnellzüge der Mittelmeerbahn bilden diejenigen nach dem Bourbonnais, nach Saint-Étienne, Clermont-Ferrand, Brioude, Nimes und Marseille, wobei im Sommer auch Vichy bedient wird.

An Querverbindungen, also an Zügen, die nicht von Paris ausgehen, seien genannt diejenigen von Avignon nach Marseille, Bordeaux und Irun, von Nevers nach Nancy, von Ventimiglia, Bordeaux und Lyon nach Straßburg, von Lyon nach Besançon und Grenoble, von Marseille nach Vichy, Croisie,

Annecy, Saint-Gervais-les-Bains, Genf, von Bordeaux nach Mailand, Genf, Vichy usw. Außerdem bestehen noch eine Anzahl Verbindungen, wo zwar keine ganzen Züge, aber doch einzelne durchlaufende Wagen auf weite Entfernungen durchgeführt werden.

Die durchgehenden Schnellzüge wiegen bis 560 t und fahren mit Geschwindigkeiten, die mit Rücksicht auf ihr Gewicht zum Teil beachtenswert sind. Der schnellste unter ihnen ist ein Luxuszug, der mit 426 t die 1110,7 km lange Strecke Paris-Mentone in 17 Stunden 10 Minuten, also mit einer Reisegeschwindigkeit von 64,7 km in der Stunde durcheilt, er hält unterwegs 18mal; seine mittlere Fahrgeschwindigkeit beträgt 73,72 km. Die höchste nach den Fahrplänen zugelassene Geschwindigkeit beträgt 89 km in der Stunde; sie wird auf der 67 km langen Strecke Mâcon-Lyon von einem 245 t schweren Postzug erreicht. Die längsten, ohne Aufenthalt durchfahrenen Strecken sind Avignon-Marseille, 210,8 km, Laroche-Migennes-Dijon, 159,4 km, Paris-Laroche-Migennes, 154,9 km, Dijon-Mâcon, 125,4 km, Valence-Avignon, 124,4 km.

Eine besonders schwierig zu betreibende Strecke ist diejenige nach Modane, namentlich deren 27 km lange Teilstrecke Chambéry-Modane. Sie hat zahlreiche und steile Neigungen; so steigt z. B. die Strecke von Saint-Michel-de-Mauvenne bis Modane auf 15 km dauernd unter 1 : 33. Der Rom-Expreß, der 319 t wiegt, wird hier von zwei Lokomotiven gezogen, und die Züge Paris-Modane mit 409 t und Bordeaux-Mailand mit 373 t bedürfen sogar noch der Schiebemaschinen, obgleich die Geschwindigkeit der drei Züge auf dieser Strecke nur 28 km und 27 km beträgt. Man erwartet erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten für den Fahrplan durch die Einführung elektrischen Betriebes, für den die vorbereitenden Arbeiten auf der Strecke Culoz-Modane im Gange sind.

Ähnlich betriebliche Schwierigkeiten bestehen auf der Strecke Paris-Vallorbe bei Überschreitung des Jura.

— **Paketverkehr in Frankreich.** Die Beförderung von Paketen, die in Deutschland von der Post besorgt wird, ist bekanntlich in Frankreich, ebenso wie in England, ein Teil der Tätigkeit der Eisenbahnen. Es ist aber beabsichtigt, diesen Teil des Warenverkehrs auf den Staat zu übernehmen. Einige französische Handelskammern erheben lebhaften Einspruch gegen die Durchführung dieses Plans, indem sie vor allem auf die hohen Kosten hinweisen, die dem Staat dadurch entstehen würden. Anderseits fordern sie aber eine Neuregelung der Paketbeförderung, eine Forderung, die schon seit Jahren erhoben worden ist und deren Erfüllung bereits durch ein Gesetz von 1921 innerhalb von sechs Monaten zugesagt war. Die Eisenbahngesellschaften haben schon Vorschläge zur Verbesserung des Paketverkehrs gemacht, und auch eine Erhöhung der Gebühren für diesen Verkehr ist in Aussicht genommen. Diese auf sich zu nehmen, scheint man bereit zu sein, wenn vorher Verbesserungen durchgeführt werden.

— **Bahnbau in den Pyrenäen.** Zurzeit sind in den Pyrenäen drei Frankreich mit Spanien verbindende Eisenbahnen im Bau: im Westen zwischen Pau und Saragossa über Campfranc und Oloron, im Osten von Ax-les-Thermes über Puigcerda nach Ripoll und zwischen ihnen von Saint-Girons nach Lerida. Die westliche Strecke soll im Sommer 1926 betriebsfertig sein, bei der mittleren wird der Bau noch länger dauern, und im Osten sind die Arbeiten so weit gediehen, daß man auf dem spanischen Teil der Neubaustrecke mit der Ausrüstung für den elektrischen Betrieb begonnen hat; auf französischem Boden sollen diese Arbeiten demnächst in Angriff genommen werden. Bei La Tour de Carol, auf 1251 m Höhe und 39,5 km von Ax entfernt, soll mit einem Aufwand von 10 Mill. Franken ein großer Grenzbahnhof errichtet werden, in dem die spanischen Züge endigen; die französischen Züge sollen dagegen bis Puigcerda durchgeführt werden. Ax-les-Thermes, wo die Eisenbahn bisher ihr Ende und die neue ihren Anfang hat, liegt auf 701 m Höhe; schon bei Meveus, 9,7 km von Ax entfernt, hat sie eine Höhe von 1057 m erklommen. In der Nähe der Wasserfälle von Bézines wird der Ariège überschritten, und es folgt dann ein Tunnel in Schraubenform, aus dem die Bahn nur austritt, um schon nach 1 km wieder in einem Tunnel zu verschwinden, der zum Schutze gegen Lawinengefahr angelegt wurde. Gleich hinter dem Bahnhof Hospitalet, wo besondere Gleise für ein benachbartes Bergwerk angelegt werden, auf 1428 m Höhe, öffnet sich nochmals ein Tunnel, der mit 5,4 km Länge der bedeutendste Kunstbau der Strecke ist. Dieser Tunnel steigt von beiden Enden her bis auf 1367 m, und die Strecke fällt dann von ihrem Scheitel unter dem Paß wieder nach Tour de Carol und Puigcerda.

— **Ausstellungszüge in England.** Die vier englischen Eisenbahngruppen haben einem Unternehmen, das eine Ausstellung englischer Waren und Erzeugnisse zu veranstalten beabsichtigt, je einen Zug zur Verfügung gestellt, in dem die Ausstellung von Ort zu Ort fahren soll. Für die Züge werden zu[...] Krieg benutzte Krankentransportwagen benutzt, die n[...] wieder für den gewöhnlichen Gebrauch hergerichtet [...] Züge sollen an gewissen ausgesuchten Orten einen [...] Tage Aufenthalt zur Besichtigung der in ihnen en[...] Ausstellung nehmen, die ausschließlich mit britische[...] nissen beschickt werden soll. — Ähnliche fahrende Aus[...] sind schon wiederholt in überseeischen Ländern ve[...] worden; auch in England sind sie nicht ganz neu, [...] hat sich aber bisher auf die Landwirtschaft und verw[...] werbe beschränkt. Die jetzt beabsichtigte Ausstellun[...] gegen alle Arten von Gegenständen des täglichen Be[...] fassen.

— **Die Lage der Eisenbahnen in Irland.** Die Iris[...] Südbahn, die alle die bedeutenderen Eisenbahnen des [...] Irland in sich vereinigt, ist nicht in der Lage gewese[...] erste Halbjahr 1925 ihren Aktieninhabern einen Gew[...] zuzubilligen; darüber herrscht natürlich große Entt[...] zumal da die Einzelnetze, aus denen das Netz der Sü[...] sammengesetzt, früher solche Betriebsüberschüsse bra[...] z. B. bei dem einen von ihnen regelmäßig eine Divid[...] 5 % ausgeworfen werden konnte. Die üble Lage der [...] Südbahn mag zum Teil durch die Lasten bedingt sein[...] den Zusammenschluß der Eisenbahnen des irischen [...] regelnde Gesetz ihnen auferlegt hat; ferner trägt dazu [...] Umstand, daß noch Kriegslöhne bezahlt und die im Kri[...] führten, verkürzten Arbeitsstunden eingehalten werden[...] ohne daß der Verkehr noch auf der Höhe der Kriegszei[...] Der Hauptgrund ist aber die wirtschaftliche Lage des [...] die Ausfuhr von Vieh ist zurückgegangen, die letzte E[...] schlecht, der Handel liegt darnieder. Der Kraftwagen[...] Straße tat den Eisenbahnen Abbruch, und die Forden[...] Tarife herabzusetzen, der die Eisenbahn nicht stattgeb[...] erzeugt Verstimmung gegen deren Verwaltung. Es m[...] geschehen, um die Lage der irischen Eisenbahnen zu ve[...] und der erste Schritt, der zu diesem Zweck unternomme[...] soll, ist eine Herabsetzung der Löhne und Gehälter. [...] Mai hat sich das Landeslohnamt, als es zur Entschei[...] dieser Frage angerufen wurde, dahin ausgesprochen, [...] Herabsetzung der Löhne nötig sei, wenn der Betrieb d[...] bahnen überhaupt aufrechterhalten werden solle. Die [...] der Eisenbahngesellschaft hat sich nunmehr entschlo[...] dieser Beziehung die nötigen Schritte zu tun, und an [...] gestellten und Arbeiter ein Rundschreiben gerichtet, in [...] unter Schilderung der üblen Lage der Eisenbahngesellsc[...] gefordert werden, in eine Herabsetzung ihrer Bezüge [...] willigen. Die leitenden Beamten werden mit gutem Beis[...] angehen und sich einen erheblich höheren Abzug gefall[...] Die Abstufung der Lohnsätze soll im übrigen unveränd[...] ben, auch die Ruhegehälter sollen von der Neuregelung [...] troffen werden, und die verkürzten Löhne sollen zunä[...] bis zum Ende des Jahres 1926 gelten. Die Leitung d[...] bahngesellschaft hofft, daß ihr Vorschlag angenomm[...] andernfalls, sagt sie, werde sie gezwungen, andere Ma[...] zu ergreifen, die einschneidend wirken und unangene[...] funden werden; dadurch würden nicht nur die Belange d[...] bahnen leiden, sondern der irische Staat werde in seine [...] lagen erschüttert werden.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau Taonanfu-Tsitsikar.** Der von den [...] in Angriff genomene Bau dieser Eisenbahn, der die En[...] Tsitsikar-Dairen (früher Dalnij) durch Umgehung der [...] über Charbin von 1133 auf etwa 1060 Werst verkürzt, [...] der Presse unter Hinweis auf die strategische Bedeu[...] neuen Linie für die Stellung Japans in der Nordmandschu[...] ein der Ostchinesischen Bahn und dem Wladiwostok[...] erwachsender neuer gefährlicher Wettbewerb bezeichnet [...] eine, wenn auch nur mäßige Tarifsenkung oder Frachtve[...] werde es der Südmandschurischen Bahn ein Leichtes se[...] nur die ganzen Frachten des Bezirks Anda an sich zu re[...] von Wladiwostok, wohin die Entfernung von Tsitsikar [...] 70 Werst weniger beträgt als nach Dairen, abzuzieh[...] Presse berechnet, daß in einem solchen Falle die Ostchi[...] Bahn etwa 8 % ihres gesamten derzeitigen Güterumsch[...] Ussuribahn und der Hafen von Wladiwostok bis zu 18 [...] Durchgangsverkehrs einbüßen werden.

— **Peking-London über Land.** Im Manchester Guardian [...] eine Dame über ihre Reise von Peking nach London [...] nutzung der Sibirischen Eisenbahn. Obgleich sie 3. Kl[...] reist ist, also auf manche Bequemlichkeiten hat ve[...] müssen, die man sonst auf so weiten Fahrten gern in A[...] nimmt, spricht sie sich doch über ihre Reise recht befrie[...] Einschließlich eines Aufenthalts in Charbin, einer Überna[...]

k… und einer zweitägigen Unterbrechung in Berlin, hat
… Reise nur 19 Tage gedauert und an Fahrgeld, Sicht-
… Verpflegung und Übernachtung unterwegs, ein-
… Droschkenfahrten, nicht ganz 30 £ (600 ℳ) gekostet.
…nde war vor Antritt ihrer Reise vor Benutzung der
…klasse auf der Sibirischen Eisenbahn lebhaft gewarnt
… Sie ist aber wohlbehalten nach London gelangt, ohne
… von Ungeziefer gebissen oder mit einer Krankheit an-
…orden zu sein; sie hat sogar die Absicht ausgesprochen,
…ise, wenn überhaupt, auf dieselbe Art zu machen. Die
… Klasse der Sibirischen Eisenbahn sind zweckmäßig
…et; jedes Abteil enthält sechs Sitzplätze. Nachts kann
…nlehne aufgeklappt und so ein oberes Schlaflager ge-
…erden. Die Abteile stehen in Verbindung miteinander.
…teil jedes Wagens schläft ein Schaffner. Die Wagen
…glich zweimal rein gemacht; auf den größeren Bahn-
…en Frauen in den Zug, um ihn auszuscheuern. Die
…ahrgäste hatten ihr Bettzeug mit, man konnte aber
…ere Matratzen und Decken zu billigem Preis mieten.
…laltestellen war heißes Wasser zu haben, und frische
… gute Lebensmittel wurden überall von der Landbevöl-
… wesentlich billigerem Preis als im Speisewagen zum
…angeboten. Obgleich die Dame nicht russisch konnte
…treisenden keine andere Sprache beherrschten, verlief
…eise ganz angenehm, und die Schilderung, die die Rei-
…on gibt, muß jedem Leser Vergnügen machen.

…Crow's Nest Pass-Tarife. Unter diesem Namen, der
…nem Gebirgsübergang in den Rocky Mountains in der
…renze zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten
… werden in Kanada Ausnahmetarife bezeichnet, die in
… Zeit die öffentliche Meinung, die Gerichte und zuletzt
…gebenden Körperschaften lebhaft beschäftigt haben.
… auf allen Strecken, die bereits vor 1897 im Betrieb
…aren, und sollten die Abförderung der landwirtschaft-
…eugnisse aus den Präriegegenden des Westens nach
…, also nach den Ausfuhrhäfen und den Mittelpunkten
…auchs fördern. Sie entsprachen den Tarifen, die für
…hr von Küste zu Küste auf den Eisenbahnen der Ver-
…taaten bestanden, sollten also auch einen Übergang
…r Güter auf amerikanische Eisenbahnen verhindern.
…bahnen von Kanada waren berechtigt, diese Tarife,
…endungsgebiet beschränkt ist, überall da anzuwenden,
…re Strecken mit denen der Privatbahnen berührten, um
… gleichartige Verhältnisse zu schaffen. Sie galten aber
…len anderen Strecken der Staatsbahnen und auch nicht
…rivatbahnen, die erst nach 1897 in Betrieb genommen
…aren. Die Tarife der kanadischen Eisenbahnen litten
…en an Unklarheit und Unsicherheit ihrer Gültigkeit.
…Kriege wurden die Crow's Nest Pass-Tarife aufgehoben;
…se Aufhebung nur bis 1924 ausgesprochen war und die
… es unterließ, die Verlängerung der Aufhebung zu ver-
…en sie wieder in Kraft. Der kanadische Eisenbahn-
…ähnliche Befugnisse wie das Bundesverkehrsamt der Ver-
…aaten besitzt, ordnete Anfang 1925 ihre Beseitigung
…lie Regierung erklärte sie aus politischen Gründen
… gültig. Der Eisenbahnrat nahm demgegenüber den
… ein, daß die Regierung ihre Befugnisse überschritten
…rief das Oberste Gericht zur Entscheidung an, das dem
…at beitrat. Mittlerweile hatten sich die politischen
…der Angelegenheit bemächtigt, und die Regierung
… allen Streit aus der Welt zu schaffen, einen Gesetz-
…, der sie endgültig regeln sollte. Dieser Entwurf ist
…ften Erörterungen angenommen worden; er verleiht
…ahnrat das Recht, die Vorzugstarife auf ein gerechtes
… eine angemessene Höhe zurückzuführen. Das ist
…tend mit ihrer Aufhebung, und diese wird deshalb für
…gehalten, weil sich die wirtschaftlichen Verhältnisse
…tlichen Provinzen, zu deren Gunsten sie geschaffen
…ndlegend geändert haben und kein Anlaß mehr vor-
… Gegenden eine bevorzugte Behandlung zuteil werden
… Nur für Getreide und Mehl zur Förderung der Aus-
… die Mündung des Lorenzstroms und die Häfen der
…damerikanischen Seen bestehen nun noch Ausnahme-

…isenbahnen von Neuseeland. In dem am 31. März d. J.
…gangenen Betriebsjahr haben die Eisenbahnen von Neu-
…nen Reingewinn von 1,6 Mill. Pfd. Sterl. erzielt, ein
…r beachtliches Ergebnis. Auf Grund eines Gutachtens,
…he Fachleute nach eingehender Bereisung der Eisen-
… Neuseeland abgegeben haben, sind auf diesen eine
…uerungen eingeführt worden, die, wie das Betriebs-
…igt, den gewünschten Erfolg gehabt haben. Die Eisen-
…tung kann auf dieses Ergebnis mit um so größerer
… blicken, als die ihr unterstellten Eisenbahnen mit
… Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Ihre Strecken
… weitere Entfernungen durch unbebaute Gegenden, in
denen der Betrieb nur schwer durchzuführen ist. Außerdem leiden sie unter dem Wettbewerb der Küstenschiffahrt und neuerdings des Kraftwagenverkehrs auf der Landstraße. Wenn die Neuordnung des Eisenbahnwesens von Neuseeland erst mehr Zeit gehabt haben wird, um sich auszuwirken, erwartet man noch bessere Betriebsergebnisse. Zunächst will man die Eisenbahnen planmäßig ausbauen und hat zu diesem Zweck für die nächsten zehn Jahre den jährlichen Betrag von einer Million Pfund Sterling in Aussicht genommen. In Zukunft soll die Wirtschaft der Eisenbahnen vollständig vom Staatshaushalt getrennt werden. Dann sollen die Tarife so festgesetzt werden, daß die Betriebskosten, einschließlich Verzinsung des Anlagekapitals und Erneuerungsrücklagen, gedeckt werden. Der neue Premierminister von Neuseeland hat seine Stellung als Eisenbahnminister, die er unter der vorhergehenden Regierung bekleidete, beibehalten; seine Persönlichkeit bietet die Gewähr, daß die Eisenbahnen von Neuseeland so betrieben werden, wie es dem neuesten Stande der Erfahrungen auf diesem Gebiet in anderen Ländern entspricht. Vier seiner Beamten bereisen zurzeit Europa, um sich über den Eisenbahnbetrieb zu unterrichten.

Wasserstraßenverkehr.

— **Der bremische Schiffsverkehr** erreichte im August 1925 in Ankunft und Abgang zusammen 997 220 N.-R.-T. gegen im Juli 998 944 N.-R.-T. und im Juni 1925 979 185 N.-R.-T. Es kamen an für bremische Rechnung im August 1925: 533 Schiffe mit 477 449 N.-R.-T. gegen 370 Schiffe mit 387 820 N.-R.-T. im August 1924 und 593 Schiffe mit 412 646 N.-R.-T. im August 1913. Es gingen ab im August 1925 551 Schiffe mit 519 771 N.-R.-T. und 1924 430 Schiffe mit 412 144 N.-R.-T. Von Januar bis August kamen an 1925: 3 810 852 N.-R.-T. gegen 1924: 3 371 202 N.-R.-T. und gegen 1913: 3 329 967 N.-R.-T.

— **Neuartige Schnellboote auf der Elbe.** Ein neues Verkehrsmittel beabsichtigt die Sächsische Gleitbootverkehrsgesellschaft für den Touristenverkehr in Betrieb zu stellen. Das Gleitboot, das nur einen Tiefgang von 18—20 cm hat, wird nicht wie andere Schiffe durch eine Schiffsschraube, sondern durch einen großen Flugzeugpropeller angetrieben. Infolge des geringen Tiefganges wird das Gleitboot eine Schnelligkeit von 50—60 Stundenkilometern erreichen. Die Schiffe, die von der Rathenower Kleinschiff- und Motorenwerft gebaut werden, erhalten zwei Kabinen und eine Küche. Der Schnellverkehr auf der Elbestrecke Dresden-Schandau soll, wie die Leipziger Neuesten Nachrichten mitteilen, noch im September eröffnet werden.

— **Rumäniens Streitfall mit der Donaukommission** bezieht sich auf die Frage der Oberhoheit dieser Kommission über die Donaustrecke Galatz-Braila. Ein Vertrag von 1883 setzt zwar die Rechte der Kommission auf diesem wichtigen Abschnitt fest, Rumänien hat aber den Vertrag nie anerkannt, die Kommission hat aber ihre Rechte mit Unterbrechungen ausgeübt.

Nun haben die beteiligten Großmächte den Streitfall vor den Völkerbund gebracht, dessen aus je einem Schweizer, Belgier und Holländer bestehender Ausschuß im wesentlichen zu ungunsten Rumäniens entschieden hat, jedoch mit dem Zusatze, daß die Verwaltung des strittigen Stückes am besten einer paritätischen Vertretung der Donaukommission und Rumäniens zu übertragen wäre.

— **Die schweizerisch-italienische Wasserstraße.** Hierüber gehen uns aus der Schweiz folgende Ausführungen zu: Die Verhandlungen des im Mai in Mantua unter Beisein einer schweizerischen Abordnung stattgehabten dritten italienischen Binnenschiffahrtskongresses haben gezeigt, daß in Italien der ernste Wille vorhanden ist, das Adriatische Meer mit den oberitalienischen Handels- und Industriemittelpunkten und weiterhin mit den Seen und der Schweiz durch eine Wasserstraße zu verbinden. Es würde damit die Schweiz, wenn der Ausbau der Rhone ebenfalls erfolgen wird, mit drei Zugängen zum Weltmeere rechnen können: Rhein, Rhone und Po.

Die oberste Endstation der Po-Schiffahrt ist heute Mantua am Mincio, welcher Fluß bald bis zum Gardasee schiffbar gemacht werden soll. Wir haben früher schon auf die italienischen Pläne hingewiesen. Für die Verbindung der Adria mit der Schweiz kommen zwei in Betracht: 1. die regulierte Po-Strecke von der Mündung des Mincio an stromabwärts und 2. der künstliche Kanal, der längs dem Alpensüdfuß die Seen und die hauptsächlichsten Industrieorte wie Bergamo, Brescia, Mailand usw. miteinander verbinden würde und der unter dem Namen „Pedemontana" bekannt geworden ist. Da jedoch der Po aus Gründen des Uferschutzes sowieso reguliert werden muß, so stellte sich am Kongreß in Mantua der Vertreter der Regierung auf den Standpunkt, daß nicht der künstliche Kanal

die zweckmäßigste Lösung sei, sondern die Regulierung und Schiffbarmachung des Po. Es ist also sehr wahrscheinlich, daß die künftige Schiffahrt das Bett des Po benutzen wird, und diese Lösung wird wohl auch der angrenzenden Schweiz als die bessere erscheinen, denn sie hat Aussichten auf eine Verwirklichung in absehbarer Zeit, weil durch sie zugleich die Uferschutz- und Bewässerungsfragen gelöst werden, während die Erstellung des Kanals „Pedemontana" doch eine sehr fragliche Sache wäre, ganz abgesehen von der vorläufigen Unmöglichkeit der Finanzierung.

Mit der Frage der schweizerisch-italienischen Wasserstraßenverbindung befaßt sich auch das Wirtschafts-Bulletin der schweizerischen Handelskammer für Italien (Genua) in einem längeren Aufsatz. Was Italien anbelangt, so wird nach diesem Aufsatz die Wasserstraße hauptsächlich dazu dienen, die lombardischen Industriemittelpunkte mit Kohlen zu versorgen; in etwas geringeren Mengen werden Getreide, Metallabfälle, Baumwolle in Ballen usw. auf ihr zur Beförderung gelangen. Immerhin, so meint das in dieser Frage sehr pessimistische Bulletin, dürfen die Hoffnungen auf die Wasserstraße des Po nicht allzu hoch geschraubt werden, und fährt dann fort: Die in Italien zum Verbrauch gelangenden Kohlen kommen aus Deutschland über Rotterdam, aus England und Amerika und, da die Frachten nach den adriatischen Häfen wesentlich höhere wären als nach Genua und zudem dieser letztere Hafen seine Umschlagsgebühren stark herabgesetzt hat und der gegenwärtige Ausbau des Hafens eine weitere Herabsetzung ermöglicht, so ist kaum zu erwarten, daß für die Kohleneinfuhr die adriatischen Häfen mit den ligurischen in Wettbewerb treten werden. Die Fracht für die 150 km lange Eisenbahnstrecke von Genua nach Mailand wird niemals so hoch sein, daß sie den Frachtunterschied, der auf den adriatischen Häfen lastet, ausgliche, sowie die Flußfracht für die 413 km lange Wasserstraße von Venedig nach Mailand. Auch würde die Beförderung zu Wasser bis Mailand viel mehr Zeit beanspruchen.

Was den schweizerischen Verkehr anbelangt, so ist der Verfasser des erwähnten Aufsatzes der Ansicht, daß selbst die ägyptische Baumwolle der Textilindustrie in Zürich billiger zu stehen kommen werde über Alexandrien-Rotterdam-Basel als über Venedig-Lago Maggiore-Gotthard. In Fällen von eiligen Lieferungen würde der Weg über Genua benutzt, der nach wie vor der Weg für eilige Sendungen bleiben werde. Die Bedürfnisse der südlichen und mittleren schweizerischen Kantone seien zu klein, um für die Wasserstraße in Frage kommen zu können. Was die schweizerischen Ausfuhrgüter anbelange, so seien sie in der Hauptsache auf rasche Lieferung angewiesen und würden stets den Weg über Genua demjenigen einer Wasserstraße von Mailand nach Venedig vorziehen. Italien dürfe, so schließt der Aufsatz, sich in bezug auf den schweizerischen Verkehr auf dem Po nicht allzu hohen Hoffnungen hingeben.

Wenn es auch wahr ist, daß die Rheinlinie mit ihrer unvergleichlichen Leistungsfähigkeit für zahlreiche Güter der Wettbewerbsweg ist und bleiben wird, so drängt sich einem doch die Überzeugung auf, daß der Kassandraruf im Organ der schweizerischen Handelskammer für Italien allzu sehr von der Genueser Warte ausgeht und mehr die Interessen Genuas als die der Schweiz verficht. Wenn die Italiener den Lago Maggiore mit der Adria durch eine Wasserstraße verbinden wollen, so soll uns in der Schweiz das recht sein und wir wollen sie daran nicht hindern, denn eine solche Wasserstraße wird die Hauptbahnlinie der Schweiz, des Gotthard, festigen. Italien, das von einer Internationalisierung des Po und des Tessinflusses bekanntlich nichts wissen will, verlangt von der Schweiz für die Erstellung seiner Wasserstraße weiter nichts als das, worüber die Schweiz mit Italien auch ohne Gedanken an die Schiffahrt einmal einig werden wird, die Zustimmung zu einer Abflußregulierung des Lago Maggiore. Diese Frage schwebt schon lange, aber eine Einigung konnte noch nicht erreicht werden, doch wird sie einmal kommen müssen, denn in Italien drängt man auf eine solche hin, weil man mit dem Seewasser weite Landstrecken bewässern und fruchtbar machen will. Was nun die wirtschaftlichen Möglichkeiten und den Anteil des schweizerischen Verkehrs an der italienischen Wasserstraße anbelangt, so scheint sich der Verfasser im Bulletin der schweizerischen Handelskammer in Italien die Sache sehr leicht gemacht zu haben. Kohlen für Italien sind von jeher zum Teil wenigstens über den Gotthard gerollt und erst 1925 hat dies infolge tarifarischer Maßnahmen aufgehört. Sie werden aber zweifellos wiederkommen und der für die Lombardei und Venetien bestimmte Teil könnte im Tessin auf die Wasserstraße umgeschlagen werden. An schweizerischen Schwergütern kommen aber für diese Wasserstraße noch andere Dinge in Betracht, nämlich Steine (Granit), Asphalt, Zement, ferner Kondensmilch und zahlreiche Durchgangsgüter, wie Chemikalien, Dünger, Eisen und Metalle usw. Für die Einfuhr kommt nicht nur ägyptische Baumwolle in Betracht, sondern auch — wir reden nicht von heute — rumänisches [...] sches Getreide, Petroleum und eine ganze Anzahl [...] Orients. Die Wasserstraße, für die in Oberitalie[n] soviel Lärm gemacht wird, ist also nicht ganz ohne[...] auf Verkehr. Auf jeden Fall aber ist es nicht Sache [...] rischer Organisationen in Italien, diese Wasserstraße [...] lichtsloses Projekt hinzustellen. Die zahlreichen un[...] reichen Kreise, die in Oberitalien für sie eintreten, we[...] erwogen haben, wofür sie eintreten. J. [...]

— Verlegung des Bakuer Hafens. Es wird ein Pla[n] [...] legung des Bakuer Hafens aus dem Mittelpunkt der [...] der Schwarzen Stadt ausgearbeitet. Geplant wer[den] [...] Schiffsausbesserungsbecken und Docks.

Luftverkehr.

— Europa-Union. In Dresden fand am 7. d. M. [...] Generalversammlung der Europa-Union statt, die [...] Luftverkehrsgesellschaft der Welt darstellt. In ihr [...] sich die größten deutschen Gesellschaften ihrer Art [...] Reihe ausländischer, z. B. aus den skandinavischen Län[dern] [...] den baltischen Randstaaten, aus Ungarn, der Schweiz, [...] und Holland. Die Europa-Union läßt nur Junkers-[...] fliegen und weist eine tägliche Flugstrecke von 29 00[0] [...] Sie verfügt zurzeit über ein Netz von 15 000 km, wäh[rend] [...] Luftverkehrsnetz der ganzen Welt nur 30 000 km beträ[gt] [...] Beweis der Tüchtigkeit Deutschlands und seiner Luftf[ahrt] [...] gesichts der Hemmungen durch den Versailler Vertrag i[...] bemerkenswert.

Es wurde beschlossen, das Aktienkapital auf 10 Mil[...] erhöhen; von diesem Betrag wurden 6 050 000 RM. sof[ort] [...] Versammlung gezeichnet. In den Aufsichtsrat wurden [...] wählt: der Stellvertreter des Generaldirektors der R[eichsbahn-] Gesellschaft Dorpmüller, Berlin, Prof. Dr. Sven Hed[in] [...] holm, Oberbürgermeister Dr. Jarres, Duisburg, Prof. Dr [...] Dessau, Staatsminister Dr. Reinhold, Dresden, Dr.-Ing. [...] Berlin, Prof. Oskar v. Miller, München.

— 32 regelmäßig bediente Luftpostlinien. Das R[eichspost-] ministerium hat soeben die Flugpläne des Luftpos[t] [...] herausgegeben, die bis zum Ende des Monats Septemb[er] [...] keit haben. Daraus ist zu entnehmen, daß bereits 32 [...] linien regelmäßig betrieben werden. Sie beschränken [...] nur auf das Inland, sondern greifen auch nach dem [...] nach Dänemark, Holland, England, der Schweiz, na[...] reich, Ungarn, Finnland und Schweden über. Für [...] Strecken sind täglich bereits mehrere Flüge vorges[ehen] [...] Zeichen für ihre Notwendigkeit.

— Luftverkehr mit Österreich und Schweden. Die [...] des Deutschen Reiches hat mit den Regierungen von [...] und Schweden Verträge über den Luftverke[hr] [...] schlossen, die jetzt im Reichsgesetzblatt veröffentlich[t] [...] sind. Jeder Vertragsstaat gewährt danach in Fried[ens] [...] Luftfahrzeugen des anderen Vertragsstaates das Recht [...] schädlichen Überfliegen seines Hoheitsgebietes. Die [...] Bedingungen, unter denen dies geschehen kann, und [...] schriften, die dabei beachtet werden müssen, sind in [...] Artikeln niedergelegt. Ausdrücklich ist vereinbart, [...] Ballast nur feiner Sand und Wasser abgeworfen werde[n] [...]

— Italienische Luftverkehrspläne. Der italienische [...] die Durchführung eines regelmäßigen Luftverkehrs [...] Hauptlinien vor, die als das Rückgrat des ganzen [...] Netzes der Luftlinien angesehen werden können. Die [...] bindet Barcelona mit Konstantinopel mit Anschlüssen [...] Genua, Neapel, Brindisi und Athen und die andere G[...] den Orientländern und mit Anschlüssen von Mailand, [...] Brindisi, Tripolis, Bengasi, ägäische Inseln und [...] Diese beiden Hauptlinien werden Zweiglinien erhalten [...] Verbindung mit den wichtigsten Städten. Die erste H[...] wird aus 3 Strecken bestehen, deren erste Barcelon[a-]G[...] Rom bereits beschlossen ist, und noch die Zustimmung [...] nischen Regierung erwartet. Nach deren Eintreffen s[...] Flüge beginnen und zwar mit Apparaten Dornier, [...] Motoren Roll Royal, 3mal wöchentlich für eine bestim[mte] [...] suchszeit und dann täglich. Die zweite und dritte Stre[cke] [...] folgende: 1. Rom-Neapel-Brindisi und 2. Brindisi-At[hen-Kon-] stantinopel. Den Flugdienst auf diesen beiden Streck[en] [...] der Aero Espresso Italiano mit schnellfliegenden [...] S-55 durchführen. Die Bedeutung der ersten Hauptli[nie] [...] noch erhöht durch die Möglichkeit, sie einerseits bis [...] land und anderseits von Barcelona bis zu einem atl[anti-] [...] Hafen zu verlängern. Was die zweite Hauptlinie [...] so kreuzt sie die wichtige Linie Genua-Pavia-Mail[and] [...] wegen ihrer Verlängerung nach Genf und des dorti[...]

an das mitteleuropäische Netz von hoher Bedeutung
Ebenso hat sie Anschluß an die Linie Mailand-Tu-
welch letzteres als Endstation der Linien Wien-
dapest-Triest und Belgrad-Triest von großer Be-
ein wird. Diese letztgenannten italienischen Linien
rch die Societa Cosulich und mit Apparaten, die in
e hergestellt werden, bedient werden, während die
t nach Wien, Budapest und Belgrad gehenden Linien
r-Apparaten bedient werden.

Kraftwagenverkehr.

Gesetz über Kraftfahrlinien (Kraftfahrliniengesetz)
gust 1925 ist in Nr. 43 des Reichsgesetzblattes, Teil I,
öffentlicht. Hiernach bedarf derjenige, der über die
ines Gemeindebezirkes hinaus die Beförderung von
oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten
gegen Entgelt betreiben will (Unternehmer von Kraft-
, der Genehmigung der von der obersten Landesbehörde
Behörde.
das Unternehmen auf das Gebiet mehrerer Länder er-
o sind zur Genehmigung die obersten Landesbehörden
zuständig. Die Genehmigung kann zurückgenommen
enn der Unternehmer gegen die bei der Genehmigung
en Bestimmungen verstößt. Dienen Linien der Reichs-
ersonenbeförderung, so ist die Reichspost zur Ein-
Genehmigung nicht verpflichtet, sondern nur zu einer
ßiger Frist vorher zu erstattenden Anzeige an die
ndesbehörde des betreffenden Landes. Erhebt die
ndesbehörde innerhalb zwei Wochen nach Eingang der
gen die beabsichtigte Einrichtung einer solchen Kraft-
er Reichspost Einspruch und kommt eine Einigung
nde, so entscheidet über die Berechtigung des Ein-
n Schiedsgericht, über dessen Zusammensetzung das
stimmungen enthält.
gegen die Bestimmungen des Gesetzes werden mit
, Haft oder Gefängnis bis zu drei Monaten bestraft.
ordnung, betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24. Ja-
(Reichsgesetzblatt S. 97) tritt außer Kraft.

ammenschluß der Kraftfahrzeuginteressenten. Vor
nd in Berlin die Gründungsversammlung des Deutschen
eug-Überwachungs-Vereins statt, in der sich Sach-
des Kraft- und Luftfahrwesens, Vertreter der Rechts-
ft und der Chemie zusammenschlossen. Der Verein
eine Überwachung der Kraftfahrzeuge der einzelnen
zu ermöglichen sowie den einzelnen Kraftfahrzeug-
allen mit seinem Fahrzeug zusammenhängenden
beraten, auf eine Normung im Kraftfahrzeugbau hin-
die Vereinheitlichung von Vertragsbedingungen u. a.
ngsgeber und Versicherungsnehmer zu fördern und an
klung der Verkehrsgesetzgebung mitzuarbeiten. Durch
luß des Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins an den
Schutzverband für Kraft und Verkehr ist der Weg
net, auch alle Großverbraucher (Behörden, Omnibus-,
Kraftverkehrsgesellschaften usw.) unter dem ge-
Interesse der Kraftfahrzeug-Überwachung, sei es zu
Lande oder in der Luft, zur Wahrung ihrer eigensten
ammenzufassen.

e Zunahme der Kraftfahrzeuge in Groß-Berlin. In
mfange der Kraftwagenverkehr in Groß-Berlin zuge-
t, zeigen folgende Zahlen. Während man in den
Monaten dieses Jahres 13 500 private Personenkraft-
lte, betrug diese Zahl am Ende des zweiten Viertel-
00. In derselben Zeit stieg die Zahl der Kraft-
von 3500 auf 4000, die der Kraftomnibusse von 240 auf
stärker ist die Zunahme der Lastkraftwagen und
Von ersteren waren am Schluß des ersten Viertel-
), am Schluß des zweiten 7900 vorhanden, während
h von 6800 auf 9000 vermehrten. Die Zunahme be-
ei den Lastkraftwagen rd. 18 %, bei den Krafträdern
%.

Allgemeines.

beitung von Kleineisenzeug. Ein wichtiger, wenn auch
nscheinbarer Bestandteil des Oberbaues ist das Klein-
das Schiene und Schwelle fest miteinander zu ver-
. Durch die Erschütterungen des Betriebes ist es
utzung ausgesetzt, erfüllt in solchem Zustande seinen
t mehr und muß ausgewechselt werden. Vor dem
rde derartiges Kleineisenzeug zum Schrott geworfen
ft, jetzt aber wird es in großem Umfang aufgearbeitet
wieder eingebaut.
richtszwecken gibt die Verkehrswissenschaftliche
Gesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn im
nis mit der Reichsbahnverwaltung auf dem Gebiete
des Oberbaues eine Folge von Ansichtspostkarten heraus, die die Aufarbeitung von Kleineisenzeug und seine Wiederverwendung behandeln.

In der Reihe I für den Oberbau der Formen 6 u. 8 mit eisernen Querschwellen, sind die dabei verwendeten Hakenplatten und Knaggenklemmplatten dargestellt, und zwar: neu, abgenutzt, aufgearbeitet sowie eine Gegenüberstellung, die veranschaulicht, daß durch die Verwendung von aufgearbeiteten Kleineisenzeug eine Schienenbefestigung erreicht wird, die dem neuen Zustand gleichwertig ist.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Maßnahme kann man daraus ermessen, daß im Direktionsbezirk Elberfeld in einem Jahre rund je 700 000 Haken- und Knaggenklemmplatten aufgearbeitet werden. Die durch die Aufarbeitung erzielten Ersparnisse sind rund 60 % des Nennwertes. Mithin brauchen rund je 400 000 Stück nicht beschafft werden, was einer Ersparnis von 280 000 RM. lediglich in einer Direktion und nur bei dieser Schienenbefestigung entspricht.

— **Die Welthandelsflotte** besteht zurzeit aus 32 916 Schiffen von 100 t und mehr mit einem Gesamtinhalt von 64 641 418 t. davon sind 62 380 376 t (1924: 61 514 567 t) Dampfschiffe und 2 261 042 t (2 509 427 t) Segelschiffe. Die Zunahme beträgt für England 334 875 t, für Italien 196 449 t, für Norwegen 175 249 t, während die Flotte der Vereinigten Staaten um 579 487 t abnahm. Die Tonnage der Segelschiffe ging seit 1914 um 1 718 000 t zurück; zurzeit besitzt Amerika 49 % aller Segelschiffe, nämlich 1 105 000 t. Außerdem umfaßt die Welthandelsflotte noch rund 1 Mill. t hölzerne Dampfschiffe.

Ohne diese Dampfschiffe und ohne Segelschiffe umfaßt die Welthandelsflotte zurzeit 58 785 000 oder 16 271 000 t mehr als 1914. Die größte Zunahme weisen auf: die Vereinigten Staaten mit 9 768 000 t und Japan mit 2 099 000 t, während die deutsche Flotte um 2 105 000 t zurückging. Weiter nahmen zu Italien mit 1 466 000 t, Frankreich mit 1 344 000 t, Holland mit 1 114 000 Tonnen und die skandinavischen Länder mit 1 095 000 t. Im Jahre 1914 besaß England 44½ % der Handelsflotte, jetzt hat es nur noch 33 % derselben in Besitz (19 304 670 t), dann folgen die Vereinigten Staaten (11 605 000 t), Japan (3 741 000 t), Frankreich (3 262 000 t), Deutschland (2 993 000 t), Italien (2 894 000 t), Niederlande (2 585 000 t) und Norwegen (2 555 000 t). An Motorschiffen gab es 1914 220 000 t, jetzt 2 714 073 t. Im Jahre 1914 feuerten 89 % aller Dampfer mit Kohle, jetzt nur noch 64¾ %. Zurzeit sind 3490 Schiffe mit 17 804 122 t auf flüssigen Brennstoff eingerichtet.

Rechtspflege.

— **Keine Verpflichtung des Verfrachters zur Bezahlung von Warenstand- und Lagergeldern, die für die Zeit einer durch Bahnverschulden verzögerten Zollamtshandlung berechnet wurden.** (Entscheidung des tschechoslowakischen Obersten Gerichtshofes in Brünn vom 4. Februar 1925, R. v. II, 873/24.)

Der Fall, daß ein während des Transportes beschädigter Frachtbrief Anlaß zu einem Rechtsstreit zwischen Eisenbahn und Verfrachter gibt, steht im Eisenbahnprozeßrecht wohl ganz vereinzelt da. Der im folgenden im Auszug wiedergegebene Sachverhalt ist um so mehr beachtenswert, als in Verfrachterkreisen die Bedeutung des Frachtbriefes als des äußeren Zeichens eines abgeschlossenen Frachtvertrages vielfach unterschätzt wird. Der Tatbestand, um den es sich handelt, ist folgender:

Für eine aus zwei Wagenladungen bestehende Schwefelsendung, die aus Österreich stammte und für die Tschechoslowakei bestimmt war, hatte der Absender eine gemeinschaftliche Einfuhrbewilligung, die er dem tschechoslowakischen Grenzzollamt in B. rechtzeitig eingeschickt hat. In den zugehörigen Frachtbriefen war ein Vermerk, welcher besagte, daß die Einfuhrbewilligung sich beim tschechoslowakischen Grenzzollamt in B. befindet. Obwohl beide Wagenladungen gleichzeitig mit ordnungsgemäß ausgefertigten Frachtbriefen aufgeliefert wurden, konnte nur die eine von dem tschechoslowakischen Grenzzollamt dem zollamtlichen Verfahren unterzogen werden. Als nämlich die zweite Wagenladung in der tschechoslowakischen Grenzstation ankam, wurde festgestellt, daß eine Einfuhrbewilligung nicht beilag, daß ein Viertel des ganzen Frachtbriefes fehle und ferner, daß auch in dem restlichen Teile keine wie immer geartete Bemerkung sich befand, aus welcher hervorging, wo die Einfuhrbewilligung war. Aus diesen Gründen wurde die Wagenladung der österreichischen Grenzstation zurückgestellt; die bis zur Zeit der Aufklärung des Falles aufgelaufenen Wagenstand- und Lagergelder wurden der Sendung angelastet. Diese Gebühren klagte aber die Partei ein, welchem Klagebegehren in erster und dritter Instanz stattgegeben wurde, wogegen die zweite Instanz den Kläger abwies. Hierbei verwies das Berufungsgericht auf § 65 des Eisenbahn-Betriebsreglements und Artikel 10 des Berner

Übereinkommens, welcher vorschreibt, daß der Absender zum Frachtbrief die erforderlichen Begleitpapiere beilegen soll, wobei die Eisenbahn die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Papiere nicht überprüfen muß. Hieraus folgt, sagte das Berufungsgericht weiter, daß ein Verschulden der Eisenbahn weder dadurch eintritt, daß sie eine Sendung, für welche Begleitpapiere vorgeschrieben sind, mit einem Frachtbrief übernimmt, der diesen Vorschriften nicht entspricht, noch auch dadurch, daß der bezügliche im Frachtbrief befindliche Vermerk über die beigeschlossenen Begleitpapiere — selbst durch Verschulden der Bahn — vernichtet wurde.

Diese Rechtsauffassung des Berufungsgerichts hat der Oberste Gerichtshof nicht geteilt und hat dem Klagebegehren u. a. aus folgenden Gründen stattgegeben:

Nach Art. 10 des Berner Übereinkommens ist der Absender verpflichtet, die zur Verzollung erforderlichen Papiere dem Frachtbrief beizufügen und er haftet der Eisenbahn für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unvollständigkeit und Unzulänglichkeit dieser Papiere entstehen, nur insoweit, als die Eisenbahn selbst kein Verschulden trifft. Im gegebenen Falle hat der Absender die Einfuhrbewilligung dem Frachtbrief zwar nicht beigefügt, aber er vermerkte auf diesem in der entsprechenden Rubrik mit roter Tinte — also auffällig —, daß die Einfuhrbewilligung sich beim Zollamt in B. befinde, was auch tatsächlich der Fall war. Der Frachtbrief langte in B. zerrissen an, ungefähr ein Viertel von ihm, und zwar gerade jener Teil, in welchem die angeführte Bemerkung angebracht war, fehlte gänzlich. Für das Zerreißen des Frachtbriefes haftet die Bahn. Die Vernichtung der bezüglichen Bemerkung ist ebenso zu beurteilen wie der Fall, wenn die Eisenbahn die zum Frachtbrief beigefügte Einfuhrbewilligung verloren hätte; deshalb ist die in B. nicht vorgenommene Verzollung des Wagens als ein Verschulden der Bahn zu werten und deshalb war sie nicht berechtigt, von der Partei Gebühren einzuheben, die durch die Unmöglichkeit der Vornahme der Verzollung entstanden sind. Hatte sie trotzdem solche eingehoben, dann war es ihre Pflicht, sie wieder zurückzustellen (§ 1431 Allg. bürgl. Gesetzbuch).

Das Berufungsgericht verweist darauf, daß die Tarifvorschriften streng auszulegen sind, daß der Absender nach Art. 10 des internationalen Übereinkommens verpflichtet ist, dem Frachtbrief die erforderlichen Papiere beizufügen, wobei die Eisenbahn die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Papiere nicht prüfen muß und weiter, daß der Absender im gegebenen Falle die notwendige Einfuhrbewilligung dem Frachtbrief nicht beigefügt hat und daß deshalb die Eisenbahn sich eines Verschuldens in Sachen der Verzögerung der Verzollung durch die Vernichtung eines Teiles des Frachtbriefes nicht schuldig machen konnte.

Es übersieht dabei, daß die betreffende Einfuhrbewilligung auf zwei Wagenladungen Bezug gehabt hat, zu welchen je ein Frachtbrief besonders ausgestellt werden mußte, ferner, daß die Einfuhrbewilligung nicht gleichzeitig beiden Frachtbriefen beigeschlossen werden konnte und endlich, daß sie zur Benutzung des Zollamtes in B. bestimmt war, wohin sie auch unmittelbar geschickt worden war. Es war nicht notwendig, daß die Eisenbahn zum Zweck der Verzollung von einem Dritten die Einfuhrbewilligung erst beschaffen wollte, wozu sie gar nicht verpflichtet war, zumal sie dem Zollamt statt der Einfuhrbewilligung eine auf dem Frachtbrief geschriebene und für die Bahn und das Zollamt bestimmte Bemerkung vorlegte, weshalb es nicht Sache der Eisenbahn, sondern des Zollamtes war, die weiteren Vorsorgen zu treffen. Die Eisenbahn war verpflichtet, das Zollamt von der angeführten Bemerkung zu verständigen, weil dies zum ordentlichen Verzollen der Ware, bei welchem die Eisenbahn nach § 65 (2) EBR. die Pflicht des Absenders hat, gehört, und weil sie nach Art. 380 des Handelsgesetzbuches für die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes haftet. Das Bahnbetriebsamt in B. konnte jedoch dieser Verpflichtung nicht nachkommen, weil es gerade jenen Teil des Frachtbriefes, auf welchem die erwähnte Bemerkung geschrieben war, überhaupt nicht erhalten hat. Eben darin besteht das Verschulden der Bahn, welches eine Verantwortung der Partei ausschließt.

— Entscheidungen des vorläufigen Reichswirtschaftsrats.

I. In der Streitsache P. B. gegen den Wahlvorstand für die Betriebsratswahlen beim Bahnbetriebswagenwerk L. hat der vorläufige Reichswirtschaftsrat in seiner Sitzung vom 7. Juli 1925 wie folgt entschieden: „Die am 8. Mai 1925 bei dem Bahnbetriebswagenwerk L. getätigten Betriebsratswahlen werden für ungültig erklärt.“

Gründe: Zwei auf einer Liste verzeichnete Bewerber hatten dem Wahlvorstand gegenüber nachträglich die Erklärung abgegeben, daß sie ihre Bewerbung nicht aufrechterhalten wollten. Daraufhin gab der Wahlvorstand diesen beiden Bewerbern die ihm seinerzeit von den Listenvertretern eingereichten Zustimmungserklärungen zurück und erachtete nunmehr die fragliche Liste als fehlerhaft, weil auf ihr nicht mehr doppelt so[...] bare Bewerber genannt waren wie zu wählen waren. E[...] vertreter, der die Auffassung des Wahlvorstandes fi[...] irrtümlich hielt, ließ die Vorschlagsliste jedoch er[...] hängen. Die Liste wurde daraufhin von unbekann[...] entfernt.

Die Wahlordnung kennt keinen unmittelbaren Ver[...] schen dem Wahlvorstand und den auf einer Vorschla[...] nannten Bewerbern. Nach § 5 und 7 der Wahlordnung [...] mehr die Listenvertreter berechtigt und verpflichtet, [...] Wahlvorstand zu verhandeln, Mängel abzustellen und [...] derlichen Erklärungen abzugeben. Die Wahlordnung [...] terhin auch nicht vor, daß eine einmal erfolgte s[...] Zustimmung zur Aufnahme in eine Liste nachträglic[...] zurückgezogen werden kann. Daher kann ein derartige[...] Widerruf nicht als statthaft angesehen werden. Jede[...] ist vielmehr an seine einmal abgegebene Erklärung [...] Eine andere Handhabung wäre auch höchst unzweckm[...] würde die Gefahr eines häufigen Meinungswechsels u[...] Rechtsunsicherheit in das Wahlverfahren tragen. D[...] vorstand war demnach nicht berechtigt, nachträglich [...] rücknahmeerklärung entgegenzunehmen und den Bewer[...] schriftlichen Zustimmungserklärungen zurückzugeben.

Ein weiterer Verstoß gegen die Wahlordnung ist da[...] blicken, daß der Wahlvorstand die zum Aushang gebrac[...] wieder abnahm. Denn wie der vorläufige Reichswirt[...] schon zu wiederholten Malen entschieden hat, sind V[...] listen gültig, auch wenn sie nicht doppelt so viel wäh[...] werber nennen, wie Betriebsratsmitglieder und Ergän[...] glieder zu wählen sind. Die Vorschrift des § 5 ist [...] vorschrift und nicht zwingender Natur. Auch § 7 d[...] ordnung, der von ungültigen Vorschlagslisten handelt, [...] vor, daß Vorschlagslisten ungültig sind, wenn sie nic[...] forderliche Zahl von Unterschriften tragen, jedoch best[...] keineswegs, daß auch Vorschlagslisten ungültig sind, [...] doppelt soviel wählbare Bewerber nennen, wie Betrie[...] glieder und Ergänzungsmitglieder zu wählen sind.

Auf die Entscheidungen Nr. 184 vom 29. November [...] Nr. 526/566 vom 2. August 1922 wird verwiesen.

II. In der Streitsache K. O., vertreten durch den [...] deutscher Eisenbahn-Vorhandwerker, und der Streitsa[...] gegen den Wahlvorstand für die Betriebsrätewahlen bei [...] bahnausbesserungswerk B., hat der vorläufige Reichswi[...] rat in seiner Sitzung vom 14. Juli 1925 wie folgt ent[...] „Die Wahlanfechtungen sind begründet. Die Stimmz[...] dem Aufdruck „Liste Eisenbahnarbeiterverband B.“ [...] Stimmzettel mit dem Aufdruck „Hauptbetriebsrat, [...] betriebsrat, örtlicher Betriebsrat Liste Verband Deuts[...] handwerker“ sind gültig.“

Gründe: Die Wahlordnung zum Betriebsrätegeset[...] keine Bestimmungen über die Stimmzettelgröße. Die i[...] sonderen für die Reichsbahn erlassenen Wahlordnun[...] schriebene Stimmzettelgröße kann demnach als eine z[...] Bestimmung, deren Verletzung eine Ungültigkeitserklä[...] Stimmzettel nach sich ziehen muß, nicht angesehen we[...] mal da es in dieser Sonderwahlordnung an einer V[...] fehlt, daß Abweichungen von der Größe eine Ungültig[...] artiger Stimmzettel nach sich ziehen. Stimmzettel sind [...] nur in den im § 9 der Wahlordnung vorgesehenen Fäll[...] bei einer Kennzeichnung, für ungültig zu erklären. [...] vorliegenden Falle spricht auch nicht einmal die Vermu[...] für, geschweige denn, daß ein dahingehender Beweis[...] worden wäre, daß die geringen Abweichungen in der Gr[...] Kennzeichnung darstellen sollten.

Bücherschau.

— Leitfaden für den Verkehrsdienst. Heft I: Das [...] wesen. Von Dr. jur. Moormann. Verlag der V[...] wissenschaftlichen Lehrmittel-Gesellschaft m. b. H. bei d[...] schen Reichsbahn, Berlin 1925. VII, 63 Seiten.

Vor etwa 20 Jahren gab die damalige preußische Sta[...] bahnverwaltung für den Unterricht ihrer Anwärter L[...] heraus, die in gedrängter Kürze die wesentlichen Bestim[...] der einzelnen Gebiete des Dienstbetriebes erörterten. [...] Einrichtung knüpft für das Tarifwesen das vorliegend[...] Buch an, das aber über die frühere Fassung weit hin[...] weniger dem Umfange nach, als in der Beherrschung des [...] der zugleich bis zum heutigen Zustande behandelt wird. [...] Leser die allgemeinen volkswirtschaftlichen Grundla[...] Tarifgestaltung einmal durchdacht und die praktische A[...] Verkehrsdienstes einigermaßen geübt hat, so daß er der [...] lung der Sache folgen kann, wird freilich bei der ge[...] Form der Darstellung vorausgesetzt; das Buch will e[...] Leitfaden sein. Aber es gibt auch in diesem Rahme[...] halben den nötigen Anhalt der geschichtlichen Entwickel[...]

.. klaren Überblick über den Zusammenhang des Tarif-..aß es dem Eisenbahner kaum noch empfohlen zu werden .. wird ohnehin an diesem äußerlich kleinen Werk nicht ..en können. Auch der Verkehrssucher, vor allem der .. wird aber hier eine belehrende Stütze für die Hand-..ines Gewerbes finden. Es ist besonders anzuerkennen, ..er Sorgfalt in 45 Seiten alle wichtigen Fragen des prak-..erkehrs so klar und durchsichtig hervorgehoben ..nd, daß auch der sachkundige Leser überall auf seine .. kommt. Der glatten Abwicklung des Verkehrs und ..eidung von störenden Zweifeln wird es förderlich sein, ..h die Geschäftswelt ihr Augenmerk auf dieses Buch ..

v. Kienitz.

..ische-Liebert: **Leitfäden der Rechts- und Ver-..unde für Eisenbahn-Beamte.** Das Werk wird im Auf-.. Fachgewerkschaft der Reichsbahninspektoren heraus-.. Es bildet eine Sammlung kleiner, selbständiger Lehr-..eder Leitfaden bringt in geschlossener Darstellung eine .. Auslese aus den verschiedenen Gebieten des Rechts-..erwaltung, soweit deren Kenntnis für den Bildungs-.. Eisenbahnbeamten erforderlich ist. Der Zweck der .. ist, dem Beamten die theoretischen Grundlagen ge-.. Wissens und Könnens in den einschlägigen Gebieten ..einen und für das Eisenbahnwesen besonderen Rechts-..altungskunde zu vermitteln. Das Werk ist daher be-..ir den jungen Beamten zur Vorbereitung auf seine ..ngen bestimmt. Daneben ist es aber auch für den ..der Praxis erfahrenen Beamten geeignet. Jeder Leit-..hält ein Examinatorium und Sachregister. Der erste .. der die Grundlage des Reichs und preußischen Landes-..s mit Einschluß einer Darlegung des öffentlich- und ..tlichen Grundbegriffes zum Gegenstand hat, ist so-..rl Heymanns Verlag, Berlin W 8, erschienen.

..s stellt sich bei 1 Stück 3,60 ℳ je Stück, bei 10 Stück .. Stück, bei 25 Stück 3,— je Stück und bei 100 Stück .. Stück.

..ische **Wirtschaftslehre,** Leitfaden zur Einführung des .. in die Wirtschaftswissenschaften, von Theodor .. rofessor, Kgl. Regierungsbaumeister a. D. zu Berlin. ..ildungen im Text. Leipzig. Verlag Wilhelm Engel-..5. Preis geh. 13 ℳ, geb. 16 ℳ.

..Einleitung erläutert der Verfasser die Überschrift ..hes als den Aufbau der Wirtschaftslehre, die tech-..rgängen und technischem Denken entspricht und über .. von der Wirtschaftlichkeit, Buchhaltung und Kal-..r Wirtschaft und zum Verkehr führt. In dem ersten .. Technik und Wirtschaft, werden nach einer Be-..dieser beiden Begriffe die Spuren und Einflüsse tech-..nkens und Geschehens von der grauesten Vorzeit .. jüngste Gegenwart in geschichtlicher Entwicklung ..streich wie fesselnd gezeigt. Man wird in der Li-..um eine ähnliche Darstellung in der gedrängten .. 55 Seiten finden. Der zweite Abschnitt führt den ..en hinein in die Lehre von der technischen Wirt-..eit mit ihren beiden Teilen, der reinen technischen ..ichkeit und der chrematischen. Die reine technische .. allgemeinen Grundregeln für Stoff- und Kraft-..die chrematische technische Wirtschaftlichkeit be-.. Selbstkosten- und Erfolgsberechnung. Es folgt dann ..tung der Güter, ihrer Nutzung, Kosten ihres Wertes, ..ndung, der Verarbeitung in großer Ausführlichkeit; .. Besprechung über die wissenschaftliche Betriebsfüh-..über die chrematische technische Wirtschaftlichkeit ..lige Ergänzung der reinen technischen Wirtschaft-..ließen den Abschnitt. Der dritte Abschnitt handelt ..undbegriffen der Wirtschaftslehre, insbesondere von ..reis und den drei Produktionsfaktoren Natur, Arbeit ... Ein kurzer Abschnitt unterrichtet über die Buch-..während der fünfte Abschnitt, wirtschaftliches ..berschrieben, die Grundzüge einer Selbstkosten-..darlegt. Das ist ein Gebiet, welches für die Reichs-..esonderer Bedeutung ist, so daß die Ausführungen ..tigtes Interesse in den Kreisen der Reichsbahn-..len dürfen. Mit dem nächsten Abschnitt, die Wirt-..ich der Verfasser den Dank aller Techniker in ganz .. Maße gesichert. Die Fragen und Aufgaben des ..hen Lebens, heute von viel einschneidenderer Bedeu-..über, können nur richtig gestellt und angefaßt ..in die Grundbegriffe der wirtschaftlichen Vorgänge ..schiedenartigen Formen der Wirtschaft in ihrem .. geschichtlichen Werden und gegenwärtigen Sein .. werden. Welche Fülle des Stoffes in gedrängter ..doch folgerichtig entwickelter, übersichtlicher Dar-..ieser Abschnitt sei dem Studium aller Techniker, ..les Nachwuchses bestens empfohlen: Er beginnt mit ..irtschaft und gelangt über Macht, Arbeit, Kapitalismus, Sozialismus, Kommunismus zur Sozialpolitik (20 Seiten!), an der bestimmend mitzuarbeiten der Ingenieur in jeder seiner Berufsstellungen Gelegenheit und oft die kaum erkannte Pflicht hat. Der letzte Abschnitt ist dem Verkehr gewidmet. Die Stichworte: Güterverteilung, Verkehrsmittel, Geld und Währung, Bankgeschäfte, Kreditpapiere, Börsen, Handel, Tarifwesen lassen die Reichhaltigkeit des Inhalts erkennen.

Die deutsche Industrie steht vor der Aufgabe der Produktionsverbilligung, um auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig sein zu können. Die ähnliche Aufgabe hat die Reichsbahn zu lösen: Geringstmögliche Unkosten und möglichst billige Beförderung von Personen und Gütern bei größtmöglichen Überschüssen. Der Ingenieur der Industrie und der Reichsbahn ist berufen, in erster Linie an der Überwindung der Schwierigkeiten mitzuarbeiten. Der Verfasser beabsichtigt mit seinem Leitfaden dem Leser, als der hauptsächlich der Techniker gedacht ist, behilflich zu sein, die Anforderungen des Wirtschafslebens zu übersehen und, in die Zusammenhänge von Technik und Wirtschaft einzudringen. Möge das lehrreiche Buch, dessen Preis, auch mit Rücksicht auf die äußere und typographische Ausstattung sehr billig genannt werden muß, einen großen Kreis ernster Leser finden. Denn es ist ein Genuß, sich in seinen Inhalt zu versenken.

Dr. Hans A. Martens.

— **Lebenserinnerungen.** Rückblick auf meine Lehr- und Aufstiegjahre. Von August Föppl. München und Berlin 1925. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 159 S. In Ganzleinen geb. 6 ℳ.

Am 12. August 1924 starb Altmeister August Föppl, nachdem er am 25. Januar 1924 in vollster geistiger und körperlicher Frische sein 70. Lebensjahr vollendet hatte. Unter seinen nachgelassenen Papieren fand sich eine Schilderung seines Werdeganges, die, seinem Wunsche entsprechend, seinen Schülern und Freunden durch den Druck zugänglich gemacht wird. Die Selbstbiographie des bedeutenden Gelehrten, der weit über die Grenzen unseres Vaterlandes hinaus einen wohlverdienten Ruhm genoß, wird aber nicht nur seinen Schülern und Freunden, sondern auch weiteren Kreisen der gebildeten Welt von großem Interesse sein können. „In meinem Leben," so beginnt er, „habe ich schon eine stattliche Zahl von Büchern geschrieben . . . . das waren fast ausschließlich wissenschafliche Werke, zu deren Verständnis ein nicht geringes Maß von mathematisch-physikalischer Vorbildung gehört. . . . Ein Buch, das sich zum Ziele setzt, den Leser zu unterhalten, ohne ihn zu ermüden, habe ich bisher noch nicht zu schreiben versucht. Jetzt eben, nachdem ich in den Ruhestand versetzt bin und die schwere Arbeit meines Lebens hinter mir liegt, reizt es mich, zum Schlusse auch noch ein Buch von dieser Art abzufassen . . . . Selbstverständlich denke ich nicht daran, mich in meinen alten Tagen noch einmal als Dichter oder als Romanschriftsteller zu versuchen . . . . Ein alter Mann weiß vieles zu erzählen, was sich zu hören lohnt, und es schadet nichts, wenn die Begebenheiten, über die er spricht, auf Wahrheit beruhen, anstatt geschickt erfunden zu sein . . ." Und so erzählt er denn in behaglicher Ruhe, ohne übermäßige Breite, mit der überlegenen Weisheit des abgeklärten Alters, von der glücklichen Kinderzeit in dem kleinen hessischen Landstädtchen Groß-Umstadt, von den ersten Schuljahren in Höchst im Odenwalde und der Gymnasialzeit in Darmstadt, schildert die Studentenjahre in Darmstadt, die nach dem großen Kriege durch seine Relegation wegen einer Mensur einen plötzlichen Abschluß erhielten, während deren er aber auch seine spätere Gattin kennen lernte, und die abschließende Studiumzeit in Stuttgart und Karlsruhe, an die sich nach einer kurzen bautechnischen Entwurfstätigkeit die Ableistung des Militärjahres in Darmstadt anschloß. Nach Ableistung seiner Militärpflicht galt es, eine neue Stellung zu suchen, was damals, kurz nach der Gründerzeit, große Schwierigkeiten bot. Da fand Föppl bei der Baugewerkschule in Holzminden eine Anstellung als Lehrer für ein Winterhalbjahr, womit er, entgegen seiner ursprünglichen Absicht, zum Lehrfach kam, dem er sein Leben lang treu bleiben sollte. Nach einem kurzen Sommeraufenthalt in der Heimat, während dessen er sein erstes Buch über graphische Statik verfaßte (das aber, wie er selbst humorvoll zugibt, keinen besonderen Erfolg hatte), wurde er auf seine Bewerbung vom Rat der Stadt Leipzig als Lehrer an die neu errichtete Gewerbeschule berufen, wo er dann 15 Jahre lang gewirkt hat. Hier hat er seine wissenschaftliche Tätigkeit begonnen, und zwar zunächst mit der „Theorie des Fachwerks" und der „Theorie der Gewölbe", welche beiden Werke viel beachtet wurden. Er arbeitete in dieser Zeit trotz starker dienstlicher Inanspruchnahme bei G. Wiedemann im physikalischen Praktikum der Universität, um seine physikalischen Kenntnisse, zumal auf dem Gebiete der Elektrotechnik, zu erweitern. Die Frucht dieser Tätigkeit war sein berühmtes Werk „Einführung in die Maxwellsche Theorie der Elektrizität", das eine weite Verbreitung gefunden hat. Das Werk hat vor allem auch dazu beigetragen, die Kenntnis der Vektoranalysis in den Kreisen der Techniker zu fördern. Seine zahlreichen bautechnischen Abhandlungen, die er in dieser Zeit veröffentlichte,

sind später in dem kleinen Buche „Das Fachwerk im Raume“ zusammengefaßt. Im Jahre 1892 erhielt Föppl die außerordentliche Professur für landwirtschaftliche Maschinenlehre und Kulturtechnik an der Universität Leipzig und warf sich mit Energie auf dieses von seiner bisherigen Tätigkeit fernliegende Gebiet; er veröffentlichte eine Abhandlung über die Mechanik des Pflügens vom theoretischen Standpunkte aus. Bereits im folgenden Jahre erhielt er aber als Nachfolger Bauschingers die Professur für technische Mechanik an der Münchener technischen Hochschule, mit der das mechanisch-technische Laboratorium verbunden war. Nun war er an einem Platze, wo er sich voll entfalten und für Wissenschaft und Technik fruchtbar wirken konnte. Fast 30 Jahre hat er an der Hochschule gelehrt; was er als Hochschullehrer und Verkünder der technischen Wissenschaften geleistet hat, ist bekannt. Weit über die Grenzen unseres Vaterlandes ist sein Lehrbuch „Vorlesungen über technische Mechanik“ verbreitet, und es ist von großem Einfluß auf die Ausgestaltung des Unterrichts in der technischen Mechanik an den meisten technischen Hochschulen gewesen.

Bescheiden, aber nicht ohne berechtigten Stolz, blickt Föppl in seinen Erinnerungen auf sein Lebenswerk zurück. Aber das Buch kennzeichnet ihn auch als guten Menschen und Familienvater, als guten Deutschen, der sein Vaterland von Herzen lieb hat, aber nicht blind für seine Schwächen und Fehler ist. Manchen guten Gedanken und weisen Spruch wird man in dem liebenswürdigen Buche finden, und es wäre zu wünschen, daß noch mehrere unserer geistigen Führer Gelegenheit und Zeit finden möchten, ihre Erinnerungen in ebenso fesselnder Weise niederzuschreiben wie August Föppl. Sch.

— Das Bildnis der Erde. Ein Leitfaden und Praktikum der gesamten Kartenwissenschaft von Dr. Walter Geisler, Privatdozent der Geographie an der Universität Halle-Wittenberg. Mit 82 Textfiguren, 3 Tafeln und einem Kartenmusterheft. Halle a. d. S. 1925, Verlag von Edgar Thamm. XII und 261 Seiten. Geb. 10 *M*.

Das vorliegende Buch beabsichtigt, das Verständnis für die kartographische Wissenschaft zu vermitteln und zu praktischer Arbeit anzuregen. Dem Verfasser lag dabei besonders daran, alle zur Abbildung der Erdoberfläche notwendigen Kenntnisse in gleicher Ausführlichkeit und Vertiefung zu vermitteln, damit beim Benutzen die einseitige Bevorzugung dieser oder jener Seite der Kartenkunde vermieden werde.

Nach einer kurzen einleitenden Darlegung der Arbeiten, die zur Abbildung der Erdoberfläche führen, wird in dem ersten Buch die Aufnahme behandelt. Der erste Hauptteil „Die geographische Ortsbestimmung“ bespricht zunächst die Voraussetzungen zur Beobachtung (Orientierung, astronomische Tafelwerke und Instrumente) und geht dann auf die Methoden der Beobachtung (Bestimmung der geographischen Breite, der Zeit und der geographischen Länge) näher ein. Im zweiten Hauptteil werden die Methoden der Geländeaufnahmen erläutert (Aufnahme des Lageplanes — durch geographische und geodätische Vermessung —, der Bodenformen — physikalische und trigonometrische Höhenmessung sowie Nivellierung — und gleichzeitige Aufnahme von Lage und Höhe — Tachymetrie und Lichtbildaufnahme). Das zweite Buch befaßt sich mit der Darstellung im Kartenbild. Der dritte Hauptteil beschreibt den Karteninhalt (Lageplan mit Darstellung der physiogeographischen und biogeographischen Verhältnisse sowie[…] lungsbauten); Wiedergabe des Geländes durch [...] (Schummerung, Schattenschraffe, Punktsystem) [...] Maßplastik (Böschungsschraffe, Schichtlinie und Hö[...] karte). Im vierten Hauptteil wird das Kartennetz[...] wobei die Voraussetzungen und Grundlagen für die[...] und die verschiedenen Projektionen (Zylinder-, azi[...] Kegelprojektionen) eingehend beschrieben werden. [...] führliches Literaturverzeichnis und Sachregister [...] Schluß. Dem Verfasser ist es gelungen, den spröde[...] aller wissenschaftlichen Strenge fesselnd und lebe[...] stellen und dadurch ein Werk zu schaffen, das nic[...] engeren Fachkreise, sondern auch allen, die im Ber[...] Neigung Karten benutzen, von hohem Werte ist. [...] hat dem Buch eine würdige Ausstattung gegeben.

— Entwerfen im Kranbau. Ein Handbuch für d[...] tisch, bearbeitet von Rudolf Krell, o. Professo[...] nischen Hochschule München. In 2 Bänden. Mit [...] dungen, 99 Tafeln und einer Beilage: Elektrisc[...] ausrüstungen, bearbeitet von Oberingenieur C[...] Ritz. München und Berlin 1925, Druck und [...] R. Oldenbourg. Preis in Leinwand geb. 32 *M*.

Die Beobachtung, daß bei den Übungen im Ent[...] Hebezeugen die Studierenden einen unverhältnismä[...] Teil der Zeit auf den rechnerischen Teil ihrer Arb[...] deten, führte den Verfasser dazu, Schaubilder au[...] aus denen die Abmessungen für die im Kranbau an[...] vorkommenden Maschinenteile bei verschiedenen V[...] schnell abgelesen werden können. Dadurch ergib[...] Freiheit im Wechsel der Annahmen, die einer e[...] Durchbildung des Entwurfes sehr förderlich ist un[...] eine viel tiefere Erkenntnis von dem Einfluß der ei[...] nahmen auf das ganze Bauwerk fast mühelos herbe[...] den Vorlesungen des Verfassers haben sich diese [...] sehr zweckmäßig erwiesen und sind auch von ehem[...] dierenden verschiedentlich nachgefordert worden.

Das vorliegende Werk will dem gleichen Zweck, [...] beträchtlich erweiterter Form dienen, wobei es meh[...] buch gedacht ist, das den Vorlesungsstoff in möglic[...] bar verwendbarer Form darbietet. Deshalb ist di[...] liche Darstellung von Formeln in ausgedehntem M[...] geführt. Zahlreiche Skizzen von Einzelteilen aus d[...] sind mitgeteilt, wobei indes mit Rücksicht auf die [...] kosten die Krangerüste weniger eingehend behand[...] einem Anhange sind zahlreiche Beispiele durchgea[...] zwar in einer Form, die die Behandlung der Aufg[...] Inangriffnahme bis zur endgültigen Festlegung d[...] Größen wiedergibt. Die Beilage „Elektrische Kr[...] gen“ gibt die nötigen Unterlagen für die baulicher[...] im elektrischen Teil.

Allen Studierenden des Maschinenbaufaches wird [...] ausgestattete Werk nur empfohlen werden könne[...] auch einen über die Studienzeit hinausgehenden V[...] Aber auch der Praktiker wird sicher gern zu [...] greifen, um sich durch Benutzung der Schaubilder[...] prüfung von Kraneinzelheiten längere Rechnun[...] sparen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltu[...]

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,03 km lange Teilstrecke Schlobitten-Döbern (Ostpr.) der Neubaustrecke Schlobitten-Wormditt wird am 1. Oktober 1925 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen und vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) zugerechnet.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektion Essen. Vorauss[...] 1. Oktober d. J. soll der links der Bahnstrecke Oberh[...] (Westf.) zwischen den Stationen Bottrop und Gl[...] neuerrichtete Haltepunkt Bottrop-Boye für den Pers[...] eröffnet werden. Für Reisegepäck und Expreßgut i[...] punkt nicht zugelassen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober 1925 wird von der regelspurigen Nebenbahnstrecke Schlobitten-Wormditt die Teilstrecke Schlobitten-Döbern (Ostpr.) mit den Stationen Hensels rechts der Bahn und Döbern (Ostpr.) links der Bahn für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet werden.

Ausgeschlossen ist auf den Stationen Hensels und Döbern (Ostpr.) die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und auf der Station Hensels die Annahme und Auslieferung von Vieh in mehrbödigen Wagen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke gelten: die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4 November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (898)

Königsberg (Pr.), den 31. August 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Güterverkehr[...]

Wechselgüterverkehr Sach[...]

Mit Wirkung vom 1. Se[...] wird die Station Kehl Hafen[...] einbezogen. Näheres ist [...] Verkehrsanzeiger und d[...] Tarif- und Verkehrsanzeiger[...] auch geben die beteiligten [...] stellen Auskunft.

Dresden, am 8. September [...]

Deutsche Reichsbahn-Ge[...]
Reichsbahndirektio[...]

3. Nachrufe.

Am 5. September d. Js. verstarb in Brandenburg (Havel), wo er im ...stand lebte,

Herr Regierungs- und Baurat a. D.

Ernst Irmisch

... Lebensjahre.

Seit 1886 im Staatseisenbahndienst tätig, verwaltete er vom 1. Juli 1900 . Dezember 1920 das Betriebsamt 2 in Stralsund.

Wir betrauern in dem Verstorbenen einen pflichttreuen und fleißigen ...beiter, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Stettin, den 14. September 1925. (911)

Der Präsident
...d die oberen Beamten im Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin.

In der Nacht zum 31. August verschied nach langem Kranksein und ...nerwartet unser

Verkehrsinspektor

Herr Johann Straßburger

in Brühl.

Er stand seit 1905 in Diensten der Köln-Bonner Eisenbahnen. Wir ver...e in ihm einen treuen, verdienstvollen Mitarbeiter und gerechten Vor...eten, dessen lauterer Charakter sich durch eine lange Reihe von Jahren ...aufs beste bewährt hat.

Wir betrauern seinen frühzeitigen Tod aufs tiefste und werden sein ...ken in Ehren halten.

Die Direktion und die Beamten
der Köln-Bonner Eisenbahnen Aktiengesellschaft zu Köln. (902)

Am 13. d. M. verstarb der frühere hochverehrte stellvertretende Vor...e unserer Direktion

Herr Eisenbahndirektor **Butterweck**

Ausgestattet mit reichen Kenntnissen hat Herr Eisenbahndirektor ...weck unserer Verwaltung bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am ... 1922 mit Hingebung und Treue gedient, und u. a. eine Reihe wichtiger ... entworfen, geleitet und zu Ende geführt. Wir werden sein Wirken ...rgessen und ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Ausschuß und Direktion (910)
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

...rverkehr (Fortsetzung).

...bahn-Gütertarif Heft C II ...usnahmetarife) Tfv. 5.
...igkeit vom 20. September 1925 ... die Ausnahmetarife 1 e und 1 D ...gsstation Hermsdorf b. Dresden ... Versandstation Waldkirchen ...len Ausnahmetarif 5 a als Ver... Alt Jauer einbezogen. (Vgl. ...arifanzeiger.) Außerdem geben ...auch die beteiligten Güterab... sowie die Auskunftei der ... Reichsbahn - Gesellschaft in ... Bahnhof Alexanderplatz.
...en 10. September 1925. (905)
...e Reichsbahn-Gesellschaft.
...eichsbahndirektion.

...bahn-Gütertarif Heft C II ...usnahmetarif) Tfv. 5.
...nahmetarif 1 g für Buchen... wird bis zum 20. Oktober 1925 ...
...uskunft geben auch die betei... ...rabfertigungen sowie die Aus... ... Deutschen Reichsbahn-Gesell... ...erlin C 2, Bahnhof Alexander... (906)
...en 12. September 1925.
...e Reichsbahn-Gesellschaft.
...eichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c (Tfv. 4 b).
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Bestimmung für Mainz Hbf. durch Aufnahme von Überfuhrgebühren für die Ladestelle Mainz Neutor ergänzt. Näheres enthält die am 17. September 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.
Weitere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (904)
Berlin, den 12. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I. Abteilung B. (Tfv. 1 b).
Mit sofortiger Gültigkeit wird in die Anmerkung zur Tarifstelle „Spiritus" der Klasse C hinter dem ersten Satz folgende Ergänzung aufgenommen:
„Die gleiche Frachtvergünstigung wird im Erstattungsweg auch dem bereits unvollständig vergällten Spiritus gewährt, wenn der Nachweis der Verwendung zu gewerblichen Zwecken in obigem Sinne erbracht ist."
Berlin, den 4. September 1925. (891)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif). (Tfv. 6).
Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 werden die Bestimmungen für die Stationen Ballmertshofen, Bärenloh, Brennstholz, Ebnat (Härtsfeld), Elchingen, Höllhau, Neresheim, Sägmühle, Waldhausen-Glashütte, Wittislingen und Zöschlingsweiler der Württembergischen Nebenbahnen A.-G. geändert. Näheres enthält der am 1. November 1925 erscheinende Nachtrag 14. Bis zum Erscheinen dieses Nachtrags gibt Auskunft die Direktion der Württembergischen Nebenbahnen, Aktiengesellschaft in Stuttgart, Filderstraße 45.
Berlin, den 7. September 1925. (890)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C I c (Tfv. 4 b) und D (Tfv. 6).
Infolge der am 1. September 1925 erfolgten Einrichtung der Tarifstation Kehl Hafen werden die obengenannten Tarifhefte entsprechend geändert und ergänzt. Näheres enthält die am 14. September 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Weitere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 8. September 1925. (893)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).
Mit Gültigkeit vom 16. September tritt Nachtrag I in Kraft, durch den die bisherigen Stationsfrachtsätze durch neue ersetzt werden. Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 8. September 1925. (895)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

a) Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).
b) Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. (Tfv. 9), Teilheft B I 17 und B II 1—64.
c) Reichsbahn-Tiertarif (Tfv. 502).
Infolge Umwandlung in einen unbesetzten Haltepunkt wird mit sofortiger Gültigkeit die bisherige Gütertarifstation Sonneborn mit allen Angaben gestrichen.
Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (901)
Berlin, den 9. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Heft D; Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. Tfv. 9.
Mit Gültigkeit vom 15. September 1925 wird das Teilheft B II 45 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—26 neu herausgegeben. Die T. V. A. - Verfügungen lfd. Nr. 129/1920, lfd. Nr. 1913/1924 und lfd. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 4,00 RM. Zu beziehen durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (908)
Berlin, den 10. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 werden die Stationen Ballmertshofen, Dischingen, Ebnat (Härtsfeld), Elchingen, Wittislingen und Ziertheim in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (907)

Stuttgart, den 11. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 32 und D 58 für verkehrswichtige Güter. Verkehr Belgien-Schweiz und Schweiz-Belgien.

Mit Gültigkeit vom 15. September erscheint zu den beiden vorgenannten Tarifen je ein Nachtrag 1, der für die meisten Waren weiter ermäßigte Frachtsätze und außerdem die bisher schon bekanntgegebenen Änderungen der Tarife enthält.

Die Nachträge sind zum Preise von je 10 Reichspfennig zu beziehen durch die Stationskasse Köln Hbf. für den D 32 und durch das Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe für den D 58.

Karlsruhe und Köln, (909)
den 10. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 23 für bestimmte Güter der Klassen A—E. Verkehr Tschechoslowakei - Niederlande.

Am 10. September 1925 wird der vorgenannte Durchfuhrausnahmetarif neu ausgegeben. Der Durchfuhrausnahmetarif D 23 vom 10. Juli 1924 nebst Nachtrag I vom 16. Februar 1925 wird hierdurch aufgehoben. Die Frachtsätze des neuen Tarifs werden teils im Abfertigungs- und teils im Rückvergütungswege gewährt. Besondere Begünstigungen sind bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb bestimmter Fristen vorgesehen. Der Tarif, aus dem alles Nähere zu ersehen ist, kann zum Preise von 30 Reichspfennig durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12, und die Auskunftsstelle der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Dresden, 5. September 1925. (894)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände. Ausfuhrausnahmetarif DU 2 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände nach außerdeutschen Ländern.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1925 bis auf jederzeitigen Widerruf wird ein Neudruck in Tarifform herausgegeben. Hierdurch wird der gleichnamige seit 1. August 1925 gültige und durch Bekanntmachung veröffentlichte DU 2 samt Änderungen und Ergänzungen aufgehoben.

Der Tarif kann von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. Preis des Tarifs 30 Reichspfennig.

München, den 5. September 1925. (892)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 14. September 1925 wird in den genannten Tarif eine neue Abteilung für die Durchfuhr von Rohkupfer nach Österreich aufgenommen.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. September 1925. (896)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Deutsch-nordischer Verbands-Gütertarif Teil I Abt. B.

Ab 10. 9. bzw. 15. 10. 1925 treten bei der Tarifstelle 70 „Butter“ und 118 „Feld- und Gartenfrüchte“ Änderungen in Kraft. Außerdem ist ab 20. 9. 1925 als neue Tarifstelle „Harnstoff“ nachzutragen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. September 1925. (897)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft I.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1925 wird für Güter aller Art, ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art von und nach sämtlichen Stationen der Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen und Köln nach und von Venlo K. M. der Ausnahmetarif 103 H eingeführt. Die im Tarif vorgesehenen Ermäßigungen werden nachträglich im Rückvergütungsweg angewandt, falls der Antragsteller nachweist, daß er innerhalb 30 Tagen die Menge von 100 Tonnen befördert hat. Der Tarif hat Gültigkeit bis auf Widerruf. Die weiteren Bedingungen sind aus dem Tarif selbst zu ersehen, der bei der Stationskasse Köln Hbf. zum Preise von 20 Reichspfennigen zu beziehen ist.

Köln, den 5. September 1925. (899)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Polnisch-Tschechoslowakischer, Polnisch-Österreichischer. Polnisch - Ungarischer, Polnisch-Schweizerischer und Polnisch-Italienischer Güter- und Kohlentarif.

I. Die Tarife haben folgende Nrn. des deutschen Tarifverzeichnisses erhalten:
Tarif für den Güter- und Kohlenverkehr zwischen Polen

und Italien	Nr. 381
„ Österreich	„ 382
„ der Schweiz	„ 383
„ der Tschechoslowakei .	„ 384
„ Ungarn	„ 385

II. Mit Gültigkeit vom 15. 9. 25 ab treten folgende Änderungen ein:

1. Polnisch-Tschechoslowakischer Güter- und Kohlenverkehr.

a) Zu Art. 12 I. Ü. In dem Abschnitt „Zu B, a) und b)“ ist im ersten Absatz der Eingang der Bestimmung wie folgt zu fassen:
„Bei Anwendung des Oberschlesischen Wechseltarifs werden die Frachten und Gebühren dieses Tarifs in beiden Richtungen in Goldfranken berechnet, bei Anwendung des Polnischoberschlesisch - Deutschen Verbandstarifs wie bisher.“

b) Der zweite Absatz dieses Abschnitts erhält folgende Fassung:
„In der Richtung nach Polen werden die Frachten und Gebühren des Versandlandes bei Anwendung des Oberschlesischen Wechseltarifs in Goldfrank, bei Anwendung des Polnisch-oberschlesisch - Deutschen Verbandstarifs in Reichsmark umgerechnet“.

c) Der Abschnitt c) zu Art. 3[8] [er]hält folgende Fassung:
„Zur Berechnung des [...] schlages wird die Interessed[...] in jene Währung umgerech[...] welcher die Fracht für di[...] gung bzw. Weiterabfertigu[...] net wird. Für die Umrec[...] der bahnamtliche Umrech[...] desjenigen Tages maßgeben[...] diese Fracht berechnet wir[...]

2. Polnisch-Österreichischer [...] Kohlenverkehr.

a) Zu Art. 12 des I. Ü. erhält [...] Satz im ersten Absatz zu A, [...] e — g folgende Fassung:
„Bei Anwendung des Ob[...] schen Wechseltarifs we[...] Frachten und Gebühren [...] Richtungen in Goldfran[...] rechnet“.

b) Im zweiten Absatz daselbs[...] Wort „Zloty“ in „Goldfra[...] ändern.

c) Der Abschnitt c zu Art. 38 [...] erhält die gleiche Fassung [...] stehend unter 1 c) angegebe[...]

3. Polnisch-Ungarischer G[...] Kohlenverkehr.

a) Der erste Absatz der Bestim[...] C und D zu Art. 12 des I.[...] folgende Fassung:
„Bei Anwendung des Obersc[...] Wechseltarifs werden die [...] und Gebühren dieses Tarifs [...] Richtungen in Goldfrank be[...]

Im dritten Absatz sind in de[...] Zeile an Stelle der Worte „be[...] dung des Oberschlesischen We[...] in Zloty“ zu setzen: „bei Anwe[...] Oberschlesischen Wechseltarifs [...] franken“.

b) Der Abschnitt c) zu Art. 38[...] erhält die gleiche Fassung [...] 1. c) angegeben.

4. Polnisch-Schweizerischer G[...] Kohlenverkehr.

a) Zu Art. 12 des I. Ü. erhäl[...] stimmung unter 1. Zu b) [...] Fassung:
„Bei Anwendung des Obersc[...] Wechseltarifs werden die [...] und Gebühren dieses Tarifs [...] Richtungen in Goldfran[...] rechnet“.

b) Im zweiten Absatz der Bei[...] unter Zu a) und b) ist an [...] „Zloty“ zu setzen „Goldfra[...]

c) Der Abschnitt c) zu Art. 38[...] erhält die gleiche Fassung [...] 1. c) angegeben.

5. Polnisch-Italienischer Gü[...] Kohlenverkehr.

a) Die Bestimmung zu f—o zu [...] des I. Ü. erhält folgende Fas[...]
„Bei Anwendung des Obersc[...] Wechseltarifs werden die [...] und Gebühren dieses Tarifs [...] Richtungen in Goldfran[...] rechnet“.

b) Im Abschnitt E. Güterverk[...] und von Trieste, Fiume, Pol[...] vigno d'Istria ist der dritte [...] Art. 12 des I. Ü. im ersten [...] folgt zu fassen:
„Bei Anwendung des Obersc[...] Wechseltarifs werden die [...] und Gebühren dieses Tarifs [...] Richtungen in Goldfran[...] rechnet“.

Im vierten Absatz ist das Wo[...] in „Goldfrank“ abzuändern.

Breslau, den 5. September 192[5]
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion Bresl[au].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

). Berlin, den 24. September 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Vereinsversammlung in Salzburg vom 10. bis 12. September 1925.

ttenmal seit seinem fast achtzigjährigen Bestehen hielt n Deutscher Eisenbahnverwaltungen in diesem Jahre Salzburg, um hier in den Tagen vom 10. bis 12. Sep- ne neunundfünfzigste Vereinsversammlung abzuhalten. waren die Teilnehmer aus Nord, Süd, Ost und West römt. Die ganze Tagung stand, um es gleich vorweg unter einem glücklichen Stern. Die Verhandlungen völliger gegenseitiger Übereinstimmung geführt und neuem Zeugnis ab von dem ernsten Streben des Ver- sämtlichen Gebieten des vielgestaltigen Eisenbahn- sitive Arbeit zu leisten. Der außerdienstliche und ge- kehr in den freien Stunden spielte sich in den herz- d freundschaftlichsten Formen ab. Welche Gründe die diese günstige Stimmung herbeiführten? War es ieblichen Umgebung die alte Kulturstadt Salzburg, die talienischen Bauart an den Süden, Sonnenschein und nmel mahnt? War es der strahlende Sonnenschein während des größten Teils der Tagung über der Stadt Var es die Freude, nach langer neunzehnjähriger Ab- wieder auf österreichischem Boden zu tagen? War es würdige Aufnahme der Teilnehmer durch die Öster- Bundesbahnen und die Stadt? Oder war es schließ- enius Mozarts, der alles in vollster Harmonie aus- ? Genug, die Stimmung war vorhanden und sie kam Abend bei der geselligen Zusammenkunft am 9. Sep- Hotel Bristol zum Durchbruch. Begrüßungen wurden tauscht, alte Freundschaften erneuert, geschäftliche Angelegenheiten erörtert. Mehr als 100 Teilnehmer, unter ihnen auch eine Anzahl Damen, füllten den Saal. Unter der großen Anzahl bemerkte man den Ministerialrat Dr. Steiner als Vertreter des Österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, ferner als Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen den Präsidenten der Verwaltungskommission Dr. Günther und den Generaldirektor Dr. Maschat. Von den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen nennen wir den Staatssekretär Präsident von Kelety, von der Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen den Direktor Dr. Beelaerts van Blokland und Direktor Prof. Franco. Von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war die Gruppenverwaltung Bayern durch Reichsbahndirektor Morhart und andere Herren, ferner eine Reihe von Reichsbahndirektionen, diese meist durch ihre Präsidenten, vertreten. Besonders erfreulich war auch die starke Beteiligung deutscher, österreichischer und ungarischer Privatbahnen sowie der luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn.

In dem prunkvollen Sitzungssaal des Residenzschlosses begannen am 10. September vormittags die Verhandlungen, die durch den Vorsitzenden der Geschäftsführenden Verwaltung, der Reichsbahndirektion Berlin, Reichsbahndirektionspräsident Dr. Stapff, um 9½ Uhr eröffnet wurden. Er begrüßte die Anwesenden mit folgender Ansprache:

„Meine Herren!

Ich habe die Ehre, die 59. Hauptversammlung des Vereins zu eröffnen und Sie alle auf das herzlichste zu begrüßen. Ich freue mich, daß Sie aus dem großen Bereich Mitteleuropas so zahlreich

hierher gekommen sind, und begrüße es besonders, daß auch so viele Vertreter von Privatbahnen ihr Erscheinen möglich gemacht haben. Mein erstes Wort des Dankes gilt den Österreichischen Bundesbahnen, die uns so gastlich aufgenommen und alle Vorbereitungen für die Versammlung so glänzend durchgeführt haben. Wir haben die Freude, den Präsidenten der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Günther unter uns zu sehen, ferner den Vertreter des Österreichischen Bundesministeriums für Handel und Verkehr, Ministerialrat Dr.-Ing. Steiner. Wir danken für Ihr Erscheinen.

Es sind beinahe 20 Jahre vergangen, daß eine Vereinsversammlung auf österreichischem Boden getagt hat. Auf den Wandel der Zeiten, der seither eingetreten ist, brauche ich nicht besonders hinzuweisen. Die Welt ist sozusagen umgewandelt worden. Aber alle Ereignisse der Zeit haben nicht vermocht, die innere Struktur des Vereins zu verändern. Ein Blick auf die Tagesordnung zeigt, wie viele wichtige Aufgaben der Verein zu lösen hat und wie rasch er sich den neuen Verhältnissen angepaßt hat.

Ich stehe zum erstenmal an dieser Stelle und bin mir meiner Verantwortung wohl bewußt. Wenn ich meiner Vorgänger gedenke, so erinnere ich zuerst an meinen Lehrmeister, Präsident Kranold, der den Verein zu hoher Blüte gebracht und ihm seine ganze Kraft und Initiative gewidmet hat. Ferner nenne ich die Namen Behrendt und Rüdlin und sodann Wulff, der erfreulicherweise dem Verein als Schriftleiter der Vereinszeitung erhalten geblieben ist. Mein letzter Vorgänger, Dr. Weirauch, ist durch seine Berufung als Direktor in die Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft leider nicht mehr in der Lage, die heutige Vereinsversammlung, die den krönenden Abschluß seiner Geschäftsführung für den Verein gebildet hätte, zu leiten; seine besten Wünsche begleiten aber, wie sich aus seinem uns soeben zugegangenen herzlichen Begrüßungstelegramm ergibt, uns bei unseren Arbeiten."

Der Vorsitzende erteilte sodann dem Präsidenten der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen, Dr. Günther, das Wort. Dieser führte aus:

„Hochansehnliche Versammlung, meine sehr verehrten Herren!

Im Namen der Österreichischen Bundesbahnen und der übrigen dem Verein angeschlossenen österreichischen Verwaltungen gestatte ich mir, Sie innig zu begrüßen und in unserer lieblichen Stadt Salzburg nicht nur als Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen, sondern auch als Österreicher herzlich willkommen zu heißen. Sie, unsere lieben Gäste, die nicht allein gekommen sind, um ernste ersprießliche Arbeit im Interesse des Fortschritts zu leisten, sondern auch, um in persönlichem kameradschaftlichem Verkehr Saatkörner für die künftige verheißungsvolle Arbeit im Verein auszustreuen.

An den Ufern der grünen Salzach haben wiederholt Versammlungen von internationaler Bedeutung getagt, wenige aber von der Bedeutung des Vereins, der auf eine nahezu 80jährige Tätigkeit ruhm- und erfolgreichen Wirkens zurückblickt. „Durch gemeinsame Beratungen und einmütiges Handeln das eigene Interesse und das Interesse des allgemeinen Verkehrs zu fördern", so heißt es in den Satzungen als Zweckbestimmung des Vereins. Insbesondere der letzte Teil dieser These kennzeichnet die hohe ideale Bedeutung und Aufgabe des Vereins, und wenn je einmal jemand Zweifel an der Wichtigkeit dieser Aufgaben gehegt hätte, so hätten ihn die Ereignisse der letzten Zeit eines anderen überzeugt.

Noch schlagen die Wellen hoch, die der unglückseligste aller Kriege aufgepeitscht hat, noch schweben über den Völkern, die einst im friedlichen Verkehr miteinander lebten, die Schatten der überwundenen Schrecken, noch sind die Völker mit Angst voreinander erfüllt.

Nur langsam beginnt die Erkenntnis zu dämmern, daß das Glück des einen noch nicht das Unglück des andern ist und daß nicht ein Teil der europäischen Völker für sich allein im Glücke leben und die Segnungen des Wohlstandes genießen kann, wenn es dem anderen Teil der europäischen Völker schlecht geht. Nur allen gemeinsam oder keinem kann Glück beschieden sein.

Langsam und zögernd, aber es beginnt doch zu dämmern, und wenn nicht alle Zeichen trügen, so scheint doch eine andere Ideologie die europäischen Völker beherrschen zu wollen. Wenn nicht alles täuscht, so ist doch in Genf eine Friedenstaube bereit, die den Ölzweig hinaustragen soll in alle europäischen Länder.

Was uns am meisten not tut, ist die Hebung des internationalen Verkehrs auf geistigem, seelischem und materiellem Gebiet.

Noch sehen wir heute die Mauern unseligen Angedenkens, die ein böser Geist nach dem Kriege um jeden Staat aufgebaut hat, nur langsam sehen wir sie fallen, Stein um Stein, und noch nicht einmal auf allen Gebieten. Noch herrscht der protektionistische Geist, geboren aus der Sorge um das Heute unter Außerachtlassen des Zukünftigen, der die Anknüpfung von Handelsbeziehungen auf allen Gebieten verhindert.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist es bess[illegible] Diese Besserung des Verkehrs ist eine der Hauptzwec[illegible] eins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und damit [illegible] Verein eine hohe sittliche, kulturelle Mission in Eur[illegible]

In diesem Sinne erlaube ich mir, der diesjährigen [illegible] Vereins das Beste zu wünschen. Mögen die von hohen[illegible] tragenen Verhandlungstage günstige Ergebnisse er[illegible] möge auch der Aufenthalt in Salzburg allen Teilnehm[illegible] genehmer Erinnerung bleiben!"

Anschließend sprach namens des Österreichische[illegible] ministeriums für Handel und Verkehr Ministerialra[illegible] Steiner:

„Als Vertreter des Österreichischen Bundesminist[illegible] Handel und Verkehr gestatte ich mir, an Sie, hochgeeh[illegible] einige Worte der Begrüßung zu richten. Zunächst [illegible] mir, die Abwesenheit des Bundesministers Dr. Schürff, [illegible] der staatlichen Eisenbahnbehörde, zu entschuldigen, [illegible] gende Arbeiten abhalten, schon an der heutigen Hau[illegible] lung teilzunehmen, der es sich aber nicht nehmen [illegible] heutigen Festabend in Ihrem Kreise zu verbringen u[illegible] sicht hat, zu Ihnen zu sprechen. Ich greife aber sein[illegible] gewiß nicht vor, wenn ich Ihnen den herzlichsten Will[illegible] entbiete. Es war überaus erfreulich, daß Sie gerade [illegible] liches Salzburg als Versammlungsort gewählt haben. [illegible] zusammengekommen, um große Aufgaben nach reif[illegible] ratung einem Abschluß zuzuführen. Möge der von [illegible] wünschte Erfolg nicht ausbleiben und mögen Ihre [illegible] ein gedeihliches Ergebnis bringen! Die Stunden aber, [illegible] nach ernster Arbeit zur Verfügung stehen, mögen [illegible] Herren, der Erholung in unserem schönen Salzburg w[illegible] sich herzlich freut, Sie hier in seinen Mauern begrüß[illegible] nen. Nochmals die herzlichsten Wünsche und Willkom[illegible] des Bundesministeriums für Handel und Verkehr."

Der Vorsitzende dankte namens des Vereins und [illegible] schäftsführenden Verwaltung für die herzlichen Wort[illegible] guten Wünsche, die dem Verein gewidmet worden war[illegible] ein gutes Vorzeichen, daß die Vereinsversammlung [illegible] stützung der maßgebenden Stellen in den einzelne[illegible] sicher sein dürfe. Dies ermutige den Verein, sei[illegible] freudig und unermüdlich weiterzuführen. Es enthebe [illegible] dings den Verein nicht der Pflicht, auch aus eigene[illegible] und aus eigenem Entschluß heraus die Vereinsarbe[illegible] setzen und auszugestalten. Nur mit eigener Arbeit un[illegible] könne wirklich Ersprießliches geleistet werden.

Alle Ansprachen wurden von der Versammlung mit [illegible] Beifall aufgenommen. Darauf trat man in die Tagesor[illegible]

Diese umfaßt 34 Punkte. Wir heben daraus folgen[illegible]

1. Der „Geschäftsbericht der Geschäftsführe[illegible] waltung des Vereins", den der Vorsitzende durch eine [illegible] Bemerkungen zu den wichtigeren Punkten erläuterte, [illegible] Zeit vom August 1923 bis Ende 1925. Die Mitglieder[illegible] eins setzen sich danach wie folgt zusammen:

a) Deutsche Bahnen	54 625	km Betrieb[illegible]
b) Saarbahnen	388	„ „
c) Österreichische Bahnen . .	6 092	„ „
d) Ungarische Bahnen . . .	8 032	„ „
e) Niederländische u. luxemburgische Bahnen . . .	3 738	„ „
f) In mehreren Ländern liegende Bahnen	219	„ „
Insgesamt 51 Bahnen mit	73 094	km Betrieb[illegible]

Dazu kommen 52 an den Verein ohne Stimmre[illegible] schlossene Bahnen mit 2576 km Betriebslänge. Gege[illegible] letzten Geschäftsbericht hat sich die Gesamtlänge der[illegible] bahnstrecken bei den Mitgliedern um 825 km verri[illegible] wesentlichen durch den Übergang der im Königreich [illegible] Kroaten und Slovenen gelegenen Strecken der ehema[illegible] bahngesellschaft an die S. H. S.-Bahnen; dagegen ist b[illegible] geschlossenen Verwaltungen ein Zuwachs von 228 [illegible] treten.

Die sechs Ständigen Ausschüsse des Vereins — [illegible] ausschuß, Personenverkehrsausschuß, Güterverkehrs[illegible] Wagenausschuß, Technischer Ausschuß und Preisaus[illegible]

Sitzungen und Verhandlungsgegenstände der Geschäftsbe- n einzelnen aufzählt, haben in der Berichtszeit wiederholt und eine rege Tätigkeit entfaltet. Als Ständige Unter- ichausschüsse sind dem Satzungsausschuß der Ständige usschuß für Abrechnungs- und Währungsfragen, dem schen Ausschuß der Baustoffausschuß, Betriebsausschuß, ausschuß, Lokomotivausschuß, Wagenübergangsausschuß ktrische Ausschuß angegliedert.

ständiger Vertreter des Vereins in dem Vorstandsrat des ien Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft chnik in München ist vom Technischen Ausschuß für den n aktiven Eisenbahndienst geschiedenen bisherigen Ver- Direktor Dr. Kittel von der Reichsbahndirektion Stutt- r Ministerialrat, Direktor v. Samarjay von der Direk- Kgl. Ungarischen Staatsbahnen gewählt worden. Reichs- ektionspräsident Dr. Stapff sprach bei Erwähnung Stelle des Geschäftsberichts Direktor Dr. Kittel namens eins den besonderen Dank aus für die wertvollen Dienste, ektor Dr. Kittel in diesem Amte, namentlich aber auch hnischen Ausschuß und bei der Fürsorge für das Tech- Vereinsorgan geleistet hat.

Drucksachen des Vereins, über deren Fortbildung ein be- r Abschnitt des Geschäftsberichts sich verhält, haben in richtszeit zahlreiche Änderungen erfahren. Eine große on ihnen befindet sich, wie die späteren Verhandlungen einsversammlung zeigen, noch in der Umarbeitung. Er- sei noch, daß das Eisenbahnstationsverzeichnis des Ver- hemals Dr. Kochs Handbuch), das ebenfalls zurzeit neu tet wird und durch die Organisationsänderungen bei zahl- Verwaltungen, die vielen Änderungen der Stationsbe- ngen usw. eine Menge Neuerungen aufweist, in den n Monaten neu erscheinen wird.

en beiden Fachzeitschriften des Vereins, der Zeitung des und dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens ischer Beziehung, konnten die in der Inflationszeit ein- ren Schädigungen des Absatzes und die Umfangsver- ngen allmählich wieder ausgeglichen werden.

as Übereinkommen, betreffend den Dienstteleg- nverkehr ist umgearbeitet worden. Darin ist nament- u vereinbart, welche Telegramme gebührenfrei und gebührenpflichtig sind, auch ist der Kreis der Aufgabe- gten neu umschrieben und die Behandlung von Dienst- mmen an mehrere Empfänger geregelt worden. In dem sind die an dem Übereinkommen teilnehmenden Ver- en und die abgekürzten Anschriften enthalten, die bei nsttelegrammen zu verwenden sind.

Satzungen des Vereins wurden zur Beseitigung auf- ener Meinungsverschiedenheiten durch eine Bestimmung Abwicklung der aus der Zeit der Vereinsmitgliedschaft enden Geschäfte nach Beendigung der Mitgliedschaft er- zt

„statistischen Nachrichten von den Eisen- des Vereins“ sollen zum ersten Male nach dem Kriege Rechnungsjahr 1924 wieder herausgegeben werden. Es larin auch Angaben für die an den Verein nur ange- nen Bahnen aufgenommen werden. Die einzelnen Ta- sind gegen früher vielfach vereinfacht und zusammen- an manchen Stellen jedoch auch erweitert worden. Auch eine neue Tabelle über elektrische Zugförderung einge- Die Ausgabe der statistischen Nachrichten für 1914 bis ll bei der Unmöglichkeit der Nachlieferung brauchbarer, n Vergleich mit der vorausgehenden und nachfolgenden eigneter Unterlagen unterbleiben.

r das Vereinsabrechnungsübereinkommen als Verzugszinsensatz bei Zahlungsverspätungen in ark der Lombardzinssatz der Reichsbank vorgesehen.

ngelegenheiten unter 2—5 stammen aus dem Wirkungs- les Satzungsausschusses.

6. Der Preisausschuß beantragte, in dem Übereinkommen, betreffend die Aussetzung von Preisen, an Stelle der in der Inflationszeit eingeführten Zahlen (Papiermark) wieder die früheren Zahlen einzusetzen, so daß als Gesamtbetrag der alle vier Jahre zu verteilenden Preise wieder 30 000 RM., als Höchst- und Mindestbetrag für die einzelnen Preise 7500 und 1500 RM. gelten. Der Antrag wurde genehmigt.

7. Aus dem Arbeitsbereich der Ausschüsse für Personenverkehr und für Güterverkehr hatte sich die Vereinsversammlung in erster Linie mit der von diesen Ausschüssen vorbereiteten Umarbeitung des Vereinsbetriebsreglements, des Übereinkommens dazu und des Fahrgelderstattungsübereinkommens zu beschäftigen. Alle diese Arbeiten waren durch die bevorstehende Einführung der neuen Internationalen Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.) und für den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) bedingt. Die auf freier Vereinbarung der Vereinsverwaltungen beruhenden Bestimmungen des Vereinsbetriebsreglements für den Personen- und Gepäckverkehr, die bisher die einzige Rechtsgrundlage für den zwischenstaatlichen Personen- und Gepäckverkehr im Vereinsbereich gebildet hatten, sind zum größten Teil in das neue IÜP. übernommen worden. Mit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens, das, mit Gesetzeskraft ausgestattet, zwingendes Recht darstellen wird, verlieren die Bestimmungen des VBR. als solche ihre Geltung. Der Verein muß sich künftig auch im Personen- und Gepäckverkehr darauf beschränken, das IÜP. und die vom Internationalen Transportkomitee dazu beschlossenen Einheitlichen Zusatzbestimmungen an den Stellen, wo die Regelung der Einzelheiten den Eisenbahnen überlassen ist, nach den besonderen Bedürfnissen des Vereinsbereiches zu ergänzen. Der Personenverkehrsausschuß unterbreitete der Vereinsversammlung einen Entwurf für solche Vereinszusatzbestimmungen, über den wir in Nr. 32 dieser Zeitung in der Abhandlung über die Tätigkeit der Ausschüsse (S. 911 ff.) schon berichtet haben. Dort ist auch über den Ersatz des bisherigen Vereinsbetriebsreglements soweit es den Güterverkehr betrifft, durch bloße Vereinszusatzbestimmungen, ferner über die gleichzeitig nötig gewordene Umgestaltung des ganzen Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement und auch des Fahrgelderstattungsübereinkommens zur Anpassung an die beiden neuen Internationalen Übereinkommen das Wichtigste gesagt. Wir glauben daher von einer nochmaligen Darstellung absehen zu können. Die von den Ausschüssen vorgelegten Entwürfe für Vereinszusatzbestimmungen zum IÜP. und IÜG., ferner für ein neues Übereinkommen für den Vereins-Personen- und Gepäckverkehr und für Fahrgeld- und Gepäckfrachterstattungen wurden genehmigt. Der Güterverkehrsausschuß wurde zur selbständigen Umarbeitung des den Güterverkehr betreffenden Teils des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement ermächtigt, außerdem wurde beiden Ausschüssen die Vollmacht erteilt, die bis zum Inkrafttreten der neuen Internationalen Übereinkommen und im Hinblick auf das Zusammenarbeiten der beiden Ausschüsse untereinander etwa noch nötig werdenden Änderungen der Entwürfe in eigener Zuständigkeit vorzunehmen.

Sämtliche neuen Drucksachen sollen zum gleichen Zeitpunkt wie die neuen internationalen Übereinkommen in Kraft gesetzt werden. Vorläufig steht dieser Zeitpunkt noch nicht fest.

8. Im Zusammenhang mit den Vorarbeiten für die in der Vereinsversammlung 1923 beschlossene Neuausgabe von Übergangskilometerzeigern — unter Zugrundelegung der Tarifkilometer an Stelle der früheren Vereinskilometerzeiger nach Wagenkilometern — ergab sich als notwendig, die grundlegenden Bestimmungen für die Aufteilung von Entschädigungen im bisherigen Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement auf ihre Zweckmäßigkeit nachzuprüfen und g. f. zu ändern, um einen einfachen Weg für die Aufstellung der Kilometerzeiger und zugleich einen möglichst gerechten Maßstab für die Aufteilung der Entschädigungen zu erhalten. Die Vereinsversammlung bevollmächtigte den Güterverkehrsausschuß, die hier-

zu notwendigen Änderungen in eigener Zuständigkeit durchzuführen.

9. Der Güterverkehrsausschuß legte einen Entwurf für eine Ergänzung des Vereinsbetriebsreglements bzw. der künftigen Vereinszusatzbestimmungen zum IÜG. durch Bestimmungen über die Zulassung, Behandlung und Beförderung von Privatwagen im internationalen Verkehr vor, über den wir ebenfalls schon in Nr. 32 dieser Zeitung (S. 912) einiges berichtet haben. Der Entwurf wurde von der Vereinsversammlung gebilligt; angesichts der schon im Ausschuß aufgetretenen Zweifel, ob die Einführung der beabsichtigten Regelung im gegenwärtigen Augenblick zweckmäßig und notwendig sei, wurde aber beschlossen, daß über die Frage der Durchführung erst später durch den Güterverkehrsausschuß entschieden werden soll.

10. Ein vom Wagenausschuß vorbereiteter Antrag auf Erhöhung verschiedener im Vereinswagenübereinkommen festgesetzter Sätze, nämlich für nachgeholte Reinigung und Entseuchung eines Wagens, für Leerbeförderung eines Wagens und für übereinkommenswidrige Benutzung fremder Wagen um 40 %, für verspätete Rücksendung von Wagendecken um 75 % wurde angenommen.

11. In das Vereinsübereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen wurde eine neue Bestimmung über die Auswechslung von Bremskupplungsschläuchen aufgenommen, durch die die Stellung von Ersatzschläuchen und die Entschädigung der Verwaltungen im Falle der verspäteten Rücksendung solcher Schläuche geregelt wird.

12. Bei der Sitzplatznumerierung in D-Zugwagen hat sich seit langem der Wunsch nach unbedingter Einheitlichkeit ergeben. Die Vereinsversammlung beschloß: „In Wagen mit Abteilen verschiedener Klassen hat die Numerierung in der 1. Klasse mit 1, in der zweiten Klasse mit 21, in der 3. Klasse mit 49, in Wagen mit nur einer Klasse stets mit 1 zu beginnen. Soweit bei einzelnen Verwaltungen zusätzliche dritte Plätze in der 1. Klasse oder vierte Plätze in der 2. Klasse bestehen oder eingeführt werden, wird die Numerierung dieser Plätze jeder Verwaltung selbst überlassen, jedoch mit der Maßgabe, daß die hierfür verwendeten Nummern stets innerhalb der Nummernreihe des betreffenden Wagens und der betreffenden Klasse selbst liegen."

Die Einarbeitung einer entsprechenden Bestimmung in das Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen wurde dem mit der Überprüfung dieses Übereinkommens beauftragten Ausschuß überlassen.

Wegen der vorgeschrittenen Zeit wurden die Verhandlungen bei diesem Punkt der Tagesordnung abgebrochen und auf den folgenden Tag verlegt.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen in der Bahnhofsgastwirtschaft war der Nachmittag des ersten Tages einem Besuch der Hohensalzburg mit ihrer wundervollen weiten Aussicht auf das Tal und die umliegenden Berge sowie ihrem Schloß gewidmet, dessen Fürstenzimmer an mittelalterliche Pracht erinnern. Am Abend fand im Hotel Bristol ein Festessen statt. Der festliche Charakter dieses — im übrigen gegen früher den Verhältnissen entsprechend einfacher gehaltenen — Abends wurde dadurch erhöht, daß zum erstenmal wieder seit Vorkriegszeit ein reicher Damenflor an ihm teilnahm. Eine besondere Ehrung für den Verein war es, daß auch der österreichische Bundesminister für Handel und Verkehr Dr. Schürff aus Wien es sich trotz der auf seinen Schultern liegenden Arbeitslast nicht hatte nehmen lassen, persönlich zu erscheinen. Glänzende Reden erhöhten die Bedeutung dieser Festlichkeit. Als erster nahm der Bundesminister Dr. Schürff das Wort zu folgender Ansprache:

„Hochverehrte Festversammlung!

Ich bin mit besonderer Freude zur heutigen Versammlung nach Salzburg gekommen, um Sie, meine sehr geehrten Frauen und Herren, namens unserer Regierung und unseres Verkehrswesens in Österreich herzlichst willkommen zu heißen.

Als der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vor 20 Jahren im Jahre 1906 das letztemal in Österreich ta zugleich das Fest seines 60jährigen Bestandes in Wien ahnte wohl kein Teilnehmer, wie sehr sich die Zeiten u hältnisse bis zur nächsten Tagung auf österreichischen verändert haben werden.

Seither hat ein Völkerringen sondergleichen in der schichte Reiche verstümmelt und zerstört, Dynastien gefegt, die Völker in Not und Elend gestürzt, von dem nur langsam und mühsam erholen. Der unnatürliche Zw Friedensverträge trennte gerade im Gebiete des Verein scher Eisenbahnverwaltungen nicht nur Länder, sonde Gemeinden und Familien, er zerriß eingelebte, Jahrhunde Wirtschaftsbande und vereinigte vielfach Fremdes; kein daß aus dieser Saat Haß und Zwietracht wucherte, di noch Europa nicht zur Ruhe kommen lassen. Wo frü gehinderter Verkehr flutete, stehen heute Paß- und Zol ken im Wege.

Besonders schwer hatten in den Kriegs- und Nachkrieg die Eisenbahnen gelitten, deren Gedeih und Verderb ja in dem Wirtschafts- und Kulturleben der Völker zusammen Mann und Materiale invalid, der Verkehr über die Grenze gelegt, die Finanzlage trostlos, waren die Bahnen ganz gebrochen.

Doch ungebeugter, kräftiger Lebenswille, harte Arb zielbewußtes Sparen überwanden im Laufe der Jahre auc Ungemach. Heute stehen die Bahnen — vielfach in neuer Organisation — nahezu friedensmäßig da; dank zw staatlicher Vereinbarungen und Abmachungen von Bahn z geht der Verkehr wieder über die Grenzen, und geme Bestimmungen der Bahnen untereinander erleichtern, fachen, verbessern die Betriebführung. Hieran — seinen Überlieferungen getreu — tätig mitgewirkt zu haben, hohe Verdienst des Vereins Deutscher Eisenbahnverwalt

Österreich, das durch seine zentrale Lage in Europa und Beschränkung auf ein kleines Gebiet auf einen glatten V mit dem Auslande ganz besonders angewiesen ist, weiß diese auf Vereinheitlichung, Beschleunigung und Sicheru Verkehrs von Bahn zu Bahn, von Land zu Land ger Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwal mehr als ein anderes Land zu schätzen. Diese Arbeit Sinne unserer Verkehrspolitik gelegen, sie bildet eine we Mithilfe für unsere gleichartige, auf die Erweiterung der schaftsgebiete gerichtete Tätigkeit, der es eben vor Mona gelungen ist, durch Abschaffung des Visums im Verkeh Deutschland eine größere Freizügigkeit zwischen den stammesgleichen Staaten zu erreichen. Ich kann nur hoff wünschen, daß andere Länder diesem Beispiele folgen, Vorteile nicht zum mindesten auch den Bahnen zugute ko

Aber noch in einem weiteren wichtigen Punkte finde i Absichten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltung Einklange mit den Interessen meines Verkehrsressort seinem Wahlspruche hat der Verein es sich zur Aufga macht, das Interesse der Eisenbahnverwaltungen mit Interesse des Publikums zu vereinen. Durch diesen L adelt der Verein seine Tätigkeit, indem er über das interesse der Verwaltungen hinaus Rücksichten auf die (lichkeit anerkennt und wahrnimmt; er hat sich dadurch ein gabe gestellt, die beim Widerstreite der verschiedenen Inte unter Umständen eines großen Maßes von Unbefangenhei meinsinns und umsichtiger Erkenntnis aller Folgewirk seiner Maßnahmen bedarf. Als Leiter der staatlichen bahnbehörde in Österreich vermöchte ich Ihnen nichts Be zur Tagung mitzugeben, als den Wunsch: Bleiben Sie getreu Ihrem Wahlspruche!

Und nun, meine sehr geehrten Frauen und Herren, sei im Namen der österreichischen Regierung auf unserem h lichen Boden nochmals herzlichst begrüßt, führen Sie di gezeichnete Tagesordnung zu einem gedeihlichen Abschlu genießen Sie in vollem Maße die Schönheiten der Stadt Sal die die Ehre hat, diese hochansehnliche Versammlung zu b bergen. So lassen Sie uns die Gläser erheben und stimme mit mir ein in den Ruf: Der Verein Deutscher Eisenbah waltungen wachse, blühe und gedeihe, er lebe hoch, hoch, h

Im Anschluß an diese Rede führte Generaldirektor der reichischen Bundesbahnen Dr. Maschat folgendes aus:

„Hochgeehrte Versammlung!

Aus den Willkommengrüßen, die Ihnen, meine sehr vere Damen und Herren, heute bereits entgegengeklungen sind, Sie gewiß untrüglich den Eindruck gewonnen, daß Sie hie uns, auf unserem heimatlichen Boden nicht nur offene T sondern mehr als das, offene Herzen gefunden haben. Nicht Wert und Wichtigkeit, nicht von Nutzen und praktischen

›r strengen sachlichen Tätigkeit des Vereins Deutscher
nverwaltungen soll gesprochen werden. Der Gruß, den
n entbiete, der Willkommengruß, den ich dem Verein
r Eisenbahnverwaltungen widme, soll eine andere Seite
inslebens berühren, die nach meiner Überzeugung von
ter Wichtigkeit ist. Wenn wir uns fragen, wieso es
vieso es möglich war, daß eine Organisation wie der
eutscher Eisenbahnverwaltungen all den Stürmen des
ahrzehntes standhalten konnte, wie er die turbulenten
e der Kriegs- und Nachkriegszeit unversehrt überdauert
so manches niederwarfen und so manches hinweggefegt
as fester und dauernder schien als Stein und Erz, wenn
liese Frage stellen, so kommen wir zu der Erkenntnis,
bloß der auf ein gemeinsames Ziel gerichtete Arbeits-
ht allein das Bewußtsein, ein und derselben Arbeitsge-
ft anzugehören und nicht die Überzeugung von Wert
en der fachlichen Tätigkeit des Vereins für sich allein
freuliche Resultat gezeitigt haben, sondern daß ein gut
tsprechen ist dem Geist der Einigkeit, dem Gefühl ka-
ftlicher Zusammengehörigkeit, dem Gefühl herzlicher
aft, das alle beseelt und verbindet, welche im Rahmen
ns Deutscher Eisenbahnverwaltungen, entweder am Ar-
oder aber insbesondere auch außerhalb der fachlichen
n in geselligem Zusammensein miteinander persönlich
ung treten und sich nahekommen.
sönliche Kontakt, die persönlichen Beziehungen, meine
hrten Damen und Herren, das sind die Klammern, die
binden als hundert papierene Paragraphen, die fester
nder halten als Eisen und Stahl. In dieser Erkenntnis
it jeher ein leidenschaftlicher Verfechter und Anhänger
ichen Verfahrens und der Pflege des persönlichen Kon-
Denn dieser allein ist meiner Überzeugung nach die
ber die der Weg führt zum Ausgleich der Meinungen,
hem gegenseitigem Verstehen, zu gegenseitiger Schät-
eigung und herzlicher Freundschaft. Aus dieser Er-
eraus ist es auch kein Zufall, ist es mehr als bloße
ftliche Höflichkeit und Liebenswürdigkeit, daß bei allen
des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen seit je-
den ernsten sachlichen Fachberatungen auch Wert ge-
auf geselliges Zusammensein, und es ist deshalb auch
l, daß wir bei unserer jetzigen Tagung die Nachmittage
ige und Besichtigungen ausnützen, die dem einzelnen
it bieten, in engeren, innigeren Kontakt zu kommen,
ftliche Beziehungen zu pflegen und zu befestigen.
edanken zum Ausdruck zu bringen und gebührend her-
n ist der Sinn meines Willkommengrußes, und wenn
erein für sein künftiges Wirken einen Wunsch mit auf
eben darf, so ist es dieser: Möge der Geist der Einig-
der Geist kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit,
erzlicher Freundschaft erstarken und sich immer mehr
den einzelnen zur Freude, dem Vereine selbst zu Nutz
men. Und nun bitte ich Sie, meine sehr verehrten
d Herren, mit mir Ihr Glas zu leeren auf eine glück-
nft, auf eine glückliche Entwicklung des Vereins in
ir angedeuteten Richtung."

etung des Landeshauptmanns von Salzburg begrüßte
sdirektor Präsident Hiller-Schönaich die Fest-
betonte die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens für die
Verwaltung und würdigte besonders die Bedeutung
ahnen für das Land Salzburg. Wenn ich, führte der
s, hierbei betone, „unsere Eisenbahnen", so tue ich
wir hier unter „unseren" Eisenbahnen stets sowohl die
hen Reiches wie die Österreichs verstehen. Wir leiden
r unter den Wirrnissen der Zeit, die es noch immer
glichen, daß alle Bedürfnisse des Volkes ordnungs-
eckt werden können. Wir vertrauen aber darauf,
die unermüdliche Arbeit der Eisenbahnverwaltungen
Bestrebungen des Vereins eine weitere wohltuende
der Verkehrsverhältnisse eintritt und eine allgemeine
erleichtert. Wir wünschen der Tagung, daß sie in
htung günstige Ergebnisse zeitigen möge und heiße
Lande Salzburg als liebe Gäste willkommen.

germeister der Landeshauptstadt, Preis, entbot den
ngruß der Stadt Salzburg, die gern alles tue, um ihren
Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen.
ürdigte die Fortschritte, die in den letzten Jahren auf
des Verkehrs gemacht wurden und gedachte in dank-
ten der Verdienste des Vereins um die Vereinheit-
Eisenbahnwesens. Der Bürgermeister schloß seine
mit dem Salzburger Spruch „Ich tue Euch kund und
Mozart läßt Euch grüßen!"

Staatssekretär Präsident von Kelety feierte die Damen mit folgenden Worten:

„Hochverehrte Damen, meine Herren!

Im Namen und in der Vertretung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen erlaube ich mir das Wort zu ergreifen, und zwar zum erstenmal in dieser Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zum erstenmal deshalb, weil ich den Zeitpunkt erwarten mußte, bis wir den Namen einer Eisenbahn wieder errungen und heute vielleicht auch wieder verdient haben.

Denn wohl keine Bahn des Vereins war durch den Kriegsausgang und den darauf folgenden Zusammenbruch härter getroffen, wie die Ungarischen Staatsbahnen. Alles mußte aus Trümmern wieder aufgebaut werden, und zu dieser Arbeit hatte ein jeder an leitender Stelle auf seinem Posten beständig zu verharren.

Das soll aber keineswegs bedeuten, daß die Ungarischen Staatsbahnen das Gefühl der Zusammengehörigkeit und der Eisenbahner-Waffenbrüderschaft auch nur auf einen Augenblick aufgegeben und sich der gemeinnützigen Arbeit des Vereins entzogen hätten.

Die Arbeit des Mannes im öffentlichen Leben ist als Endziel lediglich auf das gemeinsame Wohl gerichtet, doch wäre diese Arbeit ohne Beihilfe der Damen fruchtlos, da die Damen es sind, die das durch männliche Arbeit Geschaffene konservieren, den Ermüdeten aufmuntern und durch die Wärme des Familienlebens den Schaffungsgeist des Mannes beleben.

In diesem Sinne sind daher die Damen ebenbürtige Mitarbeiter in unserem Vereinsleben, da ohne ihre Mitwirkung und Unterstützung so manche Arbeit unterlassen würde und das Errungene kaum erhalten werden könnte.

Durchdrungen von dieser Überzeugung erhebe ich das Glas auf das Wohl der Damen, die uns mit ihrem Erscheinen hier beehrten, und auch auf das Wohl jener Damen, die in Gedanken von Ferne unsere Arbeit verfolgen!"

Schließlich gab auch der Vertreter der Niederländischen Eisenbahnen, Direktor Professor Franco, seiner Freude über den harmonischen Verlauf der Tagung und das Zusammenwirken im Verein Ausdruck und würdigte in außerordentlich anerkennenden Worten die außergewöhnliche Bedeutung des Vereins als internationale Eisenbahnorganisation.

Präsident Dr. Stapff dankte sodann namens des Vereins für die Fülle der Anerkennung und der guten Wünsche, die dem Verein von allen Vorrednern dargebracht worden seien. Der Verein empfinde es dankbar, daß seine Tätigkeit und seine Ziele von hoher Stelle solche Anerkennung und Würdigung fänden. Unter seinem alten Leitsatz werde der Verein ruhig und zukunftsfroh seine Arbeit fortsetzen. — Auch er empfinde stark die große Bedeutung des persönlichen Zusammenseins für die Erreichung der hohen Ziele des Vereins. Gerade auf dieses Moment sei im Verein stets größter Wert gelegt worden. Daß dies auch heute noch der Fall sei, habe der so gute, reibungslose Verlauf der heutigen Verhandlungen gezeigt. Sodann habe er den Vertretern des Bundeslandes und der Stadt Salzburg für den außerordentlich herzlichen Empfang in der herrlichen Stadt zu danken. Die historische Bedeutung Salzburgs, seit der Römerzeit eine Stätte alter Kultur, besonders darzulegen, sei nicht nötig. Sie sei in der ganzen Welt bekannt. Alexander von Humboldt habe wohl recht gehabt, als er die Schönheiten der Stadt Salzburg mit denen Konstantinopels in Parallele gestellt habe. Der Ruhm Salzburgs sei unbestritten, wenn auch — wie der Redner launig bemerkte, die Regenstatistik der beiden Städte vielleicht einige Unterschiede aufweise. Im übrigen genüge schon der Name Mozart, um allen Teilnehmern den Aufenthalt in der Stadt lieb und wert zu machen.

In Salzburg hätten schon mehrmals Vereinsversammlungen getagt, die erste schon im Jahre 1863, die zweite 16 Jahre später, 1879. Von den Teilnehmern an diesen Versammlungen werde wohl kaum einer mehr hier anwesend sein. Aber eine Fülle persönlicher und verwandtschaftlicher Beziehungen — wofür Redner mit der Erinnerung an Oberbaurat Kohl ein Beispiel aus der eigenen Familie anführen konnte — reiche zu den heutigen Teilnehmern herüber. Die vielen engen Bande, die die Vereinsmitglieder untereinander zum großen Nutzen der fachlichen Arbeit verknüpften, gelte es, auch weiterhin zu erhalten.

Die Pflege dieser guten, alten Tradition werde ihm stets am Herzen liegen. Schließlich, aber nicht zuletzt, sei es ihm Bedürfnis, den Herren Vertretern der Österreichischen Bundesbahnen, die die große Mühe der Vorbereitungen für die Tagung gehabt haben, besonderen, aufrichtigen Dank auszusprechen, verbunden mit wärmster Anerkennung der ausgezeichneten Durchführung aller geschäftlichen und geselligen Veranstaltungen.

Der Redner schloß mit einem mit großem Beifall aufgenommenen Hoch auf die Österreichischen Bundesbahnen.

Nach den einzelnen Reden wurden die Nationalhymnen der betreffenden Länder gespielt, die die Festgäste stehend anhörten. Der Verlauf des Festmahls war ein sehr angeregter und der Festabend darf in jeder Beziehung als gelungen bezeichnet werden.

Am zweiten Verhandlungstage (11. September), vormittags, wurden die Beratungen im Sitzungssaal des Residenzschlosses wieder aufgenommen. Sie betrafen den Wirkungskreis des Technischen Ausschusses, aus dem hervorzuheben ist, daß eine Reihe von Bestimmungen der „Technischen Vereinbarungen" geändert oder ergänzt worden sind. So sind die bisher im § 75 vorgeschriebenen Ersatzhaken nach Blatt VII nicht mehr an den unverstärkten Zugvorrichtungen anzubringen, da eine Verpflichtung, auch an älteren Wagen nur verstärkte Zughaken anzubringen, namentlich in der jetzigen Zeit, wo größte Sparsamkeit geboten ist, zu kostspielig werden würde. Für die nach § 80 anzubringenden Seilösen ist zur Herbeiführung einer einheitlichen Ausführungsform ein neues Blatt Xa aufgestellt worden.

Zur Beseitigung von Unzuträglichkeiten, die sich beim Aufstecken von Signalscheiben und -Laternen ergeben hatten, sind im § 81 neue Bestimmungen über Signalstützen, Signallaternen und Signalscheiben aufgestellt und auf Blatt Xb eine neue Laternenumgrenzung vorgeschrieben worden.

Im § 83 ist für die Hauptleitungen der Luftdruckbremsen bei Neubauten oder größeren Umbauten eine einheitliche lichte Weite von 26 mm vorgeschrieben und die gleiche lichte Weite auch für die Bremsschläuche empfohlen worden. Ferner soll der lichte Querschnitt der Absperrhähne, Kupplungsköpfe und Anschlußstücke mindestens einer Kreisfläche von 26 mm Durchmesser entsprechen.

Da während der Kriegsjahre beim Transport von leicht entzündlichen Flüssigkeiten, wie Benzin, Spiritus, Petroleum, die Wahrnehmung gemacht worden ist, daß selbst bei einwandfreier Unterhaltung der Kesselwagen die Betriebssicherheit, namentlich die Sicherheit gegen Feuersgefahr wegen der unzureichenden bautechnischen Vorschriften nicht immer gewahrt war, sind im § 134a neue Bestimmungen über den Bau von Kessel- und Topfwagen vorgeschrieben worden; die in allgemeine Vorschriften, Vorschriften für Kesselwagen und solche für Topfwagen zerfallen. Als Kesselwagen gelten im Sinne dieser Bestimmungen Wagen zur Beförderung von Flüssigkeiten mit walzenförmigen Kesseln oder anders geformten geschlossenen Behältern, die mit dem Untergestell dauernd verbunden sind. Unter dem Sammelbegriff „Keselwagen" gehören demnach auch die Zisternen-, Reservoir, Bassin- und Tankwagen. Nachdem weiterhin in den einzelnen Bestimmungen über die Kessel- und Topfwagen gewisse Bezeichnungen, wie „leicht verdampfende", „leicht entzündliche", „lästige Dämpfe entwickelnde" und „ätzende Flüssigkeiten" öfter vorkommen und nur ganz allgemein beschrieben sind, war es — zwecks einheitlicher und gleicher Beurteilung — notwendig, nähere Erklärungen zu geben. Diese wurden gleichfalls als einleitende Erläuterungen aufgenommen. Die den Ausgangspunkt der Frage bildende schärfere Vorschrift für den Verschluß solcher Wagen, die zur Beförderung leicht entzündlicher Flüssigkeiten dienen, wurde in einer Bestimmung zum Ausdruck gebracht, wonach bei allen solchen Wagen entweder Kessel ohne Abflußöffnungen zu verwenden sind (Entleeren mittels Saugpumpe), oder wenn Abflußöffnungen nicht vermieden werden können, sie zwei voneinander unabhängige Abschlußvorrichtungen haben müssen, von eine am Boden des Kessels liegen muß (Bodenventil), wä die zweite in der Nähe des Auslaufs in das Abflußroh gebaut sein muß (Hahn, Schieber, Ventil).

Die Bestimmungen über den Verschluß der Personen im § 137 wurden neu gefaßt, und zwar derart, daß den senden unter allen Umständen die Möglichkeit gegeben is Türen ohne Zuhilfenahme des Personals selbst zu öffnen.

Zu Blatt XII der TV. ist ein Deckblatt genehmigt w das die Darstellung des Westinghouse- und des Knorrkupp kopfes mit den für die Eingriffslinien bindenden Maßen die Darstellung der zu diesen Köpfen gehörigen Gummidich ringe mit empfehlenden Maßen enthält.

In der Vereinsversammlung 1908 war beschlossen word Dampflokomotiven durch Kennzeichnung ihrer A zahl und Achsenanordnung einheitlich zu bezeich Diese Bezeichnungsweise ist dann 1923 in der Vereinsver lung in Dresden auch auf elektrische Lokomotiven ausge und für beide Gruppen der Inhalt dieser Darstellung erweitert worden, daß durch Hinzufügen weiterer Kennz wesentliche Einzelheiten der Fahrzeuge in abgekürzter ausgedrückt wurden. Diese Bezeichnungsweise ist nun f Darstellung der in neuerer Zeit entwickelten elektrische komotiven mit vielen einzelnen angetriebenen Achsen nicht zweckmäßig, so daß in der jetzigen Vereinsversammlung neue Vorschrift über die einheitliche Bezeichnung der motiven, Tender und Triebwagen aufgestellt wurde, die nächst als Merkblatt von der Geschäftsführenden Verw herausgegeben werden wird.

Schließlich hat der Technische Ausschuß dem gegenwä Bestreben vieler Eisenbahnverwaltungen, den elektris Betrieb auf Vollbahnen einzuführen, dadurch Rec getragen, daß er einheitliche Bestimmungen über Fahr spannung, Periodenzahl, Übertragungsspannungen, über trische Zugheizung, Zugheizungskupplung und über Z heizungseinrichtungen im Übergangsverkehr aufgestellt h von der Vereinsversammlung genehmigt wurden und spät der Neuausgabe der „Technischen Vereinbarungen" in die gearbeitet werden sollen.

An die Behandlung der technischen Fragen schloß si Prüfung der Rechnungslegung der Geschäftsfüh Verwaltung des Vereins für die Vereinskasse und der I des Verwaltungsausschusses der Versorgungskasse für Ve beamte über diese Kassenrechnung. Beide Rechnungen w in Ordnung befunden und der Geschäftsführenden Verw Entlastung erteilt.

Es folgte die Neuwahl der verschiedenen schüsse und Organe des Vereins. Die Geschäftsfüh Verwaltung, der Verwaltungsausschuß der Versorgung und der Wahlausschuß für die Preisausschußmitglieder w wiedergewählt. Bei den Ständigen Ausschüssen des V wurde die Zahl der deutschen Mitglieder zur Herstellung gleichmäßigeren Stimmenverhältnisses und im Hinblick a Zusammenfassung der früheren Länderbahnen in der Deu Reichsbahngesellschaft sowie aus Gründen der Wirtschaftli erheblich eingeschränkt, dagegen für die Privatbahne etwas stärkere Vertretung als bisher vorgesehen. Die Stä Ausschüsse setzen sich künftig statt aus je 16 nur noch 9—10 Verwaltungen zusammen. Auch die Zahl der Pr schußmitglieder wurde von 16 auf 12 herabgesetzt. Zu de Technischen Ausschuß bereits bezeichneten sechs Mitgl für den Preisausschuß wurden vom Wahlausschuß in de einsversammlung noch folgende sechs Herren gewählt:

Baudirektor, Sektionschef Dr. Trnka, Wien;
Vizepräsident Wallbaum, Berlin;
Reichsbahndirektionspräsident von Völcker, München;
Direktor Dr. Senn, Budapest;
Reichsbahndirektionspräsident Dr. Schneider, Altona;
Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Heinrich, Halle (

;hlüsse unterliegen zum Teil noch der schriftlichen
ıg unter sämtlichen Vereinsmitgliedern. Die nächste
'sammlung soll im September 1927, und zwar auf Ein-
· Lübeck-Büchener Eisenbahn in Lübeck stattfinden.
ımittag des 11. September wurde das Schloß Hellbrunn
ı wundervollen Park und seinen Wasserspielen be-
.Unvergeßlich wird allen Teilnehmern die Aussicht von
ihung des Parkes auf den Watzmann sein, der, auf
, mit Neuschnee bedeckt von den letzten Strahlen der
e beleuchtet war. Ein ganz besonderer Genuß bot den
ımern der Abend, an dem der aus Bürgern und Bürge-
:burgs bestehende Verein „Alpinia" zu Ehren des Ver-
ıscher Eisenbahnverwaltungen im Kurhaussaal einen
l Volkskunstabend veranstaltet hatte. Heitere Vorträge
hen Dichters Otto Pflanzl wechselten mit Volkstänzen
racht und Volksliedern sowie Musikvorträgen der
r Bauernkapelle ab. Es bedarf keines Hinweises, daß alle
ıgen reichen Beifall fanden., Wenn man die Tänzer
rinnen im Reigen und Almtanz sich drehen und wie-
ei denen sich Anmut und Urwüchsigkeit paarten, wer
l nicht an unsere jetzige Tanzexotik?
en Tag (12. September) fand die Verlesung des Pro-
:t. Ein lohnender Ausflug über den Wolfgangsee und
von St. Wolfgang mit Zahnradbahn auf die Schafbergspitze beendeten den festlichen Teil der Tagung.

Blickt man auf die Versammlung im ganzen zurück, so darf sie mit Befriedigung als eine bedeutsame in der Geschichte des Vereins bezeichnet werden. Das bei allen Teilnehmern vorhandene Gefühl der Zusammengehörigkeit und der sich kundgebende feste Wille, in ernster Arbeit auf bewährten Wegen auch für die Folge weiterzuschreiten, machten diese Tagung zu einer bemerkenswerten.

Vom wunderschönen Salzburg schieden alle Teilnehmer voll der schönsten Erinnerungen und mit aufrichtigem Dank an die österreichischen Bundesbahnen, insbesondere an die Herren Ministerialrat Dr. Hiller und Oberbaurat Lintner, die den Aufenthalt zu dem denkbar angenehmsten gestaltet hatten.

Wo die frommen Türme grüßen,
An der Salzach grünem Strand,
Wo dem Felsenschloß zu Füßen
Meister Mozarts Wiege stand,
Wo in Bildern, wie in Tönen,
Nie versiegt der Quell des Schönen.
Lieb Salzburg, sei gegrüßt viel tausendmal!

W.

Neuere Empfangsgebäude im Nordosten der Vereinigten Staaten von Amerika.

Von Reichsbahnoberrat **Franz Schenck**, Frankfurt a. M.

nehmer des diesjährigen Internationalen Kongresses
bau und Landesplanung in New York und einer
chließend veranstalteten Studienreise habe ich im
der Hauptverwaltung 14 der bedeutendsten Städte
ten der Vereinigten Staaten von Amerika besucht
selbst vorhandenen Einrichtungen für den Personen-
kverkehr auf den Bahnhöfen eingehend studiert.
ınendlichen Fülle des Gebotenen und der kurzen
t mußte eine Beschränkung auf die Einrichtung der
ebäude erfolgen, um wenigstens diese so gründlich,
kurzen Zeit möglich, besichtigen zu können.

ıge und Ausstattung der Empfangsgebäude wird nicht
m Standpunkt der Bedürfnisfrage behandelt, sondern
stark von den Erfordernissen der Verkehrswerbung
edeutsamen Wettbewerbs der verschiedenen Eisen-
schaften untereinander beeinflußt. Die Propaganda
gedessen ein Teil des Bauprogramms für den Neubau
ngsgebäuden, nicht etwa in dem Sinn, daß man un-
lurch Plakate und andere primäre Werbemittel zu
rsucht, sondern man macht das ganze Gebäude zu
lamebau. Man findet daher vorwiegend dort be-
rvorragende Bauten, wo verschiedene Gesellschaften
Ort tätig sind. In den Städten, welche nur von
er einzigen Eisenbahngesellschaft berührt werden,
ıan sich meist mit älteren Anlagen, die vielfach
ren Begriffen recht bescheiden genannt zu werden

so die Hochbauten auf derartigen Bahnhöfen viel-
besonders Erwähnenswertes bieten, finden sich in
Städten neuere Anlagen, welche durch ihren monu-
ufbau und den Aufwand an wertvollem Baumaterial
Ich beschränke mich darauf, diese zu behandeln.
meinen sind zwar bestimmte Grundsätze zu beobachten,
den Bauten der verschiedenen Gesellschaften immer
en, ein einheitlicher Typ hat sich jedoch noch nicht
Dies mag daraus zu erklären sein, daß die Neu-
elfach unmittelbar an Stelle älterer Bauten in einem
rrichtet wurden, welches bereits ringsherum bebaut
rdurch wird naturgemäß jedes Bauprogramm stark
und die Ausführung muß sich den vorhandenen
;en anpassen, weil in Amerika — noch weit mehr als bei uns — Städtebau und Eisenbahnbau noch nicht zusammenklingen, wobei sich die Interessen der Eisenbahnen allerdings häufig als die besser vertretenen erweisen.

Beim Studium der Eisenbahnhochbauten ist ferner die gleiche Beobachtung zu machen, wie auf allen anderen Gebieten öffentlicher Betätigung, daß der Amerikaner an alle Bauaufgaben sehr unbefangen herantritt und sich wenig um bestimmte, allgemein angewandte Regeln kümmert, sondern jede neue Aufgabe für sich und nach örtlichem Bedarf löst. Auffallend ist vor allem die Anlage zahlreicher neuer Kopfbahnhöfe. Allerdings treten diese häufig in nicht ganz reiner Form auf, sondern in Verbindung mit der Anlage von Durchgangsgleisen. Man scheut auch nicht davor zurück, bei einem Kopfbahnhof, z. B. Grand Central Station in New York, besondere Rangiergleise unterirdisch in einer Schleife um den Kopf herumzulegen. In den großen Städten ist man ferner zur Bewältigung der ungeheuren Bauaufgaben, wie sie die Anlage neuer Riesenstationen innerhalb der belebtesten Geschäftsgegend bedeuten, dazu übergegangen, nicht nur die Zufahrtsgleise, sondern ganze

F = Fernsprecher. P = Post. T = Telegraph. V = Verkaufsstände.

Abb. 1. Empfangsgebäude Union Station in Washington.

Stationen unterirdisch, auch in mehreren Geschossen übereinander anzuordnen. Das ist nur mit Hilfe elektrischer Zugförderung möglich. So werden z. B. auf den Linien der New York Central und der Pennsylvania Railroad Comp. die Dampflokomotiven vor der Einfahrt in das Stadtinnere von New York abgekuppelt und durch elektrische ersetzt.

S = Sonderschalter B = Auskunft

Abb. 2. Empfangsgebäude Philadelphia (Erdgeschoß).

Ein weiterer wichtiger Teil des Bauprogramms ist die Schaffung eines zweckmäßigen Übergangs der mit der Eisenbahn ankommenden oder abfahrenden Reisenden in die im Stadtverkehr unentbehrlich gewordenen Personenkraftwagen. Diese, für den ungehinderten Abfluß des stoßweisen Verkehrs wichtige Aufgabe hat dazu geführt, daß die Kraftwagen nicht mehr, wie bei uns, in mehr oder weniger großer Entfernung vom Empfangsgebäude halten oder einfach vor dem Haupteingange vorfahren, sondern daß sie auf einem kreuzungsfreien rampenartigen Weg in das Innere der Gebäude hinein- und ebenso wieder herausgeführt werden. Daß durch eine derartig innige Verbindung der Verkehrsmittel eine bedeutende Erschwerung der Bauaufgabe bewirkt wird, liegt auf der Hand. Die gefundenen Lösungen sind typisch für die amerikanische Auffassung vom Verkehrswesen, sie sind aber auch nur möglich für den dort herrschenden überaus hastenden und ununterbrochenen Autoverkehr, von dessen Bedeutung sich nur der eine Vorstellung machen kann, der selbst alle seine Stadien durchgemacht hat: In Verbindung mit den technischen

A = Verkaufsstände. B = Auskunft. C = Ausrufer mit Sprachrohr. L = Aufzug. T = Fernsprechzellen.

Abb. 3. Empfangsgebäude Philadelphia (Obergeschoß).

Einrichtungen zur Bewältigung dieses Verkehrs vom Auto zum Bahnwagen und umgekehrt steht eine mustergültige Organisation des Gepäckträgerdienstes, der in der Hauptsache in ganz Nordamerika durch Neger besorgt wird. Die großen Empfangsgebäude enthalten ferner neben den für den Verkehr erforderlichen Räumen Läden aller Art, in welchen der Reisende so ziemlich alles kaufen kann, was zu des Leibes Notd[urft und] Nahrung gehört. Diese Läden sind nicht wie bei un[s neuer]dings in Form von Pavillons oder anderer späterer [Einbauten] in die Gebäude oder auf die Bahnsteige gesetzt, son[dern] werden schon von Anfang an vorgesehen und tragen [zu] dem charakteristisch amerikanischen Gepräge der [Empfangs]gebäude bei.

Der ungeheure Wert des Geländes und die Notwe[ndigkeit,] die vorhandene Fläche möglichst weitgehend ausz[unutzen,] haben naturgemäß dazu geführt, daß die Empfangs[gebäude] neuerdings auch als „Wolkenkratzer" oder — wie der [Ameri]kaner sagt — „Himmelskratzer" in die Erscheinung tre[ten,] weise unter Hinzunahme von Hotelbauten, die der Ei[...] nahestehen.

Die Eigenart der Gesamtanlagen größerer Empfangs[gebäude] läßt sich am besten durch einige Beispiele erläutern. [Die] beigegebenen Abbildungen sind Übersichtsskizzen [...]

Abb. 4. Bahnsteigsperre Philadelphia.

neuerer Anlagen dargestellt. Die meisten Empfangsg[ebäude] besitzen als Hauptraum eine große Durchgangs[- und] Wartehalle, um welche sich die Räume der Fahrk[arten]ausgabe, der Gepäckabfertigung, Wirtschafts- und [...]warteräume, sowie Verkaufsläden, Post- und Telegr[aphen]schalter herumlegen. Handelt es sich um Anlagen mit [...]gelegten Gleisen, so sind die Gepäck- und Fahrkart[en...] wie bei uns meist im Erdgeschoß, Wartesäle, Wirtschafts[räume] und Verkaufsläden dagegen im Obergeschoß unterge[bracht] (Vgl. Abb. 2 und 3, Empfangsgebäude Philadelphia.) [...] Bäder und Friseurräume sind etwas abseits, meist im [...]geschoß angeordnet. Bei Kopfstationen, wie z. B. Washi[ngton] (vgl. Abb. 1) ist besonderer Wert auf einen reichlich [...] Querbahnsteig gelegt. Hierdurch wird die Orientierung [...] erleichtert, da man auf diese Weise von der Bahnsteig[...] aus einen guten Überblick über die Bahnsteigfront hat [...] Längsbahnsteige sind dagegen durchweg schmäler al[s auf] deutschen Bahnhöfen, Gepäckbahnsteige sind nicht überal[l vor]handen.

Die Durchgangs- und Wartehallen sind [...] mit fest eingebauten, langen Sitzbänken versehen und [...]

traum, in dessen Mitte vielfach ein völlig in Glas ll ausgeführter Auskunftspavillon angeordnet ist. verkehrstüren, durchweg einfache Halbpendeltüren, t konstruiert, daß sie nur für eine Verkehrs- benutzbar sind, was dadurch erreicht wird, daß auf n Durchgang nicht bestimmten Seite keinerlei Auf- ungen (Knöpfe, Drücker usw.) angebracht sind. ergibt sich, daß kein Mensch mehr den Versuch gen den ungeheuren Verkehrsstrom anzustreben, ts fließt der Strom der Reisenden durch die erzwun- eitlichkeit in der Verkehrsrichtung näßig rasch ab. Im übrigen wird der bgangsverkehr überall nach Möglich- getrennt.

bar am Hauptwarteraum selbst oder anschließenden Durchgangsflur be- h die Fahrkartenschalter. rscheiden sich von den bei uns üblich n hauptsächlich durch das völlige in Deutschland für unbedingt nötig Drängeltische und Schranken. Der- agen findet man auch in Theatern, rderoben und Konzerthäusern nicht. kanische Publikum ist, wie ich selbst konnte, viel besser diszipliniert und m Andrang an den Schaltern bilden l „Schlangen" der Anstehenden. Die ziplin fanden wir bei allen möglichen ten. z. B. insbesondere bei den der Autobuslinien, wo in den hrszeiten Hunderte von Menschen in Haltung darauf warten, bis sie an sind, einzusteigen. Die Fahrkarten- lbst werden neuerdings vielfach mit tern und engen Gittern versehen, ht ganz bis auf den Zahltisch reichen, son- 4 Zentimeter darüber in einer Querschiene urch den hierdurch entstehenden breiten Quer- die Kartenausgabe und der Zahlverkehr sehr nstatten, während durch das Gitter eine gute ng des Reisenden mit dem Fahrkartenausgeber Das Schiebefenster bleibt während des Fahrkarten-

Abb. 5. Empfangsgebäude in Detroit.

tändig nach oben geschoben. Infolge der Größe rfenster und einer geschickt angeordneten Heizung tretenden Zugerscheinungen verhältnismäßig gering. ist, daß viele Fahrkarten besonders ausge- n werden. Fahrkartendruckmaschinen sind wenig h. Besonders einfach ist der Verkehr auf den r Hoch- und Untergrundbahnen. Hier erhalten die überhaupt keine Fahrtausweise, sondern zahlen im Betreten des Bahnsteiges den Fahrpreis in einen Es sind nur einfache Wechselschalter vorhanden, ordnet sind, daß die darin tätigen Beamten zugleich ldrehkreuze beobachten können.

Wenn die Reisenden auf diese Weise den Bahnsteig betreten haben, kümmert sich kein Kontrollorgan mehr um sie. Das Verlassen der Bahnsteige geschieht durch besondere Ausgangs- türen gleichfalls ohne Kontrolle. Diese Anordnung ist selbst- verständlich nur da möglich, wo ein Einheitsfahrpreis einge- führt ist.

Bei den großen Fernbahnhöfen ist eine richtige Bahnsteig- sperre eingerichtet, aber vielfach nur für den Zugang in Be- nutzung. Bei der Ankunft der Expreßzüge, in welchen eine sorgfältige Kontrolle durch Zugbeamte stattfindet, können die

Abb. 6. Empfangsgebäude in Detroit.

Reisenden meist den Bahnhof verlassen, ohne nochmals eine ortsfeste Sperre passieren zu müssen. Die Ankunftsbahnsteige sind meist in Gruppen zusammengefaßt und haben unmittelbare Verbindung mit den Ausgängen.

Die Sperren für den Abgang sind meist ziemlich hoch und mit richtigen Türen versehen, vgl. Abb. 4. Die Sperr- schaffner stehen im Durchgang, Schaffnerbuden nach deutschem Muster habe ich nicht gesehen. Da diese bei uns zum Schutz der Bahnsteigschaffner gegen Zug und Kälte dienen, ist ihr Fehlen in den neuen amerikanischen Bahnhöfen dadurch zu erklären, daß die Sperren sich in den geheizten Verkehrshallen befinden und ein Schutz gegen Zugluft und Kälte deshalb nicht nötig erscheint.

Der Gepäckverkehr spielt sich in ähnlicher Weise ab wie auf deutschen Bahnhöfen. Ankunfts- und Abgangsverkehr werden straff von einander geschieden. Hierdurch wird, insbe- sondere bei großen Bahnhöfen, eine gewisse Beschleunigung erreicht. Vorzüglich organisiert ist, wie schon erwähnt, der Transport des Gepäcks durch eine auffallend große Zahl schwarzer Gepäckträger, welche mit roten Mützen, nach Art unserer Fahrdienstleiter, bekleidet sind. Im inneren Dienst wird das Gepäck durchweg durch elektrisch betriebene Gepäck- karren von und zu den Zügen gefahren. Das Personal besitzt in der Bedienung dieser Karren eine bemerkenswerte Geschick- lichkeit. Die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen den Bahnsteigen, Gepäckräumen und Tunnels geschieht neuer- dings immer mehr vermittelst geneigter, rampenartiger Wege, weniger durch Aufzüge. Gepäckbänder sind nicht unbekannt, ich habe solche indessen in den von mir besichtigten Bahn- höfen nur einmal zu Gesicht bekommen. Auch die Rampen werden ohne Schwierigkeiten von den Elektrokarren befahren. In manchen Gepäckabfertigungen sind zur Annahme umfang- reicher Stücke und für Massenauflieferungen nach außen Ge- päckrampen angelegt, welche nach Art derjenigen in unseren Güterschuppen eingerichtet sind. Die oft behandelte Schwie-

rigkeit der Türkonstruktionen in solchen Räumen ist hier durch Ausführung einer nach oben schlagenden Falltür überwunden. Diese Türen ermöglichen es, den Raum für den Verkehr voll auszunutzen, machen indessen einige Hilfskonstruktionen zum Bewegen der immerhin ziemlich schweren Torflügel erforderlich.

Bei allen Hauptwartehallen befinden sich besondere Fernsprechanlagen für das Publikum, in welchen zahlreiche Sprechstellen zur Verfügung stehen, ebenso sind, unmittelbar mit den sonstigen Schalteranlagen verbunden, Telegraphenschalter vorhanden. Man hat den Eindruck, daß all diese, für den Verkehr der Reisenden nötigen Hilfseinrichtungen inniger mit dem Raumprogramm zusammengearbeitet sind als bei uns, nicht zum Nachteil des Publikums.

Neben der Hauptwartehalle befinden sich in der Regel besondere Warteräume für Frauen und Männer ohne Wirtschaft und besondere Speise- und Frühstücksräume. Entsprechend dem Einklassensystem der Züge gibt es hier auch keinen Unterschied für I.—II. und III.—IV. Klasse, sondern die Wirtschaftsräume unterscheiden sich — ebenso wie die Gaststätten in der Stadt — lediglich durch die Art ihrer Bewirtschaftung. In einem „Dining room“ (Speisesaal) werden feinere und entsprechend teurere Speisen und Getränke verabreicht, während bescheidenere Ansprüche im „Lunchroom“ (Frühstücksraum) oder in einer „Cafeteria“ Genüge finden. Die einfacheren Wirtschaftsräume zeigen für den europäischen Beschauer ein eigenartiges Bild durch den meist elliptisch angeordneten, hohen Tisch, innerhalb dessen die Speisen und Getränke vor den Augen der Gäste angerichtet werden. Die Gäste sitzen außen herum auf hohen einstieligen Schemeln ohne Rückenlehne, welche unverrückbar am Boden befestigt sind. Der Tischbeleg besteht aus weißem Marmor oder milchfarbenem Spiegelglas, läßt sich daher jederzeit bequem reinigen. Da auch die Kochvorrichtungen und alle anderen Ausrüstungsstücke der Anrichte weiß emailliert oder vernickelt sind, und Köche und Kellner weiß gekleidet gehen, machen diese Speiseräume einen vorzüglichen, sauberen Eindruck, was m[an] unseren Warteräumen III. und IV. Klasse nicht imm[er be]haupten kann.

In den neueren Empfangsgebäuden wird, ebenso wie [in] Hotels, großer Wert auf die gute Ausstattung der W[asch-] und Aborträume gelegt. Diese sind in den groß[en Sta]tionen in technischer, hygienischer und ästhetischer [Hinsicht] vielfach mustergiltig und viel weiträumiger als bei u[ns. Be]kannt ist ja die Verbindung dieser Räume mit denjeni[gen für] den Friseur und die Stiefelputzer. Hier sind übrige[ns] verschiedene Klassen festzustellen, deren Benutzung [an die] Zahlung eines mehr oder weniger hohen Eintrittsgel[des ge]bunden ist.

Die Verbindung der verschiedenen Geschosse unter[einander] erfolgt nur noch teilweise durch Treppen, da der A[ufzug]

Abb. 7. Union Station Chicago (Untergeschoß).

im Verkehr in den Stockwerken untereinander in A[merika] ebenso vorherrscht, wie das Auto im Straßenverkehr. [Alle]halben sind daher Lifts vorhanden und zwar nie einer [allein,] sondern stets zwei oder mehr nebeneinander, um de[n Rei]senden unnötiges Warten zu ersparen. Im neuen Em[pfangs]gebäude der großen Grand Central Station in New Yo[rk und] der soeben eröffneten Union Station in Chicago hat m[an mit] großem Erfolge Rampen für den Personen- und Gepäckv[erkehr] eingeführt. Um das Ausgleiten zu verhindern, wird h[ier als] Fußbodenbelag ein rauher Kalkstein, vielfach auch Te[rrazzo]fußboden angewandt. Um dessen Hauptnachteil, das „R[eißen“] zu verhindern, führt man ihn vielfach in kleinen Fläche[n aus,] welche durch Einlegen senkrechter Bänder aus Bronz[e oder] Messing voneinander getrennt sind. In der neuen Pennsy[lvania] Station in New York ist eine laufende Treppe in Betrieb, [deren] Ausstattung vorzüglich und deren Benutzung eine se[hr leb]hafte ist. Paternosterwerke habe ich in keinem der be[such]ten Beispiele gefunden. Die vielfach mit dem Bahnhof zusam[men]hängenden Hotels sind häufig durch Fußgängerunterführ[ungen] unter der Straße her zugänglich gemacht.

Die Heizung ist fast überall reichlich bemessen un[d]

..gs meist als kombinierte Luft- und Dampfheizung aus-.. Derartige Anlagen sind ja auch bei uns nicht unbe-..d überall da mit Vorteil angewandt, wo es sich um ..rmung hoher Räume handelt und wo darauf geachtet ..muß, Zugerscheinungen zu verhindern. Die künst-..Beleuchtung ist ebenfalls sehr vollkommen ein-.. Man geht in der Anlage großer Bauten gerade mit ..t auf die unbegrenzte Möglichkeit in der künstlichen ..ung sehr rücksichtslos vor und scheut sich nicht, wich-.. großen Menschenmengen benutzte Räume abgeschlossen ..licht und Außenluft anzulegen. Maßgebend ist ledig-

und Ausstattung den in Amerika üblichen gleichartigen Schriften anpassen und in knapper Form mit vielen guten Abbildungen und möglichst wenig Text alles wesentliche bringen.

Auf einer Galerie im Innern der Grand Central Station in New York hat die Gesellschaft ein kleines, allgemein kostenlos zugängliches Museum eingerichtet, welches in äußerst geschickter Form auf die Vorteile des Verkehrs auf den Linien der Gesellschaft hinweist und nebenbei ein interessantes Bild der Entwicklung seit dem Bau der ersten Eisenbahn in Amerika gibt.

Im übrigen machen die großen Firmen in den Empfangs-

Abb. 8. Union Station Chicago (Hauptwarteraum-Geschoß).

..praktische Verkehrsbedürfnis. Bei der technischen ..rung werden dann ohne Rücksicht auf die Erhöhung ..bskosten alle Hilfsmittel zur künstlichen Belichtung ..zuführung ausgenutzt.

..eressantes Gebiet im amerikanischen Eisenbahnwesen .. Reklame. Die neuerdings bei uns weit vor-..ne Ausnutzung der Bahnhöfe zu Reklamezwecken ..vate ist in den besseren Empfangsgebäuden noch nicht ..en. Dagegen bilden, wie schon eingangs erwähnt, ..ide selbst wichtige Propagandagelegenheiten für die ..ellschaften. Aber auch im Verkehr wird geschickt ..gemacht. An jedem Schalter sind kostenlos die Fahr-..der Gesellschaften zu haben und in den Hotels sind ..lagen eingerichtet, an welchen die Fahrpläne sämt-..sellschaften kostenfrei entnommen werden können. ..t dort auch viele Werbeschriften europäischer Eisen-.. Leider fehlten während der Zeit meiner Studienfahrt ..erartige Schriften deutscher Bahnen. Inzwischen ..ein eigenes Büro der Deutschen Reichsbahn in New ..htet, welches hoffentlich diesem Mangel bald abhelfen ..chtig ist, daß sich diese Werbeschriften in Format

gebäuden durch zahlreiche Verkaufsläden für ihre Zwecke Reklame. Diese Propaganda wirkt sicherlich vorteilhafter als das Anbringen von Reklameschildern und Schaukästen in der bei uns üblichen Form. Allerdings muß die Unterbringung von ganzen Verkaufsläden schon beim ersten Bauprogramm berücksichtigt werden, da sonst der notwendige Platz nicht vorhanden sein würde.

Die Empfangsgebäude enthalten ferner außer den für den Betrieb und Verkehr unmittelbar erforderlichen Büros noch eine große Anzahl von Räumen der Verwaltung. Während bei uns die Ämter fast durchweg in besonderen Bauten untergebracht sind, finden wir diese in Nordamerika meist in Verbindung mit größeren Stationsgebäuden. Typische Beispiele hierfür sind die schon erwähnten New Yorker Bahnhöfe, ferner die Empfangsgebäude in Philadelphia, Chicago, Detroit und Albany.

Das Empfangsgebäude auf Bahnhof Detroit, dessen Grundrißskizze und Ansicht in Abb. 5 und 6 gegeben werden, ist ein typisches Beispiel für ein derart einheitlich durchgebildetes Bauwerk. Neben dem an sich niedrig gehaltenen eigentlichen

Verkehrsgebäude erhebt sich über den mittleren Partien ein Hochhaus, welches den zahlreichen Büros der Verwaltungsstellen zweckmäßige Unterkunft bietet.

Ein besonders prächtiges, soeben in Betrieb genommenes Empfangsgebäude ist neuerdings in Chicago errichtet worden (vgl. Abb. 7, 8 und 9). Dieser Bahnhof ist in mehr als einer Beziehung interessant. Wie aus Abb. 7 hervorgeht, besteht die Station aus zwei sich unmittelbar gegenüberliegenden Kopfbahnhöfen mit einigen, auf der äußeren Seite befindlichen Durchgangsgleisen. Zwischen den beiden Querbahnsteigen liegt im Untergeschoß der große Gepäckraum und hierüber die große Warte- und Verkehrshalle. In einer Zwischenhalle liegen die Fahrkartenschalter und auf der anderen Seite einer Durchgangsstraße befinden sich in einem selbständigen Gebäudeteil die übrigen Warteräume, Aborte, Läden usw. Über letzteren befinden sich in einem vorerst nur bis zum 7. Stockwerk ausgeführten Hochhaus die Büros der Verwaltungsstellen. Die Konstruktion dieses Hauses ist derart ausgeführt, daß bei eintretendem Bedarf weitere Obergeschosse mit Leichtigkeit aufgesetzt werden können. Bei diesen Hochhausanlagen besteht — wie bei allen Hochhäusern in Amerika — das konstruktive Gerippe aus Stahlschienen, während die architektonische Ausgestaltung mittels Füllmauerwerk und einer Inkrustierung aus Travertin, Marmor oder Majolika erfolgte.

Diese Art der Ausstattung ist typisch für die meisten öffentlichen Bauten im Nordosten der Vereinigten Staaten. Ebenso wie Großbanken, die Office-buildings (Bürogebäude) und Bibliotheken sind die meisten neueren großen Empfangsgebäude in dieser Weise ausgestattet. Überall kehrt außerdem bei den großen Haupträumen solcher Bauten das römische Thermenmotiv wieder. Man mag über die Nachahmung dieser Bauweise denken wie man will, es ist jedenfalls interessant zu beobachten, daß das rd. 2000 Jahre alte Motiv noch im[...] eine solche Frische besitzt, daß ein so modern fühlend[...] wie das amerikanische, unbedenklich wieder darauf ur[...] greift.

Die Anwendung hochwertiger Baustoffe für Wän[...] böden, Decken und Treppen ist auch keineswegs als L[...] bezeichnen. Der praktische Amerikaner hat längst k[...] daß eine möglichst gute erstmalige Ausstattung die da[...] Unterhaltungskosten herabmindern muß. Tatsächlich [...] auch die geschilderten modernen Eisenbahnhochbaute[...] weit besser gepflegten Eindruck als der Durchschnitt [...] gleichartigen Gebäude. Wenn auch ein gut Teil Reklam[...] steckt, daß man statt einfach gestrichener Putzflächen [...]

Abb. 9. Empfangsgebäude Chicago Union Station.

Marmor und an Stelle lackierter Holz-Zwischenwände [...] Milchglastafeln und statt Eisenbeschlagteilen solche aus [...] verwendet, so ist doch nicht zu bestreiten, daß Räum[...] einer solchen Ausstattung sich leichter und auf die [...] besser unterhalten lassen, als solche mit einfachere[...] stattung. Möge man deshalb die Ansicht aufgeben, [...] deutschen monumentalen Empfangsgebäude seien Luxus[...] Jedenfalls muß man angesichts der von mir geschilderte[...] spiele feststellen, daß unsere deutschen Empfangsgebäude [...] über gleichartigen in amerikanischen Großstädten du[...] bescheiden sind.

Wenn es mir möglich war, in Vorstehendem einen [...] Überblick über amerikanische Empfangsgebäude zu geb[...] verdanke ich dies nicht zum wenigsten dem freundliche[...] gegenkommen der amerikanischen Verwaltungen und d[...] tätigen Fachkollegen, die mir allenthalben bereitwilligs[...] rung und Erläuterung zu Teil werden ließen. Ihnen u[...] Reichsbahnverwaltung meinen Dank für die Reise [...] sprechen, ist mir angenehme Ehrenpflicht.

Berichtigung.

In dem Aufsatz der Nr. 38: „Die Verwendung von Steilweichen in Gleisplänen“ muß es auf S. 1076 in der rechten Spalte Zeile 12 von unten statt Weichbögen „Weichenbögen“ und in Zeile 5 von unten statt maßgebliche heißen „maßstäbliche“.

Wasserstraßenverkehr.

— Schiffsverbindung Stockholm-Abo. Die schwedische [...] bahn hat sich im Einklang mit dem schwedischen Hande[...] sterium z. Z. gegen die Einrichtung einer staatlichen [...] verbindung Stockholm-Abo ausgesprochen, zumal auch in [...] land staatsfinanzielle Gründe gegenwärtig gegen die Ve[...] lichung dieser Pläne sprechen.

Zur wirtschaftlichen Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Von Eisenbahninspektor **Th. Klein**, Münster i. Westf.

larf eigentlich keiner besonderen Beweisführung, daß itsche Reichsbahn als Verkehrsunternehmen in rtschaftlichen Lage in hohem Grade abhängig ist von hältnissen und Entwicklungsgängen in der deutschen virtschaft. Mit einer allgemeinen Steigerung der ion und einer Besserung der Absatzverhältnisse auf den und Auslandsmärkten werden auch die zu bewegenden ngen anwachsen und die Einnahmeseite des Reichsbahn- günstig beeinflussen. Jedes Daniederliegen der deut- irtschaft aber trifft in gleichem Maße auch die Reichs- in ihrer Eigenart als Verkehrsinstitut in erheblichem den jeweiligen Konjunkturschwankungen ausge- i

atlich haben die deutschen Staatsbahnen in der Vor- zt ohne Schaden für die allgemeine Entwicklung unseres ftslebens steigende Überschüsse bis zum Höchstbetrage l. Milliarde Mark erbracht. Das waren jedoch Rekord- e Die heutige Reichsbahn ist ebensowenig das Eisen- n der Vorkriegszeit, wie das heutige Wirtschaftsleben end florierende Wirtschaft der letzten Friedensjahr-

tsche Volkswirtschaft beruhte vor dem Kriege haupt- uf drei bedeutsamen Faktoren: diese waren eine hoch- kte Landwirtschaft, die Verfügung über die ffe für eine mächtige Schwerindustrie und die gute dig der Kopf- und Handarbeiter. Wenngleich n irtschaftliche Bevölkerung in den letzten 25 Jahren n Kriege nicht zugenommen, hatten sich doch die Ernte- n dieser Zeitspanne um 90 %, die Hektarerträge um 80 % erhöht. Der Rindviehbestand war um ein Viertel, einebestand auf beinahe das Dreifache gestiegen.

rkriegs-Deutschland verfügte über mehr als die Hälfte äischen Kohlenvorräte, über mehr als ein Viertel der nen Eisenerzvorkommen und besaß damit die Grund- iner Industriewirtschaft über den heimischen Bedarf . Die Förderung ist im letzten Vierteljahrhundert vor re bei der Kohle auf mehr als das Dreifache, bei den n auf nahezu das Vierfache gewachsen. Dement- stieg die Roheisenproduktion auf das Vierfache, die ktion auf das Vierzehnfache und damit auf ein Viertel roduktion des Jahres 1912. Auf diesen Grundstoffen h die Ausfuhr an Eisenwaren in dem fraglichen Zeit- iebenfachen, die Maschinenausfuhr verdreizehnfachen.

e Gewinnung der Rohstoffe und dem auf ihnen begrün- duktionsapparat war vor dem Kriege eine Arbeiter- etwa rd. 12 Millionen Menschen beteiligt, die sich rch die Eigenschaften des Fleißes, der Organisierbar- er exakten Arbeitsleistung wie durch ihren hohen Bil- für den Aufbau einer stark spezialisierten Qualitäts- eignete. Die Zuwendung zur Naturwissenschaft und velche sich innerhalb der deutschen Wissenschaft im 19. Jahrhunderts vollzogen hatte, kam ebenfalls dem g der Wirtschaft in nicht unerheblichem Maße zu- Der Wohlstand des Landes, insbesondere seiner Mittel- ermöglichte in steigendem Maße die Heranbildung gneten Führerauslese in Technik und Wirtschaft. tschaftliche Mechanismus mit einem wohlausgebildeten d Verkehrssystem ruhte auf der Grundlage eines kauf- Inlandsmarktes, der durchschnittlich ¾ der jährlichen aufnehmen konnte.

usdehnung des Produktionsapparates und die Hebung konsums war in diesem Ausmaße aber nur möglich, bsatzverhältnisse auch auf dem Weltmarkte die volle g der Anlagen gestatteten. Der Aufstieg der deutschen Wirtschaft fiel dazu in eine Periode überraschend schneller Ausweitung des Welthandels, der sich allein in dem Zeitraum von 1900 bis 1913 verdoppelt hat. Dabei war Deutschland durch seine geographische Lage im Herzen Europas als Mittler zwischen Ost und West besonders begünstigt. Der handelspolitische Aufschwung zeigte sich vor allem auch in dem ständigen Wachsen der Handelsflotte und in der Erweiterung der auswärtigen Anlagen und Beteiligungen, welche 1913 mit 20 bis 25 Milliarden Goldmark bewertet wurden. So zeigte die deutsche Volkswirtschaft in den Jahren vor dem Kriege alle Symptome der Gesundheit. Daß an dieser glänzenden Wirtschaftskonjunktur somit auch die Verkehrsbetriebe, und unter ihnen an erster Stelle die Eisenbahnen, teilnahmen, ist bei der engen Liierung von Wirtschaft und Verkehr ganz selbstverständlich.

Freilich bot die deutsche Vorkriegsentwicklung dem aufmerksamen Beschauer auch Schattenseiten. Hatte Deutschland im besonderen Maße aus dem Aufschwung des Welthandels Nutzen gezogen, so war es auch in höherem Grade als die anderen Länder von der Weltkonjunktur abhängig geworden. Die Steigerung des Ertrages der heimischen Landwirtschaft konnte nicht hindern, daß Deutschland mit nahezu einem Fünftel seines Ernährungsbedarfs auf die auswärtige Zufuhr angewiesen blieb. Die Rohstoffe wichtiger Fertigindustrien mußten in vollem Umfange eingeführt werden. 50 % der Einfuhr entfielen auf unentbehrliche Lebensmittel und Rohstoffe. Fast jede Steigerung der Ausfuhr war durch eine vorherige Steigerung der Einfuhr bedingt. Deutschlands Stellung im internationalen Kapialverkehr und sein eigener Besitz an Kolonien und Auslandsanlagen genügten nicht, um ein wirksames Gegengewicht gegen diese Abhängigkeit zu bilden. Diese enge Verflechtung in die Weltwirtschaft machte somit den Produktionsapparat besonders empfindlich gegen alle Konjunkturschwankungen. Bei Kriegsausbruch befand sich die deutsche Volkswirtschaft im übrigen noch durchaus in einem Entwicklungsstadium. Wohl hatte eine bis dahin günstige Konjunktur wachsende Einkünfte abgeworfen, die Zeitspanne wirtschaftlichen Erfolges genügte aber noch nicht, die erforderlichen Vermögensreserven aufzuspeichern.

Es kam dann der Krieg und mit ihm die Umwertung aller Werte. Die Wirkungen dieses gigantischen Völkerringens, des Friedensschlusses und der Nachkriegsverhältnisse lassen sich für Deutschland am besten dahin charakterisieren: alle günstigen Bedingungen der Vorkriegszeit sind fortgefallen, alle nachteiligen Tendenzen haben sich verstärkt. Keine der Stützen der deutschen Volkswirtschaft ist unerschüttert geblieben. Der Vertrag von Versailles hat aus dem zusammengebrochenen Deutschland ein Land gemacht, dessen Bevölkerung sich um 10 %, dagegen die Anbaufläche für Brotgetreide und Kartoffeln je um rd. 17 % verkleinert, das an industriellen Rohstoffen 26 % der Steinkohlenproduktion, ¾ der Eisenerze und ⅗ der Zinkerze mit dem Industriegebiet in Lothringen und Oberschlesien verloren hat. Die schwerste Einbuße aber hat Deutschland an seiner Arbeitskraft erlitten. Durch die unmittelbaren Folgen des Krieges sind der Produktion mehrere Millionen Menschen im besten Lebensalter verlorengegangen. Dazu kam, daß die Überanstrengungen des Krieges und die Unterernährung die Arbeitsleistung der Masse nachteilig beeinflußt haben. Alle diese Nachkriegserscheinungen brachten es mit sich, daß der Anteil der unentbehrlichen Güter an der Einfuhr von 50 % auf fast ⅗ gestiegen ist. Der Umsatz auf dem Weltmarkt im allgemeinen ist um ⅓ zurückgegangen, weil infolge des Krieges große Gebiete für den Absatz ausgefallen sind und der Wohlstand allgemein gemindert ist. Wenn vor dem Kriege die Fehlbeträge der Handelsbilanz durch die unsichtbare Ausfuhr gedeckt und übertroffen wurden, so ist diese Lage durch den Versailler Vertrag

grundlegend verändert worden. Deutschland hat bekanntlich den größten Teil seiner ausländischen Kapitalanlagen, 9/10 seiner Handelsflotte und seine sämtlichen im Aufblühen befindlichen Kolonien verloren. Dazu kam, daß wir, abgesehen von Reparationsleistungen, nach dem Kriege große Summen in Geld und Geldeswert zur Tilgung und Verzinsung von privatrechtlichen Schulden an das Ausland abgeführt haben, ohne durch die schwachen Ansätze einer nur unsichtbaren Ausfuhr ein Gegengewicht zu finden. Und schließlich brach im Jahre 1923 mit der Ruhrbesetzung und ihren Folgen eine der schwersten Krisen über die deutsche Wirtschaft herein, die jemals ein hochindustrielles Land getroffen hat. Der Zusammenbruch der Währung war das äußere Zeichen der damals geradezu katastrophalen Lage der gesamten deutschen Wirtschaftsverhältnisse. Es würde zu weit führen, wollte ich im Rahmen dieser Arbeit auf alle diese Dinge im einzelnen eingehen.

Wohl hat die uns noch verbliebene Industrie während des Krieges und nach diesem ihre Anlagen vergrößert und vermehrt, die Zahl der Aktiengesellschaften und sonstigen Unternehmungen hat sich gegenüber 1913 sogar verdreifacht. Doch sind nicht alle diese Neugründungen oder Zusammenfassungen von Einzelunternehmen gesund, sondern vieles, was gesund aussieht, ist nur Scheinblüte. Industrie und Handel leiden heute unter der lähmenden Kreditnot, die bekanntlich auch von den Sachverständigen anerkannt worden ist: „Der Motor ist in gutem, vielleicht außergewöhnlichem Zustande, es fehlt aber die bewegende Kraft und das Schmieröl." Diese Kreditnot erschwert vor allem auch die Wiederbelebung der Verhältnisse in unserer Landwirtschaft.

Wer heute über die wirtschaftliche Prognose für Deutschland urteilt, läßt sich nur zu sehr verleiten, die Lage in dem rosigen Scheine der Hochkonjunktur zu betrachten, die in Deutschland fast die ganze Entwicklung seit Kriegsende beherrscht hat. Aber sie war nur eine Scheinkonjunktur, zurückzuführen auf die Geldentwertung. In der Inflationszeit sind freilich Riesenmengen von Papiergeld in Sachen umgesetzt worden, und wo Staat und Gemeinden werbende Anlagen errichteten, oder Industrie, Handel und Landwirtschaft ihr Papiergeld sofort anlegten, um Betriebsmittel zu ergänzen, sind bleibende Werte geschaffen. Aber man darf nicht verkennen, daß nicht nur eine Inflation an Papiergeld getrieben wurde, sondern auch eine Aufblähung der Werte von Sachgütern, Fabrikanlagen und dergleichen erfolgte. Wenn im Januar dieses Jahres der Aktienindex auf 36,7 % herabgesunken war, d. h. der Wert der an der Börse gehandelten Industriepapiere nur rd. ⅓ dessen von 1913 betrug, so kommt darin vielfach nicht nur die Rückführung von Papiergeldziffern auf Goldziffern zum Ausdruck, sondern auch die Reduzierung aufgeblähter Sachwertschätzungen (die auf mechanischem Vergleich mit Vorkriegswerten oder auf vorübergehender Konjunktur beruht hatten) auf den Sachwert, der sich letzten Endes aus der Abschätzung der gegenwärtigen und künftigen Erträgnisse ergibt. Man übersieht dabei auch vielfach, daß die Sachgüter an sich überhaupt keinen Wert haben, sondern daß ihr Wert durch den Ertrag bestimmt wird, der durch Arbeit aus ihnen herausgeholt werden kann. Der Untergang fast unseres gesamten mobilen und eines großen Teiles unseres in Aktien und Gesellschaftsanteilen niedergelegten immobilen Volksvermögens sowie der damit verbundene Zusammenbruch des Mittelstandes haben die Kaufkraft der Nation und damit auch ihre Zahlungsfähigkeit für Transportleistungen des nationalen Eisenbahnunternehmens gebrochen. In dieser Hinsicht spricht ja auch unsere, immer noch stark passive Handelsbilanz — ihr Defizit in den ersten vier Monaten des Jahres 1925 beträgt bereits wieder 1687 Millionen Mark, was einem Jahresdefizit von etwa 5 Milliarden entsprechen würde — eine sehr deutliche Sprache.

Das Gesamtbild der deutschen Wirtschaft ist also heute noch — bei manchen Symptomen einer allmählichen Besserung und Erholung — im großen ganzen wenig [illegible] und die fernere Entwickelung ist, schon in Anbetracht de[illegible] Abhängigkeit von den Konjunkturschwankungen, [illegible] Sicherheit zu übersehen. Es zeigen sich wohl vielfach [illegible] einer Gesundung in Produktion und Handel, die gewi[illegible]nungen auf eine bessere Zukunftsentwicklung recht[illegible] Doch werden wir noch lange Zeit brauchen, größt[illegible] anstrengungen werden notwendig sein in Verbindung [illegible] umfassenden Produktionssteigerung auf allen Gebieten [illegible]schaftslebens und einer lebhaften Betätigung des Spar[illegible] deutschen Volke, um uns wieder eigenes Kapital [illegible] arbeiten und uns wieder eine gesicherte wirtsch[illegible]liche Grundlage zu schaffen, die nicht nur hinre[illegible] Lebensnotwendigkeiten des eigenen [illegible] sicherzustellen, sondern auch die beträchtlichen R[illegible]tionslasten herauszuwirtschaften, die [illegible]land in Verfolg des verlorenen Weltkrieges auf sich [illegible] mußte.

Demzufolge muß die Ausfuhr auf jede mögliche A[illegible]dert werden. Denn mit der Ausfuhr, neben der Lan[illegible]schaft die Hauptsäule der deutschen Volkswirtscha[illegible] und fällt unsere Wirtschaft und damit im letzten Gru[illegible] unsere staatliche Existenz. Es gilt, zugleich mit der S[illegible] eines aufnahmefähigen Innenmarktes Deutschland die [illegible] Exportmöglichkeiten und -bedingungen zu schaffen, [illegible] Selbsterhaltung und Wiedererstarkung der Wirtschaft un[illegible] sind. Die Mittel, die uns zur Erreichung dieser Zielset[illegible] Verfügung stehen, sind — neben äußerster A[illegible]nung der Arbeitsintensität — die möglichst [illegible] Ausnutzung der im Inland vorhandenen Rohstoffe un[illegible]kräfte, vor allem aber die Anwendung neuzeitlicher [illegible]methoden und technischer Errungenschaften, die Verb[illegible] der wirtschaftlichen Organisation der Betriebe, kurz [illegible] Rationalisierung des gesamten Produk[illegible]prozesses. Nur sie wird uns in den Stand setze[illegible]wertige und dabei preiswerte, auf dem Weltmarkt kon[illegible]fähige Fertigerzeugnisse hervorzubringen. Derartige [illegible]gungen der deutschen Wirtschaft werden um so notwendi[illegible] als die Kaufkraft der Verbraucherschichten in der g[illegible] Welt infolge der Nachwirkungen des Krieges stark ve[illegible] ist und die der deutschen Ausfuhr offenstehenden Absat[illegible] ganz erheblich eingeschrumpft sind. Wir sehen also: es [illegible]läßlich, die deutsche Warenerzeugung in jeder Bezieh[illegible] einen Höchststand von Leistungsfähigkeit zu bringen. [illegible]mütige Zusammengehen von Wissenschaft, [illegible]nehmertum und Arbeitnehmerschaft kann a[illegible] Versäumte nachholen. Für Deutschlands Zukunft ist [illegible]scheidende Aufgabe zur Lösung gestellt: neben der Intens[illegible] der landwirtschaftlichen Produktion die S[illegible]rung des deutschen Exports, die ihrerseits wi[illegible]hängig ist von einer Verbilligung der heimi[illegible] Erzeugung.

Wenn ich im vorhergesagten eingehend die Verhältnis[illegible] deutschen Wirtschaft behandelt habe, so deshalb, [illegible] Beurteilung der Wirtschaftsführung und des Finanzgeba[illegible] Reichsbahn in erster Linie die innige Verflechtun[illegible] Verkehrsunternehmens mit der Gesamtwirtschaft [illegible]sichtigt werden muß. Auch darf nicht übersehen werden, [illegible] Reichsbahn in ihrer heutigen Finanzgebarung nicht mehr [illegible] Sie muß unter allen Umständen ganz bestimmte Summen [illegible]wirtschaften, soviel, daß ihre Reparationsverpflichtungen [illegible] werden können. Vor dem Kriege, als die Eisenbahn [illegible] staatlicher Verwaltung war, konnte sie, ohne daß sich [illegible] weitere Konsequenzen ergaben, es vertreten, wenn inf[illegible] günstiger Wirtschaftslage sich einmal geringere Einnah[illegible]gaben. Heute ist das anders: die Reparationssummen m[illegible] unter allen Umständen durch die Einnahmen der Reichsb[illegible]zielt werden, wenn auch die Gesamtlage in der deutschen [illegible]wirtschaft ungünstig ist.

Die Deutsche Reichsbahn ist im Londoner Zahl[illegible]

..kanntlich mit folgenden Summen vorgesehen: Im ersten ..nsjahre, das vom 1. September 1924 bis 31. August 1925 .. die Reichsbahn 200 Millionen Reichsmark aufzubringen, ..en Reparationsjahr 595, im dritten 550, vom vierten ..nsjahr ab 660 Millionen Reichsmark. Außer den Zah.. .. 1. März 1925 in Höhe von 100 Millionen und der Zah.. .. 1. September sind im ersten Geschäftsjahr Rück.. .. schaffen für die erste Zahlung des zweiten Geschäfts.. .. am 1. März 1926 mit rd. 300 Millionen Reichsmark ..- Es sind also für diese Zahlungen bis Ende des ersten ..jahres bereits 200 Millionen zurückzustellen, so daß ..tung im ersten Geschäftsjahre bereits 400 Millionen ..k beträgt. Dazu kommt die Notwendigkeit, eine ..ichsrücklage anzusammeln, und zwar nach den ..ungen der Gesellschaftssatzung in Höhe von ungefähr ..nen. Die Schwere dieser gesamten finanziellen An.. ..n wird jedem deutlich, der dabei berücksichtigt, daß die ..e Wirtschaft sich immer noch in einem Über.. ..um und in den bereits an anderer Stelle eingehend ..ten Schwierigkeiten befindet.

..r inneren Wirtschaftlichkeit hat das Reichsbahn.. ..hmen gegenüber der Vorkriegszeit keineswegs ge.. ..er lange Krieg führte zu einer erheblichen Schwächung .. der deutschen Eisenbahnen. Bahnanlagen und Betriebs.. ..en bei Kriegsende durch die ungeheure Beanspruchung ..tärische Zwecke, durch die Folgen der Spar.. ..rtschaft und die Unmöglichkeit sachgemäßer ..ung sehr heruntergewirtschaftet. Die Leistungen ..sonals waren durch die jahrelangen Anstrengungen ..dienstes, insbesondere auch infolge der unzureichenden .., stark zurückgegangen.

.. Bedingungen des Waffenstillstandes mußten ..en Eisenbahnen 150 000 Güterwagen, 10 000 Personen.. ..kwagen und 5000 der besten Lokomotiven an die ..egner abgeben. Auf Grund des Friedensver.. ..waren weiter rd. 8000 km Eisenbahnstrecken abzu.. ..zu kam, daß die Eisenbahnen aus allgemeinen Erwä.. ..aus während des Krieges und einer langen Nachkriegs.. ..tarife niedrig gehalten haben, die daher jahrelang .. Steigerung der Selbstkosten zurückblieben. Dieses ..s war zwar keine Eigentümlichkeit der Eisen.. ..rwaltungen. In noch größerem und empfind.. ..aße zeigte sich dieselbe Erscheinung bei der allge.. ..Finanzverwaltung. Wie man es hier während ..s aus politischen Erwägungen heraus verabsäumt .. rechtzeitige Maßnahmen der Steuerpolitik die ..u entlasten, so haben es auch die Staatsverwaltungen ..nen die Eisenbahnen aus den gleichen Gründen unter.. ..sen, eine derartige Fürsorge zu treffen. Der Verlust ..ahnen in den abgetretenen Gebieten, die zahlreichen ..- und Übergangsbahnhöfe, der polnische Korridor, die .. an Rhein und Ruhr haben dem staatlichen Eisenbahn.. ..n weitere große Mehrkosten und Erschwernisse ge.. ..a der Reichsbahn-Gesellschaft keine Erneuerungs.. ..und sonstigen Reservefonds aus früheren Zeiten zur .. standen, so hatte sie die Verpflichtung, die Kosten ..seitigung der Kriegsschäden, besonders für Brücken.. ..u, die infolge mangelnder Unterhaltung während des ..n meisten gelitten haben, selbst zu tragen. Hinzu ..ie schweren Schäden des Ruhreinbruchs. Denn ..bahn-Gesellschaft mußte die Anlagen und Einrichtun.. ..hrgebiet in dem Zustande übernehmen, in dem sie von ..übergeben wurden. Abgesehen von dem Einnahme.. ..der Ruhrbahnen wird deren Instandsetzung im Jahre .. rd. 100 Millionen Reichsmark kosten. Dazu treten ..ordentliche Ausgaben für besondere Zwecke. An der ..ösung des Papiernotgeldes mußte sich die ..aus eigenen Mitteln beteiligen, obgleich sie etats.. ..amals noch zum Reichshaushalt gehörte. Sie hat da.. ..eine Reichsschuld übernehmen müssen. Während der Inflationszeit wurde eine große Reihe von Projekten in Angriff genommen, die nunmehr zu einem gewissen Abschluß zu bringen sind. Alle diese Ausgaben muß die Reichsbahn aus ihren laufenden Einnahmen decken, da ihr Kredite in größerem Umfange nicht zur Verfügung stehen. Hinzu kommt der steigende Wettbewerb der Wasserstraßen und Kraftfahrzeuge, die von Reparationen nicht betroffen werden. Andererseits treten die gegenüber dem Friedensstande wesentlich erhöhten Materialpreise, insbesondere für Kohlen, Eisen, Öl, Fahrmaterial und Maschinen, stark in die Erscheinung, wobei auch die vielfach geringere Güte der Materialien nicht unberücksichtigt bleiben darf. Dieses Mehr an Materialien zusammen mit den höheren Bezugspreisen verdoppelt aber den Aufwand für die Stoffe und verschlechtert damit die Betriebsziffer des Unternehmens gegenüber dem Friedensstande in nicht unerheblichem Maße.

In der Finanzwirtschaft der Reichsbahn spielen u. a. die persönlichen Ausgaben, nämlich die für Löhne und Gehälter, ebenfalls eine besonders wichtige Rolle. Als am 1. April 1919 die Demobilmachungsverordnung in Kraft trat, waren die deutschen Eisenbahnen gezwungen, 300 000 Köpfe über Bedarf einzustellen. Dabei hatte man vollkommen unberücksichtigt gelassen, daß das Netz der deutschen Bahnen viel enger geworden war. Somit blieb eine gewaltige Aufblähung des Personalkörpers nicht aus. Zwar ist die Personalziffer durch den Personalabbau inzwischen auf 765 000 Beamte, Angestellte und Arbeiter herabgemindert worden. Die hohen Kosten für die Abgebauten belasten die Personalausgaben jedoch gewaltig. Die Reichsbahn hat fortan im Jahre nahezu 200 Millionen Goldmark mehr für Pensionen und Wartegelder zu zahlen als im Jahre 1913. Die Bemühungen der Reichsbahn-Gesellschaft werden deshalb unbedingt darauf zu richten sein, die wirtschaftliche Verwendung des Personals in jeder Weise zu fördern.

Diesen Gesamtausgaben der Reichsbahn für Reparationen, für sachliche Ausgaben (Erneuerung des Oberbaues usw.), Löhne und Gehälter stehen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr und dem Güterverkehr gegenüber, abgesehen von sonstigen Einnahmen, die weniger ins Gewicht fallen. Die Personentarife sind bekanntlich nach der Währungsstabilisierung mehrmals geändert worden, so zuletzt am 1. Mai um 10 %. Es soll nicht verkannt werden, daß deren Erhöhung neben der heutigen Höhe der Gütertarife die deutsche Volkswirtschaft schwer belasten. Aber die gesamte finanzielle Lage der Reichsbahn, insonderheit ihre Reparationsverpflichtungen, gestatten bis auf weiteres keine allgemeine Herabsetzung der Tarife. Die Reichsbahn-Gesellschaft muß eben alles daran setzen, die ihr auferlegte Reparationslast abzutragen, ohne dabei ihre Verpflichtung zur Erhaltung des Reichseisenbahnvermögens zu vernachlässigen. Wenn die Reichsbahnverwaltung auch Tarifermäßigungen in einzelnen Fällen wird eintreten lassen können, so werden diese doch immer wieder ihre Grenze an der Reparationspflicht der deutschen Eisenbahnen finden müssen, wenn anders nicht eines Tages an die Stelle des heutigen Generaldirektors der ausländische Kommissar mit seinen weitgehenden Befugnissen treten soll.

Im übrigen beruht die Besserung der allgemeinen Lage der Reichsbahn nicht nur auf der Tarifpolitik, sondern sie ist im erheblichen Maße der Erfolg der Anstrengungen, die auf allen Gebieten zur Hebung der Wirtschaftlichkeit gemacht werden. Eingehende Selbstkostenermittlung wird Hand in Hand gehen müssen mit der Überwachung des Materialverbrauchs und der Nutzbarmachung des technischen Fortschritts und der Abwicklung des Betriebs- und Verkehrsdienstes.

Die Auswirkungen des Londoner Zahlungsplanes werden für das weitere Geschick der Reichsbahn-Gesellschaft und ihr Verhältnis zu Staat und Volkswirtschaft entscheidend sein. Dunkel und trübe liegt die Zukunft der Deutschen Reichsbahn angesichts

des bevorstehenden 100jährigen Bestehens des Eisenbahnwesens vor uns. Dennoch leuchten in dieses geheimnisvolle Dunkel gleichsam wie ein Fanal die Tage der Eisenbahnausstellungen von Seddin und München. Sie haben uns mit neuer Hoffnung erfüllt und mit erfreulicher Deutlichkeit gezeigt, daß deutscher Erfindergeist, deutsche Technik und deutsc[h] noch lebendig sind. So werden diese starken Kraft- und quellen auch unsere deutschen Eisenbahnen über dies[e] Zeit in eine gesicherte Zukunft hinüberretten, wenn ei[n] Tatenwille die Nation in allen ihren Gliedern bewegt.

Die Aufwertung von Schuldverschreibungen.

Von Gerichtsassessor **Dr. H. Huvendick**, Berlin-Lichterfelde.

Neue Gesetze, neue Lasten! Das neue Aufwertungsgesetz macht keine Ausnahme. Zwar ist der durch die dritte Steuernotverordnung festgelegte Aufwertungsbetrag von 15 % auch in dem neuen Aufwertungsgesetz vom 16. Juli 1925 (Auw.G.) — RGBl. I S. 117 — festgelegt, aber über diesen Betrag hinaus wird neben einigen neuen Fällen, in denen Aufwertung verlangt werden kann, den sogen. Altbesitzern ein Genußscheinrecht von 10 % neben der Aufwertung von 15 % gewährt.

Sitz der Aufwertungsmaterie ist der 4. Abschnitt des Auw.G. §§ 33—46. Gegenstand der Aufwertung sind Ansprüche aus verzinslichen oder an Stelle der Verzinsung mit einem Aufgeld rückzahlbaren Schuldverschreibungen, die auf den Inhaber lauten oder durch Indossament übertragbar sind und die von natürlichen Personen, Personenvereinigungen oder juristischen Personen des Privatrechts ausgegeben worden sind. Die hauptsächlichste Art dieser Schuldverschreibungen sind die Industrieobligationen und die hier hauptsächlich interessierenden Eisenbahnobligationen, für die im übrigen die gleichen Bestimmungen maßgebend sind. Es sei hier ausdrücklich hervorgehoben, daß die sogen. Kleinbahnobligationen, d. h. Schuldverschreibungen, die gemäß § 42 des Hypothekenbankgesetzes von einer Hypothekenbank auf Grund von Darlehn, die an Kleinbahnunternehmungen gegen Verpfändung der Bahn gewährt sind, nicht wie Industrieobligationen, sondern wie Pfandbriefe, Rentenbriefe und Kommunalobligationen nach Maßgabe der §§ 47—50 Auw.G. aufgewertet werden.

Die Höhe der Aufwertung beziffert sich bei Industrie- bzw. Eisenbahnobligationen auf 15 % des Goldmarkbetrages, gleichgültig, ob die Schuldverschreibung durch Hypothek gesichert ist oder nicht. Als Goldmarkbetrag gilt nach den §§ 2 und 3 für Eisenbahnobligationen, wenn sie vor dem 1. Januar 1918 ausgegeben worden sind, der Nennbetrag. Sind die Schuldverschreibungen später ausgegeben, so wird der Nennbetrag nach Maßgabe des Wertverhältnisses umgerechnet, das in der Anlage zum Auw.G. für den Tag des Erwerbes bestimmt ist.

Eine Herabsetzung der Aufwertung kann der Obligationsschuldner verlangen, wenn dieses mit Rücksicht auf seine wirtschaftliche Lage zur Abwendung einer groben Unbilligkeit unabweisbar erscheint. Im § 34 ist abweichend von § 8 Auw.G. keine Mindestgrenze für die Aufwertung, unter die nicht gegangen werden darf, festgelegt. Während bei Hypotheken die Herabsetzung um höchstens 10 % zulässig ist, ist also für die Herabsetzung der Obligationen-Aufwertung im Gesetz keine Schranke gezogen. Der Antrag, der auf eine Herabsetzung hinzielt, muß vor dem 1. April 1926 bei der Aufwertungsstelle gestellt werden. Aufwertungsstelle ist nach der Verordnung über die Einrichtung und das Verfahren der Aufwertungsstellen vom 21. Juli 1925 das Amtsgericht. Zuständig ist das Amtsgericht, bei welchem der Schuldner seinen allgemeinen Gerichtstand, d. h. nach § 13 der Z.P.O. seinen Wohnsitz hat. Über das Verlangen auf Herabsetzung des Aufwertungsbetrages kann die Aufwertungsstelle nur einheitlich gegenüber allen Gläubigern entscheiden. Die Entscheidung wirkt auch für und gegen die Gläubiger, die an dem Verfahren nicht beteiligt waren.

Eine allgemeine Rückwirkung, wie es im § 15 Auw.G. für Hypotheken vorgesehen ist, gibt es bei Schuldverschreibungen nicht. Wohl findet eine Aufwertung statt, wenn der Gläubiger sich bei der Annahme der Leistung sein[e Rechte] vorbehalten hat. Also bei vor dem 14. Februar [ge]kündigten und zurückgezahlten Obligationen grundsätzl[ich] Aufwertung und kein Genußscheinrecht! Wenn sic[h] Schuldverschreibungen, die ausgelost oder gekündigt s[ind] in mittelbarem oder unmittelbarem Besitz des O[bliga]tionsgläubigers befinden, so werden sie auch [auf]gewertet, wenn bereits eine Abrechnung mit dem S[chuldner] oder eine Hinterlegung zugunsten des Gläubigers statt[gefunden] hat. Das ist im Gesetz auch nochmals ausdrücklich [hervor]gehoben für solche Schuldverschreibungen, die bei Bar[-] Einlösung eingereicht sind und die sich noch im B[esitz] der Bank befinden.

Zu beachten sind in diesem Zusammenhange auch [die] des § 67, Abs. 2 Auw.G., nach welcher Bestimmung Ve[rgleiche], die ein Nichtkaufmann in der Zeit vom 15. Juni 1922 [bis] 14. Februar 1924 geschlossen hat, der Aufwertung ni[cht ent]gegenstehen sollen.

Das muß richtig verstanden heißen: „Wenn an s[ich] Aufwertung gegeben ist, so wird sie nicht dadurch [...] daß ein Vergleich geschlossen wurde[1]).“

Die Reichsregierung hat durch Verordnung vom 16. [...] 1925 (abgedruckt im Reichsanzeiger Nr. 186 vom 11. [...] 1925) eingehende Vorschriften über die Anmeldu[ng], Nachweis und den Ausschluß von Rechten a[us auf]gewerteten Industrieobligationen und verwandten Sc[huldver]schreibungen erlassen. Für den Obligationsschuldner ist [die Be]stimmung des § 3 wichtig, wonach er solche Schuldve[rschrei]bungen, die die Bank seit dem 1. Juni 1925 an ihn ab[geliefert] hat, unverzüglich an die Bank zurückzugeben hat. [Vor der] Rückgabe ist die Schuldverschreibung im Falle der Ent[wertung] mit einem Vermerk des Inhalts zu versehen, daß die [Rechte] aus der Schuldverschreibung trotz der Entwertung na[ch Maß]gabe des Auw.G. vom 16. Juli 1925 (RGBl. I. S. 117) a[usgeübt] werden können. Für vernichtete Schuldverschreibung[en sind] Ersatzstücke zu liefern.

In allen diesen Fällen, z. B. wenn der Gläubiger s[ich dem] Schuldner gegenüber bei der Annahme der Leistun[g seine] Rechte vorbehalten hat, sind gezahlte Beträge in Hö[he des] Goldmarkbetrages — wie sich der Goldmarkbetrag be[rechnet,] ist oben gesagt — auf den Aufwertungsbetrag anzur[echnen.] Beträge, die der Schuldner bereits hinterlegt hat, kann [er] dann zurücknehmen, wenn er auf das Recht der Rüc[knahme] verzichtet hat.

Über das Verhältnis von Aufwertung zur [Obli]gationssteuer muß im Rahmen dieser Abhandl[ung ein] kurzer Hinweis auf den Erlaß des Reichsfinanzministe[rs vom] 22. August 1925 — III. R.V. 10 325 — genügen, der die [...] finanzämter ermächtigt, die erhöhte Obligationssteuer a[uf An]trag dann zu erlassen, wenn die Schuldverschreibung[en auf] Grund des Aufwertungsgesetzes aufgewertet worde[n sind.] Denn grundsätzlich unterliegen in den obenerwähnten [Fällen] die Schuldverschreibungen nicht nur der erhöhten Oblig[ations]steuer nach § 21, Abs. 2 der dritten Steuernotvero[rdnung,] sondern auch der Aufwertung.

---

[1]) Vgl. „Aufwertung und Obligationensteuer“ von Dr. [...] v. Breska in der Berliner Börsenzeitung, Nr. 412 vom 3. [...]

zlich der **Rückzahlung, Verzinsung und Til-** des Aufwertungsbetrages gelten die Vorschriften, wie die Hypotheken gegeben sind; allerdings ist im Gesetz rbehalt gemacht, daß die Reichsregierung noch etwas bestimmen kann. Der Gläubiger kann also grund- die Zahlung des Aufwertungsbetrages nicht vor dem r 1932 verlangen. Die Aufwertungsstelle kann ferner trag des Schuldners anordnen — ein Antrag ist nur 1. Januar 1927 zulässig —, daß der Aufwertungsbetrag trägen, jedoch spätestens bis zum 1. Januar 1938, zu ist, jedoch nur dann, wenn es mit Rücksicht auf die ftliche Lage des Schuldners zur Abwendung einer Unbilligkeit unabweisbar erscheint.

Aufwertungsbetrag ist bis zum 1. Januar 1925 unver- Rückständige Zinsen gelten als erlassen. Ab 1. Ja- 25 beträgt der Zinsfuß 1,2 %, ab 1. Juli 1925 2½ %, ab r 1926 3 %, ab 1. Januar 1928 5 %. Zur Leistung von beträgen ist der Schuldner bis zum 1. Januar 1926 rpflichtet. —

das **Genußscheinsrecht** betrifft, so bezwecken n Ausschußbericht die Bestimmungen hierüber, „einen n Ausgleich zu schaffen zwischen dem Kreditbedürfnis striegesellschaft einerseits und den Interessen der Ge- ninhaber andererseits". Der **Kreis der Berech-** geht aus den §§ 37, 38 Auw.G. hervor. Berechtigt Altbesitzer. Altbesitzer ist, wer Schuldverschreibungen 1. Juli 1920 erworben hat und bis zur Anmeldung — Erfordernisse der Anmeldung wird weiter unten ge- — Gläubiger geblieben ist. In einzelnen Fällen, die 8 näher geregelt sind, gelten Schuldverschreibungen als 1. Juli 1920 erworben. Diese Altbesitzer erhalten einen auf Beteiligung am Reingewinn des Schuldners und igen Liquidationserlös; der Anspruch wird vom Gesetz ußrecht" bezeichnet.

Anerkennung der Eigenschaft als Altbesitzer zu er- edarf es einer besonderen Anmeldung seitens des Alt- Falls der Schuldner Altbesitzerrechte anerkennt, auf den entsprechenden Schuldverschreibungen durch fdruck kenntlich zu machen. Der Schuldner ist durch alten, eine besondere Bekanntmachung im Deutschen zeiger und in den anderen für seine Veröffentlichungen n Blättern, und zwar spätestens am 30. September erlassen. Die Form, in der die Aufforderung zur g des Altbesitzes von Schuldverschreibungen zu er- t. ist durch Verordnung vom 29. August 1925 (Reichs- Nr. 202 vom 29. August 1925) vorgeschrieben. Sie ndermaßen zu lauten: „Aufforderung zur Anmeldung sitzes von Industrieobligationen.

§ 39 des Aufwertungsgesetzes vom 16. Juli 1925 — S. 117 — fordern wir die Altbesitzer unserer . . . . . . Anleihe vom Jahre . . . . . . bzw. der nachstehend ten Anleihen:

. . . .

. . . .

r Schuldverschreibungen, für die die Vorrechte des Alt- n Anspruch genommen werden, zur Vermeidung des des Genußrechts, innerhalb einer Frist von einem t dem Erscheinen dieser Aufforderung im Deutschen eiger bei:

. . . . . oder

. . . .

n.

meldung sind die Mäntel der Schuldverschreibungen Nachweis ihrer Hinterlegung beizufügen.

zer sind die Inhaber von Schuldverschreibungen, die ldverschreibungen vor dem 1. Juli 1920 erworben die bis zur Anmeldung Obligationengläubiger geblieben Altbesitzern stehen gleich die Inhaber von Schuld- ungen, die gemäß § 38 des Aufwertungsgesetzes als . Juli 1920 erworben anzusehen sind.

Beweismittel für den Altbesitz sind binnen einer Frist von zwei Monaten seit dem Erscheinen dieser Aufforderung im Deutschen Reichsanzeiger einzureichen."

In die Aufforderung ist weiter folgender Passus aufzunehmen:

„Die Aufforderung ist in den nachstehenden Gesellschaftsblättern erschienen:

1. . . . . am . . . .
2. . . . . am . . . ."

Die Frist von einem Monat wird nur durch eine Aufforderung im Deutschen Reichsanzeiger, die der vorstehenden Fassung entspricht, in Lauf gesetzt. Der Lauf der Frist beginnt mit der Veröffentlichung im Reichsanzeiger.

Bei Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien, Gesellschaften mit beschränkter Haftung, eingetragenen Genossenschaften, Gewerkschaften und Vereinen können Revisoren gemäß §§ 266, 267, 320, Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs zur Nachprüfung der Vorgänge bei der Anerkennung des Altbesitzes bestellt werden.

Der **Beteiligung am Reingewinn** werden 10 % des Goldmarkbetrages der Schuldverschreibungen als Nennwert des Genußrechts zugrunde gelegt. Jedoch ist die Beteiligung am Reingewinn bei Aktionären und Altbesitzern nicht gleichmäßig; vielmehr wird den Aktionären eine Vorzugsdividende von 6 % gewährt, bevor dem Inhaber der Genußrechte eine Dividende zugebilligt wird. Der nach der Bilanz zur Ausschüttung an die Gewinnberechtigten zur Verfügung stehende Jahresreingewinn des am 1. Juli 1925 laufenden Geschäftsjahres wird, frühestens jedoch für das am 31. Dezember 1925 endende Geschäftsjahr, wie folgt verwendet: vorweg stehen 6 %, berechnet auf das gewinnberechtigte Gesamtkapital zur Verteilung an die Geschäftsinhaber oder Gesellschafter zur Verfügung. Der Überschuß des Reingewinns wird auf die Gesamtheit der gewinnberechtigten Geschäftsinhaber oder Gesellschafter und der Inhaber der Genußrechte in der Weise verteilt, daß für je 1 %, das auf die Geschäftsinhaber oder die Gesellschafter entfällt, je 2 % bis insgesamt 6 % des Gesamtnennbetrages der Genußrechte auf die Inhaber der Genußrechte entfallen. Der Genußrechtinhaber kann also auf diese Weise bis zu 6 % seines Genußscheines erhalten. Diese Beträge sind bis zur Höhe des Zinssatzes der alten Obligationen, jedoch nicht über 5 % zur Verzinsung, im übrigen zur Tilgung der 10 % des Goldmarkbetrages der Schuldverschreibungen, also des Nennwertes des Genußrechtes, zu verwenden. Die Tilgung geht im Wege der Auslosung vor sich.

Das Genußrecht, das den Altbesitzern zusteht, erscheint in der Bilanz des Schuldners nicht. Es handelt sich hier nicht um eine von vornherein festbestimmte vermögensrechtliche Schuld des Unternehmens; die Tilgung und Verzinsung geschieht aus dem Gewinn. Eine Entscheidung des Reichsgerichts in Band 81, S. 76 ff. (zitiert bei Quassowski „Kommentar zum Aufwertungsgesetz" 1925) sagt: „In die zur Ermittelung des Gewinns oder Verlustes bestimmte Jahresbilanz sind aber bloß die eigentlichen Vermögensschulden aufzunehmen. Schulden, deren Bezahlung nur für den Fall der Erzielung, sei es gegenwärtigen, sei es zukünftigen Reingewinns zu erfolgen hat, müssen bei der Ermittelung, ob ein Gewinn erzielt worden ist, naturgemäß außer Betracht bleiben." Mit Recht betont daher der Bericht des Aufwertungsausschusses, daß die Goldbilanz nicht geändert zu werden braucht.

Für den Fall der Auflösung oder der Liquidation des Unternehmens des Obligationsschuldners ist, wenn zu diesem Zeitpunkte die Genußrechte noch nicht getilgt oder anderswie abgelöst sind, der Genußscheininhaber insofern gegenüber den Aktionären bevorzugt, als er ein Recht auf vorzugsweise Befriedigung im Verhältnis von 2 : 1 hat.

Eine Schutzvorschrift für den Schuldner enthält der § 41, der bestimmt, daß die Beteiligung der Genußrechtsinhaber am Rein-

gewinn nicht durch Kapitalserhöhungen oder sonstige Maßnahmen des Schuldners beeinträchtigt werden darf. Ein in Gemäßheit des § 39 bestellter Gläubigervertreter kann zum Schutze der Schuldner eine besondere Spruchstelle anrufen.

Dem Schuldner steht es frei, die Genußrechte durch Zahlung des Nennbetrages abzulösen. Er kann auch an Stelle der Genußrechte eine Zusatzaufwertung oder eine Barabfindung zahlen, die den Wert, den die Genußrechte im Zeitpunkte der Gewährung haben, nicht unterschreiten dürfen. Bei Streitigkeiten entscheidet die obenerwähnte Spruchstelle. Der Schuldner ist ferner berechtigt, über die Genußrechte, je nachdem, ob die ursprünglichen Schuldverschreibungen auf den Inhaber gestellt sind oder an Ordre lauten, besondere Genußscheine, auf den Inhaber oder ar lautend, auszustellen. Über diese Befugnisse hat der S Beschluß zu fassen und diesen Beschluß spätestens drei nach Ablauf des am 1. Juli 1925 laufenden Geschäftsja Reichsanzeiger und den Gesellschaftsblättern bekanntzu Über die Befugnis, Genußrechte durch Zahlung des Nenn abzulösen, oder eine Zusatzaufwertung oder eine Barab zu gewähren, kann ein Beschluß innerhalb von drei Monat Ablauf jedes Geschäftsjahres gefaßt werden. Er ist gleichen Weise bekanntzumachen (§ 44 Aufw.G.).

Über die Aufwertung selbst können auch in Zukunft be Vereinbarungen zwischen Schuldner und Gläubiger g werden. Das ist nochmals ausdrücklich im § 67 Abs. 3 be

---

Aufgaben dynamischer Untersuchungen im Eisenbahnwesen.

Seit geraumer Zeit hat sich besondere Aufmerksamkeit auf allen möglichen Gebieten der Technik, im Maschinenwesen, im Brücken- und Oberbauwesen, ja selbst im Hochbau der Dynamik zugewendet, wo bisher unbestritten die Statik herrschte. Man sucht überall da dynamische Gesichtspunkte einzuführen, wo es sich um Beanspruchungen unter bewegten Lasten handelt, und derartige Fälle gibt es natürlich im Zeitalter der Maschine und des Verkehrs massenweise. Tatsächlich sind ja wohl Statik und Dynamik nicht von Grund aus getrennte Begriffe. Man kann die Dynamik als den allgemeineren Begriff darstellen, der die Statik beim Geschwindigkeitswert der Verkehrslast gleich Null als Sonderfall in sich begreift. Bei den Bemühungen, dynamischen Anschauungen Eingang zu verschaffen, hat sich immer mehr die Beurteilung der Beanspruchungen unter bewegten Lasten als sehr verwickelt erwiesen. Auf rein wissenschaftlichem Wege vorwärts zu kommen, ist hier so gut wie aussichtslos. Man ist zunächst vor allem auf Beobachtungen angewiesen. Das Material an bisher geleisteter Untersuchungsarbeit, das auf allen möglichen Gebieten vorliegt, ist ebenso umfangreich als wenig befriedigend, denn es stellte sich bald heraus, daß die bisher verwendeten, für Messungen unter ruhender Last geeigneten Meßwerkzeuge sich keineswegs unter allen Umständen für Messungen unter bewegter Last eignen. Man muß, um brauchbares Material für Beurteilung dynamischer Beanspruchungen zu erhalten, mit Meßwerkzeugen rechnen, die die Ergebnisse selbst aufzeichnend stark vergrößert zu Papier bringen und der weiteren genauen Durchsicht und Überlegung zugänglich machen. Nun haben aber die bewegten Lasten die Eigenschaft, daß sie auch den Trägheitsmassen der aufzeichnenden Vorrichtungen Energie erteilen. Die Aufzeichnungen verzerren sich damit durch Resonanz zu Schleuderwerten und werden falsch. Erst in neuerer Zeit scheint es Dr. Geiger in Augsburg gelungen zu sein, ein selbst aufzeichnendes Universalmeßwerkzeug für dynamische Messungen herauszubringen, das bei Anwendung in weiten Grenzen den oben genannten Fehler vermeidet. Ein Preisausschreiben, das vor einiger Zeit vom Zentralamt der Reichsbahn für Brückenmeßwerkzeuge erlassen wurde[1]), wie auch ein jüngeres Preisausschreiben des Vereins deutscher Ingenieure für eine kritische Untersuchung der bekanntgewordenen Verfahren der Messung mechanischer Schwingungen (Zeitschrift des V. d. I. 1925, Nr. 14) verspricht noch weiter auf diesem Gebiete Fortschritte und Verbesserungen, und wir dürfen wohl jetzt schon sagen, daß wir in absehbarer Zeit eine für dynamische Messungen aller Art, für Spannungs-, Schwingungs-, Torsionsmessungen in gewissen Grenzen geeignete Vorrichtung besitzen werden. Man darf freilich bei der Schwierigkeit des ganzen Gebietes von kurzfristigen Preisausschreiben nicht schnelle abschließende Lösungen erwarten, vielmehr werden praktische, mit der Zeit fortschreitende Erfahrungen eine stete Weiterentwicklung auf einmal gewiesenen Bahnen bringen. Von dieser Voraussetzung des Vorhandenseins einer solchen Vorrichtu gehend, soll einstweilen ein Schritt weitergegangen und ö werden, welche Anwendungsaufgaben einer solchen richtung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens sich zunä öffnen werden. Es soll hier vom eigentlichen Eis maschinenwesen abgesehen werden. Die hier gebotenen mischen Aufgaben (z. B. Untersuchung der Torsionsschw gen an Achsen u. a.) werden außerordentlich vielseitig sich mit denen des übrigen Gesamtmaschinenwesens deck sollen vielmehr lediglich einige sonst naheliegende Aufga Eisenbahnwesen hier aufgezählt werden.

Vor allem wird die neue Meßvorrichtung für das Ei bahnbrückenbauwesen von Belang sein. Hier die Frage der dynamischen Beanspruchungen, der „St ziffern", im Schrifttume längst eine große Rolle. Man em es als Rückstand, daß die statischen Belange der Eis brücken bis ins Kleinste abgewogen werden können, w die sehr maßgebenden dynamischen Einflüsse in hohen I zahlen roh geschätzt werden. Die bisherigen zahlreich suche, auf wissenschaftlichem Wege der Sache näher zu k waren sicher nicht wertlos, aber sie bedürfen dringe Stütze durch tatsächliche Beobachtungen, und hierfür fe her ein geeignetes Meßwerkzeug. Es ist tragisch anz mit welchem Eifer auf den verschiedensten Seiten nach Richtung Arbeiten geleistet worden sind und noch geleist den, die wegen der Unzulänglichkeit der verwendete werkzeuge von vornherein mehr oder weniger zur Unfr keit bestimmt sind. Man sehe die Aufzeichnung in „Sc rische Bauzeitung" 1923, Nr. 1, S. 4, dann an ganz ne beiten „Untersuchung von Eisenbahnbrücken in Rußland Bauingenieur" 1925, Heft 17, schwedische Versuche, Or die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1924, S. 362, u Bautechnik" 1924, Heft 33 und 39.

Ein weiteres Gebiet, das dringend einer geeigneten richtung zur Verfolgung der wirkenden dynamischen B spruchungen harrt, ist das des Eisenbahnoberb Der Eisenbahnoberbau ist im letzten Grunde auch eine form nach Art einer Brücke; einfacher als diese, aber lastungsfall ist in Ermangelung fester Stützpunkte dafür verwickelter. Es wird kaum ein Gebiet der Technik geb dem Errungenschaften dynamischer Beurteilung wirtsc ähnlich weittragend sein könnten, als für das die Er spannende Schienennetz. An früheren Oberbaumessung vor allem die grundlegenden Versuche von Wasiutyński Ergänzungsheft 1899) und Ast (Organ Ergänzungsheft XI hervorzuheben. Insbesondere die ersteren sind außer lich hoch einzuschätzen. Sie bedienten sich eines sehr Lichtbildverfahrens mit tief ins Erdreich hinabreic Mauerfundamenten. Damit ergab sich aber der große N daß die Vorrichtung örtlich festgelegt war und daß die z achtenden Oberbauformen zur Vorrichtung herangebrac den mußten und umgekehrt. Auch sonst hat im allgemein

[1]) Siehe diese Zeitung 1924, Nr. 49, S. 994.

verfahren vor den mechanischen selbstaufzeichnenden
ihren für Oberbaumessungen in der Ausübung manche
achteile, die auch dem neueren Lichtbildverfahren
Bloß, wiewohl dies den Nachteil örtlicher Festlegung
t, bisher eine Verwendung in weiterem Umfange ver-
. Die Wasiutyńskyschen Versuche sind durch die in-
erfolgte Entwickelung der Verkehrslasten ja wohl
etwas überholt, immerhin ist es auch heute noch zu be-
laß die mit großer Aufmachung und bedeutendem Auf-
ergestellten Wasiutyńskischen Vorrichtungen nicht
genutzt wurden, daß z. B. nicht bei gleichen Verkehrs-
e Wirkung verschiedener Geschwindigkeiten mehr er-
rde und daß ausschließlich Lokomotiven mit ihren
ge Lastenstellung, Gegengewichte u. a. verwickelten
en und nicht auch einfache Wagen mit großen Rad-
also angenäherte Einzelgewichte, deren Wirkungen
greifen der Theorie viel leichter zugänglich gewesen
erwendet wurden. Neuerdings setzt auch auf dem
der Oberbaumessungen wieder eine rege Tätigkeit ein.
en kürzlich im Zentralblatt der Bauverwaltung (1925,
Professor Baltzer) von außerordentlich umfangreichen
smessungen an amerikanischem Oberbau gelesen.
i des verwendeten Meßwerkzeugs ist der Mitteilung nur
nmen, daß selbstschreibende Spannungszeichen (Strem-
ns) angewendet würden. Damit ergibt sich leider nach
Verhältnisse die fast zur Gewißheit gesteigerte Ver-
daß diese ganzen umfassenden Messungen an dem
geführten Grundübel kranken, daß sie mit einem nicht
dynamischen Messungen angepaßten Meßwerkzeug
e wurden, also sicher zum Teil zweifelhaften Wertes
I niederländischen Staatsbahnen und, in weiterer Ver-
er niederländischen Versuche, die sächsischen Bahnen
gleichen in neuester Zeit mit nicht geringem Aufwand
er Mühe und Sorgfalt Versuche angestellt, die sich des
ıt angesehenen und vielgerühmten Okhuizen-Spannungs-
edienten. Die Versuchsergebnisse sind noch nicht ver-
it. Es wird dies vermutlich in Bälde nachgeholt wer-
r wird dieser Veröffentlichung aber auch die weitere
suche beigefügt werden müssen, aus denen hervorzu-
eint, daß der Okhuizen-Spannungsmesser sich für
e Messungen am Eisenbahnoberbau, mit der Ge-
keit der Lastbewegung zunehmend, ebenso wenig
e dies nach Versuchen des Zentralamtes in Berlin für
essungen der Fall ist. Der große Wert der überaus
Okhuizenvorrichtung für Messungen statischer
en wird damit in keiner Weise berührt.

e bedarf das Gebiet des Eisenbahnfahrzeug-
s ringend dynamischer Beobachtungen, sowohl in Hin-
die Bequemlichkeit der Reisenden als auch in Hinblick
erhalten der Fahrzeuge zum Eisenbahnoberbau. Auf
ebiete ist bis jetzt noch fast gar nichts geschehen.
in Wagen, in dem wir eine längere Fahrt zurück-
ig läuft, so daß man ruhig lesen, essen, trinken und
en kann, während ein anderer uns bis zur Seekrank-
telt, ist anscheinend weder praktisch noch auch theo-
tersucht. Man geht bisher rein erfahrungsmäßig vor.
im allgemeinen, daß die und die Formen von Wagen
schlecht laufen und man ist bestrebt, bei Neu-
währte Wagenformen nachzuahmen. Aber irgendwel-
enschaftliche Beobachtungsmaterial in Form aufge-
Schaulinien besteht bis jetzt nicht und konnte in
ser Eigenschaft auch noch nicht erbracht werden, weil
nötigen geeigneten Meßwerkzeuge fehlten. Es ist
nd, wie selbst Spezialfirmen, die sich mit Fahrzeug-
Art befasen, über die Eigenschwingungsverhältnisse
en völlig ununterrichtet sind[2]). Man steht allgemein
och auf dem Standpunkt, daß die Unannehmlichkeiten
Erschütterungen und Schwingungen im Wagen vom
als etwas unvermeidliches hingenommen werden
müssen und denkt nicht daran, daß es offenbar möglich sein
muß, einen großen Teil dieser Unannehmlichkeiten auszuschalten
oder wenigstens zu mildern. Dabei ist anzunehmen, daß mit der
Beseitigung der Hauptmißstände des unruhigen Fahrens auch
den Belangen der Oberbaubeanspruchung gedient wird. Auch
bei den vereinzelt auftretenden Ereignissen, daß ganze Eisen-
bahnwagen vom Sturm und durch Windstöße umgeworfen wer-
den[3]), könnten die untersuchbaren Eigenschwingungen der Wagen-
kasten durch Häufung und Übereinstimmung mit der Struktur
des Windes eine Rolle spielen. Bei den dynamischen Einwirkun-
gen der Fahrzeuge auf den Eisenbahnoberbau ist sehr wesent-
lich zu unterscheiden zwischen dem gefederten und dem un-
gefederten Teil der Verkehrslast. Letzterer ist derjenige, der
eigentlich und unmittelbar die dem Oberbau so ungemein schäd-
lichen Angriffe ausübt, während die oberhalb der Federung ge-
legenen Fahrzeugmassen nur mittelbar ihre Wirkung äußern.
Ein künftiges geeignetes Meßwerkzeug wird also sowohl ober-
halb als unterhalb der Wagenfederung anzusetzen sein. Die
entsprechendste Art der Beobachtung des Eisenbahnoberbaues
auf seine ganze Länge unter dem Einfluß bewegter Lasten ist
natürlich die vom Eisenbahnfahrzeug selbst aus geübte. Wenn
erst eine zur selbsttätigen Aufschreibung dynamischer Wir-
kungen geeignete Vorrichtung zur Hand ist, wird es möglich
sein, in einem besonders zugerichteten Untersuchungswagen durch
Übertragung der vom Oberbau ausgehenden Stöße und Schwin-
gungen über die Wagenachse unmittelbar zu den im Unter-
suchungswagen aufgestellten Aufschreibevorrichtungen das Ver-
halten des Oberbaues unter der Verkehrslast aufzuzeichnen.
Man wird dann möglicherweise die ganze bisherige zeitraubende,
mühsame und unsichere Gefühls- und Gesichtsbeurteilung des
Streckenzustandes des Eisenbahnoberbaues teilweise verlassen
und an ihrer Stelle eine mechanische, völlig objektiv selbstauf-
zeichnende Vorrichtung setzen. Man wird dann vielleicht, wie
es jetzt schon auf der französischen Nordbahn mittels des Ros-
signalapparats[4]), l'appareil pendulaire, geschieht, mit einer
selbstaufschreibenden Vorrichtung etwa einmal im Jahr, nach
Bedarf auch öfter und unter der Zeit, die ganze Strecke durch-
fahren, ihren Zustand selbsttätig aufzeichnen lassen, die Schau-
bilder dann an ein zentrales, nur mit der Bearbeitung dieser
Schaubilder befaßtes Bureau einsenden, hier einheitlich, auch
unter Bezug auf frühere Schaubilder der gleichen Strecken,
überprüfen lassen, und man wird dann den äußeren Gleiserhal-
tungsstellen die ganz einwandfrei entwickelten Abbildungen des
Zustandes ihrer Strecken behufs Einleitung der Unterhaltungs-
und Instandsetzungsarbeiten übermitteln können. Je nachdem
sich der künftig zu erwartende Apparat gestaltet und einführt,
wäre es auch gar nicht undenkbar, daß der Streckeningenieur
und der Bahnmeister auf ihren der Beobachtung des Strecken-
zustandes gewidmeten Dienstreisen etwa in einem Handtäschchen
einen handlichen, selbst aufzeichnenden Schwingungsmesser mit
sich führt, diesen etwa auf der Fahrt ruhig neben sich auf den
Boden stellt oder an einem Wagensitz anschraubt, um am
Schlusse der Fahrt ein zur Beurteilung des Streckenzustandes
einigermaßen dienliches Schaubild ausweisen zu können.

Ein Gebiet, auf dem die Anwendung dynamischer Messungen
ebenfalls dringend wünschenswert ist, ist das Verhalten der ein-
zelnen Lokomotivarten mit ihren verschiedenen Lauf-
und Triebachsen, seitlich beweglichen Achsen, Überhängen,
Schlingererscheinungen usw. auf der Fahrt und gegenüber dem
Oberbau. Es ist merkwürdig, wie unsicher hier die Beurteilung
bisher tastet und wie weit oft die Urteile über eine Lokomotive
in ihrem Verhalten und ihrer Einwirkung auf den Oberbau aus-
einandergehen. Insbesondere tritt das auch auf gewissen Grenz-
gebieten, z. B. Lokalbahnen mit scharfen Krümmungen und star-
ken Steigungen zutage. Wenn erst einmal eine geeignete Meß-
vorrichtung vorhanden sein wird, wird man diese an ent-

[2]) Zentralblatt der Bauverwaltung 1922, Nr. 99.

[3]) Vgl. Organ für die Fortschritte d. E. vom 1. Okt. 1919 und „Die Bautechnik“ 1924, Heft 7, S. 50.

[4]) Vgl. Organ für die Fortschritte des E. W. 1924, Heft 15, S. 347, und „Der Bauingenieur“ 1925, H. 6, S. 229.

sprechend gleichen Punkten verschiedener Lokomotiven anbringen und die Aufschreibungen in Form von Schaulinien zur bequemen und objektiven Beurteilung nach Hause nehmen können.

Eine Frage, bei der wir bisher noch vielfach auf zwar geistreich und sorgfältig aufgebaute, in ihren praktischen Wirkungen aber nicht übersehbare Theorien angewiesen sind, ist die der Gleisübergangskurven[5]), die Einleitung der Kurven und der Überführungsrampen. Hier sollten durch praktische Messungsbeobachtungen die Theorien auf ihre Bewährung untersucht werden. Man wird dann zum Beispiel auch darauf kommen, ob denn die nach unseren Vorschriften (TV § 29(3)) vorgesehenen Zwischengraden zwischen den Überhöhungsrampen zweier entgegengesetzt gerichteter Bögen nicht gerade wegen Unterbrechung der Stetigkeit der Bewegung zu verwerfen sind und zur Erleichterung der Linienführung weggelassen werden können[6]). Mindestens bei kleinen Zwischengraden wird die Zweckmäßigkeit wohl von vornherein stark anzuzweifeln sein.

Wiederholt haben sich die Bahnverwaltungen gegen den Vorwurf zu verteidigen, daß sie auf benachbarte Gebäude u. a. durch Erschütterungen einen ungünstigen Einfluß ausüben, derart, daß Risse usw. entstehen, Verputz abfällt u. a. Es sind hieraus schon unangenehme Rechtsstreitigkeiten ent- wobei natürlich von vornherein, vielleicht vielfach zu der Schein gegen die Eisenbahn sprach und zur Beurtei- tatsächlichen Verhältnisse lediglich Gefühl und Meinu- Verfügung standen. Künftig wird man einfach die richtung an den fraglichen Stellen anbringen und de Schadenanspruch befindenden Gericht völlig einwandfre- tive Schaubilder tatsächlich zu beobachtender Bewegun- weisen können[7]).

Wie man aus dieser sicher nicht erschöpfenden Zu- stellung erkennt, werden der kommenden dynamischen richtung sich Arbeitsgebiete ungeheuren Umfangs eröffn- diese Versuche werden, wenigstens zu Beginn, nicht sein, sie werden Einarbeitung und Übung verlangen u viel Zeit, Mühe und Geldaufwand erfordern. Wollen wir daß sich der Auswertung einer künftigen Errungenscha- solchen längst entbehrten Meßvorrichtung nicht irgen- Schwierigkeiten, z. B. geldlicher oder persönlicher Na- gegenstellen und daß nicht etwa die ganze große Sache um eine solche handelt es sich, wie ja schon aus den ausge- hohen Preisen in dem erwähnten, vom Zentralamt ver- Preisausschreiben zum Ausdruck kommt, zweifellos — Anfängen oder auf halbem Wege stecken bleibt.

Regensburg. Dr. Sa

[5]) Vgl. des Verfassers „Schwingungen am Eisenbahnwagen in ihrer Beziehung zum Gleis". Zentralblatt der B. V. 1922, Nr. 99.

[6]) Vgl. Bräuning „Die Grundlagen des Gleisbaues", S. 104, „Grundlagen für steile Weichenstrecken" von Dr. Vogel, Sonderdruck der Gesellschaft für Oberbauforschung Mannheim, S. 12/13.

[7]) Vgl. z. B. Bayerisches Industrie- und Gewerbebla- Nr. 14 S. 89; Zentralblatt der B. V. vom 5. VIII. 25, S. 378.

Flugtechnisches zur Amundsen-Polarexpedition.

Von Hauptmann a. D. **Heinr. Oefele**, München.

I.

Die glückliche Rückkehr Amundsens aus der eisigen Einsamkeit der Arktis hat die Aufmerksamkeit der zivilisierten Welt wieder auf die Erforschung des Nordpols gelenkt. Und zwar ist es die Flugtechnik, die das Interesse der Allgemeinheit besonders in Anspruch nimmt. Denn Amundsens Polarexpedition hat gezeigt, daß die Flugtechnik imstande ist, der Polarforschung Mittel an die Hand zu geben, um auf dem Luftweg zu erreichen, was bisher mit Schiffen und Landtransportmitteln nicht möglich war. Der Siegeszug des deutschen Metallflugzeuges hat auch vor den Eiswüsten der Arktis nicht halt gemacht. Amundsen hat zwar den Nordpol nicht erreicht. Sein Dornier-Wal-Flugboot hat aber die Probe in dem harten Kampfe mit dem tückischen Polareis bestanden und damit einen neuen Zeitabschnitt in der Polarforschung eröffnet.

Der Gedanke, die unzugänglichen Gebiete des nördlichen Poles mit dem Luftfahrzeug zu erreichen, ist älter als das Motorflugzeug. Am 11. Juni 1897 schon war der schwedische Ingenieur August Andrée mit zwei Begleitern, Strindberg und Fränkel, in einem Freiballon am Virgo-Hafen auf der Däneninsel im nördlichen Spitzbergen aufgestiegen, um auf diesem Wege in das Gebiet des ewigen Eises zu gelangen. Der besonders konstruierte, 21½ m hohe Ballon hatte eine 450 kg schwere Gondel mit den wissenschaftlichen Beobachtungs- und Meßgeräten sowie Schlafsäcken für die Besatzung, und war an der Gondel mit Flügelsegeln sowie mit etlichen hundert Meter langen, schweren Schleppseilen versehen. Mit diesem Freiballon, der mit Hilfe des Schleppseils möglichst lange Fühlung mit der Erde halten sollte, versuchte Andrée, den Nordpol zu erreichen, um dann unter Ausnützung günstiger Winde, die er in den oberen Luftschichten anzutreffen hoffte, in bewohnte Regionen zurückzukehren. Aber dieser kühne Plan, der wegen der unzureichenden Mittel von vornherein zum Scheitern verurteilt war, ist mißglückt. Andrée ist nicht wieder zurückgekehrt und über seinem Schicksal ruht heute noch der Schleier des Geheimnisses.

Der Ruhm, die Verwendbarkeit des Flugzeuges in der Arktis zum ersten Male praktisch erwiesen zu haben, gebührt einem deutschen Ganzmetallflugzeug, einem Junkers-Flu- Type F. 13-Wasser (siehe die Abbildung in Nr. 29 Jahrg. 1925 dieser Zeitung), das schon 1923 in mehrer- folgreichen Flügen über Spitzbergen, d- einem über 1000 km bis zum 80. Breitegrad, wertvolle rungen gesammelt hat. Auch für diese Flüge gab eine expedition Amundsens die Veranlassung. Amundsen h- schon im Juli 1923 die Absicht, von Alaska über den nach Spitzbergen zu fliegen. Zur Unterstützung dieser tion hatte Professor Junkers eine Hilfsexpeditio- sandt, die von Spitzbergen aus Amundsen unterstützen Diese Hilfsexpedition erhielt jedoch schon unterwegs wegen die Nachricht, daß Amundsen seinen Plan hatte au- müssen. Um nun nicht ohne Erfolg den Rückflug anzu- stellten die Junkerswerke das Flugzeug in den Dien- geographischen Forschung. Es unternahm während eines 14tägigen Aufenthaltes in Spitzbergen ein- großer Flüge, die vor allem photographischen Aufnahmen Die hohe Bedeutung des Lichtbildes für die der Forschung zeigte sich besonders auf dem schon erw- Flug über die 1000-km-Strecke, die in 6 Stunden zurüc- wurde; denn hier konnte mit Hilfe des Lichtbildes in w- Flugstunden mehr zur Kenntnis des Landes beigetragen als dies eine in den bis dahin üblichen Formen ausge- Expedition in ebenso vielen Monaten vermocht hätte. Die stungen können erst so recht beurteilt werden, wenn m- rücksichtigt, daß die Eiswüste Spitzbergens ein größeres umfaßt als Deutschland. Die Expedition ist mit einer Ausbeute an photographischem und Filmmaterial von völlig unbekannten arktischen Gebieten zurückgekehrt u außerdem noch eine Reihe wichtiger Aufgaben, z. B- graphische Vermessungen und Landforschungen zwischen Josephs-Land und Spitzbergen durchgeführt. Durch ihr- arbeiten in der Polarzone hat diese Expedition aber auch- liche Grundlagen für spätere Arbeiten gelegt, die nam- Amundsen für seine jüngste Nordpolfahrt zugute gekomme-

Auch im Sommer 1924 hat ein Junkersflugzeu-

... einer geographischen Expedition der Sowjet-
...ung nach Nowaja Semlja Verwendung gefun-
...e Teilnehmer dieser Expedition bemühten sich nicht
...olg um die Erkundung der Eisverhältnisse der West-
...ge im nördlichen Eismeer, deren Herstellung nur eine
... Zeit ist und die durch Kürzung des Weges nach Ost-
... größten Möglichkeiten für eine Belebung des Handels

...sen früheren Verwendungen des Flugzeuges in der
...ndelte es sich um Flüge, die am Rande des Eismeeres

... 1. Die Flugboote vor der Verladung in Narvik.

... wurden oder sich wenigstens nie über einen bestimm-
...en vom Ausgangspunkt entfernten. Anders bei Amund-
...ntem Polarflug. Bei diesem Fluge war mit Rücksicht
...ssenschaftliche Ausbeutung von vornherein mit einer
...n Eismeer weitab vom Ausgangspunkt zu rechnen und
...n der Weiterflug bzw. der Rückflug mit der eigenen
... Flugzeugs durchgeführt werden. Denn bei diesem
...t as Flugzeug zum erstenmal, ganz auf sich selbst an-
...nden Vorstoß in ein Gebiet unternommen, in dem jede
... irgendein anderes Verkehrsmittel ausgeschlossen ist.
...ich hatten die arktischen Expeditionen bisher alle mit
...tschwierigkeit zu kämpfen, daß sie im Treib-
...t nicht vorwärts kommen konnten, weil hier sowohl
... Landtransportmittel wegen des Wechselns von festem
...ffenen Wasserrinnen versagten. Diese Hindernisse
... mit jedem Flugzeug überflogen werden. Um aber
...tliche Ergebnisse von der Expedition zurückzu-
...t eine Landung im Treibeisgebiet unbe-
...endig, und muß die Maschine dann auch bei ver-
...erhältnissen ihren Flug wieder fortsetzen
...ies ist jedoch nur mit einem Flugzeug möglich, das
...s durch seine widerstandsfähige Konstruktion den
...eiten des Eismeeres in jeder Hinsicht gewachsen ist,
...rseits imstande ist, in gleich sicherer Weise sowohl
...asser wie auf dem festen Eise zu landen, und zu

...n hat nach reiflicher Überlegung das Großflug-
...nier-Wal gewählt, das durch seine eigenartige,
...fähige Metallbauweise wie kein anderes Flugzeug
...tel der arktischen Forschung geeignet ist. Eine kurze
...g dieses Flugbootes ist daher gewiß von Interesse.
...nier-Wal ist ein eigenstabiles Flug-
...n zweimotoriger, verspannungsloser Eindecker
...er Spannweite und 96 Quadratmeter Flügelfläche. Er
...scher Vertreter der von Dr. Dornier entwickelten
...uweise, die sich durch die gemischte Verwen-
... Duraluminium und Stahl kennzeichnet.
... Flugzeug besteht mit Ausnahme der Flügelbespan-
nung vollständig aus Metall. Alle vitalen Teile bestehen aus hochwertigem Stahl. Der Bootskörper, sowie die weniger beanspruchten Teile der Flügel sind aus Duraluminium. Der Bootskörper ist 16 m lang und 2,4 m breit und in fünf wasserdicht abgeschlossene Kammern eingeteilt. Von einem Raum in den anderen gelangt man durch wasserdicht abschließbare Mannlöcher. An der Spitze des Flugbootes ist die erste Kammer, die des Beobachters und Navigators; dieser Raum nimmt auch die Navigationsinstrumente, Seekarten usw. auf. Dahinter liegt der Führerraum mit Doppelsteuerung und zwei Sitzen nebeneinander, wodurch eine zweifache Übersicht über Flugzeug und Motoren gewährleistet ist. Hinter den Führersitzen ist ein großer Gepäckraum, in dem auch die Ausrüstungsstücke verstaut sind, und das Funkabteil. Dann folgt der Tankraum, in dem gewöhnlich fünf Benzintanks, bei den Amundsen-Flugbooten jedoch elf solcher Tanks zu je 285 Liter Inhalt untergebracht waren. Dahinter liegt eine etwa 3 m lange Kabine und von dieser führt ein langer Durchgang zum Schwanz des Flugzeugs.

Das Boot besitzt keinerlei Stützschwimmer. Die nötige Querstabilität wird durch die für alle Dornierboote charakteristischen Seitenflossen erreicht, die im Ruhezustand mit dem hinteren Teil ihrer Unterfläche auf dem Wasser aufruhen, bei einer Neigung des Bootes durch tieferes Eintauchen das Boot aufrichten und in der Luft nützlichen Auftrieb erzeugen. Auch diese Seitenflossen sind in zwei wasserdichte Abteilungen geteilt. Die Flügel haben Rechteckform mit leicht abgerundeten Ecken, sind durch zwei kräftige Stiele gegen den Bootskörper abgestützt und mit Stoff bespannt. Über dem Flügelmittelstück ist die leicht zugängliche Motorgondel aufgesetzt, in welche zwei hintereinanderliegende 560-pferdige Ralls-Royce-Eagle-Motore eingebaut sind, die gleichfalls auch während der Fahrt zugänglich sind. Die Kühler sind oberhalb des Motorrumpfes zwischen den beiden Motoren. Diese beiden Motoren treiben einen Zug- und einen Druckpropeller, die im entgegengesetzten Drehsinn umlaufen und durch ihre Tendenzanordnung das Flugzeug wesentlich manövrierfähiger machen. Die Ölbehälter sind im Motorenrumpf untergebracht; das vom Motor zurücklaufende Öl wird durch Ölkühler, die in der Seitenwand der Motorengondel eingebaut sind, gekühlt. Der Brennstoff wird aus den Tanks im Boot mittels einer Windflügelpumpe in einen in der Motorengondel befindlichen Falltank gepumpt und aus diesem den Motoren zugeführt. Das Leitwerk besteht aus einer am Boot festen

Abb. 2. Großflugzeug Dornier-Wal auf dem Wasser.

Kielflosse, der zweiteiligen Höhenflosse, dem Seitenruder und dem Höhenruder. Die Betätigung der Ruder erfolgt durch Fuß- und Handradsteuerung. Alle Steuerzüge sind durchwegs nach innen verlegt.

Das Dornier-Flugboot „Wal" hat sich glänzend bewährt. Die beiden Flugboote der Expedition mußten bekanntlich 1000 km von ihrer Ausgangsbasis im Eismeere landen und eines derselben hat nach längerem Aufenthalt im Treibeis den Rückflug zur Basis mit eigener Kraft durchgeführt. Die Landung erfolgte in offenem Wasser. Diese Rinne schloß sich aber infolge der Eispressung, so daß der

Weiterstart vom festen Eis aus erfolgen mußte. Ein Flugboot früherer Konstruktion aus Holz oder ein Schwimmerflugzeug hätte diese Aufgabe unmöglich durchführen können. Auch eines der beiden Dornier-Flugboote ist der Eispressung zum Opfer gefallen. Aber dies tut der hervorragenden Leistungsfähigkeit der Dornier-Konstruktion keinen Eintrag. Durch Eispressungen sind ja schon die stärksten Spezialschiffe zerdrückt worden. Die Tatsache, daß das zweite Flugboot trotz der Eispressung noch flugfähig geblieben ist, zeigt im Gegenteil, daß das Dornier-

Abb. 3. Großflugzeug Dornier-Wal im Flug.

Metallflugboot eine Widerstandsfähigkeit aufweist, die man bisher bei Flugzeugen nicht für möglich gehalten hat. Nur dank dieser äußerst widerstandsfähigen Bauweise hat der Dornier-Wal seinen glänzenden Erfolg erzielt und ohne fremde Unterstützung selbständig eine Aufgabe bezwungen, die zu lösen bisher allen anderen Hilfsmitteln versagt blieb. „Kein anderes Flugzeug außer dem Dornier-Flugzeug hätte die Beanspruchung überdauert. Ihre besondere Konstruktion, unähnlich jeder anderen, machte diese Maschine für unsere Zwecke ganz hervorragend brauchbar". Das sind die Worte, mit denen Amundsen nach seiner Rückkehr im Hafen von Oslo seiner Bewunderung und Anerkennung über die außerordentlichen Leistungen des Dornier-„Wal"-Großflugbootes Ausdruck verlieh.

II.

Und trotzdem ist die Eroberung des Nordpols nicht Sache des Flugzeuges, sondern des Luftschiffes. Denn das moderne Starrluftschiff ist nicht nur durch seinen viel größeren Aktionsradius, sondern auch durch seine in der Konstruktion und Eigenart bedingten vorteilhaften Eigenschaften sowie seine erheblich bessere Landungsfähigkeit im Polareis dem Flugzeug weit überlegen.

Die Strecken bis zu 1500—2000 km gehören dem Flugzeug. Darüberliegende Strecken, Fahrten über dem Meere und über Gegenden, die man nicht etappenweise zurücklegen kann, gehören dem Luftschiffe. Daran wird auch das Riesenflugzeug nichts ändern.

Dies gilt ganz besonders für die Arktis. Trotz voller Würdigung der von den Flugzeugen in der Arktis erreichten Erfolge und vollbrachten Leistungen können dem Flugzeug — mit Rücksicht auf seinen geringen Aktionsradius und die durch sein Gewicht veranlaßten Schwierigkeiten bei Notlandungen und Startungen im Polareis — nur Erkundungsaufgaben auf kürzere Strecken ohne Zwischenlandung gestellt werden. Bei diesen Flugzeugunternehmungen wird man von einer Operationsbasis aus kleine Vorstöße unternehmen. Bei geeigneter Wahl des Standortes können auch Erkundungsflüge in unerforschtes und Vermessungsflüge in wenig bekanntes Gebiet ausgeführt werden. Derartige Flüge müssen sich zwar immer in den nötigen bescheidenen Grenzen halten, werden aber doch wesentlich umfangreichere Ergebnisse bringen als die bisherigen Expeditionen mit Schneeschuhen und Hundeschlitten.

Abb. 4. Die Flugboote beim Tauchen.
Im Hintergrunde die Berge, auf der gegenüberliegenden Seite die Kingsbay.

Die Großerkundung durch weitausgreifende[illegible] schungsfahrten bleibt dem Starrluftschif[illegible] halten. Das Großluftschiff hat durch seine größer[illegible] leistung einen weit größeren Fahrbereich [illegible] Flugzeug und ist in technischer wie meteorologischer [illegible] allen Gefahren der Arktis eher gewachsen. Infolge de[illegible] Aktionsradius sind Landungen selbst bei ausgedehnten[illegible] dungsfahrten nicht nötig. Aber das Luftschiff kann a[illegible] arktischem Boden ohne Schwierigkeit landen. [illegible] Verankerung in Treibeis und Schnee schwebt es und [illegible] nichts; das Treibeis leidet nicht unter seiner Schwe[illegible] pressungen und dergleichen können dem schwebenden L[illegible] nicht gefährlich werden. Das verankerte Luftschiff ka[illegible] als Stützpunkt für weitere Vorstöße, als Gebe- u[illegible] fangsstation für drahtlosen Nachrichtenverkehr, als [illegible] und Verpflegungsausgangsort ausgenützt werden. Auch [illegible] Forschungsfahrten selbst ist das Luftschiff viel weni[illegible] hindernden Einflüssen abhängig als das Flugzeug. V[illegible] kann es dank der Funkortung seine Fahrt bei Ta[illegible] Nacht ununterbrochen fortsetzen und dadurch alle [illegible] schiedenen Hindernisse, welche die Arktis den übrigen [illegible] rungsmitteln bietet, überwinden. Dann bietet das Luftsc[illegible] großen Vorteil, daß es das gesamte fahrtechni-[illegible] wissenschaftliche Expeditionspersonal aufn[illegible] kann, während dies bei Flugzeugunternehmen auf [illegible] Flugzeuge verteilt werden muß und dadurch der Gef[illegible] Trennung ausgesetzt ist. Unterkunft und Verpfl[illegible] im Luftschiff unterscheiden sich beinahe durch nichts [illegible] gewohnten Dasein, während sie beim Flugzeug Einsch[illegible] und Opfer erfordern, die sowohl den Geist wie die Kör[illegible] schon vor Beginn der eigentlichen Forschungsarbeit in A[illegible] nehmen. Instandsetzungsarbeiten an den [illegible] Reparaturen, Ausschaltungen usw., die beim fliegende[illegible] zeug unmöglich sind, können auf dem Luftschiff bequ[illegible] ausreichend während der Fahrt durchgeführt wer[illegible] dem ermöglicht das Luftschiff — aber auch nur dieses [illegible] die Mitnahme aller erdenklichen Hilfsmittel je[illegible] so z. B. außer der erforderlichen Ausrüstung von wiss[illegible] lichen Instrumenten usw. das Mitführen von Hund[illegible] Schlitten für besondere Vorstöße und Notfälle. Die wiss[illegible] liche Ausbeute einer Polarexpedition mit dem Luftschiff[illegible] Aktionsradius über das gesamte Polargebiet reicht, mu[illegible] im Vergleich zum Flugzeug ungleich größer, zuverlässi[illegible] umfassender sein. Die Erforschung des Nor[illegible] durch Flugzeuge darf wohl als ein Ding der Unmöglich[illegible] zeichnet werden. Dagegen ist sie nur mehr eine Fra[illegible] Zeit durch das Luftschiff, das hierfür die al[illegible] Eignung hat.

Schon der Amerikaner Wellmann machte 1906 d[illegible] such, mit einem Lenkballon von Spitzbergen aus de[illegible] pol zu erreichen. Es blieb jedoch beim Versuch; sein no[illegible] unvollkommenes Luftschiff strandete kurz nach dem Auf[illegible]

gen: Wellmann konnte aber mit seiner Besatzung ge-
erden.
ehr Aussicht auf Erfolg begann in den letzten Jahren
n Weltkriege die Zeppelin-Expedition ihre
n. die auf die Erforschung des Nordpolgebietes mit
luftschiffen abzielte. Die Zeppelinluftschiffe hatten
die Beweise ihrer Brauchbarkeit und Vollkommenheit
, als schon 1910 der alte Graf persönlich mit einer
haftlichen Expedition nach Spitzbergen
i war, um in mühevollen arbeitsreichen Monaten die
ogischen und sonstigen Verhältnisse für einen
lin-Nordpolflug zu erforschen und geeignete
ffstützpunkte zu erkunden. Die Vorexpedition war
endigung ihrer erfolgreichen Arbeiten bereits zurück-
als der Weltkrieg die Fortsetzung des Unternehmens

der Krieg brachte eine gewaltige Vergrößerung
uftschiffe und damit eine erhebliche Steige-
ihres Fahrbereiches und ihrer Lei-
n. Die im Kriege für militärische und maritime
gebauten Luftschiffe haben zahlreiche Beweise ihrer
en Leistungsfähigkeit geliefert. Wie gewaltig aber
er Aktionsradius schon dieser Kriegsluftschiffe er-
rden war, dafür ist die Ostafrikafahrt des
luftschiffes L. 59 der beste Beweis. L. 59
. 104) war am 21. November 1917 um 8.30 vorm. von
(Bulgarien) abgefahren, um den Verteidigern
Ostafrikas 20 t Verbandstoffe und Medikamente zu
Am 23. November morgens gegen 3 Uhr erhielt es
um am Nil den funkentelegraphischen Befehl, kehrt zu
machen, da Ostafrika besetzt sei. Es wurde daher beigedreht und die Heimreise angetreten. Am 25. November morgens 8.30 landete das Luftschiff nach 96stündiger ununterbrochener Fahrt wieder wohlbehalten in Jamboli. Es hatte die Riesenstrecke von 7300 km ohne Störung zurückgelegt und war bei der Landung noch mit Betriebsstoff für weitere 80 Stunden Fahrt versehen. Schon diese Fahrt legt Zeugnis ab von den glänzenden Leistungen der Großluftschiffe.

Nun ist die Zeit des Luftschiffes als Kriegswaffe vorbei. Jetzt aber ist das Starrluftschiff geeignet, ein ganz unvergleichliches Verkehrsmittel über große Entfernungen zu werden, Meere zu überbrücken und Länder näher zu bringen, Zukunftsträume der Menschheit zur Wahrheit werden zu lassen. Den Beweis hat die Fahrt des LZ. 126 nach Amerika erbracht.

Eine bedeutsame Aufgabe fällt dem Großluftschiff aber auch als wissenschaftliches Forschungsinstrument zu. Mit einem Zeppelin kann man auch in die arktischen Gebiete fahren, Zwischenlandungen ausführen und das Polargebiet durchforschen. Und damit vollbringen, was alle Expeditionen bisher nicht fertig zu bringen vermochten.

Darum hat die Zeppelinwerft in Friedrichshafen mit Dr. Eckener an der Spitze den Plan gefaßt, in Ausführung der alten Idee des Grafen Zeppelin eine wissenschaftliche Polarfahrt mit einem Zeppelinluftschiff zu unternehmen, und zu diesem Zweck ein neues großes Zeppelinluftschiff zu bauen, das die gewaltigen Aufgaben lösen soll: Aufsuchung des Nordpols, Erforschung der Arktis.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

rdnung über die Erhebung der Beförderungssteuer bei sbahn-Gesellschaft. Auf Grund des § 31 des Gesetzes Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 917 (Reichsgesetzblatt S. 329) in Verbindung mit Ar- der Reichsverfassung ist die vorstehend bezeichnete g vom 2. September 1925 vom Reichsminister der erlassen und im Reichsministerialblatt Nr. 47, S. 1003 t.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im August 1925. r und Betrieb. Nach der Zahl der im August 1925 ung gestellten Wagen ist der **Güterverkehr** zurück- Wenn auch der arbeitstägliche Rückgang nur gering a 2600 Wagen —, so läßt diese Tatsache doch das noch e Daniederliegen des Wirtschaftslebens erkennen. hlenversand aus den wichtigsten Kohlengebieten tsch-Oberschlesien und Sachsen ist um fast 43 000 Wa- über dem Vormonat zurückgeblieben; nur aus dem schen Braunkohlengebiet war der Versand infolge der n Bevorratung der Zuckerfabriken und des anziehen- fs für Hausbrandzwecke etwas stärker (etwa 3000)

nstigen Zahlungsbedingungen für künstliche ittel ermöglichten es der deutschen Landwirtschaft August, die für die Herbstdüngezeit erforderlichen fe schon jetzt zu beziehen. Auch das Auslandgeschäft ungünstig. Infolgedessen war der Verkehr im ganzen ker als im Vormonat. Die Ernte führte naturgemäß zu Verladungen von Kartoffeln, Brotgetreide . Dagegen gingen die Beförderungen von Zucker hstoffmangels verhältnismäßig stark zurück.
sand von Baustoffen ist durch die Beendigung beiterstreiks nicht belebt worden. Die zu weit vorge- Jahreszeit verbietet die Wiederaufnahme der Bau- n größeren Ausmaße.
rieb wickelte sich im August glatt ab. Der Eilgüter- r die Züge aus Frankreich nach Hamburg und Berlin Süddeutschland nach Berlin und Hamburg wurde ver- ei den Durchgangs-Eilgüterzügen wurde allgemein inktlichkeit durch Änderungen der Fahrpläne und der erreicht. Die Beförderungszeiten vor dem Kriege ht, zum Teil unterschritten.

Der **Personenverkehr** war im August äußerst lebhaft; durch das günstige Wetter war besonders der Sonntagsverkehr stark. Zahlreiche Veranstaltungen, wie Leipziger Messe, Feier am Hermannsdenkmal, Jahrtausendfeier im Rheinland sowie der Pilgerverkehr und der sehr lebhafte Ferienverkehr trugen zur Steigerung bei.

Am 8. August gegen 11.30 nachts fuhr D 21 erster Teil zwischen Wernberg und Luhe auf der Strecke Schwandorf-Weiden auf einen Güterzug auf. Ursache des Unfalls war Überfahren des Haltesignals.

Am 20. August schwemmte ein Wolkenbruch den Bahndamm zwischen Haibach und Konzell Süd der Strecke Straubing-Cham auf 100 m weg. Der Personenverkehr wurde durch Umparkieren, der übrige Verkehr durch Umleitung über Regensburg-Schwandorf aufrechterhalten. Der Gesamtdurchgangsverkehr wurde auf der unterbrochenen Strecke am 31. August wieder aufgenommen. Am selben Tage unterspülte ein Wolkenbruch beide Gleise der Strecke Sandersleben-Belleben. Das Gleis Sandersleben-Belleben war 15 Stunden und das Gleis Belleben-Sandersleben 43 Stunden gesperrt. Der Personenverkehr wurde durch Pendelbetrieb aufrechterhalten, während Eilgüter- und Güterzüge umgeleitet werden mußten.

Die Betriebsabwicklung in den letzten Monaten ist gekennzeichnet durch folgende Angaben:

	Juli 1925	Juni 1925
1. Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	29 790 000	28 025 000
b) Güterverkehr	18 017 000	16 409 000
c) Dienstzüge	285 000	263 000
	48 092 000	44 697 000
2. Wagenachskm:		
a) Personenverkehr	875 698 000	810 319 000
b) Güterverkehr	1 395 559 000	1 263 128 000
c) Dienstzüge	8 306 000	7 999 000
	2 279 563 000	2 081 446 000
3. Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im tägl. Durchschnitt)	Aug. 1925	Juli 1925
a) Hamm Verschbf.	4 900 Wg	4 600 Wg
b) Mannheim	4 200 Wg	4 100 Wg
c) Wustermark	3 500 Wg	3 500 Wg
4. Zurückgestaute Wagen (im tägl. Durchschnitt)	1 200 Wg	1 850 Wg
5. Überzählige Wagen (im tägl. Durchschnitt)	53 500 Wg	55 700 Wg
6. Schadwagen in Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	54 800 Wg	57 100 Wg

II. Tarifwesen. Güterverkehr. Im August sind die Ausnahmetarife 43a, 44c, 53, 57, 63, 84 und DU 2 des Reichsbahngütertarifs sowie die Ausnahmetarife 13 und 14 des deutsch-dänischen und 11 des deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarifs eingeführt worden, die Ermäßigungen der regelrechten Frachten gewähren. Von diesen Ausnahmetarifen nehmen der A. T. 43a für Kupferwalzdraht und gezogenen Kupferdraht von Gustavsburg nach Basel Bad. Bf. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus und der A. T. 44c für Papier und Pappe im Wasserumschlagverkehr von Albbrück, Maulburg, Schopfheim und Wehr nach Kehl, Karlsruhe und Mannheim den Wettbewerb mit dem linksrheinischen Eisenbahnwege auf.

Der A. T. 53 für baumwollene Garne und Gewebe, sowie für baumwollene und halbwollene Strick- und Wirkwaren in Ladungen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, der von südwestdeutschen Versandstationen nach deutschen Seehäfen gilt, bezweckt die Wiedergewinnung über westliche Ausfuhrhäfen abgewanderter Transporte.

A. T. 57 und A. T. 11 und 13 des deutsch-schwedisch-norwegischen bzw. des deutsch-dänischen Gütertarifs für Chlorkalk von deutschen Versandplätzen nach deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern sowie nach nordischen Stationen sollen ebenfalls den Wettbewerb gegen ausländische Wege aufnehmen. Die Tarife sind an Jahresmindestmengen von 15 000 t gebunden.

Dem Wettbewerb mit dem Wege über ausländische Häfen dient ferner der A. T. 63 für Weinsäure zur Ausfuhr über See nach dem Ausland. Er gilt von Geisenheim, Ludwigshafen (Rhein) und Nieder Ingelheim nach deutschen Seehäfen.

Der an eine Jahresmindestmenge von 30 000 t gebundene A. T. 84 für Kalksteine und erdigen Kalk der Klasse F zur Kunstdüngerherstellung im Deutschen Reich von Kandern und Efringen-Kirchen nach Waldshut soll dem dortigen Werk die Beschaffung guten Rohmaterials erleichtern.

A. T. DU 2 für Eisen und Stahl und Waren daraus sowie für Eisenbahnfahrzeuge von deutschen Stationen nach den Donau-Umschlagplätzen Deggendorf, Passau und Regensburg zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern unterstützt in Anpassung an die Wettbewerbsfrachten über ausländische Häfen die Eisenindustrie und die Donauschiffahrt.

Der A. T. 14 des deutsch-dänischen Gütertarifs für überseeisch eingeführtes Roh- und Reinbenzin von Hamburg/Wilhelmsburg nach dänischen Empfangplätzen nimmt den Wettbewerb mit der direkten Verschiffung aus Übersee nach Dänemark auf und ist ebenfalls an bestimmte Mindestmengen gebunden.

Eine Reihe von Ausnahmetarifen haben Änderungen erfahren. Die Durchfuhrtarife sind auch im Berichtsmonat nach Bedarf ausgestaltet worden. An neuen Tarifen sind solche mit reglementarischen und besonderen Bestimmungen für den Durchgangsverkehr Frankreich — Belgien — Luxemburg — Österreich — Polen — Tschechoslowakei über Deutschland eingeführt worden.

III. Finanzen. Im Monat Juli 1925 zeigen die Betriebsergebnisse folgendes Bild:

I. Einnahmen der Betriebsrechnung:	
1. Personenverkehr	157 524 000 RM.
2. Güterverkehr	235 092 000 RM.
3. Sonstige Einnahmen	27 268 000 RM.
Zusammen:	419 884 000 RM.
II. Ausgaben der Betriebsrechnung:	
1. Persönliche Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	206 915 000 RM.
2. Sächliche Ausgaben	115 016 000 RM.
3. Zinsendienst	700 000 RM.
Zusammen:	322 631 000 RM.
III. Außerordentliche Ausgaben	33 537 000 RM.
IV. Rückstellungen	62 000 000 RM.

Die Steigerung der Einnahmen gegenüber dem Vormonat entspricht der normalen Entwicklung. Die Verbesserung der Zugverbindungen in diesem Jahre hat den Reiseverkehr begünstigt. Die planmäßig vorgesehenen Rückstellungen sind für die Verzinsung der Reparationsschuldverschreibungen, für die gesetzlich vorgesehene Ausgleichrücklage und zum Ausgleich von Mindereinnahmen in den schlechten Verkehrsmonaten erforderlich.

Im Monat August 1925 hat, wie die bis jetzt vorliegenden Teilergebnisse zeigen, die Gesamtwirtschaft der Reichsbahn den Erwartungen entsprochen.

IV. Personalfragen. Der Personalstand betrug Ende Juli 1925 insgesamt 727 280 Köpfe, hat sich also gegenüber dem Vormonat um 2672 Köpfe vermindert. In der Zahl von 727 280 sind 32 680 Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten, die namentlich bei der Bahnunterhaltung für die günstige Bauzeit eingestellt sind und alsbald wieder ausscheiden. Die Zahl der Werkstättenarbeiter hat sich weiter um 1333 Köpfe vermindert. Die [Nach]prüfung der wirtschaftlichen Verwendung des Personals [wird in] den einzelnen Bezirken fortgesetzt.

Die Lohnverhandlungen mit den Gewerks[chaften] haben bisher zu keiner Einigung geführt. Das auf Antr[ag der] Gewerkschaften eingeleitete Schlichtungsverfahren führ[te zu] keinem Schiedsspruch, weil die Arbeitnehmerbeisitzer die [Sitzung] der Schlichterkammer vor der Abstimmung verließen. Die [Lohn]maßnahmen zugunsten der Reichsbahnarbeiter, deren Du[rchfüh]rung die Hauptverwaltung bereits bei den Verhandlungen [zuge]sagt hatte, sind nunmehr vom 1. September 1925 ab auf [Grund] der Personalordnung angeordnet worden. Es handelt sich [dabei] namentlich um den Angleich der Reichsarbeiterlöhne an [die der] vergleichbaren Industrie in einer großen Zahl von Ort[en und] Wirtschaftsgebieten, um die Erhöhung des Schichtlohnes [der im] Betrieb und Verkehr beschäftigten Arbeiter und die Au[fbesse]rung der Lohnbezüge einzelner Dienstgruppen. Auch [sind] die Bezüge des im Rangierdienst beschäftigten Personals [durch] die Neuregelung der Rangierprämien vom 15. September [J.] nennenswert verbessert werden.

V. Bauten. 1. Verstärkung von Eisenbahnbrü[cken]. Die Arbeiten zur Verstärkung oder zum Neubau zu sch[wacher] Eisenbahnbrücken wurden in den Sommermonaten eifrig [geför]dert. Viele dieser Arbeiten sind bereits vollendet oder so[weit] weit vorgeschritten, daß sie noch vor Eintritt der kalten [Jahres]zeit erledigt sein werden. Neu vergeben sind in der letzte[n Zeit] u. a. die Arbeiten zur Errichtung einer zweigleisigen Eise[nbahn]brücke über den Rhein bei Duisburg-Hochfeld an Stel[le der] äußerst schwachen alten Brücke, die nach Fertigstellu[ng der] neuen Brücke abgerissen werden soll. Diese Arbeiten [müssen] mit dem größten Nachdruck betrieben werden, damit das [Hinder]nis, das der Schiffahrt durch die gegeneinander versetzte[n alten] und neuen Pfeiler entsteht, sobald als möglich beseitigt [werden] kann.

Bei einer großen Anzahl der neuen Überbauten ist mit [gutem] technischen und wirtschaftlichen Erfolg weiter hochw[ertiger] Baustahl verwendet worden. Die sehr zahlreichen Ba[ustahl]proben haben ergeben, daß der hochwertige Baustahl [die in] seine Festigkeitseigenschaften gesetzten Hoffnungen sogar [über]trifft. Bei den Werkstattarbeiten haben sich keine ne[nnens]werten Schwierigkeiten ergeben. Bei Überbauten, die [schon] einige Monate unter schwerem Betriebe liegen, hat sich der [hoch]wertige Baustahl in jeder Weise bestens bewährt.

Zur Gewinnung eines sicheren Urteils über die tatsä[chliche] Tragfähigkeit eiserner Überbauten sind an einigen ausge[bauten] eisernen Überbauten sorgfältige Bruchversuche vorgen[ommen] worden, deren Ergebnisse wichtige Schlußfolgerungen zu[lassen].

2. Verbesserungen im Telegraphen- und F[ern]sprechdienst. Zur Vereinfachung des Telegraphend[ienstes] und zur Personalersparnis wurden die Telegraphendienste[llen] in Münster, Magdeburg, Halle, Cassel, Königsberg, Ess[en und] Breslau zu je einem Telegraphenamt vereinigt. — In Betr[ieb ge]nommen wurden die Fernsprechleitungen: Cassel-Elb[erfeld], Essen-Hannover, Frankfurt (M)-Mainz, Köln-Mainz un[d] Dresden. Ferner wurden Hughesleitungen eingerichtet: [...] Hannover, Cassel-Magdeburg, Cassel-Essen und Essen-Han[nover]. Selbsttätige Fernsprechzentralen sind im Bau in Berlin (Eis[en]bahn-Zentralamt), Königsberg, Erfurt, Leipzig, Essen, M[...], Arnsberg, Opladen, Mainz, Höchst, Nied, Ludwigshafen (R[hein]), Nürnberg, Würzburg, Regensburg, Ulm, Konstanz, Rad[...], Gleiwitz. — Auf der Strecke Berlin-Hamburg wurden di[e Ein]richtungen für die Zugtelephonie fertiggestellt.

3. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der [Ver]schiebebahnhöfe. Die Bestrebungen, die betrieblic[he und] wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Verschiebebahnhöfe [durch] mechanische Einrichtungen zu erhöhen, werden von der [Reichs]bahn dauernd gefördert. Zurzeit werden mehrere vom [Reichs]bahnrat Dr.-Ing. Bäseler vorgeschlagene, bisher noch nicht [prak]tisch ausgeführte Neuerungen auf dem Betriebsbahnhof [der] Deutschen Verkehrsausstellung in München erprobt; daz[u] [sind] die Mittel fast ausschließlich von der Reichsbahn-Gesellsch[aft zur] Verfügung gestellt. Dort wird eine gleisfreie Rangierwi[nde im] Betriebe vorgeführt, die das Beidrücken vorzeitig stehenge[bliebe]ner Wagen in den Richtungsgleisen ermöglicht, ohne da[ß eine] Unterbrechung des Ablaufbetriebes notwendig ist. Eine [...] bedienbare Hemmschuhgleisbremse ist als einfaches und bi[lliges] in jedes Richtungsgleis einzubauendes Hilfsmittel gedach[t, um] die Wagen an der betrieblich hierfür günstigsten Stelle un[mittel]bar nach Einlauf in die Richtungsgleise abzubremsen. D[ie be]reits 1918 in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenba[hnver]waltungen beschriebene zwangläufige Bäselersche Ablauf[...] ebenfalls in einer von der Firma Josef Vögele in Mannheim [her]gestellten Probeanlage gezeigt. Besondere Beachtung ve[rdient] der Versuch mit einer von Dr.-Ing. Bäseler und Prof. D[r.] Thoma entworfenen Wirbelstromgleisbremse, die vor den [...] vorgeschlagenen und ausgeführten Anlagen ähnlicher Ar[t]

i hat, daß sie keine beweglichen Teile enthält. Diese vier
ungen sind erst seit kurzem in Benutzung, ein Urteil
e Bewährung kann deshalb noch nicht abgegeben werden.
n auf dem Verschiebebahnhof Seddin anläßlich der Sed-
usstellung eingebauten Gleisbremsen der Bauarten
hütte" und „Jordan" und dem Wagenantrieb Bauart
up-Heinrich" sind im Frühjahr d. J. von der Reichsbahn-
Berlin eingehende Versuche gemacht worden, die wich-
schlüsse über die Leistungen, die Wirkungsweise und
ehung dieser Einrichtungen ergeben haben. Ein endgül-
teil über die Bewährung der Einrichtung kann nur auf
ngerer Erprobungen im rauhen Betriebe gewonnen wer-
r den Verschiebebahnhof Hamm ist eine Gleisbremsen-
r Bauart „Thyssenhütte" und für den Verschiebebahnhof
ark eine solche der Bauart „Jordan" beschafft worden;
igstellung dieser Anlagen ist in nächster Zeit zu er-
n

lung der Beförderungsteuer. Der Generalagent für Re-
zahlungen teilte am 21. d. M. folgendes mit: Die
Reichsbahn-Gesellschaft hat heute als erste Rate auf
des Beförderungssteuerertrags, der an die Annuität im
Jahre des Sachverständigenplans im Namen der Reichs-
zu leisten ist, den Betrag von 28 010 775,15 Goldmark
Die vom Beförderungssteuerertrag im zweiten Jahre
esamtsumme beträgt 250 000 000 Goldmark, deren Zah-
äß der von dem Generalagenten, der Reichsregierung
Reichsbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vereinbarung
lich in Fristen von je einem Monat erfolgen soll.

erverkehr nach Polen über Ostpreußen. Mit der Ein-
les direkten deutsch-polnischen Güter- und Tiertarifs
Juni 1925 ist die Beförderung von Sendungen nach
r Ostpreußen mit durchgehendem Frachtbriefe zuge-
Daneben besteht aber auch noch die Möglichkeit der
seitigen Umbehandlung in Korschen.
behandlung in Korschen ist zwar nicht unbedingt er-
, sie kann aber für die Verfrachter von Vorteil sein,
diesem Falle die Fracht nicht für die zusammen-
n deutschen Entfernungen, wie dies durch den neuen
geschrieben ist, berechnet, sondern für die ganze
wischen der deutschen Station und Prostken Landes-
nschließlich der polnischen Durchgangsstrecke durch-
wird. Für die eisenbahnseitige Umbehandlung in
ist eine besondere Anweisung ausgegeben.

bung der Betriebsstockung in Dresden. Die auf dem
Dresden-Friedrichstadt entstandenen Betriebs- und Ver-
ierigkeiten sind, nach der D. A. Z., vollständig be-
lle noch bestehenden Rückstände an Wagen sind be-
er aufgearbeitet worden. Diese Rückstände waren auf
e Resistenz eines Teils der Rangierarbeiter zurückzu-
diese seit dem 8. September zeigten. Es ist daraufhin
f seitens der Reichsbahnverwaltung erlassen worden,
rbeiter ermahnte, die ihnen obliegenden Dienstver-
n wie früher zu erfüllen. In dem Aufruf wurde aus-
darauf hingewiesen, daß Rangierprämien erst dann
erden könnten, wenn die Arbeitsfreudigkeit des ge-
rsonals und damit die Gesamtleistung des Bahnhofs
alte Höhe erreicht hätten. Es wurde weiter darauf
n, daß solche Bedienstete, die ihren Dienst nicht mit
en Diensteifer erfüllten, ihre Entfernung aus dem
ienst zu gewärtigen haben. Der Aufruf scheint seine
icht verfehlt zu haben, da bereits in der Frühschicht
lleistung auf dem Bahnhof erzielt wurde.

lankonferenz der Reichsbahn. In der Zeit vom 9. bis
ber hat in Trier unter dem Vorsitz der Hauptver-
r Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Besprechung
ahrplan 1926 stattgefunden, an der sämtliche Reichs-
onen teilgenommen haben. Neben den zahlreichen
für die Gestaltung des innerdeutschen Fahrplanes
auch Fragen für die Ausgestaltung der großen inter-
Zugverbindungen vorbesprochen worden. Auch inner-
Angelegenheiten sind zum Zwecke gleichmäßiger
Gegenstand der Erörterung gewesen. Die in diesem
malig getroffene Einrichtung der Sonntagsausflüge
ch dem Ergebnis der Aussprache im allgemeinen be-
Versuche damit sollen fortgesetzt, wo die Verhält-
günstig liegen, ausgebaut und gegebenenfalls mehr-
lüge erwogen werden.

ngen im Winterfahrplan. Der Schnellzug Berlin-
-Passau-Wien wird vom 4. Oktober ab rund 3 Stunden
gt. Er verläßt Berlin künftig bereits 6.41 nachm.
r 9.54, fährt von Leipzig 9.22 ab, trifft in Passau
d in Wien 10.10 vorm. am folgenden Tage ein. Im
weiteren wird der jetzt 11.20 vorm., künftig 11.05 von München abfahrende, bisher in Bozen endende Nachtschnellzug bis Verona durchgeführt. Auch der bisher 9.55 vorm. von München abfahrende Schnellzug nach Bozen, der bis 15. Oktober und ab 15. März 1926 verkehrt, wird früher gelegt und verläßt München künftig bereits 8.40 vorm.

Zur Herstellung des Anschlusses vom Holland-Berliner Nachtschnellzug in Berlin an den Morgenschnellzug nach Stettin wird der Zug von Holland beschleunigt. Er fährt von Rheine künftig 12.10 nachts, von Hannover 3.26 früh ab und trifft auf Bahnhof Friedrichstraße bereits 7.32 gegen bisher 7.47 vorm. ein. Es ist dadurch die Möglichkeit geboten, den vom Stettiner Bahnhof um 8.00 abfahrenden Schnellzug nach Stettin und Danzig über Hinterpommern zu erreichen.

— **Elektrischer Betrieb München-Landshut.** Am 16. September wurde die Fahrleitung der Bahnstrecke Schleißheim-Freising, am 20. September die der Strecke Freising-Landshut unter Strom gesetzt. Gleichzeitig wurde auch die Fernleitung Unterwerk Pasing-Landshut in Betrieb genommen. Der elektrische Fahrdienst soll Anfang Oktober aufgenommen werden.

— **Inbetriebnahme von Tageslichtsignalen auf der Berliner Hochbahn.** Wie bereits in Nr. 20, Jahrg. 1924 d. Ztg., angedeutet, hat sich die Berliner Hochbahn nach jahrelangen Versuchen zur Einführung von Freilichtsignalen entschlossen; sie folgt hiermit dem Beispiele amerikanischer, englischer und schwedischer Bahnen. Alle außerhalb der Tunnelstrecken aufgestellten Flügelsignale werden nach und nach abgebaut und durch Tageslichtsignale ersetzt werden. Zurzeit werden hiermit alle Hochbahnstrecken ausgerüstet, das sind die Strecken vom Bahnhof Warschauer Brücke bis Bahnhof Gleisdreieck (oberer Bahnsteig) und die Strecke vom Tunnelmund an der Potsdamer Platz-Rampe über Bahnhof Gleisdreieck (unterer Bahnsteig) bis zum Tunnelmund an der Nollendorfplatzrampe und schließlich die Hochbahnstrecke vom Tunnelmund an der Danziger-Straße-Rampe bis zum Bahnhof Nordring. Auf der letztgenannten Strecke sind die Tageslichtsignale seit dem 13. Sept. 1925 im Betriebe; die folgende Abbildung ist dort aufgenommen.

Tageslichtsignal auf der Berliner Hochbahn.

Über das auf der Berliner Hochbahn seit 1913 eingeführte selbsttätige Signalsystem ist an dieser Stelle wiederholt berichtet. Zu jedem Signal gehört bekanntlich eine vom Gleisabschnitt gesteuerte Fahrsperre F, durch die beim Überfahren eines „Halt" gebietenden Signals die Zugbremse ausgelöst und der Betriebstrom ausgeschaltet werden. Da der Fahrsperrenarm

aus Gründen bautechnischer Natur auf der Berliner Hochbahn nicht, wie üblich, unmittelbar neben den Fahrschienen, sondern am Signalmast oder an der Tunnelwand in Wagendachhöhe angebracht worden ist, erhielt das mit einer solchen Fahrsperre vereinigte Tageslichtsignal eine neuartige, vom Hergebrachten abweichende Gestalt. Die vorstehende Abbildung läßt erkennen, daß man zu einer recht gut durchdachten, in sich geschlossenen Bauform gelangt ist.

Nachdem die Signale genügend ausgeprobt sind, wird in dieser Zeitung über ihre Einrichtung und die gewonnenen Betriebserfahrungen berichtet werden.

— **Bettkartenpreise Berlin-Hamburg-Kopenhagen.** Vom 1. Oktober ab beträgt der Bettkartenpreis von Kopenhagen nach Berlin und Hamburg in der 1. Klasse nur noch 27 dänische Kronen gegen bisher 33 und in der 2. Klasse 13,50 dänische Kronen gegen bisher 16,50. Die Vormerkgebühr ist auf 3 und 1,50 dänische Kronen festgesetzt. In den deutschen Preisen für die Gegenrichtung tritt eine Änderung nicht ein.

— **Erhöhung der Eisenbahn-Fundgebühren.** Nach amtlicher Bekanntgabe soll die Gebühr vom 1. Oktober ab nach dem jeweiligen Zeitwert der Gegenstände bemessen werden, der schätzungsweise zu ermitteln ist. Sie beträgt künftig bei einem Werte der Fundstücke bis zu 10 *M.* 50 *₰*, bis zu 30 *M.* 1 *M.*, bis zu 50 *M.* 2 *M.*, bis zu 100 *M.* 3 *M.*, bis zu 300 *M.* je 3 % und von dem Mehrwert 1 %. Bei Gegenständen im Werte von weniger als 1 *M.* kann von Erhebung der Verwaltungsgebühr abgesehen werden.

— **Der Reichsbahndirektionsbezirk Essen besatzungsfrei.** Der Bezirk der Reichsbahndirektion Essen ist von den Franzosen geräumt. Eines Personalausweises mit Lichtbild oder eines deutschen Reisepasses bedarf es daher im Verkehr mit Stationen dieses Bezirks nicht mehr.

— **Gesellschaftsreisen.** Das Mitteleuropäische Reisebüro veranstaltet gemeinsam mit dem Reisebüro der Hamburg-Amerika Linie in diesem Jahre noch zwei Gesellschaftsreisen nach P a r i s (Beginn 28. September und 12. Oktober), weiterhin eine Reise nach L o n d o n unter Benutzung des Seeweges Hamburg-Southampton (Beginn 5. Oktober) und endlich eine 25tägige Herbstreise nach I t a l i e n bis Neapel (Beginn 14. Oktober 1925).

— **Verschmelzung der Eisenbahner-Organisationen.** Wie die B. B. Ztg. mitteilt, schloß sich der am 12. September 1925 in Heidelberg durch Zusammenfassung des Gewerkschaftsbundes deutscher Reichsbahnbeamten und der Zentralgewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten gegründete Z e n t r a l - G e w e r k s c h a f t s b u n d d e u t s c h e r R e i c h s b a h n b e a m t e n u n d A n w ä r t e r (Z. G. D. R.) auf seiner Gründungstagung dem D e u t s c h e n B e a m t e n b u n d e an. Die nunmehr im Z. G. D. R. mit etwa 120 000 Mitgliedern vereinigten sechzehn Fachorganisationen waren zum größten Teil frühere Fachgewerkschaften der Reichsgewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten und damit dem Allgemeinen Deutschen Beamtenbunde angeschlossen. Durch ihre Vereinigung im Deutschen Beamtenbunde gab die Gründungsversammlung des Z. G. D. R. zu erkennen, daß die deutsche Reichsbahnbeamtenschaft ihre organisatorische Zukunft nur in dem Boden parteipolitisch neutraler Einstellung zu verankern gewillt ist. Die Meinung der Delegierten kam in dieser Beziehung mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck und es wurde von den Beamten aller Parteien ausgesprochen, daß für die deutsche Berufsbeamtenschaft, die auf Erhaltung und Sicherung ihrer Rechte Wert legt, nur im Sinne des D. B. B. Beamtenpolitik zu treiben möglich ist.

— **Verkehrsunterricht in der Schule.** Schon vielfach ist empfohlen worden, in den Schulunterricht auch die Unterlagen und Behelfe für den Verkehr einzubeziehen, um die Kinder damit vertraut zu machen. Eine Anordnung der Reichsbahndirektion in Berlin weist die Dienststellen an, nicht mehr gültige Taschenfahrpläne und Kursbücher zurückzugeben, um sie als Unterrichtsmaterial an die Schulen abgeben zu können.

— **Mer-Hapag-Gesellschaftsreisen.** Nach der Zeitung Verkehr und Bäder ist zwischen den beiden größten deutschen Unternehmungen für Gesellschaftsreisen, dem Mitteleuropäischen Reisebüro G. m. b. H. (Merbüro) und der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag), eine wichtige Einigung erzielt worden. Die beiden Gesellschaften beschlossen, zukünftig die Gesellschaftsreisen g e m e i n s a m als „Mer-Hapag-Gesellschaftsreisen" zu veranstalten. Ruf und Stellung beider Unternehmungen bürgen dafür, daß die gemeinsamen Gesellschaftsreisen in einer Weise ausgeführt werden, die jeden Teilnehmer befriedigen wird. In gleicher Weise wird in Kürze ein Zusammenschluß auf dem Gebiete der A k k o r d - (Pauschal-) R e i s e n stattfinden.

— **Studienreise deutscher Studenten nach Amerika.** [illegible] und frühere Studierende der Universität Köln traten in Ha[illegible] am 17. September unter der Führung von zwei Prof[illegible] mit dem Dampfer „Westphalia" der Hamburg-Amerik[illegible] eine Studienreise nach den Vereinigten Staaten von A[illegible] an. Die Reise gilt der Besichtigung interessanter In[illegible]betriebe und dem Studium volkswirtschaftlicher Einricht[illegible] Gegen Ende Oktober wird die Rückreise nach Deutschla[illegible] getreten werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsb[illegible]sellschaft sind v e r s e t z t: die Reichsbahnräte H a u p t, [illegible] Mitglied der Reichsbahndirektion in Stettin, als Vorsta[illegible] Eisenbahnbetriebsamt 5 in Breslau, und Dr.-Ing. J a c o b, [illegible]her bei der Reichsbahndirektion in Cassel, zum Eisen[illegible]triebsamt 2 in Coblenz, sowie der Reichsbahnbaumeister [illegible]l i n g, bisher Leiter einer Abteilung beim Eisenbahna[illegible]rungswerk in Glückstadt, in gleicher Eigenschaft zum [illegible]bahnausbesserungswerk Crefeld-Oppum.

G e s t o r b e n sind: Reichsbahndirektor Dr. jur. K[illegible]l i n g und Reichsbahnoberrat K i r c h r a t h bei der Ha[illegible]waltung in Berlin.

Niederlande.

— **Ahaus-Enscheder Eisenbahn im Jahre 1924.** Die Ve[illegible]verhältnisse waren in den ersten elf Monaten unveränd[illegible] wohl eine kleine Steigerung der Einnahmen eintrat. [illegible] Dezember, als die französische Regie im Bahnbezirk ga[illegible]hörte, kamen die Kohlentransporte von dort nach dem In[illegible]bezirk in Twente wieder wie früher über die Ahaus-En[illegible] Bahn. Der Rohgewinn von 49 634 *M.* reicht hin auf die [illegible] A 4 %, auf die Anteile B. 1 % Dividende auszuschütte[illegible] Anlagekapital der Bahn beträgt 1 840 930 *M.* Den Betrie[illegible] nach wie vor die Holländische Eisenbahngesellschaft ([illegible]ländische Eisenbahnen).

— **Groningsch Drentsche Spoorweg Maatschappij im [illegible] 1924.** Die einzige Linie der Gesellschaft Stadskanaal-Te[illegible] Deutsche Grenze ist am 2. Mai 1924 in Betrieb genomm[illegible]den, doch haben sich die Erwartungen, die man auf die Ve[illegible]entwickelung setzte, noch nicht recht erfüllt. Die Ba[illegible] ihre rechte Bedeutung auch erst erhalten, wenn sie bis [illegible] deutschen Bahnlinie Rheine-Emden durchgeführt sein wi[illegible] Baupläne hierfür werden unter Leitung des Oberbaurats [illegible] in Münster eifrig erwogen, und man hofft bald über die [illegible]führung einig zu werden. Die Einnahmen aus dem Pe[illegible]verkehr betrugen 33 667 fl., die aus dem Güterverke[illegible] 10 866 fl. oder insgesamt 8,90 fl. täglich auf 1 km. Der [illegible]verlust beträgt 100 798 fl., die Baurechnung erscheint [illegible] Bilanz mit 4 393 171 fl.

— **Nederlandsch Westfaalsche Spoorweg Maatscha[illegible] Jahre 1924.** Nachdem die Verstaatlichung der Niederl[illegible] Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft (Zutfen-Wint[illegible] Grenze bei Bocholt und Borken) zum 1. Januar 1926 ang[illegible] worden ist, sind am 15. April 1925 die Verhandlungen z[illegible] der Gesellschaft und der betriebführenden Holländischen [illegible]bahn-Gesellschaft (HSM.) als der Vertreterin der Regieru[illegible] eine vergleichsweise Festsetzung der Ankaufssumme au[illegible]men worden; über ein Ergebnis wird noch nichts bericht[illegible] Gesamteinnahme der von HSM. (Niederländische Eisen[illegible] betriebenen Linie Zutfen-Winterswyk betrug 1924 787[illegible] gegen 793 511 fl. im Jahre 1923. Als Pacht hat HSM. [illegible] Kilometer 2500 fl. jährlich, insgesamt also für 43,[illegible] 108 890 fl. zu entrichten. Auf der anderen Seite bekomm[illegible] für die Betriebsführung zunächst 7000 fl. für 1 km, in[illegible] also 304 892 fl., von dem Rest der Roheinnahme bekomm[illegible] ¾ (362 307 fl.), während das letzte Viertel mit 120 769 [illegible] Gesellschaft zufließt. Für den Betrieb der beiden S[illegible] Winterswyk-Grenze (6,9 und 6,7 km) zahlt die Deutsche [illegible]bahn 5 % des Anlagekapitals (1 009 748 *M.*), 50 487 [illegible] weitere 10 097 *M.*, d. i. 1 % des Kapitals als Ankauf[illegible] (Vertrag vom 18./25. Januar und 11. Februar 1878). [illegible] Gesellschaft ergibt sich somit ein Reingewinn von 244 29[illegible] 207 518) fl., aus dem eine Dividende von 15,18 % (12,94 [illegible]) die Aktien (je 170 fl.) ausgezahlt wird.

Übrige europäische Länder

— **Fahrpreisermäßigung im Personenverkehr Hambu[illegible] Oslo.** Det Söndenfjelds-Norske Dampskibsselskab in O[illegible] die Schiffverbindung Hamburg-Kiel-Oslo aufrechterhält, [illegible] entschlossen, mit Wirkung vom 1. September 1925 die Fah[illegible] einschließlich Beköstigung, wie folgt herabzusetzen: Ha[illegible] Oslo 1. Klasse 130 norweg. Kr. (statt 175), 2. Klasse 90 norw.

3. Klasse 70 norw. Kr. (95); Kiel-Oslo 1. Klasse 110 (150), 2. Klasse 80 norw. Kr. (105) und 3. Klasse . Kr. (95).

ie etwa 25 % betragende Tarifherabsetzung ist diese enüber dem Eisenbahnwege über Saßnitz-Trälleborg emünde-Gjedser wettbewerbsfähiger geworden.

rische Lokomotiven für die Linie Gotenburg-Stockholm. wurden von der schwedischen Firma Asea die ersten n Lokomotiven für die demnächst elektrisch zu be- Linie Gotenburg-Stockholm geliefert und auf der Lapp- usprobiert. Hierbei wurde festgestellt, daß die auf berechnete Fahrzeit für die Strecke Gotenburg-Stock- halten werden kann. Zurzeit beträgt die Fahrzeit für m lange Strecke 9 Stunden. In Zukunft werden also gewonnen bei einer Reisegeschwindigkeit von 65,4 km. gewinn besteht weniger in der Erhöhung der Grund- gkeit, sondern vor allem in der Verkürzung der Auf- Fortfall von Lokomotivwechsel und Wassernehmen, Halten und Anfahren.

Eisenbahnbrücke über den Götaälv bei Trollhättan. slagernas Eisenbahn (Gotenburg-Falun) hat be- die alte Eisenbahnbrücke über den Götaälv bei Troll- ch eine neue Betonbrücke zu ersetzen. Die freie Spann- 67,5 m, die Breite 6,20 m betragen. Die Brücke ist für sendruck bis 20 t berechnet.

ens Verkehrsfinanzen. Im ersten Vierteljahr 1925 tauische Republik aus den Eisenbahnen 4 379 700 Lit 10 Dollar) eingenommen, gegenüber einem Anschlag nze Jahr 1925 von 29 375 000 Lit. Die Hafen- und abgaben erbrachten nur 140 300 Lit bei einem An- 1 100 000 Lit; dem gegenüber stehen Ausgaben des inisteriums von insgesamt 17 333 600 Lit bei einem ür das ganze Jahr von 70 384 400 Lit. Wie man sieht, sich schon in der Ausgabe um eine recht bescheidene der Einnahme muß auffallen, daß die Schiffahrt- otz der an sich hohen Tarife ein recht geringes Er- racht haben, so daß sich der Schiffahrtinteressent die egen kann, ob die Verkehrsschädigungen, welche mit enerhebung und der dazu gehörigen Bürokratie ohne unden sind, nicht schwerer ins Gewicht fallen, als heidene finanzielle Ertrag, der gegenüber den Aus- so gut wie völlig verschwindet.

e Verkehrsleistungen der Eisenbahnen liegen nur die Monate Januar und Februar vor. Danach be- von den vollspurigen Personen- und Güterzügen gten Strecken insgesamt 348 046 km gegenüber k im Vorjahre. Hier ist also ein Rückgang des Ver- erzeichnen.

sch-japanische Eisenbahnkonferenz. Die Kommission, m Moskauer Verkehrskommissariat in der zweiten zur Vorbereitung der für kommenden Herbst ein- en russisch-japanischen Eisenbahnkonferenz zu- reten war, hat einer Rostameldung zufolge die Frage n Personen- und Güterverkehrs zwischen der Sowjet- Japan, des mandschurischen Durchgangsverkehrs und nenarbeit der Ussuribahn mit den japanischen Schiffs- en beraten. Was den Personenverkehr anbelangt, so die Kommission für dessen Aufnahme in drei Rich- d zwar über Wladiwostok, Dairen und Fusan aus. des Güterverkehrs soll in einer der nächsten Sitzun- mmission entschieden werden.

r schechoslowakische Staatshaushalt für 1926. Da das vor seiner Auflösung steht, hat die Regierung bereits Tagen den ordentlichen Staatsvoranschlag für das Jahr vorgelegt. Aus diesem ergibt sich, daß die Ein- d Ausgaben einander f o r m e l l die Wage halten, 10 Milliarden Ausgaben 10 Milliarden Einnahmen tehen. Ein Investitionsbudget wurde n i c h t aufge- T e i l der Investitionen ist nur den Zinsen und der onsquote nach im Voranschlag aufgenommen. Das ge Budget veranschlagt die Gesamtausgaben mit dem age von 10 070 271 410 Kc und die Gesamteinnahmen esamtbetrage von 10 085 752 543 Kc, so daß die ge- tswirtschaft mit einem Überschuß von 15 481 133 Kc

rer Betrachtung zeigt sich jedoch, daß dieser Über- ein s c h e i n b a r e r ist. In Wirklichkeit ist dieser Überschuß dadurch entstanden, daß von dem wirk- stitionsbedarf in der Höhe von 870 990 000 Kc nur c als Amortisationsquote und Zinsenbedürfnis in das gereiht worden sind, während in f r ü h e r e n Jahren g a n z e B e d a r f an Investitionen eingestellt wurde. man also nach f r ü h e r e n Grundsätzen, so ergibt sich n i c h t ein Überschuß von 15,5 Millionen, sondern ein A b g a n g von 804 048 517 Kc.

Verglichen mit den Budgetzahlen für das Jahr 1925 ergibt sich folgendes Bild: Die Gesamtausgaben waren veranschlagt mit 9 573 585 801 Kc, die Gesamteinnahmen mit 9 301 334 419 Kc, dazu kam noch ein Investitionsbudget von 1 319 083 000 Kc, so daß das Gesamtbudget für das Jahr 1925 mit einem A b g a n g von 1 591 334 382 Kc veranschlagt war.

Im Budget 1926 sind sämtliche Investitionen in das ordentliche und außerordentliche Budget einbezogen, so daß ein eigentliches Investitionsbudget nicht vorhanden ist. Eine Neuerung besteht auch darin, daß im Sinne des Kommerzialisierungsgesetzes sämtliche kommerziell geführten S t a a t s b e t r i e b e, wie Staatsbahnen, Post, Tabakregie, militärische Flugzeugfabrik usw. b e s o n d e r s b u d g e t i e r e n und im gesamten Staatsvoranschlag nur mit ihrem Saldi erscheinen. Dieser Investitionsbedarf ist mit 870 990 000 Kc ausgeworfen. Der g r ö ß t e Bedarf ist für die S t a a t s b a h n e n vorgesehen und beträgt 602 000 000 Kc In der allgemeinen Übersicht sind die A u s g a b e n für das Eisenbahnministerium im Jahre 1926 mit rund 25 Mill. (im Vorjahr mit 44 Mill.) und die E i n n a h m e n mit rund 232 Mill. Kc (im Vorjahr mit rund 192 Mill.) angegeben.

— **Streckenzugverfahren für ungarische Sendungen über tschechoslowakische Eisenbahnlinien.** Im Interesse der Wegverkürzung bei Beförderung von Gütern aus ungarischen Stationen über tschechoslowakische Eisenbahnstrecken nach ungarischen Stationen wurde im Einvernehmen zwischen den beteiligten tschechoslowakischen und ungarischen Zollverwaltungen der S t r e c k e n z u g in folgenden Verkehrsbeziehungen b e w i l l i g t: 1. aus der Station Satoraljaujhely (M. A. V.) über die tschechoslowakischen Grenzstationen Slovenske Nove Miesto und Cop nach der ungarischen Station Záhony und in der Gegenrichtung; 2. aus der Station Banreve (M. A. V.) über die tschechoslowakischen Stationen Siac und Filakovo nach der ungarischen Station Salgotarjan und in der Gegenrichtung; 3. aus der Station Ipolytarno (M. A. V.) über die tschechoslowakischen Grenzstationen Lucenec und Filakovo nach der ungarischen Station Banreve und in der Gegenrichtung, und 4. aus der Station Komorn über die tschechoslowakischen Grenzstationen Neu Komorn und Nove Zamky nach der ungarischen Station Szob und in der Gegenrichtung. Zur Versendung können sämtliche in Ungarn im freien Verkehr befindliche Güter gelangen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um S t ü c k g u t oder um W a g e n l a d u n g e n handelt. Über diesen Verkehr gelten die Vorschriften betreffend den tschechoslowakisch-ungarischen Kohlen- und Güterverkehr mit der Abweichung, daß die Wegvorschrift im Frachtbrief an die Route gebunden ist, über welche dieser Streckenzug bewilligt ist und weiter, daß eine nachträgliche Verfügung, durch welche die ursprüngliche Bestimmungsstation abgeändert wird, verboten ist. Die Durchfuhr von Streckenzug-Gütern durch die Tschechoslowakei ist an eine w e i t e r e Bewilligung n i c h t gebunden. Eine Ausnahme trifft nur zu bei lebenden Tieren, bei tierischen Produkten, tierischen Rohprodukten, tierischen Abfällen und deren Verpackung. Aus dem Streckenzugverkehr sind vollständig ausgeschlossen die Monopolgegenstände (Waffen, Schießpulver, Kriegsmaterial usw.).

— **Schwierigkeiten bei der Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Bahn.** Einer Budapester Meldung zufolge muß die Kaschau-Oderberger Bahn vor ihrer Verstaatlichung noch eine Generalversammlung einberufen, in der die Sitzverlegung beschlossen werden soll. Der Beschluß der Generalversammlung wird aber nur dann Rechtskraft erlangen, wenn die ungarische Regierung ihre Zustimmung erteilt. Nun hat aber die ungarische Regierung der Kaschau-Oderberger Bahn einen bedeutenden Garantievorschuß gewährt. Diesen Betrag will nun die ungarische Regierung voll valorisiert zurückfordern, weil die Bahn ein vollwertiges Vermögensobjekt darstellt. Die tschechoslowakische Regierung hat auch schon beim Comité de Biens Cédés angefragt, wie ein Teil dieses Betrages gestrichen werden könnte, da die Bahn seit Jahren mit einem Fehlbetrag arbeitet. Die ungarischen Kreise wollen aber diesen Fehlbetrag nicht gelten lassen, da sie es der tschechoslowakischen Eisenbahnpolitik zuschreiben, daß die Kaschau-Oderberger Bahn passiv ist. Aus diesen Gründen stehen der Verstaatlichung noch bedeutende Schwierigkeiten im Wege.

— **Die Tagung der schweizerischen Nebenbahnen.** Die Herbsttagung der schweizerischen Nebenbahnen, die am 8. und 9. September auf der kleinen Scheidegg stattfand, war diesmal von ganz besonderer Bedeutung. Fast alle 135 dabei beteiligten Bahnverwaltungen hatten sich durch einen oder mehrere Abgeordnete vertreten lassen. Es wurden acht neue Eisenbahngesellschaften als Mitglieder aufgenommen, darunter die Bern-Loetschberg-Simplon-Bahn, die Direkte Bern-Neuenburg und die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Der Eintritt dieser Gesellschaften,

die den Nebenbahnenverband zu einer mächtigen Organisation machen, wurde einstimmig gutgeheißen, aber die Aufnahme erforderte eine Änderung des Namens des 1890 gegründeten Verbandes in den nunmehrigen Namen „Verband schweizerischer Transportunternehmungen“. Die technische Kommission des Verbandes, welche die Materialankäufe der Eisenbahnen zentralisiert, befaßt sich zurzeit mit der Vereinheitlichung der Gleise. Sie hat auch die Revision der eidgenössischen Verordnung über die Erstellung und den Betrieb der Nebenbahnen in die Hand genommen und macht neue Vorschläge für die Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten. Die Versammlung hat auch auf die ungleiche Behandlung der Eisenbahnen und der Automobile, soweit es die gesetzlichen Transportvorschriften anbelangt, hingewiesen, wie auch auf die privilegierte Stellung, die der eidgenössischen Postverwaltung für ihre privaten Automobilkurse eingeräumt wird. Sie ist für diese Transportart von allen Steuern befreit, wodurch ihr große finanzielle Vorteile gesichert werden.

— **Untergrundbahn Neapel-Pozzuoli.** Die elektrisch betriebene Linie Neapel-Pozzuoli bildet den letzten Teil der im Bau begriffenen direkten Strecke Rom-Neapel; sie ist doppelgleisig, vollspurig und mißt 15 km. Sie entwickelt sich fast ausschließlich unter dem Straßenkörper; hiervon liegen 1515 m in der Gallerie von Posillipo. Über der Erde liegen außer Pozzuoli noch die Haltestellen Fuorigrotta und Chiaia; unterirdisch sind angelegt Piazza Amedeo, Montesanto und Piazza Cavour. Die Linie endet in der Hauptstation Neapel der italienischen Staatsbahnen. Diese erste Untergrundbahn Italiens wird Ende September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

— **Deutsche Lieferungen für die französischen Eisenbahnen.** Französische Zeitungen hatten berichtet, der Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtige 470 000 selbsttätige Bremsausrüstungen für Eisenbahnwagen als Wiedergutmachungsleistung auf Grund des Dawes-Planes in Deutschland zu bestellen. Der Minister hat sich beeilt, diese Nachricht als unrichtig zu bezeichnen. Da es aber nicht möglich sei, die Lieferungen, die Deutschland im nächsten Jahre zu leisten hat, in privaten Kreisen unterzubringen, habe er von den Eisenbahnen, den Straßenbaubehörden, von den Wasserkraftwerken, von den Bergwerken, von den an der Binnenschiffahrt beteiligten Stellen Aufstellungen derjenigen Gegenstände eingefordert, deren Lieferung im Rahmen des Dawes-Planes gefordert werden könnte. Diese Aufstellungen liegen vor; sie sind sehr umfangreich, es steht aber durchaus noch nicht fest, daß auch in diesem Umfang Bestellungen nach Deutschland gehen sollen. Die Lieferung deutscher Wagen für Frankreich hat den Minister vorsichtig gemacht, und damit bei zukünftigen Lieferungen der Bedarf Frankreichs gedeckt wird, ohne daß die Belange der Lieferwerke für Eisenbahn- und ähnlichen Bedarf geschädigt werden, hat er einen Ausschuß zur Untersuchung der einschlägigen Fragen eingesetzt. Aus Industriekreisen wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß die beschlossene Einführung der Westinghouse-Druckluftbremse für durchgehende Güterzüge Anlaß zu der Erwartung gegeben hat, daß in der nächsten Zeit die Herstellung von Bremsausrüstungen für Eisenbahnwagen in großen Mengen nötig werden würde. Es sind daher zwei Genossenschaften gegründet worden, die Schuldverschreibungen ausgeben wollen, mit deren Hilfe die Lieferungen von Bremsteilen an die Eisenbahnen bezahlt werden sollen. Die Eisenbahnen sollen dann diese Schuldverschreibungen nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit einlösen. Wenn aber die Bremsteile in Deutschland bestellt würden, so würden sich die französischen Lieferwerke für Eisenbahnbedarf schwer benachteiligt fühlen.

— **Kosten der Staatsaufsicht über die französischen Eisenbahnen.** Auf Grund einer neuerdings ergangenen Verfügung haben die fünf großen Eisenbahngesellschaften Frankreichs vom 1. Januar d. J. an für jedes im Betrieb befindliche Kilometer ihrer Strecken den Betrag von 150 Fr. — statt wie bisher 120 Fr. — an das Finanzministerium zur Deckung der Kosten abzuführen, die durch Ausübung der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen entstehen. Die gleichen Beträge haben auch die Staatsbahnen und die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen zu entrichten.

— **Wohltätigkeitsanstalten auf Gegenseitigkeit bei den französischen Eisenbahnen.** Zum Besten der französischen Eisenbahnarbeiter bestehen fünf Wohltätigkeitsanstalten, die auf dem Grundsatze der Gegenseitigkeit beruhen: die Association Fraternelle mit 133 457 Mitgliedern, die Protection Mutuelle mit 93 000 Mitgliedern, eine Heilanstalt mit 28 000 Mitgliedern und zwei Anstalten zugunsten von Eisenbahnwaisen mit 94 321 und 7000 Mitgliedern. Einem Bestand von 539 293 Angestellten und Arbeitern der französischen Eisenbahnen stehen also nur 355 778 Mitglieder dieser Wohlfahrtseinrichtungen gegenüber, und die Zahl derer, die sich von ihnen fernhalten, ist vermutlich noch größer als der Unterschied der beiden genannten Zah viele Arbeiter sicher Mitglieder mehrerer von diesen sind. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat bei ei lichkeit der Association Fraternelle sein Erstaunen üb Mißverhältnis ausgesprochen und danach in einem Rund die Leiter der großen Netze aufgefordert, ihren Arbeit Stellungnahme mitzuteilen. Die Kosten, die den Arbei ihrer Beteiligung entständen, seien sehr gering; sie betr 1,6 bis 5 Fr., nur in einem Falle 20 Fr. im Monat. selbst die Anstalten, die der Gesundheit und Erziel Kinder, der Bekämpfung der Tuberkulose und andere heiten, der Altersversorgung dienen, besucht, und sel Arbeit in ihnen sehr; er wünsche, diese Anstalten weitesten Kreisen unterstützt zu sehen. — Von seiten d bahnen wird demgegenüber darauf hingewiesen, daß a genannten Wohlfahrtseinrichtungen, die der Minister i Rundschreiben erwähnt, bei den einzelnen Eisenba schaften noch auf den Kreis des einzelnen Netzes bes ähnliche Anstalten bestehen, die von den Arbeitern in nenswerter Weise auf das reichlichste mit Mitteln aus werden. Es wird bezweifelt, daß andere Kreise der wei Bevölkerung so viel auf dem Gebiete der gegenseitige stützung bei Not oder Krankheit tun, wie die Arbe Eisenbahngesellschaften.

— **Untergrundbahnen für Brüssel.** Die Pläne für von Untergrundbahnen in Brüssel haben sich jetzt zu ei trage an das Eisenbahnministerium verdichtet, der von 3 Linien durch eine Privatgesellschaft vorsieht. soll eine Linie von der südlichen Vorstadt St. Gilles u zentralen Boulevards hindurch nach Schaarbeek gebaut diese Linie wird gleichzeitig den Südbahnhof mit dem N hof verbinden. Linie 2 soll von Elsene (Isulles) Namsche Tor (Port de Namur) und die Börse zu der anlagen im Nordosten (Ijserplatz) führen; eine Verlä nach Laeken und Heysel, wo 1930 die Weltausstellu finden wird, ist vorgesehen. Linie 3 soll den Jubelpa quantenaire) über den Luxemburg-Bahnhof mit Anderle binden. Linie 1 und 2 werden sich an der Börse, Linie 1 Halletor (Port de Hal), Linie 2 und 3 am Troonplatz Trône) kreuzen.

— **Lange Bahnsteige in England.** Durch Zusamme der Bahnhöfe Exchange und Victoria der London, Midl Schottischen Eisenbahn in Manchester ist dort ein B von 663 m Länge entstanden. Er ist somit der längst steig in England, und es wird sogar von ihm behau werde an Länge von keinem anderen der Welt übertroff uns aber zweifelhaft erscheint. Weitere Bahnsteige vo licher Länge finden sich auf dem Bahnhof Waverley i burgh mit 512 m, in Aberdeen mit 486 m und auf dem Victoria in London mit 458 m Länge.

— **Bedienstete der englischen Eisenbahnen.** Bei eine länge von rd. 32 700 km beschäftigen die Eisenbahnen v land und Schottland nach dem Stande der am 28. Mä zu Ende gegangenen Woche ein Heer von 702 062 Köpfe 700 573 in der entsprechenden Woche des Vorjahrs und in derjenigen des Jahres 1923. Nicht inbegriffen hierin in der Ausgleichstelle — Clearing House — der Eisen und am Manchester Ship Canal beschäftigten Personen. haltsempfänger unter ihnen, also die Bureaukräfte und Aufsichtsdienst beschäftigten Beamten und Angestellte Ausnahme derjenigen, deren Bezüge 500 £ und mehr i ausmachen, hatten in der Stichwoche ein Durchs einkommen von 91 Sh. 3 P., 9 P. weniger als im Vorjah Werkstattarbeitern und Handwerkern betrug der Woc 69 Sh. 11 P., 1 Sh. 4 P. mehr als im Vorjahre, bei den Arbeitern 67 Sh. 4 P., 2 P. weniger als im Vorjahre. U oben genannten Belegschaft sind 35 255 männliche und 58 liche Bedienstete enthalten, die in den Nebenbetrie Eisenbahnen, bei den Kanälen, Häfen, in der Schiffahr Betrieb von Kraftwagen, in den Gasthöfen, Bahnh schaften, Speisewagen und Wäschereien, beschäftigt wer ganzen beträgt die Zahl der weiblichen Bediensteten 23 von diesen wird mehr als die Hälfte — 9787 Frauen u chen — im technischen und im Bureaudienst beschäftigt.

— **Ein Riesenausflug.** Der größte einheitliche Pe transport, abgesehen von den Truppenbeförderungen im dürfte derjenige gewesen sein, den die englische Groß bahn kürzlich für die Arbeiter ihrer Werkstätten in Si veranstaltet hat. Es wurden 19 000 Erwachsene und Kinder in 31 Sonderzügen mit 415 Wagen nach den Se und anderen Orten des Verkehrsbereiches der Großen bahn befördert. Der Verkehr dieser 31 Sonderzüge spie in der Zeit von 8.30 Uhr abends am 2. Juli bis 7.05 U nächsten Morgen ab. Die Werkstätten in Swindon bleibe rend des Urlaubs der Arbeiter geschlossen.

Fremde Erdteile.

Eisenbahnen der Verbündeten Malaienstaaten. Das ...netz der Verbündeten Malaienstaaten hatte Ende 1924 ...cenlänge von 1724 km mit einer Gleislänge von ...las sind 43 km und 55 km mehr als am Ende des ... Obgleich sich ihr Anlagekapital nur mit 1,67 % ...jahre mit 1,07 % — verzinst, werden die Betriebs- ... doch als günstig bezeichnet. Es ist ein Betriebs- ... von 3,3 Mill. Dollar gegen 1,7 Mill. im Vorjahre er- ...n. Die Betriebseinnahmen sind von 13,3 Mill. auf ...ollar gestiegen. Die Personentarife sind auf ihren ...l von 3 und 2 Cents die Meile herabgesetzt worden, ...lge war eine Zunahme des Personenverkehrs, nament- ...ite Entfernungen. Der Einfluß des Preisabbaus hat ...unahme des Verkehrs überwogen, so daß die Ein- ...s dem Personenverkehr um einen geringen Betrag ...ngen sind. Dagegen waren die Einnahmen aus dem ...hr mit 8 Mill. Dollar um 20,25 % höher als im Vor- ... Menge der beförderten Güter hat um 9,5 % zugenom- ...rhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehr ist ...rigen auf die Erhöhung der Tarife zurückzuführen. ... vermehrten Verkehrs sind die Betriebseinnahmen, ...ollar, um 0,12 % zurückgegangen, die Betriebszahl ...n 86,22 auf 78,62 % gefallen. Hieran sind in der ... die allgemeinen Unkosten beteiligt, aber auch der ... seinen Anteil daran. So ist z. B. die Zahl der ge- ...komotivkilometer zwar um 9 % gestiegen, die Kosten ...tivbetriebs waren aber nur um 1,9 % höher.

...rbeiten an der neuen Eisenbahn zur Erschließung ...e werden so betrieben, daß man erwarten kann, Ende ... ein durchgehender Verkehr von Singapore über ...h Kelantan möglich sein. Eine auf dieser Strecke ...ücke über den Kelantan-Fluß, die 1924 fertiggestellt ... ist das bedeutendste Bauwerk der malaischen Halb- ...t 660 m lang und überschreitet den Fluß in einer ...m mit fünf Öffnungen von je 76 m Lichtweite. Der ... das Festland mit der Insel Singapore verbindet, ...ar eine erhebliche Erleichterung für den Verkehr, ... die Eisenbahn nicht die Bedeutung erlangt, die man ...tte, weil neben dem Eisenbahngleis auch noch eine ...traße auf dem Damm über die Meerenge führt.

...bahnwerkstätten haben im Jahre 1924 vier Salon- ...Dienstzwecke, 14 Fischwagen, 20 Güterwagen zu ...rwagen zu 12 t und 20 Wagen zur Beförderung von ...rholz gebaut. Im übrigen haben sie 252 Personen- ...terwagen ausgebessert. Zu den Betriebsmitteln der ...ehören auch 11 Dampfer für den Fähr- und Schlepp-

...ngehälter bei den amerikanischen Eisenbahnen. Die ...triebsbeamten der amerikanischen Eisenbahnen der ... s. diejenigen Eisenbahnen, die auf größere Entfer- ...hgehende Strecken betreiben) und die ihnen zur ...n Unterstützung zugeteilten sonstigen höheren Be- ...n im Jahre 1924 ein Durchschnittsgehalt von ...ezogen. Ihre Gehälter haben insgesamt noch nicht ... den Eisenbahnen gezahlten Löhne ausgemacht.

...ntengehalt bei den kanadischen Staatsbahnen. Sir ... der Präsident der kanadischen Staatsbahnen, bleibt ... Jahre in seiner jetzigen Stellung. Die kanadische ...t ihm ein Jahresgehalt von 13 000 £ (rd. 260 000 ...standen. Thornton ist geborener Amerikaner, hat ... Dienste verschiedener amerikanischer Eisenbahn- ... gestanden und wurde Anfang 1914 nach England ... dort die Leitung der damaligen Großen Ostbahn zu ... Diese Stellung hat er sodann mit dem Posten des ...der kanadischen Staatsbahnen vertauscht.

E...nbahnen von Westaustralien. In dem am 30. Juni ...e gegangenen Betriebsjahr haben die Eisenbahnen ...tralien sehr günstig abgeschnitten. Nach Deckung ...kosten und Verzinsung des Anlagekapitals ist ein ...n 190 565 £ verblieben. Dieser Betrag ist zwar an ...ch, er muß aber im Rahmen seiner Umgebung ge- ...en, und da ist denn eine Erhöhung des Überschusses ...rjahr um 48 395 £ ein ganz beachtlicher Fortschritt. ...n besitzt bei einer Bevölkerung von 368 200 Köpfen, ... Jahre um 8340 Köpfe zugenommen hat, ein Eisen- ... 6010 km Länge, zu deren Betrieb 8000 Mann nötig ...schaffung von Querverbindungen soll das Eisenbahn- ...t werden. Die Einnahmen auf die Zugmeile sind ...fähr einen Penny zurückgegangen, es ist aber auch ... Ausgaben herabzudrücken, und zwar um etwa ... f die Zugmeile. Im Personenverkehr zeigte sich ... es wurden 17 196 672 Personen, 936 196 weniger ...re befördert. Dagegen hat der Güterverkehr stark zugenommen und mit 2,2 Millionen Pfd. nahezu 150 000 £ mehr als im Vorjahre eingebracht, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 25 450 £ gegen 1924 zurückgeblieben sind.

Wasserstraßenverkehr.

— **Einigung in der Elbeschiffahrt.** Die Verwaltungen der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaft und der neuen Deutsch-Böhmischen A.-G. Dresden haben in ihren letzten Aufsichtsratssitzungen ein langfristiges Abkommen getroffen, wonach das Fracht- und Schleppgeschäft gemeinschaftlich betrieben wird. Es sollen hierdurch die schädlichen Folgen der Abgabe der Betriebsmittel auf Grund des Versailler Vertrages verhindert und eine Beschleunigung und Verbilligung des Elbeverkehrs herbeigeführt werden.

— **Tägliche Dampferverbindung mit Norderney im Winter.** Die Dampfer nach Norderney werden in der Zeit vom 1. bis 20. Oktober d. J. und vom 1. April bis 31. Mai 1926 täglich um 1.35 und 6.10 Uhr nachm., in der Zwischenzeit aber nur einmal täglich, und zwar um 1.35 nachm. von Norddeich abfahren. Die Rückfahrt erfolgt während der gleichen Zeiträume von Norderney um 8.00 vorm. und 4.30 nachm.; vom 21. Oktober bis 31. März aber nur 8.00 vorm.

— **Fährschiffe für Warnemünde-Gjedserlinie.** Die teilweise veralteten deutschen Fährschiffe der Linie Warnemünde-Gjedser werden der Neuzeit entsprechend umgebaut. So soll das größte deutsche Fährschiff, das Schraubenfährschiff „Friedrich Franz“ verlängert werden. Ein neues Fährschiff mit Doppelschrauben und Dampfmaschine für Ölfeuerung, das sogar 6 m länger als das moderne dänische Fährschiff „Danmark“ wird, ist zurzeit im Bau.

— **Der Rotterdamer Hafenverkehr** hat im August, was den Tonnengehalt der Schiffe angeht (August 1925: 1 503 308 t, Juli 1925: 1 485 852 N.-R.-T.) weiter zugenommen, doch trifft das für den Güterverkehr nicht zu. Die Einfuhr von Kohle und von Erzen ging zurück, die von Getreide und Holz nahm etwas zu. Über die Höhe der Hafengebühren wird noch immer geklagt.

— **Hafenerweiterungen in Trälleborg.** In Trälleborg finden zurzeit große Arbeiten für die Erweiterung der Hafenanlagen statt, teils um dem Bedürfnis eines Tiefhafens an der Südküste entgegenzukommen, teils um der Stadt die nötigen Kaiausmaße für Industrieanlagen zu verschaffen. Unternehmer ist die Firma Siemens Bauunion. Die Kosten werden etwa 1,5 Millionen Kronen betragen. Die Tiefe des neuen Hafens soll etwa 9 m betragen. Kürzlich wurde der erste Bauabschnitt abgeschlossen, und es begann die Auspumpung der gewaltigen Umwallung, die eine Wasserfläche von 65 000 qm mit einer Durchschnittstiefe von 1,5 m umfaßt.

— **Tschechoslowakische Hafenansprüche an der Oder.** Nach einer Meldung der Prager „Lokopress“ hat das tschechoslowakische Schiffahrtsamt dem Reichsverkehrsministerium in Berlin einen Antrag auf Überlassung eines Gebietsstreifens im Oderhafen Kosel unterbreitet. Maßgebend ist hierfür der Umstand, daß die Oder bei Kosel schiffbar wird und daß der Tschechoslowakei die im Hamburger und Stettiner Hafen gelegenen Gebietsstreifen, welche ihr nach dem Friedensvertrag zustehen, nicht genügen.

— **Staatliche Förderung der rumänischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Eine Verordnung des rumänischen Finanzministeriums verfügt, daß in Zukunft Donautransporte, die von einer rumänischen Station nach einer anderen rumänischen Station gehen, nur durch die rumänische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abgewickelt werden dürfen und weiter, daß nur die Exporteure bei Lieferungen ins Ausland die Beförderung der betreffenden Güter durch ausländische Dampfschiffahrts-Gesellschaften vornehmen lassen dürfen. Wie verlautet, beabsichtigen die Getreidehändler gegen diese Verfügung Protest zu erheben. Es wird nämlich darauf hingewiesen, daß die Tarifsätze der heimischen Schiffahrts-Gesellschaften höher seien als die der ausländischen.

— **Ein Schiffahrtskanal Bukarest-Donau.** Die Unternehmung „The American-European Utilitias Company, New-York“ verhandelt derzeit mit dem Bürgermeisteramt der rumänischen Hauptstadt über den Bau eines Schiffahrtskanales von Bukarest zur Donau. Die Kosten des Kanals sind auf anderthalb Milliarden Lei veranschlagt, wovon nach den rumänischen Gesetzen wenigstens 55 % rumänisches Kapital sein müssen.

Das Gefälle des Kanals soll zur Erzeugung von jährlich vierzig Millionen Kilowatt elektrischen Stromes dienen, und die ame-

rikanische Gesellschaft hat der Stadt Bukarest eine Anleihe von 300 Millionen Lei zur Herstellung des notwendigen Leitungs- und Verteilungsnetzes angeboten, wenn sie sich verpflichtet, für die ersten fünf Jahre 7 Goldcentime und später allmählich fallend bis 4 Goldcentime für das Kilometer zu bezahlen.

— **Fährverbindung Dänemark-Norwegen.** Der Ausschuß, der die geplante Fährverbindung Dänemark-Norwegen bearbeitet, hat Pläne über den Betrieb mit Dieselmotorfährschiffen ausarbeiten lassen, die jetzt vorliegen. Es ist ein Fährschiff von 3200 t und 3000 PS in Aussicht genommen, das mit zwei Deckanlagen ausgestattet sein und 20 Eisenbahnwagen aufnehmen soll.

— **Gründung einer lettländischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft.** Der lettländische Finanzminister hat die Satzungen der Aktiengesellschaft „Pehrkon" bestätigt. Das Ziel der Gesellschaft ist Errichtung und Unterhaltung eines Dampferverkehrs zwischen Lettland und ausländischen Häfen. Gründer der Gesellschaft sind: J. Asars, J. Baumann, K. Bersinsch, Eduard Breede und A. Swaigsne. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 200 000 Lat in 400 Aktien zu je 500 Lat.

— **Direkter Güterverkehr Finnland-Vereinigte Staaten mit der schwedischen Amerikalinie.** Die Svenska Amerikalinjen hat jetzt einen direkten Frachtverkehr zwischen Finnland und den Vereinigten Staaten eingerichtet. Die Dampfer verkehren in regelmäßigem Fahrplan zweimal monatlich. Vier bis fünf Schiffe werden in den Verkehr gestellt, darunter auch das Motorschiff Korsholm. Ein schwedischer Hafen wird nur angelaufen, wenn in Finnland nicht volle Beladung stattgefunden hat. Bei der Fahrt von Amerika werden Sendungen nach Schweden und Finnland befördert.

— **Neue Kanaldampfer.** Wie die „Daily Mail" berichtet, läßt die Southern Railway Company bei der Firma Denny Brothers, Dumbarton, zwei Dampfer bauen, die den Kanalverkehr bedienen sollen. Beide sind 2000 t groß, 329 engl. Fuß lang und 45 Fuß breit. Sie haben Dampfturbinen und Ölfeuerung. Neuzeitliche Einrichtungen sind dazu bestimmt, den Reisenden die größten Bequemlichkeiten zu verschaffen, und zwar sowohl im Sommer wie im Winter, bei gutem und bei stürmischem Wetter. So haben die Schiffe je zwei geschützte Hallen am Deck, eine vorn, die andere hinten. Jede Halle ist mit Glasfenstern versehen, die bei rauhem Wetter Regen und Spritzer fernhalten und trotzdem den Reisenden eine volle Rundsicht gestatten. Bei schönem Wetter können die Fenster aufgemacht werden.

Zwischen den Hallen befinden sich 16 Kabinen erster Klasse mit Fenstern nach Außenbord. Jede hat Platz für zwei Personen. Auf dem Bootsdeck befinden sich außerdem noch 10 Staatskabinen. Der Speisesaal erster Klasse nimmt die ganze Mitte der Schiffe auf dem Hauptdeck ein und hat Platz für 100 Personen an kleinen Tischen zu vier und sechs. Außerdem gibt es einen Rauchsalon und einen Speisesaal zweiter Klasse. Eine Besonderheit der Schiffe ist die Lüftung nach dem neuen Thermotank-Punkah-Louvre-System. Mit seiner Hilfe wird sechsmal in der Stunde frische Luft durch die Schiffe geführt, die im Winter warm, im Sommer aber kühl ist.

Beide Schiffe sollen Ende Oktober im Dienst sein.

Bücherschau.

— **Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wissen muß.** Unter diesem Titel haben Reichsbahndirektionspräsident Dr. jur. Adolf Sarter und Reichsbahndirektor Dr. jur. Theodor Kittel im Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn in Berlin (W 66, Wilhelmstraße 87) soeben ein Buch herausgegeben, das einen Überblick über Entstehung, Verfassung, Aufgaben und Wirken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gibt. Das Buch behandelt auf möglichst engem Raum (83 Seiten Text) nach einer kurzen Einleitung über die geschichtliche Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in rechtlicher Hinsicht, ihre Verfassung (Vorstand, Verwaltungsrat), ihre volkswirtschaftliche Bedeutung und Stellung, ihr Personal, ihre finanziellen Grundlagen und ihr Finanzgebaren, ihre Betriebsorganisation, ihr Betriebsmonopol (Privatbahnen, Kleinbahnen) und ihr Verhältnis zur Reichsregierung. Da die Verfasser bei der Entstehung des Reichsbahngesetzes an maßgebender Stelle mitgewirkt haben, so erscheinen sie besonders berufen, der Allgemeinheit die genaue Kenntnis vom Wesen der Reichsbahn-Gesellschaft zu vermitteln. Denn das ist der Zweck des Buches. Es ist allgemeinverständlich geschrieben und soll in erster Linie den Reichsbahnbeamten und Arbeitern als Lehrbuch für Unterrichtszwecke dienen. Darüber hinaus steht aber zu hoffen, daß es auch in außerhalb der Reichsbahn stehenden Kreisen und Beachtung findet. Herrscht doch über die Reich sellschaft nicht nur bei Privatpersonen, sondern an dustrie und Handel, ja selbst bei Behörden, eine U ihres wahren Wesens und als Folge davon eine feindl stellung, die sich in dauernden Angriffen aus deutsch besonders auch in Presse und Parlamenten, äußert n nur ihr selbst, sondern damit gleichzeitig auch dem Vaterlande zum Schaden gereichen muß. Das Buch w hin, daß trotz der großen Schattenseiten, die die nich vorgenommene Neuregelung besonders hinsichtlich d finanziellen Lasten, des ausländischen Einflusses i tungsrat, der Machtbefugnisse des Eisenbahnkommissa Entscheidungsbefugnisse des ausländischen Schi doch der deutsche Charakter des Unternehmens fest Kenntnis vom Wesen der Deutschen Reichsbahn-G gehört heute zur allgemeinen Bildung jedes Deutsche mit das Buch diese Kenntnis in weiteste Kreise brin größte Verbreitung zu wünschen.

— **Die Ventilatoren.** Berechnung, Entwurf und A Von Dr. sc. techn. E. Wiesmann, Ingenieur. M bildungen, 10 Zahlentafeln und zahlreichen Rechnungs Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. V u. Preis geb. 10,50 *M.*

Um das für Eisenbahnfachleute Wichtigste vorweg sei erwähnt, daß in dem vorliegenden Buche Angaben rechnung und Ausführung verschiedener Tunnelbelüftu macht werden, die bisher nur sehr zerstreut in dem ein Schrifttum zu finden waren.

Den Hauptteil des Werkes nimmt naturgemäß neb trachtung der physikalischen Eigenschaften und der I vorgänge der Luft die Theorie der Ventilatoren in Etwas Neues gegenüber anderen Büchern, die de Gegenstand behandeln, wird nicht geboten. In dem über die Bewegungsvorgänge der Luft wäre mit Rü die Bedürfnisse der Praxis an vielen Stellen eine k flüssigere Darstellung am Platze gewesen, so wird z. praktische Messungen wohl kaum in Betracht komme der Rohrreibungsmessung auf mehreren Seiten ausfü handelt, während die hauptsächlichsten Luftmeßinstru Normalstaugeräte nach Brabbée und Prandtl, in ebenso abgetan werden. Ein Hinweis auf die „Regeln für Le suche an Ventilatoren und Kompressoren" hilft dies nicht ab.

Wenig empfehlenswert dürfte die Methode sein, st kritischer Betrachtungen Auszüge aus Werbeschriften logen zu geben, da hierdurch bedauerlicherweise d schaftliche Höhe des vom Verlag vorzüglich aus Buches stark beeinträchtigt wird; besonders auffallen bei der Besprechung ausgeführter Anlagen in Ersch

Das beigefügte Druckfehler-Berichtigungsblatt läßt Reihe von Druckfehlern unberücksichtigt.

— **Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 192** diesem Jahrbuch ist soeben der 44. Jahrgang (1924/2 lag für Politik und Wirtschaft, Berlin SW 48, erschien bekannte, vom Statistischen Reichsamt herausgegeb schlagewerk ist einer völligen Umarbeitung unterzog und hat gegenüber den früheren Jahrgängen eine st terung erfahren. Im Hauptteil werden auf 409 Seit sämtliche wichtigeren Gebiete des deutschen Wirtsc behandelt. In einer Fülle von Übersichten, die b neueste Zeit fortgeführt sind, wird berichtet über teilung und Bevölkerung, Land- und Forstwirtschaft, schaft und Veterinärwesen, Gewerbe und Produktion, Verkehr, Preise, Löhne und Arbeitsmarkt, Verbrauch, Kreditwesen, Erwerbs- und Wirtschaftsgesellschaften Genossenschaften), Versicherungswesen, Finanzwes richtswesen, Justizwesen, Reichsheer und Reichsmari wahlen, Berufsvertretungen, Wetterkunde. Als Anha Buche wieder der Sonderabschnitt „Internationale Ü beigegeben, der auf 130 Seiten erweitert wurde und fangreichen Überblick auch über die wirtschaftliche nisse des Auslandes vermittelt. Weiterhin sind noch mit graphischen Darstellungen beigefügt sowie erstm feln mit vergleichenden „Internationalen Wirtschaftsb denen alle für die Konjunkturbeurteilung der gro handelsländer wesentlichen Faktoren zu einem Gesa sammengestellt sind.

Der Preis des über 600 Seiten starken Buches betr bei Sammelbestellungen, die von Behörden und Bet mittelbar beim Verlag aufgegeben werden, ermäßigt Preis auf 3,50 RM.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

...isbahndirektionsbezirk Stettin. Der an ...ecke Stettin-Pasewalk gelegene Bahnhof III. Klasse ...rhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Stö...(ez. Stettin)".

Eröffnung von Stationen.

...isbahndirektionsbezirk Karlsruhe. Der ...Bodenseegürtelbahn zwischen den Stationen Oberuhl...ühlhofen und Mimmenhausen-Neufrach gelegene Halte...ühlhofen Ort wird vom 4. Oktober d. J. ab für den ...verkehr wieder eröffnet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 132 vom 18. September 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Dreisprachiges Verzeichnis von Wagen und Wagenteilen;

Nr. III 161 vom 31. August 1925 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Antrag der Kgl. Ungar. Staatsbahnen auf Ergänzung der Sicherheitsvorschriften für Behälterwagen im VWÜ.;

Nr. V 333 vom 10. September 1925 an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Antrag auf Zurechnung der schmalspurigen Lokalbahnen Mixnitz-St. Erhard und Mödling-Hinterbrühe zu den Vereinsbahnstrecken der Österreichischen Bundesbahnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

...Eröffnung von Stationen.

...k 3,8 der Kleinbahn A. G. Ellrich... die Haltestelle Königstuhl ein...t und dem Personenverkehr über...rden. Nach dieser können Stück...d Wagenladungsgüter, außer ...ieren Entladung eine Laderampe ...ch machen, angenommen werden. ...a. H., den 18. September 1925.
...leitung der Kleinbahn A.-G. Ellrich-Zorge. (932)

2. Güterverkehr.

b...n-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

...n Ausnahmetarifen 11 und 41 ...d Vermerk über die Geltungs...ndert in: „Gültig bis auf jeder...n Widerruf, längstens bis zum ...ber 1925."
...n den 11. September 1925. (930)
...che Reichsbahn-Gesellschaft.
...ichsbahndirektion Berlin.

...bahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

...tigkeit vom 1. Oktober 1925, so...inzelnen kein anderer Termin ...ist, erscheint der Nachtrag 14. ...t Änderungen und Ergänzungen ...abschnitte Zu 10a, 14, 16, 30, ... 57, 63, 66, 67, 69, 72, 74, 84a, 91, ...) und 110 (Mannheim Industrie..., e teilweise bereits im Bekannt...wege durchgeführt wurden. ...Auskunft geben auch die betei...erabfertigungen sowie die Aus...r Deutschen Reichsbahn-Gesell...i Berlin C 2, Bahnhof Alexander... (929)
...r den 19. September 1925.
...che Reichsbahn-Gesellschaft.
...ichsbahndirektion Berlin.

...isbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

...tigkeit vom 21. September 1925: ...der Anwendungsbedingung 4 ...ahmetarifs 35. Näheres durch ...ntarifanzeiger. (915)
...n den 15. September 1925.
...he Reichsbahn-Gesellschaft.
...chsbahndirektion Altona.

...n-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

...tigkeit vom 7. September 1925: ...ung der Anwendungsbedingun...Ausnahmetarifs 39. Näheres ...chsbahntarifanzeiger.
...n den 17. September 1925. (926)
...he Reichsbahn-Gesellschaft.
...hsbahndirektion Altona.

Eisenbahn Gütertarif Teil II, Heft A (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 25. November 1925 werden im Abschnitt C. Seite 36 des Tarifs die Bestimmungen über die Erhebung der Nebengebühren durch die auf tschechoslowakischem Gebiete gelegenen Reichsbahnstationen geändert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (933)
Berlin, den 17. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Hefte C I c (Tfv. 4 b) und D (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 21. September 1925 wird für die Beförderung von Sendungen zwischen Cassel-Bettenhausen und Cassel-Fuldahafen Ortsfracht in Höhe der tarifmäßigen Bahnhofgebühr erhoben. Näheres enthält die am 21. September 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (920)
Berlin, den 16. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr (Tfv. 66).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 wird die Station Lüssow bei Stralsund der Stralsund-Triebseer Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Auskunft geben die beteilgten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 21. September 1925. (936)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925, soweit Erhöhungen eintreten vom 1. Dezember 1925 ab, wird die im Verkehr mit der Tarifstation Ebeleben für Zuckerrübensendungen zugebilligte Ermäßigung der Frachtzuschläge geändert. Näheres enthält der am 1. Oktober 1925 erscheinende Nachtrag 14. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz. (937)
Berlin, den 21. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 7.

Mit Gültigkeit vom 21. September fällt in Abteilung IV dieses Tarifs die Bestimmung fort, daß die Fracht in den deutsch - schweizerischen Übergangsstationen in Schweizer Währung zu entrichten ist. Auskunft durch die Abfertigungen. (914)
Altona, den 14. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1925 wird die Station Lüssow b. Stralsund der Stralsund-Tribseer Eisenbahn in die direkten Tarife aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen. (931)
Erfurt, den 19. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.

Das Vorwort auf Seite 3 des Tarifs erhält mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 folgende Fassung:

Änderungen und Ergänzungen dieses Tarifheftes werden bekanntgemacht in dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen (T V A I) sowie im Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Für die Gültigkeit der Bekanntmachungen ist lediglich die Veröffentlichung in dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen maßgebend.
Stuttgart, 18. September 1925. (935)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II — Badischer Güterverkehr (einschl. bad. Nebenbahnen). —

Mit Wirkung vom 1. November 1925 an erhält das Vorwort auf Seite 3 des Tarifs folgende Fassung: „Änderungen und Ergänzungen dieses Tarifheftes werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T. V. A. I) bekanntgegeben." (934)
Karlsruhe, den 19. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Die besondere Ausführungs-Bestimmung II 2 C (Nachtrag I vom 1. April 1925) zu § 12 EVO. wird mit Gültigkeit vom 21. September 1925 an wie folgt geändert:

Ziffer 8 erhält folgende Fassung:
„In dem Antrage ist zu bescheinigen:
a) vom Arbeitgeber, daß und wo (Ort und Straße) der Arbeiter bei ihm ausschließlich mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt ist, usw. wie bisher".

In Ziffer 9 sind die Worte: „der Arbeitsstelle" zu ersetzen durch: „des Arbeitgebers". Außerdem erhält diese Ziffer folgenden Zusatz: „Wechselt der Beschäftigungs o r t, ohne daß ein Wechsel des Arbeitgebers eintritt, so hat der Arbeitgeber den neuen Beschäftigungsort in den Antrag einzutragen und zu bescheinigen."

Die Tarifänderung ist nach § 2 der EVO. genehmigt.

Berlin, den 18. September 1925. (923)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Binnen-Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien.

Am 15. Oktober 1925 treten im Ausnahmetarif für geschlagene Steine, wie in der Tarifklasse E, Ziff. 1 genannt, erhöhte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft. Die verkürzte Veröffentlichungsfrist ist genehmigt. (919)

Dresden, am 16. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 5 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Polen und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 24. September 1925 wird B r u n n e k G r e n z e als Grenzübergang in diesen Tarif einbezogen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. September 1925. (921)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tschechoslowakisch-Österreichischer Güter- und Kohlenverkehr über Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1925 wird der Eisenbahngütertarif (Tfv. 369) und die dazugehörige Dienstanweisung neu ausgegeben.

Der Tarif vom 1. April 1923 (Tfv. 377) nebst Nachtrag I und die Dienstanweisung hierzu treten mit Ablauf des 14. September 1925 außer Kraft.

Der Tarif ist zum Preise von 20 Reichspfennig bei der Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München erhältlich.

München, den 14. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (912)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.

Zum 1. Oktober 1925 wird der Nachtrag 1 zum Tarifheft B für den Binnenverkehr herausgegeben.

Dieser Nachtrag enthält Ermäßigungen und Erhöhungen der Beförderungspreise. Die Erhöhungen treten jedoch erst zum 1. Dezember 1925 in Kraft.

Liegnitz, den 12. September 1925. (927)
Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 21. September 1925 wird Warnemünde in den Geltungsbereich der Abt. XV des genannten Tarifs einbezogen. (913)

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 14. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Frachtberechnung für Kartoffelsendungen Polen-Frankreich.

Die Gewährung des Nottarifs für Kartoffelsendungen von Polen nach Frankreich wird von sofort ab aufgehoben.

Breslau, den 7. September 1925. (928)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 41 Holzververkehr Polen-Niederlande.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen ein: zu I (Anwendungsbedingungen) Ziffer 1 b (zu vergleichen Bekanntmachung in Nr. 33 dieser Zeitung)

erhält folgenden Wortlaut:

1 b. Für Sendungen, die mit durchgehenden Frachtbriefen von Polen und dem Gebiet der Freien Stadt Danzig oder darüber hinausgelegenen außerdeutschen Ländern in den in diesem Tarif genannten Grenzeinbruchstationen ankommen, und weiter wie bisher.

zu II (Frachtberechnung und Frachterhebung) Ziffer 3 ist wie folgt zu fassen:

3. Für die Frachterhebung sind die einschlägigen besonderen Bestimmungen für die in Betracht kommenden Auslandsverkehre maßgebend.

Breslau, den 18. September 1925. (924)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände. Ausfuhrausnahmetarif DU 2 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge zur Ausfuhr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände nach außerdeutschen Ländern.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1925 werden im Abschnitt „II. Geltungsbereich" als V e r s a n d s t a t i o n e n nachgetragen:

Bendorf (Rhein), Breidenbach (Kr. Biedenkopf), Flensburg und Oschatz.

Vom gleichen Zeitpunkt an wird die Versandstation „Breisach Grenze" gestrichen. (916)

München, den 15. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch - tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Tarif Nr. 30 (Erze) im Abschnitt „Besondere Frachtermäßigung" (vgl. Nachtrag I, S. 28) in der 11. Zeile von unten die Worte „nach Zügen geordnet" zu ersetzen durch die Worte „nach Aufgabetagen geordnet". Im tschechoslowakischen Wortlaut sind in der 10. und 11. Zeile von unten die Worte „seřazené podle vlakû" zu ersetzen durch die Worte „podle doby podání". (918)

Dresden, am 15. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch - Tschechoslowakische verkehr (Kohlenverkehr von o niederschlesischen sowie von w mitteldeutschen Gewinnungss

Am 1. Oktober 1925 treten direkte Tarife in Kraft: a) Ei gütertarif, Heft 11, für den K kehr von ober- und niedersch Kohlengewinnungsstätten; b) Ei gütertarif, Heft 12, für den K kehr von west- und mitteldeuts winnungsstätten. Die Tarife direkte Frachtsätze in Schnitt die deutsche und tschechoslo Beförderungsstrecke. Die Fr gelten nur bei Beförderung übe Tarif angegebenen Grenzül stationen. Entgegenstehende V leitungsvorschriften des A schließen deren Anwendung a Verpflichtung für den Absender, förderungsweg (Grenzübergang im Frachtbrief vorzuschreiben, nicht. Abdrucke der Tarife kö zogen werden: 1. In Deutschland der Wirtschaftshauptverwaltu Reichsbahndirektion Dresden in Neustadt, Lößnitzstr. 12, b) du mittelung der beteiligten Station der Tschechoslowakei: a) v Staatsbahndirektionen, b) dur mittelung der beteiligten St Preis: Heft 11 und 12 je 4,50 RM.

Dresden, den 15. September 19
Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Dresd
namens der beteiligten Verwal

3. Verdingungen.

Lieferung von Betriebs- und stattsgeräten für die Reichsbahn Hannover für die Monate Okto zember 1925, und zwar: Pinsel, B Bürstenwaren, Schaufeln, Öl Schraubenschlüssel, Ascheimer, körbe, Vorhängeschlösser, Dre steine, Waschbecken (emaillierte bürsten für Weichen, Gießkann lenkasten, Signalmundpfeifen, löffel, Signalhörner, Kneifzang linderwischer, Tintenfässer, V schlüssel, Thermometer, Drahtse

Eröffnung der Angebote am den 6. Oktober, vorm. 11 Uhr. gungsunterlagen gibt Präsidialbü Einsendung von 2 Reichsmark in Zimmer 208 ab. Die Musterzeic werden nur leihweise auf beson forderung abgegeben. Falls sie rückgeliefert werden, müssen w durch Nachnahme erheben. Zu frist 20. Oktober 1925.

Hannover, d. 18. September 19
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion.

4. Verkauf von Altmateri

Öffentlicher Verkauf alter Pa

Die in Hannover lagernden al ten, Rechnungsbelege, Bücher, streifen, Avise und Papierabfäll öffentlich verkauft werden. schätzungsweise 225 000 kg. E der Angebote am 30. September 19 mittags 12 Uhr, in unserem Ges bäude, Zimmer 142. Verkaufs sungen und Bedingungen wer postgeldfreie (ohne Bestellgeld) dung von 1,— *M.* von unserem P büro Zimmer 208 (A 5) abgegebe

Hannover, d. 16. September 192
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Hannov

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Berlin, den 1. Oktober 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Höchstleistung der Berliner Stadt- und Ringbahn nach der Elektrisierung.

Von Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Reichsbahnoberrat, Berlin.

…ehr auf der Berliner Stadtbahn war in den ersten … Eröffnung der Stadtbahn im Jahre 1882 noch sehr … verkehrten Züge in Abständen von 10 und 20 Mi- …schen Schlesischen Bahnhof und Charlottenburg. … wurden über den Nord- und Südring geleitet. Andere … den Vorortlinien nach Grünau und Grunewald … Entwickelung des Verkehrs zwang bald zu einer … der Züge. Im Jahre 1882 verkehrten in der Stunde …erkehrs 6 Züge in jeder Richtung, im Jahre 1892 … dem Jahre 1907 ist die Zugzahl auf 24 Züge in der … auf eine 2½-Minuten-Zugfolge gestiegen. In den …hren wurde die Stärke der Züge von 10 auf 12 Wagen … Höchstmaß, das bei 150 m langen Bahnsteigen … ist. Die Zugzahl konnte aber beim Dampfbetrieb … gesteigert werden, denn 24 Züge in der Stunde …er geringen Anfahrbeschleunigung der 140 m langen … praktisch die Höchstgrenze dar. Die Leistung der … somit hinsichtlich der Zugfolge seit 18 Jahren die- …ben, obwohl der Verkehr in dieser Zeit auf über … gestiegen ist (vgl. Wechmann, Der elektrische Zug- …bschnitt, 2. Teil, Jänecke, Der Berliner Nahverkehr). … untersucht werden, welche höchste Zugzahl … tadtbahn und beim Ringe auf dem Pots- …ingbahnhofe beim jetzigen Dampfbe- … bei der späteren Elektrisierung möglich ist. …chung stützt sich auf Vorerhebungen für die Elektrisierung. Die Ergebnisse sind daher, solange die Elektrisierung und die selbsttätige Streckenblockung noch nicht durchgeführt sind, natürlich noch nicht ganz genau. Sie dürften aber doch einen Überblick über die spätere Leistung der Stadtbahn geben.

Entscheidend für die Zugfolge ist die Zeit, die die Züge für die Durchführung durch die Stationen benötigen (Einfahrt, Aufenthalt, Ausfahrt). Denn auf der Strecke kann die Zugfolge durch Einbau von Blockstellen leicht verdichtet werden. Auf die Leistung der Station hat eine Vermehrung der Blockstellen aber keinen Einfluß.

Die Zugfolgezeit auf den Stationen hängt ab:

1. von der Einfahrzeit, der Zeit, die der Zug vom Einfahrsignal einschließlich Bremsweg vor dem Einfahrsignal (Sichtstrecke) bis zum Halten am Bahnsteig benötigt,
2. von dem Aufenthalt des Zuges am Bahnsteig,
3. von der Räumungszeit, der Zeit, die der Zug von der Abfahrt bis zum Überfahren des zum Ausfahrsignal gehörenden Schienenkontaktes oder des zum Nachrücksignal gehörenden Schienentrennstoßes gebraucht, und
4. von der Signalstellzeit.

In den Abb. 1 bis 3 ist nach Art eines graphischen Fahrplans die theoretisch kürzeste Zugfolgezeit für zwei aufeinanderfolgende 140 m lange Züge graphisch für die folgenden drei verschiedenen Fälle untersucht:

1. beim jetzigen Dampfbetriebe (Abb. 1),
2. beim elektrischen Betriebe unter Beibehaltung des handbedienten Blocks mit geringfügiger Änderung des Standortes des Einfahrsignals (Abb. 2) und
3. beim elektrischen Betriebe mit selbsttätiger Streckenblockung unter Zugrundelegung der dafür maßgebenden Grundsätze (Abb. 3).

Um die Zugfolgezeiten genau ermitteln zu können, mußte der Zuglauf für die erste und letzte Wagenachse dargestellt werden. Beim Dampfbetriebe erreichen die Züge auf der Stadtbahn die Höchstgeschwindigkeit von 42 km (Minimum 30 km) und beim elektrischen Betriebe von 50 km (Minimum 36 km). Zurzeit stellt der Bahnhof Friedrichstraße mit seinen durch den Dampfbetrieb und die Örtlichkeit bedingten 246 m auseinanderstehenden Ein- und Ausfahrsignalen die ungünstigste Zugfolgestelle dar. Die Zugfolgezeit ist deshalb für den Bahnhof Friedrichstraße untersucht worden. Die genaue Stellung der Signale bei selbsttätiger Streckenblockung, die Art ihrer Ausbildung (Lichtsignal rot, gelb, grün) und auch die Fahrgeschwindigkeiten und Fahrzeiten stehen noch nicht endgültig fest. Im Rechnungsbeispiel Abb. 3 sind Tageslichtsignale angenommen. Für die genauere Standortbestimmung der Signale werden später noch Erhebungen und Bremsversuche nötig werden. Für die folgende Betrachtung über die Höchstleistung der Stadtbahn dürfen aber die bisherigen Annahmen genau genug sein. Die elektrischen Züge haben wie die Dampfzüge rund 140 m Länge. Die Länge der späteren Bahnsteige wurde in Abb. 3 zu 160 m angenommen. Mit etwas kürzeren, 150 m langen Bahnsteigen wird man auch noch auskommen können. Längere Bahnsteige als 160 m beizubehalten, erscheint bei der selbsttätigen Streckenblockung nicht nötig und für die Zugfolge ungünstig. Durch die Einführung der Fahrsperre bei der selbttätigen Streckenblockung würden beim Überfahren des Halt-Signals der Strom für den Zug ausgeschaltet und die Bremsen in Tätigkeit treten, so daß der Zug selbsttätig zum Stehen kommt. Die Signale können daher ohne Gefahr unabhängig von der Übersichtlichkeit und Örtlichkeit, aber natürlich unter ausreichender Bemessung der Schutzstrecke, so nah wie möglich an den Bahnsteig herangeführt werden. Vor dem Einfahrsignal steht bei der selbsttätigen Streckenblockung, in unserem Falle rd. 50 m vor dem Bahnsteige, ein Nachrücksignal. Der dazugehörige Drosselstoß und Schienentrennstoß befinden sich etwa an der Mitte des Bahnsteigs. Erst wenn alle Achsen eines Zuges diesen Trennstoß überfahren haben, nimmt das Einfahrsignal die „Fahrt-frei“-Stellung ein. Das Ausfahrsignal steht unmittelbar am Bahnsteigende, 10 m davor liegen der dazugehörige Schienentrennstoß und Drosselstoß; erst nach Überfahren dieses Trennstoßes durch die letzte Zugachse zeigt das Nachrücksignal grünes Licht (Fahrt-frei).

Gehen wir nunmehr auf die Einzelheiten der Zugfolge etwas näher ein.

1. Die Einfahrzeit umfaßt theoretisch die Fahrzeit der Zugspitze vom Anfangpunkt der zum Einfahrsignal gehörenden Sichtstrecke bis zum Halten des Zuges. Damit nämlich der Zug vor dem Einfahrsignal nicht zum Halten kommt, muß letzteres nach Ausfahrt des vorhergehenden Zuges schon so lange wieder auf Fahrt stehen, daß der Lokomotivführer nicht gezwungen ist, vor dem Einfahrsignal bremsen zu müssen, im Notfalle aber in der Lage ist, den Zug am Einfahrsignal zum Halten zu bringen. Die hierfür nötige Bremsstrecke, d. i. die schon erwähnte Sichtstrecke, ist also bei der Ermittelung der Einfahrzeit, wie geschehen, zuzurechnen; sie wird je nach den örtlichen Verhältnissen (Steigungen und Krümmungen) verschieden lang sein und hängt außerdem von der Geschwindigkeit der Züge und der Bremsverzögerung ab.

2. Der Aufenthalt der Züge an den Bahnsteigen ist beim Dampfbetrieb und bei den vier für den elektrischen Betrieb gebauten Probezügen durch Zeitaufnehmen mit der Stoppu[...] untersucht. Es ergaben sich je nach der Zahl und Größe [...] und der Stärke des Verkehrs geringe Zeitdifferenzen. [...] des Berufsverkehrs schwanken die Aufenthaltszeiten [...] stärkst belasteten Bahnhöfen bei den einzelnen Wa[...] zwischen 27 und 29 Sekunden. Auf Bahnhöfen mit schw[...] Verkehr war die Aufenthaltszeit entsprechend geringer. [...] schnittlich kann man auch bei ungünstigen und stark b[...]

Abb. 1. Dampfbetrieb.
Handbediente Streckenblockung, Flügelsignale. Höchstgeschwindigkeit 42 km/St[...] beschleunigung 0,2 m/Sek.² Bremsverzögerung 0,5 m/Sek.² Dichteste Zugfolg[...]
29 Züge in der Stunde.

Abb. 1 bis 3. Theoretisch dichteste Zugfolge für den ungün[...]

Zu Abb. 1 bis 3.

122 [1]	102,5 [2]	86,5 [3]	Sek. theoretisch dichteste Zugfolge.
29	35	41	theoretisch höchste Zugzahl i. d. Std.
31900	56000	65600	Fahrgäste

1) 1 Zug = 1100 Fahrgäste 2) 1 Zug = 1600 Fahrgäste 1 Wagen = 200 Sitz- u. Stehplätze.

Bahnhöfen auf der Stadtbahn auch bei starkem Verk[...] Dampf- und auch elektrischen Betrieb mit 28 Sekund[...] enthalt rechnen.

3. Die Räumungszeit der Züge. Ein großer Vo[...] elektrischen Betriebes gegen den Dampfbetrieb liegt [...] schnellen Räumungszeit der Züge durch das beschleun[...] fahren der Triebwagenzüge. Beim Dampfbetrieb werde[...] den Triebwagen aber 16 Achsen angetrieben. Beim Damp[...] ergibt sich auf der Stadtbahn nach der Lokomotivleist[...] mittlere Anfahrbeschleunigung von 0,2 m/sec², beim elek[...] Betrieb nach der Motorleistung der Triebwagen ein[...] von mindestens 0,5 m/sec². Bei der selbsttätigen Se[...]

…ng wird der Räumungsweg durch die Einführung der …cksignale (siehe Abb. 3) verkürzt. Die Räumungszeit …ge nimmt aus diesem Grunde von 40 Sekunden beim …betriebe, auf 25 Sekunden beim elektrischen Betriebe und …dienten Block und auf 18 Sekunden beim elektrischen …e mit selbsttätiger Streckenblockung mit einem Nach-…signal ab. Vgl. hierzu auch die kleine Nebenabbildung … Abb. 1 bis 3.

Abb. 2. Elektrischer Betrieb.

…diente Streckenblockung, Flügelsignale. Höchstgeschw. 50 km/Std …schleunigung 0,5 m/Sek.² Bremsverzögerung 0,75 m/Sek.² Dichteste Zugfolge 102,5 Sek.

35 Züge in der Stunde.

regelmäßigkeiten und auch kleineren Störungen beim elektrischen Betriebe nur mit 24 Zügen beim Dampfbetrieb und etwa 40 Zügen beim elektrischen Betriebe in der Stunde rechnen, wobei vorausgesetzt ist, daß im elektrischen Betriebe die bedeutenden Vorteile des selbsttätigen Signalsystems in vollem Umfange nutzbar gemacht werden.

Gleichzeitig mit der Einführung des elektrischen Betriebes ist

Abb. 3. Elektrischer Betrieb.

Selbsttätige Streckenblockung, Tageslichtsignale mit Fahrsperre. Höchstgeschw. 50 km/Std. Anfahrbeschleunigung 0,5 m/Sek.² Bremsverzögerung 0,75 m/Sek.² Dichteste Zugfolge bei einem Nachrücksignal 86,5 Sek.

41 Züge in der Stunde.

…f **der Berliner Stadtbahn**, d. i. die Ostwestrichtung auf Bahnhof Friedrichstraße. Stationsaufenthalt durchweg 28 Sek.

…ie Signalstellzeit umfaßt beim handbedienten …ystem die Zeit für die Beobachtung der Signale, das Um-…ler Fahrstraßenhebel und erneute Stellung des Signals. …Handbetrieb beträgt die Zeit für die Signalstellung ein-…lich der Besinnungszeit bei den mechanischen Blockein-…gen etwa 10 Sekunden, bei der selbsttätigen Strecken-…ng und bei Tageslichtsignalen sinkt sie auf 1 Sekunde. …er erheblichen Zeitverkürzung liegt auch ein Vorteil des …tigen Signalsystems. Weiter entfällt die Abhängigkeit …r Tätigkeit des Signalwärters. Man denke an die starke …ge von 2 Minuten, später 1½ Minuten in jeder Richtung. …lich hat, nebenbei bemerkt, die selbsttätige Strecken-…ng weiter auf den stark belasteten Strecken im Nahver-…or der mechanischen Blockung den großen Vorteil, daß …lmäßigkeiten sich nicht auf die ganze Blockstrecke ver-…sondern örtlich begrenzt bleiben[1]). Selbsttätige Strecken-…ng ist daher im Nahverkehr zur Erreichung dichtester …ge und Einschränkung von Betriebsstörungen nicht zu …en. Man findet sie daher auch im Nahverkehr fast aller …idte; letzthin auch in Wien.

…Abb. 1, 2 und 3 zeigen, wie bei Einführung des elektrischen …es sich die Zugfolgezeit von 122 Sekunden beim Dampf-… auf 102,5 Sekunden beim elektrischen Betrieb unter Bei-…ng der handbedienten Blockeinrichtung (ohne wesentliche …ng des Signalstandorts) und 86,5 Sekunden beim elek-…n Betriebe mit selbsttätiger Streckenblockung verbessert. …nauen Zugfolgezeiten werden sich erst, wie bereits er-… nach endgültiger Festlegung der Signale ergeben. Ände-… sind noch möglich. Theoretisch steigt somit die Zugzahl … Zügen beim Dampfbetrieb auf 35 bzw. 41 Züge beim …schen Betrieb ohne bzw. mit selbsttätiger Strecken-…ng. Praktisch kann man jedoch wegen der …Dampfbetrieb nicht zu vermeidenden Un-

es möglich, Wagen mit größerem Fassungsvermögen auf der Stadtbahn einzuführen. Durch die Einführung von Schiebetüren an Stelle der jetzigen Drehtüren können die Wagen 40 cm breiter gebaut werden. Der Grundriß der neuen Wagen wird außerdem den Bedürfnissen des Personenverkehrs besser angepaßt und das Verhältnis der Sitzplätze zu den Stehplätzen der Eigenheit des Nahverkehrs entsprechend von 1 zu 1 auf 1 zu 2 erhöht. Das Fassungsvermögen der Züge steigt aus diesem Grunde um 50 %. Statt 1100 Plätzen (550 Sitz- und 550 Stehplätze) bei Dampfbetriebe werden die Züge beim elektrischen Betriebe 1600 Plätze (440 Sitz- und 1160 Stehplätze) erhalten. Die Leistung der Stadtbahn in der Stunde des Berufsverkehrs würde somit von 24 Zügen mit je 1100 Plätzen also 26 400 Plätzen in der Stunde auf 40 Züge mit je 1600 Plätzen, also 64 000 Plätzen steigen.

Die gleiche Steigerung läßt sich beim elektrischen Betrieb bei Einführung selbsttätiger Streckenblockung auch auf dem Ringe erreichen. Eine Ausnahme davon macht der Potsdamer Ringbahnhof wegen des Kopfmachens der Züge. Ebenso wie für die Stadtbahn ist daher auch für den Potsdamer Ringbahnhof die höchstmögliche Zugfolge beim Dampf- und elektrischen Betriebe untersucht. Beim Dampfbetrieb wurden hierfür Zeitstudien (Abb. 4) (vergl. Verkehrstechnische Woche, Gottschalk Arbeits- und Zeitstudien) benutzt. Für die Einfahrt, Ausfahrt, das Ankuppeln und Abkuppeln, die Bremsprobe, Signalstellzeit wurden Zeitnormen ermittelt und hiernach die höchstmöglichste Zugfolge beim Dampfbetrieb zu 18 Zügen in der Stunde festgestellt. Die einfahrenden Züge haben mit Rücksicht auf den Kopfbahnhof nur eine Geschwindigkeit von 15 km. Es laufen immer paarweise zwei Züge ein und aus. Die durch die Zeitstudien gefundene Zugfolge von 18 Zügen ist aber natürlich bei den vielen durch den Dampfbetrieb begründeten Störungsursachen in Wirklichkeit nicht zu erreichen. Praktisch kann man beim Dampfbetrieb im Potsdamer Ringbahnhof nur mit 12 Zügen in der Stunde rechnen[2]). Bei Ein-

…Vgl. Kemmann, „Vorstudien zur Einführung des selbst-…Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrund-…und vor allem Kemmann, „Die selbsttätige Signalanlage …rliner Hoch- und Untergrundbahn nebst einigen Vor-…“.

[2]) Vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924, Heft 3: Steigerung der Leistung des Eisenbahnbetriebes durch die Elektrisierung der Stadtbahn.

führung elektrischer Triebwagen entfallen der Lokomotivwechsel, das An- und Abkuppeln der Maschinen und die Bremsprobe. Die Einfahrsignale können durch den Fortfall der Lokomotivwechselgleise näher an das Bahnsteigende herangezogen werden. Die Ein- und Abfahrzeit wird dadurch verkürzt. Weiter wird das Ein- und Ausfahren durch die größere Anfahrbeschleunigung und die kürzere Bremszeit der Triebwagen beschleunigt. Auch entfällt ein großer Teil der Störungsursachen des Dampfbetriebes. Wie beim Zuglauf auf der Stadtbahn sind in den Abbildungen 4 und 5 Spitze und Ende der Züge durch besondere Linien dargestellt. Die Skizzen zeigen, wie die Ein- und Ausfahrten voneinander abhängig sind. Bestimmt wird die Zugfolge, wie die Abbildungen zeigen.

1. durch die Räumungszeit, die für den Kopfbahnhof natürlich im Gegensatz zum Durchgangsbahnhof der Stadtbahn länger ist,
2. von der Einfahrzeit, die auch bei der für den Kopfbahnhof vorgesehenen Einfahrgeschwindigkeit von nur 15 km größer sein muß als auf der Stadtbahn,
3. von der Signalstellzeit (Beobachten, Blocken, Signalstellen). Sie beträgt wie auf der Stadtbahn beim Dampfbetriebe 10 Sekunden,
4. von dem Fahrauftrage, der Zeit, die nötig ist, um dem Triebwagenführer durch den Aufsichtsbeamten nach der Signalstellung die Erlaubnis zur Abfahrt zu erteilen.

Die Zugfolge erhöht sich auf dem Potsdamer Ringbahnhof nach den Abbildungen 4, 5 und 6 theoretisch von 18 auf 33 Züge in der Stunde. Praktisch wird man aber beim elektrischen Betrieb mit nur 24 bis 30 Zügen im Potsdamer Ringbahnhof re[chnen] können. Aber auch bei 24 Zügen wird die Leistung des [Pots]damer Ringbahnhofs durch die gleichzeitige Einführun[g von] Zügen mit größerem Fassungsvermögen von 12 Zügen mit [...] Fahrgästen auf 24 Züge mit 38 400 Fahrgästen sich stei[gern] lassen. Durch Vergrößerung der Einfahrgeschwindigkeit (t[...] 15 km) und der Anfahrbeschleunigung würde sich die Zug[folge] noch weiter verbessern lassen.

Bei der bisher besprochenen Steigerung der Leistung [...]

Abb. 4. Theoretisch dichteste Zugfolge auf dem Potsdamer Ringbahnhof bei Dampfbetrieb.
Umlauf 6 Min. 25 Sek. = 18,7 Züge in der Stunde.

Abb. 5. Theoretisch dichteste Zugfolge auf dem Potsdamer Ringbahnh[of] bei elektrischem Betrieb.
Umlauf 3 Min. 37 Sek. = 33 Züge in der Stunde.

handelte es sich immer nur um die Beförderungs-
..en der Züge. Eine andere Frage ist es, ob die Zu-
Abgänge der Bahnsteige diesem Verkehr
..hsen sein würden. Beim jetzigen Verkehr würde
lichtere Zugfolge von 30 Halbzügen beim elektrischen

Theorie. Wirklichkeit. Theorie. ..lichkeit.
13 200 Fahrgäste · 78 Züge · 19 800 Fahrgäste · 24 Züge · 38 400 Fahrgäste · 33 Züge · 53 000 Fahrgäste
Dampfbetrieb. Elektrischer Betrieb.

Steigerung der Leistung des Potsdamer Ringbahnhofs durch die Elektrisierung.
(Die Zahlen geben die stündliche Leistung an.)

..e statt 24 Dampfzügen eine bessere Verkehrsverteilung
..e gleichmäßigere Belastung der Zu- und Abgänge er-
..erden können. Bei der aber bis zur Fertigstellung
..ektrisierung und durch die Elektrisierung selbst
..t Sicherheit zu erwartenden Steigerung des Berliner
..ehrs wird man mit Halbzügen nicht mehr auskommen

Werfen wir zum Schluß unter Hinweis auf untenstehende Tabelle und Abb. 7 noch einen Blick auf die Leistungen der Schnellbahnen anderer Weltstädte. Die Leistung einer Schnellbahn hängt von drei Umständen ab:

1. von der Länge der Züge bzw. der Bahnsteige,
2. von der Breite der Wagen bzw. dem Tunnelprofil und
3. von der Zugfolge, die, wie wir sahen, von der Betriebsweise (Dampf- oder elektrischer Betrieb), Bremsverzögerung, Anfahrbeschleunigung, Stationsaufenthaltszeiten und von dem Signalsystem wesentlich beeinflußt werden.

80 · 68600 · 64000 · Fahrgäste · 55000 · 40 · 44 · 39300 · 48400 · 40 · 40500 · Züge i. d. Std. · 34 · 33 · 34 · 26400 · 24000 · 24
Hochbahn · Dampfbetrieb · Elektr. Betrieb der Stadt- u. Ringbahn · Berlin · London · Philadelphia · New York B.M.T. · New York Interborough · Chicago

Abb. 7. Leistungen im Schnellbahnverkehr der Weltstädte.
(Zu der untenstehenden Tabelle.)

1. Die Zuglänge. Wie die untenstehende Tabelle zeigt[3]), steht die Berliner Stadtbahn hinsichtlich der Zuglänge günstig da. Die meisten Schnellbahnen haben nur 100—125 m lange Bahnsteige. Einige New Yorker Bahnen und die Berliner Stadtbahn gestatten dagegen mit ihren 150 bis 160 m langen Bahnsteigen die Durchführung entsprechend längerer Züge.

Ort	Dichteste Zugfolge in Minuten	Höchstzahl der Züge in der Stunde	Bahnsteiglänge in m	Wagenzahl im Zuge	Wagenzahl in der Stunde	Länge eines Wagens	Breite eines Wagens	Grundfläche eines Wagens	Sitzplätze in einem Wagen	Stehplätze in einem Wagen	Sitz- und Stehplätze in einem Wagen	Grundfläche für eine Person	Beförderte Personen in einer Std.
..icago	3/4	80	120	6	480	14,8 m	2,45 m	ca. 36 qm	48	53	101	0,36 qm	48 400
N.. York ..t borough	1 3/4	34	160	10	340	15,64 „	2,63 „	„ 42 „	46	116	162	0,26 „	55 000
N.. York ..M. T.	1 3/4	33	160	8	264	20,50 „	3,02 „	„ 62 „	78	182	260	0,24 „	68 600
..delphia	1 1/4	34	100	6	204	16,75 „	2,61 „	„ 44 „	47	146	193	0,22 „	39 300
..ndon ..iktbahn	1 1/2	44	125	7	298	15,10 „	2,69 „	„ 40 „	48	88	136	0,29 „	40 500
..erlin ..hbahn	1 1/2	40	110	6	240	12,13 „	2,26 „	„ 28 „	30	70	100	0,23 „	24 000
..erlin ..hn, Dampf	2 1/2	24	160	12	288	10,00 „	2,60 „	„ 26 „	46	46	92	0,28 „	26 400
..erlin ..hn, elektr.	1 1/2	40	160	8	320	17,00 „	3,00 „	„ 51 „	55	145	200	0,26 „	64 000

Leistungen im Schnellbahnverkehr der Weltstädte.

..zzüge mit 1600 Personen Fassungsvermögen fahren
.. Mit der Zeit ist also eine stärkere Belastung der Zu-
..änge zu den Bahnsteigen zu erwarten. Es finden des-
..ersuchungen statt über die Leistungsfähigkeit der Zu-
..änge der Stadt- und Ringbahnhöfe und die Maßnahmen,
..einer weiteren wesentlichen Steigerung des Verkehrs
..ergreifen wären.

Durch den Fortfall der Lokomotive beim elektrischen Betriebe wird die nutzbare Zuglänge noch um die Länge der Lokomotive selbst, etwa 12 m, vergrößert.

[3]) Die Angaben über die amerikanischen Bahnen wurden mir von Herrn Dir. Pavel von der Berliner Hochbahn zur Verfügung gestellt. Die Angaben über die Londoner Untergrundbahnen entstammen dem Aufsatze von Kemmann in Röll.

2. Wagenbreite. Hinsichtlich der Wagenweite sind die Stadt-, Ring- und Vorortbahnwagen, besonders wenn erst die neuen Wagen mit den Schiebetüren eingeführt sind, mit Ausnahme der der New Yorker B. W. T.-Bahn, mit 3 m breiten Wagen den übrigen Schnellbahnen mit meist nur 2,2 bis 2,6 m breiten Wagen in London und Amerika überlegen.

3. Die Zugfolgezeiten. Die Zahl der Züge kann, wie erwähnt, durch die Einführung des elektrischen Betriebes und der selbsttätigen Streckenblockung auf der Stadtbahn von 24 auf 40 Züge in jeder Richtung in der Stunde erhöht werden. Die Berliner Stadtbahn rückt damit in die gleiche Reihe der Schnellbahnen wie England und Amerika. Die dichteste Zugfolge wird in Chicago auf einer kurzen Strecke erreicht (80 Züge). bei wird aber ohne Signale, auf Sicht, gefahren. Die betrieblichen Nachteile dieser Anlage, die durch den Zusammenlauf einer Reihe von Bahnen auf einem einzigen Strecke entstehen, sind bekannt.

Ziehen wir aus den vorstehenden Betrachtungen den S so ergibt sich, daß nach Elektrisierung der Berliner Stad und Einführung des selbsttätigen Signalsystems und nach besserung der Zu- und Abgänge, die Berliner Stadtbahn den Höchstleistungen anderer Stadtbahnen in den Welt nicht mehr zurückstehen wird.

Die Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten im öffentlichen, insbesondere im Strafrecht[1])

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **W. Haustein**, Magdeburg.

Das Landgericht Hagen hat in einem kürzlich ergangenen Strafurteil ausgeführt, daß die Reichsbahnbeamten nicht mehr als Beamte im Sinne des Strafgesetzbuchs anzusehen seien. Es fehle eine darauf abzielende ausdrückliche Bestimmung sowohl im Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 wie im Reichsbahn-Personalgesetz vom gleichen Tage (RGBl. Teil II, S. 272, 287 ff.), und auch aus dem Sinn der angeführten Gesetze könne man das nicht folgern. Es ergebe sich im Gegenteil, daß die von den Reichsbahnbeamten ausgeführten Dienstverrichtungen keinen amtlichen Charakter im Sinne des § 359 StGB. trügen, weil die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft keine Reichsfiskalstelle, sondern eine Aktiengesellschaft sei, die den Betrieb der ihr anvertrauten Bahnen kraft eigenen Rechts und für eigene Rechnung führe.

Diese Ausführungen legen es nahe, zu prüfen, ob die Reichsbahnbeamten Beamte im Sinne des öffentlichen Rechtes und — mit Bezug auf den vorliegenden Fall — insbesondere im Sinne des Strafrechtes sind, zumal an der Frage, ob der Standpunkt des Landgerichts Hagen berechtigt ist oder nicht, nicht nur die Bediensteten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, sondern auch die Öffentlichkeit ganz erheblich interessiert sind.

I.

Die Absichten des Gesetzgebers ergeben sich aus der Begründung zum Reichsbahngesetz und Reichsbahn-Personalgesetz deutlich. Da heißt es unter I 2 F:

> „Es hätte in Frage kommen können, die Reichsbeamten in Angestellte umzuwandeln. Der Entwurf geht diesen Weg nicht, weil er, abgesehen von dem Gesichtspunkte, wohlerworbene Rechte der Beamten in größtmöglichstem Umfange bestehen zu lassen, das Berufsbeamtentum mit seinen Vorzügen für eine geordnete und leistungsfähige Geschäftsführung dem Unternehmen erhalten will.
>
> Das Gesetz ereicht das Ziel, auf dem Gebiete des Personalwesens den neuen Rechtszustand aus dem bisherigen Zustand organisch zu entwickeln und aus der Vergangenheit beizubehalten, was sich bewährt hat, durch die Schaffung eines neuen Beamtentypes, des Reichsbahnbeamten."

Es ist zu prüfen, ob diese Absicht des Gesetzgebers auch in den für das Personalrecht der Reichsbahnbeamten in Frage kommenden Quellen, dem Reichsbahngesetz, dem Reichsbahn-Personalgesetz und der Personalordnung, entsprechenden Ausdruck gefunden hat.

Das wesentlichste und nach Laband (Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 3. Auflage, Bd. I, S. 391) einzige Begriffsmoment des Beamtenverhältnisses ist das öffentlichrechtliche Dienstverhältnis. Ein solches kann nur eingegangen werden, wenn auf der einen Seite ein Subjekt des öffent Rechtes steht. Damit ergibt sich die Frage nach der R natur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Gehört s den Subjekten des öffentlichen Rechtes und ist sie danach Träger eines öffentlichrechtlichen Dienstverhältnisses zu

Das Landgericht Hagen sieht in der Deutschen Reich Gesellschaft eine Aktiengesellschaft. Diese Auffassun zweifelsohne unzutreffend. Dem Gründungsvorgang liegt wie bei der Aktiengesellschaft ein Gründungsvertrag, so ein Akt der Reichsgesetzgebung zugrunde. Das wichtigste der Aktiengesellschaft, die Generalversammlung, ist fü Reichsbahn-Gesellschaft nicht vorgesehen. Auch die Stamm entsprechen in keiner Weise den Aktien des Handelsgesetzb Solange die Gesellschaft keine Vorzugsaktien ausgibt, i ihrem Wesen nach überhaupt nicht Gesellschaft.

Die Begründung zum Reichsbahngesetz hebt unter I 2 treffend hervor, daß die neue Gesellschaft keiner der im schen Handelsrecht vorgesehenen Gesellschaftsformen ents sondern eine Gesellschaft eigenen Rechtes mit privatwirts lichem Charakter, aber mit starkem öffentlichrechtlichen E schlag bildet. Es liegt daher nahe, nach ihrer Rechtsnatur auf dem Boden des Privatrechtes, sondern mit Rücksicht a öffentlichrechtlichen Einschlag im Gebiete des öffent Rechts zu suchen. Die vollkommene Erörterung des hie schlägigen Fragenkomplexes würde zu weit führen. Das einer späteren besonderen Abhandlung vorbehalten. Hi nur folgendes kurz bemerkt: Zu den hauptsächlichsten Sub des öffentlichen Rechts gehört die „rechtsfähige Verwa mit ihren Abarten, der rechtsfähigen öffentlichen Anstal öffentlichen Genossenschaft und der Gemeinde. Unter rechtsfähigen Verwaltung, die man wohl zutreffend au „Verwaltungskörper" bezeichnet, versteht man ein abgegr Stück öffentlicher Verwaltung, das mit eigener Rechtsper keit ausgestattet ist (Otto Mayer, „Deutsches Verwaltungs 1917, Bd. II, S. 571). Die Deutsche Reichsbahn-Gesellsch ihrer Entstehung und ihrem Wesen nach ein Verwaltungsk in diesem Sinne, und zwar entspricht sie begrifflich am m der rechtsfähigen öffentlichen Anstalt (B Otto Mayer a. a. O. S. 598). Kraft positiver Bestimmung mit juristischer Persönlichkeit ausgestattet. Der größ ihrer Aufgaben ist die Erfüllung öffentlicher Aufgaben, d Reich als an sich ihm obliegend der Gesellschaft übertrage Das äußert sich hauptsächlich in folgenden Punkten:

a) Man hat von altersher die Eisenbahnen den öffent Wegen gleichgestellt. Die Fürsorge für die öffentlichen ist jedoch nach deutscher und auch nach der Auffassun meisten ausländischen Staaten in erster Linie Staatsau Deshalb war von vornherein nach dem preußischen Eise gesetz von 1838 die Tätigkeit der privaten Eisenbahn schaften von der Erteilung einer staatlichen Konzessio hängig. Man wird unter diesem Gesichtspunkte die Betr

---

[1]) Nachfolgende Abhandlung lag bereits bei uns vor Veröffentlichung des in Nr. 38 d. Ztg. S. 1086 ff. wiedergegebenen Stuttgarter Erkenntnisses vor. Wenn sich auch dieses Urteil zum Teil in den gleichen Gedankengängen bewegt wie die nachfolgenden hiernach vervollständigten Ausführungen, so erscheint doch die Veröffentlichung dieses Aufsatzes bei der Wichtigkeit des Gegenstandes angebracht, um so mehr, als der Aufsatz noch andere Gesichtspunkte berücksichtigt. Die Schriftleitung.

· Reichsbahn-Gesellschaft kaum anders als die Erfüllung öffentlichen Interesse liegenden Aufgabe ansprechen.

zweite, heute nicht minder wichtige Pflicht obliegt der n-Gesellschaft die Bezahlung von Reparationsleistunhe von jährlich 660 000 000 ℳ. Um dieses Ziel zu ver-, ist ja überhaupt die Reichsbahn-Gesellschaft ins ufen worden. Formell befreit sich die Gesellschaft einer eigenen Schuld, materiell werden jedoch damit lden getilgt. Denn die Reparationsleistungen sind ungen, die das Reich in dem Versailler Instrument en ist.

dem Gebiete der Verkehrssteuern ist die Reichsbahn-ft als Steuereinnehmer für das Reich zu betrachten. hrssteuern sind in die Fahrpreise und Frachtsätze ein-. Sie werden von der Gesellschaft für das Reich er- auch formell von ihr lediglich als durchlaufende handelt.

den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes übt die ft auf ihrem Gebiete die Bahnpolizei aus. Das Reich insoweit zugunsten der Gesellschaft eines in seinem gründeten Hoheitsrechtes entäußert.

Beispiele lassen sich noch beliebig vermehren. Wegen elheiten wird auf Sarter-Kittel: Die neue Deutsche n-Gesellschaft S. 47 ff. verwiesen.

rliegt unter diesen Gesichtspunkten keinem Zweifel, eichsbahn-Gesellschaft zu den Subjekten des öffent-chtes gehört und als solche Träger eines öffentlich-n Dienstverhältnisses sein kann. Durchaus zutreffend ieser Hinsicht auch die Begründung zum Reichsbahn-er I 2 F aus:

„: die Reichsbahn-Gesellschaft als Dienstherr eines chen Dienstverhältnisses auftreten kann, liegt darin let, daß sie Träger eines öffentlichen Unternehmens damit in die Reihe jener Dienstherren eintritt, die, en von Reich oder Land, als Träger eines Zweiges der chen Verwaltung Herren öffentlicher Dienstverhält-u sein pflegen, wie Gemeinden, Kommunalverbände, nsgesellschaften."

onderen Merkmale des öffentlichen Dienstverhältnisses esondere Dienstpflicht und Treue, eine besondere Er-und ein besonderer Gehorsam. Die Person des Verpflich- hier im Gegensatz zu dem auf Grund eines Dienst- Gebundenen mit besonderer Kraft erfaßt. In diesem uch das Verhältnis der Reichsbahnbeamten zur Gesell- gestaltet worden, so daß damit alle für den Begriff en im Sinne des öffentlichen Rechts erforderlichen gegeben sind.

nan zu dem vorstehenden, aus allgemeinen Gesichts-ergeleiteten Ergebnis auf Grund einzelner positiver r Bestimmungen gelangen will, sind die §§ 23 des gesetzes und 8 der Personalordnung heranzuziehen. n Normen sind die Reichsbahnbeamten verpflichtet, iche Interesse und das Interesse der Gesellschaft wahr- Man hat zwar versucht, einen Gewissenskonflikt der u konstruieren, wenn die Interessen der Gesellschaft der Allgemeinheit abweichen. Richtig verstanden h dieser Fall kaum eintreten. Denn nach § 2 des gesetzes hat die Gesellschaft ihren Betrieb unter der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach schen Grundsätzen zu führen, so daß sich im allge- Interessen der Gesellschaft mit den öffentlichen decken werden. Nach § 3 des Reichsbahn-Personal-aben die Reichsbahnbeamten ihre Dienstgeschäfte rung der Reichsverfassung und der Gesetze gewissen-unehmen und durch ihr Verhalten in und außer Dienst g, die ihr Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen. er Personalordnung werden sie vor oder unverzüglich Dienstantritt auf die Reichsverfassung und auf ge- Erfüllung ihrer Dienstpflichten vereidigt mit der l: „Ich schwöre Treue der Reichsverfassung, Gehorsam den Gesetzen und gewissenhafte Erfüllung meiner Dienstpflichten." Aus alledem erhellt, daß der Reichsbahnbeamte nicht nur Beamter der Gesellschaft, sondern wie der Reichsbeamte Diener der Allgemeinheit und damit Beamter im Sinne der Reichsverfassung und des öffentlichen Rechtes ist (Begründung zu § 1 des Reichsbahn-Personalgesetzes, Roser: Die Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft S. 11).

Es würde zu weit führen, an der Ausgestaltung des Beamtenverhältnisses im einzelnen das vorstehend gewonnene Ergebnis näher zu erläutern. Es wird insoweit auf die Abhandlungen von Witte in: „Die Reichsbahn" 1925, S. 151 ff., Ottmann: Vereinszeitung 1925, S. 57 ff. und dem Kommentar zur Personalordnung von Roser verwiesen. Als für die vorliegende Untersuchung besonders wichtig sei lediglich noch auf den in den Rechtsquellen deutlich und bewußt durchgeführten Unterschied zwischen Begründung und Endigung des Dienstverhältnisses und Amtsübertragung und Amtsentziehung hingewiesen. Die Begründung des Dienstverhältnisses erfolgt auf Grund der Einwilligung des Betroffenen und zum Zwecke der Übertragung eines öffentlichen Amtes durch die Anstellung. Sie ist nicht die Eingehung eines zivilrechtlichen Vertrages, sondern ein öffentlichrechtlicher Verwaltungsakt. Über die Ernennung zum Beamten wird nach § 6 der Personalordnung eine Bestallungsurkunde ausgefertigt. Nunmehr steht der Verpflichtete der Gesellschaft zur Dienstleistung zur Verfügung. Die Wahrnehmung eines bestimmten Geschäftskreises, die nähere Umschreibung seiner Pflichten erfolgt durch die Übertragung eines Amtes, d. i. ein Kreis von Geschäften, die mit öffentlicher Dienstpflicht besorgt werden (Otto Mayer a. a. O.). Die Dienstpflicht wird dadurch zur Amtspflicht.

Während den Staats- und Reichsbeamten — von den durch die Personalabbauverordnung begründeten Anomalien abgesehen — das Amt nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen entzogen werden kann, ist der Reichsbahnbeamte in dieser Hinsicht schlechter gestellt. Er kann nach § 24 des Reichsbahngesetzes in Verbindung mit § 20 der Personalordnung unter Bewilligung von Wartegeld in den einstweiligen Ruhestand versetzt werden. Die Gesellschaft ist sonach in der Verfügung über das Amt bedeutend freier gestellt als Staat und Reich. Aber durch die Amtsentziehung als solche wird das Dienstverhältnis nicht beendet. Personalgesetz § 4 bestimmt daher folgerichtig, daß die Wartegeldempfänger unter gewissen Voraussetzungen zur Übernahme nicht nur eines ihnen angebotenen Gesellschaftsdienstes, sondern auch eines ihnen übertragenen Reichsamts verpflichtet sind. Die Beendigungsgründe des Dienstverhältnisses als solchen weisen im wesentlichen keine Abweichung von dem sonstigen geltenden Rechte auf.

Auch aus diesen, dem zivilrechtlichen Dienstvertrag völlig fremden Gesichtspunkten ergibt sich die Beamteneigenschaft der Reichsbahnbeamten.

II.

Der eben erläuterte Beamtenbegriff im Sinne des Staatsrechtes deckt sich nicht mit der Definition, die im Strafrecht für den Beamtenbegriff festgelegt ist. Beamte im Sinne des § 359 StGB. sind alle im Dienste des Reichs oder im unmittelbaren oder mittelbaren Dienste eines Bundesstaats (jetzt Landes) auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht. Die wesentlichen Momente, die danach die Beamteneigenschaft im Sinne des Strafrechtes ausmachen, sind die „Anstellung" und das „Dienstverhältnis" im Gegensatz zum Vertragsabschluß und dem Vertragsverhältnis, die nach bürgerlichem Recht für die Mehrzahl der Bediensteten gelten. Aus dem unter I Ausgeführten erhellt, daß bei den Reichsbahnbeamten die Voraussetzungen des § 359 StGB. erfüllt sind.

Der § 359 StGB. umfaßt nach seinem Wortlaut Reichsbeamte und unmittelbare und mittelbare Staatsbeamte. Die Reichsbahnbeamten sind weder unmittelbare Reichsbeamte, noch Staatsbeamte. Schrifttum und Rechtsprechung haben die Bestimmung

aber auch auf mittelbare Reichsbeamte ausgedehnt (vgl. Ebermayer, Reichsstrafgesetzbuch (2), Anm. 4 und 5 zu § 359 StGB.). Zu den mittelbaren Reichsbeamten gehört jedoch auch der Reichsbahnbeamte. Ebenso Sarter-Kittel, a. a. O., S. 160; Bayerisches Oberstes Landesgericht in Juristischer Wochenschrift 1925, Heft 15, S. 1647; Verwaltungsgerichtshof zu Braunschweig in dem bisher noch nicht veröffentlichten Urteil PR. II/25 vom 11. Februar 1925, in dem er die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von den Verwaltungskosten in dem braunschweigischen Enteignungsverfahren freistellt.

Unter mittelbaren Reichsbeamten versteht man im Anschluß an § 1 des Reichsbeamtengesetzes diejenigen Staatsbeamten, die von den Ländern angestellt sind, aber nach Vorschrift der Reichsverfassung den Anordnungen des Kaisers (jetzt des Reiches) Folge zu leisten verpflichtet sind. Ein Beispiel dafür bildeten unter der Herrschaft der früheren Verfassung die Post- und Telegraphenbeamten, die nicht vom Kaiser, sondern vom Landesherrn ernannt wurden, mithin an sich Landesbeamte waren, daneben aber noch die Eigenschaft von mittelbaren Reichsbeamten besaßen, weil sie nach Artikel 50 der alten Verfassung den Anordnungen des Kaisers Folge zu leisten verpflichtet waren (Laband a. a. O. Bd. I, S. 397).

Reindl verneint in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925, S. 272, Anm. 1 den Charakter der Reichsbahnbeamten als mittelbarer Reichsbeamten, weil sie mit dem Reiche nichts zu tun und dem Reiche gegenüber keine Rechte und Pflichten haben. Legt man die Worte in § 1 des Reichsbeamtengesetzes „nach Vorschrift der Reichsverfassung den Anordnungen des Reiches Folge zu leisten verpflichtet sind“ im engen Sinne aus, so kommt man allerdings zu einem negativen Ergebnis. Praxis und Rechtsprechung haben jedoch den § 1 des Reichsbeamtengesetzes, soweit er hier in Frage steht, extensiv interpretiert. Schon unter der alten Verfassung war es zweifellos, daß die von den Landesherren angestellten Militärbeamten mittelbare Reichsbeamte waren, weil nach Artikel 64 alle deutschen Truppen verpflichtet waren, dem Befehle des Kaisers unbedingte Folge zu leisten. Der militärische Oberbefehl war aber nicht identisch mit der Leitung der Verwaltung des Heerwesens (Laband a. a. O. S. 397). Man hat also schon hier den Begriff in § 1 des Reichsbeamtengesetzes „den Anordnungen des Kaisers Folge zu leisten verpflichtet sind“ im erweiterten Sinne ausgelegt.

Dieselbe Erscheinung begegnet uns im preußischen Beamtenrecht. Dieses verstand und versteht heute noch unter mittelbaren Staatsbeamten solche, die im Dienste „gewisser dem Staate untergeordneter Kollegien, Körperschaften und Gemeinden“ stehen. Soweit sie im Dienste einer Gemeinde, eines Kommunalverbandes stehen, werden sie als Gemeindebeamte, Kommunalbeamte bezeichnet. Da jedoch die Gemeinden dem Staate untergeordnet sind und neben dem ursprünglichen auch einen abgeleiteten Wirkungskreis insofern haben, als sie wesentliche staatliche Funktionen erfüllen, sind ihre Beamten nicht nur Gemeindebeamte, sondern gleichzeitig mittelbare Staatsbeamte (Brand, „Das Beamtenrecht“ 1914, S. 23). Überträgt man diese preußische Auffassung auf das Reichsrecht, und dem Sinne nach dürften keine Bedenken bestehen, so wird man als mittelbaren Reichsbeamten auch denjenigen ansprechen können, der von einer Körperschaft des öffentlichen Rechtes angestellt ist, die Reichsaufgaben zu erfüllen hat. Daß diese Voraussetzungen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zutreffen, ist unter I nachgewiesen.

Gleiche Erwägungen wie die vorstehenden hat auch das Oberlandesgericht Stuttgart in einem in Nr. 38 der Vereinszeitung veröffentlichten Urteil angestellt. Es handelt sich dort um Untersuchungen über die Rechtsnatur der Reichsbahnstellen. Dabei wird nach einer Definition des Begriffs der Behörde festgestellt, daß eine solche durchaus nicht ein unmittelbares Organ des Reiches, des Staates oder der Länder sein brauche, sondern daß dazu genüge, daß sie mittelbar unter der Autorität des Staates staatliche Aufgaben wahrzunehmen habe. Unter diesem Gesichtspunkte wird den Reichsbahnstellen de[…] ter von mittelbaren Reichsbehörden zugesprochen […] Schluß wörtlich ausgeführt:

„In einem gewissen Sinne wenigstens kann dah[…] werden, daß die Reichsbahnstellen mittelbar […] den des Reiches tätig werden. Diese Annahme […] nicht etwa im Widerspruch mit § 17 Abs. 1 Satz […] Diese Bestimmung will angesichts der nachgewiesen[…] lichrechtlichen Stellung des Unternehmens nur bes[…] die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellscha[…] unmittelbaren Behörden oder amtliche St[…] Reiches seien.“

Im Reichsbahn-Personalgesetz § 1 ist bestimmt, […] Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre Befugnisse durc[…] (Reichsbahnbeamte), Angestellte und Arbeiter ausüb[…] die Angestellten und Arbeiter sind, soweit sie öffent[…] walt ausüben, als Beamte im Sinne des § 359 StGB. a[…] Das interne Verhältnis zwischen Angestellten und […] einerseits und der Gesellschaft andererseits ist zwar […] rechtlicher Dienstvertrag. Nach außen stellt jede[…] Stellung ein Amt dar, wenn ihnen Aufgaben übertragen[…] die nach den Normen des öffentlichen Rechtes nur Aus[…] Äußerung eines öffentlichen Amtes sein können. (RG[…] S. 237; Bd. 49, S. 113). Vielfach übt die Reichsbah[…] schaft die ihr nach § 17 des Reichsbahngesetzes zus[…] öffentlichrechtlichen Befugnisse durch auf Zivildien[…] verpflichtete Bedienstete aus, vor allen Dingen auf […] biete der Bahnpolizei. Leistet das Publikum den rech[…] Anordnungen der in Frage stehenden Bediensteten kein […] so macht es sich des Widerstandes gegen die Staatsg[…] Sinne § 113 StGB. schuldig, wie umgekehrt die qual[…] Momente des Beamtendeliktes in Anwendung komme[…] die in Frage stehenden Bediensteten ihre Befugnisse sc[…] überschreiten.

III.

Schließlich sei in diesem Zusammenhang noch auf […] allgemeine Gesichtspunkte hingewiesen. Die von der […] bahn-Gesellschaft betriebene Eisenbahn ist eine Staatsb[…] blieben. Nach der bisherigen Lehre liegt eine Staatsba[…] dann vor, wenn der Staat eine ihm gehörige Bahn s[…] treibt. Das Gleiche kann auch dann gegeben sein, w[…] Staat eine nicht in seinem Eigentum stehende Bahn f[…] Rechnung betreibt. Ein Grenzfall ist der, daß ein Dr[…] seine Rechnung eine dem Staate gehörige Bahn betreibt. D[…] Fall hat jetzt eine überragende Bedeutung erlangt. Da[…] dem Reichsbahngesetz ist das Reich zwar Eigentüme[…] Bahnen geblieben, aber der Betrieb ist auf die Reichsb[…] sellschaft übergegangen, die ihn unter eigener Verant[…] und formell nicht für Rechnung des Reiches, sondern für[…] Rechnung betreibt. Nach der herkömmlichen Auffassung […] „Das Eisenbahnbaurecht“ S. 116 ff.) wäre die Reichsba[…] ihrer gegenwärtigen Gestalt danach als Privatbahn an[…] Tatsächlich erledigt sich aber ein in dieser Beziehu[…] bestehender Zweifel durch die Vorschrift des § 5 Ab[…] Reichsbahngesetzes, demzufolge alle mit den Reichseise[…] und alle mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbah[…] bundenen Rechte und Pflichten auf die Reichsbahn-Ges[…] übergegangen sind. Außerdem bestimmt § 16 Abs. 3 […] daß wesentliche für die Privatbahnen geltenden Recht[…] auf die Reichsbahn nicht anwendbar sind. Damit ha[…] Reichsbahnen den Rechtscharakter der Staatsbahnen b[…] Übrigens läßt sich — wie bereits unter I. ausgeführt […] die Meinung vertreten, daß die Verwaltung der Reichsb[…] Reichsrechnung erfolgt, weil Überschüsse im Endergeb[…] Reiche zugute kommen und wohl schließlich die Leistun[…] Reparationskonto materiell Reichsleistungen sind. (Die[…] fassung über die Rechtsnatur der Reichsbahn als einer […] bahn ist zuerst von Exzellenz Fritsch, Hannover, in sein[…] lesungen über Eisenbahnrecht vertreten worden.)

Daß es ein absolutes wirtschaftliches und rechtlic[…] fordernis ist, die Funktionen einer den Charakter als […]

genden Bahn durch Bedienstete ausüben zu lassen, strafrechtlicher Hinsicht der erhöhte Schutz, aber e erschwerte Strafe für Vergehen geboten wird, bedarf eiteren Ausführung. Nach der Rechtsprechung des ichts sind als Beamte im Sinne des Strafrechts an- worden: Postagenten, Polizeibüroassistenten, Hunde- achtwächter und sonstige Diener von Dorfgemeinden im Geltungsbereich der Preußischen Kreisordnung, wenn sie die landrätliche Bestätigung erhalten haben usw. Es kann vom Gesichtspunkte der Staatsnotwendigkeit aus keinem Zweifel unterliegen, daß die Eisenbahnbeamten, deren Dienst für die Allgemeinheit bedeutend wichtiger ist als der der vorgenannten Beamtenkategorien vom Staate danach ebenfalls eine strafrechtlich privilegierte Stellung verlangen können.

Wirtschaftliche Ziele des Eisenbahnbetriebs.

Von Professor Dr.-Ing. **Wilhelm Müller**, Technische Hochschule Dresden.

]rderung nach einer wirtschaftlichen Ausnützung der ıen Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge ist durch die ınseres Vaterlandes nach dem Kriege immer lauter

eißt es, bei Ausnützung technischer Neuerungen mit aftlichem Rüstzeug die Betriebsvorgänge zu unter- nd die Betriebsform zu finden, die einen möglichst Aufwand an Zeit, Personal und Betriebsstoffen er- m die Güter — um diese soll es sich bei diesen Aus- lediglich handeln — zu den Verbrauchsstellen hinzu- .

eben nach diesen betriebswirtschaftlichen Zielen, ins- zur Beschleunigung des Güterumlaufs, soll einer trachtung unterzogen werden.

hte hierbei von folgender Feststellung ausgehen: der eiseweg eines Wagens beträgt nach Dr.-Ing. Kümmell schnitt 50 km. Der Wagen braucht durchschnittlich u einem vollen Umlauf von der Beladung zur Wieder- einschließlich Leerlauf. Von diesen 5,5 Tagen = 132 ntfallen

lie Fahrt für Reisezeit und Aufenthalt
len Lokomotivwechselstationen 22 % oder 29 Stunden,
len Übergang von Zug zu Zug
len Verschiebebahnhöfen . . 14 % oder 18,5 Stunden,
lie Zustellung und Abholung
Zug zur Ladestelle . . . . 34 % oder 45 Stunden,
las Be- und Entladen . . . 30 % oder 39,5 Stunden.

n letztgenannten Zahlen sind in der Hauptsache aus Grunde höher, weil nur bei Tage zugestellt, ab- - und entladen wird, die Wagen also für diese Ar- hts stehen bleiben müssen, während die Fahrt und ang von Zug zu Zug auch nachts erfolgt.

rs kraß tritt dies bei kurzen Strecken zutage. So der Ruhr die Umlaufszeit der Kohlenwagen von der Umschlaghafen und wieder zur Zeche 3—4 Tage bei ernung von im Mittel 30 km.

genannten Etappen des Wagenumlaufes sollen nun auf hkeit der Zeitverkürzung untersucht werden.

ährend des Krieges haben die deutschen Eisenbahn- gen beschlossen, durch Einführung der luftgebremsten (System Kunze-Knorr) die Grundgeschwindigkeit von km/Std. zu erhöhen und somit den Wagenlauf zu be- n und die Personalkosten durch teilweisen Fortfall er zu vermindern. Da aber durch die technische Unter- er K-K-Bremsen die Güterzüge etwa eine Stunde länger iebebahnhof als die handgebremsten Züge bleiben, lurch die Beschleunigung des Wagenumlaufes infolge Fahrens auf der Strecke wieder zunichte gemacht. Untersuchung und Wartung der Kunze-Knorr-Bremsen len Bahnhöfen technisch vorgebildetes Personal vor- erden. Die Gesamtersparnis an Personal beträgt da- Untersuchungen für einen mit Kunze-Knorr-Bremsen Zug 1,1 Kopf.

hluß hieran soll eine andere, in der Einführung be- echnische Einrichtung besprochen werden, die vor h die Abkürzung der Be- und Entladezeiten sowie durch Fortfall des Rangierens die Wagenumlaufszeit vermindern soll. Es ist der 50-Tonnen-Wagen mit Selbstentladung. Für den Verkehrtreibenden bedeutet die Einführung der Großgüterwagen zweifellos eine Herabminderung der Be- und Entladekosten. Betriebstechnisch handelt es sich bei der Beförderung im Großgüterwagen lediglich um geschlossen durchgeführte Pendelzüge von 40 Wagen mit 2000 t Nutzlast oder von Halbzügen mit 1000 t Nutzlast, die ohne Umrangierung die ganze Strecke zwischen Be- und Entladestelle durchlaufen. Ein ausgelasteter Zug täglich wird im Jahre ½ Million, ein Halbzug täglich ¼ Million Nutztonnen befördern.

Die geschlossenen Pendelzüge setzen aber möglichst gleichartiges Massengut voraus. In Frage kommen Steinkohle, Braunkohle, Koks, Stein-, Erd- und Erztransporte. Für die Wirtschaftlichkeit des 50-Tonnenwagens ist Voraussetzung:

1. daß von einer Versandstelle regelmäßig Mengen von mindestens 1000 t gleichartiger Güter in geschlossenen Pendelzügen mit Großgüterwagen verschickt werden können;

2. daß diese Mengen gleichartiger Güter in geschlossenen Zügen von einer Empfangsstelle benötigt werden und dort auch Großgüterwagen ausgeladen werden können.

Beide Forderungen lassen sich nur an wenigen Stellen erfüllen, wie Untersuchungen, insbesondere von Dr.-Ing. Jänecke in Heft 17 der V. W. 1925 nicht nur für Kohlentransporte, sondern auch für andere Massengüter ergeben haben. In Deutschland kommt also die Einführung der Großgüterwagen mit Selbstentladung nur in beschränktem Umfange in Frage, so daß dies nur wenige Prozent der gesamten Güterbeförderung Deutschlands ausmacht. Auch müßten für diese Transporte mit Großgüterwagen Oberbau und Brücken auf den in Frage kommenden Strecken umgebaut werden.

Der Eisenbahnverkehr erhält sein Gepräge durch die geographische und wirtschaftliche Gestalt des Landes. In Deutschland haben wir an der Ruhr und in Oberschlesien Schwerindustrie, in Sachsen eine sehr fein gegliederte Industrie, in Nordostdeutschland und Bayern vorwiegend Landwirtschaft. Die Anforderungen an den Eisenbahnbetrieb sind daher in jedem dieser Gebiete anders. Das erschwert sehr die einheitliche Betriebsführung und vermehrt die Rangierarbeit. Die Verschiebebahnhöfe liegen in Deutschland durchschnittlich 80 km auseinander, also ziemlich dicht. Die Wagenumlaufszeit von 5,5 Tagen entspricht bei einem täglichen Weg von 50 km einem Gesamtumlaufsweg von 275 km, auf dem der Zug drei-, viermal umrangiert wird. Von der Gesamtzeit für das Umrangieren von 18,5 Stunden wird der Zug jeden Rangierbahnhof rd. 5,5 Stunden belasten.

Bevor die zweite Etappe des Wagenumlaufes, nämlich der Übergang der Wagen von Zug zu Zug auf den Verschiebebahnhöfen, behandelt wird und Vorschläge für die Abkürzung dieser Arbeiten gemacht werden, sollen zum Verständnis dieser Vorschläge kurz die beiden Systeme der Verschiebebahnhöfe in Deutschland charakterisiert werden.

Man unterscheidet Verschiebebahnhöfe, die auf ihrer ganzen Länge in einem gleichbleibenden Gefälle von etwa 1 : 100 liegen, die sogenannten Gefällbahnhöfe, und solche, bei denen die einzelnen Gleisgruppen flach liegen und das Gefälle zu einer

Steilrampe, dem sogenannten Ablaufberg, zwischen den etwas höher liegenden Einfahrgleisen und den Ordnungsgleisen zusammengefaßt ist, die sogenannten Flachbahnhöfe.

Bei ersteren rollen die vorher entkuppelten Wagen lediglich durch die Schwerkraft in die Ordnungsgleise und werden dort durch keilförmige Vorlagen festgehalten. Zur Bildung neuer Züge laufen aus den verschiedenen Ordnungsgleisen, von denen jedes Wagen gleicher Verkehrsbeziehung enthält, in gewollter Reihenfolge wiederum durch die Schwerkraft in ein Sammelgleis, aus dem der so nach einer bestimmten Wagenordnung zusammengestellte Zug ausfährt. Bei den Flachbahnhöfen drückt eine Lokomotive den Zug auf den Ablaufberg und die vorher entkuppelten Wagen laufen durch die Schwerkraft der Steilrampe hinab in die Ordnungsgleise, wo sie durch ihren eigenen Laufwiderstand von selbst oder durch Hemmschuhleger zum Stehen gebracht werden. Durch Rangierlokomotiven werden dann am entgegengesetzten Ende der Ordnungsgleise die Gruppen gleicher Verkehrsbeziehung herausgezogen und in der beabsichtigten Reihenfolge zusammengestellt. Dieses Zusammenstellen ist recht zeitraubend und dauert durchschnittlich zwei bis dreimal so lange als das Zerlegen. Soll nun die Zugbildung gleichen Schritt mit dem Zerlegen am Ablaufberg halten, so kommen für die Zugbildung zwei bis drei Lokomotiven in Frage, während für das Zerlegen eine ausreicht. Für die Ordnung der Wagen nach einzelnen Stationen und Ladestellen ist dieses Zerlege- und Zugbildungsverfahren in besonders angelegten Stationsordnungsgleisen zu wiederholen. Die Gefällbahnhöfe gestatten eine schnellere und billigere Zugbildung und sind da am Platze, wo es sich darum handelt, für eine feingegliederte Industrie die Züge eingehend geordnet zusammenzustellen.

Die Flachbahnhöfe sind für das Zerlegen der Züge vorteilhafter. Bei diesen nimmt vom Fuße des Ablaufberges in den fast wagerechten Ordnungsgleisen die Laufgeschwindigkeit der Wagen ab, so daß schlechter laufende Wagen ohne Einwirkung einer Bremse zum Halten kommen und die hohen Geschwindigkeiten der gut laufenden Wagen am Fuße des Ablaufbergs durch eine Hemmschuhgleisbremse ermäßigt und an der Haltestelle ebenfalls durch Hemmschuhe vernichtet werden. Bei den Gefällbahnhöfen nimmt die Geschwindigkeit in den stark geneigten Ordnungsgleisen stetig zu. Um die Wagen während des Ablaufes in der Gewalt zu behalten, müssen sie daher von Hemmschuhlegern in kurzen Abständen immer wieder angehalten werden. Dies erfordert viel Personal. In den Mittelpunkten der Schwerindustrie, wo die neugebildeten Züge nur eine oder zwei Gruppen gleicher Verkehrsrichtung enthalten, arbeiten die Flachbahnhöfe wirtschaftlicher. Die Gefällbahnhöfe sind also für die Neubildung der Züge, die Flachbahnhöfe für das Zerlegen die besseren. Sie werden nun mit Recht fragen, weshalb baut man nicht Bahnhöfe, die beide Vorteile vereinigen, die also eine Steilrampe für das Zerlegen und durchgehendes Gefälle für das Sammeln der Wagen zu neuen Zügen haben.

Der Lösung dieses Problems kann aber erst jetzt nach Erfindung der ferngesteuerten regelbaren Gleisbremse näher getreten werden. Diese am Fuße des Ablaufberges eingebaut und mit Druckwasser oder Druckluft betätigt, beeinflußt den Wagenlauf durch Bremsen so, daß die Geschwindigkeit der Fahrzeuge etwa an der gewünschten Stelle im Gleis zu Null wird, so daß sie auf Flachbahnhöfen dort zum Stehen kommen, oder auf dem zukünftigen verbesserten Gefällbahnhof durch Widerstände im Gleis oder durch bereits zum Stillstand gekommene Wagen am Weiterlaufen gehindert werden. Eine weitere Forderung zur Ausgestaltung des verbesserten Verschiebebahnhofes ist eine wissenschaftliche Durchbildung des Längsprofiles unter Berücksichtigung des Einflusses der Gleisbremsen auf den Wagenlauf. Wenn auch so bald nicht an eine derartige Umgestaltung des bestehenden Verschiebebahnhofes schon aus finanziellen Gründen gedacht werden kann, so wird der Betrieb der Flachbahnhöfe — denn vorläufig kommt nur für diese die ferngesteuerte Gleisbremse in Frage — du[rch] bereits erprobte technische Neuerung wesentlich verbess[ert] den, und zwar

1. durch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der [...] anlage,

2. durch Ersparnis des größten Teiles der Hemmsch[...]

3. durch eine bedeutende Verringerung der Wagenre[...] kosten.

Der auf eine Schiene aufgelegte Hemmschuh bremst [...] den Wagen exzentrisch und mit Stoß. Hierdurch entsteh[en] Entgleisungen und Wagenbeschädigungen, die bei der [...] bremse, die alle Räder gleichzeitig und stoßfrei faßt, ve[...] werden.

Auch durch eine richtige Ausgestaltung de[r ...] laufanlagen auf Grund graphodynamischer Untersuch[ungen] die von mir ersonnen, vom Reichsverkehrsminister ang[...] worden sind, sind wesentliche tägliche Unterbrechungen [...] laufgeschäftes auf manchen Bahnhöfen beseitigt worden.

Es bestehen also hier begründete Aussichten, den [...] umlauf durch Abkürzung des Rangiergeschäftes wirksam [...] schleunigen.

Bei diesem Punkte soll noch auf zwei andere Wege z[...] besserung des Wagenumlaufes hingewiesen werden.

Man hat es früher häufig verabsäumt, die Verschiebeb[...] nach großzügigen einheitlichen Gesichtspunkten in das [...] eisenbahnnetz einzufügen. Die einzelnen Direktion[en] glaubten oft an den Grenzen der Nachbarbezirke ne[...] schiebebahnhöfe anlegen zu müssen, um die übernommen[en] die für teures Geld zusammengefügt waren, nach kurze[...] wieder nach anderen Gesichtspunkten umzubilden. Bei d[...] bildung überwogen meist lokale Interessen, statt die Z[...] den Gesichtspunkten heraus zu bilden, die auf der V[...] wirkung zwischen Technik und Wirtschaft beruhen. [...] kranken wir zum großen Schaden eines wirtschaftlich[...] triebes heute noch. Das Gebiet der Zugbildung [...] mit überragendem technisch-wirtschaftl[...] Geiste einmal durchgeackert werden. Dann erst könnte [...] überzähligen Bahnhöfe schließen und andere zu leistungs[...] ren gut ausgelasteten Hauptverschiebebahnhöfen nach [...] lichen großzügigen Gesichtspunkten bestimmen, um so d[...] gieren auf das unbedingt notwendige Maß einzuschränk[en].

Nichts wäre jedoch törichter, als ohne gründliche Unter[...] hier übereilte Maßnahmen zu treffen, da ja das Eisenb[...] mit der bestehenden Industrie und Wirtschaft aufs eng[...] knüpft ist und jede Maßnahme ihre Reaktion hervorruft.

Nun sollen noch die beiden anderen Etappe[n ...] Wagenumlaufes, nämlich die Zeiten für die Zu[...] und Abholung der Wagen vom Zug zur Ladestelle sowie [...] Be- und Entladung kurz erörtert werden.

Das ungünstige Verhältnis dieser Zeiten zur Gesamtu[...] zeit kann merklich dadurch gebessert werden, daß m[...] Nahgüterverkehr, bei dem die Unkosten für Abfertigu[ng] Rangieren das Verhältnis zu den Frachtgewinn bei [...] Strecken sehr ungünstig beeinflussen, bis zur Grenze de[r ...] schaftlichkeit den Lastkraftwagen überläßt. Das soll a[...] dem Streben nicht abhalten, auch den Nahverkehr mi[...] Mitteln wirtschaftlicher zu gestalten. Wir sind auch a[...] sen angewiesen, da nach Abtretung wirtschaftlich hochw[...] Gebiete und auch infolge der Wirtschaftsbedrängnisse de[r ...] verkehr auf dem noch verbleibenden Netz schwächer ge[...] ist. Erst nach Verbesserung der Betriebsweise des N[...] verkehrs soll man den Verkehr auf kürzeren Streck[en ...] hier der Eisenbahn keinen Gewinn mehr brin[gt ...] Lastkraftwagen überlassen. Diese Grenze müßte erst d[...] kurrenzkampf näher bestimmen. In Amerika werden [...] Frachtgüter bestimmten Knotenpunkten mit der Eisenb[ahn] geführt und von dort mit Kraftwagen auf die Bestimmu[...] verteilt, die Ergebnisse werden dort günstig beurteilt.

Weitere Verkürzungen dieser Zeiten verspreche ich mi[...] verständnisvolle lediglich auf die Beschleunigung des Ge[...]

richtete Zusammenarbeit der am Umschlag von Eisen- Wasser oder Kraftwagen beteiligten Unternehmungen, rch weitgehende Mechanisierung der Umschlagsarbeit. irkung aller dieser Maßnahmen kann nur bei gleich- scharfer Kontrolle des Wagenumlaufs aus der Kenntnis tkosten heraus beurteilt werden und die Ermittlung der ten, die einerseits die Grundlage für die Preiskalku- i, ist andererseits das wichtigste Hilfsmittel, den inneren sgrad des Verkehrsunternehmens dauernd zu kontrol- d seine Besserung anzustreben.

handlung der Frage, die nach dem Kriege mit Eifer fen wurde, geschah in erster Linie durch die Privat- zelner Fachleute. Die Reichsbahn-Gesellschaft hat sich beiten zunutze gemacht und in einer Denkschrift über ttlung der Selbstkosten die Lösung in einer systemati- handlung gesucht.

die Berechnungen in dieser Denkschrift auch der wissen- en Arbeit noch ein Feld für eine genaue und syste- Behandlung der Selbstkosten überlassen, so ist doch nkschrift als eine T a t zu bezeichnen.

ußerdem die Lösung des Selbstkostenproblems außer- erschwert, ist der Umstand, daß sie keine Stütze fand i der Eisenbahn gebräuchlichen Buchführung, und daß vielseitigen und aus einer großen Anzahl von Teilver- n sich zusammensetzenden Betriebsverrichtungen eine nach Betriebsvorgängen sehr schwierig erscheint und mäßig kaum möglich ist. Es war deshalb notwendig, die Selbstkostenermittlung zugeschnittenes Buchfüh- em einzuführen.

dziel der Selbstkostenermittlung ist, wie eben der Grundlage für die Preisbildung den inneren sgrad des Betriebes möglichst günstig zu gestalten. Es erforderlich, für gegebene Verkehrsverhältnisse die und Verkehrsanlagen und die Betriebsweise so zu aß das gesteckte Ziel mit einem Minimum von Kraft, Weg erreicht wird. Dies ist nur der Fall, wenn die lage und die Betriebsweise auf die E i g e n a r t d e s r t e n d e n V e r k e h r s zugeschnitten ist. Wir cht Anlagen bauen und betreiben für Höchstleistungen, cht kaum in Ausnahmefällen zu erwarten sind, sondern wirtschaftlich mit möglichst einfachen Mitteln arbeitende Anlagen. Man geht hierbei zweckmäßig so vor, daß man zunächst die Verkehrs- oder Betriebsanlagen in verschiedenen Ausgestaltungen entwirft und diese Systeme für den zu erwartenden Verkehr mittels eines B e t r i e b s p l a n e s hinsichtlich des Verbrauches an Zeit, Personal und Betriebsstoff untersucht und hiernach die wirtschaftlichst arbeitende Anlage auswählt. Einen derartigen B e t r i e b s p l a n, d e r v o r a l l e n D i n g e n d i e Z u s a m m e n h ä n g e z w i s c h e n d e n e i n z e l n e n A r b e i t s v o r g ä n g e n k l a r e r k e n n e n l ä ß t, habe ich für einen Verschiebebahnhof erdacht und im vorigen Jahr auf der eisenbahntechnischen Tagung in Berlin erläutert.

Die Bestimmung der wirtschaftlichst arbeitenden Bahnanlage ist in der Methode analog der Ermittlung des statisch wirtschaftlichsten Systems. Hier sucht man durch den Spannungsnachweis das System für eine gegebene Belastung aus, das am wenigsten Material erfordert. Es entsprechen sich hier also

Belastung und Verkehrsaufgabe,
Statisches System und Betriebsanlage,
Spannungsnachweis und Betriebsplan,
Baustoffverbrauch und Aufwand an Zeit, Personal und Betriebsstoff.

Auch zwischen der statischen und dynamischen Untersuchung besteht in der Behandlungsweise, wie ich in der Literatur mehrfach gezeigt habe, eine vollständige Analogie, die das Studium erleichtert.

Ein wirtschaftlicher Eisenbahnbetrieb auf Strecke und Bahnhöfen setzt also gründliche Kenntnisse der dynamischen Zusammenhänge voraus. Es ist also eine gediegene Schulung in den Disziplinien der Mathematik und Mechanik erforderlich, falls ein Ingenieur auf dem Gebiete des Verkehrswesens schöpferisch arbeiten will. Um einen geeigneten Nachwuchs heranzubilden, ist daher den Studierenden, ebenso wie für die B a u k o n s t r u k t i o n e n das s t a t i s c h e D e n k e n, für eine w i r t s c h a f t l i c h e G ü t e r v e r t e i l u n g d u r c h d a s T r a n s p o r t w e s e n eine in der D y n a m i k g e s c h u l t e D e n k w e i s e anzuerziehen. Für die Beantwortung der wirtschaftlichen Fragen im Verkehrswesen genügt es keinesfalls, daß man als Verkehrspolitiker von dem technisch-wirtschaftlichen Geiste nur einen H a u c h verspürt.

Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn über die Rechnungsjahre 1923/24.

(1. April 1923 bis 30. September 1924.)

richt umfaßt einen Zeitraum, in dem die Reichsbahn Schwierigkeiten zu überwinden hatte und großen Ge- d schweren Erschütterungen ausgesetzt war. Schier chliche Anstrengungen und zähe Geduld der leitenden ie des gesamten übrigen Personals waren erforderlich, t geradezu dramatisch bewegten Zeitläufe zu meistern ehr als einmal drohenden Katastrophe Einhalt zu ge- wei Ereignisse waren es vor allem, die die Grundfesten altung zum Wanken zu bringen schienen: der vollstän- rungsverfall und die Besetzung des Ruhrgebiets durch ren Kriegsgegner; dazu kam als außerordentlich er- die tief einschneidende Maßnahme, daß die Reichs- altung gegen Ende 1923 von der allgemeinen Reichs- waltung losgelöst und finanziell ausschließlich auf sich ewiesen wurde. In die letzte Periode des Berichts- s fallen dann die in hohem Grade verantwortungsvollen e und Maßnahmen, die der Gründung der Deutschen n-Gesellschaft vorangingen. Auf Grund dieser Gesamt- sich von selbst die Einteilung des anderthalbjährigen eitraumes in drei Abschnitte: die Zeit vom 1. April 1923 vember 1923 (Papiermarkrechnung 1923), die Zeit vom ber 1923 bis 31. März 1924 (Goldmarkrechnung 1923) tzte Abschnitt bis zum 30. September 1924 (Rechnungs- 19). Im ersten Zeitraum wurde die Reichsbahn im Rahmen des allgemeinen Reichshaushalts vom Reichsverkehrsministerium als unmittelbarer Reichsbetrieb geführt. Im zweiten Abschnitt bereits war sie von der Reichsfinanzverwaltung losgelöst, und es wurde die Notverordnung vom 12. Februar 1924 über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" erlassen. Der dritte Abschnitt läuft bis zur Übernahme des Betriebes durch die Reichsbahn-Gesellschaft, jedoch ist zur Vereinfachung der Abrechnung als Endpunkt nicht der 11. Oktober 1924 (Tag des Übergangs des Betriebsrechts auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft), sondern der 30. September 1924 angenommen worden. Das erste Geschäftsjahr der Reichsbahn-Gesellschaft begann hiernach am 1. Oktober 1924.

Das Währungselend, das sich im Jahre 1923 mehr und mehr steigerte und schließlich geradezu groteske Formen annahm, ist noch in aller Erinnerung. Eine ordnungsgemäße Finanzwirtschaft war, wie im Anfangskapitel des Berichtes dargelegt wird, damals nicht mehr möglich, und die dort wiedergegebenen Zahlen für die Wirtschaftsführung gewähren kein brauchbares Bild von den wirklichen Verhältnissen; so ist insbesondere das rechnerische Endergebnis des ersten Berichtsabschnittes, das in der auf 302,25 festgestellten Betriebszahl gipfelt, ohne Bedeutung für eine richtige Beurteilung der Wirtschaft. Die Gründe hierfür sind aus den einleitenden Anmerkungen im Bericht und aus den darauffolgenden Abschnitten, namentlich über die Tarife

und das Personalwesen zu ersehen. Die Einzelbeträge, deren Summe die Abschlußzahlen im Bericht darstellen, bedeuten an jedem Tage des Zeitraums einen verschiedenen wirklichen Wert. Stoffpreise sowie Gehälter und Löhne stiegen fortwährend und mußten der Geldentwertung angepaßt werden. Die Bewilligung von Gleitpreisen war bald nicht mehr zu vermeiden. Die Zeiträume, für die die Gehälter im voraus bezahlt wurden, verringerten sich immer mehr, und an Stelle der ursprünglich vierteljährlichen Vorauszahlung erfolgte schließlich die Vorauszahlung für je ein Monatsviertel. Die dann eingeführten Meßziffern, mit denen die Grundbeträge an Grundgehalt usw. zu vervielfältigen waren, mußten im Oktober 1923 sogar in einzelnen Wochen mehrmals erhöht werden. Ähnliche Schwierigkeiten ergaben sich bei den Arbeiterlöhnen. Diese in rasender Geschwindigkeit sich entwickelnde Erhöhung der Ausgaben suchte man zwar durch Anpassung der Personen- und Gütertarife an die Geldentwertung nach Möglichkeit auszugleichen, doch gelang dies bald nicht mehr in vollem Umfange, obgleich die Tarife in immer kürzeren Abständen erhöht wurden. Das in die Kassen fließende Geld war stets wieder nach wenigen Tagen wertlos, und alle Bemühungen, das Gleichgewicht aufrechtzuerhalten, blieben leider erfolglos.

Zur Errettung aus diesem trostlosen Zustande führte die Großtat der Währungsstabilisierung, die für die Zeit ab 15. November 1923 eine Goldmarkrechnung ermöglichte. Für die Verwaltung türmten sich zunächst die Schwierigkeiten riesengroß auf, zumal da sie, wie schon erwähnt, vom gleichen Tage ab aus der allgemeinen Reichsfinanzverwaltung ausschied und seitens der letzteren Zuwendungen nicht mehr zu erwarten hatte. „Mit äußerster Entschlossenheit trat die Reichsbahn diesen Hindernissen entgegen. Die Ausgaben wurden rücksichtslos abgedrosselt; auf Grund der Verordnung vom 27. Oktober 1923 (Personalabbauverordnung) wurde die Beamtenzahl verringert. Arbeiterentlassungen mußten stattfinden. Bauten wurden in großem Umfange stillgelegt, Beschaffungen unterbrochen und alles darangesetzt, wieder die Deckung der Ausgaben durch die Einnahmen zu erreichen." Wie dieses Programm weiterverfolgt und durchgeführt worden ist, möge in dem einführenden Kapitel des Berichts über die Grundlagen der Finanzpolitik sowie in den Abschnitten über die Ausgaben des ordentlichen und außerordentlichen Haushalts, über den Betrieb und Verkehr, das Bauwesen, die Fahrzeuge und das Personalwesen nachgelesen werden. An dieser Stelle soll nur kurz das Ergebnis festgestellt werden: In den ersten 4½ Monaten, also bis Ende März 1924, gelang es, die Betriebszahl auf 79,65 herabzudrücken, und der Abschluß für diesen Zeitraum weist einen Betriebsüberschuß von rund 251 Millionen GM. auf. Bis Ende September 1924 verminderte sich die Betriebszahl weiter auf 75,14, was allerdings, wie im Bericht mit anerkennenswerter Offenheit hervorgehoben wird, nur durch eine auf die Dauer unerträgliche Drosselung wichtiger Ausgaben zu erreichen war; der Betriebsüberschuß betrug 483 Millionen GM. Jedenfalls „gelang es, zu einer geordneten Wirtschaftsführung zurückzukehren und der neuen Reichsbahn-Gesellschaft das dringend notwendige Betriebskapital in Gestalt von Betriebsvorräten und Kassenbeständen im unbelasteten Betrage von 756 Millionen GM. zuzuführen".

Der eisenbahnsachlich höchst interessante und für das Schicksal des deutschen Eisenbahnwesens so schwerwiegende Inhalt des Berichts, der sich auf alle Zweige der Eisenbahnverwaltung erstreckt, kann im Rahmen dieser kurzen Besprechung selbstverständlich nur ganz auszugsweise wiedergegeben werden. Einige mehr allgemeine Gesichtspunkte aber sollen doch zur Geltung gebracht werden. Von all den vielen Übeln, die die Eisenbahnverwaltung heimsuchten, ist eines der größten der schon erwähnte Ruhreinbruch, und wie ein roter Faden ziehen sich seine verderblichen Einwirkungen durch den ganzen Bericht. War es im Jahre 1922 gelungen, die finanziellen Schwierigkeiten der unmittelbaren Nachkriegszeit zu überwinden und innerhalb des ordentlichen Haushaltes das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herzustellen, so zerstörte der Ruhreinbruch (Beginn des Einmarsches am 11. Januar 1923) diese Ordn[...] Finanzen auf lange Zeit. Aus den einzelnen Abschnitt[...] Berichts ist zu ersehen, wie diese Störungen dauernd fort[...] In dem Kapitel über Bauwesen wird ausgeführt, daß d[...] führung der Bauten in den westlichen Direktionsbezirken [...] des Ruhrkampfes sowie wegen des Druckes der Besetzu[...] erschwert oder unmöglich gemacht wurde. Bei den Ausfüh[...] über die Bahnunterhaltung wird darauf hingewiesen, da[...] die Besetzung des Ruhrgebiets jede Stofflieferung aus d[...] für hauptsächlich in Betracht kommenden Industriegebiet [...] lich wurde und infolgedessen namentlich die Unterhaltu[...] Oberbaus zu leiden hatte. Als Folge der Ruhrbesetzun[...] sich ferner, daß die bereits vor dem Kriege bestellten [...] schen Lokomotiven nicht restlos fertiggestellt werden k[...] da die im Ruhrgebiet bestellten Konstruktionsteile (... u. dgl.) nicht rechtzeitig eingingen. Im Kapitel über Lok[...] betrieb wird hervorgehoben, daß dieser durch den Ruhr[...] ganz beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen wurde, we[...] Lokomotiven wegen Umlegung des Verkehrs auf ungün[...] Strecken umstationiert werden und die Lokomotivdienstei[...] gen, die mit großer Sorgfalt auf die Erzielung höchster [...] gen mit geringstem Lokomotiv- und Personalbedarf auf[...] waren, geändert werden mußten; eine starke Steigeru[...] Brenn- und Schmierstoffverbrauchs zeigte sich hierbei [...] dauerliche Nebenerscheinung. Die Dienstkohlenversorgu[...] den inländischen Kohlenrevieren war infolge der Ruhrbe[...] bis Anfang 1924 durchaus unzulänglich, und es [...] 5 466 000 t ausländische Steinkohlen bezogen werden. A[...] günstige Ergebnisse der Wagenanforderung und Wagen[...] traten als Folge der Abschnürung der besetzten Gebiete [...] Mit Recht wird im Kapitel über Wohnungswesen bemer[...] die Wohnungsfürsorge eine der wichtigsten Zeitfragen ge[...] ist, und gerade hier ergab sich für die Verwaltung a[...] wirkung der Ruhraktion die besonders schwer zu bekäm[...] Unterkunftsnot der aus ihren Wohnungen Verdrängten [...] 250 000 aus dem besetzten Gebiet ausgewiesenen Eisen[...] familien. Über die Entwicklung des Ruhrkampfes, über d[...] gabe des passiven Widerstandes, über die französisch-be[...] Regie gibt der Bericht ausführliche Auskunft. Erst nach [...] des Berichtszeitraumes, nämlich am 15. November 1924 [...] die Regiestrecken an die deutsche Verwaltung zurückgeg[...]

Obgleich Inflation, Finanznot und Ruhrkampf wie die [...]lyptischen Reiter über die bedrängte Eisenbahnverwaltu[...] wegfegten, fand sie doch noch Mut und Muße, Verbesse[...] ihrer Einrichtungen vorzunehmen und dem Fortschritt d[...] zu bereiten. Der aufmerksame Leser findet zahlreiche [...] hierfür in den einzelnen Abschnitten des Berichts. Die [...]führung des elektrischen Zugbetriebs wurde weiter ge[...] und zwar erfuhr er im Berichtszeitraum — nach der St[...]länge berechnet — einen Zuwachs von 16,5 %. Im Walch[...]werk wurden alle wasserbaulichen Anlagen und Hochbau[...]endet, und die Bauarbeiten in den beiden Kraftwerken der [...]leren Isar" sowie die Umbau- und Erweiterungsbauten im [...]kraftwerk Altona nahmen ihren planmäßigen Fortgang [...] möglichst bald in den Genuß der wirtschaftlichen Vorte[...] kommen, die sich aus der Kunze-Knorr-Bremse ergeben, [...] Ausrüstungszeit für die vorhandenen Güterwagen abg[...] worden; die damit verbundenen erheblichen betriebliche [...]stellungen, insbesondere auf den Rangierbahnhöfen, [...] ohne Störungen überwunden. Ferner wurden Turbinenlo[...]tiven bestellt, von denen man sich eine erhebliche Vermin[...] des Kohlenverbrauchs verspricht. Die Öllokomotiven sind [...] durchgebildet worden, daß zu ihrer Erprobung eine Anzahl [...]lokomotiven bestellt werden konnten. Besondere Aufmerks[...] wurde der Durchbildung der Öltriebwagen gewidmet. Au[...] Gebiete des Eisenbahnsicherungswesens sind wichtige Ve[...] eingeleitet worden, namentlich mit Einrichtungen zur Ver[...] des Überfahrens von Haltesignalen sowie mit Lichttagessig[...] Die Unterhaltung des Oberbaues ließ zu wünschen übrig[...] wurde unter dem Zwange der wirtschaftlichen Notlage mit [...]

[..]ran gearbeitet, den Mangel an Personal und Geldmitteln [..]rbesserte Unterhaltungsmethoden und technische Ver[..]gen an den Oberbauanordnungen und -stoffen nach Mög[..]auszugleichen. Aus dem Kapitel über Wohnungswesen ist [..]hmen, daß trotz der knappen Mittel immerhin für Be[..]d Arbeiter der Reichsbahn innerhalb der Berichtszeit [..]547 Wohnungen neu bereitgestellt werden konnten, die [..]ßlich auf das unbesetzte Gebiet entfallen. Die Wohl[..]ge wurde auf eine harte Probe gestellt, doch zeigte der [..]erichtszeit entfallende Teil des Jahres 1924 erfreulicher[..]e allmähliche Besserung; insbesondere bei der gesetz[..]ürsorge (Angestellten-, Kranken- usw. Versicherung) [..]er allmähliche Wiederaufbau, so daß am Ende der Be[..] die Krisis als überwunden angesehen werden konnte. [..]iche Darlegungen finden sich im Bericht über die Ar[..] Gedinge, aus denen hervorgeht, daß das Gedingever[..]mmer mehr an Ausdehnung gewinnt. Die Dienstdauer[..]ten wurden erheblich zweckmäßiger gestaltet. Der [..]ng des Personals widmete die Verwaltung besondere [..]samkeit. Auf dem Gebiete der Psychotechnik wurden [..]hungsarbeiten fortgesetzt. Auch die Vereinheitlichungs[..]gen ruhten nicht. So wurde z. B. die Ausbildung eines [..]hen Reichsoberbaues der Vollendung nahegebracht, die [..] zur Schaffung von Einheitsbauarten für Personen- und Gepäckwagen der Haupt- und Nebenbahnen konnten in der Hauptsache zum Abschluß gebracht werden, die Fertigung in den Ausbesserungswerken hat durch die immer weiter ausgebildete Normung ein ganz besonderes Gepräge erhalten, und bereits 60 bis 80 % aller Fertigungsarbeiten wurden in Reihen und Massenherstellung durchgeführt, eine Einheitskurzschrift ist geschaffen worden usw.

Bildliche Darstellungen sind sehr sparsam verwendet worden, nur die Unfallstatistik wird durch zwei Abbildungen veranschaulicht, aus denen deutlich hervorgeht, daß die unausgesetzten Bemühungen der Verwaltung, die Betriebssicherheit zu heben, von gutem Erfolg begleitet waren. Dem systematischen Teil des Berichts sind umfangreiche statistische und besondere Nachrichten in tabellarischer Form beigefügt. Eine ausführliche Jahresübersicht und ein nach den Anfangsbuchstaben geordnetes Sachverzeichnis erleichtern die Benutzung des Berichts. Die Berichtszeit war eine Leidenszeit. Der Geschichtsschreiber, der einst, fußend auf dem reichen Inhalt des Berichts, die Entwicklung der Reichsbahnen darstellen wird, wird dem Eisenbahnpersonal nicht die Anerkennung versagen, daß es unter überaus schwierigen Verhältnissen im Anschluß an die besten Traditionen der glanzvollen Vorkriegszeit und in großer Anpassungsfähigkeit die Grundlagen für einen gesunden Aufbau geschaffen hat.

Dr. Otto.

[..] Eisenbahnen im Bereich der 10. Armee nach der Schlacht bei Wilna bis zur Beendigung der Schlacht am Narotsch-See (5. 10. 15—25. 4. 16).

Von **Ernst Otto**, Oberstleutnant a. D., Oberarchivrat im Reichsarchiv in Potsdam.

[..]chlacht bei Wilna dauerte vom 9. September bis 2. Ok[..]15. Am 5. Oktober 1915 meldete ich mich beim Ober[..] ber der 10. Armee, Generaloberst v. Eichhorn, als Bba [..]t ein Bba? Die Frage wurde auch im Kriege oft an [..]tellt. Antwortete ich: „Bba." heißt „Bahnbeauftragter [..]isenbahnchefs", so nickte der Fragesteller meist ver[..]oll, ein richtiges Bild konnte er sich aber nicht [..]n

[..]8 dieser Zeitung vom 19. Februar 1925 hat Dr. Wilhelm [..]nann im Artikel: „Die Wiederherstellung der französi[..]d belgischen Eisenbahnen beim deutschen Vormarsch [..]gelegt, daß dem Chef des Feldeisenbahnwesens alle für [..]bahnbau bestimmten Formationen unterstellt waren. [..]eitete dieser aber auch den gesamten Eisenbahnbetrieb. [..]e das Militäreisenbahnwesen in der Armee gleichsam [..]aat im Staate", nur dadurch sind die gewaltigen Lei[..]desselben ermöglicht worden.

[..]rbindungsglied zwischen diesem dem Einfluß der Kom[..]örden und Truppen in weiser Vorsicht entzogenen [..]nwesen und der Truppe bildete der Bba. Auch er war [..] Feldeisenbahnchef unterstellt, aber dem Armee-Ober[..]o und der Etappen-Inspektion zugeteilt als Berater in [..]angelegenheiten. Grundsätzlich gingen alle Anträge [..]n Bba., der sie der Erledigung zuführte. Auch auf die [..]n Wasserstraßen, deren Ausnutzung zu den Aufgaben [..]isenbahnchefs gehörte, war diese Wirksamkeit ausge[..])

[..]litäreisenbahnwesen war nun einmal ein Spezialgebiet, [..]es auch derjenige Generalstabsoffizier, der nicht im [..]der Eisenbahnabteilung angehört hatte, keinen rechten [..]besaß. Als während meines Kommandos zur Kriegs[..] der den Generalstabsdienst vortragende Offizier — er [..] Kriege Kommandierender General — zum Kapitel des [..]nwesens kam, sagte er ehrlich, er müsse zunächst einen Freund von der Eisenbahnabteilung befragen, es sei beinahe eine Geheimwissenschaft. So war der Einfluß des aus der Eisenbahnabteilung hervorgegangenen Bba. nötig, um durch dauernde persönliche Verbindung die Ansprüche der Truppe mit der Leistungsfähigkeit der Bahn in Einklang zu bringen.

[..]er wurde für die Armee-Oberkommandos der Heeres[..]und einige andere oberste Behörden noch die Stellung [..] des „bevollmächtigten Generalstabsoffiziers des Feld[..]chefs" geschaffen.

Hierzu mußte der Bba. einen genauen Überblick über die militärische Lage haben und sich durch Besprechungen beim Stabe dauernd auf dem laufenden erhalten. Er mußte sich aber auch einen Einblick in alle für den Betrieb wichtigen Einrichtungen seines Bahnnetzes verschaffen. Ein Blick in meine damals gemachten Notizen belehrt mich, daß ich fast genau so viel Tage auf der Strecke, wie in Wilna war.

Der Bahnbetrieb war, als ich in Wilna eintraf, in einer besorgniserregenden Verfassung. Die Bahnhöfe waren verstopft, die Zufuhr zeitweise ganz lahmgelegt.

Wie war das gekommen?

Die von General-Feldmarschall v. Hindenburg geplanten Operationen sollten den Rückzug der in Polen geschlagenen russischen Armeen derart treffen, daß die nach Moskau und Petersburg führenden Linien Brest-Litowsk-Minsk, Warschau-Mosty-Lida-Molodetschno und Warschau-Grodno-Wilna-Dünaburg in unsere Hand fielen. In einem zweiten gigantischen „Tannenberg" wollte er so die russischen Armeen einkreisen, vernichten und baldigen Frieden im Osten herbeiführen.

Nur mit der Bedeutung der Eisenbahnen wollen wir uns hier beschäftigen. Ich gehe daher nicht auf die Frage ein, aus welchen Gründen der damalige Chef des Generalstabes des Feldheeres, General v. Falkenhayn, eine andere, nicht so aussichtsreiche Operation vorzog, und wie er den Kaiser für seine Auffassung zu gewinnen wußte.

Erst im August 1915 erhielt Hindenburg die erbetenen Verstärkungen, verspätet und nicht ausreichend. In kleinerem Maßstabe nahm er die Operationen auf, die zur Eroberung von Kowno und zur Schlacht bei Wilna führten. Sie stützten sich auf die Bahn Wirballen-Kowno, die in der Zwischenzeit ausgebaut worden war. Sie war ein Glied der großen zweigleisigen Verbindungslinie Berlin-Petersburg.

Als am 17. August 1915 General Litzmann über den Njemen setzte und Kowno nahm, waren sämtliche Brücken, auch die so wichtige Eisenbahnbrücke, zerstört, der Tunnel am östlichen Ufer zum Glück nicht sehr nachhaltig. Er wurde durch eine Kolonne von 32 westfälischen Bergleuten fahrbar gemacht, über den Njemen auf einer niedrigen leichten Notbrücke zunächst ein Pferdependelbetrieb aufgenommen mit erbeuteten russischen Güterwagen. Bald konnten die Pferde durch Lokomotiven, die russische durch deutsche Gleisweite ersetzt werden, am 11. Oktober lief nach Wiederherstellung der Brücken der erste Zug in Wilna ein. Die Wiederinbetriebnahme dieser Bahn war, wie General Ludendorff in seinen „Erinnerungen“ schreibt, eine Lebensfrage für die Armee bei dem erhofften Fortschreiten der Operation.

Karte I

Maßstab 1:1000000.

Zweigleisige Bahnen — Eingleisige Bahnen — " " im Bau — Kleinbahnen. — Frontlinie u. Abschnitt. — Reichsgrenze.

Die Namen der Armee-Hauptquartiere sind eingerahmt.

Längs dieser Bahn gingen die Hauptkräfte der 10. Armee, schwächere in Richtung der Bahn Marggrabowa-Suwa[lki]-Olita und der Bahn Augustowo-Grodno, um auch diese Njemenübergänge in Besitz zu nehmen. Die beiden le[tzten] Bahnen aber waren von Suwalki ab eingleisig.

Außerordentlich schwer war es für die Eisenbahnbautr[uppen] mit dem Vorrücken der Armee Schritt zu halten, mußt[en] alle Bahnen von der breiten russischen Spurweite auf die n[ormale] umgenagelt werden. Die unermüdlichen Eisenbahnbaukom[pagnien] leisteten das äußerste, mehr als 8 km konnten aber täglic[h]

ɟelt werden. Stieß man auf Zerstörungen, so dauerte es ı länger.

die auf die Bahn angewiesene Truppe drängte, und so ɟı sich verleiten, nur möglichst rasch vorwärtszuar- Alle Kräfte wurden hierfür eingesetzt, und stolz war l ersten Zug bald bis zum Ziel leiten zu können. Viel- ɩnügte man sich mit der Umnagelung nur eines Gleises. ı jedoch rächte sich dieses Verfahren. Der Ausbau der ·, der Überholungsgleise war liegengeblieben, die Rück- der Leerzüge, die zum Abschub der Verwundeten, der ıen, der Beute usw. Verwendung finden konnten, machte ten Schwierigkeiten. Und immer neue Züge rollten e den so dringend benötigten Nachschub brachten, das ·rmehrten.

eine während des Krieges bei uns und unseren Gegnern ı Erfahrung, daß eine vorrückende Armee mit ihren ·en- und Pferdekolonnen vom Eisenbahnendpunkte ab ı Entfernung von etwa 100 km überbrücken kann, falls ı außergewöhnliche Mengen von Kraftwagen und sehr ßen zur Verfügung stehen. Dies war bei der 10. Armee ·haus nicht der Fall.

ıcht waren diese Schwierigkeiten mit eine der Ur- laß nach der Schlacht bei Wilna zum Stellungskriege ıngen werden mußte. Das Wesentlichste aber war, daß Russen mit Hilfe ihrer unversehrten Bahnen gelungen ı ke Kräfte aus Polen nach dem bedrohten rechten Flügel n, welche die Umfassung dort vereitelten. In jedem o spielten hier die Bahnen eine ausschlaggebende Rolle. ı in Wilna eintraf, hatte der Stellungskrieg gerade be- ıber auch dieser erforderte einen gewaltigen Nachschub, ɔch nun alle Materialien für den Ausbau der Stellungen

ıie macht sich meist einen falschen Begriff davon, worin esbedürfnisse einer Armee bestehen. Sie setzen sich ı einer Abwehrschlacht etwa folgendermaßen zusammen: ıng 20 %, Pioniergerät 18 %, Steinbaustoffe 17 %, Mu- %, Lazarettzüge 13 %, Sonstiges 16 %. Die Ersatz- e sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

ıauder erinnert sich wohl ein jeder der Inflationszeit. e Warenknappheit zogen die Preise stoßweise an, be- hte man sich bei jeder Teuerungswelle noch schnell ein- , soviel als möglich zu hamstern und vermehrte dadurch ·enknappheit, beschleunigte die Preissteigerung. Ver- ıar alles gütliche Zureden, jede Mahnung zur Einsicht erbraucher.

derselbe Vorgang spielte sich damals bei der 10. Armee er Unsicherheit des Bahnbetriebes ab. Jede Behörde les das, womit gerade sie die Truppe zu versorgen hatte, Fall der Not reichlich aufzustapeln. Auch hier waren Vorstellungen vergeblich. Es fehlte auch an der Ein- ß die Truppe selbst die Verkehrsnot vermehrte, die urde den Eisenbahnbehörden zugeschoben.

vollends noch in der Verwirrung zu einem Eisenbahn- kam, wurde mir die recht bezeichnende Bemerkung iziers vom Stabe des Oberbefehlshabers Ost überbracht. te etwa: „Daß es bei einer Bahn, die fährt, zu Zu- tößen kommen kann, verstehe ich; wie dies aber bei n, die nicht fährt, möglich ist, begreife ich nicht."

ßte also energisch eingegriffen werden. Der Feldeisen- gab mir zunächst den Auftrag, festzustellen, wieviel ıung jetzt tatsächlich vorhanden sei bei den Truppen len von den Divisionen, den Generalkommandos, dem erkommando und der Etappe angelegten Magazinen. lig gab mir der Armee-Intendant, Geheimer Kriegsrat Auskunft, wie ich überhaupt stets das größte Entgegen- bei allen Stellen dieses aus so vortrefflichen Männern ngesetzten Armee-Oberkommandos und seiner Etappen- n gefunden habe. Die erhaltenen Angaben aber prüfte selbst durch Besichtigung der verschiedensten Magazine und Besuche und Nachfragen bei der fechtenden Truppe. Es ergab sich, daß reichliche Bestände vorhanden waren. Nun wurde genau festgelegt, für wieviel Tage Verpflegung bei der Truppe und in den Magazinen niederzulegen sei. Wenn ich nicht irre, war es im ganzen ein zehntägiger Bedarf. Ähnlich wurde bei den anderen Gattungen des Nachschubs verfahren. Ungünstig war allerdings, daß die Etappenmagazine meist in Kowno auf dem linken Njemenufer lagen, also bei einer Zerstörung der Eisenbahnbrücke nur schwer heranzuziehen waren. Naturgemäß wurden alle Nachschubzüge möglichst weit vorgezogen, so daß ein Umladen in die rückwärtigen Magazine vermieden wurde.

Nun griff der Feldeisenbahnchef, um gründlich Wandel zu schaffen in den herrschenden unerträglichen Zuständen, mit einer großzügigen Anordnung ein. Er verbot der Linienkommandantur Berlin und allen östlich der Oder gelegenen, also Stettin, Danzig, Königsberg, Bromberg und Breslau, irgendeinen Zug für die 10. Armee abzulassen, der nicht vom Bba. ausdrücklich angefordert sei. Diese Erfassung des Übels an der Wurzel, die weitgehende Abdrosselung des Zustroms neuer Züge wirkte Wunder. Ich hatte Konferenzen mit den einzelnen Behörden des Armee-Oberkommandos und vor allem der Etappen-Inspektion. Schwierig war es, alle widerstreitenden Interessen richtig gegeneinander abzuwägen, das Allerdringendste von dem Dringenden oder nur Erwünschten zu sondern. Aber ich fand verständnisvolle Unterstützung durch den Chef des Generalstabes der Etappen-Inspektion, mit dem ich von der Kriegsakademie her befreundet war. So gelang es schließlich, die Ansprüche, die ein jeder im Interesse seiner Behörde erhob, auszugleichen und eine Unterlage, eine Art Schlüssel zu finden, was zunächst zur Beförderung zuzulassen sei, und in welchem Umfange.

Im steten Zusammenwirken mit der Militär-Eisenbahndirektion und den heimischen Linienkommandanturen konnte ich dann die anfangs rigoros durchgeführte Beschränkung je nach dem Freiwerden der überfüllten Bahnhöfe, an deren Ausbau nun auch gearbeitet wurde, immer mehr lockern, bis nach einigen Wochen zur allgemeinen Zufriedenheit sich ein ganz normaler Betrieb abwickelte.

Großem Widerstande aber begegnete ich, als nun zur weiteren Verbesserung gemäß den im Westen gemachten günstigen Erfahrungen feste Zugverbindungen für die sogenannten Etappenzüge festgelegt werden sollten. „Warum denn?" wurde mir geantwortet, „ich fordere meinen Bedarf an, sobald er eintritt, und dann führen Sie ihn mir zu, die Bahn leistet es ja jetzt." Daß die Bahn aber bei feststehendem Fahrplane mit regelmäßig verkehrenden Zügen weit mehr leistet, als bei stoßweisen Anforderungen, war schwer begreiflich zu machen, niemand wollte sich binden, jede Woche fahrplanmäßig soundso viel des verschiedensten Heeresgerätes zu erhalten. Schließlich gelang es auch hier, die Bedenken zu überwinden und einen Ausweg zu finden, indem für unvorhergesehene Fälle einige weitere Züge, aber nur von Fall zu Fall, vorgesehen wurden.

Jede Armee hatte einen „Etappen-Hauptort", von dem aus der größte Teil ihrer Versorgung bewirkt wurde. Für die 10. Armee war dies Stettin, dessen besondere Einrichtungen ich auch besichtigte. So konnte allmählich ein fester Fahrplan geschaffen werden und der Verkehr wickelte sich reibungslos ab, wie im Frieden. Sogar der bereits vor meinem Eintreffen regelmäßig verkehrende D-Zug Berlin-Wilna hatte selten eine Verspätung. Seine Pünktlichkeit wurde von den Offizieren des Armee-Oberkommandos als Gradmesser der Leistungsfähigkeit der Bahn angesehen. Schmunzelnd wurde mir bei Tisch gesagt: „Die Bahn scheint in Ordnung, der D-Zug ist pünktlich angekommen." War es nicht der Fall, so mußte ich Auskunft geben, woran dies liege.

Zu dieser Tischgesellschaft, die sich um den greisen, aber noch hochbedeutenden und dabei väterlich für alle sorgenden Generaloberst v. Eichhorn sammelte, gehörte auch S. K. H. Prinz Oskar von Preußen als stets liebenswürdiger Kamerad, er legte Wert

darauf, nur als solcher betrachtet zu werden. Als er eines Tages bei einer Stellungsbegehung verwundet wurde, erschien er, mit verbundenem Kopf, trotzdem abends bei Tisch.

Bei der ausschlaggebenden Bedeutung der Eisenbahnen, besonders der Strecke Wirballen-Kowno-Wilna, mußte eine Gefährdung der Bahn unberechenbare Folgen haben. Eine solche Gefährdung bildete aber das Hochwasser und Eistreiben des Njemen.

Der Njemen durchbricht zwischen Grodno und Rumschischki, oberhalb Kowno, den uralisch-baltischen Höhenrücken. Auf dieser Strecke ist daher auch sein Bett voller Steine und Sandbänke, die den Strom durchsetzen und die Schiffahrt behindern. Die Tiefe wechselt sehr; sie beträgt für gewöhnlich bei Grodno 2 m, bei Kowno 3,6 m, sinkt aber im Hochsommer manchmal auf 0,6 m herab. Er friert gewöhnlich Anfang oder Mitte Dezember zu und geht meist im März, im strengen Winter erst Anfang April, wieder auf. Im Frühjahr tritt Hochwasser ein. Da die Ufer meist hoch sind, tritt dann eine Wassertiefe von 4—5 m ein, sie soll bei Juborg sogar schon mehr als 7 m betragen haben. Die Flußverhältnisse waren also derart, daß äußerste Vorsicht geboten erschien, der ausnahmsweise milde Winter brachte besondere Überraschungen.

Die Militär-Eisenbahndirektion 5 trug dem Rechnung. Sie hatte bereits im Oktober einen Eisbrecher beantragt, der ihr auch am 10. Oktober bewilligt wurde. Bald darauf stellte die Festungsbootsabteilung in Königsberg vier Dampfer als Eisbrecher kostenlos zur Verfügung, da sie an einem früheren Beginn des auf den Njemen sehr schwunghaften Flößereibetriebes interessiert war. Zwei von ihnen sollten bei Kowno die Brücke schützen, zwei sollten schädliche Eisstopfungen beseitigen. Auch war vorgesehen, daß bei eintretendem Tauwetter die Eisdecke durch russische Kriegsgefangene zersägt werden sollte.

Wie waren nun die Brücken beschaffen? Bei Kowno, das zum größten Teile auf dem rechten Njemenufer liegt, befand sich eine 400 m lange Eisenbahnbrücke, die schräg über den hier 250 m breiten Strom führte. Sie hatte vier Öffnungen über Wasser besessen, außerdem auf jeder Seite eine Öffnung über Land und noch eine kleinere daneben. Die letzteren dienten zur Unterführung der Uferstraßen. Über diese 10 m hohe Brücke, die durch 5 m hohe Seitenwände aus starken Eisenblechplatten das Aussehen eines eisernen Kastens hatte, führte außer den beiden Gleisen noch ein 1½ m breiter Weg für Fußgänger.

Von dieser Brücke hatten nun die Russen das Mittelstück gesprengt, so daß eine Lücke von 100 m entstand. Diese Lücke war nach Erledigung der schwierigen Aufräumungsarbeiten durch eine Behelfsbrücke geschlossen worden. Die Öffnungen zwischen den zahlreichen Pfahljochen dieser Behelfsbrücke waren eng, so daß große Gefahr bei Eisgang bestand[2]).

Bei Olita ersetzte eine neu gebaute Behelfsbrücke die zerstörte russische. Sie machte einen imposanten Eindruck auf ihren 35 m hohen Pfeilern, die in zwei Stockwerken angeordnet waren. Hier war man so vorsichtig gewesen, 11 m Durchflußweite zwischen den Pfeilern zu lassen, diese mit starken eisenbeschlagenen Bohlen zu verkleiden und durch Eisbrecher zu sichern.

Eigenartig war die alte russische Brücke bei Grodno gewesen. Sie war 130 m lang, lag 30 m über dem Wasserspiegel, hatte gemauerte Endpfeiler und im Strom zwei zylindrische, miteinander durch Verstrebung verbundene Doppelpfeiler. Der untere Teil derselben war gemauert, während der obere von 18 m hohen eisernen Röhren gebildet wurde, die mit Zement ausgegossen waren. Daß eine derartige Brücke leicht zu sprengen ist, leuchtet ein. Der Russe hatte es so gründlich besorgt, d: Wiederherstellung ausgeschlossen war. Sie wurde dur neue Umgehungsbrücke dicht oberhalb ersetzt, die große weiten erhielt und durch Eisbrecher geschützt wurde.

Auch bei Mosty mußte eine neue Behelfsbrücke gebaut Diese wurde gerade fertig, als am 8. Januar 1916 stark gang einsetzte, der einen Pfeiler stark beschädigte un Eisbrecher eindrückte.

Ich will nun den Verlauf der Hochwasser- und Eisgef kurz schildern.

Am 3. Dezember 1916 war der Njemen bei Kowno un halb eisfrei, oberhalb kam das Eis zum Stehen. Bald Hochwasser den dortigen Pegel fort, es mußte an einem sorischen Pegel beobachtet werden, dessen 0-Punkt 1 m lag als der ursprüngliche. Dies gab häufig Verwechslung am 8. Februar 1917 konnte ein neuer Pegel mit richtigem gesetzt werden.

Am 10. Dezember 1915 wurden Beobachtungsposten be und weiter stromaufwärts aufgestellt, da Eisbewegung be wurde. Mosty meldet am 5. Januar 1916 drohenden Eisg

Am 7. Januar 1916 wurde die Eisenbahnbrücke bei gefährdet. Pioniere nahmen Sprengungen des Eises a Länge von 100 m stromaufwärts vor, die Gefahr war b

Starker Eisgang war in der Nacht vom 7. zum 8. Janu bei Kowno und Olita, nur mit Mühe konnten die Eiswac Brückenöffnungen freihalten. Aus der beschriebenen Ba Behelfsbrücken geht hervor, daß die Wirkung bei Kow größere sein mußte. Hier war der Stoß des Eises ge Brücke so gewaltig, daß eine der Behelfsunterstützun etwa 9 cm verschoben wurde, und die ganze Holzkonst stark in sich zu arbeiten begann. Tatsächlich mußte d kehr gesperrt werden, aber nur für sieben Stunden. Durc besonderen Glücksfall in dieser kritischen Lage fiel näml Wasserstand morgens plötzlich um 2 m, das Eistreiben Stromgeschwindigkeit nahmen ab, so daß nach Untersuch Unterbaues der Verkehr wieder freigegeben werden konn atmeten auf. Da kamen Trümmer einer Pionierbrück schwommen, sie konnten aber durch einen Eisbrecher abg werden, bevor sie die Eisenbahnbrücke erreichten.

Auch die Strecke Grodno-Wilna, die als Ersatz ins A nommen war, falls bei Kowno ein Unheil eintrete, war in kritischen Nacht gefährdet, da starkes Treibeis gegen d czanka-Brücke bei Orany anstürmte.

Die bereits erwähnte bei Mosty eingetretene Gefahr am 9. Januar 1916 durch Eissprengungen behoben werde Njemenbrücke bei Sielec an der Verbindungsbahn Lida-I witschi überstand das Eistreiben besser, da durch ihre weiten Öffnungen die Schollen glatt passieren konnten.

Zwei Wochen herrschte nun Ruhe. Am 22. Januar st Wasser aber wieder, am 24. Januar trat Hochwasser ei starkes Eistreiben gefährdete die Brücke bei Orany.

Nachdem am 29. Januar eine Stunde starker Eisga Grodno geherrscht, fiel am 2. Februar das Wasser, die rinne war eisfrei.

Jetzt trat eine längere Ruhepause ein, am 21. März a gann bei steigendem Wasser wieder der Eisgang. Bes stark war dieser am 23. März bei Mosty, ein Floß wurde trieben, nur mit größter Mühe gelang es, dasselbe dur Brückenöffnungen zu leiten. Wie stark die Strömung war, geht aus der Meldung hervor, daß am 30. März die bei Nikolajew ernstlich in Gefahr geriet, abzutreiben.

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß alle N brücken wiederholt gefährdet waren, die größte Sorge a reitete naturgemäß die Kownoer Eisenbahnbrücke. In d tischen Tagen wurde ich daher fast jeden Abend bei Tis Generaloberst v. Eichhorn, seinem Chef des General Oberst Hell, dem Oberquartiermeister Oberst v. Kemnit anderen immer wieder gefragt, wie es mit der Sicherhe Brücke stände.

---

[2]) Die Brücke wurde bis Dezember 1916 durch eine Maschinenfabrik umgebaut, so daß im nächsten Winter keine Gefährdung mehr bestand. Die Wiederherstellung dieser Brücke, der Bau der weiter erwähnten Behelfsbrücken und ihr Ersatz durch eiserne Konstruktionen ist beschrieben in dem Werke: „Die Wiederherstellung der Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz.“ Von Wilhelm Kretzschmann. Verlag Mittler und Sohn. 1925.

isse hat am 18. März 1916 energisch angegriffen, es kam acht am Narotsch-See, die erst am 30. April 1916 mit auswerfen des eingedrungenen Gegners endete. Die on Zerstörungen der Njemenbrücken würde aber wohl ine kräftige russische Offensive ausgelöst und die An- gen des Gegners lt haben.
sunder Optimismus ert, ich zeigte stets ersichtliche Miene, den Fragestellern Schutz der Brücken en Maßregeln. Be- emüter wiesen dar- daß die Züge über noer Brücke jetzt zsam führen, und lenklich schwanke. e, die Gefahr sei den, und wenn die virklich beschädigt ollte, würde sofort elverkehr über die ionieren erbaute ollernbrücke“ ein- t werden. Im übri- en alle Vorkehrun- offen, in einem sol- e den Verkehr um- ; und daß sämt- iemenbrücken auf rtgerissen würden, nicht anzunehmen. eislich verschwieg bei der beschränk- tungsfähigkeit der Bahnen, welche e Nachbararmeen mußten, dies alles n recht notdürfti- tz bilden würde. nrdung der südlich n Wirballen-Kowno- elegenen Bahnen bereits erwähnt; stand es mit den n nördlich dieser

Ludendorff n seinen „Erinne- larüber folgendes: ückwärtigen Ver- der (nördlich der ee operierenden) mee waren schwie- Vollbahnen hörten argen, nordöstlich u bei Memel auf. Der zwar schiffbare Njemen kam als bstraße nur für den rechten Armeeflügel in Betracht. so wenig reguliert, daß auf seine Ausnutzung kein ar. Der Versuch, Truppen auf Njemenkähnen seiner- iner dringend notwendig gewordenen Verstärkung des lügels den Strom hinauf zu schleppen, endete mit Berfolg. Die Schleppzüge liefen auf russischem Ge- Sandbänke.

konnte als Versorgungshafen nur mit großer Vorsicht erden. Die russische Flotte und englische Untersee- errschten damals (Juni/Juli 1915) noch den östlichen Ostsee. Immerhin hatten wir mit vorgefundenem Ma- der von Libau nach Osten führenden Eisenbahn einen schwachen Betrieb eingerichtet. Schon früh hatten wir den Bau einer Feldbahn Laugzargen-Tauroggen-Kjelny begonnen; bei dem Mangel an Arbeitskräften schritt er aber nur langsam vorwärts. Als die Gedanken zu einer großen Operation sich verdichteten, mußte an einen umfassenderen Ausbau des Eisenbahnnetzes gedacht werden. Die kürzeste Verbindung der russischen Eisenbahnen führte nach Prekuln östlich Libau. Der Bau dieser Strecke wurde begonnen, aber später wieder zurückgestellt, als der Oberbefehlshaber Ost Eisenbahnarbeitskräfte für den Bau der Eisenbahn Willenberg - Ostrolenka abgeben mußte. Anfang Juli wurde die Bahn nach Prekuln fertig. Sie war von unendlichem Wert, obwohl ihr Betrieb noch viel zu wünschen übrig ließ. Die Bahn Libau-Moscheiki wurde nun umgenagelt. Später kamen wir auch über Koschedary östlich Kowno an das litauische Eisenbahnnetz heran. Endlich begannen wir den Bau der Vollbahn Tauroggen - Radsiwilischki (südöstlich Schaulen). Die hölzerne Dubissabrücke dieser Bahn sollte ein Kunstwerk werden[3]).

Aus diesen kurzen Angaben geht hervor, wie mit vieler Mühe hier ein Eisenbahnnetz geschaffen worden war, das aber zurzeit noch eine so geringe Leistungsfähigkeit besaß, daß die Bahn Wirballen - Kowno-Wilna - Nowoswenziany Dukschty - Berkhof auch einen großen Teil des Nachschubs für die Armeegruppe Scholtz übernehmen mußte.

Die Umleitung des Verkehrs über Schaulen - Koschedary-Wilna würde also nur einen äußerst dürftigen Ersatz geboten haben.

Mehrfach erwähnt wurde jetzt der Bahnhof Nowoswenziany, er war damals ein besonderes Schmerzenskind. Hier kreuzt die Vollbahn mit der alten russischen Kleinbahn Poniewitz-Nowoswenziany-Lyntupy-Goduzischki-Postawy. Diese hatte eine Spur-

Karte II

[3]) Das anfangs erwähnte Werk von Wilhelm Kretzschmann gibt für die Fertigstellung dieser Bahnen folgende Daten an:
Libau-Prekuln 21. 6. 15,
Prekuln-Murajewo 2. 8. 15,
Murajewo-Schaulen 10. 8. 15,
Bajohren-Prekuln 1. 10. 15,
Laugzargen-Monkuzky-Radsiwilischki 20. 6. 15,
Koschedary-Radsiwilischki-Schaulen 10. 9. 15,
Radsiwilischki-Poniewitz 31. 8. 15,
Poniewitz-Ponemuk 26. 9. 15,
Ponemuk-Abeli 27. 10. 15,
Kleinbahn Poniewitz-Nowoswenziany 11. 10. 15.

weite von 75 cm, sie war von den Russen gründlich zerstört worden.

An diese Kleinbahn wurde nun ein Netz von Neubauten mit der gleichen Spurweite angegliedert, an ihre Endpunkte schloß sich dann ein weiteres Netz von Feldbahnen mit der üblichen Spurweite von 60 cm an, so daß die Front in ihrer ganzen Ausdehnung versorgt werden konnte.

Es waren dies folgende Neubaustrecken:

a) Swenziany - Dworany - Solomjanka - Melengjany - Kukuri-Abelischki. Im ganzen 39 km mit einer 120 m langen Brücke. Die Strecke wurde bis Dworany am 14. April, bis Solomjanka am 24. April dem Verkehr übergeben;

b) Lyntupy - Konstantinow - Schemotowschtschisna 35 km. Hier konnten die ersten Verpflegungszüge geleitet werden bis Olschewo am 17. Januar, Konstantinow am 29. Februar, Schemo am 17. April 1915;

c) Konstantinow - Kobylnik 16 km. Diese Strecke konnte befahren werden am 2. Mai 1916;

d) Goduzischki - Sonai 11 km. Der Bau wurde am 11. April eingestellt.

Der Bau dieser Kleinbahnen war außerordentlich erschwert durch die Witterung. Zunächst herrschte Frost, mehrfach traten Schneeverwehungen ein. Dann kam Tauwetter und machte bald alle Wege so grundlos, daß bei der am 18. März 1916 beginnenden Schlacht am Narotsch-See die Truppen ganz auf dieses Kleinbahnnetz angewiesen waren. Am 21. März wurden die eintreffenden Verstärkungen derart weitergeleitet, daß die Infanterie mit der Kleinbahn befördert wurde, während die berittenen Truppen auf Fußmarsch verwiesen wurden. Neben der unerschütterlichen Tapferkeit der eingesetzten Truppen ist die glückliche Abwehr des russischen Ansturmes den glänzenden Leistungen unserer Eisenbahntruppen zu verdanken.

Die Gesamtleistung der Kleinbahn war: im Februar 1916: 38 555 t, 1 430 155 tkm, 39 431 Personen; im April 1916: 44 460 t, 2 068 420 tkm, 54 509 Personen und Transporte von 147 Offizieren, 10 243 Mann.

Nimmt man als Maßstab, daß eine eingleisige Feldbahn unter mittelgünstigen Verhältnissen mit täglich 24 Zügen zu je 40 t 960 t leisten soll, so ergibt dies für die Kleinbahn von 75 cm Spurweite eine hervorragende Leistung.

Der ganze Verkehr rollte über die Strecke Nowoswenziany-Swenzjany, der bei weitem größte Teil noch über die Swenzjany-Lyntupy-Strecke. Einer derartigen Inanspruchnahme war das schwache russische Gleis auf die Dauer nicht gewachsen, so daß am 13. April mit der Auswechslung desselben gegen starkes deutsches Gleis begonnen wurde.

Durch die am 17. September 1916 fertiggestellte Vollbahn Podbrodzie-Lyntupy wurde diese Strecke und der Bahnhof Nowoswenziany später entlastet.

Auch die Bahn Wilna-Nowoswenziany war durch Eisgang gefährdet. Am 27. März 1916 wurde bei Besdany die Behelfsbrücke über die Wilia unbrauchbar, in demselben Augenblick aber wurde gerade die daneben im Bau begriffene eiserne Brücke fertig, so daß keine Unterbrechung des Betriebes eintrat. Auch hier begünstigte uns das Glück, gerade wie bei der Kownoer Brücke.

Als Glanzleistung einer Kleinbahn ist wohl auch der am 3. März erfolgende Transport einer Dieselanlage von 55 t Gewicht und 5 m Höhe auf zwei sechsachsigen Rollwagen für die Elektrizitätszentrale in Goduzischki anzusehen.

Die Bewältigung eines solchen Verkehrs stellte aber die höchsten Ansprüche an Nowoswenziany, wo wir einen Vollbahnhof, einen Kleinbahnhof und seit 31. Dezember 1915 auch einen Kleinbahn-Umladebahnhof besaßen. Von hier ging ja auch die Kleinbahn nach Uziany, dem Armee-Hauptquartier der Armeeabteilung Scholtz ab.

Am 28. Januar 1916 war eine derartige Verstopfung auf der dortigen Nordrampe eingetreten, daß die Zufuhr von Gütern auf der Vollbahn für den Übergang zur Kleinbahn vorläufig eingestellt werden mußte bis zum 11. Februar, dann durften bis 14 Wagen für diesen Verkehr anrollen. Am 3. Ap aber wiederum eine derartige Überfüllung des Bahnhofs treten, daß ich schleunigst zu einer Besprechung und R dorthin kommen mußte. Für die Vollbahn war eine Ent des Bahnhofs durch den Bau eines 600 m langen Überh gleises erreicht worden, welches am 26. Januar 1916 fertig

Diese Verhältnisse führen mich noch zur Erwähnun anderen Punktes, der Beachtung verdient.

Die schwebenden Fragen wurden im Militär-Eisenbah meist durch Konferenzen der Beteiligten erledigt, in mü Aussprache die sich ergebenden Schwierigkeiten überw Ich nahm während dieser Zeit an Konferenzen in W Bromberg und Königsberg teil.

Bei einer derartigen Konferenz im Anfange des Krieges, die Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit der Militärz zweckte, prägte der Feldeisenbahnchef, General Groen wundert von uns wegen seines Organisationstalents u Gabe, schwierige Debatten zielbewußt über den „toten hinüberzuleiten, uns den Grundsatz ein: „Die Eisenbahn Mittel der Bewegung, jeder Eisenbahnwagen, der nicht r seinen Zweck verfehlt.“

Aber so einfach und klar dieser Grundsatz ist, so sc war es, ihm bei der Truppe Geltung zu verschaffen.

Ich erwähnte bereits, daß zur Entlastung der Trup Heeresbedürfnisse möglichst weit nach vorn geleitet Mit Vorliebe ließ nun die Truppe die Wagen dort abstel den Inhalt dann allmählich durch gerade verfügbare K seinem Bestimmungsorte zuführen. Sie ersparte sich Anlage eines Depots, die Güterwagen dienten bis zur En als Magazin. Dies geschah durchaus nicht nur aus Bequ keit, sondern zur Schonung der anderwärts dringend ben Arbeitskräfte und Kolonnen.

Auch hier war gütliches Zureden oft vergeblich, man manchmal zur Drohung schreiten, die Wagen wieder zu fahren oder irgendwo zu entladen, wenn die Abholun rechtzeitig erfolge. Dauernd mußten die auf den Bah abgestellten Wagen kontrolliert werden, nur so wurde ordneter Betrieb möglich. Auch als Wohnwagen ware stellte Eisenbahnwagen sehr beliebt, besonders bei vor benen Bahnhofskommandanturen. Eine Sonderstellung na der Bauzug der Eisenbahnbau-Kompagnien ein.

Als Bba. im Westen wurde ich von einem nach den bestimmten Armee-Oberkommando gebeten, die Stellung Speisewagens zu veranlassen, der nach Beendigung de in der, wie angenommen wurde, öden Gegend einstwei Versammlungsraum des Stabes dienen solle. Das Gesuch natürlich abgelehnt werden, mieten wollte der Stab den nicht, er richtete sich aber, wie ich bei der Abfahrt fest einen Güterwagen des Zuges mit Möbeln als Büro- un sammlungsraum ein. Nach Beendigung der Fahrt ist aber sicher bald wieder abgenommen worden.

Mit dem Grundsatze, daß jeder Wagen rollen solle, m einem Punkte aber gebrochen werden. Die Bahn wu allen Kriegsschauplätzen weitgehend zu Truppenverschie ausgenutzt. Die Notwendigkeit einer solchen konnte sich lich ergeben. Für die ersten Transporte mußten dahei züge bereitstehen, die sofort anrollen konnten, sobald d sie anforderte. Sie wurden, um Verwechslungen zu ver oft mit dem Namen des Bba. bezeichnet. Anfangs war selben für Infanterie und berittene Waffen verschied Vereinfachung wurden später Einheitszüge für diese gebildet. Die Anzahl dieser Züge und die Abstellungsba vereinbarte der Bba. mit der Militär-Eisenbahndirektion Zahl wurde so knapp wie irgend möglich gehalten, so nur eben ausreichten, bis das weiter erforderliche Leern aus der Heimat anrollte.

Ich hatte bereits erwähnt, daß durch das verständnisvol gegenkommen aller Dienststellen meine Tätigkeit reib

und doch, eine Ausnahme ist mir in Erinnerung geblie- ährend der Schlacht am Narotsch-See strömten in Nowo- y die Transporte der Verwundeten zusammen, für sie t ausreichend gesorgt. Ich suchte durch Stellung von ien, für die Stroh geliefert wurde, Abhilfe zu schaffen. chkreuzte aber die vielleicht etwas schematischen An- en des Etappenarztes und führte zu einem unliebsamen echsel. Es mag sein, daß mein Eingriff in den Dienst- eines anderen ein Fehler war, ich bereue ihn aber nicht, underten von Verwundeten eine baldige Erleichterung t.

Vesten dauerte die Schlacht bei Verdun, die am ruar 1916 begonnen hatte, noch an, riesengroß die Verluste, auch an Offizieren. Ältere aktive ieoffiziere wurden daher an der Front dringend gebraucht. So brachte der 24. April 1916 meine Versetzung als Bataillonskommandeur zum Infanterieregiment Nr. 184, welches damals in der Champagne lag. Bald hatte ich Gelegenheit, besonders in der Sommeschlacht, alles an „Schlamasseln" nachzuholen, was mir bisher entgangen war. Anfang 1917 stellte ich das Infanterieregiment Nr. 446 auf, bildete es aus und behielt es, im Osten und Westen kämpfend, als Regimentskommandeur bis zu meiner Verwundung in der Angriffsschlacht bei Reims.

Ich war meinem Geschick dankbar, die größte Befriedigung gewährt nun einmal die in der Front an verantwortlicher Stelle verlebte Kriegszeit. Aber gern denke ich auch zurück an die fast 7 Monate als Bba. beim Armee-Oberkommando der 10. Armee, wo ich mitwirken und Zeuge sein durfte der unübertroffenen Leistungen unserer vortrefflichen Eisenbahner im Felde.

Nochmals die 24-Stunden-Zählung.

usführungen des Reichsbahnrats Faude, Stuttgart, 1 dieser Zeitung geben mir als Auskunftsbeamter eines Reisebureaus Veranlassung zu einer Erwiderung. Die Aufsatz des Herrn Faude gemachten Ausführungen ner Ansicht nach kaum haltbar und ist die Einführung tunden-Zählung in Deutschland ein Gebot dringender igkeit, das, je eher desto besser, eingeführt werden .

on Herrn Faude angeführte Scheu des Publikums, sich rplänen und Kursbüchern zu beschäftigen, rührt größten- ade von der Undurchsichtigkeit der Zeitangaben mit erstrichenen und nicht unterstrichenen Minutenziffern gtäglich beobachten wir hundert- und aberhundertmal, Publikum gerade die Tageszeiten unterstreicht, wenn len Verbindungen diktiert. Schreibt man sie ihnen auf, unweigerlich der Bleistift genommen und beim Nach- der Vorlesen des Geschriebenen die Tageszeit unter- und die Nachtstriche durch kleine Querstriche als eltend gekennzeichnet. Gewiß geschieht das viel- s Gedankenlosigkeit und ohne irgendwelche be- Absicht. Bekommt dann aber im Bureau oder zu liese Notizen ein Kundiger in die Hand, so ist wechselung da, und Ärger, Zeit und Geldverlust lfach groß. Bedenkt man dann, daß selbst in vorzüglichen Werk, wie unser Reichskursbuch es l Druckfehler vorkommen können, so liegt es auf der ß gerade die fehlenden Minutenstriche bei den Nacht- sonders gern wegbleiben oder sich dorthin setzen, wo hingehören. Gerade bei den direkten Zugverbindungen stigen Anschlußangaben, die sich einer gefährlichen it erfreuen, wirken solche kleinen Fehlerchen ver- Schon hier sei bemerkt, daß der unter „Zeitverglei- m Reichskursbuch enthaltene Hinweis auf die 24-Stun- ung in den und den Ländern doch von den Lesern des rsbuches kaum beachtet wird.

s bloßen Möglichkeiten einer Verwechselung veranlassen nlandsreisende häufig, Auslandsreisende sogar sehr viel, gewünschten Verbindungen nach der 24-Stunden-Zählung lassen. Daß fast alle Ausländer, mit Ausnahme der r und Amerikaner, auf Angabe in 24-Stunden-Zählung , ist so gut wie selbstverständlich.

dium, daß wir in Deutschland die 24-Stunden-Zeit dem nachmachen, können wir uns nun einmal nicht mehr , und ob das nun morgen oder in zehn Jahren geschieht, gültig, im Gegenteil, je eher desto besser, um so früher dieser Punkt überwunden. Daß der größte Teil der mit 24-Stunden-Zählung in der Entwicklung ihres nwesens hinter unserer Reichsbahn zurückstehen, dürfte letztere nicht davon abhalten, eine von diesen als praktisch erprobte Neuerung einzuführen.

Daß das jüngste Verkehrsmittel, das Flugzeug, eine andere Zählung, auch im innerdeutschen Verkehr gar nicht kennt, dürfte allgemein bekannt sein. Die Einführung stellt niemals eine „Ausländerei" dar, sondern beseitigt nur eine unnütze Erschwerung im — wohl oder übel — internationalen Eisenbahnverkehr. Daß die Niederlande und die nordischen Staaten sie noch nicht eingeführt haben, hängt größtenteils damit zusammen, daß ihr größter Nachbar, eben Deutschland, sich bisher zu diesem Schritt noch nicht hat entschließen können.

Die Zurückhaltung Englands und Amerikas in der Frage der offiziellen Einführung der 24-Stunden-Zählung darf uns jedenfalls nicht zum Vorbild dienen. Die englischen Fahrpläne, der bekannte „Bradshaws", sind zwar gut bearbeitet, aber ein Musterwerk in bezug auf Unübersichtlichkeit. Tag- und Nachtzeiten sind vollständig gleich und nur am Kopfe jeder Zugspalte befindet sich ein kleines a. m. bzw. p. m. zur Andeutung ob vor- oder nachmittags gemeint ist. Beim Übergang vom Vorzum Nachmittag oder umgekehrt ist keinerlei Kennzeichen vorhanden. Diese Bücher sind jedenfalls selbst für den Fachmann im Kursbuchlesen häufig eine Falle. Besser sind schon die amerikanischen Fahrpläne, in denen die Stunden und Minutenziffern nach 12.00 mittags fett gedruckt sind.

Die im letzten Absatz des erwähnten Artikels angeführte Tatsache, daß sich vor mehr als 20 Jahren die Bevölkerung den Übergang von der jeweiligen Ortszeit zur Mitteleuropäischen Zeit gefallen ließ und ihre schnelle Einbürgerung scheint mir geradezu ein Schulbeispiel dafür zu sein, daß es bloß der Anregung seitens der Reichsbahn bedarf, um auch im sonstigen öffentlichen und privaten Leben die 24-Stunden-Zählung nicht nur einzuführen, sondern sogar populär zu machen.

Das Beispiel Österreichs und der Schweiz zeigt deutlich, daß sich die Bevölkerung an die Neuerung sehr schnell gewöhnt hat. Theater fangen in Österreich um 19.30 an, Bureaus sind von 9—13 und 14—18 Uhr geöffnet, zum Abendessen wird man um 20.00 Uhr eingeladen usw. usw. Nach Überwindung einer gewissen Übergangsfrist von höchstens sechs Monaten werden auch bei uns Geschäftsleute usw. ihre Zeiten nur noch in der 24-Stunden-Zählung angeben. Ja, bei der Schnellebigkeit des heutigen Geschlechts wird man sich in einem Jahr kaum noch vorstellen können, daß es je anders gewesen ist. Jedenfalls werden sämtliche Verkehrstreibende sich alsbald fragen, warum diese Einrichtung so lange auf sich warten ließ.

Angeschnitten sei hier noch die leidige Kostenfrage. Ob sich jeder einzelne auf seine Taschenuhr die Ziffern 13—24 aufmalen lassen will, rührt die Allgemeinheit wenig. Für die Reichsbahn bringt die Einführung kaum nennenswerte Kosten

mit sich. Da die Uhren auf den Bahnhöfen usw. sowieso hin- und wieder gereinigt werden müssen, ist eine gelegentliche Anbringung der Ziffern kaum mit Kosten verknüpft. Es würde sich daher sogar empfehlen, schon jetzt mit der Anbringung der Ziffern zu beginnen. Denn dann können bei der Einführung bereits fast alle Uhren die neuen Ziffern haben und andererseits kann sich die Bevölkerung schon langsam an die N[…] gewöhnen. Ob die Mehrheit des Volkes die Einführu[ng …] neuen Zählung will oder nicht, kommt es weniger an […] die Durchsetzung einer praktischen Neuerung, die mit […] Gewalt den weniger Einsichtigen aufgenötigt werden ka[nn …] muß (vgl. Sommerzeit!).

Pr. Reine[…]

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft seit Oktober 1924.

Im Gegensatz zur Reichspost, über deren Leistungen und finanziellen Ergebnisse der Öffentlichkeit seit etwa einem Jahr — abgesehen von gewissen weniger bedeutenden Ziffern des Postscheckverkehrs — kein Material zugänglich gemacht wird, sind wir über die Verhältnisse der Reichsbahn-Gesellschaft durch die vierteljährlichen Berichte an den Reichstag besser unterrichtet. Die Geschäftsergebnisse des Unternehmens lassen sich in folgende Tabelle zusammenstellen (Millionen Reichsmark):

	1924		1925				Okt.-Mai
	Okt.-Nov.	Dez.	Jan.-Febr.	März	April	Mai	
Einnahmen							
Personenverkehr	180,9	95,7	180	97.3	118,3	128,0	801
Güterverkehr . .	417,0	226,2	459	240.3	238,5	227,4	1808
Sonst. Einnahmen	30,1	23,2	56	22 8	31.9	34 6	198
Gesamt	627,9	345.1	695	360,4	388,6	390,0	2807
Ausgaben							
Persönliche Ausg.		945		201,5	201 4	199,4	1547
Sächliche Ausg. .		500		105,4	93,5	89,4	788
Zinsendienst . . .		- 4		0,7	0,7	0,7	6
ordentl. Ausg.		1449		307,6	295,7	289.5	2342
außerord. Ausg. .		116		26,1	22,7	25 0	190
Reparationsleist.		100		—	—	—	100
Gesamt		1665		333,7	318,4	314,5	2632

An sichtbaren Tendenzen ist auf der Einnahmeseite besonders ein Ansteigen der Einnahmen aus dem Personenverkehr deutlich, das sich aus dem Anwachsen des Sommerreiseverkehrs und aus der Erhöhung der Personentarife am 1. Mai erklären läßt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr weisen eher eine abnehmende Tendenz auf. Auf der Ausgabenseite sind in letzter Zeit die persönlichen Ausgaben verhältnismäßig stabil; die sächlichen Ausgaben nehmen, vermutlich infolge des Wegfalls der Ausgaben zur Wiedergutmachung von Ruhrschäden, langsam ab. Insgesamt ergibt sich für die behandelte Periode ein Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben in Höhe von 175 Mill. Reichsmark, von dem die am 1. September fällige zweite Reparationsrate in Höhe von 100 Mill. Reichsmark zu bestreiten war. Ferner wird jetzt schon daran gedacht werden müssen, gewisse Reserven anzusammeln für den Dienst der Eisenbahnschuldverschreibungen im zweiten Reparationsjahr, der bekanntlich 595 gegen 200 Mill. Reichsmark im ersten Jahr erfordert.

Die Verkehrsleistungen werden illustriert durch die Zahl der Wagengestellungen und die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer.

	Tonnenkilometer		Wagengestellungen	
	je Monat	je Arbeitstag	je Monat	je Arbeitstag
	Millionen	Millionen	Millionen	Tausend
Oktober . . .	4404	163	2,639	98
November . .	4607	192	2,760	115
Dezember . .	4598	192	2,927	122
Januar	4850	187	2,892	111
Februar . . .	4714	196	2,844	119
März	5026	193	3,138	121
April	4545	190	2,943	123
Mai.	4656	185	3,102	124
Juni	—	—	3,000	120
Monatsdurchschnitt 1913	4825	193	—	—

Nach einem anfänglichen Anwachsen der Leistungen ist in den letzten Monaten ein langsames Sinken zu bemerken. Es ist freilich bei solchen Beobachtungen Vorsicht geboten, denn […] folgende Tabelle zeigt, die in wöchentlichen Abstän[den die] Wagengestellungen je Arbeitstag enthält, bewegten sic[h die] Leistungen in einer Kurve, die keine ausgesprochene T[endenz zu] bemerken läßt. (Die Wagengestellungen der Reichsbah[ndirek]tion Oppeln sind in den Ziffern nicht enthalten.)

19. April—25. April . . .	119
26. „ — 2. Mai	115
3. Mai — 9. „	118
10. „ —16. „	120
17. „ —23. „	124
24. „ —30. „	121
31. „ — 6. Juni . . .	117
7. Juni —13. „ . . .	113
14. „ —20. „ . . .	118
21. Juni—27. Juni . . .	
28. „ — 4. Juli . .	
5. Juli —11. „ . . .	
12. „ —18. „ . . .	
19. „ —25. „ . . .	
26. „ — 1. August .	
2. Aug.— 8. „ .	
9. „ —15. „ .	

Von größerer Bedeutung als Konjunkturmesser ersche[int die] Menge der im öffentlichen Verkehr beförderten Güter. I[n dieser] Tabelle kommt auch der Abstand gegen die Vorkriegsze[it deut]licher zum Ausdruck als in der Zahl der Tonnenkilometer. [Wäh]rend die Zahl der letzteren 1913 und 1925 etwa gleich h[och ist,] macht die Menge der im Monatsdurchschnitt 1924/25 befö[rderten] Güter nur ¾ derjenigen von 1913 aus. Es scheint also, [daß der] Eisenbahnapparat heute auf die Einheit berechnet weni[ger in]tensiv beschäftigt ist, als es in der Vorkriegszeit der Fa[ll war.]

	Gütermenge in Mill. t		Güterm[enge] in Mi[ll. t]
1913 Monatsdurchschn.	40.0	1925 Januar	30,
1924 Oktober	28,7	Februar	29,
November	29,4	März	32,
Dezember	29,6	April	29,

Soviel zeigt die Tabelle, daß die deutsche Wirtschaft [sich in] einem Stadium der Stagnation befindet; das Volumen [der be]förderten Güter hat sich kaum verändert. Es muß näm[lich in] Betracht gezogen werden, daß im Oktober und Novem[ber die] Ruhrkohlenbeförderung noch verhältnismäßig gering war. [Über] die Veränderungen auf diesem Gebiet unterrichtet die f[olgende] Tabelle, die die Wagengestellung für Kohlen, Koks und P[reßkohlen] in Einheiten zu 10 t wiedergibt.

Monat	Ruhrgebiet	Oberschlesien	Niederschl. Kohlengeb.	Mitteld[eutsches] Kohle[ngeb.]
Oktober	80 700	98 624	36 544	25[…]7
November	343 008	84 645	37 729	25[…]5
Dezember	650 895	83 401	36 877	25[…]9
Januar	649 115	79 783	36 369	24[…]3
Februar	572 151	73 778	34 086	21[…]7
März	615 063	88 499	38 193	23[…]9
April	556 345	78 802	34 376	18[…]7
Mai	579 535	81 315	33 043	16[…]9

Besonders der Absatz der Kohlen des mitteldeutschen B[raunkohlen]gebiets ist stark zurückgegangen und befindet sich weit [unter] dem Niveau vom Mai 1924 (202 117); wenn man freili[ch den] Absatz im letzten Inflationsmonat betrachtet (Oktober [1923:] 139 637), so scheint die Erholung bedeutend genug. Z[ur] beförderung von künstlichen Düngemitteln waren erford[erlich:]

		Vorjahr			
Oktober 1924	36 266	14 253	März	73 858	
November	30 989	—	April	38 800	
Dezember	45 809	19 129	Mai	32 800	
Januar 1925	75 118	17 091	Juni	32 500	
Februar	97 028	30 868			

Die Besserung gegen das Vorjahr ist augenscheinlich[. Die] Abnahme innerhalb der Periode hängt mit der saisonm[äßigen] Nachfrage der Landwirtschaft zusammen. Der Absatz vo[n Kali] und Stickstoff nach dem Ausland war gut.

C. G. […]

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

ung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-aft. Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-aft tagte vom 21. bis 24. September in Berlin. Aus den ungen ist folgendes von allgemeinem Interesse:
n der Hauptverwaltung bewilligten Lohnzulagen an die die eine Jahresbelastung von etwa 25 Millionen Mark bringen, wurden genehmigt. Zu dieser Steigerung der usgaben treten, wie mitgeteilt wurde, noch gesetzliche en der sozialen Lasten im Betrage von 35 Millionen Jahre. Diese sozialen Lasten verteilen sich auf Er-ler Leistungen aus der Unfallversicherung mit etwa M, aus der Invalidenversicherung 4 Mill. M, aus der An-versicherung 1,5 Mill. M, Rückwirkung auf die Ar-sionskasse, Abt. B 10 Mill. M.
hts dieses Umstandes und im Hinblick auf die im 26 stärker steigenden Reparationslasten mußte der Ver-at mit Bedauern feststellen, daß die Finanzlage des mens eine weitergehende Erhöhung der Lohnsätze ohne ige Tariferhöhung nicht zuläßt.
rt wurde die in der jetzigen Zeit besonders gefährliche ng falscher Nachrichten in Personalfragen, wie die Be-. die Gesellschaft beabsichtige den größten Teil der entgegen dem Gesetz in Arbeiterstellen zu überführen. meine Tarifermäßigungen eintreten zu lassen, ist icht möglich. Dagegen hat der Verwaltungsrat die waltung ermächtigt, im Rahmen der Verbilligungsaktion hsregierung für bestimmte Lebensmittel-n Tarifermäßigungen eintreten zu lassen; bleibt noch durch Verhandlungen mit der Reichsregie-zustellen. Gleichfalls im Rahmen der Verbilligungs-nehmigte der Verwaltungsrat die Ermäßigung der r zeitweilig durch Vermittlung der Verkehrskreditbank chaft zuzuführende Betriebsmittel der Gesellschaft.
z Beschleunigung und Verbesserung des Güterverkehrs Ausdehnung der Einrichtung verbilligter Personen-züge von der Hauptverwaltung vorgeschlagenen Maß-urden gebilligt.
h in direkter Verwaltung der Reichsbahn befindlichen wagenläufe sollen zur Vereinfachung und Ver-des Betriebs der Mitropa übertragen werden, an eichsbahn finanziell erheblich beteiligt ist.

äßigung der Lebensmitteltarife. Zur Unterstützung enkungsbestrebungen der Reichsregierung gewährt die Reichsbahn-Gesellschaft auf die derzeitigen hen des Nottarifs für Lebensmittel vom er eine 10prozentige Ermäßigung. Die Ermäßigung sich auf Teigwaren, Suppenpräparate, frische Feld- und chte, Seefische, Seemuscheln u. dgl., Butter, Butter-Margarine, Fette und Öle, Käse, Ölfrüchte und Öl-rot, Heringe und Breitlinge, gesalzen und Kartoffeln.

eraufbau der direkten internationalen Gütertarife. Die Reichsbahn-Gesellschaft ist wie ihre Vorgängerin, die Reichsbahn, ständig bemüht, den Ausbau der inter-Verkehrsbeziehungen durch Einführung direkter Ta-durchgehenden Frachtsätzen weiter zu fördern. In streben waren die Eisenbahnen leider lange Zeit durch igkeit der Währungen, nicht zuletzt der Mark, stark Seit Wegfall dieses Hinderungsgrundes macht der bau der internationalen Gütertarife gute Fortschritte. ch-tschechoslowakischen Güterverkehr, dessen Ge-rung der Reichsbahndirektion Dresden obliegt, treten tober 1925, nachdem am 1. Januar 1925 bereits das für den Seehafenverkehr eingeführt worden ist, wie-i neue Tarifhefte in Kraft, und zwar Heft 11 für den kehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungs-h der Tschechoslowakei, und Heft 12 für den Kohlen-n west- und mitteldeutschen (einschließlich der säch-ewinnungsstätten nach der Tschechoslowakei. Zwei rifhefte, und zwar für den Kohlenverkehr von tsche-schen Gewinnungsstätten nach Deutschland werden tlich in Kürze erscheinen. Die Tarife sind bei der shauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in eustadt, Lößnitzstr. 12, käuflich zu haben. Preis der einenden Tarifhefte 11 und 12 je 4,50 RM.

des Reichspräsidenten an die Eisenbahner. Aus Essen m 26. d. M. gemeldet: Der Reichspräsident hat während vesenheit im befreiten Ruhrgebiet bei mehreren Ge-vor den zu seiner Begrüßung erschienenen Eisen-ine hohe Anerkennung und seinen tiefgefühlten Dank für die Treue und Tapferkeit zum Ausdruck gebracht, mit der sie während der zurückliegenden schweren Zeiten für die deutsche Sache gekämpft und geduldet haben. Er hat, da er nicht jedem einzeln die Hand drücken konnte, den Reichsbahndirektionspräsidenten beauftragt, dies den gesamten Eisenbahnern bekanntzugeben.

— **Übernahme der Strecke Büderich-Goch-Landesgrenze.** Am 1. Juli d. Js. hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft den Betrieb und die Verwaltung der von der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft erworbenenen 40,061 km langen Nebenbahnstrecke Büderich-Goch-Landesgrenze bei Hassum übernommen.

Zum gleichen Zeitpunkt ist die Grenze zwischen den Bezirken der Reichsbahndirektionen Köln und Essen auf der Strecke Geldern K. M. - Menzelen West - Wesel von km 50,0 nach km 46,3 verlegt worden. Infolgedessen ist der Bahnhof Büderich von diesem Tage ab aus dem Reichsbahndirektionsbezirk Essen in den Reichsbahndirektionsbezirk Köln übergegangen.

Für die Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes sind folgende Eisenbahnämter zuständig: das Eisenbahn-Betriebsamt Cleve, das Eisenbahn-Maschinenamt Crefeld, das Eisenbahn-Verkehrsamt Crefeld und das Eisenbahnausbesserungswerk Crefeld-Oppum.

— **Einführung des Winterfahrplans.** In der Nacht vom 3. zum 4. Oktober tritt der Fahrplan für den Winterabschnitt in Kraft. Sämtliche amtlichen und die bekannten Privatkursbücher sollen rechtzeitig auf den Markt gebracht werden. Vom Reichskursbuch werden die ersten drei Abteilungen — östliches, mittleres und südliches Deutschland — wieder einzeln zu haben sein.

— **Schlafwagen Altona-Leipzig.** Der im Sommer neu eingerichtete Schlafwagenlauf zwischen Altona und Leipzig über Ülzen-Magdeburg-Dessau wird, wie die Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung meldet, auch im Winter beibehalten. Der Wagen läuft in den beschleunigten Personenzügen Altona ab 11.20 nachm., Hamburg H. ab 11.50, Leipzig an 7.53 vorm. und Leipzig ab 11.00 nachm., Hamburg H. an 5.58 vorm., Altona an 6.30 vorm.

— **Verbesserung des deutsch-nordischen Verkehrs.** Wie auf der Gjedserlinie wird auch auf der Saßnitzlinie (Saßnitz-Trälleborg) in diesem Winter die Nachtverbindung zwischen Trälleborg-Saßnitz und Berlin bzw. Hamburg erstmalig aufrechterhalten. Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in einem besonderen Schreiben ihren ausdrücklichen Dank für das Entgegenkommen deutscherseits wie die Hoffnung ausgesprochen, daß nicht nur der Schlafwagen Malmö-Berlin, sondern auch der Schlafwagen Malmö-Hamburg beibehalten wird.

Der Skandinavien-Schweiz-Expreß, der im vergangenen Winter zwischen Warnemünde bzw. Saßnitz Hafen und Basel S. B. B. fuhr, wird auch in diesem Winter verkehren, und zwar Sonnabends von Saßnitz Hafen bzw. Warnemünde, und Montags von Basel, erstmalig am Sonnabend, 9. Januar 1926, von Saßnitz, Montag, 11. Januar, in der entgegengesetzten Richtung, letztmalig am 8. bzw. 10. Mai 1926. In Basel besteht Anschluß nach den schweizerischen Touristen- und Kurorten, Italien und der Riviera, in Saßnitz von und nach Malmö-Stockholm bzw. Gotenburg-Oslo. Dem Wunsche der betreffenden Verwaltungen, diese Verbindung in Zukunft zweimal wöchentlich zu führen, konnte wegen technischer Schwierigkeiten beim Bahnhof Frankfurt (Main) nicht entsprochen werden.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigt zur Verbesserung des Verkehrs zwischen Nord- und Südeuropa eine neue Schnellzugverbindung zwischen Basel und Berlin bzw. Hamburg im Anschluß an die Schnellzüge nach dem Norden zu schaffen. Diese Frage wurde kürzlich mit den nordischen Staatsbahnverwaltungen auf einer Konferenz in München erörtert. Auf der internationalen Fahrplankonferenz im Haag im Oktober wird ein entsprechender Fahrplanvorschlag für den neuen Sommerfahrplan 1926 vorgelegt werden. Auch der Frage der Einführung eines Schlafwagens 3. Klasse in den Nachtschnellzug Oslo-Gotenburg-Trälleborg will man näher treten.

— **Durchgehende Wagen zwischen Berlin und Wien im Winter.** Für den Verkehr zwischen Berlin und Wien bestehen zwei Schlafwagenläufe und vier Läufe durchgehender Wagen erster bis dritter Klasse. Je ein Schlafwagen und Durchgangswagen laufen im Zuge Berlin, Anh. Bhf. ab künftig 6.41 nachm. über Leipzig-Hof-Regensburg-Passau und im Zuge Berlin Anh. Bhf. ab 10.48 nachm. über Dresden-Tetschen-Prag-Gmünd. Je ein Durchgangswagen läuft im Zuge Berlin, Anh. Bhf. ab 1.22 nachm. über Bodenbach-Prag-Brünn-Lundenburg und im Zuge Berlin, Schles. Bhf. ab 4.30 nachm. über Breslau-Oderberg-Lundenburg.

— **Plan einer Leitzachtalbahn.** In Parsberg b. Miesbach ist kürzlich über die Erbauung einer Bahn durch das Leitzachtal verhandelt worden. Mit der Bahn würde eine äußerst reizvolle Gegend des bayerischen Oberlandes dem allgemeinen Verkehr erschlossen werden. Die Baukosten der 29,1 km langen Strecke sollen sich auf 110 000 ℳ für das Kilometer stellen. Durch günstige Abmachungen mit der oberbayerischen Überlandzentrale wegen der Stromlieferung und eines Baukostenzuschusses können die Betriebsausgaben niedrig gehalten werden. Mit der baldigen Ausführung des Planes dürfte zu rechnen sein.

— **Die zweitägige Fahrt ins Riesengebirge.** Dem ersten Versuch der Reichsbahndirektion Berlin, eine zweitägige Sonderzugfahrt nach dem Riesengebirge zu machen, ist ein voller Erfolg beschieden gewesen. Es hat sich nun schon eine richtige naturhungrige „Gemeinde" für diese Sonderzüge über Sonntag gebildet, eine Art Stammkundschaft der Reichsbahn. — Schon in Charlottenburg, wo der Zug am Sonnabend, den 19. September, abfuhr, war so gut wie besetzt. Aber auch die Teilnehmer, die auf den übrigen Stationen der Stadtbahn, in Frankfurt a. O. und Guben einstiegen, bekamen noch einen bequemen Sitzplatz. Der erste Teil des Zuges wurde mit etwa 500 Personen nach Krummhübel und der letzte Teil mit etwa 150 Personen nach Oberschreiberhau geleitet. In Krummhübel war die Unterbringung teils in Privatquartieren, teils in Hotels in vorbildlicher Weise von dem Bürgermeister Nath durch die Hauptverkehrsstelle für das Riesen- und Isergebirge und die Kurverwaltung durchgeführt worden. Am Sonntag, morgens um 8 Uhr, wurde in vier Abteilungen ein Ausflug ins Gebirge unter Führung des Riesengebirgsvereins unternommen und bei schönstem Wetter die Schneekoppe erstiegen. Das gebotene Mittagessen (für 1,75 ℳ) in den Bauden war vorzüglich und wurde von allen Beteiligten einstimmig gelobt. Erfrischt durch die köstliche Bergluft verließen die Teilnehmer gegen 6 Uhr Krummhübel mit dem gleichen Sonderzuge, der sie in die Berge gebracht hatte.

— **Verein deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen.** In der Zeit vom 30. September bis 2. Oktober findet in München die diesjährige Hauptversammlung dieses Vereins statt. Auf der Tagung wird eine Reihe bedeutungsvoller Fragen des Verkehrswesens in Vorträgen erörtert werden.

— **Neuere Filme der Reichsbahn.** Die Erkenntnis des erzieherischen Wertes des Films hat auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft veranlaßt, ihn für ihre Zwecke nutzbar zu machen. Der Film hat hier zwei Aufgaben zu erfüllen: als Werbe- und als Lehrmittel. Der Propagandafilm, der landschaftliche Schönheiten, Denkmäler der Kunst usw. zeigt, soll verkehrswerbend wirken, während der Lehrfilm einmal der Unterweisung des Eisenbahnpersonals und zum anderen der Belehrung des Laien über die Einrichtungen der Eisenbahn oder seiner Erziehung zur Verkehrsgewandtheit dienen soll. An Lehrfilmen, die die Reichsbahn neuerdings hat drehen lassen, sind folgende zu nennen:

Mayer auf Reisen. (2 Akte.) In einer humoristischen Handlung werden die Vorteile des richtigen Reisens und die Nachteile einer unvollkommenen und ungeschickten Reisevorbereitung vor Augen geführt. Auf die unangenehmen Folgen der nicht rechtzeitigen Besorgung von Fahr- und Platzkarten, auf die Gefahr des Handgepäckdiebstahls, auf das Rauchverbot u. a. wird hingewiesen. In drastischer Weise wird gezeigt, welche Irrfahrten ein gar nicht oder falsch bezetteltes Gepäckstück machen kann. Es ergibt sich aus den einzelnen Vorfällen, daß eine gewisse Kenntnis der amtlichen Verkehrsbestimmungen im Interesse des reisenden Publikums liegt.

Umbau der Eisenbahnbrücke über die Spree am Bahnhof Bellevue der Berliner Stadtbahn. (2 Akte.) Die zur Darstellung gelangenden Bauvorgänge vom Umbau der im Zuge der Berliner Stadtbahn über die Spree führenden Eisenbahnbrücke zeigen in Trick- und Naturaufnahmen die Ausführungen der einzelnen Baustadien vom Anfang bis zum Ende des Umbaues, wobei insbesondere die für die ununterbrochene Durchführung des regelmäßigen Eisenbahnbetriebes erforderlich werdenden Maßnahmen erläutert werden. Unter anderem wird der Abbruch und Wiederaufbau eines Landpfeilers unter Aufrechterhaltung des Betriebes und das Einschwimmen der neuen 110 t wiegenden eisernen Überbauten auf Schiffsfahrzeugen in anschaulicher Weise vor Augen geführt.

Der Eisenbahnoberbau. (4 Akte.) Der Film zeigt zunächst in Aufnahmen aus dem Walzwerk Rheinhausen der Firma Krupp die Entstehung einer Schiene und erläutert dann in Trick- und Naturaufnahmen die Zusammensetzung des Oberbaues, die Aufgaben der Befestigungsmittel, vor allem der Stoßverbindungen. Sodann wird die planmäßige Gleispflege behandelt. Es wird auf die Bedeutung von guter und schlechter Bettung hingewiesen und gezeigt, in welcher Weise abgenutzte Teile des Oberbaues, besonders ausgeschlagenes Kleineis[illegible] durch aufgefrischte Teile ersetzt werden. Bei der Dar[illegible] von Richten und Stopfen werden auch die Kruppsche[illegible] stopfmaschinen vorgeführt. Der letzte Teil zeigt d[illegible] ständigen Gleisumbau, wobei besonders auch auf die wic[illegible] Vorbereitungsarbeiten und sicherungstechnischen Maß[illegible] hingewiesen wird. Dadurch, daß der ganze Film nicht [illegible] in trockenem Lehrton gehalten ist, sondern auch Spi[illegible] enthält, in denen besonders die Gefahren für Rottenarbe[illegible] Augen geführt werden, wird er zu einem ausgezeichne[illegible] anschaulichen Lehrmittel für die Bediensteten der Ba[illegible] haltung.

Die Entstehung einer eisernen Eisen[illegible] brücke. (3 Teile, 5 Akte.) Entsprechend dem Werd[illegible] eisernen Brücke wird im ersten Teil die statische Ber[illegible] und die Dimensionierung behandelt; der zweite und dr[illegible] zeigen dann Werkstattarbeiten und die örtliche Monta[illegible] Vorwurf haben die Flutöffnungen der neuen Elbebr[illegible] Stendal gedient. Der erste Teil gibt zunächst eine [illegible] erklärung einer eisernen Brücke und macht den Zu[illegible] mit den einzelnen Teilen einer einfachen Balkenbrück[illegible] zusammengesetzten Blechträgers und eines Fachwer[illegible] vertraut. Anordnung von Fahrbahn, Brems- und Win[illegible] werden gezeigt. Im Trick wird sodann die verschied[illegible] anspruchung der einzelnen Fachwerkglieder und der G[illegible] Berechnung ihrer größten Spannkräfte mit Hilfe von [illegible] flächen vorgeführt und weiter die Bemessung der S[illegible] schnitte behandelt, wobei auch auf die Zusammensetzu[illegible] Knotens, die Anordnung und Beanspruchung der Nie[illegible] gegangen wird. Auch erläutert der Film die Bedeut[illegible] Wirkung fester und beweglicher Auflager. Der zwe[illegible] zeigt Werkstattaufnahmen aus der Firma Eilers (Ha[illegible] und gibt einen lehrreichen Überblick, wie aus der Z[illegible] im Konstruktionssaal in den Arbeitsmaschinen und in [illegible] tagehalle die fertigen Brückenteile entstehen. Der dr[illegible] behandelt die örtlichen Bauarbeiten; er zeigt zunächst [illegible] stellen von Baugerüst und Portalkran und sodann [illegible] mähliche Zusammensetzung der Brückenteile vom Aufl[illegible] zum Obergurt und bis zur Fahrbahn. Durch die übersi[illegible] Behandlung des ganzen Stoffes ist nicht nur ein ausgez[illegible] Vortragsfilm für lernende Techniker, sondern auch [illegible] schauungsfilm für gebildete Laien entstanden.

Die genannten Filme laufen zurzeit auf der Deutsch[illegible] kehrsausstellung in München. Ihren Verleih und Vert[illegible] sorgt das Eisenbahn-Zentralamt, Berlin. Stein[illegible]

— **Verkehrsausstellung München.** Die Geschäftsleit[illegible] Deutschen Verkehrsausstellung München 1925 gibt beka[illegible] der Schluß der Ausstellung nunmehr auf Sonntag, den 1[illegible] tober 1925 festgelegt worden ist. Der Eintrittspreis [illegible] den Rest der Ausstellungsdauer auf 1 ℳ für Erwach[illegible] 50 ₰ für Kinder herabgesetzt. Auch der Ausstellungsfü[illegible] billiger geworden und kostet nur noch 1 ℳ.

— **Die Tagung der höheren technischen Reichsbahn[illegible]** Die Vereinigung von höheren technischen Reichsbahn[illegible] e. V. hielt ihre diesjährige wissenschaftliche Tagung vo[illegible] 20. September in München ab. Im Mittelpunkt standen [illegible] träge des Reichsbahndirektionspräsidenten Freiherr v[illegible] Rübenach-Karlsruhe über „Organisationsformen und -fra[illegible] des Professors Dr.-Ing. Blum, Mitglied des Verwaltungs[illegible] Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, über „Eisenbahnw[illegible] einst und jetzt". Die anschließende Aussprache brachte [illegible] rungen des Reichsbahndirektionspräsidenten von Völc[illegible] chen und des Ministerialdirektors Gutbrod-Berlin. Be[illegible] Gepräge erhielt die Veranstaltung dadurch, daß sie du[illegible] Abhaltung in München alle höheren technischen Rei[illegible] beamten und auch Vertreter der verwandten Wissensch[illegible] Fachkreise zur Förderung gemeinsamer Wege und Zi[illegible] sammenführte. Reichsbahndirektor Dr.-Ing. Dasch sprach [illegible] der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft herzliche Beg[illegible] worte. Die Tagung umschloß außer den wissenschaftlich[illegible] trägen und einer geschäftlichen Vertreterversammlung [illegible] einigung Besichtigungen der Deutschen Verkehrsausstel[illegible] des Deutschen Museums in München. Den kollegialen Zu[illegible] halt förderte ein geselliger Abend, und ein lehrreicher [illegible] zum Walchenseewerk bei strahlender Herbstsonne bee[illegible] Tagung.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Woche in Münche[illegible]** Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbah[illegible] schaft veranstaltet gemeinsam mit der Verwaltungsaka[illegible] München in der Zeit vom 5. bis 10. Oktober eine Ei[illegible] wissenschaftliche Woche.

a) fachwissenschaftliche Vorträge (i[illegible] mit Lichtbildern): Reichsbahndirektor Morhart: Fr[illegible] deutschen Gütertarifs, Reichsbahnoberrat Mattern: [illegible]

...onentarifs, Reichsbahnoberrat Dr. Sauter: Der In... ...ale Eisenbahnverkehr, Reichsbahnrat Dr. Günther: ...unfälle, Reichsbahnoberrat Dr. Wehrmann: Die ... der Eisenbahn bei Unfällen im Eisenbahnbetrieb, ...rat Dr. Heller: Das Internationale Eisenbahnüber..., Reichsbahnoberrat Dr. Romatzeck: Die Neu... des Rechnungsprüfungswesens, Reichsbahnrat Zöll... ...beitsgerichte, Reichsbahnrat Frommknecht: Der ...Stand der Psychotechnik, Ministerialrat Staby: ...isenbahnbremsen, Werkstättedirektor Reichsbahnober... ...kauf: Werkstättewesen, Reichsbahnrat Dobmaier: ...ewesen, Reichsbahnrat Michel: Elektrisierung ...bahnen unter besonderer Berücksichtigung des süd... ...en Netzes, Reichsbahnrat Kund: Neuere Dampfloko... ... Reichsbahnoberrat Mühl: Wirtschaftlichkeit im Zug... ...sdienst, Reichsbahnoberrat Lauböck: Neuzeitliche ...der Bahnunterhaltung, Reichsbahnoberrat Miller: ...chenformen und ihre Anwendungsgebiete, Reichsbahn... ...erg: Brennstoff-, Wärme- und Energiewirtschaft und ...endung auf das Eisenbahnwesen, Reichsbahnoberrat ...er Rangierbahnhof München Ostbahnhof (mit Besichti... ...eichsbahnoberrat Will: Der Hauptbahnhof München ...chtigung).

...algemein wissenschaftliche Vorträge: ...itsprofessor Dr. Nawiasky: Reichspräsident und ... der Reichsverfassung, Privatdozent Dr. Lampe: ...sbahn-Gesellschaft und die Reparationen, Universi... ...nt Staatsanwalt Dr. Wintrich: Reichsbahnbeamten-...

...sichtigungen: Verkehrsausstellung, Eisenbahn... ...ungswerk München, Rangierbahnhof München Ost... ... Hauptbahnhof München mit besonderer Erläuterung ...itlichen Verkehrs- und Betriebseinrichtungen.

... Einzelheiten sind aus der Beilage zum Eisenbahn... ...nblatt der Gruppenverwaltung Bayern 49 v. 19. Sept. ...

...i **Verwaltungsakademie Berlin** eröffnet am 20. Oktober ...hres ihr 13. Studiensemester. Das neue Vorlesungs... ...is bietet jedem Beamten reiche Auswahl. Die Vor... ...sind so gelegt, daß Anfänger sowohl wie Fortgeschrit... ... Studien betreiben können. Hierdurch ist jedem Be... ... Möglichkeit zu systematischer Fortbildung gegeben. ...ebung der Leistungsfähigkeit bei der Reform der Be... ...ältnisse in erster Reihe erstrebt wird, kann die hohe ... des Besuchs der Akademie nicht genug betont werden. ...n fachwissenschaftlichen Vorlesungen für Reichsbahn... ...d zu nennen: Homberger, Dr., Reichsbahndirektor: ...finanzwissenschaft; Kittel, Dr., Reichsbahndirektor: ...recht; Katter, Dr., Reichsbahndirektor: Tarifwesen ...politik. — Deutscher Eisenbahn-Gütertarif; Teck... ..., Dr.-Ing., Reichsbahndirektor: Grundlagen der Be... ...ung und Bloß, Dr., Professor, Reichsbahnoberrat: ...unfälle.

...nführung in die wichtigen Probleme der Aufwertung ...ortragsfolge „Die Aufwertung“ vorgesehen. Dozenten ...el, Dr., Wirkl. Geh. Rat, Wunderlich, Dr., Landgerichts... ...Gribel, Kammergerichtsrat, Neufeld, Dr., Oberregie... ...im Reichsfinanzministerium, also Gelehrte und Prak... ...Ruf.

...d Beamten an Nichthochschulorten wird künftig die Aka... ...rch systematisch aufgebaute fachliche Ferienkurse ...

...ines Interesse dürften auch die Vorlesungen über ...ebiete der Wissenschaft beanspruchen.

...ie Vorlesungsverzeichnis kann bei der Geschäftsstelle ...emie, Berlin, Charlottenstr. 50/51, eingesehen oder von ...gen werden. (Preis 70 ₰.)

...ßlich ihres sechsjährigen Bestehens veranstaltet die Ver... ...Akademie Berlin am 5. Oktober, nachmittags 5½ Uhr, ...itzung in der neuen Aula der Berliner Universität. Der ...der Akademie, Reichsminister a. D. Schiffer, hält die ...über das Thema „Das Berufsbeamtentum in der Gegen... ...hen Rück- und Ausblick über die Tätigkeit der Akademie ...Kaskel, Professor an der Universität Berlin, geben. ...end an die Festsitzung findet ein Kommers im „Rhein... ...t.

...**swissenschaftlicher Fortbildungskursus in Stettin.** In ...ts in Nr. 37, S. 1067 d. Ztg. erwähnten Fortbildungs... ...erden Vorträge halten: Dr. Braun, Prof. (Greifs... ...rdische Staatenkunde, Dr. Holstein, Prof. (Greifs... ...rfassungsprobleme der Gegenwart, Kreiser, Ökono... ...erlin), Staat und Wirtschaft unter der modernen ...ik, Dr. Kieschke, Reichsbahndirektor (Berlin), ...bahn in ihrer heutigen Gestalt, Dr. Merkel, Prof. (Greifswald), Der allgemeine Teil des Strafgesetzentwurfs von 1925, Sautter, Staatssekretär (Berlin), Die Stellung der Reichspost im Rahmen der Reichsverwaltung, Schumacher, Prof., Geh. Reg.-Rat (Berlin), Probleme der Großindustrie, Schumacher, Oberlandesgerichtsrat (Köln), Gemeindeverfassungssysteme, Dr. Wiedenfeld, Prof. (Leipzig), Rußland und Dr. Zarden, Ministerialdirektor (Berlin), Die Neuordnung der Steuergesetzgebung.

Österreich.

— **Schlafwagenverkehr Ostende-Konstantinopel.** Seit 16. September d. Js. verkehrt der bisher dreimal wöchentlich zwischen Wien und Konstantinopel geführte Schlafwagen zwischen Ostende und Konstantinopel. Dieser neue Schlafwagenkurs Ostende - Konstantinopel wird gleichfalls dreimal wöchentlich verkehren, und zwar von Ostende nach Konstantinopel in den Zügen D 54/D 9, an Wien = Westbahnhof 21 Uhr 50 Min., ab Wien = Ostbahnhof 23 Uhr 45 Min., jeden Mittwoch, Freitag und Sonntag, von Konstantinopel nach Ostende in den Zügen D 10/D 55, an Wien=Ostbahnhof 6 Uhr 20 Min., ab Wien=Westbahnhof 8 Uhr 40 Min., jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend. Der in den gleichen Zügen bisher täglich rollende Schlafwagen Ostende-Budapest verkehrt sodann nur noch viermal wöchentlich, und zwar in der Richtung von Ostende nach Budapest an und ab Wien jeden Montag, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend, in der Fahrtrichtung von Budapest nach Ostende an und ab Wien jeden Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag. — Dagegen verkehrt der bisher nur viermal wöchentlich geführte Schlafwagen Wien-Budapest in den Zügen D 9 (ab Wien=Ostbahnhof 23 Uhr 45 Min.) und D 10 (an Wien=Ostbahnhof 6 Uhr 20 Min.) seit 16. September täglich.

— **Eisenbahnunfall.** Am 5. September nachts entrollten im Bahnhofe Spielfeld=Straß beim Verschub zehn Güterwagen auf die offene Strecke gegen die Station Ehrenhausen, stießen mit dem auf demselben Gleise entgegenkommenden Güterzug 8677 zusammen und entgleisten. Im gleichen Augenblick fuhr am zweiten Gleise der von Triest tags vorher um 19 Uhr 15 Min. abgegangene D-Zug 188 vorüber und streifte die entgleisten Wagen. Durch diese Streifung wurden beim D-Zug die Fensterscheiben zertrümmert und die Wagen sowie die Lokomotive beschädigt. Fünf Reisende und sechs Eisenbahnbedienstete wurden durch Glassplitter leicht, ein Zollbeamter und ein Eisenbahnbediensteter schwer verletzt. Beim Güterzug wurden die Lokomotive sowie mehrere Güterwagen beschädigt. Der D-Zug erlitt durch diesen Vorfall eine mehrstündige Verspätung.

— **Austria-Reisekarten.** Eine neue Art von Reisekarten wird vom Österreichischen Verkehrsbüro in den Handel gebracht. Sie führen den Titel: „Austria-Reisekarten“ und sind in buntem Farbendruck, der dem Naturbild entspricht, hergestellt. Sie zeigen die Landschaft von der Vogelschau aus in plastischer Darstellung mit den Bahnlinien und Eisenbahnstationen. Auf der Rückseite bringen sie eine Beschreibung der Reisestrecke in drei Sprachen und die Fahrpläne des Gebiets. Jede dieser Karten kostet 80 Groschen. Bisher gibt es solche von der Semmeringer Strecke, dem Hochschneeberggebiet, der Mariazeller Bahn und der Wachau.

— **Tarifbegünstigungen für Kohlentransporte nach Italien.** Die österreichischen Bundesbahnen haben für Kohlentransporte nach Italien die Anwendung des ermäßigten Satzes von 83 Groschen für je 100 kg von Kufstein nach dem Brenner im Rückvergütungswege gewährt. Bedingung ist die Beförderung von mindestens 50 000 t im Zeitraum vom 16. Juli 1925 bis zum 31. März 1926 ausschließlich ab Stationen der deutschen Reichsbahndirektionen Berlin, Cassel, Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Karlsruhe und Mainz und ab Stationen des Saargebietes. Die Rückvergütungsanforderungen sind längstens drei Monate nach Fälligkeit der Begünstigungsgewährung bei gleichzeitiger Einsendung der betreffenden internationalen Frachtbriefe an den Verkehrseinnahmedienst der österreichischen Bundesbahnen in Wien zu richten.

— **Bergbahn auf den Pfänder.** Im Frühjahr 1926 soll die Schwebebahn auf den 1064 m hohen Pfänder bei Bregenz in Betrieb genommen werden. Im vergangenen April wurde bekanntlich die Vorkonzession zum Bau erteilt und sofort mit den Arbeiten begonnen. Die Bahn überwindet 610 m Steigung bei einer Länge von 2,080 km. Bei 9 Minuten Fahrtdauer kann sie stündlich je 120 Personen berg- und talwärts befördern. Für die Finanzierung ist ein Kapital von einer Million Schilling vorgesehen.

Übrige europäische Länder.

— **Erhöhung der Zuggeschwindigkeit auf den dänischen Eisenbahnen.** Ein Ausschuß bearbeitet die Frage der Erhöhung der Zuggeschwindigkeit auf den dänischen Eisenbahnen. Man beabsichtigt, eine wesentliche Erhöhung der Geschwindigkeit der Personenzüge herbeizuführen und hofft die Arbeiten so zu beschleunigen, daß womöglich noch im Winterfahrplan erhebliche Verbesserungen durchgeführt werden können. Selbst auf wichtigen Stammbahnen, wie Kopenhagen-Kalundborg und Aarhus-Frederikshavn fahren die Züge zurzeit mit herabgesetzter Geschwindigkeit, die auf unbewachten Linien und den Privatbahnen besonders niedrig bemessen ist. Man will daher allgemein die Geschwindigkeit heraufsetzen, den Personen- vom Güterverkehr völlig trennen und kleinere leichte Züge in größerer Anzahl als bisher bilden.

— **Herabsetzung der dänischen Gütertarife?** Die starke Steigerung der dänischen Krone in den letzten Monaten veranlaßte die dänische Industrie, bei der dänischen Staatsbahn wegen einer Tarifermäßigung vorstellig zu werden. Die dänische Staatsbahn hat diese Eingabe jedoch ablehnend beschieden mit folgender Begründung: Die geltenden Tarife seien, vom kaufmännischen Standpunkte aus betrachtet, bereits zu niedrig, so daß im Haushaltsjahr 1924/25 nicht einmal die erforderlichen Abschreibungen hätten vorgenommen werden können. Das Haushaltsjahr habe vielmehr mit einem Zuschuß von 0,09 Mill. Kronen abgeschlossen. Eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife sei daher ausgeschlossen.

Eine 10prozentige Ermäßigung der Tarife für Gepäck, Stückgut und lebende Tiere würde eine Mindereinnahme von 7,8 Mill. Kronen, eine Herabsetzung der Tarife für Wagenladungen eine solche von 4,7 Mill. herbeiführen. Während eine 10prozentige Tarifherabsetzung von keiner größeren Bedeutung für die Allgemeinheit sein würde, würde sie doch ernstliche Folgen für die finanzielle Lage der dänischen Staatsbahn nach sich ziehen. Von den auf 139 Mill. Kronen berechneten Ausgaben für das Haushaltsjahr 1924/25 entfielen 98 Mill. Kronen auf Personalausgaben, die sich bei fallendem Index frühestens zum 1. April 1926 ermäßigen würden. Ein allgemeiner Preisabbau würde sich auch erst allmählich bei der Eisenbahn bemerkbar machen, da die jetzigen Material- und Kohlenbestände zu höheren Preisen eingekauft seien. Im übrigen wirke die Kronensteigerung durchaus nicht günstig auf die finanzielle Stellung der Staatsbahn. Denn die Zurückhaltung der Geschäftswelt beim Einkauf neuer Waren habe einen Rückgang des Güterverkehrs herbeigeführt. Im übrigen seien die dänischen Tarife im Vergleich mit den ausländischen, namentlich bei großen Entfernungen, durchaus nicht hoch. Eine allgemeine Herabsetzung der Gütertarife komme daher einstweilen nicht in Frage.

— **Billige Sonderfahrten auf der norwegischen Staatsbahn.** Ähnlich wie die Sonntagssonderfahrten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veranstaltete kürzlich die norwegische Staatsbahn eine Sonderfahrt nach Valdoes und Jotunheimen, die so lebhaften Beifall fand, daß sie wiederholt werden mußte.

Gleichzeitig wurde versuchsweise vom 7.—13. September eine Rundreisefahrkarte bei Benutzung der gewöhnlichen Züge für eine Fahrt Oslo-Fagernes-Tyin-Eidsbugaren-Bygdin-Fagernes-Oslo zu 43 Kr., d. h. mit einer Ermäßigung von 50 % gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis, eingeführt. Es handelt sich um 420 km Eisenbahnfahrt, 138 km Kraftwagenfahrt und eine 3½-stündige Motorbootfahrt in Jotunheimen. Die Hotels usw. gewähren ebenfalls Ermäßigungen bis zu 50 %. Man beabsichtigt infolge der günstigen Aufnahme im nächsten Jahre solche Sonderfahrten zu wiederholen.

— **Elektrische Heizung von Eisenbahnzügen in Schweden.** Auf der elektrisch betriebenen Lapplandsbahn Luleå-Riksgränsen sind in den letzten Monaten Heizkörper für die elektrische Heizung in die Personenwagen eingebaut und in diesen Tagen in Gebrauch genommen worden. Mit Ausnahme der Lokomotivschuppen in Kiruna kannte man bisher keine elektrische Heizung auf der schwedischen Staatsbahn. Die einzelnen Personenwagen haben Elemente mit 30 Kilowatt erhalten. Auf den größeren Bahnhöfen werden besondere Verbindungen mit der elektrischen Leitung errichtet werden, um die Wagen auch erwärmen zu können, wenn die elektrische Lokomotive nicht angekuppelt ist.

— **Schülerferienzüge in Schweden.** Die schwedische Staatsbahn hat in Gemeinschaft mit dem schwedischen Touristenverein in diesem Sommer fünf besondere Schülerreisen nach Jämtland für insgesamt 315 Schüler (sämtlich über 12 Jahre) mit Lehrern in der Weise veranstaltet, daß vier besondere Wagen (zwei Schlafwagen 3. Klasse, ein Speise- und ein Gepäckwagen) den Teilnehmern während der ganzen, eine Woche lang dauernden Reise zur Verfügung standen. Die Bettplätze wurden Schülern in Ordnung gehalten, während die Verpflegur Hand des Touristenvereins lag. Diese vier Wagen wur einem bestimmten Plan in die gewöhnlichen Züge einge von den Teilnehmern während der ganzen Reise benut

— **Verbesserung im Verkehr zwischen Schweden und** Die Fahrzeit zwischen Åbo, Helsingfors und Petersbur Mitte September verkürzt worden. Auch werden jetz durchgehende Fahrkarten ausgegeben. Ebenfalls find gehende Gepäck- und Güterabfertigung statt. Im Ans die Schiffverbindung Stockholm-Åbo verkehrt fortan ei wagen zwischen Helsingfors und Petersburg (von He Sonntags, Mittwochs und Freitags, von Petersburg Mittwochs und Freitags).

— **Die Krise in Ost-Oberschlesien.** Das Kattowit fantysche Organ „Polonia“ veröffentlichte dieser Tage merkenswerten Aufsatz über die Krise in Ost-Oberschle wir nachstehende interessante Angaben entnehmen: schlesien sind zurzeit 56 000 Arbeitslose zu verzeichn Zahl, die dieses Gebiet bisher noch nicht gekannt hat. haben Tausende von oberschlesischen Arbeitern in de Monaten Polen verlassen, um im Ausland Arbeit zu fin noch beschäftigten Arbeiter sind nur fünf Tage in de tätig. Die Lage Ost-Oberschlesiens verschlechtert sic mehr. Im Januar wurden in ganz Polen 2 849 270 t S gefördert, im Mai 2 450 140 t (Verringerung um 8,6 %), betrug die Förderung nur noch 2 200 000 t. Über die Ju rung sämtlicher polnischer Kohlenbergwerke liegen di noch nicht vor. Die Angaben über die Julikohlenförd Ost-Oberschlesien lassen aber erkennen, daß die Lage Laufe der Zeit noch weiter verschlechterte. Während lenförderung in Oberschlesien im Januar noch 1 900 0 machte, bezifferte sich diese im Juli nur noch auf 1 (Verringerung um 17,7 %). Die Ausfuhr nach dem Ausl ringerte sich im Juli gegenüber Januar um 46 %. In vom Januar bis August wurden sieben Kohlenbergw schlossen. Auch in der Eisenindustrie ist die La bar ungünstig. Vor 1½ Jahren hatte die Friedens- und hütte je sieben Hochöfen in Betrieb. Gegenwärtig wird nur noch mit zwei Hochöfen gearbeitet. In der Bisma war die Stahlgießerei im vorigen Jahre und Anfang diese noch in vollem Betrieb, während sie heute fast ganz a trieb gesetzt ist. Dasselbe gilt auch für das Stahlw Hammerwerk und andere Abteilungen. Nicht viel besse Lage in der Zinkindustrie, die im vorigen und Anfang dieses Jahres voll beschäftigt war, während „Liebehoffnung-Hütte“ und die „Wirkhütte“ ihren Betr stellen mußten. Die anderen Hütten, die „Silesia“, „K und „Wolnowice“ arbeiten jetzt nur noch drei Tage Woche. Die von der polnischen Regierung in Aussicht Belebung der Bautätigkeit ist nicht eingetreten, da die R die versprochenen Kredite nicht gewährt hat. Der Dis der polnischen Banken ist phantastisch hoch und ma rationelle Tätigkeit unmöglich. Kredite und Bargeld Oberschlesien nicht zu haben, dagegen werden täglich protestiert. Das Blatt schließt seinen Aufsatz mit f Worten: ab: „Wir sterben wirtschaftlich, wer aber dar weist, wird als Vaterlandsfeind und Anhänger Deutschl gesehen.“

— **Tarifherabsetzungen auf den verstaatlichten Lok der Tschechoslowakei.** Laut Nachtrag I zum tschecho schen Lokalgütertarif Heft 1 und Heft 2 wird mit 1. O auf den verstaatlichten Lokalbahnen (siehe darüber Nr. 1 Nr. 18 der Ztg.) die bisher gültige Tariftafel aufgeho an deren Stelle jene der tschechoslowakischen Hauptbah geführt. Da letztere Tariftafel niedriger ist als jene de bahnen, wird eine leichte Ermäßigung der Frachten für förderung von Gütern Platz greifen. Eine Durchrec der Frachtsätze findet nicht statt. Es bleibt demnach di gebrochene Abfertigung, d. h. die Berechnung der bis und ab der Übergangsstation nach wie vor in Kraf Ermäßigung wird auch bei der Beförderung von Perso Gepäck eintreten.

— **Handelsvertragsverhandlungen zwischen Tschechos und Südslawien.** Wie verlautet, werden die Verhandlun Tschechoslowakei über einen Handelsvertrag mit Süd schwierig verlaufen, da eine Reihe von Industrien den den Wettbewerb aus Österreich und Deutschland in ziehen muß. Mit Rücksicht auf die Meistbegünstigung mit anderen Staaten müßten auch die Vorteile aus tschechoslowakisch-südslawischen Handelsvertrag dem werb zugute kommen. Allgemein wird jedoch eine Beschleunigung der Verhandlungen verlangt.

eigende Indexziffer in der Tschechoslowakei. Die vom ...hen Staatsamt festgestellte Indexziffer der Großhandels-...rhöhte sich für den 1. September — bei Zugrunde-...der Vorkriegspreise — gegenüber dem Index vom August ...uf 996. In Gold, nach nordamerikanischem Dollar, ge-...stieg der Index von 144,6 auf 145.

...höhung der bulgarischen Gütertarife? Der Allgem. Tarif-... (Wien) teilt mit: Die mehrfach aufgetauchten Ge-...on einer Reform des bulgarischen Gütertarifs und einer ...tung der Güterklassifikation im Zuge derselben ent-...n nicht den Tatsachen. Diese Gerüchte sind wahrschein-...auf zurückzuführen, daß die Generaldirektion der bul-...n Staatsbahnen eine Erhöhung der Güterfrachten in ...genommen hat, die in naher Zeit durchgeführt werden ...d 10—20 % der gegenwärtigen Tarife betragen soll. ...Mitteilungen liegen noch nicht vor; ebensowenig steht ...punkt der Durchführung bisher fest.

...ltkraftkonferenz 1926 in Basel. In diesem Jahre hat ...ich in London eine Weltkraftkonferenz (World Power ...nce) stattgefunden, die sich mit Problemen und Fragen ...tquellen, ihrer Ausbeutung und Verwertung beschäftigte ...etwa 800 Teilnehmern besucht war. Wie die Schweizer ...zentrale mitteilt, soll die nächste Weltkraftkonferenz ...adung der Schweiz im Jahre 1926 in Basel stattfinden, ...leichzeitig vorgesehene Internationale Ausstellung für ...hiffahrt und Wasserkraftnutzung den Kongreßteil-... eine praktische Ergänzung der Verhandlungsgegen-...eten kann.

...nahmen der italienischen Staatsbahnen. Das am 30. Juni ...ssene Rechnungsjahr 1924/25 der italienischen Staats-...hat eine Mehreinnahme von fast 632 Millionen Lire gegen ...ahmen des vorherigen Rechnungsjahres 1923/24, wie aus ...Aufstellung zu entnehmen ist, ergeben.

...rkehr	1924/25	1923/24	Mehreinnahme
...en	1 428 321 485	1 273 992 533	154 328 952
...k und Hunde .	56 499 060	53 441 444	3 057 617
...r	509 948 416	408 748 456	101 199 960
...güter	2 101 873 755	1 728 597 729	373 276 026
Zusammen:	4 096 642 716	3 464 780 162	631 862 555

...gegebenen Beträge stellen Reineinahmen dar, d. i. aus-...h der dem Finanzministerium zukommenden Steuer- und ...ebühren.

...ue italienische Luxuszüge. Im Einvernehmen mit der ...onalen Schlafwagengesellschaft hat das Verkehrsmini-...verfügt, zwei weitere Luxuszüge, ausschließlich aus ...gen I. und II. Klasse bestehend, vom 1. Oktober d. Js. ...hen Rom, Genua und Turin einzuführen. Bekanntlich ...n derartige Züge auf der Strecke Rom-Mailand über ...schon seit längerer Zeit.
...hrordnung der neuen Luxuszüge wird folgende sein: ...— ab Rom 19.55, ab Pisa 1.35; ab Genua 5.10; an Turin ...g 15 — ab Turin 20.15; ab Genua 23.25; ab Pisa 3.28: ...9.25.
...den ab Rom, die nach Genua fahren, ist zugestanden, ...lem in der Station Porta Principe bleibenden Schlaf-...s 8 Uhr früh aufzuhalten.

...Kaliausfuhr aus Elsaß-Lothringen. Das zur Ausfuhr ...rsee bestimmte Kali elsaß-lothringischen Ursprungs ...llgemeinen den Rhein hinunter nach Antwerpen. Die ...hen Eisenbahnen möchten gern diesen Verkehr auf ...cken ablenken, und es haben daher zwischen der Nord-... den Kaligruben Elsaß-Lothringens unter Zuziehung ...elskammer von Dünkirchen Verhandlungen mit dem ...gefunden, Dünkirchen zum Ausfuhrhafen für das elsaß-...che Kali zu machen. Unter der Voraussetzung, daß ...Kali Frachtsätze auf der Eisenbahn eingeführt werden, ...ätze der Rheinschiffahrt nicht wesentlich übertreffen, ...Kaligruben bereit, die Gewähr für eine Ausfuhr von ...20 000 t über Dünkirchen zu übernehmen, wenn anderer-...Dünkirchen dieselben Möglichkeiten wie in Antwerpen ...eln und Verladen des Kalis geschaffen werden, wenn ...h dort ein Lagerhaus für 35 000 t Kali errichtet wird. ...en ist bereit, auf diese Bedingung einzugehen, läßt die ...iter bearbeiten, hofft dabei aber, daß die über Dün-...usgeführten Kalimengen erheblich größer sein wer-...etzt in Aussicht gestellt wird.

...Gürtelbahn für Lille. Die französische Nordbahn be-..., die von Lille ausstrahlenden Eisenbahnen durch eine ...n zu verbinden. Ihre Zahl beträgt sieben, sie ver-...sich aber wieder, so daß die Zahl der von Lille ausge-...erbindungen erheblich größer ist. An ihnen liegen eine Anzahl im Laufe der Zeit entstandene Bahnhöfe, die der Zusammenfassung bedürfen. Es besteht zwar bereits eine Ringverbindung um Lille, die sich aus einzelnen Verbindungsstücken zwischen den strahlenförmigen Eisenbahnen und Teilen dieser zusammengesetzt, diese Teilstücke sind aber bereits genügend ausgelastet, und sie könnten den Anforderungen des Betriebes nicht mehr genügen, wenn sich auf ihnen ein planmäßiger Verkehr zwischen diesen Außenbahnhöfen einerseits, zwischen ihnen und Lille andererseits abspielen sollte. Im wesentlichen wird es sich um einen viergleisigen Ausbau bestehender Strecken handeln. Bei dieser Gelegenheit sollen eine Anzahl Verbesserungen durchgeführt werden: Schaffung neuer Bahnhöfe, Erweiterung der bestehenden Anlagen, Verlegung des sehr ungünstig gelegenen Hauptbahnhofs, Beseitigung der schienengleichen Straßenübergänge. Trotz der bedrängten wirtschaftlichen Lage will die Nordbahn diese Arbeiten jetzt ausführen, weil die Auflassung der Befestigung von Lille ihr Gelegenheit zum Grunderwerb gibt, ehe die dadurch freiwerdenden Flächen aufgeteilt und neu bebaut werden. Die Kosten sind mit 216 Mill. Franken veranschlagt. Davon wird der Staat und die Stadt Lille je 86 Mill. zu übernehmen haben, und nur der Rest ist von der Nordbahn zu tragen. Diese Beträge werden sich auf eine längere Reihe von Jahren verteilen. Trotz anfänglich bestehender Bedenken hat sich der Eisenbahnrat mit 47 gegen vier Stimmen dafür ausgesprochen, die Planungen der Nordbahn zu genehmigen, vor deren Durchführung noch umfangreiche Vorarbeiten, endgültige Aufstellung der Entwürfe, Grunderwerb usw. zu machen sein werden. Unter 10 Jahren ist daher die Erreichung des Endzustands nicht zu erwarten.

— **Das Zeitsignal bei den französischen Eisenbahnen.** Die genaue Zeit wird einer Anzahl Stellen der französischen Eisenbahnen vom Eiffelturm drahtlos übermittelt; diese Stellen geben das Zeitsignal durch Fernsprecher an eine Anzahl andere Stellen weiter, und von hier werden die letzten Bahnhöfe entweder ebenfalls durch Fernsprecher oder durch die Zugführer, die mit einer genau gehenden Uhr ausgerüstet sind, mit der richtigen Zeit versehen. Die drahtlosen Empfangsstellen befinden sich an wichtigen Knotenpunkten der Eisenbahnen und auf solchen Bahnhöfen, wo die Schnellzüge halten. Sie besitzen Uhren, z. T. mit elektrischem Antrieb, die täglich richtig eingestellt werden. Dem eigentlichen Zeitsignal geht eine Ankündigung voraus: in . . . . Sekunden wird es . . . . Uhr sein. — Wo der Zugführer die genaue Zeit übermittelt, führt er eine Liste, in die er die von ihm vorgefundenen Abweichungen der Bahnhofsuhren von seiner Uhr einträgt; diese Liste wird den den Betrieb leitenden Stellen vorgelegt, die außerdem die Strecken bereisen lassen, um den Gang der Uhren zu prüfen. Man ist mit dem neuen Verfahren, die Uhren zu regeln, recht zufrieden.

— **Häufung der Eisenbahnunfälle in Frankreich.** Die zahlreichen Eisenbahnunfälle, die sich in der letzten Zeit in Frankreich ereignet haben, sind Anlaß zu erheblicher Erregung in weiten Kreisen gewesen, namentlich da sie in die Hauptreisezeit fielen, und die Regierung sah sich daher veranlaßt, Schritte zu tun, die eine Beruhigung der die Eisenbahn benutzenden Kreise herbeiführen sollten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen Ausschuß eingesetzt, der aus Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaften, Vertretern der verschiedenen Ministerien, der Reisenden und der Eisenbahnen besteht und die Aufgabe hat, Mittel und Wege zu finden, um die Unfallgefahr zu verringern. Ein Unterausschuß beschäftigt sich mit Sonderfragen, und auch der Betriebsausschuß, der beim Eisenbahnrat im Ministerium besteht, hat den Auftrag erhalten, sich mit der Angelegenheit zu befassen. Über die Gründe der zahlreichen Unfälle ist man sich noch nicht klar. Jedenfalls scheinen die Fahrzeuge und der Oberbau in mangelhaftem Zustande zu sein und der Verbesserung zu bedürfen.

— **Hafenbahnbauten an der Rhonemündung.** Die Mittelmeerbahn plant umfangreiche Bauten, um die Hafenanlagen von Caronte mit ihrem benachbarten Bahnhof Port-de-Bouc an der Rhonemündung in Verbindung zu bringen und den neuen Hafen selbst mit Gleisanlagen auszustatten. Es sollen eine zweigleisige Verbindungsbahn, Aufstellungs- und Verschiebegleise, ein Stammgleis für Anschlußgleise, eine 25 m breite Straße, ein Lokomotivschuppen mit Zubehör und eine Arbeitersiedlung gebaut werden. Die jetzigen Planungen bilden den ersten Teil von Bauten, deren weitere Ausführung zunächst noch der Zukunft überlassen bleiben soll. Die Kosten, zu denen die Handelskammer von Marseille einen Teil beiträgt, werden auf 19 Mill. Fr. geschätzt.

— **Ermäßigte Fahrpreise in England.** Die englischen Eisenbahnen haben in der letzten Zeit eine Anzahl Vergünstigungen auf dem Gebiete des Personenverkehrs, die vor dem Kriege bestanden, wieder aufleben lassen und auch neue, jenen ähnliche

eingeführt. Sie bestehen zum Teil darin, daß Rückfahrkarten zum einfachen Fahrpreis ausgegeben werden, und zwar sowohl im Vorortverkehr als auch auf den Strecken zwischen den Brennpunkten des Wirtschaftslebens in Wales, in Mittel- und in Nordengland. Die Fahrkarten zu ermäßigtem Preis sollen zum Teil den Kreisen zugute kommen, die nach der Stadt fahren müssen, um Einkäufe zu machen. Sie gelten meist erst von 10 Uhr morgens an, zuweilen aber auch schon von 9 oder 7 Uhr, und in manchen Fällen ist ihre Benutzung zwischen 5 und 7 Uhr nachmittags ausgeschlossen. Die Zeiten, in denen die Eisenbahnen von den zu und von der Arbeit eilenden, sie regelmäßig benutzenden Scharen benutzt werden, sollen also vom Einkaufsverkehr freigehalten und der Verkehr soll dadurch etwas gleichmäßiger über den ganzen Tag verteilt werden. Ein wesentlicher Zweck ist dabei natürlich auch die Bekämpfung des Wettbewerbs der Straßenbahnen und Kraftomnibusse im Nahverkehr. Die Eisenbahngesellschaften sind mit dem Erfolg, den sie mit den Fahrkarten zu ermäßigtem Preis erzielt haben, sehr zufrieden. Sie glauben nicht, daß Fahrgäste, die sonst den vollen Preis bezahlt hätten, nunmehr von dem Vorteil, für die doppelte Fahrt den einfachen Preis zu bezahlen, Gebrauch machen, sondern sie nehmen an, daß sie einen neuen Verkehr geschaffen haben, indem sie Leute, die sonst überhaupt nicht oder auf der Straßenbahn gefahren wären, veranlaßt haben, die Eisenbahn zu benutzen.

— **Eisenbahnunfälle in England.** Das Jahr 1924 ist für die englischen Eisenbahnen, was Unfälle anbelangt, kein glückliches gewesen. Deren Zahl hat im allgemeinen zugenommen, und auch die Folgen sind schwerer geworden. 462 Personen, 55 mehr als im Jahre 1923, verloren dabei ihr Leben, und die Mehrzahl von ihnen waren Reisende. Die Zahl der Entgleisungen, 401, ist zurückgegangen, aber Zusammenstöße kamen 290mal gegen 256mal im Jahre 1923 vor. 331 Züge — 1923: 263 — fuhren in offenstehende Schranken, die bekanntlich in England als Tore ausgebildet sind und, solange der Straßenverkehr freigegeben ist, quer über die Gleise stehen. 98 Brände, ebenso viele wie im Vorjahre, brachen in Zügen aus. Besonders bemerkenswert ist die hohe Zahl der Zugzusammenstöße. In einem der letzten Jahre waren nur 181 solcher Fälle zu verzeichnen, es hat allerdings in der Zeit nach dem Kriege ein Jahr, nämlich 1920, gegeben, in dem sich 346 Zusammenstöße ereigneten. Die Zahl der Entgleisungen ist mit 401 eine der höchsten seit dem Kriege; sie wird nur von des Jahres 1920 mit 551 Fällen übertroffen, während sie 1922 bis auf 301 gesunken war.

Unter den Unfällen, die auf Mängel der Betriebsmittel zurückzuführen sind, stehen an erster Stelle solche, die durch Versagen der Kuppelung verursacht sind. Die Zahl betrug 10 586 gegen 13 002 im Jahre 1920, eine Verbesserung, gegen 8885 im Jahre 1922, eine ungefähr ebenso große Verschlechterung. 2904 dieser Unfälle ereigneten sich im Jahre 1924 am fahrenden Zug, 7682 beim Anfahren und Bremsen. In 1376 Fällen hatten sich die Kuppelungen ausgehakt, die anderen Fälle waren durch Brüche der Kuppelungsteile verursacht.

Lokomotivschäden kamen verhältnismäßig selten vor. Die Zahlen auf diesem Gebiet haben in den letzten Jahren geschwankt, doch ist man in England mit der geringen Zahl ganz zufrieden und sieht den Lokomotivdienst als zuverlässig an. Radreifenbrüche kamen in den Jahren 1920, 1922 und 1924 50 bis 60mal, in den Jahren 1921 und 1923 70 bis 80mal vor. Von den 58 Fällen des Jahres 1924 entfielen 38 auf Güterwagen, 16 auf Lokomotiven und nur einer auf einen Personenwagen. 39 Radreifen zeigten dabei Querrisse, 16 waren in der Längsrichtung gespalten. In diesen Fällen trug also der Baustoff die Schuld, während im übrigen auch ein Versagen der Befestigungsvorrichtungen zu verzeichnen ist.

Achsbrüche haben an Zahl stark abgenommen; gegen 107 im Jahre 1920 stehen 71 im Jahre 1924. 31 Kurbelachsen und 16 gerade Achsen machen den Anteil der Lokomotiven an diesen Schäden aus, fünf Achsbrüche entfielen auf Personen-, 11 auf Güterwagen.

Schienenbrüche ereigneten sich in 195 Fällen, 36 weniger als im Vorjahre. Bei Doppelkopfschienen kamen überhaupt keine Brüche vor, bei Breitfußschienen 35, bei Schienen mit nur einem Fahrkopf und ohne Fuß aber 158. Überschwemmungen und Rutschungen verursachten 78 Unfälle, eine sehr hohe Zahl, die auf ungünstiges Wetter zurückzuführen ist.

Die Zahl der Unfälle, von denen Bedienstete der Eisenbahnen betroffen wurden, hat zwar zugenommen, die Zunahme liegt aber bei den leichteren Unfällen. Schwere Unfälle, wie Knochenbrüche und Verluste von Armen oder Beinen, waren namentlich bei Lokomotivführern und -heizern sowie Schaffnern zu verzeichnen. Die Unfälle der Streckenarbeiter waren zahlreicher, aber leichter, ebenso diejenigen, die im Verschiebedienst vorkamen. Im ganzen ist die Zahl der Personen, die im Jahre 1924 bei Zugunfällen auf den englischen Eisenbahnen verletzt oder getötet worden sind, größer gewesen als in den drei vorhergegangenen Jahren. Es waren 1924 42 Todesfälle und 3 letzungen zu verzeichnen; in den Jahren 1921, 1922 u waren die entsprechenden Zahlen 30 und 678, 21 und 51 566. Bei Unfällen aus bewegten Fahrzeugen, bei denen Zug selbst keinen Unfall erlitt, kamen 366 Personen zu T 6538 wurden verletzt. Unter der letztgenannten Zah 2677 Reisende, 3764 Eisenbahnbedienstete. Auf Bah verunglückten noch 54 Personen tödlich und 18 420 erlit letzungen, ohne daß bei diesen Unfällen bewegte F beteiligt gewesen wären. Unter den 85 tödlich verun Reisenden waren 30, die aus dem Zug gefallen waren, die, vom Bahnsteig auf das Gleis fallend, vom Zu wurden. 1180 Verletzungen kamen beim Schließen der türen vor, 752 Personen verletzten sich beim Ausstei fielen zwischen Zug und Bahnsteig.

Fremde Erdteile.

— **Russisch-Chinesische Handels- und Verkehrsko** Laut „Ekonomitscheskaja Shisnj" vom 28. August d. J. 26. August d. J. im chinesischen Ministerium für Auswär gelegenheiten die Eröffnung der durch das Abkomm 31. Mai 1924 zwischen China und der Sowjetunion vorge sowjetistisch-chinesischen Konferenz stattgefunden. Di nung ist durch eine Rede des chinesischen Vertrete Tschen-Tin eingeleitet worden, der eine Antwortrede vo chan folgte. Die Konferenz hat den Abschluß eines und Konsularvertrages sowie die Regelung der Fragen gabe, die mit der Ostchinesischen Eisenbahn, der Schiff dem Amur und Sungari, der Grenzfestsetzung usw. zu hängen.

Wie die Mitteilung zum Schluß besagt, wird die Hau der Konferenz erst nach Rückkehr des zurzeit auf Ur findlichen Karachan beginnen.

— **Aus Niederländisch-Ostindien.** Als Fortsetzung d trisierten Strecke Tandjong Priok-Batavia soll nunmehr d Batavia-Koningsplein-Mangarai auf den elektrischen Bet gebaut werden, ohne daß der Unterbau dieser Linien wird. — Der zweigleisige Ausbau der 45 km langen Lini baja-)Wonokromo-Bangil soll 1926 in Angriff genommen Die Arbeit wird mindestens 3 Jahre dauern und etwa 6 M Gulden kosten. Das stark ausgebaute Bewässerungsn eine neue Brücke über den Porrongfluß machen die Aus besonders schwierig und kostspielig. — Die Staatsbahn Niederländisch-Indische Eisenbahn sollten Ende Augu eine Übereinkunft verhandeln, die dem gegenseitige bewerb ein Ende bereiten soll. — Für den Bau einer W für die Südsumatrabahnen (Palembang-Lampong) in La 3 Millionen Gulden bereitgestellt worden. — Die Verhan wegen des Überganges der Semarang-Cheribon-Kleinbahn Reich stehen vor dem Abschluß; es ist beabsichtigt, die bahnen sollen den Betrieb übernehmen und daß die Kau binnen 30 Jahre, ab 1. Januar 1927, in jährlichen Raten wird. Die Einfügung der inzwischen durch Umbau und digung der Linienführung wesentlich verbesserten Lini rang-Cheribon in das Staatsbahnnetz wird die nördliche verbindung Batavia-Semarang-Soerabaja wesentlich ver — Es ist beabsichtigt, die Einteilung der Bahnen in zw pen, Eisenbahnen und Kleinbahnen, zu ersetzen durch teilung in Eisenbahnen 1. Klasse, Eisenbahnen 2. Klasse liche Kleinbahnen, zu denen auch die städtischen Straße zählen. Die Geschwindigkeit beträgt für die erste Grup und mehr, für die zweite Gruppe 20—60 km und für d lichen Kleinbahnen höchstens 20 km, sie soll für jede besonders festgestellt werden.

— **Die Eisenbahn Leopoldville-Matadi.** Auf der Eisenb Leopoldville nach Matadi herrscht infolge ihrer mang Anlage beständige Verstopfung, und im belgischen Kon über dieses Hindernis für die Ausfuhr aus dem Hinterl damit für dessen Entwicklung lebhaft geklagt. Der Um Eisenbahn ist im Gange; Steilrampen und scharfe Krümm sollen beseitigt und es soll elektrischer Betrieb ein werden. Die Arbeiten sollten bis 1929 beendet sei wären aber, wie der belgische Kolonialminister einer bel Zeitschrift mitgeteilt hat, 12 000 bis 13 000 Arbeiter n gelingt aber nur, etwa 5200 Arbeiter zu gewinnen. dadurch bedingte Verzögerung in der Fertigstellung baues der Eisenbahn Leopoldville-Matadi setzt Frankreic Hoffnungen in bezug auf die Ablenkung des Verkehrs a Eisenbahn Brazzaville-Pointe Noire, die 1930 auf der Länge in Betrieb genommen werden soll. Man hofft, nicht nur die Ausfuhr aus den französischen Gebieten je von Mittelafrika, sondern auch diejenige aus dem bel Kongo zufallen wird, mindestens solange der Verkehr belgischen Eisenbahn noch zu wünschen übrig läßt. Ab

Mängel dort behoben sind, wird nach französischer Auf-
Eisenbahn von Brazzaville nach dem Meere ihre Be-
cht verlieren, namentlich weil sie unmittelbar bis an
führt, während die belgische Eisenbahn in Matadi
ngsgebiet des Kongo, mehr als 100 km vom offenen
rnt, endigt.

ttätige Zugsicherung in Amerika. Das Bundesver-
der Vereinigten Staaten hatte bekanntlich 45 Eisen-
chaften aufgegeben, einen Teil ihrer Strecken mit
n Vorrichtungen zur Sicherung des Zugverkehrs aus-
Nr. 9, S. 157 Jahrg. 1924 d. Ztg.). Die Arbeiten zur
ung dieser Auflage haben in der letzten Zeit erheb-
chritte gemacht. Am 1. Januar waren erst 42 % der
ertiggestellt, am 1. August war dieser Anteil aber
gestiegen. Bei 13 Eisenbahngesellschaften sind die
ollständig, bei 16 nahezu vollendet. Bei 13 Gesell-
ind einstweilige Einrichtungen getroffen, die dem
ehrsamt vorgeführt werden sollen, damit dieses ent-
die betreffenden Einrichtungen endgültig eingeführt
fen. Nachdem das Bundesverkehrsamt seit 20 Jahren
iel hingearbeitet hat, den Eisenbahnbetrieb durch
Signalanlagen zu sichern, ist nunmehr zu erwarten,
Ziel in absehbarer Zeit erreicht werden wird. Ob der
dafür nötigen Aufwand von 26 Mill. Dollar recht-
d bezweifelt.

otivführer als Fahrgäste. Eine amerikanische Eisen-
chaft läßt ihre Lokomotivführer für den Personen-
von Zeit zu Zeit die von ihnen auf der Lokomotive
Strecke in einem der letzten Wagen eines Personen-
en, um ihnen zu zeigen, wie unangenehm es ist, wenn
otivführer mit seinem Zug nicht genügend sorgsam
amentlich bei langen Zügen merkt der Lokomotiv-
seinem Stand nicht, was für Stöße es bei unvorsich-
hren oder Bremsen gibt, und es ist daher für ihn
ich, wenn er solche Unannehmlichkeiten einmal am
be spürt; er wird dann in Zukunft bemüht sein, solche
ermeiden. Die angedeutete Maßnahme hat nach An-
eitung der Eisenbahngesellschaft gute Erfolge ge-
wirkt erzieherisch auf die Lokomotivführer, nicht
elbar in bezug auf ihre Fertigkeit im Umgang mit
otive und dem Zuge, sondern auch von psycholo-
ichtspunkten aus.

ldung für den Eisenbahndienst. Der Leiter der
tral-Eisenbahn, C. H. Markham, hat sich kürzlich
esprochen, daß er eine Ausbildung außerhalb des
ienstes für eine gute Schule für einen Eisenbahn-
lte. Er selbst habe, nachdem er einige Zeit im
trieb gestanden hatte, diesen Dienst auf fünf Jahre
nd auf anderem Gebiet gearbeitet. Als er dann zur
zurückkehrte, sei er viel besser befähigt gewesen,
llschaft zu dienen, als wenn er dauernd in ihrem
eiben wäre. Eine Ansicht von beachtlicher Seite, die
gibt! Namentlich heute, wo eine Eisenbahn-
von ihren Beamten die höchste Leistung erwarten
mancher der leitenden Beamten es begrüßen, sich
hnfremden Betrieben umsehen zu können, um von
ung mitzubringen.

rischer Eisenbahnbetrieb in Chile. Mitte Mai 1924
sten Male versuchsweise ein elektrisch betriebener
en Llai-Llai und Los Andes gefahren. Der Versuch
l ausgefallen und deshalb wurde auch diese Strecke
elektrischen Betrieb für den Personenverkehr über-
rend die Güterzüge noch mit Lokomotiven befördert
urch die Inbetriebnahme dieser 95 km langen Strecke
sammen mit den 98 km zwischen Llai-Llai und San-
hof Mapoche, fast 200 km in elektrischem Betrieb.
sche Betrieb stellt sich bedeutend billiger. Um den
g vom Bahnhof Mapoche nach Llai-Llai zu bringen,
eine Lokomotive 6 t Kohlen, was bei dem heutigen
ohlen: 80 Pesos je Tonne, also 480 Pesos ausmacht.
ingeführte elektrische Betrieb kostet dagegen für
ecke nur 150 Pesos.

len Eisenbahnen Mexikos. Die Staatsbahnen von
d seit dem 1. Juli d. J. auf eine neue Grundlage
rden. Ein Ausschuß von Sachverständigen hat für
Virtschaftsplan aufgestellt, der vom Präsidenten ge-
rden ist. Es sollen Ersparnisse, namentlich durch
überflüssiger Arbeitskräfte in dem Maße gemacht
es mit der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des
rgend vereinbar ist. Die Entlassungen sollen nach
orgenommen werden. Im ganzen werden von dieser
14 000 Mann betroffen. Freifahrtausweise sollen ab-
erden.

Am 1. April nächsten Jahres soll die Eisenbahn Tepico-La Quemada, eine Teilstrecke der Mexikanischen Süd-Pacific-Eisenbahn, fertiggestellt werden. Infolgedessen wird dann eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Nogales in Arizona an der Süd-Pacific-Eisenbahn der Vereinigten Staaten, mit Guadalajari und darüber hinaus mit der Hauptstadt Mexiko bestehen. Zucker, Weizen und sonstige Erzeugnisse der Westküste können dann mit der Eisenbahn der Hauptstadt zugeführt werden, was bis jetzt nicht möglich ist. Die Neubaustrecke ist etwa 160 km lang; es arbeiten an ihr etwa 45 000 Arbeiter. Sie führt durch 17 Tunnel.

Andere Eisenbahnneubauten, die in Mexiko für die nächste Zeit in Aussicht genommen sind, sollen zum Teil, wie die eben genannte Bahn, den Verkehr mit den Vereinigten Staaten im allgemeinen fördern, zum Teil der Ausfuhr von Petroleum nach Texas im besondern dienen. Eine der geplanten Eisenbahnen hat die stattliche Länge von 850 km.

Wasserstraßenverkehr.

— **Vom Mittellandkanal.** Die Beteiligung der Rheinprovinz an der Finanzierung des Mittellandkanals wurde vom diesjährigen Provinziallandtag beschlossen. Die Provinz übernimmt von der auszugebenden Anleihe 27 Millionen unter der Bedingung, daß Reich und beteiligte Kommunen sich über die Aufbringung der Mittel einigen. Von der Gesamtbausumme von 547 Millionen ℳ sollen 200 Millionen durch Anleihe aufgebracht werden. Davon werden die beteiligten Provinzen 150 Millionen übernehmen. Die Rheinprovinz übernimmt von ihrem Anteil von 27 Millionen Mark 20 % selbst. Der Rest wird auf die beteiligten Kommunen umgelegt. Mit diesem Schritt der Provinz ist das wichtige Verkehrswerk einen großen Schritt seiner Sicherung entgegengediehen.

— **Neuorganisation der Verwaltung der bayerischen Binnenhäfen.** Der „Freien Donau" entnehmen wir: Die bayerische Staatsregierung hat dem Landtage zur gesetzlichen Genehmigung eine Verordnung unterbreitet über die Neuorganisation der Verwaltung der bayerischen Binnenhäfen. Der Verordnung ist zu entnehmen, daß für den Bau, die Unterhaltung, den Betrieb und die Verwaltung der nach der Vereinbarung der bayerischen Staatsregierung mit der Reichsregierung sowie der Deutschen Reichsbahn für das Land Bayern zurückbehaltenen Häfen vier Hafenämter errichtet werden, und zwar 1. ein Hafenamt Ludwigshafen (Rh.) für die Rheinhäfen, 2. ein Hafenamt Aschaffenburg für den alten Hafen und den neuen Umschlags- und Industriehafen in Aschaffenburg-Leider, 3. ein Hafenamt Regensburg für den Hafen dort und 4. ein Hafenamt Passau für die Häfen Passau-Donaulände und Passau-Raklau. Die übrigen diesen Hafenämtern nicht zugeteilten Hafenanlagen, Landeplätze und Einpollerbecken werden den örtlich zuständigen Straßen- und Flußbauämtern zugeteilt.

Die Verordnung bezweckt, daß die künftige Verwaltungsform in den bayerischen Häfen einer einheitlichen Richtung zugeführt wird.

— **Rückgang des Donauverkehrs.** Nach einer Mitteilung der D. A. Z. vom 11. August d. J. liegt der von dem ehemaligen amerikanischen Eisenbahndirektor Hines auf Grund der bekannten Beschlüsse von Genua für den Völkerbund verfaßte Bericht über die Verhältnisse der Donauschiffahrt vor. Hines stellt fest, daß der Donauverkehr auf die Hälfte der Vorkriegszeit zurückgegangen ist. Es fehle vorerst den Kapitalisten, die ihr Geld anlegen wollen, an der nötigen Sicherheit dafür, daß an der Donau schon eine genügende politische Sicherheit erreicht ist. Es fehle ferner an Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn, Post, Telegraph und Schiffahrt. Die Hauptsache liege anscheinend darin, daß auf dem ehemals wirtschaftlich einigen Gebiete Österreich-Ungarns jetzt zu viele Staaten ihre Selbständigkeitsbedürfnisse befriedigen wollen. Rumänien und Südslawien verbieten den ausländischen Schiffahrtsgesellschaften, sich mit dem inneren Dienst dieser Staaten zu befassen. Sie verbieten ihnen insbesondere die Benutzung der Save und Bega oder anderer wichtiger Nebenflüsse unter dem Vorwande, daß dies nationale und keine internationale Schiffahrtswege seien. Dadurch entstehen große und kostspielige Aufenthalte und Verzögerungen, während die Häfen selbst mangelhaft eingerichtet sind und bleiben. Zwischen Passau und Orsova war früher auf der 1272 km langen Donaustrecke keine Einschränkung, während jetzt vier Grenzen und sechs Kontrollstationen liegen.

— **Geplante Dnjeprkanalisierung.** Im Hinblick auf die geringe Fahrtiefe des Dnjepr wird an großen Plänen für die Kanalisierung der Wasserschnellen bei Saporoshje gearbeitet. Dabei ist auch schon die Errichtung großer Hafenanlagen sowie die Anlage von Schiffsausbesserungswerkstätten und Docks vorgesehen. Das Flußbett soll bis 35 Fuß Tiefe ausgebaggert werden. Es

liegt bei dieser Nachricht der Gedanke nahe, daß man den zweiten Schritt vor dem ersten bedenkt.

Ein anderes Projekt sieht die Umleitung des Flußbettes oberhalb der Schnellen in das Azowmeer vor.

— **Von den französischen und italienischen Seehäfen.** Der Güterumschlag in den französischen Häfen zeigte für 1924 gegenüber dem Vorjahre eine Umschlagsvermehrung von 1 942 000 t für die Einfuhr und von 1 317 000 t für die Ausfuhr. Der Personenverkehr zeigte eine Vermehrung von 22 000 Reisenden für die Ankunft und von 81 000 für die Abreise. Die Hoffnungen, die man in Frankreich auf die olympischen Spiele setzte, haben sich nicht erfüllt, denn eine außerordentliche Zunahme des überseeischen Fremdenverkehrs blieb während der Zeit aus. Das Jahr 1925 mit seiner internationalen Ausstellung für dekorative Kunst wird ein besseres Ergebnis zeigen, wie sich heute schon feststellen läßt. Den größten Anteil am Personenverkehr weisen folgende Häfen für 1924 auf: Marseille mit 737 125 Personen, Boulogne mit 544 203, Calais mit 468 716, Dieppe mit 273 985, Trouville mit 217 470, Cherbourg mit 170 299, Brest mit 143 816 und Le Havre mit 131 408 Reisenden. Marseille bleibt also nach wie vor der bedeutendste Hafen Frankreichs in bezug auf die Zahl der Reisenden und Schiffe, muß aber in bezug auf die Umschlagsmenge den ersten Rang an Rouen abtreten, den wichtigsten Kohleneinfuhrhafen.

In den italienischen Seehäfen verkehrten 1924 im ganzen 423 292 Schiffe, darunter 259 662 Dampfschiffe und 163 630 Segelschiffe. Die Gesamtgütereinfuhr in sämtlichen Häfen belief sich auf 24 149 502 t und die Ausfuhr auf 7 541 248 t. Aus den italienischen Häfen sind ausgefahren 3 814 804 Reisende und eingefahren 3 852 737. Am italienischen Seeverkehr war die italienische Flagge zu 90 % beteiligt. Gegenüber 1923 ist eine starke Verkehrsmehrung festzustellen, nämlich um 16 % für die Zahl der Schiffe, von 11 % für den Gesamtrauminhalt der Schiffe, von 15 % für den Güterumschlag und 28 % für den Personenverkehr. Die Vermehrung gegenüber den Vorkriegszahlen ist der Einverleibung von Fiume und Triest zuzuschreiben.

Man kann also feststellen, daß der Gesamtrauminhalt der ein- und ausgefahrenen Schiffe in den italienischen Häfen (107 196 106 t) ungefähr der gleiche war wie in den französischen (107 951 693 t), daß die Güterbewegung in Frankreich größer war als in Italien (45 202 169 t gegen 31 690 750 t) und daß die Zahl der angekommenen und abgefahrenen Personen in Frankreich wesentlich kleiner war als in Italien (3 136 529 gegen 7 767 541), wovon 7 505 125 unter italienischer Flagge befördert worden sind.

Luftverkehr.

— **Kölner Lufthafenpläne.** Die Stadt Köln war infolge des Rheinlandabkommens vom deutschen und internationalen Luftverkehr bisher abgeschnitten. Ihre Eingliederung in das Luftverkehrsnetz wird spruchreif mit dem Räumungstermin für die erste Rheinlandzone. Verhandlungen zwischen den beteiligten Stellen dürften bald zu erwarten sein. — Der auf Kölner Gebiet befindliche, von der englischen Imperial-Airways Co. benutzte frühere Militärflugplatz Butzweilerhof wird für den zu erwartenden Handelsverkehr als unzureichend erachtet. Es ist daher vorgeschlagen, die Neuanlage eines großzügigen Luftverkehrsplatzes im Süden der Stadt Köln an der ehemaligen Militärringstraße vorzunehmen, da das Gelände neben guten Verbindungen auch flugtechnische Vorteile bietet. Der Platz würde auch für den Europa-Asien-Verkehr London-Paris-Moskau und London-Indien sowie für den Nachtflugverkehr besonders geeignet sein. — Bei der Energie der Kölner Stadtverwaltung dürfte eine baldige Verwirklichung der Pläne und die Eingliederung Kölns in das große Welt-Luftverkehrsnetz zu erwarten sein.

— **Flugverkehr im Winter.** Junkers Luftverkehr A.-G. beabsichtigt, erstmalig in diesem Winter folgende Linien zu betreiben: 1. Ruhrgebiet-Hamburg-Malmö (werktäglich); 2. Ruhrgebiet-Amsterdam (Betriebsgemeinschaft Wereld-Verkehr, Maatschappy, Aerotransport, Junkers Luftverkehr A.-G., werktäglich); 3. Berlin-Malmö (werktäglich); 4. Berlin-Dresden (werktäglich); 5. München-Wien (werktäglich); ferner voraussichtlich 6. Ruhrgebiet-Berlin (werktäglich); 7. Berlin-Leipzig; 8. Berlin-Gleiwitz (werktäglich). Bis zur Vereisung der Elbstrecke soll der Wasserluftdienst Hamburg-Magdeburg-Dresden (werktäglich) aufrechterhalten, nach Vereisung der Ostsee der Verkehr auf der Strecke Stockholm-Helsingfors-Reval aufgenommen werden. Die Nachtluftpostverbindung soll bis zum 1. Dezember verkehren.

— **Vom nordischen Flugverkehr.** Dansk Lufttransport beantragt beim dänischen Verkehrsministerium die Genehmigung der Fluglinie Kopenhagen-Malmö-Berlin wie auch der Linie Kopenhagen-Malmö-Hamburg-Essen während des Winters 19[illegible]
will dänischerseits damit erreichen, daß Kopenhagen [illegible]
Malmö der Mittelpunkt des Flugverkehrs wird. — Kürz[illegible]
dänischerseits eine neue Linie Kopenhagen-Ams[illegible]
eingerichtet, die ohne Genehmigung über Deutschla[illegible]
Zwischenlandung führt. Das mit vier Motor[illegible]
200 PS ausgerüstete Flugzeug französischen Ursprun[illegible]
eine Geschwindigkeit von 200 km/Std. und legt die 700 [illegible]
Strecke Kopenhagen-Amsterdam in 3½ Stunden zurü[illegible]
Linie soll den modernen 3-Motoren-Junkersflugzeuge[illegible]
werb bereiten. Pressenachrichten zufolge hat sich die [illegible]
Luftverkehrsaufsicht mit dem Reichsinnenministerium [illegible]
wegen des Überfliegens Deutschlands ohne Genehmigu[illegible]
bindung gesetzt.

Det danske Luftfartselskab hat die Flugpreise [illegible]
erheblich herabgesetzt. Sie betragen für die Lin[illegible]
hagen-Amsterdam-Rotterdam 125 Kr. (statt 165 Kr.)[illegible]
hagen-Berlin 70 Kr. (statt 85 Kr.), Kopenhagen-Hamb[illegible]
(statt 80 Kr.), Kopenhagen-Paris 225 Kr. (statt 250 [illegible]

— **Restaurant im Flugzeug.** Im Verkehr zwischen Lo[illegible]
dem europäischen Festland wird die Rolls Royce Van[illegible]
mit Speisebetrieb ausgerüstetes Flugzeug in den Verke[illegible]
In dem mittleren Salonraum, der mit luxuriösen Liegest[illegible]
50 Personen ausgestattet ist, befindet sich ein Buffet[illegible]
schnell zubereitete Speisen erhältlich sind. Auch ist die[illegible]
zeug für elektrische Heizung eingerichtet.

— **Der Luftverkehr in Australien 1923/24.** Die so[illegible]
schienene amtliche Verkehrsstatistik des australischen [illegible]
bundes (Commonwealth) enthält über die Ergebnisse [illegible]
verkehrs in dem am 30. Juni endenden Betriebsjahr [illegible]
folgende Zahlenangaben: Der Luftverkehr wurde im [illegible]
jahr von 26 Gesellschaften oder Einzelpersonen du[illegible]
gegenüber 29 im Jahre 1922/23. Die Zahl der in den [illegible]
Staaten stationierten Flugzeuge belief sich auf 51 (192[illegible]
Insgesamt waren im Luftverkehr 81 Personen (75), [illegible]
27 Piloten (26) tätig. Bei insgesamt 4543 Flügen 4727 [illegible]
in 3703 Flugstunden (3272) 269 909 Flugmeilen (241[illegible]
rückgelegt. Gegenüber der Zunahme der Flugleistung[illegible]
Personenverkehr zurückgegangen. Es wurden 4761 [illegible]
gegenüber 4989 im Vorjahre befördert, und zwar befa[illegible]
hierunter 3453 (3277) zahlende und 1308 (1702) ande[illegible]
giere. Die Güterbeförderung belief sich auf 8456 lbs (1[illegible]
454 Gr.) und 174 691 Stück Briefsendungen. Die Ung[illegible]
sind erheblich zurückgegangen, und zwar von 16 auf [illegible]
letzt wurde von Angestellten eine Person. Getötet w[illegible]
Berichtsjahr niemand, im Vorjahr eine Person; verlet[illegible]
eine Person; 1922/23: 4.

Kraftwagenverkehr.

— **Autostraße Frankfurt (Main)-Mainz-Wiesbaden.** F[illegible]
Projekt einer Autostraße verbindet Frankfurt mit W[illegible]
und läßt die Möglichkeit der Fortsetzung nach Saarbrü[illegible]
Trier erkennen. Der Plan sieht die Ablenkung de[illegible]
gangsverkehrs von allen Ortschaften vor. Die Einfü[illegible]
die Großstädte erfolgt an Stellen, wo die Bebauung ei[illegible]
zügige Straßengestaltung zuläßt. Die Fahrbahn wird 7[illegible]
mit beiderseitigen Fußwegen. Interessant ist, daß di[illegible]
führung auf großen Strecken der vorgeschichtlichen [illegible]
straße folgt.

Ausstellungen und Messen

— **Die Kölner Herbstmesse 1925.** (Vom 23.—27. Se[illegible]
technische Messe bis 2. Oktober 1925.) Die Messe hatte [illegible]
wie alle anderen letzthin stattgefundenen deutschen Mes[illegible]
der schwierigen Wirtschaftslage sowie unter dem Über[illegible]
Messen und Ausstellungen zu leiden. Trotzdem entwic[illegible]
sich nach Inhalt und Umfang besser, als es selbst di[illegible]
leitung noch vor wenigen Wochen angenommen hatte. Be[illegible]
Erwähnung verdienen die erstmalig im Rahmen der Me[illegible]
anstaltete Gartenbau-Messe und die Automobilmesse, fe[illegible]
reichhaltig beschickte Textilmesse und die Ausstellung d[illegible]
schen Sowjetrepubliken. Der technischen Messe, die wi[illegible]
stets so auch dieses Mal den Schwerpunkt der Messe [illegible]
gaben diesmal die beiden Sondergruppen „Baufach“ u[illegible]
Meßgerät“ eine besondere Note. Die Sonderausstellu[illegible]
Meßgerät“ zeigte die verschiedenen Messungsinstrum[illegible]
Technik, Wissenschaft und Wirtschaft. Besonders [illegible]
wurde hier eine Sammelausstellung des Kölner Elek[illegible]
werks. An ihr beteiligten sich ferner die Institute d[illegible]
nischen Hochschule in Aachen und der Universität in Bo[illegible]
die Psychotechnik wurde hierbei nicht vergessen. Die [illegible]
gruppe „Baufach“ war trotz der Ungunst der wirtsch[illegible]

...e reich beschickt. In der Gruppe der Baubehörden ...n einer Anzahl rheinischer Städte auch die Städte ... und Amsterdam beteiligt. Ferner waren die Staats- ...Post, Rheinstrombauverwaltung und die Reichsbahn ...treten. Die Reichsbahndirektionen Köln, Elberfeld ... hatten zahlreiche Pläne, Lichtbilder und Modelle aus ...ungen ausgestellt, durch die gezeigt werden sollte, was ...bahn auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge für ihre ...n leistet. Besonders wirkungsvoll waren die Dar- ... der Wohnsiedlungen in Gremberghoven bei Köln, ... Jülich, Jünkerath, Mödrath und Frankfurt (Oder). ... Siedlung verbreitet sich im einzelnen ein zum ersten ...r Messe gezeigtes mit zahlreichen zum Teil farbigen ...sehenes Werk: „Ostmarkbauten“ (im Verlage von ...ffmann in Stuttgart). Die mit den beiden Sonder- ...ranstalteten wissenschaftlichen Tagungen, auf denen ...nde Fachleute und Wissenschaftler Vorträge hielten, ...er Ausstellung besondere Anziehungskraft.

Bücherschau.

...ibliothek für Bauingenieure. Ein Hand- und Nach- ... für Studium und Praxis, herausgegeben von ...tzen, Geheimer Regierungsrat, Professor an der ... Hochschule Hannover. II. Teil. Eisenbahn- ...d Städtebau 2. Band: Linienführung, von ...ese, Otto Blum, Kurt Risch. 184 Textabbil- ...erlag von Julius Springer, Berlin 1925.

... Teil des Werkes behandelt die Eisenbahn-Geogra- ... Einleitung bringt alles, was mit der Verkehrs-Geo- ... solcher zu tun hat, die Aufgaben der Verkehrs- ... die Gründe, Arten und Forderungen des Verkehrs, ...elche den Verkehrsmitteln gegenüber aus Forderun- ...Verkehrs zugewiesen ist, die Anordnung der Verkehrs- ...rchen, welche auf die Verkehrswege einwirken, geo- ...d sonstige Erscheinungen, welche dem Verkehr ...l und feindlich sind. Daran anschließend werden die ...erkehr wichtigsten geographischen Gebilde unter- ...i diese, abweichend von der im allgemeinen in der ... üblichen Einteilung in flächenhafte, linienhafte und ... Gebilde gegliedert werden. Ihrer Bedeutung ent- ...wird den punkthaften Gebilden, den Siedlungen, die ...e Betrachtung gewidmet. Den Schluß bildet eine ...sichtliche Behandlung der Eisenbahn-Geographie ...as, unter besonderer Würdigung der Stellung ...s.

...e Hauptteil des Werkes ist „Linienführung und all- ...hnanlage“ betitelt. Von den wirtschaftlichen Er- ...usgehend, welche im allgemeinen der Erschließung ...hrsmittels vorausgehen müssen, bringt er alles, was ...isenbahnfachmann von Wichtigkeit ist. Herausge- ...n hier nur die ganz ausgezeichneten Kapitel über ...Betriebskosten, Ausführung der technischen Vorar- ...ausführung einer Eisenbahn, über Grundsätze für ...ührung, wobei besonders auf den Abschnitt über ... Aufgaben der Linienführung hingewiesen sei. Für ...welche noch tiefer schürfen wollen, ist ein sehr um- ... sorgfältig zusammengestelltes Literaturverzeich- ...lossen.

... trockenem Schematismus versteht das Werk das ...eses so umfangreichen Gebietes schmackhaft zu machen, wozu zahlreiche, sehr gute Abbildungen mit beitragen. Der zweckmäßige Aufbau und die klare Darstellungsweise ermöglichen auch dem Nichtfachmann zu folgen und werden dazu beitragen, dem Werk eine weite Verbreitung zu sichern. G.

— **Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung und Betrieb.** 2. Ausgabe. Herausgegeben von Professor Dr.-Ing. Blum, Technische Hochschule, Hannover: Reichsbahnoberrat Dr. Dr. Baumann, Berlin. — Sonderausgabe der „Verkehrstechnischen Woche“, Guido Hackebeil A.-G., Abt. Buchverlag und Sortiment, Berlin S 14, Stallschreiberstraße 34/35. Mit vielen Abbildungen. Preis 4 Mark.

Im Dezember 1922 erschien das erste Sonderheft „Verschiebebahnhöfe in Ausgestaltung und Betrieb“, das außerordentlich starken Anklang in Eisenbahnfachkreisen fand, so daß das Heft schon seit längerer Zeit vergriffen ist. In der im Verlag Guido Hackebeil A.-G., Berlin S 14 (Preis 4 ℳ.) erschienenen zweiten Ausgabe (Technisch-Wirtschaftliche Bücherei, Band 30) ist der Gedanke des ersten Heftes weiter verfolgt, die Verschiebebahnhöfe und ihr Problem so darzustellen, daß für wissenschaftliches und wirtschaftliches Arbeiten und für die weitere Forschung eine Grundlage geschaffen ist.

Professor Müller aus Dresden gibt zunächst eine zeichnerische Darstellung des Betriebes auf Flachbahnhöfen, Pirath stellt die Leistungsfähigkeit der Verschiebebahnhöfe für luftgebremste Güterzüge dar und Frölich macht interessante Ausführungen zur dynamischen Untersuchung von Ablaufanlagen.

Ein neues Gebiet behandeln Niemann und Sauermilch in der Darstellung der Beseitigung der Windwiderstände auf Verschiebebahnhöfen und der Einführung von Windbremsen am Ablaufberg. Über die Gestaltung der Auffahrrampe der Ablaufberge berichtet Derikartz.

Von besonderem Interesse ist der von Bäseler geschilderte zwangsläufige Ablauf mit zwei Hilfswagen, die Abhandlung von Feuerlein über gekuppelte Gelenkdrehbrücken zur Zerlegung von Zügen auf Verschiebebahnhöfen und die Darstellung von Grüner über gleisfreie Rangierwinden zum Zusammenholen der Wagen in den Harfen. Diese drei Erfindungen sind deshalb besonders aktuell, weil sie zurzeit auf der Verkehrsausstellung in München in praktischer Form vorgeführt werden.

Auch die von Kalthoff geschilderte Rangieranlage für Eisenbahnwagen und die druckluftgesteuerte Gleisbremse von Jordan verdienen besondere Beachtung. Die letztere wird allen Besuchern der Eisenbahn-Ausstellung in Seddin im Jahre 1924 in guter Erinnerung sein.

Alles in allem stellt das Heft in vorzüglicher Weise die auf diesem Spezialgebiet erreichten Fortschritte dar. Das Heft kann nur allen Fachkreisen und Lehranstalten zum Bezug aufs wärmste empfohlen werden.

Berichtigung.

1. In dem Aufsatz: „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen“ in Nr. 37 d. Ztg. ist auf S. 1061 rechte Spalte in der 32. Zeile von unten statt „für das tkm“ zu setzen „für die Zentnermeile“ (gleich 2,22 Pfg. für das Tonnenkilometer). Vgl. auch 8. Zeile von unten.

2. In dem Aufsatz: „Flugtechnisches zur Amundsen-Polarexpedition“ in Nr. 39 d. Ztg. muß es auf S. 1123 Zeile 31 von oben statt „560“ heißen „360“ und in Zeile 37 statt „Tendenzanordnung“ „Tandemanordnung“, ferner auf S. 1124 bei Abb. 4 statt „Tauchen“ „Tanken“.

...ntliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

...hung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

...km lange Lokalbahn Peggau-Übelbach ist den ...strecken der Österreichischen Bundes- ... zugerechnet worden.

Wagenmieteabrechnung.

...wagen der Lokalbahn Gleisdorf-Weiz bilden vom ...l. J. einen selbständigen Wagenpark und tragen das ...umsmerkmal Gl-Wz. Für die Bahn sind von jetzt ...te Schuldnachweise aufzustellen.

...zverlegung zwischen zwei Direktionsbezirken.

...bahndirektionsbezirk Trier. Vom 1. Ok- ...b ist die Grenze zwischen der Reichsbahndirektion ...Trier auf der Strecke Gerolstein-Euskirchen von ...h km 64,10 kurz vor Nettersheim verlegt worden. ...hen Zeitpunkt sind die Strecken Schuld-Jünkerath ...renze bei Losheim und Ahrdorf-Blankenheim (Wald) ...der Reichsbahndirektion Köln in den Bezirk der ...irektion Trier übergegangen.

...vom 1. Oktober 1925 ab ist die Grenze zwischen der ...irektion Mainz und Trier auf der Strecke Simmern-Boppard von km 15,610 nach km 45,6 kurz vor Buchholz verlegt worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der Bahnhof 4. Klasse Treptow Vorstadt (Strecke Cammin [Pom.]-Treptow [Rega], Nebenbahn) ist vom 1. Oktober 1925 ab nicht mehr mit Personal besetzt. Stückgutverkehr wird aufgehoben. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gilt Treptow Vorstadt als unbesetzte öffentliche Ladestelle und bleibt Tarifstation. Mutterstation, bei der Wagenbestellungen angenommen und Abfertigungsgeschäfte erledigt werden, ist Treptow (Rega).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 177 vom 25. September 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Wagenmieteabrechnung;

Nr. III 178 vom 25. September 1925 an sämtliche stimmberechtigten Vereinsmitglieder und an die nach § 6 der Satzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 26. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 13. September d. J. verstarb in Stralsund, wo er im Ruhestand lebte,

Herr Oberbaurat i. R.

Friedrich Heeser.

Seit 1882 im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung tätig, hat der Verstorbene, mit reichen Kenntnissen ausgestattet, der Eisenbahnverwaltung, zuletzt als Oberbaurat bei der ehemaligen Eisenbahndirektion Danzig, in treuer Pflichterfüllung und Hingabe bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1920 gedient. Sein Wirken wird nie vergessen werden. Seine früheren Mitarbeiter werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, im September 1925. (968)

Der Präsident
und die oberen Beamten im Bezirk der Reichsbahndirektion Stettin.

2. Aenderungen von Stationsnamen.

Die an der Bahnlinie Crefeld Süd-Moers gelegene Personen-Haltestelle Crefeld Benrad erhält vom 1. Oktober 1925 ab die Bezeichnung „Crefeld Lindental".

Crefeld, den 19. September 1925. (952)
Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Bahnhof 4. Klasse Treptow Vorstadt (Strecke Cammin [Pom.]-Treptow [Rega], Nebenbahn) ist vom 1. Oktober 1925 ab nicht mehr mit Personal besetzt. Stückgutverkehr wird aufgehoben. Fahrkartenverkauf durch Zugführer. Hinsichtlich des Wagenladungsverkehrs gilt Treptow Vorstadt als unbesetzte öffentliche Ladestelle und bleibt Tarifstation. Mutterstation, bei der Wagenbestellungen angenommen und Abfertigungsgeschäfte erledigt werden, ist Treptow (Rega).

Dienstbeschränkung = O. R. W.

Stettin, im September 1925. (964)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

4. Verkehrsstörung.

Gemäß § 10 Zif. 1a VWÜ. Infolge Verkehrsunfalls im km 90,0 und 88,6 der Brennerbahn zwischen den Bahnhöfen Steinach i. Tirol und Patsch ist die Strecke vom 20. bis zum 21. September 1925 unfahrbar. (951)

Innsbruck, den 21. September 1925.
Österreichische Bundesbahnen:
Bundesbahndirektion Innsbruck.

5. Güterverkehr.

Nottarif (Tfv. 7).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 treten die Rhein-Sieg Eisenbahn, die Bahnen Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim, Kehl-Bühl, Rastatt-Schwarzach und Rhein-Lahr-Seelbach dem Nottarif in vollem Umfange bei.

Berlin, den 25. September 1925. (956)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 sind die Entfernungen der Station „Eningen (Achalm) [Württ. E G]" um 5 km zu kürzen. (961)

München, 25. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I c (Tfv. 4 b).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925, sofern im einzelnen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erscheint der Nachtrag 8. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen für Basel Bad. Bf., Bremerhaven, Brohl, Cassel-Bettenhausen, Cassel Fuldahafen, Kehl Hafen und Mainz Hbf., die zum Teil bereits im Bekanntmachungswege veröffentlicht worden sind. Nähere Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. September 1925. (953)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II, Heft 1 und 2. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 24. November 1925 werden Neu Bentschen und Neu Bentschen Grenze in die Tarife einbezogen. Bomst, Bomst Grenze, Stentsch und Stentsch Grenze sind gestrichen. Es ändern sich die Entfernungen und Schriftsätze für Pirmasens und Zweibrücken.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 25. September 1925. (955)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1925 wird die Station Adorf (Vogtl.) in den Geltungsbereich der Abt. II des genannten Tarifes aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 26. September 1925. (967)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II. Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Oktober bis 31. Dezember 1925 werden die Schnittfrachtsätze der Ausnahmetarife 8 bzw. 10 für frische Seefische usw. und die der Ausnahmetarife 9 bzw. 11 für die dort genannten Artikel Brot, Butter usw., ausgenommen Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, sowie Milch, vorübergehend um 10 % ermäßigt.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 28. September 1925. (966)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif Heft [...] nahmetarife) Tfv. [...]

Zum 1. Oktober 1925 tritt [...] trag 2 in Kraft. Erhöhungen [...] fern nicht ein anderer Zeitp[...] geben ist, erst vom 1. Dezemb[...] Nachtrag enthält neben bereit[...] lichten Änderungen und E[...] einen neuen Ausnahmetarif [...] Waren aus Aluminium usw. [...] schiedene Änderungen und E[...] bestehender Ausnahmetarife. [...] nahmetarife 11 und 41 werd[...] 31. Dezember 1925 verlänger[...] des Nachtrages können zum [...] 40 Reichspfennig durch die [...] Güterabfertigungen sowie die [...] der Deutschen Reichsbahn-Ges[...] Berlin C 2, Bahnhof Alexand[...] zogen werden.

Berlin, den 21. September 1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gese[...]
Reichsbahndirektion

Reichsbahn-Gütertarif, H[...] (Stationstarif) (Tfv. [...]

Mit Gültigkeit vom 1. Oktob[...] fern im einzelnen kein andere[...] angegeben ist, erscheint der N[...] Er enthält Änderungen und E[...] der Bestimmungen einer A[...] Gütertarifstationen. Nähere [...] geben auch die beteiligten G[...] gungen sowie die Auskunftei[...] schen Reichsbahn-Gesellschaft[...] C 2, Bahnhof Alexanderplatz. [...] ausgabe des Heftes D ist in V[...] Sie erscheint voraussichtlich [...] bruar 1926.

Berlin, den 24. September 1[...]
Deutsche Reichsbahn-Gese[...]
Reichsbahndirektion

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II [...]

Mit Gültigkeit vom 1. Oktob[...] ist im Vorwort auf Seite 5 de[...] Ziffer III zu streichen und [...] setzen:

„III. Änderungen und E[...] werden bekanntgemacht:

a) in dem Tarif- und Verkeh[...] für den Güter- und Tierv[...] Deutschen Reichsbahn-(G[...] und der Deutschen Private[...] (TVA. I);
b) in dem Verkehrs-Anzeige[...] bayerische Netz der Deutsc[...] bahn-Gesellschaft;
c) in der Zeitung des Vereins [...] Eisenbahnverwaltungen.

Für die Gültigkeit de[...] machungen ist lediglich die [...] lichung in dem Tarif- und [...] anzeiger für den Güter- und T[...] der Deutschen Reichsbahn-G[...] und der deutschen Private[...] maßgebend."

Auskunft geben die beteilig[...] abfertigungen sowie die Ausk[...] Deutschen Reichsbahn-Gesel[...] Berlin C 2, Bahnhof Alexand[...]

Berlin, den 25. September 19[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. [...]

Mit Gültigkeit vom 5. Okt[...] wird Saßnitz Hafen in den [...] bereich der Abt. XV dieses T[...] bezogen. Auskunft durch di[...] gungen.

Altona, den 25. September 19[...]
Deutsche Reichsbahn-Gesel[...]
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 8 —

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. **Auf S. 169/170 (Tarif Nr. 21, Schnittariftafel A) sind**

a) in der 2. Spalte (Güter der Abteilung) der Buchstabe H zu streichen und dieser am Schlusse mit folgenden neuen Frachtsätzen nachzutragen:

	Güter der Abteilung	für	1 Od / Boh	4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	7 Mw / Mi	9 Hst / Mm	10 Li / La	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / De/Po	21 Mo	22 Rz	24 Joh	25 Kl	26 Fr	27 Eg / Ch
1	H	10 t	1760	1736	1690	2139	2039	2008	1829	1907	1798	1814	1767	1752	1760	1791	1822	1837
		15 t	1465	1450	1411	1783	1698	1674	1527	1589	1504	1512	1473	1457	1465	1496	1519	1535
. . .	H	10 t	1721	1690	1636	2077	1953	1930	1729	1829	1729	1775	1752	1744	1744	1783	1822	1837
		15 t	1434	1411	1364	1729	1623	1605	1442	1527	1442	1473	1457	1457	1457	1481	1512	1527
. . . .	H	10 t	1395	1372	1271	1659	1488	1411	1202	1349	1248	1380	1465	1527	1589	1667	1721	1736
		15 t	1163	1140	1054	1380	1240	1178	1008	1124	1039	1147	1225	1279	1326	1388	1434	1450
inde . .	H	10 t	1659	1636	1566	1992	1853	1822	1605	1713	1597	1674	1682	1736	1767	1814	1853	1876
		15 t	1380	1364	1310	1659	1550	1512	1333	1434	1333	1388	1403	1450	1473	1512	1550	1566

b) die nachstehend bezeichneten Frachtsätze wie folgt zu ersetzen:

	Güter der Abteilung	für	1 Od / Boh	4 Jä / Kr	5 Zl / Hl
n	A	5 t	2643	2612	2550
		10 t	2418	2395	2333
		15 t	2201	2178	2124
	B, C	5 t	—	—	2372
		10 t	—	—	2178
		15 t	—	—	1977
	D, E	5 t	2217	2194	2132
		10 t	2031	2008	1953
		15 t	1845	1822	1775
	F, G	10 t	—	—	1845
		15 t	—	—	1543
urg	A	5 t	2581	2542	2465
		10 t	2372	2333	2256
		15 t	2155	2116	2054
	B, C	5 t	—	—	2294
		10 t	—	—	2101
		15 t	—	—	1915
	D, E	5 t	2170	2132	2062
		10 t	1992	1953	1891
		15 t	1806	1775	1721
	F, G	10 t	—	—	1783
		15 t	—	—	1488
Stettin	A	5 t	2093	2062	1899
		10 t	1922	1884	1744
		15 t	1744	1713	1581
	B, C	5 t	—	—	1783
		10 t	—	—	1636
		15 t	—	—	1488
	D, E	5 t	1767	1736	1605
		10 t	1620	1589	1465
		15 t	1465	1442	1333
	F, G	10 t	—	—	1338
		15 t	—	—	1155
Warnemünde . .	A	5 t	2496	2465	2364
		10 t	2287	2256	2163
		15 t	2077	2054	1969
	B, C	5 t	—	—	2201
		10 t	—	—	2015
		15 t	—	—	1837
	D, E	5 t	2093	2070	1984
		10 t	1922	1891	1814
		15 t	1744	1721	1643
	F, G	10 t	—	—	1713
		15 t	—	—	1426

. **Auf S. 415 (Tarif Nr. 100) ist der Wortlaut des Warenverzeichnisses unter II wie folgt zu fassen:**
II. ägyptischer, chinesischer, japanischer, levantinischer und ostindischer Herkunft. — Tschechoslowakischer Wortlaut původu egyptského, čínského, japonského, levantského a východoindického.

. **Druckfehlerberichtigung.** Auf S. 48 des Nachtrages I (Tarif Nr. 90, Schnittariftafel B) sind die Schnittfracht Kolin-Reichenberg von 1058 in 950 und Kolin-Tetschen/Bodenbach von 950 in 1058 richtigzustellen.

Dresden, am 21. September 1925. (940)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

hr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.
ltigkeit vom 1. Oktober 1925
i den genannten Ausnahmetarif
e Abteilung für „Ölsaaten" auf-
n.
ft durch die Abfertigungen.
n den 24. September 1925. (947)
he Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

**schlagsverkehr über Regens-
aulände, Deggendorf Hafen und
onaulände. Ausfuhr-Ausnahme-
2 für Eisen und Stahl, Eisen-
lwaren sowie Eisenbahnfahr-
r Ausfuhr über Regensburg
de, Deggendorf Hafen und
onaulände nach außerdeutschen
Ländern.**
tigkeit vom 25. September 1925
m Abschnitt „II. Geltungsbe-
ls Versandstationen nachge-
Klein Wittenberg und Schmölln
.)
r Versandstation „Schwarzen-
v" ist der Zusatz „Z u 1 1 0" zu
n, den 22. September 1925. (944)
he Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
d Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D. Verkehr Niederlande-Schweiz. D 24. Niederlande-Österreich und D 26 Niederlande-Tschechoslowakei.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Abteilung I des Durchfuhrausnahmetarifs D 22 durch die Aufnahme von „Früchte, getrocknete und Fruchtkonserven" erweitert.

Gleichzeitig werden in die Abteilungen I der Warenverzeichnisse der Durchfuhrausnahmetarife D 24 und D 26 die Artikel „Borax, Lithopon und Zinkweiß" aufgenommen.

Köln, den 23. September 1925. (946)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft.

An Stelle des Tarifs der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft Tarifverzeichnis Nr. 1075, gültig vom 1. Mai 1913, tritt zum 1. Oktober d. Js. ein neuer Tarif, der von der Verkehrskontrolle für 2.— ℳ bezogen werden kann. (950)

Stuttgart, den 25. September 1925.
Direktion der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925: Änderungen in den Warenverzeichnissen der A. T. 31, 34 und 35. Aufnahme von Stationen in die A. T. 20, 35, 38, 39, 52 und 60. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 24. September 1925. (949)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 wird auf jederzeitigen Widerruf für Stammholz der Klasse D der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B aus Polen oder Rußland, das mit Fuhrwerk eingeführt und von Czymochen nach Königsberg (Pr.) Kai, Lizent, Ost- und Pregelbahnhof, Tilsit, Ragnit, Labiau und Tapiau befördert und von dort als Schnittholz innerhalb 12 Monaten auf dem Binnenwasserweg oder dem Eisenbahnweg nach einem deutschen Seehafen befördert und von dort über See aus Deutschland ausgeführt wird, ein Einfuhr-Ausnahmetarif mit ermäßigten Frachtsätzen eingeführt. (939)

Königsberg (Pr.), d. 18. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A (Tfv. 1a).
Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B (Tfv. 1b).
Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 501).
Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 werden die Vorworte obiger Tarife dahin geändert, daß die Bekanntmachungen über die Ausgabe sowie über Nachträge oder sonstige Änderungen dieser Tarife nur noch in dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T V A I) bzw. in dem Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T V A III) und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgen. Rechtsverbindliche Kraft hat jedoch nur die Bekanntmachung in den genannten Tarif- und Verkehrsanzeigern.

Näheres ergibt sich aus den einzelnen Tarifen.

Mit dem gleichen Zeitpunkt werden die bisherigen Ausführungsbestimmungen zu § 6 EVO. gestrichen und durch folgende ersetzt: „Die näheren Bestimmungen über die Veröffentlichung der einzelnen Tarife sind im Vorwort jedes Tarifs festgesetzt.“

Berlin, den 22. September 1925. (938)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 ist im Vorwort auf Seite 11 des Tarifs die Ziffer III zu streichen und dafür zu setzen:

„III. Änderungen und Ergänzungen der Hefte unter 7—13 sowie der unter 14 genannten Entfernungshefte, soweit in letzteren nicht besondere Angaben enthalten sind, werden bekanntgemacht:

a) in dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (TVA I);
b) in dem Verkehrs-Anzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft;
c) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Für die Gültigkeit der Bekanntmachungen ist lediglich die Veröffentlichung in dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen maßgebend.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. September 1925. (960)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarife S. D. Nr. 2, 5 und 7.

Die Fassung des Wortlautes der Abteilungen für Baumwolle ist geändert worden. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 24. September 1925. (951)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Nr. 511 des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 wird der Ausnahmetarif für Rindvieh der Klasse S 2 (Tfv. 511) unter Verlängerung bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1926 neu ausgegeben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. September 1925. (943)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Nottarif, Tfv. 7.

Zur Unterstützung der Preissenkungsbestrebungen der Reichsregierung wird vorübergehend für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1925 für alle Güter des Nottarifs, ausgenommen Ziffer 1 (Getreide und Hülsenfrüchte der Tarifstelle „Getreide, sonst nicht genannt usw.“ der Klasse C), Ziffer 2 (Mühlenerzeugnisse der gleichnamigen Tarifstelle der Klasse C) und Ziffer 8 (Milch usw. wie im Ausnahmetarif 25 genannt) eine weitergehende 10prozentige Ermäßigung zunächst im Verkehr der Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gewährt. Die ermäßigten Frachtsätze sind aus einer Tafel der ermäßigten Frachten zu entnehmen. Eine Ausdehnung auf den Verkehr mit den Privatbahnen wird demnächst besonders bekanntgegeben. Das Nähere enthält der nächste Tarifanzeiger.

Berlin, den 26. September 1925. (963)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 sind nachstehende Stationsnamen wie folgt zu ändern:

S. 245, 478 u. 479
„Jablunkov“ in „Návsí-Jablunkov“
S. 246, 277, 480 und 481
„Kostelec-Cejle“ in „Cejle-Kostelec“
S. 83 (Nachtr. I, S. 6), 110 (Nachtr. I, S. 11), 246, 260, 328, 482 u. 483
„Krásno nad Bečvou“ in „Valašské Meziříčí“
S. 90, 231 (Nachtr. I, S. 33), 405 (Nachtrag I, S. 47), 488 und 489
„Opatovice nad Labem“ in „Pohřebačka-Opatovice nad Labem“,
S. 99, 152, 161, 191, 207, 211, 240, 377, 382, 496 und 497
„Svinov-Vítkovice“ in „Svinov“,
S. 103, 112 (Nachtr. I, S. 12), 252, 275, 283, 356, 438, 444, 500 und 501.
„Valašské Meziříčí“ in „Valašské Meziříčí odbočka“.

Dresden, am 25. Sept. 1925. (957)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.

Die Ziffer 3 des Ausnahmetarifes 2 a (veröffentlicht unter lfdr. Nr. 1434/25 des T. V. A.) erhält mit Gültigkeit vom 1. November 1925 folgende Fassung:

„3. Schwefelkies- und Kupferkiesabbrände, nicht kupferhaltige oder entkupferte (purple ore)), sowie Abbrände, eisenhaltige, von Arsenerzen.

Oppeln, den 25. September 1925. (958)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschles. Eisenbahnen.

Binnen-Gütertarif für die voll[spurigen] Linien. Heft B. Binnen-Güter[tarif] für die schmalspurigen [...] Tarif für die schmalspurige N[ebenbahn] Klingenthal - Untersachsenberg-[...]thal.

Am 1. Oktober 1925 tritt ei[ne Änderung des] rung des Vorwortes in Kraft. [...] ist aus unserem Verkehrsanzeig[er zu er]sehen.

Dresden, am 24. September 192[5]
Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Reichsbahndirektion.

Oberschlesischer Wechselver[kehr]

Mit Gültigkeit vom 1. Novem[ber ...] ist im Tarif A Seite 154 der Wor[tlaut des] Ausnahmetarifs 2 unter A un[d B zu] streichen und durch nachstehe[nden zu] ersetzen:

A. 1. Eisenerz, auch agglomeri[ert ...] brikettiert (Eisenschwam[m ...] nicht hierunter);
2. Manganerz (Braunstein);
3. Schwefelkies- und Kupf[...] brände, nicht kupferhaltige [...] kupferte (purple ore), so[...] brände, eisenhaltige von [...]erzen;
4. Abfälle, eisenhaltige, der ch[...] Industrie;
5. Eisenschlacken, folgende: [...] und Herdfrischschlacken, [...] Schweißofen-, Hammerschla[...] eisenhaltige Konvertersc[...] Hochofen- und Martinschlack[...] manganhaltige, sowie [...]schlacken;
6. Eisensaue und Konverterbä[...]
7. Eisen- und Stahlhammersch[...] Walzensinter (Walzenschla[...]
8. Gichtstaub (Flugstaub aus [...]hochöfen) auch agglomeri[ert ...] brikettiert;
9. Blechwaren, alte eiserne, [...]brauchsgegenstände, alte ei[...] wie Blecheimer, Gießkanne [...]lenkasten, Konservenbüchse [...]chengeschirre, Milchkannen [...] deren Abfälle, sämtlich e[...] oder verbleit, verzinkt, [...] oder mit sonstigen Überzü[...] sehen (Weißblech- und Zi[...] Abfälle — d. s. Abfälle, die e[...] Herstellung oder Verarbeitu[...] Weiß- und Zinkblechen entf[...] ferner Abfälle von Eisenbl[...] anderen metallischen Überzi[...] Zinn und Zink, Abfallstüc[...] kupfer-, nickel-, messing [...] kupfer - nickel - plattierten [...] aus Eisen und Stahl, au[...] nickelt, sowie Abfallstück[...] messingplattierten Röhren a[...] und Stahl sind ausgeschloss[...]

B. 1. Eisenerz, auch agglomeri[ert ...] brikettiert (Eisenschwamm [...] nicht hierunter);
2. Schwefelkies-, Kupfererz- u[...]ferkiesabbrände, nicht kupfe[...] oder entkupferte (purple o[...] wie Abbrände, eisenhaltig [...] Arsenerzen;
3. Abfälle, eisenhaltige der che[...] Industrie;
4. Eisenschlacken, wie unter A [...]nannt;
5. Eisen- und Stahlhammersch[...] u. Walzensinter (Walzenschl[...]

Oppeln, den 21. September 1925. ([...])
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahne[n]
namens der beteiligten Verwaltu[ngen]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

[vo]n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

[Nr.] 41 | Berlin, den 8. Oktober 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Einweihung des neuen Geschäftsgebäudes der Reichsbahndirektion Trier

Von Reichsbahnoberrat **Halm.**

[Als i]m März 1920 in Ausführung des Versailler Friedensver[trag]e[s di]e vom Völkerbund eingesetzte Regierung ihr Amt im [Saarg]e[bi]et antrat, die Eisenbahnen dieses Gebietes in eigenen [Betri]e[b] nahm und die Verwaltung des Restbezirks mit Frist [von k]napp drei Wochen zur Verlegung ihres Sitzes nach außer[halb d]e[s] Saargebietes aufforderte, da mußten mit größter Be[schleu]nigung schwerwiegende Entschlüsse gefaßt werden: Sollte [man] d[ie] Direktion weiterbestehen lassen oder sollte man den [Bezi]rk auf die Nachbardirektionen aufteilen? Im ersten [Falle]: wohin sollte die Direktion verlegt werden, und wie [konnt]e[n] die erforderlichen Geschäfts- und Wohnräume beschafft [werden?]

[Die E]ntscheidung fiel für den Fortbestand der Direktion. [Als] S[itz] für sie konnten nur Trier oder Coblenz in Frage [kommen]; für jede dieser Städte sprachen beachtliche Gründe, [bis] de[n]n dann die betrieblichen und wirtschaftlichen Erwägungen [den] Ausschlag für Trier gaben. Der noch zur selben Stunde [nach Be]rlin berufene Oberbürgermeister dieser Stadt erklärte [sich] zu [a]llen in seinen Kräften stehenden Maßnahmen bereit, die [zur U]nterbringung dieser großen Behörde nötig wurden. Diese [Entschließ]ung mag der Stadt Trier nicht ganz leicht gefallen sein. [Sie w]ußte sie es zu würdigen, welche große Bedeutung die [Anwesenh]eit dieser wichtigen Behörde in ihren Mauern für sie [haben wü]rde; aber sie verhehlte andererseits sich nicht, daß die [üb]ernommenen Verpflichtungen auch für sie große Opfer und Schwierigkeiten mit sich bringen würden. War doch in der nur 56 000 Einwohner zählenden Stadt schon durch die sehr starke Besatzung mit ihren weitgehenden Ansprüchen, durch die Aufnahme vieler lothringischer und luxemburgischer Flüchtlinge, durch die Schaffung neuer Reichs- und Staatsbehörden ein Wohnungsmangel entstanden, von dem man sich im Innern Deutschlands kaum eine richtige Vorstellung machte. Indessen, wo der gute Wille vorhanden war, gab es auch Wege. Die Geschäftsräume konnten in drei, allerdings räumlich ziemlich weit auseinanderliegenden Gebäuden untergebracht werden, von denen zwei von der Stadt nicht ohne Opfer verfügbar gemacht worden waren. Die Beamten mußten in den ersten Wochen täglich zwischen Saarbrücken und Trier hin- und herreisen, bis sie nach und nach in möblierten Zimmern, teilweise sehr notdürftig und ohne Familien, Unterkunft fanden. Da diese Zustände natürlich unhaltbar waren, wurde alsbald der Bau sowohl eines Geschäftsgebäudes, wie auch ganzer Wohnkolonien, teils im Eigenbau, teils mit Bildung und Unterstützung von Baugenossenschaften, tatkräftig in Angriff genommen und aller Hemmnisse und Rückschläge ungeachtet war Anfang 1923 die neue Direktion im Rohbau fertig und die Beamten mit ihren Familien zum größten Teil in mehreren 100 neuerrichteten Wohnungen untergebracht. Da unterbrach im Januar 1923 mit Beginn der Ruhraktion die Aufhebung und Ausweisung der Direktion jäh den weiteren Fortgang. Erst mit der Wiederaufnahme der Tätigkeit in Trier im

Herbst 1924 konnte der Bau unter Leitung des Architekten, Reichsbahnrats Albermann, zu Ende geführt und am 1. Oktober 1925 feierlich eingeweiht werden.

Das neue Geschäftsgebäude erhebt sich an der Ecke der Nord- und Ostallee, an einer Stelle, die nicht nur wegen ihrer Nähe zum Hauptbahnhof äußerst günstig ist, sondern sich auch durch besonders schöne Umgebung auszeichnet. Gepflegte Anlagen mit alten Bäumen begleiten die Nord- und Ostfront des Hauses: die

Gesamtansicht des Geschäftsgebäudes.

Ecke mit dem Haupteingang springt im rechten Winkel zurück, dem so geschaffenen Vorplatz ist der geschmackvolle alte Balduinsbrunnen vorgelagert. Die Fassade ist ruhig-vornehm, jeden Prunk vermeidend, im Erdgeschoß in der Naturfarbe des grauen Basaltes, in den drei Obergeschossen gelb verputzt. An der Ostfront schließt sich ein Wohngebäude mit der Dienstwohnung des Präsidenten an.

Das Innere bietet Unterkunft nicht nur für die ganze Direktion, sondern auch für die Trierer Ämter, die bisher in dem weitabgelegenen ehemaligen Bahnhof Trier West untergebracht waren. Auch hier verbinden sich zurückhaltende Einfachheit und guter Geschmack mit gediegener Ausführung. Beim Eintritt in die Eingangshalle fallen sofort die bescheidenen Abmessungen auf. Auch die anschließende Haupttreppe, die Bureauräume, die Flure und selbst der große Sitzungssaal gehen in ihren Maßen nicht über das Notwendigste hinaus. Wo in einfachster Weise Schmuck angebracht werden konnte, bei den Einfassu[...] Türen, den Pfeilern und Geländern der Treppen, den [...]tungskörpern in den Sitzungssälen, Treppen und Flure[...] ist versucht worden, unter Vermeidung des Schablon[...] nur Persönliches zu bringen. So ist alles einfach un[...] gehalten, ohne doch den Eindruck der Dürftigkeit zu e[...] Sämtliche technischen Anlagen: Fernsprecher, Bele[...] Druckerei und Lichtpausanstalt, Telegraph, Heizung[...] meldewesen usf. sind nach dem neuesten Stande der [...] eingerichtet.

In dem festlich geschmückten großen Sitzungssaal f[...] 1. Oktober in stimmungsvoller und feierlicher Form d[...]weihung des neuen Gebäudes statt.

Von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn[...]schaft waren erschienen der stellvertretende Generald[...] Dorpmüller, der im Trierer Bezirk von seiner langj[...] Tätigkeit her noch in bester Erinnerung ist, sowie die [...]bahndirektoren Beyer, Student, Loewel, die gleichfalls [...] der Saarbrücker Direktion angehört hatten, ferner der h[...] technische Reichsbahndirektor Cornelius und der Pre[...] Reichsbahnoberrat Baumann, vom Verwaltungsrat der G[...] direktor Ott, als Vertreter des Reichsverkehrsministeriu[...] nisterialrat Ulrich, außerdem die Präsidenten der benach[...] Reichsbahndirektionen und der Direktion des Saargebiet[...]

...sidenten von Saarbrücken und Trier, insbesondere der ...rern noch wohlbekannte Präsident Lohse, Regierungs...t Saassen, zugleich in Vertretung des Oberpräsidenten ...hs, Regierungspräsident Dr. Dörr von Birkenfeld, die ...der Trierer kirchlichen und weltlichen Behörden, Ober...eister von Bruchhausen und Bürgermeister Oster, die ...nden der Handelskammern Trier, Idar und Saarbrücken, ...treter der Handelskammer Coblenz, der Landwirt...ammer Bonn und der Handwerkskammer Trier, namhafte ... von Handel, Industrie, Landwirtschaft und Weinbau, ...sabgeordneter von Guérard und Landtagsabgeordneter

Großer Sitzungssaal.

...Conz, Vertretungen der Presse, die Mitglieder und ...iter der Reichsbahndirektion, die Amts- und Bürovor... Mitglieder der Personalvertretungen und der Gewerk...

...ier wurde um 11 Uhr mit dem von 20 Sängern des ...vereins Conz-Karthaus vorzüglich vorgetragenen Chor: ...mel rühmen des Ewigen Ehre" eröffnet.

...ster Redner ergriff darauf Reichsbahndirektionspräsi... Sarter das Wort. Er schilderte in eindrucksvollen ...ie Not der vergangenen Jahre und die Schwierigkeiten, ...ur Schaffung des neuen Heims zu überwinden gewesen ...nd knüpfte daran herzliche Worte der Begrüßung der ...d des besonderen Dankes an diejenigen Behörden, die ...tehung des Baues tatkräftige Hilfe und Unterstützung ...hatten.

...inem Vortrag des Reichsbahnoberrats Halm über die Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse im Bezirk der Reichsbahndirektion Trier hielt namens der Hauptverwaltung der stellvertretende Generaldirektor Dorpmüller folgende Ansprache:

Meine Herren! Ich habe den Auftrag, Ihnen im Namen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die besten Glückwünsche für den heutigen Tag zu übermitteln. Ich begrüße Sie im Namen des leider erkrankten Herrn Generaldirektors Oeser und bitte, auch seine Glückwünsche entgegenzunehmen. Für mich persönlich ist dieser Auftrag eine große Freude, denn ich kehre als Rheinländer zu meinen rheinischen alten Freunden wieder zurück und ich fühle mich wohl als früherer Angehöriger der Direktion Saarbrücken. Wenn wir dieses Heim hier einrichten wollen, darf ich Sie bitten, vorher einen Blick zu werfen auf ein anderes Haus, was in Saarbrücken an der Saar steht. Von jenem Hause aus ist der hiesige Bezirk bewirtschaftet worden und ein großer Teil der dortigen Beamten hat heute hier ein neues Heim gefunden. Es ist eine böse Zeit zwischen den Tagen, wo ich vor 18 Jahren Saarbrücken verlassen habe und dem heutigen Tag. Es ist der Krieg gegen uns gegangen. Wir haben unser Heim dort drüben verloren. Aber ein glückliches Geschick hat dem Rheinländer das mit auf den Lebensweg gegeben, niemals den Mut zu verlieren. Man hat uns unser Heim genommen. Bauen wir also ein neues. (Bravo!) Und so sehe ich dieses Haus an als ein Zeichen der Lebensbejahung, als ein Ausdruck des Willens, daß wir uns nicht unterkriegen lassen. (Bravo!) Sie stehen hier im Westen auf Vorposten. Noch nicht acht Tage

sind es her, als ich in Oberschlesien in meiner alten Direktion ein Direktionsgebäude sah, das ebenfalls neu erstanden ist. Auch dort ist das Elend und die Not groß. Aber auch dort wollen alle zeigen, daß sie gewillt sind, unter allen Umständen durchzuhalten. Es hat eine Zeit gegeben, wo man in wirtschaftlich schweren Zeiten die Unterstützung des Reiches und Staates finden konnte. Das war jene glückliche Zeit, die ich in Saarbrücken erlebte. Sie liegt hinter uns wie eine lachende Landschaft, derer wir nur noch in Trauer gedenken können. Aber die Zeit ist vorüber, wo man sich in der Not unbedingt auf den Reichtum des Landes verlassen konnte. Die Armut hat das Reich zu einer ungewollten Undankbarkeit verurteilt.

Hier sind eine große Anzahl von Männern, die für das, was sie geleistet haben, mehr als ein dankendes Wort verdienen. Leider ist es unserer Armut nicht möglich, mehr zu tun. Ich

Treppenhaus.

kann Ihnen deshalb nur Dank aussprechen für Ihr mannhaftes Eintreten für das Deutschtum, das Sie teilweise mit dem Gefängnis büßen mußten. Ich wollte, ich stände vor Ihnen nicht mit leeren Dankesworten, sondern mit vollen Händen. Ich muß Sie aber bitten, diese Undankbarkeit nicht als gewollt anzusehen.

Ich sprach vom Osten. Auch dort ist die Not über das Land gegangen und, wenn es ein Trost ist, Leidensgenossen zu haben, dann denken Sie, daß es drüben ebenso schwer ist wie hier.

Was wollen wir nun von der Zukunft erwarten? „Hilf Dir selber, dann hilft Dir Gott.“ Ich wollte, es wäre möglich gewesen, den Abbau von den hiesigen Provinzen abzuwenden. Ich konnte aber dieses Ziel nicht erreichen, denn seit die Reichsbahn Privatgesellschaft geworden ist, mußte sie einschneidende Maßnahmen ergreifen, um die gestellten Anforderungen zu erfüllen. Wir müssen dafür sorgen, daß das Reich das Gut, das es uns übergeben hat, ungeschmälert zurückbekommt. So war es eine grausame Notwendigkeit, die über manche Eisenbahner Not und Sorge gebracht hat. Aber die Reichsbahn kann nur das notwendigste Personal und Material verwenden. Es tut mir leid, diese harten Worte aussprechen zu müssen. Daß von unserer Seite alles geschieht, um Härten zu vermeiden, dessen können Sie sicher sein.

Wir stehen vor dem Wiederaufbau, einem harten Weg. Aber wir müssen uns daran erinnern, daß auch das Saarrevier einmal ein kleiner Körper gewesen ist, der sich zu dem großen Wirtschaftskörper emporgearbeitet hat. Ich hoffe desl[illegible] auch wir uns wieder erholen.

Ich gedenke immer noch meiner Saarbrücker Zeit, [illegible] Fauchen der Maschinen und das Rauchen der Schlote [illegible] mir als der höchste Ausdruck lebenstätiger Arbeit da[illegible] Wirtschaftlichkeit und Arbeit werden uns durchhelfen [illegible] glücklichen Zukunft. Hunderte und Tausende haben si[illegible] lich gefühlt hinter dem Flügelrad. Daß es in den heuti[illegible] hältnissen wieder so werde und so bleibe, soll unsere [illegible] sein. Vergessen wir darum persönliches Leid und de[illegible] daran, alles zu tun für das große Ganze, für Heimat un[illegible] land. Ich habe von Ihnen das Gelöbnis, das Sie in Treu[illegible] halten wollen. Und so bitte ich Sie einzustimmen in [illegible] „Das liebe deutsche Vaterland, es lebe [illegible] hoch, hoch!“

Das mit Begeisterung aufgenommene Hoch klang aus[illegible] Liede „Ich hab mich ergeben“.

Die Glückwünsche der Reichs- und Staatsbehörde[illegible] brachten Ministerialdirektor Ulrich vom Reichsverkehrsi[illegible] rium und Regierungspräsident Dr. Saassen, Trier, als V[illegible] des in letzter Stunde verhinderten Oberpräsidenten de[illegible] provinz. Oberbürgermeister von Bruchhausen hieß nam[illegible] Stadt Trier die Direktion im neuen Heim willkommen u[illegible] reichte ein von der Stadt zur Ausschmückung des Sitzun[illegible] gestiftetes Ölgemälde. Der Vorsitzende der Trierer I[illegible] und Handelskammer sprach für diese und die übrige[illegible] schaftskorporationen.

Nachdem die Begrüßungs- und Glückwunschansprach[illegible] über waren, gab der Schöpfer des neuen Gebäudes, Reichs[illegible] Albermann, eine interessante Schilderung des Bauvorgan[illegible] des Gebäudes selbst.

Der eigentliche Festakt fand seinen Abschluß durc[illegible] weiteren Vortrag des Eisenbahnvereins Conz-Karthaus[illegible] deutsche Lied“, der mit vollem Recht den einmütigen Bei[illegible] Anwesenden fand.

Die Festteilnehmer begaben sich nunmehr in die Eing[illegible] halle. Die Eisenbahnvereine des Direktionsbezirks[illegible] hier im Treppenhause ein Fenster zum Gedächtnis an [illegible] Weltkrieg gefallenen Eisenbahner der vormals preu[illegible] Eisenbahndirektion Saarbrücken anbringen lassen. Nach[illegible] Mendelssohnsche Lied: „Selig sind die Toten“, wiederum [illegible] vorgetragen, verklungen war, hielt der Vorsitzende des [illegible] vereins der Eisenbahnvereine, Reichsbahnrat Strasse[illegible] stehende Gedächtnisrede:

Hochverehrte Herren! Sehr verehrte Mitglieder der [illegible] bahnvereine! Ein heiliger und ernster Anlaß versammt[illegible] an dieser Stätte und verleiht dem heutigen Feste eine be[illegible] Weihe. Wenn wir die Vorhallen der Geschäftsgebäude [illegible] Verwaltungen betreten, dann fesseln unsere Blicke nic[illegible] ein Gefühl schmerzlicher Erinnerung eine oder mehrere [illegible] tafeln, auf denen in goldenen Lettern die Namen der[illegible] eingegraben sind, die in dem großen Völkerringen den [illegible] tod für unser deutsches Vaterland erlitten haben. Solche [illegible] ehrung, die den unauslöschlichen Dank und die uneingeschr[illegible] Bewunderung der Lebenden für die gefallenen Brüder [illegible] bildlicht, durfte auch in dem Eingangsraum dieses soebe[illegible] gestellten Hauses nicht fehlen. Mit freudiger Genugtuung [illegible] wir es deshalb begrüßt, als vor einigen Monaten Sie, h[illegible] ehrter Herr Präsident, den Vorschlag machten, die Eise[illegible] vereine möchten an dieser Stelle ihren gefallenen Kam[illegible] ein würdiges Mal in Gestalt eines Gedenkfensters setzen [illegible] als der Bezirksverbandstag auf diese begrüßenswerte An[illegible] hin den Bezirksverband einstimmig beauftragte, eine Sam[illegible] lung unter allen Eisenbahnbediensteten zu [illegible] wirklichung dieses schönen Gedankens zu veranstalt[illegible] steuerten — trotz der gegenwärtigen wirtschaftlichen Be[illegible] nis und der Mißgunst der Verhältnisse — fast alle mi[illegible] wohltuenden Selbstverständlichkeit ihr Scherflein bei. A[illegible]

...ahner des Saargebietes ließen es sich nicht ...eine ansehnliche Summe beizutragen. Ihnen sei an ...lle ganz besonders herzlich gedankt. Das Ergebnis ...lung war so hoch, daß wir außer dem Gedenkfenster ... Grundstock zu einer Stiftung für die ...bliebenen unserer treuen Freunde legen konnten. ... Zusammenhange will ich es nicht unerwähnt lassen, ...anregung zur Bildung dieser Stiftung von ge...schaftlicher Seite ausging und beifällig von uns ...nen wurde.

...von jeher Sitte und Brauch gewesen, die gefallenen ...e ihr Leben für das Vaterland hingaben, durch würdige ...zu ehren. Eine herrliche Kundgebung solcher Art, ...chtvoll überwältigender Sprache diesem Gefühl in ...Form Ausdruck verlieh, ist jene lapidare Inschrift, ...d einst Sparta den Ruhm seiner in den Thermopylen ...Söhne verewigte:

...lerer, kommst Du nach Sparta, verkünde dorten, ...a habest,

...ier liegen gesehen, wie das Gesetz es befahl."

...s Gesetz und die Pflicht es befahl, so zogen auch ...meraden mit begeistertem Mute und freudigen Her...feld und kämpften unter den bittersten Entbehrungen ...in für die heimatliche Scholle, für das hartbedrängte ...r 600 Eisenbahner der ehemaligen preußischen ...direktion Saarbrücken mußten ihr junges Leben ...e Wahlstatt lassen. Gerade die Volksstämme in ...rzgebieten, insbesondere auch wir an der westlichen ...issen, was wir den gefallenen Kameraden schulden; ...ie haben mit ihren Leibern verhindert, daß der Krieg mit ...eueln in die Heimat hineingetragen wurde. Und so ...n wir uns heute in tiefster Ehrfurcht und mit dem Ge...igen Dankes vor ihrem hehren Heldentume und ...k im Geiste ihre Gräber, die sich weit draußen in West, ...d ...id in endloser Zahl aneinanderreihen, mit den Blumen ...e und Erkenntlichkeit.

...nten wir dieser Liebe und Anhänglichkeit nachhal...usdruck verleihen, als dadurch, daß wir das Gedächtnis ...fallenen für immer in tiefster Seele in uns fortleben ...ie Erinnerung an ihre Taten soll uns die Kraft geben, ...verlichen Weg des Aufstieges unverdrossen weiter zu ...rade im Unglück wollen wir treu zu unserem Vater...sten.

...n beiden Glasgemälden des Gedenkfensters, die sich ...vor Ihnen enthüllen, hat die Künstlerhand je einen ...argestellt, der in der einen Hand einen Palmzweig, in ...en eine Fackel trägt. Der Jüngling verkörpert die ...Jugend und die dieser entströmende deutsche Kraft, ...e die Heldenfigur eines Jung-Siegfrieds das deutsche Heldentum versinnbildlicht. In ihrer Haltung offenbaren diese Jünglinge die seelische Stärke der deutschen Jugend. Auf ihr ruht unsere Hoffnung. Aber nicht durch kriegerische Taten soll das heranwachsende Geschlecht unserem niedergebrochenen Vaterlande wieder zu dem alten Glanz und der alten Blüte verhelfen; — nein — echter unverfälschter deutscher Geist und deutsche Tatkraft sollen es nach den harten Schicksalsschlägen wieder aufbauen. In friedlicher Arbeit wollen wir das hehre Ziel erreichen. Das bedeutet der Palmzweig, den die Jünglinge in der einen Hand tragen. Die Fackeln dagegen, die sie in der anderen hoch empor heben, versinnbildlichen das Licht, in dem der Glaube an eine bessere Zukunft aufflammt, ein ehrlich friedlicher Arbeit geltendes Leben. Nicht umsonst sind Deutschlands Söhne gefallen, die deutsche Jugend glaubt unverzagt an Deutschlands Zukunft. Der alte deutsche Geist, die machtvolle Bejahung des Willens zum Wiederaufstieg, sie werden unser Vaterland aus allen Nöten erretten und glücklicheren Tagen entgegenführen. Das hofft und glaubt Deutschlands Jugend.

Unter der Inschrift: „Zum Gedächtnis an die gefallenen Eisenbahner der ehemaligen preußischen Eisenbahndirektion Saarbrücken. Die Eisenbahnvereine" sind die Stadtwappen von Saarbrücken und Trier angebracht. Saarbrücken, der Sitz der früheren Eisenbahndirektion, Trier, das Wirkungsfeld der jetzigen Reichsbahndirektion.

In knappster Form erweist dieses Denkmal unseren toten Kameraden die höchste Ehre. Ihr Ruhm sei unvergänglich im deutschen Volke, ganz besonders aber im Bezirke der früheren Eisenbahndirektion Saarbrücken.

Hochverehrter Herr Präsident! Ihnen als dem Chef dieses Hauses, übergebe ich nunmehr als Vorsitzender des Bezirsverbandes im Namen der Eisenbahnvereine dieses Gedenkfenster in treue Obhut. Möge es ewig erhalten bleiben dem Gefallenen zum Gedächnis, den Lebenden zu ernster Mahnung.

Nachdem die Hülle gefallen war, übernahm Präsident Dr. Sarter mit warmen Worten des Dankes namens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das Gedenkfenster in deren treue Obhut.

Mit dem Liede „Ich hatt' einen Kameraden", das den Glanzpunkt der Darbietungen der Sänger bildete, klang der Weiheakt würdig aus.

Den ersten Kranz legte dann als Vertreter der Reichsbahn-Gesellschaft an dem Ehrenmal der stellvertretende Generaldirektor Dorpmüller mit den Worten nieder: „Ein Volk, das seine toten Helden ehrt, das ehrt sich selbst."

In drei Gruppen besichtigten sodann die Festteilnehmer das Geschäftsgebäude mit seinen vorbildlichen Einrichtungen, wie sie der bauleitende Architekt, Reichsbahnrat Albermann, in seinem Vortrag geschildert hatte.

Allgemeines.

...in **Forschungsstätte für Verkehrstechnik.** Zum Studium ...sychologie und Technik des modernen Verkehrswesens ...di Pariser Verkehrspolizei die Einrichtung einer For...s...nd Lehrstätte in Verbindung mit einem Laboratorium. ...ti...aten Straßen werden die verschiedenen Pflasterarten ...er Einfluß auf das Fahr- und Bremstempo ausprobiert ...n. Ebenso sind experimentelle Forschungen über die Be...ng, unter denen die häufigsten Verkehrsunfälle ent..., dem Arbeitsprogramm des Laboratoriums vorgesehen.

...**Verhaltungsmaßregeln für Reisende aus dem Jahre 1850.** ...er englischen Abhandlung von Dr. Dyonisius Lardner über ...n des Reisens, deren Inhalt aus Anlaß der Hundertjahr...der Eisenbahnen in einer Veröffentlichung der London, ...nd Schottischen Eisenbahn wiedergegeben wird, wer...ie Reisenden davor gewarnt, im Zuge plötzlich aufzu..., wenn ihnen etwa ihr Hut während der Fahrt durch ...g vom Kopfe gerissen wird oder wenn ein Paket über ...ge. Ferner sollen sie nicht auf anderen als den dazu ...ten Plätzen sitzen, namentlich das Sitzen auf dem Dach soll unbedingt vermieden werden. In Wagen 2. Klasse, die keine Tür haben, darf man nicht das Bein aus dem Wagen herausstrecken.

— **Die Seereise eines Riesendocks.** Die englische Admiralität hat dieser Tage ein großes seinerzeit auf Grund des Friedensvertrages von Deutschland an England abgeliefertes Dock, das früher in Kiel stationiert war, nach der Insel Malta transportieren lassen. Der Transport, der wegen der Größe des Transportobjektes und der langen Seereise von 2300 Seemeilen nicht unbedenklich war, ging mit Erfolg und ohne Störung vor sich. Das Schwimmdock in der Größe von 40 000 t ist 216 m lang und 54 m breit. Der Transport, der durch sechs der besten Schlepper der englischen Marine vor sich ging, dauerte vom 1. bis 27. Juni und ging bei einer mittleren Geschwindigkeit von 3¾ Knoten vor sich, und war eine der bemerkenswertesten Operationen dieser Art. Gewiß sind schon größere Docks über See befördert worden, aber auf wesentlich kürzere Strecken, so dasjenige von Southampton, das 1924 über 400 Seemeilen bis zu seinem heutigen Standorte geschleppt wurde. Dem Dock in Malta wird nur eine zweite Abteilung angebaut, die seine Hebekraft auf 65 000 t erhöhen wird, so daß es alsdann das größte Schwimmdock der Welt sein wird.

Tarifpolitik und Handelsverträge

Von Reichsbahnrat Dr. jur. **Wyszomirski**, Berlin.

Bismarck hat einmal in einer zur Begründung seiner neuen Handelspolitik gehaltenen Rede vom 8. Mai 1879 auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Fragen des Zolltarifs und der Eisenbahntarife womöglich gleichzeitig zu lösen, da es ganz unmöglich sei, eine von der Eisenbahnfrachtpolitik unabhängige Zollpolitik zu betreiben. Und in der Tat ergibt sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Lösung beider Fragen schon aus der Wechselwirkung, die Zoll- und Eisenbahntarife auf die Wirtschaftslage ausüben, indem volkswirtschaftlich notwendige Erhöhungen der Schutzzölle in ihren Wirkungen durch eisenbahntarifarische Maßnahmen ganz oder zum Teil aufgehoben werden können. Aus dieser Erkenntnis heraus sind daher beim Abschluß internationaler Handels- und Zollverträge schon etwa seit Mitte des vorigen Jahrhunderts regelmäßig auch Eisenbahnverkehrsfragen behandelt worden. Neben Erleichterungen des Wagendurchlaufs und Vereinfachungen der Zollabfertigung handelt es sich dabei im wesentlichen immer um die gegenseitige Zusicherung der Parität und zuweilen auch der Meistbegünstigung hinsichtlich der Eisenbahntarife.

Während das Paritätsprinzip in seiner Anwendung auf das Gebiet des Eisenbahnwesens die tarifarische Gleichstellung des Auslandes mit dem Inlande auf den einheimischen Eisenbahnen umfaßt, bedeutet das Meistbegünstigungsprinzip die tarifarische Gleichstellung des anderen Vertragsteils mit dem meistbegünstigsten ausländischen Staate.

I.

Die Vereinbarung der Parität bezüglich der Eisenbahntarife findet sich zunächst in dem Handels- und Zollvertrage zwischen Österreich und den Staaten des deutschen Zoll- und Handelsvereins vom Jahre 1865[1]), von wo sie wörtlich in den Handels- und Zollvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Norddeutschen Bunde vom Jahre 1868 übernommen worden ist. Auch in Artikel 15 der in den Jahren 1878, 1881 und 1891 zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche abgeschlossenen Handelsverträge[2]) ist das Paritätsprinzip trotz etwas veränderten Wortlauts noch in ganz allgemeiner Formulierung enthalten.

Im Laufe der Zeit hat jedoch die Fassung der Paritätsabrede eine wesentliche Einschränkung erfahren, und zwar erstmalig durch das Schlußprotokoll zu dem letztgenannten Vertrage vom Jahre 1891, welches folgende Bestimmung zu Artikel 15 enthält:

„Die vertragschließenden Teile .... sind darüber einig, daß der Frachttarif und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des andern Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und i[n der]selben Verkehrsrichtung im gleichen [...] zu bewilligen sind.

Demgemäß sind insbesondere die auf der Befö[rderungs]strecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund d[...] bzw. Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze au[...]gen des andern Teiles auch in die direkten Tari[fe ...]rechnen."

Wörtlich gleichlautend hiermit sind die bezüglichen [Bestim]mungen noch in dem zwischen dem Deutschen Reich un[d ...] im Jahre 1891 abgeschlossenen Handels- und Zollvert[rag ...] im zugehörigen Schlußprotokoll gefaßt, während bei d[en ...] zwischen denselben Staaten geschlossenen Handels- u[nd ...]verträgen vom 6. Dezember 1901 und vom 22. Juni 1[...] Einschränkung in den Vertragstext selbst (Art. 10) übe[rnommen] ist[3]). Auch die deutsch-russischen Handels- und Sc[hiffahrts]verträge vom 10. Februar 1894 und vom 28. Juli 1904 [stimmen] mit der vorstehenden Regelung der Parität wenigstens i[m ...] überein. Allerdings sind hier nicht nur die einschränke[nden Be]stimmungen aus dem Schlußprotokoll in den Vertrags[text auf]genommen, sondern auch die Worte „oder auslän[dische] (Erzeugnisse)" eingefügt[4]). Eine entsprechende Bes[timmung] enthält endlich der deutsch-schwedische Handelsvert[rag vom] 8. Mai 1906, welcher in Art. 12 vorschreibt:

„Auf Eisenbahnen soll weder hinsichtlich der Beför[derungs]preise noch der Zeit und Art der Abfertigung ein Un[terschied] zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschl[ießenden] Teile gemacht werden. Insbesondere sollen für die au[s ...] den nach einer deutschen Station oder durch Deutsch[land be]förderten Gütersendungen auf den deutschen Bahn[en keine] höheren Tarife angewendet werden als für gle[ichartige] deutsche oder ausländische Erzeugni[sse in] derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrec[ke. Das] gleiche soll auf den schwedischen Bahnen für Gütersе[ndungen] aus Deutschland gelten, die nach einer schwedischen [Station] oder durch Schweden befördert werden.

Ausnahmen sollen nur zulässig sein, soweit es [sich um] Transporte zu ermäßigten Preisen für öffentliche od[er milde] Zwecke handelt."

In den beiden letztgenannten Verträgen ist also dem V[ertrags]gegner nicht nur die tarifliche Gleichstellung seiner Tr[ansporte] über deutsche Strecken mit den einheimischen Sendun[gen ...]

---

[1]) Vgl. Art. 16 a. a. O. „Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen des anderen Teils und deren Güter nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden.

Für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des andern Teils soll kein Staat höhere als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiet auf- oder abgeladenen Güter verhältnismäßig unterliegen."

[2]) Art. 15 dieser Verträge lautet übereinstimmend: „Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte weder in bezug auf Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem Gebiete des betreffenden Teiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte."

[3]) Satz 2 des Art. 10 des deutsch-belgischen Vertrages [...] lautet demnach: „Namentlich sollen die aus dem Geb[iete des] einen Teils in das Gebiet des andern Teils übergehend[en oder] das letztere transitierenden Sendungen weder in bezug [auf] Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise ung[ünstiger] als die in dem betreffenden Gebiete nach einem auslän[dischen] Bestimmungsorte oder nach dem Auslande abgehenden [Sendun]gen behandelt werden, sofern sie auf derselben Bahnstre[cke] in derselben Verkehrsrichtung befördert werden."

[4]) Vgl. Art. 19 a. a. O.: „Die beiden vertragschließende[n Teile] behalten sich das Recht vor, ihre Eisenbahntransporttar[ife nach] eigenem Ermessen zu bestimmen.

Jedoch soll weder hinsichtlich der Beförderungsprei[se noch] hinsichtlich der Zeit und der Art der Abfertigung zwisc[hen den] Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile ei[n Unter]schied gemacht werden. Im besonderen sollen für die v[on Ruß]land nach einer deutschen Station oder durch Deutschl[and be]förderten Gütertransporte auf den deutschen Bahnen kei[ne höhe]ren Tarife angewendet werden, als für gleichartige d[eutsche] oder ausländische Erzeugnisse in derselben [Rich]tung und auf derselben Verkehrsstrec[ke er]hoben werden. Das gleiche soll auf den russischen Bah[nen für] Gütersendungen aus Deutschland gelten, welche nach [einer] russischen Station oder durch Deutschland befördert werd[en.]

Ausnahmen von vorstehenden Bestimmungen sollen [nur zu]lässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäßigten [Preisen] für öffentliche oder milde Zwecke handelt."

… sondern zugleich die Zusicherung jeder in der Ver… oder in der Zukunft einem dritten Staate gewährten …begünstigung gegeben, durch welche die Frachtsätze … unter die inländische Parität herabgesetzt werden …ithin das Recht der Meistbegünstigung ein… Allerdings sind sowohl Parität wie Meistbegünstigung …t auf „gleichartige" Gütersendungen „in der… Richtung und auf derselben Ver…recke". Diese Beschränkung versteht sich bei einer …en Auslegung des Paritäts- und Meistbegünstigungs… eigentlich von selbst und ist wohl auch nur aus die…le in den vor dem Jahre 1891 abgeschlossenen deutschen …rträgen nicht noch ausdrücklich hervorgehoben worden. …würde ja eine über den Rahmen der Gleichstellung mit …en Gütern weit hinausgehende, geradezu widersinnige …ung des Auslandes bedeuten, wenn dieses auf allen in… Strecken Tarife in Anspruch nehmen dürfte, die im …ur für ganz bestimmte Strecken gerade mit Rücksicht … Eigentümlichkeiten eingeführt worden sind. Ebenso …ig ist es, wenn die durch direkte oder durch Transit…geräumten Bedingungen mittels der Meistbegünsti…sel derart verallgemeinert werden, daß die gleiche Be…g für gleichartige Güter auf allen Strecken und in be…ichtung auch von dritten Staaten in Anspruch genom…en kann. Tatsächlich ist es auch bis zum Weltkriege …erartigen handelsvertraglichen Bindung der Eisenbahn…ht gekommen.

II.

…dem am 10. Januar 1920 in Kraft getretenen Versailler …vorbehalten geblieben, mit diesen von allen Kultur…n Verkehr untereinander beobachteten, tarifpolitischen …zen zu brechen. In dem bekannten Artikel 365, der bis …anuar 1925 den Schwerpunkt der besonderen Eisenbahn…ngen des Versailler Vertrages (Teil XII, Abschnitt 3: …en) bildete, ist den deutschen Eisenbahnen die ein…erpflichtung auferlegt worden, den alliierten und asso…taaten die tarifliche Parität und Meistbegünstigung zu … und zwar schlechthin, also ohne Beschränkung hin…der Verkehrsstrecke und der Richtung. Mit anderen …lie Einfuhrgüter aus dem Gebiete dieser Staaten und …der nach deren Gebiet durchgeführten Güter sollen, … es der Aufstellung eines besonderen Tarifes bedarf, …its wegen" (de plein droit) die günstigsten deutschen …enießen" (beneficieront — shall enjoy), die für Güter gleicher Art (de même nature — of the same kind), „auf irgendeiner deutschen Strecke" bestehen, selbst wenn diese Tarife nur für eine einzige bestimmte deutsche Strecke und Verkehrsrichtung aufgestellt sind. Damit ist der deutschen Tarifpolitik die Möglichkeit genommen worden, selbst in solchen Fällen, in denen eine Frachtermäßigung im Interesse der deutschen Wirtschaft dringend geboten gewesen wäre, irgendwelche Ausnahmetarife zu gewähren, ohne sie zugleich den ehemaligen Feindbundstaaten auch auf einer beliebigen anderen Strecke zur Verfügung zu stellen. Es bedarf keines besonderen Hinweises, daß eine derartig willkürliche, unter Mißachtung der historischen Entwicklung den deutschen Eisenbahnen aufgezwungene Verallgemeinerung des Paritäts- und Meistbegünstigungsgedankens, die in der Geschichte ohne Vorgang ist, alle Wettbewerbs- und Gewinnmöglichkeiten durch individuelle Konkurrenztarifierung verschließt.

Die Bestimmungen des Art. 365 haben zwar den ehemaligen Feindbundstaaten keinen nennenswerten Vorteil gebracht, der deutschen Wirtschaft aber großen Schaden zugefügt. Besonders in der Zeit, da der Inlandswert der Papiermark noch um vieles höher war als ihr Auslandswert, stand die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn vor einem unlösbaren Problem. Hätte man die Tarife auf die Weltparität heraufgesetzt, so würde zwar der Transitverkehr über die deutschen Strecken angemessene Einnahmen erbracht haben, aber die deutsche Wirtschaft wäre unter der für sie unerträglich hohen Tariflast zusammengebrochen. Somit blieb nur die andere Möglichkeit übrig, die Tarife dem Inlandswert der Papiermark anzupassen, wodurch wiederum der Transport der Transitgüter für die Reichsbahn mit einem ständig wachsenden Verlust verknüpft war.

Der Rat des Völkerbundes hat die im Art. 378 des Versailler Vertrages gesetzte Frist von fünf Jahren seit Inkrafttreten des Vertrages, während welcher Gegenseitigkeit nicht verlangt werden konnte, nicht verlängert. Demnach kann vom 10. Januar 1925 ab kein früherer Feindbundstaat mehr verlangen, daß die Deutsche Reichsbahn ihm ihre Tarife und Tarifermäßigungen ohne Gegenseitigkeit zur Verfügung stellt. Damit sind die der deutschen Tarifpolitik durch den Versailler Vertrag angelegten Fesseln im wesentlichen gefallen und der freien Vereinbarung eisenbahntariflicher Bestimmungen in Handelsverträgen auf der Vorkriegsbasis die Wege geebnet. Sache der deutschen Tarifpolitik wird es sein, bei den kommenden Verhandlungen aus der veränderten Situation nach Möglichkeit Nutzen zu ziehen.

Einrichtungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Schutze der Reisenden, Güter und Anlagen.

Von Dr. **Moormann**, Altona.

A…gaben der Eisenbahnen bestehen darin, Personen und … angemessenen Preisen schnell und sicher zu befördern. …Kriege spielte in Deutschland die Frage der Sicherheit …hrs im Sinne des Schutzes gegen fremden Zugriff oder …en Eingriff nur eine verhältnismäßig geringe Rolle. …eine Moral und die Sicherheit des öffentlichen Lebens … gefestigt, daß Verstöße sich in erträglichen Grenzen …d allgemeine dienstliche Anordnungen hinreichenden …währleisteten. Schon gegen Ende des Weltkrieges trat …e Wendung zum Schlechten ein, die schärfere Maß…forderte. Der Zusammenbruch mit seinen furchtbaren …einungen ließ die Unsicherheit naturgemäß auch im …verkehr katastrophal anwachsen. Nur die rücksichts…endung der schärfsten Mittel hat es ermöglicht, daß die … des Verkehrs langsam wieder die heutige Gestalt ge…t.

…d im Bereich der Deutschen Reichsbahn geschaffenen …ichtungen muß man unterscheiden zwischen den allgemeinen eisenbahndienstlichen Maßnahmen, die sich in Dienstvorschriften und Dienstanweisungen äußern, und den besonderen, mehr polizeilichen Maßnahmen.

Die wichtigsten der allgemeinen Anordnungen, die für den Schutz des Verkehrs erlassen sind, haben in ihren Grundzügen schon vor dem Kriege Geltung gehabt.

Für den Personenverkehr ist so z. B. angeordnet, daß das Zugbegleitpersonal in den D-Zügen auch nach der Fahrkartenprüfung von Zeit zu Zeit durch den Zug zu gehen, dabei für Ordnung zu sorgen und, insbesondere während der Mahlzeiten im Speisewagen, auf die Sicherheit des Eigentumes der Reisenden zu achten hat (Pb. V. § 14, Abs. 2). Das Zugbegleitpersonal ist verpflichtet, im Zuge liegengebliebene Gegenstände an sich zu nehmen und an den Vorsteher der nächsten geeigneten Station abzugeben (Pb. V. § 38). Im § 39 (4) der Fdv. ist bestimmt, daß die zur Beförderung von Personen benutzten Wagen in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, zu beleuchten sind. Für die Seitengänge der

D-Zugwagen ist Beleuchtung schon vorgeschrieben, wenn überhaupt eine vollständige Verfinsterung eintritt.

Einen besonders breiten Raum nehmen die Vorschriften zum Schutze der Güter gegen Beraubung ein. Sieht man von den allgemeinen Vorschriften über die Erfordernisse der sicheren Verpackung der Güter und das Verschließen der Güterwagen durch Bleiplomben ab, so gehen die meisten Vorschriften zunächst davon aus, daß ein Gut besonders stark gefährdet ist, wenn es von seinen Begleitpapieren getrennt ist und seine Hingehörigkeit nicht sofort ermittelt werden kann, wenn es also überzählig ist. In den Ermittlungsvorschriften ist daher ein besonderes, teils telegraphisches, teils schriftliches Meldeverfahren vorgeschrieben, das u. a. mit Fehlmeldungen und Überzähligmeldungen unter Benutzung von Unterausgleichstellen für mehrere Bezirke und des Ausgleichsamts in Berlin für die ganze Reichsbahn eine beschleunigte Aufklärung und Ausgleichung bezweckt. Für alle Fälle, in denen bei einer Sendung ein teilweiser Verlust an Gewicht, Maß oder Stückzahl festgestellt wird, ist eine genaue „Tatbestandsaufnahme" anzufertigen und mit dem Begleitpapier zu verbinden. Ein noch eingehenderes Melde- und Benachrichtigungsverfahren ist anzuwenden beim Fehlen ganzer Stücke, wenn nach ihrer Art, ihrem Wert oder sonstigen Anzeichen Diebstahl vermutet wird, und bei Beraubungen, d. h. bei Beschädigung oder Minderung infolge gewaltsamen Eingriffes. Ist Diebstahl im Bereich einer bestimmten Dienststelle erwiesen oder wahrscheinlich, so ist auch der Ortspolizeibehörde sofort Anzeige zu erstatten (§ 30 Erm. V.).

Als eine Maßnahme, die zum Schutze der Bahnanlagen dient, ist die Anordnung der Bau- und Betriebsordnung § 46 anzusehen, daß, von bestimmten Erleichterungen abgesehen, die Bahnen innerhalb 24 Stunden mindestens dreimal für Hauptbahnen und einmal für Nebenbahnen auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden müssen (Streckenbegang).

Mit diesen heute noch geltenden Bestimmungen konnte vor dem Kriege ausgekommen werden. Traten damals im Güterverkehr in einzelnen Verkehrsbeziehungen wiederholt Minderungen oder Verluste ganzer Sendungen auf, so wurden den Sendungen Ladelisten beigefügt, die teils den Frachtbriefen beigegeben, teils auch vorausgeschickt wurden. Im übrigen genügte das Zusammenarbeiten der Dienststellen mit der allgemeinen Polizei, der auch die Verfolgung aller Diebstähle usw. allein oblag. Schon gegen Ende des Krieges zeigte sich, vor allem für den Güterverkehr, die Notwendigkeit weiterer Einrichtungen zum Schutze gegen Diebstahl und Beraubungen. Zum Schutze der Lebensmittelversorgung für das Heer wurden damals von den Generalkommandos besondere Ab- und Nachschub-Überwachungskommandos gebildet. Diese Kommandos wurden nach und nach auch zum Schutze und zur Begleitung anderer Sendungen herangezogen und 1918 durch Eisenbahnpersonal ergänzt. Sie führten häufige Streifen, besonders über die großen Verschiebebahnhöfe, aus und hatten auch Erfolge, die noch dadurch gesteigert wurden, daß diese militärischen Streifwachen selbständig Haussuchungen und Verhaftungen vornehmen konnten. Trotz dieser Maßnahmen stiegen Mitte 1918 die Diebstahlsziffern und die Entschädigungsforderungen auf eine unerträgliche Höhe. Durch Erlaß vom 3. Juli und 15. September 1918 wurde daher zur schärferen Bekämpfung der Diebstähle usw. die Einrichtung einer Zentralstelle bei den Eisenbahndirektionen und von sogenannten Diebstahlsausschüssen bei den größeren Dienststellen angeordnet. Eigene Diebstahlskontrolleure wurden bestellt. Bewaffnete Streifen, bestehend aus Eisenbahnern und Soldaten, unter Hinzuziehung von Hunden, wurden angeordnet, Bei den Güterabfertigungen wurde die Schuppenaufsicht und die Torkontrolle verschärft. Die Wagenverschlüsse wurden verbessert. Schärfste Disziplinar- und strafrechtliche Verfolgung bei allen Eigentumsvergehen wurde zur Pflicht gemacht. Der Aufsichtsdienst sollte selbst unter Aufwendung hoher Kosten aufs äußerste verschärft werden. Eine erfolgreiche Durchführung aller dieser Maßnahmen wurde verhindert durch den nun bald folgenden Zusammenbruc[h] Unsicherheit griff erschreckend um sich. Die von den A[rbeiter-] und Soldatenräten eingesetzten Wachkommandos zeigt[en sich] teils unzuverlässig, teils machtlos. Die Höhe der [Ersatz-]leistungen wuchs katastrophal. Durch die aus politische[n Grün-]den notwendige Einstellung einer übergroßen Zahl von [Leuten] aus den zurückflutenden Heeresmassen kamen viele unge[eignete] und unredliche Kräfte in den Eisenbahndienst und vers[euchten] und gefährdeten so auch das übrige Eisenbahnpersonal. [No-]vember 1919 wurden daher folgende Maßnahmen ange[ordnet]: Bei allen Direktionen wurden besondere Diebstahlsde[zernate] eingerichtet. Die Zentralstellen bei den Direktionen [wurden] als Überwachungsabteilungen ausgebaut und bewaffnet. [Hohe] Belohnungen für die Verhinderung von Diebstählen wurd[en aus-]gesetzt. Selbst die kleinsten Unredlichkeiten wurden m[it Ent-]lassung bestraft. Die Namen der Entlassenen wurden b[ekannt-]gegeben und in Karteien aufgenommen, um ihre Wie[derein-]stellung für immer zu verhindern. Den Überwa[chungs-]bediensteten wurden Befugnisse der öffentlichen Poliz[ei ver-]liehen. Sie wurden gegen Tod und Invalidität besonde[rs ver-]sichert. Die Begleitung der Personenzüge durch Streifen [wurde] angeordnet. Die Verschlüsse der Güterwagen wurden v[ervoll-]kommnet.

Betrachten wir diese in der schwersten Zeit der Unsic[herheit] getroffenen Einrichtungen, so kann man zurückblickend [sagen,] daß sie sich gut bewährt haben. Zu einem Teil konnt[en sie] inzwischen infolge der wiedererstarkten Sicherheit, zu [einem] Teil mußten sie infolge der notwendig gewordenen Abb[au-]nahmen geändert werden. Im einzelnen dürfte zu ihnen [, wenn] man die heutige Organisation betrachtet, folgendes zu s[agen] sein:

Die Einrichtung der Dezernate hat der Diebst[ahlsbe-]kämpfung eine besonders große Stoßkraft verliehen. Die [Dezer-]nate konnten inzwischen bis auf Berlin und Altona ab[gebaut] werden, doch werden auch hier die Geschäfte des Dieba[hls-]dezernenten nebenamtlich bearbeitet. In den übrigen Be[zirken] obliegt die Diebstahlbekämpfung jetzt teils Hilfsdezern[enten,] teils den Verkehrs- und Beförderungs- oder anderen [Dezer-]nenten.

Auch die Überwachungsabteilungen (Üwas) haben si[ch] bewährt. In den meisten Direktionsbezirken war ihre (O[rgani-]sation derart, daß die Üwas selbständige Büros bildeten, [denen] bei den Verkehrsämtern bzw. den entsprechenden Inspek[tionen] Untersuchungsstellen und bei den größeren Dienststellen [Siche-]rungsstellen zugeteilt waren. Die Üwas und Untersuc[hungs-]stellen bearbeiteten die büromäßigen Geschäfte und die [krimi-]nalistische Verfolgung von Unregelmäßigkeiten, währen[d die] Sicherungsstellen meist aus örtlichen Überwachungsorgan[en be-]standen. Neben diesen örtlichen Überwachungsstellen [war] vielfach noch ein beweglicher Streifdienst für größere Be[zirke] eingerichtet. Die Regelung war nicht einheitlich, da die [Lage] in den einzelnen Direktionsbezirken wie auch heute noch [eine] verschiedenartige war. Seit dem 3. Dezember 1923 ist di[e Stel-]lung der Üwas als besondere Büros aufgehoben. Sie sin[d] meist den Verkehrsbüros angegliedert. Auch die Untersuc[hungs-] und Sicherungsstellen sind fast überall aufgehoben, so d[aß die] Organisation in den meisten Direktionen so ist, daß b[ei der] Direktion eine Überwachungsabteilung besteht und der A[ußen-]dienst durch einen beweglichen Streifdienst ausgeübt wird. [Nur] auf einzelnen ganz großen Dienststellen ist noch ein ört[licher] Überwachungsdienst vorhanden. Während im Jahre 1[9..] 6500 Köpfe für die Diebstahlbekämpfung tätig waren, i[st die] Zahl im Mai 1925 auf 2600 herabgegangen.

Die Aufgaben der im Überwachungsdienst tätigen B[edien-]steten sind verschieden, je nachdem, ob es sich um sogen[annte] Fahndungsbeamte oder um andere Überwachungsbedie[nstete] handelt.

Die Fahndungsbeamten sind meist durch die z[ustän-]digen Behörden zu Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft u[nd] Hilfspolizeibeamten ernannt. Ihre Tätigkeit besteht in de[r]

chen Verfolgung von Diebstählen usw., in Vernehmun-
ufigen Festnahmen, Haussuchungen und Durchsuchun-
n einigen süddeutschen Bezirken abgesehen, in denen
gaben der örtlichen Polizei allein überlassen sind, ist
Bezirken ein enges Zusammenarbeiten mit der Polizei
ellt. In vielen Bezirken sind die Fahndungsbeamten
minalpolizei oder in Polizeischulen oder von den Dieb-
rnenten besonders ausgebildet, in einzelnen Bezirken
Kriminalbeamte im Güterabfertigungsdienst und in der
nkontrolle unterwiesen worden. Die Zusammenarbeit
eist mit besonders dafür bestimmten Polizeikommissa-
olizeikommandos oder Polizeiwachen. Die Zahl der
sbeamten beträgt, von den größten und den am meisten
en Bezirken abgesehen, durchschnittlich nicht mehr als
üddeutschland ist sie teilweise geringer. Die Tätigkeit
ungsbeamten bei der strafrechtlichen Verfolgung hat sich
Urteil verschiedener Generalstaatsanwälte und Unter-
ichter ausgezeichnet bewährt. Neben der strafrecht-
rfolgung wird durch die Überwachungsabteilungen viel-
die zivilrechtliche Verfolgung von Diebstählen usw.
. Zu diesem Zwecke werden die Strafakten, auf deren
ge Zuleitung großer Wert gelegt wird, besonders durch-
Diese Durchprüfung ist außerdem noch erforderlich,
meisten Reichsbahndirektionen im Interesse der Dieb-
mpfung Wert darauf legen, zu Gnadengesuchen vor
g Stellung nehmen zu können.

zelnen Überwachungsabteilungen werden auch die Ge-
er in den Erm. V. vorgesehenen Unterausgleichstellen
. Vielfach werden den Üwas auch die Tatbestand-
n und Diebstahlmeldungen zur Durchsicht zugeleitet,
Einkreisung der Orte zu ermöglichen, an denen ähnliche
n häufiger beraubt werden.

ammenhang mit diesen Aufgaben ist auch die Bekämp-
Taschendiebstähle zu nennen, die dadurch ganz
erschwert ist, daß die gefährlichen Taschendiebe meist
nal organisiert sind und mit größter Vorsicht und
ichkeit arbeiten. Voraussetzung einer erfolgreichen
ng ist bei dem gewandten Auftreten der Taschendiebe,
immer mit Helfershelfern zusammenarbeiten, eine un-
h feine Beobachtungsgabe und große Menschenkenntnis.
folge sind daher im allgemeinen bis jetzt nur durch lang-
probte, ausschließlich mit der Bekämpfung dieser Ta-
stähle betraute Kriminalbeamte der öffentlichen Poli-
. B. in Hamburg, erzielt worden. Die meisten Reichs-
tionen begnügen sich damit, diesen Beamten durch
weites Entgegenkommen ihren schwierigen Dienst zu
n. In einzelnen Bezirken sind 1 oder 2 Fahndungs-
en Kriminalbeamten beigeordnet. Auch diese haben
freuliches geleistet.

ht als Fahndungsbeamte tätigen weiteren Über-
ngsbediensteten sind sämtlich Bahnpolizeibeamte
n der Bo. und zum Teil auch zu öffentlichen Hilfspolizei-
n bestellt. Ihre Aufgaben sind klar umschrieben
der Dienstanweisung für den Streifdienst der Reichs-
tion Karlsruhe.

Der Streifdienst hat insbesondere die nachgenannten
zu erfüllen:

tz der gesamten Bahnanlagen, Gebäude, Fahrzeuge,
rplätze, Beförderungsgegenstände; Überwachung ab-
ellter Züge und Ladungen, Vornahme von unvermuteten
ifen (Razzien).

eitung von Personenzügen (Arbeiterzügen), Eilgüter-
n, Güterzügen — besonders bei Nacht —, Aufrechterhal-
der Ordnung in den Zügen und auf den Stationen bei
kem Verkehr.

fsichtigung der Abfertigungsräume und Güterhallen,
tesäle, Bahnhofswirtschaften, Rangier- und Freilade-
e, Kassenräume — besonders bei hohen Geldbeständen
Gehalts- und Lohnzahlungen —, Durchsuchung von
Fuhrwerken (Bestätterei- und Privatfuhrwerken) bei Abfuhr von den Güterhallen.

4. Beobachtung der Züge — besonders auch der vor den Bahnhöfen öfters zum Halten kommenden luftgebremsten Güterzüge —, Überwachung des Zugbegleitpersonals, Prüfung der Handtaschen, Rucksäcke, Spinde usw. des Personals. — Die Durchsuchung von Personen, namentlich auch der eigenen Bediensteten, hat in einer Weise zu geschehen, die jede Schädigung ihres Ansehens vermeidet (s. § 5 (2) der Arbeitsordnung für die Arbeiter der Reichseisenbahnverwaltung).
5. Kontrolle der noch verbleibenden Tag- und Nachtwächter.
6. Ständige Fühlungnahme mit der Polizei, — insbesondere bei Beobachtung Verdächtiger auf den Stationen und in den Zügen und bei Verhinderung politischer Propaganda.
7. Vornahme von Fahrkartenkontrollen; Prüfung des Inhaltes der Gepäck- usw. Wagen sowie der sonstigen Behältnisse."

Der Streifdienst wird meist durch einzelne Streifen in der Stärke von 2—4 Mann ausgeführt, die nach einem geheim gehaltenen Plane bald auf dieser, bald auf jener Stelle aufzutauchen haben und so unredliche Elemente in steter Unsicherheit halten sollen.

Um den Überwachungsbediensteten ihren Dienst zu erleichtern, ist ihnen eine Anzahl von Hilfsmitteln zur Verfügung gestellt. Alle haben besondere Ausweise der Reichsbahndirektionen, teilweise Ausweise und Marken der öffentlichen Polizei. Soweit sie nicht Dienstkleidung tragen, sind sie meist durch Armbinden kenntlich gemacht. Die Überwachungsbediensteten sind fast ausnahmslos mit Waffen, und zwar mit Pistolen oder Gummiknüppeln versehen. Sie sollen mit elektrischen Taschenlampen, Handketten und Trillerpfeifen ausgerüstet sein. In einzelnen Bezirken werden sie mit Schutzkleidung versehen, z. B. im Winter mit Pelzmänteln oder Handschuhen und mit Pelzstiefeln, im Sommer teilweise auch mit Regenmänteln. Wesentlich unterstützt werden die Überwachungsbediensteten vielfach durch Hunde, deren Zahl im ganzen etwa 330 beträgt. Eigene Zwinger befinden sich in Berlin, Altona, Köln, Elberfeld und Königsberg. Im allgemeinen haben sich die Hunde durchaus bewährt und eine nicht unwesentliche Personalersparnis ermöglicht. Zwar hat sich gezeigt, daß die Hunde im Spürdienst auf Bahngebiet, vor allem auf den großen Bahnhöfen, leicht versagen, da sie durch die starken Geräusche nervös und durch den ständigen Verkehr unsicher gemacht werden. Bei Verfolgung von Spuren außerhalb des Bahngebietes und bei der Unterstützung der Streifen sind aber mit Hunden oft, z. B. im Bezirk Breslau, ausgezeichnete Erfolge erzielt worden. Als ständige Begleiter einzelner Streifwachen und für das Aufsuchen und Vertreiben versteckter Personen haben die Hunde sich vielfach als unentbehrlich gezeigt.

Als Beförderungsmittel stehen neben den gewöhnlichen Zügen den Überwachungsbediensteten fast ausnahmslos zahlreiche Fahrräder, vielfach auch Motorräder, und in einzelnen Direktionen für besonders eilige und wichtige Fälle auch ein Automobil zur Verfügung.

Als Bezahlung wird den im Überwachungsdienst tätigen Beamten das ihrer sonstigen Dienststellung entsprechende Gehalt gewährt. Arbeiter werden meistens als gelernte Arbeiter in Lohnstufe V, wenn sie eine besonders wichtige Stellung einnehmen, als Handwerker nach Lohnstufe III entlohnt. Daneben steht den meisten Überwachungsbediensteten eine monatliche Aufwandsentschädigung bis zu 67 ℳ zu. Für besonders erfolgreiche Tätigkeit werden Belohnungen gewährt. Die monatlichen Gesamtbelohnungen schwankten im Jahre 1924 in den einzelnen Monaten zwischen 1900 ℳ und 11 100 ℳ. Alle Überwachungsbediensteten sind bei dem „Verband öffentlicher Lebensversicherungsanstalten für Deutschland in Berlin" mit 5000 ℳ gegen Tod und bis zu 10 000 ℳ gegen Invalidität versichert.

Von den weiteren Schutzeinrichtungen der Reichsbahn-Gesellschaft sind zu nennen zunächst die Anordnung, daß alle bei einer Unredlichkeit betroffenen Bediensteten rücksichtslos zu entlassen und für alle Zeit von der Wiedereinstellung auszuschließen sind. Die in den Zeiten der größten Unsicherheit ganz ausnahmslos durchgeführte Maßnahme konnte in der letzten Zeit insofern etwas abgemildert werden, als beim Vorliegen besonders leichter Fälle von Mundraub bei sonst als zuverlässig und treu erwiesenen Bediensteten, Ausnahmen gemacht worden sind. Die Diebstahlskartei und die Diebstahlsstatistiken sind als bewährte Einrichtungen beibehalten worden, ebenso vielfach die genaue Durchsicht der Tatbestandsaufnahmen zur Einkreisung besonders bedrohter Tatorte. Dasselbe gilt von der Sicherung der Güterwagen durch besondere Verschlüsse. Nach dem Urteil der meisten Reichsbahndirektionen ist als sicherster und im Betrieb am wenigsten hinderlicher Verschluß im allgemeinen nicht ein Sicherheitsschloß, sondern ein 5 mm starker geglühter Eisendraht anzusehen, der um die Wagenösen mehrfach gedreht wird und durch besondere Scheren aufgeschnitten werden muß.

Die der Reichsbahn-Gesellschaft durch alle diese Schutzmaßnahmen erwachsenden Kosten sind naturgemäß nicht gering. Sie schwanken in den einzelnen Bezirken im allgemeinen monatlich zwischen 5 bis 20 000 *M*. Trotz ihrer Höhe müssen diese Ausgaben als durchaus wirtschaftlich bezeichnet werden, da ihnen zum mindesten angemessene Erfolge gegenüberstehen.

Diese Erfolge treten am augenscheinlichsten hervor in den durch die Diebstahlsbekämpfung wieder herbeigeschafften Werten. So sind z. B. von der Reichsbahndirektion Köln seit 1924 14 400 *M* Schadensersatzforderungen eingezogen, 358 000 *M* an Forderungen sichergestellt und 8000 *M* als Erlös von Diebesgut erzielt worden, also rund 380 000 *M* für die Reichsbahn gewonnen. Im Bezirk Altona ist im Jahre 1924, von den zahlreichen Ersatzforderungen usw. ganz abgesehen, allein für 300 000 *M* Diebesgut wieder herbeigeschafft worden. Von Elberfeld gilt dasselbe für den Betrag von 271 000 *M*. In vielen Direktionsbezirken sind diese sichtbaren Erfolge statistisch nicht genau zu erfassen gewesen, jedoch kann man im allgemeinen sagen, daß mit Einschluß der durch den Streifdienst sichergestellten Nacherhebungen, Bahnpolizeistrafen und den Beträgen für Frachthinterziehungen zum mindesten die Selbstkosten gedeckt worden sind.

Noch wichtiger als diese Erfolge dürfte der in der Vorbeugung liegende Erfolg anzusehen sein. Während die Entschädigungsanträge im Januar 1921 z. B. für den Bezirk Berlin sich allein auf 6200 und für Altona auf 5100 beliefen, sind sie im Dezember 1924 für Berlin auf 900 und für Altona auf 250 gesunken. Im Januar 1921 sind im Bereiche der Deutschen Reichsbahn 2176 Diebe ermittelt worden, im Dezember 1922 sogar 2914, im März 1925 dagegen nur noch 700. Entsprechend ist auch die monatliche Diebstahlsziffer gesunken. Im Jahre 1919 wurden allein im Bezirk Berlin monatlich rund 4500 Diebstähle festgestellt, im Januar 1921 im ganzen Reichsbahngebiet 20 000. Im März 1925 ist diese Zahl auf 2600 herabgegangen.

Neben diesen günstigen Wirkungen spielen eine nicht[…] tige Rolle die Erfolge, die nicht nur dem finanziellen […] der Reichsbahn-Gesellschaft, sondern auch ihrem Ruf[…] kommen. Ein Beispiel möge das erläutern:

In Hamburg wurde seit langem darüber geklagt, daß […] Ausfuhrgüter, wie Kisten mit Chemikalien, mit Porzel[…] ähnlichen hochwertigen Waren, bei den ausländischen […] gern völlig beraubt einliefen, und zwar in der Art, d[…] äußere Beschädigungszeichen der gesamte Inhalt der […] geraubt und ohne jede Gewichtsänderung durch […] Steine oder Kohlen ersetzt worden war. Trotz eifrigst[…] forschungen bei den Versendern, auf Bahngebiet, im F[…] Hamburg, auf den Schiffen und im Auslande war e[…] nicht möglich, die Räuber zu entdecken. Versender w[…] fänger waren sich schließlich darüber einig, daß die Bera[…] nur auf Bahngebiet durch unredliche Eisenbahner au[…] werden konnten. Nach langen schwierigen Bemühunge[…] schließlich den Fahndungsbeamten in Hamburg gelunge[…] zuweisen, daß die Beraubungen ausnahmslos von Kutsch[…] ihren Helfershelfern auf dem Wege von den Inlandsba[…] bis zum Freihafen, und zwar jedesmal in einer außeror[…] kurzen Zeit vorgenommen worden sind. Die geraubten […] wurden in Kellern usw. ausgepackt und ersetzt, und dar[…] sofort, teilweise sogar mit Automobilen, aus Hamburg […] schafft, nachdem vorher die beraubten Kisten geschi[…] neuen Schutzklammern oder den sonst verwandten Sich[…] mitteln wieder versehen worden waren. In dem jetzt sc[…] den Prozeß sind weiter über 300 Angeklagte verwickel[…] den mehr als 400 Fällen sind über 300 allein von den Eis[…] fahndungsbeamten aufgedeckt und bearbeitet worden […] Ergebnis, daß nicht nur Hamburg als Ausfuhrhafen g[…] und nachhaltig gesäubert, sondern auch die Reichsbahn […] auf ihr ruhenden Verdacht befreit worden ist.

Aus der Betrachtung der angeführten Tatsachen ergi[…] daß eine wesentliche Besserung in der Verkehrssicher[…] Deutschen Reichsbahn festzustellen ist. Die Deutsche […] bahn-Gesellschaft ist sich klar darüber, daß ein sehr wese[…] Teil dieses Erfolges zurückzuführen ist auf die all[…] Besserung in der öffentlichen Sicherheit und darauf, […] zwischen aus dem Personal die unredlichen und ungee[…] Elemente entfernt werden konnten. Ein nicht unwese[…] Teil des Erfolges ist aber zurückzuführen auf die von der […] bahn getroffenen Maßnahmen.

Diebstähle, Beraubungen und Überfälle stehen erfahr[…] mäß immer in einem gewissen Verhältnis zu den Wirtsch[…] hältnissen eines Volkes. Wächst die Not, so steigt in[…] meinen die Diebstahlsziffer, wächst der Wohlstand, so s[…] Wir werden daher bei unseren jetzigen wirtschaftlich[…] Zeiten immer mit einem gewissen Prozentsatz von […] raubungen und ähnlichen Straftaten rechnen müssen. […] sichtigt man das, dann wird man zu dem Ergebnis k[…] müssen, daß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft alles […] hat und alles tut, um die Angriffe auf Reisende, Güter u[…] lagen in erträglichen Grenzen zu halten.

Allgemeines.

— **Uhren ohne Zifferblatt.** Eine ganz neue Art von Uhren wird zurzeit auf einigen Londoner Bahnhöfen ausprobiert. Man hat das übliche Zifferblatt mit den zwei Zeigern vollständig beseitigt. An seine Stelle sind zwei nebeneinanderliegende Felder getreten, von denen man die Zeit in derselben Weise abliest wie von einem Fahrplan, also z. B. 12.30. Das eine Feld trägt die Stunden, das andere die Minutenziffer. Nach Ablauf einer Minute tritt an die Stelle des zweiten Feldes automatisch ein neues mit der nächsten Minutenziffer. Derselbe Wechsel vollzieht sich mit dem Felde, das die Stundenziffer anzeigt. Die Mechanik wird auf elektrischem Wege in Bewegung gesetzt. Die neue Methode wird vorläufig noch ausprobiert, doch hat sich schon jetzt ergeben, daß die Zeit sich viel leichter und auf viel größere Entfernung von der neuen Uhr ablesen läßt, als von dem bisher üblichen Zifferblatt.

— **Internationaler Zusammenschluß der Spediteur-Or[…] tionen.** Am 7. September hat in Wien die auf Einladu[…] Zentralverbandes der Spediteure in Wien erfolgte Auss[…] über einen internationalen Zusammenschluß der Spedit[…] ganisationen stattgefunden. Das Ergebnis der allgemeine[…] sprache war, daß von allen Anwesenden, zugleich name[…] von ihnen vertretenen Verbände, grundsätzlich die Gr[…] einer internationalen Zusammenfassung begrüßt und a[…] wendig anerkannt wurde. Als Sitz des Verbandes wurd[…] stimmig, ganz besonders mit Rücksicht auf die bereits gele[…] Vorarbeiten, und da der Gedanke hier zur Tat wurde, W[…] wählt. — Eine Arbeitskommission, die ihre Tätigkeit sofo[…] nahm, wurde eingesetzt, um Einzelheiten der Satzungen u[…] Namen des Zusammenschlusses auszuarbeiten. Die Vors[…] der Kommission, die alsbald den beteiligten Verbänden z[…] werden, wurden von der Versammlung angenommen.

Die Schiffahrt auf der Donau im Weltkrieg.

Von Dr. Hermann Pantlen, Potsdam.

…ltkrieg warf alle bisher in militärischer Beziehung …t… Vorausberechnungen über den Haufen: da der lang- …d Krieg allmählich auf alle Gebiete des Wirtschafts- …ergriff, stellten sich Transportbedürfnisse ein, die mit …hnlichen in jahrelanger Arbeit vorbereiteten Mitteln …iedigt werden konnten. Die hervorragenden Leistun- diejenige Wasserstraße, die unter sämtlichen deutschen Wasserstraßen vor dem Kriege die am wenigsten beachtete Rolle spielte, die Donau, eine besondere Stellung ein, weil sie in der Lage war, den Verkehr nach denjenigen Ländern zu vermitteln, welche die den Mittelmächten fehlenden Rohstoffe in überreichem Maße besaßen.

Schleppzug am Eisernen Tor.

…eutschen Eisenbahnen während des Aufmarsches sind …t und überraschten den Kenner der Kriegsgeschichte …die Eisenbahnen auch im Feldzug 1870/71 in vorbild- …ise zum Gelingen der militärischen Operationen bei- …hatten. Weniger bekannt sind die Leistungen der …iffahrt im Weltkrieg: als die Eisenbahnen im Ver- …Operationen durch die Belastung infolge der militäri- … kriegswirtschaftlichen Transporte allmählich an die …rer Leistungsfähigkeit gelangten, wurde es notwendig, …enschiffahrt in vermehrtem Maße heranzuziehen. …man für die Eisenbahnen nur auf das Vorbild der …Zeiten zurückzugreifen brauchte, mußte in der Binnen- … erst die Organisation geschaffen werden, die in der …, den plötzlich aufgetretenen Riesenbedarf zu befrie- …on den verschiedenen Wasserstraßen nahm im Kriege

I.

Da in normalen Zeiten die Getreideüberschüsse der Länder am Schwarzen Meere den Seeweg infolge seiner größeren Billigkeit bevorzugen, war der Binnenschiffsraum auf der Donau nicht in der Lage, dem Bedarf zu genügen; er mußte also nach Möglichkeit vermehrt werden. Weil eines der Hauptmerkmale der Kriegswirtschaft darin besteht, daß die im normalen Wirtschaftsleben überall obenan stehende Preisfrage hinter der Schnelligkeit und anderen Faktoren zurücktritt, wurden von der Zentraleinkaufsgesellschaft (Z. E. G.), die seit Ende 1915 die Donautransporte organisierte, eine Reihe von Maßnahmen außerordentlicher Art ergriffen: es wurden 17 Schleppdampfer in Deutschland angekauft und zwei weitere gemietet, die gerade noch den Ludwigs-Donau-Main-Kanal passieren konnten. Da diese Schleppdampfer meist auf der Havel

angekauft worden waren, wurden sie in Hamburg seefest gemacht und über die Nordsee, Weser, das nordwestdeutsche Kanalsystem auf den Rhein gebracht und schließlich über den Ludwigs-Donau-Main-Kanal nach der Donau überführt. In normalen Zeiten hätte wohl kein Unternehmer und keine Versicherung das Risiko für die Fahrt durch das Wattenmeer übernommen. Weiterhin kaufte die Z. E. G. acht größere Schleppdampfer von 32—42 m Länge; diese wurden auf einer Hamburger Werft in einzelne Stücke zerlegt, mit der Eisenbahn nach der Donau gefahren und auf ihr in Regensburg und

Schleppkähnen von 1000—4000 t Tragfähigkeit, den sog „Griechenschlepps" mit verwerten zu können, mußten Severin Umschlageinrichtungen zum schnellen Umsc die Torschlepps geschaffen werden. Die Z. E. G. er diesem Zweck von der Getreideheber-Gesellschaft in zwei schwimmende Getreideelevatoren, die abgebroche Donau transportiert und dort wieder aufgerichtet wur andere wurden bei den großen Braunschweiger Firm Industrie bestellt. Da trotz alledem die Zahl der To vorläufig nicht ausreichte, um die Transporte weite

Hafen Semlin. Elevator bei der Arbeit.

in Deggendorf wieder zusammengesetzt. Dieses technisch neue und äußerst schwierige Projekt wurde mit größter Energie durchgeführt, so daß schon im April 1916 der erste dieser Dampfer auf der Donau verwendungsbereit war. Entsprechend der hiermit gewonnenen Schleppkraft wurden von der Z. E. G. 22 Schleppkähne mit einem Fassungsraum von etwa 22 000 t bei deutschen Donauwerften in Auftrag gegeben.

Die zweite große organisatorisch große Maßnahme, welche die Z. E. G. im Herbst 1915 in die Hand nahm, bestand in der Überwindung des „Eisernen Tores". Die einfachste Lösung der Transportaufgabe wäre gewesen, für den Abtransport des Getreides denjenigen Weg zu wählen, der auch in Vorkriegszeiten für einen kleinen Teil der rumänischen Getreideausfuhr benutzt wurde, nämlich die Verschiffung von Braila oder Galatz in sogenannten „Torschlepps", d. h. Schleppschiffe von etwa 750 t Tragfähigkeit, die das Eiserne Tor eben noch passieren können. Die vorhandene Zahl reichte jedoch bei weitem nicht aus, um 2½ Millionen Tonnen Getreide von Braila bis Regensburg, d. h. auf eine Entfernung von 2193 km zu transportieren. Um die Flotte der unteren Donau mit ihren großen

aufwärts zu fahren, als bis in die südungarischen Häf den auch in Panscova, Ujvidek (Neusatz), Semlin und ebenfalls pneumatische Getreideheber errichtet. Von Umschlagstationen wurde das Getreide in ganzen Eis zügen, den sogenannten „Ceres-Zügen", und zum erste der Bahn unverpackt, d. h. in loser Schüttung nach Deut transportiert. Insgesamt wurden auf diesem Weg b September 1916 1 198 164 t Getreide umgeschlagen, wov tragsgemäß Deutschland 739,000 t bekam. Die Bergfahr das Eiserne Tor machte Schwierigkeiten, es wurde da April 1916 mit dem Bau einer Treidelbahn begonnen, zweiten sonst benötigten Schleppdampfer entbehrlich Sie konnte dank der Tätigkeit einer deutschen Eisenb kompagnie bereits Ende Juni 1916 in Betrieb genommen

II.

Der rumänische Feldzug brachte das neue Transport naturgemäß vorübergehend zu Fall: wie bei den Eisen die Kunstbauten stets vom zurückweichenden Gegner z werden, so versenkten die Rumänen die Umschlagsanl

verin zusammen mit den noch in ihrer Hand befind- chleppkähnen samt ihrer Ladung. Erschwerend für land trat gleichzeitig mit dem neuen Gegner, hervor- durch die Transporte für die erste große Material- an der Somme und durch die Transporte im Zusammen- t dem neuen weit abgelegenen Kriegsschauplatz eine Transportkrisis im deutschen Eisenbahnwesen ein, die behoben werden sollte, daß nunmehr über alle reichs- n Transportmittel auf Binnengewässern, auch über die- auf der Donau, einzig und allein vom deutschen Feld- nchef und als seinem Organ von der Schiffahrts- g (S. A.) beim Feldeisenbahnchef verfügt werden sollte. . errichtete im November 1916 unter dem Namen „Ber- ppe" einen regelrechten beweglichen Werftbetrieb:

Elevator zwischen 2 Hebeleichtern.

telle war die Kleinwerft Hitzler in Hamburg, Versamm- für das teilweise in zerlegtem Zustande antranspor- terial war Regensburg. Da inzwischen die Nachricht gen war, daß für die Bergungsarbeiten hauptsächlich verin und Giurgiu, zwei 500 km auseinanderliegende in Betracht kämen, wurde eine Zweiteilung des ge- Materials vorgenommen. Weniger als 4 Wochen nach ler Organisation schwammen die beiden Gruppen von rg ab und landeten ohne jede Störung am 3. Januar Turn Severin. In der ersten Niederwasserperiode Ende bis Anfang März 1917 wurden bereits 11 Getreide- n, 5 Dampfer, 5 große Griechenschlepps und 1 Tor- zewonnen; damit war die Möglichkeit gegeben, den für tsche Volksernährung wichtigen Verkehr nach der Donau wieder aufzunehmen.

ein Jahr später, nämlich im Januar 1918 fiel der Ber- ppe eine neue große Aufgabe zu, als mit dem Frei- werden der Donaumündungen unterhalb Braila der Schiffsverkehr auf dem Schwarzen Meere wieder aufgenommen wurde. Da auch im Hafen von Braila die Umschlagsmittel teils durch Zerstörungen, teils durch die erzwungene mehrjährige Ruhe wiederhergestellt werden mußten, konnte die Bergungsgruppe alle Arbeiten dank der gewonnenen Erfahrungen in denkbar kurzer Zeit bewältigen, so daß bereits im April 1918 der Seeverkehr auf dem Schwarzen Meer eröffnet werden konnte.

Schluß.

Die Organisation des Umschlags zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt und umgekehrt ist ein Gebiet, auf dem Deutschland schon vor dem Kriege an der Spitze aller Länder marschiert ist, und nirgends auf der Welt waren so glänzende mechanische Umschlagseinrichtungen zu finden, wie auf dem Rhein. Als dann während des Krieges die Donau die enorme Wichtigkeit erlangte, wurde das Beste, was vorhanden war, dort aufgestellt und auch die fehlenden Eisenbahnverbindungen, die von der einen oder anderen Staatsbahnverwaltung aus engherzigen Konkurrenzbefürchtungen unterlassen waren, wurden von deutschen Eisenbahntruppen gebaut. Wenn auch nach dem Zusammenbruch manche der Einrichtungen, die auch im friedlichen Güteraustausch zur Belebung von Handel und Verkehr hätte beitragen können, wieder zerstört wurden, so darf man doch annehmen, daß der Anschauungsunterricht, der den Völkern mit primitiveren Arbeitsmethoden erteilt wurde, nicht ganz spurlos an ihnen vorübergegangen ist, daß vielleicht da oder dort mit der Zeit der deutsche Ingenieur geholt wird, um die noch im Dornröschenschlaf schlummernden Schätze der Natur in den Weltverkehr zu bringen.

Versenkte Dampfer.

Der Kampf um das deutsche Hinterland der belgischen und holländischen Häfen.

ril dieses Jahres kam zwischen Belgien und Holland ein über den belgischerseits seit langem gewünschten direk- kanal Antwerpen-Rotterdam zustande. In diesem Ver- t Holland seine Zustimmung, daß auf niederländischem biet ein Wasserweg angelegt wird, ausgehend von dem biet von Antwerpen und mündend in das Hollandsche Noerdijk. Dieser Kanal soll mit so wenig als möglich n angelegt werden und derart, daß es möglich ist, daß Zeit über die ganze Kanallänge drei Rheinschiffe des Tonnenmaßes oder Schleppzüge nebeneinander vorbei- önnen. Der Kanal muß ferner so unterhalten werden, schnelle Schiffahrt auf demselben möglich ist. Alle soll aufgewendet werden, damit der Kanal binnen der kürzestmöglichen Zeit vollendet wird und in Gebrauch genommen werden kann. Die beiden Länder sollen sich weiter verständigen über den beiderseitigen Anteil an den Kosten der Anlage und der etwa notwendigen Verbesserungen. Jedes der beiden Länder soll den auf seinem Grundgebiet liegenden Teil des Kanals unterhalten und bedienen, ebenso sollen sich beide Länder noch verständigen über den beiderseitigen Anteil in der Unterhaltung und Bedienung des Kanals. Bei der bestehenden Rivalität beider Häfen, die besonders den Holländern in den letzten Jahren viel Kopfzerbrechen bereitet hat, kann man nur staunen über das Entgegenkommen, das Holland in dieser Kardinalfrage gezeigt hat. Der ganze Kampf geht ja um das viel umworbene west- und südwestdeutsche Industriegebiet, für den der Rhein der

Schlüssel ist, den Rotterdam auf Grund seiner natürlichen Lage in Händen hält. Dieses unschätzbare Aktivum ist Rotterdam nun gewillt, aus der Hand zu geben, indem seine Regierung seinem Rivalen anstatt der schwierigeren und langwierigeren augenblicklichen Verbindung einen dem freien Rheinstrome durchaus ebenbürtigen Zubringer bauen hilft? Angesichts der Ängstlichkeit, mit der man in Holland alle Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn zugunsten der deutschen Seehäfen verfolgt, können wir dies kaum glauben, denn gegenüber der vitalen Bedeutung dieses Planes ist die Verkehrsablenkung, die die Deutsche Reichsbahn selbst bei rücksichtslosester Seehafenpolitik bewirken könnte, nur eine Bagatelle. Rotterdam ist kein Eisenbahnhafen. Sein Lebensnerv ist der Rhein, dessen Verkehrsbedeutung gegenüber die Bahngüter nicht allzusehr ins Gewicht fallen. Antwerpen dagegen ist Eisenbahnhafen für die meist hochwertigen belgischen und nordfranzösischen Industrieerzeugnisse und sucht durch seine Kanalpläne nun auch noch Umschlagplatz für das dem Binnenwasserweg nach Deutschland zufallende Massengut zu werden. In den Kreisen der holländischen Verkehrswirtschaft hat man die Gefahr längst erkannt und die Auseinandersetzungen, mit denen nun schon seit Monaten die holländische Presse die Öffentlichkeit auf die ungeheure Gefa[hr hin]weist, deuten darauf hin, daß man die belgischen Absich[ten als] eine Gefährdung der holländischen Häfen erkannt hat, neb[en der] die vorübergehende holländische Verstimmung gegenüb[er den] notwendigen deutschen Schutzmaßnahmen zurückzutret[en hat]. Wenn Holland diese Großschiffahrtsstraße zwischen den [beiden] konkurrierenden Häfen auf eigene Kosten und nach bel[gischen] Plänen baut und unterhält, so legt es die Axt an die S[tämme] seiner eigenen Häfen. Belgien hat bereits in der Schel[de] rücksichtslose Vorteile errungen; es hat sich den Rhe[in-Ant]werpen-Kanal im Versailler Vertrag gesichert, kurzum, es [tut] ein Schachzug in den anderen, um mit absoluter Sicherh[eit die] Vormachtstellung Antwerpens zu festigen und zu verg[rößern]. Die Auswirkung dieser belgischen Taktik in holländische[n Krei]sen, besonders der Binnenschiffahrt, ist unverkennbar, ma[n redet] zur Stärkung der eigenen Stellung immer mehr einer e[ngeren] Fühlungnahme mit Deutschland in Binnenschiffahrtsfrag[en das] Wort, um als Rückhalt gegen die belgischen Forderunge[n einen] Partner zu haben, dessen Interessen mit den holländisc[hen in] überwiegendem Maße parallel gehen.

D[...]

Der Fahrdienst bei Zugkreuzungen.

Wir erhalten in dieser Angelegenheit folgende Zuschriften:

1. Von Eisenbahninspektor **Ferdinand Sandrock**, Cassel.

Die Abhandlung: „Der Fahrdienst bei Kreuzungen" von Reichsbahnrat Parow, Magdeburg, auf S. 602 dieser Zeitung lfd. Jahrgangs, gibt mir Veranlassung zu folgender Stellungnahme:

Die schriftliche Weisung für Züge (§ 11 und 38 F. V.), hier vornehmlich die Weisung bei Kreuzungen, hat den Zweck, die Zugbemannung über Abweichungen von der fahrplanmäßigen Zugfahrt zu unterrichten und dadurch die Betriebssicherheit wesentlich zu erhöhen.

Die Bestimmungen über die schriftlichen Weisungen für die Züge sind im Laufe der Jahre vom Fahrdienstausschuß wiederholt durchberaten worden. Letztmalig im April 1921. Verbesserungsvorschläge über das Verfahren bei Zugkreuzungen, die fast immer aus der Handhabung des praktischen Dienstes entspringen, sind dem Fahrdienstausschuß des öfteren zugegangen und auch von ihm beraten worden. Das Ergebnis sind die Deckblätter der Fahrdienstvorschriften (F. V). Der Umstand, daß seit dem Spremberger aufsehenerregenden Unfall Schwierigkeiten bei der Durchführung der Zugkreuzungen oder gar Unfälle nicht wieder eingetreten sind, die eine wesentliche Änderung der Bestimmungen zur Folge hatten, beweist, daß die Vorschriften für Zugkreuzungen ausreichen. Ob uns die in absehbarer Zeit neu erscheinenden Fahrdienstvorschriften Abänderungen über die Bestimmungen bei Kreuzungen bringen, bleibt abzuwarten.

Im nachfolgenden soll geschildert werden, wie und wann die Weisung bei Kreuzung zweier Züge nach den Fahrdienstvorschriften auszustellen ist. An Stelle des Ausdrucks „Befehl" habe ich stets „Weisung" gesetzt, weil die Hauptverwaltung mit Verfügung vom 1. 4. 24 — 45 Nr. 736 angeordnet hat, den Ausdruck „Dienstbefehl" möglichst zu vermeiden; die zu erwartenden neuen Fahrdienstvorschriften werden voraussichtlich das Wort „Befehl" nicht mehr bringen.

Die Kreuzungsweisung dient zur Verständigung über die Abweichung von der fahrplanmäßigen Fahrt (§ 11^5 F. V.) und zwar:

1. zur Verständigung über die Kreuzung mit einem Sonderzug,
2. zur Verständigung über die Verlegung der Kreuzung und
3. zur Verständigung über den Ausfall einer Kreuzung.

Unter Kreuzung wird das Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung fahrender Züge bei eingleisigem Betrieb verstanden.

Zu 1. Alle regelmäßig verkehrenden Züge, die mit einem Sonderzug (Bedarfszug) zu kreuzen haben, sind mit Kreuzungsweisung (Abschnitt a) zu unterrichten (§ 11^5 und 68^3 F. V.). Z. B.:

a) Personenzug Nr. *495* kreuzt auf Bahnhof *Steinhelle* mit B[...]*güter*-Zug Nr. *8908*.

b) Kreuzung des . . . . . Zuges Nr. . . . mit . . . Zug Nr. ist nach Bahnhof . . . . verlegt.
(b) gilt als durchstrichen.)

Bigge, den *3./6. 1925*.
6 Uhr *10* Min. *n.*

Der Fahrdienstleiter: *Schröd[...]*

2 Abschriften erhalten. Der Zugführer: *Maus*

Welcher Fahrdienstleiter die Kreuzungsweisung a) für den [regel]mäßig verkehrenden Zug auszustellen hat, ist im § 68^3 F. [V. wie] folgt vorgeschrieben:

Die Stelle, die den Sonderzug einlegt, bestimmt in der e[...] welcher Bahnhof die Kreuzungsweisung auszufertigen hat. [Ist] dies nicht angeordnet, so sind die Weisungen von dem Bahnho[f aus]zustellen, auf dem der Zug vor der Kreuzung mit dem Sond[erzug] letztmals zu halten hat. Ist der Zug von dem Bahnhof, d[er die] Kreuzungsweisung ausstellen soll, beim Bekanntwerden der Kre[uzung] schon abgefahren, so hat dieser Bahnhof den Kreuzungsbahnh[of da]von zu benachrichtigen und zur Ausfertigung der Kreuzungsw[eisun]gen aufzufordern.

Hat der mit Kreuzungsweisungen auszurüstende Zug auf[dem] Kreuzungsbahnhof planmäßig nicht zu halten, so ist ein vo[r dem] Kreuzungsbahnhof gelegener Aufenthaltbahnhof des Zuges od[er der] letzte vor dem Kreuzungsbahnhof gelegene Bahnhof aufzufo[rdern,] die Kreuzungsweisungen auszufertigen und im letzteren Fall[e den] Zug zu diesem Zwecke nötigenfalls zu stellen. Der Bahnhof, d[er die] Kreuzungsweisungen ausstellt, hat dies dem Kreuzungsbahnh[of zu] melden.

Die im Fahrplan eines Sonderzuges vorgeschriebene Kreuzu[ng mit] dem regelmäßig verkehrenden Zug gilt als fahrplanmäßig ([...] F. V.). Der Sonderzug erhält daher für diese Kreuzung, s[ofern] er seinen Fahrplan einhält, keine Kreuzungsweisung. Verkeh[rt auf] der eingleisigen Strecke ein Sonderzug und zu gleicher Ze[it ein] Sondergegenzug, der mit dem Sonderzug kreuzt, dann ist au[ch die] Kreuzung in dem Fahrplane des Sondergegenzugs vorgesehen. [Einer] Verständigung durch Kreuzungsweisung bedarf es also nicht, s[ofern] die Sonderzüge von ihrem Fahrplan nicht abweichen.

Zu 2. Über die Verlegung einer fahrplanmäßigen Kreu[zung] geben die ausführlichen Bestimmungen des § 34 F. V. Aufschluß[. Der] Umfang dieser Vorschriften läßt schon erkennen, daß die Verle[gung] der Kreuzung — also das Abweichen von dem durch Fahrplan [fest]gelegten regelmäßigen Zugverkehr — eine Handlung ist, die b[eson]dere Sicherheitsvorschriften erheischt.

..hrplanmäßige Kreuzungsbahnhof übergibt dem Zug, der, .. verspäteten Zug abzuwarten, weiterfahren soll, die ausge-..reuzungsweisungen b). Z. B.:

. . . . . Zug Nr. kreuzt auf Bahnhof . . . . . .

. . . .

[a) gilt als durchstrichen.]

..uzung des *Personen*-Zuges Nr. *534* mit *Personen*-Zug Nr. .. ist nach Bahnhof *Siedlinghausen* verlegt.

Winterberg, den *3./6. 1925*. *7* Uhr *25* Min. *n.*

Der Fahrdienstleiter: *Holz.*

..schriften erhalten. Der Zugführer: *Grüner.*

.. Zug hier nicht fahrplanmäßig zu halten, so ist er zur Ent-..me der Kreuzungsweisung zu stellen.

..e Kreuzungsbahnhof übergibt dem verspäteten Zug, der .. dem fahrplanmäßigen Kreuzungsbahnhof zu kreuzen hat, .. die ausgefüllte Kreuzungsweisung b). Auch dieser Zug ist ..gennahme der Weisung zu stellen, wenn er fahrplanmäßig ..halten hat. Beide Züge sind also über die Verlegung zu ..en.

.. Züge (nach § 34^{3} F. V.), die von einer zweigleisigen nach ..leisigen Bahn oder umgekehrt übergehen und einander ..anmäßig auf der zweigleisigen Strecke begegnen sollen, ..eingleisigen Strecke kreuzen, so hat der Übergangs-.. .f die Kreuzung anzuordnen.

..nun in den Fahrdienstvorschriften nicht noch besonders ..st, daß der Übergangsbahnhof die Kreuzungsweisung aus-..ß, so ist doch selbstverständlich, daß er die Anordnung der .. dem Zug, der von der zweigleisigen Strecke kommt, mit ..sweisung Abschnitt a) auch bekannt gibt. Fahrplanmäßig ..ende Züge sind zur Übergabe der Weisungen anzuhalten. ..ätete Zug ist von der Kreuzungsanordnung auf dem Kreu-..hof oder einem Vorbahnhof ebenfalls mit Kreuzungs-..) zu benachrichtigen. Dieses Verfahren wird auch beim ..weisen Befahren des falschen Gleises ausgeübt (siehe ..V.), mit der Abweichung, daß die etwaige Kreuzung mit ..enzug beim ausnahmsweisen Befahren des falschen Gleises ..er Weisung A vorzuschreiben ist, während dem in der ..tung verkehrenden Zug die Kreuzungsweisung a) ausge-..d.

.. Der Ausfall (§ 34^{11} F. V.) einer fahrplanmäßigen oder .. angeordneten Kreuzung kann eintreten:

.. der Gegenzug ausfällt und

..größerer Verspätung des Zuges einer zweigleisigen Bahn, .. auf einer eingleisigen Strecke oder einen eingleisigen ..kenabschnitt übergeht und dort fahrplanmäßig zu kreuzen .. Die Weisung an den Zug fertigt der fahrplanmäßige ..uzungsbahnhof aus, nachdem ihm der Ausfall des Zuges ..teilt oder nachdem ihm die Verspätung des Gegenzuges ..ldet worden ist.

.. z. B. zu lauten:

..r-Zug Nr. *8901* kreuzt auf Bahnhof *Bigge* mit *Personen-*.. Nr. *490 nicht, weil Gz.* Nr. *8901 ausfällt.;*

Personen-Zug Nr. *490* kreuzt auf Bahnhof *Bigge* mit *Gz.* .. *8901 nicht, wegen Verspätung des Gz. Nr. 8901.*

Bigge, den *3./6. 1925*. *8* Uhr *20* Min. *v.*

Der Fahrdienstleiter: *Schröder.*

..schriften erhalten.

Der Zugführer: *Reuscher.*

.. Gegenzug nach § 34^{11} F. V. den fahrplanmäßigen Kreu-..hof zu durchfahren, so ist ihm, falls die Zeit ausreicht, ..mittlung des letzten Aufenthaltbahnhofs der Ausfall der .. mitzuteilen. Hat diese Stelle durch Telegramm gemeldet, ..ugführer durch Kreuzungsweisung verständigt ist, so kann .. Anhalten des Zuges auf dem fahrplanmäßigen Kreuzungs-.. abgesehen werden.

Wenn die Fahrdienstleiter hiernach gewissenhaft verfahren, wird die Zugbemannung bei Abweichungen vom Fahrplan das sichere Gefühl haben, daß die Abweichungen von der zuständigen Stelle angeordnet und alle Vorbedingungen für den richtigen Verlauf der Zugfahrt erfüllt sind.

Den Änderungsvorschlägen auf Seite 604, links, letzter Absatz dieser Zeitung, wonach man zur Stärkung des Verantwortungsgefühls der Fahrdienstleiter der Zugbemannung die Mitverantwortung auf Einhaltung der Kreuzung abnehmen und ferner die Spalte 7 „Kreuzung mit Zug" im Fahrplanbuch fortfallen lassen soll, kann ich nicht zustimmen. Wirtschaftliche Vorteile werden dadurch nicht erreicht, wohl aber eine Verminderung der Betriebssicherheit. Die vorgeschlagene Erweiterung des § 11^{5} F. V. dürfte sich erübrigen, weil dieser Bestimmung im § 34^{3} F. V., letzter Absatz, bereits Rechnung getragen ist. Auch der weitere Vorschlag, den § 68^{2} F. V. durch einen Zusatz zu mildern, wird nicht unbedingt notwendg sein. Für Sonderzüge ist ein Fahrplan aufzustellen (§ 65^{2} F. V.). In dem Fahrplan wird die Kreuzung mit dem zu gleicher Zeit in der Gegenrichtung verkehrenden Sonderzug, für den doch auch ein Fahrplan aufzustellen ist, festgelegt. Die Kreuzungen sind somit fahrplanmäßig, solange die Züge den Fahrplan einhalten.

Die Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften dürften für die sichere Durchführung der Zugfahrten bei Kreuzungen, so wie sie jetzt Gültigkeit haben, ausreichend sein, wenn sie von allen Stellen gewissenhaft befolgt werden.

2. Von Reichsbahnrat **Faude**, Stuttgart.

Zu dem Aufsatz in der Nr. 21 vom 21. Mai 1925 d. Z. d. V. D. E.

In dem genannten Aufsatz wird auf Seite 602 gesagt: „In den Dienstfahrplänen nach Anlage 15 der Fahrdienstvorschriften werden die Kreuzungen und Überholungen vermerkt. Dies Verfahren hat hauptsächlich den Zweck, das Zugpersonal zur Überwachung der Fahrdienstleitung heranzuziehen. Sein Wert ist hinsichtlich der Überholungen umstritten, wenigstens soweit es sich um die Spalte 8 („Überholung des Zuges") handelt, hinsichtlich der Kreuzungen bisher nicht. Letzteres trifft nicht zu. Ich habe schon im Jahre 1913 den Standpunkt vertreten, daß sowohl für den Vollzug von Kreuzungen fahrplanmäßiger Züge unter sich, als von Kreuzungen fahrplanmäßiger Züge mit Sonderzügen lediglich die Stationen verantwortlich gemacht und daß die Kreuzungsverlegungen unter ausschließlicher Verantwortung der Stationen und ohne Verständigung der Züge vorgenommen werden sollten. Ich beziehe mich hierwegen auf meine beiden Aufsätze: „Die Anordnung der Arbeitszüge auf Betriebsstrecken und die Unterweisung der Gegenzüge" in der Nr. 7 vom 25. Januar 1913 und „Die Verlegung von Zugkreuzungen" in der Nr. 41 vom 31. Mai 1913 der Ztg. d. V. D. E. In der Nr. 61 vom 7. August 1915 derselben Zeitung ist ein Aufsatz über „Zugkreuzungen und Befehlgabe" enthalten, in der der Verfasser, Bahnverwalter Müller von Oberstaufen, schreibt, meinen Ausführungen vom praktischen Standpunkt aus fast allgemein beistimmen zu können. Er ist ebenfalls der Ansicht, daß die Heranziehung des Zugpersonals zur Mitverantwortlichkeit bei Zugkreuzungen von zweifelhaftem Wert sei.

Auf vorstehende Ausführungen erwidert Reichsbahnrat **Parow** folgendes:

1. Nach Auffassung des Eisenbahninspektors Sandrock haben die schriftlichen Weisungen für die Züge hauptsächlich den Zweck, die Zugbeamten über Abweichungen von der fahrplanmäßigen Zugfahrt zu unterrichten. Ich bin der Ansicht, daß dieser Zweck in einfacherer Weise erfüllt werden könnte und also nicht der einzige sein kann; vielmehr haben diese Weisungen m. E. den Zweck, das Zugpersonal zu einer Art Kontrolle der Fahrdienstleitung heranzuziehen. Inwieweit sie diesen Zweck erfüllen, ist der Gegenstand meiner Ausführungen.

2. Eisenbahninspektor Sandrock will abwarten, ob die neu erscheinenden F. V. Abänderungen bringen; ich halte es für besser, nicht abzuwarten, sondern Änderungen anzuregen.

3. In seinen Ausführungen über die Kreuzung zweier Sonderzüge berücksichtigt Eisenbahninspektor Sandrock anscheinend nicht, daß der § 68 (2) nebst Zusatzbestimmung wörtlich lautet: „Die im Fahrplan eines Sonderzuges vorgesehenen Kreuzungen mit einem regelmäßig verkehrenden Zuge gelten für den Sonderzug als fahrplanmäßig.“ Wenigstens findet seine Auffassung in diesem Wortlaut keine Stütze. Ich halte die meinige aufrecht.

4. Was den Übergang von der zweigleisigen zur eingleisigen Strecke anbetrifft, so kann auch der an sich richtige Hinweis auf § 34 (3) mich nicht von der Ansicht abbringen, daß ein Ausbau der bestehenden Bestimmungen folgerichtig wäre. Hierzu ein Beispiel aus der Praxis:

Bei Bearbeitung des Fahrplans für den Sonderzug war nach den bestehenden Bestimmungen die eintretende Kreuzung zwischen dem Sonderzug und dem Zug 8301 zu beachten, und zwar mußte sie dem Sonderzug durch seinen Fahrplan, dem Zug 8301 mittels Kreuzungsbefehl durch Bf. A mitgeteilt werden, und erhielt Bf. A hierzu ausdrücklichen Auftrag durch die einlegende Stelle. Dagegen war wegen der Begegnung des Zuges 991 mit dem Sonderzug nichts zu veranlassen, solange alles fahrplanmäßig verlief; erst wenn der Sonderzug mehr als 10 Minuten Verspätung erhielt, war nach § 34 (3) durch Bf. B dem Zug 991 Kreuzungsbefehl zu erteilen, und zwar konnte der Bf. B. hierzu keinen besonderen Auftrag erhalten, sondern er mußte eintretenden Falles von selbst daran denken.

Nun zeigt ein Blick auf die Fahrplanskizze, daß im vi[orliegen]den Falle die einwandfreie Verständigung des Zuges [991] wichtiger war als die des Zuges 8301; ja die letztere [war] überflüssig, solange sich die Reihenfolge der Züge nicht [änderte]. Denn der Zug, welcher nach Räumung der eingleisigen [Strecke] durch den Sonderzug als erster in diese einfuhr, war der [Zug 991]; war dieser erst in die eingleisige Strecke eingefahren, so [war für] den Zug 8301 die Frage der Kreuzung erledigt. Es best[and also] in Wirklichkeit Kreuzung zwischen dem Sonderzug [und dem] Zug 991 und nicht zwischen dem Sonderzug und dem Z[ug 8301]. Die bestehenden Bestimmungen zwangen aber zu der umg[ekehrten] Auffassung und boten insbesondere keine Möglichk[eit, den] Zug 991 vor Erreichung des Bahnhofs B irgendwie vorzu[bereiten], daß er möglicherweise in B die Ankunft eines verspätet[en Son]derzuges abzuwarten haben würde. Das Beispiel zeig[t] deutlich, daß man als „Kreuzung“ ansehen sollte, die [Einfahrt] jedes Zuges in eine eingleisige Teilstrecke innerhalb e[iner be]stimmten Zeit (etwa 1 Stunde) nach Ausfahrt eines Z[uges der] Gegenrichtung aus dieser Teilstrecke, und zwar ohne R[ücksicht] darauf, ob der einfahrende Zug aus einer ebenfalls eing[leisigen] Teilstrecke oder aus einer zweigleisigen Teilstrecke kom[mt, die] auf dem betreffenden Bahnhof erst beginnt.

Ich muß hiernach auch meine hierauf bezüglichen Au[sführun]gen aufrechterhalten, ja meinen Vorschlag auf Seite 604 [...] oben) erweitern insofern, als die Begriffsbestimmun[g der] Kreuzung m. E. nicht nur der dort vorgeschlagenen Erg[änzung], sondern einer grundlegenden Umarbeitung bedarf.

Zu der Äußerung des Reichsbahnrates Faude ha[be ich] folgendes zu erklären:

Die von Faude erwähnten Aufsätze in den Jahrgängen 1[913 ...] 1915 dieser Zeitung sind mir leider entgangen. Nachdem [ich auf] sie aufmerksam geworden bin, muß ich mich insofern beri[chtigen], als der Wert des erwähnten Verfahrens schon 1913 von [...] bestritten worden ist. Im übrigen erscheint es dringen[d, daß] daß die Fachwelt sich mit den damaligen Ausführun[gen der] Herren Faude und Müller, die wohl nur infolge der ungü[nstigen] Zeitverhältnisse nicht die gebührende Beachtung erfahre[n haben], nachträglich beschäftigt, damit diese nunmehr seit zwölf [Jahren] schwebende Frage ihrer Klärung entgegengeführt wird. [Viele] der von Faude und Müller gegebenen Begründungen haben [in der] Zwischenzeit an Bedeutung noch zugenommen, z. B. die B[ean]spruchung des Zugführers durch anderweitige Aufgaben (u[...] Knorrbetrieb, Lochkartenverfahren und andere Neuerung[en]).

Nur in zwei Punkten kann ich Faude nicht beitreten: D[ie Auf]nahme von Arbeitszugfahrplänen in die Fahrplanbüch[er] scheint mir nicht zweckmäßig und die Zulassung von Kre[uzungs]verlegungen durch den Fernsprecher halte ich, ebenso wie [...] nicht für angängig.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Am 1. November 1925 wird die im Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) gelegene vollspurige Nebenbahnstrecke Freystadt (Wpr.)-Bischofswerder (Wpr.) mit den Stationen Guhringen, Groß Peterwitz (Wpr.) und Bischofswerder (Wpr.) für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr behelfsmäßig eröffnet werden. Über die Abfertigungsbefugnisse der Stationen usw. vergl. die amtliche Bekanntmachung in dieser Nummer.

— **Verbesserungen im Güterverkehr mit den Randstaaten.** Wie die Zeitschrift „Wirtschaft und Verkehr“ meldet, ist kürzlich auf der Eisenbahnkonferenz des deutsch-litauisch-lettisch-estnischen Verkehrs in Cranz u. a. beschlossen worden, auch im Verkehr mit Lettland und Estland das Verfahren für die Umsetzung von Güterwagen ohne Umladung beim Übergang von der Vollspur auf die Breitspur und umgekehrt einzuführen. Im deutsch- und litauisch-russischen Verkehr wird bereits entsprechend verfahren.

— **Schlafwagen Berlin-Rom.** Mit Einführung des Winterfa[hrplans] kommt auch ein Schlafwagen zwischen Berlin und Rom [zur Be]förderung. Er wird von der Internationalen Schlafwagen-[Gesell]schaft gestellt. Man fährt in Berlin 3.30 abends ab, [ist am] nächsten Morgen 8.10 in München, abends 9.08 in Vero[na und] kommt am übernächsten Morgen 10.05 in Rom an. In [umge]kehrter Richtung verläßt der Schlafwagen Rom 8.25 abe[nds, er]reicht Verona 8.10 morgens, ist 8.40 abends in Münch[en und] kommt am übernächsten Morgen 9.31 in Berlin, Anhalter [Bahn]hof an.

— **Geldpreise für Erfindungen im Eisenbahnwesen.** W[ie das] Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn“ mitteilt, sind von den [in der] Betriebsrechnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft [vorge]sehenen Mitteln 50 000 ℳ an Beamte und Arbeiter als Bel[ohnung] für nützliche Erfindungen und Verbesserungen auf dem [Gebiete] des Eisenbahnwesens gezahlt worden. Die Erfindungen u[nd Ver]besserungen beziehen sich auf alle Zweige der Verw[altung,] liegen in der Hauptsache aber auf technischem Gebiet.

— **Dieselmotortriebwagen auf der Isartalbahn.** Kürzlic[h wur]den auf der Isartalbahn zwischen München und Wolfrats[hausen] Probefahrten mit Dieselmotortriebwagen (Ölheizung) und [...] Personenwagen ausgeführt. Da der ständig zunehmend[e Ver]kehr eine Verdichtung des Zugbetriebes erfordert, soll du[rch ...]

ten festgestellt werden, ob der Betrieb mit Dampfloko- der mit Dieselölmotoren wirtschaftlicher ist. An einen Ausbau der elektrischen Zugführung kann wegen der sten zunächst nicht gedacht werden. Es wäre hierfür eines neuen Umspannwerkes nötig.

aldenslebеr Eisenbahn. In der ordentlichen General- ung wurden die Regularien für 1924 erledigt. Um den bau und die Weiterentwicklung des Unternehmens efährden und den Bedürfnissen des Betriebes im laufen- äftsjahre einigermaßen gerecht werden zu können, wird Gewinnverteilung Abstand genommen. Von dem sich n Betriebsüberschuß in Höhe von 90 661 RM werden sitionsfonds 90 000 RM zugeführt, während der Rest- n 661 RM auf neue Rechnung vorgetragen wird. Der bericht hebt hervor, daß insbesondere die steuerliche in der die Verkehrsunternehmungen, die bekanntlich bskapital noch nicht einmal im Jahre umsetzen, den und Handelsbetrieben gleichgestellt sind, ungünstig nternehmen eingewirkt habe.

bahn-Kraftwagenlinien im Bezirk der Reichsbahndirek- . Am 1. Oktober d. J. ist versuchsweise zur Über- er Stückgutsendungen (Eil- und Frachtgut) zwischen höfen Aachen-Hbf., Aachen-Eilgutabfertigung, Aachen- hen-Nord, Haaren und Aachen-Rothe Erde eine Beför- it Eisenbahnlastkraftwagen eingerichtet worden. Die rderlichen Fahrzeuge nebst Führer stellt die Aachener esellschaft in Aachen. Diese erhält als Vergütung hier- Gebühr, die für je 100 kg des mit jeder Fahrt beför- ites (ohne Rücksicht auf die Entfernung) berechnet r wirtschaftliche Vorteil für die Reichsbahn besteht daß 13 Kurswagen bei der Eisenbahnkraftwagenbeförde- art werden.

hung der Beamtengehälter abgelehnt. Am 1. d. M. hat ichsfinanzministerium eine zweieinhalbstündige n zwischen dem Reichsfinanzminister und den Be- ewerkschaften stattgefunden. Das Ergebnis der e ist negativ geblieben.

Konferenz nahm für die Regierung Reichsfinanz- r. Schlieben sowie der Dezernent im Reichsfinanzmini- inisterialdirektor Lothholz, mit anderen Sachbearbeitern Gewerkschaften verlangten von der Regierung erstens meine Aufbesserung der Beamteneinkommen, zweitens tands- oder einmalige Beihilfe und drittens die Er- s Wohnungsgeldzuschusses. Weiter wurde das Ver- rgetragen, die Beamtengehälter allgemein auf mehrere naus vorweg zu zahlen.

nanzminister v. Schlieben erklärte demgegenüber, daß rung, obwohl sie durchaus die Notlage der Beamten , sich zu einer Erhöhung der Gehälter ebensowenig en könne wie zu der Zahlung einer Notstandsbeihilfe. he Wirtschaft befinde sich zurzeit, wie auch den Be- annt sei, in einer schweren Krise, die durch die Kredit- n stark zurückgegangenen Absatz hervorgerufen wor- . Eine generelle Erhöhung der Beamtengehälter würde stung der Wirtschaft bedeuten, die nach allgemeiner cht zu ertragen sei. Die Steuerleistungen, sowohl der r wie der Arbeitnehmer, seien an der Grenze des Mög- elangt. Die allgemeine wirtschaftliche Krisis habe es bracht, daß im letzten halben Jahre die Steuern außer- schleppend eingegangen seien, und man müsse ganz ein Erlahmen der Steuerkraft feststellen. Unter diesen könne man es nicht verantworten, den Haushalt des belasten, ohne die Aussicht zu haben, die entstehenden ndungen wieder hereinzubringen. Es müsse zudem Staat dafür gesorgt werden, daß alle verfügbaren Wirtschaft zuflössen, um eine Gesundung des Handels dustrie zu ermöglichen. Allgemeine Gehaltserhöhungen en würden lohnpolitisch die Folge haben, daß die pri- eitnehmer ebenfalls mit Forderungen an die Arbeit- ntreten, und eine solche Maßnahme müßte die im Gang Preissenkungsaktion der Regierung zunichte machen. würden auch mit demselben Recht die Rentner, Kriegs- ienen usw. dann eine Erhöhung ihrer Bezüge verlangen.

schte Gerichtskommission der ehemaligen Eisenbahn- Amtsstelle der Gemischten Gerichtskommission, die ist, die Streitfälle der ehemaligen rheinischen Eisen- in der Ruhr zu regeln, ist am 20. August d. J. von nach Coblenz verlegt worden.

bahnfachwissenschaftliche Vorlesungen an der Univer- . Im Vorlesungsverzeichnis der Universität Köln für rhalbjahr 1925/26 kündigt in der wirtschafts- und nschaftlichen Fakultät Oberregierungsrat Dr. Adam folgende Vorlesungen an: Kolloquium über Organisation und Rechtsverhältnisse der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (mit Besichtigung von Bahnanlagen), Montags von 4—5 Uhr, und Die deutschen Eisenbahntarife, Montags von 3—4 Uhr.

— **Zum neunzigjährigen Bestehen der Hanomag.** Die vom Gründer des Werkes Georg Egestorff aufgenommenen Arbeitsgebiete, wie Dampfmaschinen (1836), Dampfkessel (1845) und Lokomotiven (1846) gehören auch heute noch vorwiegend zum Fabrikationsprogramm der Hanomag, nur mit dem Unterschiede, daß bis über die Inflationszeit der Lokomotivbau vorherrschte, während jetzt der Dampfkesselbau diesen überflügelte. Zu großem Ansehen gelangte der in Erweiterung der Fabrikation seit 1912 aufgenommene Bau von Pflügen, Schleppern und zugehörigen Motoren. Im Lokomotivbau war die Lieferfähigkeit des Werkes auf arbeitstäglich etwa zwei Lokomotiven gestiegen. Erwähnenswert ist die Ausfuhrleistung des Werkes. In der Ablieferung befinden sich Riesen-Schnellzug-Lokomotiven für Spanien, die die leistungsfähigsten Europas darstellen; Benzinelektrische Lokomotiven für Südafrika und neuere Lieferungen für Indien befinden sich in der Fertigstellung. Einen großen Fortschritt stellen die Serien-Lokomotiven dar, die sowohl in Industrie- und Baubetrieben als auch für Nebenbahnen Verwendung finden. Sie werden nach dem Grundsatze gebaut, möglichst viele Lokomotivteile in Serien- und Austauschbau herzustellen, wodurch erhebliche Verbilligungen und kurze Lieferzeiten erreicht wurden. Diese Ausführungen zeigen hinreichend, auf welch beachtenswerter Höhe sich der Groß- und Klein-Lokomotivbau der Hanomag zur Zeit der Jahrhundertfeier der Lokomotive befindet.

— **Personalnachrichten.** Der Reichsbahndirektor, Geh. Oberbaurat Rudolf Loewel, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ist zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Elberfeld ernannt worden. Ferner sind ernannt worden, und zwar zum Direktor bei der Reichsbahn: die Reichsbahnoberräte Dr. jur. Teubner bei der Reichsbahndirektion Berlin, zurzeit beurlaubt, und Mantell, Abteilungsleiter bei der Reichsbahndirektion Magdeburg; — zum Reichsbahnoberrat: die Reichsbahnräte Freytag, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona und Hellwig, Mitglied der Reichsbahndirektion Erfurt; — zum Reichsbahnrat: die Eisenbahnoberinspektoren Hildebrand, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts Uelzen, Cichon, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts Liegnitz und Lenk, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts Dortmund.

Versetzt sind: der Reichsbahnoberrat Promnitz, bisher Mitglied der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Berlin, — die Reichsbahnräte Glünicke, bisher Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts Wittenberge, nach Berlin zur vorübergehenden Beschäftigung bei der Hauptverwaltung, Blankenburg, bisher Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 Trier, nach Gerolstein als Vorstand des dorthin verlegten Eisenbahnbetriebsamt 2 Trier, Werner, bisher in Elbing, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Oppeln, Thalmann, bisher Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk Sebaldsbrück, in gleicher Eigenschaft zum Eisenbahnausbesserungswerk Neumünster und Kurt Lehmann, bisher bei der Reichsbahndirektion Berlin, nach Recklinghausen als Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk.

Überwiesen ist: der Reichsbahnrat von Loesecke von der Reichsbahndirektion Berlin zum Eisenbahnzentralamt in Berlin.

In den Ruhestand sind getreten: der Reichsbahnoberrat Friedrich Mayr, Referent der Reichsbahndirektion Regensburg und der Reichsbahnamtmann Bliemel, Vorstand der bautechnischen Büros B und C der Reichsbahndirektion Oppeln.

Gestorben sind: die Reichsbahnamtmänner Hoinkiß in Gleiwitz, Abnahmebeamter beim Eisenbahnzentralamt und Elbers, technischer Betriebskontrolleur bei der Reichsbahndirektion Elberfeld.

Österreich.

— **Änderung der Geschäftseinteilung der Verkehrssektion des Bundesministeriums für Handel und Verkehr.** Die Verkehrssektion erhielt die Bezeichnung IV und gliedert sich folgend: Abteilung 17 (für Angelegenheiten der Privatbahnen), Abteilung 18 (für gesetzgeberische, zwischenstaatliche und Rechtsangelegenheiten), Abteilung 19 (für staatsfinanzielle Angelegenheiten der Bundesbahnen, für Angelegenheiten der allgemeinen Staatsverwaltung auf dem Gebiete des Verkehrswesens und für Verkehrsstatistik), Abteilung 20 (für Tarif- und Transportangelegenheiten der Eisenbahnen), Abteilung 21 (für Bau-, Bahnerhaltungs-, Signal- und verkehrstechnische Angelegenheiten, Fremdenverkehr), Ab-

teilung 22 (für maschinen- und elektrotechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen und technische Angelegenheiten der Schiffahrt, Binnenschiffahrtsinspektorat). Außerdem besteht das Archiv für Verkehrswesen, das österreichische Eisenbahnmuseum und das Amt für Luft- und Schiffahrt.

— **Verkehrsstatistik der Bundesbahnen.** Es betrugen die Betriebsleistung:

	Juni	Juli
1000 Zugkm	3 762	4 048
1000 Wagenkm	69 399	75 140
Verkehrsleistung:		
1000 Nutzlasttonnenkilometer der personenfahrenden Züge	49 523	57 494
der Güterzüge	291 049	305 581
Verkehrseinnahmen einschl. der Verkehrssteuern (vorläufiges Ergebnis) 1000 S	42 185	45 366
davon Personen- und Gepäckverkehr	16 458	19 142
„ Güterverkehr	25 727	26 224

— **Winterfahrplan 1925/26 der Bundesbahnen.** Mit dem 1. Oktober ist im Bereiche der Bundesbahnen der Winterfahrplan eingeführt. Die Fahrzeit einiger Züge ist neuerlich beschleunigt. Der Wien-Arlberg-Schweiz-Paris-Expreß L 129 geht jetzt von Wien Westbahnhof erst um 8 Uhr 30 Minuten ab und legt die Strecke bis Buchs in 13 Stunden zurück, was eine weitere Verkürzung der Fahrtdauer dieses Zuges um 30 Minuten bedeutet. Der Paris-Schweiz-Arlberg-Wien-Expreß L 130 wurde um 20 Minuten beschleunigt und trifft in Wien Westbahnhof schon um 22 Uhr ein.

Auf der Westbahnstrecke Wien-Innsbruck-Buchs sind die im Sommer neu eingeführten Züge D 135 und D 136 auch im Winterfahrplan beibehalten; der Zug D 135 kommt jedoch bei gleichbleibender Abfahrtszeit von Wien um 13 Uhr 35 Minuten in Innsbruck bereits um 0.30 an, somit um 10 Minuten früher; der Zug D 136 wird von Innsbruck erst um 4 Uhr (das ist um 15 Minuten später) abgehen und in Wien so wie jetzt um 14 Uhr 35 Minuten eintreffen. Die Züge D 39 und D 40 Wien Westbahnhof-Gesäuse-Selztal-Innsbruck-Buchs-Basel und Genf sind ungeändert beibehalten, der Zug D 39 erhielt jedoch zur Herstellung einer günstigen Nachtverbindung von Wien nach dem Pinzgau einen neuen Aufenthalt in Zell am See. Ungeändert blieben ferner noch die Züge D 139 und D 140 Wien Westbahnhof-Salzburg-Innsbruck-Zürich-Paris; diese Züge führen jedoch in der Strecke Wien Westbahnhof-Salzburg auch die durchlaufenden Wagen Wien-München, weil die im Sommer geführten Züge D 117 und D 118 Wien-Salzburg-München nicht mehr verkehren.

Die Tagesverbindung Wien Westbahnhof-Salzburg-Innsbruck vermitteln die Schnellzüge 131 und 132 mit günstigen Verkehrszeiten, und zwar: Zug 131 (Wien Westbahnhof ab 7 Uhr 55 Minuten, Salzburg an 14 Uhr 25 Minuten, Innsbruck an 20 Uhr 35 Minuten); Zug 132 (Innsbruck ab 8 Uhr 35 Minuten, Salzburg ab 14 Uhr 35 Minuten, Wien Westbahnhof an 21 Uhr 10 Minuten). Diese Schnellzüge erhielten in Schwarzach-St. Veit günstige Personenzuganschlüsse nach und von Badgastein und Villach und in Attnang-Puchheim Schnellzuganschlüsse in und aus dem Salzkammergut.

Im Fernzugverkehr der Westbahnstrecke sind wie alljährlich die Sommerzüge fortgefallen.

Auf der Strecke Kufstein-Brenner wurde der Zug D 267 zur Herstellung des Anschlusses in Bozen an den italienischen Zug 63 nach Verona-Bologna um 40 Minuten früher gelegt und dadurch eine neue Schnellzugverbindung München-Innsbruck-Bozen-Verona-Florenz-Rom hergestellt.

Auf der Tauernbahn verkehren, gleich wie im vergangenen Winter, ein Tages- und ein Nachtschnellzugpaar.

Über Passau verkehren die Züge D 157 (Wien ab 23 Uhr 15 Minuten) und D 158 (Wien an 6 Uhr 25 Minuten) Wien Westbahnhof-Passau-Frankfurt (Main)-Köln-Hagen und Hannover-Hamburg-Altona, ferner die Züge D 55 (Wien ab 8 Uhr 45 Minuten) und D 54 (Wien an 21 Uhr 30 Minuten) Wien Westbahnhof-Passau-Frankfurt (Main)-Köln-Ostende und Amsterdam und die Züge D 155 und D 156 Wien-Passau-Regensburg-Leipzig-Berlin. Der Zug D 156 Berlin-Passau-Wien verkehrt seit 5. Oktober um drei Stunden früher als bisher und trifft in Wien Westbahnhof bereits um 10 Uhr 10 Minuten ein.

Auf der Nordbahnstrecke verkehren jetzt die Züge D 97 und D 98 (bisher Wien Ostbahnhof ab 23 Uhr 30 Minuten und an 6 Uhr 50 Minuten) Wien-Lundenburg-Prag-Berlin nicht mehr von Wien Ostbahnhof, sondern von Wien Nordbahnhof und erhalten zwischen Wien und Lundenburg neue Aufenthalte.

In der Strecke Wien Ostbahnhof-Marchegg sind die Sommerschnellzüge in die Slowakei aufgelassen. Die Frühverbindung mit der Slowakei ist jetzt durch den um eine Stunde früher gelegten Personenzug 921 Wien Ostbahnhof ab 6 Uhr 30 Minuten hergestellt.

Auf der Franz-Josefsbahnlinie sind die Sch[illegible] D 57 und D 58 Wien Franz-Josefsbahnhof-Gmünd-Eger-[illegible] mit 1. Oktober 1925 gänzlich eingestellt worden. Dage[illegible] kehrt in der Strecke Wien Franz-Josefsbahnhof-Gmün[illegible] ein neues Schnellzugpaar sowie die Züge 75 und 76 mit [illegible] in der Richtung nach Eger und Karlsbad.

Im Personenzugverkehr entfallen nur jene Züge, die [illegible] höhten Inanspruchnahme und dem Ausflugsverkehr im [illegible] dienen. Der Personenzugfahrplan weist im wesentli[illegible] gleiche Zugdichte wie im Winter 1924/1925 auf. In [illegible] Strecken wurden auch Verbesserungen vorgenommen, [illegible] Beispiel auf den Strecken Linz-Selztal, Zell am See-[illegible] Innsbruck-Scharnitz-Garmisch-Partenkirchen, auf denen i[illegible] Winterhalbjahr ein Personenzugpaar mehr als im vor[illegible] Winter verkehren wird. Der Wintersportzug in das [illegible] wird durchlaufend bis Schladming und Bad Aussee am [illegible] 31. Dezember 1925, ferner ab Sonnabend, den 9. Januar 1[illegible] 13. März 1926 verkehren und wieder wie in den früheren [illegible] um 15 Uhr von Wien abfahren. Für die Rückfahrt der [illegible] sportler wurde im Winterfahrplan ein neuer besonderer [illegible] sportzug in den Fahrplan eingelegt. Dieser wird an Son[illegible] angefangen vom 27. Dezember 1925 bis 14. März 1926 ve[illegible] in Schladming und Bad Aussee um 17 Uhr, in Wien West[illegible] um 23 Uhr 45 Minuten eintreffen.

Für den Mariazeller Wintersportverkehr [illegible] an Sonn- und Feiertagen ab 1. Dezember 1925 bis 5. A[illegible] die Züge 4521 und 4524 gefahren. Neu ist die Führ[illegible] Wintersportzuges 727 Schwarzach-St. Veith-Mallnitz im A[illegible] an den Zug D 135 Wien Westbahnhof ab 13 Uhr 35 [illegible] an Sonnabenden, angefangen vom 24. Dezember 1925 bis [illegible] 1926, und die Führung eines Wintersportzuges München-K[illegible] Wörgl zum Anschlusse an den Zug 512 nach Kitzbühel a[illegible] abenden in der Zeit vom 24. Dezember 1925 bis 27. Febru[illegible] In der Strecke Wien Südbahnhof-Mürzzuschlag verkeh[illegible] günstigem Sportwetter an Sonn- und Feiertagen die Wint[illegible] züge 733.

Hinsichtlich der oststeirischen Linien wird [illegible] merkt, daß mit der für den November in Aussicht genom[illegible] Eröffnung der neuen Lokalbahn Friedberg-Pink[illegible] der Fahrplan der Strecken Fehring-Aspang und Steina[illegible] Rechnitz-Pinkafeld-Friedberg-Aspang bedeutende Verbess[illegible] insbesondere im Verkehr mit Wien bringen wird. Es ist [illegible] vernehmen mit der Eisenbahn Wien-Aspang die tägliche F[illegible] eines durchgehenden Frühzuges von Rechnitz über Fri[illegible] Aspang nach Wien Aspangbahnhof und eines durchge[illegible] Abendzuges in der Gegenrichtung vorgesehen, die zwische [illegible] und Aspang als Schnellzüge verkehren werden und durch[illegible] ermöglicht wird, an einem Tage bei einem Aufenthalt vo[illegible] fähr 6½ Stunden in Wien aus der Gegend von Rechni[illegible] Wien und zurück fahren zu können. Diese Verbindung [illegible] auch für die Bevölkerung von Fürstenfeld bis Aspang [illegible] deutende Verbesserung im Verkehr mit Wien und en[illegible] vielfach vorgebrachten Wünschen.

Niederlande.

— **Gesellschaftsfahrten von den Niederlanden nach D[illegible] land.** Die für die Deutsche Reichsbahn bestehenden Bestim[illegible] für Gesellschaftsfahrten sind jetzt im allgemeinen au[illegible] solche Fahrten von niederländischen Stationen nach St[illegible] der Deutschen Reichsbahn ausgedehnt worden. Danach w[illegible] gemeinschaftlichen Reisen von mindestens 30 Personen o[illegible] Lösung von mindestens 30 Fahrkarten in der 1., 2. und 3. [illegible] eine Preisermäßigung von 25 % auch bei Benutzung von S[illegible] zügen auf deutschen Strecken gewährt. Kinder genießen [illegible] weitere Ermäßigung. Die Fahrten müssen sich auf ein [illegible] fernung von mindestens 50 km innerhalb Deutschlan[illegible] strecken. Unmittelbar vor und nach den großen Festen w[illegible] Ermäßigung nicht gewährt, sie kann auch zu anderen [illegible] versagt oder die Benutzung bestimmter Züge vorgesch[illegible] werden. Eine durchgehende Abfertigung findet nur im V[illegible] von den Niederlanden, und zwar sowohl für die einfache [illegible] als auch für Hin- und Rückfahrt statt.

Übrige europäische Länder.

— **Teilweise Aufhebung der Bahnsteigsperre auf der [illegible] schen Staatsbahn.** Vom 1. Oktober an wird auf der Küst[illegible] nach Helsingör mit Ausnahme der Kopenhagener Bahnhö[illegible] des Bahnhofs Hellerup die Bahnsteigsperre aufgehoben. D[illegible] wird eine Ersparnis von 130 000 Kr. erzielt. Die Fahrk[illegible] prüfung findet also im Zuge statt. Die Maßnahme ist zu[illegible] nur für das Winterhalbjahr in Aussicht genommen.

— **Jahresbericht der norwegischen Eisenbahnen 1923/24.** [illegible] Betriebslänge ist im Berichtsjahre unverändert geb[illegible] Wegen der betr. Zahlen wird daher auf die Übersicht des 1[illegible]

t in Nr. 49 S. 998/9 Jahrg. 1924 d. Ztg. verwiesen. Außer bereits erwähnten Strecke Dombås-Björli (57 km) war weitere Teilstück der Raumabahn Björli-Verma (18 km) ..htsjahre provisorisch betrieben. Mit Ausnahme der ..bahn (94,2 km), die als eine Staatsbahngesellschaft, bei ..eil der Aktien im Besitz der privaten Norsk Transport-..ap steht, gehören nunmehr sämtliche Staatsbahnen ..m Staate. Am Ende des Berichtsjahres befanden sich .. Eisenbahnen im Bau, und zwar: Kongsberg-Neslands-..gerö, Dombås-Åndalsnes (inzw. eröffnet), Myrdal-Fres-..man-Grong, Grong-Namsos, Grefsen-Bestun, Kongsberg-..s-Eide, Ganddal-Ålgård und Hen-Finsand.

..ie finanziellen Ergebnisse der sämtlichen nor-..n Eisenbahnen gibt folgende Aufstellung Aufschluß:

	1923/24	1922/23	1921/22	
..nahmen . . .	109,9	111,6	122,3	Mill. Kronen
..aben	104,3	107,5	125,7	„ „
..schuß	5,6	4,1	— 3,4	Mill. Kronen.

.. Staatsbahnen allein stellen sich die Einnahmen und ..:

	1923/24	1922/23	1921/22	
..ahmen . . .	92,7	93,4	104,3	Mill. Kronen
..aben	90,0	91,7	108,7	„ „
..schuß	2,7	1,7	— 4,4	Mill. Kronen.

..Staatsbahnen entfallen auf 1 Betriebskilometer an Ein-..0 670 Kr. (im Vorjahre 30 936 Kr.), an Ausgaben 29 767 ..i. V. 30 360 Kr.). Es ergibt sich demnach im Rechnungs-..Überschuß von 903 Kr. (i. V. 576 Kr.) auf 1 Betriebskilo-..

..n Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 46 % .. Staatsbahnen 48 %), auf den Güterverkehr 51 % ..hnen 50 %), die restlichen 3 % auf sonstige Einnahmen. ..tigste Betriebsergebnis fällt wieder auf den Juli mit ..nen, während diesmal der März (im Vorjahre Februar) ..Millionen Kronen die geringsten Einnahmen aufzuwei-..

..gaben für Betrieb und Bahnunterhaltung sind bei fast ..n Linien heruntergegangen. Der Betriebsüberschuß be-.. der Staatsbahn und der norwegischen Hauptbahn (die .. falls fast ganz in staatlichem Besitz befindet) 0,92 % ..m 30. Juni 1924 verwandten Kapitals gegen 0,65 % im ..

..n Verkehr ist folgendes zu bemerken: Im Berichts-..rden auf sämtlichen Bahnen 12 846 726 Zugkm und ..6 Wagenachskm gefahren. Die Zahl der Personenkm .. im vorliegenden Berichtsjahre zurückgegangen, und .. 200 710 auf 192 903 oder um etwa 3,9 %, während die ..Tonnenkm von 158 991 auf 147 643 sank, d. i. um etwa ..genüber dem Vorjahre.

..wegischen Eisenbahnen verfügten über 576 Dampfloko-.. 542 entfallen auf die Staatsbahnen und die Hauptbahn) ..ektrische Lokomotiven, 1142 Personen- und Postwagen .. Achsen sowie 26 369 Güterwagenachsen. Das Gesamt-..ht der Güterwagen betrug 147 849 t. Im Berichtsjahr ..Personen- und Postwagen, 352 zweiachsige und 2 vier-..üter- und Gepäckwagen beschafft worden.

.. den 16,06 Mill. (i. V. 16,1) Lokomotivkm und 335 (i. V. ..Wagenachskm (davon 124 Mill. im Personen- und 163 .. im Güterverkehr, der Rest im Post- und Gepäckver-..ahren.

..rsonalbestand betrug am 30. Juni 1924 für sämt-..nen 11 175 (i. V. 11 203) Beamte; auf die Staatsbahn ..fielen 9124 (i. V. 9150).

..fällen sind 37 zu verzeichnen, im Rangierdienst wei-.. Die Unfälle im eigentlichen Eisenbahnverkehr erfor-.. Tote und 54 Verletzte.

..htschnellzugverbindung der Linie Saßnitz-Trälleborg. ..zugnahme auf die Mitteilung in Nr. 35 S. 999 d. Ztg., .. die Nachtschnellzugverbindung über Warnemünde-..uch im Winter stattfindet, werden wir darauf aufmerk-..cht, daß auch die Nachtverbindungen Berlin-Saßnitz-..d Hamburg-Saßnitz-Malmö im Winter beibehalten wer-.. diesen Verbindungen bestehen direkte Anschlüsse nach ..tockholm wie auch nach und von Gothenburg-Oslo und .. folgt:

..ichtung nach Schweden-Norwegen:

D.. ab Berlin 7⁴⁵ Nm. — D 19 ab Hamburg 6¹⁷ Nm.

an Malmö 7²² Vm.

an ..ockholm 6⁴⁹ Nm. — an Gothenburg 2¹⁸ Nm., an Oslo 9⁵⁵ Nm.

Richtung von Schweden-Norwegen:

Ab Stockholm 10¹⁵ Vm. — Ab Oslo 7³⁰ Vm., Ab Gothenburg 3²⁰ Nm.

ab Malmö 9⁵⁸ Nm.

an Berlin 9³¹ Vm. — an Hamburg 10⁴³ Vm.

— Die schwedische Staatsbahn und der Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs. In Schweden sind von den Kraftwagenlinien hauptsächlich nur die Privatbahnen in Mitleidenschaft gezogen worden. Nach Ansicht des Generaldirektors der schwedischen Staatsbahn ist sogar der Verkehr, den die Kraftwagenlinien der Staatsbahn zugeführt haben, größer als der Abbruch, den die Staatsbahn erlitten hat. Infolgedessen hat die Staatsbahn ebensowenig wie die größte schwedische Privatbahn Bergslagernas järnvägar Veranlassung gehabt, entsprechend dem Vorgehen der Privatbahnen, den Wettbewerb durch Einsetzen von häufig verkehrenden Motorwagen aufzunehmen. Es verkehren nur drei solcher Wagen, zwei zwischen Malmö und Lund und einer von Jönköping aus.

Die Statistik ergibt auch, daß der Kraftwagenverkehr keinen Rückgang des Personenverkehrs der schwedischen Staatsbahn herbeigeführt hat. So weisen die Monatskarten gegenüber 1913 sogar eine Steigerung von 80 % auf. Der Verkauf der Einzelfahrkarten hat auch zugenommen bei Entfernungen bis zu 75 km, so bei 1—10 km mit 10 %, bei 11—20 km mit 21 %, bei 21—30 km mit 14 %, bei 31—40 km mit 20 %. Dieses günstige Ergebnis führt die schwedische Staatsbahn vor allem auf die Einführung der verbilligten 2 Tage gültigen Rückfahrkarten zurück, deren Verkauf seit dem 1. Januar 1925 noch weiter ausgedehnt ist. Demgegenüber haben die Privatbahnen viel zu hohe Tarife, so daß sich bei ihnen der Wettbewerb der Kraftwagenlinien erheblich mehr bemerkbar machen mußte.

— Verschmelzung schwedischer Privatbahnen. Die Generalversammlung der durch Mittelschweden führenden Bahn Mellersta Östergötland beschloß infolge finanzieller Schwierigkeiten, mit der gut fundierten Privatbahn Norra Östergötland (Örebro-Finspong-Norrköping) in Verkaufsverhandlungen zu treten oder mit dieser eine Verwaltungsgemeinschaft zwecks Herabsetzung der Verwaltungskosten zu gründen. Die Verhandlungen sollen derart beschleunigt werden, daß sie bis zum 31. Dezember d. Js. zu Ende geführt sind. Die Lage der schwedischen Privatbahnen hat sich unter dem ständig steigenden Wettbewerb der Kraftwagenlinien in letzter Zeit weiter verschlechtert, so daß die Wirtschaftlichkeit vieler Linien in Frage gestellt ist und die Vereinigung mit anderen Bahnen zwecks Herabsetzung der Betriebs- und Verwaltungskosten bereits allerorts erörtert wird.

— Die Elektrisierungsarbeiten auf der Linie Gotenburg-Stockholm. Die Bauten für die Elektrisierung der Linie Gotenburg-Stockholm schreiten planmäßig vorwärts. Die Strecke Nioholm-Falköping (57 km) steht bereits unter Spannung. Mit Einführung des Sommerfahrplanes 1926 hofft man, die elektrische Zugförderung auf der ganzen Strecke einzuführen. Man will aber erst die Erfahrungen des ersten Betriebsjahres abwarten, bevor die beabsichtigte Verkürzung der Fahrzeit von 9 auf 7 Stunden durchgeführt wird. Infolge kürzerer Fahrzeit zwischen Stockholm und Älvsjö sollen jedoch die Stockholmer Vorortzüge Aufenthalt an dem an die Hauptlinie verlegten Bahnhof Stockholm Süd erhalten. Ob es darüber hinaus möglich sein wird, besondere Fahrplanverbesserungen bereits im Anfang durchzuführen, wird gegenwärtig noch bei der schwedischen Staatsbahn geprüft.

— Güterumschlagsverkehr in Odessa. Der Güterumschlag der Eisenbahnen in Odessa betrug

	Juni	Juli
an	2 595 600 Pud	3 605 800 Pud
ab	1 496 800 Pud	2 153 100 Pud

Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes durch Verbindung des Güterbahnhofs mit dem Hauptmarkt in Odessa ist beschlossen. Der Bau einer Eisenbahnlinie Moskau-Charkow-Cherson soll dieser Tage beginnen. Es handelt sich nur um Vervollständigung des bestehenden Bahnnetzes mit einer Verlängerung nach Cherson. Auf der Linie Bachmatsch stürzten 17 Faden des Eisenbahndammes ein. Die Russisch-Orientalische Handelskammer in Odessa strebt die Einrichtung eines direkten Eisenbahnverkehrs für Waren und Reisende zwischen Odessa und Persien an.

— Polens passive Handelsbilanz. Nach dem letzten Ausweis des statistischen Hauptamtes in Warschau betrug im August der Wert der Einfuhr 116 Mill. Zloty, derjenige der Ausfuhr 104 Mill. Zloty. Es ergibt sich somit ein Abgang von 12 Mill. Zloty gegenüber einem solchen von 85 Mill. Zloty im Vormonat.

— Polens verminderte Kohlenausfuhr. Im August wurden aus Polen an Kohlen ausgeführt 484 000 t, d. i. um 72 000 t mehr als im Juli. Auf die einzelnen Länder entfallen (in den Klam-

mern sind die entsprechenden Zahlen des Vormonates angegeben) u. a. auf Österreich 190 000 (178 000) t, Tschechoslowakei 64 000 (58 000) t, Ungarn 54 000 (50 000) t, Italien 35 000 (1000) t, Rumänien 9000 (11 000) t, Schweiz 7000 (3000) t, Jugoslawien 5000 (11 000) t, Lettland 6000 (6000) t, Danzig 114 000 (92 000) t. Daraus ist ersichtlich, daß es den polnischen Bemühungen gelungen ist, fast in allen Ländern einen größeren Absatz zu erzielen als bisher. Hierzu werden unzweifelhaft die verschiedenen Tarifmaßnahmen beigetragen haben, welche die polnische Eisenbahnverwaltung zugunsten des Kohlenexportes getroffen hat. Trotz des angeführten Ergebnisses hat die Augustausfuhr sowohl gegenüber der Juliausfuhr als auch gegenüber dem Monatsdurchschnitt im ersten Halbjahr 1925 (782 t) immer noch einen Abgang von 117 bzw. von 298 t aufzuweisen.

— **Zur Einführung von neuen Dampfeisenbahnwagen in der Tschechoslowakei.** Auf der Strecke Prag-Wran fand in den letzten Tagen unter Beteiligung des Eisenbahnministers und zahlreicher Vertreter aus Fachkreisen die Probefahrt des in den Pilsner Skodawerken gebauten Dampfeisenbahnwagens „Skoda Sentinel" statt, die zur Zufriedenheit aller Anwesenden ausfiel. Das Fahrzeug stellt sich als eine Vereinigung von Lokomotive und Wagen dar und ist für die Beförderung von Personen auf Lokalbahnen bestimmt, um hier durch seine Betriebsökonomie Ersparnisse zu erzielen, wodurch sich die Betriebsführung auf den Lokalbahnen billiger gestalten wird als bisher.

Der zur Vorführung gelangte Dampfwagen hat eine Länge von 17,2 m und faßt im ganzen 92 Personen (56 Sitz- und 36 Stehplätze). Er ist nach einem englischen Vorbild hergestellt, der allerdings den besonderen Erfordernissen der Personenbeförderung auf den tschechoslowakischen Lokalbahnen entsprechend angepaßt wird. Die Dampfmaschine weist einen vertikal stehenden Wasserkessel und eine liegende zweizylindrige Dampfmaschine mit präziser Dampfsteuerung auf. Seine Leistungsfähigkeit beträgt 70 Pferdekräfte. Der Dampfwagen hat zweifache Führung, er kann sowohl von der Lokomotivführer-, als auch von der Lenkerkabine, die sich im rückwärtigen Teil des Wagens befindet, gesteuert werden. Dadurch erübrigt sich das Wenden des Wagens bei der Rückfahrt. Als Bremsvorrichtungen sind eine Hand- und Vakuumbremse vorhanden, die auf alle vier Achsen wirken. Bei einer Bremsprobe, die auf einem starken Gefälle von 22 ‰ vorgenommen wurde, gelang es bei einer Geschwindigkeit von 40 km den Wagen auf 70 m binnen 12 Sekunden zum Stehen zu bringen. Der Verbrauch an Betriebsstoff ist ungewöhnlich gering, er beträgt 1,7 bis 2,5 kg Brennkohle auf 1 Betriebskilometer bei einem Verbrauch von 12 l Wasser auf das Kilometer. Dadurch ist eine Rentabilität der Personenbeförderung auf jenen Lokalbahnen gewährleistet, auf welchen bei gewöhnlichem Zugbetrieb ein Zuschuß unausbleiblich war. Der Wagen entwickelt eine Geschwindigkeit von 60 km in der Stunde und überwindet eine Steigung von 25 ‰ mit Anhängewagen (Gesamtgewicht 30 t Brutto) bei einer Geschwindigkeit von 15 bis 18 km in der Stunde.

— **Wagenbeistellung in den böhmischen Braunkohlengebieten.** In der Zeit vom 1. bis 15. September wurden in den böhmischen Braunkohlenbezirken an Wagen beigestellt: Teplitz-Brüx-Komotau 35 382, Falkenau-Elbogen 5800, zusammen 41 182. Die Wagenbeistellung war in den beiden Gebieten um 3302 Wagen geringer als im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres.

— **Kennzeichnung schienengleicher Übergänge in Frankreich.** Unter Mitwirkung des französischen Touring Clubs sind kürzlich auf der Strecke Paris-Tréport Versuche mit einer neuen Kennzeichnung der schienengleichen Kreuzungen zwischen Eisenbahn und Straße angestellt worden. Man ist dabei zu der Überzeugung gekommen, daß in gewissen Fällen Schranken entbehrlich sind und selbsttätige Signale an ihrer Stelle genügen. Der Touring Club hat zur Erleichterung des Verkehrs bei Dunkelheit schon an verschiedenen Stellen optische Signale ohne eigene Lichtquelle angebracht; sie bestehen aus Linsen mit dahinterliegenden Spiegeln, die das Licht der Wagenlaternen in der Richtung des herannahenden Wagens zurückwerfen. Sie bieten das Bild einer Folge von leuchtenden Punkten und sind auf mehrere hundert Meter Entfernung sichtbar. Bei Kreuzungen von Straße und Eisenbahn in gleicher Höhe werden derartige Signale, in passender Entfernung von der Eisenbahn stehend, in zwangläufige Verbindung mit den Schranken gebracht.

Von den Vorrichtungen, die zwischen Paris und Tréport erprobt worden sind, will man einige längere Zeit an ihrem Ort belassen, um zu ermitteln, ob sie regelmäßig wirksam bleiben. Unter anderem wird Blinklicht, mit Azetylen gespeist, in solcher Anordnung angewendet, daß die Flamme beim Herannahen des Zuges selbsttätig entzündet wird. Rotes Licht dient als Warnung, weißes Licht zeigt an, daß die Strecke frei ist. Beim Versagen der Vorrichtung erscheint rotes Licht. Eine Signalscheibe und eine Glocke vervollständigen die Einrichtung. Ein anderes Signal, das wie das eben erwähnte sowohl bei Tage [und] Nacht angewendet werden kann, besteht aus einem sch[wenkbaren] Balken, der anzeigt, ob die Strecke frei oder bes[etzt ist]. Auch hier ist noch ein Lichtsignal vorgesehen. Beim V[ersagen] bleibt eine rote Scheibe sichtbar. An den Versuchen hab[en Ver]treter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten u[nd der] Eisenbahnen teilgenommen. Ein aus diesen Personen be[stehen]der Ausschuß wird über die Bewährung der Signale be[richten].

— **Erweiterung des Bahnhofs Modane.** Die Bauarbeit[en zur] Erweiterung des französisch-italienischen Grenzbahnho[fs Mo]dane sind seit drei Jahren im Gange und jetzt so weit ge[diehen], daß seit einiger Zeit ein neuer Bahnhofsteil für den Gü[terver]kehr von Frankreich nach Italien im Betriebe ist. Er [besteht] aus zwei Einfahrtgleisen, zwei Gleisrosten von je 10 G[leisen], einer großen bedeckten Halle und einer Kopf- und Seit[en]rampe, ferner aus zwei Aufstellgleisen und drei Ausfahrt[gleisen]. Infolge der Verweisung des Übergangsverkehrs von Fra[nkreich] nach Italien auf diesen neuen Bahnhofsteil haben die alt[en An]lagen umgeändert werden können, so daß sie sowohl dem [Güter]verkehr von Italien nach Frankreich, als auch dem Pe[rsonen]verkehr besser zu dienen vermögen. Die Personenbah[nsteige] sind verlängert und durch einen Tunnel miteinander ver[bunden] worden. Für die Güterzüge sind drei neue Einfahrgle[ise ge]schaffen worden. Eine neue Ladehalle ist so gelegen, [daß die] Zufahrt zu ihr leichter ist als zu den früheren Anlagen. [Durch] die Neubauten ist die Aufnahmefähigkeit des Bahnhofs [...] nahezu verdoppelt worden. Die häufig vorgekommene [Über]füllung seiner Gleise war bisher ein erhebliches Hinder[nis für] die Entwickelung des Güteraustausches zwischen Fra[nkreich] und Italien, und man hofft, durch die Neubauten diese[s Hin]dernis beseitigt zu haben.

— **Der Hafen von Le Havre und seine Verbindung m[it dem] Binnenland.** Vom Hafen von Le Havre führt nur eine [Eisen]bahn in sein Hinterland, und da diese in der Richtun[g nach] Osten verläuft und auf dem nördlichen Seineufer liegt, [der] Fluß aber erst bei Rouen, 90 km oberhalb, von einer Eis[enbahn] überschritten wird, so ist der Verkehr von Le Havre nac[h Süd]frankreich sehr erschwert. Man erwägt daher die Sch[affung] einer Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Ufern de[r Seine] in der Nähe ihrer Mündung, stößt aber dabei auf erh[ebliche] Schwierigkeiten. Gegen eine Fährverbindung wird von [...] aus Widerspruch erhoben, weil man von dem Querverke[hr der] Fähre eine Störung des in der Längsrichtung verlau[fenden] Verkehrs mit Rouen fürchtet. Eine Brücke war vor 19[..] [ge]plant; der Krieg hat aber Anlaß zu Befürchtungen gegeb[en, sie] könne leicht zerstört werden (durch wen? durch die eng[lischen] Freunde Frankreichs?) und würde dann, abgesehen davo[n, daß] der Eisenbahnverkehr unterbrochen ist, ein Hindernis f[ür die] Schiffahrt bilden. Am aussichtsreichsten scheint zur Ze[it der] Plan, die Seine zu untertunneln, doch haben Schürfung[en er]geben, daß dabei beträchtliche technische Schwierigkeit[en zu] überwinden sein werden. Die weitere Verfolgung dieses [Plans] ist einem Ausschuß übertragen worden. Die Vereinigu[ng der] großen französischen Häfen hat eine Entschließung angenom[men], durch die dieser Ausschuß aufgefordert wird, in mö[glichst] kurzer Zeit seinen Bericht vorzulegen; hierauf wird d[er Mi]nister der öffentlichen Arbeiten zu den Planungen Stell[ung zu] nehmen haben, den die Vereinigung der Häfen ebenfal[ls ge]beten hat, die Angelegenheit als dringlich zu behandeln.

— **Pflege des Baues von Arzneipflanzen durch die Or[léans]bahn.** Vor dem Kriege bezog Frankreich erhebliche M[engen] von Arzneipflanzen aus Mitteleuropa, seit 10 Jahren ve[rsucht] es aber, diesen Bedarf im eigenen Lande zu decken. U[m den] Bau von Arzneipflanzen zu fördern, ist ein aus Vertreter[n ver]schiedener Ministerien zusammengesetzter Ausschuß ge[bildet] worden, und die Orléansbahn nimmt sich dieser Angeleg[enheit] besonders an. Sie hat im Juli die 5. Tagung zur Förderu[ng des] Anbaus von Pflanzen, die zu ärztlichen Zwecken verwe[rtbar] sind, in Nantes veranstaltet. Es handelt sich dabei insbe[sondere] darum, gewisse Flächen der bretonischen Halbinsel, Düne[n und] trockengelegte Teile der Küste für den Anbau von Pfl[anzen] nutzbar zu machen, die zu Arzneien oder auch zu Dufts[toffen] verarbeitet werden können, ferner auch um die Gewinnun[g von] Jod an der Meeresküste. An die Tagung schloß sich di[e Be]sichtigung von Flächen, auf denen die in Frage komm[enden] Pflanzen bereits angebaut werden, und von Werkstätt[en zu] deren Verarbeitung an.

— **Frachtstundung in Frankreich.** Nach Verhandlunge[n mit] den Handelskammern haben die französischen Eisenbahne[n zu]gestimmt, daß Banken, deren Zahlungsfähigkeit ihnen ge[sichert] erscheint, die Bürgschaft für gestundete Frachtbeträge [über]nehmen. In Fällen, wo dies geschieht, werden die Frachtbe[träge] nicht mehr bar, sondern in Wechseln oder Schecks bezahlt. [Für] jede solche Zahlung wird als Vergütung für den Zinsv[erlust]

...hr erhoben, die bei wöchentlicher Abrechnung 0,70 Fr., ...ngiger einen Franken, bei 14tägiger 1,50 Fr. für 1000 Fr.

...au des Bahnhofs Rouen. Die Eisenbahn von Paris ...unteren Seine endete ursprünglich in Rouen; der Bahn... ...te ein tiefgelegenes Gelände, das einerseits vom Fluß, ... von sich auf dessen rechtem Ufer erhebenden Höhen ...wurde. Bei Weiterführung der Eisenbahn nach Havre ...n Verkehr Paris-Havre keine andere Stelle zur Anlage ...onenbahnhofs zu finden als ein tiefer Einschnitt zwi...i Straßen, der bei Regenwetter unter Wasser stand. ...f Lage ließ den Bau eines Bahnsteigtunnels nicht zu, ...eringe Breite der Bahnsteige bot keinen Raum für ...um Anschluß an eine Brücke zwischen den Bahn... Nunmehr ist dieser Bahnhof gründlich umgebaut wor...d die Gleise auf Straßenhöhe gebracht worden sind. ...wirkung der Stadtverwaltung sind eine Anzahl dem ...nachbarte, bereits bebaute Grundstücke erworben und ...iterung des Bahnhofs benutzt worden. Statt der zwei ...Bahnsteige von ungenügender Länge besitzt der Bahn... ...ier Bahnsteige von auskömmlicher Länge und Breite. ...er Gleise — früher zwei Haupt- und ein Nebengleis — ...ch vermehrt worden. Es sind jetzt sechs Gleise für ...enverkehr und eine Anzahl Abstellgleise vorhanden.

...Winterfahrplan der Londoner Untergrundbahnen. Der ... vom Sommer- zum Winterfahrplan bei den Londoner ...bahnen sieht merkwürdigerweise eine Verdichtung ...ge während der verkehrsschwachen Stunden vor. Da... ...aber während dieser Zeiten kürzere Züge gefahren ...r Zeitabstand der Züge soll aber den ganzen Tag, ...ob es sich um die Zeiten vor Eröffnung und nach ...r Geschäfte oder die Zwischenzeiten handelt, im ...n derselbe bleiben, so daß die Fahrgäste, die die ...bahn in den Stunden ohne den lebhaften Geschäfts... ...nutzen, nicht länger auf den Zug zu warten haben als ... die in den Morgen- und Abendstunden fahren. Die ... sollen auf einigen Strecken verkürzt werden, zum ...ch, daß einzelne Haltestellen übersprungen werden.

Fremde Erdteile.

...rischer Eisenbahnbetrieb in Indien. Seit Anfang Fe... ... bedient die Great Indian Peninsula-Eisenbahn den ...ehr von Bombay mit elektrisch getriebenen Zügen. ...röffnung kündigte sie an, daß sie den elektrischen ...ieb auf ihre Fernstrecken auszudehnen gedachte. Nun... ...lie Regierung die Ausführung der weiteren Arbeiten ... Zweck genehmigt. Es handelt sich um die Strecke ...uri im Norden, die 137 km lang ist, und um die Strecke ...a, die sich auf 192 km von Bombay nach Osten er... ...nsgesamt werden einschließlich der Vorortstrecken ...ndung des elektrischen Ausbaues gegen 500 km Gleis ... betrieben werden. Die Kosten des Ausbaus werden ...ill. Mark betragen. Die Fernzüge werden mit elek... ...lokomotiven befördert werden, während nach den Vor... ...bwagenzüge verkehren. Auf der Strecke nach Poona ... Fahrt jetzt drei Stunden, bei elektrischen Betrieb soll ...i Stunden 20 Minuten zurückgelegt werden. Dabei ...ch sehr erhebliche Betriebsersparnisse erwartet.

...dverwehungen in Südwestafrika. Im ehemaligen ...dwestafrika macht es der Verwaltung der Südafrika... ...senbahnen, der die Eisenbahnen jener Gegend zum ...ertragen sind, erhebliche Schwierigkeiten, die Gleise ...and zu halten. Das Belegen der Sandflächen in der ...isenbahn mit einem groben Gewebe, das durch Pflöcke ... befestigt wird, hat nicht den gewünschten Erfolg ge... ... Wind wehte den Sand unter dem Gewebe weg. Eben... ...währte sich das Aufstellen von Wellblech nach Art ...zäunen. Gras zur Befestigung der bis 10 und 12 m ...anderdünen anzupflanzen, scheiterte an der Trocken... ...wirkungsvolle Maßnahme hat sich jedoch das Bedecken ... mit einer Schicht von grobem Kies erwiesen. Der ... namentlich auch von wirtschaftlicher Bedeutung, da ...ung des Sandes aus den Gleisen zahlreiche Arbeits... ...Anspruch nimmt.

...ierra Leone-Eisenbahn. Die Hauptstrecke der Sierra ...nbahn verläuft von Freetown, der Hafen- und Haupt... ...r afrikanischen Kolonie Englands, auf 366 km land... ...ach Pendembu; von ihr zweigt bei Boia, 103 km von ... entfernt, eine 167 km lange Eisenbahn nach Kamabai ...Freetown aus führt noch eine 9 km lange Eisenbahn ...achbarte Gebirge. Im ganzen sind die Eisenbahnen von Sierra Leone 544 km lang. Sie sind in 75 cm Spurweite angelegt. Die Eisenbahnen leisten Erhebliches für die Erschließung des Landes und sind für seine Verwaltung von großer Bedeutung; ihr Betrieb bringt keine Überschüsse, sie sind sogar infolge von Fehlbeträgen aus dem Betriebe, die bis in das Jahr 1899 zurückgehen, der Landesverwaltung mit 1,5 Mill. Pfd. Sterl. verschuldet, doch wird behauptet, daß diese Last durch den Wert der Eisenbahn für das Wirtschaftsleben des Landes ausgeglichen werde. 1923 ist die Betriebszahl auf 97 %, 1924 auf 90,5 % gesunken; der Überschuß aus dem Betriebe ist dabei von 6092 £ auf 20 738 £ gestiegen, was aber noch nicht zur Verzinsung des Anlagekapitals ausreicht. Oberbau und Betriebsmittel sind in den letzten Jahren in erheblichem Umfang erneuert worden.

— **Einsturz eines Tunnels.** Nach einer Meldung aus Richmond (Virginia) stürzte ein Teil des Chesapeake-Ohio-Tunnels in dem Augenblick ein, als etwa 50 Arbeiter mit Ausbesserungsarbeiten im Innern des Tunnels beschäftigt waren. Über das Schicksal der Arbeiter ist bisher noch nichts bekannt, man befürchtet jedoch, daß eine große Anzahl von ihnen dem Unglück zum Opfer gefallen ist.

Wasserstraßenverkehr.

— **Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung in Ostpreußen.** Hierüber sprach am 30. September der Abteilungsdirigent im Reichsverkehrsministerium, Ministerialrat Koenigs, auf der Tagung des Ostpreußischen Wasserstraßenbeirats in Königsberg. Geheimrat Koenigs führte etwa folgendes aus: Ziel der ostpreußischen Verkehrspolitik müsse es sein, dem ostpreußischen Handel und der ostpreußischen Wirtschaft diejenigen Arbeits- und Lebensmöglichkeiten zu erhalten, welche ihm nach seiner geschichtlichen und geographischen Lage im gesamten osteuropäischen Verkehr zukommen. Die Probleme, die dabei gelöst werden müßten, gruppierten sich um die Häfen Königsberg und Elbing. Die Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung war zunächst, die seewärtigen Zugänge Königsbergs den Anforderungen anzupassen, welche die Seeschiffahrt mit ihren immer größer werdenden Schiffsgefäßen an die Seezufahrtsstraßen zu den Seehäfen stellen. Nach langen Verhandlungen ist es gelungen, Ausbau, Vertiefung und Befeuerung des Königsberg-Pillauer Seekanals zu finanzieren. Provinzialverband, Stadt und Industrie- und Handelskammer haben sich mit mehr als einem Viertel des Gesamtkapitals an diesem Werke beteiligt. Das Reich hat den Kommunalverbänden und der Industrie- und Handelskammer die Aufbringung des Kapitals dadurch erleichtert, daß es die Einnahmen aus den Befahrungsabgaben einer zur Durchführung des Baues gegründeten Gesellschaft überließ. Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung war es weiter, die rückwärtigen Verbindungen Königsbergs in das Hinterland zu verbessern. Die Arbeiten an dem oberen Pregel sollen den Eisenbahnknotenpunkt Insterburg schiffbar mit Königsberg verbinden. Der Ausbau der Krummen Gilge ist dazu bestimmt, die Schiffahrt und Flößerei von Memel nach Königsberg zu erleichtern. Alle diese Maßnahmen reichen aber nicht aus, wenn nicht gleichzeitig die Anfuhr der Hauptgüter Königsbergs, Holz und Getreide, sichergestellt wird. Für die Heranbringung von Holz ist die freie Memelflößerei notwendig. Verhandlungen mit Litauen über die Erleichterung der Holzflößerei schweben. Für Getreide wird in den Handelsvertragsverhandlungen mit Rußland erstrebt werden müssen, die früheren tariflichen Erleichterungen für russisches Getreide wiederzugewinnen. Elbing, durch die Bedürfnisse der Kriegsmarine zur Blüte gebracht (Werft Schichau), sah sich nach Fortfall der Marine zu einer wirtschaftlichen Umstellung gezwungen. Im Vordergrunde steht die Verbesserung seiner Verkehrsverbindungen.

Der Ausbau des Oberländischen Kanals ist zurzeit als weniger dringlich zurückzustellen. Dagegen müsse versucht werden, die Fahrrinne im Hafen zu vertiefen. Das Ziel und Streben bei all diesen Maßnahmen gehe nicht etwa dahin, den gesamten Handel der ehemals deutschen Nachbarhäfen Memel und Danzig nach Königsberg und Elbing zu ziehen, man strebe nur dahin, Hemmnisse, welche der Entwicklung des ostpreußischen Verkehrs entgegenstünden, zu beseitigen. Werden die Grundsätze über die Freiheit der Schiffahrt, die Freiheit des Durchgangsverkehrs, die Freiheit der Seehäfen und das Prinzip der gleichen Behandlung auf allen Verkehrsgebieten, wie sie auf den großen Konferenzen von Barcelona und Genf unter den Auspizien des Völkerbundes verkündet wurden, auch in den anderen Staaten allgemein durchgeführt, dann wird der ostpreußische Handel und die ostpreußische Wirtschaft sich schon wieder denjenigen Anteil an dem Verkehr sichern, welcher ihr zukommt.

Neben diesen aus den natürlichen Bedürfnissen Ostpreußens entspringenden Problemen hat die Reichswasserstraßenverwaltung Aufgaben, welche ihr durch die Grenzführung auf Grund des Versailler Vertrages gestellt wurden.

Der Zugang Ostpreußens zur Weichsel ist durch Entscheidung der Botschafterkonferenz, wenn auch nicht befriedigend, geregelt worden. Der Durchgangsverkehr durch polnisches Gebiet ist zwar auch über die Wasserstraßen durch Staatsverträge gesichert, kommt aber nicht in Gang, solange die Schiffer nicht die Sicherheit haben, auch innerhalb des polnischen Gebietes die Ladung löschen oder ergänzen zu dürfen. Für den Personenverkehr von Swinemünde nach Pillau war bisher durch Verträge mit einer Stettiner Reederei Vorsorge getroffen. Reich und Preußen haben sich im vergangenen Jahre entschlossen, eigene Schiffe zu bauen, und werden vom nächsten Jahre ab den Seedienst mit Ostpreußen mit Schiffen ausführen lassen, die eigens zu diesem Zwecke eingerichtet sind und den Ostpreußen-Reisenden alle Annehmlichkeiten bieten, welche nach Lage der Sache überhaupt möglich sind.

— **Hafenverkehr von Odessa.** Die Einfuhr über den Odessaer Hafen hat in den neun Monaten Oktober 1924 bis einschließlich Juni 1925 9 369 617 Pud, die Ausfuhr hatte in den zwölf Monaten Oktober 1923 bis September 1924 7 401 000 Pud betragen und soll bis September d. Js. auf 54 Millionen Pud gebracht werden. Es betrug die Wareneinfuhr des Odessaer Hafens im Juli 1 411 700 Pud, die Ausfuhr 376 300 Pud.

Allgemeines.

— **100 Jahre Stilfserjochstraße.** Nach dem Wiener Kongreß begannen die Habsburger systematisch mit der Sicherung ihrer italienischen Besitzstände. Eine der wichtigsten Aufgaben war natürlich die Anlegung guter strategischer Straßen, so auch die Schaffung einer Verbindung des Etschtales mit dem Tale der Adda, um Mailand auch im Norden von den Alpen herab zu beherrschen. Das Stilfserjoch wurde als Übergangspunkt dieser neuen rätischen Alpenstraße auserwählt, weil es der einzige im Sommer schneefreie Paß dieses Gebietes ist und nahe dem bestehenden Handelsweg über den Reschenpaß gelegen ist. 1820 wurde der Bau nach den Plänen des Veltliner Ingenieurs Carlo Donegani in Angriff genommen; in 61 Monaten, von denen aber praktisch nur 21 Monate als Arbeitszeit in Betracht kamen, da die Schneeverhältnisse den größten Teil des Jahres die Arbeit unmöglich machten, war die Stilfserjochstraße vollendet und wurde 1825 dem Verkehr übergeben. Sie ist in Berücksichtigung der Höhenlage — Stilfserjoch als Scheitelpunkt liegt auf 2759 m Seehöhe — sowie der zahlreichen Lawinenstriche, des brüchigen Steinmaterials und der furchtbaren Felsschluchten im Südteil (Braulioschlucht) als ein Wunderwerk der Technik jener Zeit zu betrachten.

Am 8. September wurde, nach der D. A. Z., von den Städten Meran und Bormio im Beisein zahlreicher italienischer Behörden, Militärs, Fascisten und lokaler Körperschaften, die Feier des hundertjährigen Bestandes dieser herrlichen und höchsten Alpenstraße begangen. Am Stilfserjoch selbst wurde ein Gedenkstein enthüllt, auf dem die Verdienste der beiden Urheber Ferranti und Donegani verewigt sind, wobei ein Veltliner Abgeordneter und Unterstaatssekretär Petrillo des Arbeitsministeriums Ansprachen hielten, die weniger die historische als die politische und nationalistische Seite des Ereignisses betonten. An der Feier nahmen auffälligerweise keine Schweizer oder Österreicher teil, die jedenfalls auch nicht geladen worden waren. Beim Festbankett, das abends in Bormio stattfand, war das einzige Thema der zahlreichen Redner die Forderung des Baues der Stilfserjochbahn mit dem großen Tunnel Bormio-Gomagoi zwecks Herstellung einer direkten, möglich lang auf italienischem Boden laufenden Verbindung Genua-Mailand-Reschenpaß-Landeck-München.

Der Mailänder Deputierte Volpe erklärte, daß diese Bahnlinie für die gedeihliche Entwicklung der lombardischen Wirtschaft unerläßlich sei, andere Redner schoben nationalistische Momente in den Vordergrund, wie die Italienisierung des deutschen Südtirol. Obwohl Senator Crespi, der Generaldirektor der mächtigen Banca Commerciale Italiana erklärte, daß die Stilfserjochbahn ohne weiteres von Privaten ohne jegliche Mitwirkung des Staates finanziert würde und die Mailänder Interessenten nur die Konzessionserteilung erwarten, hüllte sich der amtliche Vertreter der Regierung Exzellenz Petrillo diesbezüglich in Schweigen. Ob dieses Schweigen durch den Widerstand Venedigs verursacht wurde, das nicht müde wird, in Rom darauf hinzuweisen, daß die neue Bahn seinem Handel verhängnisvollen Eintrag tun würde, oder ob die Regierung zunächst nur abwarten will, bis diese private Finanzierung hinreichen[d sicher]gestellt ist, wird abzuwarten sein. So endete die Feie[r für die] Teilnehmer, wenigstens für die Veltliner, mit einer [...] Enttäuschung.

Chronik.

August.

Deutschland. Die auf den Stichtag des 30. S[eptember] berechnete Großhandelsrichtzahl des Sta[tistischen] Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 23. Septembe[r] um 0,6 % auf 121,1 zurückgegangen.

Die Reichsindexziffer für die Lebenshaltungs[kosten] ist nach den Feststellungen des Statistischen Reichsa[mts für] den Durchschnitt des Monats September mit 144,9 ge[gen]über im Vormonat nahezu unverändert geblieben.

Die Finanzgebarung des Reiches im August [...] Einnahmen 557,83 (hiervon Steuern und Zölle 360,80, ver[...] Zölle usw. 162,60), Ausgaben 603,79, somit einen Zusch[uß] von 45,96 Mill. Mark. In dem ersten Dawes-Jahr (S[e] 1924 bis August 1925) betrug in Millionen Mark ohne [...] Silber die Einfuhr 12 443, die Ausfuhr 8138, der Einf[uhrüber]schuß betrug mithin 4,3 Milliarden Mark.

3. Im Reichsrat wurde die Einführung der Einfuh[r...] für Getreide beschlossen.

8. Zur Durchführung der Preissenkungsaktion besch[ließt die] Reichsregierung, daß bei der Ausleihung öffentlicher G[elder] diejenigen Banken, die mit der Weiterverleihung der [öffent]lichen Gelder betraut sind, der Zinssatz 7½ % nic[ht über]steigen darf.

15. Der französische Botschafter übergibt in Be[rlin das] Memorandum der französischen Regierung über die beab[sichtigte] Sicherheitspakt-Konferenz.

15. Wiederbeginn der deutsch-französischen Handels[vertrags]verhandlungen.

16. Das vorläufige Abkommen mit der Belgisch-Lux[emburgi]schen Wirtschaftsunion wird ratifiziert. Das Abkomm[en tritt] am 1. Oktober 1925 in Kraft.

24. Die alliierte Einladung zur Sicherheitspakt-K[onferenz] wird von der deutschen Regierung angenommen.

Österreich. Die Betriebsergebnisse der österrei[chischen] Bundesbahnen im ersten Halbjahr 1925 waren in M[illionen] Tonnenkilometer: Gesamtlast im Personenverkehr [...] (erstes Halbjahr 1924: 2051,10), Güterverkehr 3887,32 (+[...] Nutzlast 244,80 (266,79) bzw. 1771,14 (1872,25).

Der Großhandelsindex (berechnet auf Grund der Si[...] preise: 1. Halbjahr 1914 = 100) ist im September auf [...] (August 188) zurückgegangen. Die Indexziffer für Na[hrungs]mittel betrug 168 (174), für Industriestoffe 219 (219[...] Großhandelsindex hat sich somit im August um 4 %, [im Sep]tember um 3 % vermindert.

Die Zahl der unterstützten Arbeitslosen in Wien betr[ug am] 15. September 65 830 (am 1. September 65 327), hiervon 2[...] weibliche.

10. Die Bundesbahnangestellten veranstalten einen [...]stündigen Demonstrationsstreik.

16. Der Handelsvertrag mit Jugoslawien ist in Kraft ge[treten.] Er beruht auf dem Grundsatze der Meistbegünstigung.

Schweiz. Der Völkerbund in Genf ist durch de[n fran]zösischen Minister Painlevé eröffnet.

Tschechoslowakei. Der Ministerrat hat [...] 23. April abgeschlossenen Wirtschaftsvertrag mit Pol[en rati]fiziert.

Frankreich. Die französischen Bankbeamten besc[hließen] den Streik, der mehrere Wochen gedauert hat, abzubrech[en.]

Belgien. 11. Der Ausstand in der Metallindustrie, [an dem] über 80 000 Arbeiter beteiligt waren, ist nach einhalbmon[atiger] Dauer beendet.

Amerika. Die amerikanische Großhandelsindexziff[er von] Professor Irving Fisher stieg in der zweiten Septemberw[oche] auf 158,1 (gegen 154,8 in der Vorwoche).

1. In den Anthrazitkohlenbergwerken stellen 180 000 B[erg]leute wegen Lohnstreitigkeiten ihre Arbeit ein.

3. Das zu einem Überlandflug aufgestiegene Zeppel[in-Luft]schiff „Shenandoah" wurde während eines Gewittersturm[s bei] dem Orte Ava (zwischen den Städten Cambridge und Ca[...]) zerstört. 15 Tote, 13 Verwundete.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,13 km lange Güterumgehungsbahn Arnsdorf-Liegnitz ist den Vereinsbahnstrecken der RBD. Breslau zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. M[it dem] Tage der Einführung des Winterfahrplans — 4. Oktober [19]25 sind die Stationsnamen Metzdorf in „Hohenfichte"[...]

[illegible]ie Hetzdorf-Großwaltersdorf, Wermsdorf in „Wermsdorf Oschatz", an der Linie Mügeln-Nerchau-Trebsen, [illegible] (Sa.) in „Falkenberg b. Freiburg (Sa.)", [illegible]nie Klingenberg-Colmnitz-Oberdittmannsdorf und Cos[illegible] in „Coswig (Bez. Dresden)", an der Linie [illegible]esden geändert worden.

[illegible]terung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

[illegible]bahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). [illegible]tober 1925 ist die zwischen den Stationen Rogallen (Ostpr.) und Bartossen (Ostpr.) links der Nebenbahnstrecke Arys-Lyck gelegene Ladestelle Moldzien (Ostpr.), die bisher dem Wagenladungsgüterverkehr diente, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Köln. Von der zum 1. September 1925 beabsichtigten Aufhebung des Haltepunktes Marienthal der Strecke Remagen-Adenau ist Abstand genommen worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

[illegible]n den Folgen eines Unfalls starb am 4. Oktober der

Reichsbahnoberrat Georg Rosenbaum,

Geheimer Regierungsrat, Oberregierungsrat a. D.,

[illegible]r von 59 Jahren.

[illegible]is ins Innerste erschüttert stehen wir an der Bahre des Entschlafenen, [illegible]ch vor wenigen Tagen in voller Frische und Arbeitsfreudigkeit unter [illegible]veilt und mit uns gewirkt hat. Wir betrauern aufrichtig den treuen Mit[illegible] und Freund, dessen Lauterkeit und vornehme Gesinnung über jeden [illegible] erhaben waren. Durch die hervorragenden Eigenschaften seines Geistes [illegible]rzens hat er sich bei uns allen ein bleibendes Denkmal errichtet.

[illegible]reslau, den 5. Oktober 1925. (987)

Der Präsident und die übrigen höheren Beamten der Reichsbahndirektion Breslau.

[illegible]ßung und Wiedereröffnung von Stationen.

[illegible] zum 1. 9. 25 beabsichtigten [illegible] des Haltepunktes Marienthal [illegible] Remagen-Adenau ist Abstand [illegible] worden. (977)

[illegible] 26. September 1925.

[illegible]e Reichsbahn-Gesellschaft.

[illegible]hsbahndirektion Köln.

[illegible]iterung der Abfertigungs[illegible]gnisse von Stationen.

[illegible]tober 1925 wird die zwischen [illegible] Rogallen (Ostpr.) und [illegible] (Ostpr.) links der Nebenbahn[illegible]ys-Lyck gelegene Ladestelle [illegible] (Ostpr.), die bisher dem [illegible]ngsgüterverkehr diente, auch [illegible]ersonen- und Gepäckverkehr [illegible]rden. (971)

[illegible]rg (Pr.), 26. September 1925.

[illegible]e Reichsbahn-Gesellschaft.

[illegible]direktion Königsberg (Pr.).

4. Güterverkehr.

[illegible]-Gütertarif, Teil II, Heft A (Tfv. 2).

[illegible]nitt C (Besondere Bestimmun[illegible] [illegible]ebengebührentarif) treten mit [illegible] vom 10. Oktober 1925 Ände[illegible] Ergänzungen in Kraft; Er[illegible]elten- indes erst vom 10. De[illegible] ab. (986)

[illegible]n 2. Oktober 1925.

[illegible]e Reichsbahn-Gesellschaft

[illegible]ahndirektion Berlin. II. 6.

[illegible]tscher Reichsbahn-Gütertarif, [illegible] C II (Ausnahmetarif 1).

[illegible] Oktober 1925 wird der Nach[illegible]sgegeben. Er enthält neben [illegible]änzungen der Ausnahmetarife [illegible]hmetarife, und zwar 13 für [illegible]xyd zur Weiterverarbeitung [illegible]ium und 85 für Bleimennige [illegible] Ausfuhr über die trockene [illegible]ßerdem werden die Ausnahmetarife 33, 33a und 59 durch neue Ausnahmetarife ersetzt. (985)

Berlin, den 5. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Berlin.

Direkter deutsch-polnischer Güter- und Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 wird in den deutsch-polnischen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif vom 15. Juni 1925 die Eisern-Siegener Eisenbahn-Gesellschaft einbezogen.

Außerdem ist auf Seite 8 des Tarifs im § 9 der zweite Absatz „In Oberschlesien usw." bis „5 Tage" sowie auf Seite 23 der Stern bei Syrynia und die zugehörige Anmerkung zu streichen. (976)

Breslau, den 1. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Breslau.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.
Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Das „Vorwort" der Tarife hat mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 folgende Fassung erhalten:

Änderungen und Ergänzungen des Tarifheftes werden bekanntgemacht in dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (T.V.A. I) sowie im Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Für die Gültigkeit der Bekanntmachungen ist lediglich die Veröffentlichung in dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen maßgebend.

München, 5. Oktober 1925. (984)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Tarifamt

bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 sind auf Seite 457 (Tariftabellen mit Anstoß und Kürzungsbeträgen) im Kopf hinter „Suchsdorf" die Station „Wedel" und beim Tarif Nr. 40 an entsprechender Stelle (Hamburg erhöht um) der Frachtsatz „23" nachzutragen.

Dresden, am 2. Oktober 1925. (980)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Dresden

namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 351. Niederländisch-Österreichischer Güterverkehr durch Deutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Gütertarif folgende Änderungen vorzunehmen:

Auf der Titelseite, auf Seite 3 unter A, und auf Seite 6 unter E b) ist nach Mittenwald nachzutragen „Pfronten-Steinach Grenze". Auf Seite 4 ist im Abschnitt C in der besonderen Zusatzbestimmung zu Art. 11 Berechnung der Fracht in Ziffer 2 der dritte Satz „In diesem Falle darf die Anwendung usw." bis „vorgeschrieben werden" zu streichen.

Köln, den 1. Oktober 1925. (982)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.
Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 12. Oktober 1925 sind der Ausnahmetarif 2 des deutsch-schwedisch-norwegischen und der Ausnahmetarif 4 des deutsch-dänischen Gütertarifs durch neue ersetzt.

Ab 15. Oktober 1925 sind die Ausnahmetarife 8 und 9 des deutsch-schwedisch-norwegischen und die Ausnahmetarife 10 und 11 des deutsch-dänischen Tarifs ergänzt worden.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 2. Oktober 1925. (979)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Altona

namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 15. Oktober 1925 sind für Breisach Kaiserstuhlb. (Kais.), Breisach Grenze, Kehl, Kehl Grenze, Neuenburg, Neuenburg Grenze, Wintersdorf (Baden) und Wintersdorf (Baden) Grenze je ein besonderer Schnittfrachtsatz eingeführt worden, der nur für beschleunigtes Eilstückgut bei Frachtbriefvorschrift über Hamburg-Lübeck gültig ist. Die bereits für Basel Bad. Bf. bestehende gleiche Schnittfracht hat sich sowohl in diesem, als auch im deutsch-dänischen Gütertarif, Teil II, geändert. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 5. Oktober 1925. (981)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Altona

namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 gelten von dem Schnittpunkt (Schnitttafel I) Einöd (Saar)-Zweibrücken Grenze nach den Saarbahnstationen folgende neue Entfernungen:

Von und nach	dem Schnittpunkt Einöd (Saar). Zweibrücken Grenze
Altenwald (Saar)	38
Beckingen (Saar)	69
Besseringen	81
Bettingen (Saar)	58
Bexbach	17
Bierbach	8
Bilsdorf	58
Blickweiler	14
Bliesdalheim	20
Bliesen	42
Blieskastel	12
Bous (Saar)	53
Brebach	42
Brefeld	38
Breitfurt	16
Bübingen	46
Camphausen	41
Dechen	28
Dillingen (Saar)	65
Dirmingen	40
Dudweiler	39
Dudweiler Grube	41
Einöd (Saar)	5
Eiweiler	54
Ensdorf (Saar)	57
Eppelborn	44
Etzenhofen	56
Fremersdorf	73
Friedrichsthal Grube	33
Friedrichsthal (Saar)	32
Fürstenhausen	47
Geislautern	50
Gersheim	23
Gersweiler	42
Göttelborn	35
Griesborn	60
Großrosseln	54
Hanweiler	53
Hassel (Saar)	19
Heinitz	28
Heusweiler	58
v. d. Heydt	43
Hofeld	43
Homburg (Saar)	9
Hostenbach West	53
Illingen (Saar)	34
Itzenplitz	30
Jägersburg	18
Kirkel	19
Kleinblittersdorf	48
Kohlwald	26
König Grube	26
Lautzkirchen	11
Lebach	48
Limbach b. Homburg (Saar)	14
Limbach (Kr. Saarlouis)	63
Louisenthal (Saar)	43
Maybach	40
Merchweiler	33
Merzig (Saar)	76
Mettlach	84
Michelbach (Saar)	60
Nalbach	61
Namborn	45
Neunkirchen (Saar)	23
Niederlinxweiler	32
Oberthal	46
Ottweiler (Saar)	29
Primsweiler	54
Püttlingen Grube	53
Püttlingen (Saar)	52
Quierschied	37
Reden	27
Reden Grube	28
Reinheim (Saar)	25
Reinheim (Saar) Bliesbrücken Grenze	26
Rohrbach (Saar)	21
Saarbrücken Burbach	39
Saarbrücken Burbach Hauptwerkstätte	45
Saarbrücken Forbach Grenze	43
Saarbrücken Hbf.	37
Saarbrücken Hgbf.	38
Saarbrücken Malstatt	39
Saarbrücken Malstatt Hafen	40
Saarbrücken Schleifmühle	39
Saarbrücken Verschbf.	39
Saargemünd	55
Saarhölzbach	86
Saarlouis	60
St. Ingbert	25
St. Wendel	37
Scheidt	30
Schiffweiler	27
Schlaverie	24
Schwarzenacker	7
Sulzbach Grube	37
Sulzbach (Saar)	36
Tholey	50
Velsen Grube	55
Völklingen	47
Wehrden (Saar)	51
Wellesweiler	19
Wemmetsweiler	31
Würzbach (Saar)	16
Wustweiler	37

München, den 26. September 1925. (969)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1925 sind im Nachtrag I folgende Stationen aufzunehmen:

Seite	Station		Anstoßpunkt	km
Seite 6:	Döbern (Ostpr.)	Kgb	Anstoßpunkt 4:	428 km
Seite 11:	Hensels	Kgb	Anstoßpunkt 4:	422 km

Die Leitung ist die gleiche wie für Schlobitten.
München, den 1. Oktober 1925. (978)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt d. G. V. B.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. wird ein neuer Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1 eingeführt. Die Ausgabe vom 1. August d. J. tritt mit diesem Tage außer Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (973)
Altona, den 29. September 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 wird in der Entfernungstafel I des Tarifs die Anstoßentfernung Eningen (Achalm)-Stuttgart Hbf. von 75 km auf 70 km ermäßigt.
Stuttgart, den 30. September 1925. (983)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Stuttgart.

Reichsbahn-Gütertarif, Hef[t] (Ausnahmetarife) Tfv. [...]

Mit Gültigkeit vom 1. bis 3[...] 1925 wird ein neuer Ausnahm[etarif] für Kaliammonsalpeter von e[...] nach Scheune bei Auflieferung [...] destens 10 000 t oder Frachtza[hlung für] dieses Gewicht eingeführt.
Berlin, den 30. September 19[25].
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft].
Reichsbahndirektion Ber[lin].

Reichsbahn-Gütertarif Tei[l] (Tfv. 402) Ausnahmetari[fe]

Mit Gültigkeit vom 1. Okt[ober] wird die Ziffer 6 der Vorben[...] auf Seite 2 des Tarifs wie folgt [...]
Änderungen und Ergänzunge[n] bekanntgemacht in dem Tarif- [und Ver]kehrs-Anzeiger für den Güter- [...]verkehr der Deutschen Reich[sbahn-Ge]sellschaft und der deutschen [Privat]eisenbahnen (TVA. I); auf der[en Be]kanntmachungen wird in der Ze[itung des] Vereins Deutscher Eisenbahn[verwaltun]gen hingewiesen.
Für die Gültigkeit der [...] machungen ist lediglich die V[eröffent]lichung in dem Tarif- und [Verkehrs-]Anzeiger für den Güter- und Ti[erverkehr] der Deutschen Reichsbahn-Ge[sellschaft] und der deutschen Privateis[enbahnen] maßgebend.
Elberfeld, den 29. September 1[925].
Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft].
Reichsbahndirektion Elberf[eld].

Güter- und Tierverkehr zwisch[en ...] schen Stationen (einschließlich [...] tionen im Gebiete der Frei[en Stadt] Danzig) über Lubliniec-Ko[...]

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober [...] scheint ein Nachtrag II. Er k[ann zum] Preise von 1 Reichsmark bei der [...] kasse in Oppeln bezogen werden.
Oppeln, den 29. September 19[25].
Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft].
Reichsbahndirektion Oppe[ln],
Oberschlesische Eisenbahn, namens der beteiligten Verwa[ltungen].

Am 1. November 1925 wird [die ...] spurige Nebenbahnstrecke F[...] (Wpr.) - Bischofswerder (Wpr.) [mit den] Stationen Guhringen rechts, Gro[ß Peter]witz (Wpr.) links und Bischo[fswerder] (Wpr.) links der Bahn für [den Per]sonen-, Güter-, Gepäck-, Ex[preßgut-,] Leichen- und Tierverkehr [...] eröffnet werden.
Ausgeschlossen ist auf der [Station] Bischofswerder (Wpr.) die [...] und Auslieferung von Sprengsto[ffen,] der Station Guhringen die Anna[hme und] Auslieferung von Stückgut, [Spreng]stoffen, Vieh in mehrbödigen Wa[gen und] Fahrzeugen. Die Station Groß Pe[terwitz] (Wpr.) dient nur dem Person[en- und] Gepäckverkehr. Die Stationen Gu[hringen] und Groß Peterwitz bleiben [...] unbesetzt. Ausgabe der Fahrkarte[n,] Abfertigung des Gepäcks erfolg[t durch] den Zugführer, desgl. die Annah[me und] Abfertigung der Wagenladungen [der Sta]tion Guhringen.
Die Züge werden nach den [...] veröffentlichten Fahrplänen verkeh[ren].
Für die neue Bahnstrecke ge[lten die] Eisenbahnbau- und Betriebsordnun[g vom] 4. November 1904 und die Eis[enbahn-] Verkehrsordnung vom 23. De[zember] 1908. Über die Höhe der Tarifsätz[e geben] die Dienststellen Auskunft.
Königsberg (Pr.), 25. Septemb[er 1925].
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft].
Reichsbahndirektion Königsberg [...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

4. **Berlin, den 15. Oktober 1925.** **LXV. Jahrgang.**

Inhalt:

75 Jahre Eisenbahndirektion Elberfeld.

Von Dr. jur. **Witte**, Reichsbahnoberrat.

5.)ktober 1850 übernahm der Preußische Staat die Ver- ·s Unternehmens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn- ·t. Dieser Tag war von entscheidender Bedeutung ·twickelung des Eisenbahnwesens im bergisch-märki- ·e. Aber das bedeutet nicht ihren Beginn; er beschließt ·eine Zeitspanne voll eifriger Bemühungen, großer ·i und bitterer Enttäuschungen. Will man sich den ·lieser Bestrebungen vergegenwärtigen, so muß man ·hre ein volles Jahrhundert zurückgehen.

·1825, in welchem die erste Eisenbahn von Stockton ·ngton eröffnet wurde, ließ auch schon der bekannte ·he Industrielle Friedrich Harkort in Wetter a. d. Ruhr ·ruf erschallen, der zur Folge hatte, daß in Elberfeld ·n zuerst in ganz Preußen der Gedanke an den Bau ·ahnen aufgegriffen wurde und Gestalt gewann.

·r ließ am 30. März 1825 in der Zeitschrift „Herrmann“ ·kel mit der Überschrift „Eisenbahnen (Railroads)“ ·Er zog darin aus dem englischen Vorbild die Nutz- ·für seine engere Heimat und sah mit prophetischem ·Zeit voraus, wo auch im deutschen Vaterlande „der ·gen des Gewerbefleißes, mit rauchenden Kolossen be- ·Gemeinsinne die Wege bahnen würde!“ Im Jahre ·er im Garten der Museumsgesellschaft, dem jetzigen ·Elberfeld, eine Probebahn zur Schau, die er in seiner ·n Werkstätte in Wetter nach dem System des Engländers Palmer hatte anfertigen lassen; es war eine Einschienenbahn zum Gütertransport mit Pferden bestimmt. Sie kam nicht zur Ausführung, und auch mehrfache andere Projekte, welche von verschiedenen Komitees in den eifersüchtigen Schwesterstädten Elberfeld und Barmen gegen Ende der zwanziger Jahre für eine Verbindung mit der Ruhr aufgestellt wurden, scheiterten zunächst.

Für diesen Zeitabschnitt, den man als Vorgeschichte bezeichnen kann, ist charakteristisch einmal die Beschränkung des Zweckes auf eine reine Ruhrkohlenbahn nach dem Wuppertal. Eigentümlich ist diesen Projekten auch, daß man auf die Dampfkraft verzichten wollte; man wollte einmal die Kohlentreiber nicht plötzlich aus ihrer Tätigkeit setzen. Sodann war man damals der Ansicht, daß die Anwendung von Dampfwagen selbst in England nicht als vorteilhaft anerkannt würde, da sie ein großes Anlagekapital voraussetze und häufige und stets kostspielige Reparaturen erfordere. Endlich war für diese Zeit und auch noch für die spätere charakteristisch, daß man entsprechend dem damals in England geltenden Grundsatz jedermann bei Verwendung eines vorschriftsmäßigen Wagens die Benutzung der Bahn gegen Entrichtung eines „Bahngeldes“ freistellen wollte.

An praktischem Erfolg war lediglich zu verzeichnen, daß im Sommer des Jahres 1833 auf Anordnung des Ministers des Innern auf dem Engelnberg, einem Kalkhügel in unmittelbarer Nähe von Elberfeld, eine 113 m lange Probebahn angelegt wurde, um

der Allgemeinheit ein ungefähres Bild von dem neuen Verkehrsmittel zu geben und gleichzeitig einige Erfahrungen zu sammeln. Es waren dies die ersten staatlichen Versuche Preußens, die damals in Elberfeld veranstaltet wurden.

Zu wirklichen Bahnbauten, allerdings bescheidensten Umfanges, kam es nur dort, wo man sich entschloß, ein großes Projekt, für das die Zeit noch nicht reif war, zugunsten von kleinen, aber durchführbaren Unternehmungen zurückzustellen. So entstanden damals drei kleine Schienenwege mit Pferdebetrieb zum Transport der Kohlen von der Ruhr nach der Ennepestraße und nach dem Wuppertal: die Muttentalbahn, die Schlebusch-Harkorter Bahn und die Deilbachbahn (die spätere Prinz-Wilhelm-Bahn).

Nach dieser ersten Epoche traten die Eisenbahnpläne des Wuppertales nicht mehr als selbständiges Ganzes auf, sondern nur noch in einem größeren verkehrs- und handelspolitischen Zusammenhang, und zwar zunächst in Verbindung mit dem Projekt einer Rhein-Weser-Bahn, welche die Richtung Minden-Bielefeld-Hamm-Witten-Elberfeld-Köln nehmen sollte.

Als sich die Verhandlungen in die Länge zogen, war es wieder Elberfeld, wo im Jahre 1835 entscheidende Schritte unternommen wurden. Hier trat jetzt mit dem Bankier August von der Heydt ein Mann in den Vordergrund, mit dessen Namen die weitere Entwickelung untrennbar verbunden ist, und dem man, als er später Staatsminister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wurde, den Namen eines „Vaters des Staatsbahnwesens" in Preußen gegeben hat.

In einer Versammlung am 19. Juni 1835 verpflichteten sich 43 Elberfelder Bürger, sich als Aktionäre an dem Bau der Bahnstrecken Düsseldorf-Elberfeld und Elberfeld-Witten zu beteiligen; die beiden Linien sollten zwar in technischer Verbindung, aber finanziell vollständig getrennt gebaut werden; zusammen sollten sie den Namen „Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft" führen. Verhängnisvoll für die finanziell gut begründete Unternehmung wurde es aber, daß nach der Entscheidung der Regierung die Konzession der Elberfeld-Wittener Bahn im Jahre 1836 auf die inzwischen doch zustande gekommene Rhein-Weser-Bahn überging. Die Strecke Elberfeld-Schwelm wurde zwar in Angriff genommen, aber schon 1838 brach die Rhein-Weser-Bahn finanziell zusammen. So scheiterten die Hoffnungen des Wuppertals auf eine Bahnverbindung mit der Ruhr wiederum und fast ein Jahrzehnt verstrich, bis sie sich erfüllen sollten.

Ein günstigerer Stern waltete über dem Projekt der Düsseldorf-Elberfelder Bahn. Sie konnte trotz der Konzession der Rhein-Weser-Bahn zur Ausführung schreiten, da sie nicht unter die von dieser projektierte Linie fiel. Die Strecke Düsseldorf-Erkrath konnte schon am 20. Dezember 1838 dem Verkehr übergeben werden, und am 3. September 1841 wurde auch die Endstrecke bis Elberfeld eröffnet. Von Erkrath nach Hochdahl führte eine Steilrampe mit Seilbetrieb, die noch heute benutzt wird.

Es war die zweite Eisenbahnlinie in Preußen. Denn zwei Jahre früher war die Berlin-Potsdamer Bahn dem Verkehr übergeben worden. Daß die erste Bahn Preußens nicht die vom Wuppertal geplante Bahn war, lag wahrlich nicht an mangelndem Eifer seiner Bewohner.

Die Bestrebungen nach einer Verbindung des Wuppertals mit der Ruhr wurden trotz des Unsterns, der über ihnen schwebte, mit Zähigkeit fortgeführt. Den Plänen Hansemanns, die Köln-Mindener Bahn statt durch das Wuppertal über Düsseldorf-Duisburg zu leiten, wurde lebhafter Widerstand entgegengesetzt, und im Jahre 1842 wurde in Elberfeld auf Betreiben August von der Heydts die Rheinisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft gegründet.

Aber ihre Bestrebungen hatten einen außerordentlich schweren Stand, denn die Linie durch das Wuppertal war technisch erheblich schwieriger und teurer als die Duisburger Linie. Die Regierung entschied daher zugunsten der Duisburger Linie, nicht nur das, sondern auch ausdrücklich gegen die Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft, weil Auffassung eine Parallelbahn von Dortmund über Elbe Düsseldorf die Ertragsfähigkeit der Duisburger Li trächtigt haben würde.

Da warfen in letzter Stunde die Oberpräsidenten land und Westfalen Schaper und von Vincke ihren E gunsten der bergisch-märkischen Bestrebungen in die Der König Friedrich Wilhelm IV. erklärte den Depu einer Audienz, daß die Ausführung der Elberfeld-D Bahn in seinem Wunsch und Willen liege. schlossen sich am 18./19. Oktober 1843 in 145 Aktionäre zur Bergisch-Märkischen Eise Gesellschaft zusammen. Bei der Erörterung übe sammensetzung des Verwaltungsrates stellte die Mißg schen Elberfeld und Barmen beinahe noch in letzter S Unternehmen in Frage. Ein Antrag von Barmen hätte handlungen fast zum Scheitern gebracht, aber schließli doch eine Einigung erzielt. Am 12. Juni 1844 wurde v die Konzessions- und Bestätigungsurkunde vollzogen. nehmigte das Statut und übernahm ein Viertel des Aktie auf Staatsfonds.

Es bildete sich eine Direktion, zu deren Vorsitze Elberfelder Oberbürgermeister von Carnap gewählt wu Präsident des Verwaltungsrates bezeichnete der Finan den Kommerzienrat August von der Heydt.

Anfangs ging der Bau glatt von statten. Die Strec feld-Schwelm wurde im Oktober 1847 eröffnet. Beim aber ergaben sich unvorhergesehene Schwierigkeite konnte die ganze Strecke Elberfeld-Dortmund im Jahre den Güterverkehr und im Jahre 1849 für den Persone eröffnet werden. Aber damit war die Bahn noch k vollendet; es fehlten noch viele Bauausführungen un triebseinrichtungen und Betriebsmittel waren mangelh

Als die Mittel immer mehr zu Ende gingen und eine rung der Gesellschaftsobligationen zu einem annehmbar nicht möglich war, erklärte sich die Königliche Seehan Berlin zur Hilfe bereit. Nach einem im Juni 1850 g Abkommen sollte die Gesellschaft einen Vorschuß von Mark erhalten. Doch knüpfte die Seehandlung daran d gung, daß die Verwaltung des Unternehmens auf den St gehen müsse und daß die Betriebsmittel ihr verpfändet

Die Verwaltung des Unternehmens dem Staat zu ü war den Aktionären natürlich wegen der damit ver Beschränkung ihrer Rechte nicht erwünscht. Man sah daß ein anderer Ausweg nicht blieb. Man erkannte daß eine staatliche Verwaltung der Schwierigkeiten Herr werden würde, namentlich was den Übergangsver die Düsseldorf-Elberfelder Bahn und die seit 1847 v Köln-Mindener Bahn anging. Daniel von der Heydt w allem, der sich aus diesen Gründen verständnisvoll für führung einer staatlichen Verwaltung einsetzte.

Der Minister, der über die Betriebsüberlassung zu en hatte, war kein anderer, als der inzwischen zum Handel ernannte August von der Heydt. Wie er schon stets d punkt der Staatsbahnen vertreten hatte, so verfolgte er mehr als Ressortminister mit vollem Nachdruck, und natürlich, daß ihm der Antrag der Bergisch-Märkische schaft nicht ungelegen kam. Im August 1850 wurde der überlassungsvertrag vollzogen und im September vom K nehmigt.

Durch einen weiteren Erlaß vom 14. September 1850 w Handelsminister ermächtigt, „behufs des vollständigen sowie der Verwaltung und des Betriebes der Bergisch-Mä Eisenbahn eine Behörde unter dem Namen „Köni Direktion der Bergisch-Märkischen bahn" einzusetzen, welche alle Befugnisse einer öff Behörde haben sollte.

)ktober, dem Tage, dessen Wiederkehr jetzt gefeiert
nahm der Regierungs- und Baurat Hübener zufolge
en Auftrages die Verwaltung der Bergisch-Märkischen

itliche Verwaltung auf Rechnung der Gesellschaft
n 15. Oktober bis zur Verstaatlichung am 1. Januar
lieser Zeit erwuchs aus der 58 km langen Strecke
ortmund ein Bahnnetz von 1335 km Länge mit einem
tal von 580 Millionen Mark, und die Bergisch-
Bahn errang in dieser Zeit die erste Stelle unter den
i Eisenbahngesellschaften der westlichen Provinzen.
1854 wurde der Direktion der Bergisch-Märkischen
n die Verwaltung und der Betrieb der Prinz-Wilhelm-
ragen. Da sie nunmehr nicht mehr auf die Verwal-
ergisch-Märkischen Bahn beschränkt war, erhielt sie
3 vom 13. März 1854 die Bezeichnung „Königliche
hndirektion in Elberfeld".

gliche Direktion schuf damals in verständnisvoller
rbeit mit der Deputation der Aktionäre ein Unter-
sich vor der Verstaatlichung von Aachen und Venlo
bis Holzminden-Cassel-Gerstungen im Osten und von
-Hamm-Soest im Norden bis nach Siegen im Süden
Der langjährige Vorsitzende der Deputation, Daniel
ydt, konnte also schon im Jahre 1869 mit Stolz aus-
aß der Machtbereich der Gesellschaft sich erstrecke
fern der Maas bis unter die Zinnen der Wartburg".

ickelung des Unternehmens ist in der von der Reichs-
on Elberfeld aus Anlaß ihres Jubiläums heraus-
Festschrift¹) unter Benutzung der Arbeit von
Waldeck[2]) näher dargestellt. Daran angeschlossen ist ein
Überblick über die Organisationsformen, die den einzelnen
Epochen eigentümlich waren, und es ist ein Vergleich gezogen
zwischen den früheren Formen und der heutigen Gestaltung.
Besonderen Anlaß dazu gab die eigentümliche Erscheinung, daß
der Lauf der Zeiten die Direktion Elberfeld wieder zur Gesell-
schaftsform zurückgeführt hat. Vor 75 Jahren übertrug eine
notleidende Gesellschaft den Betrieb auf den Staat und vor
Jahresfrist übertrug das Reich unter dem Druck der Reparations-
last den Betrieb auf eine Gesellschaft!

Die Reichsbahndirektion wird ihr Jubiläum am 15. Oktober
durch eine Festsitzung und ein Festessen mit Vertretern der Be-
hörden und der Wirtschaft und am 16. mit der Beamten- und
Arbeiterschaft festlich begehen.

Die Vorsitzenden und Präsidenten der Direktion Elberfeld
waren:

1. bei der „Königlichen Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn" und der späteren „Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld" bis zur Verstaatlichung:
   Kgl Regierungs- und Baurat Hübener 1850—1852,
   Kgl. Regierungsrat Ostermann 1852—1856,
   Kgl. Eisenbahn-Direktionspräsident Danco 1856—1875;
2. nach der Verstaatlichung:
   Kgl. Eisenbahn-Direktionspräsident Jonas 1875—1881,
   Kgl. Eisenbahn-Direktionspräsident Thielen 1882—1887, der spätere Staatsminister,
   Kgl. Eisenbahn-Direktionspräsident Dieck 1887—1903,
   Kgl. Eisenbahn-Direktionspräsident Hoeft 1903—1919, der Ehrenbürger der Stadt Elberfeld,
   Eisenbahn- und Reichsbahn-Direktionspräsident Denicke 1919—1924,
   Reichsbahn-Direktionspräsident Marx 1924—1925.

Seit dem 2. Oktober hat der Reichsbahndirektor Geheimer
Oberbaurat Loewel die Leitung der Direktion übernommen.

[1]) ...it 35 Bildern aus der 75jährigen Vergangenheit und
...vart geschmückte Festschrift enthält folgende Auf-
...rblick über die Geschichte und Organisation der Eisen-
...on Elberfeld" von Reichsbahnoberrat Dr. jur. Witte;
...und Betrieb der Reichsbahndirektion Elberfeld" von
...i der Reichsbahn Baumgarten und Reichsbahnoberrat
...„Die geschäftliche Entwickelung der Eisenbahn-
...lberfeld" von Reichsbahnrat Dr.-Ing. Feindler.

[2]) Waldeck, „Die Entwickelung der Bergisch-Märkischen
Eisenbahn", Archiv für Eisenbahnwesen 1910.

Zur Erinnerung an die ehemalige Kgl. Preuß. Militär-Eisenbahn.

ilitärischen Opfern, die die Versailler Bestimmungen
then Vaterland auferlegten, gehört die Eisenbahn-
rch ihre Auflösung büßte auch die ehemalige Kgl. Pr.
nbahn (K. M. E.) ihren militärischen Charakter ein.
5. Oktober 1925, d. h. dem Tag, an dem die K. M. E.
ires 50jährigen Bestehens hätte begehen können, und
früheren Angehörigen der Eisenbahntruppe in treuer
aft zu einem Gedenktage sich vereinen, sei auch der
ne kurze Erinnerung gewidmet.

Eisenbahntruppe selbst, so verdankt auch die K. M. E.
ung dem damaligen Chef des Generalstabes der
Generalfeldmarschall Graf v. Moltke, der im Verein
iegsministerium für die Bereitstellung der erforder-
mittel sorgte und ihre Sicherstellung durch Reichs-
8. Juli 1872 erwirkte.

lerlichen Vorarbeiten, die Aufstellung des Bauplanes,
ß der Verträge mit der Berlin-Dresdener Bahn hin-
zum Bau benötigten Grunderwerbes, der Herstellung
rpers und der erforderlichen Brücken, Hochbauten
dem damaligen Eisenbahnbataillon ob. Dieses ver-
Jahren 1874/75 den Oberbau — 6,6 m Schienen auf
uerschwellen —, sorgte für den Ausbau der Stations-
r Telegraphenleitung, Signale usw., so daß am
1875 die Betriebseröffnung erfolgen konnte. Die
aukosten und die Beschaffung der in sehr beschei-
zen gehaltenen Betriebsmittel hatten rund 2 700 000
lert.

a zu dem Zweck, der Eisenbahntruppe die Mög-
gewähren, ihre Angehörigen im Betriebsdienst aus-
zubilden, diente die K. M. E. weiter zur Verbindung des Kum-
mersdorfer Schießplatzes der Artillerie-Prüfungskommission und
der Übungsplätze der Eisenbahntruppe bei Clausdorf und Speren-
berg mit dem Berliner Standort, sowie zur Bedienung des öffent-
lichen Verkehrs zwischen den Stationen Zossen und Schießplatz.
Beginnend mit dem Bahnhof Berlin in Schöneberg an der Ko-
lonnenstraße, führte sie auf gemeinsamem Bahnkörper mit der
Berlin-Dresdener Bahn bis zu der 30 km entfernten Station
Zossen und von dort auf eigenem Bahnkörper bis zur Station
Schießplatz in einer Länge von 15 km. Ein Anschlußgleis ver-
mittelte hier die Verbindung mit den artilleristischen Einrich-
tungen des Schießplatzes.

Die Betriebsverwaltung erfolgte nach dem vom
Kriegs- und Handelsministerium gemeinsam aufgestellten Or-
ganisationsstatut für Verwaltung und Betrieb. Nach diesem
Statut stand die Kgl. Direktion der M. E. unmittelbar unter dem
Chef des Generalstabes der Armee, während sie bezüglich der
technischen Betriebsführung den zuständigen Eisenbahnbehörden,
in erster Linie dem Kgl. Eisenbahnkommissariat in Berlin unter-
stellt war. Die Direktion bestand aus dem jeweiligen Komman-
deur des Eisenbahnbataillons — vom 1. März 1876 ab Regiments
—, einem Stabsoffizier als Chef der Betriebsabteilung und zwei
Offizieren nebst dem erforderlichen Unterpersonal. Einem Zahl-
meister war die Verwaltung des Kassen- und Güterwesens über-
tragen.

Den Betriebsdienst versah nach einer kurzen Über-
gangszeit von 1876 an eine aus Abgaben der acht Eisenbahn-
kompagnien gebildete Betriebskompagnie in Stärke von 25 Unter-
offizieren und 77 Pionieren, von denen die Unteroffiziere als

Stationsvorsteher, Werkmeister, Lokomotivführer, Bahnmeister und Zugführer, die Pioniere als Telegraphisten, Bremser, Heizer, Bahnwärter, Weichensteller, Werkstatts- und Streckenarbeiter tätig waren.

Die Handhabung des Betriebsdienstes erfolgte gemäß dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom Jahre 1874 und dem Bahnpolizei-Reglement vom Jahre 1875. Der Betrieb gestaltete sich bei nur einem durchgehenden gemischten Zuge in jeder Richtung und je einem ebensolchen Zug zwischen Zossen und Schießplatz und zurück sehr einfach.

Stationen bzw. Haltestellen waren: Berlin, Mahlow, Zossen, Clausdorf (später: Rehagen-Clausdorf genannt), Sperenberg und Schießplatz.

Im Jahre 1876 wurde die Bahn in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommen, dessen Bestimmungen und Vorschriften nun auch für die K. M. E. maßgebend wurden.

Große Sorge bereitete von 1879 ab der Zustand des Oberbaues. Abgesehen von erheblichen Bodensenkungen, die namentlich bei Lankwitz den dort durch die sumpfige Niederung geschütteten Damm betrafen, ließ der Zustand der nicht durchtränkten und in minderwertiger Kiesbettung verlegten Holzschwellen für die Betriebssicherheit fürchten. Unzureichend bewilligte Geldmittel verhinderten durchgreifende Besserung. Erst vom Frühjahr 1880 an konnte die Bereitstellung ausreichender Summen durchgesetzt werden, mit deren Hilfe teils neue Holzschwellen, teils eiserne Querschwellen beschafft und in den Folgejahren eingebaut wurden. Aber auch letztere erwiesen sich bei ihren geringen Abmessungen — ihre Länge betrug nur 2,2 m — dem gesteigerten Lastenverkehr gegenüber als nicht widerstandsfähig genug. Erst die Einführung von mit Teeröl getränkten 2,8 m langen Querschwellen und 9 m Stahlschienen — Profil 6 a der Pr. Staatsbahnen auf 12 Schwellen — im Jahre 1894 schaffte endgültige Abhilfe.

Die wachsenden Bedürfnisse und der dringend werdende Wunsch der anliegenden Ortschaften führte zur Ausdehnung des öffentlichen Verkehrs auch auf die bisher nur den militärischen Interessen dienende Strecke von Berlin bis Zossen mit den Haltepunkten Marienfelde, Mahlow und Rangsdorf im Jahre 1888. Sehr erwünscht war es daher, daß 1880 die Bildung der Eisenbahn-Brigade zu zwei Regimentern auch die Verstärkung des Bahnpersonals auf zwei Kompagnien mit zusammen 48 Unteroffizieren und 181 Pionieren gestattete.

In der Aufsichtsbehörde war mittlerweile insofern ein Wechsel eingetreten, als die Befugnisse der obersten technischen Behörde das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm und an Stelle des aufgelösten Eisenbahnkommissariats am 1. April 1895 die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin mit der besonderen Beaufsichtigung der K. M. E. betraut wurde Wie im übrigen schon vorher der staatliche Eisenbahnkommissar Geh. Rat Bensen in vorbildlicher Weise als treusorgender Freund der M. E. sich angenommen hatte, so waren es von nun an die Präsidenten und die Herren der Berliner Direktion, die mit aufopfernder und stets hilfsbereiter Kraft die Wünsche der M. E. unterstützten und ihre Bestrebungen förderten. Auch dieser Herren sei an dieser Stelle dankbar gedacht.

Bereits 1889 hatte das Kriegsministerium in einem Schreiben an den Chef des Generalstabes der Armee die Fortsetzung der Militärbahn bis zu dem für die Garnison Berlin immer mehr an Bedeutung gewinnenden Schießplatz Jüterbog hervorgehoben und sie auch für die Ausbildung der Eisenbahntruppe als erwünscht bezeichnet. Für den Bau sollten jedoch nur militärische Zwecke allein, nicht die etwaige Rentabilität maßgebend sein. Die sich daran anknüpfenden Verhandlungen führten zu dem Ziel, daß der Bau beschlossen, die Anlage eines besonderen Personenbahnhofs mit den erforderlichen Einrichtungen unmittelbar nördlich der Berlin-Anhalter Bahn in Jüterbog genehmigt und die Verbindung der Gütergleise auf der Südseite der Anhalter Bahn vorgesehen wurde. Die Länge der neuen Bahn beträgt rund 25 km, so daß die Gesamt[illegible] M. E. auf 70,6 km heranwuchs. Haltestellen wurden i[illegible] feld, Jänickendorf, Kolzenburg und Werder-Kloster-[illegible] richtet.

Das Verlegen des Oberbaues erfolgte nach Herste[illegible] Bahnkörpers und der erforderlichen Bauwerke in d[illegible] 1895—1897 durch die Eisenbahntruppe, zum Teil in krie[illegible] Arbeit, so daß am 1. Mai 1897 mit Genehmigung des Mi[illegible] der öffentlichen Arbeiten der Betrieb auf der ganze[illegible] eröffnet werden konnte. Der Fahrplan weist zu d[illegible] bereits drei durchgehende Personen- und zwei Güt[illegible] jeder Richtung neben anderen Zügen auf. Die Gesamtk[illegible] Neubaues, Bodenerwerb und Beschaffung der erforderl[illegible] triebsmittel beliefen sich auf 4 Millionen Mark. Das [illegible] konnte, nachdem der Eisenbahnbrigade noch ein dritt[illegible] bahnregiment angegliedert worden war, auf 2 Stab[illegible] von denen der eine mit dem Rang als Regimentskomma[illegible] Direktorstelle bekleidete, 4 Hauptleute, 12 Ober- und I[illegible] 1 Oberarzt, 2 Zahlmeister, 125 Unteroffiziere einschl[illegible] meister-Aspiranten, 445 Pioniere und 1 Büchsenmacher [illegible] werden. Als besonderes Kgl. sächsisches Detachement [illegible] der Betriebsabteilung 1 Offizier, 9 Unteroffiziere und 36[illegible] an. Ein geflügeltes Rad auf der Schulterklappe dient[illegible] sonderen Abzeichen. Rekruten stellte die Abteilung [illegible] sondern ergänzte sich wie bisher durch Abgaben der d[illegible] menter. In dieser Stärke verblieb die Betriebsmanns[illegible] zum Ausbruch des Weltkrieges, während der wachsende[illegible] die Zahl der zu befördernden Züge auf je fünf Perso[illegible] zwei Güterzüge in jeder Richtung sowie eine Anzahl [illegible] züge usw. heranwachsen ließ.

Die Betriebsergebnisse gehen aus der nachfg[illegible] Zusammenstellung hervor (runde Zahlen).

Jahr	Beförderte		Einnahmen	Bemerkunge[illegible]
	Personen	Güter t		
1876	57 500	34 000	36 500	öffentlicher Verkehr
1880	12 000	18 000	10 000	Zossen-Schießplatz
1885	18 600	42 000	35 000	
1888	23 000	82 000	74 500	öffentl. Verkehr, Stre[illegible]
1890	115 000	147 000	130 000	Berlin-Zossen-Schieß[illegible]
1895	206 600	198 000	219 000	
1897	294 500	218 600	255 000	Verlängerung bis Jür[illegible]
1900	402 000	375 000	436 000	
1905	317 000	479 000	550 000	
1910	593 000	495 000	541 000	
1913	760 000	407 000	548 000	letztes von der Stati[illegible] faßtes Jahr

Zu den Zahlen, die in Spalte 3 den Militär- und den v[illegible] kehr zusammenfassen, sei bemerkt, daß Militär und Mit[illegible] frei befördert und daß bei Sonderzügen nur die Selbstko[illegible] die ermieteten Betriebsmittel angefordert wurden. [illegible] letzteren anlangt, so gehörte die M. E. zum Wagenver[illegible] daß auch die bahneigenen Wagen im ganzen Verkehr[illegible] umliefen.

Die Ausgaben sind aus dem Grund nicht aufgeführt, [illegible] den Aufzeichnungen für die persönlichen Kosten nur d[illegible] seitig zu zahlenden Zulagen enthalten sind, Gehälter [illegible] aber vom Reich getragen wurden. Der geldwerte Vor[illegible] dieses lag dabei weniger in den erzielten Überschüsse[illegible] der freien Beförderung des Militärgutes, ganz abgesehen [illegible] Ausbildungsmöglichkeiten der Eisenbahntruppe.

Besondere Sorgfalt bedurfte die Ausbildung des [illegible] personals selbst. Denn nur die Unteroffiziere kon[illegible] ihren verantwortungsvollen Posten im Lokomotiv- und S[illegible] dienst, als Werk- und Bahnmeister, in der Zugabfertig[illegible] im Güterdienst mehrere Jahre erhalten bleiben. Dagege[illegible] selte das gesamte Mannschaftspersonal alljährlich im [illegible] Nachdem der Pionier im ersten Dienstjahr bei der Trupp[illegible] mein militärisch und technisch geschult war, kam er gew[illegible]

e besondere Sondervorkenntnisse zum Bahndienst. Nach
ismäßig kurzer, gewöhnlich nur nach wochenlanger Vor-
zeit mußte er seinen zur Reserve entlassenen Kame-
ll ersetzen.

es trotzdem gelungen ist, in der ganzen Zeit den Betrieb
ößere oder mehr Unfälle durchzuführen als sonst sich
betrieb ereignen, so ist dies einerseits dem vortrefflichen
er Eisenbahntruppe und dem Ehr- und Pflichtgefühl der
dann aber auch dem hervorragenden Eifer der Vor-
zuzuschreiben, die durch Belehrung und Beispiel die
he Gefahrsperiode zu überwinden wußten.

esondere Ausbildung erhielt nur das Lokomotivpersonal.
rbereitender Tätigkeit im Werkstattsdienst nebst ent-
lem Unterricht bei der M. E. wurden die Anwärter zur
sbahn kommandiert, bei der sie die vorschriftsmäßigen
n und Fahrzeiten erledigten. Sie fanden ebendort Auf-
n den bei den einzelnen Direktionen geführten An-
ten, so daß sie nach vollendeter Dienstpflicht bei der
gemäß ihrem Dienstalter bei der Staatsbahn eingestellt
konnten.

den rein militärischen Zwecken diente die M. E. auch
zur Anstellung von Versuchen und Prü-
echnischer Einrichtungen. So fanden schon
g Versuche statt, um durch besondere Vorrichtungen
okomotive und dem Gestänge das Überfahren der auf
tehenden optischen Signale zu verhüten, ferner Ver-
n vom Zug aus mittels drahtloser Telegraphie sich zu
gen usw.

m ebenso bereits im Jahre 1900 Bremsversuche mit
0 Achsen starken Militärzug und mit einem 42 Achsen
chnellzug stattgefunden hatten, deren Luftdruckbremsen
rischer Steuerung versehen waren, wurde die M. E. be-
bekannt durch Schnellbahnversuche, die auf der für
k mit verstärktem Oberbau versehenen Strecke Marien-
sen in den Jahren 1901—1904 vorgenommen wurden.
von der Siemens & Halske A.-G. und der Allgemeinen
äts-Gesellschaft gebauten Motorwagen wurden Ge-
schwindigkeiten bis 210 km/Std. erreicht, während eine Dampf-
lokomotive mit drei D-Zugwagen ihre Geschwindigkeit bereits
1903 bis auf 138 km/Std. steigern konnte.

Mit Ausbruch des Weltkrieges hatte die K. M. E.
vor allem die umfassende Kriegsausrüstung der Eisenbahntruppe
an Brücken- und Feldbahnmaterial abzubefördern, die in den
ausgedehnten, an der Bahn gelegenen Depots lagerten, während
ihr eigenes Personal infolge der Mobilmachung dem Betrieb ent-
zogen wurde. Auch der Bahnverkehr mußte, wenn auch in be-
schränktem Maß, aufrechterhalten werden, so daß immerhin
noch am Tage der Übergabe der M. E. am 15. Oktober 1919 an
die Reichsbahn 5 Offiziere, 135 Unteroffiziere, 292 Pioniere und
157 Zivilarbeiter, zusammen 593 Köpfe in den Listen geführt
wurden.

Die Übergabe erfolgte auf Grund von Vereinbarungen
zwischen dem Reichsfinanzministerium, dem Reichswehrminister
und dem Minister der öffentlichen Arbeiten, denen zufolge der
Betrieb für Rechnung des Reiches geführt wird. Die im be-
sonderen damit beauftragte Eisenbahndirektion Berlin betreibt,
nachdem das Gleis Berlin-Zossen ausgebaut ist, die Strecke
Zossen-Jüterbog als Nebenbahn.

Das Personal wurde zum Teil übernommen, zumeist aber, so-
weit es nicht ohnehin infolge der Herabsetzung der Heeresstärke
zur Entlassung kam, in andere Berufe überführt. Ähnlich wurde
mit den Zivilangestellten und Arbeitern verfahren.

Besondere Abmachungen regelten die Übergabe von Grund-
besitz, Hochbauten, Werkstätten und die Verwendung des rollen-
den Materials.

So hatte die K. M. E., nachdem sie während 44 Jahren ihren
Zwecken gedient hatte, als selbständiges Unternehmen zu be-
stehen aufgehört.

Das feste Band aber, das im Lauf der Jahre alle Angehörigen
eng und fest verbunden hat, ist nicht gerissen. Und wenn es
auch nur Erinnerungen sind, die wir alten Soldaten bei unseren
Zusammenkünften austauschen, das Gefühl treuer Kameradschaft
wird stets die Herzen höher schlagen lassen.

Laube, Generalleutnant a. D.

Ein Gang durch die Opelwerke.

d Orten im Reiche, denen die dort ansässige Industrie
e ndere Note aufgedrückt hat, gehört auch Rüsselsheim.
r in idyllischer Ort mit efeuumsponnenen Türmen und
d en Stadtmauer, ist es jetzt ein Industrieort, dessen Be-
n der letzten Zeit gerade für den Automobilisten ein
s Interesse gewonnen hat.

Neubauten lassen schon von der Bahnstrecke her er-
aß hier ein neues Werk im Entstehen begriffen ist, in
ende Brot finden sollen und das einer noch größeren
enschen seine Produkte in die Hände geben will, damit
rbeitsleistung steigern können. Was schon seit langem
eutschen Industrie gefordert wird, — das Volksauto —,
geschaffen werden. Die Opelwerke, gegründet 1862,
gestützt auf eine Fahrradproduktion von täglich ca.
k daran, dem deutschen Volke Gebrauchskraftwagen,
d mittleren Typs, zur Verfügung zu stellen. Ein Park
scher Werkzeugmaschinen neuester Konstruktion hat
Werke Aufstellung gefunden und fast täglich treffen
hinen ein. Es hat ein Serienbau eingesetzt, der eine
luktion von etwa 100 kleinen Wagen umfaßt, während
kation des Modells 10/45 PS noch in den Kinderschuhen
s werden heute täglich 4—5 Wagen dieser Stärke her-
liese Fabrikation soll jedoch bei Fertigstellung der
rik auf vorläufig 30—40 Stück erhöht werden.

em Gang durchs Werk konnte ich den Produktionsgang
n. Die einzelnen Stücke werden fast ausschließlich mit
ine bearbeitet und gelangen direkt von der Arbeits-
zum Zusammenbau. Dort werden sie zu größeren Ein-
sammengestellt. Verfolgen wir das Werden eines Wa-
r Motorblock wird abgefräst und geschliffen, rollt
m Ausbohren und Gewindeschneiden, zur Meßkontrolle
dem Glätten der Kolbenflächen trifft er an der Mon-
mit dem Kurbelgehäuse, Welle, Pleuel, Getrieb usw.
, die alle in der gleichen Halle bearbeitet werden. An
gebank läuft er durch die Hände von etwa 10 Ar-
ie sich in die Montagearbeiten teilen und verläßt auf
einem Elektrokarren als kompletter Motor die Halle, um auf dem
Prüfstand 6 Stunden einzulaufen; dann beginnt seine Prüfung,
die sich auf Messung der Tourenzahl, Pferdestärke, Temperatur,
Regelmäßigkeit des Laufs erstreckt. Sind die genau vorgeschrie-
benen Bedingungen erfüllt, so wandert der Motor weiter in die
Montagehalle. Hier kann man nun den Zusammenbau des Fahr-
zeugs verfolgen. Auf zwei kleinen Wägelchen wird ein Fahr-
zeugrahmen herangefahren. In einem Kästchen, das angehängt
ist, liegen die zur Montage erforderlichen Schrauben, Muttern
und kleinen Teile. Am ersten Werktisch wird die Vorderachse,
am zweiten die Hinterachse mit der Cardanwelle montiert. Ge-
wöhnlich arbeitet eine Gruppe von vier Leuten zusammen und
schon nach etwa 10 Minuten rollt das Chassis zur nächsten Bank.
Hier werden Motor und Getriebe eingebaut und mit der Cardan-
welle verbunden. Am nächsten Tisch wird die Lenksäule nebst
den zugehörigen Kabeln, Trittbrett und Kotflügel angebracht.
Der Kühler wird aufgeschraubt und mit dem Motor verbunden;
dann folgt die elektrische Anlage. An der nächsten Bank wird
die Karosserie, die durch einen Seitengang auf kleinen Wä-
gelchen herangefahren wird und entsprechend der Bestellung
auszuwählen ist, aufmontiert. Es folgen die Räder und Reifen,
Schutzscheibe und kleinen Ausrüstungsteile. In etwa 4 Stunden
ist aus dem Rahmen ein komplettes Fahrzeug geworden, das aus
der Montagehalle nach Einfüllung der Betriebsstoffe zu einer
kleinen Einfahrbahn innerhalb des Werkes gefahren wird. Hier
wird das Fahrzeug unter Aufsicht eines Ingenieurs von einem
Einfahrmeister eingehend auf den einzelnen Gängen geprüft und
wandert dann in die Expedition, die es entweder mittels Eisen-
bahnwagen weiter versendet oder direkt dem Händler übergibt.

Es ist erfreulich zu sehen, daß in einer Zeit in der man so
vieles von Stillegungen und Arbeitseinschränkungen zu hören
bekommt, sich auch noch Werke finden, die in mutiger Voraus-
sicht auf eine bessere Entwicklung es unternehmen, neue Pro-
duktionszweige großzügig auszubauen und dem deutschen Volke
die Mittel zu einer größeren Produktivität an die Hand zu geben.

Bernard Krimer, Köln.

Die Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf der Strecke München-Landshut.

Von Reichsbahnoberrat **Naderer**, München.

In dem vom Reichsverkehrsminister im Jahre 1920 genehmigten Ausbauplane für Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf dem bayerischen Netze der Deutschen Reichsbahn war die Umstellung der Betriebsform auf der Doppelbahn München-Regens-

im RBD-Bezirk Regensburg gelegenen Abschnitt der Lin burg-Landshut-Regensburg (80 km) eine besondere inspektion für den elektrischen Eisenbahnbetrieb in L errichtet.

Abb. 1.

burg (138,2 km) an zweiter Stelle neben der in erster Linie zu elektrisierenden Garmischer Liniengruppe vorgesehen.

Bereits im Reichshaushalte 1921 war für die genannten Zwecke ein Teilbetrag von 50 Mill. Papiermark bewilligt worden; zur Durchführung der Entwurfsbearbeitung wurde im Februar 1920 eine besondere Neubauinspektion (II) München für den elektrischen Eisenbahnbetrieb errichtet, deren Arbeitsbereich auch den im RBD-Bezirk Regensburg gelegenen Teil der Strecke umfaßte; mit Beginn der Bauarbeiten (1922) wurde dann für den

Der Baufortschritt der Arbeiten hatte in den beiden Jahren schwer unter der Geldknappheit zu leiden: doch die vertragliche Bindung mit den Großwasserkräften üb Stromlieferung, mit allen Kräften den 76,1 km langen abschnitt München-Landshut noch im Jahre 1925 fertig zu um wenigstens annähernd die gewährleistete Stromabnah erreichen und die vorhandenen elektrischen Lokomotive nützen zu können. Die elektrische Ausrüstung des Güte hofes München-Laim sowie der Güterverbindungsbahn

lünchen Ost harren neben der Fortführung der Linie
nsburg noch ihrer Vollendung.

mversorgung des Streckenabschnittes München-Lands-
t, wie der Plan Abb. 1 zeigt, von zwei Unterwerken
ng (westlich von München) und Landshut. Die elek-
n-rüstung des letzteren ist erst im Aufbau begriffen;
l war es möglich, die Umstellung der Betriebsform auf
abschnitt durchzuführen, indem die vom Unterwerk
ch dem Unterwerk Landshut führende 110 kV-Bahn-
leitung bis zur Inbetriebnahme des letzteren vorüber-
. die 15 kV-Sammelschiene des Unterwerkes Pasing an-
n wurde. Damit ist eine aus Betriebssicherheitsgründen
nötige zweiseitige Speisung der 76,1 km langen
beiden Fahrrichtungen ermöglicht.

nischer Hinsicht hat die Erstellung der elektrischen
usrüstung keine besonderen Schwierigkeiten; lediglich
telle, an welcher die Bahnlinie das Schleißheimer Moos
, mußten mit Rücksicht auf den hohen Grundwasser-
Fundamente der Streckenmaste in die Breite gezogen
m kostspieliges Auspumpen der Baugruben zu ver-
Der größte Teil der Strecke ist mit eisernen Masten
f einem 10 km langen Stück wurden Schleuderbeton-
wendet; auch einzelne Rüttelbetonmaste Bauart Frie-
lin, mit unsymmetrischem Doppel-T-förmigen Quer-
wie Eisenbetonausleger wurden versuchsweise ein-

rleitung ist nach der Einheitsbauart der Deutschen
n ausgeführt (festgelagertes Bronze-Tragseil, mit
chgespannter Fahrdraht). Als Isolatoren wurden im
n die bewährten Bauformen der einscherbigen Kelch-
(zwei Einfachglocken und eine Doppelglocke) ver-
n den Bahnhöfen ist das Kettenwerk an Querseilen
, die alle geerdet sind; auf den bewährten Einbau der
in verschiebbare Tempergußrahmen, wie im Haupt-
München und auf der Garmischer Liniengruppe aus-
urde der Kosten halber verzichtet. Im Bahnhofe
ist die Fahrleitung an zweigliedrigen Hängeketten,
pel, befestigt, wie sie in gleicher Ausführung auf der
recke der seit 27. Mai d. Js. elektrisch betriebenen
ng-Herrsching verwendet sind. Bemerkenswert ist
nhof Feldmoching ausgeführter Versuch mit Knüppel-
aus Steatit mit 45 mm Schaftdurchmesser (vgl. Abb. 2);
ist der Isolierkörper auf Zug beansprucht; die Knüp-
n sämtlich mit 4000 kg geprüft; Zerreißversuche er-
igkeiten bis zu 8000 kg. Die gleichen Knüppelisola-
en bis Moosburg auch in den Streckentrennern ver-

rleitung größerer Stationen ist zu beiden Seiten des
jene der kleineren Stationen auf einer Seite desselben
; sämtliche Streckenschalter mit Ausnahme der Lade-
der Verbindungsschalter sind von den Stellwerken
lient. Die Fahrleitungen beider Gleise sind elektrisch
r getrennt, doch gestatten in den wichtigsten Sta-
eordnete Verbindungsschalter gestörte Fahrleitungs-
außer Spannung zu setzen. Die Schwachstromleitun-
rkabel, und zwar führt von München-Laim bis Lohof
m Bahnkörper ein 42-paariges nur dem Eisenbahn-
nendes pupinisiertes Schwachstromkabel, von Lohof
ut (52,6 km) ein 94-paariges ebensolches Kabel, ge-
r Post- und Bahnzwecke, welches zwischen Freising
und Moosburg (17 km) auf der in der Nähe befindlichen Staatsstraße, sonst am Bahnkörper verlegt ist. An sonstigen Baumaßnahmen sind zu nennen der Umbau zweier Brücken bei Freising, sowie die Absenkung der Gleise an zwei Überwerfungsbrücken bei München-Laim.

In verkehrstechnischer Beziehung ist die Strecke München-Regensburg ein Bestandteil einer zwischenstaatlichen Verkehrsader, die nach Süden ihre Fortsetzung in der Linie München-Rosenheim-Kufstein findet, für welche die Bauarbeiten zur Einführung des elektrischen Zugbetriebes vor kurzem in Angriff genommen wurden.

Abb. 2. Einbau der Knüppelisolatoren in das Tragwerk der Querseilaufhängung. Bahnhof Feldmoching.

Der Verbrauch an elektrischer Arbeit für den Teilabschnitt München-Landshut beträgt etwa 17 Millionen kWh im Jahr, oder etwa 230 000 kWh je Kilometer Streckenlänge. Nach dem Längsschnitt ist die Strecke als Flachlandstrecke zu bezeichnen, welche in Richtung von Norden nach Süden ständig ansteigend den 128 m betragenden Höhenunterschied zwischen Landshut und München mit einer größten Neigung von 5 ‰ überwindet.

Diesen Neigungsverhältnissen entsprechend beträgt nach vorgenommenen Messungen für einen 500-Tonnen-Zug mit 90 km Höchstgeschwindigkeit der Arbeitsverbrauch auf der Talfahrt 18 Wh/tkm, auf der Bergfahrt 28 Wh/tkm, im Mittel 23 Wh/tkm.

In die Unterhaltung der Streckenausrüstung teilen sich drei Fahrleitungsmeistereien, das südlichste Stück bis Feldmoching gehört zum Fahrleitungsmeister Pasing; die längste Strecke bis Moosburg zur Fahrleitungsmeisterei Freising, der nördlichste Teil zur Fahrleitungsmeisterei Landshut.

Der Aufbau der Streckenausrüstung wurde durch die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und die Siemens-Schuckert-Werke durchgeführt.

Seit Beginn des Winterfahrplans 1925 wird der Gesamtverkehr München-Landshut elektrisch durchgeführt; lediglich die Güterzüge müssen von Moosach nach München-Laim und von Feldmoching nach München-Ost mit Dampflokomotiven geschleppt werden.

Allgemeines.

ationale Funkkonferenz in Washington. Die Ende
dem Botschafter der Vereinigten Staaten in Berlin
Einladung zu einer Funk-Konferenz in Washington
r 1926 enthält eine Reihe von Vorschlägen für die
genstände. So soll u. a. die Londoner Übereinkunft
1912 einer Revision unterzogen werden, ferner sollen
die bestehenden Vorschriften über den Verkehr zwischen festen Funkstellen, den funktelegraphischen Rundfunk und Presserundfunk, den funktelephonischen und Unterhaltungsrundfunk und über Wellenzuteilung für feste, bewegliche und Rundfunksendestellen abgeändert oder neu festgesetzt werden. Auch über die Fernhaltung gegenseitiger Störungen, die Notmeldungen, über funktechnische Navigation und eine allgemeine internationale Funkverkehrsregelung sollen Beschlüsse gefaßt werden.

Güterumschlag-Verkehrswoche.

Düsseldorf-Köln vom 21. bis 26. September 1925.

Als auf der Eisenbahntechnischen Tagung im Herbst d. J. der Gedanke laut wurde, über den Hauptverkehrszweig der Eisenbahnen, den Güterverkehr, in diesem Jahre eine besondere Aussprache herbeizuführen, hatte man wohl nicht die große wirtschaftliche Bedeutung geahnt, welche diese Frage nach Jahresfrist erhalten würde. Die Zeiten sind jetzt wesentlich schlechter als damals, der Kapitalmangel ist zur vollen Auswirkung gelangt und Lasten aller Art lähmen die Wirtschaft. Im Inland ist die Kaufkraft geschwunden und auf dem Auslandsmarkt ist wegen der hohen deutschen Preise ein Wettbewerb nicht möglich. Alle Bestrebungen nach Rationalisierung, Normalisierung, Typisierung u. ä. wollen nicht recht in der Fabrikation zur Auswirkung kommen und man erinnert sich, daß die Transportkosten im Herstellungsprozeß einen bedeutenden Anteil an den Gesamtkosten haben. So ertönen die Klagen über hohe Eisenbahnfrachten bei den Produzenten, und hier wie in den Verbraucherkreisen werden Hinweise laut, daß die Reichsbahn in selbstsüchtigen Zielen die Betätigung anderer Verkehrsmittel hemme, die weit billiger und besser die Interessentenkreise bedienen könnten, und deren Anlagen zum Schaden der allgemeinen Volkswirtschaft brach liegen. So war denn auch die Reichsbahn auf der Tagung heftigen Angriffen aller Kreise aus der Produktion sowohl als aus dem Verkehr ausgesetzt und wiederholt mußte Staatssekretär Vogt das Wort ergreifen, um den Vorwürfen in den Vorträgen und in der Diskussion zu begegnen. Doch im Interesse der Sache dürfte dies nichts geschadet haben, und der Zweck der Tagung bestens erreicht sein, auf unparteiischem Boden Ausstände zu besprechen, Wünsche zu äußern, Anregungen zu geben.

Auch war eine derartige Aussprache schon deshalb nötig, weil sich der Verkehr in den Kriegs- und Nachkriegszeiten wesentlich gegen früher geändert hat, indem insbesondere der Kraftwagen in die Verkehrsgebiete der Eisenbahnen, Wasserstraßen und Kleinbahnen eindringt und die Straßen- und Kleinbahnen ihre Brauchbarkeit für den Güterverkehr besonders im Ruhrgebiet erbracht haben. Wie es beim Kraftwagenverkehr bereits zu einer Verständigung zwischen diesem und der Reichsbahn geführt hat, so dürfte auch eine Interessengemeinschaft zwischen Reichsbahn und Straßenbahnen im Güterverkehr im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse liegen. Diese Bestrebungen laufen darauf hinaus, den Nahverkehr einer besonderen Studie zu unterwerfen und festzustellen, mit welchem Verkehrsmittel im jeweiligen Fall die Wirtschaft am schnellsten, billigsten und sichersten bedient werden kann, d. h. den Verkehr dem leistungsfähigsten Verkehrsmittel zu überlassen. Dazu ist es natürlich nötig, daß die bestehenden Konzessionsbestimmungen der Straßen- und Kleinbahnen einer gründlichen Revision unterzogen werden, da sie, größtenteils veraltet, unmöglich eine Anpassung an die jetzigen Verkehrsanforderungen ermöglichen. Hervorragende Fachmänner aus dem Straßenbahnwesen haben hierzu unter Darlegung ihrer Betriebsverhältnisse und Einrichtungen für den Güterverkehr gesprochen, wie Gen.-Dir. Schwab, Düsseldorf: „Zusammenarbeit der Eisenbahn mit den Straßen- und Kleinbahnen", Dir. Battes, Hannover: „Leistungsfähigkeit der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Massen- und Stückgutverkehr", Dir. Nier, Dresden: „Die Aufgaben der Straßenbahnen für den Güterverkehr", Gen.-Dir. Müller, Gerthe: „Aufgaben und Bedeutung der Straßen- und Kleinbahnen für den Massengüterverkehr", Gen.-Dir. Lehmann, Köln: „Aufgaben der neuzeitlichen Technik für den Güterumschlagverkehr durch Straßen- und Kleinbahn". Aus diesen Vorträgen ging die große Leistungsfähigkeit der Straßenbahnen für den Güterverkehr hervor, besonders als Massenverkehr, in welchem allein die Straßenbahnen auch nur nutzbringend arbeiten dürften. Doch hängt dies, wie Battes ausführte, sehr von den Konzessionsbedingungen ab, da diese in hervorragendem Maße die Organisation und Betriebsführung beeinflussen. Für den Stückgutverkehr ko[illegible] Straßenbahnen weniger in Frage, wie sie auch nach[illegible] reines Fuhrgeschäft am besten für den Güterverkehr[illegible] sind. Schwab läßt diese Frage offen und will nur[illegible] Straßen- und Kleinbahnen zur Verdichtung des Verke[illegible] für den Güterverkehr beitragen und den Zubringerve[illegible] leben. Dabei stellt er die Forderung nach Durchtarifi[illegible] doppelte Abfertigungsgebühren auf keinen Fall von V[illegible] und Empfängern getragen werden können. Weitgehen[illegible] nisierung der Umladearbeit ist zu erstreben, um den [illegible] verkehr im wirtschaftlichen Interesse nach Möglichkei[illegible] billigen. Die Frage der Durchtarifierung behan[illegible] sonders Dr. Böttger, Düsseldorf, in seinem Vortra[illegible] Durchtarifierung von Stückgütern bei den einzelnen [illegible] mitteln", und führte aus, daß diese von der Reichsbahn z[illegible] bahn nur von Fall zu Fall durchgeführt werden könn[illegible] Kleinbahnen bei ihrer wenig günstigen Lage nicht auf [illegible] vergütung der Staatsbahn mit 2 Pf. verzichten könnten[illegible] der Durchtarifierung fortfallen. Anzuwenden dagegen[illegible] Durchtarifierung immer, wenn eine Gegend durch eine [illegible] dem Gewerbe und der Bewohnung erschlossen werden [illegible] Zubringerverkehr wird hierdurch belebt, wie sich bei d[illegible] tarifierung im Stückgutverkehr heute schon bei Kra[illegible] linien zeigt.

Auch Staatssekretär Vogt führte in der D[illegible] zu der Frage der Heranziehung der Straßenbahnen [illegible] Güterverkehr aus, daß nach den Ausführungen der versc[illegible] Redner diese Frage in verschiedenen Gegenden unters[illegible] zu beurteilen sei, daß aber die Reichsbahndirektion Ess[illegible] rheinisch-westfälischen Industriebezirk nochmals prüf[illegible] wiewohl hier gerade der Kraftwagenverkehr besonder[illegible] tung habe. Immerhin dürfte bei der erneuten Prüfung d[illegible] der Umstand zu beachten sein, daß es sich bei der Hinz[illegible] der Straßenbahnen zum Güterverkehr um die erhöhte Au[illegible] angelegten Volksvermögens handelt, und Neuaufwendu[illegible] spart bleiben, die bei dem herrschenden Kapitalmangel [illegible] digeren Aufgaben zugeführt werden können, ein Punkt [illegible] Tagung ganz besonders beschäftigt hat.

Die gegenwärtigen Arbeitsverhältnisse zwischen R[illegible] bahn und Kraftwagen wurden in den Vorträgen d[illegible] regierungsrats Dr. Teubner, Berlin: „Der Eisenba[illegible] wagenverkehr" und des Regierungsrats Spannuth, [illegible] schweig: „Aufgaben der öffentlichen Kraftverkehrsgesel[illegible] ten" beleuchtet. Die Redner gaben einen Überblick [illegible] wicklung der Kraftverkehrsgesellschaften in Deutschla[illegible] Leistungen und ihrer Aufgaben. Bei der Zusammenar[illegible] Kraftverkehrsgesellschaften mit der Reichsbahn bleibt [illegible] stets Trägerin des Verkehrs und bedient sich des Kraf[illegible] nur als Hilfsmittel an Stelle des Eisenbahnwagens, wob[illegible] besondere Verträge die gegenseitigen Rechte und Pflich[illegible] Leistungen und Gewinnanteile festgelegt sind. Die höch[illegible] stung muß mit dem geringsten Aufwand erzielt werde[illegible] meidung oder wenigstens Vereinfachung des Güterumh[illegible] wird den Verkehr wesentlich verbessern und verbillig[illegible] sonders wichtig ist die Verwendung von Transportgefä[illegible] ein leichtes Umladen vom Kraftwagen auf die Eisenbahn [illegible] gekehrt ermöglichen. Wie von Teubner die verschieden[illegible] lichkeiten der Einbeziehung der Kraftwagen in den Eis[illegible] verkehr besprochen wurden, so wurde im Vortrage Spann[illegible] zeigt, wie die Kraftverkehrsgesellschaften überall bemü[illegible] in der Volkswirtschaft helfend einzuspringen, und ihre [illegible] zeuge im Verleihgeschäft, ihre Werksätten für fremd[illegible] raturen, ihre Unterstellräume zur Vermietung, ihre Erfa[illegible] zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern auszuwerten[illegible] vollen Auswirkung ihrer Aufgaben zum Nutzen der Vo[illegible] schaft ist aber Freiheit vor behördlichen Maßnahmen[illegible] derlich.

teren Entwicklung des Kraftwagenverkehrs ist aber weitere Vervollkommnung der Fahrzeuge, Anpassung sche der Wirtschaft und an die Fahrzeuge der Reichsderlich. Der 5-t-Wagen entstammt den Vorkriegsver- wo er von der Militärbehörde subventioniert wurde, icht heute nicht den Verkehrsanforderungen. Hierauf l Direktor Benecke, Altona, in seinem Vortrage: ionsfragen der Lastkraftwagen für den Güterrkehr", wie auch Dr. Kos, Berlin, in seinen Aus- über „Anforderungen der Spedition an den Kraft- eb" hin. Nach Benecke kommt wohl die größte wirt- Bedeutung für die Zukunft den Wagen mit abheb- enkasten zu, die in Größen von 2½ bis 3 t Ladege- Kraftwagen oder Anhänger auf die Bahn verladen nnen, und mit denen sich in Verbindung mit einem agen 15-t-Züge zusammenstellen lassen.

Redner wies auch darauf hin, daß die Wagen heute aturen und Überholungen viel zu lange infolge un- iger Konstruktionen dem Betriebe entzogen werden m hierbei Austauschbau zu treiben, müssen verhält- roße Lager an Ersatzteilen gehalten werden, welche Zinsenunkosten verschlingen und Kapitalien fest- hiermit zusammenhängende Frage der Normung Oberingenieur Aders, Nürnberg, in seinem Vor- Normalisierung der Kraftwagen für den Güterver- ch einem Beschluß des Reichsverbandes der Auto- rie sollen die ab 1. Januar 1927 in den Verkehr kom- stwagen in den Passungen, Gewinden, Schrauben usw. in. Doch würde es sich empfehlen, diese Normungen inzelne Baugruppen am Wagen und insbesondere auf brücken zu erstrecken, bei denen heute eine recht um- aber unnötige Verschiedenheit besteht.

eutung des Kraftwagens für den Stückgutverkehr im ührte besonders Geh. Rat de Thierry, Berlin, in rtrage über „Anforderungen des neuzeitlichen Güter- rkehrs an den Hafenbau" und wies darauf hin, daß dung des Kraftwagens die bauliche Anlage der Häfen uppen beeinflussen wird. Eine ähnlich einschneidende auf den Bahnverkehr entwickelte Dr. Bäseler, n seinem Vortrage: „Schnellgüterverkehr". Dieser geeignet gebaute Kraftwagen, die durch die Eisen- Plattformwagen befördert werden, der Eisenbahn nur hren zuweisen, während das An- und Abfahren dem zufällt. Beschleunigung des ganzen Güterverkehrs eiche Senkung der Beförderungskosten soll mit dem em erreichbar sein[1]).

Betriebskosten der Kraftwagen und ihrer Konkurrenz- anderen Verkehrsmitteln gegenüber wurde in be- eise verschiedentlich darauf hingewiesen, daß es im er Steuerzahler nicht angängig sei, dem Kraftwagen unentgeltlich zu überlassen, und dies auch gar nicht nteresse liege.

aus größten Teil der Tagung nahmen ihrer Bedeutung d die Vorträge über die Wasserstraßen mit nanlagen und die Eisenbahnen mit allen mschlagseinrichtungen und Fahrzeu- Das Neuzeitlichste, was bisher zur Verbesserung und g des Verkehrs auf den Eisenbahnen und Wasser- onnen worden ist, wurde an Beispielen von Anlagen Auslande vorgetragen, und manche Anregung für r und Industrie dürfte sich hierbei ergeben haben. ine Eindruck dürfte der sein, daß die Umschlagvor- für den Massenverkehr zwischen Schiff und Schiff, nd Bahn bereits einen hohen Grad der Vollkommen- t haben, während die Fördermittel im Nahverkehr entsprechender Ausbildung zur Mechanisierung der in den Schuppen bedürfen. Hierzu sei insbesondere rtrag von Direktor Dr. Dronke, Bremen hingewiesen: „Neuzeitliche Technik und ihre Aufgaben im Betriebe großer Stückguthäfen", der auf die Schwierigkeiten bei der Einführung mechanischer Hilfsmittel bei Bewegung, Transport und Lagerung von Stückgütern in Schuppen hinwies und in vortrefflicher Weise die einzelnen Arbeitsvorgänge bei diesen Arbeiten für einen Ersatz der Menschenkraft durch Maschinenkraft analysierte. Auch in der Diskussion wurde dies Thema wiederholt berührt und die Vorträge von Prof. Aumund, Berlin: „Wirtschaftliche Grundlagen der Lagerung und Stapelung" und von Prof. v. Hanffstengel: „Vereinfachung und Verbreitung der Förderanlagen durch Vereinheitlichung" gaben hierzu viel Interessantes und Beachtenswertes. Auch boten in dieser Beziehung die Ausführungen von Dr. Foerster, Hamburg, über den Berliner Westhafen Beachtung, wo manche Einrichtung den Betriebsanforderungen nicht genügt.

[1]) v. Bäseler, Schnellgüterverkehr, in Nr. 18/25 d. Ztg.

Gerade an diesem Beispiel wurde darauf hingewiesen, daß der Ingenieur nicht nur Freude am Konstruieren haben, sondern sich stets fragen soll, welchen Zweck die Anlage hat. Aus den lokalen Verhältnissen heraus müssen die Anlagen geschaffen werden in enger Zusammenarbeit mit dem Kaufmann, Verfrachter usw. Nur dann wird die für den jeweiligen Zweck beste Anlage geschaffen werden; allgemeine Richtlinien lassen sich nicht aufstellen. Dies gilt ganz besonders von den Hafenanlagen. So wurden denn auch die Vorträge über Hafenanlagen des In- und Auslandes, wie z. B. in Rotterdam, Narvik, Königsberg, Emden, Hamburg und Donauorten, mit großem Interesse aufgenommen, da sie die Kenntnis anderer Betriebsverhältnisse ermöglichten; aber aus der Diskussion war zu entnehmen, daß nur jedes an seinem Platze gilt. Dies ergab sich schon aus den Vorträgen von Reg.-Baurat Germanus, Duisburg: „Die Hafenanlagen von Duisburg-Ruhrort" und von Baurat Wehrspan, Wanne: „Kohlenverladung an Binnenwasserstraßen", in welchem vornehmlich die Verhältnisse am Rhein-Herne-Kanal behandelt wurden. Im Duisburg-Ruhrorter Hafen herrscht der Kipper für die Entladung der Eisenbahnwagen vor und hat sich hier vom mechanischen über den hydraulischen zum elektrischen Kipper mit einer durchschnittlichen Umschlagleistung von 120 Wagen in neunstündiger Schicht entwickelt. Den Verhältnissen am Rhein-Herne-Kanal paßt sich besser der Großkübelwagen an, dessen Vervollkommnung einen hohen Grad erreicht hat. Die Wagen werden zweiachsig für 50 t Nutzlast mit einem Verhältnis der Totlast zur Nutzlast zu 46 % ausgeführt, und es liegt ein Entwurf der Waggonfabrik Uerdingen im Einvernehmen mit Reg.-Baurat Wehrspan für einen Wagen von 72 t Nutzlast vor, bei welchem das Verhältnis der Totlast zur Nutzlast 42 % beträgt. Die Kübel füllen das internationale Profil vollständig aus. Auf jedem der zwei kurz gekuppelten Wagen befinden sich drei Kübel. Die Bauart der Wagen hat großen Einfluß auf die Bauanlage der Häfen. Nach Wehrspan wäre das Ideal ein Eisenbahnwagen, der auf 1 m Länge ebensoviel trägt wie 1 m Schiffslänge.

Der bekannte Großraumgüterwagen mit Selbstentladung wurde besonders im Vortrag von Bergassessor Rath, Essen, über die „Anforderungen des Massengüterverkehrs an die Eisenbahn" und in der Diskussion behandelt. Die Reichsbahn bringt diesem Wagentyp großes Interesse entgegen, da sie in der Verwendung der Wagen in Pendelzügen eine Entlastung ihrer Gleise, ihrer Abstellbahnhöfe, eine Verringerung der Personalkosten und der Beförderung von Totgewicht sieht. Auch der Empfänger hat viele Vorteile, wenn geeignete Vorrichtungen für die Entladung geschaffen werden. Hiervon konnten sich die Teilnehmer an der Besichtigung der Krupp-Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen überzeugen, bei welcher ein mit Koks beladener Großraumgüterwagenzug von 20 Wagen mit 650 t Nutzlast in 15 Minuten durch zwei Mann entladen wurde. Bei dem neuesten Großraumgüterwagen der Reichsbahn wird das Verhältnis der Totlast zur Nutzlast nur 33 % gegen 55 % beim 20-t-Wagen betragen. Die Reichsbahn hat 200 Wagen der verschiedensten Typen je nach der Entladevorrichtung, Abfederung, Lagerung usw., um in jeder Beziehung Erfahrungen zu sammeln, bestellt. Von diesen Wagen laufen bereits drei

Probezüge im Ruhrbezirk und bis Ende des Jahres werden, wie Reichsbahnoberrat Culemeyer vom Eisenbahn-Zentralamt mitteilte, 10 Züge im Betrieb sein.

Nach Mitteilung des russischen Verkehrsministers Dreyer hat sich die russische Bahnverwaltung am 1. Januar d. J. entschieden, nur noch Großgüterwagen zu 50 t Nutzlast in den Betrieb einzustellen, da diese am besten ihren Verkehrsverhältnissen entsprechen. Direktor Simon-Thomas, Utrecht, steht diesen Wagen weniger optimistisch gegenüber, da die Wirtschaft im allgemeinen so große Einheiten nicht benötige. Die Leistungssteigerung der Bahnanlagen im Ruhrbezirk müsse eher durch Mechanisierung der Rangieranlagen erreicht werden, der 50-t-Wagen ist der Privatwirtschaft zu überlassen und seine Benutzung durch Sondertarife zu beleben. Sein Vortrag: „Zweckmäßigste Ausrüstung der Güterverkehrsmittel der Eisenbahn" befaßte sich in der Hauptsache mit den Leerlaufkosten der Wagen, die die Selbstkosten stark belasten. Aus diesem Grunde dürfen jetzt auch fremde Wagen beim Rücklauf zur Eigentumsverwaltung beladen werden. Reichsbahndirektor Dr. Spieß, Berlin, nahm in seinem Vortrage zur „Bedeutung der Rückfracht für die einzelnen Verkehrsmittel" einen etwas anderen Standpunkt ein, da die Erlangung einer Rückfracht vielfach praktisch unmöglich ist. So verlangt der Kohlenverkehr ¾ des täglichen Wagenbedarfs an offenen Wagen. Viel wichtiger sei es, den Rücklauf der leeren Wagen richtig zu organisieren, als ihn durch Suchen nach Rückfracht zu verzetteln.

Neben den Vorträgen für Spezialgüterverkehr, wie von Direktor Schmitt, Mannheim: „Milchverkehr der Großstädte", von Min.-Rat Verlohr, Berlin: „Fischereiverkehr Geestemünde", von Zivilingenieur Zander, Berlin: „Vorratswirtschaft mit Düngemitteln", sind die Vorträge und Erörterungen über Tarife auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen hervorzuheben. Hier flammte teilweise der alte Kampf zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen auf, da es tatsächlich der Schiffahrt zurzeit nicht gut geht. Ein besonderer Gegenstand des Streits waren die Eisenbahn-Staffeltarife und Seehafen-Ausnahmetarife, durch welche sich die Schiffahrt geschädigt glaubt. Hier war es besonders der Vortrag des Direktor Tillich, Mülheim, vom Kohlenkontor über „Fragen des Massengüterverkehrs" und die Ausführungen von Prof. Heiser, Dresden, in der Diskussion, in welchen die Eisenbahn in ihrer Tarifpolitik scharf angegriffen wurde, so daß sich Staatssekretär Vogt zur Richtigstellung veranlaßt sah, darauf hinzuweisen, daß die Reichsbahn nur von dem Willen beseelt sei, den Verkehr so zu gestalten, wie er für die Interessenten am wirtschaftlichsten ist. Der Verkehr sei noch nicht so stark, daß alle Verkehrsmittel befriedigt werden, aber es dürfe auch nicht unwirtschaftlich nebeneinander gearbeitet werden.

Hierzu bot manchen Einblick der Vortrag von Min.-Rat Dr. Tecklonburg, Berlin, über die „Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes als Faktor der Tarifbildung", wie der Vor Dr. Pricken, Mainz, über „Einfluß der Tarifgestal den Güterverkehr der Schiffahrt". Nach letzterem sin her in Kraft getretenen Umschlagtarife für den Schiff kehr unzulänglich gegenüber den Staffeltarifen d Weitere Forderungen sind Übernahme der Hafenbah die Reichsbahn, Einreihung der Häfen als Tarifstation Tarif und Abbau der Wagenstellgebühr. Eisenbahn u fahrt müssen zusammen arbeiten, eine Forderung, Staatssekretär Vogt vertrat in dem Bestreben, Diener d wirtschaft zu sein.

Im Hinblick auf die unvermeidlichen Reibungen im lichen Verkehrswesen, das sich bei seinen vielfachen Bez zur Wirtschaft in seinen einzelnen Gliedern erst zueina spielen muß, war der Vortrag von Dr. Wilden, D über die „Mitwirkung der Handelskammern im Verkeh sehr beachtenswert. Die Handelskammern sollen Trä licher Vermittlung zwischen den Verkehrtreibenden un nehmern sein im Erkennen und in wissenschaftlicher Ver der Verkehrszusammenhänge, in der Beurteilung org scher Fragen der Verkehrsunternehmen und in der Beu der Tarife mit dem Ziel der volkswirtschaftlich günstig staltung.

Das jüngste Verkehrsmittel im Güterverkehr, der zeugverkehr, wurde in zwei Vorträgen behande Dr. Junkers, Dessau, sprach über die „Bedeutung fahrt für den Güterverkehr", die insonderheit bei lange mit großen Fahrzeugen zur Kultivierung bisher unaufge ner Gegenden, wie in Afrika, zutage trete, und Ober Hellmann, München, über „Lufttarife und Güter Die Bedingungen des Versailler Vertrages stehen anne Tarifen hindernd im Wege, da jetzt die Beförderung vo durch Personenflugzeuge erfolgen muß. Gleichwohl b Beförderung durch das Flugzeug große Vorteile vermö bedeutenden Geschwindigkeit. Dies spricht besonders wertigen Gütern mit, bei denen Zinsverluste bei langsa stellung bedeutende Beträge ausmachen.

Die Beteiligung an der Tagung war trotz der mißlic schaftlichen Zeitverhältnisse groß und die Tagung sel einen regen Verlauf. Wie Reichsminister a. D. Hamm am Schluß der Tagung ausführte, will sie eine Anreg ein Ansporn zur Leistung sein, die uns allein eine Erle unseres Schicksals bringen kann. Dem Verein deuts genieure sei es zu danken, daß er das Problem der Le steigerung in einer technisch-wissenschaftlichen Tagun handeln ermöglicht hat, eine Tat zum Nutzen des ganze landes und des Vereins. Möge der Verein deutscher In noch weitere derartige Anregungen geben.

Przygode, Berlin-Charlotte

Bücherschau.

— **„Über wirtschaftlichen Brennstoffverbrauch im Eisenbahnbetriebe"** von H. Bager, überarbeitet von W. Hansmann. Springer, 1925.

Das kleine Buch beschäftigt sich mit dem Brennstoffverbrauch der Lokomotiven, dem wichtigsten Kostenanteil der Zugförderung, im Zusammenhang mit allen auf ihn wirkenden Einflüssen (insofern ist der Titel des Buches etwas zu allgemein, da er vermuten läßt, daß auch die nicht in Lokomotiven verbrauchten 10 % des gesamten Brennstoffbedarfes der Eisenbahnen mit behandelt sind). Von den Grundlagen ausgehend, die sich aus den physikalischen Bedingungen der Zugförderung und der Eigenart der Lokomotive ergeben, wird dargestellt, in welcher Weise die Brennstoffe, die Bauart der Lokomotiven, ihre Unterhaltung in den Werkstätten und im Betrieb, die technische Behandlung der Wagen, ferner die Fahrplangestaltung, die Zugbildung und der Bahnhofsdienst den Kohlenverbrauch beeinflussen. Neuartig ist, daß für jeden Fall dieser an praktischen Beispielen zahlenmäßig nachgewiesen w durch die Vorstellung über den Zusammenhang und insbe auch über die in Frage kommenden Geldwerte wesentlich stützt wird. Gerade für den Mann des praktisch triebes und für alle, die den maschinentechnischen Einz ferner stehen, ist daher die Durchsicht des Buches von Bedeutung, denn eine gute Brennstoffwirtschaft im Lok betrieb ist wegen seiner zahlreichen Beziehungen zu Arbeitsgebieten nur durch das Verständnis und die Mit aller Beteiligten zu erzielen. Dr. Laud

— **Taschenbuch für Bauingenieure.** Von Dr.-Ing. e. Förster. Zur vierten Auflage dieses Taschenbuches, Nr. 24, Seite 483, Jahrgang 1922 unserer Zeitung besproc sind Ergänzungen betreffend neue deutsche Bestimmun den Eisenbetonbau und den Eisenbau vom Jahre 1 16 Textabbildungen im Verlage von Julius Springer, Ber schienen. Die Ergänzungen umfassen 30 Seiten. Preis

Das Überfahren des Haltsignals.

...sem in Nr. 38 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze nimmt ...rungsbaurat a. D. R. T. Wagner, Mitglied des Eisen-...tralamtes Berlin, folgendermaßen Stellung:

...n dem Herrn Verfasser gegebene Darstellung der Ein-...der Streckensicht auf den neueren Dampflokomotiven ...liegenden Kesseln großen Durchmessers ist recht be-...ert, leider aber nicht vollständig, und darf daher vom ...kt des Lokomotivkonstrukteurs nicht unwidersprochen ...

...chteile des vorn liegenden Führerstandes bei Dampf-...ven sind zum Teil schon vom Verfasser des Aufsatzes ... besonders die Gefahren der Trennung von Führer und ... Neben dieser Gefahr bringt die erwähnte Anordnung ...h große Unbequemlichkeiten für den Betrieb mit sich. ...chkammer muß nach jeder Fahrt von Flugasche ge-...erden, ebenso müssen etwa an jedem zweiten Tage die ...d Rauchrohre mit Preßluft ausgeblasen werden. Die ...em vorn liegenden Führerstande zu öffnende Rauch-...ir, die schon trotz guter Wärmeverkleidung während ...t den Führerstand stark erwärmt, muß nach jeder Fahrt ... werden. Hierdurch wird der Stand unerträglich ver-... Die Trennung von Führer und Heizer verhindert ...i, daß der Heizer wie bisher auf die Handlungen des ...r so vollständig eingeht, wie es die Betriebssicherheit ... wenn er z. B. das Feuer beschickt, während der Führer ...et den Regler schließen muß, wird eine Verbrennung ... rausschlagende Flammen kaum mit Sicherheit zu ver-...ein. Ein vorderer Führerstand hat sich aus diesen ...eren Gründen daher bei Dampflokomotiven nicht be-...

...hler des Herrn Verfassers liegt darin, daß er für die ...ing der Streckensicht nur die Stirnwandfenster des ...Führerhauses heranzieht. Diese bieten allerdings in ...eisbögen nur eine knappe, wenn auch seit Einführung ...illeitbleche eben noch ausreichende Streckensicht. Da-...er sind, wie als bekannt vorausgesetzt werden darf, bei ...eren Lokomotiven an den Seitenwänden des Führer-...s nter Ausnutzung der Umgrenzungslinie Windschutz-...r orgesehen worden, die dem Führer und Heizer ohne ...s nen eine gute und geschützte Signalsicht von weit ...e Gesichtswinkel bieten. Diese Schutzscheiben sind auch ...l als die Stirnwandfenster von Regen und Schnee zu ...e und werden vom Personal zu jeder Jahreszeit ohne ...ür die Gesundheit benutzt. Wie beliebt sie beim Per-...sd, geht aus dessen Wunsch hervor, sie auch an den älteren Lokomotiven anzubauen, wo die Streckensicht durch das Stirnwandfenster einen großen Sehwinkel umfaßt.

Eine Nachlässigkeit in dieser überaus wichtigen Frage kann also wohl kaum einer Eisenbahnverwaltung zum Vorwurf gemacht werden. Er ist auch aus dem Aufsatz nicht herausgelesen worden, doch sollten alle Möglichkeiten einer Mißdeutung durch diese Vervollständigung vermieden werden.

Wenn heute in dankenswerter Weise daran gearbeitet wird, eine sichere Signalübertragung von der Strecke auf den Zug zu erzielen, so liegt der Grund nicht in der mangelhaften Streckensicht, sondern in dem Bestreben, den menschlichen Faktor als mögliche Gefahrenquelle ganz auszuschalten oder wenigstens zu unterstützen. Auch hierbei wird die Streckensicht fernerhin unentbehrlich sein, da noch mit anderen Gefahrenquellen als dem Überfahren von Haltsignalen zu rechnen ist.

Der Vorschlag, ein Periskop zu verwenden, dürfte bei geeigneter Bauart der Vorrichtung immerhin einen Versuch wert sein; allerdings dürfte dessen Ausblick durch den oberhalb der Lokomotive abstreichenden Dampf und Rauch mehr beeinträchtigt werden, als jetzt bei direkter Sicht nach Einführung der Windleitbleche vorn an der Rauchkammer.

Prof. Dr. von Sanden, Hannover, hat hierauf folgendes erwidert:

Auf die Ausführungen des Herrn Wagner möchte ich vor allem erwidern, daß es mir völlig ferngelegen hat, der Eisenbahnverwaltung oder sonst jemand irgendwelchen Vorwurf zu machen. Es lag mir lediglich daran, einige Gedanken zur Diskussion zu stellen.

An die konstruktive oder betriebstechnische Unmöglichkeit des vorderen Führerstandes glaube ich auch jetzt noch nicht. Es ist ja keineswegs nötig, dem vorderen Stande die ganze Breite der Maschine zu geben; vielmehr dürfte ein Stand von etwa 1 m Breite, der seitlich an die Profilgrenze herangerückt wird, genügen. Bei entsprechender Ausbildung der Rauchkammertüre ließen sich die von Herrn Wagner angeführten Schwierigkeiten vermeiden.

Die Trennung von Führer und Heizer hat sicher Nachteile genug. Es kommt aber darauf an, diese Nachteile gegen die Vorzüge der vorgeschlagenen Anordnung abzuwägen. Das Herausschlagen der Flamme wird z. B. durch die vielfach bereits vorhandene Koppelung von Regler und Bläser vermieden. Bei dem „Periskop“ hatte ich nicht an eine Lage des Objektivs über dem Dach des Führerstandes gedacht, sondern an eine solche auf der linken Seite. Es ist Sache der zuständigen Industrie, hierfür Vorschläge zu machen.

Wiederbelebung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Rußland.

... Oktober hatte die zweite deutsch- und litauisch-...el Verbandskonferenz in München ihre Beratungen be-...s haben teilgenommen Vertreter der Eisenbahnverwal-...d Sowjetunion, Litauens, Lettlands, Estlands sowie der ...t Reichsbahn. Die Geschäftsführung liegt in der Hand ...eisbahndirektion Königsberg (Pr.).

...de die beschleunigte Eröffnung eines direkten Per-...verkehrs zwischen Deutschland und Rußland über ...und Lettland beschlossen, so daß in absehbarer Zeit ...ahrkarten nach russischen Stationen verausgabt werden ... Ferner wurde in Aussicht genommen die Eröffnung ...kten Personenverkehrs zwischen Japan, China und ...nd im Durchgang durch Litauen, Lettland und die ...ion vorzubereiten.

...üterverkehr wurde der bereits am 15. Juli d. J. ...getretene direkte Tarif, der sich zunächst auf Wagen-...beschränkte, durch Aufnahme einer Reihe von neuen ...u, wie vor allem: verschiedene Sämereien, Nitrochlor-...lorbaryum, Schweinfurtergrün, Tanin, Firnis, Kanzlei-...reauartikel, verschiedene Textilwaren und eine Reihe ...waren erweitert. Für diese Güter wurden von den ... litauischen und russischen Bahnen Ermäßigungen bis ...% ewilligt. Ferner wurde beschlossen, den direkten Tarif auch auf Stückgut auszudehnen. Sodann wurden für die ostpreußischen und die russischen Strecken ausgerechnete Tarifsätze in Dollar ausgearbeitet. Die Ausarbeitung direkter Sätze, insbesondere für die russischen Strecken, bedeutet einen wesentlichen Fortschritt, da in Zukunft die Frachtsätze aus den Tabellen einfach abgelesen werden können, während der Tarif bisher lediglich die Angabe der russischen Tarifklassen und der gewährten Ermäßigungen enthielt. Da die russischen Tarife nur schwer zugänglich sind, war die Feststellung der Höhe der Frachten für die russischen Strecken bisher nicht ganz einfach. Die jetzige Gestaltung des Tarifs wird dagegen eine genaue Feststellung der Frachten ermöglichen. Sodann wurde eine große Reihe tariftechnischer Einzelfragen geklärt und der Tarif durch Aufnahme von Bestimmungen über die Avisierung der Güter, über das Verfahren bei Abfertigungshindernissen sowie über die Umladung und die Umsetzung ohne Umladung ergänzt. Für den Verkehr zwischen den russischen Tarifstationen und solchen russischen Stationen, die im Tarif noch nicht enthalten sind, wurde ein Umbehandlungsverfahren für beide Richtungen vereinbart, das die Durchrechnung der Fracht unter Abzug der im Tarif gewährten Ermäßigung für die Strecke zwischen jeder russischen Station und der Grenzstation ermöglicht.

Auf diese Weise ist eine erhebliche Verbesserung des Tarifs

erzielt worden, und es ist anzunehmen, daß eine größere Belebung des Eisenbahnverkehrs zwischen Rußland und Deutschland eintreten wird. Dieser Verkehr war seit dem Kriege so gut wie ganz zum Stillstand gekommen. Auf Grund des neuen Tarifs ist bereits ein erheblicher Aufschwung zu verzeichnen. In den ersten vier Wochen nach Einsetzen der ersten Transporte sind in der Richtung aus Deutschland nach Rußland bereits 120 Wagen, hauptsächlich landwirtschaftliche Maschinen und Ackergeräte, Werkzeuge, Stahl- und Eisenwaren, Anilinfarben, Messingwaren, Lampenteile, Motoren und Maschinenteile aller Art befördert worden. Der Verkehr von Rußland nach Deutschland hat etwas später eingesetzt, doch sind schon in den ersten 14 Tagen rund 100 Wagen Hülsenfrüchte in Königsberg eingetroffen, und weitere 100 Wagen haben bereits die russisch-lettische Grenze überschritten. Mit einer größeren Belebung des Verkehrs wird vor allem in der Zeit der Einstellung der Schiffahrt zu rechnen sein. Aber auch in der übrigen Jahreszeit kann eine günstige Weiterentwickelung des Verkehrs erwartet werden, besonders wenn in weiteren Kreisen bekannt wird, daß die Beförderung dieser ersten Transporte durchaus zufriedenstellend verlaufen ist. In der Richtung von Westen nach Osten sind z. B. die Wagen von Magdeburg nach Odessa, Charkow, Kiew nur 18 Tage, von Mannheim nach Moskau und Kiew nur 18—[…] von Altona nach Charkow nur 19 Tage unterwegs g[…] In der Gegenrichtung sind die Wagen von Tambow bis […] berg 13—15 Tage, von Sserdobsk, Atkarsk, Balasch[…] Königsberg und einer ganzen Reihe anderer Versandst[…] in der Nähe von Ssaratow durchschnittlich 12—14 Tage, […] zelnen Fällen noch kürzere Zeit gelaufen.

Von besonderem Interesse dürfte sein, daß weitaus die […] der aus Rußland laufenden Wagen in Königsberg oh[…] ladung eintreffen, da auf Antrag des Absenders im Fra[…] die Wagen beim Übergang von der breiten auf die V[…] ohne Umladung auf andere Achsen umgesetzt werden. […] natürlich besonders für Güter, die in loser Schüttung v[…] werden, ein großer Vorteil. Die Einrichtung der Umset[…] war zwar auch im Frieden bekannt, diese Wagen spielte[…] praktisch infolge ihrer beschränkten Zahl keine große[…] während bei dem jetzigen Verfahren sämtliche Wagen rus[…] Bauart umsetzungsfähig sind. Früher mußten die über[…] kuhnen laufenden Wagen ausnahmslos umgeladen werde[…] jetzige Gestaltung des Umsetzungsverfahrens geht als[…] über den Anwendungsbereich dieses Verfahrens zur Fried[…] hinaus.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Änderungen bei den Eisenbahnämtern.** Im Bezirk der Reichsbahndirektion Trier sind am 1. Oktober d. J. verlegt worden von Trier nach Gerolstein das Betriebsamt Trier 2 und das Maschinenamt Trier 2. Das bisherige Betriebsamt Gerolstein erhielt die Bezeichnung „Gerolstein 1“, das neu dorthin verlegte Betriebsamt die Bezeichnung „Gerolstein 2“. Das bisherige Betriebsamt Trier 1 und das bisherige Maschinenamt Trier 1 erhielten die Bezeichnung „Betriebsamt Trier“ und „Maschinenamt Trier“.

Am gleichen Tage ist das Betriebsamt Simmern versuchsweise zu einem Einheitsamt für Betrieb und Verkehr in der Weise umgestaltet worden, daß für den Bezirk des Betriebsamts Simmern die Verkehrsaufgaben dem Verkehrsamt Coblenz 2 abgenommen und dem Betriebsamt Simmern übertragen wurden, das die Bezeichnung „Betriebs- und Verkehrsamt Simmern“ erhalten hat.

Das Eisenbahn-Betriebsamt Osterode (Ostpr.) im Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) ist am 1. Oktober d. J. aufgelöst worden.

— **Verbesserung der Güterbeförderung der Reichsbahn.** Nr. 33 der „Reichsbahn“ enthält eine eingehende Abhandlung über die Maßnahmen, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zur Verbesserung des gesamten Güterbeförderungsdienstes in betrieblicher und verkehrlicher Hinsicht getroffen hat mit dem Ziel, die Reisedauer der Güter wesentlich herabzusetzen, soweit dies mit einer wirtschaftlichen Betriebsführung vereinbar ist. Aus der Reihe der Maßnahmen sind hervorzuheben: Erhöhung der Geschwindigkeit der Güterzüge von 30 auf 40 km und der Eilgüterzüge von 50 auf 60 km; Schaffung durchgehender, d. h. nur auf Knoten- und großen Stationen haltender Eilgüter- und Güterzüge; Durchführung wichtiger Züge auch an Sonntagen; Ausbau der Verbindungen auch im Nahverkehr; Verbesserung des Benachrichtigungswesens für angekommene Güter; Einrichtung völlig neuer Durchgangseilgüterzüge auf große Entfernungen usw. Hierdurch ist die Eil- und Frachtgutbeförderung in manchen Verbindungen um 10—12, 24, 36 sogar 56 (Hagen-Basel) Stunden verbessert worden.

Die Abhandlung faßt den Erfolg dahin zusammen, daß nach übereinstimmenden Berichten aller Reichsbahndirektionen die angestrebte erhebliche Beschleunigung des Güterverkehrs auf den Friedensstand im allgemeinen erreicht wurde.

— **Güterverkehr Deutschland-Italien.** Für den Güterverkehr von Deutschland nach Italien wird mit Geltung vom 16. Oktober 1925 ein Ausnahmetarif für Eisen- und Stahlwaren von der Reichsbahndirektion Frankfurt (M.) ausgegeben. Der Tarif ist zum Preise von 3 ℳ bei den Auskunftsstellen bei der Reichsbahndirektion oder durch Vermittlung der Abfertigungsstellen erhältlich. Der Tarif enthält für den Versand von den westdeutschen, namentlich rheinisch-westfälischen, mitteldeutschen und süddeutschen Eisenbahnstationen und den Stationen mit Maschinenindustrie usw. direkte Frachtsätze, die den über die außerdeutschen linksrheinischen Strecken geltenden Frachten angeglichen sind.

— **Erhöhte Platzkartengebühren Deutschland-Dänemark.** Mit Gültigkeit vom 10. Oktober werden die besonderen Gebühren für die Benutzung der Durchgangswagen Berlin und Hamburg-Kopenhagen in der Richtung von Deutschland auf 5 RM. in I. […] und 3 RM. in II. Klasse, in der Gegenrichtung auf 5 und […] Kronen festgesetzt. Hiermit erhöhen sich nur die Pr[…] deutscher Währung, die 4 bzw. 2,70 RM. betrugen, währe[…] jenigen dänischer Währung unverändert bleiben. Beim V[…] von Zuschlagkarten auf den Fährschiffen werden, wie […] die Preise stets in der Währung des Landes erhoben, d[…] Fährschiff angehört, gleichgültig, in welcher Richtung das […] fährt.

— **Eröffnung der Liegnitzer Umgehungsbahn.** Am 4. d. […] das Lastgleis der Liegnitzer Umgehungsbahn, die bei […] Beckern beginnt und in Arnsdorf mündet, in Betrieb gen[…] worden. Damit wird die Eisenbahnstrecke Breslau-Lie[…] Arnsdorf wesentlich entlastet werden. Wird doch der Ba[…] Liegnitz täglich von etwa 200 Zügen passiert. Die Umge[…] bahn soll die nicht in Liegnitz zum Halten bestimmten […] um den Hauptbahnhof bzw. um die Stadt herumführen.

— **Sonderzüge für den Wintersport.** Die Deutsche Reich[…] Gesellschaft beabsichtigt im bevorstehenden Winter, güns[…] Wetter vorausgesetzt, in ausgedehntem Umfange Sonde[…] nach den deutschen Wintersportgebieten zu führen. Hierzu […] men sowohl die sogenannten Wochenendzüge in Betracht, d[…] Ermessen der einzelnen Reichsbahndirektionen unterstehe[…] auch die auf weitere Entfernungen verkehrenden Sonderzü[…] denen die Rückfahrt mit fahrplanmäßigen Zügen innerhalb […] bestimmten Frist freigestellt ist. Auch für die letztgenan[…] Züge gelten dieselben günstigen Bedingungen wie für die […] mer-Sonderzüge, die in diesem Jahre in vermehrter Zah[…] fahren worden sind. Es ist anzunehmen, daß bei günsti[…] Winterwetter als im Vorjahre, die Wintersonderzüge stark[…] nutzung finden werden.

— **Schlafwagen Berlin-Locarno.** Seit dem 7. Oktober ver[…] bis auf weiteres ein Mitropa-Schlafwagen Berlin-Locarno […] umgekehrt in den Zügen D 44/41. Er dient nicht nur dem […] kehr Berlin-Locarno-Berlin, sondern allgemein dem Rei[…] kehr über den Gotthard. Seine Fahrzeiten sind folgende: […] ab 2.16, Frankfurt (M.) 11.38, Basel SBB. 7.10, Bellinzona […] Locarno an 12.30, Locarno ab 4.46, Bellinzona 5.29, Basel […] 11.10, Frankfurt (M.) 7.00, Berlin an 5.22. Der Bettkarten[…] beträgt für Berlin-Locarno I. Klasse 40 ℳ, II. Klasse 20 ℳ […] züglich 2.60 ℳ bzw. 1.30 ℳ Vormerkgebühr.

— **Eisenbahnreklame.** Die Reichsbahn Nr. 38 enthält […] Aufsatz von Geheimen Finanzrat Reichsbahndirektor Dr. P[…] über „Eisenbahnreklame“. Den Ausführungen ist zu entneh[…] daß gegenwärtig zwei Gesellschaften das Reklamerecht be[…] Reichsbahn gepachtet haben. Die Deutsche Reichsbahnrek[…] gesellschaft m. b. H. (Der), deren Vertrag bis zum Jahre […] läuft und die Süddeutsch-Sächsische Eisenbahnreklamege[…] schaft (Süderg) mit gleicher Vertragsdauer. Die Der um[…] das gesamte Gebiet der früheren Preußisch-Hessischen St[…] bahnen sowie die Bezirke der Reichsbahndirektionen Schw[…] und Oldenburg, die Süderg das Gebiet der Gruppenverwal[…] Bayern und der Reichsbahndirektionen Dresden, Stuttgart […] Karlsruhe. Die Vergütung ist auf 44 % der Gesamtroheinna[…] festgesetzt, die der Gesellschaft auf Grund des mit den […] klamekunden abgeschlossenen Vertrages zufließt. Irgendw[…] Abzüge sind daneben nicht zulässig.

Vor dem Kriege erbrachten die Einzelverpachtungen […] 400 000 Mark. Die Kriegszeit in Verbindung mit der sich[…]

len schweren Zeit der Geldentwertung sowie die in den ihren aus Billigkeitsrücksichten gezahlten Abfindungen chter verminderten die Einnahmen ganz beträchtlich. tabilisierung der Währung stiegen die jährlichen Ein- fort auf etwa das Doppelte des Vorkriegsbetrages und ach den bisherigen Ergebnissen im Jahre 1925 eine entliche Steigerung erfahren. Nicht unbeachtet darf iben, daß die allgemeine ungünstige Wirtschaftslage bei der Reklamegesellschaft in einem erheblichen An- r Außenstände bemerkbar macht. Dadurch wird das Ergebnis für die Reichsbahn naturgemäß stark be- t.

Rheinisch-Westfälische Schnellbahn. Die jetzigen un- wirtschaftlichen Verhältnisse und die damit im Zu- ng stehenden Widerstände des Bergbaues und anderer tskreise gegen eine derzeitige Durchführung der n (s. Nr. 31, S. 888 und Nr. 38, S. 1089 d. Ztg.) werden itlich Veranlassung geben, die Bauausführung der n auf einige Zeit hinauszuschieben. Die Weiterbear- les Entwurfs nimmt ihren Fortgang, und es sollen die zeilichen Prüfungen und Planfeststellungen durchge- den.

sche Verkehrskreditbank A.-G. Das Institut legt den Bericht für 1924/25, abschließend am 30. Juni, vor und inleitend, daß ein Vergleich mit dem Vorjahre und mit ungsbilanz unmöglich sei, weil durchgreifende erungen im Berichtsjahre eingetreten seien. Die zog das Institut heran zur Durchführung ihres ge- ldverkehrs bei der Hauptverwaltung, dem Eisenbahn- t sowie den Hauptkassen der Direktionen. Ferner bisherige sogenannte monatliche Frachtstundungsver- Reichsbahn mit Wirkung vom 1. März 1925 aufge- das Bankstundungsverfahren für die lang- reditierung von Frachten ausschließlich zur Anwen- acht. Die Deutsche Reichsbahn besitzt die Aktien- zurzeit etwa 70 % des Aktienkapitals von 2 Mill. RM., Mill. RM. verdoppelt werden soll. Wie wir hören, Ausgabe wahrscheinlich zum Kurse von 150 % mit ugsangebot von 1 : 1. Die Deutsche Verkehrskredit- fast nur noch einen Kreditor, die Reichsbahn. Die fen nur an Banken und Bankiers, nicht an Private ben werden. Die anderen vorhandenen Verpflichtun- men noch aus der Zeit vor der Umorganisation. Da die einziger Interessent ist, veröffentlicht die Bank auch imonatsbilanzen.

chluß ergibt aus Zinsen 1 706 418 Reichsmark, Ge- Frachtstundungen 611 343 RM., aus Provisionen und aus Devisen 65 330 RM. Zu den Handlungs- die 1 475 057 RM. beanspruchten, wird uns erklärt, richtung von 23 Filialen und die Auseinandersetzung nken dieses Konto belasteten. Es verbleibt ein Rein- n 1 149 426 RM., woraus nach 100 000 RM. Reserve- % Dividende verteilt, 500 000 RM. einem Delkredere stundung überwiesen und abzüglich je 100 000 RM. ngsfonds und Tantieme 109 426 RM. vorgetragen len.

h der Vertreter ausländischer Eisenbahnen in Mün- Einladung der Deutschen Verkehrsausstellung haben reit verschiedene ausländische Eisenbahnverwaltungen reter nach München zur Besichtigung der Verkehrs- entsandt. So waren Vertreter der englischen, schwe- lgarischen, estnischen und sowjetrussischen Eisen- München. Auch der österreichische Handelsminister und die mit ihm eingetroffene österreichische Han- on besichtigten die Ausstellung eingehend.

bahnwissenschaftliche Vorlesung an der Hamburgi- ersität. Im Verzeichnis der Vorlesungen für das ester 1925/26 zeigt Oberregierungsrat a. D. Reichs- t Klewitz folgende Vorlesung an: „Eisenbahn- sen (mit Besichtigungen)“ Montag 7—9 Uhr abends,

hrift der Reichsbahndirektion Trier. Zur Erinnerung eihung des neuen Geschäftsgebäudes der Reichsbahn- rier am 1. Oktober 1925 ist von dieser eine Denk- usgegeben. In ihrem ersten Teil enthält die Denk- eilungen aus der Eisenbahngeschichte Triers, über ge Eisenbahndirektion Saarbrücken, über die Abtren- argebietes, die neugebildete Direktion Trier (1. April über die anschließenden Ereignisse bis in die neuere zweite Teil verhält sich über das neue Geschäfts- rbauer: Reichsbahnrat Albermann), seine Einteilung chen Anlagen.

Die Denkschrift ist äußerlich aufs beste ausgestattet und mit vorzüglichen Abbildungen versehen. Sie bildet einen kurzen Ausschnitt aus der Eisenbahngeschichte der wichtigen Saar- und Moselbahnen und wird allen eine willkommene Festgabe sein, die dienstlich berufen waren oder berufen sind, auf dem wichtigen Posten im Südwesten des Reiches tätig zu sein oder mit den dortigen Eisenbahnverhältnissen in Beziehung stehen. Die besten Wünsche für ein erfolgreiches Wirken begleiten die Reichsbahndirektion Trier in ihrem neuen Heim. W.

— Hundert Jahre Technische Hochschule Karlsruhe. Die Hundertjahrfeier der ältesten Technischen Hochschule Deutschlands, der Karlsruher Fridericiana, findet am 29. und 30. Oktober statt. Bei diesem Fest werden fast sämtliche deutschen Technischen Hochschulen und Universitäten durch ihre Rektoren vertreten sein. Ebenso werden auch viele ehemalige Schüler, darunter auch Ausländer, erwartet. Der offizielle akademische Festakt findet am 29. Oktober im Badischen Landestheater statt. Am 30. Oktober ist neben anderen Veranstaltungen die Einweihung des Gefallenendenkmals und die Enthüllung des Heinrich-Hertz-Denkmals.

— Reichsbahndirektionspräsident Loewel. Der kürzlich zum Präsidenten der Reichsbahndirektion Elberfeld ernannte Reichsbahndirektor, Geheimer Oberbaurat Rudolf Loewel, wurde 1871 in Neuhammer in Thüringen geboren. Nach Ablegung der Reifeprüfung an dem Gymnasium zu Coburg studierte er an der Technischen Hochschule zu Berlin das Ingenieurbaufach. Nach bestandener Baumeisterprüfung trat er 1901 in den Dienst der ehemaligen preußischen Staatseisenbahnverwaltung, und war in den Direktionsbezirken Erfurt, Saarbrücken und Münster (Westf.) als Streckenbaumeister, Bauabteilungs- und Betriebsamtsvorstand und Direktionsmitglied beschäftigt. Im Juli 1914 wurde er zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat im Reichseisenbahnamt ernannt und trat als solcher in das Reichsverkehrsministerium über. Während des Krieges war er im Militäreisenbahnwesen als Betriebsleiter in Brüssel und Bukarest tätig. Zuletzt war Präsident Loewel Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und Referent für den Personenzug-Fahrplan in der Betriebsabteilung.

— Reichsbahnoberrat Heinrich Kirchrath †. Am 3. September verstarb nach kurzer Krankheit der in der Betriebsabteilung der Hauptverwaltung beschäftigte Reichsbahnoberrat Heinrich Kirchrath. Geboren 1875 in Coblenz, trat er 1892 als Supernumerar für den Abfertigungsdienst bei der Eisenbahndirektion Köln ein und wandte sich später dem äußeren Betriebsdienste zu. Hier fand er in der Stellung eines Dienststellenvorstehers und später in der eines Betriebskontrolleurs — besonders auch in der Zeit der Verkehrsstockungen im Westen — ein reiches Betätigungsfeld. Seine praktische Erfahrung, gepaart mit hervorragend selbstschöpferischer Veranlagung, hat er im Kriege als Vorstand des Militär-Verkehrsamtes Antwerpen, nachher als Hilfsarbeiter bei den Oberbetriebsleitungen und zuletzt bis zum Tode in der Betriebsabteilung der Hauptverwaltung anerkannterweise zum Wohle der Verwaltung wohl ausgenutzt. Selbst Beamtensohn hat er in altbewährter Beamtenpflichttreue die ihm dienstlich zufallenden Aufgaben mit besonderer Energie verfolgt und auch gelöst. Seine stets helfende, kraftvoll zufassende und von klarem Blick geleitete Hand, aber auch nicht zum wenigsten die nie verleugnete, lebensfrohe herzgewinnende Art des Rheinländers werden bei allen, die unter und mit ihm gearbeitet haben, schmerzlich vermißt werden. Ehre seinem Andenken! S.

— Personalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind ernannt: zum Reichsbahndirektor und Mitglied des Hauptprüfungsamts der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft: der Reichsbahnoberrat Gehr in Berlin; zu Reichsbahnoberamtmännern bei der Hauptverwaltung: die Ministerialamtmänner beim Rechnungshof des Deutschen Reichs Wörlein und Meisel, die Reichsbahnamtmänner Clemens Krause, Beck und Schöning, die technischen Eisenbahnoberinspektoren Rübener, Pfeiffer, Kretzer und Schumann, die Eisenbahnoberinspektoren Oheim, Büttner und Krenkel sowie der technische Eisenbahnoberinspektor Höhler, sämtlich in Berlin. — Versetzt sind: der Reichsbahnrat Dr. jur. Gland, bisher Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts in Bremen und Mitglied der Reichsbahndirektion Hannover, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Breslau, der Reichsbahnrat Eifflaender, bisher Mitglied der Reichsbahndirektion Cassel, in gleicher Eigenschaft zur Reichsbahndirektion Trier und der Reichsbahnamtmann Mauelshagen, bisher beim Bahnbetriebswerk Karthaus, zum Bahnbetriebswerk Cochem. — Gestorben ist der Reichsbahnoberrat, Geheime Regierungsrat Rosenbaum, Mitglied der Reichsbahndirektion Breslau.

Österreich.

— Die Besserung der österreichischen Außenhandelsbilanz hat im zweiten Jahresviertel weitere Fortschritte gemacht. Die Einfuhr hat mengenmäßig im zweiten Vierteljahr einen Rückgang gegenüber dem ersten Jahresviertel erfahren, dem Werte nach ist jedoch eine Steigerung eingetreten. Während in den ersten drei Monaten 18 799 540 Meterzentner eingeführt wurden, trat ein Rückgang auf 18 571 121 Meterzentner ein, während die Wertziffer eine Steigerung von 613 000 000 auf 634 808 000 Schilling erfuhr. Die Einfuhr von Lebendtieren weist eine Steigerung von 340 358 bis 442 430 Meterzentner, dem Werte nach von 52 650 000 bis 65 917 000 Schilling auf. Bei den Nahrungsmitteln und Getränken erfolgte, wahrscheinlich infolge der starken Getreideeinfuhr, eine Zunahme von 2 470 574 auf 2 967 181 Meterzentner und von 158 687 000 auf 179 121 000 Schilling. Die Einfuhr mineralischer Brennstoffe — vornehmlich Kohle — hat im zweiten Vierteljahr einen Rückgang von 12 803 972 auf 11 757 804 Meterzentner und von 58 094 000 auf 52 810 000 Schilling erfahren. Auf dem Gebiete der anderen Rohstoffe und Halbfabrikate zeigt sich keine bedeutende Veränderung und es wurden im zweiten Jahresviertel 2 556 848 gegen 2 557 411 Meterzentner eingeführt, wobei die entsprechenden Wertziffern 140 269 000 bzw. 153 214 000 Schilling betragen. Die Fertigwareneinfuhr erfuhr im zweiten Vierteljahr eine starke mengenmäßige Steigerung, der keine entsprechende Erhöhung der Wertziffer gegenübersteht. Es wurden nämlich 846 858 gegen 627 225 Meterzentner eingeführt, wobei die Wertziffern nur eine Steigerung von 190 355 000 auf 196 691 000 Schilling erfuhren. In der Ausfuhr hat sich diejenige an lebenden Tieren mehr als verdreifacht und stieg von 17 317 auf 57 756 Meterzentner, dem Werte nach von 2 497 000 auf 8 764 000 Schilling. Die Ausfuhr von Nahrungsmitteln ist dagegen stark zurückgegangen, da eine Abnahme von 169 708 auf 69 283 Meterzentner oder von 9 004 000 auf 6 618 000 Schilling eintrat. Auch die Ausfuhr mineralischer Brennstoffe — vornehmlich Koks — hat eine Abnahme von 117 503 auf 88 179 Meterzentner oder von 512 000 auf 385 000 Schilling erfahren. Dagegen sind die anderen Rohstoffe und Halbfabrikate im Ausmaße von 6 654 636 gegen 6 206 649 Meterzentner im ersten Vierteljahr gestiegen, wobei die betreffenden Wertziffern 97 443 000 bzw. 92 021 000 Schilling betrugen. Die Ausfuhr von Fertigfabrikaten hat eine Besserung von 1 231 834 auf 1 430 714 Meterzentner bzw. von 329 856 000 auf 349 954 000 Schilling erfahren, insgesamt ist die Ausfuhr von 7 743 011 auf 8 300 568 Meterzentner und dem Werte nach von 433 890 000 auf 463 164 000 Schilling gestiegen. Bei den Einfuhrziffern spielt die Abnahme der Kohleneinfuhr infolge des verhältnismäßig geringen Wertes gegenüber der Steigerung der Weizeneinfuhr eine geringere Rolle.

— Neue Schlafwagengebühren im Verkehr ab Wien. Seit 1. Oktober wird auf jede Bettkarte — ohne Unterschied der Wagenklasse — in den von Wien nach dem Auslande verkehrenden Mitropa-Schlafwagen an Stelle der jetzigen Vormerkgebühr eine solche von 2,10 Fr. Gold erhoben. Es sind dies die Läufe Wien-Passau-Berlin, Wien-Passau-Nürnberg und Wien-Salzburg-München. Die Vormerkgebühren in der Richtung nach Wien und die Bettkartenpreise der genannten Läufe bleiben unverändert.

— Sektionschef Dr. August Weeber †. Der Präsident des Verwaltungsrats der Donau-Save-Adria-(ehemals Süd-)Bahn, Sektionschef a. D. Dr. August Weeber, ist am 3. Oktober einem Herzschlag erlegen.

Dr. August Weeber war der Sohn des bekannten deutschliberalen Parlamentariers gleichen Namens, der durch viele Jahre als Vertreter eines mährischen Wahlbezirkes dem alten österreichischen Abgeordnetenhause angehörte und dort eine führende Rolle spielte. Im Jahre 1884, kurz nach Vollendung seiner juristischen Studien, kam der nunmehr Verblichene in die damals neuentstandene Eisenbahnsektion des Handelsministeriums, und war seither unausgesetzt im Eisenbahnfache tätig. Schon nach kurzer Amtstätigkeit lenkte Dr. Weeber durch seine hervorragende Begabung die Aufmerksamkeit des damaligen Sektionschefs Wittek und des Ministerialrates Wrba auf sich. Im Jahre 1896 kam er bei der Bildung des Eisenbahnministeriums in die Abteilung für legislative Arbeiten. Mit ungewöhnlichem Scharfsinn und großer Gründlichkeit begabt, galt Dr. Weeber im Ministerium und darüber hinaus als anerkannter Eisenbahnfachmann. Im Verein mit dem jetzigen Gouverneur der Postsparkasse Dr. Schuster gab Dr. Weeber durch Jahre das große Sammelwerk „Die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen" heraus. In erfolgreicher Weise hat sich Dr. Weeber bei Förderung des Lokalbahnwesens betätigt. Im Dezember 1906 wurde er zum Sektionschef ernannt. In dieser seiner Stellung betätigte er sich insbesondere bei den Ausgleichsverhandlungen mit Ungarn und bei den Verstaatlichungsaktionen der großen böhmischen Eisenbahnen. Auch bei der Überführung der Privatbahnen in den Staatsbetrieb wirkte Dr. Weeber hervorragend mit.

Im Oktober 1910 trat er aus dem Staatsdienst aus, um die Stellung eines Generaldirektors der Südbahn anzutret[en]. Weeber war einer der besten Kenner der ungemein sch[wierigen] und verwickelten Südbahnfrage in allen ihren Einzelhei[ten und] war mit dem Eisenbahndienst und der Finanzgebarung [der] Südbahn auf das genaueste vertraut. Dr. Weeber beklei[dete das] Amt eines Generaldirektors, in welchem er sich hervo[rragende] Verdienste um die Sanierungsaktion und die Überleitun[g in den] Staatsbetrieb erwarb, durch eine Reihe von Jahren, bis e[r infolge] seines Gesundheitszustandes sich genötigt sah, diese [Stelle] aufzugeben, worauf er zum Präsidenten des Verwaltung[srats der] Südbahn, der jetzigen Donau-Save-Adria-Bahn, ernannt [wurde]. Auch den Arbeiten des Vereins Deutscher Eisenbahn[verwal]tungen hat Dr. Weeber stets warme Teilnahme entgegen[gebracht]. Dr. Weeber hat ein Alter von 63 Jahren erreicht.

— Personalnachricht. Der Bundespräsident hat de[m Mini]sterialrat im Bundesministerium für Handel und Verk[ehr] Anton Pöschmann, der die Verkehrssektion dies[es Mini]steriums leitet, einen Dienstposten der I. Dienstklas[se unter] gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Sektionsche[fs ver]liehen.

Niederlande.

— Europäische Fahrplankonferenz im Haag. In der Z[eit vom] 20. bis 24. Oktober findet im Haag die europäische F[ahrplan]konferenz statt, auf der die Fahrpläne der durchgehend[en Zug]verbindungen für das Jahr 1926 beraten werden. Glei[chzeitig] damit werden auch die Wagendurchgänge vereinbart. [An der] Konferenz beteiligen sich fast sämtliche Eisenbahnverw[altungen] Europas, Schiffahrtsgesellschaften, die Mitropa, die Int[ernatio]nale Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft.

— Dortmund-Amsterdam über Gronau-Enschede. M[it dem] nächsten Fahrplanwechsel soll eine Schnellzugverbindu[ng] Amsterdam über Amersfoort-Hengelo-Enschede-(Gron[au]) Münster und Dortmund hergestellt werden, und zwar [ab] 4 Uhr aus Amsterdam, spät abends an Dortmund, und früh [ab] aus Dortmund, 12 Uhr mittags in Amsterdam. Eine sol[che Ver]bindung hat früher nicht bestanden, doch fuhr eine kur[ze Zeit] lang vor dem Kriege ein Eilzug zwischen (Haag-)Ams[terdam] und Münster.

— Die gemeinsame Paß- und Zollkontrolle in den deut[sch-nieder]ländischen D-Zügen in Bentheim und Zevenaar ist [a]m 4. Oktober wieder beseitigt worden. Nur in dem Londo[n-]Expreß findet Paß- und Zollschau während der Fahrt [statt].

— Die Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen [betrugen] im August d. J. 15 625 627 fl. und seit 1. Janu[ar] 105 252 201 fl. gegen 112 669 444 fl. in der gleichen Ze[it]. Auf das Betriebskilometer bezogen, betrugen die Einnahm[en dur]lang täglich 119,14 fl. gegen 126,63 fl. im Jahre 1924.

Übrige europäische Länder.

— Lokomotivbau in Dänemark. Einer Meldung der Je[...] tidende zufolge führt die dänische Staatsbahn mit der [...] Akts. Friehs in Aarhus Verhandlungen über den Abschlu[ß eines] auf 15 Jahre geltenden Vertrages, durch den die genan[nte Ma]schinenfabrik von Abschluß des Vertrages an praktisch [den ge]samten Bedarf der dänischen Staatsbahn an Lokomotiven [decken] wird. Der Vertrag soll auf der Grundlage abgeschlossen [werden], daß die dänische Staatsbahn die wirklichen Kosten des Ba[ues der] Lokomotiven bezahlt, berechnet nach dem Preise für M[aterial,] Arbeitslohn usw., und darüber hinaus der genannten Firm[a einen] angemessenen Verdienst überläßt. Dadurch stützt die d[änische] Staatsbahn einerseits die dänische Industrie und anders[eits] bekommt sie ihre Lokomotiven so billig hergestellt, wie e[s unter] den jeweiligen Verhältnissen möglich ist. Bisher hat Dän[emark] seine Lokomotiven großenteils aus Deutschland bezogen.

— Wirtschaftslage Norwegens. Das Wirtschaftslebe[n Nor]wegens wurde in den beiden letzten Monaten vor allem [durch] den steigenden Wert der norwegischen Krone beeinflußt, [die im] August von 67,4 % der alten Goldparität auf 78,1 % stie[g. Die] Meinungen darüber, ob man ein weiteres Steigen der Krone [durch] Regierungsmaßnahmen verhindern soll, gingen auseinan[der, da] daß das Schicksal der norwegischen Krone ganz von d[er Spe]kulation der ausländischen Börse abhängt. Der Disk[ont] wurde am 25. August auf 5½ % ermäßigt. Die ausländ[ischen] Guthaben weisen einen starken Zuwachs auf, der Notenu[mlauf] vermindert sich und der Geldmarkt ist flüssig. Die [Preise] sinken nur langsam. Der Wert der Ausfuhr ging zurück, w[äh]rend die Einfuhr zunahm. Die Arbeitslosigkeit ist stark [im Zu]nehmen begriffen. Die Löhne sind erheblich höher als in a[nderen] Ländern. Der Reiseverkehr litt unter den zu hohen P[reisen].

… sich weite Reisen im Anfang des Sommers in deutschem …ngesichts des Zonentarifs billiger als in Deutschland … fährt man jetzt auch bei weiten Entfernungen in …land billiger. Da man in Norwegen im Gegensatz zu …rk noch recht wenig Neigung zu Preis- und Lohnherab…n zeigt, ist die Zukunft des norwegischen Wirtschafts…sicht allzu günstig zu beurteilen.

…weden für Abschaffung des Visums. Die konservative …rachte im schwedischen Reichstag einen Antrag ein, …n die Regierung aufgefordert wird, mit allen Regierun…r die gegenseitige Abschaffung des Visums zu verhan…a im Verkehr mit den westeuropäischen Staaten sowie …und der Schweiz das Visum gegenseitig bereits auf… ist, ist vor allem an den Verkehr mit Deutschland und …ch gedacht. Auch südschwedische Handelskreise treten …dafür ein. Es wäre außerordentlich begrüßenswert, wenn …mühungen Erfolg hätten. Denn eine Aufhebung des …stspieligen Visums würde eine Belebung des Reise…s insbesondere auf der Saßnitzlinie nach sich ziehen. …rde der Verkehr Deutschland-Norwegen, der wegen des …lichen schwedischen Durchreisevisums zurzeit aus … der Ersparnis vielfach den Seeweg nimmt, wieder mehr …er über den Eisenbahnweg gelenkt werden.

…derungen im Signalwesen bei der schwedischen Staats… …ie schwedische Staatsbahn hat neue Bestimmungen über …an Wegübergängen erlassen. Das Signallicht soll fortan …statt grün sein, wenn der Übergang frei ist. Das rote …rd gegen ein starkes Rot ausgetauscht. Durch die Ver…ren sollen auch Farbenblinde das Signallicht unter… können.

…lafwagen 3. Klasse Trälleborg-Oslo. Seit dem 1. Oktober … in dem Nachtschnellzuge Trälleborg-Malmö-Gotenburg-…l umgekehrt ein Schlafwagen 3. Klasse. Der schon in …ten Monaten verkehrende Schlafwagen 3. Klasse Trälle…enburg ist außerdem beibehalten worden. Die Einfüh…d Schlafwagens 3. Klasse bis Oslo wird von den Reisen…aft begrüßt werden und die Beliebtheit der Saßnitzlinie …

…st versuchsweise im Oktober und November und zu den …in Schlafwagen 1/3. Klasse zwischen Stockholm und …na eingesetzt worden, der in dem Nachtschnellzuge …ockholm und umgekehrt verkehren wird.

…näßigung der polnischen Eisenbahntarife. Bei den am …r d. J. eingeführten Tarifsätzen ist nach Mitteilung der …irtschafts-Ztg. mit 1. Oktober d. J. eine große Anzahl …ungen in Kraft getreten. So wird der Z u s c h l a g für …n, die mit beschleunigten Personenzügen oder …l z ü g e n befördert werden, von 50 bzw. 100 auf 25 … % herabgesetzt. Weitere Ermäßigungen haben die …arife für Eier, Zucker, Spiritus, Kartoffelflocken und …mehl erfahren. Zur Förderung der Holzausfuhr können … von 10—15 % gewährt werden, wenn die monatlich be…n Mindestmengen je nach Art und Verarbeitungsgrad der …00, 5000 bzw. 10 000 t erreichen. Ähnliche Ermäßigun…en für die Ausfuhr russischer und schwedischer E r z e …olnischen Hütten gewährt. Die Erleichterungen für die …d e a u s f u h r beruhen darauf, daß die Transporte von …abestation bis zur Reinigungsanstalt und von dort zur …icht mehr nach den Teilstrecken, sondern nach der Ge…ke berechnet werden. Schließlich werden für die K o h… f u h r über Danzig und Gdingen gewisse vereinfachte …keiten hinsichtlich der Abrechnung und der Zugzusam…ung eingeführt.

…ive Handelsbilanz in der Tschechoslowakei. Nach einer …istischen Staatsamt zusammengestellten Übersicht stellt …Einfuhr für den Monat A u g u s t 1925 auf 570 615 t und …arensendungen im Werte von 1 330 124 479 K., die Aus… den gleichen Monat auf 871 081 t und 547 952 Waren…n im Werte von 1 338 309 430 K. Demnach war die …ilanz mit dem Betrage von 8 184 951 K. a k t i v, während …ugust 1924 ein Passivum von 109 933 000 K. aufwies. …umtaktivum für Januar—August beträgt 1403 Mill. K. …stige Abschluß der August-Handelsbilanz ist auf eine … Z u c k e r a u s f u h r zurückzuführen, die im Berichts…5 000 t gegenüber 10 000 t im gleichen Monat des Vor…trug.

…dlawische Lokalbahnen. Gegenwärtig werden Verhand…wischen den Verwaltungen der ehemals ungarischen, …südslawischem Gebiet liegenden Lokalbahnen mit der …chen Regierung geführt. Dem Vernehmen nach dürften …handlungen, die sich ziemlich schwierig gestaltet haben, … Ergebnis führen, wodurch wieder eine der vielen aus dem Friedensvertrag sich ergebenden Schwierigkeiten zur Lösung gelangt. Eine Einigung konnte deshalb nicht erfolgen, weil die südslawische Regierung die seinerzeit mit den ungarischen Staatsbahnen abgeschlossenen Betriebsverträge nicht anerkannte. Auch die Frage, nach welchem Schlüssel die alten österreichisch-ungarischen Kronen in die Dinarwährung umzurechnen seien, bot große Schwierigkeiten. Die Barcz-Pakraczer Eisenbahngesellschaft, deren Aktien seit einiger Zeit infolge ihrer ständigen Steigerung das Interesse der Börse beschäftigen, hat an diesen Verhandlungen nicht teilgenommen, da ihre Rechtslage eine ganz andere ist, was auch von der südslawischen Regierung grundsätzlich anerkannt wird.

— Der passive Außenhandel Südslawiens. Zufolge einer im „Trgovinski Glasnik" veröffentlichten Statistik des Außenhandels des Königreiches SHS. betrug der Wert der in der ersten Hälfte dieses Jahres eingeführten Waren 4603 Millionen Dinar, derjenige der ausgeführten Waren 4506 Millionen Dinar; demnach war der Außenhandel mit 97 Millionen p a s s i v. Von den Einfuhrländern steht an erster Stelle Italien mit rund 20 % der Gesamteinfuhr, an zweiter Stelle die Tschechoslowakei mit 17 %, an dritter Österreich mit 17,2 %. Dann folgen England, Deutschland, Ungarn, die Vereinigten Staaten von Amerika, Rumänien, Frankreich und Griechenland. Auch an der Ausfuhr hat Italien den größten Anteil (26 %), dann folgen Österreich (17 %), Rumänien (14 %), die Tschechoslowakei (9,7 %), Griechenland, Ungarn, Deutschland, Schweiz, Frankreich und Bulgarien.

— Neue Luxuszüge auf den italienischen Staatsbahnen. Wie bereits zwischen Rom-Mailand und Rom-Genua-Turin, werden vom 1. November 1925 ab auf der Strecke Rom-Triest zwei Luxuszüge, ausschließlich aus Schlafwagen I. und II. Klasse bestehend, mit folgendem Fahrplan verkehren: ab Rom 20.00, an Triest 10.30; ab Triest 18.00, an Rom 9.25.

— Italiens Fürsorge für Triest. Vor kurzem war die Triester Presse voll von freudigen Auslassungen über die wirtschaftliche Einsicht, mit der die italienische Regierung in großzügiger Weise der den Anforderungen ihres Hafens kaum gewachsenen Stadt finanziell beigesprungen ist. Der Ausschuß, der seinerzeit für die Prüfung der Neuorganisation der Hauptlagerhäuser eingesetzt wurde, hatte zwar eine regierungsseitige Unterstützung von 160 Millionen Lire, verteilt auf 15 Jahre, vorgeschlagen, aber man kann wohl annehmen, daß diese Forderung bewußt reichlich hoch gegriffen wurde. Man scheint jedenfalls mit dem jetzt Erreichten recht zufrieden zu sein. Der italienische Ministerrat hat nämlich aus dem für unerläßliche Arbeiten angesetzten Fonds von 15 Milliarden Lire einen Betrag von 42 Millionen Lire, auf 4 Jahre verteilt, bewilligt, mit dem die Hafenarbeiten von Triest wieder aufgenommen und fertiggestellt werden sollen. Im Zusammenhang mit der Privatisierung der Hauptlagerhäuser wurde ferner an deren Verwaltung eine Anleihe von 110 Millionen Lire, verteilt auf 7 Jahre, beginnend mit dem Etat 1925/26, zum Bau von Kaischuppen und Lagerhäusern bewilligt. Diese staatliche Unterstützung ermöglicht eine Durchführung der Hafenbauten sogar in noch kürzerer Frist als man früher zu hoffen gewagt hatte. Allerdings ist es größtenteils nur geliehenes Geld, aber man glaubt wohl, daß in absehbarer Zeit, wenn die Finanzlage des Staates sich gebessert haben wird, von dieser Verpflichtung (5 % Zinsen und Tilgung) loszukommen ist. Zudem ist die Rückzahlung auf 50 Jahre verteilt und soll durch eine auf seewärts ein- und ausgehende Güter zu erhebende Sondergebühr von 5 Centesima für 100 kg gedeckt werden. Interessant ist, mit welcher Offenheit bei dieser Gelegenheit wieder in der Presse der bauliche Zustand der Hafenanlagen und ihre Verbesserungsbedürftigkeit behandelt werden. Man weist auf die bereits erfolgten Einstürze im neuen Freihafen hin, die auch anderorts zu befürchten seien, wo bereits Senkungen sich bemerkbar machen. Der Mangel an Kaischuppen und Lagerhäusern, an Gleisanlagen und Eisenbahnmaterial ist auch über Triest hinaus bekannt genug, als daß er hier besonders erwähnt werden müßte.

Nachdem nun so die Mittel für die bauliche Herrichtung des Hafens zur Verfügung stehen, ist auch die letzte Voraussetzung für die Überleitung der Hafenverwaltung in private Hände erfüllt. In allernächster Zeit wird die neue Gesellschaft, deren Träger die verschiedenen östlichen Provinzen, Stadt und Handelskammer Triest sowie die hauptsächlichsten Verbände der Triester Verkehrtreibenden sind, ihre Tätigkeit aufnehmen. Die Gründung der Gesellschaft, die über ein von den Beteiligten einzuzahlendes Betriebskapital von 5 Millionen Lire verfügen wird, entspringt dem Wunsche der italienischen Regierung, die alle kaufmännischen Aufgaben in Privathände legen will, wie dies in den anderen italienischen Häfen schon der Fall ist. Bis die neue Gesellschaft ganz aus der bisher unter Staatsregie üblichen Defizitwirtschaft heraus ist, wird sie mit einer jährlichen staatlichen Subvention von 5 Millionen Lire bis 1929 bedacht werden. Man sucht damit eine Verteuerung der Hafengebühren, die mit

einer Minderung der Wettbewerbsfähigkeit gleichbedeutend wäre, zunächst hintanzuhalten, um so mehr als man für die Zukunft noch mehr als bisher mit Hilfe der privaten Triester Verkehrskreise das mitteleuropäische Hinterland für den Adriahafen zu interessieren beabsichtigt.

— **Abschaffung der Gasbeleuchtung in den Zügen der italienischen Bahnen.** Mit Erlaß vom 27. Juli 1925 hat das Verkehrsministerium in Anbetracht der Gefahren, denen Reisende bei Eisenbahnunfällen ausgesetzt sein könnten, verfügt, daß vom 1. Januar 1926 ab auf Staats- und Privatbahnen Wagen mit Gasbeleuchtung jeder Art nicht mehr verkehren dürfen. Direkte durchgehende ausländische Wagen, die noch mit Auerbeleuchtung, somit mit Gasbehältern, ausgestattet sind, sind mit Jahreswechsel im Verkehr mit Italien nicht mehr zulässig.

— **Brückeneinstürze in Süditalien.** Infolge eines heftigen Orkans, der in der Gegend am Jonischen Meer wütete, wurde eine über den Fluß Ponza führende 14 m lange Eisenbahnbrücke weggerissen. Ein kurze Zeit später auf der Strecke Cantanzaro-Reggio di Calabria herannahender Zug, der aus einer Lokomotive und einem Eisenbahnwagen bestand, stürzte in den Fluß. Vermißt werden 15 Personen, darunter drei Eisenbahner. Zehn Personen sind verletzt.

Kurz darauf stürzte eine etwa 500 m von der ersten Unglücksstelle entfernte Brücke über einen Bach zusammen. Schließlich wurde noch eine dritte Eisenbahnbrücke auf derselben Strecke zwischen den Stationen St. Caterine und Guardavalle fortgerissen. Hier stürzte eine Lokomotive hinab. Personen kamen nicht zu Schaden.

— **Eisenbahn und Wasserstraßen in Frankreich.** Im allgemeinen wird in Frankreich ebenso wie in anderen Ländern — ob mit Recht oder Unrecht, bleibe dahingestellt — über zu hohe Eisenbahntarife geklagt (s. z. B. Nr. 36 S. 1033 Jahrg. 1925 d. Ztg.). Aus an der Binnenschiffahrt beteiligten Kreisen wurden aber im Gegenteil Äußerungen laut, daß die Eisenbahntarife zu niedrig wären. Die Eisenbahnen werden voraussichtlich im laufenden Jahre wieder mit Fehlbeträgen von zusammen 800 Millionen abschließen. Nur wer von den Lehren der Sowjets verwirrt ist, so sagt man in Schiffahrtskreisen, kann es als zulässig ansehen, daß auf Erwerb gerichtete Unternehmen regelmäßig mit Fehlbeträgen wirtschaften. Eine weise Eisenbahnpolitik sollte auf eine Herabsetzung der Ausgaben hinarbeiten, sollte der Durchführung der sozialen Gesetze, die unmöglich ist und zum Verderben führen muß, Widerstand leisten und eine Anpassung der Tarife an die unvermeidbaren Ausgaben erstreben. Nun hat aber gerade jetzt die Regierung gewisse Gütertarife, nämlich diejenigen für Kohle, herabgesetzt, und der Staatshaushalt wird wieder für die Fehlbeträge der Eisenbahnen aufkommen müssen. Aus Schiffahrtskreisen wird aber im Gegenteil gefordert, daß die Kohle von der Eisenbahn auf den Wasserweg abgedrängt wird, und man wünscht ein Gesetz, das den Kohlenzechen vorschreibt, ihre Kohlen zu Wasser zu verfrachten und so das Verkehrsmittel zu benutzen, das ohne Staatszuschuß, ohne Beiträge der Steuerzahler lebt. Chronique des Transports weist demgegenüber darauf hin, daß der Staat der Binnenschiffahrt die Wasserstraßen kostenlos zur Verfügung stellt, der Steuerzahler also die Kosten für den Bau dieser Verkehrswege trägt.

— **Tafeltrauben und Eisenbahnen in Frankreich.** Die französischen Eisenbahnen sind eifrig bemüht, die Landwirtschaft in allen ihren Zweigen, darunter auch den Weinbau zu fördern. Es handelt sich dabei nicht nur um die Erzeugung von Trauben, die gekeltert, sondern auch um solche, die in frischem Zustand verzehrt werden sollen. Frankreich, Spanien und Portugal sowie Italien führen solche Trauben aus, die Schweiz, Belgien, die Niederlande, Deutschland und England führen sie ein. Ihre Beförderung auf der Eisenbahn bildet eine beachtenswerte Einnahmequelle für diese. Die Orléansbahn und die Südbahn haben sich daher an einer Tagung zur Förderung des Baus von Tafeltrauben, die kürzlich in Agen stattgefunden hat, lebhaft beteiligt. Ihre Vertreter haben interessante Angaben über die Erzeugung und den Verbrauch dieses Obstes gemacht. Danach werden in Frankreich 100 000 t frische Weintrauben verzehrt, von denen 35 000 t aus den südwestlichen Landesteilen herrühren. Außerdem werden noch erhebliche Mengen ausgeführt, doch leidet die Ausfuhr unter Zollschwierigkeiten. Die Beseitigung der Zollgrenzen wird verlangt, wenn der Absatz im Auslande gesteigert werden soll. Im Südosten dienen 6500 ha Bodenfläche dem Weinbau, der dort seit dem 16. Jahrhundert betrieben wird. Von den 35 000 t Wein, die in den Bezirken Tarn-et-Garonne, Lot-et-Garonne und Lot erzeugt werden, gehen 20 000 t nach Paris und darüber hinaus. In den Bezirken Hérault und Ostpyrenäen ist der Weinbau weniger bedeutend; er erzeugt in Hérault nur 6500 t, und in den Ostpyrenäen dienen nur 270 ha dem Weinbau. Dazu kommen im Südosten, in den Bezirken Vaucluse, Gard, Bouches-du-Rhône und Var noch 60 000 t, von denen 57 000 t ausgeführt werden. In A[...] werden nur weiße Trauben gebaut; auf 1700 ha wachsen [...] 70 000 Zentner, die alle nach Frankreich verkauft werden[...]

Was den Versand dieser Weintrauben anbelangt, so ha[t ...] Nordbahn im Jahre 1924 einen Empfang von 6000 t z[u ver]zeichnen, doch glaubt ihre Verwaltung, daß die von ihr be[dienten] gewerbreichen Bezirke für größere Mengen aufnahmefähi[g ...] Die Bahnen von Elsaß-Lothringen haben 38 000 Wagen [...]trauben im Werte von 25 Mill. Franken befördert; ein Teil [...] ist nach Deutschland weitergegangen. Bei der Ostbahn [...] der Eingang nur 2400 t, in Lyon 20 000 t, herrührend a[us dem] Rhonetal und dem Hérault. Die Einfuhr von Weintrau[ben ...] England umfaßte 33 000 t, doch kamen sie zum großen T[eil aus] Spanien, dessen Trauben in England den französischen [...]zogen werden.

— **Französische Kolonialbahnen.** Durch den französ[ischen] Staatshaushalt wird die Verwaltung von Französisch-Äqua[torial-]Afrika ermächtigt, ein Darlehen von 300 Mill. Fr. zur [Her]stellung der Eisenbahn von Brazzaville an die Küste, sow[ie ...] Bau der zum Güterumschlag nötigen Anlagen in Brazzavil[le ...] Pointe Noire aufzunehmen; der Staat gewährleistet die V[erzin]sung und Tilgung. Die näheren Bedingungen für die Be[...] der Anleihe sowie die Bestimmungen über die Rückzahlu[ng ...] bis jetzt vom Staate für den Bahnbau gewährten Vors[chüsse] sind einem Sondergesetz vorbehalten.

Weiter sind Vorschüsse bis zum Betrag von 6 Mill. F[r. für] den Ausbau der Strecke Dakar-Saint Louis vorgesehen. [...] Französisch-Äthiopische Eisenbahngesellschaft erhält di[e Ge]nehmigung, Schuldverschreibungen bis zum Betrage von [...] Franken unter Gewährleistung der Verzinsung durch den [...] auszugeben, um diejenigen Arbeiten zum Ausbau ihrer A[...] auszuführen und diejenigen Anschaffungen zu machen, di[e ...] nach Erschöpfung ihrer Erneuerungsrücklage noch als [...] erweisen.

Für die Insel Réunion sieht der Staatshaushalt vor, d[aß die] Gewährleistung für die Verzinsung der in der Eisenbahn [...] Insel und in deren Hafen angelegten Gelder vom 1. Janua[r ...] im vollen Maße von der Siedelung übernommen werden [...] nachdem sie bisher nur einen Teil dieser Lasten getragen [...]

— **Betriebsverluste bei den belgischen Staatsbahnen.** [...] des starken Verkehrs waren die Einnahmen im August [...] Franken niedriger als im August 1924. Der Fehlbetrag, de[r ...] dem letzten Voranschlag 5 Mill. Franken betragen sollte, [...] sich auf über 100 Mill. stellen.

— **Sinkende Erträge der englischen Eisenbahnen.** Anfa[ng Ok]tober haben die Werte der englischen Eisenbahnen an der [...] einen Tiefstand erreicht, wie er noch nie dagewesen ist, s[...] Eisenbahnen zu Gruppen zusammengefaßt sind. Zurückzuf[ühren] ist diese Haltung der Börse auf die Beunruhigung, die durc[h ...] Rückgang der Einnahmen der Eisenbahngesellschaften h[ervor]gerufen wird, ohne daß etwas über die Möglichkeiten, die A[us]gaben zu vermindern, bekannt würde. Nach der Statistik [...] die erste Hälfte des laufenden Jahres ist der Rückgang de[r Ein]nahmen in der Hauptsache auf die verminderte Beförderun[g ...] Kohle, Erzen und ähnlichen Gütern zurückzuführen, wä[hrend] die Zahlen des Personen- und des sonstigen Güterverkehr[s ...] wenig niedriger sind als voriges Jahr. Daraus geht hervo[r, ...] an dem Verkehrsabfall beider Eisenbahnen nicht, wie zu[...] angenommen wird, der Wettbewerb des Kraftwagens S[...] trägt, denn die schweren Massengüter eignen sich weni[g ...] Beförderung mit dem Lastkraftwagen; den Ausschlag gibt [...] mehr der Umstand, daß die Ausfuhr von Kohle nicht meh[r ...] frühere Höhe erreicht. Darunter leidet am meisten die L[...] und Nordostbahn, da sie von den vier Gruppen den stär[ksten] Kohlenverkehr hat; ihre Einnahmen sind so zurückgeg[angen], daß erwartet wird, sie werde dieses Jahr keine Dividende [aus]schütten können, es sei denn, daß sie ihre Rücklagen an[...] die glücklicherweise bei allen Eisenbahngesellschaften i[n er]heblicher Höhe angesammelt worden sind. Der schlechte [...] der Eisenbahnwerte an der Börse trifft bei der Verteilun[g ...] Kapitals der englischen Eisenbahnen in zahlreiche kleine [...] die weitesten Kreise, und diese um so härter, als diese P[...] bisher für mündelsicher galten, ein Begriff, mit dem aller[...] auch in Deutschland sehr schlechte Erfahrungen gemacht [wor]den sind.

— **Die Lage der irischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahne[n d...] Freistaats Irland sind bekanntlich im vorigen Jahre nach [...]lischem Vorbild zu einer Gruppe der Großen Südbahn zusam[men]geschlossen worden. In dieser Gruppe sind 17,5 Mill. Pfd. [...] in Werten angelegt, die bisher als mündelsicher galten. N[...] es aber der Südbahn im ersten Halbjahr 1925 nicht möglic[h ge]wesen, eine Dividende zu zahlen; selbst die Vorzugsaktien [...] leer ausgegangen. Für die vielen Tausende kleiner Sparer [...] ihr Geld in Eisenbahnwerten angelegt haben, und zahlre[...]

]tigkeits- und gemeinnütziger Anstalten, die dasselbe getan ist dadurch eine sehr üble Lage geschaffen worden, und er augenblickliche Zustand von Dauer sein sollte, so hat nsicht der Irish Times der Kredit des ganzen Landes den oß erlitten. Deshalb ist Ende September eine außer-che Hauptversammlung der Aktieninhaber in Dublin ab-n worden, in der die Lage erörtert worden ist. Es wurde r Versammlung darauf hingewiesen, daß nicht der Zu-schluß der Eisenbahnen auf Grund des Gesetzes von 1924 n üblen Lage Schuld sei, sondern vielmehr der Umstand, ser Zusammenschluß mit einem wirtschaftlichen Tief-usammenfiel. Es wurde über den Wettbewerb des Kraft-geklagt, den die Eisenbahnen noch dazu durch ihre istungen unterstützen müssen, und von der Regierung t, daß sie auf das Zusammenarbeiten von Eisenbahn, und Wasserstraße hinwirken solle, um Vergeudung im swesen zu verhindern. In einer Entschließung wurde ierung aufgefordert, der Eisenbahn zu Hilfe zu kommen. n der von der Leitung der Eisenbahngesellschaft unter-e Schritt, durch den die Bediensteten zu einem frei-Verzicht auf 5 % ihrer Bezüge veranlaßt werden sollten 38 d. Ztg. v. 17. Sept. 1925), ohne Erfolg geblieben ist, Leitung nunmehr erklärt, sie müsse zur Herabsetzung sgaben andere ihr geeignet erscheinende Maßnahmen er-Als solche ist zunächst eine Einschränkung des Zug-s eingeführt worden. Auf 36 Strecken ist die Zahl der rringert worden. Eine Anzahl Züge verkehrt statt täg-noch zweimal die Woche.

Fremde Erdteile.

s **Niederländisch-Ost-Indien.** Die Niederländisch-Indische hn-Gesellschaft ist nunmehr bereit, mit der Staatsbahn ertrag zu schließen, der dem gegenseitigen Wettbewerb gemeinsam bedienten Gebiet im mittleren Java (Vorsten-ein Ende macht; der Vertrag wird zunächst versuchs-uf ein Jahr geschlossen werden, damit sodann die Mög-besteht, noch Änderungen vorzunehmen. — Für die Ver-der Eisenbahnen und Kleinbahnen Ostjavas mit elek-Kraft ist kürzlich eine besondere Gesellschaft, die Nie-sch-Indische Wasserkraft-Betriebsgesellschaft gegründet deren Kapital je zur Hälfte von der Regierung und der inen Niederländisch-Indischen Elektrizitäts-Gesellschaft men worden ist. — Der Übergang der Semarang-Cheri-die Staatsbahnen scheint sich zu verzögern, da der inister in Erwägungen darüber eingetreten ist, ob statt ang geplanten Verstaatlichung für 40 Mill. Gulden der ß eines Betriebsvertrages nicht vorteilhafter ist, durch 0 Jahren der dann natürlich höhere Kaufpreis abbezahlt würde. — Für die Elektrisierung der Staatsbahnlinie ai (Batavia)-Buitenzorg sollen nunmehr die nötigen bereitgestellt werden. — Die erste bei der „Heemaf" in gebaute elektrische Lokomotive für die Staatsbahnen den Probefahrten den Anforderungen durchaus ent-. — Die Staatsbahnen haben den Plan, eine eintägige ung zwischen Batavia und Soerabaja einzurichten, auf-

e **Uganda-Eisenbahn im Jahre 1924.** Der Betriebsüber-t sich von 415 251 £ im Vorjahr auf 756 722 £, also um % gesteigert. Die Betriebszahl (für Bahn und Dampfer-stellt sich auf 53,72 %; im Jahr 1920/21 hatte sie noch tragen. Die Betriebslänge ist 940 engl. Meilen, während en Neubaustrecken im Bau, weitere 288 Meilen für die ung nehmigt sind. Der Güterverkehr betrug 482 840 1016 kg), 30,8 % mehr als im Vorjahr. Die Ausfuhr rn steigert sich um 69 % auf 347 716 tons, von denen uf den Pier von Vulindini, 86 262 auf den von M'Baraki Die wichtigsten zur Küste beförderten Güter waren in 847 Mais, 42 953 Soda-Asche, 35 352 Ölsaaten, 24 964 lle, 14 159 Kaffee, 10 901 Sisal. Es besteht zunehmende gkeit in der Beschaffung genügender Vorräte von lz für die Lokomotiven und Seedampfer, infolgedessen te Nachfrage nach Kohle, die Mangel an Wagen zur at. Die Stammbahn wird, an Stelle der alten 25-kg-mit einer 40-kg-Schiene ausgerüstet; einige 30 Meilen lendet, weitere 150 Meilen im Umbau begriffen. Die Schienen werden nach Ausbau für die neuen Zweiglinien et. In Nairobi soll ein neues Dienstgebäude hergestellt

mpferdienst der Seen sind 147 200 tons, 41 % mehr als ahr befördert worden; im Jahr 1919/20 betrug die Be-g nur 48 918 tons.
(Afr. World Nr. 1182 v. 4. 7. 25. Supplem. S. VII.)

Katanga-Eisenbahn im Jahre 1924. Das Anlagekapital ch bei 768 km Betriebslänge auf 248 438 666 Franken und urch Tilgung auf rund 246,8 Millionen vermindert. Es 68 184 Reisende (13 % mehr als im Vorjahr) und 2 645 000 t Güter (+ 17 %) befördert. Von den Gütertonnen gehören nahezu 80 % dem Bergbau an. Die Roheinnahmen betrugen 61 577 903 Fr. (+ 27 % als im Vorjahre), die Betriebsausgaben 41 995 494 Fr. (+ 38 %), mithin Betriebszahl 68 %. Der Reinüberschuß belief sich auf 11 174 210 Fr. Die Vorzugsaktien von 500 Fr. erhielten hieraus 34,1 Fr., die gewöhnlichen Aktien von 250 Fr. 6,25 Fr., die Genußscheine 4,7 Fr. Dividende. Der Fahrzeugpark der Bahn umfaßt 83 Lokomotiven, 31 Personenwagen, 41 Dienstwagen, 994 Güterwagen, davon eine erhebliche Zahl mit 35 t Ladegewicht. Der Bau einer 31 km langen Zweigbahn nach der Kupfergrube von Kipushi, nahe bei den Schmelzöfen von Lubumbushi, ist begonnen und soll Ende dieses Jahres fertiggestellt sein. (Afr. World 1925, S. 469.)

— **Die Eisenbahnen Nigeriens** zeigen im Rechnungsjahre vom 1. April 1924 bis 31. März 1925 befriedigende Betriebsergebnisse: Die Roheinnahmen betrugen 2 076 591 £ (im Vorj. 1 653 115), also eine Steigerung um 423 476 £ oder 25,6 %, die Betriebsausgaben 1 752 280 £, der Betriebsüberschuß 324 311 £, die Betriebszahl also 84,5 %. Im Vorjahr hatte sich noch ein Fehlbetrag von 12 952 £ ergeben. Befördert wurden 1 922 580 Reisende gegen 1 859 961 im Vorjahre und 680 107 (40 039) t Güter. — Es wurden verfrachtet: Kakao 31 149 t gegen 12 477 im Jahre 1920/21, Kohlen 119 049 t, Erdnüsse 128 000 t.

— **Die Eisenbahnen der Goldküste.** Das Eisenbahnnetz der Goldküste, das in Kapspur (1,067 m) angelegt ist, bestand ursprünglich aus zwei getrennten Teilen: der Strecke der Sekondi-Kumasi von 270 km Länge und einem ebenfalls von der Küste, von dem Hafen Accra landeinwärts führenden Stumpf. Die letztgenannte Strecke ist allmählich ebenfalls bis Kumasi, der Hauptstadt des Ashanti-Landes, verlängert worden, und die Strecke Accra-Kumasi, die 308 km lang ist, wird seit September 1923 gemeinschaftlich mit der Eisenbahn Sekondi-Kumasi betrieben. Der Bericht über das am 31. März 1925 zu Ende gegangene Rechnungsjahr ist also der erste, der ein volles Jahr des Betriebes auf dem nunmehrigen Eisenbahnnetz umfaßt. Die Einnahmen haben sich günstig entwickelt, es war möglich, einer Erneuerungsrücklage fast 100 000 £ zuzuführen. Das Anlagekapital konnte mit 6,9 % verzinst werden, und es blieb trotzdem noch ein Überschuß. Die Betriebszahl betrug nur 51,7 %. Der Umbau gewisser Teile der alten Hauptstrecke, der 1923 begonnen und 1924 fortgesetzt wurde, und die gleichzeitig vorgenommene Verstärkung des Oberbaus haben es möglich gemacht, schwere Züge zu fahren und dadurch Ersparnisse, namentlich im Kohlenverbrauch, zu erzielen. Denselben Erfolg hat die Beschaffung einiger leistungsfähigerer Lokomotiven gehabt. Die Eisenbahn leidet unter dem Wettbewerb des Kraftwagens auf der Straße, und auch der Ausbruch einer Seuche in Kumasi hat ihren Personenverkehr beeinträchtigt. Infolge fehlenden Regens war auch die Kakaoernte knapp, und darunter hat auch der Güterverkehr gelitten.

— **Steuern der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen der Klasse I, das sind diejenigen, die auf größere Entfernung durchgehende Strecken betreiben, haben in den Vereinigten Staaten im Jahre 1924 an den Staatenbund und die Bundesstaaten über 340 Mill. Dollar an Steuern bezahlt; das ist der höchste Betrag, der auf diesem Gebiet bisher zu verzeichnen gewesen ist. Auf den Tag entfällt fast eine Million, und der Gesamtbetrag ist um acht Millionen oder 2,5 % höher als im Vorjahre. 5,8 % der Betriebseinnahmen der Eisenbahnen waren 1924 an die Steuerbehörden abzuführen, während es im Vorjahre nur 4,4 % waren. Gegen 1913 ist der Betrag, den die Eisenbahngesellschaften an Steuern zu bezahlen haben, um 187 %, gegen 1920 um 25 % gestiegen. Vier Fünftel dieser Beträge kamen den Einzelstaaten zugute, der Rest floß in die Bundeskasse. Dieser Betrag ist 1924 gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen, während jene Beträge in den meisten Staaten um mehr als 7 % gestiegen sind. Der Staat New York hat mit rund 22 Mill. Dollar die höchste Einnahme aus von den Eisenbahnen gezahlten Steuern zu verzeichnen gehabt.

Ob der Eisenbahnverkehr zu- oder abnimmt, ob die Tarife erhöht oder abgebaut werden, ob die Leistungen zurückgehen oder besser werden, stets gibt es eins, was immer zunimmt: das sind die Steuern. Mit diesem Stoßseufzer leitet Railway Age den Bericht über die steuerlichen Leistungen der amerikanischen Eisenbahnen ein.

— **Die Eisenbahn nach der Hudson-Bay.** Eine Eisenbahnverbindung nach der Hudson-Bay zu erlangen, war schon lange das Bestreben der Bewohner von Manitoba, aber erst 1910 wurde mit dem Bau begonnen. Obgleich man sich bemühte, ein Privatunternehmen für den Bau zu gewinnen, indem man das Land rechts und links der Eisenbahn in weitgehendem Umfang diesem Unternehmen zur Ausbeutung zu überlassen versprach, gelang es doch nicht, das nötige Geld auf diesem Wege aufzubringen, und der

Staat mußte den Bau selbst in die Hand nehmen. Nach einer Unterbrechung, während deren die Planungen umgearbeitet wurden, wurde der Bau während des ganzen Krieges fortgesetzt, bald nach dessen Beendigung aber wieder eingestellt, nachdem die Erdarbeiten auf der ganzen Strecke fertiggestellt waren und der Oberbau auf einer Länge von 530 km vorgestreckt war, obgleich dann nur noch 148 km fertigzustellen gewesen wären, um den nördlichen Endpunkt, Port Nelson, zu erreichen. Der Ausbau dieses Hafens hatte bereits 1,25 Mill. Pfd. Sterling gekostet, und im ganzen waren etwa 4 Millionen verausgabt; mit einer weiteren Million könnte die Bahn fertiggestellt werden. Von Westkanada aus wird die Fortsetzung des Baus, der die Entfernung zwischen den Weizen bauenden Gegenden und Europa gegenüber dem Weg über Montreal um über 1500 km verkürzen würde, lebhaft gefordert, von Ostkanada aus, das nach Eröffnung der Eisenbahn den durchgehenden Verkehr verlieren würde, ebenso lebhaft bekämpft, und zwar, wie behauptet wird, gerade deshalb, weil man glaubt, daß die Hudson-Bay-Eisenbahn ein erfolgreiches Unternehmen sein wird. Jetzt endigen ihre Gleise mitten in der Wildnis und verfallen. Nur zweimal im Monat verkehrt ein Zug auf ihnen, obgleich die Anlage infolge von zahlreichen Ausweichestellen, die die Bahn fast zu einer zweigleisigen machen, an sich für einen lebhaften Verkehr bestimmt ist. Daß der Winter dem Verkehr der Schiffe starken Abbruch tun könnte, wird bestritten. Die Ernte kommt im September zum Versand, und es bleiben dann immer noch zwei Monate, ehe die Schiffahrt eingestellt werden muß. Die Zufuhr von Weizen von der Landseite her würde aber das ganze Jahr andauern, so daß auch die Anlagen von Port Nelson während der ganzen eisfreien Zeit ausgenutzt werden würden. Es wird also als lohnend angesehen, die letzte Million noch daran zu wenden, um die bisher geschaffenen Anlagen nutzbar zu machen.

— **Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Chiles** stellten sich nach dem soeben erschienenen amtlichen Bericht im Jahre 1923 erheblich günstiger als im Jahre 1922. Das chilenische Eisenbahnnetz hatte im Berichtsjahr einen Gesamtumfang von 8661 km und zwar 5402 km Staatsbahnen und 3259 km Privatbahnen. Gegenüber 1922 hat eine Vergrößerung von 753 km stattgefunden. Die Spurweiten bewegen sich zwischen 1,680 m und 0,600 m. Mit Ausnahme von 2516 km Breitspurbahnen und 920 km Vollspurbahnen, sind alle übrigen Bahnen schmalspurig.

Das Anlagekapital belief sich im Jahre 1923 auf 541 318 639 (1922: 504 841 735) Pesos Gold (1 Peso oro zu 18 Pence engl. = 1,53 ℳ Friedenswert), davon entfielen auf die Staatsbahnen 277 588 761 (272 486 131) und auf die Privatbahnen 203 729 878 (232 355 604) Pesos. An letzterer Summe war englisches Kapital mit 208 543 639, nordamerikanisches mit 4 909 698 Pesos beteiligt. Das in den Privatbahnen investierte chilenische Kapital hat sich mehr als verdoppelt und zwar von 23 548 605 Pesos 1922 auf 50 276 541 Pesos im Berichtsjahr.

Der betriebsfähige Fahrzeugbestand setzte sich Ende 1923 auf allen Bahnen aus 1011 Lokomotiven, 787 Personenwagen, 35 Schlafwagen und 17 479 Güterwagen zusammen, mit einer Ladefähigkeit von 164 506 t. Die Zahl der beförderten Reisenden, 16 394 Millionen, und der beförderten Gütertonnen, 12,39 Millionen, zeigt eine Zunahme von 1,164 Millionen Reisenden und 4,72 Millionen Tonnen. In der 1. Wagenklasse wurden 3,544 Mill., in der 2. Klasse 2,831 Mill. und in der 3. Klasse 10,011 Mill. Reisende befördert. Die Zunahme im Güterverkehr ist in der Hauptsache auf den außerordentlich gestiegenen Versand von Mineralien und Salpeter zurückzuführen. Im Zusammenhang mit dieser Verkehrssteigerung gestalten sich auch die finanziellen Ergebnisse recht günstig. Die Einnahmen beliefen sich im Berichtsjahr auf insgesamt 117 270 207 Pesos Gold (1922: 102 697 451), und zwar bei den Staatsbahnen auf 70 623 926 Pesos (64 125 457) und bei den Privatbahnen auf 46 646 271 Pesos (38 561 994), dem standen Ausgaben in einer Gesamthöhe von 86 871 247 Pesos (91 048 498) gegenüber. Sie betrugen bei den Staatsbahnen 57 832 813 Pesos (63 278 302) und bei den Privatbahnen 29 038 404 Pesos (27 770 196). Während die Einnahmen auf sämtlichen Eisenbahnen eine Erhöhung um 14,57 Mill. Pesos zeigen, haben sich die Gesamtausgaben um 4,18 Mill. Pesos Gold vermindert. Die Betriebszahl hat sich dementsprechend von 88,66 % im Jahre 1922 auf 65,88 % 1923 verringert.

— **Die Staatsbahnen von Queensland.** Den Eisenbahnen von Queensland ist es gelungen, in dem am 30. Juni zu Ende gegangenen Rechnungsjahr einen Betriebsüberschuß von 1,7 Mill. Pfd. Sterling zu erzielen. Durch die Zinsen für das Anlagekapital im Betrage von 2,5 Millionen wurde er aber wieder aufgezehrt, und es entstand sogar ein Fehlbetrag von 0,8 Millionen, der allerdings nur halb so groß war wie im Vorjahre. Einer Einnahme von 7,1 Millionen standen Betriebsausgaben von 5,4 Millionen gegenüber, so daß ohne Verzinsung eine Betriebszahl von 76 % erreicht worden wäre. Die Einnahmen haben die des Vorjahres um 1,4 Millionen Pfd. überschritten, was im wesentlichen auf eine Zunahme des Verkehrs infolge einer guten Ernte, zum Teil aber auch auf Erhöhungen der Tarife und [a]
Beseitigung von Sondervergünstigungen zurückzuführen [i]
Güterverkehr hat um 800 000 t, der Personenverkehr [...]
nur wenig zugenommen. Die Betriebslänge der Staat[s...]
von Queensland beträgt 9844 km. Zurzeit werden für sie [...]
Lokomotiven der Radanordnung 2 D gebaut, und zwar [...]
den Eisenbahnwerkstätten, die übrigen in einheimisch[en]
fremden Werken. Auch der Personen- und Güterwagenp[ark]
ergänzt werden. Seit dem 1. Juli ist die 44stündige [...]
woche eingeführt; die Folge ist gewesen, daß die Z[ahl der]
Arbeitskräfte vermehrt werden mußte, was einen Mehra[ufwand]
von 175 000 Pfd. Sterl. jährlich erfordern wird. Die Verk[ürzung]
der Arbeitszeit bringt auch insofern Schwierigkeiten f[ür den]
Eisenbahnbetrieb mit sich, als der frühzeitige Geschäft[sschluß]
die Zusammendrängung des Verkehrs auf eine kurze [...]
den Stunden des abendlichen Hochverkehrs zur Folge h[at].

— **Die Eisenbahnen von Victoria.** In dem am 30. Ju[ni]
zu Ende gegangenen Betriebsjahr haben die Staatsbahn[en]
Victoria einen Überschuß von 12,5 Mill. Pfd. Sterl. erzi[elt,]
Betrag, der noch nie dagewesen ist und denjenigen de[s Vor-]
jahrs um 0,6 Mill. übertrifft. An der Zunahme des Ve[rkehrs,]
die zu diesem Ergebnis geführt hat, sind alle Verkehr[sarten,]
Personen- und Paketverkehr, überwiegend aber der Gü[ter-]
kehr beteiligt, welch letzterer infolge der guten Weiz[en-]
eine Steigerung der Einnahme von fast 400 000 £ gebrac[ht.]
Die Zahl der beförderten Reisenden hat 134 Millionen be[...]
Der Vorortverkehr auf den elektrisch betriebenen Streck[en]
in den letzten sieben Jahren um 60 % zugenommen.

Die günstige wirtschaftliche Lage der Staatsbahnen gi[bt An-]
laß zu der Forderung, die Tarife herabzusetzen. Sie si[nd seit]
1914 um 48 % im Personen- und um 43 % im Güterverk[ehr er-]
höht worden. Diese Steigerung entspricht aber kaum d[er Er-]
höhung der Löhne und der Preise für Bau- und Werk[stoffe,]
so daß schon aus diesem Grunde die Forderung, die Tar[ife ab-]
zubauen von der Eisenbahnverwaltung abgelehnt wird. A[nderer-]
seits wird darauf hingewiesen, wie vorteilhaft für den [...]
haushalt, namentlich für die Schuldentilgung, ein solcher [Über-]
schuß ist, der der Staatskasse zugeführt wird, und endlic[h darf]
nicht vergessen werden, daß bei einer Zunahme des Ve[rkehrs,]
wie sie sich in den letzten Jahren gezeigt hat, erheblich[e Auf-]
wendungen gemacht werden müssen, um die Eisenbahn[en so]
auszubauen, daß der Betrieb den gesteigerten Anforderun[gen]
des Verkehrs genügen kann.

Wasserstraßenverkehr.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Monat Septembe[r sind]
im Hamburger Hafen angekommen 1925: 476 Seeschiff[e mit]
1 276 996 NRT., davon 905 Dampfschiffe mit 1 243 825 NRT. [...]
1427 Seeschiffe mit 1 246 556 NRT., davon 917 Dampfschif[fe mit]
1 165 180 NRT.

Abgegangen 1925: 1214 Seeschiffe mit 1 404 235 NRT., [...]
900 Dampfschiffe mit 1 354 032 NRT., 1913: 1478 Seeschif[fe mit]
1 223 305 NRT., davon 905 Dampfschiffe mit 1 132 756 NR[T.]

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche F[lagge]
547 Seeschiffe mit 530 070 NRT., die britische Flagge 18[...]
schiffe mit 322 276 NRT., die niederländische Flagge 82 See[schiffe]
mit 148 661 NRT.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche F[lagge]
734 Seeschiffe mit 554 850 NRT., die britische Flagge 19[...]
schiffe mit 336 540 NRT., die niederländische Flagge 95 Sees[chiffe]
mit 175 995 NRT.

— **Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 3. Vierteljahr 1[925.]**
In den ersten neun Monaten betrug der Eingang an Seeschif[fen]

	1925			1924		
	Schiffe		Netto-Reg.-t	Schiffe		Netto-[Reg.-t]
in Hamburg	10 076	mit	12 640 258	9 069	mit	11 2[...]
im N. Waterweg	10 463	„	15 408 323	8 439	„	12 2[...]
in Rotterdam	8 378	„	12 589 971	7 359	„	10 8[...]
in Antwerpen	7 435	„	12 676 454	7 111	„	11 8[...]

— **Neue norwegische Schiffsverbindung nach Chile und [...]**
Die norwegische Skoglandlinie hat eine regelmäßige Schif[fsver-]
bindung zwischen Skandinavien und der Westküste Südam[erikas]
eingerichtet, die für den norwegisch- und schwedisch-süd[ameri-]
kanischen Handelsverkehr von Bedeutung ist, da bisher für [diese]
Verkehrsbeziehung gewöhnlich Hamburg als Umschlags[hafen]
gewählt wurde.

— **Der Schiffsverkehr in Konstantinopel** zeigte nach [...]
nomiste d'Orient im Jahre 1924 mit 7 646 550 t einen erhebl[ichen]
Rückgang gegen das Vorjahr mit 8 231 112 t. Die Zahl de[r ein-]
und ausgelaufenen Schiffe betrug 5230. Den größten [...]

[1]) Vgl. S. 869 und 442.

ie bisher die englische Flagge mit 972 Schiffen und t und die italienische mit 820 Schiffen und 1 518 052 t. gt in weitem Abstand Griechenland mit 712 Einheiten 50 t und an 4. Stelle die Türkei mit 1026 Fahrzeugen 03 t. Es folgen Frankreich (590 412 t), die Niederlande 0) und Rumänien (354 139 t). Deutschland konnte im nopler Hafenverkehr im Berichtsjahr seinen Platz ver- Es stand mit 203 Schiffen und einem Raumgehalt von an 8. Stelle gegenüber 124 Schiffen und 176 406 t im 22 an 9. Stelle.

Luftverkehr.

verkehr auch im Winter. In diesem Jahre wird zum ersten Luftverkehr auch im Winter aufrechterhalten werden. zu betreibenden Linien werden in der 3. Auflage des vom hrministerium herausgegebenen amtlichen Reichsluft- s nähere Angaben gemacht werden, die in den nächsten Verlage Gebrüder Radetzki, Berlin SW 68, Friedrich- , erscheint. Sie wird auch die Angaben über Eisen- lüsse, Zubringerlinien und Luftstrecken enthalten.

terdamer Flughafen. Amsterdam soll in Schiphol einen lughafen erhalten, zu dessen Ausbau vom Gemeinderat 5000 Gulden gefordert werden. Amsterdam wird nach llung des Hafens der Stadt Rotterdam nicht mehr nach- ie schon mehrere Jahre durch den „Waalhaven" sich ufs im Auslande erfreut. Amsterdam bediente schon er zwölf Luftverkehrslinien.

Rechtspflege.

ntwortlichkeit der Miturheber und Leiter des Eisen- eiks vom Februar 1922 für die durch die Unterbrechung beförderung eingetretenen Vermögensschäden der Ver- (RG. vom 9. Juli 1925 — IV. 37/1925 — Kammer- , in Sachen Oberschlesische Kokswerke und Chemische A.-G. gegen Scharfschwerdt und Menne.)

stand. Am 1. Februar 1922 beschloß der Vorstand sgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamter und An- n Streik der Lokomotivführer und des Fahrpersonals. essen hörte am selben Tage nachts 12 Uhr der Eisen- erkehr im größten Teil Deutschlands, darunter auch in sien, auf. Die Klägerin, die dort verschiedene Koke- e Benzolreinigungsanstalt und eine Teerdestillation be- ehauptete, durch die Unterbrechung der Ab- und rheblichen Vermögensschaden erlitten zu haben, und ierfür die Beklagten als Miturheber und Leiter des auf Grund der §§ 823 und 826 BGB. in Höhe eines Teil- von 3020 GM. verantwortlich. Das Landgericht hat spruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. fungsgericht hat die Berufung der Beklagten zurück- Sie erstrebten mit der Revision Aufhebung des Ur- n Abweisung der Klage. Die Klägerin bittet um Zurück- les Rechtsmittels.

heidungsgründe. Das Berufungsgericht hat für sen erachtet, daß der Klägerin durch den Anfang Fe- 2 eröffneten Eisenbahnerstreik ein Vermögensschaden und daß für diesen die beiden Beklagten verantwort- , weil sie den Streik mitverursacht und geleitet hätten. tsgrund für ihre Ersatzpflicht ist dabei in den §§ 823 d 826 BGB. gefunden worden. Wie das Berufungs- cht verkennt, würden diese Bestimmungen den geltend Anspruch dann nicht zu rechtfertigen vermögen, wenn ssetzungen des Art. 131 RV. 1919 als gegeben anzu- wären. Hiernach trifft grundsätzlich den Staat oder rschaft, in deren Dienst der Beamte steht, die Ver- hkeit, wenn ein Beamter in Ausübung der ihm anver- ffentlichen Gewalt die ihm einem Dritten gegenüber Amtspflicht verletzt. Das Berufungsgericht hat den ntnommenen Eventualeinwand der Beklagten mit der ng zurückgewiesen, ihre Tätigkeit sei nicht in den res Amtes gefallen und keine Amtshandlung gewesen, hätten nicht in Ausübung der ihnen anvertrauten öffent- walt, sondern lediglich als Vorsitzende der Reichs- aft gehandelt. Die Auffassung des Berufungsgerichts gebnis zutreffend, wenn auch der gegebenen Begrün- t zugestimmt werden kann. Wie tatsächlich festge- den ist, haben sich die Beklagten mitverursachend und am Streik der Eisenbahnbeamten beteiligt, der sich als allen gemeinschaftlich begangene Handlung darstellt. gten hatten durch Übernahme der Tätigkeit bei der erkschaft ihre Beamteneigenschaft nicht verloren. n in den Streik mit ein und beteiligten sich an ihm, ten sie gleichzeitig als Beamte. Verstießen nun, wie ungsgericht annimmt, die Streikenden gegen eine ihnen genüber obliegende Amtspflicht, so konnte es sich nur die Pflichtverletzung, soweit sie für den eingeklagten Schaden in Betracht kam, „in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt" geschah. Das ist zu verneinen. Der ein- geklagte Schaden wird lediglich darauf zurückgeführt, daß die Beförderungstätigkeit der Eisenbahn eingestellt worden ist. In- sofern handelt es sich aber nur um eine privatwirtschaftliche Tätigkeit des Reichs, nicht aber um Ausübung der öffentlichen Gewalt. Die Beamten, deren es sich zur Durchführung des Eisen- bahnbetriebs und zur Erfüllung seiner Verkehrspflichten bedient, sind dabei, soweit die Beförderungstätigkeit in Frage kommt, lediglich als seine Betriebsgehilfen anzusehen (Urteil des Reichs- gerichts vom 29. Juni 1923 in III. 828/22 und vom 30. April 1924 in III. 893/23; ferner RGZ. 109, 209). Daß aber den Beklagten mit Beziehung auf die Beförderungstätigkeit, etwa unter dem Gesichtspunkte einer Aufsichtspflicht, die Ausübung öffentlicher Gewalt obgelegen hätte, ist aus dem vorgetragenen Sachverhalt nicht ersichtlich. Die Anwendbarkeit des Art. 131 RV. hat daher auszuscheiden.

Zur Begründung der Haftbarkeit der Beklagten aus § 823 Abs. 2 BGB. hat das Berufungsgericht ausgeführt, ihr Verhalten verstoße gegen die Verordnung des Reichspräsidenten vom 1. Fe- bruar 1922, die als ein „den Schutz eines Anderen bezweckendes Gesetz" sich darstelle. Die Revision hält dem entgegen, durch die Verordnung habe der Staat sich der Gehorsamspflicht seiner Beamten versichern wollen; nicht deshalb werde den Beamten der Streik verboten, weil dadurch Interessen dritter Personen geschädigt würden, sondern weil der Staat sich die Durchführung der ihm obliegenden wirtschaftlichen Aufgaben nicht unmöglich machen lassen wolle. Die Erwägungen der Revision sind nicht zutreffend. Der geordnete Betrieb der Eisenbahn ist einer der Grundpfeiler nicht nur der staatlichen, sondern auch der privaten Wirtschaft. Gerade die Förderung der letzteren erschien zu der in Frage kommenden Zeit ständig zunehmender Verschlechterung der inländischen Währung als eine der Hauptaufgaben des Staates. Ihr Schutz und damit auch der Schutz des einzelnen Erzeugers und Handeltreibenden war wesentlicher Zweck der Verordnung. Sie war demnach ein den Schutz eines Anderen bezweckendes Gesetz.

Die Rechtsgültigkeit der Verordnung ist in Übereinstimmung mit den Entscheidungen der Strafsenate, z. B. RGSt. 56, 412 fg. und 419 fg.) und des Reichsdisziplinarhofs zu bejahen und wird auch von der Revision nicht in Zweifel gezogen.

Ob die Beklagten nach Annahme des Berufungsgerichts sich in einem Irrtum über die Rechtsgültigkeit der Verordnung befunden haben, geht aus den Urteilsgründen nicht mit Sicherheit hervor. Die Berufung auf einen solchen Irrtum würde aber jedenfalls seine Entschuldbarkeit voraussetzen. Sie muß nach Lage des Falles verneint werden. Aus Art. 159 RV., auf den die Revision hingewiesen hat, und aus seiner Entstehungsgeschichte konnten die Beklagten bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt keine sichere Stütze dafür entnehmen, daß in ihm auch das Beamten-Streikrecht verfassungsmäßig gewährleistet sei. Zweifel in dieser Richtung könnten es aber nicht rechtfertigen, daß die Beklagten sich über die mit Gesetzeskraft erlassene Ver- ordnung des Reichspräsidenten hinwegsetzten. Das um so weniger, als schon vor Erlaß der Verordnung durch die vorgesetzten Dienstbehörden auf das Unzulässige des Streiks hingewiesen worden war. Zu einer abweichenden, den Beklagten günstigeren Auffassung kann es auch nicht führen, daß in den Statuten der Reichsgewerkschaft der Streik als zulässiges Kampfmittel er- wähnt war, ohne daß die Statuten bei ihrer Vorlegung eine Be- anstandung durch den Polizeipräsidenten von Berlin erfahren hätten.

Erweist sich hiernach der Klageanspruch auf Grund des § 823 Abs. 2. BGB. als gerechtfertigt, so bedarf der dem § 826 ent- nommene Klagegrund nicht der Prüfung.

— **Gebührenfreiheit in Aufwertungssachen.** Die Reichsbahn hat zur Förderung des Wohnungsbaus sowohl in der Vorkriegs- zeit als auch in der Kriegs- und Nachkriegszeit hypothekarisch gesicherte Darlehen an Private wie an gemeinnützige Bauge- nossenschaften gegeben. In der Inflationszeit hat ein Teil dieser Schuldner diese hypothekarisch gesicherten Forderungen der Reichsbahn in entwerteter Papiermark zurückbezahlt, sei es zum Teil, sei es ganz, und teilweise die Löschung dieser Hypotheken gefordert und nach dem Stande der Rechtsprechung — Mark gleich Mark — auch bewilligt erhalten. Bei manchen Schuldnern, die in entwertetem Gelde die Forderungen heimzahlten, hat die Eisenbahn wohl auch die Rechte sich vorbehalten.

Die Eintragungen auf Grund des Aufwertungsgesetzes für die nunmehr aufzuwertenden Hypotheken, Grundschulden, Renten- schulden und Reallasten erfolgen gebührenfrei. Die preu- ßische Regierung hat eine Verordnung am 31. August 1925 (Preuß. Gesetzsammlung S. 111) erlassen, nach welcher die Eintragungen des gesetzlichen Aufwertungsbetra- ges von Hypotheken, Grundschulden, Renten- schulden und Reallasten gebührenfrei erfolgen. Ebenso ist gebührenfrei die Eintragung gelöschter Hypo- theken, Grundschulden, Rentenschulden und Reallasten, so-

weit die Eintragungen in der Höhe des gesetzlichen Aufwertungsbetrages erfolgen. Auch die nach § 7 Abs. 3 und 5 des Aufwertungsgesetzes erfolgenden Eintragungen der Befugnis des Eigentümers, an der ihm vorbehaltenen Stelle eine Hypothek oder Grundschuld eintragen zu lassen, desgleichen der Verzicht des Eigentümers auf dieses Recht sind gebührenfrei. Soweit nach dem Aufwertungsgesetz ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Grundbuches eingetragen wird oder die im § 16 Abs. 1 des Aufwertungsgesetzes vorgesehenen Anmeldungen vorgenommen werden, endlich soweit Hypothekenbriefe über wiedereingetragene bislang gelöschte Rechte aufgestellt werden, besteht Gebührenfreiheit. Für die Eintragungen im Bahngrundbuch gilt das gleiche. Es ist zu erwarten, daß die übrigen Länder im Wege der gesetzlichen Änderung ihrer Gerichtskostengesetze das gleiche verfügen. Bemerkt wird, daß die Reichsbahn, soweit sie in Grundbuchsachen namens des Reichs als Antragstellerin auftritt, Gebührenfreiheit genießt. Soweit jedoch die Schuldner der Reichsbahn diese Anträge nach dem Aufwertungsgesetz stellen, ist diese Gebührenfreiheit nach dem Aufwertungsgesetz von Bedeutung. Dr. S.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1200.)

— Nachschlagebuch der Nachschlagewerke. Herausgegeben im Auftrage des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs von Dr. Paul Heile. Verlag Wirtschaftsdienst G. m. b. H. Hamburg 36.—1. Jahrgang. 1925. Zu beziehen durch: Deutscher Auslandsverlag Walter Bangert, Hamburg 8, Dovenhof. Preis 5 RM.

In der Zeit der Entfaltung unserer Kolonialwirtschaft wurde 1908 durch Vereinbarung des Reichs und des Hamburgischen Staates in Hamburg ein Kolonialinstitut geschaffen, das zur Ausbildung von Beamten, Kaufleuten und Landwirten für die Arbeit in den Kolonien bestimmt war, und zugleich wurde an dies Institut eine „Zentralstelle" angegliedert, deren Aufgabe es zunächst war, durch Sammeln der literarischen Erscheinungen kolonialer Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung eine Auskunftszentrale für unsere kolonialen Zwecke zu bieten. Die Gründlichkeit der Arbeit führte damals schon dazu, daß diese Zentralstelle ihr Arbeitsgebiet bald auch auf außerdeutsche Kolonien und folgerichtig schließlich auch auf die Wirtschaft der anderen Mutterländer erstreckte, und so war bereits vor dem Kriege tatsächlich schon der Grund zu der Einrichtung gelegt worden, die uns jetzt nach allen Schwierigkeiten der Zwischenzeit als eine die ganze Weltwirtschaft umfassende Sammelstelle des Wissens und der Wissenschaft entgegentritt, zum Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv. Diese großartige Schöpfung hanseatischen Geistes wird begünstigt durch das Zusammengehen mit der neuen Universität, und sie beschränkt ihre Wirksamkeit nicht darauf, ihr großes Material der allgemeinen Bildung zur Verfügung zu stellen, sondern gibt ihrer Bedeutung auch literarischen Ausdruck in der von ihr ins Leben gerufenen Wochenschrift „Wirtschaftsdienst", einem hervorragenden Organ der gesamten Wirtschaftslehre, das auch zwei frühere beachtenswerte Veröffentlichungen in sich aufgenommen und vereinigt hat, die bis 1915 vom Kieler Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr herausgegebenen „Weltwirtschaftlichen Nachrichten" und die vom Zentralverband für den fernen Osten und vom Ostasiatischen Verein in Hamburg herausgegebene „Ostasiatische Rundschau". Auf der anderen Seite erfährt der „Wirtschaftsdienst" eine spezialwissenschaftliche Erweiterung in den vom Leiter des Welt-Wirtschafts-Archivs Prof. Dr. Stuhlmann herausgegebenen „Hamburgischen Forschungen", einer Monographiensammlung, und eine praktische Ergänzung in dem „Auslandswegweiser", durch den das Welt-Wirtschafts-Archiv im Verein mit dem Hamburger Ibero-amerikanischen Institut die auswanderungssüchtigen Teile unseres Volkes über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Auslands aufzuklären sucht.

Ein besonderes Stück im großen Betriebe ist das hier vorliegende Nachschlagebuch der Nachschlagewerke, eigentlich nur ein systematisch geordneter Katalog der in der Sammlung des Welt-Wirtschafts-Archivs enthaltenen Werke, zugleich aber auch eine eigenartige Erscheinung des heutigen Bildungslebens. Das wirtschaftliche Wissen der Welt ist so umfangreich geworden und dabei derart in die Einzelheiten weitergeführt worden, daß es angesichts der ungeheuren Masse nicht mehr genügt, im Strome des einzelnen Wissensgebietes zu den Quellen anzusteigen, sondern daß vor allem erst einmal im Bereiche der Ströme diejenigen gefunden werden müssen, die im gegebenen Falle zu den richtigen Quellen leiten. Es hat sich ein System der Vielwisserei herausgebildet, bei dem man freilich befürchten mag, die Entwicklung des Denkens an sich könne durch das empirische Feststellen der Einzelheiten mehr und mehr verkümmert werden. Daß dies Feststellen aber, wie die Di[...] einmal liegen, unentbehrlich ist, kann nicht geleugnet [...] und da ist es freilich zu begrüßen, daß hier auf dem W[...] gegangen wird, dem Klarheit Suchenden praktisch die [...] bieten, um ihn auf bequemste Weise zum gewünschten [...] führen. Es liegt in der Natur der Sache, daß es sich [...] etwas immer weiter Werdendes, nicht um ein in sich [...] geschlossenes Werk handelt; manche Spezialgebiete, z. B. das Eisenbahnwesen, sind noch kaum berührt. Aber ein Anfang ist gemacht worden, dem immerhin das bisher[...] terial einer derartigen Veranstaltung, wie das Welt-Wir[...] Archiv sie darstellt, zugrunde liegt, und der von Jahr [...] nicht nur des weiteren Ausbaus fähig, sondern gerad[...] solchen eingestellt ist. Sowohl das Ansehen des W[...] schafts-Archivs, wie auch die in der Veröffentlichung [...] Auszeichnung werden voraussichtlich auch den Buchha[...] Wirtschaftslebens veranlassen, das Unternehmen nach [...] keit durch Zuführung des neuen Materials zu unterstü[...] daß immer mehr ein systematischer Gesamtnachweis d[...] wirtschaftskunde entstehen kann.

Die Anordnung des Nachschlagebuchs ist im ganzen [...] geschickt und als Grundlage der weiteren Vervollkomm[...] eignet.

— Die Kunst, geistig vorteilhaft zu arbeiten. Von Dr. J[...] Preis geh. 1,20 M, geb. 2 M. Frankhsche Verlagsh[...] Stuttgart.

Sozialpolitik, Naturkraft, Mensch und Wirtschaft. [...] Rudolf Lämmel. Preis geh. 1,20 M, geb. 2 M. Kosmos[...] schaft der Naturfreunde. Geschäftsstelle: Frankhsche [...] handlung, Stuttgart.

Im erstgenannten Werkchen bestrebt sich der Verfa[...] Bild zu geben von der Kunst, geistig vorteilhaft zu arbe[...] damit Höchstleistungen zu erzielen. Von sehr einfach[...] kann beinahe sagen banalen Grundlagen der Hygiene u[...] gehend, findet der Verfasser den Weg über schwierige[...] tische Erörterungen und keineswegs allgemein anerkannt[...] thesen zu teilweise recht praktischen Vorschlägen, um [...] lich seine psychologische Studie in einer Art panthe[...] Weltanschauung ausklingen zu lassen. Es ist gewiß von [...] in die Geheimnisse einer bewußten erfolgreichen Arbe[...] einzudringen und eine Lernmethode sich anzueignen, die [...] bar kurzer Zeit bei geringster Ermüdung und gewiss[...] unter Vermeidung von Leerläufen in den Besitz der [...] Kenntnisse setzt. Anregungen zur Erreichung dieses Zie[...] in vorliegendem Buche zahlreich zu finden. Mit Recht w[...] Verfasser bei jeder sich bietenden Gelegenheit darauf[...] wiesen, in wie engem Zusammenhange die körperliche [...] gung mit der geistigen Leistungsfähigkeit steht, er unte[...] aber wohl etwas die Kulturhöhe seines Leserkreises, [...] z. B. besonders betont: „Ich halte es für nötig, daß ganz be[...] der Geistesarbeiter sich morgens und abends seine Zähne [...] auf saubere Wäsche sieht und täglich zu Stuhle geht". [...] essant sind die Ausführungen im III. Kapitel über die [...] logischen Gesetze, nach denen sich der ökonomische [...] arbeiter richten soll; sie sind so präzis und zusammeng[...] gehalten, daß ihr Inhalt nur durch Abdruck des Kapitels [...] gegeben werden könnte. Man stößt darin an Anklänge [...] neuerdings viel besprochenen Lehren des Franzosen Co[...] Autosuggestion. Reim, Rhythmus usw. werden als Hil[...] zur Stützung des Gedächtnisses empfohlen. Auch die soge[...] Surrogate, das sind künstliche Gedankenbrücken, werden [...] holt besprochen; neben guten Beispielen gibt der Verfass[...] weniger glückliche: „Um z. B. das englische Wort trunk [...] zu lernen, kann man sich klar machen, daß das deutsch[...] Strunk ähnlich lautet und daß Strunk, Klotz dann zur Vor[...] Koffer führt". Wir werden dem Verfasser beizupflichten [...] wenn er empfiehlt, womöglich ohne diese das Gedächtnis [...] nötigerweise beschwerende Surrogate auszukommen, [...] warnendes Beispiel können wir das Erlebnis jenes stre[...] Gesandtschaftsattachés anführen, der auf der Ausreis[...] Tokio japanische Sprachstudien machte und sich mne[...] nisch z. B. das japanische Wort aligato = ich danke an d[...] gatoren merkte, die er unterwegs sah; als er aber dann i[...] im Gespräch mit einem hohen japanischen Beamten geleg[...] die Redewendung „Ich danke" anbringen wollte, sagte er [...] hängnisvoller Verwechslung „Krokodilo" und war erstau[...] dem Japaner die Antwort zu erhalten, daß er nicht Deuts[...] stehe. Die Ausführungen in besonderen Kapiteln über [...] sität, ferner über die Erlernung fremder Sprachen, über [...] erziehung, Selbsterziehung und Volkserziehung enthalte[...] cherlei beachtliches.

Die Darlegungen Dr. Lämmels über Sozialphysik s[...] hohen Idealen getragen, sie stützen sich aber auf [...] wissenschaftliche Basis. Wie das Schwert des Da[...] schwebt die ungelöste soziale Frage über der irdischen [...] Was müssen die Menschen tun, damit alle glücklich [...]

leben können? Der Verfasser behandelt von den vielen lieser Frage nur die naturwissenschaftliche. Er prägt griff Sozialphysik und weist ihr zwei Aufgaben zu, erstens festzustellen, ob auf unserem kleinen Wohn- soviel Reichtum an Kraft und Stoff im Sinne der vorhanden ist, daß alle Menschen ein auskömmliches führen können, und zweitens zu untersuchen, wie durch iche Arbeit die Kräfte am besten gelöst und die Stoffe werden. Es ist erstaunlich, welche Fülle von Wissen mel trotz des ihm zur Verfügung stehenden nur kleinen und zwar in durchaus gemeinverständlicher Weise zu ermag. In vier Stufen, so führt er aus, ist die Ent- der menschlichen Arbeit verlaufen: zuerst wurden nur ane des menschlichen Körpers selbst verwendet, dann die künstlichen Werkzeuge erfunden, hierauf folgte die g der mechanischen Maschinen, und daran schloß sich mäßige Erfassung der Naturkräfte. „Die Gegenwart s zum erstenmal das grandiose Schauspiel, daß die eit in großem Umfang Besitz ergreift von gewaltigen an Kraft und Stoff — wird es gelingen, damit die Frage zu lösen?" Viele stehen dieser Frage skeptisch er. Immer noch gibt es wie von jeher viele Arme und eiche, und alle Erfindungen und Entdeckungen haben aran geändert, daß die Masse der Menschen von Unzu- eit beherrscht wird. Die Zufriedenheit kommt ge- aßen erst nachträglich, post festum, zur Geltung: Freude", so bemerkt der Verfasser, „hätte Karl der ber die Taschenuhr eines schlichten Arbeiters der Jetzt- abt. Oder gar noch Goethe, wenn er das angenehme he Licht sähe, das nun alles Lichtschneuzen, worüber und Minister so klagt, überflüssig macht." Diesen Ge- ang kann man ergänzen durch den Hinweis auf jene fast schen Verse Goethes: „Wüßte nicht, was sie Besseres er- önnten, als wenn die Lichter ohne Putzen brennten." fasser unseres Büchleins aber glaubt trotz allem in lealen Flug an die Möglichkeit einer ganz befriedigenden der sozialen Frage und sieht in der Sozialphysik eine tigsten Grundlagen für diese Aufgabe. Die Sozialphysik verhelfen, den Menschen mehr und mehr von der harten chen Arbeit zu befreien, „um ihn zu befähigen, seiner Bestimmung sich zuzuwenden: homo sapiens zu sein, ein mit Vernunft begabtes Wesen zu leben." Der Ver- espricht dann die uns zu Gebote stehenden Energie- Kohle, Wasserkraft, Windkraft, Sonnenwärme und Luft- tät, Gezeitenkraft (Ebbe und Flut) und Erdwärme. che Abbildungen und Erläuterungen geben einen vorzüg- berblick über den Fortschritt der Wissenschaft. Die in en hundert Jahren erzielte Erhöhung des Nutzeffektes hinen wird tabellarisch dargestellt. „Wie die Pyra- ahrscheinlich gebaut wurden" und „Wie man heute eine e bauen würde" ist in sehr interessanter Weise bildlich lt und nach dem Leistungsgrade berechnet. Die uns äher stehende Frage der Sozialphysik in Küche und eingehend behandelt. Diese wenigen Beispiele mögen des Dargebotenen wenigstens andeuten. Der Ver- hließt mit Worten des Vertrauens auf eine große Zu- nd Weiterentwicklung seiner Wissenschaft. „Das hundert wird soziale und technische Verhältnisse sehen, en sich die Gegenwart wenig träumen läßt." Dr. O.

Teubners „Handbuch der Staats- und Wirtschaftskunde" vom II. Band Wirtschaftskunde das 5. Heft rt. 6 ℳ) erschienen. Es enthält die Abschnitte: Ver- sen und Verkehrspolitik von Prof. Dr.-Ing. Blum, Handel delspolitik von Prof. Dr. Sieveking, Bankwesen und tik von Bankier Dreyfuß, Frankfurt a. M., Geldwesen . Dr. Bräuer.

die nachfolgende Beurteilung sich auf den von Prof. Blum verfaßten Abschnitt über Verkehrswesen kehrspolitik beschränkt, so geschieht dies deshalb, r der verschiedenen Abschnitte eine Beurteilung von iger Seite beanspruchen kann.

ten Teil erörtert Blum kurz die Grundlagen, d. h. Ver- n, Verkehrsanreize, Verkehrstechnik, Verkehrsgeo- und Verkehrsgeschichte. Im zweiten Teil werden die enen Verkehrsmittel des See- und Binnenwasserver- s Straßen- und Eisenbahnverkehrs des Luft- und Nach- rkehrs nach Entwicklung, Eignung, Betrieb und Organi- handelt. Der dritte Teil beschäftigt sich mit dem Wirt- en der Verkehrsanstalten, ihren Einfluß auf das natio- tschaftsleben und die daraus zu ziehenden Folgerungen Einordnung in die Volkswirtschaft und ihre Beein- durch die Allgemeinheit, sei es durch Staatsbetrieb oder fsichtsrecht.

nfang des Behandlungsgegenstandes ist so groß, daß es st, damit dickleibige Bücher zu füllen, als sich mit ihm weck des Gesamtwerkes einzufügen, nämlich das Be- ach einer auch dem Laien zugänglichen Einführung in die Daseinsbedingungen und Organisationsformen unseres Wirtschaftslebens zu befriedigen, „eine Orientierung auf wirtschaftlichen Gebieten zu verschaffen, ohne die ein anderer Staatsbürger seine Umwelt einfach nicht mehr begreifen kann".

Teubners Handbuch will nicht selbst alles erschöpfen — ein Fehler, dem leider viele Verfasser sogenannter „Einführungen" erliegen, sondern unter Rücksichtnahme auf die knappe Zeit, die der durch seinen Beruf mehr oder minder ausgelastete Leser noch für andere Wissensgebiete erübrigen kann, sich auf das wirklich Wesentliche beschränken und damit Grundlage und Anregung für tieferes Eindringen je nach dem persönlichen Interesse geben. So hat Blum die gewaltige Stoffülle des von ihm behandelten Gebietes auf nur 33 Buchseiten in klarer Gliederung gemeistert und es trotz dieser Beschränkung noch verstanden, eine Fülle von wichtigen Einzelheiten, statistischen Angaben u. a. einzuflechten — dies durch geschickte Stellung im Druck ohne Beeinträchtigung der Übersicht —, die auch dem den technischen und wirtschaftlichen Dingen näherstehenden Leser nicht ohne weiteres geläufig sein werden. So wird z. B. der Eisenbahnverkehrsmann dankbar die Ausführungen über den Seeverkehr begrüßen.

Was die Schrift aber besonders wertvoll und anziehend macht, sind die freimütigen Werturteile, die der als Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf hoher Verkehrswarte stehende und als Verkehrsfachmann weitbekannte Verfasser fast auf jeder Seite zu diesen oder jenen wichtigen Fragen einflicht, dies ganz besonders zu den Fragen der Verkehrspolitik, so — um nur einiges herauszugreifen — seine Stellungnahme zu der Streitfrage „Staats- oder Privatbetrieb von Verkehrsanstalten" oder zu den Beziehungen zwischen Verkehr, Technik und Allgemeinwohl.

Wenn alle Abschnitte des Handbuchs in gleicher Weise und Beschränkung auf das wirklich Wesentliche gelingen, so darf man Verleger wie Herausgeber aufrichtig dankbar zu dem Unternehmen des Gesamtwerkes, das sich auch preislich in einem für einen weiteren Leserkreis erschwingbaren Rahmen hält, beglückwünschen. Prof. Dr.-Ing. Wentzel.

— **Die Sicherungswerke im Eisenbahnbetriebe.** Von E. Schubert. Vollständig neu bearbeitet von O. Roudolf. Kreidels Verlag, München (Trogerstr. 56). 2. Band. Preis geb. 27 ℳ.

Der soeben erschienene zweite vollständig neue Band des Werkes befaßt sich mit den mechanischen Stellwerken, den Kraftstellwerken und den — bisher in den allgemeinen Lehrbüchern über das Sicherheitswesen ziemlich stiefmütterlich behandelten selbsttätigen Signalanlagen; im Anhang sind — zum ersten Male — ausführliche statistische Berechnungen für Signalmaste und Signalbrücken beigegeben. Die Unterschiede, welche die Sicherungsanlagen nichtpreußischer Länder von denen Preußens aufweisen, sind, um Vergleiche zwischen ihnen zu erleichtern, im Text selbst auseinandergesetzt. Der gesamte Aufbau und Inhalt des Werkes läßt erkennen, daß des Verfassers Bestreben wissenschaftlicher Durchdringung des Stoffes durchaus erfolgreich war.

Bei den mechanischen Stellwerken sind zunächst die Außenanlagen behandelt. Bei diesen sind auch die neuen Eisenbetonpfosten und -kanäle genauer erläutert, die vom Verfasser zuerst eingeführt worden sind. Von ihm rühren auch die bei den Signalen behandelten neuen Parabolsignale her, nämlich das Parabolvorsignal mit seiner Dreistelligkeit im Vergleich zu dem jetzigen Vorsignal, sodann das überall verwendete Ablaufsignal mit Parabolflügel. Die Innenanlagen bilden den zweiten Gegenstand des Abschnittes und am Schlusse folgen die Blocksperren. Der die Kraftstellwerkanlagen umfassende Abschnitt ist in ähnlicher Weise methodisch gegliedert, indem zuerst die Kraftquellen, dann die neuesten elektrischen Weichenantriebe und ebenso die elektrischen Signalantriebe aller Firmen nebeneinandergestellt sind. Es folgen die Druckluftantriebe. Die Hebelwerke sind ebenfalls gemeinschaftlich behandelt, unter ihnen das neue Hebelwerk der Berliner Untergrundbahn. Einen weiteren Abschnitt bilden die Schaltungen der verschiedenen Systeme.

Das interessanteste Kapitel in der Fernstellerei von Signalen hat die selbsttätigen Signale zum Gegenstand. Von der handbedienten Streckenblockung mit selbsttätiger Signalblockung ausgehend, werden die rein selbsttätigen Signalanlagen beschrieben, zuerst das mit Druckluft gesteuerte Gleichstromsignalsystem, dann das rein elektrische selbsttätige System, wie es bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn durchgeführt worden ist. Die Lichtsignale sind eingehend behandelt. Das Sehen des menschlichen Auges ist bezüglich der Form und der Farbe der Signalbilder genau erörtert.

Das treffliche Werk ist für Studierende des Eisenbahnfachs sowie für Betriebs- und Baubeamte der Eisenbahnen geschrieben. Die ganze Stoffbehandlung, namentlich die zahlreichen Hinweise auf wichtige Erfahrungen in der Behandlung und Unterhaltung der Apparate zeigen, daß der Verfasser jahrelang in der Praxis

gestanden hat. Gerade dieser Umstand ist für den Leser von Bedeutung. Der Verfasser hat ein Werk geschaffen, das in seinem wissenschaftlichen Aufbau und mit den darin niedergelegten Ergebnissen reicher praktischer Erfahrung sowohl in den Kreisen der Studierenden als auch der Fachleute aufs Wärmste begrüßt werden wird.

Der Text ist durch übersichtliche, gut gewählte Abbildungen, durch Prinzipskizzen und Verschlußtafelköpfe sachlich und geschickt ergänzt.

Möge dem vom Verleger sorgfältig ausgestatteten tüchtigen Werke die weiteste Verbreitung beschieden sein.

Dr. Kemmann.

— **Alte Vorstellungen und neue Tatsachen der Physik.** Drei Vorlesungen von Dr. Leo Graetz, o. ö. Professor an der Universität München. Mit 11 Abbildungen. Leipzig 1925. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. 120 S. Preis 3,50 *M.*

Die Physik drängt heute in neue Richtungen. Die alten, überkommenen Bilder erweisen sich immer mehr als unzureichend, um die Fülle von neuen oder bisher nicht genügend gewürdigten Tatsachen einheitlich zu umfassen. Neues ist im Werden, wenn auch noch nicht ausgereift. In den vorliegenden drei Vorlesungen wollte der Verfasser die Begründung der alten Vorstellungen anführen und die neuen Tatsachen darlegen, die mit diesen nicht vereinbar sind, um so die Richtlinien zu gewinnen, nach denen die neue Entwicklung hinzuzielen scheint. Die erste Vorlesung behandelt die Frage: Stoffe oder Bewegungen? Während die Physik des letzten Jahrhunderts in ihrer Theorie die früher eingeführten sogenannten imponderablen Stoffe (Lichtstoff, Wärmestoff, elektrische Fluida) beseitigen und sämtliche physikalischen Erscheinungen als Bewegungsformen aufgefaßt wissen wollte, geht ihre neuere Entwicklung dahin, wieder auf die stoffliche atomistische Auffassung zurückzugreifen, wovon die berühmte Lorentzsche Elektronentheorie der Elektrizität mit ihren weiteren Folgerungen das beste Beispiel darbietet. Die zweite Vorlesung zeigt, wie das Gesetz von der Erhaltung der Energie seine folgenreiche Weiterentwicklung in der Planckschen Quantentheorie gefunden hat. Nach Planck ändert sich die Energie bei gewissen Strahlungen nicht stetig, sondern sprungweise um bestimmte, als Energiequanten bezeichnete Beträge, und es hat sich gezeigt, daß das Verhältnis der Größe des Energiequantums zu der zugehörigen Schwingungszahl eine Weltkonstante ist, die als Wirkungsquantum eine weittragende Bedeutung hat. Die Theorie des Lichtes ist dadurch erheblich gefördert worden und hat über manche, bisher nicht völlig erklärbare Vorgänge überraschende Aufschlüsse ergeben. Die Schlußvorlesung kommt von der Frage „Energie und Trägheit, Arbeit und Wirkung" zu der Entstehung der Einsteinschen Relativitätstheorie und zeigt, wie auch hier das Plancksche Wirkungsquantum eine wichtige Rolle spielt. Die neuere Entwicklung der Atomtheorie hat das Weltbild des Mikrokosmos wesentlich geändert und der „Äther" ist von seinem die älteren physikalischen Theorien beherrschenden Throne gestürzt. Und auch die „Naturgesetze" geraten ins Schwanken, da sie für elementare Vorgänge, d. h. die Vorgänge, die an den Elementen der Materie, der Atomen, und de[n] Elektrizität, den Elektronen, auftreten, keine volle Gü[ltigkeit] mehr haben; sie erweisen sich nur als Gesetze für di[e] stischen Mittelwerte.

So bietet die Physik heute das Bild des Unfertigen, [d]lebhafter Bewegung nach Neuem und Sicherem sucht, w[ährend] sie bis vor kurzem den Anschein völligster Sicherheit u[nd Be]stimmtheit bot. Das Sichere und Bestimmte liegt immer [im] Tatsachenstoff der Physik, die Unsicherheit nur an der [...]tischen, bildmäßigen Zusammenfassung dieses alten und [...] Tatsachenstoffes.

Mit gewohnter Meisterschaft hat der Verfasser in dies[en] Vorlesungen ein Bild des Drängens und Strebens der [...] Forscher gegeben, so daß das handliche Bändchen jed[em], sich über dies Gebiet näher unterrichten will, nur em[pfohlen] werden kann.

— **Leitfäden der Rechts- und Verwaltungskunde für [Eisen]bahnbeamte.** Leitfaden 1: Grundzüge des Re[ichs-] und Landesstaatsrechts mit Einschluß [der] allgemeinen Rechtskunde. Von Wilhelm Kr[...] und Wilhelm Liebert, Dozenten an der Eisenbahnfach[schule] zu Berlin. Berlin 1925. Carl Heymanns Verlag.

Das vorliegende Buch ist der erste der neun Leitfäd[en, die] zusammen ein Unterrichtswerk über Reichs- und Verwa[ltungs]kunde bilden sollen. Das Werk stellt sich die Aufgabe, d[en Be]amten ohne Hochschulbildung in einem systematisch geo[rdneten] Lehrgang diejenigen Kenntnisse auf dem Gebiet des öffen[tlichen] und privaten Rechts zu vermitteln, die von ihm unbedi[ngt ge]fordern sind. Die Leitfäden sind daher für Beamte alle[r Ver]waltungszweige vorgesehen, insonderheit aber für den [...] Beamten zur Vorbereitung auf seine Verwaltungs- und [...] prüfungen bestimmt. Der erste dieser Leitfäden erfüllt [...] Aufgabe in jeder Beziehung. In knapper Form von 94 [...] behandelt er bei klarer, übersichtlicher Gliederung des [...] die allgemeine Rechtskunde und die Grundzüge des Reic[hs-...] preußischen Landesstaatsrechts. Ein zum Schlusse beig[egebenes] Examinatorium ist zweckdienlich zur Vorbereitung f[ür die] Prüfung.

— **Deutscher Jugend-Kalender** „Metall und Maschine" f[ür das] Jahr 1926. Der schaffenden Jugend im gesamten Metallg[ewerbe] als Geleit und Anregung gewidmet von Ingenieur Otto [...]mann, Berufsschul-Oberlehrer in Dresden. Verlag O. [...] Becker, Dresden. 160 Seiten mit 100 Abbildungen aus deu[tschen] Werkstätten. Taschenformat 16×10 cm. Gebunden 1 *M.*

Der neue Kalender berichtet in leicht faßlicher Weis[e vom] werktätigen Leben im Metallgewerbe, von Großtaten der [Tech]nik und Wirtschaft und schließlich von der Arbeits- und [Werk]stattkunde aus der Praxis für die Praxis. Die Darle[gungen] wirken anregend, belehrend und letzten Endes erzieherisc[h. Das] Büchlein wird dem strebsamen jungen Manne ein treuer [...]ter und zuverlässiger Ratgeber sein. W[...]

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 1. November 1925 wird die regelspurige Nebenbahnstrecke Freystadt (Wpr.)-Bischofswerder (Wpr.) mit den Stationen Guhringen rechts, Groß Peterwitz (Wpr.) links und Bischofswerder (Wpr.) links der Bahn für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Tierverkehr behelfsmäßig eröffnet werden. (Siehe auch die Amtliche Bekanntmachung in Nr. 41 der Zeitung.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Am 16. Oktober 1925 wird der zwischen den Bahnhöfen Pudripp und Dannenberg-West links der Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg gelegene Bahnhof 4. Klasse Carwitz, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Bundesbahndirektionsbezirk Wien-Nordost. Ab 10. Oktober 1925 ist in der an der Linie Gänserndorf-Marchegg, zwischen dem Bahnhof Gänserndorf und dem Bahnhof Oberweiden gelegenen, bisher nur für den Personenverkehr eröffneten Haltestelle Stripfing auch die Aufgabe und der Bezug von Eil- und Frachtgütern in Wagenladungen zugelassen. Ausgeschlossen sind lebende Tiere, Fahrzeuge, leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und leicht explosive Munition der Anlage C zur EVO., endlich Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. [Mit] Wirkung vom 1. November 1925 treten nachstehende St[ations]namensänderungen ein: Altenstadt b. Geislingen in Alte[nstadt] (Württ.), Altingen b. Herrenberg in Altingen (Württ.), [Am]stetten b. Geislingen in Amstetten (Württ.), Aufhau[sen b.] Bopfingen in Aufhausen (Württ.), Birkenfeld b. Pforzhe[im in] Birkenfeld (Württ.), Bondorf b. Herrenberg in Bondorf (W[ürtt.),] Burgstall b. Backnang in Burgstall (Württ.), Emmingen [b. Na]gold in Emmingen (Württ.), Erbach b. Ulm in Erbach (W[ürtt.),] Eschenau b. Weinsberg in Eschenau (Württ.), Eutingen b. [...] in Eutingen (Württ.), Gailenkirchen b. Hall in Gailenk[irchen] (Württ.), Gutenstein b. Sigmaringen in Gutenstein, Ha[ag ...] Haag (Württ.), Herrlingen b. Ulm in Herrlingen, Heuba[ch b.] Gmünd in Heubach (Württ.), Jungingen b. Ulm in Jun[gingen] (Württ.), Kappel b. Buchau in Kappel (Württ.), Langen[au b.] Ulm in Langenau (Württ.), Laudenbach b. Mergenthe[im in] Laudenbach (Württ.), Lorch b. Gmünd in Lorch (W[ürtt.),] Nendingen b. Tuttlingen in Nendingen (Württ.), Neust[adt b.] Waiblingen in Neustadt (Württ.), Nordheim b. Heilbro[nn in] Nordheim (Württ.), Oberzell b. Ravensburg in Oberzell, Rie[theim] b. Spaichingen in Rietheim (Württ.), Rohr b. Vaihingen (F[...]) in Rohr (Württ.), Rohrdorf in Rohrdorf (Württ.), Röttin[gen b.] Bopfingen in Röttingen (Württ.), Schafhausen b. Calw in [Schaf]hausen (Württ.), Schopfloch b. Freudenstadt in Schop[floch] (Württ.), Stammheim b. Ludwigsburg in Stammheim (W[ürtt.),] Sulzdorf b. Hall in Sulzdorf, Talhausen b. Rottweil in Talha[usen,] Tamm b. Bietigheim in Tamm (Württ.), Trochtelfing[en b.] Bopfingen in Trochtelfingen (Württ.), Urbach b. Schornd[orf]

(Württ.), Waldenburg b. Öhringen in Waldenburg), Walheim in Walheim (Württ.), Wallhausen b. Crails- Wallhausen (Württ.), Weißbach in Weißbach (Württ.), tein b. Süßen in Weißenstein (Württ.), Winterbach b. orf in Winterbach (Württ.).

chreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er- orden:

I 180 vom 1. Oktober 1925 an die Mitglieder der aus Ver- en gebildeten ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend Neuwahl der vorsitzenden Verwaltung in den ständigen Ausschüssen des Vereins;

Nr. III 181 vom 9. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Überprüfung des Musters für die Aufstellung der Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse;

Nr. III 184 vom 5. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die Österreichischen Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend das neue Diensttelegrammübereinkommen auf den Telegraphenlinien des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

[E]rweiterung der Abfertigungs- [be]fugnisse von Stationen.

[...]ng der Station Carwitz für den Güter- und Tierverkehr.

. Oktober 1925 wird der zwischen [B]ahnhöfen Pudripp und Dannenberg- [...]ks der Bahnstrecke Uelzen-Dan- [...] gelegene Bahnhof 4. Klasse Car- [...] bisher nur dem Personenverkehr [a]uch für den Gepäck- und Privat- [...]nverkehr sowie für die Abferti- [...]n Wagenladungs- und Stück- [...] Leichen und lebenden Tieren er-

Abfertigung von Fahrzeugen, [...]offen und Gegenständen, zu deren [...] Entladung eine feste Rampe er- [...]h ist, ist bis auf weiteres aus- [...]sen.

[A]mselben Tage wird der Bahnhof [...]e Carwitz in den Staats- und [...] hngütertarif und in den Staats- [...]rtarif aufgenommen.

[D]ie Höhe der Tarifsätze geben die [...]llen Auskunft.

[Hanno]ver, im Oktober 1925. (994)
[Deut]sche Reichsbahn-Gesellschaft
[Rei]chsbahndirektion Hannover.

2. Güterverkehr.

[...]oberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.

[G]ültigkeit vom 1. November 1925 [...] Wortlaut des Ausnahmetarifs 2 [...] obigen Tarifes) unter A und B [...]hen und durch folgenden zu er- [...]

[Ei]senerz, auch agglomeriert oder [bri]kettiert (Eisenschwamm fällt [ni]cht hierunter);
[Ma]nganerz (Braunstein);
[Sch]wefelkies- und Kupferkiesab- [brä]nde, nicht kupferhaltige oder [ent]kupferte (purple ore), sowie Ab- [brä]nde, eisenhaltige von Arsen- [erz]en;
[Ab]fälle, eisenhaltige, der chemischen [Ind]ustrie;
[Ei]senschlacken, folgende: Puddel- [...] Herdfrischschlacken, Luppen-, [Sch]weißofen-, Hammerschlacken und [...]nhaltige Konverterschlacken, [Ho]chofen- und Martinschlacken, [...]h manganhaltige, sowie Mischer- [...]lacken;
[Ei]sensaue und Konverterbären;
[Eis]en- und Stahlhammerschlag und [Wa]lzensinter (Walzenschlacken);
[Gic]htstaub (Flugstaub aus Eisen- [...]höfen), auch agglomeriert und [bri]kettiert;
[...]chwaren, alte eiserne, und Ge- [bra]uchsgegenstände, alte eiserne — [...] Blecheimer, Gießkannen, Koh- [...]kasten, Konservenbüchsen, Kü- [...]ngeschirre, Milchkannen — und [...]en Abfälle, sämtlich emailliert [...]r verbleit, verzinkt, verzinnt [...]r mit sonstigen Überzügen ver- [...]en (Weißblech- und Zinkblech- [...]fälle — d. s. Abfälle, die bei der [He]rstellung oder Verarbeitung von Weiß- und Zinkblechen entfallen —, ferner Abfälle von Eisenblech mit anderen metallischen Überzügen als Zinn und Zink, Abfallstücke von kupfer-, nickel-, messing- und kupfer-nickel-plattierten Blechen aus Eisen und Stahl, auch vernickelt, sowie Abfallstücke von messingplattierten Röhren aus Eisen und Stahl sind ausgeschlossen);

B. 1. Eisenerz, auch agglomeriert oder brikettiert (Eisenschwamm fällt nicht hierunter);
2. Schwefelkies-, Kupfererz- und Kupferkiesabbrände, nicht kupferhaltige oder entkupferte (purple ore), sowie Abbrände, eisenhaltige, von Arsenerzen,
3. Abfälle, eisenhaltige der chemischen Industrie;
4. Eisenschlacken, wie unter A. 5. genannt;
5. Eisen- und Stahlhammerschlacken u. Walzensinter (Walzenschlacken).

Oppeln, den 7. Oktober 1925. (1001)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

I. Infolge Übergangs der Station Mannheim-Käfertal in den Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe wird diese Tarifstation mit Wirkung vom 1. Oktober 1925 in den Tarif aufgenommen.

II. Mit Wirkung vom 15. Oktober 1925 wird die Station Lichtenstein der Reichsbahndirektion Stuttgart in den Tarif aufgenommen.

III. Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 sind die Entfernungen der Station Eningen (Achalm) der Württ. E. G. um 5 km zu kürzen.

Näheres im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger I.

Hannover, den 9. Oktober 1925. (1000)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Güterverkehr mit Norwegen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 an kann der im Verkehr mit den norwegischen Stationen für die schwedische Durchgangsstrecke zu erhebende Kurszuschlag, der bisher stets in Norwegen zu bezahlen war, ebenso wie die Fracht wahlweise in Deutschland oder in Norwegen bezahlt werden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 5. Oktober 1925. (988)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Die Gültigkeit der Abteilung IV des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. Nr. 7 ist bis einschließlich 30. November 1925 verlängert worden.

Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 8. Oktober 1925. (996)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 treten der weiteren Ermäßigung des Nottarifs die meisten deutschen Privatbahnen bei.

Berlin, den 7. Oktober 1925. (998)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 ab werden die Frachtzuschläge in den Unterabschnitten zu 12, 19, 36, 69 und 93 des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ teilweise geändert und ergänzt. (1004)

Berlin, den 8. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925:

Aufnahme von Stationen in die A. T. 21, 32, 35, 35a, 41 und 61.

Streichung von Stationen in den A. T. 31 und 38.

Aufnahme von verzinntem Draht und Drehscheiben für Feld- und Förderbahnen mit einem Drehplattendurchmesser von höchstens 3 m in das Warenverzeichnis des A. T. 35. Einführung von Frachtsätzen für 5-t-Sendungen der Klassen B und C sowie für 10-t-Sendungen der Klasse D des A. T. 35.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 9. Oktober 1925. (1003)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 14. Oktober 1925 werden entkernte Pflaumen in die Abteilung XV dieses Tarifs aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 10. Oktober 1925. (1002)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tarif für die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Vom 10. Oktober bis 31. Dezember 1925 werden vorübergehend für die im Warenverzeichnis des auf der Deutschen Reichsbahn gültigen Nottarifs (Nr. 7 des Tvv.) unter den Ziffern 3—7 und 9—14 genannten Güter die Frachtsätze der regelrechten Tarifklassen um 10 v. H. ermäßigt. Auskunft erteilt die Güterabfertigung Mittweida. (993)

Dresden, am 7. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 ist der Ausnahmetarif für frische Süßwasserfische von Ostpreußen eingeführt.

Näheres durch Reichsbahn - Tarifanzeiger. (1006)

Königsberg (Pr.), 12. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen). — Bk. 3 —

Mit Gültigkeit vom 15 Oktober 1925 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Auf S. 151 sind im Tarif Nr. 11 (Spiritus)

a) in der Schnittariftafel A die Gewichtsangabe „15 t" im Kopf zu streichen und diese links neben die Frachts[ätze zu] setzen sowie folgende Frachtsätze für 10 t nachzutragen:

	für / od	1 Od / Boh	4 Jä / Kr	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	10 Li / La	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	17 Eb / Ge	19/20 Te/Bo / Dě/Po	21 Mo	22 Rr
Bremen	10 t	3620	3573	3480	3457	3240	2961	3085	2914	2930	2852	2829
Hamburg	10 t	3534	3480	3364	3356	3108	2798	2945	2783	2860	2829	2814
Stettin	10 t	2876	2821	2604	2666	2263	1938	2155	2008	2209	2349	2457
Warnemünde	10 t	3418	3372	3232	3217	2938	2573	2767	2566	2690	2705	2806

b) in der Schnittariftafel B die Gewichtsangabe im Kopf in „10 und 15 t" zu ändern.

2. Druckfehlerberichtigung. Auf Seite 255 (Tarif Nr. 51, Schnittariftafel B) sind die Frachtsätze der Klášterec nad Ohři für den Schnittpunkt „21 Mo" zu streichen und diese für den Schnittpunkt „22 Rz" nachzutragen.

Dresden, am 9. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandsverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1925 sind in der Entfernungstafel I

1. folgende Stationen nachzutragen:
   Eisseln-Weischkitten K. C. 228 — E
   Garbseiden K. C. 232 — E
   Groß-Holzhausen Han 480
   Großen Linden Trt 712
   Langebrück Dre 264
   Langenbrück Bsl II
   Pobethen-Rantau K. C. 236 — E
   Sebaldsbrück Han 675.
2. folgende Namensänderungen durchzuführen:
   Altenstadt b. Geislingen in Altenstadt (Württ.)
   Altingen b. Herrenberg in Altingen (Württ.)
   Amstetten b. Geislingen in Amstetten (Württ.)
   Birkenfeld b. Pforzheim in Birkenfeld (Württ.)
   Bondorf b. Herrenberg in Bondorf (Württ.)
   Burgstall b. Backnang in Burgstall (Württ.)
   Emmingen b. Nagold in Emmingen (Württ.)
   Erbach b. Ulm in Erbach (Württ.)
   Eschenau b. Weinsberg in Eschenau (Württ.)
   Eutingen b. Horb in Eutingen (Württ.)
   Gailenkirchen b. Hall in Gailenkirchen (Württ.)
   Gutenstein b. Sigmaringen in Gutenstein
   Haag in Haag (Württ.)
   Herrlingen b. Ulm in Herrlingen
   Heubach b. Gmünd in Heubach (Württ.)
   Kappel b. Buchau in Kappel (Württ.)
   Langenau b. Ulm in Langenau (Württ.)
   Laudenbach b. Mergentheim in Laudenbach (Württ.)
   Liebenwerda in Bad Liebenwerda
   Lorch b. Gmünd in Lorch (Württ.)
   Nendingen b. Tuttlingen in Nendingen (Württ.)
   Neustadt b. Waiblingen in Neustadt (Württ.)
   Nordheim b. Heilbronn in Nordheim (Württ.)
   Rietheim b. Spaichingen in Rietheim (Württ.)
   Roda b. Jena in Stadtroda
   Rohrdorf in Rohrdorf (Württ.)
   Schafhausen b. Calw in Schafhausen (Württ.)
   Schönfeld-Lampertswalde in Lampertswalde
   Schopfloch b. Freudenstadt in Schopfloch (Württ.)
   Stammheim b. Ludwigsburg in Stammheim (Württ.)
   Stöven in Stöven (Bez. Stettin)
   Sulzdorf b. Hall. in Sulzdorf
   Talhausen b. Rottweil in Talhausen
   Tamm b. Bietigheim in Tamm (Württ.)
   Urbach b. Schorndorf in Urbach (Württ.)
   Waldenburg b. Öhringen in Waldenburg (Württ.)
   Walheim in Walheim (Württ.)
   Wallhausen b. Crailsheim in Wallhausen (Württ.)
   Weilheim in Weilheim (Olb.)
   Weißenstein b. Süßen in Weißenstein (Württ.)
   Winterbach b. Schorndorf in Winterbach (Württ.).

Oppeln, den 5. Oktober 1925. (989)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Oppeln
Oberschlesische Eisenbahnen.

Tfv. 5. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

In dem neuen Ausnahmetarif 13 für Aluminiumoxyd zur Weiterverarbeitung auf Aluminium ist die Versandstation „Ludwigshafen - Mundenheim" in „Ludwigshafen-Giuliniwerk" zu ändern.

Berlin, den 8. Oktober 1925. (999)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände (Ausfuhr-Ausnahmetarif DU 2).

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 werden im Abschnitt „II. Geltungsbereich" als Versandstationen nachgetragen: Altona, Bremen Hbf, Bremerhaven Freihafen, Hamburg Hgbf, Hammerbrücke, Harburg Hbf, Harburg U. E., Hochfeld Hafen, Kulmbach, Lübeck, Nossen, Rostock Hbf, Straßgräbchen, Warmbrunn, Weinheim Tal, Wesermünde-Bremerhaven und Wilhelmsburg.

München, den 7. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (991)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1925 ist die bis dahin in den Bezirk der Reichsbahndirektion Mainz gehörige Station Mannheim-Käfertal in den Bezirk der Reichsbahndirektion Karlsruhe übergegangen. Bis zur Neuregelung der Tarifverhältnisse hat Abfertigung von und nach Mannheim-Käfertal nach den bisherigen Tarifen zu erfolgen.

München, den 10. Oktober 1925. (1005)

D. R. G., Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. [...] (Verkehr Deutsche Seehäfen-P[...]

Aufnahme von Lumpen in die [...]lung XX (für den Übergang F[...] Grenze und in der Richtung n[...] deutschen Seehäfen) mit Gültigk[...] 14. Oktober 1925. Auskunft du[...] Abfertigungen.

Altona, den 9. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc[haft]
Reichsbahndirektion Altona

Čechoslov. Donauumschlagverkeh[r] Bratislava und Komarno. Gütertarif Teil II vom 15. Mai [...] Ergänzung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1[...] auf weiteres, längstens bis 31. De[...] 1925, werden die im oben genann[ten Ta]rife enthaltenen Klassengut-Frac[ht]tafeln bzw. Kilometerentfernunge[n ...] Klassengutfrachtsätze bzw. Kilome[terent]fernungen für die Relationen

Sered — Nové Komàrno und
Trnava na Slovensku — Nové K[...]

ergänzt.

Nähere Auskünfte erteilen die [...]tionen und die gesellschaftlichen [...]stellen.

Regensburg, den 1. Oktober 1925 [...]

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaf[t]
namens der beteiligten Verwaltu[ngen]

3. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsstoff[en ...] die Reichsbahndirektionen: Alton[a ...]sel, Erfurt, Hannover und Münste[r] und zwar:

a) 70 to bunte Putzbaumwolle, 5[...] weiße Putzlappen, 25 750 Stück [...]tücher, 16 100 Stück Scheuertü[cher]
b) 14 960 kg Kernseife, 20 0[...] Schmierseife.

Eröffnung der Angebote:

Zu a) am Mittwoch, den 21. Okt. 1[925] vormittags 11 Uhr.
Zu b) am Donnerstag, den 22. Okt[ober] vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen zu a) o[...] gibt unser Präsidialbureau gege[n Ein]sendung von 0,80 ℳ auf das Post[scheck]konto unserer Bureaukasse Ha[...] Nr. 22 524 oder durch Barzahlung i[n Zim]mer 208 ab. (Einsendung in Briefm[arken] oder Geldbrief ausgeschlossen.)

Zuschlagsfrist zu a) 28. 10. 1925
zu b) 3. 11. 1925

Hannover, den 7. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Reichsbahndirektion. 9[...]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

..n Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

.43. Berlin, den 22. Oktober 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kreuzeckbahn und die Zugspitzbahn, zwei weitere bayerische Bergbahnen.

Von Ministerialrat a. D. u. Reichsbahndirektor **Hans Friedrich** in München.

..r inzigen bayerischen Bergbahn für den öffentlichen Ver-.. i. der Wendelsteinbahn, sollen sich demnächst zwei neue ..en, nachdem die bayerische Staatsregierung im Laufe ..res 1925 die endgültige Genehmigung (Bau- und Be-..nzession) für je eine Bergbahn auf das Kreuzeck ..a die Zugspitze erteilt hat. Da im heurigen Früh-.. lebhafter öffentlicher Meinungsaustausch (siehe a. .. 1925 Nr. 15 „Der Schrei nach Bergbahnen in Bayern") .. grundsätzliche Frage der Zulassung weiterer baye-..e Bergbahnen stattfand, möchte es für die Eisenbahnfach-..n Interesse sein, auf Grund der allgemeinen Bauent-..twas Näheres über die genannten, nicht zu den Bahnen ..emeinen Verkehrs zählenden und daher der Reichsauf-..icht zu unterstellenden neuen Privatbahnen (Klein-.. zu erfahren.

1. Die Kreuzeckbahn.

..lem Architekten Fr. Deininger in München konzessio-..und zur Ausführung vorgesehene Entwurf einer Berg-.. im Kreuzeck sieht eine Drahtseilschwebebahn ..ilbahn) vor. Damit wird in Bayern zum erstenmal ein ..system für den öffentlichen Personenverkehr zur An-..g kommen, das zu den modernsten zu zählen ist und das ..irts, insbesondere im Nachbarland Tirol, sich einer ..achen und bewährten Ausführung erfreut.

..Kreuzeckbahn soll nach dem sogen. Zweiwagen-..lsystem erbaut und betrieben werden, bei dem ein Wagen zu Berg fährt, während gleichzeitig ein zweiter Wagen zu Tal geht; die Wagen werden durch ein maschinell getriebenes, hin und her laufendes Zug- und Gegenzugseil (Ballastseil) bewegt, mit dem sie ständig fest verbunden bleiben.

Die Bahn wird das Kreuzeck (rund 1646 m ü. M.), jenen herrlich gelegenen, von Garmisch-Partenkirchen aus so viel besuchten Vorberg im Wettersteingebirge, mit dem Tal verbinden, und zwar ist hier als Ausgangspunkt (Talstation) die etwa 1200 m südöstlich der Station Obergrainau gelegene Aulealm (788 m ü. M.) vorgesehen (siehe Übersichtsplan). Für die Wahl der Aulealm als Talstation, die auf den ersten Blick nicht allgemein befriedigen möchte, war ausschlaggebend, daß sich von hier aus — in einer Geraden verlaufend — die kürzeste, technisch und wirtschaftlich befriedigendste Seilbahnverbindung zum Kreuzeck ausführen läßt, wobei gleichzeitig der Forderung auf Schonung des Landschaftsbildes, der windgeschützten Lage der Seilbahn sowie der ungehinderten Übersicht über die ganze Bahn von einem Endpunkt zum anderen Rechnung getragen wird. Diesen Vorteilen für die Linienführung gegenüber können die mit der entfernteren Lage der Talstation von der nächsten Bahnstation Obergrainau sowie vom Ort Garmisch-Partenkirchen verbundenen Nachteile mit in Kauf genommen werden. Im übrigen werden diese Nachteile für den Reiseverkehr der Seilbahn gemildert, wenn die dem Seilbahnunternehmen in der Konzession auferlegte neue Straßenverbindung zwischen der Garmisch-

Griesener Bezirksstraße und der Aulealm geschaffen ist und dann regelmäßige Fuhrwerk- und Autoverbindungen zwischen Garmisch-Partenkirchen und Aulealm ins Leben gerufen sein werden. Die Bergstation der neuen Bahn kommt in die nächste Nähe des Unterkunftshauses auf dem Kreuzeck zu liegen. Die von Nord nach Süd verlaufende, in der Horizontalprojektion rund 2100 m (schief gemessen 2280 m) lange, in einer Betriebssektion auszuführende Schwebebahn erhält eine größte Neigung von 570 ‰, die erstiegene relative Höhe beträgt rund 858 m.

Die Drahtseilbahn soll nach dem System Bleichert-Zuegg, das im wesentlichen auch für die im Bau befindliche österreichische Zugspitzbahn (Seilschwebebahn) zur Anwendung kommt, gebaut werden. Dadurch ist Gewähr dafür gegeben, daß alle Fortschritte und Neuerungen, die in letzter Zeit auf dem Gebiete der Bergbahntechnik zu verzeichnen sind, hier Verwendung finden. Zählt doch die Firma Bleichert & Cie. in Leipzig zu den bedeutendsten Seilbahnfirmen der Welt, während Ingenieur Zuegg aus Meran in der von ihm projektierten und erbauten Personenseilschwebebahn Meran-Hafling diejenige Anlage besitzt, die den neuzeitlichen Konstruktionsgrundsätzen für Seilbahnen entspricht, Grundsätze, die neuerdings bei der obengenannten Zugspitzbahn sowie insbesondere bei der Luftseilbahn auf die Raxalpe bei Wien angewendet werden. Die Bauart Bleichert-Zuegg strebt möglichst einfachen Bau und Betrieb an und verwendet darum nur je ein Tragseil für beide Fahrrichtungen und ein Zugseil. Das Tragseil dient gleichzeitig als Bremsseil. Um im Falle gewisser Betriebsstörungen den Fahrgästen Hilfe zu bringen, ist neben dem Tragseil, aber etwas höher als dieses, ein Rettungs- oder Sicherheitsseil gespannt, welches im gewöhnlichen Betriebe stillsteht und nur im Bedarfsfalle durch eine eigene Antriebsvorrichtung als Reservezugseil betrieben wird. Dieses Seil kann einen am Tragseil laufenden kleinen Rettungswagen ziehen, durch welchen dem Hauptwagen und den Reisenden die nötige Hilfe zuteil wird.

Die Talstation bildet gleichzeitig die Spannstation der Seilbahn. In letztere sind die Tragseile frei eingeführt und über Umlenkrollen mittels großer Eisenbetonspanngewichte gespannt. Der Abfahrtbahnsteig der Talstation ist eine schiefe Rampe, parallel gehalten mit der Tragseilneigung, wodurch ein gutes Einsteigen der Reisenden auch dann möglich sein wird, wenn sich das Zugseil entweder durch die Wärme oder durch den langen Gebrauch gedehnt haben sollte. Ein Anstoßen des Wagenlaufwerkes bei der Einfahrt in die Station soll durch lange Schraubenfedern verhindert werden, während eine Matratzenfederung den Wagen selbst schützt. Um die Seilbahnwagen auch bei stärkerer, durch Wind verursachter Seitenneigung sicher in die Station einzulenken, sind eigene Einführungsschienen vorgesehen; diese verhindern auch die seitlichen Wagenschwingungen beim Ein- und Aussteigen.

Die Bergstation ist gleichzeitig Antriebstation und enthält die obere Tragseilverankerung sowie den ganzen Antriebsmechanismus (Triebscheiben, elektrisch angetriebene Motore, Brems-, Kontroll- und Sicherheitseinrichtungen) und das Bedienungspersonal für den Seilbahnbetrieb.

Die Hochbauten der Tal- und Bergstation werden in einer den Verkehrsbedürfnissen und der Eigenart der Seilschwebebahn entsprechenden Art und Weise zur Ausführung gelangen. Dabei soll auf eine zwar einfache, jedoch gefällige äußere Ausbildung Bedacht genommen und der landschaftlichen Umgebung und dem Hochgebirgscharakter durch Anwendung einer bodenständigen Bauweise Rechnung getragen werden.

Was die der Personenbeförderung dienenden Seilbahnwagen betrifft, so bestehen sie aus dem achträdrigen, auf den Tragseilen rollenden Laufwerk mit automatischer Wagenbremse, der Wagenaufhängung und dem Wagenkasten (Kabine). Letzterer ist für einen Fassungsraum von 24 Personen und ganz aus gepreßtem Stahlblech vorgesehen. Im Wageninnern befinden sich ein Mikrohandtelephon und zwei Handgriffe. Von diesen dient der eine für die Auslösung der selbsttätigen Wagenbremse, der andere zur Betätigung der elektrischen Bremse und zur der Abfahrsignale. Für die Beleuchtung der Strecke ist Stirnwänden der Wagen je ein Scheinwerfer vor Weitere Lampen beleuchten den Innenraum des Jeder Wagen muß von einem Führer beg sein.

Die Länge der ganzen Seilbahn ist durch drei Zwischen (Ständer) von 7,5 bis 17 m Höhe in vier Abschnitte geteil längster eine Spannweite von rund 800 m erhalten soll. Hauptmöglichkeit zur Beschädigung einer Seilbahn Ständern besteht, sind im Entwurf Turmständer aus Eis mit glatten Außenwänden und einer Innenstiege mit Absperrmöglichkeit vorgesehen. Sie sollen so ausgeführt farbig behandelt werden, daß sie in der Landschaft wenig auffallen und ästhetisch gut wirken. Im oberst befindet sich eine Plattform, von welcher aus alle Arbe den Seilen und Schuhen leicht und sicher ausgeführt können. An den Ständern werden die Zugseilrollen, d auflagerschuhe und Gleitschienen angebracht.

Den Seilen, als dem wichtigsten Teil der Anlage, Entwurf besondere Aufmerksamkeit gewidmet, wobei d jährigen Erfahrungen sowie die Studien und eigenen V (mittels Seilprobemaschine) der Firma Bleichert-Zueg sichtlich der Frage der zweckmäßigsten Beanspruchung rechnung der Drahtseile entsprechende Verwertung Hiernach sollen vor allem die Tragseile bis zum h zulässigen, gegen früher wesentlich vergröß Maß gespannt werden, damit tunlich große Stützw gewählt werden können, die Anzahl und Höhe der Zw stützen eingeschränkt, die Seildrahtbiegungen verminde günstige Knicke in der Fahrbahn — besonders an den S übergängen — vermieden bleiben, Drahtbrüche möglichst angehalten werden und die Lebensdauer der Seile erhöh

Für den Fernsprech- und Signaldienst sollen keine Schwachstromleitungen angelegt, sondern als Leiter Ströme die Drahtseile benützt werden.

Bei einem Fassungsraum der Wagen für 24 Reisende noch zulässigen Seilgeschwindigkeit von 4 bis 4,5 m/S und einer Fahrtdauer von 10 bzw. 9 Minuten zwischen A und Kreuzeck ergibt sich eine größte Leistungsfähigk Bahn von 240 bis 280 Personen in der Stunde für beid kehrsrichtungen. Dies dürfte den hier in absehbarer Z befriedigenden Verkehrsbedürfnissen genügen.

Mit der Verwirklichung des vorbesprochenen Prok dessen Baukosten auf etwa 600 000 ℳ berechnet sind, Bayern in der Kreuzeckbahn nicht nur seine erste Lu bahn für den öffentlichen Personenverkehr erhalten, s auch ein Verkehrsmittel, das in bau-, betriebs- und ve technischer Hinsicht sowie bezüglich der Betriebssich dem neuesten Stande der Seilbahntechnik entsprechen, d Nachteile der älteren Anlagen dieser Art vermeiden u dort sowie bei den vielen Kriegsseilbahnen gesammelte fahrungen vorteilhaft und nutzbringend verwerten soll. Eröffnung der Bahn ist für Anfang 1926 in Aussicht genom

2. Die Zugspitzbahn.

Mit dem Problem der Erbauung einer Bergbahn auf die Z spitze beschäftigen sich seit Jahrzehnten weite Kreis bayerischen und außerbayerischen Wirtschaft und Te Und vielleicht wäre dieses Problem schon längst gelös eines der vielen verschiedenartigsten Zugspitzbahnpr bereits zur Ausführung gelangt, wenn nicht der Krie seinen für uns so ungünstigen Folgen gekommen wäre. doch nach langjährigen Verhandlungen im Jahre 1914 de genannten Zugspitzbahn-Konsortium von der bayeri Staatsregierung die Bau- und Betriebskonzession für Standbahn endgültig erteilt worden, einer Unternehmung in finanzieller und technischer Hinsicht alle Voraussetz für die wirkliche Durchführung ihres ernsten Vorhaben

g jedoch verhinderte dies und so verfiel die Konzession. jetzt wieder aufzuleben in der Form, daß einem der gsten Mitglieder jenes Konsortiums, dem Ingenieur athrein in München, neuerdings die Bewilligung u und Betrieb einer in gleicher Weise wie vordem ge- Standbahn zur Zugspitze vom bayerischen Staat er- rde, allerdings unter der schwerwiegenden Bedingung erigen Nachweises der Finanzierungsmöglichkeit des kostspieligen Unternehmens. Nachdem dieser Nach- wenn auch unter Beteiligung ausländischen Kapitals — en gelungen ist, besteht begründete Aussicht, daß sich iffer 1 genannten Bergbahn in absehbarer Zeit eine und wohl die wichtigste und bedeutsamste n, zugesellen wird.

ngleisige, dem Personen- und Güterverkehr dienende bahn ist geplant als elektrisch zu betreibende, schmal- Adhäsions- und adbahn, die ihren vom Reichsbahnhof n-Partenkirchen (West- 7 m ü. M.) nimmt (siehe tsplan), auf etwa 3 km neben der Reichsbahn- h Griesen verläuft und hienenfreier Überkreu- rselben sich dem Ort bach (Höllentalein- wendet. Von hier die Richtung einschlagend, Linie südlich von nau vorbeiführen und eben der Straße zum nsteigend, den dort vor- n Bahnhof (1000 m erreichen. Von da ab die immer noch im Gelände geführte Bahn rein südliche Richtung, h dem Zugwald mittels n Kehrtunnels auf etwa änge gegen Nordosten, nn unter den Riffel- zen in einen 2400 m lan- ich gerichteten Tunnel hwinden, der bis kurz Station Platt (2300 m) andauert. Bald hinter r wieder offen liegenden beginnt die dritte Tunnelstrecke, die sich von Ost nach richtet bis zur unterirdischen Station Zugspitze ü. M.) ausdehnt, dabei durch seitliche Tunnelausbrüche öffnungen) Ausblicke ins Freie gewährend. Von der n aus gelangen die Reisenden durch einen kurzen nel ins Freie, um dann auf einem bequemen Fußweg in Minuten den Zugspitzostgipfel zu erreichen.

samte horizontale Länge der Bahn wird etwa 19,6 km wovon 7,6 km zwischen den Bahnhöfen Garmisch- rchen und Obergrainau als Reibungsbahn und der 12 km als Zahnradbahn betrieben werden sollen. nstange soll eine solche des verbesserten Systems ch (Leiterzahnstange) Verwendung finden. Die recken der Bahn werden zusammen rund 5,0 km be- wobei angesichts des zu durchfahrenden Gebirges teinkalk) damit gerechnet wird, daß nur ein Teil eine usmauerung erhalten muß und besondere Schwierig- rch Wasserandrang nicht entstehen. Bei einer Höhen- Ausgangsbahnhofes mit 707 m und des Endbahnhofes 29 m ü. M. beträgt der von der Bergbahn zu über- Höhenunterschied im ganzen 2193 m, wovon 73 m in ungs- und 2120 m in der Zahnradstrecke liegen. Als Größtsteigungen in der freien Strecke der Reibungsbahn sind 40 ‰, der Zahnstangenbahn aber 250 ‰ angenommen. Der kleinste Krümmungshalbmesser soll 80 m betragen. Außer dem Anfangs- und Endbahnhof sollen noch die Zwischenhaltestellen Rissersee, Hammersbach, Obergrainau, Eibsee und Platt sowie fünf Betriebsausweichstellen mit Ausweichgleisen von doppelter Zuglänge errichtet werden. Außer der wichtigen Zwischenstation Eibsee wird namentlich jene am Platt voraussichtlich von großer Bedeutung werden. Handelt es sich doch hier um die Bedienung und weitere Erschließung eines etwa 6 qkm umfassenden Hochplateaus, das, in durchschnittlich 2400 m Höhe liegend, ein ideales Gelände für den Skisport und andere Wintervergnügungen darstellt. Der Verkehr nach dieser schon jetzt alljährlich von vielen Sportfreunden besuchten Schnee- und Eisregion wird nach Erbauung der Bahn und Errichtung des geplanten Unterkunftshauses zweifellos einen mächtigen Aufschwung nehmen, und vielen Tausenden von Kurgästen, Touristen und Wintersporttreibenden, aber auch manchem Erholungsbedürftigen wird dann mühelos und gefahrlos der Aufenthalt in jener unvergleichlichen Hochgebirgswinterlandschaft ermöglicht sein.

Das für gemischten Betrieb geeignete Fahrmaterial wird Hand-, automatische Luft- und elektrische Bremsen erhalten. Die stets talseits des Zuges laufenden elektrischen Lokomotiven werden mit je zwei Motoren versehen, die mit Gleichstrom von 1500 Volt Spannung unter Stromlieferung durch das Bayernwerk betrieben werden, für Vor- und Rückwärtsfahrt geeignet sind und bei der Talfahrt als Generatoren auf Widerstände arbeiten. In der Station Eibsee ist ein Transformatoren- (Umformer-) Gebäude geplant. Die Personenwagen sollen je 50 Personen fassen und zwei Wagenklassen führen. In der Talstrecke Garmisch-Partenkirchen-Eibsee sollen bei starkem Verkehrsandrang Züge von je einer Lokomotive und vier Wagen (200 Personen fassend) verkehren, während die Bergstrecke ab Eibsee nur mit Zügen von je einer Lokomotive und zwei Wagen (100 Personen) befahren wird. (In Station Eibsee findet mithin eine Zugtrennung ohne Umsteigen für die zur Zugspitze fahrenden Reisenden statt.) Dies wird im Zusammenhalt mit

der großen Anzahl von Zwischenbetriebsstellen, insbesondere in der Steilrampe Eibsee-Zugspitze, die Möglichkeit geben, zu Zeiten großen Verkehrsandranges den Zugverkehr stark zu verdichten, so daß dann mit einer Höchstleistung von etwa 1000 Personen/Stunde in Strecke Garmisch-Partenkirchen-Eibsee und von 500 Personen/Stunde in Strecke Eibsee-Zugspitze gerechnet werden kann. Damit wird auch dem an schönen Tagen zu gewärtigenden größten Verkehrsansprüchen in befriedigender Weise genügt werden können, ein Umstand, der wohl von ausschlaggebender Bedeutung dafür war, daß bei der Konzessionierung dem Projekt einer Standbahn der Vorrang vor einer Seilschwebebahn eingeräumt wurde. (Die auf österreichischer Seite auf die Zugspitze zu erbauende Luftseilbahn wird zweifellos weit geringeren Verkehrsansprüchen zu genügen haben.) Die Fahrzeit für die ganze Bahnlinie ist bei der Bergfahrt mit rund 2 Stunden, bei der Talfahrt mit rund 1½ Stunden berechnet. Die gesamten Anlagekosten der Zugspitzbahn sind einschließlich des Fahrmaterials nach heutigen Preisen und Löhnen mit rund 16 Millionen Mark berechnet worden, ein für die derzeitigen Wirtschaftsverhältnisse gewaltiger Betrag, dessen Höhe auf die Schwierigkeiten der Bauausführung in der Bergregion und insbesondere auf die langen Tunnelstrecken zurückzuführen ist. Letztere sind aber begründet in der unbedingten Notwendigkeit, die Linienführung in offener Strecke an den steinschlaggefährdeten, Schneeverwehungen und -stürmen ausgesetzten Steilwänden und Felsabstürzen tunlichst zu vermeiden, damit die Bahnunterhaltung zu vereinfachen und zu verbilligen sowie die Betriebsführung auch im Winter zu ermöglichen. Der hohe einmalige Bau- sowie der beträchtliche dauernde Betriebs- und Unterhaltungsaufwand für die Bahn ist natürlich wirtschaftlich nur vertretbar und gerechtfertigt, wenn ihm entsprechende Betriebseinnahmen gegenüberstehen. Angesichts der überragenden Verkehrsbedeutung der Zugspitzbahn rechnet der Entwurf auf Grund umfangreicher Erhebungen mit einem Jahresverkehr von etwa 280 000 Reisenden für die Talstrecke (Garmisch-Eibsee), von welchen wiederum etwa 140 000 für die Bergstrecke (Eibsee-Zugspitze) angenommen sind. Die aus diesem Verkehr und dem hinzukommenden Gepäck- und Güterverkehr errechneten Betriebseinnahmen ergeben gegenüber den Betriebsausgaben bei angemessenen Tarifen einen Einnahmeüberschuß, der nach entsprechenden Rücklagen eine befriedigende Verzinsung des Anlagekapitals gewärtigen läßt. Die bei anderen vergleichbaren Bergbahnen, insbesondere bei der Jungfraubahn, gesammelten Erfahrungen eröffnen jedenfalls auch für die Frequenz einer Zugspitzbahn günstige Aussichten, namentlich wenn man bedenkt, daß die Zugspitze als höchster Gipfel Deutschlands, dann aber auch wegen ihrer einzigartigen Lage und als weltberühmter Aussichtspunkt nicht nur auf einzelne, sondern auch auf die großen Massen eine außerordentliche Anziehungskraft ausübt. Dazu kommt der Vorteil der ungewöhnlich günstigen Verkehrsverhältnisse, an welche die Zugspitzbahn von ihrem Ausgangspunkt Garmisch-Partenkirchen aus anschließen kann, so daß ihr unmittelbares Einzugsgebiet nicht nur bis zur Großstadt München, sondern auch bis nach Augsburg, Ulm, Innsbruck und darüber hinaus sich erstreckt. Die Flut von Sommerfrischlern, Kurgästen, Bergsteigern, Erholungsbedürftigen und Touristen, die jetzt schon alljährlich sich nach Garmisch-Partenkirchen mit seiner landschaftlich und klimatisch bevorzugten Lage, dem idyllischen Eibsee und ins ganze Wettersteingebiet ergießt, kann noch wesentlich gesteigert werden durch die Erschließung des weiten Zugspitzgebietes mittels einer Bergbahn und durch die engere Verbindung des einzigartigen Eibsees mit Garmisch-Partenkirchen. Wird man dann doch künftig in der Lage sein, z. B. von München aus unter Ausnützung der Vorteile des elektrischen Bahnbetriebs den Zugspitzgipfel in 3½ Stunden Bahnfahrt zu erreichen. So kann die Bahn auch von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung werden, indem sie ihren Teil nicht nur zur Steigerung des Bahnverkehrs der Zufuhrlinien, sondern
Hebung und Belebung des Fremdenverkehrs beit
zwar dies nicht nur im engeren Umkreis von Garmis
kirchen, sondern im gesamten Gebiet des bayerisch
landes bis hinein nach München.

Wird bei alledem streng darauf gehalten, daß die
Zugspitzbahn in ihrer ganzen Ausführungs- und Betr
den landschaftlichen Charakter und die Schönheiten
ihr berührten Berglandes sorgsam erhält und wahrt
dem Schutze der Natur, des Landschaftsbildes und d
dienenden Auflagen gerecht wird, so möchte man
sich mit ihrer Verwirklichung auch die grundsätzlich
jeder Bergbahn versöhnen, indem sie weise beherzi
man die Freuden und Schönheiten der Natur allen
gönnen soll, mögen sie nun die Kraft und Zeit haben,
selbst zu erklimmen oder darauf angewiesen sein, mit
neuzeitlichen Verkehrsmittels den Weg zum Gipfel, z
luft und -sonne zu finden.

Für die Erbauung der Bahn sind dem Unternehmer
Fristen gesetzt, so zwar, daß die Teilstrecke Garmis
kirchen-Eibsee längstens bis zum 31. Dezember 192
weiteren drei Jahren die Strecke Eibsee-Platt und binne
zwei Jahren die letzte Strecke Platt-Zugspitze fertigge
in Betrieb genommen werden muß. Man rechnet mithin
reinen Bauzeit von etwa sieben Jahren für die ganze
ausgesetzt, daß für die Tunnelbauten nicht unvorher
abnorme Verhältnisse eintreten.

Die Konzession ist erteilt nur für die Herstellung und
trieb der ganzen Strecke. Würde der Unternehmer a
welchen Gründen davon abstehen, die ganze Bahn zu
erlischt die Konzession ohne weiteres nach Ablauf von ze
seit Eröffnung der ersten Teilstrecke und die gesamten
gehen unentgeltlich an den bayerischen Staat über.

Dem Unternehmer ist u. a. noch auferlegt, auf Verla
Staatsregierung binnen einer Frist von fünf Jahren na
stellung der ganzen Bahnlinie für den Bau eines höhe
gischen Institutes auf der Zugspitze einen einmaligen
zuschuß von 500 000 RM. zu leisten, die für die Bel
Beheizung und die telegraphischen bzw. telephonischen
tungen dieses Instituts sowie des staatlichen Observato
der Zugspitze notwendige elektrische Arbeit unentg
liefern und für die Personen- und Gütertransporte
Instituten Tarifermäßigungen auf der Bahn einzuräu
Schließlich hat sich die bayerische Staatsregierung noch
vorbehalten, falls sie es im öffentlichen Interesse für
lich erachtet, die Zugspitzbahn nebst Zubehör nach Ab
40 Jahren von der Betriebseröffnung der ganzen St
gerechnet gegen eine an den Unternehmer zu leistend
schädigung einzulösen. Wird von diesem Zwangsablös
kein Gebrauch gemacht, so geht die gesamte Bahnanl
Zubehör erst nach Ablauf der Konzessionsdauer, d.
99 Jahren von der Inbetriebnahme der ganzen Linie,
lastenfrei ins Eigentum des bayerischen Staates über.

Wird die Zugspitzbahn so gebaut wie sie geplant ist
sie zweifellos wie selten eine andere Bergbahn imsta
allen für die Schönheiten der Natur Empfänglichen de
Genuß zu vermitteln. Sie wird aber auch für den T
namentlich den Eisenbahnfachmann, ein Werk von herv
stem Interesse werden, das sich würdig einfügt in den
der allgewaltigen Naturgebilde seiner Umgebung.

Mögen die beiden neuen Bergbahnen zeitgemäße un
dienliche Verkehrsmittel zwischen Tal und Berg wer
die vielen Hoffnungen erfüllen, die auf sie gesetzt werd
nur von ihren Erbauern, sondern auch von weiteren
rungsschichten, namentlich von Garmisch-Partenkirch
ganzen Werdenfelser Land und seinen vielen Freunden
suchern. Mögen die beiden Bahnen dereinst recht viel
glückliche Menschen emportragen zur Bergeshöhe,
freude!

Aus der Praxis der Freifahrvorschrift.

Von Reichsbahnrat **Dr. Blüher**, Stettin.

.ue Freifahrvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesell- . die auch auf dem Gebiete des Freifahrwesens die er- .e Einheitlichkeit innerhalb des ganzen Reichsgebietes . hat, ist seit dem 1. Januar 1925 in Kraft; voll in .treten ist sie jedoch eigentlich erst am 1. Juli dieses . da erst mit diesem Tage alle bisherigen Freifahrvor- .— mit Ausnahme der nicht auf der Freivo beruhenden .hen Fahrscheine und deutschen Freikarten — ungültig .n sind und nun nur noch die im § 20 Freivo und den . der Anlage dazu vorgesehenen Ausweise gelten. Das .lbjahr 1925 war also in gewissem Sinne eine Übergangs- .l aus den Erfahrungen dieser Übergangszeit seien hier . inweise gegeben für die mit dem Freifahrwesen befaßten . insbesondere die Normaldienststellen mit ihren stark er- .n Befugnissen und der entsprechend größeren Verant- . . Eine systematische Darstellung der neuen .bestimmungen ist hiernach also nicht beabsichtigt; eine . - in großen Zügen — ist zu finden in den Erläuterungen .ivo, Seite 5 ff., und auch in Nr. 2 des laufenden Jahr- .ieser Zeitung, Seite 52 ff.

.ier zu behandelnden praktischen Einzelfragen können . Hauptfragen gegliedert werden:

.lches sind die häufigsten Verstöße gegen die Freivo?

.lche organisatorischen Fragen tauchen bei dem Vollzug . Freivo auf?

.e häufigsten Verstöße gegen die Freivo.

.tend sei bemerkt, daß — wie bei Einführung jeder neuen .orschrift — so auch bei Inkrafttreten der Freivo eine .nzahl Zweifelsfragen auftraten. Zum weitaus größten .nd sie jedoch durch die inzwischen von der Hauptver- . als Dienstvorschrift herausgegebenen „Erläuterungen .eifahrvorschrift der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ .worden. Zum wiederholten, eingehenden Studium dieser .eichen, das behandelte Gebiet in seinen Einzelfragen so . erschöpfenden Erläuterungen können die mit der Durch- . der Freivo befaßten Stellen nicht oft genug angehalten . Sind erst einmal alle in Frage kommenden Stellen so- . ß sie die Erläuterungen beherrschen, so werden die jetzt .ufig vorkommenden Verstöße fast ausnahmslos vermieden .

.e die Bediensteten müssen im Dienstunterricht die wesent- . Bestimmungen der Freivo kennen lernen. Dadurch wer- . sichtslose und mangelhaft begründete Anträge vermieden .ütze Arbeit der Verwaltung wird gespart. Außer dem . der Einzelbestimmungen ist für den Dienstunterricht .ch einmal der Hinweis darauf, daß die Bediensteten wie .gehörigen, vor allem auch die Kinder, durch unauffälliges, .altendes Benehmen bei den Reisen in hervorragendem .elbst dazu beitragen können, sich die durch die Freivo .en Vergünstigungen zu erhalten (vgl. auch Erl. 4 zu § 1 .ivo); sie sind besonders darauf hinzuweisen, daß schon .resse aller anderen Bediensteten bei ungebührlichem Be- . einzelner mit zeitweiser Entziehung der Vergünstigun- .h § 22 der Freivo vorgegangen werden muß (Erl. 1 dort). . diese Mahnungen — vor allem in der Reisezeit! — be- . so werden die Angriffe gegen die Vergünstigungen, die .senbahnverwaltungen in ähnlicher Weise ihren Bedien- .gewähren und die den infolge des Dawes-Gutachtens in .echten genug geschmälerten und andererseits mit ihrer . Arbeitskraft mehr als je herangezogenen Reichsbahn- . zu gönnen sind, abnehmen. Im Dienstunterricht wird .s auch darauf besonders hinzuweisen sein, daß die Be- .en mit den ihnen zugebilligten Freifahrscheinen so spar- .gehen müssen, daß ihnen für unvorhergesehene Fälle — .desfälle in der Familie — am Jahresende noch Freifahr- . zur Verfügung stehen; über die Normalzahl hinaus können für solche Fälle Freischeine nicht gewährt werden (vgl. Erl. 19 zu § 1).

Was nun die Verstöße der Freischeine ausfertigenden Stellen betrifft, so wird merkwürdigerweise die Überschrift des ersten und Hauptabschnittes der Freivo vielfach übersehen. Sie lautet: „Unentgeltliche Beförderung von Personen auf den Eisenbahn- und Schiffsstrecken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“. Daraus ergibt sich, daß die in der Freivo für aktive Bedienstete, Angehörige, Wartegeldempfänger, Ruheständler u. s. f. vorgesehenen Vergünstigungen nur auf Reichsbahnstrecken, nicht auf Strecken der Privat- und ausländischen Bahnen gelten.

Für die freie Fahrt auf gewissen deutschen Privatbahnen gelten die Bestimmungen des Deutschen Freikartenverbandes. Nach diesen haben nur aktive Bedienstete auf den Strecken der diesem Verbande angehörigen Privatbahnen in den Grenzen der einschlägigen Bestimmungen freie Fahrt, und zwar sind in diesen Fällen nicht Reichsbahnfreischeine, sondern deutsche Freischeine zu verwenden. Für Angehörige, Wartegeldempfänger, Ruheständler kommen also deutsche Freischeine nicht in Betracht.

Daraus ergibt sich, daß bei Ausstellung eines Freischeines in jedem Falle gewissenhaft zu prüfen ist, ob die Strecken, für die freie Fahrt beantragt wird, ausnahmslos Reichsbahnstrecken sind. Sind sie dies nicht, sondern z. T. Strecken dem Freikartenverband angehöriger Verwaltungen, so ist aktiven Bediensteten ein deutscher Freischein auszustellen; bei Angehörigen, Ruhe- und Warteständlern sind von der Reichsbahn betriebene Umgehungsstrecken zu wählen, z. B. für die Fahrt von Stettin nach Hamburg sind, falls die Angehörigen nicht die Strecke Lübeck-Hamburg (Lübeck-Büchener Privatbahn) selbst bezahlen wollen, Reichsbahnfreischeine über Berlin auszufertigen. Es ist zuzugeben, daß die Normaldienststellen oft nicht das erforderliche Material haben, um diese Feststellungen zu machen, dann ist eben eine Anfrage bei der nächsten Güterabfertigung oder dem Amte erforderlich. Oft werden auch die Bediensteten selbst angeben können, ob ihr Reiseziel an einer Privatbahnstrecke liegt oder ob zwischendurch solche Strecken berührt werden. Vielleicht ist es der Hauptverwaltung ohne übermäßige Kosten möglich, den Dienststellen in Form einer einfachen Karte oder eines Stationsverzeichnisses ein Hilfsmittel in die Hand zu geben, das sie über die Zugehörigkeit der deutschen Eisenbahnstrecken zur Reichsbahn, zu den dem Deutschen Freikartenverband angehörigen Privatbahnen oder zu sonstigen Privatbahnen leicht orientiert. Solange dies Hilfsmittel nicht besteht, sind, wie gesagt, oft Erkundigungen erforderlich.

Wird bei Angehörigen usw. gegen diese Bestimmungen verstoßen, also z. B. ein Reichsbahn- oder auch deutscher Freischein von Stettin über Lübeck nach Hamburg ausgestellt, so entsteht ein Erstattungsanspruch der Privatbahn gegen die Reichsbahn-Gesellschaft, und diese kann sich an den die Bestimmungen verletzenden Beamten halten. Wird dagegen der Freischein richtig — in unserem Beispiel über Berlin — ausgestellt, und wählt die Ehefrau X eigenmächtig trotzdem den Weg über Lübeck, so entsteht ein Erstattungsanspruch gegen die Ehefrau X, außerdem kommt die zeitweise Entziehung der Freifahrvergünstigung für X und seine Angehörigen auf ein halbes Jahr nach § 22 Freivo in Frage.

Auch auf ausländischen Bahnen kommen, wie gesagt, Freifahrvergünstigungen für Angehörige, Ruhe- und Warteständler nicht in Frage, sie beschränken sich vielmehr nach den mit den einzelnen ausländischen Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen auf Beamte und Angestellte. Ihr Umfang ist in den einzelnen Ländern, soweit überhaupt freie Fahrt gewährt wird, sehr verschieden, z. T. kommt freie Fahrt nur für Dienstreisen in Betracht. Jedenfalls sind alle derartigen Anträge stets an die zuständige Reichsbahndirektion zu richten, und zwar frühzeitig,

da die Ausweise zumeist erst bei der ausländischen Verwaltung angefordert werden müssen, insbesondere auch bei Reisen nach Danzig und Polen; der Antragsteller wird daher damit rechnen müssen, daß er frühestens in drei Wochen im Besitze des ausländischen Freischeins sein kann. Empfehlungsschreiben, die an der Grenze in den ausländischen Freischein umzutauschen sind, sind im wesentlichen nur für Österreich, Holland und die Tschechoslowakei eingeführt, sie werden von der Reichsbahndirektion ausgestellt; in diesen Fällen kann also mit einer schnelleren Erledigung der Anträge gerechnet werden.

Nicht zu den Reisen ins Ausland rechnen Reisen durch den polnischen Korridor in den geschlossenen Zügen. Für diese Reisen genießen also auch Angehörige usw. freie Fahrt; auf die Besonderheiten (Ausgabe von Blankokarten) ist hier nicht einzugehen.

Eine weitere Bestimmung, gegen die häufig verstoßen wird, ist die in Ziffer 104 Absatz 2 der A. B. Freivo, wonach auf den Freischeinen die Reisestrecke so zu bezeichnen ist, daß die Einhaltung des Reisewegs auf der Hin- wie Rückfahrt leicht nachgeprüft werden kann. Unter dieser Voraussetzung sind Abweichungen vom verkehrsüblichen Reiseweg zugelassen. Es ist hiernach nicht angängig, daß ein Freischein von Königsberg (Ostpr.) durch ganz Deutschland ohne Angabe von Zwischenstationen nach Lindau am Bodensee ausgestellt wird, ein solcher Schein wird vielmehr etwa lauten müssen: von Königsberg nach Lindau über Berlin-München. Will der Reisende von einem der verkehrsüblichen Reisewege (als solche kommen im Beispiel der über Schneidemühl oder Stettin nach Berlin und über Probstzella-Nürnberg oder Hof nach München in Betracht) abweichen und z. B. von Berlin über Dresden nach München fahren, so ist das zulässig, aber dann muß Dresden im Freischein angegeben und der Weg auch über Dresden gewählt werden. Im Gegensatz zu solchen Abweichungen vom üblichen Reiseweg stehen Abzweigungen. Für sie ist ein besonderer und besonders anzurechnender Fahrschein auszustellen (Erl. 3 zu § 20). Für Personen, die nur einen Freischein erhalten (Ehefrau, Ruheständler u. s. f.) ist also eine solche Abzweigung auf Freischein nicht möglich. Gegen diese Vorschrift wird offenbar deshalb so häufig verstoßen, weil der Begriff der Abzweigung vielfach verkannt wird. Eine Abzweigung liegt dann vor, wenn der Reisende — sei es nun auf der Hin- oder Rückfahrt — den von ihm gewählten Reiseweg zwischen Abgangs- und Zielbahnhof von einem Punkte verläßt, um dann zu diesem Punkte wieder zurückzukehren und nunmehr dem vorgesteckten Ziele weiter zufährt, wenn er also — auf der Hin- oder Rückfahrt — eine Strecke in zweierlei Richtung befährt. Ein wohl besonders praktischer Fall ist der der Reise nach Lindau und Salzburg: einen Freischein von Berlin über München-Lindau nach Salzburg oder über München-Salzburg nach Lindau auszustellen, ist unzulässig. Der Reisende könnte sonst im ersten Falle zwischen München und Lindau, im zweiten Falle zwischen München und Salzburg mehrmals hin- und herfahren, ohne daß der kontrollierende Beamte dies feststellen könnte. Ebensowenig ist es angängig, einen Freischein von Halle über Eisenach-Jena-Probstzella nach München auszuschreiben, da die Strecke Weimar-Eisenach dann auf der Hinfahrt in beiden Richtungen befahren würde, wohl aber ist es in diesem Falle (im Gegensatz zum vorigen Beispiel) zulässig, den Freischein, wenn Eisenach, Jena und München berührt werden sollen, z. B. für die Hinfahrt über Eisenach, Würzburg, die Rückfahrt von München über Probstzella-Jena auszuschreiben. Das Muster 1 zur Freivo weist ja, damit diesen Bestimmungen voll Rechnung getragen werden kann, bedeutende Änderungen gegenüber bisher auf: Hin- und Rückfahrt sind getrennt, zur Angabe der Unterwegsstation für Hin- wie Rückfahrt je vier Zeilen vorgesehen. Es wird nunmehr von den Reisenden eine genaue Angabe des Reisewegs (wobei zwischen den üblichen Reisewegen zwischen zwei Stationen, z. B. Stralsund und Berlin über Neubrandenburg oder Neustrelitz gewählt werden kann) zu verlangen sein.

Daß Angehörige, Wartegeldempfänger und Ruheständler Fahrscheine mit Klassenumrandung erhalten, wird wohl allg[illegible] beachtet, aber auch z. B. Bahnärzte und Bahnagenten erh[illegible] solche. Fahrscheine ohne Klassenumrandung sind nu[illegible] verunglückte Personen usw., Handwerker, Lieferer, K[illegible] kassenlieferanten (vgl. § 15 Ziffer 4—6) und — das komm[illegible] für die Direktionen in Frage — an die im § 15 Ziffer 3 b, [illegible] nannten Personen auszugeben.

Daß mehrere Kinder eines Bediensteten bei gemein[illegible] Fahrt einen Fahrschein erhalten, ist in den Erläuter[illegible] klargelegt, daß aber Ehefrau und (Kind)er auf ei[illegible] Freischein reisen, wie das vorkommt, ist unzulässig.

Der Kreis der freifahrtberechtigten Angehörigen in den F[illegible] der Ziffer 8 des § 13 Freivo ist wesentlich enger als der i[illegible] übrigen Ziffern dieses Paragraphen: Reisen in persönlic[illegible] Angelegenheiten haben nur die Ehefrau — außer der get[illegible] lebenden und der geschiedenen — und die Kinderzuschläg[illegible] haltenden Kinder frei. Die den Haushalt (z. B. des Wit[illegible] Junggesellen) führende Mutter, Schwiegermutter, Schwester[illegible] wirtschaftlich nicht selbständigen, aber keinen Kinderzus[illegible] beziehenden Kinder kommen für die Vergünstigung nach [illegible] Ziff. 8 also niemals in Frage; unverheiratete Bedienstete kö[illegible] die ihnen in persönlichen Angelegenheiten zustehenden [illegible] scheine danach nur für sich selbst verwenden. Anders z. B[illegible] Einberufung, Versetzung usw.: da kann u. U. die 40jährige [illegible] Haushalt führende Tochter, die Mutter, die Wirtschafterin [illegible] freie Fahrt erhalten, niemals aber auch hier die Schwiegerel[illegible] Geschwister usw. (vgl. Erl. 3 zu § 13).

Ausgeschiedenen Reichsbahnbediensteten, und [illegible] Beamten im dauernden oder einstweiligen Ruhestande, [illegible] fängern von Ruhegeld aus der Angestelltenversicherung, [illegible] Invalidenrente aus der Invalidenversicherung, von Unfall[illegible] in Höhe von mindestens 50 % der Vollrente auf Grund eine[illegible] Eisenbahndienst erlittenen Betriebsunfalls wird nach [illegible] Ziffer 2 im Kalenderjahr eine Freifahrt gewährt, aber — [illegible] sprechend den Bestimmungen für aktive Bedienstete — [illegible] dann, wenn die dienstliche Führung befriedigend war und [illegible] Bedienstete die Entlassung nicht selbst verschuldet hat. [illegible] Fahrten sind für die unter Teil I Freivo fallenden Bedienst[illegible] auf mittlere Entfernungen (bis zu 250 km) beschränkt, nur [illegible] wichtigen persönlichen Anlässen wird von dieser Beschränk[illegible] abgesehen. Den Angehörigen und Hinterbliebe[illegible] ausgeschiedener Bediensteten, also z. B. Ehefrau eines R[illegible] standsempfängers, Kind eines Unfallrentenempfängers, W[illegible] oder Waisen von Bediensteten, steht Freifahrt nicht [illegible] Es wird Sache zumal der Stationskassen sein, etwa bei den [illegible] halts- und Lohnzahlungen, hierauf wiederholt hinzuweisen, [illegible] mit unnütze Anträge vermieden werden.

Wichtig ist die durch die Freivo herbeigeführte Einschränk[illegible] der Freikarten zur Beschaffung von Lebensmitteln. Nur w[illegible] am Wohnort des Bediensteten oder in einem Umkreis von [illegible] 3 km die Gelegenheit zur Beschaffung der notwendi[illegible] Lebensmittel, also z. B. nicht Kleidung, fehlt, sind sie [illegible] zugeben. Daß z. B. der Wohnort des Bediensteten als Se[illegible] besonders teuer ist, während die weiter landeinwärts geleg[illegible] Stadt billigere Preise aufweist, genügt nicht; zum Ausgl[illegible] solcher Unterschiede kommt die Ortsklasseneinstufung in Fr[illegible] Da bei Ausgabe von Lebensmittelfreikarten nach Erl. 6 zu [illegible] ein strenger Maßstab anzulegen ist, werden vielfach die [illegible] her ausgegebenen Lebensmittelkarten einzuziehen sein.

Eine wichtige, neu eingeführte Vergünstigung ist die [illegible] lassung des Übergangs in die höhere Wagenklasse. Sie kom[illegible] in Frage sowohl bei einzelnen Freischeinen (z. B. nach § [illegible] Ziffer 8), wie z. B. auch im Einzelfall bei Fahrten zur [illegible] schaffung von Lebensmitteln oder zum Gottesdienst. Besond[illegible] gilt für die Fahrkarten zum Unterricht. Da werden Mona[illegible] karten der höheren (2. oder 3.) Wagenklasse von den Verke[illegible] ämtern nach Erl. 7 zu § 16 ausgegeben; der Übergang ei[illegible] Schülers im Einzelfall in eine höhere Wagenklasse ist [illegible] offenbar nicht vorgesehen.

Beim Übergang von der 4. in die 3. Wagenklasse und [illegible]

eines Schnellzuges ist kein Zuschlag zu erheben. Freifahrausweis als Schnellzugfahrkarte anzusehen ist. Ausnahme von den Vorschriften des Übergangs in die Wagenklasse: Beamte erhalten für die regelmäßigen tägfahrten zwischen Wohn- und Dienstort nur die 3. Wagenwollen sie die 2. Klasse benutzen, so müssen sie Beitkarten zu ermäßigtem Preise lösen (Erl. 11 zu § 16). Ausfüllung der Freischeine ist zu beachten, daß Vornilienname auf dem Fahrschein anzugeben ist, die Dienstaung aber nur auf dem Stamm erscheint (A. B. 104). Neuerung, mit der sich die Dienststellen zum größten icht befreunden können, ist die, daß nach A. B. 115 die be gebrauchter Freischeine durch Anhaken der Nummer n zugehörigen Stamm zu vermerken ist und die Freizu bündeln sind. Zu durchstreichen sind nur utzte Scheine. Diese Bestimmungen müssen beachtet es steht aber m. E. nichts im Wege, daß die zurückien Freischeine an den Stamm, wie bisher vielfach üblich, bt werden. Dies alte, praktisch bewährte Verfahren ert m. E. wesentlich das Ordnunghalten, die Selbstkontrolle Kontrolle der Reichsbahndirektion, ohne Mehrarbeit zu chen.

Führung der Freifahrnachweise wird oft überdaß auch gewisse nicht anzurechnende Fahrten einzusind (siehe Fußnote 1 des Freifahrnachweises). In Fällen ist dann eben in Spalte 1 ein Strich zu machen, bis nächsten anzurechnenden Freifahrt die nächste e Nummer in Spalte 1 erscheint. Daß die Eintragung in eifahrnachweis sorgfältig und in der Regel gleichg mit der Freischeinausstellung zu geschehen in Erl. 4 zu § 20 ausdrücklich gesagt. Es sei hier noch hingewiesen, daß, während im Muster 4 zur Freivo zur rung der Anzahl der dem betr. Bediensteten zustehenden rten nach den Worten „nach § . . . Freivo" Platz gelassen s in den Formularen versehen ist: der ganze Sinn dieses ks ist natürlich hinfällig, wenn nicht die Anzahl, also ei Beamten „10", eingetragen wird.

2 Organisatorische Fragen bei Vollzug der Freivo.

Bearbeitung des Freifahrwesens erfordert jetzt, nach Erung des Kreises der freifahrtberechtigten Personen, ermehr Verwaltungsarbeit als bisher. Abgesehen von den bahndirektionen, sei in dieser Beziehung vor allem an die Personalstationen, z. B. große Bahnhöfe mit ihren vielen leitbediensteten, erinnert. Zumal in der Hauptreisezeit hier die Bearbeitung des Freifahrtwesens reichlich viel Anspruch. Es lohnt sich deshalb sehr wohl, über seine näßigste Organisation nachzudenken.

zunächst den Antrag auf Gewährung einer Fahrt betrifft, nach A. B. 106 der Freivo in der Regel ein schriftr Antrag nach Muster 5 der Freivo zu stellen. In allen dies Muster zu benutzen, würde m. E. eine große Papierwendung bedeuten. Es dürfte genügen, wenn die Verg dieses Musters beschränkt würde etwa auf Anträge isen der Angehörigen (wegen der im Muster vorgesehenen erung), der Bediensteten über 250 km außerhalb des Erurlaubs, der Bahnärzte und für andere besondere Fälle natürlich alle diejenigen, in denen der Antrag von einer einer anderen zur Genehmigung vorzulegen ist; im , vor allem also bei Reisen der aktiven Bediensteten 250 km und ohne diese Beschränkung während ihres Erurlaubs, empfiehlt sich die Umwandlung des Musters in rm, wobei eine Verschmelzung mit dem Urlaubsbuch zur nis von Schreibarbeit zweckmäßig sein kann.

den Freifahrtantrag folgt die Ausstellung des eins und — in aller Regel gleichzeitig, s. o. — die Eing in den Freifahrnachweis. Grundsatz muß dabei m. E. aß die den Freischein ausstellende und die den Freifahreis führende Stelle dieselbe ist. Da nun nicht alle Stellen (vor allem Bahnhöfe 4. Klasse und Haltepunkte) mit Freischeinen ausgerüstet, vielmehr die kleinen Dienststellen am besten Normaldienststellen (Bahnhöfen, Bahnmeistereien) angegliedert werden, müssen diese Normaldienststellen auch die Freifahrnachweise für die Bediensteten der Tochterstationen führen und dazu von ihnen die für das Freifahrwesen wesentlichen Personalveränderungen (Ausscheiden eines Bediensteten, Ehescheidung, Wegfall des Kinderzuschlags u. s. f.) erfahren.

Inwieweit Nicht-Normaldienststellen, die natürlich nie zur Gewährung freier Fahrt zuständig sind, mit Freischeinen auszurüsten sind, wird sich nach der Dichte des Bezirks richten. Je weniger dicht der Bezirk, um so weiter wird man bei der Ausrüstung gehen und von der theoretisch besten Regelung, daß Genehmigung, Freischeinausfertigung und Eintragung in den Freifahrnachweis in einer Hand liegt, aus praktischen Gründen abweichen müssen. Als Grundsatz wird man sich aber, um eine die Verwaltungsarbeit vermehrende Zersplitterung zu vermeiden, stets vor Augen halten müssen, daß die Zahl der mit Freischeinblocks auszurüstenden Stellen möglichst niedrig gehalten wird. Ob man allerdings, abgesehen von ganz besonders liegenden Fällen, soweit gehen soll, wie das einzelne Direktionen wohl getan haben, an größeren Orten eine Normaldienststelle mit der Erledigung des Freifahrtwesens anderer, auch großer Normaldienststellen zu betrauen, erscheint fraglich. Im allgemeinen dürfte es nicht zweckmäßig sein, Bedienstete lediglich hinsichtlich des Freifahrtwesens einer anderen als ihrer sonst vorgesetzten Dienststelle zuzuweisen, zumal mit der Freifahrtgewährung andere Fragen (Urlaub, Vertretung) eng zusammenhängen, die nur von der vorgesetzten Dienststelle geregelt werden können.

Zum Schluß sei nochmals auf die von der Freivo herbeigeführte Dezentralisation des Freifahrtwesens hingewiesen, die den Schwerpunkt des Vollzugs auf die Normaldienststellen verlegt. Diese haben also in weitem Umfange selbst zu entscheiden. Liegen demnach nach der Freivo die Voraussetzungen zur Freifahrtgewährung nicht vor, so hat die Dienststelle den fraglichen Antrag von sich aus abzulehnen und nicht, wie dies noch häufig geschieht, der Reichsbahndirektion vorzulegen. Erst wenn sich der Antragsteller bei der Entscheidung der Dienststelle nicht beruhigt, sondern sich dagegen beschwert, kommt die Weitergabe in Frage. Bei ihren Entscheidungen sollen die Normaldienststellen kleinliche Beanstandungen vermeiden (so z. B. bei der Prüfung der Notwendigkeit einer Reise, vgl. A. B. 1 zu § 1), im übrigen ist es aber natürlich keinesfalls angängig, daß die Normaldienststellen aus allgemeinen Billigkeitserwägungen vom klaren Wortlaut der Freivo abweichen, z. B. ohne besonderen Grund über die 250-km-Grenze hinausgehen.

Ist aber die Normaldienststelle zur Entscheidung über einen Antrag nach der Freivo nicht zuständig, so ist bei Vorlage an die Reichsbahndirektion zum Antrag Stellung zu nehmen, insbesondere ist anzugeben, ob alle von der Freivo aufgestellten Voraussetzungen zur Freifahrtgewährung in dem betreffenden Falle erfüllt sind und ob in der Person des Antragstellers Gründe zur Ablehnung des Gesuches vorliegen. Nur so können die jetzt oft erforderlichen Rückfragen, die für den Antragsteller eine unliebsame Verzögerung der Entscheidung, für die Verwaltung unnütze Arbeit bedeuten, vermieden werden.

Die in der Freivo vorgesehene Kontrolle, zu der wohl in erster Linie Freifahrtdezernent und Verkehrskontrolleure berufen sind, wird auf richtige Anwendung der Freivo und zweckmäßigste, einfachste Bearbeitung der Freifahrtangelegenheiten in ähnlichem Sinne wie die vorstehenden Zeilen hinzuwirken haben.

Nachtrag: Aus einem nach Fertigstellung obigen Aufsatzes eingegangenen Schreiben des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sei ergänzend hervorgehoben: Im allgemeinen muß auch vom Freifahrtinhaber der verkehrsübliche Reiseweg innegehalten werden, zulässig sind nur in der Richtung nach dem Zielbahnhof liegende, unerhebliche Abweichungen, Rundreisen sind unzulässig.

Das Lochkartenverfahren für die Kontrolle und für die Abrechnung der Eisenbahndienstkoh[len]

Von Eisenbahn-Inspektor **Albert Krüger**, Berlin.

Erstmals im Jahre 1923 wurde ernstlich versucht, das Lochkartenverfahren auch bei der Reichsbahn anzuwenden.

Die Kontrolle und Abrechnung der Eisenbahndienstkohlen bot hierzu ein geeignetes Feld. Gilt es doch den monatlichen Versand und Eingang von rund einer Million Tonnen Eisenbahndienstkohlen zu kontrollieren und abzurechnen. Es soll daher nachstehend das Lochkartenverfahren erläutert werden.

I. Allgemeines.

Die Einführung des Lochkartenverfahrens hatte zur Voraussetzung, daß ein für das Verfahren geeigneter Frachtbrief geschaffen werde. Da das Verfahren zudem auf dem Zahlensystem beruht, waren auch alle für die Kontrolle und Abrechnung notwendigen Angaben in Zahlen auszudrücken. So mußten alle bisherigen Bezeichnungen, wie Zeche, Kohlenart und -sorte, Versandbahnhof und Verbrauchsstelle, eine bestimmte Nummer erhalten.

II. Der Dienstkohlenfrachtbrief und dessen Aufstellung.

Während früher für den Versand von Eisenbahndienstkohlen der Vordruck 3055 — Begleitschein für Betriebsdienstkohlen — verwendet wurde und dieser von der Versandabfertigung aufzustellen war, wird im Lochkartenverfahren ein von der Versandfirma auszufertigender Dienstkohlenfrachtbrief für jede Sendung ausgestellt (s. Abb. 1).

Je nach den Gewinnungsgebieten sind die Frachtbriefe verschieden geändert oder mit einem besonderen Aufdruck [ver]sehen. So hat der Frachtbrief für das niederschlesische [Gebiet] einen grünen, derjenige für das oberschlesische Gebiet [einen] schwarz unterbrochenen, der für das Ruhr- und Wurm[gebiet] einen schwarzen, der für Gaskoks einen grün unterbro[chenen] Rand, wohingegen derjenige für Braunkohlen und Briketts [einen] braunen, diagonallaufenden Streifen und der für das Saar[gebiet] den diagonal angebrachten Aufdruck „Ungültig im Saarg[ebiet]" enthalten.

Die Firmen sind mit dem Nummernverzeichnis der Zeche[n], Kohlenart und -sorte sowie der Versandabfertigungen ver[sehen,] somit in der Lage, den Frachtbrief ordnungsmäßig auszu[füllen].

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Dienstkohlen-Frachtbrief
(für Oberschlesische Kohle)
Für die Beförderung gilt die Eisenbahn-Verkehrsordnung

Wagen: Eigt Merkm | Nummer | Ladegewicht | Nr
An Verteilungsstelle
Leitungsweg
An Haupt-Neben-Lager-Werkstatt, Bahnbetriebs-Eisenbahn-Werk
Liefergrube Nr
Vertrag Nr
Stoff Nr
Kohlenart z. B. Flammkohle | Nr der Kohlenart und Sorte
Kohlensorte z. B. Stücke
Gewicht in kg
......, den 192
(Unterschrift des Absenders)
Versandbahnhof Nr
Stempel der Versandabfertigung | Wägestempel | Stempel der Empfangsabfertigung
Stempel des Umbehandlungs-Bahnhofs
Den Empfang von ...... t bescheinigt:
Empf Stelle Nr | Tag
Ort | 192
Dienststelle
Name
Dienstbezeichnung
Urschrift, begleitet die Sendung | **Weiter an E Z A 7463**

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Dienstkohlen-Frachtbrief
(für Oberschlesische Kohle)
Für die Beförderung gilt die Eisenbahn-Verkehrsordnung

Wagen: Eigt Merkm | Nummer | Ladegewicht | Nr
An Verteilungsstelle
Leitungsweg
An Haupt-Neben-Lager-Werkstatt, Bahnbetriebs-Eisenbahn-Werk
Liefergrube Nr
Vertrag Nr
Stoff Nr
Kohlenart z. B. Flammkohle | Nr der Kohlenart und Sorte
Kohlensorte z. B. Stücke
Gewicht in kg
......, den 192
(Unterschrift des Absenders)
Versandbahnhof Nr
Stempel der Versandabfertigung
Durchschrift nach Abstempelung an die Firma zurück.

Abb. 1.

Ein in allen Teilen ausgefüllter Frachtbrief muß enthal[ten]: Eigentumsmerkmal des Wagens — Gattungszeichen — und [die] Nummer dazu, z. B. $\frac{\text{Nürnb.}}{22}$, die Wagennummer 300 827, das [Ge]wicht 12,5 t, die Nummer der Grube oder Zeche: Zentrum 103, [die] Nummer des Vertrages $\frac{03 \quad 357}{74 \quad 5 \quad 2036}$ (von den vorangefüh[rten] Zahlen bedeuten: 03 den Direktionsbezirk und Wohnsitz [des] Lieferers, 357 die lfd. Nummer, unter der die Firma im Di[rek]tionsbezirk eingetragen ist, die Nummer 74 das Dezernat, [die] Nummer 5 das Jahr, die Nummer 2036 die Nummer des Vertr[ages] im Dezernat im Rechnungsjahr 1925), die Kohlenart und -so[rte], z. B. Flammkohle, Stück-, oberschles. Gebiet, die Nummer 1[..], die Nummer des Versandbahnhofs 24 056 (die Nummer 24 [be]deutet den Direktionsbezirk und die Nummer 056 den Vers[and]bahnhof).

[1]) Zu vgl. Gaier S. 202 ff., 831 ff. 960 Jahrg. 1924, und Riedel S. 158 ff. Jahrg. 1925 d. Ztg. Die Schriftleitung.

III. Abfertigung.

.. n allen Spalten sorgfältig ausgefüllten Dienstkohlen-
.. ief übergibt die Firma der Versandabfertigung. Diese
.. ft ihn daraufhin, ob die Spalten ausgefüllt sind, versieht
.. dem Versandstempel und gibt ihn der Sendung mit. Der
.. eines Versandbuches bedarf es nicht, da die von den
.. men den Versandabfertigungen täglich zugehenden Ver-
.. hweise genügen, um bei etwaigem Ausbleiben einer Sen-
.. ch dem Verbleib forschen zu können. Die Sendungen
.. entweder unmittelbar an die Verbrauchsstellen (Kohlen-
.. oder an die Kohlenverteilungsstellen abgefertigt. In
.. n Falle handelt es sich in der Regel um ganze Kohlenzüge,
.. der Verteilungsstelle nach Maßgabe eines von der zu-
.. n Direktion herausgegebenen Verteilungsplans an die
.. chsstellen unter neuer Anschrift verteilt werden. Die
.. wird auf dem Frachtbrief und auf der Wagenbezettelung
.. t und die Bezeichnung „Verteilungsstelle" durchstrichen.
.. gang der Kohlenzüge wird seitens der Versandabferti-
gung ... Frachtbriefs ohne Quittungsleistung. Ein- und Ausgangsbücher braucht sie nicht mehr zu führen; auch sonstige Aufschreibungen hat sie nicht mehr zu machen.

IV. Verbrauchsstelle (Kohlenlager).

Die Verbrauchsstelle vergleicht Frachtbrief und Sendung auf ihre Richtigkeit und verbucht die Sendung im Eingangsbuch, bisheriger Vordruck 1851, ferner vermerkt die Verbrauchsstelle auf dem Frachtbrief die Nummer des Empfangsbahnhofs (z. B. 10 351 52, von diesen Zahlen bedeuten 10 die Reichsbahndirektion, 351 den Empfangsbahnhof und 52 das Betriebsstoffnebenlager), außerdem trägt sie den Empfangstag ein und sendet die Frachtbriefe täglich dem Eisenbahn-Zentralamt zu. Ist ausnahmsweise eine Sendung ohne Frachtbrief eingegangen, so bescheinigt die Verbrauchsstelle den Empfang auf einem Ersatzfrachtbrief und sendet diesen an das Eisenbahn-Zentralamt mit dem Vermerk: „Urschrift fehlt". Der Vordruck 3055 (Begleitschein für Betriebsdienstkohlen) genügt für solche Fälle.

..rsand- (.. Tag) | ..her | Versand- (RBD, Bhf) | Zeche | Kohlen-Sorte | Vertrags-Bestell-nummer | * RBD | Empfangs- (Bhf, Dst) | Wagen- (Eig, Nummer) | Gewicht t | 0 | Nr. 2/9 EZA Oberschlesische Kohle 7. 24 Leitkammer 4

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45

Abb. 2.

.. den Verteilungsstellen jeweils telephonisch oder telegra-
.. mitgeteilt und letztere lassen die Sendungen unter Bei-
.. Frachtbriefe an die Verbrauchsstellen ab. Die bei den
.. ngsstellen zum Teil noch geführten Ein- und Ausgangs-
.. sind — gleichwie bei den Versandabfertigungen die Ver-
.. ner — entbehrlich im Hinblick auf die telephonische
.. legraphische Benachrichtigung seitens der Versandab-
.. gen und auf die vorliegenden Verteilungspläne.
.. kohlensendungen, die von den Versandstellen an die
.. ammelstelle Gleiwitz geleitet werden, werden von dieser
.. l eines vom Eisenbahn-Zentralamt aufgestellten Abfuhr-
.. uf die zuständigen Verteilungsstellen abgefertigt; auch
.. delt es sich meist um ganze Kohlenzüge. Ein- und Aus-
.. cher braucht die Sammelstelle nicht zu führen. Die ihr
.. Firmen (Gruben) täglich zugehenden Versandnachweise
.. as Eingangsbuch. Auf dem Dienstkohlenfrachtbrief und
.. Wagenbezettelung werden seitens der Sammelstelle die
.. ften der Verteilungsstellen vermerkt und die Bezeich-
.. Sammelstelle Gleiwitz" durchstrichen. Sendung und
.. rief gelangen nun zur Verteilungsstelle und von hier an
.. brauchsstellen.
.. mpfangsabfertigung versieht lediglich den Dienstkohlen-
.. ief mit dem Eingangsstempel und übergibt der Ver-
.. stelle die Sendung unter gleichzeitiger Aushändigung des

V. Kontrolle und Belastung der Reichsbahndirektion sowie die Kontrolle und Abrechnung mit den Lieferfirmen.

a) Allgemeines.

Die Verbrauchsstellen haben die bei ihnen eingehenden Frachtbriefe dem Eisenbahn-Zentralamt täglich einzusenden.

Nunmehr beginnt die eigentliche Bearbeitung der von den Verbrauchsstellen eingesandten Frachtbriefe und damit die maschinelle Kontrolle und Abrechnung beim Eisenbahn-Zentralamt. Diese Verrichtungen umfassen die im Laufe eines Monats, also vom 1. bis zum Ende erfolgten Sendungen. Zu diesem Zwecke müssen die Frachtbriefe zunächst nach Versandtagen geordnet werden, dies auch schon deshalb, um bei etwaigen Unstimmigkeiten auf die Frachtbriefe zurückgreifen zu können. Die so geordneten Frachtbriefe gelangen jetzt zur Lochkartei, wo sie gelocht, d. h. alle Angaben des Frachtbriefes mittels Lochmaschine (s. Abb. 2 in Nr. 6, S. 158, Jahrg. 1925 d. Ztg.) übertragen werden auf eine Lochkarte (s. Abb. 2), welche dieselbe Einteilung hat wie der Frachtbrief.

Das Lochen der Frachtbriefe wird in der Weise durchgeführt, daß die vom 1. bis 5. des Monats datierten Frachtbriefe am 10., die vom 6. bis einschl. 10. datierten am 15. usw., mithin von 5 zu 5 Tagen zur Lochkartei gegeben werden. Am 10. des auf den Versandmonat folgenden Monats gehen die restlichen Fracht-

briefe — Nachzügler — zur Lochkartei. Bis dahin sind dann auch alle zum Versand gelangten Sendungen mit den Frachtbriefen bei den Verbrauchsstellen eingetroffen und müssen die Frachtbriefe auch beim Eisenbahn-Zentralamt eingesandt sein. Einzelne Sendungen, die infolge Heißlaufens einer Achse oder aus anderen Gründen erst später bei der Verbrauchsstelle eingehen und infolgedessen nicht terminmäßig dem Eisenbahn-Zentralamt zugesandt werden können, werden als Nachtrag behandelt. Am 12. des vorerwähnten Monats gelangen etwa 60 000 Lochkarten zur Sortiermaschine (s. Abb. 3 in Nr. 6, S. 159, Jahrg. 1925 d. Ztg.).

b) Kontrolle und Belastung der Reichsbahndirektion.

Mit der Sortiermaschine werden die Lochkarten nach Direktionen geordnet, dann innerhalb der Reichsbahndirektion nach Kohlensorten, Stoffnummern, Verbrauchsstellen und Versandtagen sortiert. Hierbei ist bezüglich der Kohlensorten [nach]stehende Nummerneinteilung vorgesehen:

für Kohlen aus dem Ruhr-, Aachener, niedersächsische[n] Saargebiet	die Nummern	für Stoffn[ummer]
	01—499	101.
	500—599	101.
	600—699	101.
	900—950	101
„ Gaskoks aus Gasanstalten .	951—999	101
„ Braunkohlen	700—799	101.
„ Braunkohlenbriketts	800—899	101.
„ Kohlen aus dem nieder- und oberschlesischen Gebiet. . . .	01—99	101.
	100—199	101.
	200—299	101.
	300—399	191.

Nach dieser Gruppierung werden die Karten zur Su[mmier]maschine gebracht (s. Abb. 4 in Nr. 6, S. 159, Jahrg. 1925 d. Z[tg.]) und mittels dieser die Belastungsübersichten gefertigt [(s.] Abb. 3). Die Übersichten werden allmonatlich bis zum [...]

Belastungs- (Versand)* Übersicht für (Ruhr-), Ober- (u. Nieder)schlesische Kohlen, Koks, Briketts sowie für Gaskoks für die Zeit vom 1. bis 31. [...]

Versand Mon.	Versand Tag	Locher	Versand RBD	Versand Bf	Zeche	Kohlensorte	Vertrags- Bestell- nummer	Empfangs- RBD	Empfangs- Bf	Empfangs- Dst	Wagen Eig	Wagen Nummer
7	1	21	24	058	103	01	74 5 2036	3	037	52	22	300 827
7	9	21	24	070	115	03	74 5 2036	3	046	52	24	074 620
7	3	21	24	070	114	142	74 5 2036	3	046	52	12	34 960
7	6	21	24	070	114	142	74 5 2036	3	046	52	12	044 657
7	20	21	24	070	115	271	74 5 2036	3	081	52	24	074 622
7	21	21	24	070	115	271	74 5 2036	3	081	52	09	300 398
7	18	21	24	070	115	361	74 5 2037	3	046	52	24	074 611
7	19	21	24	070	115	361	74 5 2037	3	046	52	24	074 616
7	17	21	24	070		951	74 5 0040	3	051	52	12	073 302
7	21	21	24	070		951	74 5 0040	3	051	52	10	33 302
												Zusammen

Zusammenstellung nach Stoff-Nummern:

Stoff-Nummer: 101 01	101 02	101 03	101 06	101 07	Zusammen
t	t	t	t	t	t
25 | 00	30 | 00	27 | 50	20 | 00	22 | 50	125 | 00

* Die in Klammern stehenden Worte gelten als durchstrichen.

Abb. 3.

(Belastungs-)* Versand- Übersicht für (Ruhr-) Ober- (u. Nieder)schlesische Kohlen, Koks, Briketts sowie für Gaskoks für die Zeit vom 1. bis 31. 7[...]

Versand Mon.	Versand Tag	Locher	Versand RBD	Versand Bf	Zeche	Kohlensorte	Vertrags- Bestell- nummer	Empfangs- RBD	Empfangs- Bf	Empfangs- Dst	Wagen Eig	Wagen Nummer
7	1	21	24	058	103	01	74 5 2036				22	300 827
7	3	21	24	070	114	142	74 5 2036				12	34 960
7	6	21	24	070	114	142	74 5 2036				12	044 657
7	9	21	24	070	115	03	75 5 2036				24	074 620
7	20	21	24	070	115	271	74 5 2036				24	074 622
7	21	21	24	070	115	271	74 5 2036				09	300 398
												Zusammen
7	18	21	24	070	115	361	74 5 2037				24	074 616
7	19	21	24	070	115	361	74 5 2037				24	074 616
												Zusammen
7	17	21	24	070		951	74 5 0040				12	073 302
7	21	21	24	070		951	74 5 0040				10	33 302
												Zusammen

* Die in Klammern stehenden Worte gelten als durchstrichen.

Die drei Vorträge zusammen ergeben [...]

Abb. 4.

, Versandmonat folgenden Monats den Reichsbahndirek- bersandt. Diese prüfen an Hand der Übersichten die ,n Verbrauchsstellen eingereichten Eingangsbücher. Abweichungen teilen sie dem Eisenbahn-Zentralamt : diese an Hand der Frachtbriefe leicht aufklären kann. wird jede Reichsbahndirektion mit der auf sie entfallen- lenmenge belastet. Die Zusammenstellung der seitens ichsbahndirektion monatlich anerkannten Mengen ergibt hresbelastung.

ntrolle und Abrechnung mit der Firma.

r die Belastung benutzten Lochkarten werden zwecks der von den Firmen in Rechnung gestellten Mengen ıen Gesichtspunkten geordnet, also ebenfalls mittels aschine, jedoch nach Verträgen, innerhalb dieser nach ınd innerhalb der Zechen nach Kohlensorten und Tagen Nach durchgeführter Sortierung gelangen diese Karten zur Summiermaschine und diese fertigt nun die soge- Versandübersichten (s. Abb. 4). Die in diesen Über- enthaltenen Summen jeder Kohlensorte werden darauf betreffenden Verträgen und den Rechnungen der Liefer- erglichen. Um dieses zu ermöglichen, haben die Liefer- n den Rechnungen jede Kohlensorte getrennt aufzu- ınter Angabe der Sortennummer. Etwaige Unstimmig- önnen dann sofort an Hand der Frachtbriefe, wenn solche ht eingegangen sein sollten, durch die Firma aufgeklärt Die Kontrolle über den Versand und Empfang wird durch Gegenüberstellung der Versand- und der Emp- ngen.

ıchtet ein und ergibt sich auch aus der nachfolgenden erstellung, daß mit dem Lochkartenverfahren im Ver- u dem bisherigen Verfahren erhebliche Vereinfachungen werden.

Gegenüberstellung:

em bisherigen Verfahren.	Im Lochkartenverfahren.
Versandabfertigung:	
en der Begleitscheine, ıng von Versandbü- Kontrollisten, Merk- rn, Nachweisungen Istlieferungen.	Prüfung der von der Firma aufgestellten Dienstkohlenfrachtbriefe, ob alle Spalten ausgefüllt sind.
Sammelstelle Gleiwitz:	
ıng der Eingänge an des vom E. Z. A. auf- lten Abfuhrplanes, ıg von Ein- und Aus- büchern, n von Abschriften Ausgangsbücher für ndige R. D. R.	Verteilung der Eingänge an Hand des vom E. Z. A. aufgestellten Abfuhrplanes.

Nach dem bisherigen Verfahren.	Im Lochkartenverfahren.
Verteilungsstelle:	
Verteilung der Eingänge an Hand der von der R. D. R. aufgestellten Verteilungspläne, Führung von Ein- und Ausgangsbüchern.	Verteilung der Eingänge an Hand des von der R. D. R. aufgestellten Verteilungsplanes.
Empfangsabfertigung:	
Führung von Eingangsbüchern und Verrechnungskarten.	—
Verbrauchsstelle:	
Führung des Eingangsbuchs, Quittungsleistung an die Empfangsabfertigung.	Führung des Eingangsbuchs.
Reichsbahndirektionen:	
Prüfung der Belastungshefte, der Wagenverzeichnisse und Zusammenstellungen. Aufstellungen von Abnahmebescheinigungen.	Prüfung von Lageraufzeichnungen (Eingangsbücher) an Hand der vom E. Z. A. mit der Maschine aufgestellten Belastungsübersichten.

Da sich nach diesen Ausführungen Ersparnisse nicht nur an Papier- und Schreibmaterialien, sondern namentlich auch an Arbeitszeit ergeben, wird folgerichtig dadurch auch eine entsprechende Verminderung der Arbeitskräfte ermöglicht.

Wohl sind einige Maschinen beschafft worden, was aber um so weniger Bedeutung hat, als es sich um eine einmalige Anschaffung handelt und die Maschinen überwiegend zu anderen Verrichtungen verwendet werden (Wagenmieteabrechnung usw.).

Anmerkung: Bei Einführung des neuen Verfahrens war für jede Sendung u. a. ein doppelter Frachtbrief (Urschrift und Durchschrift) vorgesehen. Die bisherige Durchführung hat nun ausreichende Anhaltspunkte dafür gegeben, daß zur Kontrolle und Abrechnung auch ein einfacher Frachtbrief genügt, die Durchschriften also beim Eisenbahn-Zentralamt überhaupt nicht mehr benötigt werden. Auf diese Einschränkung einzugehen, bestand um so mehr Anlaß, als damit erreicht wird, daß zunächst die Frachtbriefdurchschriften, da sie zwecks Aufstellung der Rechnungen bei den Firmen verbleiben, nicht weiter bearbeitet zu werden brauchen, sodann daß monatlich etwa 60 000 Lochkarten nebst Lochen und Paarigmachen derselben wegfallen. Infolge dieses Wegfalles sind die Frachtbriefdurchschriften denn auch in den vorstehenden Ausführungen nicht weiter erwähnt worden.

Bücherschau.

ie spare ich Kohle? Von Dipl.-Ing. zur Nedden. 1925. rlag G. m. b. H. Berlin SW 19. 2,80 *M*. rage, die dieses Büchlein aufwirft, erscheint bei der be- Absatzkrisis auf dem Kohlenmarkt vielleicht Vielen erade zeitgemäß. In Wirklichkeit ist jedoch gerade die off- und Wärmewirtschaft ein Wirtschaftszweig, der bei hte unbedingt erforderlichen Verbilligung der Produktion des Kohlenüberflusses — ganz besonders gepflegt wer- ß. Wie in früheren Jahren hierbei die Ersparnis an z (d. h. an Kohlen), so ist infolge der ungünstigen wirt- chen Bedingungen heute die Ersparnis an Geld in den grund getreten, und zwar nicht nur bei der Güterher- , sondern auf jedem Gebiete des Wirtschaftslebens. erfasser hat es verstanden, diese großen Zusammenhänge ellen und in leicht verständlicher Form vor allem für ushalt, dann aber noch für den Hausbau, Gewerbe, Indu- ohlenhandel, Schule und Presse die wichtigsten Gesichts- zusammenzustellen. Wir können, wie dies bereits in unseren Ausführungen in Nr. 32 dieser Zeitung geschehen ist, (1925 S. 904), das kleine Buch dringend empfehlen.

— **Studienreise nach Amerika** von Baurat E. Pavel, Direktor der Hochbahngesellschaft in Berlin. Die Schrift lehnt sich an den Vortrag an, den der Verfasser im Dezember vorigen Jahres in dem Verein für Eisenbahnkunde über seine Studienreise im Mai/Juni 1924 nach Amerika gehalten hat. In anschaulicher Weise und lebendiger Darstellung führt er Vorgänge aus dem Wirtschaftsleben (z. B. Fords Unternehmen), insbesondere aus dem Eisenbahnwesen, das er mit dem Auge des Fachmannes gesehen hat, den Lesern vor. Vorzügliche Bilder, die der Verfasser zum größten Teil selbst aufgenommen hat, unterstützen die Ausführungen aufs beste. Das Buch selbst ist vornehm ausgestattet. Zwei Tabellen über Stadtschnellbahnen — Tabelle 1: Tarif und Betrieb, Tabelle 2: Bahnanlage und Stromversorgung — vervollständigen das Werk. Mit Befriedigung wird jeder Leser das Buch, nachdem er die interessanten Ausführungen gelesen, aus der Hand legen. Die Schrift ist im Buchhandel nicht zu haben.

W.

Die Seehafenpolitik der Tschechoslowakei.

Die Tschechoslowakei gehört vermöge ihrer geographischen Lage zu den Gebieten, die von den Seehäfen der sie umgebenden Länder umworben und auf Grund dieser Konkurrenz häufig in eine frachtlich günstigere Lage versetzt werden, als die im Besitz eigener Seehäfen befindlichen Staaten. Die alte österreichisch-ungarische Monarchie hatte im Gegensatz zu den natürlichen verkehrsgeographischen Verhältnissen den Beziehungen zwischen Böhmen und Triest ihre besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Nachfolgestaaten setzten diese Politik auf Betreiben Italiens teils gezwungen, teils freiwillig fort. Das im Dezember 1923 abgeschlossene Übereinkommen über den tschechischen Adriaverkehr sah bekanntlich vor, daß der tschechoslowakischen Ein- und Ausfuhr über Triest weitere Vergünstigungen gewährt werden sollten, wenn das über diesen Hafen ein- und ausgehende tschechische Güterquantum 120 000 Tonnen überschreiten würde. Diese Zahl wurde gleich im ersten Jahre um ein Mehrfaches überschritten; ein Zeichen dafür, daß man bei den ersten Verhandlungen nicht entfernt an einen derartigen Erfolg der Adriatarife und der sonstigen Triester Vergünstigungen gedacht hatte, wie er in Wirklichkeit eingetreten ist. Schuld an diesem Abfluten der tschechoslowakischen Ein- und Ausfuhr auf den Triester Weg ist das zögernde Zufassen aller am deutschen Seehafenverkehr interessierten Kreise, wobei zu berücksichtigen ist, daß das Vorgehen der Reichsbahn angesichts der Konkurrenzierung der Elbeschiffahrt verschiedenen Hemmungen unterliegt. Die zuerst eingeführten deutsch - tschechischen Seehafendurchfuhrtarife waren durchaus unzureichend und vermochten von vornherein das Einflußgebiet der deutschen Häfen nur in geringem Umfang über die deutsche Grenze vorzutragen. Außerdem wurden sie häufig durch starke Kursschwankungen der italienischen Lira, die dem Adriatarif zugrunde lag, unterboten und durch gleichzeitig eingeführte Durchfuhrfrachten nach den holländischen Häfen in ihrer Wirksamkeit abgeschwächt.

Die Deutsche Reichsbahn hatte bald erkannt, daß es über ihre Kräfte ging und daß es auch nicht allein ihre Aufgabe sein konnte, den tschechoslowakischen Seehafenverkehr für die nördliche Route heranzuholen. Der Hauptinteressent am Südwärtsverkehr sind die tschechoslowakischen Staatsbahnen. Bei der tschechischen Wirtschaft kann man hinsichtlich der Industrialisierung, ähnlich wie in Deutschland, von einer westlichen, von einer nördlichen Schlagseite sprechen, so daß die Transporte von und nach dem Süden auf langen, von und nach dem Norden nur auf kurzen Strecken der eigenen Bahn bedürfen. Privatwirtschaftlich im Sinne der tschechischen Bahnen ist daher eine südwärts gerichtete Verkehrspolitik wohl zu verstehen, trotzdem wir nicht glauben, daß die den Adriatarifen eingerechneten Einheitssätze den tschechischen Bahnen einen nennenswerten Nutzen lassen. Eine derartige Tarifpolitik ist privatwirtschaftlich nur zu rechtfertigen, wenn der durch sie erfaßte Verkehr ein sogenannter Zusatzverkehr ist, dessen Einnahmen, wenn sie rein tarifrechnerisch auch nicht gewinnbringend erscheinen, doch zur Minderung der Generalbetriebskosten beitragen, und i volkswirtschaftlich nur zu verantworten, wenn sie ihr mittel diesem Zwecke opfert, der alle günstigen Bedingu eine hochentwickelte Exportindustrie erfüllt. In dieser l Hinsicht ist die tschechoslowakische Tarifpolitik auf di aber sicherlich verfehlt, weil sie sich bewußt in Gegens zu dem natürlichen kürzeren und in jeder Hinsicht le fähigeren Weg über die Nord- und Ostseehäfen. Es wirtschaftlicher Widersinn, wenn eine Ware nach Triest Fracht bezahlt als nach Hamburg, Bremen und Stettin, t nach letzteren Häfen die Entfernung nur die Hälfte betr Laufzeit des Gutes zum mindesten gleich günstig ist un dem an diesen Plätzen ein Vielfaches an Schiffsverbin d. h. eine unvergleichlich promptere Weiterbeförderung i kommt. Der Erkenntnis, daß der Weg zur See für die Ts slowakei nach Norden liegt, verschließt man sich dort n keineswegs; aber die tschechoslowakischen Bahnen hal deutscherseits gestellten Forderung, dem tschechisch-de Seehafentarif dieselben Einheitssätze wie den Adriatarif zurechnen, bisher keine Rechnung getragen. Man kann g dem Standpunkt stehen, daß eine Tarifpolitik auch für vatwirtschaftliche Rentabilität des Unternehmens zu sorg aber es ist eine alte Regel, daß die Prosperität der Wir für das Wohlergehen der Bahn primär ist, und diese indu Blüte, die auch in der Tschechoslowakei nur eine Frage portfähigkeit, der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltma wird nur erreicht, wenn sich in der Transportfrage alle mittel, anstatt sich zu zersplittern, auf den natürliche leistungsfähigsten Weg konzentrieren.

Die deutsche Seeschiffahrt hat lange gezögert, bis diesen Widerstreit der Verkehrsinteressen eingegriffen Man glaubte in Hamburg, daß die von Natur günstigere kehrsbedingungen der nördlichen Route sich von selbst setzen müßten und daß alle künstlichen Maßnahmen allm einer besseren Einsicht Platz machen würden. Als jed Anfang dieses Jahres der direkte tschechisch-deutsche See tarif wiederum eine Enttäuschung brachte, da durfte ma Dinge nicht mehr weitertreiben lassen und so entschloß ma zu einer gemeinsamen Bearbeitung des tschechischen Ind gebietes durch eine Vertretung von führenden Hamburge Bremer Reedereien. Man hat von der Gegenseite versuc Gründung der „Transmare", wie sich diese Vertretung als eine bedauerliche Verschärfung des Wettbewerbs zwi Hamburg und Triest darzustellen; demgegenüber muß werden, daß für die deutschen Seehäfen dieser Schritt ei der Notwehr ist und daß die Verschärfung des Wettkampf jenen künstlichen und gewaltsamen Maßnahmen zuzuschr ist, mittels deren Triest seinen Einfluß vor allem auch auf der vorübergehend hohen deutschen Bahnfrachten, unnatü weit nach Norden vorzutragen vermochte.

Dr. Bots

Bücherschau.

— **Bestimmungen des deutschen Ausschusses für Eisenbeton.** September 1925. Berlin 1925, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. 47 Seiten Quartformat mit 16 Abbildungen. Preis 1,80 *M.*

Die Bestimmungen behandeln nacheinander: Die Ausführung von Bauwerken aus Eisenbeton, die Ausführung ebener Steindecken, die Ausführung von Bauwerken aus Beton und Druckversuche an Würfeln bei Beton- und Eisenbetonbauzwecken.

Grundlegende und zusammenfassende Bestimmungen über Eisenbeton- und Betonbauwerke sind schon früher erlassen worden, zuletzt in Preußen vom Minister der öffentlichen Arbeiten 1916 auf Grund von Beratungen des deutschen Ausschusses für Eisenbeton. Die Wissenschaft ist seitdem weiter entwickelt und die Technik hat besonders durch Einführung hochwertigen Zements und hochwertigen Kohlenstoffstahles große Fortschritte gemacht. Vereinzelt vorgekommene Unfälle, von denen besonders der Deckeneinsturz bei Aufstockung des Mosschauses in Berlin Aufsehen erregt hat, haben die große mit der Ausfü von Eisenbeton und Betonarbeiten verbundene Verantwo neuerdings wieder grell beleuchtet. Es wird darum die herausgabe der einschlägigen technischen Vorschriften von an Ausführungen solcher Art Beteiligten warm begrüßt we Angelehnt an die alten Bestimmungen, diese weiter ausba und auf den heutigen Stand ergänzend, geben die neuen Be mungen dem entwerfenden Ingenieur die Grundlagen und ausführenden Techniker die Weisungen, die sie für beste sachgemäße Gestaltung von Eisenbeton- und Betonbauw bedürfen.

Sch.

— **Das Kleinförderwesen bei der Verwendung von Elektr ren.** Die in dem Aufsatze „Die Verwendung von Elektrok bei der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" in Nr. 26 25. Juni d. J. besprochenen Druckschrift der Allgemei Elektricitäts-Gesellschaft ist im Kommission lage bei Julius Springer erschienen. Preis 2,40 RM.

75 Jahre Eisenbahndirektion Elberfeld.

ein bedeutsamer Tag, auf den die Reichsbahndirektion am 15. Oktober d. J. zurückblicken durfte: Ein Tag ennung für sie und ihre Rechtsvorgängerinnen wegen eichen Schaffens und Wirkens in einem Zeitraum von . Zahlreiche Glückwünsche von nah und fern, in Schrift gaben dieser Anerkennung Ausdruck und zeug- r bedeutsamen Stellung, die sich die Direktion Elber- m hochentwickelten wirtschaftlichen Leben zwischen Weser, in den Tälern der Wupper und Lenne er- rt. Vom Reichspräsident von Hindenburg ging Glückwunsch ein:

Reichsbahndirektion Elberfeld, die heute auf 75 Jahre beit im Dienst der Wirtschaft und des Verkehrs im nsfreudigen bergisch-märkischen Lande zurückblickt, e ich zu ihrem Jubiläum meine besten Wünsche für eitere glückliche Entwicklung aus. Zugleich entbiete len Beamten und Arbeitern des Direktionsbezirks besten Grüße!

direktor Oeser sandte folgenden Gruß:

der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zur hen Reichsbahn-Gesellschaft führt ein wechselvoller n der deutschen Wirtschaftsgeschichte.

h das 75jährige Jubiläum der Reichsbahndirektion ld wird die Erinnerung an die Zeit des Beginns der atlichung deutscher Bahnen wachgerufen.

vor 75 Jahren der preußische Staat die Verwaltung ergisch-Märkischen Bahn in die Hand nahm, waren zu verwalten, heute umfaßt das Gebiet der Reichs- nrektion Elberfeld etwa 1600 km. Gegenüber 248 Be- und Arbeitern im Jahre 1850 beläuft sich ihre Zahl auf nahezu 30 000.

Entwicklung der deutschen Wirtschaft zur ausge- en Verkehrswirtschaft spiegelt sich in diesen Zahlen r Eindringlichkeit wieder.

t ohne Grund weist gerade das bergisch-märkische eine so intensive wirtschaftliche Entwicklung auf. doch gerade dieses Gebiet den Sitz einer alten arbeit- r Industrie mit einer rührigen urdeutschen Be- ung.

dem Emporblühen dieser Industrie haben sich die ahnlinien des Wuppertals zu wichtigen Verkehrs- n zwischen Rhein und Mitteldeutschland entwickelt. ngünstigen geographischen Verhältnisse haben die hrswirtschaft im bergisch-märkischen Lande vor große en gestellt, denen sie jedoch in anerkannter Weise worden ist.

ird die Aufgabe der Deutschen Reichsbahn sein, diese on zu wahren und allen Schwierigkeiten zum Trotz erkehrsbedürfnis der Wirtschaft zu erfüllen.

Zahl der zahlreichen Glückwünsche sind weiter die n Minister von Breitenbach und Hoff hervorzuheben.

ntliche Festakt spielte sich am 15. Oktober vor- dem festlich geschmückten Sitzungssaal der Reichs- on Elberfeld ab, in dem sich eine überaus zahlreiche t, Vertreter der staatlichen und kommunalen Behör- ndustrie, des Handels, von Korporationen, der Presse nbahnbeamte, Angestellte und Arbeiter der Direktion n hatten.

ntbot der neue Präsident der Reichsbahndirektion ein herzliches Willkommen. Sein besonderer dem stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen -Gesellschaft Dorpmüller, den Vertretern des Ver- ts, des Verkehrsministers, des Ministers für Handel be, den Vertretern der Regierung, der Justiz, der valtung, der Städte, des Handels und der Industrie, tung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, und endlich den früheren Angehörigen der Direktion einer Rede warf der Vortragende einen kurzen Rück- lie Geschichte des Eisenbahnwesens der Elberfelder wobei er auch die Wirkungen des Krieges und der ung streifte.

nteressanten Festvortrag über die Geschichte und n der Direktion entwarf dann Reichsbahnoberrat Dr. umfassendes Bild von den ersten Anfängen des Eisen- und der Entwicklung der Eisenbahndirektion in den n 75 Jahren (s. Nr. 42 d. Ztg.).

lvertretende Generaldirektor Dorpmüller über- Wünsche des Generaldirektors und der Hauptverwal- eutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Er wies insbeson- f hin, daß der in einem Unternehmen tätige Mensch, Organisation maßgebend für das Blühen eines Unter- i. Insbesondere gelte dies für die in der Deutschen tätigen Organe, die ihre Tätigkeit für das deutsche und im Interesse der deutschen Wirtschaft ausübten. Für das Verhalten der Eisenbahner im Rhein- und Ruhrkampfe fand Redner warme Dankesworte. Er ließ diesen Dank in ein Hoch auf das geliebte deutsche Vaterland ausklingen, in das die Festversammlung freudig einstimmte.

Vertreter des Verkehrsministers, des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe, der bergisch-märkischen Städte und Landkreise, des Reichsverbandes der deutschen Industrie, der Industrie- und Handelskammern überbrachten unter Hinweis auf die enge gute Zusammenarbeit mit der Jubiläumsdirektion ihre besten Wünsche. Eisenbahndirektionspräsident a. D. Hoeft sprach für die ehemaligen Beamten. Er gab einen kurzen Rückblick über das Tätigkeitsgebiet der Eisenbahn während und nach dem Kriege und wünschte ihr ein neues Aufblühen und Gedeihen. Oberbürgermeister Dr. Kirschbaum überreichte bei dieser Gelegenheit als Geschenk der Stadt Elberfeld ein Gemälde von Professor Mermagen, das besonders stimmungsvoll die Stadt Elberfeld darstellt Geheimer Kommerzienrat August Freiherr von der Heydt übergab der Jubiläumsdirektion ein Ölbild seines Großvaters, des Staatsministers Freiherrn August von der Heydt, der als Begründer, Vorsitzender des Verwaltungsrates und der Handelskammer sich große Verdienste um die Bergisch-Märkische Eisenbahn erworben hat.

Ein von Sängern der Eisenbahnverwaltung vorgetragener Chor gab der würdigen Feier einen stimmungsvollen Abschluß.

Am Abend vereinte die Teilnehmer ein Festessen im Saale des Kasinos, bei dem in zahlreichen Trinksprüchen und Reden abermals der Jubilarin Glückwünsche entgegengebracht wurden. Aus der Reihe der Ansprachen ist besonders bemerkenswert die Ansprache des Reichsbahndirektionspräsidenten Stapff, des Vorsitzenden der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Rede hatte folgenden Wortlaut:

„Meine sehr verehrten Herren!

Ich würde Ihre Aufmerksamkeit für einige Minuten nicht erbitten, wenn ich mich nicht für verpflichtet ansehen würde, die Elberfelder Verwaltung darauf aufmerksam zu machen, daß sie eigentlich heute ein Doppeljubiläum feiert, nämlich gleichzeitig ihr 75jähriges Jubiläum der Zugehörigkeit zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Dieser Verein umfaßt nicht nur sämtliche staatliche und private Eisenbahnen Deutschlands, sondern sein Gebiet hat sich auf Österreich, Ungarn und die Niederlande erweitert. Als die Elberfelder Verwaltung am 15. Oktober 1850 ins Leben trat, hat der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen sozusagen an ihrer Wiege gestanden, oder anders ausgedrückt, die staatliche Elberfelder Verwaltung ist von vornherein auch als Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen geboren worden; denn schon seit dem Jahre 1847 gehörte ihre Rechtsvorgängerin, die Bergisch-Märkische Eisenbahn, dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen an. Bereits in der 2. Generalversammlung des Vereins am 28. Juni 1847 in Köln sehen wir die vormals Bergisch-Märkische Eisenbahn vertreten und können feststellen, daß sie an den grundlegenden Arbeiten des Vereins einen erheblichen Anteil gehabt hat. Nur ein Beispiel hierfür: Die Bergisch-Märkische Eisenbahn ist es gewesen, die im Jahre 1849 den Antrag auf Einführung des englischen Edmonsonschen Billettsystems im Vereinsgebiet eingebracht und vertreten hat. Wenn wir dann die Vereinsgeschichte der folgenden Jahre und Jahrzehnte verfolgen, so können wir eine sehr rege, von freudiger Initiative getragene Tätigkeit der Elberfelder Verwaltung in den meisten der Vereinsausschüsse — früher hießen sie Spezialkommissionen — auf fast allen Gebieten des Eisenbahnwesens feststellen. Bei den Generalversammlungen des Vereins in den siebziger Jahren finden wir als Vertreter von Elberfeld z. B. die Regierungsassessoren Wehrmann und Stieger, im Jahre 1882 den Präsidenten Thielen, den späteren Eisenbahnminister. Mit gutem Grund kann man sagen, daß gerade die Verwaltung in Elberfeld von Anfang an eines der stärksten Bollwerke für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gewesen ist, bis auf den heutigen Tag, und daß sie den bedeutsamen Bestrebungen dieses großen mitteleuropäischen Eisenbahnkonzerns während ihres ganzen Bestehens das allergrößte Verständnis entgegengebracht hat. Möchte es auch in Zukunft so bleiben!

Denn gerade in der heutigen, immer noch sturmbewegten Zeit kommt dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine besonders große, insbesondere politische Bedeutung zu. Starke, freudige Initiative bei allen Vereinsmitgliedern ist notwendig, um den großen Aufgaben des Vereins gerecht zu bleiben, und um sicherzustellen, daß die führende Stellung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auf dem europäischen Kontinent nicht geschmälert wird. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen vertraut dabei in allererster Linie auf die, die seit Anbeginn mit ihm zusammengegangen sind. Auch die bergischmärkische Kraft kann er hierbei nicht entbehren. Bergischmärkische Kraftentfaltung ist in aller Welt bekannt und be-

wundert. Je größer die Schwierigkeiten, desto größer die Kraftentfaltung!

75 Jahre ist ein hohes Alter für den Menschen, aber kein hohes Alter für eine im öffentlichen Leben stehende Verwaltung. Ich möchte meinen, daß die Elberfelder Verwaltung jetzt erst in das Mannesalter eintritt. Für ihren ferneren Lebensweg wünsche ich ihr weiterhin bergisch-märkische Kraft und Gesundheit! Namens des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen darf ich Sie, verehrte Anwesende, bitten, mit mir gemeinsam auszubringen ein Hoch auf unsere Dopp[el]... die Reichsbahndirektion Elberfeld, und ihren verehrt[en] ...denten!"

Am folgenden Tage (16. Oktober) fand eine besond[ere] ... für die Beamten- und Arbeiterschaft der Reichsbahn[direktion] Elberfeld statt, in der ebenfalls die Bedeutung des J[ubiläums] durch Vorträge und Reden gewürdigt wurde.

Mögen sich weitere Erfolge in reicher Zahl den bi[sherigen] der Direktion Elberfeld erreichten anschließen!

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichsverkehrsministerium hat unterm 7. d. Mts. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 47 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— **Unterbrechung der Eisenbahnfahrt.** Wie oft, wie lange und unter welchen Bedingungen die Fahrt auf Zwischenstationen unterbrochen werden kann, soll der Tarif bestimmen. Auf Fahrkarten für einfache Fahrt kann die Reise einmal, auf Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt je einmal unterbrochen werden, wenn der Tarif nichts anderes bestimmt. Die Geltungsdauer der Fahrkarte wird durch die Unterbrechung der Fahrt nicht verlängert, die Dauer der Unterbrechung aber ist innerhalb der Geltungsdauer der Fahrkarte unbeschränkt. Auf Fahrscheinhefte darf innerhalb ihrer Geltungsdauer die Reise beliebig oft und beliebig lange unterbrochen werden. Eine unterbrochene Reise kann auch von einer anderen, dem Endpunkt ihrer Gültigkeit nähergelegenen Station desselben Bahnweges fortgesetzt werden. Der Übergang auf Anschlußzüge wird, selbst wenn infolge des Fahrplanes eine Übernachtung dazwischenliegt, als Fahrtunterbrechung nicht angesehen.

— **Durchgangswagen Holland-Schweiz.** In den Hollandrheinischen Nachtschnellzügen D 307/308 wird fortan regelmäßig ein durchgehender Wagen 1. und 2. Klasse zwischen Chur und Amsterdam über Basel — an 11.00 vorm., ab 8.00 nachm. — gefahren.

— **Werbebüro für den Güterverkehr.** Am 1. Oktober d. J. ist für den Bereich der Deutschen Reichbahn-Gesellschaft ein „Werbebüro für den Güterverkehr" eingerichtet. Es ist der „Wagendienst- und Verkehrsabteilung" des Eisenbahn-Zentralamts angegliedert, jedoch mit der Maßgabe, daß es in der sachlichen Erledigung der von ihm zu bearbeitenden Dienstgeschäfte selbständig ist. Das Büro arbeitet unmittelbar nach den von der Verkehrs- und Tarifabteilung der Hauptverwaltung allgemein oder im Einzelfalle besonders gegebenen Weisungen.

Dem Werbebüro liegen für den Bereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vornehmlich nachstehende Geschäfte ob: 1. Güterverkehrswerbung, insbesondere Zurückgewinnung verlorengegangenen Durchgangsverkehrs und Heranziehung neuen Verkehrs durch enge Fühlungnahme mit den am internationalen Verkehr beteiligten Handels- und Verkehrsinteressenten, namentlich auch mit Reedereien, Maklern und Überseespediteuren. 2. Beobachtung der gesamten Güterverkehrswerbung in außerdeutschen Ländern, namentlich soweit der Verkehr für eine Leitung über Strecken der Deutschen Reichsbahn und deutsche Seehäfen in Betracht kommt. 3. Unterstützung der Verkehrsinteressenten bei der Vorbereitung und Bearbeitung von Anträgen auf Gleichstellung von Frachten für Durchgangstransporte im Wettbewerb zu ausländischen Strecken und Wasserwegen.

— **Herabsetzung der deutsch-schweizerischen Visagebühren.** Am 20. Oktober sind die Sichtvermerksgebühren im deutsch-schweizerischen Verkehr bedeutend herabgesetzt worden. Ein Sichtvermerk zur einmaligen Durchreise durch Deutschland kostet von jetzt ab 1 RM, während von der Schweiz keine Gebühr erhoben wird. Ein Sichtvermerk zur einmaligen Einreise kostet 5 RM bzw. 5 Fr., ein Dauervisum, das ein ganzes Jahr Gültigkeit hat, 10 RM bzw. 10 Fr. Das Visum wird im allgemeinen ohne weiteres erteilt, nur bei Personen, die in der Schweiz eine Stellung annehmen wollen, muß vorher bei den Heimatsbehörden die Genehmigung eingeholt werden. Die wünschenswerte gänzliche Aufhebung des Visumzwanges scheitert vorläufig noch an dem Widerstande einiger Kantonregierungen, die von der Beibehaltung des Visums bei der herrschenden Arbeitslosigkeit einen besseren Schutz der heimischen Arbeiter erwarten.

— **Jubiläumstag der Eisenbahntruppen.** Die Erinner[ung] an den 15. Oktober 1875, den Tag, an dem vor 50 Ja[hren] die ehemalige Preußische Militärbahn dem Betrieb übergeben wurde, wurde am Freitag, den 9. d. M., durch einen Begrüßu[ngsabend] nebst Kommers in der „Neuen Welt" in der Hasenh[eide] eingeleitet.

Wohl an 1000 alte Eisenbahner hatten sich aus Nah [und Fern] zusammengefunden. Befreundete und benachbarte ... hatten Abordnungen gesandt. Nach den Begrüßungsan[sprachen] der Vorsitzenden des Vereins ehemaliger Kameraden [der Ver]kehrstruppen und der gesellschaftlichen Vereinigung e[hemaliger] Unteroffiziere der Militär-Eisenbahn folgten Konzertst[ücke,] Gesänge abwechselnd mit Ansprachen der Vertreter [der ein]zelnen Vereine und einem Gruß der Stadt Schöneber[g, über]bracht durch Dr. Müller, der auf das gute Einvernehm[en hin]wies, das stets zwischen Schöneberg und seiner Garn[ison, der] Eisenbahnbrigade, geherrscht habe.

Ungemein gelungene „lebende Bilder" und das ... „1000 Jahre deutscher Rhein" sowie fröhlicher Gesang he[lt] die Festteilnehmer und hielt sie bis in die Morgenst[unden bei]sammen.

Der Vormittag des 10. Oktober war einer ernsten und ... Feier, einem Feldgottesdienst auf dem Kasernenhof d[es] Eis.-Regt. 1 vorbehalten, der von der Polizei-Inspektion ...berg, insonderheit vom Kommandeur Major Bruckman[n] mit seinem gesamten Offizierkorps der Feier beiwohnt[e,] ... Verfügung gestellt war.

Konsistorialrat Müller, Superintendent in Templin, von 9... 1912 Divisionspfarrer der 2. Garde-Division und der Ei[senbahn]brigade sowie der Kuratus Dr. Harty von der benachbar[ten] St.-Elisabeth-Kirche gedachten in bewegenden Worten e... fahrbringenden Tätigkeit der Eisenbahn-Pioniere, der ...nen Kameraden und riefen zu treuem Gedenken, aber ... weiterer nutzschaffender Arbeit am Vaterlande auf.

Mit gleichem Aufruf schloß Generalleutnant z. D. ... seine Ansprache, nachdem er die Anwesenden begrüß[t,] Festteilnehmern und namentlich den Veranstaltern, de[n Herren] Stutte und Sieber gedankt und einen kurzen Abriß ü[ber den] Werdegang der Militärbahn gegeben hatte. Staatssekretär ... als Vertreter der Reichsbahn-Gesellschaft begrüßte schli[eßlich die] Versammlung und wies auf die gedeihliche Zusamm[enarbeit] zwischen Eisenbahnbehörden und der Eisenbahntru[ppe im] Felde hin.

Bemerkt sei bei dieser Gelegenheit, daß im Weltkrie[ge]

106 000 Köpfe militärisches Personal,
70 000 Zivileisenbahn-Bedienstete,
45 000 Gefangene,
212 000 einheimische Arbeiter der besetzten Gebiete, zu[s.]
433 000 Mann auf den Kriegsschauplätzen im Eisenba[hndienst] tätig waren.

Am Nachmittag und Abend des 10. Oktober vereinigte ei[ne] Kundgebung die Festteilnehmer abermals in der „Neue[n Welt"], bei der auch eine reiche Schar von Damen zum Schm[uck der] Versammlung beitrug. Am Sonntag, den 11. Oktober ... endlich ein Ausflug nach den früheren Übungsplätzen d[er Eisen]bahn-Brigade in Rehagen-Klausdorf und Sperenbe[rg] Beschluß.

Seinen Ausklang fand der Ausflug und damit auch [die Er]innerungsfeier ihren Abschluß in Berlin im „Askanisch[en ...]". Treue Kameradschaft hallte aus den Abschiedsreden ... Versprechen, auch weiter im Dienst des Vaterlandes [zu]sammenzustehen und die neu gedeuteten Initialen d[er] K.M.E. in die Tat umzusetzen durch „Kraft, Mut und Ein[igkeit]".

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen.** Der W[irkliche] Geheime Rat Professor Dr. von der Leyen hält im [Winter]semester 1925/26 in Berlin Vorlesungen über die Verkeh[rspolitik] mit besonderer Berücksichtigung des Deutschen Reichs ... tag, Dienstag und Donnerstag, vormittags 10—11 Uhr, [in der] Universität (Hörsaal 91). Beginn der Vorlesungen: F[reitag,] den 27. Oktober 1925.

— **Verwaltungsakademie Berlin.** Eisenbahnwissensch[aftliche] Vorlesungen finden im Winterhalbjahr 1925/26 Freitags v... 7 Uhr im Hörsaal 150 der Berliner Universität statt. Es e...

n halten am 11. und 18. Dezember 1925: Reichsbahn-
r. Kittel über Eisenbahnrecht, am 8. Januar 1926
oberrat Professor Dr. Bloss über Eisenbahnunfälle,
und 29. Januar 1926 Reichsbahndirektor Dr. Katter
wesen und Tarifpolitik — Deutscher Eisenbahngüter-
. und 12. Februar 1926 Reichsbahndirektor Dr.-Ing.
burg über Grundlagen der Betriebsführung und
26. Februar 1926 Reichsbahndirektor Dr. Homberger
bahnfinanzen.
esungen aus dem Allgemeinen Lehrgang, die für die
iche Schulung der Eisenbahnbeamten von Bedeutung
n statt: 1. Dr. Eulenburg, Professor an der Handels-
Berlin, Praktische Nationalökonomie Teil I, Donners-
bis 8 Uhr im Hörsaal 140 der Universität; 2. Dr. Nick-
essor, Rektor der Handelshochschule Berlin, Wichtige
der Betriebswirtschaft — Die Hauptfragen der Kosten-
. 10., 17. und 24. November, Dienstag, von 5 bis 7 Uhr
239 der Universität; 3. Dr. Hummel, Dozent an der
hschule Berlin, Buchhaltungs- und Bilanzlehre, Mon-
bis 9 Uhr im Hörsaal 150 der Universität; 4. Dr. Wage-
sident des Statistischen Reichsamts, Professor an der
Berlin: Konjunkturlehre und Krisentheorie, Freitags
6 Uhr im Hörsaal 112 der Universität; 5. Dr. Motsch-
chsbahndirektor: Grundzüge des Geld- und Bank-
ttwoch von 7 bis 8 Uhr im Hörsaal 29 der Universität.

ürfe für das Werbeplakat „Berlin“. Zur Erlangung
skizzen für ein Werbeplakat „Berlin“ war, wie ge-
fangs Juli vom Berliner Magistrat und der Reichs-
ion Berlin ein Wettbewerb unter den in Berlin an-
Künstlern ausgeschrieben worden. Als Schlußtermin
dungen war der 30. September d. J. bestimmt worden.
ewerb hat eine sehr rege Beteiligung gefunden. Ins-
Berliner Künstler haben sich beworben, 343 Ent-
den eingesandt. Das Preisgericht hat die nachstehend
Arbeiten vorbehaltlich der Feststellung, ob die Ver-
Berlin ortsansässig sind, mit Preisen ausgezeichnet.
Preis wurde nicht verteilt. Der zweite Preis fiel auf
mit dem Kennwort: „Lichtstadt“, Verfasser Wolfgang
n zweiter Preis auf die Arbeit „Sehnsucht“, Verfasser
n, ein weiterer zweiter Preis auf die Arbeit „Titan“,
Karl Gadau, je ein dritter Preis an die Verfasser
lebrandt, Wilhelm Muck und Charal. Sämtliche Ent-
en vom 13. bis 18. Oktober d. J. einschl. in der Aula
schen Hochschule in Berlin-Charlottenburg ausgestellt.

sbahndirektionspräsident Kluge. Der bisherige Vize-
der Reichsbahndirektion Dresden, Richard Kluge, ist
identen dieser Reichsbahndirektion ernannt worden.
Kluge ist 1866 in Dresden geboren. Er besuchte das
lgymnasium seiner Vaterstadt und studierte an der
n Hochschule daselbst Maschinenbaufach. Nach kurzer
ung in der Privatindustrie trat er am 1. Januar 1893
ungsbauführer bei der Sächsischen Staatseisenbahnver-
in, bestand am 21. Dezember 1894 die zweite Haupt-
it Auszeichnung und wurde am 1. Januar 1895 zum
sbaumeister ernannt. In verschiedenen Stellungen als
er und Vorstand von Werkstätten- und Maschinen-
schäftigt, kam er am 1. Oktober 1914 als Oberbaurat
heimer Baurat) in die Eisenbahnabteilung des sächsi-
nzministeriums. Am 1. Juli 1919 wurde er Vizepräsi-
Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
n Reichsbahndirektion Dresden.

sbahndirektionspräsident Martin. Der Reichsbahn-
eorg Martin, Mitglied der Hauptverwaltung der Deut-
hsbahn-Gesellschaft, ist zum Präsidenten der Reichs-
ion Cassel ernannt worden. Präsident Martin ist 1872
geboren, besuchte hier die Friedrich-Werdersche Ober-
und studierte bis 1896 an der Technischen Hochschule
eurbaufach. Die Ausbildung des Regierungsbauführers
m Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel zurück, be-
zweite Hauptprüfung mit Auszeichnung und wurde am
er 1900 zum Regierungsbaumeister ernannt. Er war
verschiedenen Stellungen in den Direktionsbezirken
inz, Saarbrücken, Stettin, Frankfurt (Main) und Essen
und kam 1921 als Ministerialrat in das Reichsver-
terium. Zuletzt war er als Reichsbahndirektor und
der Bauabteilung der Hauptverwaltung tätig.

nalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell-
l ernannt: Zum Präsidenten der Reichsbahndirektion
r Reichsbahndirektor Martin, Mitglied der Haupt-
in Berlin; zum Präsidenten der Reichsbahndirektion
ler Vizepräsident Kluge bei der Reichsbahndirektion
n.
stzt sind: die Reichsbahnräte Blümener, Leiter
eilung beim Eisenbahnausbesserungswerk Crefeld-
Oppum, als Vorstand zum Eisenbahnmaschinenamt 2 Breslau,
Rudolf Körner, Leiter einer Abteilung beim Eisenbahnaus-
besserungswerk Chemnitz, in gleicher Eigenschaft zum Eisen-
bahnausbesserungswerk Cottbus, Schaal bei der Hochbau-
sektion Stuttgart als Vorstand zur Hochbausektion Cannstatt,
Schober, Vorstand des Eisenbahnmaschinenamts Tübingen,
als Werkdirektor zum Eisenbahnausbesserungswerk Cannstatt.

Österreich.

— Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft. Wie in der Generalversammlung für das Geschäftsjahr 1924 berichtet wurde, stand das Geschäftsjahr im Zeichen einer schweren Wirtschaftskrise von ungewöhnlich langer Dauer. Trotz der finanziellen Schwierigkeiten war es möglich, einen kleinen Teil der durch den Krieg verursachten Schäden zu beheben.

Nebst anderen Arbeiten wurden 50 % der Fahrbetriebsmittel mit einem Aufwande von 1¼ Milliarden Kronen einer gründlichen Wiederherstellung unterzogen. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Betriebsüberschuß von 721 Millionen Kronen. Der Reingewinn von rund 162 Millionen Kronen wurde verwendet zur Gewährung einer Dividende von 200 Kronen für die Aktie im Gesamtbetrag von rund 7 Millionen, für Tantiemen rund 16 Millionen, für Vorzugsdividenden (von 3800 Kronen) 142,5 Millionen Kronen.

— Internationale Konferenz der Verbände der Privatgüterwagen-Besitzer. Am 5. und 6. d. M. hat in Wien eine Beratung der Vertreter der genannten Verbände aus Deutschland, Italien, Polen, Südslawien, der Tschechoslowakei und Ungarn stattgefunden. Es wurde beschlossen, einen internationalen Verband der Privatwagen-Interessenten zu gründen, weiter Schritte zu unternehmen, damit gewisse Bestimmungen, welche in der Nachkriegszeit für die Einstellung und Verwendung von Privatwagen in Kraft gesetzt worden sind, wenn nicht ganz, so doch teilweise aufgehoben werden, da diese schweren Hemmungen und Lasten von der Industrie nicht mehr getragen werden könnten. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, daß einzelne Industriefirmen in großzügiger Weise auf eigene Kosten Spezialgüterwagen angeschafft haben, wodurch den Bahnverwaltungen nach Milliarden zählende Investitionen erspart würden.

Ungarn.

— Tarifbegünstigungen im ungarisch-adriatischen und ungarisch-südslawischen Durchgangsverkehr. Den Verkehr Ungarns mit den adriatischen Häfen regeln die im Jahre 1924 mit der italienischen Regierung in Budapest und im Februar des laufenden Jahres mit der südslawischen Regierung in Belgrad geschlossenen Übereinkommen. Das letztere Übereinkommen enthält hinsichtlich der im wechselseitigen Durchgangsverkehr Ungarns und Südslawiens zu gewährenden Begünstigungen Vereinbarungen. Die südslawische Regierung hat bisher nur die einen ergänzenden Teil des Übereinkommens bildende, sogenannte „provisorische Vereinbarung“ ratifiziert. Diese Vereinbarung wurde zu dem Zweck getroffen, damit die ungarischen Interessenten während der Übergangszeit — bis die direkten Tarife auf Grund der erwähnten beiden Übereinkommen ausgearbeitet und verlautbart werden können, was auch aus technischen Gründen längere Zeit in Anspruch nimmt — zu entsprechenden Tarifermäßigungen auf den südslawischen und den italienischen Linien gelangen. Die ungarischen Eisenbahnen haben mit Rücksicht auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung der zu den adriatischen Häfen führenden Linien auf ihren eigenen Strecken für den adriatischen Verkehr schon vor anderthalb Jahren 25-, 30- und 35prozentige Ermäßigungen für alle Artikel eingeführt, hinsichtlich deren sich dies aus dem Gesichtspunkte der ungarischen Interessen als notwendig erwies. Behufs praktischer Durchführung der vorerwähnten „provisorischen“ Vereinbarung trat in Budapest die Tarifkommission zusammen, an deren Beratungen Vertreter der ungarischen, italienischen und südslawischen Staatsbahnen teilgenommen haben. Diese Kommission hat den Entwurf jener mit Wirksamkeit vom 1. Oktober zu verlautbarenden Kundmachungen ausgearbeitet, auf Grund deren bis zum Erscheinen des dritten adriatischen Tarifs sowohl auf den ungarischen wie auf den südslawischen und den italienischen Linien die den Vereinbarungen entsprechenden Tarifermäßigungen im Kundmachungswege ins Leben treten werden. Im Sinne dieser Vereinbarung werden auf den zur Adria führenden Linien der italienischen Eisenbahnen bei der Ausfuhr und bei der Einfuhr 25- und 30prozentige, auf den südslawischen Eisenbahnen sowohl nach den adriatischen Häfen als im Durchgangsverkehr nach dritten Staaten 15- bis 35prozentige und auf den ungarischen Eisenbahnen im Verkehr von Südslawien durch Ungarn in dritte Staaten 20- bis 40prozentige Tarifermäßigungen

eingeführt werden. Hinsichtlich der Aufnahme einzelner Güter sind einerseits zwischen den italienischen und südslawischen Eisenbahnen, anderseits zwischen den ungarischen Eisenbahnen noch Verhandlungen notwendig, die in der allernächsten Zeit eingeleitet werden sollen. Bis dahin gelangen auf die in Rede stehenden neu aufzunehmenden Gegenstände auf den Eisenbahnen des südslawischen Königreichs die gewöhnlichen tarifmäßigen Sätze zur Anwendung.

— **Direkter Durchgangsverkehr Frankreich-Rumänien über Ungarn.** Im Sinne der Beschlüsse der im September d. J. in Paris abgehaltenen Eisenbahnkonferenz, an der die Vertreter von Ungarn, Österreich, Polen, Südslawien, Frankreich, Deutschland, Italien und der Schweiz teilnahmen, tritt am 1. Januar 1926 der ungebrochene Eisenbahnfrachtverkehr zwischen Frankreich und Rumänien im Durchgang auch über Ungarn in Kraft.

Niederlande.

— **Die Elektrisierung der Strecke Amsterdam-Rotterdam** macht weiter Fortschritte. Die meisten Brücken sind bereits verstärkt oder durch neue ersetzt; der Bau einer neuen großen Brücke über die Spaarne bei Haarlem befindet sich noch in der Vorbereitung. Die Fahrzeit der elektrischen Triebwagenzüge wird betragen zwischen Amsterdam und Harlem 16 Minuten, zwischen Haarlem und den Haag 40 Min. (jetzt 47 Min.) und zwischen Leiden und den Haag 11 Min. statt 16 Min. Es ist auch beabsichtigt, die Züge in kürzeren Abständen laufen zu lassen, zumal sie wesentlich leichter sein werden, als die bisherigen schweren Dampfzüge. Auf den verkehrsreichsten Strecken Amsterdam-Haarlem und Leiden-den Haag rechnet man mit einer Zugfolge von 15—20 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten sollen die Züge alle 10 Minuten verkehren. Ein Teil des rollenden Materials wird in Holland gebaut werden, die Betriebseröffnung wird für 1928 erwartet.

— **Elektrische Bahn Rotterdam - den Haag - Scheveningen ZHESM.** Der Umbau von Wechselstrom auf den Gleichstrom schreitet fort. Für das Gleis Rotterdam-den Haag liefert das städtische Elektrizitätswerk Rotterdam den Drehstrom, der in einem besonderen Werk Schiebroek in Gleichstrom umgeformt wird. Für das Gleis nach Rotterdam liefert das Haager Elektrizitätswerk durch die Unterstation Loolaan den Strom. Nach der Elektrisierung der Strecke Rotterdam-Delft-den Haag HS wird ein weiteres Unterwerk in Schiedam hinzutreten. Der Fahrplan wird nach der Umstellung und der Einstellung neuerer größerer Wagen wesentlich verbessert, indem die 24 km lange Linie Rotterdam-den Haag mit einem Aufenthalt in Haag, Laan van Ned. Oost Indie statt wie bisher in 27 in 23 Minuten durchfahren wird.

Übrige europäische Länder.

— **Konferenz über die Regelung der Verkehrsverhältnisse in Mitteleuropa.** Auf Anregung des tschechoslowakischen Vertreters hat die volkswirtschaftliche Kommission des Völkerbundes den Antrag genehmigt, einen Kongreß über die Regelung der Verkehrs- insbesondere der Eisenbahnverhältnisse in den mitteleuropäischen Staaten einzuberufen. Der Zeitpunkt ist noch nicht bestimmt.

— **Dänischer Voranschlag für 1926/27.** Im Voranschlag für 1926/27 hat die dänische Staatsbahn für Erweiterungen bestehender Anlagen 6 Mill. Kronen vorgesehen, von denen 3¾ Mill. auf Verstärkung des Oberbaues, ¾ Mill. auf Signal- und Sicherungsanlagen, ½ Mill. auf schienenfreie Übergänge, 300 000 Kr. auf Dienstwohnungen und der Rest auf Verschiedenes entfallen. Für Neubauten sind 13,1 Mill. Kronen, für die Beschaffung von Betriebsmaterial 5,5 Mill. Kronen veranschlagt und als letzte Rate für die Beschaffung eines neuen Fährschiffes für den Großen Beltverkehr 1 Mill. Kr.

— **Besondere Frachtvereinbarungen der dänischen Staatsbahn.** Durch die Neuordnung der dänischen Staatsbahn (vgl. Jahrg. 1924, S. 1023/24, und 1925, S. 83 d. Ztg.) können von der dänischen Staatsbahn besondere Tarifabmachungen mit Privatpersonen getroffen werden. Kürzlich äußerte sich der dänische Verkehrsminister gegenüber der Zeitung „Börsen", wie man in dieser Hinsicht bis zum 1. September d. J. verfahren wäre. Die Voraussetzung für solche besonderen Vereinbarungen sei entweder die gewesen, daß der Staatsbahn ein Mindestmaß von Frachten garantiert wurde, oder die, daß der betreffende Verkehrstreibende sich verpflichtete, sich für seine gesamte Warenbeförderung oder einen bestimmten Teil derselben nur der Staatsbahn zu bedienen. Im ganzen wurden bis zum 1. September 57 derartige Vereinbarungen getroffen, durch die der Staatsbahn eine Mehreinnahme von 800 000 Kr. zugeführt sein soll. Abgesehen davon sind mit 33 Verkehrtreibenden Verei[illegible] über ermäßigte Tarife und 48 Rabattabkommen fü[illegible] große Versendungen mit einer errechneten Mehrein[illegible] 70 000 Kr. geschlossen worden.

Ein Teil der Presse fordert allgemeine Tariferal[illegible] indem darauf hingewiesen wird, daß bei den Einze[illegible] zu leicht ungleiche Behandlung des einzelnen und Zur[illegible] älterer Verkehrtreibender durch größeres Entgegenko[illegible] teren gegenüber stattfinden könne.

— **Personalabbau bei der schwedischen Staatsbahn.** [illegible] Haushaltsjahr 1926 beträgt der planmäßige Perso[illegible] 21 155 Köpfe für die Gehaltsklassen 1—20. Das bede[illegible] über 1925 einen Rückgang um 49 Köpfe. Die Abnah[illegible] an sich größer sein, wenn die Staatsbahn nicht eine[illegible] freigewordenen Stellen mit älteren außerplanmäßiger[illegible] zur Ermöglichung späterer Pension besetzt hätte. [illegible] für Oberbeamte (Gehaltsklasse 21—30) — diese Stell[illegible] ihrer Anzahl nach vom Reichstag bestimmt — sind zu[illegible] Von diesen sollen 19 wiederbesetzt werden.

— **Die schwedischen Privatbahnen im 1. Halbjahr** [illegible] Betriebsergebnisse der schwedischen Privatbahnen in [illegible] jahr 1925 sind erheblich ungünstiger als in der gleiche[illegible] Vorjahres. Die Einnahmen betrugen 68,67 Mill. Kr[illegible] Ausgaben 70,31 Mill., so daß sich ein Verlust von 1,64 M[illegible] einen Überschuß von 2,92 Mill. Kronen im Vorjah[illegible] Die Anzahl der Reisenden betrug 18,60 Mill. gegen 1[illegible] die beförderte Gütermenge ging von 10,01 Mill. auf [illegible] Tonnen zurück.

— **Neue Eisenbahnbauten in Schweden.** Im Voransc[illegible] das nächste Haushaltsjahr fordert die schwedische St[illegible] verwaltung über 12 Mill. Kronen für Neubauten, v[illegible] 4,6 Mill. auf bestehende Linien, namentlich den Umbau [illegible] holmer Bahnhofes und der neuen Einfahrt nach Stock[illegible] fallen. Für den Eisenbahnbau in Nordschweden (vg[illegible] d. Ztg.) werden 7,2 Mill. Kronen benötigt.

— **Rückgang der polnischen Kohlenlieferungen nac[illegible]** Wie bekannt, hat Polen versucht, die verlorengegange[illegible] schen Absatzgebiete durch italienische zu erset[illegible] diesem Zwecke wurden nicht nur bedeutende Frachter[illegible] gen — selbst auf tschechoslowakischen Eisenbahnen [illegible] räumt, sondern man hat auch in oberitalienischen [illegible] gebieten (Mailand), ja sogar in Rom Lagerplätze erric[illegible] diese Bemühungen waren fruchtlos; denn nach vo[illegible] Statistiken ist die Ausfuhr mehr als um die Hälfte [illegible] Auch die über Danzig bewirkte Ausfuhr von Kohle na[illegible] behauptet sich nicht, weil der englische und russisch[illegible] werb bedeutend billiger ist.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staa[illegible]** Nach einer amtlichen Statistik wurden auf den Linien [illegible] choslowakischen Staatsbahnen im Juli befördert: 22 02[illegible] sonen (gegenüber dem gleichen Monat im Vorjahre u[illegible] mehr), 12 958 t Gepäck und Expreßgüter (+ 406 [illegible] 4 874 673 t Frachtgüter (+ 288 304 t); hiervon entf[illegible] Kohlen, Koks und Briketts 907 455 t. Die Einnahmen [illegible] aus dem Personenverkehr 94 748 071 Kc. (+ 5 402 871), [illegible] Güterverkehr 270 709 449 Kc. (+ 45 837 369). Die G[illegible] nahmen beziffern sich im Berichtsmonat auf 365 45[illegible] (+ 51 240 240).

— **Tschechoslowakische Durchgangsbegünstigung für [illegible] Obst nach Deutschland.** Mit Gültigkeit vom 17. Okt[illegible] 31. Dezember 1925 hat die tschechoslowakische Eisen[illegible] waltung für frisches Obst, im unverpackten Zustand, [illegible] Station Helemba (Staatsgrenze) nach Bodenba[illegible] Tetschen den ermäßigten Frachtsatz von 3103 H[illegible] 100 kg im Rückvergütungswege bewilligt. Di[illegible] zahlung hat mindestens für 5000 kg zu erfolgen, und in [illegible] der Gültigkeitsdauer müssen von einem und demselben [illegible] 300 Wagenladungen aufgeliefert sein. Die Gesuche [illegible] erkennung dieser Frachtbegünstigung sind nach Beendi[illegible] Transporte unter Vorlage der betreffenden Frachtbr[illegible] längstens 31. März 1926 bei der Staatsbahndirektion P[illegible] einzubringen.

— **Eine neue Eisenbahnverkehrsordnung in Südslawi[illegible]** bekannt, war seit Kriegsende auf den südslawischen Ei[illegible] linien das alte österreichische Eisenbahn-Betriebsregle[illegible] B. R.) in Geltung. Mit 1. Oktober 1925, dem Einführ[illegible] der neuen Gütertarife im serbo-kroatischen Königreic[illegible] auch ein neuer Eisenbahngütertarif Teil I herausgeg[illegible] cher ein neues Reglement, die Eisenbahnverkehrs-Ord[illegible] nannt, nebst Ausführungsbestimmungen enthält. Di[illegible] kehrsordnung lehnt sich begreiflicherweise zum großen [illegible]

sterreichische E. B. R. an. Neu sind eine ganze Reihe
ungen, die auch die Verkehrsordnungen der anderen
der Nachkriegszeit erfahren haben. Mit dem Inkraft-
. neuen internationalen Übereinkommens wird wohl
Verkehrsordnung der südslawischen Bahnen eine Neu-
erfahren müssen.

schweizerische Ostalpenbahn. Das Stilfserjoch-Fern-
ßt die schweizerische Öffentlichkeit nicht zur Ruhe
Befürworter der verschiedensten Ostalpenlinien, in
zit hauptsächlich einer Verbindung der Gotthardbahn
ätischen Bahn über die Misoxerbahn ergreifen in der
es Wort. Nunmehr haben auch die Graubündener
gierung und der schweizerische Nationalrat sich mit
; befaßt. Der Kleine Rat des Kantons Graubünden
n schweizerischen Bundesrat eine Zuschrift mit dem
gerichtet, die vor dem Kriege eingeleiteten, nicht
oder heute überholten Vorarbeiten zur gründlichen
und Prüfung der Ostalpenbahn wieder aufzunehmen.
dabei einen neuen Gesichtspunkt in den Vordergrund
r aus einem Gutachten des Züricher Ingenieurs Bert-
ammt, daß nämlich, was Italien mit einer Stilfserjoch-
len könnte, die Schweiz imstande wäre, mit einer
na-Linie in vollem Umfange zu erwidern. Da kein
einer solchen Handlungsweise einen tatsächlichen
chen könnte, so würde die Ostalpenfrage am besten
eundschaftlichen Aussprache mit den Nachbarländern
ng erfahren, die sie unter Verwischung der engen
uf die höhere Warte einer nationalen Großfrage er-
le. Es sei klar, daß die Fühlungnahme mit dem Aus-
e Finanzierung eines jeden Projektes erheblich wäre
ieraus die wirksamste Verteidigung gegen die Ver-
der Ostalpenbahn außerhalb des Schweizer Gebietes
werden könnte.

onalrat hat ein Tessiner Abgeordneter eine Anfrage
gierung gestellt, was sie angesichts der italienischen
ne neue direkte Stilfserjochbahnverbindung zwischen
ul München zu erstellen, zu tun gedenke, um die
chen Interessen in der Richtung der Sicherung des
ienischen Verkehrs für die Gotthardlinie auch für
er Erstellung dieser Stilfserjochbahn zu wahren. Ob
rat nicht der Meinung sei, daß es zweckmäßig und
sei, die Erstellung der Greinabahn zu fördern und
en Mitteln dies geschehen könnte? Der Bundesrat
af erwidert, Italien habe nach dem Vertrag von St.
s Recht, die Errichtung der neuen transalpinen Linie
hen. Wenn Italien zur Verwirklichung dieses Eisen-
jtes schreiten sollte, trotzdem es in erster Linie den
kehr beeinflußt, an dem Italien selbst sehr stark be-
so seien für seine Entschließung Gründe maßgebend,
der Bundesrat keinerlei Einfluß habe. Für den
liege, da das Einzugsgebiet der Stilfserjochbahn in
ache ein anderes wäre als das der Gotthardbahn, die
kommenden Verkehr noch auf absehbare Zeit bewäl-
, keine Veranlassung vor, sich schon heute auf eines
enden schweizerischen Ostalpenprojekte festzulegen.

e Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen
h im August d. J. wie folgt:

	1925 gegen Fr.	1924 Fr.
n im Personenverkehr	15 308 000	14 509 938
n im Güterverkehr	17 832 000	20 872 391
ene Einnahmen	1 776 000	1 968 155
Zusammen	34 916 000	37 350 484
sgaben	20 834 000	21 894 932
erschuß	14 082 000	15 455 552

ebsüberschuß der italienischen Staatsbahnen. Nach
rit des Verkehrsministers an den Ministerpräsidenten
d italienischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr
f gende Ergebnisse aufzuweisen:

a einnahmen	4 483 332 778 Lire
a ausgaben	4 307 541 740 „
Überschuß:	175 791 038 Lire.

n usgaben sind 28½ Millionen Lire inbegriffen, welche
äung des Reservefonds darstellen, der bei Abschluß des
ahres 1923/24 auf 290 000 Lire herabgesunken war.
en Monat (Juli) des laufenden Rechnungsjahres
) eliefen sich die Mehreinnahmen der Staatsbahnen auf
Lire, hiervon 17 643 842 Lire im Personen- und
m Güterverkehr.

bahnunglück in Italien. Am 17. d. M. nachts stieß in
Bressana-Bottarone ein von Mailand kom-
ersonenzug mit einem Güterzug aus Pavia zusammen.
Das Unglück wurde durch Überfahren eines geschlossenen Sig-
nals verursacht. Der 20 Minuten vor Mitternacht von Mailand
abfahrende Personenzug hielt in dem 10 km von Pavia ent-
fernten Bahnhof nachts 1 Uhr länger als gewöhnlich an. Der
folgende Güterzug fuhr in voller Fahrt auf den haltenden Per-
sonenzug. Das Maschinenpersonal des Güterzuges hatte nicht
nur das geschlossene Signal nicht beachtet, sondern war ohne zu
bremsen von der Maschine abgesprungen, als es im letzten Augen-
blick der Gefahr des Zusammenstoßes gewahr wurde. Ma-
schinenführer und Heizer sind über die Felder entflohen. Der
Güterzug fuhr in voller Geschwindigkeit führerlos auf die letzten
Wagen des Personenzuges. Der Zusammenstoß war furchtbar.
Zwei Wagen dritter Klasse wurden ineinander geschoben. Diese
waren meist mit Arbeitern besetzt. Unter den Trümmern wurden
bis jetzt 12 Tote hervorgezogen. 20 Reisende sind schwer, etwa
30 leicht verletzt.

— **Die Unfälle bei den französischen Eisenbahnen.** Der ver-
gangene Sommer steht bekanntlich bei den Eisenbahnen von
Frankreich in bezug auf die Zahl und Schwere der Unfälle sehr
ungünstig da, und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat,
wie bereits in Nr. 40, S. 1159 d. Ztg. berichtet, Maßnahmen ge-
troffen, um die Ursachen dieses Zustands zu ermitteln und zu
beseitigen. Auf seine Anordnung hat sich der technische Eisen-
bahnbeirat, der bei seinem Ministerium besteht, mit der Frage be-
schäftigt; in einer Sitzung Anfang September lagen allerdings
noch nicht alle Akten über die Unfälle vor, der Beirat glaubte
aber, doch schon einige Vorschläge zur Verminderung der Un-
fallgefahr machen zu können. Sie bezogen sich auf eine bessere
Kennzeichnung der Weichen und ihrer Stellung bei Nacht, im
übrigen behielt sich der Ausschuß aber weitere Vorschläge vor,
bis ihm alle Unterlagen zur Verfügung ständen.

Etwa eine Woche später hat sich der Leitende Ausschuß —
Comité de direction — der großen Netze ebenfalls mit der Frage
der Betriebssicherheit beschäftigt und ist zu der Überzeugung
gekommen, daß alle Einrichtungen der französischen Eisenbahnen
so vollkommen wie möglich seien. Die Lokomotiven enthielten
die neuesten Vorrichtungen zur Wiederholung der Signale. Bei
den Wagen seien die Fortschritte in deren Bauart so weit aus-
genutzt, wie es die wirtschaftliche Lage nur irgend ermöglicht.
Insbesondere sei die Gasbeleuchtung im Aussterben begriffen.
In bezug auf den Oberbau seien die Verbesserungen, die alsbald
nach Beendigung des Krieges beschlossen wurden, auf den
Hauptstrecken durchgeführt oder ihre Durchführung sei im
Gange. Das Signalwesen sei befriedigend, die Eisenbahnen seien
aber entschlossen, es durch Einführung selbsttätiger und halb-
selbsttätiger Einrichtungen noch zu verbessern. Die ärztliche
Untersuchung und Überwachung des Personals auf Dienstfähig-
keit genüge allen Anforderungen. Auf allen diesen Gebieten
sollen aber noch Verbesserungen angestrebt werden.

Eine Tageszeitung veröffentlicht ein Unterhaltung, die einer
ihrer Mitarbeiter mit einer der führenden Persönlichkeiten im
Eisenbahnwesen Frankreichs gehabt hat. Er stellt die Behaup-
tung auf, die französischen Eisenbahnen seien nie in besserem
Zustande gewesen. Daß das Personal nicht seine Pflicht täte,
lehnt dieser Fachmann durchaus ab und weist dabei auf das hin,
was die französischen Eisenbahnen, namentlich durch die Schaf-
fung von Gartenstädten, für ihre Leute tun. Die Folge seien
Vorteile für alle beteiligten Kreise. Die Eisenbahngesellschaften
hätten nur noch halb soviel Entlassungsgesuche, und nur ein
Siebentel der früheren Zahl an Anträgen auf Versetzung in den
Ruhestand zu verzeichnen. Die Trunksucht sei im Verschwinden.
Die Sterblichkeit nehme ab, die Zahl der Geburten nehme zu.
Die Umlaufzeit der Wagen werde kürzer. Von allen diesen
Fortschritten habe auch die Allgemeinheit Vorteile. Aber dieser
Fachmann muß schließlich zugeben, daß die Moral der Ange-
stellten der Eisenbahnen gesunken ist. Mit einer Reihe von
Punkten, die vieles erraten lassen, bricht die Mitteilung über die
Unterredung ab.

— **Milchverkehr in England.** In Großbritannien werden jähr-
lich über 2,7 Milliarden Liter frische Milch verbraucht. Davon
werden allein etwa 386 Millionen Liter in Krügen von je 77 Liter
Inhalt auf der Großen Westbahn befördert, die an der Zufuhr
von Milch nach London an erster Stelle beteiligt ist; die anderen
Eisenbahngesellschaften haben aber auch einen lebhaften Milch-
verkehr, und an vielen Stellen müssen Sonderzüge ausschließ-
lich zur Beförderung von Milch gefahren, an manchen Stellen
auch besondere Einrichtungen zum Verladen der Milchkrüge
geschaffen werden. Der Tarifsatz beträgt im Durchschnitt etwa
2,7 Pf. für die Beförderung von 100 l auf eine Entfernung bis
160 km, und für diesen Preis werden auch noch die Krüge
frachtfrei zurückbefördert. Seit 1921 sind die Frachttarife in
England wiederholt ermäßigt worden, und die Eisenbahngesell-
schaften verwahren sich daher mit Nachdruck gegen den Vor-
wurf, daß sie die Schuld an einer Erhöhung der Milchpreise
trügen, die für die Wintermonate vorgenommen worden ist.

Fremde Erdteile.

— Neuanlagen und Wiederherstellung der Eisenbahnlinien in der Türkei. Der Wirtschafts- und Handelsbericht der Türkischen Botschaft in Berlin enthält in Nr. 5—6 1925 einen Überblick über den gegenwärtigen Stand der Neuanlagen und Instandsetzungen auf den türkischen Eisenbahnen mit folgenden Angaben:

Auf der Eisenbahnlinie Samsoun-Siwas ist das Legen der Schienen auf der 90 km langen Strecke, die von Samsoun in der Richtung auf Havsa läuft, nunmehr beendet. Auf der Linie Haidar Pascha-Eskischehir ist die Verstärkung der Strecke nunmehr auf 200 km fortgesetzt worden. Auf der Taurusstrecke sind alle durch Sturzbäche beschädigten Teile ausgebessert oder neu hergestellt worden. Auf der Strecke Haidar Pascha-Angora sind 34 Eisenbrücken ausgebessert und dem Dienst wieder übergeben worden. Ebenso sind 29 Eisenbrücken auf der Strecke Eskischehir-Konia vollständig ausgebessert worden. Von den großen über den Sakarja führenden Brücken ist die 100 m lange Brücke von Djambas Kaya ausgebessert worden. Die Ausbesserungsarbeiten an der 100 m langen Brücke von Yibanli (Guivé) und an der 150 m langen Brücke von Osman Eli (Levké) sind nahezu beendet. Die Brücken von Beydemir und Yaila sind ebenfalls, soweit die aus Stein hergestellten Teile in Frage kommen, wieder hergestellt, an der Einsetzung der Eisenteile wird zurzeit noch gearbeitet. Die 160 m lange und 38 m hohe vorläufige Holzbrücke von Baschkoy wird nunmehr durch einen Steinbau ersetzt.

An verschiedenen Stellen der Eisenbahnlinie, wo feindliche Truppen Verwüstungen angerichtet hatten, sind neue Gebäude errichtet, elf Anlagen zur Versorgung der Lokomotiven mit Wasser, ferner verschiedene Wohnstätten für das Eisenbahn-Dienstpersonal errichtet worden. In Sasal ist ein neuer Bahnhof, in Biledjik ein Unterkunftshaus mit 40 Betten für das Personal gebaut worden, ein zweites solches Unterkunftshaus ist in Karakoy, ein anderes in Eskischehir, das auch gleichzeitig für den Sanitätsdienst bestimmt ist, errichtet worden. Das Hauptverwaltungsgebäude in Haidar Pascha ist gründlich ausgebessert, alle Telegraphenlinien sowie der Signaldienst sind wiederhergestellt oder moderner angelegt worden. Die vom Feinde zerstörte Eisenbahnwerkstätte in Eskischehir ist wieder in Ordnung gebracht und arbeitsfähig gemacht worden. Infolge neuer Anlagen können die Werkstätten jetzt rascher arbeiten. Im übrigen ist ein Vertrag zur weiteren Vergrößerung und Modernisierung dieser Reparationswerkstätten soeben abgeschlossen worden. Im Jahre 1923 wurden 39 Lokomotiven und 957 Wagen ausgebessert, in den ersten neun Monaten des Jahres 1924: 26 Lokomotiven und 697 Wagen. 15 Lokomotiven Bauart „G 10“ und 10 Bauart „G 8“ sind vom Ausland gekauft und dem Betrieb bereits übergeben worden. Die elektrische Beleuchtungsanlage sowie die selbsttätigen Bremsen sind ausgebaut und verstärkt und die vom Feinde zerstörten Drehscheiben wieder gebrauchsfähig gemacht worden.

Infolge der stark vermehrten Anzahl von Wagen und Lokomotiven konnten die Strecken Haidar Pascha-Angora und Haidar Pascha-Konia-Adana zu direkten Strecken umgestaltet werden; das zeitraubende Umsteigen ist dadurch vermieden, und statt der viermaligen Zugverbindungen in der Woche, können jetzt nach Adana und Angora täglich Züge verkehren. Überall sind die Züge für den Personenverkehr vermehrt worden.

— Die amerikanischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1925. Der Verkehr des ersten Halbjahrs 1925 hat bei den amerikanischen Eisenbahnen im ganzen denjenigen des Jahres 1923, das die höchsten bisher dagewesenen Zahlen aufzuweisen gehabt hat, noch übertroffen, wenn auch in den letzten Wochen der Verkehr etwas unter die Menge desjenigen der entsprechenden Wochen des Jahres 1923 gesunken ist. Das Ergebnis entspricht bisher den Erwartungen der Eisenbahngesellschaften, die für 1925 mit einem die bisherigen Mengen übersteigenden Verkehr gerechnet haben.

Bis zum 17. Juni sind im Laufe des Jahres 1925 auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 24 297 628 Wagen beladen worden, 4,8 % mehr als im Vorjahr und sogar 1,2 % mehr als im Jahre 1923. Damals hatte der Verkehr Anfang des Jahres in mittlerer Stärke eingesetzt und war dann gegen die Mitte des Jahres stark gestiegen; im Jahre 1925 ist dagegen der Verkehr, abgesehen von der Schwankung gegen Ende des 1. Halbjahrs viel regelmäßiger gewesen. Im ganzen sind 292 000 Wagen mehr als im Jahre 1923 beladen worden, und der Wochendurchschnitt hat rund eine Million betragen. Man erwartet im zweiten Halbjahr ein neues Ansteigen des Verkehrs, so daß man für das ganze Jahr mit 50 Millionen beladenen Wagen rechnet, was gegen 1923 mit seinem bisher höchsten Stand eine Vermehrung um 1,4 % bedeuten würde.

Außer im Osten und in den Alleghanies, wo der Verkehr etwas hinter dem von 1923 zurückbleibt, zeigen alle anderen Landesteile Fortschritte und übertreffen damit das Jahr 1923. Das gilt namentlich vom Versand von Getreide, Mehl und lebenden Tieren, von denen aber geringere Mengen als 1924 [...] worden sind. Umgekehrt ist es bei den Erzen u[...] stoffen; ihr Versand bleibt hinter dem des Jahres 1[...] übertrifft aber den des Jahres 1924. Bei allen ander[en] gütern, namentlich Holz und Kaufmannswaren übe[...] Menge der abgefertigten Sendungen alle bisher ver[...] Zahlen.

— Ungewöhnlicher Lokomotivdienst. Eine Loko[motive der] New York Central-Eisenbahn hat die über 3200 km l[ange] New York-Chicago und zurück ohne andere als di[e] mäßigen Aufenthalte der von ihr beförderten Züge u[nd] einundeinhalb Stunden Wendezeit am Ziel zurückg[elegt]. amerikanischen Eisenbahnen sind seit einiger Zeit b[estrebt, die] Leistungen ihrer Lokomotiven dadurch zu steiger[n, daß sie] ihnen planmäßig weit längere Dienstzeiten auferlegen [als] üblich war, aber selbst unter Beachtung dieses Ums[tandes ver]dient eine Fahrt von 45½ Stunden Dauer ohne größ[ere Unter]brechung besondere Erwähnung. Die Lokomotivmann[schaft wurde] natürlich unterwegs wiederholt gewechselt. Die [Lokomotive] fuhr mit ihrem Zug, dem „Lake Shore Limited“ an [einem Don]nerstag um 6 Uhr 30 Min. nachm. aus New York ab u[nd kam] Freitag um 4 Uhr nachm. in Chicago an; um 5 U[hr] wurde die Rückfahrt angetreten, und am Sonnabend [...] nachm. traf die Lokomotive wieder in New York ein. [Die Loko]motive war für diese Dauerleistung nicht etwa bes[onders aus]gesucht oder vorbereitet und erreichte ihren Heimat[bahnhof in] einem Zustand, der es ihr ermöglicht hätte, nach d[er] Durchsicht dieselbe Fahrt noch einmal zu machen. [Der Zug,] den sie befördert hatte, bestand aus zehn Pullman[wagen und] mag etwa 700 t gewogen haben.

— Die Stellung der mexikanischen Eisenbahner. [Der Präsi]dent der Republik Mexiko hat angeordnet, daß alle Ei[senbahner] als Staatsangestellte vereidigt würden. In den K[reisen der] Eisenbahnbediensteten machte sich lebhafter Widers[tand gegen] diese Maßnahme geltend, weil man befürchtete, das [Recht, in] den Ausstand zu treten, würde dadurch beeinträchti[gt,] und auch besorgt war, die Dienstaltersverhältnisse k[önnten] durch verschoben werden. Der Verband der Eisenba[hngewerk]schaften hat aber alle Beteiligten angewiesen, der [Anordnung] der Regierung nachzukommen. — Diese Nachricht p[aßt wenig] zu der Stellung, die der Vorsitzende bei einer Tagun[g der eng]lischen Gewerkschaften eingenommen hat, indem [er Mexiko] neben Rußland für den am weitesten vorgeschrittenen [...] dem Wege zur Arbeiterrepublik bezeichnete.

— Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in Bolivia. [...] staat Bolivia, der vor kurzem die Jahrhundertfeier [seiner Un]abhängigkeitserklärung begehen konnte, verfügt in s[einem west]lichen Hälfte bereits über ein verhältnismäßig gut e[ntwickeltes] Eisenbahnnetz. Nicht weniger als drei Schienenst[ränge ver]binden heute die Bergwerksbezirke der Anden mit der [...] Küste; zwei dieser Linien münden auf chilenischem [Gebiet in] den Häfen Antofagasta und Arica aus, während der [Endpunkt] der dritten Strecke der Küstenplatz Mollendo im [...] Peru ist.

Ein von der Landesregierung neu aufgestellter und [mit] Tatkraft verfolgter Bauplan faßt nunmehr die Erschli[eßung der] weiten Niederungen im Osten und Nordosten des [Landes] und ihre Verbindung mit dem Hochlande ins Auge. [Diesem] Zwecke sollen vor allem drei Eisenbahnlinien diene[n: eine in] nördlicher Richtung verlaufende Bahn, deren Ziel der [...] Lauf des Beni, eines Nebenflusses des Amazonenstrom[s, ist,] eine ostwärts nach der Stadt Sucre führende Streck[e und als] dritte und wichtigste Linie die 835 km lange von La [Paz zur] argentinischen Grenze bei La Quiaca führende Streck[e.]

Letztere stellt eine ununterbrochene Schienenverbi[ndung von] 2758 km Gesamtlänge zwischen den Städten La Paz u[nd Buenos] Aires her; sie durchzieht den Süden Bolivias, der s[ich durch] eine äußerst reiche landwirtschaftliche und bergbaulic[he Erzeu]gung auszeichnet, und eröffnet dem Lande einen Zu[gang zum] Atlantischen Ozean. Gleichzeitig vermittelt sie den [...] Argentiniens an die Eisenbahnnetze des nördlichen [Chile und] des südlichen Peru und schafft dort den argentinische[n Landes]erzeugnissen, wie Weizen, Vieh, Häuten und Wolle, [neue Ab]satzmöglichkeiten. Der Bau dieser wichtigen Durch[gangslinie] nähert sich bereits seiner Vollendung. Im Mai d. J. [befand] sich nur noch rd. 100 km im Bau; die Verbindung [auf dieser] Teilstrecke wird vorläufig durch Kraftwagen hergest[ellt. Die] Kosten des Bahnbaues wurden aus einem Teil der An[leihe von] 33 Millionen Dollar bestritten, die Bolivia im Jahre 19[...] Vereinigten Staaten aufgenommen hatte.

Die Stadt La Paz wird in Zukunft einen der w[ichtigsten] Eisenbahnknotenpunkte Südamerikas bilden. Reisende [aus allen] Richtungen werden den Weg „über La Paz“ als den s[chönsten] und interessantesten zu schätzen wissen, der eine Man[nigfaltig]keit von landschaftlichen Reizen und wirtschaftlichen [...]

...ie sie in gleicher Weise keine andere Überlandlinie ... vermag. Die Entfernungen und Fahrpreise von La ... folgende:

...ntofagasta 1162 km, Fahrpreis 81,65 boliv. Pesos ...,63 M.) zuzüglich 22,40 boliv. Pesos für zwei Nächte ...lmanwagen;
...rica 441 km, Fahrpreis 43,85 boliv. Pesos zuzüglich ...oliv. Pesos für eine Nacht Pullmanwagen;
...ollendo 851 km, Fahrpreis 91,80 boliv. Pesos;
...uenos Aires 2758 km, Fahrpreis 380 boliv. Pesos.

...fangsstrecke der Beni-Eisenbahn bildet die Linie La ...s, die vom technischen Standpunkt zu den bemerkens... Bahnen der Neuen Welt zu zählen ist. Von dem ...och gelegenen Ausgangspunkt La Paz steigt sie zu...h fast 1000 m hoch empor, um die Anden in einer ...e von 4650 m zu überschreiten; von hier bis zu dem ...ren Endpunkt am Beni wird sie ein Gefäll von über ...fweisen. Gegenwärtig hat die Linie das Yungastal ...nd ist auf eine Länge von etwa 60 km vollendet; die ...gung beträgt 6 %, die Einführung des elektrischen ... ist in Aussicht genommen.

... Fortsetzung der nach der Stadt Sucre führenden Linie ... hat die bolivianische Regierung soeben unter Mit... der Firma Patiño, des größten Bergbauunternehmens ...s, eine innere Anleihe im Betrage von 10 Millionen ...os (zu 1,63 RM) begeben, die zum Nennwert abgesetzt ...l mit 8 % verzinslich ist.

...dt Cochabamba, der Mittelpunkt der landwirtschaft...biete der Republik, ist an das Eisenbahnnetz des Lan... eine 204 km lange Strecke angeschlossen, deren Bau...h auf durchschnittlich 400 000 RM für 1 km stellten. ...ngerung der Linie nach Santa Cruz ist geplant, die ...n für die Strecke sind bereits beendet.

...achtenswerte Rolle im Verkehrswesen Bolivias spielt ... auch der Kraftwagenverkehr. Das Eisenbahnnetz ...s wird durch eine Anzahl Automobilstraßen ergänzt, ... Ausbau gleichfalls tatkräftig gearbeitet wird. Eine ...nge, mit einem Kostenaufwand von über 815 000 boliv. ...aute Straße verbindet die 10 000 Einwohner zählende ...ija mit der Station Villazon der nach Argentinien ... Eisenbahnlinie. Weiter entstanden im Laufe der ...i Jahre u. a. die Straßen Sucre-Cochabamba (307 km), ...llazón (201 km), Sucre-Padilla (187 km), Potosi-Sucre ... und La Paz-Sorata (150 km). Im Bau befindet sich ...e 575 km lange Straße von San Borja (Yacuma) nach ...ken von Inquisivi, Ayopoya, La Paz und Cochabamba, ... Beförderung von Vieh bestimmt ist und dem Mangel ...htvieh in den Städten des Hochlandes abhelfen soll. ...t die amerikanische Firma Gebrüder Guggenheim zur ...g ihres Zinnbergwerks mit der Bahnstation Eucaliptus ... Aufwand von 800 000 Doll. eine 113 km lange Straße ... in einer Meereshöhe von 3900 bis 4600 m verläuft ...ängste und beste bisher in Südamerika von privater ...ute Straße sein soll.

Wasserstraßenverkehr.

...r **Rheinwasserstraßenbeirat** hatte am 13. Oktober 1925 ... seine erste Tagung. Die aus Vertretern von Ver...l del, Landwirtschaft und Arbeitnehmern zur Beratung ...swasserstraßenverwaltung geschaffene Körperschaft ... dem vorsitzenden Vertreter des Reichsbahnministe... einer Ansprache eröffnet, welche Geschichte und ...der Wasserstraßenbeiräte umschrieb und auf die hohe ...hinwies, in welche diese neue Körperschaft — die erste ...vertretung für den g a n z e n deutschen Rhein — hin...sen habe. Alle deutschen Rheinuferstaaten haben ...er Überlieferung sich stets für verpflichtet gehalten, ...gebiet des Rheines als Verkehrsstraße zu entwickeln, ...gen, die niemals an den Grenzpfählen der Bundes...alt gemacht haben. Preußen habe schon 1900 das Pro...n 1879 fertiggestellt (3 m Tiefe von Emmerich bis ...n bis St. Goar; darüber hinaus 2 m). Die schwierigen ...m Gebirge von Aßmannshausen bis Bingen und Bingen ... seien teils von Hessen und Preußen gemeinsam aus... Noch heute seien Arbeiten im Gange, um die Fahr... Binger Loch zu verbreiten und zu vertiefen. Ebenso ...n gemeinschaftlich mit Bayern und Elsaß die große ...ng zwischen Sondernheim und Straßburg durchgeführt, ...burg seinen 2-Millionen-Verkehr der letzten Friedens...danke. In Erkenntnis der Weltbedeutung des Rheines ... langem die deutschen Regierungen allen Nationen die ... auf dem Rhein zu den gleichen freiheitlichen Bedin... ie den Landesangehörigen geöffnet. Der Rhein sei, ...die Entwickelung des Rhein-See-Verkehrs und der rhei...fälischen Industrie erkennen lasse, stets im besten ... Wortes ein Weg des internationalen Weltverkehrs ...

Oberbürgermeister Külb-Mainz wies bei der Begrüßung auf die Leiden der Rheinschiffahrt in den letzten Jahren hin. Dann wurden Geschäftsordnung und Wahlen erledigt.

Zu dem Gesamttätigkeitsbericht der Reichswasserstraßenverwaltung, der gedruckt vorlag, betonte Ministerialrat Hoebel vom Reichsverkehrsministerium, wie entsprechend der großen Bedeutung, die Reich und Länder dem Rheinstrom beimessen, technisch seit 100 Jahren Höchstleistungen vollbracht seien. Es folgen alsdann Einzelreferate. Eine Bereisung der Gebirgsstrecke Mainz-Coblenz beschloß die eindrucksvolle Tagung.

— **Rotterdamer Hafen.** Der Verkehr in Massengütern war im September im ganzen geringer als im August, nur die Baumwolleinfuhr stieg von 8466 Ballen auf 12 563, wobei der Vorrat Ende des Monats 2584 Ballen betrug. Viele Schiffe fuhren nach wie vor in Ballast oder nur mit geringen Teilladungen. Der Stückgutverkehr ist noch immer unbefriedigend. — Am neuen Waalhafen ist ein 300 m langer, 60—100 m breiter Streifen, der zunächst für den Stückgutumschlag vorgesehen war, an die „Walsum“ Handels- und Transport-Gesellschaft auf 25 Jahre verpachtet worden, die dort große elektrische Lösch- und Ladebrücken aufstellen wird.

— **Der Vlissinger Hafen.** Für den Ausbau des Hafens sind im Haushalt 1926 angefordert 1 000 000 fl., davon 700 000 fl. für die neue Kaimauer und 300 000 fl. für die übrigen Erdarbeiten.

Luftverkehr.

— **Der Niederländische Luftverkehr im Sommer 1925.** Gegenüber 1924 hat der Verkehr in Amsterdam einen erheblichen Aufschwung genommen. 11 Linien berührten täglich den Flugplatz von Schiphol. Von ihnen betrieb die Königliche Luftfahrt-Gesellschaft (K. L. M.) die Strecke Amsterdam-Rotterdam-Paris (einmal täglich) mit Anschluß an die deutschen Linien nach Leipzig und Frankfurt, Amsterdam-Bremen-Hamburg (einmal täglich) abwechselnd mit dem Deutschen Aerolloyd, und Rotterdam-Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen (einmal täglich). Dazu kamen die Imperial Airways Ltd. London-Amsterdam mit Anschluß an die Deutsche Aerolloyd-Linie Amsterdam-Hannover-Berlin (einmal täglich) und an die Schwedische Aero Transport Amsterdam-Hamburg-Malmö (einmal täglich). Diese Linie hatte ferner Anschluß an die Farman-Linie Amsterdam-Brüssel-Paris (einmal täglich) und die Belgische Sabena Linie Amsterdam-Rotterdam-Brüssel-Basel (einmal täglich).

Die Entwicklung Amsterdams als Knotenpunkt des Luftverkehrs ist somit erstaunlich; Rotterdam kommt naturgemäß dagegen nicht auf, auch spricht hier die Frage der Anlegung eines neuen, gemeinsamen Flugplatzes Rotterdam-Haag bei Delft eine Rolle. Man fürchtet indes in maßgebenden Kreisen, daß nach der Befreiung des Niederrheins von den Feinden Köln einen großen Teil des Verkehrs an sich ziehen wird, der ihm jetzt durch die Bestimmungen des sog. Friedensvertrages vorenthalten wird. Namentlich der Verkehr London-Paris-Berlin-Moskau und Skandinavien wird zweifellos über Köln geleitet werden. Im Juli und August kamen täglich etwa 100 Reisende mit Flugzeugen in Amsterdam an. Die KLM war die erste Gesellschaft, die 1925 luftgekühlte Motoren verwendete, sie benutzt meist Fokkerflugzeuge mit Rolls Royce und französische Jupitermotoren der Gnôme und Rhonefabrik.

Auf eigenen Füßen steht wirtschaftlich der Flugverkehr auch in den Niederlanden nicht, ohne Geldzuschüsse der Regierung ließe sich der Betrieb auch jetzt noch nicht aufrecht erhalten. Die Zuwendungen sind aber geringer als in anderen Ländern. (N. R. Ct.)

Rechtspflege.

— **Haftung für Schäden auf den Hamburgischen Hafen- und Kaigleisen.** Die Frage, ob für Schäden, die an Frachtgütern auf den Hamburgischen Hafen- und Kaigleisen vorkommen, die Deutsche Reichsbahn oder der Hamburgische Staat, vertreten durch seine Kaiverwaltung, zu haften habe, ist in den letzten Jahren wiederholt Gegenstand eines Rechtsstreites gewesen. Das Oberlandesgericht Hamburg hat in den Urteilen vom 6. 12. 1922 und vom 2. 11. 1923 die Haftung der Deutschen Reichsbahn v e r n e i n t ; jedoch sind diese Entscheidungen von Bertram in der Hans. RZ. 1924 Nr. 17/18 angefochten worden. Neuerdings hat sich auch das Oberlandesgericht Kiel in einem gegen die Deutsche Reichsbahn anhängig gemachten Rechtsstreite mit dieser Streitfrage zu befassen gehabt und ist der Auffassung des Oberlandesgerichts Hamburg im Urteil vom 27. 5. 1925 — 3a. U. 10/25 — beigetreten. Dieser Klage lag der folgende Tatbestand zugrunde:

Eine Hamburger Versandfirma gab am 3. Juni 1923 laut Frachtbrief vom gleichen Tage 82 Fässer Rizinusöl, die aus einer im Hamburger Freihafengebiet angekommenen Schiffs-

ladung herrührten, an eine Firma in Stuttgart zur Beförderung durch die Bahn auf. Auf dem Frachtbrief befindet sich u. a. die Bemerkung der Güterabfertigung Hamburg Kai rechts: „Vorgeprüft, den 3. Juni 1923 G.A. Hamburg Kai rechts“. Der Annahmestempel der Güterabfertigung trägt das Datum des 9. Juli 1923. Laut Meldung der Kaiverwaltung Schuppen 4/5 wurde am 7. 7. 1923 die Ladung leckend vorgefunden, worauf der Wagen nach Schuppen 4/5 zurückgestellt wurde. Bei dem dort aufgenommenen Tatbestande wurde festgestellt, daß einige Fässer ganz, andere teilweise ausgelaufen waren. Nach Umladung wurde ein Mindergewicht von 616 kg ermittelt. Die Versandfirma hat die Deutsche Reichsbahn für diesen Schaden im Klagewege haftpflichtig gemacht. Das Landgericht Altona hat aber durch Urteil vom 18. 12. 1924 die Klage kostenpflichtig abgewiesen und das Oberlandesgericht Kiel die von der Klägerin eingelegte Berufung mit nachstehender Begründung ebenfalls zurückgewiesen:

I. Der Ansicht der Klägerin, sie könne nach §§ 469, 432 H.G.B. und 100 Abs. 2 und 3 E.V.O. ihre Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Beklagte (Deutsche Reichsbahn) geltend machen, hat das Berufungsgericht nicht beitreten können. Das Frachtgut war aus England im Hamburger Hafen eingetroffen und sollte nach dem Binnenlande weiterbefördert werden. Der tatsächliche Vorgang einer solchen Weiterbeförderung auf dem Seewege eingetroffener Güter vollzieht sich auf dem Gebiete der Hamburger Kaianlangen folgendermaßen: Der vom Absender im Bahnbüro der Kai-Verwaltung nebst Konossement eingelieferte Frachtbrief wird nach Prüfung der Übereinstimmung beider Urkunden gestempelt und der Güterabfertigungsstelle zwecks Vorprüfung auf richtige Ausfertigung, Wagengattung, Wagenlauf zugeleitet. Der Frachtbrief geht von dort zur Löschstelle. Inzwischen fordert die Kaiverwaltung den Wagen bei der Eisenbahnverwaltung an. Nach der Verladung kommt der Wagen zum Übergabebahnhof, während der Frachtbrief zurück an das Bahnbüro der Kaiverwaltung gelangt, von dem die Verladung geprüft wird. Der Absender erhält die Wagen, Gewicht und Frachtbriefinhalt verzeichnende Ladeliste und die Güterabfertigungsstelle wieder den Frachtbrief. Hier wird Fracht und Gebühr berechnet, insbesondere auch die der Kaiverwaltung zufließende Beförderungsgebühr, der Frachtbrief mit dem Annahmestempel versehen und der Zollabfertigungsstelle eingereicht. Die Zollabfertigung findet auf dem Übergabebahnhof statt, wo auch die Züge zusammengestellt werden. Dieses Verfahren läßt nicht ohne weiteres die Annahme zu, daß die Hamburger Hafenbahn als Versandbahn im Sinne des § 100 E.V.O. angesehen werden muß. Zunächst fehlt es an der Voraussetzung, daß die Beförderung auf Grund desselben Frachtbriefes durch mehrere aufeinanderfolgende Eisenbahnen, also hier von dem Freihafen Hamburg bis Stuttgart bewirkt worden ist und auch bewirkt werden sollte. Daraus, daß auf dem Frachtbrief ein Annahmestempel der Kaibahn nicht zu finden ist, läßt sich schon der Schluß ziehen, daß die Kaibahn die Beförderung des Gutes über das Gebiet der Hafenbahn hinaus nicht hat übernehmen wollen. Dann ist aber auch von dem Zweck der Kaianlagen und der sich auf dem Kai befindlichen Hafengleise auszugehen. Nicht nur das Eisenbahn Kai-Regulativ vom 15. August 1888 (Hamb. Gesetzsammlung 1888 Abt. I Nr. 41), sondern auch die allgemeine Betriebs- und Gebührenordnung für die Kaianlagen besagen, daß die Kai- und Hafengleise zur Übernahme der Güterbeförderung zwischen den Lösch- und Ladeplätzen der Schiffe einerseits und den Bahnhofsanlagen der in Hamburg mündenden Eisenbahnlinien andererseits bestimmt sind. Die Kaianlagen verfolgen also, soweit eine Weiterbeförderung mit der Bahn über die Kaianlagen hinaus erfolgt, keinen anderen Zweck, als diese Beförderung zu vermitteln. Dieser Zweck ist erreicht, sobald die Güter auf dem Übergabebahnhof der Eisenbahn zur Beförderung übergeben sind. Mit diesem Zeitpunkt hat der zwischen dem Absender und der Kaiverwaltung abgeschlossene Frachtvertrag sein Ende erreicht (vgl. auch das Urteil des O.L.G. Hamburg vom 6. 12. 1922). Erst von dem Augenblick an, in dem der Frachtbrief mit dem Stempel der Annahme seitens der Versandstation versehen ist, ist der Frachtbrief auf die einheitliche Ausführung der Beförderung gerichtet. Die Kaiverwaltung ist lediglich als Zwischenfrachtführerin zu betrachten.

II. Die Klägerin leitet ihren Anspruch daraus her, daß bereits am 3. Juli 1923 ein Eisenbahnfrachtvertrag zwecks Beförderung des Gutes vom Kai bis Stuttgart zustandegekommen sei. Auch dieser Ansicht ist nicht beizupflichten. Nach § 61 E.V.O. ist der Frachtvertrag abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Die Klägerin führt aus, daß der Frachtvertrag mit der Beklagten am 3. Juli 1923 mit der Aushändigung des Frachtbriefes an die Kaiverwaltung geschlossen sei, denn nach außen hin führe den Betrieb niemand anders als die Beklagte, während die Kaiverwaltung äußerlich gar nicht in Erscheinung trete. Die Beklagte müsse sich daher nach dem Grundsatze des § 164 Abs. 2 B.G.B. als Vertragsgegnerin behandeln lassen; ihr etwa vorhandener Wille im Au[...] für Rechnung der Kaiverwaltung zu handeln, kom[...] Betracht kommen, weil er nicht erkennbar hervortr[...] Darlegungen sind nicht zutreffend. Auf Grund des [...] über die Ausführung des Fahr- und Rangierdienst[...] Hamburgischen Kai- und Hafengleisen vom 28. Sept./[...] 17. Ap[...] (Amtsblatt der freien und Hansestadt Hamburg 18[...] wird allerdings der Betrieb der Kaibahn in der Hau[...] der Beklagten ausgeführt. So hält sie das erforde[...] sonal und Material zur Ausführung des Fahr- un[...] dienstes zur Verfügung; sie stellt auch auf Anforde[...] verwaltung die erforderlichen Wagen. Dieses reicht [...] aus zu der Annahme, daß nur die Beklagte nach auß[...] den Grundsätzen von Treu und Glauben unter Be[...] gung der Verkehrssitte als Vertragsgegner aufgefa[...] kann und muß. Hervorzuheben ist zunächst, daß der [...] trag mit der Versandfirma geschlossen ist, und daß ei[...] Linie auf deren Kenntnis der Verhältnisse ankom[...] nicht anzunehmen, daß ihr die Verhältnisse unbek[...] Allgemein unterwirft sich aber auch derjenige, de[...] Kai Waren verfrachten läßt, den bestehenden Beding[...] muß sich sagen, daß besondere Bestimmungen beste[...] Treu und Glauben erkennt er diese Bestimmungen u[...] daraus ergebenden Rechtsfolgen für sich als bindend [...] § 2 des Eisenbahn-Kai-Regulativs und § 1 und 15 de[...] und Gebührenordnung wird der Fahr- und Rangier[...] Rechnung des Hamburgischen Staates von der Kai[...] ausgeführt, die gleichfalls das Beladen und Entladen [...] bahnwagen besorgt. Nach § 9 des Regulativs sind d[...] briefe für die über die anschließenden Eisenbahnen [...] denden Güter seitens der Versender der Kaiverw[...] übergeben. Nach § 7 der Betriebs- und Gebührenor[...] folgt die Übernahme der auf dem Seewege eingegange[...] abseiten der Kaiverwaltung nach beschaffter Löschun[...] Kai. Nach § 1 der Bekanntmachung vom 22. und 27. [...] 17. Ap[...] (Amtsblatt der freien und Hansestadt Hamburg 18[...] nimmt die Beklagte die von den Kai- und Hafenanl[...] den Bahnhöfen bestimmten beladenen Güterwagen auf [...] gabegleisen in Empfang. Aus allen diesen Vorschr[...] hervor, daß die Absender mit der Kaiverwaltung in V[...] treten, und die **Beklagte bis zur Überna[...] Gutes zur selbständigen Beförderun[...] lich als Erfüllungsgehilfin der Kai[...] tung anzusehen ist. Betriebsunterne[...] ist nur die Kaiverwaltung.** Zu Unrecht b[...] die Klägerin auf § 5 des Eisenbahn-Kai-Regulativs, [...] Eisenbahn-Kai-Regulativ will schon seiner allgemeine[...] mung nach nur das Innenverhältnis zwischen der K[...] tung und der Beklagten regeln.

III. Unzutreffend ist die Ansicht der Klägerin, [...] Frachtvertrag mit der Beklagten gemäß §§ 84, 61 E.V[...] im Augenblick der Verladung am Kai abgeschlossen [...] der Frachtbrief schon vorher in ihren Händen gewese[...] der am 3. Juli 1923 erfolgten Übersendung des Fra[...] kann eine Annahme des Gutes zur Beförderung mit de[...] brief im Sinne des § 61 E.V.O. nicht gefunden werde[...] Übersendung beruht lediglich auf einer zwischen de[...] waltung und der Beklagten im Sinne des § 9 Abs. 3 E[...] Kai-Regulativs getroffenen Vereinbarung. Gerade da[...] die Beklagte am 3. Juli 1923, an welchem Tage der F[...] zum erstenmal in ihre Hände gelangte, lediglich eine[...] „Vorgeprüft“ auf den Frachtbrief setzte, geht deutlic[...] daß sie noch nicht annehmen will, daß vielmehr erst [...] nahme des Gutes mit dem Frachtbrief zur Beförderu[...] mäßheit des § 1 der Bekanntmachung vom 22. und 27.[...] 17. 4. [...] auf den Übergabegleisen erfolgen solle. Dies ist aber [...] dem 9. Juli 1923 geschehen, während die Beschädigun[...] vorher eingetreten war.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1225 u. 1226.)

— **Die Eisenbahn im Bild.** Eine Bilderreihe aus al[...] Herausgegeben von John Fuhlberg-Horst. Vier[...] Die elektrische Eisenbahn. 2. Auflage. Franckhs [...] Verlag Dieck & Co., Stuttgart.

Das nunmehr abgeschlossene Eisenbahnbilder-Samme[...] steht aus vier Bänden, von denen ein jeder ein in si[...] schlossenes Ganzes bildet und einzeln käuflich ist. Je[...] enthält etwa 200 Bilder auf Kunstdruckpapier und k[...] heftet 5 RM., 6,25 Schw. Fr. In Halbleinen gebunden [...] 8,10 Schw. Fr. Der Preis für alle vier Bände zusa[...] einem Indanthren-Ganzleinenband beträgt 20 R[...] 25 Schw. Fr.

…n Band sind Eisenbahnstrecken, Bahnhöfe und Tunnel … vorgeführt. Der zweite Band zeigt in einer Bilder… Werdegang der Dampflokomotiven. Der dritte Band … den Eisenbahnwagen und dem Eisenbahn-Sicherungs…kannt.

…ben erschienene vierte Band führt in das Reich der …en Bahnen. Aus diesem großen Gebiete konnten selbst…ch nur Teilausschnitte behandelt werden. In bunter …en sich die Bilder. Zuerst werden elektrische Voll…otiven des In- und Auslandes gezeigt, dann Bilder von …hnen, von der Vielfach- oder Kettenaufhängung des …es, von Kraftwerken, von Straßen- und Überland… schließlich von Stadtschnellbahnen und deren Bau…ebseinrichtungen. Besonders eingehend behandelt ist …er Hoch- und Untergrundbahn. Es folgen Bilder der …r Hochbahn, der Londoner und Pariser Schnellbahnen …e Bilder von elektrischen Stadtschnellbahnen in New … Buenos Aires; auch die Barmen-Elberfelder Schwebe…vorgeführt. …ßend werden einige Motorlokomotiven, Verschiebe…en, Triebwagen, feuerlose Lokomotiven (Druckluft…en) und elektrische Grubenlokomotiven vorgeführt. …t sind auch die Bilder der elektrischen Tunnelpost…ünchen mit führerlosen Lokomotiven, die Abbildungen …ischen Schleppzuges am Teltowkanal und der als Zahn… Drahtseilbahnen ausgebildeten Bergbahnen. Man findet …ographien des Wettersteingebirges mit der im Bau be… Zugspitzbahn.

…d. Anmerkungen unter den Bildern ist zu ersehen, daß … Siemens-Schuckert einen sehr großen Teil der Photo…und vielleicht auch die Druckstöcke geliefert hat; viele …mmen aus den Archiven der Schweizerischen Bundes…d der Berliner Hochbahngesellschaft. Das Sammelwerk … Bahnelektriker nicht viel neues bieten, da ihm fast … aus den Katalogen, Werbeschriften oder anderen Ver…ungen der genannten und anderen einschlägigen Unter… oder aus Fachzeitschriften bekannt sind; man trifft in Gestalt der Bilder viele alte und liebe Bekannte wieder. Dem Laien dagegen bietet die Bildersammlung des vierten Bandes fraglos viel Unterhaltsames; der einleitende Text aber ist denn doch gar zu knapp gehalten. W. M.

— **Diesellokomotiven und ihr Antrieb.** Von Dipl.-Ing. Wilhelm Bauer, Heidelberg. Mit 50 Abbildungen im Text. München 1925. C. W. Kreidel's Verlag. VIII und 96 Seiten. Preis 8,70 RM.

Der Ölmotor hat in den letzten Jahren eine zunehmende Verbreitung gefunden, der Bau von Motorlokomotiven brachte für die Kraftübertragung eine Reihe neuer Fragen und Gesichtspunkte. Einzelne von diesen sind zwar im Schrifttum behandelt, es fehlte aber eine Zusammenfassung der bisherigen Erkenntnisse, die für den Entwurf von Motorlokomotiven wissenswert sind. Der Verfasser will mit seinem kleinen Buch diese Lücke ausfüllen. Selbstverständlich konnten nicht alle Übertragungsarten, die versucht oder vorgeschlagen wurden, berücksichtigt werden; der Verfasser beschränkte sich daher darauf, von jeder Form wenigstens eine Bauart hinsichtlich Wirkungsweise und Berechnung zu behandeln. Um dem reinen Motorkonstrukteur die Möglichkeit zu geben, auf Grund der Anforderungen an die Lokomotive die erforderliche Motorleistung zu berechnen, sind die zur Ermittlung der Lokomotivleistungen notwendigen Formeln angegeben; anderseits muß auch der Lokomotivbauer für Entwurfszwecke in der Lage sein, einen schnellen Überblick über die voraussichtlichen Abmessungen des Dieselmotors zu gewinnen, so daß auch eine Beschreibung des Motors und seiner wesentlichen Einzelheiten gebracht wird. Nach diesen einleitenden Kapiteln werden die Übertragungsmittel (unmittelbarer Antrieb der Triebachsen, Zwischenwelle ohne und mit Zahnradvorgelege, Flüssigkeitsbetrieb, elektrische Übertragung, gasförmige Übertragungsmittel) eingehend behandelt. Zahlreiche Konstruktionseinzelheiten und Schaulinien erläutern diese Darlegungen. Ein kurzes Sachverzeichnis erhöht den Wert des gut ausgestatteten Buches, das allen Fachleuten nur empfohlen werden kann. Sch.

…mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

…erzeichnis der ständigen Ausschüsse" …erausgegeben und mit unserem Schreiben Nr. III 204 …ktober 1925 versandt worden.

…reiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er…rden:

I 200, vom 13. Oktober 1925 an die Mitglieder des …usschusses, betreffend Antrag auf Zurechnung der …rigen Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel zu den Ver…trecken;

…I 204 vom 15. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, die Österreichischen Bundesbahndirektionen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Verzeichnis der ständigen Ausschüsse des Vereins;

Nr. IV vom 9. Oktober 1925 an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1925 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung;

Nr. V 398 vom 15. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Berichtigung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen und des alphabetischen Verzeichnisses der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nottarif. Tfv. 7.

…tigkeit vom 1. November 1925 …d Ziffer 14 B des Warenverzeich…e anderweite Fassung. Ferner …di Stendal-Tangermünder Eisen…weiteren Ermäßigung bei.

…den 16. Oktober 1925. (1030)

…he Reichsbahn-Gesellschaft.
…chsbahndirektion Berlin.

…bahn-Gütertarif, Heft C II …usnahmetarife) Tfv. 5.

…ltigkeit vom 22. Oktober 1925 … Station Kolberg Vorbf. in den …tarif 1 d für Schnittholz usw. …. (1031)

…den 17. Oktober 1925.
…he Reichsbahn-Gesellschaft.
…chsbahndirektion Berlin.

…tsch-Bayerischer Güterverkehr.

…ltigkeit vom 26. Oktober 1925 …tation Obergries der Nebenbahn …-Lenggries in den direkten …genommen. Näheres bei den …ungen. (1034)

…den 19. Oktober 1925.
…he Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1925 wird die Station Neviges in den Ausnahmetarif 7a für Eisenerz unter Frachtsatzzeiger — Stationsfrachtsätze — einbezogen. Näheres durch Reichsbahn-Tarifanzeiger (T. V. A. I). (1011)

Essen, den 12. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Essen.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Auf Seite 18 des Tarifes ist bei der Tarif-Nr. 115, Schwefelkohlenstoff in der Spalte „Tarifklasse" für die deutsche Strecke A 10 und A 15 in C 10 und C 15 abzuändern und die dahinter angegebene Ermäßigung von 20 % zu streichen.

Königsberg (Pr.), den 15. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion (1022)

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif, Teil I B.

Ab 26. 10. 25 ändern sich die Bestimmungen über die Frachtberechnung auf der dänischen Strecke für sonstige Privatwagen (§ 38 Ziffer 12) und für Lederabfälle, wenn sie zur Bereitung von Düngemitteln bestimmt sind (Tarifstelle 5 c des Tarifabschnitts B, b). Auskunft durch die Abfertigungen. (1032)

Altona, den 18. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1925 werden die Stationen Harburg Hbf. und Harburg U. E. in den Geltungsbereich der Abt. XVII des genannten Tarifs aufgenommen. (1018)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 15. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarif Teil II, Heft 3.

Am 1. November 1925 werden die Stationen Ballmertshofen, Dischingen, Ebnat (Härtsfeld), Elchingen, Wittislingen und Ziertheim der Württembergischen Nebenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 20. Oktober 1925 (1035)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Tfv. 9. Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Sakrau-Scharau in den oben genannten Tarif aufgenommen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrages sind die Entfernungen durch Anstoß von 13 km an diejenigen für Neidenburg zu bilden. Die Ortsentfernung Sakrau-Scharau-Neidenburg beträgt 14 km. (1016)

Berlin, den 9. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 9. Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staats- und Privatbahnen usw.

Die durch T. V. A. 1625 II/24 bekanntgegebenen Entfernungen für Büschfeld Grenze, Taben Grenze und Türbeismühle Grenze werden infolge Erscheinen des Saarbahntarifs hiermit aufgehoben. (1015)

Berlin, den 9. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1925 treten der weiteren Begünstigung für einzelne Güter des Nottarifs noch einige deutsche Privatbahnen bei. (1014)

Berlin, den 12. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A (Tfv. 1a). Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B (Tfv. 1b). Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Tfv. 600).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 treten in Kraft:

1. Nachtrag VI zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 15. April 1924. Der Nachtrag enthält eine Änderung des Vorwortes, Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst allgemeinen Ausführungsbestimmungen, Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Änderungen und Ergänzungen der Anlage II.
2. Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. August 1925. Der Nachtrag enthält eine Änderung des Vorwortes, Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung, des Nebengebührentarifs, der Erläuterungen und des Sachverzeichnisses sowie Berichtigungen.
3. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. August 1925. Der Nachtrag enthält eine Änderung des Vorwortes, Änderungen und Ergänzungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Änderungen der Anlagen.

Tariferschwerungen treten erst am 1. Januar 1926 in Kraft.

Nähere Auskünfte erteilen die Verkehrsbüros der Deutschen Eisenbahnverwaltungen sowie die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz).

Die Nachträge können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von der Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 14. Oktober 1925. (1012)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deut ch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen S[illegible] stationen).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 sind folgende Ergänzungen durch[illegible]

1. Auf S. 116 (Tarif Nr. 4, Schnittariftafel A) ist der Schnittpunkt 3 Tr/Op m[illegible] den Frachtsätzen nachzutragen:

			3 Tr / Op			
Bremen	A, B, C	5 t	3720	Stettin	A, B, C	5 t
		10 t	3193			10 t
		15 t	2659			15 t
	D	5 t	3294		D	5 t
		10 t	2821			10 t
		15 t	2349			15 t
Hamburg	A, B, C	5 t	3635	Warnemünde	A, B, C	5 t
		10 t	3116			10 t
		15 t	2597			15 t
	D	5 t	3217		D	5 t
		10 t	2759			10 t
		15 t	2302			15 t

2. Auf S. 123 (Tarif Nr. 4, Schnittafel B) ist die Station Opava východni ná[illegible] folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

			3 Tr / Op	5 Zl / Hl
Opava východní nádraži	A	5 t	195	716
		10, 15 t	188	670
	B	5, 10, 15 t	147	507
	C, D	5 t	147	507
		10, 15 t	126	407

3. Auf S. 196 (Tarif Nr. 22) sind in der Abteilung B. 2 des Warenverzeichniss[illegible] „Lokomobilen" nachzutragen: „und Dampfstraßenwalzen". — Tschechoslow[illegible] Wortlaut: „a parní silniční válce".
4. Auf S. 234 (Tarif Nr. 41, Schnittafel A) ist der Schnittpunkt 3 Tr/Op mit f[illegible] Frachtsätzen nachzutragen:

			3 Tr / Op			
Bremen	A, B, C	10 t	3620	Stettin	A, B, C	10 t
		15 t	3286			15 t
	D, E	10 t	1845		D, E	10 t
		15 t	1473			15 t
	F	10 t	2015		F	10 t
		15 t	1612			15 t
Hamburg	A, B, C	10 t	3527	Warnemünde	A, B, C	10 t
		15 t	3209			15 t
	D, E	10 t	1806		D, E	10 t
		15 t	1442			15 t
	F	10 t	1969		F	10 t
		15 t	1574			15 t

5. Auf S. 236 (Tarif 41, Schnittariftafel B) sind folgende Stationen und Fr[illegible] nachzutragen:

			3 Tr / Op	5 Zl / Hl	15 Rbg / Lbc	19[illegible] Te[illegible] / Dé[illegible]
Opava východni nádraži	A, B, E	10, 15 t	147	507	.	
	C, D	10, 15 t	147	507	.	
Úvaly	A, B, E	10, 15 t	.	.	896	9[illegible]
	C, D	10, 15 t	.	.	896	9[illegible]

6. Auf S. 272 und 274 (Tarif Nr. 54, Schnittariftafel B) sind bei der Station Čes[illegible] folgende Schnittfrachtsätze zu ergänzen und die Station Přerov mit f[illegible] Frachtsätzen nachzutragen:

			1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	10 Li / La	19/20 Te/Bo / Dě/Po
Český Těšin	B	5 t	477	1156	1744	.	3034
		10, 15 t	361	940	1436	.	2527
Přerov	A	5 t	950	.	1321	2175	3021
		10, 15 t	885	.	1221	1999	2747

7. Auf S. 289 (Tarif Nr. 59, Schnittariftafel B) ist die Station Břeclav státn[illegible] mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

			7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc	19[illegible] Te[illegible] / Dě[illegible]
Břeclav státní hranice ✦	C, D	St/kus	1957	2489	3097	33[illegible]
	F	„	2295	2960	3720	40[illegible]
	C, D	5 t	1338	1681	2066	22[illegible]
	F	5 t	1957	2489	3097	33[illegible]
	A, F	10, 15 t	1795	2271	2815	30[illegible]
	B	„	1206	1465	1761	19[illegible]
	C	„	1259	1567	1919	20[illegible]
	D	„	1338	1681	2066	22[illegible]
	E	„	1338	1665	2039	22[illegible]

392 (Tarif Nr. 83, Schnittariftafel A) ist der Schnittpunkt 5 Zl/Hl mit folgen-
achtsätzen nachzutragen:

		5 Zl / Hl			5 Zl / Hl
Bremen	5 t	2945	Stettin	5 t	2217
	10 t	2457		10 t	1845
	15 t	1961		15 t	1473
Hamburg	5 t	2837	Warnemünde	5 t	2736
	10 t	2372		10 t	2287
	15 t	1891		15 t	1822

393 (Tarif Nr. 83, Schnittariftafel B) ist die Station Opava východni nádraži
genden Frachtsätzen nachzutragen:

		3 Tr / Op	5 Zl / Hl
Opava východni nádraží	5, 10, 15 t	147	507

sden, am 10. Oktober 1925. (1013)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
eichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

'schechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafen-stationen). — Bk. 4.

Gültigkeit vom 1. November 1925 sind folgende Ergänzungen vorzunehmen:
afel A: Auf S. 136 (Tarif Nr. 7) ist der Schnittpunkt 3 Tr/Op mit folgenden
sätzen nachzutragen:

	3 Tr / Op
Bremen	1372
Hamburg	1341
Stettin	1116

afel B: Folgende Stationen und Frachtsätze sind nachzutragen:
111 (Tarif Nr. 2)

		7 Mw / Ml	9 Hst / Mm	10 Li / La	15 Rbg / Lbc
Lichkov	A, B, C	158	676	.	1037
Olomouc Nová ulice	„	638	.	1037	1341

138 (Tarif Nr. 7)

	3 Tr / Op	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	9 Hst / Mm	15 Rbg / Lbc
Kostelec nad Orlicí	.	.	456	588	1110
Lichkov	.	.	189	879	1387
Opava východni nádraží	147	507	.	.	.

u. 146 (Tarif N. 8):

			1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19, 20 Te/Bo / Dě/Po
		I. Eilgut.						
d Ordrou státní nádraží	A, B	St/kus, 5, 10, 15 t	586	1410	2014	.	.	4098
ve	A, B	St/kus, 5, 10, 15 t	.	.	.	2133	1717	1667
		II. Frachtgut.						
d Odrou státní nádraží	A, B, C / A	St/kus / 5 t	509	1221	1727	.	.	3391
	A	10, 15 t	479	1131	1588	.	.	3078
	B, C	5, 10, 15 t	362	852	1187	.	.	2254
ve	A, B, C / A	St/kus / 5 t	.	.	.	1827	1478	1437
	A	10, 15 t	.	.	.	1678	1363	1326
	B, C	5, 10, 15 t	.	.	.	1253	1022	995

2 Tarif (Nr. 57)

	1 Od / Boh
Zlin	1045

len, am 19. Oktober 1925. (1038)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
ichsbahndirektion Dresden namens der beteiligten Verwaltungen.

---

bahn-Gütertarif, Heft C II (usnahmetarife) Tfv. 5.

igkeit vom 25. Oktober 1925 usnahmetarif 2a auf trocknen ausgedehnt. (1029)

en 17. Oktober 1925.

e Reichsbahn-Gesellschaft.
usbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Auf Seite 7 des Tarifs „Halberstadt Ort und Übergang“ in „Halbstadt Ort und Übergang“ zu ändern.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Oktober 1925. (1019)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1925 tritt bis auf jederzeitigen Widerruf ein Ausnahmetarif 86 für frische Süßwasserfische von den Reichsbahnversandstationen Ostpreußens nach deutschen Reichsbahnstationen außerhalb Ostpreußens in Kraft. In dem Verzeichnis der anerkannten Grubenholzsammellager wird zu dem gleichen Zeitpunkte unter den Wasserumschlagstationen Köln - Niehl Hafen nachgetragen. (1009)

Berlin, den 12. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-rumänischer Güterverkehr. (Tfv. 191).

(Umbehandlungsverkehr.)

Am 1. November 1925 tritt ein neuer „Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Deutschland und dem Saargebiet einerseits und Rumänien anderseits“ in Kraft. Durch ihn wird der bisherige Gütertarif des Deutsch-Rumänischen Güter- und Kohlenverkehrs vom 1. April 1923 nebst Ergänzungen und Berichtigungen aufgehoben.

Der Tarif ist zum Preise von 20 Reichspfennigen durch die Auskunftei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin C 2, Bahnhof Alexanderplatz oder die Stationskasse Breslau Hbf. zu beziehen.

Breslau, den 17. Oktober 1925. (1027)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Breslau.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 treten in der Entfernungstafel I des Tarifs eine größere Zahl von Stationsnamensänderungen ein. Näheres bei den Dienststellen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. (1017)

Stuttgart, den 14. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1925 wird die Station Mambach der Zell-Todtnauer Eisenbahn (Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft) in den Tarif aufgenommen. Ferner werden mit Wirkung vom 1. November 1925 die Stationsbezeichnungen einer Anzahl von Tarifstationen der Reichsbahndirektion Stuttgart geändert.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1036)

Hannover, den 19. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Hannover.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif Teil I und Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1925 erscheinen zum Verbandsgütertarif Teil I der Nachtrag 3 und zum Teil II, Heft 1 der Nachtrag 3.

Nachtrag 3 zum Teil I enthält Änderungen der besonderen Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung.

Nachtrag 3 zum Teil II, Heft 1 enthält Neuaufnahmen von Stationen, Änderungen der Entfernungen, der Ausnahmetarife und Neuaufnahme von Ausnahmetarifen. (1007)

Köln, den 14. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbands-Gütertarif, Teil II, Heft 2.

Am 22. Oktober 1925 tritt Ausnahmetarif 12 in Kraft. Er gewährt für zahlreiche Wagenladungsgüter Frachtermäßigung und gilt im Verkehr zwischen Schweden und Norwegen einerseits und den Niederlanden und Belgien andererseits bei Beförderung über Saßnitz-Trälleborg. Auskunft durch die Abfertigungen. (1025)

Altona, den 15. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober 1925: Einführung des Ausnahmetarifs 69 a für Kali zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern. (1023)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Französisch - belgisch - luxemburgisch - ungarischer Güterverkehr durch Deutschland usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 ist ein Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Zusatzbestimmungen für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen Stationen der französischen, belgischen und luxemburgischen Eisenbahnen sowie der Saarbahnen im Durchgang durch Frankreich einerseits und Stationen der ungarischen Eisenbahnen andererseits im Durchgang über deutsche, tschechoslowakische, österreichische, schweizerische, italienische und südslavische Bahnen, sei es über eine oder mehrere dieser Bahnen eingeführt worden.

Von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen sind Gold- und Silberbarren, Platina, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen ausgeschlossen.

Der Absender ist verpflichtet, die Grenzübergangsstationen, über die das Gut befördert werden soll, im Frachtbrief vorzuschreiben. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den geltenden Tarifen (Binnen- oder Verbandstarifen) berechnet.

Die Sendungen können unter Aufhebung des bisher bestehenden Frankaturzwangs sowohl in Frankatur wie in Überweisung abgefertigt und mit Nachnahme und Barvorschüssen belastet werden. Die Beträge der Nachnahmen und Barvorschüsse sind in der Währung des Versandlandes anzugeben. Das gleiche gilt von der Angabe des Interesses an der Lieferung.

Hierdurch werden der französisch-ungarische Eisenbahngütertarif vom 1. Juli 1923 und der belgisch - luxemburgisch-ungarische Eisenbahngütertarif vom 1. August 1923 außer Kraft gesetzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen.

Abdrucke des Tarifs sind zum Preise von 20 Pfennig für das Stück durch die Stationskasse Köln Hbf, die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München und die Auskunftstelle in Berlin C II auf dem Bahnhof Alexanderplatz zu erhalten.

Köln, den 15. Oktober 1925. (1033)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Köln.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 25. Oktober 1925 werden Bielefeld Ost Gbf., Bremen Hbf. Eilg., Breslau Ost und Delmenhorst in den Ausnahmetarif 8 des Tarifs einbezogen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (1024)

Altona, den 15. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-litauischer Gütertarif.

Im Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen dem Reichsbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und den litauischen Staatsbahnen, Nr. 189 des Tarifverzeichnisses, gültig vom 1. 6. 24, ist auf Seite 6 zu Artikel 14 Lieferfristen der Satz zu streichen: „Hierzu werden Zuschlagsfristen in gleicher Höhe der Maximalfristen sowohl für die Expeditions- wie für die Transportfristen hinzugerechnet". (1008)

Königsberg (Pr.), 12. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

TVA I. A. a. 3. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände (Ausfuhr-Ausnahmetarif D U 2).

I. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 sind folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

Im Titelblatt des Tarifs sind die Worte „nach außerdeutschen Ländern" zu streichen und dafür zu setzen „nach Südslavien, Bulgarien, Rumänien und weiter".

Im Abschnitt I., Seite 7 des Tarifs:

Bei Ziffer 1: In der vorletzten Zeile ist statt „nach außerdeutschen Ländern" zu setzen „nach Südslavien, Bulgarien, Rumänien und weiter".

Bei Ziffer 2. a) b): Die Vorschrift „Zur Weiterbeförderung auf der Donau nach außerdeutschen Ländern" ist durch folgende zu ersetzen: „Zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Südslavien (Bulgarien, Rumänien oder weiter)."

Bei Ziffer 2. β): Im 2. Satz sind die Worte „außerdeutschen Ländern" zu ändern in „Südslavien, Bulgarien, Rumänien oder weiter".

Auf Seite 13 ist im Abschnitt II nach Passau Donaulände der Punkt zu streichen und folgender Zusatz anzubringen: „je zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Südslavien, Bulgarien, Rumänien und weiter".

II. Mit sofortiger Gültigkeit ist im Abschnitt IV — Seite 13 — unter b) und in der letzten Zeile vor „(Berlin)" einzufügen „und der deutschen Privateisenbahnen (TVA. I.)".

München, den 12. Oktober 1925. (1021)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

TVA. I. A. a. 3. Donauumschlagverkehr über Regensburg Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände (Ausfuhr-Ausnahmetarif D U 2).

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1925 wird im Abschnitt „II. Geltungsbereich" als Versandstation nachgetragen:

Halberstadt-Spiegelsberge Z u 31.

Vom gleichen Zeitpunkt an wird die Versandstation „Furtwangen Zu 11 a" gestrichen.

München, den 16. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (1020)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 70. Wechselgüterverkehr [...] Württemberg.

Am 1. November 1925 wer[den] schiedene Stationen der Würt[tembergi]schen Nebenbahn A.-G. mit Ent[f...] in den Tarif aufgenommen. A[m] Tage treten für die Station [...] (Achalm) der Württembergisch[en ...] bahn-Gesellschaft verkürzte E[...] gen in Kraft. Näheres ist aus d[...] und Verkehrs-Anzeiger für de[n ...] und Tierverkehr (TVA. I) zu [...] auch geben die beteiligten Abf[ertigungs]stellen Auskunft.

Dresden, am 19. Oktober 192[5]
Deutsche Reichsbahn-Gesell[schaft]
Reichsbahndirektion.

Gütertarif Teil I bis II[I] Änderung von Verhältnisza[hlen]

Ab 21. Oktober 1925 bis auf [...] treten für den Gütertarif Teil [...] folgende Änderungen der V[erhältnis]zahlen für Para ein:

Die V.Z. betragen zur Umrech[nung] Para:

Im Verkehre zwischen SHS-Sc[hiffs]stationen und bayerischen Sc[hiffs]stationen . . . . . .

Im Verkehre zwischen SHS-Sc[hiffs]stationen einerseits und ös[terr.] čechosl. und ungar. Schiffs[statio]nen andererseits . . . .

In den übrigen Verkehren mit [...] Schiffsstationen . . . . .

Im übrigen bleiben die V.Z. [...] weiteres ungeändert.

Im Gütertarif Teil IV (Sp[...] Nr. 2 für Holz) tritt eine Änder[ung] ein.

Die vorstehenden Bestimmung[en ...] auch im čechoslovakischen Do[nauum]schlagverkehr über Bratislava [...] marno.

Regensburg, den 17. Oktober 1[925]
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellsch[aft]

Lokalgütertarif Teil I bis [...] Änderung von Verhältnisza[hlen]

Ab 21. Oktober 1925 bis auf [...] treten für den Lokalgütertari[f ...] bis III folgende Änderungen [...] hältniszahlen für Para ein:

Die V. Z. betragen zur Umrech[nung] Para:

Im Verkehr zwischen SHS-Schiffs[...] und bayer. Schiffsstationen

Im Verkehr zwischen SHS-Schiffs[...] einerseits und österr., čecho[...] ungarischen Schiffsstationen [...] seits . . . .

In den übrigen Verkehren [...] Schiffsstationen . . . .

Im übrigen bleiben die V.Z. [...] weiteres ungeändert.

Im Lokalgütertarif Teil IV [...] tarif Nr. 2 für Holz) tritt eine [...] nicht ein.

Die vorstehenden Bestimmung[en ...] auch im čechoslov. Donau-Umsc[hlag]kehr über Bratislava und Komá[rno]

Wien, am 17. Oktober 1925.
Erste Donau-Dampfschiffah[rts]gesellschaft.

---

2. Personen- und Gepäckve[rkehr]

Reichsb.-Pers.- u. Gepäcktarif [...]

Zum 1. November 1925 wird [...] neu herausgegeben.

Erfurt, im Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesells[chaft]
Reichsbahndirektion Erfu[rt]

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

·I. Berlin, den 29. Oktober 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Parabolsignale mit Außenbeleuchtung im Vergleich mit Lichtsignalen.

Von Oberregierungsbaurat z. D. **Roudolf**, Berlin.

ıen Bestrebungen auf dem Gebiete des Sicherungswesens d in, nach amerikanischem Muster Lichtsignale bei Tag i acht einzuführen. Dieser Schritt will wohl überlegt ist daher angebracht, auf die Mängel, die den Licht- nhaften, hinzuweisen.

ıptnachteil ist der, daß die Lichtsignale in Kurven nicht z sehen sind. Man hilft sich damit, daß man Prismen an- das Licht zusammenfassen sollen; aber auch damit ist n der Lage, die Sichtbarkeit bis zu einem Winkel von 30° zu erreichen, also nicht immer. Ein weiterer Vor- der, daß man die Signale in den Kurven wiederholt er belgischen Nebelsignale. Auch dies ist nur ein Aus- und dazu noch ein teueres. Ferner kann man Licht- r da anwenden, wo elektrischer Strom vorhanden ist, selbsttätigen Signalanlagen, die nur für Stadt- und dbahnen in Frage kommen, finden sie zweckmäßig ng.

Sichtbarkeit der farbigen Signale am Potsdamer Platz in sehr mangelhaft. Bei Tage sieht man die farbigen st, wenn man ganz nahe, etwa auf 50—70 m heran ist. chte Sichtbarkeit hat auch schon dazu geführt, an der Bellevue- und Budapester Straße ein Wiederholungs- zustellen, mit veranlaßt durch die schwache Kurve, die r Budapester Straße vorhanden ist. Jetzt ist auch der Königgrätzer Straße zu ein Wiederholungssignal angebracht. Die Wiederholungssignale haben nur einen Reflektor hinter der Lampe und vor der Lampe eine glatte Scheibe. Von gespanntem oder verstärktem Licht ist nicht die Rede.

Alle diese Mängel fallen weg bei einem Signalsystem mit Parabolflügeln, die von außen beleuchtet werden, bei denen das Licht gespannt ist zwischen dem Parabolspiegel in der Lampe und dem parabolisch gekrümmten Signalflügel. Schon im Juli 1910 sind diese Signale auf dem Rangierbahnhof Tempelhof-Berlin und später an der Strecke Halle-Berlin vor Gr. Lichterfelde-Süd aufgestellt worden. Ein weiteres Hauptsignal stand in Pankow, um zu zeigen, daß bei den die Erkennungsmöglichkeit des Signals störenden, oberirdischen Stromzuführungsleitungen eine gute Sichtbarkeit des Signals zu erreichen ist.

Bei den Parabolsignalen hat man bei Tag und bei Nacht dasselbe auffällige Signalbild, es ist ein *Formsignal*, das sich ohne viel suchen zu müssen, dem Gedächtnis gut einprägt. Haupt- und Vorsignal haben *genau* parabolisch gekrümmte rechteckige Flügel. Im Brennpunkt der Parabel steht die Lampe. Hinter der Flamme ist ein kleiner parabolischer Reflexspiegel angebracht.

Der Vorgang ist nun folgender: Die Strahlen des Lichtes werden von dem kleinen Reflexspiegel in der Lampe gesammelt, fallen alle *senkrecht* auf die Parabelfläche des Signalflügels, der *genau* nach einer Parabel geformt sein muß und werden von dieser Parabelfläche *parallel* zur Erdoberfläche zurückgestrahlt, weil die Lampe genau im Brennpunkt der Parabel steht

und die Parabelform des Flügels diese Parallelrichtung bewirkt (s. Abb. I). Das Licht der Lampe ist entweder elektrisch oder wird mit gelöstem Azetylen oder Petroleum gespeist. Man ist bei der Beleuchtung n i c h t an ein L i c h t n e t z gebunden.

Werden die Parabolflügel falsch konstruiert, wie Abb. II in der gestrichelten Form zeigt, wobei die Enden über a und b hinaus abgebogen sind, so ist nur geringe Sichtbarkeit vorhanden, denn n u r die Strahlen, die auf den kleinen Teil a b des Flügels fallen, der noch parabolische Form hat, werden zurückgeworfen, alle anderen sind wirkungslos. Wenn dazu noch ein verkehrter glänzender spiegelnder Anstrich oder emaillierter Überzug

I

Brennpunkt der Parabel
Lichtstrahl
Lichtstrahl
Parabel

II

a
b
Parabel
------falsche Bauart

kommt, so ist gar keine Wirkung da. In Tempelhof konnte man das Parabolsignal auf mehrere Kilometer und bei Schnee und Nebel auf mehrere 100 Meter gut sehen. Das beleuchtete langgestreckte Rechteck hebt sich sehr gut von den anderen Lichtern, die als Punkte erscheinen, ab. Schnee bleibt nicht liegen auf den Flügeln.

Das Signal ist in K u r v e n i m m e r sichtbar und dringt bei Nebel so durch, daß keine Wiederholung nötig ist, es ist auffällig und leicht zu behalten.

Das Vorsignal folgt immer leicht der Bewegung des Hauptsignals, da beide vollständig ausbalanciert sind und keine beweglichen Teile, wie Blende usw. haben, da die Lampe feststeht und indirektes Licht gibt. Der Anstrich der Flügel an beiden Signalen, auf den es sehr ankommt, ist rauh und m a t t mit einer Bronze nach besonderem Verfahren aufgetragen.

Das H a u p t s i g n a l besteht aus einem rechteckigen, langen Parabol-Doppelflügel mit davorstehender Lampe. Mit dem Signal kann angezeigt werden in horizontaler Lage „Halt“, unter 45° „vorsichtige Fahrt“ und in senkrechter Lage „Freiweg“. Die Stellung unter 45° nach rechts und nach links zeigen Abzweigungen nach diesen Richtungen an. Mehrflügelige Signale fallen auf diese Weise ganz weg. Nach rückwärts hat das Signal noch einen zweiten Parabolflügel, um seine Stellung deutlich dem Wärter und dem Bahnhofspersonal anzuzeigen. (Abb. 1—3.)

Das V o r s i g n a l ist wie das Hauptsignal ausgebildet, hat aber nur einen nach dem Lokomotivführer zeigenden Parabolflügel, der kleine Öffnungen an beiden Enden trägt, um seine

Stellung nach rückwärts sichtbar zu machen. Zum au
Unterschied vom Hauptsignal hat das Vorsignal in der M
Paraboloid. Mit diesem Signal lassen sich ebenfalls 3
geben, horizontale Lage „Warnstellung“, unter 45° „vor
Fahrt“ (nach rechts und links) und senkrecht „Frei w
erfüllt alle Bedingungen, hat keine Blenden, die schwer z
sind, keine farbigen Gläser und nur eine Lampe. (Ab

Das jetzige Vorsignal hat zwei Hauptfehler, einmal ist
positives Signal, man sieht es nur in der Warnstellung,
zeigt es die A b z w e i g u n g n i c h t an und hat drittens
bewegliche Teile durch die zwei Lampen mit ihren Blend
diese Nachteile beseitigt das Parabolvorsignal. Es ze
Stellungen und ist in jeder deutlich und auffällig zu seh
Tag und bei Nacht. Es ist leicht zu bewegen, da es ausba
ist, und keine beweglichen Teile, wie Blenden mitzusc
hat; es folgt leicht den Bewegungen des Hauptsignals, Bl
lungen kommen nicht vor. Bei Nebel und Schnee, der nich
bleibt, dringt das Licht auf mehrere 100 Meter durch, da
spannt ist. Eine 75—100 N.-K. starke Lampe gibt in allen
eine auffällige Kennzeichnung des Signalflügels. Am Vo
kann ebenfalls wie am Hauptsignal Abzweigung nach rec
nach links angezeigt werden. Die Stelleinrichtungen un
wachungen im Stellwerk, ebenso die Maste bleiben. Bei
schen Kraftstellereien bewirkt die drei Stellungen ein Mo
mechanischen Stellwerken ist die Stellrinne etwas abzu
Dies alles ist bereits ausgeprobt. Ein Parabolvorsigna
jetzt noch neben einem alten Vorsignal, bei Lichte
Süd am Gleis Halle-Berlin, und ist von den Lok
führern als sehr auffällig und brauchbar bezeichnet
Ebenso stehen noch ein Hauptsignal mit Parabolflügel u
dazugehöriges Parabolvorsignal auf dem Rangierbahnho T
pelhof in Berlin seit 1910. Die Abbildungen zeigen di
und die neuen Signale nebeneinander. Es lassen sich so d
teile der letzteren besser erkennen.

Bei Beleuchtungseffekten hängt es nicht von der Za
einzelnen Lampen ab, sondern es kommt auf die I n t e n
der e i n z e l n e n Flamme an. Nehme ich eine Lamp
200 N.-K., so kann ich durch die Spannung zwischen de
flektor in der Lampe und dem Flügel eine weite Sicht
erzielen und bei Nebel noch weit durchdringen. Gerade
direkt beleuchtete Fläche des Signals hebt sich augenfä
und haftet im Gedächtnis. Man kann dies Bild mit
anderen Licht verwechseln, da es eben kein Punkt, sonde
Fläche ist.

Bei schneller Fahrt, etwa 90 km in der Stunde, entsteh
sonders, wenn man von der dunklen Strecke durch eine h
erleuchteten Bahnhof fährt, also wenn das Auge dunkel ad
ist, Blendungen. Auf weißem Grunde tritt keine Blendu
also bei der weißen Fläche des Parabolsignals. Ferner
sog. H a a r s t r a h l e n k r e u z e oder L i c h t s t e r n
der Netzhaut auf, die so stark sind, daß man nichts
Nähe sieht, man muß dann, um den störenden Lichtsterne
gegenzuwirken, indirektes Licht verwenden, wie bei dem Pa
signal. Diese Lichtsterne sind so stark, daß sie f a r
L i c h t e r vollständig v e r n i c h t e n , sie überstrahle
Indirekte Beleuchtung ist die beste, es sind dann die Sc
verschwunden; das Licht muß dem Auge entzogen sein. D
alles ist bei dem Parabolsignal der Fall. Lichtsterne stör
beleuchtete Fläche nie, wohl aber die farbigen Einzellicht
gänzlich unterdrückt werden können.

Die Signalbegriffe müssen so sein, daß sie das Auge des
motivführers nicht ermüden, daß sie leicht zu behalten sin
daß ihre Auffindung auch bei schneller Fahrt ohne An
gung erfolgen kann. Das ist bei dem Parabolsignal der Fa
ist sofort zu finden durch seine beleuchtete Fläche, nicht zu
wechseln mit anderen Lichtern und leicht zu behalten. Bei
signalen ist dies nicht der Fall.

Bei Nacht ist es sehr schwer, ein leicht faßliches Bild
stellen, das gerade in dem Gefahrpunkte, im Bahnhof also
aus der großen Zahl der Lichter heraushebt. Es muß sich

Abb. 1.
Hauptsignal. Halt.

Abb. 2.
Hauptsignal. Vorsichtige Fahrt.

Abb. 3.
Hauptsignal. Freiweg.

Abb. 4.
Vorsignal in Warnstellung.

Abb. 5.
Vorsignal. Vorsichtige Fahrt.

Abb. 6.
Vorsignal. Freiweg.

nicht nur das Signalbild aus allen anderen Lichtergruppen herausheben, sondern es muß noch drei verschiedene Begriffe darstellen. Wenn auch der Farbenunterschied zu genügen scheint, so ist doch die Aufsuchung der Signallichter vom Standpunkt des Lokomotivführers aus keineswegs so einfach, denn das rote und grüne usw. Licht läßt sich von fremden Lichtern zwar unterscheiden, wird jedoch durch die bedeutend überragende Intensität der weißen Lichter stark beeinträchtigt, ja in manchen Fällen bei der Lichtsternbildung vollkommen unterdrückt. Lichtreihen für Abzweigung, Fahrt usw. bei Lichtsignalen haften nicht, wohl aber die Form eines Flügels. Dies Zeichen braucht man nicht zu suchen.

Die Untersuchung auf Farbenblindheit des Personals fällt bei dem Parabolsignal weg. Farbenblinde sehen entweder rot und grün nicht, was das häufigste ist, oder sie sind gelbblau blind, was selten ist. Es gibt auch total Farbenblinde, die alles grau sehen wie auf der photographischen Platte. Sogar farbenblinde Maler, die nur bei besonderen Versuchen hereinfallen, hat man angetroffen. Farbenblinde sind fast nur Männer, sie unterscheiden aber die Farben oder vielmehr sie benennen sie gewöhnlich richtig, weil sie die Farben der Objekte kennen und weil ganz reine Spektralfarben ja äußerst selten sind, so daß sie die andere Farbenkomponente noch unterscheiden und demnach ungefähr richtig urteilen.

Das Auge ist ein kugeliges Gebilde, das eine sehr feste Außenhaut, die weiße dicke Sklera besitzt, die nur vorn durchsichtig ist und dort Hornhaut heißt. Letztere ist etwas vorstehend, der Abschnitt einer Kugel von kleinerem Durchmesser; hinter ihr kommt die vordere Augenkammer, dann die Iris, die Blende des Auges, dicht dahinter die Linse und dann die eigentliche Kugel vom Glaskörper, einer gallertartigen Masse ausgefüllt. Die Häute des Augapfels sind von außen nach innen, erst die Sklera, dann die Aderhaut, die in der Hauptsache aus Blutgefäßen besteht, dann die Netzhaut oder Retina, die lichtempfindliche Schicht. Zwischen beiden letzteren liegt das Pigment, das die seitlichen Lichtstrahlen durch die Sklera hindurch auffängt und Bewegungen ausführt, z. B. im Dunkeln mehr von der Netzhaut wegwandert.

Abb. 7.

Äußere Sehzellenschicht der Netzhaut.

1. Stäbchensehzelle, Lichtzellen.

2. Zapfensehzelle, Farbenzellen.

Wir sehen nun mit der Netzhaut in der Weise, daß die äußere Schicht, die Stäbchen- und Zapfenschicht der Netzhaut, die lichtempfindlichen Elemente darstellt (Abb. 7). Das Licht, das von der Linse herkommt, muß also die inneren Schichten der Netzhaut erst durchdringen, ehe es zu der aufnehmenden der Netzhaut kommt. Dies erscheint deswegen praktisch, weil die äußere Netzhautschicht, die beim Sehen Sehpurpur verbraucht, gleich auf die so reich mit Blut versorgte Aderhaut zu liegen kommt, während nur wenig Blutgefäße in der Netzhaut selbst liegen; unzweckmäßig ist es aber aus optischen Gründen, weil das Licht erst durch die anderen Schichten der Netzhaut hindurch muß, ehe es auf die Stäbchen und Zapfen trifft. Nur an einer Stelle, dem gelben Fleck (nicht blinden Fleck) liegen die dort allein vorhandenen Zapfen bloß; die inneren Schichten der Netzhaut, die aus Nervenfasern und Nervenzellen bestehen, fehlen dort, oder vielmehr die von den dortigen Zapfen ausgehenden Fasern biegen gleich seitlich um, liegen also um eine Grube herum und gehen dann wie auch die Fasern aller anderen Stellen der Netzhaut zum Sehnerveneintritt (oder besser -austritt). Es müssen also alle Fasern der Netzhaut, um die Empfindung zum Gehirn z[u leiten,] aus dem Auge heraus. Dies tun sie, indem sie durch [ein Loch] des Augapfels hindurchgehen, alle zusammengesammelt [im Seh]nerven. Dort fehlen also Netzhaut mit Zapfen und St[äbchen,] Aderhaut und Sklera, und daher sieht dieses Loch nicht [(blin]der Fleck).

Wir sehen nun für gewöhnlich nur mit der Grube, [wo die] Fasern seitlich liegen, wo die abbildenden Lichtstrahlen g[leich] die Zapfen treffen, ohne vorher durch die Faserschicht [der Netz]haut gehen zu müssen. Mit dieser Grube allein können w[ir deut]lich sehen, und wir tasten die Körper immer durch [Augen]bewegungen mit dieser Grube ab. Deutlich sieht nur d[ie Grube,] sehr schnell aber läßt das Unterscheidun[gsver]mögen für Farben nach und es wird eine weitere[r Bezirk] nach außen nur noch weiß erkannt. Das Gesich[tsfeld] für weiß ist annähernd kreisförmig; darin liegt ein [konzen]trischer Kreis, der kleiner ist, für die Farbenemp[fin]dung.

Die Farbenempfindung liegt nur in den Zapfen [der Netz]haut des Auges, die Lichtempfindung für hell und du[nkel] in den Stäbchen derselben. In der „Grube" des d[eutlichen] Sehens sind nur Zapfen. Die Zapfen nehmen nach au[ßen] auf dem Gesichtsfeld ab, daher sinkt die Farbenemp[fin]dung rasch in den seitlichen Partien um die Grube. Es steht dann immer ein Zapfen zwischen vier Stäbc[hen in] einem Querschnitt, bei weiteren peripheren Partien we[rden sie] noch seltener. Bis schließlich die Erregbarke[it der] Zapfen (Farbenempfindung) erlischt, wäh[rend die] Stäbchen noch eine Empfindung haben. Übrigens haben [Nacht]tiere, Nachttiere (Eulen), Tiere, die im Boden leben, [nur Stäb]chen, während farbenliebende Tiere, Vögel, die selbst [bunt] gefärbt sind, Eidechsen, die in der Sonne liegen, nur Z[apfen be]sitzen.

Es ist demnach von großem Vorteil, farblose Signale, a[nstatt] farbigen Lichtsignale, zumal nicht am Tage, zu haben, w[enn man] bedenkt, daß eine weiße Fläche, wie bei dem Parab[olsignal,] immer gesehen werden kann, auch bei schwächer werde[nder Be]leuchtung, wenn die Farbenempfindung schon aufgeh[ört hat.] Farbloses Licht zu verwenden und nur die Form für di[e Zeichen]gebung zu benutzen, ist daher besser.

Die reinen Farbenlichtsignale sind daher mit seh[r großer] Vorsicht aufzunehmen. Die indirekte Beleuchtu[ng des] Parabolsignals ist die beste, die Lichtquelle wi[rd dem] Auge entzogen, die Schatten sind verschwunden. Der „[Licht]stern" ist nicht vorhanden. Ein Überstrahlen is[t ausge]schlossen. Bei den Lichtsignalen wird das Lic[ht] auf die Blende, die gebogen und mit abgesetzten Ri[ngen zur] Brechung des Lichtes versehen ist, fällt, wenig [gestreut] und ist nicht sehr weit zu sehen, besonders bei [hellem] Tageslicht, wie man sich am Potsdamer Platz in Ber[lin über]zeugen kann. Bei den Wiederholungssignalen, die do[rt wegen] des Mangels an Sichtbarkeit aufgestellt sind, wird das [Licht] durch einen Reflexspiegel hinter der Lampe zurückgewo[rfen, die] Scheibe davor ist glatt. Von einer Spannung des Li[chtes ist] nicht die Rede.

Der weitere Hauptnachteil der Lichtsig[nale,] die allgemein elektrisch beleuchtet sind, ist der, daß der [Wechsel]strom, mit dem sie gespeist werden, sehr nachteiligen [Einfluß] auf die Schwachstromapparate, wie Block-, Telegraph[en- und Fernsprech]-apparate hat. Alle Signale an einer Hauptbahn müss[en] elektrisch beleuchtet werden. Die Überlandzentralen k[önnen] den Strom liefern, aber immerhin müssen große Stroml[eitungen] der Bahn entlang geführt werden, um kleine Bahnh[öfe und] Blockstellen mit Strom zu versorgen. Der Wechselst[rom, der] hierfür nur in Frage kommt, beeinflußt die Schwa[chstrom]leitungen, es müssen daher Rückleitungen vorgese[hen wer]den. Was das für ungeheure Kosten verursacht, ha[t ...]

[1]) Verkehrstechnische Woche 1925, S. 201.

lektrisch betriebenen Bahnen gesehen. Das Parabol-
er wird von den Stellen, an welchen man elektrische
ing nicht machen kann, mit gelöstem Azetylen oder mit
ı beleuchtet.
erlöschen einer Signallampe bei dem Lichtsignal wird
r eine zweite Lampe eingeschaltet und dem Wärter der
gemeldet, bis der Schaden durch besonders geschulte
da sein müssen, beseitigt ist. Das ist beim Parabol-
ht nötig. Der rückwärtige Doppelflügel zeigt deutlich
ng nach dem Bahnhof hin an. Das Rücklicht am Haupt-
für das Personal des Bahnhofs sehr wichtig. Bedeutet
n volles Rücklicht eines auf Halt stehenden Ausfahr-
angiererlaubnis. Es müßten dann Räumungssignale
t werden wie in Sachsen.
ler Strom nun vollständig versagt, was oft vorkommt,
i der Lokomotivführer nur schwer die Signalmaste er-
ei Tage und in der Nacht gar nicht. Er wird unbe-
weiterfahren und das Hauptsignal überfahren. Dies
rbietet schon die Einführung von Lichtsignalen.
rabolsignal vermeidet alle vorerwähnten Nachteile, es
zu sehen, auch in Kurven. Das Signal kann überall
werden, da seine Lichtquelle dem Orte angepaßt wird.
ngen zum Schutze der Schwachstromapparate, die sehr
l, kommen nicht in Frage. Das Parabolsignal ist sehr
lurch seine beleuchtete Fläche. Die Lokomotivführer,
Signal an der Strecke Halle-Berlin bei Groß Lichter-
im Betriebe ausprobiert haben, haben sich dahin aus-
n, daß das Parabolsignal sehr gut zu sehen, auffällig
allen Anforderungen, besonders bezüglich der drei
entspreche.

An ein brauchbares Signalsystem müssen folgende Anforderungen gestellt werden:

1. Dreistelligkeit am Vorsignal,
2. Verwendung nur eines Flügels am Hauptsignal in drei Stellungen,
3. auffällige, gute Sichtbarkeit auch bei Nebel usw. durch intensive Beleuchtung,
4. Beseitigung der Farben.

Vorstehende Anforderungen werden alle von dem Parabolsignal erfüllt; es kann sogar mit ihm noch Abzweigung nach rechts und nach links angezeigt werden. Mehrflügelige Signale fallen weg.

Bei der Einführung eines neuen Signalsystems ist große Vorsicht erforderlich. Von der Vollendetheit der Signale hängt die Sicherheit ab. Mit „einem mutigen Gedankenflug" ist nichts gewonnen. Auf den zwei Augen des Lokomotivführers beruht alles, man muß ihn daher in den Stand setzen, die Signale, die den Zustand der Strecke angeben, mit Leichtigkeit zu finden und immer gut zu sehen. Das ist das einzige Mittel, Unfälle, soweit möglich, zu verhüten. Denn gerade bei den schnellfahrenden Zügen sind die Zusammenstöße, die durch das Überfahren der Signale entstehen, von schrecklicher Wirkung, wie wir das in der letzten Zeit leider oft erlebt haben. Die Bemühungen, die Signalbilder auf der Lokomotive zu wiederholen, sind bisher ergebnislos verlaufen. Jede Eisenbahnverwaltung muß bestrebt sein, das Beste, was es an Signalen gibt, einzuführen. Das ist immer das Bemühen der deutschen Bahnen gewesen, das deutlich in dem hohen Stand seines Sicherungswesens, das vorbildlich ist, seinen Ausdruck gefunden hat.

Die Schwarzwaldbahn im internationalen Durchgangsverkehr.

Von **Dr. A. Kuntzemüller**, Triberg.

er Denkschrift vom 23. Dezember 1865 hat Robert
, auf eigenen Vorarbeiten und solchen anderer ba-
senbahnbauer fußend, dem Entwurf der Schwarzwald-
Gestalt gegeben, die dann in den folgenden Jahren
er Oberleitung zur Ausführung gelangte. Von dem ur-
lhen, mit etlichen Spitzkehren und äußerst ungünstigen
erhältnissen behafteten Projekt war nicht mehr viel
lieben, nachdem Gerwigs schöpferische Kraft mit
ufgeräumt und — zum erstenmal in der Ge-
e des Eisenbahnbaues überhaupt — in zwei
oppelschleifen bei Niederwasser und Gremmels-
Höhen des Schwarzwaldes bei Sommerau erklommen
n 10. November 1873 konnte die ganze Schwarzwald-
Verkehr übergeben werden.

rwigs weitausschauenden Blick spricht nicht nur die
nit der er den doppelgleisigen Ausbau der Gebirgs-
on Anfang an zu fördern suchte, sondern auch der
alt jener eingangs erwähnten Denkschrift („Vortrag"
n sie damals). Immer wieder klingt die Ansicht
ß es sich beim Bau der kostspieligen Schwarzwald-
eine beliebige Seitenstrecke oder Dutzendbahn handle,
gabe sich in der Bedienung eines mehr oder minder
en Lokalverkehrs erschöpfe; Gerwig hat vielmehr
n Tag an eingesehen, daß hier eine Durchgangsbahn
les im Entstehen begriffen sei, und dem auch wieder-
ruck verliehen. Er faßte — wie er am Schluß seiner
ft selbst sagte — „die ganze Linie Offenburg-Konstanz
adische Landesbahn, auf welcher auch Schnell-
hen werden", auf. Damit hat er die Aufgabe der
aldbahn richtig gekennzeichnet, Trägerin und Ver-
eines großen Durchgangsverkehrs zu werden.

liche badische Kursbuch vom 1. Mai 1873 führte noch
bes Jahr vor Eröffnung der Gebirgsstrecke Hausach-Villingen — die beiden Strecken Offenburg-Hausach und Singen-Villingen als zwei unzusammenhängende Linien auf, während die Schlußstrecke Singen-Konstanz der Oberrheinlinie Basel-Schaffhausen-Konstanz zugeteilt war. Im Winterfahrplan 1873/74 erschien der Name „Schwarzwaldbahn" zum erstenmal und die beiden erstgenannten Teilstrecken mit dem Mittelstück Hausach-Villingen vereint. Wenn auch der Fahrplan nach unseren Begriffen noch ziemlich bescheiden war, so konnte er sich doch für die damalige Zeit durchaus sehen lassen und übertraf den älterer Linien in vieler Hinsicht. Neben zwei durchgehenden Personenzugsverbindungen erschien in der Richtung aufwärts bereits ein Schnellzug Offenburg-Singen, der zwischen Immendingen und Singen mit einem bereits bestehenden Schnellzug Stuttgart-Singen zusammengefahren wurde. In der Richtung abwärts bedienten zunächst nur vier Personenzüge (also kein Schnellzug) den Verkehr der neuen Linie. Bedeutete schon die Tatsache, daß sofort mit Betriebseröffnung ein Schnellzug gefahren wurde, ein gutes Vorzeichen für die künftige Entwicklung des Durchgangsverkehrs, so brachte der erste Sommerfahrplan (1874) abermals eine beachtenswerte Zunahme des Verkehrs, die die Führung eines weiteren durchgehenden Personenzugpaares und eines abwärts fahrenden Schnellzuges nötig machte.

Die Entwicklung des Personenverkehrs schritt langsam, aber ständig vorwärts. Während die durchgehenden Personenzüge (mit Halt auf allen Zwischenstationen) im ersten Jahrzehnt des Bestehens der Schwarzwaldbahn keine Vermehrung erfuhren, liefen zu Beginn der achtziger Jahre bereits zwei Schnellzugspaare über die Triberger Doppelschleifen, ein Eilzugspaar I./III. Klasse mit ziemlich viel Zwischenhalten und ein Schnellzugspaar I./II. Klasse (Züge 19/20), das nur die Hauptstationen bediente. Die Schnellzüge enthielten neben zweiachsigen I. und II. Klasse-Wagen auch Aussichtswagen I. Klasse, „deren Benützung auch den Reisenden II. Klasse gegen Lösung eines Zu-

schlagbillets zum Preise von 1 *M* — eventuell vom Zugmeister erhältlich — gestattet“ war.

Aus den hier mitgeteilten Tatsachen geht bereits hervor, daß der große Durchgangsverkehr sich verhältnismäßig schneller entwickelte als der Nahverkehr. Das Verhältnis der Zahl der Schnellzüge zu der der Personenzüge war mit zwei zu drei gewiß ein etwas ungewöhnliches. Dazu kommt, daß die Wagen der Schnellzüge schon auf bemerkenswert weite Strecken durchliefen. Zu Beginn der achtziger Jahre kamen die sogenannten Kurswagen auf den deutschen Eisenbahnen auf, und die Schwarzwaldbahn erhielt hierbei unter den Linien der badischen Staatsbahnen einen besonders großen Anteil. Um die Mitte der achtziger Jahre führten die Eilzüge 245/246 „direkte Wagen Straßburg-Konstanz und Zürich-Stuttgart-Eberbach-Hanau“, ein neueingelegter Eilzug abwärts 248 solche „Konstanz-Straßburg“, während die Schnellzüge I./II. Klasse 19/20 mit durchlaufenden Wagen Frankfurt-Triberg-Konstanz, Frankfurt-Triberg-Zürich und Frankfurt-Triberg-Neuhausen (Schaffhausen) in beiden Richtungen ausgestattet waren. Man wird zugeben müssen, daß damit der internationale Durchgangsverkehr der Schwarzwaldbahn bereits eine beachtenswerte Höhe erreicht hatte.

Die neunziger Jahre sahen ein weiteres Anwachsen des Gesamtverkehrs. Bereits 1888 war das zweite Gleis auf dem schwierigsten Teilstück Hausach-Villingen (53 km) gelegt, und um die Jahrhundertwende erfolgte auch der Ausbau der Doppelspur auf den wichtigsten übrigen Teilstrecken, von denen bei Ausbruch des Weltkrieges nur ganz wenige in Rückstand geblieben waren. Seit dem 22. Dezember 1921, dem Tag der Vollendung des zweiten Gleises auf der 4 km langen Teilstrecke Neudingen-Gutmadingen, wird die ganze Schwarzwaldbahn zweigleisig betrieben. Damit hat sie gegenüber anderen Linien, hauptsächlich auch ihren weiter östlich gelegenen Wettbewerbsstrecken, einen wesentlichen Vorsprung erreicht, der sie noch mehr als bisher für den großen Durchgangsverkehr geeignet macht. Bekanntlich sind andere, bedeutendere Gebirgsbahnen, wie die Gotthardbahn, bis auf den heutigen Tag nicht durchgehend zweigleisig ausgebaut worden; was das für eine glatte Abwicklung des Betriebes und Verkehrs bedeutet, braucht hier nicht ausgeführt zu werden.

Man wird die Beschleunigung, mit der das Doppelgleis allenthalben auf der Schwarzwaldbahn in Angriff genommen wurde, begreifen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß neben dem stetig wachsenden Personenverkehr auch der Güterzugsfahrplan sich ununterbrochen verdichtete. Eine besonders starke Steigerung setzte hier nach der bekannten wirtschaftlichen Krise der Jahrhundertwende ein; die Zahl der Güterzüge verdoppelte und verdreifachte sich. Sie übertraf allmählich die Zahl der Personenzüge um ein Vielfaches.

Bis 1900 liefen sommers über zwei bis drei, winters über ein bis zwei Schnellzugspaare über die Schwarzwaldbahn. Dazu kamen noch zwei weitere Paare auf der Teilstrecke Singen-Immendingen, die den württembergisch-schweizerischen Durchgangsverkehr zu bedienen hatten. Bemerkenswert blieben auch jetzt die weiten Entfernungen, auf denen die Kurswagen der Schwarzwaldschnellzüge durchliefen. So gab es bereits in den Hochsommermonaten 1893 Kurswagen Konstanz-Köln, im Hochsommer 1899 desgleichen Frankfurt-Chur, natürlich ausnahmslos nur I./II. Klasse.

Einen gewaltigen Schritt vorwärts tat der Sommerfahrplan 1906: Während des Hochsommers, d. h. vom 15. Juni bis 30. September, verkehrten fünf ausgezeichnete Schnellzugspaare über den Schwarzwald. Sie führten u. a. Kurswagen Amsterdam-Konstanz (1907 Rotterdam-Konstanz), Ostende-Konstanz, Frankfurt-Chur, Frankfurt-Neuhausen und Frankfurt-Zürich. Von den erwähnten fünf Zugspaaren führten nicht weniger als drei auch Speisewagen mit, Konstanz-Karlsruhe und Konstanz-Straßburg (zweimal). Aus den bescheidenen Schnellzügen der achtziger Jahre mit vier zweiachsigen Wagen waren D-Züge mit sechs und sieben schweren vierachsigen D-Wagen geworden, die über die Steilra
Vorspann geführt werden mußten. Von ihnen hielt der
zug 106, der von Ostende, Amsterdam, Mannheim und
Wagen an den Bodensee führte, auf der ganzen Schw
strecke Offenburg-Singen nur dreimal an, in Triberg,
und Donaueschingen. Er durchfuhr beispielsweise d
lange Strecke Offenburg-Triberg aufenthaltslos in 59
wobei er einen Höhenunterschied von 459 m z
winden hatte, eine Leistung mithin, die im deutsche
bahnbetrieb von damals wohl einzig dastand.

Die Vermehrung und Verbesserung der Schnellzüg
sich, die Züge lebten sich schnell ein. Sie wurden in
genden Jahren nicht nur beibehalten, sondern ihre
zeiten teilweise sogar erweitert. Im Sommer 1911
sechstes Schnellzugspaar hinzu. Jetzt konnte man o
steigen vom Schwäbischen Meer bis nach Wiesbaden, I
und Amsterdam gelangen, im Speisewagen nach Straßb
Duisburg. Als dann zum Sommer 1913 ein weiteres,
schnellfahrendes Zugpaar hinzukam und sämtliche Züge
Sommer 1914 — teilweise noch unter Verbesserung ihrer
durchläufe — beibehalten wurden, hatte der international
gangsverkehr der Schwarzwaldbahn seinen Höhepunk
Vorkriegszeit erreicht, dem er bislang in der Nachkriegs
nicht wieder nahegekommen ist. „Mit sieben Schnellz
in jeder Richtung stand die Schwarzwaldbahn im Dur
verkehr der Gotthardbahn, die im Sommer 1914 zehn
zugspaare führte, fast ebenbürtig zur Seite; Reisegesc
keit, Ausstattung der Züge mit Kurswagen, Lokomot
Wagenmaterial waren in jeder Hinsicht vorzüglich“[1]).

In diese fast ununterbrochene Aufwärtsbewegung von
und Verkehr der Schwarzwaldbahn fuhr wie ein Blitz
terem Himmel der Weltkrieg im August 1914 hinein, m
Schlag alles zerstörend, was Wirtschaft und Technik
zehntelanger Arbeit mühsam aufgebaut hatten. Von den
Militärfahrplänen der ersten Mobilmachungswochen ka
füglich abgesehen werden. Als am 2. November 1914 d
dem Zivilverkehr einigermaßen genügende Fahrplan i
trat, fuhren wenigstens zwei Schnellzugspaare wieder
Schwarzwaldbahn. Die durchlaufenden Kurs- und Spei
freilich waren samt und sonders verschwunden, da di
Züge als reine Lokalschnellzüge zwischen Offenburg und I
gefahren wurden.

Obwohl infolge der hermetischen Grenzabsperrung
stanz von einem internationalen Durchgangsverkehr
keine Rede mehr sein konnte, blieben die Verkehrsver
zunächst noch leidliche; zum Sommer 1915 ward sogar
drittes schnellfahrendes Zugspaar, ein Eilzugspaar, e
Aber mit der fortgesetzten Verschlechterung der gesamt
schaftslage und der Notwendigkeit, im Krieg alle nic
rischen Ausgaben auf ein Mindestmaß zu beschränken, mu
auch die Schwarzwaldbahn weiter- und weitergehende Ei
kungen gefallen lassen: Erst fiel der neueingelegte Eilzu
auch der eine der beiden Schnellzüge dem Kohlenman
Opfer, so daß den Sommer 1918 über nur ein einziges
zugspaar (D 175/176) noch verkehrte. Auch dieses sta
Zeitlang nur auf dem Papier. Das erste nach dem milit
und politischen Zusammenbruch herausgegebene badisch
buch vom 16. Dezember 1918 führte es noch auf; aber s
mußte es sich den damals nicht ganz ungewöhnlichen
„verkehrt bis auf weiteres nicht“ gefallen lassen. Es
das in jener furchtbaren Zeit, die wohl noch in unser
dächtnis ist, als der gesamte Personenverkehr zehn Ta
(November 1919) überhaupt eingestellt werden mußt
Fahrplan der Schwarzwaldbahn war dan
vierzig und mehr Jahre zurückgesch
worden.

Glücklicherweise liegen diese Zeiten des Niedergan
Wirtschaft und Kultur — hoffentlich endgültig — hin

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1923, Seite 815.

0 an macht sich ein, freilich zunächst recht langsamer eswegs sicherer Aufstieg bemerkbar. Im gleichen Somden erstmals wieder Wagen Frankfurt-Konstanz geführt, aus bescheidener Anfang, aber wenigstens ein Anfang. ner 1921 gesellte sich ein zweites Schnellzugspaar hinzu; ter als zwischen Main und Bodensee reichten seine Kursich nicht. Da geschah am 4. Februar 1923 ein weiterer er Rückschlag: Durch die französische Besetzung Offenrd die Schwarzwaldbahn ihres Anfangspunktes beraubt it wiederum von jeglichem Durchgangsverkehr ausge-. Die Zeiten des Umleitungsverkehrs, da zwei isige Hauptstrecken Badens, die Rheintal- und Schwarz-, völlig brach lagen und der notdürftig umgeleitete Ver-h eingleisige, weniger leistungsfähige Seitenbahnen mit orenen Steigungen sich hindurchzwängen mußte, sind sehr in unserer Erinnerung, als daß ihre eingehende ng hier nötig fiele. Die Schwarzwaldbahn nahm am gsverkehr nur in ihrer südlichen Hälfte, zwischen Vild Donaueschingen bzw. Immendingen und Singen, teil, ihr Kernstück, die eigentliche Gebirgsstrecke, fast ein hr zur Nebenbahn letzten Ranges degradiert wurde und durchgehende Züge aufwies. Erst im Juni des Unres 1923 konnte ein Schnellzug Freiburg-Frankfurt in ger Berg- und Talfahrt über Höllental-Triberg-Freudenrzheim geleitet werden.

Dezember fand auch diese Prüfung ihr Ende, und an Behelfsverkehrs trat der Durchgangsverkehr auf altm Weg. Aber nur langsam ward das Versäumte wieder c. Der Sommerfahrplan 1924 sah drei schnellfahrende e über Triberg verkehren: die Schnellzüge D 175/176, 156/159 genannt, die den verlorenen Krieg überdauert ie 1921 hinzugekommenen Schnell-, späteren Eilzüge und schließlich — für die Schwarzwaldbahn ein Novum schleunigten Personenzüge 1452/1453, letztere allerdings ie Sommermonate Juli bis Mitte September. Entsprach on die Zahl der Schnellzüge gegenüber früher nicht den gen und Bedürfnissen der Anwohner der Schwarzwalds ihre Ausstattung noch viel weniger. Die Kurswagen nit einer einzigen Ausnahme (erst Konstanz-Haag, stanz-Vohwinkel) auf die Strecke Frankfurt-Konstanz t, und ein Speisewagen lief nur über den Hochsommer hnellzügen D 156/159. Gegenüber den Verkehrsziffern iegszeit gewiß ein trübes Bild.

d Besserung unserer Wirtschaft, der Stabilisierung der und der Entspannung der außenpolitischen Atmosphäre nicht minder erfreulicher Aufschwung des Eisenbahn-Hand in Hand gehen. So ward es möglich, daß der e Sommerfahrplan wiederum einen wesentlichen ritt im Durchgangsverkehr der Schwarz-gebracht hat. Aus den drei schnellfahrenden Zügen geworden, die beschleunigten Personenzüge bleiben die Hochsommermonate beschränkt, sondern verkehren is Ende Oktober, und ein neues Schnellzugspaar wird bis Ende September über Triberg geführt. Darus wurden die bestehenden Schnellzüge in ihren An-e und Wagendurchläufen noch wesentlich verbessert. nmal nach dem Krieg laufen im Sommer 1925 direkte internationalen Verkehr, wie Dortmund-Chur, Dortich und Amsterdam-Konstanz, wieder über den ald. Die Tatsache, daß die Schwarzwaldbahn endlich den internationalen Durchgangsverkehr einbezogen t, bleibt also bestehen und darf als ein erster Erfolg ersprechender Anfang zu weiterem Aufstieg gebucht

och immer bleibt der Fahrplan weit hinter den Vern der Vorkriegszeit zurück. Zunächst dürfte wohl rung eines ganzjährigen Laufes der beschleunigten üge 1452/53 erfüllt werden, und dies um so eher, als sich außerordentlich schnell eingelebt haben, durchgehend gut besetzt sind und somit den beschleunigten Personenzügen auf anderen badischen Linien durchaus ebenbürtig sein dürften. Wenn solche Züge auf weit verkehrsärmeren Strecken, wie z. B. der Oberrhein- und Wutachtalbahn, bereits ganzjährig laufen, würde ihre zeitliche Beschränkung auf der auch im Winter stark frequentierten Schwarzwaldbahn eine Ungerechtigkeit bedeuten; man braucht nur auf den regen Wintersport hinzuweisen, um die Notwendigkeit ihrer Führung das ganze Jahr hindurch klar zu erkennen. Sind doch beispielsweise auch die Kurswagen Dortmund-Chur in den Zügen D 152/153 für die Wintermonate Mitte Dezember bis Ende Februar vorgesehen.

Auch die durchlaufenden Wagenkurse dürften noch verbessert werden. Leider ließen sich die zum Sommer 1925 bereits vorgesehenen Kurswagen Frankfurt-Sankt Gallen infolge von Widerständen, die nicht von deutscher Seite kamen, noch nicht verwirklichen; ihre Führung im Sommer 1926 in den Zügen D 156/159 darf wohl erwartet werden, desgleichen eine Vermehrung der Wagendurchläufe nach Chur. Die Führung eines weiteren Schnellzugspaares Rheinlande-Schweiz oder wenigstens Wiesbaden-Konstanz wird — die Weiterentwicklung des Verkehrs im bisherigen Maße vorausgesetzt — sehr bald nötig fallen, und wenn einmal auch der alte Straßburger Verkehr wenigstens teilweise wiedergewonnen werden kann, dürfte auch die Führung direkter Züge und Wagen Straßburg-Innsbruck usw. in Frage kommen. Daß diese auf weite Strecken durchfahrenden Schwarzwaldschnellzüge dann auch mehr als bisher geschehen, mit Speisewagen ausgestattet werden müßten, sei nur nebenher erwähnt.

* * *

Die vorstehenden Ausführungen haben versucht, die Entwicklung des Durchgangsverkehrs auf der berühmtesten deutschen Gebirgsbahn geschichtlich darzustellen, die derzeitigen Verhältnisse zu schildern und daraus einige Folgerungen für ihre künftige Verkehrsentwicklung zu ziehen. Die mehr als halbhundertjährige Verkehrsgeschichte der Schwarzwaldbahn bietet, wie ich gezeigt zu haben glaube, das Bild eines glänzenden Aufstiegs, das auch durch die mancherlei Hemmungen und Rückschläge nicht getrübt werden kann. Wenn vorhin bereits ein flüchtiger Blick in die Zukunft getan wurde, so muß hier — neben allen notwendigen Verbesserungen im Fahrplan — auch eines großen baulichen Projektes noch zum Schluß gedacht werden, der kommenden Einführung des elektrischen Betriebes auf der Schwarzwaldbahn. Von berufenster Seite war an dieser Stelle anläßlich des fünfzigjährigen Bestehens der Schwarzwaldbahn bereits geschrieben worden[2]):

„Die Bedeutung der Schwarzwaldbahn als Durchgangslinie nach der mittleren und östlichen Schweiz wird sich in dem Maße weiter erhöhen, wie die Hauptbahn Offenburg-Basel Entlastung nötig hat. Sie ermöglicht jetzt schon eine wertvolle Verkehrsteilung und wird wohl eine gesteigerte Leistungsfähigkeit im umstrittenen Nordsüdverkehr bieten, wenn sie, wie die Gotthardbahn, erst einmal elektrisch betrieben wird.“

Hier liegt in der Tat eine jetzt noch kaum übersehbare Entwicklungsmöglichkeit für die Schwarzwaldbahn und ihren Durchgangsverkehr. Sie, die sozusagen an der Quelle liegt, in deren nächster Nachbarschaft einige der wertvollsten Wasserkräfte ganz Mitteleuropas des Ausbaues harren, wird über kurz oder lang sich diese reiche Gabe der Mutter Natur zunutze machen, um dann — ihren jüngeren Schwestern am Gotthard und Arlberg durchaus ebenbürtig — einen modern und großzügig ausgebauten Durchgangsverkehr bedienen zu können. Im Bau war einst die Schwarzwaldbahn der Gotthardbahn ein Vorbild; nun ist es im Betrieb umgekehrt. Möge der Tag nicht mehr in allzu großer Ferne liegen, da elektrische Maschinen die Schwarzwaldschnellzüge über die tunnelreichen Doppelschleifen gleiten lassen und so Gerwigs Meisterwerk einer neuen Blüte entgegenführen werden.

[2]) Vgl. Ztg. d. V. d. Eisenb.-Verw. 1923, Seite 725.

Leistungsbewertung im reinen Abfertigungs- und Güterkassendienst.

Von Obergütervorsteher **Graetsch**, Eydtkuhnen.

Die der Reichsbahngesellschaft auferlegten Lasten bedingen eine strenge Überwachung der Wirtschaftlichkeit aller Arbeitsvorgänge. Bisher hat wohl ein Maßstab für die Bemessung des Personalbedarfs der Güterabfertigungen bestanden, jedoch lehnt sich die Bewertung zu sehr an die Vorkriegsverhältnisse an. Ein Vergleich der heutigen Leistungen im Abfertigungsdienst mit den Vorkriegsverhältnissen ist nur da möglich, wo die Voraussetzungen für einen Vergleich erfüllt sind, d. h. wo in der Vorkriegszeit gewissenhafte statistische Aufschreibungen geführt worden sind. Ferner darf für einen Vergleich nicht allein der Kopfplan von 1913 oder 1914 herangezogen werden, sondern es muß auch das von anderen Dienststellen herangezogene Hilfspersonal berücksichtigt werden, das in den Kopfplänen nicht erscheint. Auf den Dienststellen selbst dürften hierfür kaum noch brauchbare Unterlagen vorhanden sein.

In der Abfertigungsweise selbst sind gegen die Vorkriegszeit erhebliche Erschwerungen eingetreten:

1. Wegfall des Markenverfahrens.
2. Kartierungsverfahren im Verkehr mit Ostpreußen.
3. Mangel direkter Tarife mit dem Auslande, der Umbehandlungen an den Grenzen erforderlich macht.
4. Zuschlag für Beförderung in bedeckten Wagen.
5. Ausdehnung der Wagenladungsklassen von 5 auf 17.
6. Häufige Änderung der Höhe der Tarifsätze und der Güterklassifikation als Auswirkungen des Friedensvertrages von Versailles einerseits und der Erfordernisse der deutschen Wirtschaft andererseits.
7. Dauernde Anpassung an die Tariflage der Nachbarländer und des Seeverkehrs und die sich daraus ergebenden umfangreichen Tarifarbeiten und -verhandlungen.
8. Verkehrssperren in größerem Umfange aus Anlaß von Verkehrsstockungen und infolge politischer Wirren.
9. Größerer Zeitaufwand für Berechnung der Frachten wegen der häufigen Änderung der Tarifsätze. Früher wußten die Abfertigungsbeamten für die bekannten Stationsverbindungen alle Sätze auswendig. Heute muß bei der Frachtberechnung zunächst die Entfernung ermittelt und dann aus dem Frachtsatzzeiger der Satz ermittelt werden. Die Erstellung von fertig ausgearbeiteten Stationstarifen wird sich heute noch nicht empfehlen, weil unsere Wirtschaftslage noch lange nicht genügend gefestigt und auf Jahre hinaus dauernde Tarifänderungen in Anpassung an die allgemeine Weltwirtschaftslage erforderlich sein werden.
10. Aussuchen der Ladevorschriften und Leitungsvorschriften und Beachtung besonderer Beförderungspläne.
11. Beschäftigung von Schwerbeschädigten, die nicht genügend vorgebildet sind und nur einseitig verwendet werden können.
12. Verlängerter Urlaub.
13. Auswirkungen des Arbeitszeitgesetzes.
14. Vermehrter Schriftwechsel aus Anlaß notwendiger Erhebungen und Abstellung von Unregelmäßigkeiten, die sich aus dem Mangel direkter Tarife ergeben.

Dieses Mehr an Arbeitsaufwand darf bei Bemessung des Personalbedarfs der Güterabfertigungen nicht unberücksichtigt bleiben. Es wird nun darauf ankommen, zahlenmäßig den Beweis zu führen, welche Zeit die Abfertigung einer Sendung in Anspruch nimmt und welcher Anteil auf die einzelnen Arbeiten entfällt. Bei dieser Prüfung muß sich herausstellen, wie die Arbeitsvorgänge zu bewerten sind und ob das Positionsbewertungssystem in der bisherigen Form, das im übrigen durchaus nicht bei allen Verwaltungen gleich gehandhabt wird, aufrecht zu erhalten ist.

Für diese Betrachtungen seien im folgenden die Arbeitsvorgänge bei Abfertigung einer Sendung im Binnen-, Korridor- und Auslandsverkehr im Versand und Empfang zergliedert.

Versand.

	Binnen-Verkehr	Korridor-Verkehr
	Minuten.	
a. Vorprüfung des Frachtbriefes	1,50	2,80
b. Frachtberechnung	1,00	2,50
c. Bezahlung der Fracht in bar	1,15	—
durch Scheck	0,50	0,30
d. Kassenbuchungen	2,80	2,80
e. Eintragen in das Versandbuch	0,50	—
f. Kartieren	—	5,00
g. Befestigen der Frachtkarte	—	0,70
h. Zeitaufwand für Tagesauszug und Rechnungslegung	4,75	4,75
i. Statistische Aufschreibungen	0,30	0,30
k. Nachträgliche Verfügungen	1,00	1,00
l. Freibetragsrechnungen	—	0,90
m Verhandlungen über unrichtige Gewichts- und Inhaltsangaben	—	—
n. Sonstiges	1,00	0,95
Der Zeitaufwand beträgt	14,00	22,00

Empfang.

	Binnen-Verkehr	Korridor-Verkehr
	Minuten.	
a. Eingangsstempel	0,12	0,35
b. Abheften der Frachtkarte	—	0,10
c. Nachprüfen der Fracht	1,50	1,50
d. Eintragen in das Empfangsbuch	1,30	—
e. Eintragen in die Empfangsrechnung	—	1,80
f. Sortieren der Frachtbriefe	0,24	0,24
g. Eintragen der Sendungen in die Verrechnungskarte	1,64	1,64
h. Benachrichtigung d. Empfängers	2,00	2,00
i. Einziehen der Fracht	1,50	1,50
k. Berechnen und Einziehen von Nebengebühren	0,50	0,50
l. Tagesauszug und Rechnungslegung	2,30	4,75
m. Kassenbuchungen	2,80	2,80
n. Nachträgliche Verfügungen	1,00	1,00
o. Ablieferungshindernisse	0,50	0,50
p. Verhandlungen über unrichtige Gewichts- und Inhaltsangaben	0,30	0,30
q. Statistik	0,30	0,30
r. Sonstiges	2,00	2,72
Der Zeitaufwand beträgt:	18,00	22,00

Direkter Verkehr.

	von Ausl[and]
	Min[uten]
a. Eingangsstempel auf Frachtbrief	0,50
b. Abheften der Frachtkarten	0,10
c. Nachprüfen der deutschen Fracht	—
d. Umrechnung von deutscher Reichsmark in ausländische Währung	—
e. Umrechnung von ausländischer in deutsche Währung	5,00
f. Eintragungen in Valutanachweisungen	1,00
g. Verrechnung der Unterwegsgebühren	—
h. Verrechnung und Kassenbuchung für bare Zollauslagen	2,80
i. Anheften der Karte	0,10
k. Statistische Aufschreibungen	0,50
l. Sonstige Arbeiten, nachtr. Verfg., Änderungsanzeigen usw.	3,00
Der Zeitaufwand beträgt	13,00

Die in vorstehender Übersicht eingestellten Zeitangabe[n] aus dem Ergebnis von je dreißig nacheinander aufgegeben[en]

menen Sendungen ermittelt. Eine Auswahl hat nicht den. Auf den ersten Blick mögen wohl hier und da ngaben etwas hoch erscheinen, jedoch dürften sie sich senhafter Betrachtung und sachlicher Beurteilung aller scheinungen, die sich aus menschlicher Arbeit ergeben, g und angemessen herausstellen. Es wäre jedoch ab- r alle Abfertigungen den gleichen Zeitmaßstab anzu- weil die Verschiedenartigkeit der aufgegebenen Güter 'erkehrsbeziehungen, sowie die Beschaffenheit der Ta- nicht zuletzt die Intelligenz des Abfertigungspersonals ufwand für die einzelnen Arbeiten außerordentlich be- . Einer Eilgutabfertigung mit lebhaftem Margarine- versand, bei der zumeist Stücke in gleicher Gewichts- nach bekannten Orten aufgegeben werden, wird ein r Zeitaufwand als Maßstab für die Leistungsbewertung issen.

ßem Wert wäre es, bei einigen bedeutenden Abferti- ller Reichsbahndirektionen eine gleiche Anzahl von hinsichtlich ihres Zeitaufwandes für die Bearbeitung tigungsdienst festzulegen. Der sich aus der Summe gebnisse herausstellende Durchschnitt wäre dann eine Basis für die Leistungsbewertung bei den Abfertigun- Verkehrsbeziehungen über den Rahmen des gewöhn- nenverkehrs hinausgehen.

bersicht ist lediglich der Zeitaufwand für die Arbeiten and-, Empfangs- und Güterkassenbeamten dargestellt; beiten, die mit der endgültigen Erledigung der Fracht- nittelbarem oder unmittelbarem Zusammenhang stehen, ei nicht berücksichtigt. Hierzu zählen außer Lade- und igungsdienst: 1. Ermittlungsdienst, 2. Wagendienst, riftwechsel, 4. Erledigung von Reklamationen, 5. Un- 6. Anforderung und Verwaltung von Drucksachen, ren, Betriebsstoffen und Ausstattungsgegenständen, esen, 8. Freifahrtwesen, 9. Übersetzung des fremd- Schriftwechsels und der Frachtbriefe, 10. Übergabe Ausland und Übernahme vom Ausland, 11. Fremd- trolle, 12. Schriftwechsel betreffend Unterhaltung der nlagen, 13. Personalwesen, 14. Verkehrswerbung, Be- spläne, Fahrpläne, Anträge wegen Tarifänderungen Maßnahmen außerhalb der Regel und Abstellung von ißigkeiten, 16. Auskunft in Tariffragen, 17. Über- des Übergabedienstes von und nach dem Auslande, 18. Prüfungsgänge bei vereinigten Dienststellen, 19. Verhandlungen mit den Zollbehörden auf deutschem Gebiet und im Ausland betr. Unregelmäßigkeiten und Verbesserung der Abfertigungsmöglichkeiten, 20. Schwieriger Schriftwechsel in Zollfragen allgemeiner Natur (Stellungnahme auf Anordnung der Reichsbahndirektion und des Verkehrsamtes), 21. Auskunft an Dienststellen, die nicht genügende Kenntnis der Auslandstarife besitzen, 22. Berichte über die Verkehrslage und sonstiger Schriftwechsel allgemeiner Natur.

Diese Arbeiten bei der Leistungsbewertung mit einzurechnen, würde zu einer Benachteiligung derjenigen Abfertigungen führen, die wegen ihres Charakters aus dem Rahmen gewöhnlicher Binnenabfertigungen herausfallen. Es wäre notwendig, durch die Vorstände der Verkehrsämter den auf diese Arbeiten entfallenden Soll-Zeitaufwand bei einer bestimmten Verkehrslage im einzelnen prüfen und festlegen zu lassen.

Die gewissenhafte Durchprüfung der einzelnen Arbeitsvorgänge im Abfertigungsdienst muß ermöglicht werden. Das Ergebnis wird uns die Stellen weisen, die zum Nutzen der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens verbesserungsbedürftig sind. Die Positionsbewertung in ihrer bisherigen toten Form ist ein leerer und oft verhängnisvoller Begriff, mit dem nichts anzufangen oder ernst zu begründen ist. Der Beweis hierfür liegt allein schon in den verschiedenen Auslegungen dieses Begriffes bei den einzelnen Verwaltungen und in dem vorseitig dargestellten Zeitaufwand.

Die Absicht dieser Zeilen soll sein, vor einem weiteren Personalabbau im Abfertigungsdienst zunächst eine Vereinfachung der Dienstgeschäfte anzustreben und eine gesunde Basis für die Leistungsbewertung zu schaffen. Das ist eine wirtschaftliche und moralische Pflicht der Verwaltungen, moralisch deshalb, weil jeder Bedienstete seine Solleistung kennen muß. Er wird dann auch aus sich heraus bestrebt sein, über die Solleistung nach bestem Können zum Nutzen des Ganzen hinauszugehen und wird nach getaner Arbeit mit einem Gefühl innerer Befriedigung seine Arbeitsstätte verlassen. Viele berechtigte Vorwürfe aus Anlaß der Positionsbewertung werden dann verstummen und eine große Ärgerquelle des Personals wird beseitigt sein.

Es wird dann im Abfertigungsdienst keines besonderen Ansporns zu Höchstleistungen bedürfen, wenn jeder Einzelne sich bewußt ist, daß seine Solleistung auf einer gerechten Basis aufgebaut ist.

Kleine Betrachtungen über Dienstdeutsch.

Eine Rechtfertigung[1]).

alten zu dieser Angelegenheit noch folgende Ausfüh- :

imrat Samans sage ich Dank für seine Erwiderung in 962 der Zeitung. Es war indessen weder meine Absicht nd im Rahmen der Zeitung die Möglichkeit, den Gegen- höpfend zu behandeln, nur Streiflichter wollte ich

wendungen kann ich indessen nicht ohne weiteres hin- Wenn der Sprachgebrauch auch angeblich das „fahr- s zuläßt, so muß doch diese Ausdrucksweise als falsch werden. Gewiß wird sie richtig verstanden, weil die Beamten und Anwärter sie stets von den älteren hören men müssen, es heißt wirklich so. Wer aber ohne lie Dinge näher besieht, darf eine gut gemeinte Be- nicht scheuen und soll ohne Rücksicht solche Fehler hte Licht rücken. Unsere Sprache unterscheidet ganz zischen „fahrbar" und „befahrbar" nicht nur in dem Worte, sondern auch nach der Bedeutung; der Verfasser der Erwiderung hat als Eisenbahnfachmann zu sehr den fahrdienstlichen Begriff im Auge und verliert dabei den sprachlichen. Sprachgebrauch ist vielfach ein Abschleifen, ein regelrechter Verschleiß und Verbrauch, und zwar manchmal in solchem Maße, daß die ursprüngliche Form dabei verloren geht; wir dürfen daher nicht immer den Sprachgebrauch als Wertmesser der Sprache ansehen, sonst kommen wir zu einem Sprachmißbrauch.

Zu der Frage „Zugförderungskosten" oder „Zugbeförderungskosten" möchte ich noch bemerken, daß es nicht auf die angeblich unnötige Wortverlängerung ankommt, um Mißverständnissen vorzubeugen, sondern auf den Unterschied zwischen „fördern" und „befördern". Recht sinnfällig glaube ich den Unterschied zu machen, wenn ich auf die Bedeutung der Begriffe „Kohlenförderung" und „Kohlen**be**förderung" hinweise.

Man sagt auch z. B. in fahrdienstlichen Meldungen, daß der verspätete Zug im Fahrplan des Nz . . . . **be**fördert, nicht **ge**fördert wird.

Auch an über**ge**führt muß ich festhalten. Wir haben doch den ähnlichen Fall bei den Wörtern über**setzen** und **über**setzen, wo wir übersetzt und übergesetzt unterscheiden müssen.

Die Zeitwortform „anliegend" bedeutet in einen Satz ver-

[1]) Nr. 31 S. 885 und Nr. 34 S. 962 dieser Zeitung. Wir hiermit die Erörterung über diesen Gegenstand, indem men, daß jeder das Richtige trifft.

Die Schriftleitung.

wandelt: „indem ich anliege“. Wenn ich also berichte: „Indem ich anliege, übersende ich die Dienstmitteilungen“, so ist der Widersinn klar. Sage ich aber: „In der Anlage übersende ich“, so kann sich die Wendung „in der Anlage“ nur auf das Objekt, niemals aber Subjekt des Satzes beziehen, sonst hätte ich „mich“ hinzufügen müssen. „Hiermit“ oder „hierbei“ ist kürzer und damit besser; es fragt sich sogar, ob überhaupt nicht ganz auf die Wendung verzichtet werden kann.

Der „einzige“ ist und bleibt ein Superlativ, zwar nicht nach der Form, wohl aber nach dem Sinn. Daß ihm Positiv und Komparativ fehlen, ist ohne Belang. Wenn ich der „einzige“ Insasse eines Zimmers bin, so frage ich, welche Steigerung jetzt überhaupt noch möglich ist.

Das Gegenstück hierzu ist, daß man Wörter wie tot, lebendig und dergl. mehr zwar nach der Form, aber nicht nach dem Sinn steigern kann.

Auch die Form „im weitestgehenden Maße“ muß ich nach wie vor verteidigen. Denn nicht das Z e i t wort, sondern das E i g e n s c h a f t s wort ist steigerungsfähig. Die Beispiele „oftmalig“ und „scharfsinnig“ sind keine Vergleiche, weil b e i d e Wortteile keine Zeitwörter sind. Selbstverständlich kann in diesem Falle nur die Steigerung am Wortende eintreten. Ob der Begriff ursprünglich geblieben ist oder in übertragener Bedeutung gebraucht wird, ist gleich.

Gern will ich zugeben, daß Mundarten und sprachliche Eigentümlichkeiten der einzelnen deutschen Stämme hier und da Verschiedenheiten aufkommen lassen; es muß aber eine Stelle geben, die, nach allgemeinen Grundsätzen und Regeln arbeitend, genau das richtige Schriftdeutsch angibt, und das ist der „Duden“.

F r i t z K o e p k e, Eisenbahn-Inspektor.

2. Zu vorstehenden Darlegungen will ich allgemein gern zugeben, daß der Verfasser nach den strengen, gewissermaßen akademischen Regeln der Sprache Recht haben mag. Ich gebe damit aber nicht zu, daß das nun auch immer so gehandhabt werden muß, und daß ein Abweichen als Fehler, in gewissen Fällen sogar als ein sinnentstellender gebrandmarkt werden darf. Der Verfasser sagt ja selbst sehr richtig, Sprachgebrauch sei vielfach (oftmals) ein Abschleifen, ein regelrechter Verschleiß und Verbrauch, und zwar manchmal in solchem Maße, daß die ursprüngliche Form dabei verloren gehe. So ist es in der Tat, und in der freien Rede, in der Tagesschriftstellerei, im schriftlichen und mündlichen Dienstverkehr ist die glatt fließende, abgeschliffene Verkehrsform unentbehrlich. Die Hauptsache ist, daß der Sinn des Gesagten oder Geschriebenen sofort und zweifellos verstanden wird. Redewendungen, die ein schwieriges, st[...] Nachdenken erfordern und den Fluß der Rede oder der [...] schrift stören und verzögern, sind dabei von Übel und [...] schon vom wirtschaftlichen Standpunkt aus zu vermeide[...] kann sie nicht alle auswendig lernen, und zum jede[...] Nachdenken fehlt die Zeit. Daher vermeide vor allem [...] triebs- und Verkehrsmann solche störenden Betrachtung[...] Redeweisen, die sich nicht von selbst schlagend aufdrä[...] befleißige sich vielmehr einer einfachen, kurzen, klare[...] fließenden Rede und eines glatten Stils. Dann wird der [...] der Rede am besten und sichersten erfüllt.

Auf die Einzelheiten der Erwiderung glaube ich hierna[...] eingehen zu brauchen. Ich halte vor wie nach die abgesc[...] Form der schulgerechten Schreibweise in manchen Fäll[...] eine Verbesserung und Weiterentwicklung der Sprache, u[...] Leser muß nach diesem Für und Wider wissen, wie er [...] verhalten hat und ob er Vorwürfe der Verteidiger der [...] Sprache zu scheuen hat. Man nehme z. B. das Wort [...] suchung“. Da könnte behauptet werden, Suchung sei [...] ständig, es müsse gesagt werden Hausuntersuchung ode[...] durchsuchung. Gewiß, beides nicht falsch, aber u[...] bräuchlich, entbehrlich und vielleicht pedantisch. [...] zusammengesetzten Eigenschaftswörtern möchte ich [...] ken, daß die Steigerung in der fließenden Rede [...] gemäß ans Ende gehört, daß aber derjenige, [...] sinngemäß gelegentlich in der Wortmitte steigern zu [...] glaubt und dies ohne Zögern mit Sicherheit vermag, [...] nicht behindert sein soll. Er hat aber kein Recht, desh[...] naturgemäße Steigerung als falsch und sinnwidrig zu beze[...]

Diese Erwiderung möchte ich benutzen, um das, was [...] Nr. 34 über mißbräuchliche Benutzung des „je“ gesagt, [...] gänzen, da das für viele Leser von Wert sein wird. In [...] vom Juli/August der „Muttersprache, Zeitschrift des De[...] Sprachvereins“ finden sich in Spalte 229 darüber die fo[...] denselben Standpunkt vertretenden Worte des Rechtsanwa[...] Arnthal, Kassel: „Auch ein zu bekämpfender Mißbrauch [...] falsche Anwendung des Wörtchens „je“ in Verbindung m[...] Hauptwort anstatt mit dem Zahlwort. Also „je Pfund“, „j[...] „je Monat“, anstatt „für das Pfund“ oder einfach „das [...] und „täglich“, „monatlich“ oder „im Monat“. Solche Wen[...] finden sich schon häufig in gerichtlichen Urteilen un[...] sonst in amtlichen Schriftstücken. Wenn man damit die [...] worte: „à“, „pro“ und „per“ verdrängen wollte, so ist die [...] sicht löblich; aber der deutsche Ersatz darf doch der S[...] nicht Gewalt antun. Sonst liegt eher eine Verschlechteru[...] eine Verbesserung vor.“

S a m a n s, Geh. Ba[...]

— Fixgeschäfte der Reichsbahn. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft muß als kaufmännisches Unternehmen in manchen Fällen von den Vorschriften über die Fixgeschäfte Gebrauch machen. Es kann erforderlich sein, die r a s c h e s t e L i e f e r u n g von Gegenständen zu verlangen, sei es, daß diese für den Eisenbahnbetrieb oder -bau erforderlich sind. In manchen Fällen muß darauf Bedacht genommen werden, sich die r a s c h e s t e A b n a h m e durch den Käufer zu sichern. Man denke an verkaufte Altmaterialien, die vom Käufer rasch abgenommen werden müssen, um den Platz, wo sie lagern, für andere dringende Zwecke freizubekommen. Auch die zu erwartenden Ä n d e r u n g e n im P r e i s können Veranlassung geben, ein Fixgeschäft abzuschließen. Ist bei Verträgen vereinbart, daß der Preis nach dem Wert des Gutes zur Zeit der Lieferung sich richtet, so ist es in manchem Fall angezeigt, ein Fixgeschäft abzuschließen. Ist die Tendenz der Preise steigend, so hat der Lieferer ein Interesse, die Lieferung zu verzögern.

Ein F i x g e s c h ä f t liegt vor, wenn aus dem Wortlaut, der Natur und dem Zweck des Geschäfts oder aus den begleitenden Umständen erkennbar ist, daß die Einhaltung des Termins oder der Frist ein w e s e n t l i c h e r B e s t a n d t e i l der Leistung sein soll. Es muß e r k e n n b a r j e d e s I n t e r e s s e e i n e r V e r t r a g s p a r t e i a n d e r s p ä t e r e n L i e f e r u n g a u s g e s c h l o s s e n sein. Regelmäßig wird beim Fixgeschäft die Erfüllungszeit des Vertrags mit Ausdrücken, wie „genau“, „prompt“ u. dergl. hervorgehoben. Die B e w e i s l a s t für das Vorliegen eines Fixgeschäfts hat der, der ein solches beh[...] In der Praxis ergeben sich häufig Zweifel, ob ein Vertr[...] Fixgeschäft ist oder nicht. Ist z. B. schnellmöglichste Lie[...] vereinbart, ein bestimmter Termin aber nicht abgemacht, s[...] ein Fixgeschäft nicht vor. Aus der Vereinbarung „Liefer[...] Mitte des Monats“ kann man ein Fixgeschäft nicht entn[...] Wird „sofortige Verladung“ vereinbart, so liegt hierin [...] nicht die Abrede eines Fixgeschäfts. Am sichersten werd[...] Interessen der Reichsbahn gewahrt, wenn in derartigen [...] trägen im Vertrag selbst ausdrücklich ein s o f o r t[...] R ü c k t r i t t s r e c h t o h n e F r i s t s e t z u n g a u[...] d u n g e n wird, falls die Lieferung nicht rechtzeitig ges[...] Außerdem ist zu empfehlen, daß ausdrücklich vereinbart [...] daß die Reichsbahn bei Nichteinhaltung des Lieferungs- od[...] nahmetermins zum Schadenersatz berechtigt ist, ohne d[...] einer Fristsetzung nach § 326 BGB. bedarf. Der Rücktr[...] zulässig ohne Rücksicht darauf, ob der Leistungspflichtig[...] Unpünktlichkeit zu vertreten hat oder nicht. Auch ist oh[...] deutung, ob die Reichsbahn an der verspäteten Leistun[...] Interesse hat oder nicht. Der Rücktritt vom Vertrag be[...] die Auflösung des Vertrags. Diese Auflösung ist unwid[...] lich und verpflichtet zur Rückgabe der etwa geleisteten G[...] stände. Noch sei erwähnt, daß beim Fixgeschäft die vers[...] Erfüllung, wenn sie noch gewünscht wird, s o f o r t ve[...] werden muß. Geschieht diese Erklärung nicht sofort un[...] zweideutig, so wird auch der Schuldner von der Leistung [...]

Dr[...]

Der Lauf der Schadwagen zu den Eisenbahnausbesserungswerken.

Wie erfolgt er jetzt, und wie kann eine planmäßige, wirtschaftliche Zuführung eingerichtet werden.

Von Eisenbahn-Inspektor **Ferdinand Sandrock**, Cassel.

.. Eisenbahnausbesserungswerk sind die Strecken eines ..n Gebietes zugeteilt. Dieses Gebiet heißt Zuführungs- ..Das Zuführungsgebiet eines Ausbesserungswerkes ist .. die Grenzen der Reichsbahndirektion beschränkt, zu ..Werk gehört, sondern erstreckt sich oft noch auf .. der Nachbardirektionen. Das Gebiet richtet sich also ..h der eisenbahngeographischen Lage des Ausbesse- ..kes. Innerhalb dieses Gebietes laufen die Schadwagen, .. als solche festgestellt sind, der Werkstätte zu.

..ststellung der Beschädigung eines Wagens geschieht .. technischen Beamten des Außendienstes, die Wagen- .. Beim Vorfinden einer Wagenbeschädigung füllen sie .. Wagen zwei Rotzettel oder Rotpunktzettel aus, je nach .. er Beschädigung und kleben sie an die hierfür vor- .. Stelle zu beiden Seiten des Wagens. Auf dem Zettel ..Eigentum und die Nummer des Wagens, die Werkstätte, ..hof, auf welchem der Schadwagen vorgefunden wurde, .. und der Name des Ausstellers eingetragen. Hierauf .. Wagen leer, beladen oder nach der Entladung, je nach .. es Schadens, ohne weiteres zur Werkstatt. So sendet ..nhof Hamm, der Reichsbahndirektion Essen, alle in .. kommenden Schadwagen — also Wagen, die in Hamm ..bt wurden — an das zuständige Eisenbahnausbesse- .. 2 Paderborn-Nord im Reichsbahndirektionsbezirk ..on Hamm sind aber nach Paderborn-Nord diejenigen ..ht abzusenden, die außerhalb des Zuführungsgebietes ..d für eine andere Werkstatt bestimmt sind.

.. Bahnhöfen der Werke und in den Werken selbst, wo ..wagen bunt nach allen Schadensgattungen zuströmen, ..fangreiche Rangierarbeiten vorgenommen werden, um .. Schadwagen herauszubekommen, die in erster Linie ..etzen sind. Diese Arbeiten beanspruchen viel Zeit ..n. Die Kosten steigern sich noch erheblich bei star- ..f und Überfüllung der Vorbahnhöfe. Die Schadwagen .. Überfüllung oft an dem Werk, so, wie sie der Zug .. vorbeigefahren und vorläufig auf entferntliegenden ..nhöfen untergebracht werden. Später werden sie dann ..nn Bedarf an den einzelnen Gattungen besteht, in die ..rückgefahren. Zurzeit (Ende Juli) sind im Reichs- .. ungefähr 45 000 Überflußschadwagen vorhanden, die ..bsgleisen und Vorratsgleisen der Werke vorläufig ab- ..d. Welche Ursache den Überfluß entstehen ließ, soll .. ergründet werden. Sie möge hauptsächlich eine Folge ..es und aller Nacherscheinungen sein. Neben diesen ..agen besteht noch der tägliche, regelmäßige Zulauf ..untersuchungspflichtigen und neu beschädigten Wagen. .. gegenwärtig also die schwierigsten Verhältnisse.

..n Ausgleich zwischen den einzelnen Werken, auch ..er Direktionen vornehmen zu können, sind Schad- ..leichstellen eingerichtet, die bis zu fünf Direktions- ..nfassen. Sie sollen, wohlgemerkt, den gleichmäßigen ..ngsstand unter den Werken regeln, wozu aber die ..bsgleisen stehenden Schadwagen nicht rechnen. Um .. möglichst gleichmäßige Verteilung der in Betriebs- ..estellten Schadwagen unter den einzelnen Direktionen ..en, sind die Oberbetriebsleitungen mit dem Ausgleich .. Vie stark ein Direktionsbezirk mit Überflußwagen be- ..den kann, ist aus dem Nachweis zu ersehen, der nach ..W.V. alljährlich aufgestellt wird. Weniger belastete ..erden aufgefordert, Zielbahnhöfe anzugeben, auf denen ..nzüge untergebracht werden können. Die Ober- ..tung ordnet dann die Überführung von einer Direktion ..n an.

..gleich unter den Werken durch die Schadwagenaus- gleichstellen und der Ausgleich unter den in Betriebsgleisen abgestellten Schadwagen zwischen den einzelnen Direktionsbezirken, ferner die Anordnung, daß in bestimmten Werken neben den laufenden Arbeiten vornehmlich ganz bestimmte Instandsetzungen oder Erneuerungen vorgenommen werden, haben aber noch keine wesentliche Erleichterung gebracht, vor allem aber den Zulauf der Schadwagen nicht wirtschaftlicher gestaltet. Bedenkt man, daß gering gerechnet, in einer Woche in jedem Zuführungsgebiet je ein Zug 100 km unwirtschaftlich verschoben wird, dann erhält man folgende Summe, wenn ein Wagen auf 100 km mit 5 RM und ein Zug mit 50 Wagen angesetzt wird: 5×50×80 (Zuführungsgebiete) × 50 Wochen = 1 000 000 RM im Jahre.

Um eine wirtschaftliche Besserung und einen planmäßigen Lauf der Schadwagen zum Werk herbeizuführen, mache ich folgenden Vorschlag: Das Eisenbahnzentralamt oder besser die Schadwagenausgleichstelle gibt für jedes Zuführungsgebiet allmonatlich zum 25. einen Plan, gültig für den kommenden Monat, bekannt, nachdem die Instandsetzungen der Schadwagen und der Einbau von Neuerungen vorzunehmen ist. Der Plan schreibt vor, welche Schadwagengattung in 1., 2., 3. usw. Linie zuzuführen ist, und welche Schadwagen vorläufig abgestellt werden. Hiernach bezetteln die Wagenmeister gleich alle aufkommenden Schadwagen. An Stelle der Vermerkbücher erhalten die Wagenmeister einen Block in der Größe 10×15 cm mit folgendem Kopf:

Bww.................... den ...../... 19...

Wagenmeister ....

Eigentum:	Nr.	Gattung	Art des Schadens	Wohin abzusenden, abstellen
....	....	....	....	....
....	....	....	....	....
....	....	....	....	....

Vielleicht ließen sich durch Einführung des Lochkartenverfahrens bei den Drucksachenverwaltungen überzählig gewordenen Blocks aus Sparsamkeitsgründen hierzu verwenden.

Auf dem Block vermerkt der Wagenmeister in dreifacher Ausfertigung jeden Wagen, den er während seiner Dienstschicht aus dem Betrieb herausgezogen hat, mit Eigentum, Nummer, Gattung, Art der Beschädigung und ob er zum Werk oder zum Abstellen bezettelt wurde. Der Block ist nicht für Wagen zu benutzen, die sogenannte Schnellausbesserung haben, also Heißläufer u. a. Die erste Ausfertigung behält der Wagenmeister, die zweite sendet er vor Dienstschluß mit dem nächsten Zug an das zuständige Ausbesserungswerk und die dritte an die Zugleitung. Welche Schadwagengattung der Wagenmeister für das Werk bestimmen muß, und welche er zum Abstellen zu bezetteln hat, muß aus dem monatlichen Plan ersichtlich sein. Das Werk errechnet aus den eingehenden Zetteln den täglichen Zulauf und veranlaßt bei nicht genügendem Zugang, z. B. der 1. und 2. Reihe des monatlichen Planes, daß ihm von den Wagenmeistern auch noch die Schadwagen der 3. Reihe des Planes zugeführt werden. Anderseits bei Andrang, daß z. B. Schadwagen der Reihe 2 auch noch abgestellt werden. Die Zugleitungen errechnen aus den Zetteln den Gesamtzugang an abgestellten Wagen und verteilen diese Schadwagen auf ihren Bezirk; Schadwagen, die im Zugleitungsbezirk nicht untergebracht werden können, sind der Oberzugleitung zu melden, die dann die Verschiebung nach anderen geeigneten Abstellbahnhöfen veranlaßt. Ist das Werk nicht in der Lage, den Zulauf durch eigene Maßnahmen

zu regeln, ist die Schadwagenausgleichstelle anzurufen. Kann die Oberzugleitung die Schadwagen in ihrem Bezirk nicht mehr unterbringen, hat sie sich wegen des Ausgleichs an die Oberbetriebsleitung zu wenden. Die Schadwagen, die schon vor der Einführung dieses Verfahrens abgestellt waren, werden zwischendurch von den Ausbesserungswerken nach Bedarf abgerufen. Die Zugleitungen melden jetzt schon — im Bezirk Cassel — jeden Mittwoch und Sonnabend, wo die bevorzugt auszubessernden Schadwagen abgestellt sind, damit die A... rungswerke diese Schadwagen abrufen können.

Die Einführung dieser Regelung wird wegen des ... stehenden Überflusses einige Schwierigkeiten bereiten, ... Anfang zur Verminderung der durchaus unwirtscha... Läufe muß gemacht werden. Je früher, je größer sind ... sparnisse der Reichsbahn, die bei der Zuführung der ... wagen gemacht werden können.

Zur Haftung der Eisenbahn bei Salzschäden.

Eine Erwiderung.

Von Reichsbahnoberrat, Geheimen Regierungsrat **Hanow** in Frankfurt (Oder).

In jedem Herbste werden mit einer gewissen Gleichmäßigkeit die Streitigkeiten darüber lebendig, ob die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, den Verfrachtern auf ihre Bestellung Wagen vorzuhalten, die nicht nur vollkommen betriebsfähig, sondern auch so gründlich gereinigt sind, daß jede nachfolgende Sendung ohne Gefahr für ihren Inhalt befördert werden kann. Neuerlich hat nun Amtsgerichtsrat Dr. Senckpiehl aus Werder a/H. hierzu das Wort in der „Kartoffelzeitung" Nr. 25 vom 21. Juni 1925 ergriffen und behauptet, daß die von der Eisenbahnverwaltung auszuführende Untersuchung neugestellter Wagen darauf sich zu erstrecken habe, daß sie

1. als Beförderungsmittel geeignet, also betriebsfähig sind,
2. dem Gute ihrer Einrichtung und Bauart nach den erforderlichen Schutz gewähren,
3. gereinigt, d. h. von Fremdkörpern sowohl wie von Gerüchen befreit,
4. für das zu befördernde Gut geeignet sind.

Dagegen verneint er jede Verpflichtung des Absenders, auch seinerseits zu prüfen, ob ein Wagen, der zur Verladung eines bestimmten Gutes gestellt wird, diese Bestimmung erfüllen kann. Zur Erhärtung seiner natürlich von den Berechtigten mit Freuden begrüßten und benutzten Auffassung bezieht er sich auf zwei Entscheidungen des Oberlandesgerichts Darmstadt, nämlich vom 20. November 1913 und 29. November 1919, sowie auf Staub dessen Ausführungen aber so fehlerhaft wiedergegeben sind, daß der ganze Satz unverständlich ist. Richtig lautet es dort folgendermaßen: „Ebenso bei mangelhafter Reinigung der Wagen von den für die spätere Ladung schädlichen Resten der früheren Ladung (OLG. Karlsruhe in OZG. II 415 Anm. 1), doch kann in diesem Falle § 254 BGB. zur Anwendung gelangen, ebenso wie in dem Falle, in dem der verladende Absender fehlerhafte Wagen (Öst. OG. in Eisenb. f. 32, 349. Mailand Z. Int. Eisenb. 16. 183. Senckpiehl Sped. u. Schiff. Z. 16, 66) oder Decken oder Gerätschaften auf ihre Brauchbarkeit gar nicht ansieht." Nun ist es zwar stets sehr erfreulich und günstig, wenn ein Streitteil sich auf eine Persönlichkeit vom Rufe und Namen, wie ihn Staub genießt, berufen darf; aber das, was Herr Dr. Senckpiehl als ganz außerhalb jeder Verpflichtung des Versenders liegend bezeichnet und dem Staub auch in dem ersten Satze voll beipflichtet, wird doch durch den Hinweis auf die Möglichkeit der Anwendung des § 254 BGB. nicht nur erheblich abgeschwächt, sondern der Wahrheit ganz nahe gebracht. Und dieser entspricht auch durchaus die Entscheidung des Reichsgerichts vom 9. Dezember 1922 in Sachen Feldschlößchen wider Reichsbahndirektion Dresden (I 6 58/21), die den Herausgebern der elften Auflage des Staubschen Kommentars nicht bekannt sein konnte, von der man ab... annehmen kann, sie sei Herrn Dr. Senckpiehl entgangen ... handelte es sich um Verunreinigung von Haferflocken ... Petroleumrückstände, von denen der Wagen über... nicht durch Bahnangestellte befreit oder gereinigt war. ... dem hierin ein von der Eisenbahnverwaltung zu vertre... Verschulden zu erblicken war, und mit Recht, will das ... gericht doch das der Klägerin als schwerstwiegend desh... gesehen wissen, weil ihre Leute den ungereinigten Zust... gestellten Wagens erkennen mußten und auch erkannt ... dessen ungeachtet aber die Sendung, deren Empfindlichkei... ebenfalls nicht entgangen war, hinreichend durch eine A... tung von ganz losem Stroh sichern zu können glaubten. ... folgt mit zwingender Notwendigkeit, daß das Reichsgeri... Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung nur auf die tat... liche Reinigung beschränkt und damit also keineswe... des Versenders irgendwie vermindert oder gar aufhebt. ... großen Abfertigungsstellen die Eisenbahnverwaltung üb... kaum jemals wirklich wissen kann oder zu wissen be... was nun in den Wagen verladen werden soll, kommt noch ... ganz abgesehen davon, daß gerade bei diesen Stellen der ... zelne Zweige unabhängig voneinander zu arbeiten pfleg... Güterabfertigung bestellt den Wagen, die Reichsbahndi... verfügt seine Gestellung und die Station stellt ihn la... nachdem sie seine Reinigung veranlaßt hat; ist der angef... Wagen leer der Bestellungsstelle zugelaufen, so ist er ... durch die Empfangsstelle zu reinigen gewesen. Daß die ... nigung nichts anderes sein kann, als ein gründliches Aus... auf Deutsch „besenrein" machen, dürfte in der Verkehrssit... Verkehrsübung wohl begründet sein. Bei Anwendung de... BGB. muß aber, wie bereits angedeutet, richtigerweise ein ... schied zwischen großen und kleinen Stellen gemacht w... Weiß z. B. der Vorsteher eine kleinen ländlichen Bah... 4. Klasse, daß für den Rittergutsbesitzer heute künst... Dünger angekommen ist, und jener im gleichen Wagen ... Kartoffeln oder Erbsen verladen will, so würde er pflic... gessen und zum Nachteile der Verwaltung handeln, wenn ... Versender oder seine Leute nicht darauf aufmerksam ... daß sie selber noch eine Nachreinigung vornehmen od... nügende Schutzvorkehrungen treffen müßten.

Soweit wird man auch hier nur dann das Richtige zu ... vermögen, wenn man den Fall selber in allen seinen ... heiten klärt und danach prüft, ob und inwieweit die Stre... ihren Verpflichtungen nachgekommen sind, die ebenso au... Grundsatz von Treu und Glauben wie auf dem im Ve... Möglichen oder Üblichen aufgebaut sind.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im September 1925. I. Verkehr und Betrieb. Wenn auch die deutsche Wirtschaftslage im September keine bemerkenswerte Besserung erfahren hat, ist doch der Güterverkehr der Reichsbahn nach der gestellten Wagenzahl gestiegen. Im Durchschnitt wurden arbeitstäglich etwa 5000 Wagen mehr als im Vormonat gestellt. Die Gründe dafür sind in erster Linie auf den zunehmenden Ernteverkehr, auf gesteigerten Versand von Kohlen, Düngemitteln, Kartoffeln und Baustoffen zurückzuführen. Auch ist es gelungen, infolge mannigfacher Verbesserungen im Güterbeförderungsdienst Verkehr vom Auto wieder für die Reichsbahn zurückzugewinnen. Dagegen sind in letzter Zeit bedeutende Gütermengen, die bisher auf der Bahn transportiert wurden, auf die Binnenwasserstraßen abgewandert.

Der gesteigerte Kohlenversand ist auf die Winterversorgung für Hausbrand und den stärkeren Bedarf der Ga... Elektrizitätswerke zurückzuführen. Es wurden 27 000 W... mehr gestellt als im Vormonat, darunter 9000 im Ruhrgeb...

Der Versand an künstlichen Düngemitteln wa... 5500 Wagen stärker als im Vormonat, jedoch hat die Nach... in der zweiten Hälfte September nachgelassen, da der B... bedarf der Landwirtschaft im allgemeinen gedeckt ist.

Für Kartoffeln wurden infolge der fortschreitenden ... etwa 11 000 Wagen mehr in Anspruch genommen als im ... monat. Auch der Verkehr von Brotgetreide und Mehl ... etwa 1000 Wagen gestiegen. Der Zuckerversand ging ... noch fehlender Bestände weiter zurück. Es wurden ... 4000 Wagen beansprucht. Gegen Ende des Monats hat der ... sand an Rüben, deren Ernte einen guten Ertrag verspricht, ... sam begonnen.

Die Beförderung von Baustoffen hat zugenomme... nach der Beendigung des Bauarbeiterstreiks die in Rück... gebliebenen Bauten beschleunigt fertiggestellt werden. ... Zement waren annähernd 36 000 Wagen — 7000 mehr a... Vormonat — notwendig.

e der bevorstehenden Zollerhöhung waren gegen Monats-
chliche Transporte über die Grenzbahnhöfe, in den See-
nd im Durchlauf durch das Reichsbahngebiet zu leisten.

üterzugfahrplan wurde durch Verbesserungen
güterzugverbindungen München—Nordseehäfen sowie
ankfurt (Main)-Berlin und besonders der im Wettbewerb
nkreich und Belgien wichtigen Verbindung Basel-Emme-
and weiter ausgebaut. Zur Bewältigung des Herbstver-
Kartoffeltransporte usw.) sind Fahrpläne für Güterzüge
se Entfernungen aufgestellt worden.

üterkursbuch wurde durch Aufnahme verkehrs-
r Zwischenstationen und Vergrößerung des Stationsver-
es bedeutend erweitert.

planmäßige Zusammenlegung der technischen Unter-
n der Güterzüge ist die Betriebsabwicklung flüssiger
tschaftlicher gestaltet und eine erhebliche Personal-
s erzielt. Weitere erfolgversprechende Versuche be-
, durch Übertragung der Disposition über Bereitschafts-
e und Lokomotiven im Güterzugdienst und der Befugnis
legung von Bedarfszügen an die Zugleitungen eine
Ausnutzung von Personal und Material im Güterzug-
erreichen.

ersonenverkehr war in der ersten Monatshälfte
r stark, gesteigert durch zahlreiche örtliche Veranstal-
landwirtschaftliche Feste, Ausstellungen, Messen usw.).
r weiten Hälfte trat ein merklicher Rückschlag ein, ent-
d dem Ferienschluß und der ungünstigen Witterung.
Bayern blieben die Leistungen, insbesondere im Zusam-
mit dem Oktoberfest und der Münchener Verkehrsaus-
hoch.

triebsentwicklung in den letzten Monaten ist gekenn-
durch folgende Angaben:

	August 1925	Juli 1925
tete Zugkm:		
sonenverkehr	30 142 000	29 790 000
erverkehr	17 589 000	18 017 000
nstzüge	328 000	285 000
	48 059 000	48 092 000
achskm:		
sonenverkehr	896 301 000	875 698 000
erverkehr	1 357 695 000	1 359 559 000
nstzüge	9 602 000	8 306 000
	2 263 598 000	2 243 563 000

ngen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im täglichen chnitt):	Septbr. 25	August 25
m Verschbf.	4 800 Wg	4 900 Wg
nheim	4 100 Wg	4 200 Wg
termark	3 400 Wg	3 500 Wg
gestaute Wagen äglichen Durchschnitt)	850 Wg	1 200 Wg
hlige Wagen täglichen Durchschnitt)	31 100 Wg	53 500 Wg
agen in Betriebsgleisen Schluß des Monats)	51 200 Wg	54 800 Wg

fwesen. Güterverkehr. Im September sind ver-
neue Ausnahmetarife herausgegeben. So besteht
1. September im Verkehr von Stettin nach polnisch-ober-
en Stationen ein Ausnahmetarif für Erze zur Eisen-
lerzeugung auf Grund des deutsch-polnischen Abkom-
r Oberschlesien. Um den schlesischen Werken den Be-
Schwefelsäure zu erleichtern, ist anläßlich der Sperre
ch-oberschlesischen Einfuhr ein von allen Reichsbahn-
nach schlesischen Verbrauchsstationen geltender Aus-
f (22) eingeführt worden, der die Frachtsätze der
(statt regelrecht C) gewährt.

kehr mit den Niederlanden nehmen die auch der
der westdeutschen Industrie dienenden neuen Aus-
fe 102 H und 103 H für Zement von westdeutschen Ge-
stätten nach Holland und für Güter aller Art (außer
nd Koks) nach und von Venlo den Wettbewerb mit
Verkehrswegen auf.

kehr mit der Schweiz wurde ein Ausnahmetarif für
früchte, die aus dem östlichen Ausland über die
Grenze eingegangen sind, von Königsberg (Pr.) ein-
rt.

sind folgende einem allgemeineren Interesse begegnenden
ngen oder Ergänzungen bereits bestehender Ausnahme-
vorzuheben:

nahmetarif 7 für Eisenerze und sonstige Ver-
gsstoffe wurde auf alte emaillierte Blechgeschirre,
n, Gebrauchsgegenstände und deren Abfälle beim Ver-
Entemaillierungsanstalten ausgedehnt, um diese in der
her als wertlos verworfenen Güter für die Eisenge-
nutzbar zu machen. Der Ausnahmetarif 39 von allen
nstationen nach deutschen Seehäfen gilt seit dem
ber für Stückgut der allgemeinen Eilgutklasse (I e), der allgemeinen Stückgutklasse (I) und der ermäßigten Eilgutklasse (II e) sowie für Wagenladungen bei Aufgabe als Eilgut oder von Gütern der Klasse A bei Aufgabe als Frachtgut unter der Voraussetzung, daß die Waren über See nach außerdeutschen Ländern ausgeführt werden.

Die Geltungsdauer der Ausnahmetarife 11 und 41 (für Düngemittel) und des Nottarifs für Lebensmittel wurde bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember d. J., ausgedehnt. Bis zu diesem Zeitpunkt gewährt der vorgenannte Nottarif für den Verkehr der Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft untereinander vom 1. Oktober d. J. ab auf seine bisherigen Frachten (außer bei Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenerzeugnissen und Milch) eine weitere 10prozentige Ermäßigung, die die Preissenkungsbestrebungen der Reichsregierung unterstützen soll. Diese frachtliche Erleichterung kommt also vorübergehend folgenden Gütern zugute: Teigwaren und kochfertigen Suppen usw. der gleichnamigen Tarifstellen der Klasse B, frischen Feld- und Gartenfrüchten der Klassen C und E, frischen Mohrrüben (Karotten) und frischen Kohlrüben der Klasse F, Seefischen, Seemuscheln, Krabben, Heringsmilch und Heringsrogen, sämtlich wie im Ausnahmetarif 8 genannt, Butterschmalz und Margarine, Fetten und Ölen, wie in Ziffern 1—3 dieser Tarifstelle der Klasse B genannt (ab 15. Oktober unter Ausschluß der überwiegend technischen Zwecken dienenden), Käse usw. der Klasse B, Brot, nicht in Dauerverpackung, der Klasse B, gesalzenen Heringen und Breitlingen, frischen Kartoffeln als Stückgut und in Ladungen, letzteren, soweit sie zur unmittelbaren menschlichen Ernährung, zum Pflanzen oder zum Verfüttern verwendet werden oder für diese Zwecke nicht mehr geeignet sind.

Auch die Geltungsdauer des seit dem 1. Juni 1924 bestehenden Ausnahmetarifs für Rindvieh der Klasse S 2 von ostpreußischen Stationen nach dem übrigen Reich ist bis auf jederzeitigen Widerruf längstens bis zum 31. März 1926 verlängert worden. Die lediglich dem Wettbewerb mit ausländischen Wegen dienenden Durchfuhrtarife wurden dem Bedürfnis gemäß ausgestaltet. Für den Tierverkehr mit den Saarbahnen und für den Kohlenverkehr von schlesischen, west- und mitteldeutschen Gewinnungsstätten nach der Tschechoslowakei wurden mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. neue direkte Tarife eingeführt.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse im Monat August 1925 haben sich wie folgt gestaltet:

I. Einnahmen der Betriebsrechnung:	
1. Personenverkehr	156 867 000 RM
2. Güterverkehr	233 030 000 „
3. Sonstige Einnahmen	26 057 000 „
Zusammen:	415 954 000 RM
II. Ausgaben der Betriebsrechnung:	
1. Persönlichee Ausgaben (einschließlich Löhne der Bahnunterhaltungs- u. Werkstättenarbeiter)	195 923 000 RM
2. Sächliche Ausgaben	117 450 000 „
3. Zinsendienst	700 000 „
Zusammen:	314 073 000 RM
III. Außerordentliche Ausgaben (für werbende Anlagen)	23 198 000 RM
IV. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	99 840 000 RM

Das im August 1925 erzielte Einnahmeergebnis hält sich im allgemeinen im Rahmen des Voranschlags, wenn auch im Güterverkehr infolge des Bauarbeiterstreiks Frachtausfälle entstanden. Neben den laufenden Ausgaben der Betriebsrechnung und den außerordentlichen Ausgaben für werbende Anlagen ist im August 1925 die zweite Halbjahresrate für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen gezahlt worden. Soweit die Einnahmen des Monats August 1925 zur Deckung dieser Ausgaben nicht ausgereicht haben, mußten die Rückstellungen der Vormonate zum Ausgleich herangezogen werden. Daß auch im Monat September 1925 die Gesamtwirtschaft der Reichsbahn den Erwartungen entspricht, ist aus den bis jetzt vorliegenden Ergebnissen zu schließen.

IV. Personalfragen. Die Nachprüfung der wirtschaftlichen Verwendung des Personals ist fortgesetzt worden. Der Gesamtpersonalbestand betrug Ende August 1925 insgesamt 727 429 Köpfe gegen 727 280 Köpfe im Vormonat. In der Zahl sind 35 900 — im Vormonat 32 680 — Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten, die namentlich bei der Bahnunterhaltung für die Zeit der günstigen Bauperiode eingestellt sind.

Die Lohnbewegung setzte sich im September fort. Während der Generaldirektor mit Wirkung ab 1. September d. J. die für erforderlich gehaltenen, finanziell tragbaren Lohnmaßnahmen angeordnet hatte, teilten die Gewerkschaften inzwischen dem Reichsarbeitsminister mit, daß sie ihrerseits kein Interesse an der Weiterführung des bisherigen Schlichtungsverfahrens hätten. Am 3. September d. J. wandten sie sich aber erneut an den Reichsarbeitsminister und beantragten die Einleitung eines neuen Schlichtungsverfahrens. Obwohl hierfür nach dem durch die

Gewerkschaften herbeigeführten Abbruch des ersten Schlichtungsverfahrens kein Grund vorlag, erklärte sich die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dennoch im Interesse des Arbeitsfriedens mit einem neuen Schlichtungsverfahren einverstanden. Der Reichsarbeitsminister bestellte nunmehr einen neuen Schlichter. Nachdem die Einigungsverhandlungen vor diesem ergebnislos verlaufen waren, trat die Schlichterkammer zusammen, die am 10./11. September d. J. den in Nr. 38, S. 1088 d. Ztg. mitgeteilten Spruch fällte.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat trotz grundsätzlicher Bedenken den Schiedsspruch aus den Gründen, die sie veranlaßten, dem zweiten Schlichtungsverfahren zuzustimmen, angenommen. Die Arbeitnehmervereinigungen lehnten indes die Annahme des Schiedsspruchs mit dem in Nr. 38 wiedergegebenen Schreiben ab. Er ist bisher nicht für verbindlich erklärt worden. Bei dieser Sachlage sind die im Schiedsspruch vorgesehenen, über die erwähnte Anordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hinausgehenden Lohnmaßnahmen bisher nicht durchgeführt worden.

— **Unterbringung im Schlafwagen.** In den Reichsbahn-Schlafwagen und in den Schlafwagen der Mitropa hat der Reisende 1. Klasse im allgemeinen Anspruch auf ein ganzes Abteil. Eine Ausnahme besteht indes für die Mitropa-Schlafwagen Nürnberg-Wien und München-Wien, in denen auch die Reisenden 1. Klasse, wie in den Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft, zu zweien in einem Abteil untergebracht werden.

— **Eisenbahnkraftwagenverkehr im Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart.** In diesem Bezirk ist am 15. Oktober 1925 die erste Eisenbahnkraftwagenlinie auf der Strecke Ludwigsburg-Stuttgart-Eßlingen (28 Tarifkilometer) eröffnet worden. Sie dient der Beförderung der mit Frachtbrief aufgelieferten Frachtstückgüter zwischen den Stationen dieser Strecke. Daneben werden geeignete Stückgüter nach Vereinbarung auf Grund besonderer Beförderungsbedingungen beim Absender abgeholt und dem Empfänger unmittelbar zugestellt. Täglich verkehren, von Stuttgart ausgehend, in jeder Richtung zwei Kraftwagenzüge, bestehend aus je einem gedeckten Trieb- und Anhängewagen von je 5 t Tragkraft. Die Kraftverkehr Württemberg A.-G., die die Kraftwagen und die Fahrer stellt, erhält als Vergütung bis auf weiteres einen bestimmten Anteil an den Frachteinnahmen unter Zusicherung einer Mindesteinnahme. Die Begleiter werden von der Reichsbahn gestellt.

— **Kraftwagenverkehr der Reichsbahn.** Die Reichsbahndirektion in Magdeburg hat am 19. Oktober auf der Strecke Magdeburg Hauptbahnhof-Ottersleben-Wanzleben und zurück einen Eisenbahn-Kraftwagenverkehr mit zwei großen modernen Personenwagen eingerichtet. Die bisherige Reichspostkraftlinie Magdeburg-Wanzleben ist mit diesem Tage eingestellt worden. Täglich finden in der Richtung nach Ottersleben sechs Fahrten, in der Gegenrichtung fünf Fahrten statt, Wanzleben wird mit je 3 Fahrten bedient. Der Fahrpreis bis Ottersleben beträgt 40 Pf., bis Wanzleben 1,30 M.; auch Wochenkarten werden ausgegeben.

Die Reichsbahndirektion Magdeburg plant, falls sich die Einrichtung bewährt, weitere Eisenbahn-Kraftwagenlinien einzurichten. Die Kraftomnibusse stehen auch Vereinen und Gesellschaften zu gemeinsamen Fahrten zur Verfügung. — Wie der Deutsche Verkehrsdienst erfährt, ist die Einrichtung eines Kraftwagenverkehrs dem Ermessen der einzelnen Reichsbahndirektionen anheimgestellt. Es ist daher durchaus möglich, daß auch andere Reichsbahndirektionen der Neuerung in Magdeburg folgen werden.

— **Der Umfang des Speisewagenverkehrs.** Als vor rund 35 Jahren der Unternehmer Kromrey den ersten Speisewagenlauf zwischen Berlin und Oberschlesien übernahm, ahnte wohl niemand, welchen Umfang diese Einrichtung mit der Zeit annehmen würde. Heute laufen auf 105 deutschen Linien Speisewagen; es sind also täglich, da für Hin- und Rückfahrt je ein Wagen gebraucht wird, 210 Speisewagen im Betriebe. Jeder Wagen ist durchschnittlich mit etwa sieben Personen Bedienungs- und Küchenpersonal besetzt. Hierzu kommt noch das Personal in den Versorgungsdepots.

— **Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen.** Der Ersatz der Gasbeleuchtung in den Eisenbahnzügen durch elektrische Beleuchtung hat in letzter Zeit Fortschritte gemacht. Es sind 2000 D-Wagen mit elektrischem Licht versehen worden, und an der Ausrüstung der übrigen 3- bis 4000 Wagen wird eifrig gearbeitet. Auch ist beabsichtigt, die Wagen aller Eil- und Personenzüge nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel elektrisch zu beleuchten. Zur Einrichtung der elektrischen Beleuchtung gehören eine Dynamomaschine und Akkumulatoren.

— **Pressefahrt der Reichsbahndirektion Frankfurt (a**
Am 20. Oktober 1925 veranstaltete die Reichsbahndi Frankfurt (Main) eine Besichtigungs- und Propagandafa Frankfurt (M) Hbf. nach Bebra. An der Fahrt nahm Vertreter der gesamten Frankfurter Presse und des Nachr büros, Vertreter der Handelskammern Frankfurt (M) und Vertreter des Landgerichts und Oberlandesgerichts und Staatsanwaltschaften, der Universität und der Oberpostdi (Frankfurt (M) teil, im ganzen 40 Personen. In bach (M) Hbf. wurde kurzer Halt gemacht, um den Teiln einen Überblick über den Stand der Bauarbeiten und üb weiteren Absichten der Reichsbahndirektion zu geben. Die wurde dann in einem neuen Unterrichtswagen der Reich direktion über Hanau durch das schöne, im Herbstschmuck gende Kinzigtal fortgesetzt. Während dieses Teiles der wurde den Teilnehmern zunächst die technische und wirt liche Bedeutung der Kunze-Knorr-Bremse vorgetragen. Vortrage folgten Mitteilungen über die Betriebs- und Ver bedeutung der befahrenen Strecke im Gesamtnetz der bahn und über die daraus der Reichsbahndirektion Fra (M) erwachsenden besonderen Aufgaben für Bau, Betrie Verkehr. In Schlüchtern, der Eingangsstation zum Distel tunnel, wurde bei kurzem Halt den Teilnehmern die Knorr-Bremse praktisch vorgeführt. Die Teilnehmer setzt dann die Fahrt nach Bebra fort, wo ihnen am Rangierberg und Wert der Zugbildung und Zugauflösung praktisch führt und erläutert wurde. Den Abschluß bildete eine Be gung der neuen, mit einem elektrischen Förderband ausgesta Umladehalle in Bebra. Bei den Vorführungen und Erläuter wurde u. a. Wert darauf gelegt, die Vertreter der Gericht Staatsanwaltschaften mit Vorgängen im Betrieb und V vertraut zu machen, die vielfach für ihre rechtliche Wür und Urteilsfindung von ausschlaggebender Bedeutung sind. einem Frühstück in der Bahnwirtschaft Bebra wurde die fahrt angetreten.

— **Reisebüro im Bahnhof Friedrichstraße Berlin.** Das in den Stadtbahnbögen Georgenstraße untergebrachte europäische Reisebüro ist am 27. Oktober in den Neuba Bahnhofs Friedrichstraße übergesiedelt und dem öffent Verkehr übergeben. Die Reichszentrale für Deutsche Ver werbung, als die Zentralstelle für die Förderung des deu Fremdenverkehrs, hat hier einen besonderen Auskunftsbe für die Information des Publikums zur Verfügung gestellt.

— **Deutsche Verkehrs-Kreditbank Aktiengesellschaft.** I Generalversammlung wurde der bekannte Abschluß un Verteilung einer Dividende von 12 % genehmigt. Vom Aktienkapital sind bekanntlich 70 % in Händen der Eisen verwaltung, 20 % bei den Großbanken und der Rest im Fre kehr. Das Aktienkapital wurde anschließend um 2 Milli auf 4 Millionen durch Ausgabe von 20 000 Inhaberaktien 100 ℳ erhöht und das gesetzliche Bezugsrecht der Akti ausgeschlossen. Die neuen Aktien nehmen an der Dividen 1. Juli 1925 teil. Der Ausgabekurs beträgt 150 %. Von neuen Aktien übernehmen die Reichsbahn-Hauptverwa 1 420 000 ℳ und den Rest von 580 000 ℳ das Bankhaus S. Bl röder namens eines Konsortiums. Das Agio muß voll einge werden und auf das Aktienkapital 25 %. Aus dem Aufsich sind ausgeschieden: Kommerzienrat Millington Hermann vo Deutschen Bank und Direktor Schweighofer. Neugewählt w Direktor Urbig von der Disconto-Gesellschaft, Rudolf Loeb Bankhaus Mendelsohn, Direktor Schumann von der Bayeri Hypotheken- und Wechselbank und Direktor Posbischil vo Bayerischen Verkehrsbank, München.

— **Gründung einer neuen Eisenbahner-Gewerkschaft.** De werkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten und Anw und die Zentralgewerkschaft Deutscher Reichsbahnbeamten Anwärter haben sich zum „Zentral-Gewerkscha bund Deutscher Reichsbeamten und Anwär (Geschäftsstelle: Berlin SW 61, Blücherstr. 1 II) vereinigt. mit hört die selbständige Interessenvertretung, wie sie b vom Gewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten und wärter und von der Zentralgewerkschaft Deutscher Reichs beamten und Anwärter wahrgenommen wurde, auf und geh die neugegründete Gewerkschaft über.

Angeschlossen sind dem Zentral-Gewerkschaftsbund die stehenden Fachorganisationen: 1. Fachgewerkschaft Deut Eisenbahnfahrbeamten und Anwärter; 2. Reichsbund Deut Eisenbahnvorsteher und Sekretäre; 3. Verband der Sekre Assistenten, Betriebsassistenten und Anwärter; 4. Fachgew schaft der Reichsbahninspektoren; 5. Gewerkschaft Deut Lokomotiv- und Schiffsheizer; 6. Verband der Reichsbahn tinnen; 7. Reichsbund der Eisenbahnweichensteller und wärter; 8. Fachverband Deutscher Eisenbahnladeaufsichts ten und Anwärter; 9. Verband der fachlich vorgebildeten o technischen Reichsbahnbeamten; 10. Gewerkschaft Deuts

…sten; 11. Verband der Amtsgehilfen; 12. Verband der …beamten; 13. Fachgewerkschaft der Stationsschaffner, …beamten, Amtsgehilfen und deren Anwärter; 14. Fach…schaft Deutscher Eisenbahn-Weichensteller, verwandter …ruppen und Anwärter; 15. Gewerkschaft Deutscher …nladeaufsichtsbeamten und Anwärter; 16. Gewerkschaft … technischen Eisenbahnbeamten und Anwärter E. V. …entral-Gewerkschaftsbund Deutscher Reichsbahnbeamten …wärter ist von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als …ungsfähige Eisenbahnerorganisation anerkannt worden.

… **eisenbahnwissenschaftliche Woche in München**, die in … Ztg. angekündigt war, hat einen nach jeder Richtung …enden Verlauf genommen. Die Woche wurde im großen … des Gebäudes der Gruppenverwaltung von Ministerial… Dr.-Ing. Dasch in Vertretung des beurlaubten Staats… von Frank in Anwesenheit von Vertretern des Reichs…steriums, der bayerischen Staatsregierung, der Handels… der Präsidenten der Reichsbahndirektionen und der … Beamten der Gruppenverwaltung eröffnet. Es sind … 27 allgemeine und fachwissenschaftliche Vorträge von …ätsdozenten und höheren Reichsbahnbeamten gehalten … Durch die Verkehrsausstellung und wichtige sehens…triebe der Reichsbahn fanden Führungen statt. Die Be…n war überraschend groß. Gegen 800 Hörer, zum größten …mte des gehobenen mittleren Dienstes und höhere Be…, Bayern, aber auch aus den anderen Reichsbahndirek…erken, dann Vertreter fremder Verwaltungen (Bulgarien, …en, Ungarn, Rußland) und sonstige Interessenten hatten … Besuche des ganzen Kurses oder einzelner Veranstal… ingefunden. Am Schluß der offiziellen Tagung konnte …rungsrat H a m m in Vertretung des abwesenden Staats… von Frank feststellen, daß die Eisenbahnwissenschaft…che einen unerwartet großen Erfolg erzielt habe. Er …amens der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen …n der Hauptverwaltung in Berlin, dem Studienleiter …waltungsakademie, Universitätsprofessor Dr. Nawiasky, …enten und der Hörerschaft dafür, daß sie zu diesem …Gelingen beigetragen hatten. Ein gemeinsamer Ausflug … anwesenden Teilnehmer an den Kursen zum Verkehrs…rholungsheim nach Tutzing beschloß die wissenschaft…che.

R…tungsmedaille. Das Preußische Staatsministerium hat …en, die Verleihung der Rettungsmedaille am Bande und …nerungsmedaille für Rettung aus Gefahr wieder aufzu…n und zwar auch für zurückliegende Taten. Als staatliche …ungen für Rettung aus Gefahr kommen außer den vor…n Medaillen noch die Bewilligung einer Geldbelohnung …öffentliche Belobigung im Amtsblatt der Regierung in … Von den zurückliegenden Rettungstaten werden nur …rücksichtigt, die nach dem 1. August 1914 ausgeführt …ind.

Pe…onalnachrichten. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell…d v e r s e t z t : die Reichsbahnräte E l s n e r, bisher …amt Glauchau, zur Betriebsdirektion Zwickau, K r a t z, …m Neubauamt Zwickau, zum Bauamt Zittau, und H o l z…bisher bei der Reichsbahndirektion Augsburg, nach Lud…(Rhein), als Vorstand des Messungsamts der Reichs…tion.

…e w i e s e n sind: Reichsbahnoberrat T h i e l e vom Ma…chnischen Büro der Reichsbahndirektion Dresden zum …amt Dresden als Vorstand, — die Reichsbahnräte Oskar …er von der Reichsbahndirektion Essen zur Oberbe…ng West in Essen und C l a u ß n i t z e r von der Be…ktion Zwickau zum Neubauamt Zwickau als Vorstand, …eichsbahnamtmänner M i r t s c h i n vom Maschinentech…Büro der Reichsbahndirektion Dresden zum Werk…o als Vorstand und Max L e h m a n n vom Eisenbahn…ungswerk Leipzig zum Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf. …eiter der dortigen Nebenwerkstatt.

…s…r b e n ist Reichsbahnrat V i b r a n s, Vorstand des …betriebsamts Detmold.

Österreich.

Er…hung der Personentarife. Voraussichtlich am 1. Januar …len die Personentarife der Österreichischen Bundes…ne durchschnittliche Erhöhung um 15 % erfahren und … auf das 14 000fache des Standes der Vorkriegszeit ge…rden. Diese Tariferhöhung erweist sich aus der Er…notwendig, daß die weitere Ausgestaltung des Per…ehrs in der Richtung einer fortschreitenden Verbesse… Zugverbindungen, Fahrgeschwindigkeiten und Aus…der Wagen finanzielle Aufwendungen erheischt, für …s den Einnahmen mit den gegenwärtigen Personentarifen nicht die Deckung gefunden werden kann, diese sind nämlich nur mit dem 12 740fachen und, wenn man die auch im Personenverkehre durchgeführte tarifarische Eingliederung der Südbahn in das Durchrechnungsnetz der Österreichischen Bundesbahnen in Betracht zieht, nur mit dem 12 500fachen der Vorkriegstarife zu beziffern. So sind im Voranschlage für das Jahr 1926 allein für Umgestaltungen und Erneuerungen des Oberbaues 26 Millionen Schilling vorgesehen, wovon ein großer Teil zu Lasten der Ergebnisse des Betriebes geht. Mit weiteren größeren Kosten wird der Betrieb aus dem Titel der Erneuerung des Wagen- und des Lokomotivparkes belastet. Die Bundesbahnen haben es sich jedoch angelegen sein lassen, die geplante Tariferhöhung so durchzuführen, daß der erforderliche finanzielle Erfolg unter möglichster Schonung der etwa schon bisher bis an die Grenze der Vorkriegstarife herangezogenen Verkehre und unter Gewährung größtmöglicher Erleichterungen für ständige Reisende erreicht wird. So werden für die kürzesten Entfernungen Erhöhungen der gewöhnlichen Fahrpreise nicht eintreten, wodurch den zu häufigeren Fahrten auf kurze Strecke gezwungenen, meist wirtschaftlich schwächeren Bevölkerungsschichten eine neuerliche finanzielle Belastung erspart und auch der vorwiegend auf kürzere Entfernungen sich abwickelnde größere Ausflugsverkehr geschont werden wird. In Annäherung an den Tarif der Vorkriegszeit und unter Bedachtnahme auf die Verkehrsbedürfnisse wird ferner eine Herabsetzung des bisherigen Spannungsverhältnisses zwischen den Fahrpreisen der höheren Wagenklassen und jenen der 3. Wagenklasse durchgeführt. Doch wird das Verhältnis, das heute 1 : 2 : 3 und vor dem Kriege etwa 1 : 1½ : 2½ war, unter Beibehaltung des Systems der festen Schnellzugzuschläge, für den Personen- und Schnellzugverkehr verschieden gehalten sein, indem beim Personenzug das Klassenverhältnis von 1 : 1,5 : 2,25 und beim Schnellzug, wo die Ausnutzung der 2. Klasse auch schon bisher eine verhältnismäßig nicht ungünstige war und nur die Besetzung der 1. Klasse viel zu wünschen übrig ließ, das Klassenverhältnis von 1 : 1,8 : 2,5 festgesetzt wird. Auf diese Weise soll die Benutzung der höheren Wagenklassen in Hinkunft weiteren Kreisen des reisenden Publikums zugänglich gemacht, die Besetzung insbesondere auch der 1. Klasse günstiger beeinflußt und auf diesem Wege die Ausnutzung des vorhandenen Fahrparkes erhöht und die tote Last herabgedrückt werden. In Anlehnung an die neuen Preise der einfachen Fahrkarten werden auch die Preise der übrigen Fahrkartengattungen, d. i. der Monatsstreckenkarten und der von diesen hergeleiteten ermäßigten Streckenkarten sowie der Schülermonatskarten Änderungen erfahren. Im innigen Zusammenhange mit diesen Umgestaltungen der Grundlagen des Tarifes wird eine Reihe von Maßnahmen zur Durchführung gelangen, die bezweckt, den Reiseverkehr weitestgehend zu fördern und zu beleben. Dies wird durch Einführung von für den Geschäftsreiseverkehr besonders günstigen A b o n n e m e n t k a r t e n erzielt werden, die nach einem äußerst ermäßigten Barême erstellt, länderweise gegliedert und nach bestimmten Grundsätzen beliebig zusammenstellbar sein werden, wobei zu der Mindestgebühr von 80 Schilling hinzukommende Beträge von 81 bis 120 Schilling um 50 % und 121 Schilling aufwärts um 80 % ermäßigt werden. Was die G e l t u n g s d a u e r der Abonnements betrifft, so werden Monats-, Viertel-, Halb- und Ganz-Jahresabonnements mit weiteren größeren Nachlässen geschaffen werden. Für den Vergnügungs- und Ausflugsverkehr in den Sommermonaten werden außerdem noch besondere Karten zur Verfügung stehen. Neben diesen ohne Entrichtung einer weiteren Fahrgebühr benutzbaren Abonnementkarten werden Halbpreiskarten geschaffen werden, die gegen Erlag einer Pauschalsumme mit Geltung für ein Jahr zum Verkauf gelangen und zur Lösung von Fahrkarten zum halben Preise berechtigen. Erhöhungen der Gütertarife treten nicht ein. Die Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen hat den auf diese Maßnahmen abzielenden Anträgen in ihrer Sitzung vom 16. Oktober d. J. die Zustimmung erteilt.

— **Elektrisierung der Wiener Stadtbahn.** Am 19. Oktober wurde der letzte Teil der unter elektrischen Betrieb gestellten Wiener Stadtbahn, die Donaukanallinie, feierlich eröffnet. Über diese Bahn werden wir demnächst einen mit Abbildungen versehenen Aufsatz veröffentlichen.

— **Ministerialrat Ing. Kuno de Verrette †.** Am 17. Oktober 1925 ist Ministerialrat Ing. Kuno de Verrette im 48. Lebensjahre gestorben. Mit ihm schied nicht nur ein ausgezeichneter Fachmann auf dem Gebiete des Eisenbahnsicherungswesens aus dem Leben, sondern in ihm verlieren die Österreichischen Bundesbahnen einen Beamten, der über ein hervorragendes, allgemeines Eisenbahnfachwissen verfügte. Er wurde am 4. September 1878 als Sohn eines höheren Offiziers geboren. Nach Absolvierung der Maschinenbauschule an der Wiener Technik trat er im Jahre 1902 in den Dienst der k. k. Staatsbahnen und begann seine dienstliche Laufbahn in der Hauptwerkstätte der Staatsbahndirektion Linz. Seine eigentliche Betätigung auf dem Gebiete des Eisenbahnsicherungsdienstes begann im Jahre 1905, als er

zur Abteilung für Bau und Bahnerhaltung versetzt wurde und Gelegenheit hatte, an dem Ausbau der Signalwerkstätte Linz tätigen Anteil zu nehmen. Im Jahre 1908 wurde er in das Departement für Signaleinrichtungen, Sicherungs- und Schwachstromanlagen des k. k. Eisenbahnministeriums berufen, wo ihm eine der wichtigsten Arbeiten, die Aufstellung der Regelpläne für den Signaldienst übertragen wurde. Im Jahre 1923 wurde er bei Schaffung der Generaldirektion zum Vorstand der Abteilung für das Signal-, Sicherungs- und Fernmeldewesen ernannt und leitete diese Abteilung bis zu seinem nunmehr erfolgten Tode.

Als Abteilungsvorstand hatte er Gelegenheit, sein reiches Fachwissen in vollem Ausmaße zur Geltung zu bringen. Er verfolgte alle Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnsicherungswesens mit regster Anteilnahme und war mit Erfolg bestrebt, die Sicherungsanlagen der Bundesbahnen zeitgemäß auszugestalten. Um den Ausbau und die Entwicklung des Signalstreckenleitungsdienstes hat sich de Verrette dauernde Verdienste erworben.

Durch seinen außergewöhnlichen Pflichteifer und seine rastlose Tätigkeit im Dienste war er ein vorbildlicher Beamter, für seine Untergebenen, deren Liebe und volles Vertrauen er besaß, ein freundlicher Berater und fürsorglicher Vertreter ihrer Angelegenheiten. Sein liebenswürdiges und stets hilfsbereites Wesen wird ihm bei jedem, der ihn näher gekannt hat, ein dankbares und ehrenvolles Andenken sichern.

Niederlande.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** Die Tagung der Europäischen Fahrplankonferenz im Haag wurde am 24. d. M. mit einer Rede des Präsidenten Schrafl-Schweiz geschlossen, in der dieser der niederländischen Regierung und besonders der Direktion der Niederländischen Eisenbahngesellschaft für den herzlichen Empfang sowie für die guten Vorbereitungen und Organisation der Konferenz den Dank der Konferenzmitglieder aussprach. An den Verhandlungen der Konferenz, die einen sehr erfolgreichen Verlauf gehabt haben und bei denen von allen Seiten größtes Entgegenkommen gezeigt wurde, nahmen zum ersten Male auch Vertreter Rußlands, Spaniens und Portugals teil. Die Konferenz beschloß, ihre nächste Jahrestagung vom 11. bis 16. Oktober in Baden-Baden abzuhalten. Bezüglich des deutsch-holländischen Eisenbahnverkehrs wurde beschlossen, während des ganzen Jahres täglich eine beschleunigte D-Zugverbindung mit München über Emmerich einzurichten.

Übrige europäische Länder.

— **Umgestaltung der dänischen Wartesäle.** Auf den Bahnhöfen der größeren Städte wird der Wartesaal 2. Klasse in einen Wartesaal für Nichtraucher, der Wartesaal 3. Klasse in einen Wartesaal für Raucher umgestaltet.

Auf den kleineren Bahnhöfen wird der Wartesaal 2. Klasse ganz aufgehoben, und im Wartesaal 3. Klasse wird das Rauchen gestattet. Nur in 2 Ausnahmefällen wird die Regelung wie für größere Städte getroffen, d. h. ein Wartesaal für Raucher und ein solcher für Nichtraucher eingerichtet.

— **Radio in einem schwedischen Zuge.** Auf der Strecke Stockholm-Västerås wurden im Juni Versuche mit Radio während der Fahrt angestellt. Dies ist um so bedeutungsvoller, als der Juni wegen der Ätherwellen eine wenig günstige Jahreszeit ist. Der Apparat war ein sog. Superheterodyn mit sechs Lampen amerikanischer Herkunft und war in einer Lederhandtasche gewöhnlicher Größe eingebaut. Gewöhnliche Antenne oder Erdleitung wurde nicht verwandt, sondern eine drehbare Spule, die als Rahmenantenne wirkt. Das Gesamtgewicht einschließlich der Batterien betrug nur 20 kg. Dieser Empfänger gab die Sendungen der Radiostation Stockholm ebenso wieder, wie es in Stockholm selbst möglich gewesen wäre. Sogar Berlin und Königsberg, die sich annähernd in der Längsrichtung des Zuges der einfachen Rahmenantenne befanden, hörte man ebenso stark.

— **Führung der Linie Gotenburg-Falun über Vänersborg?** Die schwedische Privatbahn Bergslagernas järnvägar (Gotenburg-Falun) läßt demnächst die große Eisenbahnbrücke über den Götafluß bei Trollhättan umbauen. Von der Stadt Vänersborg wird angeregt, bei dieser Gelegenheit die neue Eisenbahnbrücke oberhalb des Brinkeberg zu bauen und die Linie über Vänersborg am Südende des Wänernsees zu leiten, zumal der Umweg nicht erheblich ist und der Bahn mehr Verkehr zugeführt werden würde, da Vänersborg Umschlagsplatz ist. Der Vorschlag soll geprüft werden.

— **Der Fehlbetrag der polnischen Handelsbilanz betrug** für die Zeit vom Januar bis August d. J. 522 028 000 Zloty. Der Wert der Ausfuhr bezifferte sich auf 821 389 000 Zloty und jener der Einfuhr auf 1 343 417 000 Zloty. Der Abgang beträgt also über eine halbe Millarde. (Siehe auch Nr. 41 d. Ztg.)

— **Herabsetzung der tschechoslowakischen Kohlenfra[chten] im Ausfuhrverkehr.** Im Sinne des Gesuches der einhei[mischen] Kohlenindustrie hat das tschechoslowakische Eisenbahn[ministe]rium die Frachtsätze für Kohle der Pos. U—1 der Güt[erklassi]fikation mit Gültigkeit vom 1. Oktober bis längstens 31. De[zember] 1926 herabgesetzt. Die Ermäßigung beträgt im Durc[hschnitt] 15 % und ist verschieden, je nach dem Land, für welc[hes die] Kohle bestimmt ist. Auszugsweise wird mitgeteilt, daß [bei Be]förderung nach tschechoslowakisch-deut[schen] Grenzstationen die um 15 % gekürzten Frachtsätze n[och um] weitere 40 Heller für je 100 kg herabgesetzt werde[n. Nach] den tschechoslowakischen Grenzstationen und den Um[schlags]plätzen Aussig, Rosawitz, Preßburg und Neu-K[omorn] beträgt die Kürzung nur 15 %. Bei Kohlensendungen a[us Sta]tionen des Ostrauer Steinkohlenreviers nach tschech[oslowa]kisch-deutschen Grenzübergängen werden die Frachtsät[ze] um 40 Heller herabgesetzt. Handelt es sich um Transpo[rte aus] dem Karlsbad-Falkenauer Braunkohlengebiet n[ach den] Stationen Eger, Franzensbad, Johanngeorgenstadt, Kling[enthal,] Reitzenhain und Weipert, dann beträgt die Ermäßigung [15 %] und weitere 40 Heller für je 100 kg. Nach andere[n tsche]choslowakisch-deutschen Übergängen und nach den Um[schlags]plätzen Aussig und Rosawitz wurde den Kohlensendung[en aus] dem eben genannten Gebiet nur eine 15%ige Ermäßigu[ng, die] um weitere 40 Heller herabgesetzt wird, zugebilligt.

— **Direkter tschechoslowakisch-rumänischer Güterv[erkehr].** Entsprechend den vielen Verkehrsbeziehungen zwisch[en der] Tschechoslowakei und Rumänien wurde die Vereinbaru[ng ge]troffen, daß vom 1. November ab Güter aus tschechosl[owaki]schen nach rumänischen Stationen mit direktem Frac[htbrief] aufgeliefert werden können. Als Rechtsgrundlage gi[lt das] Berner Übereinkommen mit gewissen Abweichungen haus[ächlich] lich bezüglich der Vorschreibung der Grenzübergangsst[ationen] und der nachträglichen Verfügungen. Die Beförderung der [Güter] kann im unmittelbaren Verkehr und im Durchzug durch [Polen] oder durch Österreich oder durch Österreich und Unga[rn er]folgen.

— **Elektrisierung der rumänischen Staatsbahnen.** Wi[e ver]lautet, sind wieder Verhandlungen im Gange, die eine E[lektri]sierung der Zugförderung auf einigen Linien der rumän[ischen] Staatsbahnen mit Hilfe schweizerischen Kapitals und du[rch die] schweizer Industrie betreffen.

Es handelt sich in erster Linie um die Linie Bukarest-Pl[oeschti-]Predeal-Kronstadt, die, zum größten Teile eine schwere G[ebirgs]bahn mit bis 25 ‰ Steigung, an der Grenze ihrer Lei[stungs]fähigkeit angelangt ist. Die Kraftzentrale soll im Erdö[lgebiet] um Ploescht angelegt werden.

— **Direkte Fahrkarten Mitteleuropa-Bukarest-Konstantz[a-Kon]stantinopel.** Wie die rumänischen Blätter melden, hat die [rumä]nische Seeschiffahrtsgesellschaft S. M. R. (Servicine m[aritime] roman) die rumänischen Staatsbahnen ersucht, der näs[chsten] zwischenstaatlichen Eisenbahnkonferenz vorzuschlagen, w[ieder] wie vor dem Kriege, direkte Fahrkarten über Konstantz[a nach] Konstantinopel auszugeben, und zwar neben den rumän[ischen] Städten auch ab Berlin, Bremen, Breslau, Dresden, Ha[mburg,] Köln, Leipzig, München, Wien, Budapest, Karlsbad, Mar[ienbad] und Prag.

— **Baupläne der Schweizer Bundesbahnen für das Jahr [1926].** Das Baubudget der Bundesbahnen für das Jahr 1926 sie[ht den] Umbau und die Erweiterung einer Reihe von Bahnhöfen [vor;] der Umbau des Bahnhofes Chiasso wird fortgesetzt, da[s Auf]nahmegebäude des Bahnhofs Luzern erweitert. Für den [Bau] eines neuen Genfer Bahnhofs wird zunächst eine Million [ausge]worfen, der neue Bahnhof Thun wird fertiggestellt. Zu[rück]haltung üben die Bundesbahnen beim Bau des neuen Bahn[hofes] in Freiburg sowie desjenigen in Neuenburg. Aufgeschoben [sind] die Arbeiten für Doppelspur von Olten nach Biel und an[schei]nend auch von Giubiasco nach Chiasso. Die direkte Verbi[ndung] der Linie Basel-Olten mit der Züricher Linie durch eine [Ver]bindungsschleife unter Umgehung des Bahnhofes Olten k[ommt] im Jahre 1926 zum Abschluß.

Ein Kredit für die Abänderung des Stromsystems au[f der] Strecke Brig-Sitten in Höhe von über 6 Millionen Fr[anken] wurde bewilligt. Diese Strecke war in den Jahren 1918-[19] im Anschluß an den elektrischen Dreiphasenbetrieb durc[h den] Simplontunnel als Notstandsarbeit für den elektrischen B[etrieb] umgebaut worden. Nunmehr soll auch auf dieser Strecke [zum] Einphasenbetriebe übergegangen werden, sobald mit der F[ertig]stellung des Kraftwerkes Barberine die erforderliche En[ergie]quelle erschlossen ist.

Im August 1925 wurde die Staumauer des Kraftwerkes [Bar]berine vollendet, am 13. September wurde sie in Anwe[senheit] vieler Delegationen politischer Behörden des Kantons W[allis] und der Gemeinden durch den Abt von St. Maurice eingew[eiht].

iner Mitteilung in den „S.B.B.-Nachrichten" wird der bei seinem höchsten Stande eine Länge von etwa 2700 m, ößte Breite von 800 m und eine Tiefe von 70 m auf-. Die Staumauer, die fast 1900 m über dem Meere liegt, größte Höhe von 78 m, eine Fundamentsdicke von Die Stauung soll den beiden Kraftwerken Barberine naiaz unter Gefälle von 740 und 630 m Wasser Kraft , die es ermöglicht, über eine ausgeglichene jährliche nenge von 230 Millionen Kilowattstunden zu verfügen.

förderung des Gepäcks von Fluggästen mit der Eisen- Zwischen den Schweizer und den französischen Eisen-schweben Verhandlungen wegen der Beförderung des Ge-n Fluggästen, das diese im Flugzeug nicht mitnehmen Es ist in Aussicht genommen, daß das Gepäck auf der Basel-Paris-London mit der Eisenbahn befördert wird, die Besitzer eine Fahrkarte vorzulegen brauchen. Das soll zu den Sätzen des Eilguttarifs befördert werden, ndere Bestimmungen über die Beförderung von Gepäck gleitung durch einen Reisenden enthält. Ähnliche Ab-en sollen für den französisch-belgisch-deutschen Ver-troffen werden und bestehen bereits seit einiger Zeit hr zwischen Deutschland und Schweden (vgl. Nr. 26, . Ztg.).

gerzüge nach Rom. Seit Eröffnung des Heiligen Jahres September d. J. sind nach Rom auf den italienischen hnen 261 Pilgersonderzüge gefahren worden, und zwar Pilger aus Italien, 41 aus Deutschland, 24 aus Frank- aus Spanien, 8 aus England, 8 aus Südslawien, 6 aus 6 aus Polen, 5 aus Belgien, 4 aus Österreich, 4 aus der slowakei, 4 aus Nordamerika und 14 aus anderen ver-en Ländern. Von den 261 Sonderzügen waren 80 mit schem Rollmaterial ausgestattet.

chverkehr in England und Frankreich. Ein englischer ß zur Untersuchung von Nahrungsmittelfragen hat einen über die Beförderung frischer Fische mit der Eisenbahn fentlicht und stellt darin englische und französische Ver- auf diesem Gebiet einander gegenüber. In England be-h der Fischverkehr hauptsächlich auf den Strecken, die n an der Ostküste, namentlich Immingham, mit London n, und auf den Strecken der Großen Westbahn. Die Züge der Richtung nach London meist in der Nacht, und der mittag in den nordöstlichen und westlichen Häfen ver-isch kommt bereits am nächsten Morgen auf dem Lon-schmarkt Billingsgate zum Verkauf. Die Fischzüge ver-schnellzugmäßig, und es werden für die Fischsendungen hten Gebühren erhoben, die für mit Personenzügen be-Güter gelten. Nur am Wochenende und für die Ausfuhr Fische in Güterzügen, dann aber in Kühlwagen, beför-egen den Vorwurf, daß die Frachtsätze für Fische zu in, verwahren sich die Eisenbahngesellschaften in einer Abrechnungsstelle — clearing house — herausge-Schrift, in der dargelegt wird, daß die Fracht das Pfund chstens mit einem halben Penny (etwa 4 Pf.) belaste, rner dargelegt wird, daß die Frachtsätze dieselben seien, ob der Fisch auf dem Markt einen hohen oder einen Preis erzielt, daß aber bei hohen Fischpreisen nie-n hohen Frachten rede. Da die Fischzüge leer zurück-verursacht ihr Verkehr verhältnismäßig hohe Kosten, ch entsprechende Frachtsätze ausgeglichen werden

ericht beklagt, daß die am Fischverkehr beteiligten nicht in genügend engem Einvernehmen miteinander Die Eisenbahnen haben z. B. nichts mit der Kühlung en zu tun und verlangen, daß für das Eis zum Frisch-r Fische der volle Frachtsatz bezahlt wird. Es wäre fter, wenn die Eisenbahnen gekühlte Wagen stellten, es nicht möglich, sie hierzu zu veranlassen. Luftdicht ssene Wagen werden denjenigen mit Lüftung vorge-Empfohlen wird die Einführung von Wagen mit einer ng, deren Einbau zwar Schwierigkeiten, aber keine un-lichen, haben würde. Da die Fischwagen in beiden en in geschlossenen Zügen verkehren, könnte die Kühl-m Zugführerwagen untergebracht werden. An Stelle wagen könnten auch geschlossene Behälter mit 1 bis 2 t it Kühlung verwendet werden.

nkreich werden zur Beförderung von Fisch und anderen rderblichen Nahrungsmitteln besondere Kühlwagen be-ren Wände mit Kork isoliert sind. Von diesen sind 00 verfügbar, und ihre Zahl wird beständig vermehrt. en, die luftdicht abgeschlossen sind, bewähren sich. Die isse auf den Empfangsmärkten sind in Frankreich gün- s in England, wo die Einrichtungen in Billingsgate zu wünschen übrig lassen. Der Fischverbrauch in h außerhalb Paris ist unbedeutend. Im ganzen arbeiten reich nur etwa 370 Fischereidampfer, während deren England und Schottland etwa 2000 beträgt.

Der Bericht schließt mit dem Hinweis darauf, daß der Fischverkehr von den französischen Eisenbahnen viel sachgemäßer bedient wird als von den englischen. Was in Frankreich möglich ist, sollte aber auch in England erreichbar sein, und man sollte mehr an die vorteilhafte Wirkung eines nach neuzeitlichen Gesichtspunkten eingerichteten Fischverkehrs denken als an die Kosten, die den Eisenbahnen daraus entstehen.

— Neubauten der Londoner Untergrundbahnen. Bei den Londoner Untergrundbahnen sind umfangreiche Bauarbeiten im Gange, um in Kennington eine Verbindung zwischen der City und Südlondoner Eisenbahn, die jetzt allein diese Haltestelle bedient, und einer von Charing Cross ausgehenden Verlängerung der London Electric Railway zu schaffen. Die neuen Gleisanlagen werden einen Übergang von der einen auf die andere Strecke ermöglichen; zugleich wird eine Gleisschleife angelegt, auf der die von Charing Cross kommenden Züge umkehren können, ohne die Gleise der Südlondoner Strecke, auf der die Züge nach Norden weiterfahren, zu berühren. Durch die Neuanlagen wird die Möglichkeit geboten, daß die Züge zwischen Edgware und Hendon im Norden und Clapham und Morden im Süden auf dem mittleren Teil ihrer Fahrt zwei verschiedene Wege, nämlich entweder über Charing Cross oder über Moorgate, befahren. Auf dem Bahnhof Kennington findet Richtungsbetrieb statt, und die Bahnsteige liegen zwischen den in gleicher Richtung befahrenen Gleisen, so daß Umsteigen auf demselben Bahnsteig möglich ist. In der Stunde sollen in jeder Richtung bis 40 Züge durch die Haltestelle verkehren.

Von der 2,6 km langen Tunnelstrecke zwischen Kennington und Charing Cross sind 2 km im Rohbau fertiggestellt, und man hofft, im Frühjahr 1926 die Bauarbeiten beenden zu können. Auf dem letzten Stück zum Anschluß an die Schleife bei Charing Cross muß unter Druckluft gearbeitet werden. Kürzlich sind auch die Arbeiten zum Ausbau der Tunnelanlagen, für die Gleise, Weichenverbindungen u. dgl. vergeben worden.

Die Tunnel auf den Strecken, wo die beiden Bahnen nebeneinander herlaufen, werden auf eigenartige Weise gebaut. Von der Straße werden Schächte abgeteuft, von denen Querschläge nach den Längstunneln vorgetrieben werden. Hinter der Hülle des alten Tunnels wird dann der erweiterte Querschnitt hergestellt, und schließlich wird diese Ring für Ring abgebaut, so daß vom alten Tunnel nur die Sohle mit dem daraufliegenden Oberbau erhalten bleibt. Alle diese Arbeiten sollen ohne Störung des Betriebes vor sich gehen.

Für ihre neuen Haltestellen haben die Londoner Untergrundbahnen einen Regelentwurf des über Tag liegenden Gebäudes aufstellen lassen. Das zweistöckige Haus zeichnet sich durch eine äußerst starre Formgebung aus und wirkt namentlich deshalb eigenartig, weil es kein sichtbares Dach hat. Im Untergeschoß werden neben dem Eingang Läden eingebaut. Zum Schmuck ist das Abzeichen der Untergrundbahnen, ein Ring mit einem die Inschrift Underground tragenden Querbalken benutzt. Der Vorraum, der z. B. auf der Haltestelle Nightingale Lane 200 qm groß wird, erstreckt sich durch beide Geschosse. Von diesem Raum führen zwei Rolltreppen und eine gewöhnliche Treppe nach den Bahnsteigen. Die feste Treppe liegt in einem Schacht von 5,9 m Durchmesser. Die Rolltreppen haben eine wagerechte Ausdehnung von 34,5 m und überwinden dabei einen Höhenunterschied von 18,15 m. In der Vorhalle sind die unter dem Namen „Passimeter" bekannten Drehkreuze mit selbsttätiger, durch Einwurf von Geldstücken ausgelöster Schaltung aufgestellt.

— Eine Untergrundbahn für Manchester. Zu den Städten, in denen der innerstädtische Verkehr den für seine Bewältigung verantwortlichen Stellen in zunehmendem Maße Sorge bereitet, gehört auch Manchester, und es wird neuerdings wieder, wie es schon früher geschehen ist, der Bau einer Untergrundbahn zur Entlastung der Straßen an der Oberfläche erwogen. Der zur Erörterung stehende Plan sieht zunächst einen inneren Ring vor, der die Bahnhöfe verbinden soll; von ihm sollen dann Arme nach den Vorstädten und auch nach Nachbarorten ausgestreckt werden. Man schätzt die Kosten auf etwa 0,25 bis 0,3 Mill. Pfd. Sterl. für die Meile (1,61 km). Technische Schwierigkeiten beim Bau werden nicht erwartet, da etwa drei Viertel des Untergrundes aus rotem Sandstein bestehen, der leicht zu bearbeiten ist. Der Bau würde acht bis neun Jahre in Anspruch nehmen. Das aufzubringende Kapital wird sich auf 25 Mill. Pfd. Sterl. belaufen, und um dieses zu verzinsen, müßten jährlich 200 Millionen Fahrgäste zu einem Satz von 2 Pence befördert werden. Die Straßenbahnen von Manchester haben heute einen Verkehr von 350 Mill. Fahrgästen im Jahre, und es müßte daher entweder eine sehr erhebliche Abwanderung auf die Untergrundbahn vor sich gehen oder der Verkehr müßte stark wachsen, wenn die Untergrundbahn sich bezahlt machen soll. Da zurzeit das Wirtschaftsleben in England stark darniederliegt, hofft man, daß sein zu erwartendes Wiederaufleben auch von einer Steigerung des Verkehrs begleitet sein wird, und andererseits rechnet man damit, daß neue Verkehrsmöglichkeiten stets auch Verkehr erzeugen.

— Der älteste im Dienst befindliche Eisenbahnwagen Englands. Auf der Strecke Robertsbridge-Headcorn der Kent & East Sussex Light Railway befindet sich, wie die Fachzeitschrift „The Locomotive" berichtet, zurzeit noch ein Personenwagen im Dienst, der im Jahre 1848 erbaut wurde, mithin das bemerkenswerte Alter von 77 Jahren besitzt. Der zweiachsige Wagen I. Klasse, der heute zu Besichtigungsfahrten und allgemeinen Verkehrszwecken benutzt wird, diente ursprünglich als Salonwagen für die Königin Viktoria und den Prinzgemahl. Er wurde auf der Ausstellung im Jahre 1851 gezeigt und später auf der London und Südwestbahn sowie in den Zügen nach Windsor und Portsmouth als Hofwagen verwendet. Im Jahre 1890 wurde das Fahrzeug an die Plymouth, Devonport and South Western Junction Railway verkauft und lief zwischen Callington und Bere Alston. Von dort gelangte es in den Besitz der jetzigen Eigentümerin. Es dürfte der älteste Personenwagen sein, der heute auf den englischen Eisenbahnen in Dienst steht und die obengenannte Zeitschrift bedauert, daß er nicht anläßlich der Jahrhundertfeier in Darlington mit vorgeführt wurde. Ein ähnlicher Wagen befindet sich auf der Shropshire and Montgomery Light Railway in Benutzung.

Fremde Erdteile.

— Von den Eisenbahnen Britisch-Indiens. Bei den Eisenbahnen von Britsch-Indien sind Umstellungen im Gange, die einerseits den Einfluß des Staates auf das Eisenbahnwesen stärken sollen, andererseits unter dem Stichwort „Indien den Indern" zusammengefaßt werden können. Bei einer Sitzung des Verbandes der indischen Eisenbahnen in Simla hat einer der führenden englischen Eisenbahnbeamten Indiens darauf hingewiesen, daß ein engeres Zusammenarbeiten der Eisenbahnen untereinander und mit den öffentlichen Körperschaften nötig sei. Besondere Schwierigkeiten bereite die Festsetzung der Tarife, bei der auch die Handel und Verkehr treibenden Kreise, allerdings unter sachverständiger Beratung, gehört werden müßten. Nach den Erfahrungen in anderen Ländern sei es nötig, daß ein die Tarife regelndes Amt im Wege der Rechtsprechung Richtlinien für die Bemessung der Tarife aufstellt; wenn aber dieses Verfahren nicht geschickt aufgebaut wird, werde es eher hinderlich als nützlich sein. Gewarnt werden müsse vor einheitlichen Tarifen für ganz Indien; die Tarife müßten vielmehr den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden, und den einzelnen Eisenbahnen dürften in dieser Beziehung keine zu engen Fesseln angelegt werden.

Am schwierigsten zu bedienen ist in Indien der Verkehr der 3. Wagenklasse, also der Eingeborenen, auf deren religiöse Anschauungen und Gebräuche weitgehende Rücksichten genommen werden müssen und die bei ihren Pilgerfahrten in großen Mengen zu befördern sind. Die Fahrpreise der 3. Klasse sind außerordentlich niedrig, die Einheitssätze müssen aber auch niedrig sein, weil die Entfernungen, auf die gereist wird, sehr groß sind und daher auch bei niedrigen Sätzen hohe Beträge zu zahlen sind. Unter dem Druck der Regierung ist der Verkehr in der 3. Klasse trotz dieser niedrigen Sätze hoch entwickelt worden. Es scheint nötig, daß die einschlägigen Verhältnisse einmal statistisch erfaßt und kritisch beleuchtet werden.

In bezug auf die bevorstehende „Indisierung" der indischen Eisenbahnen ist es nötig, daß Vorkehrungen getroffen werden, um eingeborene Beamte für die verwickelten Aufgaben des Eisenbahnbetriebs auszubilden. Ehe freilich die indischen Beamten den Anforderungen, die die Leitung des technischen Dienstes, namentlich im Bau- und Maschinenwesen, an ihre Fähigkeiten stellt, gewachsen sein werden, wird noch geraume Zeit vergehen.

Einem Zusammenschluß der indischen Eisenbahnen unter einheitlicher Leitung vermochte der Vortragende nicht das Wort zu reden; er ist vielmehr für einen gesunden Wettbewerb der verschiedenen selbständigen Netze untereinander. Von einer Leitung des Eisenbahnwesens durch den Staat befürchtet er die Einführung starrer bürokratischer Formen. Der Wettbewerb könne allerdings auch verderbliche Folgen haben, aber das zu verhindern, sei Aufgabe der staatlichen Aufsicht. Die Zusammenfassung der Eisenbahnen zu einem einheitlichen Körper und die Beseitigung des Wettbewerbs werde allerdings ein gleichmäßiges Zusammenarbeiten herbeiführen, aber zugleich Gleichgültigkeit und Mittelmäßgkeit erzeugen. Das Zusammenarbeiten der selbständigen Eisenbahnverwaltungen würde eine freie Kritik herausfordern; auf diesem Wege werde erkannt werden, was gut und richtig ist, und das sei besser als eine von einer Stelle ausgehende Herrschaft über das ganze Eisenbahnwesen des Landes.

— Einbau der selbsttätigen Kupplungen auf den japanischen Eisenbahnen. Der seit langem beabsichtigte Plan, die Betriebsmittel der japanischen Eisenbahnen mit selbsttätigen Kupplungen zu versehen, wurde am 17. Juli d. J., wie die „Werkbahn" mitteilt, also an einem einzigen Tage tatsächlich durchgeführt, trotzdem es sich um 5200 Lokomotiven, 8900 Personenwagen und 52 000 Güterwagen, im ganzen also um rd. 65 000 F[illegible] handelte. An dem gleichen Tage wurden auch 5000 F[illegible] die den verschiedenen Privatbahngesellschaften gehör[illegible] geändert. Für die Arbeit wurden etwa 12 000 Arbeit[illegible] setzt. Um den Umbau durchzuführen, wurde auf sä[illegible] Linien des japanischen Bahnnetzes der Güterverkehr f[illegible] vollen Tag von Mitternacht des 16. Juli bis Mittern[illegible] 17. Juli stillgelegt. Nur wenige Sondergüterzüge ließ [illegible] kehren, um frische Fische, Nahrungsmittel und leicht [illegible] liche Güter zu befördern. Die fahrplanmäßigen Güterz[illegible] wurden überall angehalten und in 221 Stationen gesam[illegible] sofort Kolonnen von 6—8 Arbeitern sich daran macht[illegible] bis 25 Wagen umzubauen. Auf einen Arbeiter kamen [illegible] 3,5 Wagen. Der Austausch der Kupplungen begann u[illegible] morgens und war um 7 Uhr morgens am nächsten Ta[illegible] endet. Auf einigen Stationen war der Umbau sogar scho[illegible] durchgeführt.

Die Kupplungen der Personenwagen wurden in der Z[illegible] 1. bis 10. Juli ausgewechselt. Nur die Kupplungen an d[illegible] enden ließ man vorläufig bestehen. Das Auswechseln d[illegible] Kupplungen sowie der Kupplungen an den Lokomotive[illegible] dann zu derselben Zeit wie das der Güterwagen i[illegible] weniger Stunden vorgenommen, wenn die Züge für ku[illegible] auf den Abstellbahnhöfen standen. Der Personenverkeh[illegible] also trotz des Austauschbaues fahrplanmäßig durchgefü[illegible] wickelte sich völlig reibungslos ab.

Die Austauscharbeit wurde in mehreren Stufen durch[illegible] Die notwendige Arbeit der Vorbereitung wurde aus[illegible] während die alten Kupplungen noch an den Betrieb[illegible] saßen, und zerfiel ebenfalls wieder in mehrere, nämlich [illegible] Stufen. Die erste Stufe bestand in dem Ausbau der Puffe[illegible] an beiden Fahrzeugenden und im Anbringen der Büchsen[illegible] gen an den Mittelschwellen, die zweite in der Zumessu[illegible] selbsttätigen Kupplungen und in ihrer Verteilung auf [illegible] zelnen Güterwagen in den verschiedenen Stationen sowi[illegible] Anbringung der Kupplungen am Wagen. Soweit möglic[illegible] den die Kuppelglieder bereits mittels Fangfedern am [illegible] kasten unter den Mittelschwellen aufgehängt, wenn die [illegible] zur Ausbesserung in die Werkstatt kamen. Die Entku[illegible] hebel wurden indessen bereits in der richtigen Lage ang[illegible] Die dritte Stufe war die der Prüfung und Untersuch[illegible] Wagen. Dabei wurden die Seitenpuffer und die alten [illegible] lungen abgenommen und die lose hängenden Mittelpuff[illegible] lungen festgemacht. Dann wurden die alten Puffer und [illegible] lungen wieder angebracht, wobei nun die neuen Kupplung[illegible] unter hingen. Auf diese Weise war für den eigentliche[illegible] tausch alles vorbereitet gewesen.

Die Kupplung entspricht der amerikanischen Mitte[illegible] kupplung. Sie ist eingeführt auf Grund von Versuchen [illegible] Hokkaido-Linien. Die Kosten der Einführung betrugen 26[illegible] Yens, verteilt auf sieben Jahre. Den Privatbahnen ge[illegible] die Regierung Beihilfen in Höhe von 1 500 000 Yens, eine [illegible] die etwa die Hälfte ihrer Ausgaben ausmachte.

— Die Eisenbahnen auf Formosa. Formosa oder Tai[illegible] einer Oberfläche von 35 846 qkm und einer Bevölkeru[illegible] 3 655 308 (Zählung von 1920), die drittgrößte japanische [illegible] besitzung, verfügte im Jahre 1922 über rund 1600 engl. [illegible] Eisenbahnen, von denen der erheblich kleinere Teil (396 M[illegible] in staatlichem Besitz und 1202 Meilen in Privatbesitz s[illegible]

Die Anfänge des Baus der s t a a t l i c h e n Eisenb[illegible] reichen bis zum Ausgang des vorigen Jahrhunderts zurü[illegible] japanische Regierung faßte damals den Plan zum Bau [illegible] Hauptlinie, die die Insel von Norden nach Süden durch[illegible] sollte. Die Kosten dieser Bahnanlage wurden auf 28,8 Mi[illegible] veranschlagt, die sich über 10 Jahre verteilen sollten.

Die 1908 vollendete Hauptlinie verbindet in einer Län[illegible] 247 Meilen den Hafen Keelung im Norden mit dem Hafe[illegible] Taku an der Südwestküste, berührt dabei die Städte T[illegible] Taichu und Tainan und durchquert die im nordwestliche[illegible] der Insel gelegenen für die Erzeugung von Zucker, Re[illegible] Tee sowie für den Bergbau wichtigen Gebiete. Von dieser [illegible] zweigt sich bei Taihoku eine 13 Meilen lange Strecke n[illegible] Tamsui und von Taku eine 10 Meilen lange Strecke nac[illegible] kyokudo ab. Im Jahre 1913 wurde der Kukyokudo-Hai[illegible] schnitt (5,8 Meilen) eröffnet, 1919 das 2. Gleis auf dem K[illegible] Taihoku-Abschnitt vollendet.

Gegen Ausgang des Jahres 1917 wurde durch Eröffnu[illegible] Taito-Linie die Verbindung Karenko-Tamagato (55 Meilen[illegible] gestellt. Von der Giran-Linie (59 Meilen) sind die Absc[illegible] Suwo-Dairi (33,6 Meilen) seit 1920 und Hatto-Butanko (1[illegible] len) seit 1922 dem Verkehr übergeben, während der m[illegible] Teil Butanko-Dairi (13 Meilen) zurzeit noch im Bau ist. [illegible] Rest der Bahnen verteilt sich auf zum Teil ganz kurze Str[illegible]

Der Bau von P r i v a t b a h n e n, und zwar zunächst [illegible] schließlich von Industriebahnen, wurde nach Erteilung vo[illegible] genehmigungen, die auf Ersuchen neugegründeter Zuckerfa[illegible]

n, im Jahre 1906 in Angriff genommen. Im folgenden waren die Bauarbeiten bereits soweit gediehen, daß eine von 50 Meilen betriebsfähig war. Der Rest der ge- Bahnen wurde im Jahre 1908 vollendet und dem Verkehr en. Seitdem hat der Ausbau privater Eisenbahnen stän- deutende Fortschritte gemacht; mit Schluß des Jahres aren auf Formosa 1202 Meilen Privatbahnen in Betrieb. mt wurden auf diesem Netz 3,030 Mill. Reisende und ill. tons Güter befördert. Die Einnahmen bezifferten 2,052 Mill. Yen.

senbahn und Kraftwagen. Bei einem Vortrag über den werb zwischen Eisenbahn und Straße und das Zusammen- der Verkehrsunternehmen mit den Versendern von hat ein englischer Fachmann, was selten geschieht, auch tschen Verhältnisse gestreift und sogar anerkennende für sie gefunden. Er wies darauf hin, daß in gewissen n Deutschlands Straße und Eisenbahn im Wettbewerb , daß aber Abkommen zustande gekommen seien, nach die Eisenbahn den Verkehr auf weite Entfernungen be- d dafür dem Kraftwagen den Nahverkehr überläßt. In ich und Italien scheine der Wettbewerb des Kraftwagens cht so weit gediehen zu sein, daß er den Eisenbahnen nehm wird, aber in Schweden und in der Schweiz sowie seeischen Ländern, namentlich in Australien, Neuseeland lafrika, merken die Eisenbahnen den Kampf des Kraft- gegen sie an ihren verminderten Einnahmen. In den gten Staaten von Amerika bekämpfen die Eisenbahn- haften den Wettbewerb der Kraftverkehrsunternehmun- durch, daß sie selbst Kraftwagen betreiben. Über 200 nische Eisenbahnen haben Kraftwagenverbindungen auf eitenstrecken eingerichtet. Ortsgüterzüge, die alle Bahn- terwegs bedienen, sind z. B. von der Pennsylvania-Eisen- 33 Fällen durch Kraftwagen ersetzt worden, die auf der ren Ort zu Ort fahren. Zum Schluß vertrat der englische nn in seinem Vortrag den richtigen Grundsatz, daß alle des Verkehrswesens zusammenarbeiten müssen, um die der Ortsveränderungen von Gütern möglichst niedrig zu er wies dabei nochmals auf die Mitwirkung des Kraft- im deutschen Nahverkehr, andererseits aber auf die Ver- Staaten hin, wo erfolgreiche Anstrengungen gemacht um den Aufgabenkreis der Eisenbahn und des Kraft- so gegeneinander abzugrenzen, daß beide dadurch für bst und die Allgemeinheit den größten Nutzen erzielen.

senbahnfähren auf dem Michigan-See. Im Jahre 1888 zum ersten Male ein Eisenbahn-Fährschiff auf dem n-See in Betrieb genommen, und seitdem hat sich die rung von Eisenbahnwagen über den See so entwickelt, te 15 Fährschiffe auf dem Michigan-See verkehren, von ieben der Père Marquette-Eisenbahn, fünf der Ann Ar- enbahn und drei der Grand Trunk-Eisenbahn gehören. en Schiffen befährt die Père Marquette-Eisenbahn drei lington ausgehende Verbindungen, von denen eine der ängsten unter allen, auch unter denjenigen der beiden Gesellschaften, die nach Milwaukee mit 160 km Ent- ist. Die Grand Trunk-Eisenbahn betreibt nur eine erbindung, die Ann Arbour-Eisenbahn aber deren vier, von Frankfort ausgehen, und unter diesen ist die von 160 km Länge, nämlich diejenige nach Manistique. en übrigen ist keine kürzer als rd. 100 km. Von den auf dem Westufer des Michigan-Sees, in denen die landen, haben die meisten Anschluß an zwei oder drei nstrecken, so daß hier die Güter nach mehreren Rich- verteilt oder von mehreren Seiten herkommend, aufge- werden können.

hre 1924 haben die Fährschiffe 4 390 854 t Güter über befördert, d. s. etwa 30 % der gesamten Gütermenge, Michigan-See überquert hat. Zu ihrer Beförderung 200 000 beladene Wagen, und weitere 50 000 Wagen leer über den See befördert werden. Der Verkehr ver- ch auf beide Richtungen ziemlich gleichmäßig: es waren 2 t in der Richtung nach Osten und 2 343 647 t nach über den See zu schaffen. Der Hauptanteil davon ent- die Père Marquette-Eisenbahn mit 2 213 369 t; dann Ann Arbour-Eisenbahn mit 1 505 003 t, und der Ver- Grand Trunk-Eisenbahn beschränkt sich auf 672 282 t. örderten Güter sind Erzeugnisse der Land- und Forst- ft, Kohle, Erze und Roheisen, Eisen und Stahl und zeugnisse, Kraftwagen, Papier usw. Die Kohle macht Menge der beförderten Güter aus. Die Fähren können t 1176 Wagen täglich über den See befördern. Jede n fährt im Durchschnitt 28 Wagen und kann im Monat zurücklegen, was einer Tagesleistung von etwa ein r halben Fahrt (in einer Richtung) entspricht. Der r Schiffe wird zu 10 Mill. Dollar angegeben, und dazu noch 5 Millionen für die festen Anlagen an Land.

An erster Stelle für den Güterverkehr bestimmt, können die Fähren auch Reisende in geringer Zahl aufnehmen. 1924 hat sich die Zahl der Reisenden, die dieses Beförderungsmittel gewählt haben, auf 13 749 belaufen. Die nötigen Räume für sie sind auf dem Oberdeck untergebracht.

Die Ann Arbour-Eisenbahn nimmt für sich den Ruhm in Anspruch, die größte Eisenbahnfähre der Welt zu besitzen. Eins ihrer Schiffe ist vor einigen Jahren um 14,65 m verlängert worden, indem es in der Mitte durchgeschnitten wurde und nach Auseinanderziehen der beiden Teile ein Mittelstück eingesetzt wurde. Diese Eisenbahn hat eine Anzahl Empfangsstellen für drahtlose Nachrichtenübermittelung an Land im Zusammenhang mit ihrem Fährverkehr geschaffen. Sie nimmt bei ihren Fahrten auch Kraftwagen mit. Die Père Marquette-Eisenbahn zeichnet sich dadurch aus, daß sie den Fährverkehr und das Aufnehmen und Absetzen der Wagen so regelt, wie es im Eisenbahnverkehr unter der Bezeichnung „dispatching-system" bei den amerikanischen Eisenbahnen zur Regelung des Güterzugverkehrs allgemein üblich ist. Infolgedessen können ihre Fahrpläne genau eingehalten werden, und ihre Schiffe können einander in kurzem Abstand folgen. Die Anordnung zur Leitung des Verkehrs der Fährschiffe wurde früher durch Telegramme getroffen, neuerdings wird zu diesem Zweck drahtlose Übermittelung angewendet. Der Fährverkehr der Grand Trunk-Eisenbahn ist, wie schon aus der Menge der beförderten Güter hervorgeht, verhältnismäßig unbedeutend.

Daß die Beförderung von Gütern über Flüsse, Seen, Meeresarme und ähnliche Gewässer, bei denen sich hüben und drüben ein Transport auf Schienen anschließt, auf einer Fähre im Eisenbahnwagen, also ohne Umladung, erhebliche Vorteile hat, braucht nicht besonders dargelegt zu werden. Auf dem Michigan-See fallen sie, durch die örtlichen Verhältnisse bedingt, noch schwerer ins Gewicht. Ohne die Fähren müßten die Sendungen um das Südende des Sees herumgeleitet werden, denn im Norden geht der Michigan-See in den Oberon- und den Huron-See über, und ein Umfahren kommt dort überhaupt nicht in Frage. Abgesehen vom Umweg, von Schwierigkeiten und Verzögerungen, die auf diesem Wege bei der Übergabe der Wagen von einer Eisenbahn zur anderen entstehen würden, wären besonders bei der Durchfahrt durch Chicago lange Aufenthalte zu erwarten. Die dortigen großen Bahnhofsanlagen wirken an sich verzögernd auf den Übergangsverkehr, und dazu kommt noch, daß sie zeitweilig stark überfüllt sind. Alle hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten werden beseitigt, wenn die Güter quer über den See befördert werden, der sich daraus ergebende Vorteil ginge aber wieder verloren, wenn sie dabei umgeladen werden müßten. Die Entfernung von St. Paul, Minn. nach Detroit, Mich. beträgt z. B. auf der Eisenbahn 1100 km, unter Einschaltung des Seewegs über Manitowoe und Ludington nur 1027 km, über Milwaukee und Grand Haven sogar nur 987 km. Gegen eine Fahrzeit von 110 Stunden bei reinem Eisenbahntransport werden durch den Fährverkehr 14 und 19 Stunden gespart. Die Hindernisse, die die Sendungen auf dem reinen Landweg zu überwinden haben und auf dem Seeweg umgehen, sind deutlich daraus zu erkennen, daß die Verkürzung des Weges äußersten Falls nur etwa 10 %, die Zeitersparnis aber fast das doppelte beträgt. Der Aufenthalt einer Gütersendung in Chicago steigt zuweilen bis auf 96 Stunden, und dann ist die Zeitersparnis noch größer. Dabei ist die angeführte Verbindung St. Paul-Detroit bei weitem noch nicht diejenige, bei der die Verkürzung des Weges den höchsten Wert erreicht. Die Bedeutung der Fährverbindungen ist auch von der Regierung richtig erkannt worden; sie hat im Jahre 1924 einen Betrag von 10 Mill. Dollar für den Bau eines neuen Hafens in Frankfort in den Staatshaushalt eingesetzt und die Notwendigkeit dieser Ausgabe damit begründet, daß der Fährverkehr sich seit 1910 verdoppelt hat, mit den bestehenden Anlagen also nicht mehr bewältigt werden kann, aber Förderung verdient.

Die Fähren haben gerade im Winter lebhaften Verkehr, und es gelingt in manchen Wintern, den Betrieb ohne Unterbrechung aufrecht zu erhalten. Sie sind sehr kräftig gebaut und können noch verkehren, wenn die übrige Schiffahrt bereits eingestellt ist. Die Fähren können als Eisbrecher verwendet werden, indem sie entweder in der üblichen Art auf das Eis auffahren und es durch ihr Gewicht zertrümmern oder indem sie, rückwärts fahrend, mit der Schraube das Eis zerkleinern.

Die Fährdampfer sind 107 bis 116 m lang, 17 m breit und bis zum Hauptdeck 5,65 bis 6,55 m hoch. Sie sind aus Stahl gebaut und haben zwei Schrauben. Die vier Kessel arbeiten mit 13 at Druck. Die Zylinder haben 55 cm, 84 cm und 137 cm Durchmesser bei 91 cm Hub; die Maschine leistet bei 92 Umdrehungen in der Minute 3000 PS. Für gewöhnlich sind nur drei Kessel im Betrieb, der vierte dient als Reserve. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt dabei ungefähr 21 km in der Stunde. Auf dem Gleisdeck liegen vier Gleise nebeneinander, von denen die mittleren acht, die seitlichen sieben Wagen aufnehmen können. Dahinter bleibt noch Raum für etwa zehn Kraftwagen.

Der Schiffsraum ist durch sechs Schotten in sieben wasserdicht gegeneinander abgeschlossene Räume eingeteilt, so daß auch bei einem Leck weitgehende Sicherheit gegen Versinken geboten ist. Außerdem sind zur Rettung der Mannschaft vier Rettungsboote von 6,7 m und ein Floß für 30 Personen vorgesehen. Alle Fähren sind neuerdings mit Vorrichtungen zum Senden und Empfangen drahtlos übermittelter Nachrichten ausgestattet. Die Schiffe sind mit etwa 50 Mann besetzt.

Von der Leistung einer Fähre gibt folgender, aufs Geratewohl herausgegriffener Fahrbericht ein Bild: Ankunft in Ludington 10 Uhr 20 Min., nach Absenken der Landebrücke 10 Uhr 40 Min. Beginn des Räumens der Deckgleise durch eine Verschiebelokomotive; 11 Uhr 6 Min. Beendigung dieses Geschäfts und Beginn der Zuführung einer neuen Ladung von 30 Wagen; 11 Uhr 49 Minuten Anheben der Brücke; 11 Uhr 56 Min. Abfahrt. Der Umschlag in Ludington hatte also 1 Stunde 36 Min. gedauert. Ähnlich wickelte sich das Spiel in Manitowoe in 1 Stunde 32 Min. ab.

Außer auf dem Michigan-See finden sich in Nordamerika auch noch auf dem Erie-See drei und auf dem Ontario-See eine Fährverbindung. Mehrere solcher Fähren verkehren auch zwischen Key West und Habana.

— **Ausscheiden Samuel Rea's aus dem Vorsitz der Pennsylvanischen Eisenbahn.** Zum 1. Oktober ist der auch in Auslandskreisen weit bekannte Vorsitzende der Pennsylvanischen Eisenbahn Samuel Rea infolge Erreichung der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. In der bei dieser Gelegenheit an die Beamten gehaltenen Ansprache führte er folgendes aus.

„Indem ich heute zu den außer Dienst befindlichen Beamten übertrete, gereicht es mir zu besonderem Vergnügen, daß mein Name auch in die Ehrenliste eingetragen werden soll. Die Bestimmungen über das Pensionsalter, die ich vor Jahren selbst entwerfen half, kommen jetzt auch auf mich zur Anwendung. Während ich Verwaltungsrat und Aktionär bleibe, möchte ich, indem ich die Zügel der Verantwortlichkeit meinem Freunde und Nachfolger überlasse, hinzufügen, daß in meinem mehr als ein halbes Jahrhundert währenden Eisenbahnleben ich stets beseelt war von dem Geiste der Treue und Liebe zu harter Arbeit, die immer eine Überlieferung im Dienste der Pennsylvanischen Bahn gewesen ist und hoffentlich stets bleiben wird. Mein Interesse und mein Zutrauen zu unserer Bahn hat nie geschwankt, und heute ist mein Vertrauen womöglich noch größer. Ich schätze mich glücklich, sagen zu können, daß die Eisenbahn mit dem Aufblühen des Landes Schritt gehalten hat, und daß ihre Grundlagen gesichert sind — mit einem wundervollen Ausblick in die Zukunft, wenn wir auch uns fernerhin hoher Dienstleistungen befleißigen und den Aktionären ein billiges Erträgnis zahlen.

Die Pennsylvanische Bahn wird nicht stillstehen, wie das Land wächst, muß auch sie wachsen. Daher ergeht mein Rat an alle Angestellten und Beamten, in gleicher Weise eng zusammenzuhalten und die Politik und Arbeit ihres Verwaltungsrats und ihrer leitenden Beamten zu unterstützen, die eure Interessen stets gewahrt haben. Stellt dem Publikum eure hochklassigen und entgegenkommenden Dienstleistungen zur Verfügung. Seht geradeaus und geht vorwärts. Großer Erfolg und das Glück wird dann auf eurer Seite sein, weil ihr eure volle Pflicht erfüllt."

Wasserstraßenverkehr.

— **Ermäßigung der Schiffahrtsabgabentarife.** Zur Unterstützung der Preissenkungsaktion der Reichsregierung hat der Reichsverkehrsminister durch einen Nottarif die vorübergehende Ermäßigung der Schiffahrtsabgabentarife für die wichtigsten Lebensmittel um 10 % angeordnet.

— **Ausbau des Mainzer Hafens.** Die Stadt Mainz wird ihre Hafenanlagen weiter ausbauen. Zunächst werden die Transport- und Speicheranlagen den dringenden Anforderungen des Umschlagverkehrs angepaßt. Ein großer Silobau mit allen modernen Einrichtungen zur pneumatischen Hebung des Getreides, zur mechanischen Förderung, Verteilung, Umlagerung durch Elevatoren und Bänder sowie zur Reinigung und Belüftung wird errichtet.

— **Der Donau-Elbe-Oder-Kanal.** Das tschechoslowakische Arbeitsministerium hat darauf aufmerksam gemacht, daß die in letzter Zeit verbreiteten Nachrichten über das Fallenlassen des Donau-Elbe-Oder-Projekts wegen angeblichen Mangels des zu erwartenden Nutzens nicht richtig sind. Der Entwurf wird nach wie vor studiert und die Nachbarstaaten wenden ihm die größte Aufmerksamkeit zu, wobei auch ausländisches Kapital angeboten wird. Bei Verwirklichung des Planes soll aber einheimisches Kapital und die einheimische Industrie bevorzugt werden.

— **Völkerbundsbericht über die Donauschiffahrt.** Das [Völker]bundssekretariat veröffentlicht einen Bericht von W[alker D.] Hines über die Donauschiffahrt. Das umfangreiche Sch[riftstück] bringt einen umfassenden Überblick über die Donausch[iffahrt,] über die Hafenanlagen und ihre Ausbaumöglichkeite[n. Der] Warenverkehr auf der Donau betrug 1923/24 56 % d[es Vor]kriegsverkehrs. Das Frühjahr 1925 hat eine bedeuten[de Stei]gerung mit sich gebracht, die auf die großen Fleischtr[ansporte] von Südslawien zurückzuführen ist. Der Personenverke[hr] trifft den Vorkriegsverkehr in Österreich, Ungarn und R[umänien] nicht bedeutend. In Deutschland gibt es keinen regel[mäßigen] Verkehr auf der Donau. Die Donauschiffahrt ist heu[te voll]ständig internationalisiert und befindet sich in den Hän[den von] deutschen, österreichischen, ungarischen, holländischen, [franzö]sischen, tschechischen, rumänischen, südslawischen und [...]schen Gesellschaften. Der Bericht schließt mit einem [Hinweis] auf die Notwendigkeit für alle Donaustaaten, eine gem[einsame] Wirtschaftspolitik zu betreiben und das Vertrauen auslän[discher] kapitalkräftiger Kreise zu gewinnen; eine einheitliche R[egelung] der Donauschiffahrt würde im Auslande einen sehr g[ünstigen] Eindruck machen und neue Hoffnung auf eine Stabilisier[ung der] Verhältnisse in den Donaustaaten wecken.

— **Wasserkraftanlagen Österreichs.** Bei der Sitzu[ng des] Finanz- und Budgetausschusses des Österreichischen N[ational]rates am 15. Oktober wurde über den Stand der Wass[erkraft]anlagen Österreichs folgendes berichtet:

Gegenwärtig gibt es 68 große Wasserkraftanlagen [mit zu]sammen 214 000 Pferdekräften Jahresmittelleistung, w[as für] unser kleines Land eine beachtenswerte Leistung be[deutet.] 37 Anlagen sind bereits betriebsreif. In den letzten zwei [Jahren] sind 22 Anlagen mit 80 700 Pferdekräften fertiggestellt [worden.] Erwägt man, daß der Gesamtbedarf Österreichs, um di[e Kohle] zu ersetzen, mit 900 000 Pferdekräften angenommen [werden] kann, wodurch drei Millionen Tonnen Kohle erspart würd[en,] daß jetzt ein Fünftel dieses Bedarfes fertiggebaut ist, [hält] man ferner, daß drei Millionen Tonnen Kohle gleichzusetz[en sind] 150 Millionen Schilling, so kann man daraus eine Vors[tellung] von der volkswirtschaftlichen Bedeutung der bisherigen [Tätig]keit des Wasserkraftausbaues für die Zahlungsbilanz [Öster]reichs gewinnen.

— **Der Güterumschlag des Baseler Hafens** betrug in d[er Zeit] vom 1. April bis 31. August d. J. 60 508 t. Der Kanalv[erkehr] weist einen Verkehr von 6137 t auf.

Rechtspflege.

— **Ein Betriebsunfall im Sinne der Reichsversicheru[ngsord]nung kann niemals ein Unfall im Betrieb mehrerer [Unter]nehmer sein.** (Entscheid. des Reichsversicherungsamt[s vom] 16. 3. 1925 in Sachen Reichsbahndirektion Nürnberg gege[n Tief]bau-Berufsgenossenschaft.)

Bei Ausführung von Gleisarbeiten, die einem Unterneh[mer zur] selbständiger Ausführung übertragen waren, erlitt ein[er] dessen Leuten einen Unfall. Der Verletzte nahm die T[ief]bau-Berufsgenossenschaft, zu der sein Arbeitgeber gehörte, [in An]spruch. Den Bescheid der Berufsgenossenschaft und d[ie Be]rufungsentscheidung des Oberversicherungsamts Bayreuth f[ocht] die Reichsbahn unter Hinweis auf § 902 der RVO. mit d[er Be]gründung an, daß auch sie als Unternehmer, in dessen B[etrieb] sich der Unfall ereignet habe, anzusehen sei und daher R[echts]mittel einlegen könne. Das Interesse der Reichsbahn, e[benfalls] auch als Unternehmer betrachtet zu werden, war offenb[ar da]durch gegeben, daß sie gemäß § 1542 RVO. auf diese We[ise auf] das Haftpflichtgesetz gestützte Regreßansprüche der T[iefbau-]Berufsgenossenschaft abwehren zu können glaubte. Das R[eichs]versicherungsamt hat den Rekurs als unzulässig verworfe[n, weil] als Unternehmer allein der unmittelbare Dienstherr des V[er]letzten angesehen werden könne. Die Begründung verdie[nt be]sondere Beachtung, weil sie das Reichsgericht bereits i[n einem] Erkenntnis vom 27. Juni 1925 — IV 14/1925 —[1]) zur A[ufgabe] seiner bisherigen entgegengesetzten Praxis veranlaßt ha[t.]

Aus den Gründen: Als Unternehmer im Sinne des § 9[..] Reichsversicherungsordnung ist nur der Unternehmer d[es Be]triebs anzusehen, in dem der Unfall sich ereignet hat (z[u vergl.] gleichen Rekursentscheidung 3126, Amtliche Nachrichte[n des] RVA. 1923 Seite 138). Der Unfall vom 24. April 1922 ha[t sich] aber nicht im Eisenbahnbetriebe, sondern in dem bei der Tie[fbau-]Berufsgenossenschaft versicherten Baubetriebe des Unt[erneh]mers Johann Klein ereignet. Den Ausführungen des Ob[erver]sicherungsamtes kann das Reichsversicherungsamt nur in d[iesem] Umfange beitreten. Dagegen erscheinen die von den Pa[rteien] in Bezug genommenen Ausführungen des Reichsgerichts i[m] Urteil vom 27. November 1919 in Sachen der Tiefbau-B[erufs-]

[1]) Abgedruckt bereits in Nr. 34 S. 974 d. Ztg.

schaft gegen den Sächsischen Staat (VI 304/1919, abt in den Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivil-Band 97 Seite 202), vom Standpunkt der Reichsunfall-rung nicht zutreffend. Wenn das Reichsgericht schon Wortlaut des § 537 Ziffer 5 der Reichsversicherungs- („der gesamte Betrieb der Eisenbahnen") entnimmt, aus- und Umarbeiten zum versicherungspflichtigen Be-er Eisenbahn gehören, und sich auf Anmerkung 35 zu er Reichsversicherungsordnung in dem Kommentar von abeling beruft, so kann das Reichsversicherungsamt uffassung nicht beitreten. Der Ausdruck „gesamter bedeutet nur, daß der Betrieb der Eisenbahnen im Sinne llversicherung ein einheitlicher ist, so daß alle die veren Ausflüsse dieses Betriebes der Versicherung gleichnterliegen. Infolgedessen gehören alle mit dem Eisenrnehmen in Verbindung stehenden Bauarbeiten zum nbetrieb, selbstverständlich aber nur bei Erfüllung der nen Voraussetzung des § 633 der Reichsversicherungs- daß die Eisenbahn als Unternehmer der Bauarbeiten n ist. Mit Recht führt daher der vom Reichsgericht ne Kommentar von Moesle-Rabeling in Anmerkung 36 bsatz zu § 537 der Reichsversicherungsordnung folgen- „Bei Vergebung einzelner zum Eisenbahnbetriebe ge-Arbeiten ist nach allgemeinen Grundsätzen zu prüfen, nige, welchem die Arbeiten übertragen sind, als deren mer oder als Akkordant in Diensten der Eisenbahn anist." Wenn daher die Reichsbahn, wie im vorliegenden r ihren Eisenbahnbetrieb Arbeiten durch selbständige mer ausführen läßt, so ist die Reichsbahn zwar Auf-r oder Bauherr oder dergleichen, nicht aber auch im r Reichsversicherungsordnung Unternehmer der einem Unternehmer übertragenen Arbeiten.

andere Auffassung läßt sich auch nicht aus dem vom richt angeführten Kommentar zur Reichsversicherungs- von Stier-Somlo entnehmen.

die Bezugnahme des Reichsgerichts auf die Verfügung hsversicherungsamts vom 17. Dezember 1907 — I 26 740 vergleichen Handbuch der Unfallversicherung Band I 7 Anmerkung 104 d. zu § 1 des Gewerbe-Unfallversicheetzes) kann die Auffassung des Reichsgerichts nicht Denn in dem damals zur Entscheidung stehenden Fall nternehmereigenschaft der Bahn hinsichtlich der Bau- mit Recht deshalb bejaht worden, weil der angebliche rnehmer in der Auswahl der Arbeiter und in der Be- des Lohnes durch weitgehende Anordnungen der Bahnng beschränkt war, die Arbeiten unter der unmitteleitung und Aufsicht eines Bahnmeisters erfolgten und verwaltung zur Entlassung der Arbeiter berechtigt war. elte sich also um einen ganz anderen Sachverhalt, der nsatz zu dem vorliegenden Falle die Annahme der mereigenschaft des angeblichen Bauunternehmers unmachte.

die Bezugnahme des Reichsgerichts auf § 624 der Reichsrungsordnung in der früheren Fassung, die das Reich iger der Versicherung bei Eisenbahnen einschließlich arbeiten erklärte, beweist nichts. Denn die allgemeine ft des § 633 der Reichsversicherungsordnung, nach der mer von Bauarbeiten, die nicht in einem gewerbs- Baubetrieb ausgeführt werden, derjenige ist, für dessen g sie gehen, gilt selbstverständlich auch für den Fall 4 der Reichsversicherungsordnung.

h ist es mit den Grundgedanken der Reichsunfallverg nicht vereinbar, wenn das Reichsgericht es für mögchtet, die Eigenschaft als Unternehmer im Sinne der rsicherungsordnung sowohl der Eisenbahn wie dem bei bau-Berufsgenossenschaft versicherten Bauunternehmer chen. Im Verhältnis zu dem Verletzten kann es vergsrechtlich immer nur einen Unternehmer geben. Eine Auffassung würde zur Folge haben, daß dem Versichernüber mehrere Versicherungsträger für die Unfallentng in Frage kommen könnten. Das ist aber nach dem Aufbau der Unfallversicherung begrifflich ausge-. Besteht Streit darüber, welcher von mehreren Vergsträgern für die Folgen eines Unfalls aufzukommen wird dieser Streit, wenn nicht das besondere Verfahren §§ 1735 bis 1738 der Reichsversicherungsordnung statt-adurch entschieden, daß die Spruchinstanzen gemäß den 1703 am Streit nicht beteiligte Träger der Unfallverg beiladen und den für entschädigungspflichtig erachrsicherungsträger zur Entschädigung verurteilen. Nier können dem Verletzten gegenüber mehrere Versicheger haften; entschädigungspflichtig ist stets nur der sicherungsträger, der für den Unternehmer zuständig ist, in Betrieb sich der Unfall ereignet hat. Dem Verletzten rsicherungsrechtlich, wie ein Versicherungsträger, auch Unternehmer (Arbeitgeber) gegenüber. Auch die Vores § 1739 der Reichsversicherungsordnung ändert hieran nichts; sie will lediglich einen vermögensrechtlichen Ausgleich zwischen den beteiligten Versicherungsträgern zulassen, wenn die Beschäftigung, bei der sich ein Unfall ereignet hat, für mehrere Betriebe stattgefunden hat, die bei verschiedenen Versicherungsträgern versichert sind. Die Ansprüche des Versicherten werden hierdurch nicht berührt; ihm gegenüber ist im instanziellen Verfahren zu entscheiden, welcher Versicherungsträger ihn zu entschädigen hat (zu vergleichen Entscheidung 1938, Amtliche Nachrichten des RVA. 1902 Seite 469 und Anmerkung 3 zu § 1739 der Reichsversicherungsordnung in dem Kommentar von Lehmann).

— **Der Empfänger, der den Frachtbrief übernimmt, die Fracht bezahlt und einen Teil des Gutes bezieht, verfügt hierdurch auch über den Rest des Gutes in der Art, daß er es in Verwahrung der Bahn beläßt.** (Entsch. des Ob. Gerichtshofes in Wien, Abt. II vom 23./9. 1925, G.Z. II. 742/25/1.)

Aus den Gründen: Kläger stellt an die Beklagte (Österreichische Bundesbahnen) Ersatzansprüche wegen Verlustes eines Stückes Wollgewebe aus einer Sammelgutsendung von Buchs nach Budapest. Die Sendung ist am 14. Februar 1923 in Budapest eingelangt, der Bezug der Sendung durch den Empfänger erfolgte partienweise in der Zeit vom 20. Februar bis 17. April 1923; der obenerwähnte Abgang war bei dem am 17. April 1923 bezogenen Ballen.

Die Beklagte haftet gemäß Art. 27, 30 I. Ue. für die Ausführung des Transportes bis zur Ablieferung des Gutes. Diese Ablieferung geschah allerdings nicht mehr durch die Beklagte, sondern durch die königlich ungarischen Staatsbahnen. Die Haftung der Beklagten erstreckt sich allerdings auch auf die Vorkommnisse in Ungarn, da die Ablieferung des Frachtgutes noch zur Ausführung des Transportes gehört.

Die Ausdrücke Empfangnahme, Abnahme, Annahme und Ablieferung in den einzelnen Bestimmungen der E.V.O. und des I.Ü. sind gleichbedeutend; auch Art. 408 H.G.B. gebraucht im ersten Absatz das Wort Annahme, im zweiten das Wort Ablieferung, ohne diesen beiden Worten eine voneinander verschiedene Bedeutung beizulegen. Der Ablieferung durch den Frachtführer entspricht die Annahme (Abnahme, Empfangnahme) des Gutes durch den Empfänger.

Der Empfänger übt durch die Annahme sein Verfügungsrecht über das Gut aus; E.V.O. und I.Ü. kennen eine teilweise Annahme nicht. Der Empfänger, welcher den Frachtbrief übernimmt, die Fracht bezahlt und einen Teil des Gutes bezieht, verfügt hierdurch auch über den Rest des Gutes in der Art, daß er es in Verwahrung der Bahn beläßt, die Rechtsfolgen der Annahme erstrecken sich daher auch auf den Teil des Gutes, der im Gewahrsam der Bahn bleibt.

Es ist also kein Anspruch im Sinne des Art. 30 I.Ü. aus dem Frachtvertrag gegeben, und nur für einen solchen käme gemäß Art. 27 I.Ü. in concreto eine Verbindlichkeit der Beklagten in Betracht. Es erscheint demzufolge die Abweisung des Klagebegehrens gerechtfertigt.

Welche Rechte der Klägerin gegen die ungarischen Staatsbahnen, die außerhalb des Frachtvertrages den Teilbezug der Ware gestatteten, zustehen, ist in diesem Rechtsstreite nicht zu untersuchen. (Allgem. Tarif-Anzeiger (Wien) 1925, S. 1059.)

Bücherschau.

— **Das Verkehrswesen.** Von Dr. R. van der Borght, Präsident a. D. des Statistischen Reichsamts. — (7. Band der Abt. Volkswirtschaftslehre im „Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften"). — Dritte umgearbeitete Auflage. Leipzig 1925, C. L. Hirschfeld.

Bei diesem Werke genügt eigentlich der Hinweis, daß die dritte Auflage erschienen ist. Daß sie „umgearbeitet" ist, d. h. sich von ihrer Vorgängerin (1912) in vielen Punkten abhebt, liegt in der Natur der Sache. Manches ist anders geordnet und geschnürt worden, abgesehen von den durch den Wechsel der Dinge gebotenen Ergänzungen. Das Wesentliche aber ist dasselbe geblieben: die erschöpfende Zusammenfassung der im Verkehrswesen gebundenen volkswirtschaftlichen Lehren. Wenn in einer oder andrer Hinsicht eine Kritik angebracht erscheint, so wird die Bedeutung des Werkes im ganzen dadurch nicht herabgesetzt.

Im ersten, allgemein-wissenschaftlichen Teile ist die Sorgfalt zu begrüßen, mit der die alte Formel von einem angeblich quadratischen Verhältnisse der durch Verkehrsverbesserung bedingten Absatzsteigerung widerlegt wird. Eine bessere Formel wird zwar nicht gegeben, kann aber auch nicht gegeben werden; es kommt nur auf die Ablehnung jenes Schematismus an. Unser volkswirtschaftliches Verständnis ist lediglich empirisch, und dabei haben die hier induktiv gewonnenen Regeln nicht einmal annähernd die Sicherheit der ebenso induktiv begründeten sog. Gesetze der Naturwissenschaft. Wo wie hier mit der uns letzten Endes verschlossenen Ursächlichkeit gearbeitet wird,

lassen sich Formeln des exakten Denkens nicht entwickeln, und es muß genügen, die Erfahrungen als Anhalt hinzustellen und ihre Wirkung abzuwarten, um dann aus ihnen weitere, freilich ebenso wenig zwingende Erfahrungsschlüsse herzuleiten. Im übrigen hätte sich aber eine allgemein-volkswirtschaftliche Betrachtung nicht auf die Fortschritte des Verkehrs beschränken, sondern auch die Kehrseite der Medaille zeigen sollen. Daß die „Lage der schwächeren Volkskreise durch bessere Bedarfsversorgung begünstigt", die „Fesselung an die Scholle beseitigt" werden usw., ist nur einseitig richtig. Mit allen seinen Segnungen gleicht der Verkehr doch dem Kronos, der die eignen Kinder frißt. Die Befreiung des einzelnen von der Scholle wiegt die leidige Tatsache nicht auf, daß der Mensch im ganzen, gerade infolge der vom Verkehr verursachten Zusammenziehung der Arbeit, in viel ärgerem Maße am Großstadtasphalt klebt, und dieser Zustand bringt auch hinsichtlich der „besseren Bedarfsversorgung" das Bedenken mit sich, daß ein vierzehntägiger Eisenbahnstreik genügt, den größeren Teil der Bevölkerung Berlins verhungern zu lassen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs liegt eben darin, daß um den Preis einer höheren Arbeitsteilung und der damit gegebenen Möglichkeit einer größeren Population das stabile Gleichgewicht der Menschheit mehr ins labile verschoben wird. Wieweit dabei ein brauchbarer Saldo bleibt, muß die Geschichte beantworten.

Bereits im ersten Abschnitte wird die für das Eisenbahnwesen bedeutsame Frage, ob öffentliche oder private Unternehmung, die nachher noch im Abschnitte des Eisenbahnverkehrs besondere Erörterung findet, vom allgemein-volkswirtschaftlichen Standpunkte aus behandelt und im großen und ganzen zugunsten der Gemeinwirtschaft entschieden. Dabei dürfte ein Gesichtspunkt, der freilich keineswegs vom Verf. übersehen worden ist, vielleicht eine noch schärfere Hervorhebung verdienen, nämlich die dem Staatsunternehmungssystem entgegenstehende Besorgnis einer Vergrößerung der staatlichen Macht. Viel mehr als alle volkswirtschaftlichen Rücksichten hat von jeher gerade die politische Erwägung die Lösung dieses Problems bestimmt, und zwar nicht nur auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Es handelt sich da nicht allein um die unmittelbar praktische Auswirkung des staatlichen Einflusses auf Wahlen usw., sondern noch mehr um die grundsätzliche Stellungnahme zu den Grenzen der Staatsgewalt überhaupt, und hiermit gelangt die Sache auf den Boden des Parteikampfes. Jede Partei wünscht die Stärkung der öffentlichen oder der privaten Wirtschaftsmacht in dem Maße, wie sie hoffen kann, die eine oder die andre zu beherrschen. Also kommt eigentlich zunächst immer eine privatwirtschaftliche Entscheidung heraus, nur daß deren Wirkungen, wenn jene Hoffnung täuscht, anders ausschlagen können. Was volkswirtschaftlich richtig sei, erscheint dabei weniger erheblich. Daran wird leider auch eine so gründliche Untersuchung, wie die vorliegende, wenig ändern. Übrigens bleibt hier noch eines zu bemerken: In der Allgemeinheit der Fragestellung kennzeichnet der Verf. das System, die Privatunternehmung eintreten zu lassen, als „Genehmigungsverfahren", was den Anschein erwecken könnte, als beschränke sich die staatliche Funktion hier auf ein nichthinderndes Zulassen und seien z. B. Schankkonzession und Eisenbahnkonzession staatsrechtlich gleichwertig. Das würde nicht zutreffen. Die Eisenbahnkonzession ist mehr als eine Erscheinung der nur für Ordnung, Ruhe und Sicherheit sorgenden Polizeigewalt; sie bedeutet das Überlassen der Erfüllung einer im Grunde staatlichen Aufgabe, also mehr Zession als Konzession. Dafür spricht schon in der Form die Entschließung des Staatsoberhauptes. Die in der geschichtlichen Entwicklung unseres Wirtschaftslebens immer deutlicher ausgeprägte Auffassung des Staatsbahnprinzips gibt die sachliche Bestätigung.

Im dritten Abschnitt „Eisenbahnverkehr" hätte bei der Zergliederung des bekanntlich ohnehin recht unbestimmten Begriffes der „Eisenbahnen" das Ausscheiden von „Stadtbahnen" und „Städtebahnen" wohl vermieden werden können; denn sie bieten sachlich keine Besonderheit bei der Einordnung in andere Begriffsgruppen. Dagegen fehlt eine Erörterung, was unter Bahnen des „allgemeinen Verkehrs" zu verstehen sei, obwohl dieser Begriff nachher mehrfach wegen der Bestimmungen der Reichsverfassung verwendet werden muß. Es ist allerdings zuzugeben, daß auch dieser Begriff nichts weniger als klar ist. Selbst das preußische Kleinbahngesetz von 1892 schließt ihn bei den Kleinbahnen nicht völlig aus, sondern sagt nur, daß diesen Bahnen für den allgemeinen Verkehr eine „geringe Bedeutung" zukomme, und dabei bieten gerade diese preußischen Kleinbahnen den einzigen greifbaren Anhalt für jene Unterscheidung der Bahnen, die man in Süddeutschland nicht kennt. Die Unklarheit ist um so ärgerlicher, als trotz dieser indifferenten süddeutschen Lage das Reichsrecht des Handelsgesetzbuches (§ 473) von „Kleinbahnen" spricht und vollends die Reichsverfassung an die Unterscheidung des allgemeinen vom sonstigen Verkehr wichtige staatsrechtliche Folgen knüpft: die Bahnen des allgemeinen Verkehrs unterliegen dem Staatsbahnprinzip (Art. 89) oder, wenn dies im Einzelfalle bei[...] treten ist, der Aufsicht des Reichs (Art. 95), die and[...] gegen sind nur der Landesaufsicht unterstellt. Ist die[...] der Frage auch auf dem Boden der Volkswirtschaft, w[...] offenbar gehört, nicht möglich, so muß sie dem Gutdü[...] Einzelfalles überlassen bleiben.

Daß der Abschnitt des Eisenbahnverkehrs sonst g[...] den vielen eisenbahnfachlichen Veröffentlichungen [...] wesentlich Neues nicht bringt, ist nicht verwunderlich [...] gründet jedenfalls nicht einen Vorwurf gegen ein Werk[...] eigener Wert im Zusammenfassen des gesamten Verkeh[...] einheitlichen Gesichtspunkten liegt, und es finden si[...] mancherlei Einzelheiten, die in gleicher Deutlichkeit son[...] leicht geboten werden, z. B. die Angabe, daß das Verhä[...] Personenkilometer zu den Gütertonnenkilometern bei [...] Deutschland und England 88 % bzw. 98 %, in der Schw[...] in Japan 171 % bzw. 136 %, in den Vereinigten Staa[...] Kanada 12 % bzw. 11 %. Diese amerikanischen Zah[...] sich scheinbar aus der Vermehrung des Kraftwagenv[...] erklären, geben dem Eisenbahner zu denken. Auf der [...] Seite muß hervorgehoben werden, daß das statistische [...] im Rahmen der volkswirtschaftlichen Aufgabe mit ein[...] falt zusammengestellt und mit einer Gründlichkeit ge[...] worden ist, wie sie auch von der Fachliteratur der Eise[...] schwerlich überboten werden.

Vor allem wird aber in diesem Abschnitte noch einmal de[...] satz des Staatsunternehmungssystems in seiner besonde[...] wendung auf die Eisenbahnen erörtert und an der H[...] geschichtlichen Entwicklung des Staatsbahnprinzips in [...] land mit seinen Vorzügen vor Augen gestellt; es hätte v[...] noch hinzugefügt werden können, daß die Entschei[...] diesem Punkte nicht allein von der volkswirtscha[...] Theorie an sich abhängt, sondern auch von der Volksans[...] und von den geographischen Verhältnissen des betroffen[...] des, wenn, wie z. B. in Deutschland, bei Armut an Rohsto[...] Wert der Arbeit aus allen Winkeln herausgeholt werd[...] und dabei noch die Enteignungen des Versailler Vertr[...] gewichtiges Wort mitsprechen. Mit erfreulichem Gl[...] wird insbesondere das Gerede von der Notwendigkei[...] „mehr kaufmännischen" Geschäftsbetriebes bei den Staat[...] als unerheblich abgetan, das so lange bei uns geführt [...] bis es die Gefahr einer Entstaatlichung heraufbeschwor. I[...] lichkeit kommt es nicht auf eine besondere „kaufmän[...] sondern auf eine kluge Geschäftsführung an, die das[...] liche Wesen natürlich bei gehöriger Einrichtung eben[...] leisten kann, wie die Privatwirtschaft. Indessen schei[...] hier der Verf. den politischen Bewegungen noch nicht [...] nügende Bedeutung beizumessen. Der Werdegang von [...] der Reichsverfassung über die Verordnung vom 12. Febr[...] bis zur neuen Reichsbahngesellschaft wird schlicht be[...] diese Reichsbahngesellschaft auch mehrmals als B[...] aktiengesellschaft bezeichnet — (was sie tatsäc[...] nicht ist) — als ob der Staatsbahngedanke an sich [...] nicht berührt würde. Etwas anders liegt die Sache ab[...] wohl. Schon die Abschwächung, die der Art. 92 a. a. O. [...] Art. 89 das klar hingestellten Staatsbahnprinzip gibt, ze[...] Angst vor einem allzu starken Staate. Die seltsame Ko[...] tion einer neben dem Staate stehenden besonderen [...] person — (eine Art siamesischer Rechtszwilling) — [...] Verordnung vom 12. Februar 1924 und die schließlich[...] dem Zwange der Gegner erfolgte Überleitung der Reichs[...] ein dem Reiche gegenüberstehendes Gebilde eigener Art [...] gefährlicher Weise geeignet, den Staatsbahngedanken [...] schüttern, und es ist deshalb eine ernste Notwendigkeit, [...] und bei jeder Gelegenheit gegen die äußeren, zum Zwei[...] leitenden Erscheinungen anzukämpfen, damit dem [...] Volke die Vorstellung, die Reichsbahnen seien trotz alle[...] allem dasselbe wie seine alten Staatsbahn[...] blieben, nicht verloren geht, sondern immer lebendig e[...] wird.

Es braucht kaum gesagt zu werden, daß die ander[...] schnitte (II. Straßenverkehr. III. Wasserverkehr. V. [...] verkehr. VI. Post und elektrischer Nachrichtenverkeh[...] oben besprochenen an Wert nicht nachstehen, und daß n[...] lich die Behandlung des Luftverkehrs und des elekt[...] Nachrichtenverkehrs angesichts der zwischenzeitlichen V[...] kommnungen handgreifliche Bedeutung hat. Beim W[...] verkehr sind die beiden Arten des Binnenschiffahrtsve[...] und des Seeschiffahrtsverkehrs jetzt getrennt worden. A[...] Untersuchung dieser weiteren Gebiete wird die verglei[...] Eisenbahnfachkunde nicht unberücksichtigt lassen könne[...] neue dritte Auflage ist in jeder Richtung ein wissenschaf[...] Gewinn.

Eine direkte Unrichtigkeit habe ich nur persönlich da[...] funden, daß der Verf. mich literarisch als „Krienitz" mit de[...] satze „R. v." anführt. Aber die Befriedigung, die das We[...] währt, überwiegt auch diesen Schmerz. v. Kie[...]

...s Verkehrsbüchlein für Alle. Von Oberingenieur K. A. ...a. . Verlagsanstalt Erich Deleiter. Dresden-A 16.
...m steigenden Verkehr, der immer noch großen Sorglosig- ... Publikums und der hierdurch zunehmenden Zahl der ...-unfälle ist eine zweckmäßige Unterweisung zur Ver- ...ngebracht. Diese erteilt das vorliegende Büchlein, da- ... und Bild zeigt, welche Vorsicht im Verkehr (auch im ...nverkehr) zu beachten ist. Auch enthält das Buch ...nteressante statistische Angaben über Unfälle. Das Büchlein wird insbesondere für Massenverteilungen bei Behörden sowie für den Unterricht in Schulen usw. in Frage kommen. Preis 60 Pf., bei Massenbezug 30 Pf. W.

— **Über wirtschaftlichen Brennstoffverbrauch im Eisenbahnbetriebe** von H. Bagel, überarbeitet von W. Hansmann. Das in Nr. 42, S. 1200 besprochene Buch ist nicht im Verlage von Julius Springer erschienen, wie irrtümlich angegeben wurde, sondern im Verlage von Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin. Der Preis des Buches beträgt 3,90 *M.*

...mtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Druckfehlerberichtigung.

Nr. 41 Seite 1189 unter den Amtlichen Mitteilungen ...ne Änderung des Stationsnamens Falkenberg (Sa.) in ...rg b. Freiburg (Sa.) muß „Falkenberg b. Freiberg ...uten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 218 vom 27. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Überprüfung des Vereinspersonenwagenübereinkommens (VPÜ).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 20. d. Mts. starb in Detmold im Alter von 44 Jahren

Herr Reichsbahnrat

Friedrich Vibrans.

Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts Detmold.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verliert in ihm einen fleißigen und ...ässigen Beamten, wir einen liebenswürdigen Kollegen. Leider war es ...der erst am 1. Juni d. J. in unseren Bezirk versetzt worden ist, durch ...lange schwere Krankheit nicht vergönnt, seine Gaben in seinem Amte ...entfalten. (1045)

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Hannover.

Am 23. Oktober verschied unerwartet im 58. Lebensjahre

Herr Reichsbahnrat

Dr. phil. u. Dr.-Ing. Artur Schmitz.

Er war seit 1894 im Eisenbahndienst tätig und verwaltete seit dem ...ruar 1920 das Eisenbahn-Betriebsamt 2 Köln-Deutz.

Wir betrauern in dem Verstorbenen einen pflichttreuen Mitarbeiter und ...swürdigen Kollegen, dem wir stets ein ehrendes Andenken bewahren ...a. (1058)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion Elberfeld.

...erungen von Stationsnamen.

...a der Bahnlinie Merseburg-Schaf-...ene Bahnhof III. Klasse Lauch-...t vom 15. November 1925 ab ...hnung Bad Lauchstädt. ...aale), im Oktober 1925. (1057) ...he Reichsbahn-Gesellschaft ...ahndirektion Halle (Saale).

3. Güterverkehr.

...Entfernungen für den Binnen-...selverkehr der früheren Preu-...ischen usw. Staatsbahnen usw. ...igkeit vom 1. November 1925 ...Teilheft B II 2 unter Berück-... der Nachträge 1 bis 26 neu ...ben.

...-Verfügungen lfd. Nr. 129/1920, ...013/1924 und lfd. Nr. 170/1925 ...eingearbeitet und bleiben noch ... Preis des Heftes 4,30 RM. ...en 22. Oktober 1925. (1050) ...e Reichsbahn-Gesellschaft. ...hsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnenverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 ab — Frachterhöhungen ebenfalls gültig vom 1. Januar 1926 ab — soweit nicht im Tarife ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden zur Kilometertafel I Nachtrag 27 und zur Kilometertafel II Nachtrag 27 herausgegeben. (1048)

Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 22. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif Teil II (Tfv. 402) Ausnahmetarif 6 a.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 treten Änderungen im Wortlaut des Geltungsbereichs ein. Näheres durch den Reichsbahn-Tarifanzeiger (TVA. I).

Elberfeld, den 23. Oktober 1925. (1051)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Elberfeld.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 501).

Mit Wirkung vom 1. November 1925 werden die Bestimmungen über die Frachtberechnung für ausländische und wilde Tiere (§§ 22, 23 und 25 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I) geändert. Ferner wird für Tiere, die wegen ihrer Größe oder Körperform Wagen von besonderer Bauart erfordern, die Einstellung von Privatwagen zugestanden.

Berlin, den 20. Oktober 1925. (1042)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1925 wird im Verkehr von Klais und Mittenwald nach Bolzwang der Ausnahmetarif 5 k für rohe Kreide eingeführt, der bei Erfüllung gewisser Bedingungen Ausnahmefrachtsätze nachträglich im Erstattungswege gewährt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 22. Oktober 1925. (1049)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 26 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande-Tschechoslowakei.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis des vorgenannten Durchfuhrausnahmetarifs durch die Aufnahme von „Gerbstoffextrakte“ und „Holzextrakte (Quebrachoholzextrakte)“ in die Abteilung I erweitert. (1054)

Köln, den 24. Oktober 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Mit sofortiger Wirksamkeit ist auf Seite 11 nach Obergrainau zu ergänzen:
Obergries | Bad Tölz | 7 | 6,7 | 8000

II. Seite 2 (Mitte) muß es heißen: Änderungen und Ergänzungen des bayerischen Lokalbahn-Schnittarifs werden
im „Verkehrsanzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“,
im „Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen (TVA. I)“ und
in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ bekannt gemacht.

München, 20. Oktober 1925. (1044)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Deutsch-litauischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. 11. 25 werden in den deutsch-litauischen Gütertarif Teil B (direkter Dollartarif) Nr. 189 d verzeichnisses, die Stationen Eydtkuhnen und Tilsit aufgenommen.

Der Tarif ist, wie folgt, zu ergänzen:

Unter B I 1a) deutsche Stationen ist hinter Dt. Eylau nachzutragen „Eydtkuhnen und Tilsit".

Auf Seite 20 sind folgende Frachtsätze nachzutragen:

Deutsche Tarifstationen	Übergangsstationen	km	Stückgut		Wagenladungen																
			I	II	A 5	A 10	A	B 5	B 10	B	C 5	C 10	C	D 5	D 10	D	E 5	E 10	E	F
Eydtkuhnen .	Eydtkuhnen	1(5)	6	5,5	4,5	4,3	3,8	4,3	4	3,6	4	3,6	3,1	3,3	2,9	2,4	2,9	2,4	1,9	9
Tilsit	Tilsit	1(5)	6	5,5	4,5	4,3	3,8	4,3	4	3,6	4	3,6	3,1	3,3	2,9	2,4	2,9	2,4	1,9	9

Königsberg (Pr.), den 24. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Reichsbahngütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 1 g für Buchenscheitholz wird bis zum 31. Oktober 1925 verlängert. ((1039)

Berlin, den 19. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1925 werden die Stationen Heufeld, Neumarkt (Oberpf.) und Nürnbergdoos als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 4 d für Phosphate zur Herstellung von Superphosphat einbezogen. (1047)

Berlin, den 23. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Französisch-Belgisch-Luxemburgisch-Südslawischer Güterverkehr im Durchzug durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1925 wurde ein Eisenbahngütertarif, enthaltend die reglementarischen und besonderen Bestimmungen für die durchgehende Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Fahrzeugen, lebenden Tieren und Leichen zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg sowie dem Saargebiet (letzterenfalls nur im Durchgang durch Frankreich) einerseits und dem Königreich der Serben, Kroaten und Slovenen (Südslawien) anderseits im Durchgang durch Deutschland eingeführt. Von der Beförderung mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen sind Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen ausgeschlossen.

Der Absender ist verpflichtet, die Grenzübergangsstationen, über welche die Sendung geleitet werden soll, so wie sie in der Anlage zum Tarif aufgeführt sind, im Frachtbriefe anzugeben. Die Frachten und sonstigen Gebühren werden auf dem Beförderungswege nach den geltenden Tarifen (Binnen- oder Verbandstarifen), sofern deren Anwendungsbedingungen vom Absender erfüllt worden sind, berechnet. Die Sendungen können mit Nachnahmen und Barvorschüssen belastet werden, jedoch müssen die Beträge in der Währung des Versandlandes erscheinen. Das gleiche gilt für die Angabe des Interesses an der Lieferung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen. Abdrucke des Tarifs sind zum Preise von 50 Reichspfennig für das Stück durch die Regieverwaltung der Reichsbahndirektion München zu erhalten. (1040)

München, den 19. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Kohlenausnahmetarif 6.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 wird die Station Münder Stadt als Versandstation unter IV A 1a in den Ausnahmetarif aufgenommen. (1056)

Hannover, den 26. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Personen- und Gepäckverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Reichsbahndirektion Oldenburg (Tfv. 624).

Mit Wirkung vom 1. November 1925 erhält die Ziffer 2 des Vorworts auf Seite 2 des Tarifs folgenden Wortlaut:

2. Die Reichsbahndirektion Oldenburg veröffentlicht die Ausgabe dieses Tarifs und der dazu erscheinenden Nachträge im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und Privatbahnen (TVA. III) und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Für die Gültigkeit der Bekanntmachungen ist die Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und Privatbahnen maßgebend.

Änderungen und Ergänzungen werden in dem genannten Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bekanntgegeben. (1053)

Oldenburg (Oldbg.), 23. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit den Kleinbahnen und Fähren im Bezirk der Reichsbahndirektion Oldenburg (Tfv. 88).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 erhält die Ziffer 2 des Vorwortes auf Seite 2 des Tarifes folgenden Wortlaut:

2. Die Ausgabe dieses Tarifs und der dazu erscheinender Nachträge wird durch die Reichsbahndirektion Oldenburg im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privatbahnen (TVA. I) und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bekanntgemacht.

Sonstige Änderungen und Ergänzungen werden durch den genannten Tarif- und Verkehrs-Anzeiger veröffentlicht. Für die Gültigkeit der Bekanntmachungen ist die Veröffentlichung im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privatbahnen (TVA. I) maßgebend. (1052)

Oldenburg (Oldbg.), 20. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (
Deutsche Seehäfen-Schwei

Mit Gültigkeit vom 26. Okto tritt ein neuer Durchfuhrausna S. D. 2 in Kraft, durch den de S. D. 2 vom 7. 5. 1925 nebst Na aufgehoben wird.

Näheres durch Reichsbahntarif

Altona, den 21. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Alton

Deutsch-dänischer Gütertarif, T

Ab 1. November 1925 werden und Kehl Grenze nach Schnittp je besondere Schnittfrachtsätze schleunigtes Eilstückgut bei Fra vorschrift über Hamburg-Lübe geführt.

Nähere Auskunft durch die gungen.

Altona, den 21. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesells
Reichsbahndirektion Alton
namens der Verbandsverwaltu

a) Reichsbahn-Gütertarif, Heft
b) Reichsbahn-Tiertarif, Teil
c) Reichsbahn-Gütertarif Hef
d) Reichsbahn-Gütertarif Hef

Am 5. November 1925 treten Anstoßfrachtsätze im Güter- und kehr mit der Güternebenstelle land (Sylt) in Kraft.

Mit Wirkung vom 5. November ferner mit Genehmigung des Re kehrsministers für den Verkehr z Hoyer einerseits und Westerland andererseits eine erhöhte Zuschla frist für bestimmte Güter in ladungen festgesetzt worden.

Mit Wirkung vom 5. Novemb wird die Anmerkung 1 zu We (Sylt) im Reichsbahngütertarif über die von der Annahme und A rung angeschlossenen Güter ergä

Die verkürzte Veröffentlichu ist vom Reichsverkehrsminister migt worden (RGBl. 1914, S. 455

Näheres durch Reichsbahntarifa

Altona, den 23. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Altona

4. Personen- und Gepäckver

Tfv. 1109. Norddeutscher Priv Personen- und Gepäckverke

Vom 2. Januar 1926 ab wer Preise der Tagesrückfahrkarten z Ratzeburg Stadt und Stationen beck-Büchener Eisenbahn-Gesells 20 Pf. erhöht. Das Nähere ist a Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (T ersichtlich.

Lübeck, den 26. Oktober 1925.

Direktion der Lübeck-Büchen
Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

... Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

5. | Berlin, den 5. November 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Verschiebestatistik.

Von Dr.-Ing. Remy, Königsberg (Pr.).

I. Ziele der Verschiebestatistik.

...urteilung der Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs, das ...i, den Aufgaben des Betriebes mit möglichst geringem ...fwand nachzukommen, ist unter der heutigen Finanzlage ...s Aufgabe eines Betriebsleiters geworden. Dieser Auf-...n man nur mit einer möglichst eingehenden statistischen ...ng der Betriebsvorgänge und der zu ihrer Befriedigung ...dten Mittel Herr werden. Ein besonders eingehendes ... verlangen die Verschiebebahnhöfe, weil die Verschiebe-...he Summen erfordert, deren Minderung eine wesentliche ...g des Betriebshaushaltes herbeiführen kann.

...ann die Statistik, die zur Erkenntnis der Mängel des ... führen und die Wege zur Vervollkommnung öffnen ... zwei Gesichtspunkten aufstellen. Das erste, weiter ... Ziel besteht darin, die Kosten eines behandelten ... bezogen etwa auf einen Wagen im Ausgang auf Grund ... Betracht kommenden Anteile an Bau- und Betriebs-... ermitteln. Hierher gehören Verzinsung und Tilgung ...gekapitals für Grunderwerb, Oberbau, Weichen- und ...sanlagen, die Hochbauten, die Verschiebemaschinen, ...n des Personals und die Anteile für Ruhestands- und ...ngsbeträge und die Kosten für Unterhaltung und die ... Ist diese Zahl gefunden, dann spiegelt sich in ihr, ... auf einen Wagen im Ausgang, der Betriebswert der ...ir die Verwaltung in einer Zahl wider. In ihr sind ...anteile enthalten, die sich aus der mehr oder minder ...en geratenen baulichen Anlage ergeben, wie auch die ...ile, deren Höhe durch die Güte der örtlichen Betriebs-...er Betriebsführung eines Direktionsbezirks oder eines ganzen Wirtschaftsgebietes bestimmt ist. Ob ein Bahnhof auf teuerem Grund und Boden erbaut ist und die geschaffene Anlage betrieblich so vollkommen angelegt ist, daß der beabsichtigte Zweck mit möglichst geringem Kostenaufwand erreicht werden kann, ob dem Verschiebebahnhof entsprechend seiner Lage die richtigen Aufgaben zugewiesen sind, ob die örtliche Leitung die gestellten Aufgaben mit Geschick zu lösen versteht, diese drei in ihrer Wesensart sehr verschiedenen Faktoren ergeben den Wert, der für die Beurteilung der Leistung des Bahnhofs für die Verwaltung maßgebend wird.

Dieser Wert gibt also, von höchster Warte aus gesehen, die Handhabe, unwirtschaftlich arbeitende Anlagen auszuschalten, zu vervollkommnen oder durch Zuteilung anderer Aufgaben zu einem nützlichen Glied in dem Bewegungsvorgang zu machen. Die Größe dieses Wertes bringt aber, wenn seine einzelnen Faktoren nicht bekannt sind, nicht zum Ausdruck, aus welchen Gründen der Bahnhof unwirtschaftlich arbeitet. Dieser Grund kann in der örtlichen Leitung liegen, er kann in der unverhältnismäßigen Höhe des Anlagekapitals liegen, er kann seine Ursache in der Zuteilung der Betriebsaufgabe haben. Für die vergleichende Statistik muß daher ein solcher Wert mit entsprechenden Vorbehalten verwandt werden.

Nun sind die Betriebsvorgänge auf einem Verschiebebahnhof so mannigfaltig und die Arbeitsbedingungen auf den einzelnen Bahnhöfen so verschieden, daß es für die vergleichende Statistik geraten erscheint, die Zahl der Unbekannten nicht noch dadurch zu vermehren, daß man für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit die mannigfachen Gesichtspunkte, die für Höhe der Abschreibungen, Beschädigungen, Versorgungskosten des Personals

mit in die Statistik verflicht. Man begnügt sich, in der Statistik die reinen Betriebsvorgänge zu erfassen und verzichtet zunächst auch auf die Zusammenziehung der Ergebnisse in einem Geldwert, etwa bezogen auf einen Wagen im Ausgang.

Diese statistische Aufgabe zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs kann nun dahin eingeschränkt werden, daß lediglich der reine Verschiebebetrieb in die Betrachtung einbezogen wird. Der Aufwand für den Ortsverschiebebetrieb scheidet aus, ebenso natürlich die Aufwendungen, welche auf dem betrachteten Bahnhof etwa für den Personenverkehr gemacht werden. Es unterliegt aber wohl keinem Zweifel, daß Bahnhöfe, bei denen reiner Verschiebedienst, Ortsverschiebedienst und Personenzugdienst in hohem Maße verflochten sind, in ihrer Statistik mit einer Reihe von Schätzungswerten zu arbeiten gezwungen sind, welche den Wert der erzielten Ergebnisse herabmindern. Das wird bei allen Bahnhöfen älterer Bauformen der Fall sein. Wo moderne Anlagen mit kleinem Ortsverkehr oder räumlicher Scheidung von reinem Verschiebedienst und Ortsverschiebedienst betrachtet werden, wo die Personenzugfahrten in weitem Zuge um die Verschiebebahnhöfe herumgeführt sind und der Zeitaufwand für den Personenverkehr auf einige Handlungen der Abzweigungsstellwerke beschränkt ist, kann eine Statistik für den reinen Verschiebedienst mit einiger Genauigkeit aufgestellt werden Wo aber die Lage verwickelter ist, wo es kaum gelingt, den Tätigkeitsbereich der Verschiebemaschinen so abzugrenzen, daß ihre Tätigkeit für den reinen und den Ortsverschiebedienst eine klare Trennung erfahren kann, wo im Gegenteil eine der wichtigsten Aufgaben der örtlichen Leitung in einer möglichst vielseitigen Ausnutzung der Maschinen gesehen werden muß, wachsen die Schwierigkeiten einer richtigen Bemessung der Anteile des Ortsverschiebedienstes an dem Gesamtverschiebedienst entsprechend. Wie die bisherigen Ergebnisse der betriebswissenschaftlichen Untersuchungen und die Erfahrungen lehren, sind die Vorgänge auf einem Verschiebebahnhof zwar durchaus nicht in so hohem Grade verwickelt, daß sie sich der systematischen Untersuchung entzögen. Immerhin aber muß das Bestreben, wenn einmal der Versuch einer statistischen Erfassung des Leistungswertes der verschiedenen Bahnhöfe gemacht werden muß, dahin gehen, die Unterlagen von Fehlerquellen möglichst freizuhalten, weil sonst die Ergebnisse zu falschen Schlüssen zu führen drohen.

Geht man von diesem Gesichtspunkt aus, so muß die Frage gestellt werden, ob denn bei den alten Anlagen eine solche Trennung des reinen Verschiebedienstes von dem Ortsverschiebedienst dem beabsichtigten Zweck entspricht. Denn steckt man das mit der Statistik zu erstrebende Ziel sehr weit, so daß das Ergebnis ebenso den drängenden wirtschaftlichen Fragen wie den akademischen Zielen, aus den Kosten der bestehenden Verschiebeanlagen heraus die günstigsten Grundformen von Verschiebebahnhöfen im allgemeinen zu entwickeln, dienen soll, so werden die aus den veralteten Anlagen gewonnenen Ergebnisse nur mit größter Vorsicht zu gebrauchen sein.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Verschiebebahnhofes geht von den drei Grundwerten aus: Kopfzahl des im Verschiebedienst beschäftigten Personals, Kopfzahl des eigentlichen Rangierpersonals, Zahl der Verschiebelokomotivdienststunden. Bei einer Anlage mit vereinigtem Personen-, reinem und Ortsverschiebedienst beginnt daher die Feststellung mit der Schätzung der Anteile des Personen- und Ortsgüterverkehrs an den genannten Grundzahlen und schließt in ihrer Grundlage auch bei sorgfältiger Abwägung aller Momente zwei Fehlerquellen in sich. Drängend für den Leiter eines Verschiebebahnhofs und die Prüfung seiner Wirtschaftsführung ist aber in erster Linie die Frage: wie teuer hat heute der Bahnhof in seiner Gesamtheit gearbeitet? Wie sich die Kostenanteile auf den Personenverkehr, den reinen Verschiebedienst und den Ortsverschiebedienst verteilen, ist eine Frage, die gegen diese Hauptfrage zurücktritt. Stellt man aber diese Frage, dann müssen die drei Summanden täglich festgestellt und es muß in ihrer Zusammenziehung die Prü[...] Gesamtwertes täglich gegeben werden. Andernfalls [...] Gefahr nahe, daß zwar je nach Schätzung die Wirtscha[...] des reinen Verschiebedienstes sich scheinbar hebt, di[...] anderen Summanden sich aber entsprechend verminder[...] der Gesamtwirkung kein günstigeres Ergebnis eintritt

Jede Statistik, die zu bestimmten Schlüssen führen sol[...] läßt ein unbefriedigendes Gefühl, wenn zu ihrer G[...] Werte eingeführt werden, die in ihrer Höhe zum Teil sub[...] Ermessen entspringen. Es lag daher nahe, den Versuch [...] Aufschreibung zu machen, die einen täglichen Vergle[...] stab zunächst derselben Verschiebeanlage schaffen soll[...] Faktoren sich aber nur aus Werten zusammensetze[...] Beeinflussung im Machtbereich des Leiters der Verschie[...] liegt.

II. Der tägliche Überblick über die reinen Verschiebel[...]

1. Die Einheitskosten.

Abgesehen von den verschwindenden Ausgaben für [...] tung gruppiert sich die Arbeit um die drei Größen: Z[...] stationären Personals, Zahl des Rangierpersonals, Z[...] Verschiebelokomotivdienststunden. Und zwar handelt [...] dabei täglich nur um das wirklich im Dienst befindli[...] sonal. Denn auf den Krankheitsstand vermag man kei[...] fluß auszuüben. Die Bemessung des Urlaubs unterlie[...] falls nicht dem Belieben des Betriebsleiters. Ob an ein[...] auf einem Verschiebebahnhof mehr oder weniger wirts[...] gearbeitet wurde, ergibt sich aus der Zahl des wirklich[...] wendeten Personals und der Zahl der Lokomotivdienst[...]

Eine Zahl, ausgedrückt in Mark und Pfennig und bezo[...] einen Wagen im Ausgang, muß demnach den Wert der ö[...] Betriebsführung wiedergeben und kann als einfacher [...] stischer Wert täglich den Grad der Wirtschaftlichkeit [...] leisteten Arbeit veranschaulichen.

Aufwand und Erfolg werden in der Industrie gemesse[...] Vorkalkulation, Kalkulation während der Ausführung un[...] kalkulation. Für unseren Zweck genügt eine Vorrechnu[...] eine Nachrechnung. Für die tägliche Feststellung des B[...] wertes dienen die Durchschnittswerte des vergangenen [...] Die Kosten eines Kopfes des stationären Personals, die [...] eines Kopfes des Rangierpersonals, die Kosten einer Lok[...] dienststunde lassen sich in Durchschnittswerten aus d[...] sächlichen Ausgaben eines Monats errechnen. Mit diesen [...] schnittswerten des vergangenen Monats arbeitet alsdann [...] schreibung für den laufenden Monat. Will man diese Erg[...] nachprüfen, so kann nach genauer Feststellung der Ge[...] gaben die Reihe der Werte nachgeprüft und ihre Abweic[...] gegen die mit den Durchschnittszahlen des vergangenen [...] errechneten täglichen Werte festgestellt werden (Nac[...] lation).

Der durchschnittliche Aufwand für die drei angegebenen [...] betrug in drei aufeinanderfolgenden Monaten:

Zusammenstellung 1.

Kosten der Betriebseinheiten*).

Monat	Kosten für 1 Kopf des stationären Personals	Kosten für 1 Kopf des Rangierpersonals	Kosten einer Lokstunde
1. Monat	8,21 ℳ	5,48 ℳ	6,55 ℳ
2. Monat	8,66 „	5,88 „	6,55 „
3. Monat	8,39 „	5,76 „	6,55 „

*) Diese Kosten haben sich im Verlauf weiterer vier [...] durch die mehrfachen Maßnahmen in der Umschichtung de[...] sonals, Verwendung von Hilfsbeamten an Stelle von Be[...] von Arbeitern an Stelle von Beamten, vorübergehender V[...] dung von Beamten im Rangierdienst geändert in 7,25 ℳ, [...] und 6,00 ℳ.

liegen die Werte für das stationäre und Rangierpersonal
: fest. Nicht ganz so einfach liegt es mit den Kosten
, Lokomotivdienststunde. Diese wurden errechnet auf
ner mittleren Leistung von 7 km Weg in einer Stunde,
ıhläge für das häufige Halten und Anfahren einge-
. Die reinen Wege betrugen für einzelne Stichtage
ıd 4,1 km. Im übrigen liegt aber hier der Rechnung eine
lliche zugrunde, die sich mit der Dichte der Verschiebe-
dern dürfte und daher eingehenderer Prüfung bedarf.

e Kosten auf einen Wagen im Ausgang.

Zusammenstellung 2 werden diese reinen Betriebs-
erte, bezogen auf einen Wagen im Ausgang, wieder-
Zunächst bleibt ein Wort über den Begriff des „aus-
Wagens“ zu sagen. Je weiter dieser Begriff gefaßt
so niedriger ist natürlich der Betrag des auf einen
llenden Kostenanteils. Da sich aber der Begriff dehnen
chränken läßt, muß bei einem Vergleich mehrerer Ver-
hnhöfe der Begriff festgelegt werden. Für die Be-
ein und desselben Bahnhofs ist eine Festlegung nur
von Belang, als selbstverständlich die Zählung immer
selben Maßstab erfolgen muß. Hier wurde der Begriff
ehenden Wagens weit gefaßt. Diese Zählung hat den
laß man eine Einschränkung auf mit bestimmten Zug-
und Zugfahrten ausgehende Wagen jederzeit vor-
ann. Als ausgehende Wagen wurden sämtliche Wagen
lie mit Güterzügen, Bedarfsgüterzügen, Arbeitszügen,
zügen, mit den Zugfahrten nach vier außerhalb des
ebahnhofs liegenden Bahnhofsteilen (betriebstechnisch
wie Übergabezüge), mit Anschlußbedienungsfahrten
Zusatzanlagen und Industriewerken ausgehen. Als
le Wagen zählen auch geschlossene Überführungs-
on einem Bahnhofsteil diesseits der Hauptgleise zweier
nderliegenden Strecken mit eigener Ablaufanlage nach
eits dieser Streckengleise liegenden Bahnhofsteil mit

Zusammenstellung 2.

Kosten eines Wagens im Ausgang.

Tag	1. Monat	2. Monat	3. Monat
1	1,34*)	0,98	1,19
2	1,08	1,03	1,31**)
3	0,88	0,93	1,36*)
4	0,84	1,33**)	1,12
5	0,83	1,23*)	1,09
6	0,94	1,07	1,11
7	1,45**)	0,92	1,08
8	1,30*)	1,16	1,15
9	1,05	1,31**)	1,30**)
10	1,11	1,55*)	1,37*)
11	1,05	1,64**)	0,90
12	1,01	— *)	0,94
13	1,22	1,50*)	0,90
14	1,47**)	1,11	0,95
15	1,15*)	1,12	1,14
16	1,12	1,08	1,37**)
17	1,07	1,14	1,03*)
18	0 99	1,47**)	1,18
19	0,99	1,36*)	0,96
20	0,98	1,27	1,09
21	1,31**)	0,94	0,96*)
22	1,27*)	0,99	0,87
23	0,92	0,98	1,15**)
24	0,99	1,02	1,11*)
25	0,92	1,44**)	0,94
26	1,00	1,07*)†)	0,90
27	1,09	1,02	0,88
28	1,40**)	0,99	0,96
29	1,28*)	1,02	1,09
30	1,05	1,15	1,46**)
31	0,95	—	—
Durchschnitt††)	1,06	1,13	1,08

*) Sonntag oder Feiertag.
**) Sonnabend oder Tag vor einem Feiertag.
†) Ausnahmsweise hoher Wagenausgang an einem Sonntage, daher niedrige Einheitskosten.
††) Errechnet aus den Gesamtkosten für den Monat durch die Gesamtwagenzahl.

Abb. 1. Wagenzahl und Kostenziffer je Wagen im Ausgang für 1 Monat.

eigener Ablaufanlage. (Kein zweiseitiges System in dem üblichen Sinne!) Aus diesem weit gefaßten Begriff des „ausgehenden Wagens“ läßt sich ein engerer ohne weiteres bilden und aus der seit längerer Zeit geführten Statistik auch rückwärts ohne Schwierigkeiten herstellen.

3. Vergleichende Ergebnisse und Beziehungen zwischen Wagenzahl und Kostenziffer.

A. Wagenzahl und Kostenziffer.

Sieht man also von der absoluten Höhe der Betriebskostenzahl für einen ausgehenden Wagen ab, so läßt die Zusammenstellung 2 in Verbindung mit Abb. 1 folgendes erkennen:

Hohen Wagenausgangsziffern entsprechen niedrige Kosten für einen Wagen. Diese Erscheinung ist bekannt. Daß die Einschnitte am Sonntag nicht noch deutlicher hervortreten, liegt an der Anordnung, daß die Statistik täglich um 2.00 nachmittags abzuschließen ist. Der Verkehr in der Meldung für Sonnabend setzt sich daher aus dem halben verkehrsstarken Sonnabend und dem verkehrsschwachen Sonntag vormittag zusammen, die Meldung vom Sonntag enthält den halben verkehrsschwachen Sonntag und den halben verkehrsstarken Montag vormittag. Wenn einzelne Tage im Laufe der Woche mit auffallend hohen Betriebskosten vorkommen, so liegt das an einer an diesem Tage zufällig niedrigen Wagenausgangszahl. In dem beobachteten Zeitraum betrugen die Kosten pro ausgegangenen Wagen nach Zusammenstellung 3 im Mittel 1,09 ℳ. Im Verlauf weiterer vier Monate sind die Kosten auf 1,01 ℳ im Mittel gefallen. Im September betrugen sie 0,90 ℳ.

Zusammenstellung 3.

Mittelwerte für die Kosten eines Wagens im Ausgang.

Monat	Höchstkosten	Mindestkosten	Mittlere Kosten	Spanne zwischen Höchst- u. Mindestkosten	Variationsbreite
1. Monat . .	1,47 ℳ	0,83 ℳ	1,06 ℳ	0,64 ℳ	60 %
2. Monat . .	1,64 „	0,93 „	1,13 „	0,71 „	63 %
3. Monat . .	1,46 „	0,87 „	1,08 „	0,59 „	55 %
	Durchschnitt:		1,09 ℳ		

B. Wagenzahlstufen und Kostenziffer.

Zerlegt man die Kosten in Wagenzahlstufen (Zusammenstellung 4 und Abb. 2), dann findet man einen im ganzen stufenweisen Abfall der Kosten von der Mindestzahl von 1200—1300 Wagen im Ausgang bis zur Höchstzahl von 3000—3100 Wagen im Ausgang, wenn man einige Zufallswerte, die nur auf einer Beobachtung beruhen, ausscheidet. Von der Stufe 21 ab ist der Abfall ziemlich gleichmäßig. In den niedrigen Stufen re[illegible] Beobachtungen noch nicht aus.

Zusammenstellung 4.

Kosten der einzelnen Wagenzahlstu[illegible]

Stufe	Zahl der Wagen	Zahl der Beobachtungen	Mittlere Kosten
13	1200—1300	9	1,43
14	1300—1400	7	1,34
15	1400—1500	6	1,23
16	1500—1600	4	1,04*)
17	1600—1700	1	1,15*)
18	1700—1800	1	1,07*)
19	1800—1900	—	—
20	1900—2000	1	1,18*)
21	2000—2100	4	1,22
22	2100—2200	6	1,16
23	2200—2300	6	1,11
24	2300—2400	7	1,08
25	2400—2500	11	1,00
26	2500—2600	12	0,97
27	2600—2700	5	0,94
28	2700—2800	1	0,92
29	2800—2900	—	—
30	2900—3000	—	—
31	3000—3100	2	0,84

*) Zufallsbeobachtungen.

Abb. 2. Kostenabfall der Wagenstufen 21 bis 31.

C. Verkehrsschwankungen und Kostenz[illegible]

Wertvoller ist das in Zusammenstellung 5 niedergele[illegible]gebnis. Man ersieht, daß der Verkehr im Höchstfalle 4[illegible] mittleren Verkehr übersteigt, und daß er andererseits [illegible]

Zusammenstellung 5.

Abhängigkeit zwischen Verkehrsschwankungen und Kostenziffer.

Monat	Kosten auf 1 Wagen im Mittel des Monats	Die Wagenzahl betrug: mehr als der Monatsmittelwert an	weniger als der Monatsmittelwert an	im Maximum mehr als der Monatsmittelwert in	im Maximum weniger als der Monatsmittelwert in	Kleinste Kostenziffer im Monat	Größte Kostenziffer im Monat	Der Monatsmittelwert der Wagenzahl wurde überstiegen um durchschnittlich	Die Kostenziffer betrug an den Tagen einer Wagenzahl über dem Mittelwert im Durchschnitt	Die Kostenziffer sank gegen die Spalte 2 im Mittel um	Der Monatsmittelwert der Wagenzahl wurde unterstiegen um durchschnittlich	Die Kostenziffer betrug an den Tagen einer Wagenzahl unter dem Mittelwert im Durchschnitt	Die Kostenziffer stieg gegen die Spalte 2 im Mittel um	Das Verhältni[illegible] prozentualen Är[illegible] der Kostenziff[illegible] prozentualen Är[illegible] der Wagenzahl [illegible] bei steigender Wagenza[illegible]: Sp. $\frac{11}{9}$	fall[illegible]: S[illegible]
	ℳ	Tagen	Tagen	%	%	ℳ	ℳ	%	ℳ	%	%	ℳ	%		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1. Monat	1,06	21	10	37	43	0,83	1,47	16	0,99	7	34	1,31	24	1 : 2	1[illegible]
2. Monat	1,13	18	10	40	43	0,92	1,64	23	1,05	7	32	1,39	23	1 : 2	1[illegible]
3. Monat	1,09	19	11	38	41	0,87	1,46	21	1,02	6	28	1,26	14	1 : 3	1[illegible]

43 % hinter dem mittleren Verkehr zurückbleibt. Die
en des Verkehrs liegen an Sonntagen oder an Tagen vor
d Feiertagen, sie sind also vorauszusehen. Immerhin
ie Tieflagen, falls sie einen beginnenden länger dauern-
kgang des Verkehrs einleiten, erhebliche Anforderungen
Entschlußkraft und Anpassungsfähigkeit des Leiters.
ngierstunden- und Personalzugabe bei steigendem Ver-
sen sich im allgemeinen rascher übersehen als der Ent-
efunden wird, dem absteigenden Verkehr rasch mit der
einschränkung zu folgen. Im ersteren Falle kommt der
hl ein zögernder Entschluß zugute, im letzteren Falle
r bei einigen Tagen Versäumnis den Monatsmittelwert
ken.

nteresse ist nun, inwieweit man imstande ist, bei einer
szunahme den Kostenanteil für einen Wagen herabzu-
und inwieweit man bei Abnahme des Verkehrs imstande
unverhältnismäßiges Ansteigen des Kostenanteils ein-
ken. Die Wagenausgangszahl lag über dem Mittelwert
ts an 18—21 Tagen im Monat. Diese 18—21 Werte lagen
16 % bis 21 % über dem Monatsmittelwert der Wagen-
e Kostenziffer für einen ausgehenden Wagen sank aber
nicht in diesem vollen Wert, sondern nur um 6 % bis
eses Ergebnis ist nicht überraschend. Denn die Zugabe
onal und Verschiebelokomotivdienststunden erfolgte
ls halbschichtweise oder auch nur schichtweise. Sie
also nur sehr unvollkommen der Krümmung des Ver-
achses an.

10—11 Tagen, die unter dem Monatsmittelwert der
sgangszahl lagen, betrug der Mittelwert des Abstiege-
34 %. Die Kosten stiegen aber nur um 14 % bis 24 %.
n bisherigen Beobachtungen ging im übrigen hervor,
bei einem Verkehrsnachlaß bis zu 20 % nicht allzu
it der Personaleinschränkung zu folgen braucht, sofern
bei einem Aufstieg entsprechend zögernd mit der Ver-
folgt. Diese Unterschiede von + 20 % und — 20 %
sich im Laufe des Monats wieder aus und beeinflussen
telwert der Kosten für einen Wagen nicht allzu stark.

III. Die tägliche Betriebslage.

iel der täglichen Betriebsstatistik.

r täglichen Feststellung des finanziellen Erfolgs der
hührung ist aber die Beobachtung nicht erschöpft. Die
l zeigt zwar mit befriedigender Genauigkeit die Ge-
der Betriebslage in dem z. Z. wichtigsten Punkt. Die
ngen der Betriebskostenzahl jedoch fordern täglich
lärung. Sie wird gewonnen aus der statistischen Er-
der Bewegungen und der Arbeitsbelastung des Per-
d der Verschiebelokomotivdienststunden.

ird auf diese Feststellungen auch aus rein akademi-
ünden nicht verzichten wollen. Denn das oberste
aftliche Ziel, den Zusammenhang der Kostenfrage und
ebsschwierigkeiten mit dem System der Bahnhofs-
ergründen, muß der Leitstern bleiben und hierfür
zu sammeln, ist eine lohnende Aufgabe.

2. Zahl der Zugfahrten.

em Verschiebebahnhof mit geringem Ortsverkehr und
ten Zusatzanlagen wird die Zahl der ein- und aus-
gehenden Güterzüge ein im allgemeinen befriedigendes Bild
von der Betriebslage des Tages geben. Bei einer älteren Anlage, verflochten mit dem Ortsverkehr, Ausgangspunkt von zwei Dutzend großen Anschlüssen, im engen Zusammenhang mit dem Personenbahnhof, vermag jedoch die Zahl der Züge allein diesen Überblick nicht zu schaffen. Bei den sich kreuzenden Ein- und Ausfahrten, bei den Hemmungen, die durch die Durchfahrt der Personenzüge entstehen, bei den wechselnden Bedürfnissen, welche die Bedienung der Anschlüsse und Hafengebiete stellt, scheint in dem Begriff einer „Zugfahrt" im Ein- und Ausgang eine treffendere Zahl gefunden zu sein, die dem Bedürfnis des schnellen Überblicks dienen soll. Die Zahl der Zugfahrten im Eingang z. B. bestehend aus den Güterzügen, Bedarfszügen, Arbeitszügen, Übergabezügen, Zugfahrten, die dem Eckverkehr entspringen, Anschlußbedienungsfahrten nach den Zusatzanlagen sind Fahrten, die zu ihrer Durchführung Fahrstraßenfestlegungen und Signal- und Blockbedienungen erfordern, die hemmend auf andere Fahrten einwirken und der gleichen Einwirkung anderer Fahrten unterliegen. Je dünner z. B. der Verkehr nach den Anschlüssen ist, je mehr Fahrten mit jeweils geringer Wagenzahl gemacht werden müssen, um so schwieriger ist die Betriebslage trotz unter Umständen geringer Gesamtwagenzahl. Eine besonders hohe Gesamtwagenzahl bedingt jedoch nicht immer einen zerstreuten Verkehr. Wenn 14 Güterzugeinfahrten 90 Einzel-Zugfahrten im Eingang entsprechen, wird die Betriebslage auf dem Bahnhof im allgemeinen eine schwierigere gewesen sein, als bei 20 Güterzugeinfahrten mit nur 65 Einzelzugeinfahrten. Wenigstens muß dieses Verhältnis immer zutreffen, wenn auf einem Bahnhof die Fahrstraßensperrung infolge der Unvollkommenheit der Gleisanlage eine ausschlaggebende Rolle spielt.

3. Belastung der Zugfahrten.

In diesem Zusammenhang kommt auch der Zahl der Wagen auf eine Zugfahrt eine besondere Bedeutung zu. Denn der Vorteil einer schnelleren Bedienung bei kurzen Zuglängen vermag in der Regel den Nachteil der öfteren Kreuzung der Fahrstraßen und der Behinderung des Ablaufbetriebes, wie es auf veralteten Anlagen vorkommt, nicht aufzuwiegen. Daher wird auch diese Durchschnittszahl mit Nutzen festgestellt.

Über die gesamte Wagenausgangszahl wurde oben gesprochen. Die Auswertung für einen Kopf des Personals folgt unten.

4. Zahl der abgestoßenen, abgelaufenen und abgesetzten Wagen.

Von großer Bedeutung ist nun die Zahl der behandelten Wagen, d. h. die Zahl der abgestoßenen und abgelaufenen Wagen. Es ist nicht üblich, auch die Zahl der lediglich abgesetzten Wagen zu ermitteln. Dehnt man die Feststellungen auch auf diese aus, dann ist das Bild der Wagenbewegungen lückenlos. Es ist immerhin von Bedeutung, zu wissen, daß jeder ausgegangene Wagen etwa 4 mal im Ablauf- und Stoßbetrieb bewegt und außerdem noch zweimal abgesetzt, also 6 mal im ganzen bewegt wurde. Von noch entscheidenderer Bedeutung ist jedoch das Verhältnis der Zahl der abgestoßenen und der abgelaufenen Wagen, deren Addition die bewegten Wagen in ihrer Gesamtheit ergibt. Denn es ist einleuchtend, daß die Be-

Zusammenstellung 6.

n:	Zahl der Wagen im Ausgang auf 1 Lokomotivdienststunde				Zahl der Lokomotivdienststunden auf 1 Zugeinfahrt				Zahl der abgelaufenen und abgestoßenen Wagen auf 1 Lokomotivdienststunde				Zahl der Wagen im Ausgang auf 1 Kopf Rangierpersonal				Zahl der abgelaufenen und abgestoßenen Wagen auf 1 Kopf Rangierpersonal			
	Maxi	Mini	Mittel	Variationsbreite	Maxi	Mini	Mittel	Variationsbreite	Maxi	Mini	Mittel	Variationsbreite	Maxi	Mini	Mittel	Variationsbreite	Maxi	Mini	Mittel	Variationsbreite
. .	25	16	20	45 %	2,76	1,20	1,62	96 %	—	—	—	—	28	17	22	50 %	—	—	—	—
. .	25	16	20	45 %	2,48	1,19	1,49	86 %	64	46	49	37 %	26	16	21	48 %	69	48	60	35 %
. .	27	18	22	41 %	2,57	0,87	1,11	153 %	67	45	56	37 %	28	18	23	43 %	70	46	59	57 %

triebskostenzahl eines Bahnhofs unter sonst gleichen Umständen höher sein muß, wenn auf ihm 75 % der bewegten Wagen abgestoßen werden müssen und nur 25 % zum Ablauf kommen, als wenn dieses Verhältnis etwa 60 % und 40 % oder noch günstiger ist. Dieses Verhältnis ist aber selbst auf dem gleichen Bahnhof täglich nicht immer dasselbe, namentlich wenn i[illegible] Windverhältnisse die Einschränkung des Ablaufbetrie[illegible] zwingen. Ein Blick auf diesen Prozentsatz vermag in[illegible] Fällen die Arbeitslage des Bahnhofs am vergangenen [illegible] klären.

Zusammenstellung 7.

Übersicht über die Tagesleistung des Verschiebebahnhofs . . . .

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Tag	E = Eingang Zugfahrten								A = Ausgang Zugfahrten							
	Gz	Bdgz	Az	Uez	Fahrten von Zusatzanlagen	Fahrten von Anschlußanlagen	Eckverkehr	Zusammen	Gz	Bdgz	Az	Uez	Fahrten nach Zusatzanlagen	Fahrten nach Anschlüssen	Eckverkehr	Zusammen

19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Wagenzahl Eingang								Wagenzahl Ausgang									Wage[illegible] über d[illegible] Ablaufbe[illegible]	
Gz	Bdgz	Az	Uez	Zusatzanlagen	Anschlüsse	Eckverkehr	Zusammen	Gz	Bdgz	Az	Uez	Zusatzanlagen	Anschlüsse	Eckverkehr	Zahl der Fahrten zu Spalte 33	Zusammen	I	II

39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
Abgestoßene Wagen	Abgelaufene + abgestoßene Wagen	Prozentsatz Spalte 39 zu Spalte 40	Rangierpersonal Köpfe	Wagen auf 1 Kopf der Spalte 42		Verschiebelokomotivdienststunden	Verschiebelokomotivdienststunden je Zugfahrt im E (Sp. 9)	Wagen auf 1 Verschiebelokomotivdienststunde im Ausgang (Sp 35 / Sp. 45)	Abgelauf. und abgestoßene Wag. auf 1 Verschiebe-Lok.-dienststunde (Sp 40 / Sp. 45)	Einheitskosten		
				im Ausgang (Sp. 35)	abgelaufene u. abgestoßene (Sp. 40)					1 Kopf stationäres Personal	1 Kopf Rangierpersonal	1 Verschiebelokomotivdienststunde

53	54	55	56	57	58	59	60	61	
Kosten				Kosten je Wagen im Ausgang (Sp. 56 / Sp. 35)	Betriebsschwierige Stellen. Belegzeit der Verbindungen				Sonstiges
Stationäres Personal	Rangierpersonal	Verschiebelokomotivdienststunden	Zusammen		A — B	C — D	E — F	G — H	

der Lokomotivdienststunden und Stärke
angierpersonals. Leistungen auf die
Einheit.

urteilung der wirtschaftlichen Ausnutzung der Ver-
ıschinen bleibt man von allgemeinen Erwägungen, die
tellung der Arbeitsverteilung auf die einzelnen Ma-
nzustellen sind, und von gelegentlichen bildlichen Auf-
eines Rangiertages (aufgetragen etwa auf Grund von
n) abgesehen auf die Zahl der in einer Lokomotiv-
nde verarbeiteten Wagen angewiesen. Diese Zahl, er-
gleichen Höhe zu halten. Umgekehrt bleibt die Tatsache eines hohen Verbrauchs an Lokomotivdienststunden bei einer niedrigen Wagenausgangszahl ohne Erklärung, wenn die Arbeitsdichte nicht in der Form der abgelaufenen und abgestoßenen Wagen festgestellt wird.

Aus dem gleichen Grunde wird sich die Verwendung dieser die Arbeit des Bahnhofs im besonderen charakterisierenden Zahl für die Beurteilung der Rangierpersonalleistung eignen. Die Frage: wieviel abgelaufene und abgestoßene Wagen kommen auf eine Lokomotivdienststunde und auf einen Kopf des Rangierpersonals scheint daher schwerwiegender, als die Frage nach der Zahl der ausgegangenen Wagen auf diese Einheiten.

Zahl der Wagen im Ausgang — Lokstundenzahl — Stationäres Personal — Rangierpersonal

Abb. 3. Verschiebelokomotivstundenzahl, stationäres Personal und Rangierpersonal in seinem Verhältnis zu den Schwankungen im Wagenausgang.

is der Wagenzahl im Ausgang, bezogen auf eine Lo-
venststunde, befriedigt jedoch nicht unbedingt. Man
ırlich annehmen, daß mit der Wagenausgangszahl die
f dem Bahnhof wächst. Entscheidend für die Be-
ner Lokomotivdienststunde ist jedoch die Arbeits-
ie auf dem Bahnhof an dem betrachteten Tage
Diese wächst jedoch nicht auf allen Bahnhöfen mit
der ausgehenden Wagen. Es dürfte sich empfehlen,
die Zahl der abgelaufenen und abgestoßenen Wagen
urteilung der Belastung einer Lokomotivdienststunde
den. Denn je höhere Anforderungen an die Klein-
Verschiebebetrieb gestellt werden, um so ungünstiger
ie Verschiebemaschinen im Verhältnis zur Wagenaus-
Einer gleich hohen Wagenausgangszahl z. B. 20
uf eine Lokomotivdienststunde entsprechen auf dem
en Bahnhof 45 bis 67 abgelaufene und abgestoßene
m letzteren Falle müssen mehr Lokomotivdienststun-
lerlich gewesen sein als im ersteren Falle. Es kommt
urteilung der geleisteten Arbeit also viel mehr darauf
ahl der behandelten Wagen auf eine Lokomotivdienst-
einer dem Bahnhof entsprechenden charakteristischen

Es wurde auch der Versuch gemacht, die Zugeinfahrten auf eine Lokomotivdienststunde zu beziehen in der Erwägung, daß im allgemeinen jede Zugeinfahrt das Heransetzen einer Rangiermaschine und darauf einsetzende Verschiebebehandlung erfordert. Es ergaben sich jedoch immerhin erhebliche Spannungen zwischen den Kleinst- und Größtwerten, 0,87 bis 1,73 Lokomotivdienststunden auf eine Zugeinfahrt, wenn man nur die Werktage betrachtet, 0,87 bis 2,76 Lokomotivdienststunden, wenn man die Sonntage einbezieht. Die Werktage eines Monats betrachtet ergaben im Mittel 1,11 Lokomotivdienststunden auf eine Zugfahrt im Eingang, 1,57 Größtwert, 0,87 Kleinstwert. Jedenfalls leistet aber auch diese Zahl gute Dienste. Die Wagenausgangszahl auf eine Lokomotivdienststunde liefert bei Durchgangsbahnhöfen mittleren Umfanges jedenfalls schwerlich brauchbare Größen, wenn ein größerer Teil der Güterzüge mit nur geringer Umbehandlung weiterläuft. Diese Größe hat zwar einen für den Bahnhof charakteristischen Wert, versagt aber beim Vergleich mit anderen Bahnhöfen.

6. Betriebsschwierige Stellen im Bahnhof.

Endlich sei noch darauf hingewiesen, daß jeder Bahnhof älterer Bauart besonders kritische Stellen für die Betriebsführung aufweist, deren mehr oder minder starke Belegung an einem Tage einen merklichen Einfluß auf die Abwickelung des Rangiergeschäfts an dem betrachteten Tage ausübt. Man wird daher wenigstens stichprobeweise derartige Kreuzungen beobachten und ihre Belegzeiten feststellen lassen, namentlich wenn die Belegung solcher Kreuzungen den Ablauf- oder Stoßbetrieb unterbricht.

Der Kopf für eine tägliche Meldung eines Verschiebebahnhofs nach Zusammenstellung 7 gestaltet sich darnach auf den ersten Blick zwar etwas weitläufig. Man muß bei allen derartigen Aufschreibungen sein Augenmerk darauf richten, daß einerseits das Notwendigste geschieht, andererseits keine überflüssige Arbeit geleistet wird. Bei dem eingeschränkten Personalstand stoßen Aufschreibungen im großen Umfange an sich auf Schwierigkeiten. Sind im übrigen aber erst befriedigende Mittelwerte für einen Bahnhof festgestellt, dann kann man sehr bald an eine Einschränkung der Aufschreibungen denken.

IV. **Die vergleichende Verschiebestatistik.**

Die vorstehenden Erörterungen beschränken sich auf einen kleinen Ausschnitt aus einem großen Gebiet. Andere Arbeiten über den Betrieb der Verschiebebahnhöfe steckten sich wesentlich höhere Ziele. Man wird aber kaum umhin können, das Bedenken zu erheben, daß die bisher veröffentlichten Ergebnisse Schlüsse aus Voraussetzungen zogen, die ihrerseits sehr veränderlich sind und zweifellos gerade in dem letzten Jahre der unausgesetzten Personaleinschränkung und Arbeitsverdichtung eine große Änderung erfahren haben. Wenn man aus den Beobachtungen mehrerer Verschiebebahnhöfe Mittelwerte allgemeiner Gültigkeit ziehen will, muß immer im Auge [b]ehalten werden, daß die Leistung desselben Bahnhofs wesent[lich von] seiner Leitung abhängt. Dieselbe Leistung kann mit w[esentlich] geringerem Aufwand möglich sein. Daß die Dichte der Le[istung] der Verschiebebahnhöfe heute durchschnittlich sehr g[estiegen] sein dürfte, unterliegt wohl kaum einem Zweifel. [Beobach]tungen, die man daher heute aufstellen wird, werden z[u einem] anderen Ergebnis führen als Beobachtungen, die mehre[re Jahre] zurückliegen. Auch die einzelnen Vergleichselemente [haben] bisher keine eindeutige Festlegung erfahren. Schwank[end sind] die Begriffe des reinen Verschiebedienstes und des [Ver]schiebedienstes, schwankend ist auch der Begriff des „[…] im Ausgang". Es erscheint daher kaum überflüssig, w[enn die] vertiefte Beobachtung einzelner Bahnhöfe die Wege eb[net, die] allgemeinen Begriffe, die für die Vergleichswerte ge[braucht] werden, zu klären. Es ist auch kaum anders möglich, [als daß] die eingehende Untersuchung einzelner Bahnhöfe die U[nterlagen] für die systematische Untersuchung für Vergleich[swerte] liefern muß. Die Vertiefung in diese Arbeit läßt se[hr bald] erkennen, wie verschiedenartig die Unterlagen für die St[atistik] mangels einheitlicher Auffassung geliefert werden. [Die Ver]schiebestatistik ist ein verhältnismäßig junger Zweig [der all]gemeinen Betriebsstatistik. Sie bedarf noch sorg[fältiger] Pflege. Man wird nicht erwarten wollen, daß Fragen[, deren] Lösung angesichts der betrübenden wirtschaftlichen [Lage] brennend geworden ist, deshalb weniger Zeit zum Au[sreifen] benötigen. Ihre Lösung ist um so schwieriger, als wir [uns zur] Zeit in einer dauernden Umbildung in dem Personalbesta[nde be]finden, so daß gefundene Werte sofort wieder ihre Ein[schrän]kung erfahren. Die mühevolle Arbeit muß dennoch g[eleistet] werden, denn das Selbstkostenproblem wird letzten En[des der] Prüfstein der technisch-wirtschaftlichen Arbeit werden.

Einiges über die luxemburgischen Eisenbahnen.

Von Reichsbahnoberrat **Rintelen**, Königsberg (Pr.).

Vor reichlich einem halben Jahre durchliefen die Zeitungen allerhand auffallende Nachrichten über Luxemburg und seine Bahnen. Es war darin die Rede von einer beabsichtigten Verschmelzung beider Netze, von erregten Kammerverhandlungen darüber und von deren ungünstigem Ausgange, der schließlich zum Sturze der luxemburgischen Regierung geführt hätte. Diese Gerüchte blieben für Fernerstehende ganz undurchsichtig. Bei uns in Deutschland war man vielfach geneigt, in diesen Vorgängen Gegensätze zwischen Anhänglichkeit an die alten freundschaftlichen Beziehungen zwischen Luxemburg und Deutschland und den neuen französisch-belgischen Zuneigungen des Landes wittern zu wollen. Jedenfalls war der Zusammenhang zwischen einer Frage so fast rein fachlichen Charakters, wie ihn ein Betriebsvertrag zweier Eisenbahngesellschaften doch schließlich nur darstellt, und einem politischen Ereignisse von der Bedeutung eines Regierungssturzes schwer zu verstehen. Um diese Dinge zu beleuchten, empfiehlt es sich, ein wenig weiter auszuholen.

Das Großherzogtum Luxemburg ist mit seinen 260 000 Einwohnern und seiner Bodenfläche von 2600 qkm ein Ländchen, das kaum dem Begriffe entspricht, den man mit der Bezeichnung Großherzogtum zu verbinden pflegt. Es ist nach Volkszahl und Fläche kleiner als der kleinste preußische Regierungsbezirk. Entsprechend ist auch die durch ihre malerisch über tief eingeschnittener Schlucht tronende Lage und ihre gewaltigen durch 5 Jahrhunderte ausgebauten und lange als unbezwinglich geltenden Festungswerke hochberühmte Hauptstadt des Landes doch nur ein Städtchen von 22 000 Einwohnern. Als selbständiges Großherzogtum ist Luxemburg erst ein Geschöpf des Wiener Kongresses, blieb aber zunächst, abgesehen von einer kurzen Einverleibung in Belgien, in Personalunion mit den Niederlanden, eine Vereinigung, die erst 1890 erlosch. Seit 1867 ist das Großherzogtum als neutral erklärt, die F[estung] seiner Hauptstadt wurde nach Abzug der preußischen B[esatzung] geschleift. Im Zollverein, zu dem Luxembur[g seit] 1842 gehörte, ist es bis zum Ende des Weltkrieges gebl[ieben] und verdankt diesem innigen Bande mit Deutschland [seine] Blütezeit. Die Luxemburger sind deutschen Stammes, [doch] spricht man auf dem Lande einen französierenden Dialekt, [und] ist die Amts- und Gerichtssprache französisch, wenn au[ch der] Gebildete durchgehend beide Sprachen beherrscht. Der N[orden] des Landes ist waldreich und gebirgig und bildet den Üb[ergang] vom lothringischen Bergland und den Ardennen zur Eife[l. Der] wertvollere Süden, in dessen Schwerpunkt auch die L[andes]hauptstadt liegt, ist nicht nur durch seine Feld- und G[arten]wirtschaft wohlhabend, sondern weist auch reiche Eisener[ze] (Minette) neben Stein- und Schieferbrüchen auf. Dem [reich]vollen Minettevorkommen ganz im Süden des Landes ver[dankt] Luxemburg seine lebhafte Eisenindustrie, die gegenübe[r der] Vorkriegszeit noch in ständigem Aufblühen begriffen [ist]. Leider fehlt dem Lande auch das geringste Vorkommen an [Stein]kohle, ein Grund mehr für die Wichtigkeit der Eisenbah[nver]bindung mit dem Auslande. Mit seiner Währung ist Luxe[mburg] in vorläufig noch unheilvoller Weise an Belgien und mit [ihm] auch an Frankreichs Schicksal geknüpft, und da alle [diese] Länder selbst von dem Verfall der deutschen Währung, [der] doch eine furchtbare geschichtliche Mahnung hätte bilden s[ollen,] nicht gelernt haben, rechtzeitig den unbrauchbaren Wertm[esser] Papierfrank gegen den allein stetigen Wertmesser Gold einzutauschen, erleben sie in gleicher Weise, wenn auch — [vor]läufig — nicht in der gleichen Größe, Erschütterungen [des] staatlichen Haushalts und aller Wirtschaftsverhältnisse, [wie] wir sie in den Inflationsjahren durchgemacht haben, so daß die gegenwärtige wirtschaftliche Lage Luxemburgs ein k[…]

cht abgegeben werden kann. Vor dem Kriege war der
zwischen Einnahmen und Ausgaben des Staates im
hen erreicht, eine für das Land verhältnismäßig über-
senbahnschuld ist gerade kurz vor dem Kriege durch
Abzahlungen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothrin-
die wichtigste Bahn Luxemburgs, die Wilhelm-Luxem-
nbahn, mitverwalteten,
orden.
luxemburgischen
bahnen von insgesamt
Länge zerfallen nämlich
ptbestandteile: die Wil-
emburg-Eisenbahn mit
Länge, die Prinz-Hein-
n mit ebenfalls 190 km
n Rest von 145 km
riger Bahnen, die nach
onderheiten ihrer Ent-
und ihrer Verwaltung
ter unterteilt werden in
e fèr sekunders, canto-
vicenaux. Diese letzte-
Gattungen, die übrigens
schweren Verlusten ar-
und immer gearbeitet
nd damit im wesent-
em Staate zur Last
d (mit verschwindenden
hen) eine sehr geringe
bedeutung haben, auch
ngangs erwähnten Ver-
en ausgeschieden wor-
n lassen wir im weiteren
tracht. Wir haben es
zu tun mit den beiden
nnetzen, die auch mit
Ausnahmen unsere
haben, und die zwar
lig sind, von denen aber
lhelm-Luxemburg-Bahn,
d auch an der größeren
weigleisiger Linien,
genüber 20 km, äußer-
gt, eine wesentlich
Bedeutung und etwa
elten Gesamtwert gegen-
r Prinz-Heinrich-Bahn
Je bildet auch geschicht-
r ihrer Lage nach das
der luxemburgischen
Mit den genannten
Eisenbahnen marschiert
e Land, was die Eisen-
igkeit, bezogen auf die
nheit, angeht, an erster
gleich hinter Belgien,
es allerdings bei wei-
flügelt wird, und unge-
einer Linie mit dem
Sachsen. Bezogen auf
ohnerzahl wird seine
ndichtigkeit nur von
n bevölkerten Ländern,
ba nur von Schweden, übertroffen. Auf einen
r entfallen in Luxemburg 2 m Bahnlänge, während
schen Bürger nur 1 m Bahnlänge zukommt. Auf
dratkilometer entfallen in Luxemburg 200 m, in
nd nur ungefähr 120 m Bahnlänge. Kein Wunder,
Schaffung dieses Eisenbahnreichtums über die Kräfte
s gegangen ist, und daß die Geschicke der Eisenbahn
ch eine besonders starke Bedeutung für das Land

haben. Nachdem in den fünfziger Jahren die Nachbarländer von Westen, von Süden und von Osten her stichbahnartig gegen die Grenzen Luxemburgs in Richtung auf dessen Hauptstadt vorgestoßen waren, begann man in Luxemburg einzusehen, wie notwendig es wäre, das Land und die Stadt Luxemburg zum Schwerpunkt dieser Nachbarbahnen zu entwickeln, bevor Umgehungsbahnen zwischen diesen Nachbarländern Luxemburg ausgeschaltet hätten. Luxemburg liegt nämlich eingebettet zwischen Belgien im Westen, das es von einer Grenzlinie mit Deutschland ab, die von der Nordspitze Luxemburgs genau südnördlich verläuft, auf ungefähr ein Drittel des Umfanges umgreift, zwischen Deutschland im Osten, dessen Grenzerstreckung heute ebenfalls ein Drittel der Luxemburgischen Landesgrenze beträgt, und zwischen Elsaß-Lothringen, das die

ganze Südgrenze bildet, während das eigentliche Frankreich sich nur auf ein kurzes Stück in der Südwestecke Luxemburgs zwischen Belgien und Elsaß-Lothringen einzwängt. Die Lage Luxemburgs in eisenbahn-geographischer Beziehung ist also trotz des ausgesprochenen Hügellandcharakters beneidenswert günstig, und es hatte ganz recht, wenn es die Vorteile dieser Lage sich nicht entgehen lassen wollte. Selbst zum Aufbau eines Bahnnetzes zu finanzschwach, geriet Luxemburg dabei leider in die Hände einer Unternehmung, die sich ebenfalls als zu schlecht fundiert erwies und das Land durch immer neue Forderungen schließlich in eine Schuldenlast von 8 Millionen Franken stürzte. Die Unternehmung kam schließlich in die Hände der Société Royale Grandducale des chemins de fer Guilleaume-Luxemburg (Wilhelm-Luxemburg-Bahn), die aber auch wieder nicht imstande war, ihr Netz selbst zu betreiben, sondern es an die französische Ostbahn auf die Dauer von 50 Jahren gegen einen Pachtschilling von 3 Millionen Franken verpachtete, wobei die Betriebsführerin gleichzeitig die allmähliche Abtragung der 8 Millionen Schulden an die luxemburgische Regierung übernahm. Die Ereignisse von 1870 änderten das Bild. Durch einen Zusatzartikel zum Frieden von Frankfurt übertrug Frankreich die Rechte der Ostbahn auf den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Bahn für die innerhalb des Großherzogtums liegenden Bahnstrecken (einige belgische Strecken wurden Belgien zur Betriebsführung überlassen) an das Deutsche Reich. Den Betrieb übernahmen die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die in die Rechte und auch in die Pflichten der Abmachung mit der Ostbahn eintraten. Die Verwaltung durch die Reichseisenbahnen ist für Luxemburg überaus segensreich gewesen, wie auch von der gegnerischen Seite anerkannt wird, die höchstens behauptet, daß weniger die Sorge für Luxemburg als militärisch-politische Ziele die Triebfeder für die zahlreichen baulichen Verbesserungen und die glänzende Betriebsausgestaltung und Betriebsführung gewesen seien. Dieser Verwaltung ist es ja auch, wie gesagt, gelungen, die Eisenbahnschuld von 8 Millionen an Luxemburg abzuzahlen. Ein Artikel des Vertrages hatte die Verwendung der luxemburgischen Bahnen für Truppenbeförderung ausdrücklich verboten, ein Verbot, das beim Beginn des Krieges gleichzeitig mit dem Einmarsch in Belgien und dann dauernd übertreten wurde. Nach dem Rückmarsch der deutschen Heere 1918 spielten sich die Sieger als luxemburgische Befreier auf — Belgien hat später auch den wenigen Luxemburgern, die für Belgien im Kriege gefallen sind, ein Denkmal errichtet, das vom schönsten Punkte der Esplanade Luxemburgs über die tiefe Schlucht emporragt —, und so fand Luxemburg, das in seiner Anlehnungsbedürftigkeit an die wirtschaftlich stärkeren Sieger von dem Abkommen mit Deutschland losstrebte, in dem Bruch dieses Vertragsartikels durch Deutschland eine greifbare Handhabe zur Kündigung des Eisenbahnvertrages. Da der (ergänzende) „Eisenbahnvertrag von 1902 die erneute Bestätigung des engen Zusammenhanges zwischen dem Eisenbahnvertrag und dem Zollvertrag enthält, die fortan ein unteilbares Ganzes bilden“, wie es in der dem deutschen Auswärtigen Amt überreichten Note heißt, so wurde gleichzeitig auch der Zollvertrag gekündigt. Inzwischen hatte auf Grund des Versailler Vertrages Frankreich sich berechtigt geglaubt, die Wilhelm-Luxemburg-Bahn wieder der französischen Ostbahn zum Betriebe zu übergeben, als diese gleichzeitig auch die elsaß-lothringischen Eisenbahnen übernahm. Die luxemburgische Regierung duldete diesen Zustand nur als Provisorium, indem sie mit Recht betonte, daß der Versailler Vertrag für sie als eine res inter alios acta nicht bindend sein könne. Der Versuch einer anderen Regelung ist eben Gegenstand der eingangs erwähnten Zeitungsnachrichten und wird weiter unten näher erörtert werden.

Die Wilhelm-Luxemburg-Bahn hatte auf den vorgeschobenen Stichbahnen den Nachbarverwaltungen die Hand gereicht, indem sie, wie aus der Übersichtskarte hervorgeht, eine Hauptverbindung in westöstlicher Richtung zwischen Arlons und Trier oder in weiterem Sinne in der Richtung Brüsse über die Hauptstadt Luxemburg und ferner eine Sü bindung Diedenhofen-Lüttich, ebenfalls über die Ha schuf, mit einigen Abzweigungen in den reichen südw Hüttenbezirk hinein. Auf diese fruchtbaren Hauptad das Wilhelm-Luxemburg-Netz durch all die Jahrzehn Bestehens beschränkt. Auch in technischer Beziehung Ziel, Hauptdurchgangslinien zu schaffen, doch w einigermaßen berücksichtigt. Die Steigung überschrei der Gebirgigkeit des Landes nirgends 15 m/km, der Halbmesser beträgt 300 m; die Trassierungselemente s noch weniger günstig als die der benachbarten, ähnl ländeverhältnisse durchschneidenden deutschen Eifelbal Trier. Der Verkehr der Wilhelm-Luxemburg-Bahn be vor dem Kriege auf etwa 4 Millionen Reisende und 8 M Tonnen Fracht, auf 1 km kamen also etwas mehr a Reisende und 40 000 t, nicht eben bedeutende Zahlen. nahmen betrugen auf 1 km im Jahre 1910 100 000 Fr., triebsausgaben 70 000. Die gegenwärtig gültigen Zah schwer aus der Abrechnung der französischen Ostbahn, das luxemburger Netz keine gesonderte Aufstellung a auszuscheiden, haben auch infolge der Papierfrank-Ta der Geldentwertung immer nachhinken und darum zu h kehrszahlen und zu kleine Einnahmen unvermeidlich im haben, keine dauernde Bedeutung.

Nachdem die Wilhelm-Luxemburg-Bahn sich aus dem nicht großen Reichtum bauwürdiger Bahnen die ertragr herausgefischt hatte, war es schwer, für die übrigen maßen wichtigen Verkehrsbeziehungen noch neue Eise zu finanzieren. Nur durch große und im Laufe de immer wieder gesteigerte Land- und Minenkonzessione es, eine Gesellschaft zum Bau wenigstens der wichtigste Verbindungen bereit zu finden, eine Gesellschaft, die ihr mehrfach veränderte und schließlich im Jahre 1877 Société Luxembourgeoise des chemins de fer et minières Henri herauskristallisierte. In dieser Form besteht di Heinrich-Gesellschaft noch heute. Ihr Aufsichtsrat se aus nur drei luxemburgischen und dazu fünf belgisch gliedern zusammen, von denen mehrere gleichzeitig stark belgischen Industrie verankert sein sollen. Klagen darüber, daß sich belgischer Einfluß allzu sehr geltend scheinen bisher nicht laut geworden zu sein. Diese Heinrich-Bahn, deren krause Linien im beigefügten Pla starken schwarzen Strich hervorgehoben sind, hat, wie ei lehrt, verhältnismäßig nur innerluxemburgische Bedeutu Verhältnis zu den in straffer Führung das Land querenden, die Nachbarländer verbindenden Linien de helm-Luxemburg-Bahn. Schon die, selbst in dem kleine auffallende vielgewundene kurvenreiche Gestalt und ü starke verlorene Gefälle weisen auf nebenbahnäh Charakter hin, beides zugleich die typischen Erscheinun Bahnbauverträgen, in denen Zahlung nach Längenkil vereinbart ist und bei denen infolgedessen der Anreiz a stellung möglichst vieler wohlfeiler Kilometer unter weitg Vermeidung von Kunstbauten unglückliche Linienführ zeugt. Die Trassierungselemente waren jedoch da wesentlichen die gleichen wie die der Wilhelm-Luxembur Der im Vergleich zu deren Verkehr wesentlich ge Gesamtverkehr belief sich vor dem Kriege auf jährlich lionen Reisende und 5 Millionen Tonnen Güter, die au kürzere Wege zurückgelegt haben, so daß sich di metrischen Einnahmen auf nur 30 000 Fr. im Jahre beliefe gegenwärtigen Zahlen sind aus dem gleichen Grunde, wi dargetan, minder stetig und minder maßgebend. Die Heinrich-Bahn hat vor dem Kriege durchschnittlich etw Dividende gezahlt und wird einen ähnlichen Stand nach windung der gegenwärtigen, durch die Währungskalamit ursachten Schwierigkeiten ohne Zweifel wieder erreiche

Die Prinz-Heinrich-Bahn bietet sonach für das Land L burg gegenwärtig kein Problem. Das Problem liegt vi

..Vilhelm-Luxemburg-Bahn, die dem französischen Provi- ..u entreißen, ein Gebot der nationalen Selbsterhaltung ..emburg bedeutet. Auch ist damit eine wesentliche ..e Sorge verbunden. Man hat sich nämlich mit der .. über die Gehälter und Löhne der luxemburgischen ..estellten nicht einigen können, da ein besonderes „Tissier" für Luxemburg weit höhere Lohnsätze vor- .. als die Ostbahn sich genötigt sieht, ihren Angestellten ..len. Da die Angestellten Luxemburger Nationalität ..inen Rechtsanspruch nach den höheren Sätzen des ..issier haben, so bleibt der Luxemburger Regierung ..rig, als nun seit Jahr und Tag diesen Leuten die Fehl- .. gegenüber der Bezahlung durch die Ostbahn aus ..teln zuzuschießen, ein völlig unhaltbarer Zustand, der .. Ende 1924 zu einer Belastung mit 20 Millionen Papier- ..geführt hat.

..satz für die Zollvereinigung mit dem Deutschen ..ie im Jahre 1918 zugleich mit dem Eisenbahnvertrage ..t worden war, schloß Luxemburg nach minder zu- .. Anlehnungsversuchen an Frankreich das Wirtschafts- ..n mit Belgien vom Juli 1921. Gemäß Artikel 24 dieses ..ens kann die Eisenbahnfrage nur im Einverständnis ..ien gelöst werden. Im Falle, daß eine endgültige ..sich mehr als 6 Monate hinausziehen sollte, war da- .. belgische Regierung zugleich verpflichtet und be- .. den Betrieb vorläufig zu übernehmen. Obwohl die ..e Lösung nun schon mehrere Jahre auf sich warten .. im Einverständnis beider Parteien, diese letztere Be- .. jedoch nicht in Kraft getreten, weil die schon einge- ..besprechungen immer wieder auf baldige Lösung hoffen .. man es auf jeden Fall für schädlich hielt, zwischen ..ltige Lösung und das französische Provisorium nun ..h ein belgisches Provisorium einzuschalten. Ein nach ..eratungen schon im Jahre 1921 aufgestellter Entwurf ..senbahnabkommens fand nicht die Billigung Belgiens ..e nach wieder sehr schwierigen langen Verhandlungen ..en für Luxemburg wesentlich ungünstigeren Entwurf ..erden, der Ende 1924 der luxemburgischen Kammer ..tet wurde. Beide Entwürfe aber stimmen in wesent- ..nkten und namentlich in dem Grundgedanken über- ..für das kleine Land eine Vereinigung wenigstens der ..gen Bahnen von Segen sein müsse, und daß man daher ..nd Verwaltung in der Form einer öffentlichen Unter- .. privatwirtschaftlichen Charakters in der Hand der ..nrich-Bahn unter starker Aufsicht der luxemburgi- .. unvermeidlicherweise auch der belgischen Regierung ..n müsse. Der zweite Entwurf unterscheidet sich vom ..esentlich in dem stärkeren Einfluß der belgischen ..st nämlich schon der Aufsichtsrat im gleichen für ..rg ungünstigen Verhältnis wie bisher unter belgische ..nburgische Mitglieder zu verteilen, so wird außerdem ..altungskomitee geschaffen, das aus 2 luxemburgischen ..lgischen Mitgliedern besteht und alle Entscheidungs- .. sich vereinigt, und bei dem zwar in den meisten ..ie luxemburgische Stimme den Ausschlag geben soll, ..ade in besonders wichtigen Fragen, in Lebensfragen ..rgs wie den Transittarifen, die entscheidende Stimme ..schen Vertretern zuerkannt wird. Einem gleichzeitig ..enden obersten Eisenbahnrat, der Vertreter der beiden ..gen, der Eisenbahnangestellten, der Frachtinter- ..und der Eisenbahngesellschaft aufnimmt, kommt nur ..srecht zu. Ein Einspruchsrecht steht dagegen der ..n Regierung zu für Fragen der Änderung von Ge- ..nd Löhnen, so daß die luxemburgische Regierung die ..heit der Ausgestaltung ihres Statuts Tissier damit ..würde. Um die Interessen der Verbindung mit dem ..chen Netze zu wahren, sollte ein Beauftragter des ..chen Ministers der öffentlichen Arbeiten mit be- ..Stimme zu den Sitzungen beider Körperschaften, des ..ngskomitees und des obersten Eisenbahnrates, zuge- zogen werden. Die Einzelheiten des Abkommens sollen hier sonst nicht aufgeführt werden. Es genüge zu sagen, daß, abgesehen von dem für das Land wohl unerwünschten überwiegend belgischen Einflusse, die Bestimmungen von sehr geschickter Hand redigiert waren und für das Land Luxemburg glückliche Aussichten eröffneten. Die Belastung mit der an die immer noch bestehende Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft zu zahlende Pacht bleibt zwar formell die gleiche wie bisher, aber aus den Goldfranken sind inzwischen belgische Franken geworden. Weshalb sich das die Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft gefallen lassen will, geht aus dem Abkommensentwurf und seinen Begründungen in der Kammer nicht hervor. Ferner sollen direkte Gütertarife mit allen Nachbarländern geschaffen werden, wobei merkwürdigerweise auch der direkte Tarif mit Deutschland namentlich aufgeführt wird, obwohl es doch an all diesen Verhandlungen in keiner Weise beteiligt worden ist. Der Transitverkehr wird durch eine Reihe von Bestimmungen in erhöhtem Maße auf das luxemburgische Netz gelenkt, wofür allerdings Luxemburg sich gefallen lassen muß, daß ihm die Transittarife sowohl von Belgien wie von Frankreich vorgeschrieben werden, mit der einzigen wenig greifbaren Einschränkung, daß die Tarife nicht unter die Selbstkosten der Transporte sinken dürfen, wobei, wie aus der nicht gerade glücklichen Verteidigung durch den früheren Ministerpräsidenten hervorgeht, an die reinen Betriebskosten, kaum mehr als Mitläuferkosten, gedacht zu sein scheint, so daß sich Luxemburg wohl so ziemlich jede Zumutung in dieser Beziehung würde gefallen lassen müssen. Dabei sollten im Verkehr mit Belgien diese Transittarife im Verhältnis zur durchlaufenen Strecke geteilt werden, im Verkehr mit Frankreich zwar ebenfalls nach diesem natürlichen Schlüssel, hier jedoch mit der Auflage, daß das französische Netz vorweg 7½ % des Frachtpreises als feste Unkosten sich berechnen darf, eine starke Zumutung für Luxemburg. Eine viel umstrittene Bestimmung zugunsten Frankreichs ist ferner die, daß im Falle des Versagens des luxemburgischen Betriebes die französische Bahn, zum mindesten in gewissen Verkehrsbeziehungen, ihre Transporte mit eigenen Betriebsmitteln und eigenen Mannschaften über luxemburgische Bahnen durchzuführen berechtigt sein solle. In der Kammer wurde die Befürchtung geäußert, daß mit dieser Bestimmung ein heimliches Zugeständnis der Beförderung von Truppenzügen habe gemacht werden sollen, zumal der Vertrag eine ähnliche Bestimmung wie sie seinerzeit mit Deutschland vereinbart war, nämlich ein ausdrückliches Verbot der Durchführung von Truppentransporten, vermissen lasse. Das scheint nach der Verteidigung der Regierung allerdings nicht zuzutreffen. Die Verwaltung der Bahn sollte nämlich ausdrücklich auf die Bestimmungen der luxemburgischen Verfassung verpflichtet werden, und in dieser Verfassung ist das Verbot von Truppenbewegungen enthalten. Anderseits müsse im Falle des Eintritts Luxemburgs in den Völkerbund diese Verfassungsbestimmung ja doch aufgehoben werden, weil Luxemburg dann vom Völkerbund jeden Tag gezwungen werden könne, fremde Truppen durchzuführen. Nicht ganz scheint das luxemburgische Interesse endlich gewahrt zu sein bei der Abmachung über den Ankauf rollenden Materials aus den Beständen der französischen Ostbahn; doch sind die Angriffe, die dagegen in der Kammer erhoben worden sind, namentlich von einem Abgeordneten, der von Beruf Lokomotivführer ist, und im wesentlichen darauf hinausgehen, daß die Ostbahn auf diesem Wege ihre alten Ladenhüter abschieben wolle, nicht überall stichhaltig. Der Grundton aller Angriffe gegen den Vertragsentwurf, die in der Kammer erhoben wurden, ist auf die Gefahr der Überfremdung, auf den drohenden Einbruch Belgiens in ein so wichtiges Wirtschaftsgebiet, wie es die Eisenbahnen darstellen, abgestimmt. Ausdrücke wie: „wir wollen ja gern von Belgien ans Herz gedrückt werden, aber wir wollen nicht dabei ersticken", kehren in den Kammerverhandlungen immer wieder. Die Regierung befand sich in einer überaus schwierigen Lage. Die Aufrechterhaltung des Provisoriums mit der französischen Ostbahn war aus den genannten nationalen und wirtschaftlichen

Gründen nicht länger erträglich. Auf der anderen Seite drohte der Ersatz dieses französischen Provisoriums durch das im Wirtschaftsabkommen vorgesehene belgische Provisorium. Irgendeine andere Lösung als der Vertragsentwurf mit seinen für Luxemburg gewiß harten Bedingungen war offenbar nicht durchzusetzen. Dafür bürgen schon die Namen der luxemburgischen Vertreter. Auch von der gegnerischen Seite ist in den mehrwöchigen Kammerverhandlungen niemals ein auf eine andere Lösung hinzielender Vorschlag gemacht worden. Die Gegner des Abkommens haben sich vielmehr in den Kammerverhandlungen rein negativ verhalten und so konnte es kommen, daß die obenerwähnten Bemängelungen, die für zahlreiche Volksvertreter auf der linken Seite des Hauses zweifellos nationale Herzenssache gewesen sind, schließlich von den Verteidigern des Abkommens nur als Vorwand angesehen werden konnten, das Abkommen zu Fall zu bringen und damit die Regierung selbst, die sich auf Gedeih und Verderb auf diese Lösung hatte festlegen müssen. Stand in der Kammer hinter dem Abkommen die ganze Rechtspartei, so setzte sich die Gegnerschaft aus den sehr verschiedenen Elementen der linken Seite des Hauses zusammen, so daß auch deren nationale Einstellung sehr verschieden gefärbt war. Während einer der Redner sich zum unbedingten Anschluß an Frankreich unter Aufgabe der luxemburgischen Selbständigkeit bekannte, erklangen doch wenigstens vereinzelt auch Worte warmer Anhänglichkeit an die Zeit, da Luxemburg mit Deutschland durch Zollvereinigung und Eisenbahnvertrag verbunden gewesen war. So sagt ein Abgeordneter: „Man hat den Vertrag mit Deutschland als Unterdrückungssystem hingestellt. Das ist aber nicht die Auffassung der meisten Luxemburger und namentlich nicht der Eisenbahner. Denn bei diesem System waren unsere Bahnen zur höchsten Vollkommenheit organisiert und tr[ugen in] hohem Maße zum wirtschaftlichen Gedeihen des Lan[des] durch gute Verbindungen und äußerst niedrige Tarife [bei. Sagen] wir offen die Wahrheit: Heute wären wir glücklich, ein [solches] Unterdrückungssystem wieder zu finden. Das will ic[h] öffentlich erklären: Während der 76 Jahre, die wir in[Zoll-]verein mit Deutschland waren, hat man uns nicht so [gede-]mütigt, wie während der 3 Jahre, wo wir mit den frères [...] zu tun hatten."

Aus alledem ist zu sehen, daß mit der scheinbar [unbe-]deutenden Frage eines Eisenbahnbetriebsvertrages sic[h die] wichtigsten internationalen Interessen des Landes in eig[ent-]licher Weise mischten, und nur so ist es zu erklären, daß [nach-]dem das Betriebsabkommen — übrigens mit Stimmen[gleich-]heit — zu Fall gebracht war, die Regierung sich vor d[er Not-]wendigkeit sah, ihre Entlassung zu nehmen. Nach Schl[uß der] Abstimmung rief ein Abgeordneter unter starkem Beif[all der] Linken aus: „Das Land ist nicht verkauft, Luxembur[g] hoch! (und an die Regierung gewandt) Treten Sie z[urück!"] Nicht besser kann die Stimmung der Gegenpartei g[ekenn-]zeichnet werden. Deren Wortführer hat inzwischen di[e Lei-]tung der Regierung übernommen. Seitdem ist mehr a[ls ein] halbes Jahr ins Land gegangen, noch immer besteht d[as un-]glückliche Provisiorium mit der Ostbahn und es ist nicht [irgend] eine neue Lösung der völlig verfahrenen Eisenbah[nfrage] bekannt geworden. Auch eine Nachricht der „Fran[kfurter] Zeitung" vom 18. September über neue Verhandlungen — [mit] es wieder einmal die französische Ostbahn! — und di[e no-]torische Behandlung durch Frankreich eröffnet nur recht z[weifel-]hafte Aussichten auf eine Lösung, zumal seitdem wiede[r alles] stumm bleibt.

Ein ungarisch-adriatisches Eisenbahnabkommen.

Vor einigen Monaten ging die Nachricht durch die Presse, daß die ungarischen Verkehrskreise des Verhandelns mit den jugoslawischen und italienischen Bahnen bezüglich eines Ein- und Ausfuhrverkehrs über adriatische Häfen (Fiume, Susak) müde seien und daß man Verhandlungen mit den am Verkehr über Hamburg interessierten Bahnverwaltungen aufzunehmen wünsche. Damals waren tatsächlich die Verhandlungen wieder einmal auf einen toten Punkt gekommen und es bestand begründete Aussicht, Ungarn für eine Einstellung auf die Nord- und Ostseehäfen zu gewinnen. Ob damals von den daran interessierten Bahnverwaltungen in nicht mehr gutzumachender Weise etwas versäumt wurde oder ob es sich nur um einen Versuchsballon handelte, mittels dessen man die Verhandlungen über den Adriaverkehr wieder in Gang bringen wollte, entzieht sich unserer sicheren Beurteilung; jedenfalls gab die weitere Entwicklung der letzteren Auffassung Recht, insofern das beabsichtigte Eisenbahnabkommen seit jener Zeit relativ rasch gefördert und nunmehr mit dem 1. Oktober dieses Jahres zur Wirkung gebracht wurde.

Ungarn ist seit Jahren durch das Verhalten Jugoslawiens in der Freizügigkeit seiner überseeischen Ein- und Ausfuhr schwer geschädigt worden. Man unterschätzt das überseeische Handelsbedürfnis des Landes, wenn man annimmt, daß es als Agrarstaat eine gewisse wirtschaftliche Autarkie besitze, die es von überseeischen Handelsbeziehungen mehr oder weniger unabhängig mache. Es hat vielmehr eine erhebliche Ausfuhr in ganz spezifischen landwirtschaftlichen Erzeugnissen und eine ebenso große Einfuhr überseeischer Rohstoffe und Halbfabrikate besonders für seine hochentwickelte Metallindustrie. Das Verzeichnis der nach den neuen Abmachungen begünstigten Güter gibt ein getreues Spiegelbild dieser Beziehungen. So ist Ungarn durch die Hartnäckigkeit, mit der Jugoslawien für den Durchgang durch sein Gebiet sich gegen Tarifbegünstigungen sträubte, künstlich von den ihm zunächst gelegenen Seehäfen abgehalten worden und kam so gegenüber seinen Nachbarn, besonders gegenüber Oesterreich und der Tschechoslowak[ei, die] weitgehende Ermäßigungen genossen, stark ins Hintertr[effen.] Es mußten von Budapest nach Triest trotz näherer Entfe[rnung] nicht selten die doppelten Frachten bezahlt werden, wie f[ür die] Strecke Wien-Triest. Ein großer Teil der ungarischen Ei[n- und] Ausfuhr ging so allmählich auf den Weg über die österr[eichi-]sche Strecke über, um in den Genuß der billigen Adriatar[ife zu] kommen. Durch einen erheblichen Umweg, wie es die L[eitung] der Transporte von Budapest über Wien nach Triest bed[eutet,] kam man aber immer noch bedeutend billiger an die S[ee, als] auf dem direkten Bahnweg, auf dem sich Jugoslawien w[ie ein] Keil dazwischen schob. Diese Tariflage kam natürlich den deutschen Häfen beträchtlich zu gut, zumal sie gege[nüber] den Adriahäfen durch ihre überlegenen überseeischen V[erbin-]dungen und als Sitz eines beherrschenden Handels ein[e von] ihrer geographischen Lage mehr oder weniger unabhängig[e An-]ziehungskraft ausübten. Tatsächlich sind die Bezieh[ungen] zwischen den deutschen Häfen und Ungarn in der Nachk[riegs-]zeit, wo alle politischen Gesichtspunkte, die einst in der österreich-ungarischen Monarchie maßgebend waren, außer [Kraft] blieben, verhältnismäßig rege geworden, vor allem sowe[it die] Güter die Beförderung über die Elbe und Oder bzw. üb[er die] Donau in Kauf nehmen können. Die Deutsche Reichsbah[n hat] eben angefangen, dem Verkehr zwischen den deutschen [Häfen] und den deutschen Donauumschlagsplätzen ihre besondere [Auf-]merksamkeit zu schenken, und die Donauschiffahrt hat gleichfalls zu speziell dem deutschen Seehafenverkehr [be-]willigten Ermäßigungen entschlossen; die tschechoslowaki[schen] Bahnen haben ihre Elbe- und ihre Donauumschlagsplätze [mit] billigen Transitfrachten verbunden. Nach den neuen Er[fahrun-]gungen in dem soeben abgeschlossenen ungarisch-jugoslaw[isch-]italienischen Eisenbahnabkommen werden alle diese Begü[nsti-]gungen erneut auf ihre Wettbewerbsfähigkeit zu prüfen [sein.] Die Nachlässe, die in Auswirkung des Abkommens ab 1. [Ok-]tober eingeführt wurden, schwanken auf der ungaris[chen]

zwischen 20—40 %, betragen auf dem jugoslawischen f für Eilgut 40 %, für Frachtgut zwischen 15 und l sind von der italienischen Bahn mit 25—30 % fest- Die Abmachungen gewinnen für die Adriahäfen da- Bedeutung, daß sich die Ermäßigungen auch auf den mit den ungarisch-rumänischen, ungarisch-österreichi- nd ungarisch-tschechoslowakischen Übergängen er- Dadurch wird ihnen der Teil dieser Gebiete, der nfluß bisher noch ziemlich entrückt war, da er nur auf in den Genuß bestehender Adriatarife kommen rheblich näher gebracht. Auf die Dauer mußte ja da- chnet werden, daß sich Jugoslawien einer besseren nicht verschließen und den Verkehr, von dem es ge- h umgangen wurde, zu ermäßigten Sätzen heranholen Am bedeutsamsten sind jedoch die Ermäßigungen, mit ungarischen Bahnen selbst an diesem Verkehr teil- inmal da Ungarn doch der meistinteressierte Vertrags- t und zum andern, da seine längsten Bahnwege fracht- ins Gewicht fallen als die kürzeren jugoslawischen nischen Durchläufe. Wir geben die prozentualen Ab- ir eine Reihe der hauptsächlichsten Güter wieder, vor die ungarische Ein- und Ausfuhr nach ihrer Waren- setzung zu charakterisieren: In der Ausfuhr ge- ucker, Tabak, Mahlprodukte, Paraffin, Spiritus, hoch- Eisen- und Stahlwaren, Eisenbahnfahrzeuge eine Er- von 35 %, Kartoffeln, Holzkohle, Schnittholz, Hül- , Stärke, Magnesitziegel, Naphtalin, Sämereien und eine solche von 30 %, lebende Tiere wie Rindvieh, d Geflügel von 20 %. In der Einfuhr sind 35 % n für Zink, Zinn, Kupfer und Kupferlegierungen, nen, Kaffee, Baumwolle, Hanf, Jutegarne, tierische und vegetabilische Öle und Fette, Gummi; um 30 % sind ermäßigt überseeische Hölzer, Ölfrüchte, Jute, Schwefel, Blei, mineralische Öle, Reis, Salz, Roheisen und Eisenabfälle. Die Begünstigungen des Durchfuhrverkehrs nach und von Rumänien, Ungarn und der Tschechoslowakei geben hinsichtlich der berücksichtigten Güter ebenfalls ein getreues Abbild der auf Ein- und Ausfuhr eingestellten Wirtschaft dieser Gebiete Wir finden hier Automobile, Wolle, Mineralwasser, Zement, Dachpappe, Erzeugnisse der Holzdestillation, Hopfen, Nüsse, Fische, Eier, getrocknetes Obst, tierische Fette, Gerbstoffe, Stickstoffdünger, lebende Tiere, Getreide und Mahlprodukte. Die umfangreiche Liste der bevorzugten Güter muß jedenfalls Gegenstand eines eingehenden Studiums all der Kreise werden, die am Verkehr über die deutschen Häfen interessiert sind. Vor allem Reichsbahn und Donauschiffahrt einerseits, Elbe- und Oderschiffahrt und tschechoslowakische Bahnen andererseits werden in engem Zusammenarbeiten noch Mittel und Wege finden können, wie im Verein mit der natürlichen Anziehungskraft der deutschen Häfen ein gut Teil des Verkehrs auf der nördlichen Route gehalten werden kann, dem es auf prompte Weiterbeförderung in den Seehäfen ankommt. Die Tatsache, daß die Größe und Bedeutung eines Hafens auch in billigeren Seeraten zum Ausdruck kommt, erleichtert von vornherein ihren Wettbewerb und nimmt ihnen einen Teil der Opfer ab, zu denen sie auf Grund der augenblicklichen Frachten zweifellos in der Lage sind, wenn es die Erhaltung eines umworbenen Transitverkehrs gilt.

Es steht zu erwarten, daß die vorerst im gebrochenen Verkehr der einzelnen Bahnen vorgesehenen Ermäßigungen in absehbarer Zeit zu einem einheitlichen durchgehenden ungarischen Adriatarif verarbeitet werden. Dr. Botsch, Hamburg.

Ein neuer Rangierdampfkran

Von Dipl.-Ing. **Dr. W. Benedict**, Duisburg.

uch der Dampfkran gewöhnlicher Bauart imstande ist, r zwei beladene Wagen zu verschieben, so erschöpft die Leistung seines Kessels meist schon bei verhältnis- rzen Wegen und geringen Fahrgeschwindigkeiten, so or dem Beginn der eigentlichen Förderarbeit Atem- gelegt werden müssen. Für lebhaften Betrieb genügt gewöhnliche Dampfkran hinsichtlich seiner Rangier- den Ansprüchen nicht, und man ist oft gezwungen, besondere Rangierlokomotive zu benutzen. sen Erwägungen hat man eine neue Konstruktion[1]) geschaffen. Dieser Dampfkran ist in seinen äußeren und den Kessel-Abmessungen nicht größer als die bekannte Bauart; seine Ausladung und Tragkraft genügen ebenfalls den üblichen Ansprüchen. Indessen wird durch besonders vorteilhaft gewählte Verhältnisse zwischen Kessel, Dampfmaschine und Fahrwerksübersetzung eine erheblich höhere Rangierleistung erreicht.

l Dampfkran, Bauart Niemag beim Rangierbetrieb.

Abb. 2. Maschinenanlage des Dampfkranes; der Platz des Kranführers befindet sich unmittelbar hinter dem rechts sichtbaren Fenster.

Während bisher beim normalen Dampfkran die übliche Rangierleistung bei einer Zuglast von 90 t und einer Fahrgeschwindigkeit bei Vollast mit 50—60 m/min, ohne Last mit 100—120 m/min beträgt, ist der neue Kran imstande, ein Zuggewicht von

t Niemag, Duisburg-Meiderich.

100 t mit einer Geschwindigkeit von 150 m/min auf gerader ebener Strecke zu fördern: d. h. 5 beladene Wagen mit je 15 t Nutzlast. Selbst bei einer Steigung von 1 : 100 aufwärts entwickelt er mit einer angehängten Last von 150 t noch eine Geschwindigkeit von 100 m/min. Auf geraden ebenen Gleisen kann die Geschwindigkeit bei gleicher Last bis auf 150 m/min, und ohne Last bis auf 200 m gesteigert werden. Dabei hält der Kessel den Dampfdruck weit besser als sonst.

Abgesehen von den hierfür notwendigen konstruktiven Änderungen hat man auch die Handhabung erleichtert. Der Kranführer hat nämlich seinen Platz unmittelbar hinter der v[illegible] Führerhauswand und bekommt dadurch einen sehr guten[illegible] unbehinderten Überblick über sein Arbeitsfeld. Die He[illegible] setzungen für die Steuerbewegungen sind so gewählt, [illegible] Kranführer diese l e i c h t ausführen kann. Da hierf[illegible] geringe Kräfte nötig sind, wird einer vorzeitigen Er[illegible] des Kranführers vorgebeugt, wie sie bisher leicht, z. [illegible] Schalten des Wendegetriebes für das Drehwerk, eintr[illegible] neue Konstruktion bringt also Zeitersparnisse und erhöh[illegible] die Beweglichkeit und Arbeitsgeschwindigkeit wesentlic[illegible]

Die Frankfurter Messe.

Von **Dr. jur. Karl Joseph**, Mitglied der Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

Am 7. Oktober 1925 hat die 13. Frankfurter Internationale Messe ihre Tore geschlossen. Sie hatte sie am 2. Oktober für die technische und am 4. Oktober für die Mustermesse geöffnet. Sie stand wie alle Messen im Zeichen der Krise. Schon die letzte Leipziger Messe litt unter der Ungewißheit der zukünftigen Preisentwicklung. Regierungsmaßnahmen zur allgemeinen Preissenkung hatten Käufer und Verkäufer unsicher gemacht. Geldmangel und Sorgen um Locarno taten das ihrige, eine optimistische Stimmung zurückzuhalten. So wollte es auch auf der Frankfurter Messe zu keinem rechten Geschäfte kommen, wenn auch auf einzelnen Warengebieten und bei einzelnen Firmen der Geschäftsgang befriedigen konnte. Wenn gerade auf dem Gebiete der Luxuswaren der Geschäftsgang besonders schlecht sich gestaltete, so bestätigt dies den Ernst der europäischen Wirtschafts- und Finanzlage.

Die Frankfurter Internationale Messe, deren Visitenkarte die Abkürzung „Fim" trägt, hat zum ersten Male im Herbst 1919 ihre Pforten geöffnet. Sie verdankt ihre Entstehung der damals allgegenwärtigen Sorge um Deutschlands Wirtschaft, die jenen Messegeist weckte, der Frankfurt (Main) schon ehedem einmal beherrschte. Der lange Weltkrieg hatte die Deutschland mit der Weltwirtschaft verknüpfenden Fäden zerrissen. Die deutsche Wirtschaft war Kriegsbedarfswirtschaft geworden. Ihre Basis war nicht mehr der Edelstoff, mit dessen qualitativer Formung sie den Weltmarkt erobert hatte. Sie war auf die Primitivität der Ersatzstofferzeugung und -bearbeitung gesunken. Trotz aller Hindernisse gelang es der deutschen Wirtschaft, sich umzustellen. Erfahrungen aus einer deutschem Erfindergeist entsprossenen Kriegstechnik und deutsches Organisationstalent halfen bei ihrem Aufbau und Neubau. Dem arm gewordenen Deutschland konnte es indes nicht genügen, die in der Güte der Ware ruhende Werbekraft im Gebiete der eigenen Volkswirtschaft sich erschöpfen zu lassen. Es mußte versucht werden, sie auf den Weltwirtschaftsmarkt wirken zu lassen und damit wieder den Anschluß an die Weltwirtschaft zu gewinnen. Mißliche Währungsverhältnisse des neuen Deutschland störten solche Versuche empfindlich. Zoll- und Paßschranken zeitigten eine Art Boykott neuen deutschen friedlichen Gewerbefleißes.

Nun führten in jener Zeit in aller Erinnerung wache Umstände einen gewaltigen Fremdenstrom durch Deutschland, dessen zentrale Lage in Europa diesen Verkehr begünstigte. Es lag also nahe, ihn an bedeutenden Knotenpunkten zu fesseln und hier dem fremden Kaufmann, Wirtschaftler und Konsumenten den Erfolg deutscher Friedensarbeit anzubieten. Es konnte nicht genügen, diese Riesenarbeit an einem einzigen Punkte in Deutschland, dem weltbekannten Messe-Leipzig, allein zu leisten. Denn es galt, einen möglichst großen Kreis jenes gewaltigen Reiseverkehrs zu fassen und ihn überall da zu bannen, wo er kulminierte. Es galt auch, dem wirtschaftlich geschwächten Produzenten die Möglichkeit zu bieten, seine Arbeit in der Nähe seiner Produktionsstätte zu zeigen. Auf dem Boden der Erkenntnis dieser Tatsachen entstanden neue deutsche Messen, voran die Frankfurter internationale Messe. Nicht eine Zufallserscheinung, nicht ein Götzenbild schwärmerischer Gedanken! Nein, diesen Messegeist weckte wirtschaftliche Not.

Die Schöpfer der Frankfurter Messe schätzten richtig Frankfurts geographische Lage ein. Es liegt im Schnittpunkt der Nord-Süd-Linie, die den Weg von jenseits der Meere weist, der West-Ost-Linie, die tief in die Herzen warenhungriger Länder hineinführt, und auf dem Wege nach dem Einfallstor des kulturdurstigen Orient, auf dem Wege nach Wien. Frankfurt (Main) ist umgeben von einem Kranz hochentwickelter Qualitätsindustrien: Voran steht die chemische Industrie (Höchst [Main], Griesheim [Main], Mainkur, Ludwigshafen); Weltruf genießen die Edelschmukwarenindustrien in Hanau, Pforzheim und Oberstein-Idar, die Lederindustrie in Offenbach und die Schuhindustrie in Pirmasens. Selbst eine Welthandelsmetropole von Tradition, war Frankfurt (Main) zum Kopf des s[illegible] deutschen Wirtschaftsgebietes aufgeblüht. Neuerdings h[illegible] der Farbentrust in Frankfurt seinen Sitz genommen.

Lageplan des Messegeländes.

1. Haus der Technik.
2. Westhalle C und Radiohalle.
3 u. 4. Hauswirtschaftliche Hallen I u. II.
5. Tabakhalle.
6 u. 7. Stände im Freien.
8. Haus der Moden.
9. Festhalle (Textilmesse).
10. Südhalle (Nahrungs- und Genußmittel).
11. Möbelhalle.
12. Haus Offenbach.
13. Haus Schuh und Leder.
14. Osthalle (Spielwaren und Sportartikel)
15. Kunstgewerbehalle.
16. Haus Werkbund.
17. Schuhmaschinenhalle.
18. Verkehrshalle d. Meßamt[illegible]
19. Restaurant.

Hier richtete sich die Frankfurter internationale Mess[illegible] mit bescheidenen Mitteln auf dem sog. Festhallengelände[illegible] der den Hauptpersonenbahnhof und Westbahnhof verbind[illegible] großen Schienenkurve liegt, ein. Die große Festhalle, ei[illegible] schönsten und größten Deutschlands, war ihr erstes O[illegible] Rasch und zielsicher sind von Messe zu Messe neue Ausstell[illegible] räume geschaffen worden, so das Haus Offenbach, das [illegible]

nd, ein Geschäftsgebäude, die Tabakhalle, das Haus der
i die Westhalle und neuerdings das Haus der Moden.
segelände ist durch einen Gleisanschluß mit dem Haupt-
nhof verbunden und vom Hauptpersonenbahnhof etwa
fernt. Der Flugplatz, von 7 Linien angeflogen, befindet
seiner nächsten Nähe. Der Frankfurt seit alters be-
nde Handelsgeist war der Nährboden, auf dem seine
uchs.

r die Aussteller anfangs nur deutsche und österreichi-
men, so machte sich bei den letzten Messen mehr und
s Ausstellungsinteresse anderer europäischer Länder
Die letzte Messe sah Russen, die russische Volkskunst
Engländer und Amerikaner mit Erzeugnissen ihrer
Automobilindustrie; Franzosen stellten Automobile. Textilien und Kunsthandwerk aus; Belgien war ebenfalls mit Automobilen vertreten, die Tschechei zeigte ihr Kunstglas. Italien hatte Automobile, Lebensmittel und Erzeugnisse des Kunsthandwerks ausgestellt. Gerade mit diesem Lande sind die Beziehungen der Frankfurter Messe sehr eng und rege. Hat sich doch im Geschäftsgebäude des Messeamtes eine deutsch-italienische Handelskammer niedergelassen. Unter den Ausstellern der letzten Messe befanden sich auch italienische Handelskammern. Im ganzen gehörten über 100 Aussteller dem Auslande an. Der Besuch an Käufern war dem aller früheren Messen überlegen.

Mit jeder Messe ist eine Kunstmesse verbunden, die im Römer ein würdiges Unterkommen gefunden hat.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

ung der ständigen Tarifkommission in Dresden. Vom
9. Oktober tagte bei der Reichsbahndirektion Dresden
Fortbildung des deutschen Personen- und Gütertarif-
erufene ständige Tarifkommission der Deutschen Eisen-
altungen und des ihr beigeordneten Ausschusses der
interessenten, dem Vertreter von Handel und Industrie,
schaft, Forstwirtschaft und Binnenschiffahrt angehören.
tungen lag eine umfangreiche, für das Wirtschaftsleben
ne Tagesordnung zugrunde. Am Abend des zweiten
ungstages hatte die Handelskammer Dresden die Kon-
nehmer zu einer geselligen Vereinigung geladen. Nach
r Sitzungen folgte ein Besuch der Staatlichen Porzellan-
ur Meißen und eine von der sächsischen Staatsregierung
Begrüßung in der Albrechtsburg.

hgehende Wagen zwischen Berlin und Wien im Winter.
n in Nr. 40, S. 1155 d. Ztg. aufgeführten durchgehen-
n zwischen Berlin und Wien verkehrt noch ein Kurs-
.–3. Klasse im D-Zug 39 Berlin-Wien (Ostbahnhof).

eme Auflieferung von Expreßgut. Die Reichsbahn-
Berlin hat, wie die Reichszentrale für Deutsche Ver-
ung erfährt, mit der Berliner Paketfahrt A.-G. einen
bgeschlossen, um die Abfertigung von Expreßgut in
ch außerhalb der Bahnhöfe, und zwar an einer Zentral-
ermöglichen. Am 1. November d. J. ist eine Annahme-
der Markgrafenstraße, Ecke Schützenstraße, eröffnet,
Uhr früh bis 9 Uhr abends und nötigenfalls darüber
erktäglich geöffnet ist. Sie nimmt Expreßgut zum
für alle Richtungen an, ausgenommen Expreßgut zu
n Sätzen und solches mit bestimmten Vorschriften des
rs. Für die Überführung des Gutes nach den Abgangs-
wird ein geringer Zuschlag erhoben, über dessen Höhe
kabfertigungen der Berliner Fernbahnhöfe und die
Paketfahrt A.-G. Auskunft geben. Auf Wunsch wird
ßgut auch aus den Geschäftsräumen der Aufgeber ab-

delsteinbahn. Am 28. Oktober wurde auf dem Wendel-
Gedenktafel für den Erbauer der Wendelstein-
ersten deutschen Gebirgsbahn, Geheimrat Otto von
enthüllt. Die Tafel ist von Bildhauer Liebl, Stephans-
eschaffen und in der Millerschen Erzgießerei in Mün-
ssen. Neben den Kindern des Geehrten waren Ver-
Ministerien, der Reichsbahn-Gesellschaft, der umliegen-
inden, des Bezirksamts, der Presse usw. erschienen.

Tätigkeit des Deutschen Verkehrsbüros. Die Haupt-
stelle der Reichszentrale für Deutsche Verkehrs-
das Deutsche Verkehrsbüro auf dem Potsdamer Haupt-
Berlin, ist in diesem Jahre ganz besonders stark in
genommen worden. In der Zeit vom 1. Januar bis
ber hat es mehr als ¼ Million mündliche Auskünfte
1 5500 schriftliche Eingänge erledigt. Zurzeit liegen
eutschen Verkehrsbüro von 1100 deutschen und 350
hen Orten Schriften und Prospekte aus. Insgesamt
In- und Auslande 1 265 000 Werbeschriften verteilt,
165 000 ins Ausland gingen, der Rest verblieb in
d. Zu den Besuchern des Büros gehörten zahlreiche
r, Südaustralier, Holländer und Skandinavier, denen
ausführliche Touren zusammengestellt wurden.

sbahnauftrag für den Stahlwerksverband. Der von der
-Gesellschaft an den Stahlwerksverband gegebene
eläuft sich auf insgesamt etwa 480 000 t Oberbau-
n Werte von etwa 64 Mill. Reichsmark. Der Auftrag
ist so eingeteilt, daß er bis Ende Mai 1926 vollkommen fertiggestellt werden muß, und zwar in Raten von je 80 000 t monatlich. Der Preis beträgt 133,75 RM für die Tonne, liegt also etwas unter dem etwa 135 RM. je Tonne betragenden Preise für Stabeisen.

— **Deutsche Maschinentechnische Gesellschaft.** In der Versammlung am 20. Oktober d. J. hielt der Wärmewirtschaftsdezernent der Reichsbahndirektion Altona, Regierungs- und Baurat Sußmann, einen Vortrag über „Die Brennstoff-, Wärme- und Energiewirtschaft der Eisenbahn". Der Vortrag eröffnete einen Einblick in dieses bisher allgemein weniger bekannte Gebiet des Eisenbahnwesens und wies die Notwendigkeit für das Vorgehen der Deutschen Reichsbahn, die zu einer einheitlichen Bewirtschaftung der Energien und Energieträger durch besonders dazu ausgesuchte und bestellte Kräfte übergegangen ist, überzeugend nach. Für die gewaltigen Mengen von Dienstkohlen, die auf den Dampflokomotiven der Reichsbahn verfeuert werden, ist jetzt eine Reihe von Untersuchungsstellen mit gut ausgestatteten Laboratorien eingerichtet, die nach einheitlichem Programm und gemäß den Regeln wissenschaftlicher Betriebsführung arbeiten und die täglich den Verbrauchsstellen zurollenden Kohlen prüfen. Die Laboratoriumsprüfung wird durch Prüfung in Probefeuerungen und Probefahrten im praktischen Betriebe ergänzt, die durch geschulte Fachingenieure und Beobachter ausgeführt werden. Näher eingegangen wurde auf die Wärmewirtschaft der Eisenbahnwerkstätten. Der wahllosen Durchführung des Schlagwortes „Anschluß an Überlandzentralen" wurde die Wirtschaftlichkeit eigener Heizkraftwerke mit Ausnutzung des Abdampfs zu Heiz- und Kochzwecken gegenübergestellt. Auch für die Privatbetriebe ist der Hinweis wichtig, daß jetzt in den größeren Eisenbahnwerken Prämienverfahren eingeführt werden, bei denen durch Prämiengewährung an die Heizer für bessere Verbrennung an Hand von Gasanalysen und selbsttätigen Apparaten zu deren Aufnahme und Registrierung gesorgt wird. Nach den Darlegungen des Vortrages wird die Reichsbahn, um den schweren, ihr auferlegten finanziellen Verpflichtungen nachkommen zu können und ihre Ausgaben weiter herabzusetzen, die Bewirtschaftung ihres wichtigsten Betriebsfaktors, der Kohle, also ihre Wärmewirtschaft, weiter ausbauen. Die Reichsbahn wird zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit für den Ausbau ihrer Wärmewirtschaft auch fernerhin alles tun, was sich durch Ersparnisse wirtschaftlich rechtfertigen läßt.

Der Vortrag, der lebhaften Beifall fand, erscheint demnächst ausführlich in „Glasers Annalen".

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen in Breslau.** In diesem Winterhalbjahr finden an der Verwaltungsakademie Breslau an den folgenden Donnerstagen besondere eisenbahnwissenschaftliche Sondervorlesungen nach folgendem Plan statt: 1. am 10. Dezember: Dr. Born, Präsident der Reichsbahndirektion Breslau, über „die Organisation der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft"; 2. am 17. Dezember: Reichsbahnrat Dr. Tschierschky über „das neue Beamtenrecht der Deutschen Reichsbahn"; 3. am 7. Januar: Reichsbahnoberrat Sievert über „die Grundlagen des Eisenbahnbetriebes"; am 14. Januar: Reichsbahnoberrat Herzbruch über „die Gütertarife der Deutschen Reichsbahn."

— **Das erste Erholungsheim für die Kriegsteilnehmer 1914/18 der Deutschen Reichsbahn** hat die „Freie Vereinigung — Kriegsteilnehmer 1914/18 der Deutschen Reichsbahn" für ihre Mitglieder im Bayrischen Walde, ½ Stunde von der Station Zwiesel entfernt, geschaffen. Es ist das ganze Jahr geöffnet. Anmeldungen sind an die Geschäftsstelle der vorgenannten Vereinigung (Dresden, Gartenheimallee 11 II) zu richten.

— **Die Technische Hochschule in Karlsruhe** beging in den letzten Oktobertagen in feierlicher Weise das Fest ihres 100 jährigen Bestehens. Wir behalten uns vor, auf die Angelegenheit zurückzukommen.

— **Wirkl. Geh. Rat Dr. Kirchhoff,** der als Ministerialdirektor im Preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten am 1. Dezember 1908 in den Ruhestand trat, feierte am 29. Oktober d. J. in voller Rüstigkeit seinen 80. Geburtstag. Die besten Wünsche begleiten den Jubilar auf seinem weiteren Lebensweg.

Österreich.

— **Über den Fortschritt des Elektrisierungsbaues auf den Bundesbahnen** im 3. Vierteljahr 1925 veröffentlicht die Elektrisierungsdirektion in der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eingehende Mitteilungen, denen folgendes zu entnehmen ist: Der Bau des Spullerseewerkes geht seiner Vollendung entgegen. Mit dem Fortschritt der Arbeiten nimmt der Arbeiterstand ab, der im Durchschnitt 1150 Mann betrug. Die Bautätigkeit erstreckte sich vorwiegend auf die Fertigstellung der beiden Sperren. Das häufige Regenwetter, unter dem die Betonierungsarbeiten zu leiden hatten, begünstigte den Anstau des Sees, dessen Spiegel Ende September die Kote 1815,90 erreicht hat. Seit Staubeginn beträgt der Anstieg rd. 32 m.

Beim Mallnitzwerk nehmen die Arbeiten einen den für heuer bereitgestellten Mitteln entsprechenden Umfang an. Der Arbeiterstand betrug im Durchschnitt 170 Mann. Der Oberwasserkanal ist fertiggestellt, die Stollenausmauerung bis zu 99 % vollendet. Beim Wasserschloß wurde am Aushub in der Schieberkammer gearbeitet. Die ersten Rohrteile für das Wasserschloß wurden angeliefert.

Am Stubachwerk hat die früher wegen der unzulänglichen Mittel gedrosselte Bautätigkeit nunmehr nach Freigabe eines Teiles der Kreditreste aus der Völkerbundanleihe für Elektrisierungszwecke mit voller Kraft eingesetzt. Demgemäß stieg der Arbeiterstand von 80 Mann Ende Juni auf 850 Mann Ende September an. Nebst der Ausgestaltung bestehender und der Herstellung neuer Unterkünfte für die Arbeiterschaft wird am Bau der Autostraße von der Schneiderau zum Enzingerboden gearbeitet, um im nächsten Frühjahr den Verkehr mit Lastkraftwagen aufnehmen zu können. Die Projektierung des Krafthauses und Schalthauses wurde begonnen.

Die Unterwerke Zirl, Roggen und Flirsch stehen im Betrieb. Mit dem Bau der Unterwerke Feldkirch und Hall wurde Ende Juli bzw. August begonnen; beide dürften im Rohbau voraussichtlich noch im Oktober unter Dach kommen. Die Ausschreibung der Unterwerke Wörgl, Kitzbühel, Saalfelden und Matrei wird vorbereitet.

Die Übertragungsleitung ist vom Ruetzwerk bis Braz fertiggestellt und bis zum Spullerseewerk im Betriebe, die Teilstrecke Braz-Feldkirch ist vergeben. Was die Fahrleitungsanlagen betrifft, so ist die Strecke Innsbruck-Bludenz fertig und steht im Betriebe. Die Strecke Bludenz-Feldkirch ist in Bau, etwa die Hälfte der Streckenmaste ist aufgestellt und die Strecke Feldkirch-Bregenz wurde an die österreichischen Siemens-Schuckert-Werke vergeben.

Für die Strecke Feldkirch-Buchs sind die Projektarbeiten im Zuge. In Innsbruck-Hauptbahnhof und Westbahnhof wurde die Verkabelung der Schwachstromanlagen beendet und diese dem Betriebe übergeben. Die Umgestaltungen der bahneigenen Schwachstromanlagen in den Strecken Ludesch-Thüringen-Rankweil und Feldkirch-Nendeln sind im Gange. Der Bahnhof Attnang-Puchheim ist fertiggestellt.

Die Geländeaufnahmen für die Übertragungsleitung Ruetzwerk-Hall sind beendet; die Ausschreibung für die Fahrleitungsanlagen auf dieser Strecke ist Ende August an die Elektrizitätsfirmen ergangen.

Zur örtlichen Leitung und Überwachung der Elektrisierungsarbeiten auf den neuen Baustrecken wurden mit 1. September in Wörgl und in Zell am See Sektionsbauleitungen errichtet; die bestehende Sektionsbauleitung in Innsbruck wurde entsprechend ausgestaltet.

Bezüglich der elektrischen Fahrbetriebsmittel ist folgendes hervorzuheben: An Gebirgsschnellzuglokomotiven der Achsfolge 1 C—C 1 sind sieben eingeliefert und stehen auf der Strecke Innsbruck-Bludenz im Betriebe. Neun wurden neu bestellt, davon acht für die Strecke Kufstein-Innsbruck-Brenner, eine für die Strecke Innsbruck-Bludenz. An Personenzuglokomotiven der Achsfolge 1 C 1 sind 20 eingeliefert; hiervon stehen zwölf auf der Strecke Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning und acht auf der Strecke Innsbruck-Bludenz im Betrieb. An Güterzuglokomotiven der Achsfolge E sind 20 eingeliefert; hiervon stehen zwei auf der Strecke Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning und 18 auf der Strecke Innsbruck-Bludenz im Betrieb. Zehn Stück wurden neu bestellt, und zwar: drei für die Linien westlich und sieben für die Linien östlich von Innsbruck.

In Arbeit stehen eine Phasenumformerlokomotive der Achsfolge 1 D 1, eine der Achsfolge E, 4 Talschnellzuglokomotiven der Achsfolge 1 Do 1. 3 Verschublokomotiven der Achsfolge D sind in Arbeit, zwei wurden für die Linien östlich von Innsbruck neubestellt, 4 Speichertriebwagenzüge sind im Betrieb, und zwar je zwei in Linz und Salzburg. 5 Heizkesselwagen stehen auf den Linien westlich von Innsbruck in Betrieb. Zu dem an Heizvorrichtungen von 114 Wagen ist für die ganze Innsbruck-Bregenz bzw. Innsbruck-Buchs ein weiterer von 78 Wagen (54 Personenwagen und 24 Dienstwag treten. Davon befinden sich bereits 88 Wagen (65 Pe wagen und 23 Dienstwagen) in Betrieb. In den Werk St. Pölten, Linz, Innsbruck und Feldkirch befinden sich 31 (24 Personenwagen und 7 Dienstwagen) in Arbeit; der in Bestellung gegeben und wird bis 1. Oktober 1926 z lieferung gelangen.

Die Zugförderungs- und Werkstättena Innsbruck-W. ist bereits im Betrieb; die Arbeiten für di tige Wasserversorgung (Hochbehälter) wurden in Angr nommen. Bei der Zugförderungs- und Werkstättenanlag denz sind der Lokomotivschuppen und die Betriebswer nahezu fertiggestellt. Auch die übrigen Arbeiten sind g teils vollendet.

Die Zugförderungsanlage Stainach-Irdning ist voll fertig und im Betrieb. Bei der Zugförderungs- und Werk anlage Attnang-Puchheim ist der Lokomotivschuppen fer der Betriebswerkstätte sind noch einzelne Werkzeugmaschi Aufstellung begriffen. Die Hauptwerkstätte Linz steht Imprägnierungs- und Trockenanlage bereits im Betrieb.

Im dritten Jahresviertel wurden für Neuanlagen rund 6 Schilling, für Triebfahrzeuge rund 3 246 000 Schilling, zus 9 968 000 Schilling, aufgewendet.

— **Pensionsvorschrift für die Bediensteten der Unterne „Österreichische Bundesbahnen".** Diese neue Dienstvorsch soeben erschienen; sie ist das Ergebnis der gemäß § 4, des Bundesbahngesetzes vom 19. Juli 1923 zwischen der nehmung „Österreichische Bundesbahnen" und dem Zent schuß ihres Personales über das Pensionswesen getroffen einbarungen.

Mit ihrer Ausgabe treten für die Bediensteten der reichischen Bundesbahnen und ihre Hinterbliebenen die S gen des Pensionsinstitutes für Beamte und Unterbeamte u Provisionsinstitutes für Diener und Hilfsbedienstete der reichischen Staatsbahnen sowie die Pensions- und Prov satzungen sämtlicher verstaatlichter Privatbahnen usw. Kraft.

Für diejenigen Pensionisten der Österreichischen Staats oder Bundesbahnen, die — weil sie sich am 1. Oktober 192 mehr im Dienststande befanden oder aus anderen Grün in den Dienst der Unternehmung „Österreichische Bundesba nicht übernommen worden sind, für die Hinterbliebenen Pensionisten, ferner die Hinterbliebenen von Staatsbahn Bundesbahnbediensteten, die vor dem 1. Oktober 1923 im stande gestorben sind, endlich für die aus Bundesmitte köstigten Pensionsparteien der Südbahn bleiben die bish Pensionsvorschriften in Geltung.

Die neue Pensionsvorschrift verläßt den auf dem Gebie Alters- und Hinterbliebenenversorgung der österreich Eisenbahnbediensteten früher herrschend gewesenen grundsatz, gemäß dem zur Sicherstellung der Pensionsa schaften besondere, nicht selten mit juristischer Persönli ausgestattete Institute oder Fonds mit eigener Vermöge waltung eingerichtet wurden, und ersetzt diese Sicherst durch die Haftung der Unternehmung „Österreichische B bahnen" für die von ihr in der neuen Dienstvorschrift ihr diensteten sowie deren Witwen und Waisen zugesic Leistungen.

Neben dieser Änderung der Rechtsgrundlage ist die wic Änderung des bisherigen Zustandes die, daß vom 1. Janua an jeder angestellte Beamte, Beamtenanwärter und nichtst Hilfsbedienstete der Unternehmung „Österreichische B bahnen" an der Alters- und Hinterbliebenenversorgung teil ohne daß es eines besonderen Einschreitens der nicht fes stellten Bediensteten um Zulassung zur Teilnahme an d stehenden Versorgungseinrichtungen bedürfte. Außerdem hält die neue Dienstvorschrift zahlreiche Änderungen und rungen, wie den Ersatz der dem Lokomotivfahr-, Zugbegle und Verschubpersonale bisher zugestandenen 1½ fachen zeitberechnung durch anderweitige Begünstigungen, be Bestimmungen für den Fall des Zusammentreffens von sionen mit Unfallsrenten und viele andere.

— **Amtliches österreichisches Kursbuch.** Im Verlage der reichischen Staatsdruckerei ist die große Ausgabe des reichischen Kursbuches, herausgegeben vom Bundesminist für Handel und Verkehr (Generaldirektion für das Post-, graphen- und Fernsprechwesen) erschienen. (Preis 7 Schil Es enthält die Fahrpläne der österreichischen Bahnen, Pos mobilkurse sowie der auch im Winter in Betrieb stehenden strecken. Eine Neuerung sind die Eisenbahnkarten der reich benachbarten Länder.

Niederlande.

...r **Sommerfahrplan der Niederländischen Eisenbahnen.** ...n Beschlüssen der Haager Fahrplankonferenz soll die ...erbindung Amsterdam- und Hoek van Holland-München ...merich nunmehr das ganze Jahr bestehen bleiben, auch ...hlußverbindungen für Hamburg an die London-Berlin... ...ige in Osnabrück erscheinen gesichert. Die Tagesver... ...mit dem Harz über Bentheim wird verbessert. Die Pa... ...ge werden z. T. beschleunigt werden. Für die Sommer... ...oll eine dreiklassige Nachtverbindung Holland-Schweiz ...lgien eingerichtet werden, ebenso eine neue dreiklassige ...erbindung Amsterdam-Brüssel.

... **industrielle Entwicklung des Kempener Landes** (Cam... ...cht die weitere Ausdehnung der Verkehrswege nötig. ...enbahnverbindungen sollen Hasselt zum Hauptknoten... ...achen, von wo aus die Kohlen nach Antwerpen und ...rehen sollen. Ein Kanal von Beeringen nach Hasselt ...s geschaffen, und es wird erwogen, diesen Kanal nach ...ndischen Zuid Willemsvaart durchzuziehen und einen ...tsweg nach Brüssel anzulegen.

...**abau Gouda-Alphen (Rhein).** Für die Ausführung die... ...s seit langem geplanten Linie durch den Staat fordert ...halt 1926 eine Mill. Gulden an.

...**enbahn Alkmaar-Broek op Langendijk.** Die Bemühun... ...Holländische Eisenbahn-Gesellschaft zum Weiterbetrieb ...rch Kraftwagenverkehr in ihrer Wirtschaftlichkeit arg ...en Bahn zu bewegen, haben keinen Erfolg gehabt, so ...Bahn voraussichtlich eingehen wird, falls nicht die ...len Gemeinden ein Mindesterträgnis sicherstellen ...

...brige europäische Länder.

...**besserung des deutsch-nordischen Verkehrs.** Die S. 1155 ...schilderten Verbesserungen sollen gemäß der eben ab... ...n Fahrplan- und Wagenkonferenz im Haag im Sommer... ...1926 zur Durchführung kommen. Während der Schlaf... ...Klasse Trälleborg-Oslo bereits seit dem 1. Oktober ver... ...rden vom 16. Mai 1926 an, dem Tage der Einführung ...erfahrplans, nach Mitteilung der schwedischen Staats... ...nde weitere Verbesserungen eintreten.

...tschen Anschlußzüge Saßnitz-Berlin bzw. Hamburg ...essere Ankunftszeiten. D 18 trifft in Berlin bereits ...statt 8.03 ein, während die Ankunft in Hamburg eine ...nde früher erfolgt, um 8.10 abds. statt 9.11. In umge... ...ichtung erfolgt die Abfahrt etwa 10 Minuten später ...Durch diese Verbesserungen erreicht man in Hamburg ...an ein neu eingelegtes Schnellzugpaar ...Hamburg und Berlin einerseits und Basel anderer... ...se neuen Schnellzüge werden in Basel ungefähr die... ...rteilhaften Ankunfts- und Abfahrtszeiten wie der im ...rkehrende Skandinavien-Schweizexpreß (vgl. S. 1155 ...halten, d. h. die Ankunft in Basel erfolgt 11.40 vorm., ...rt um 6.00 abends. Diese neu vorgesehenen Schnell... ...ahren täglich und sind ohne besondere Zuschläge (sog. ...äge) benutzbar. Die Fahrzeit Stockholm-Genua wird ...uf 48 Stunden, Stockholm-Rom auf 60 Stunden ver... ...in Basel unmittelbarer Anschluß besteht.

...itere wesentliche Neuheit ist die Einführung eines ...ehenden Personenwagens 2. und 3. Klasse ...Stockholm und Hamburg sowie Oslo und ... Bisher liefen in den deutschen Tagesschnellzügen ...w. Hamburg-Saßnitz nur durchgehende Schlafwagen ...kholm und Hamburg-Oslo. Auch Reisende 3. Klasse ...o wieder über die Saßnitzlinie fahren, ohne in Saßnitz ...borg den Wagen zu verlassen.

...n Stockholm und Åbo wird im kommenden Som... ...ntlich wieder fünfmal Verbindung bestehen.

...**u der schwedischen Auslandtarife.** Auf einer kürz... ...lmö abgehaltenen Tarifkonferenz, bei der die Eisen... ...hwedens, Norwegens, Dänemarks, Deutschlands, der ...owakei, Österreichs und Hollands vertreten waren, ... Ausarbeitung der sogenannten Umbehandlungstarife ...r mit Holland, Österreich und der Tschechoslowakei .... Es galt besonders die Aufhebung des Frankatur... ...owie die Zulässigkeit von Nachnahmen auch im Ver... ...liesen Ländern herbeizuführen. Auch wurde ein vor... ...bkommen über die Einführung direkter Gütertarife ...von der Tschechoslowakei getroffen. Die neuen Um... ...starife sollen schon in der nächsten Zeit in Kraft

— **Bedeutende Frachtermäßigung für polnische Ausfuhrkohle nach Italien.** Wie wir in Nr. 43 d. Ztg. berichteten, sind die polnischen Kohlenlieferungen nach Italien um mehr als die Hälfte gesunken. Daraufhin hat man polnischerseits eine Konferenz nach Kattowitz einberufen, um neue Tariferleichterungen auf den tschechischen und österreichischen Staatsbahnlinien zu erwirken und dadurch den Absatz von polnischer Kohle in Italien wieder zu heben. Die Beratungen hatten auch vollen Erfolg. Die Frachtsätze werden für die Beförderung von polnisch-oberschlesischer Kohle ab Grube bis Tarvis von 303 auf 278 österreichische Goldgroschen für 100 kg herabgesetzt, wovon 23 Groschen auf die polnischen, 74,5 Gr. auf die tschechoslowakischen und 180,5 Gr. auf die österreichischen Eisenbahnen entfallen. Diese Frachtsätze gelten nur für geschlossene Kohlenzüge und werden nur bei einer monatlichen Ausfuhr von mindestens 20 000 t angewendet. Eine Erhöhung dieser ermäßigten Frachtsätze darf in den folgenden 10 Monaten, d. i. bis Ende August 1926, nicht vorgenommen werden. Dem Vernehmen nach ist die polnische Regierung in letzter Zeit in Wien dahin vorstellig geworden, eine noch weitergehende Ermäßigung (bis zu 20 %) zu erhalten und die Beschränkung der Frachtbegünstigung auf eine bestimmte Menge aufzuheben.

— **Tschechoslowakische Frachtermäßigungen für Zucker nach der Schweiz.** Im Rahmen des tschechoslowakisch-österreichischen Gütertarifes wurden mit rückwirkender Kraft vom 23. Oktober bis längstens 31. Dezember 1925 für Zucker in Stücken, Würfeln, Segmenten, Hüten und Tafeln aus gewissen in Böhmen, Mähren und Schlesien gelegenen Stationen, in deren Bereich Zuckerraffinerien sich befinden, nach der schweizerischen Grenzstation Buchs bedeutend ermäßigte Frachtsätze bewilligt. Die Frachtsätze sind verschieden, je nachdem die Fracht für 10 000 kg oder für das Ladegewicht berechnet wird. Im Vergleich zu den erst mit Wirkung vom 18. September eingeführten Frachtermäßigungen bedeuten die neuen Frachtsätze eine weitere Herabsetzung in den genannten Verkehrsbeziehungen von rund 450 Hellern für je 100 kg Zucker.

— **Starke Zunahme der tschechoslowakischen Ausfuhr.** Nach einer soeben veröffentlichten Übersicht des statistischen Staatsamtes hat die tschechoslowakische Warenausfuhr seit März d. J. keine so hohe Wertziffer erreicht, wie im September. Sie betrug 1686 Millionen Kc. (1338 Millionen im August und 1428 Millionen im September 1924). Das errechnete Mehr beziffert sich demnach auf 348 bzw. auf 259 Millionen Kc. In den ersten drei Vierteljahren erreichte die Ausfuhr einen Wert von 13 421 Mill. gegen 11 638 Millionen im Vorjahre, so daß sich eine Steigerung von 1738 Millionen ergibt.

— **Wettbewerb zwischen Straßenbahn und Kraftomnibus in Bukarest.** Der Straßenbahnverkehr der rumänischen Hauptstadt wird derzeit noch zu mehr als zwei Dritteln durch Pferdebahnen bedient. Dieser zurückgebliebene Zustand erklärt sich dadurch, daß seinerzeit eine belgische Gesellschaft die Konzession der Pferdebahnen innehatte, deren Ausschließlichkeitsrecht auf Bedienung der wichtigsten Straßenzüge die später entstandenen elektrischen Straßenbahnen zu keiner richtigen Entwicklung kommen ließ. Als dann nach langwierigen Verhandlungen die Vereinigung der beiden Gesellschaften gelang, und die Elektrisierung des ganzen Netzes erfolgen sollte, kam der Weltkrieg dazwischen, und es mußte alles beim Alten bleiben. Nach dem Kriege hoffte alle Welt in Rumänien vorerst, daß die Entwertung des Geldes eine vorübergehende sein werde, und man hielt mit Investitionen allgemein zurück, bis es zu spät war. Bei den gegenwärtigen Schwierigkeiten der Geldbeschaffung kostet es der Gesellschaft außerordentliche Opfer, auch nur einige der wichtigsten Linien auf elektrischen Betrieb umzubauen. Der Rest wird durch ganz vorsintflutlich anmutende Pferdebahnen betrieben, die zum Überfluß auch noch zum großen Teil eingleisig sind, so daß zum an sich schon langsamen Betrieb noch endlose Aufenthalte auf den Kreuzungsstellen dazukommen. Bei der sprichwörtlichen Geduld des rumänischen Publikums hätte dieser Zustand wohl noch lange dauern können, wenn die Idylle nicht plötzlich durch das Aufkommen der Automobile gestört worden wäre.

Wohl versuchte man es zunächst auf falschem Wege. Kurz nach dem Kriege wurde die Gesellschaft S. A. R. D. A. T. gegründet, die gewaltige Autobusse nach westlichem Muster laufen ließ. Man hatte aber nicht mit dem fürchterlichen Pflaster der rumänischen Hauptstadt gerechnet, das in kurzen zwei Jahren die schweren Wagen auf das gründlichste ruinierte. Die Gesellschaft wurde zahlungsunfähig und löste sich auf. Nach einiger Zeit brachte eine neue Unternehmung „Taxico" auf der engen Hauptstraße von Bukarest, der Calea Victoria, einen neuen Typ, den elektrisch betriebenen leichten Fordwagen für höchstens zehn Fahrgäste in Verkehr, und das erwies sich nun als die zweckmäßige Lösung, abgesehen vom elektrischen Betrieb, der nun allgemein durch den Benzinmotor ersetzt wurde.

Es entstand mit diesem Typ eine neue Art von Verkehrsmittel: der Autobus, dessen Chauffeur zugleich sein Besitzer ist. In dieser Art wurden nun bald ganz ohne behördlichen Eingriff, sehr oft parallel zu den radialen Pferdebahnlinien, eine Unzahl von Autobuskursen betrieben, die den ersteren bald alle Fahrgäste wegnahmen, da sie ja den ganzen Weg in einer Zeit abmachten, die die Pferdebahn von einer Ausweiche zur anderen brauchte. Bei den billigen Benzinpreisen in Rumänien (derzeit 9 Lei = 18 Pfg. der Liter) konnten auch die Fahrpreise wettbewerbfähig gehalten werden, sie bewegen sich durchweg zwischen 4 und 10 Lei (8—20 Pfg.).

Die Straßenbahngesellschaft sah dieser Entwicklung eine Zeitlang tatenlos zu, bis der Einnahmeausfall anfing, bedrohlich zu werden. Nun hat sie die von den Belgiern ererbte Ausschließlichkeitsklausel hervorgesucht und verlangt von der Stadtverwaltung die Unterdrückung aller Autobuslinien in den Straßenzügen, wo eine Straßenbahn verkehrt.

Die juristische Seite der Frage ist strittig, da der Vertrag seinerzeit offenbar nur an Wettbewerb durch andere Straßenbahnen, nicht aber durch Kraftwagen dachte, die damals noch gar nicht in Frage kamen.

Da sich auch das Publikum und die Presse diesmal sehr energisch dagegen wehrt, einen offenbaren Verkehrsfortschritt wieder zu verlieren, versucht die Stadtverwaltung nun zwischen den entgegengesetzten Interessen zu vermitteln und den hier nach den ersten Wagen allgemein „Taxico“ genannten Kraftwagen nach Möglichkeit Straßenzüge zuzuweisen, die durch die Straßenbahn nicht berührt werden. Nachdem aber die Endpunkte der Linien ja doch dieselben bleiben, laufen die Pferdebahnwagen nach wie vor leer und die Straßenbahn wird schließlich gänzliche Einstellung des Pferdebahnbetriebes erwägen müssen.

Wie verlautet, wird auch die Übernahme der Straßenbahn durch die Stadtverwaltung in Erwägung gezogen, wogegen sich die letztere unter den gegebenen Umständen begreiflicherweise zur Wehr setzt.

— **Zugzusammenstoß bei Nisch.** Der Schnellzug Sofia-Belgrad ist am 2. d. M. nachts zwischen Zaribrod und Nisch in einen anderen Zug hineingefahren. Die Zahl der Toten beträgt drei, eine große Anzahl Reisender wurde verletzt.

— **Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen** stellten sich im September d. J. wie folgt:

	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr	13 776 000	13 298 198
Einnahmen im Güterverkehr	20 712 000	23 778 003
Verschiedene Einnahmen	1 928 000	2 126 774
Zusammen	36 416 000	39 202 975
Betriebsausgaben	21 248 000	22 177 920
Betriebsüberschuß	15 168 000	17 025 055

— **Elektrisierung einer spanischen Gebirgsbahn.** Im Laufe des letzten Jahres wurde, wie wir der „Schweiz. Bauzeitung“ entnehmen, im nördlichen Spanien, in Asturien, eine 62 km lange Gebirgsstrecke, die sogenannte „Rampa de Pajares“, die auf einer Länge von 26 km eine mittlere Steigung von nahezu 20 ‰ aufweist und beim alten Dampfbetrieb die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hatte, auf elektrischen Betrieb umgestellt. Die Strecke führt von der Küste über das cantabrische Gebirge ins Innere Spaniens und dient hauptsächlich dem Transport englischer Kohlen. Je zwei schwere Dampflokomotiven zogen früher Züge von 330 t über die eingleisige Rampe und durch die 71 Tunnel und brachten es dabei täglich, mit Rücksicht auf die dringend notwendigen Entlüftungspausen für die Tunnel, auf etwa 5000 t; heute schleppt eine einzige elektrische Lokomotive das gleiche Zuggewicht und bringt es dabei infolge der raschen Zugfolge und der größeren Fahrgeschwindigkeit auf einen Tagesverkehr von 7300 t, der sich bei Bedarf, unter Benutzung von zwei elektrischen Lokomotiven, auf das Doppelte erhöhen läßt. Dies bedeutet eine Verkehrssteigerung auf das 1,5- bzw. 2,8fache bei 67 % Fahrgeschwindigkeitssteigerung, was 1 bis 2 Mill. Pesetas jährlicher Ersparnis entspricht; ein schöner Erfolg der Elektrisierung einer Bergstrecke.

— **Wochenend-Fahrkarten für Geschäftsreisende in England.** Bei den englischen Eisenbahnen besteht ein besonderer Tarif für Geschäftsreisende, um ihnen zu ermöglichen, den Sonntag zu Hause zuzubringen. Wochenend-Fahrkarten werden für sie ausgegeben, für die, soweit die einfache Fahrt 3. Klasse 12 Sh. 6 P. kostet, das Einundeindrittelfache des einfachen Fahrpreises, mindestens aber 5 Sh. zu zahlen sind; beträgt der einfache Fahrpreis mehr als 12 Sh. 6 P., so gilt die einfache Karte für Hin- und Rückreise, der Mindestpreis ist aber 16 Sh. 9 P. Für die Fahrpreise der 1. Klasse und der 2. Klasse auf den wenigen Strecken, wo diese noch geführt werden, gelten entsprechende Bestimmungen.

— **Sommerverkehr der englischen Südbahn.** Währ[end der] Hauptreisezeit, also in den 10 Wochen vom 12. Juli [bis] 21. September, hat die englische Südbahn sieben M[ill.] Reisende von London nach den Seebädern des östlichen T[eils der] englischen Südküste befördert. Diese Leistung ist u[ngefähr] gleichbedeutend mit einer Beförderung der gesamten Ein[wohner]schaft von Groß-London. Die Zahl der dabei zurückg[elegten] Zugkilometer betrug 14 192 000, wovon 2 872 000 auf de[n elek]trischen Betrieb entfielen. Im Dampfbetrieb waren 1700 Lokomotiven und 10 000 in Personenzügen verk[ehrende] Wagen tätig. Die 12 besten Züge zwischen London und [Bourne]mouth legten allwöchentlich eine Strecke gleich dem Erd[umfang] zurück. Im ganzen verkehrten in den genannten zehn [Wochen] 26 000 Schnellzüge nach der Küste.

Die Leitung der Südbahn blickt auf diese Leistung [mit] großer Befriedigung zurück. Sie ist in der letzten Zeit [wegen] der Unpünktlichkeit ihrer Züge, wegen ihres ungenü[genden] Fahrplans, wegen häufiger Verkehrsstörungen heftig ange[griffen] worden und glaubt nun, im Hinblick auf die Leistungen d[es ver]gangenen Sommers, den Ruhm für sich in Anspruch neh[men zu] können, daß es ihr gelungen ist, die Schwierigkeiten, die [ihr] den Betrieb verhindert haben, den Anforderungen des V[erkehrs] gerecht zu werden, zu überwinden.

— **Feuerwehr bei der London und Nordostbahn.** Die [London] und Nordostbahn hat kürzlich den Feuerwehrdienst au[f] ihren Strecken auf eine neue Grundlage gestellt. Ausge[wählte] Leute aus dem Eisenbahndienst sind zu Brandmeistern u[nd ähn]lichen Posten berufen worden. Regelmäßig sollen Feue[rwehr]übungen abgehalten werden. Die bei Bränden zu ergrei[fenden] Maßnahmen sind in einer besonderen Dienstvorschrift erl[äutert]. Auf die besonderen Verhältnisse des Eisenbahndienstes is[t] gebührende Rücksicht genommen. So ist z. B. die Verw[endung] von Wagenplanen als Sprungtücher bei der Rettung vo[n Per]sonen, die aus den Fenstern eines brennenden Hauses [herab]springen müssen, vorgesehen. Besondere Pfeifensignale [rufen] die Feuerwehr zum Dienst und regeln ihre Tätigkeit.

Fremde Erdteile.

— **Peking-London über Land.** Im Gegensatz zu den [Schilde]rungen einer Dame, die wir in Nr. 38, S. 1094 veröffe[ntlicht] haben, stehen die Erfahrungen, die ein Mr. W. W. Grantham [in einer] Mitteilung der „Times“ auf seiner Reise über die Sibirisch[e Bahn] gemacht hat. Der Bericht lautet:

„Ich bin soeben von einer Reise nach China und Japan [über] London zurückgekehrt und habe unter anderem au[ch die] Transsibirische Eisenbahn benutzt. Ich sc[hreibe] diese Zeilen auf die Anregung vieler Mitreisenden hin, d[ie den] verschiedensten Nationen, Frankreich, Deutschland, H[olland,] Österreich, China und Japan, angehörten, um jeden zu wa[rnen,] der diesen Reiseweg nach China oder Japan wählen will, u[nd ihn] darauf aufmerksam zu machen, daß er allen möglichen Un[fällen,] die manchmal auch verhängnisvoll sein können, ausgeset[zt ist.] Während des letzten halben Jahres haben sich mehrere [solche] Unfälle ereignet, die auf verschiedene Ursachen zurückzu[führen] waren. Zum Teil war der erschreckende Zustand der [Schienen]gleise und des Betriebsmaterials schuld, einmal führten [Erd]rutsche ein Unglück herbei, aber die größte Zahl der Un[]fälle wurde durch Entfernen von Schienenbolzen und -pf[] veranlaßt. Einmal waren da kontrarevolutionäre Soldat[en am] Werk, die Sowjet-Rußland von verschiedenen Individu[en be]freien wollten, von denen man annahm, daß sie mit de[m] dem Zug fuhren, oder Banditen hatten ihre Hand im Spi[el. Wir] verließ Wladiwostock am 27. September, nach mehrfache[m Um]steigen und großem Aufenthalt in Harbin fuhr der Zug e[rst] am 29. September weiter. Im Laufe des Tages wurden wi[r ein]mal aufgehalten, weil die Achse des Schlafwagens 1. Klass[e sich] überhitzt hatte. Da wir die Station Baikal-See nur mit e[inigen] Stunden Verspätung erreichen konnten, ließ der Statio[nsvor]steher einen Güterzug nach Irkutsk, der nächsten großen [Stadt] auf der Linie Harbin-Baikal, abgehen. Auf dem halben [Wege] zwischen Baikal und Irkutsk hatten die Banditen in Erw[artung] unseres Personenzuges sich an dem Bahnkörper zu schaff[en ge]macht, was zur Folge hatte, daß der Güterzug entgleis[te.] Stunden später fuhren wir langsam auf dem zweiten Gleis [vorbei] und passierten acht Güterwagen, die entweder umgestürzt, [oder] aufeinander aufgefahren waren oder in tausend Trümmer[n] lagen. Einer der Banditen hatte von einem Schienenwächt[er die] Zeit herauszuholen versucht, um die unser Zug erwartet [wurde,] und als der Wächter antwortete, er wüßte es nicht, wur[de er] auf der Stelle erschossen. Der Heizer der Güterzuglokom[otive] verbrannte und der Lokomotivführer erlitt schwere [Ver]letzungen.“

— **Eisenbahnen und Bergarbeiterausstand in Amerika.** [Der] Ausstand der Bergarbeiter im Anthrazit-Bezirk der Verei[nigten] Staaten verursacht für die neun Eisenbahngesellschaften, [die]

rderung der Kohle obliegt, einen Einnahmeausfall von Dollar wöchentlich. Auf jeder der neun Eisenbahnen ei Vollbetrieb der Kohlengruben täglich im Durch- 00 Wagen Kohle abgefahren, beim Ausstand ist diese 300 gefallen; die Ladung für sie wird aus Halden- entnommen. Infolgedessen ist die Zahl der Wagen- um 40 000 in der Woche zurückgegangen, und die olge ist, daß 15 000 Arbeiter der Eisenbahnen zeitweilig werden mußten, weil weder Beschäftigung für sie, l zu ihrer Entlohnung vorhanden ist.

re Eisenbahntunnel in Amerika. Der längste Tunnel in nigten Staaten ist der Hoosac-Tunnel mit 7,1 km Länge; olgt der Cascade-Tunnel mit 4,1 km Länge. Sie werden Länge von dem Tunnel der Kanadischen Pacific-Eisen- r dem Mount McDonald bei Glacier in Britisch-Colum- roffen, der 8,1 km lang ist. An dritter Stelle unter den ler Vereinigten Staaten steht ein im Bau begriffener acific-Eisenbahn durch die Sierra Nevada, dessen Richt- August durchgeschlagen worden ist. Er gehört zu ppe von sieben Tunneln, die beim zweigleisigen Aus- 401 km langen Strecke Sparks-San Francisco gebaut m zugleich die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse sern. Der Haupttunnel machte den Ausbruch von fast m Granit nötig, wozu über 400 t Dynamit verbraucht ußten. Der Tunnel steigt an, wird aber nur in der zu Tal befahren, so daß es nicht nötig ist, besondere orrichtungen einzubauen. Die ihn ausschließlich in der nach Osten befahrenden Züge haben eine um 40 m r Höhe zu überwinden als die westwärts gerichteten die alte Strecke beibehalten.

rterer langer Tunnel in Amerika ist der Moffat-Tunnel r und Salt Lake-Eisenbahn, der, im Bau begriffen, fast km lang werden wird.

ibahnunglück bei Viktoria (Mississippi). Ein Schnell- . Louis-San Francisko-Eisenbahn entgleiste in der Nähe ria (Mississippi) und stürzte den Eisenbahndamm hin- Personen wurden getötet, über 30 verwundet.

ibahnbau in Guayana. Die Regierung von Britisch- äßt Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn anstellen, Diamantfelder im Gebiet des Mazaruni-Flusses er- soll. Der zur Erörterung der Angelegenheit einge- schuß befürwortet den Vorschlag, die Eisenbahn von ren zu bauen und zu betreiben, vorausgesetzt, daß es hierzu nötigen Mittel aufzubringen. Von der Vereini- Essequibo- und des Mazaruni-Flusses ausgehend, soll ahn die Stromschnellen des letztgenannten umfahren Abzweigungen die Kohlenfelder von Polaro und die enden Gegenden am oberen Essequibo und Rupununi Ausschlaggebend für die Entschließung, ob die Eisen- ut werden soll, werden u. a. die Erörterungen über gkeit der Diamantfelder am Mazaruni sein. Die hrung der Eisenbahn, die übereinstimmend mit der be- ndenen Küstenbahn in Kapspur angelegt werden soll, en genannten Punkten steht noch nicht fest. Bei der ung sollen Angebote eingeholt werden, auf Grund Unternehmer den Bau entweder gegen Barzahlung Abfindung in Land zu beiden Seiten der Bahn über- e erste Möglichkeit zielt auf eine Staatsbahn ab, wäh- berweisung von Land an den Unternehmer für den t ist, daß die Baukosten die Mittel des Landes über- nd Bau und Betrieb daher privatem Unternehmungs- lassen bleiben muß.

ngsruhe in Australien. Im Staate Victoria des austra- atenbundes nimmt man es mit der Sonntagsruhe sehr erscheinen Sonntags keine Zeitungen und der Eisen- r ruht mit Ausnahme des Vorortverkehrs. Infolge- nte man bis vor kurzem zwischen Freitag abend und end nicht von Sydney in Neusüdwales nach Melbourne reisen, was für den Geschäftsverkehr eine arge deutete. Neuerdings sind die Eisenbahnverwaltungen ten übereingekommen, die durchgehenden Züge zwi- beiden Hauptstädten täglich verkehren zu lassen, und vie ein englischer Bericht sagt, eine schlimme Rück- im australischen Verkehrswesen beseitigt. Im die Eisenbahnverbindung zwischen Melbourne und ht gut, abgesehen davon, daß man in Albury, an der schen den beiden Staaten, wegen der Verschiedenheit rweite der Eisenbahnen diesseits und jenseits der steigen muß. Die 951 km lange Strecke wird von den zwar wegen des Spurwechsels nicht durchgehen er an der Grenze unmittelbaren Anschluß haben, in unden zurückgelegt. Dabei ist der Fahrplan so ein- aß die Nachtfahrt in beiden Richtungen auf den in s liegenden Teil der Fahrt entfällt, wo der Zug führt, während ihm in Victoria tagsüber ein Speise- estellt wird.

Wasserstraßenverkehr.

— Wolga-Don-Kanal. Wie sich aus einem sehr umfangreichen Schrifttume beurteilen läßt, steht zurzeit in Rußland die wirtschaftlich ungemein bedeutsame Erbauung eines Wolga-Don-Kanals mit Verschleusung des Don und Vertiefung des Rostower Hafens im Mittelpunkt der Erörterung. Die technische Sektion des Transplan hat die volkswirtschaftliche Bedeutung und Zweckmäßigkeit sowie die technische Baumöglichkeit bejaht. Das Wolgabecken, das den ganzen mittelrussischen Industriebezirk und einen Teil des südöstlichen Getreidebezirks, die südliche Hälfte des nördlichen Waldbezirkes und den mittleren und südlichen Ural umfaßt, wird mit fortschreitender Entwicklung eine große Menge von Gütern erzeugen, verbrauchen und befördern. Es bedarf dazu eines Ausganges auf dem Wasserwege zu den südlichen Häfen. Gegenwärtig dagegen gehen die Ausfuhrgüter des großen Teiles des Wolgabeckens entweder stromaufwärts in die nördlichen Häfen auf dem Wasserwege oder mittels Bahn, der Teil der Güter aber, der den südlichen Häfen zuströmt, wird in Zarizyn auf die Eisenbahn umgeladen, was die Selbstkosten der Beförderung ungünstig beeinflußt. Die Selbstkosten der Beförderung auf dem Wasserwege sollen bedeutend niedriger werden als die auf der Bahn. Nach Berechnungen, die von der Zentrorjeka angestellt wurden, stellen sich die Beförderungsselbstkosten auf der unteren Wolga, dem Wolga-Don-Kanal und dem verschleusten Don bei einer Tiefe von 16 Tschetwerst (rd. 2,85 m) zwischen Samara, Astrachan und Rostow bei Beförderung der trockenen Ladungen und der Naphtha in Schiffen und von Kosmodenajansk bis Rostow bei Beförderung von Holz teils in Schiffen, teils in Flößen, und bei Beförderung der Kohle über den verschleusten Don wie folgt:

Getreide	2,2 Kop.	für 1000	Pudwerst,	
Naphtha	3,0 „	„ 1000	„	
Holz	1,8 „	„ 1000	„	in Schiffen,
Holz	0,8 „	„ 1000	„	in Flößen,
Kohle	3,2 „	„ 1000	„	bei Ausnützung des Schiffsraums nur in einer Richtung,
Kohle	2,1 „	„ 1000	„	bei Rückfracht.

Unter diesen Verhältnissen verbilligt die Schaffung einer Hauptwasserstraße Wolga-Asowsches Meer, d. i. die Herstellung eines Wolga-Don-Kanals, die Verschleusung des Don und die entsprechende Vertiefung des Hafens von Rostow die Güterbeförderung wesentlich, sie schafft neue Güterzugänge und gibt den Ausfuhrgütern einen Ausgang zum Rostower Hafen.

Von diesen Voraussetzungen und von Erhebungen des Sjewkawplan und Gutachten des Zuwodput ausgehend hat die technische Sektion sich auf folgende Urteile geeinigt:

1. Die Schaffung einer Hauptwasserstraße Wolga-Asowsches Meer besitzt große volkswirtschaftliche Bedeutung und Zweckmäßigkeit.

2. Die beabsichtigte Lösung des Planes auf dem Wege der Verschleusung des Don von Rostow bis zum Kanal auf 16 Tschetwert und der Bau eines Wolga-Don-Kanals in Richtung auf Sarepta begegnet keinen technischen Einwänden.

3. Die Verwirklichung des Planes setzt eine Festlegung der Tiefe der Wolga jährlich in Ausmaßen, die vom Güterumschlag abhängig sind, voraus.

4. Die notwendigen Geldaufwendungen betragen nach den Berechnungen des Sjewkawplan und Zuwodput, nicht gerechnet die Baukosten des Rostower Hafens, einer Meerzufahrtstraße und der Entwicklung des Eisenbahnnetzes:

a) Verschleusung des Don	30	Millionen Rubel
b) Wolga-Don-Kanal	75	„ „
c) Festlegung der Tiefe der unteren Wolga auf 14 Tschetwert	2	„ „
Sa.	107	Millionen Rubel

5. Der Umbau des Hafens von Rostow in Verbindung mit der Lösung des allgemeinen Bauplanes der Wolga-Don-Asow-Hauptstrecke begegnet von seiten der Entwicklung des Rostower Eisenbahnknotenpunktes keinen Schwierigkeiten unter der Voraussetzung, daß der vorgesehene Güterumschlag sich verwirklicht und die Kosten für diese Entwicklung etwa 14 Millionen Rubel betragen, wovon 7 Millionen die erste Rate bilden.

6. Die Arbeiten für den genannten Hafenumbau müssen in Übereinstimmung sich befinden mit der gleichzeitigen Entwicklung des Rostower Eisenbahnknotenpunktes derart, daß die Durchführung der Güter in den Hafen gewährleistet ist.

Zugleich erkannte die technische Sektion der Ausführung des Asow-Don-Kanals und dem Umbau des Rostower Hafens selbständige volkswirtschaftliche Bedeutung und Zweckmäßigkeit zu. Die Aufwendungen hierfür werden sich bezahlt machen und vom Gesichtspunkte eines Wolga-Don-Asow-Hauptwasserweges von erstklassiger Wichtigkeit sein.

Um den Hafen von Rostow in einen für die Getreideausfuhr geeigneten Zustand zu versetzen, ist es nach Anschauung der

technischen Sektion nötig: a) die Umladung des Getreides an der Reede zu vermeiden, b) eine Meerzugangsstraße zum Hafen zu erbauen, c) die Hafenflächen zu vertiefen und die bestehenden Kais auf größere Tiefe umzubauen, d) den Hafen mit den nötigen maschinellen Umladevorrichtungen auszugestalten, e) für den künftigen Güterumschlag die erforderlichen Lagerräume sicherzustellen und f) die Hafengleise mit dem zu erwartenden Güterumschlag übereinstimmend zu entwickeln.

Für eine künftige Erweiterungsmöglichkeit des Hafens sind in Rücksicht auf Eisenbahn und Ausdehnung der Stadt geeignete Pläne entworfen.

In Ansehung einer schrittweisen Entwicklung eines künftigen Güterumschlags des Hafens teilte die technische Sektion die Arbeiten für die Verbesserung des Rostower Hafens in Gruppen und stellte in erste Reihe: a) den Ausbau des Asow-Don-Kanals zu einer Arbeitstiefe von 28 Fuß vom gewöhnlichen Mittsommerwasserstand gerechnet und b) die Ausstattung der Landeplätze mit maschinellen Umladevorrichtungen. Die ersten Kosten werden etwa 39 Millionen Rubel beanspruchen. Für die allernächste Zeit muß für die ganze Kanalbreite Kertsch-Jenikale eine gesicherte Schiffahrtstiefe von 24 Fuß gegeben sein. Nach dem ersten Ausbau wird der Hafen von Rostow 100 Millionen Pud Ausfuhrgetreide, das ihm auf dem Eisenbahnwege zugeführt wird, bewältigen.

Eine ganze Flut von Aufsätzen in der russischen Fachpresse beleuchtet in Übereinstimmung mit obigem Gutachten der technischen Sektion die Vorteile einer künftigen Hauptwasserstraße Wolga-Don-Asowsches Meer. Die Behandlung des Planes in der Vollsitzung des Vorstandes des Gosplan hat im März d. J. begonnen. Von Interesse ist es hierbei, zu bemerken, daß hier ebenso wie in einigen spärlichen Äußerungen der Fachpresse auch ein gewisser Widerstand sich geltend zu machen sucht. Es wird weniger die Bedeutung des geplanten Wasserweges an sich bestritten als seine Vordringlichkeit. In der langen Winterzeit werde das Kanalnetz brachliegen. An einen bedeutenden Umschlag der Güter, besonders der Donezkohle, auf dem bezeichneten Wege sei nicht zu denken, da das Wolgabecken selbst reich sei an Holzbrennstoffen. Um die Naphthabeförderung hereinzuziehen, sei der Bau besonderer Schiffe neuer Form erforderlich. Dafür entstehen aber ebenso hohe Aufwendungen wie für die Anlage einer Naphthaleitung, die hier wiederum Zeit und Betriebskosten spart. Die Erbauung des Kanals ist auf 5 bis 6 Jahre berechnet. Dabei sind für die Anpassung der Eisenbahnen an die wachsende Ausfuhr solche Geldmittel nötig, daß mit dem Übergang auf den Wasserweg unproduktive Aufwendungen verbunden sind. Es sei unter diesen Umständen vorteilhafter, das Wolgabecken mit dem Asowschen Meer durch Hauptbahnen zu verknüpfen.

Von den das Projekt bekämpfenden Äußerungen der Fachpresse ist besonders ein Aufsatz von Prof. Schaposchnikow in „Ekonomitscheskaja Schisn" Nr. 71 vom 28. März 1925 bemerkenswert, der sich entschieden für die Wettbewerbsfähigkeit der billigeren Eisenbahn ausspricht.

— Der französische Rheinverkehr. Der gesamte französische Rheinverkehr einschließlich des Transits von und zu der Schweiz belief sich im Jahre 1924 auf 2 808 995 t und hat damit gegenüber 1923 eine Steigerung um 54 % erfahren. Auf den Straßburger Hafen entfielen davon 2 226 077 t. Einen Hauptteil bilden die für Frankreich bestimmten westfälischen Kohlen.

— Vereinheitlichung der Seezeichen. Anfang November d. J. findet in Monaco eine gemeinsame Sitzung des internationalen hydrographischen Bureaus und eines technischen Ausschusses des Völkerbundes zur Vorbereitung der für die Weltwirtschaft sehr wichtigen Frage der Vereinheitlichung der Seezeichen statt. Ein Vertreter des Reichsverkehrsministeriums wird als deutscher Sachverständiger an der Sitzung teilnehmen.

Kraftwagenverkehr.

— Eröffnung der Automobilstraße München-Tegernsee. Die neue, bereits in Nr. 27, S. 775 d. Ztg. erwähnte Automobilstraße, die nach den neuesten technischen Verfahren hergestellt ist, ist in diesen Tagen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Die Straße, für die als Unterlage Basalt, Granit, Quetsch- und Rundkies verwendet wurde, hat eine durchgehende Breite von 5½ m und wird rechts und links von je einem 1 m breiten Fußpfad eingesäumt.

— Der Kraftverkehr im Rheinland. Die Bonner Verkehrsgesellschaft eröffnete am 24. Oktober ihre dritte Autobuslinie: Bonn-Euskirchen. Die Wagen laufen alle anderthalb Stunden und haben in Euskirchen Anschluß vor allem an die D-Züge nach Trier, in Bonn an die Rheinuferbahn und die elektrischen Vorortbahnen. — Die Durchführung einer Autobuslinie Oberhausen-Duisburg ist genehmigt, so daß die[s]
bald eingerichtet werden dürfte. — In München-Gladbach t[agte der]
Aufsichtsrat der Rheinischen Kraftwagenbetriebs-Ges[ellschaft].
Es wurde u. a. beschlossen, die Linie M.-Gladbach-[Ki]
lenz-Hückelhoven, nachdem der Einspruch der [Klein]
bahn zurückgezogen ist, am 1. November zu eröffnen. Es [ist]
die fünfte Linie, die die Gesellschaft von M.-Gladba[ch aus]
betreibt.

Rechtspflege.

— Keine Haftpflicht der Eisenbahn für die Wahl des [Beförde]rungsweges, wenn ihr ein grobes Verschulden nicht z[ur Last] fällt. (Entscheidung des tschechoslowakischen Obersten G[erichts]hofes in Brünn, Zahl Rv II 126/25.)

Es ist eine in weiten Kreisen der Verfrachter ver[breitete]
irrige Ansicht, daß in Fällen, wo es der Absender u[nter]
lassen hat, bei internationalen Transporten im Fra[chtbrief]
eine Angabe über den von der Eisenbahn einzuhaltende[n Be]
förderungsweg zu machen, und wo die Eisenbahn [nicht]
gerade den billigsten Weg verrechnet hat, der betr[effende]
Verfrachter den Unterschied zwischen der berechneten u[nd der]
verlangten billigsten Fracht mit Recht verlangen kan[n. Der]
Verfrachter vergessen dabei ein sehr wesentliches M[oment,]
welches vorliegen muß, wenn man mit Erfolg solche R[ekla]
-lungen betreiben will. Es muß nämlich dem Reklamante[n mög]
lich sein, der Eisenbahn ein grobes Verschulden [bei der]
getroffenen Wahl des Transportweges nachzuweise[n. Ein]
solches grobes Verschulden kann in dem Umstande alle[in, daß]
die Eisenbahn nicht den billigsten Weg gewählt ha[t, nicht]
erblickt werden. Es müssen noch andere Momente vo[rliegen,]
die für ein grobes Verschulden sprechen. In dem vorlie[genden]
Prozeßfall hätte sich die Fracht billiger erwiesen, wenn [die]
Sendung, welche von Palermo nach Brünn bestimmt w[ar, auf]
österreichischem Gebiet über Leoben und von da auf d[er Süd]
bahn über Wien befördert hätte, statt sie ohne Umka[rtie]
rung auf die Südbahn von der italienisch-österreichischen [Grenz]
station Tarvis bis Lundenburg ausschließlich a[uf]
Linien der Österreichischen Bundesbahnen laufen zu lass[en. Die]
auf diesen Tatbestand sich stützende Klage lautete auf [Rück]
zahlung in österreichischen und nicht in tschechischen K[ronen.]
Der im Auszug wiedergegebene Prozeßfall ist auch desha[lb von]
Interesse, weil die beiden tschechoslowakischen Untergi[richte]
den Klageanspruch aus dem Titel der billigsten [Fracht]
berechnung als zu Recht bestehend anerkannt und tr[otzdem]
die Klage nur deshalb abgewiesen haben, weil sie auf [Rück]
zahlung in tschechischen und nicht in österreichischen [Kronen]
lautete. Der oberste Gerichtshof hat sich aber diese Rec[hts]
fassung aus folgenden Gründen nicht angeschlossen:

Die Wagen Zitronen wurden in Palermo mit internat[ionalen]
Frachtbriefen nach Brünn aufgeliefert. Für die Beför[derung]
galten daher, was von den Parteien und den beiden S[ach]
ständigen unbestritten ist, die Bestimmungen des Berne[r Über]
einkommens vom 14. Oktober 1890. Da im Frachtbrief [keine]
Wegvorschreibung vermerkt war, lag es nach den Vorsc[hriften]
dieses Übereinkommens in dem Ermessen der Bahn selb[st, den]
Weg zu bestimmen. Im Art. 6, lit. 1 heißt es, daß der [von der]
Partei zweckmäßigste Weg zu wählen ist, für die [Folgen]
dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur dann, wenn ihr [hierbei]
ein grobes Verschulden zur Last fällt. Das österrei[chische]
Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Dezember 1892, RGI[.]
enthält im § 50, lit. 1 die gleiche Bestimmung; aber sch[on das]
Eisenbahnbetriebsreglement vom 11. November 1909, RGI[.]
wich von ihr ab. Für die Beförderung im Lokalverke[hr]
nach § 67 des Eisenbahnbetriebsreglements sowohl i[n der]
Tschechoslowakei als auch — nach den Gutachten der S[ach]
ständigen — in Österreich die Vorschrift, daß die Eisenba[hn ver]
pflichtet ist, den billigsten Beförderungsweg zu wähl[en und]
erst bei gleicher Fracht jenen Weg, welcher die kürzeste [Liefer]
frist bietet. Die Vorschrift des Internationalen Übereinko[mmens]
einerseits und die des tschechoslowakischen und österreic[hischen]
Eisenbahnbetriebsreglements andererseits weichen vonei[nander]
also sehr wesentlich ab.

Wenn es sich im gegebenen Falle um eine Beförderu[ng im]
Lokalverkehr handeln würde, bei welcher die Pflich[t der]
Eisenbahn nach dem in Österreich gültigen Eisenbahnbe[triebs]
reglement beurteilt werden müßte, dann wäre der Klagean[spruch]
begründet. Im Sinne des Internationalen Übereinkommens, [dessen]
Vorschriften im gegebenen Falle für die Partei die Beding[ungen]
des Frachtvertrages sind (lex contractus), ist die kläge[rische]
Firma nicht im Recht, denn sie behauptet n[icht,]
daß der Eisenbahn bei der Wahl des Wege[s ein]
grobes Verschulden zur Last fällt. Es wäre
nicht möglich, auf ein grobes Verschulden zu erkennen, w[eil die]
Ersparnis an Fracht, welche wohl zu erzielen möglich wa[r, bei]
der auf das österreichische Gebiet entfallenden Fracht [von]
1 497 600 österreichischen Kronen nur 125 760 K. betrug[.]

ganz geringfügig und konnte durch den Umstand hoben betrachtet werden, daß die Lieferfrist über den Weg um volle 24 Stunden gekürzt worden war, was t werden muß, weil es sich um Zitronen, also um eine handelte, welche nach der Feststellung der ersten In- schnellen Verderben unterliegt, und welche nach dem ef 14 Tage unterwegs war.

auch das erste Gericht in Übereinstimmung mit den ändigen glaubte, daß für die Beförderung das Inter- Übereinkommen gilt, so hat es die strittige Sache doch (3) Eisenbahnbetriebsreglements beurteilt und beruft die Bestimmung des Artikel 11 des Übereinkommens, hem die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu stehenden, gehörig veröffentlichten Tarife berechnet runter die Tarife der einzelnen Abschnitte zu ver- nd. Dieser Interpretation kann jedoch nicht beige- werden.

Folgen der Wahl des Weges ist nicht Art. 11, sondern angeführte Art. 6, lit. 1 entscheidend. Im Art. 11 wird der Art der Frachtberechnung auf die Tarife der ein- eförderungsabschnitte verwiesen, wobei der benutzte ngsweg nur eines der zahlreichen Momente ist, ei der Frachtberechnung zu berücksichtigen ist. Den ngsweg bestimmt nur der Absender; im Unterlassungs- dies die Eisenbahn im Sinne des Art. 6, lit. 1; erst für n Arten der Frachtberechnung unter Berücksichtigung nente, über welche das Internationale Übereinkommen ne Bestimmung hat, sind nach Art. 11 die Tarife der en Beförderungsabschnitte entscheidend. Ansicht der Sachverständigen, daß die Bestimmungen 6 des Internationalen Übereinkommens nur auf die ng der ersten und letzten Station in einem einzelnen Beförderungsabschnitt Bezug d daß für die Beförderung zwischen diesen Stationen hrift betreffend den Lokalverkehr, im gegebenen Falle Vorschrift des § 67 (3) Eisenbahnbetriebsreglements ihrt der Schlußsatz des Art. 6 und 11 des Internatio- ereinkommens keine genügende Begründung.

lageanspruch besteht sonach nicht zu Recht. Das ab- Urteil der ersten Instanz mußte bestätigt werden, ohne doch notwendig gewesen wäre, sich mit der Währungs- befassen.

Bösgläubigkeit eines Besitzerwerbs von Frachtgütern sich bei Erwerbung des Besitzes durch Angestellte nach n des Angestellten (§ 166 Abs. 1 BGB. RG. vom 16. 6. I 78/25.) Die Eisenbahn, die ein ihr zur Beförderung tes Gut versehentlich einem unberechtigten Empfänger t und dem Berechtigten wegen Verlustes Entschädigung ß, wird bei geschickter Wahrnehmung ihrer Interessen n in der Lage sein, das Eigentumsrecht des ursprüng- senders der Ware im Wege der Rechtsnachfolge über briefmäßigen Empfänger gegen den tatsächlichen r geltend zu machen. Hat dieser das Gut inzwischen t, so kann die Bahn mit dem in einen Geldersatz- umgewandelten Eigentumsanspruch aus § 990 BGB. gen, wenn der tatsächliche Empfänger als bösgläubig chten ist. Das Reichsgericht hat nun kürzlich vom 16. Juni 1925 — VI 78/25 —) dargelegt, chen Voraussetzungen Bösgläubigkeit des Empfängers hlreichen Fällen anzunehmen ist, in denen das Gut en als Besitzdiener des Empfängers tätig werdenden en angenommen wird. Es führt hierzu aus: Unbe- st der Angriff der Revision, daß es beim Besitzerwerbe h des guten Glaubens an die Berechtigung zum Besitz GB.) nur auf den guten Glauben des Besitzerwerbers komme, und daß der Besitzdiener, der für den Besitzer hat, als dessen Bevollmächtigter oder Vertreter nicht sei. Derjenige, der als Besitzdiener eines anderen nach besonderer oder allgemeiner Anweisung Besitz andelt als dessen Stellvertreter, wie er auch Stellver- Besitz ist (RGR. Komm. z. BGB. Anm. 1 zu § 855). also die Bestimmung des § 166 Abs. 1 BGB. auf den rbenden Besitzdiener Anwendung. Es ist selbstver- daß bei einem so großen Unternehmen, wie das der Aktiengesellschaft, der Besitzerwerb von Betriebs- nicht unmittelbar durch ein Vorstandsmitglied erfolgt, urch Angestellte, die ein für allemal damit beauftragt se Angestellten handeln insoweit als Bevollmächtigte eter der Firma. Ein Entlastungsbeweis der Beklagten BGB. kommt hier nicht in Betracht, da der Klage- nicht auf unerlaubte Handlung (§ 823 BGB.) gestützt n auf § 990 BGB. Der Anspruch auf Schadensersatz BGB. ist aber kein solcher aus unerlaubter Handlung, er in Geldersatz umgewandelte Vindikationsanspruch.

Bücherschau.

— **Einrichtungen und Vorkehrungen für die Bedienung des Stückgutverkehrs auf den Eisenbahnen.** Von Ministerialamtmann a. D. Reffler. Verlag von Carl Gerber in München. 131 Seiten. Preis 2,50 *M.*

Die Organisation der Stückgutbeförderung hat die deutschen Eisenbahnen bereits in dem Jahrzehnt vor Kriegsausbruch fortgesetzt und lebhaft beschäftigt, und es wird nicht bestritten werden können, daß diese Beschäftigung zu günstigen Ergebnissen jedenfalls hinsichtlich der Sicherheit und der Schnelligkeit geführt hatte. Fraglich konnte dagegen bleiben, ob auch in wirtschaftlicher Beziehung überall das Günstigste für die Eisenbahnen erreicht war. Der Krieg führte zu einer starken Zerrüttung der Stückgutbeförderung. Diese Tatsache sowie die Änderung der deutschen Wirtschaftsverhältnisse zwangen die Eisenbahnen daher, sich von neuem mit den Fragen der zweckmäßigsten Organisation der Stückgutbeförderung zu befassen. Bei den dieser Aufgabe gewidmeten Arbeiten stellte es sich als fühlbarer Mangel heraus, daß die geschichtliche Entwickelung der Stückgutbeförderung sowie die Erfahrungen, die ein großer Personenkreis in Jahrzehnten gemacht hatte, nirgends systematisch und zusammenfassend niedergelegt waren. Das hatte zur Folge, daß unnütz Zeit für Unterlagen aufgewendet werden mußte, die zu früherer Zeit, unter Umständen sogar mehrfach, vorgenommen waren. Diese Feststellungen führten seinerzeit den Unterzeichneten dazu, den Verfasser des obengenannten Büchleins anzuregen, sein veraltetes Buch über Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den Eisenbahnen, erschienen im Jahre 1898, nach dem heutigen Stande umzuarbeiten. Leider hat schwere Krankheit Herrn Amtmann Reffler verhindert, diese Aufgabe, wie er es gewollt hatte, zu vollenden. Er hat sich vielmehr darauf beschränken müssen, seine Vorarbeiten in dem obengenannten Buch zusammenzufassen. So sehr es zu bedauern ist, daß die ursprüngliche Absicht des Verfassers nicht ausgeführt werden konnte, so sehr ist es doch zu begrüßen, daß er sich entschlossen hat, wenigstens die Teilarbeit zu veröffentlichen. Denn in ihr finden sich nicht nur die in langer Dienstzeit erworbenen Erfahrungen eines alten Praktikers niedergelegt, sondern sie erleichtert auch weitere systematische Arbeiten und kritische Untersuchungen, die zur betriebswissenschaftlichen Durchdringung des nicht einfachen Stoffes unumgänglich nötig sind.

Nach einer leider nur ganz kurzen geschichtlichen Einleitung werden zunächst die Möglichkeiten der Ausgestaltung der Ladeanlagen eingehend erörtert. Die verschiedenen Systeme werden an einzelnen typischen Beispielen untersucht und kritisch beleuchtet. Dabei kommt der Verfasser hinsichtlich der größeren neuen Versandschuppen zu dem Ergebnis, daß die Längsform mit Säge, die betrieblich vorteilhafteste und auch die wirtschaftlichste sei. Man dürfte zweifelhaft sein können, ob der Beweis für diese Ansicht zwingend geführt ist. Jedenfalls wird eine weitere Untersuchung dieser Frage nicht ohne Wert sein. Dagegen wird man sich den Darlegungen über die Größenbestimmung für einen Versand- und Empfangsschuppen überall anschließen können. Auch die Ausführungen über die größeren Versandschuppen mit Umladung werden nützlicherweise einer weiteren Nachprüfung zu unterziehen sein, dahin, ob es wirklich richtig ist, die größeren Versandstellen zu selbständigen Verladestellen mit ihrer Verkehrsstärke angepaßten Ladevorschriften auszugestalten. Bei der Darstellung von reinen Umladeanlagen finden die durch die Umladestellen in Wahren und Nürnberg Rbf. repräsentierten Grundformen besonders eingehende Behandlung mit dem Ergebnis, daß der letzteren der Vorzug gegeben wird. Auf nähere Ausführungen muß im Rahmen dieser Besprechung verzichtet werden. Indessen wird die Reichsbahn vielleicht bald gezwungen sein, bei bevorstehenden Neubauten sich über die Vorzüge der einen oder anderen Anlage schlüssig zu machen. Ausführlich werden alsdann die Ladehilfsmittel und die mechanischen Hilfsmittel für die Stückgutbewegung auf Güterschuppen behandelt. Dabei findet auch das neueste Hilfsmittel, der Elektrokarren, eingehende Berücksichtigung. Sehr dankenswert sind die Ausführungen über den Bodenbelag der Schuppen, hinsichtlich dessen zurzeit noch eine große Mannigfaltigkeit in der Verwendung der verschiedenen Arten herrscht. Man sollte meinen, daß systematische Untersuchungen bald dahin führen müßten, welches Material das beste und wirtschaftlichste ist. Hier sowohl wie hinsichtlich der Belichtung und Beleuchtung der Schuppen scheint eine Normalisierung durchaus am Platz. Dasselbe ist von den Wägevorrichtungen zu sagen. Auf organisatorischem Gebiet liegen die Ausführungen über die bunte oder richtungsweise Annahme der Stückgüter an den Versandschuppen, über die Karrwege und das Mindestgewicht für geschlossene Stückgutwagen. Gerade die letzte Frage wird noch eingehender Untersuchungen bedürfen, ehe man ein unbestrittenes Ergebnis erzielt haben wird. Dasselbe ist hinsichtlich der Ladedisposition und des sogenannten Bleibeguts der Fall. Auch die Einrichtung der Frachtbriefvorprüfungsstellen wird mit

Rücksicht auf den Wettbewerb durch den Kraftwagen einer Nachprüfung unterzogen werden müssen. Nachdem sodann eine Darstellung der Entwicklung des Gedingeverfahrens auf den Güterböden gegeben ist, die zu dem Schlusse kommt, daß das zunächst von der ehemaligen Preußischen Staatsbahn eingeführte Stückzeitverfahren sich nach Überwindung anfangs aufgetretener Schwierigkeiten überall gut eingelebt hat und demnach als das zweckmäßigste anzusehen ist, wird schließlich die Frage der Beförderung von Stückgut mit Kraftwagen in den Hauptzügen erörtert. Dabei kommt der Verfasser zu dem Schluß, daß es weder jetzt noch in Zukunft möglich sein dürfte, den gesamten Stückgutanfall auch nur im Nahverkehr mit dem Kraftwagen zu bewältigen. Denn es dürfte schwerlich möglich sein, daß die dem Kraftwagen nachgerühmten Vorteile, insbesondere der der Beförderung unmittelbar von Haus zu Haus, sich im Stückgutverkehr auswirken könnten, soweit es sich nicht um größere geschlossene Einzelsendungen handelt. Auch wird unter Umständen, und wohl mit Recht, eine Zersplitterung des Stückgutverkehrs befürchtet, wenn dem Kraftwagen Verkehr in größerem Umfange zugewiesen werden würde.

In seinem Schlußwort kommt Reffler zu dem Ergebnis, daß auf dem Gebiete der Stückgutbeförderung noch durch verschiedene Maßnahmen größere wirtschaftliche Vorteile und Verbesserungen erzielt werden könnten. Dabei handele es sich aber um Aufgaben, die von den einzelnen Reichsbahndirektionen nicht ganz übersehen werden könnten, sondern zentraler Regelung bedürften. Es erscheint ihm daher angezeigt, daß die Bearbeitung des gesamten Fragenkomplexes einem Arbeitsausschuß, der aus Angehörigen der verschiedenen Fachrichtungen zu bestehen hätte und der dem Eisenbahn-Verkehrsverbande angegliedert werden könnte, überwiesen wird. Diesem Vorschlage wird man sich nur anschließen können. Nur sollte ein solcher Ausschuß in seiner Mitgliederzahl möglichst klein gehalten werden und man sollte die ihm Angehörigen auf eine gewisse Zeit von ihren sonstigen Dienstobliegenheiten ganz frei machen, damit sie sich den umfangreichen und verwickelten Arbeiten, die zu einer eingehenden betriebswissenschaftlichen Untersuchung aller in Betracht kommenden Probleme erforderlich sind, mit ihrer vollen Kraft widmen könnten.

Wenn auch das besprochene Buch nur ein Torso des ursprünglich geplanten ausführlichen Werks bleiben mußte, so darf doch gesagt werden, daß die mit ihm geleistete Arbeit keine vergebliche gewesen ist. Es ist wohl geeignet, als nützliche Vorarbeit für weitere Untersuchungen zu dienen. Darüber hinaus aber gibt es dem Theoretiker und Praktiker die Möglichkeit, sich in allen einschlägigen Fragen des Stückgutbeförderungsdienstes zu unterrichten und Belehrung zu finden. Den Beamten des äußeren Dienstes aber, die leicht in die Gefahr geraten, in ihren Anschauungen gebunden zu werden, weil sie keine Gelegenheit haben, über ihren eigenen Dienstbereich hinaus zu sehen, setzt es in den Stand, andere Einrichtungen und Anlagen zum Vergleich heranzuziehen. Vergleiche aber führen zur Kritik und zu Zweifeln an der Güte des Vorhandenen. Daraus entspringt dann weiteres Nachdenken und die Anregung von Verbesserungen. Aus diesen Gründen kann die verdienstvolle Arbeit einem weiteren Kreise von Verkehrsbeamten zum sorgfältigen Studium nur eindringlich empfohlen werden. Klewitz.

Chronik.

Oktober.

Deutschland. Die Reichsindexziffer für die Lebenshaltungskosten ist nach den Feststellungen des Statistischen Reichsamts für den Durchschnitt des Monats Oktober mit 143,5 gegenüber dem Vormonat (144,9) um 1 % zurückgegangen.

Der Einfuhrüberschuß des deutschen Außenhandels im September hat sich gegenüber dem Vormonat nicht unbeträchtlich vermindert, und zwar von 454 auf 292 Millionen Mark. Diese Wirkung ist dadurch erzielt, daß die Ausfuhr um rund 50 Millionen Mark zugenommen, die Einfuhr dagegen um rund 200 Millionen Mark sich vermindert hat, davon die Wareneinfuhr um 110 und die Goldeinfuhr um 90 Millionen Mark.

1. Die Reichsbahn-Gesellschaft ermäßigt zur Unterstützung der Preissenkungsaktion der Regierung die Frachtsätze d[es] tarifes für Lebensmittel um 10 %. Ferner [...] Eisenbahntarife für Metallwaren, die über See nach [aus]ischen Ländern gehen, um 20—50 % ermäßigt worden.

3. Der Meistbegünstigungsvertrag mit England und das [...] belgische Handelsabkommen (Gesetz über Zolländerung[en vom] 17. August 1925) sind in Kraft getreten.

6. Die Deutsche Bank eröffnet gemeinsam mit der [...] kredit-Gesellschaft der Sowjetunion einen Bankk[redit] in Höhe von 75 Millionen Mark, wobei gleichzeitig die [...] Industrie- und Handelsfirmen den Russen einen Warenk[redit in] Höhe von 25 Millionen Mark gewähren. Deutschland erhä[lt] für bestimmte russische Lieferungsaufträge (Maschinen u[nd Ge]brauchsgegenstände).

6. Zusammenschluß der chemischen Großfabri[ken zu] einem Gesamtunternehmen — Interessengemeinschaft [...] industrie A.-G. mit dem Sitz in Frankfurt (Main) (darun[ter die] drei größten und weltbekannten, die Badische Anilinfab[rik, die] Elberfelder und die Höchster Farbwerke) — mit einem [Kapital] von 647,6 Millionen Stamm- und 4,4 Millionen Vorzugsakt[ien].

11. Schluß der Deutschen Verkehrsausstellu[ng in] München.

12. Der Handelsvertrag zwischen Deutschland und der [Sowjet]union wurde von beiden Teilen in Moskau unterschriebe[n].

14. Der mit Amerika am 8. Dezember 1923 abgeschlosse[ne Han]delsvertrag tritt in Kraft.

16. In Locarno werden die Sicherheits- und Schiedsv[erträge] für West und Ost von den Vertretern der Delegatione[n para]phiert. Die förmliche Unterzeichnung soll am 1. Dezem[ber in] London erfolgen.

20. Die Paßvisa im Verkehr mit der Schweiz beträchtl[ich er]mäßigt.

25. Die Reichsminister Schiele (Inneres), von Schlieb[en (Fi]nanzen), Neuhaus (Wirtschaft) scheiden aus dem Reichsk[abinett], nachdem die Deutschnationale Partei die Verhandlunge[n von] Locarno als unannehmbar bezeichnet hat.

31. Unterzeichnung des deutsch-italienischen Handelsve[rtrags] in Rom durch Mussolini und den deutschen Botschafter vo[n Neu]rath.

Deutsch-Österreich. Der Großhandelsindex [stellte] sich im Oktober auf 18 305 (Vormonat 18 340). Die Inde[xziffer] für Nahrungsmittel ging von 17 704 auf 16 763 zurück, [die In]dustriestoffe verteuerten sich von 21 871 auf 21 889.

19. Der mit China abgeschlossene Handelsvertrag wird [unter]zeichnet.

19. Der elektrische Betrieb auf allen Linien der Wiener [Stadt]bahn wird aufgenommen.

20. Die Generaldirektion der österreichischen Bundesb[ahnen] teilt mit, daß mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 die Pe[rsonen]tarife der Bundesbahnen eine durchschnittliche Erhöhu[ng um] 15 % erfahren werden.

Ungarn. Die neue Geldeinheit wurde mit 12 500 [Papier]kronen festgesetzt. Sie heißt Pengö.

13. Das am 10. August mit Frankreich abgeschlossen[e Han]delsabkommen wird unterzeichnet. Die Tarifvereinba[rungen] sollen nach 8 Monaten vereinbart werden.

22. Die Nationalbank ermäßigt die Bankrate von 9 auf [...]

Schweden. Die schwedische Reichsbank setzt den [...] von 5 auf 4½ % herab.

England. Herabsetzung des Bankdiskonts von 4½ a[uf ...]

Frankreich. 27. Das französische Kabinett (M[inister]präsident Painlevé, Finanzminister Caillaux) tritt zurück.

29. Bildung eines neuen Kabinetts (Ministerpräsident u[nd Fi]nanzminister Painlevé, Außenminister Briand).

Polen. Abschluß eines Eisenbahnabkommens mit R[...]

Spanien. Die spanische Regierung genehmigte di[e Aus]gabe einer Eisenbahnanleihe von 500 Millionen Pesetas [...] tilgbar in 50 Jahren. Der Erlös soll zur Verbesseru[ng des] Schienennetzes, zum Bau neuer Linien und zum Material[...] verwendet werden.

Berichtigung. **Die Überschrift der Chronik in Nr. 41 muß „September" statt „August" heißen.**

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Heringsdorf Seebad-Wolgaster Fähre gelegene Bahnhof Bansin erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Bansin Seebad".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 148 vom 31. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die österreichischen Bundesbahnen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Herausgabe neuer technische[r Vor]schriften;

Nr. III 219 vom 27. Oktober 1925 an sämtliche Vereinsv[erwal]tungen, betreffend Wagenmieteabrechnung;

Nr. IV 201 vom 31. Oktober 1925 an die Mitglieder d[es Aus]schusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die [Reichs]bahndirektionen Altona, Magdeburg, Hannover, Essen, Elb[erfeld], Köln und Münster, die Mecklenburg-Friedrich-Wilhelm-Eis[enbahn] und die Prignitzer Eisenbahn, betreffend Antrag auf [...] gerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle über F[racht]erstattungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. Oktober 1925 verschied in Berlin im 74. Lebensjahre der

Geheime Baurat i. R.

Herr Philipp Weiß.

Der Verstorbene hat vom 1. April 1900 bis zu seinem Übertritt in den ..tand am 1. Januar 1916 das Eisenbahn-Betriebsamt 2 in Königsberg ..ltet.

Durch eifrigste Pflichterfüllung sowie durch sein stets freundliches, ..swürdiges Wesen hat er sich die Achtung seiner Vorgesetzten und die ..dschaft und Liebe seiner Mitarbeiter und Untergebenen im reichsten .. erworben.

Alle, die ihn gekannt und mit ihm gearbeitet haben, werden ihm ein ..les Andenken bewahren.

Königsberg (Pr.), den 26. Oktober 1925. (1064)

Der Präsident
und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

..erungen von Stationsnamen.

.. der Strecke Spremberg-West- ..n gelegene Bahnhof IV. Klasse .. L. erhält vom 1. Dezember 1925 .. Bezeichnung „Jessen (Kr. ..nerg)". (1081

..aale), im Oktober 1925.
..he Reichsbahn-Gesellschaft.
..ahndirektion Halle (Saale).

3. Güterverkehr.

..Direkter Tarif für den Verkehr .. Ostpreußen und dem übrigen ..nd durch das von Deutschland ..abgetretene Gebiet sowie durch ..iet der Freien Stadt Danzig.
.. B. Beförderung von Gütern, ..nden Tieren und Leichen.
..tigkeit vom 15. November 1925 ..orwort auf Seite 4 des Tarifs .. „Änderungen und Ergänzungen .. bis entscheidend" zu streichen .. zu setzen: „Änderungen und ..en sowie die Aufhebung dieses ..rden bekanntgemacht:
..d deutschen Reichs- und Privat- .. in dem Tarif- und Verkehrs- ..er für den Güter- und Tierver- ..er Deutschen Reichsbahn-Ge- ..ft und der deutschen Privat- ..hnen (TVA. 1) sowie in der .. des Vereins Deutscher Eisen- ..waltungen.
.. die Gültigkeit der Bekannt- ..gen ist lediglich die Veröffent- .. in dem Tarif- und Verkehrs- ..er für den Güter- und Tierver- .. Deutschen Reichsbahn-Ge- ..ft und der deutschen Privat- ..hnen maßgebend." (1078)
..rt (Oder), 2. November 1925.
..he Reichsbahn-Gesellschaft.
..chsbahndirektion Osten.

..bahn-Gütertarif, Heft C II (..usnahmetarife) Tfv. 5.
..tigkeit vom 5. November 1925 ..usnahmetarif 87 für bestimmte .. im Verkehr von Ixheim und ..en nach Ludwigshafen (Rhein) ..hof zum Wasserumschlag .. Auslande eingeführt. Nähere .. geben die beteiligten Güter- ..gen. (1079)
..den 31. Oktober 1925.
..he Reichsbahn-Gesellschaft.
..chsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 wird für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts nach den Niederlanden ein neuer Ausnahmetarif 6a eingeführt. Der Tarif findet Anwendung von bestimmten im Tarif aufgeführten Steinkohlengewinnungsstätten und wird nur gewährt, wenn der Versender mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf Grund der im Tarif enthaltenen Bedingungen einen entsprechenden Vertrag geschlossen hat. Die Fracht wird bei Erreichung bestimmter monatlicher Mindestmengen prozentual ermäßigt und die Mehrfracht im Rückvergütungsweg halbjährlich bei Einreichung der im Tarif vorgeschriebenen Unterlagen nachträglich erstattet. Weitere Bedingungen und Einzelheiten sind aus dem Tarif selbst zu ersehen, der in der nächsten Nummer des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen (Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24) veröffentlicht wird.
Köln, den 30. Oktober 1925. (1077)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2.
Der Frachtsatz $\frac{\text{Hamburg Hgbf}}{\text{Wilhelmsburg}}$-Basel Bad. Bf. Übergang Westschweiz bei Gütern der Abt. I ist in der Hauptklasse von „337" auf „237" zu berichtigen.
Näheres durch den Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 30. Oktober 1925. (1074)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.
1. In der Entfernungstafel I (Seite 18 des Tarifnachtr. II) ist die Lokalbahnverkehrsstelle Obergries mit 64 km Anstoß an Nr. 25 nachzutragen.
2. In der Entfernungstafel II (Seite 31 des Tarifnachtr. II) ist die Tarifentfernung für Kempten (Allgäu) Ort-Bermatingen-Ahausen von 149 km auf 130 km zu berichtigen. (1080)

München, 31. Oktober 1925.
D. R.-G. Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).
Mit Gültigkeit vom 5. November 1925: Aufnahme von Bremen als Empfangsstation in A. T. 69a für Kali usw. nach Unterweserhäfen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 30. Oktober 1925. (1069)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).
Mit Gültigkeit vom 5. November 1925 werden Aluminiumbleche in die Abt. XIII des Warenverzeichnisses aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 30. Oktober 1925. (1068)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 408. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II (Ausnahmetarif 6e für Steinkohlen usw. von westdeutschen Steinkohlengewinnungsstätten nach Stationen des Nord- u. Ostseeküstengebiets vom 5. 5. 1925.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 wird die Ziffer 6 der Vorbemerkungen auf Seite 2 des Tarifs wie folgt geändert:
Änderungen und Ergänzungen werden bekanntgemacht in dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen (TVA. I); auf derartige Bekanntmachungen wird in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hingewiesen.
Für die Gültigkeit der Bekanntmachung ist lediglich die Veröffentlichung in dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichseisenbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen maßgebend.
Essen, den 30. Oktober 1925. (1075)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Essen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1924.
Mit sofortiger Gültigkeit ist in der Entfernungstafel I (Seite 26) die Station Obergries* aufzunehmen.
München, den 26. Oktober 1925. (1062)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

A. Oberschlesischer Wechseltarif.
B. Polnischoberschlesisch-Deutscher Verbandstarif.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1925 wird zum Eisenbahn-Gütertarif für den Oberschlesischen Wechselverkehr und für den Polnischoberschlesisch-Deutschen Verbandsverkehr je ein Nachtrag IV herausgegeben.
Näheres siehe im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Privateisenbahnen (TVA. I).
Preis der Nachträge IV zum Tarif unter A = 0,30 R.M., zum Tarif unter B = 0,20 R.M.
Oppeln, den 30. Oktober 1925. (1076)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Oppeln.
Oberschlesische Eisenbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang. Teil II, Heft 3. Tarif vom 15. Juni 1925.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Abschnitt IV d folgende Stationen aufzunehmen:

Von und nach	Kontrollbezirk oder Bahn	den Schnittpunkten (Kilometer)					
		Zweibrücken Grenze / Einöd (Saar)	Eichelscheid Grenze / Homburg (Saar)	Schönenberg-Kübelberg Grenze / Jägersburg	Türkismühle Grenze / Namborn	Büschfeld Grenze / Limbach (Kr. Saarlouis)	Taben Grenze / Saarhölzbach
Haina OR	Wüb	375	354	364	362	391	470
Obergries L, FW, OR	Mü	519	530	541	609	638	716

München, den 26. Oktober 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (1065)

Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit ab 1. November 1925 sind im Nachtrag I folgende Stationen aufzunehmen:

Seite	Station	Bahn	Anstoßpunkt	km
Seite 4	Bischofswerder (Westpr.)	Kbg	Anstoßpunkt 6	417 km
Seite 11	Guhringen	Kbg	Anstoßpunkt 6	409 km

Die Leitung ist die gleiche wie für Freystadt (Wpr.)

München, den 27. Oktober 1925. (1073)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Tarifamt b. d. G. Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 10. November 1925 sind im Tarif Nr. 40 (Erdöl) folgende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

1. Zwischen dem Warenverzeichnis und dem Gültigsvermerk ist einzufügen:
   I. ohne Unterschied der Herkunft;
   II. russischer und rumänischer Herkunft.
   Tschechoslowakischer Wortlaut:
   I. bez ohledu na původ;
   II. původu ruského a rumunského.
2. In der Schnittariftafel A sind die bisherigen Frachtsätze mit I zu bezeichnen und unter diesen folgende neuen Frachtsätze nachzutragen:

		1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	10 Li / La	13 Sbg	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / Dé/Po
Bremen . . .	II	1620	1558	1543	1450	1333	1388	1318
Hamburg . .	II	1581	1504	1504	1395	1256	1333	1287
Stettin	II	1295	1178	1202	1031	892	985	1008
Warnemünde	II	1527	1450	1442	1318	1171	1248	1217

3. Die Frachtsätze der Schnittariftafel B und der Tariftabellen mit Anstoß- und Kürzungsbeträgen sind mit „I u. a. II" zu bezeichnen.

Dresden, am 30. Oktober 1925. (1066)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1925 wird die Fassung über die Gewährung der vorübergehenden weiteren Ermäßigung des Nottarifs geändert.

Berlin, den 31. Oktober 1925. (1072)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 2. November 1925 werden die Stationen Königsberg (Pr.) Kai, Lizent, Ost und Pregelbhf. in den Geltungsbereich der Abt. XV des genannten Tarifs aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 27. Oktober 1925. (1063)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 401. Reichsbahn-Gütertarif, Teil II (Kohlenausnahmetarif 6) vom 16. November 1924.

Am Schluß der Seite 3 des Tarifs wird nachgetragen:

„d) von folgenden Steinkohlenlagerplätzen:
Crefeld-Linn, Dortmund Hafen, Duisburg Hafen, Gelsenkirchen Hafen, Ruhrort Hafen alt, Ruhrort Hafen neu (nur gültig für Lagerkohle der an die Gewinnungsstätten unter 1a angeschlossenen Zechen, und zwar vom 1. November 1925 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1926)".

Essen, den 29. Oktober 1925. (1070)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft,
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II A... nahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 2. November 19.. Aufnahme von Stationen in die ... 31, 32, 33, 35, 35a, 52, 58, 59, 61 u... Änderungen in den A. T. 31, 41, ... 61. Streichung von Ratingen Ost ... T. 31 und Waldkirch im A. T. 35a a... 26. Näheres durch Reichsbahntarif... zeiger.

Altona, den 27. Oktober 1925. (...

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch...
Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 183. Direkter deutsch-poln... Güter- und Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. Novembe... werden im Eisenbahn-Güter- und ... tarif für den direkten deutsch-poln... Güter- und Tierverkehr Änder... durchgeführt. Näheres enthält ... Reichsbahn-Tarif- und Verkehrsan...

Breslau, den 30. Oktober 1925. (...

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha...
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güt... kehr (Verkehr mit deutschen See... stationen).

1. Mit Gültigkeit vom 1. Novembe... sind nachstehende Stationsnamen ... folgt zu ändern:
S. 80 (Nachtrag I, S. 6), 109 (Nacht... S. 11), 120 (Nachtrag I, S. 14)... (Nachtrag I, S. 17), 179, 201, 24... und 479 „Jičin hlavní nádraží" i... čín";
S. 131 „Židlochovice" in „Hrušov... Brno".
2. Die im T. V. A. Nr. 1 unter lfd. ... bekanntgegebene Änderung des Sta... namens „Svinov-Vítkovice" wird zu... gezogen.
3. Druckfehlerberichtigung. Auf ... (Tarif Nr. 1, Schnittariftafel B) is... Schnittfrachtsatz Sedlec-Kutná ... Tetschen/Bodenbach für Güter ... Klasse I in „1677" richtigzustellen.

Dresden, am 26. Oktober 1925. (1...

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha...
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltun...

4. Offene Stellen.

Bentheimer Eisenbahn.

Wir suchen zum baldigen Ei... einen tüchtigen geprüften Lademe... sowie zwei Rangierer mit Beamten... schaft für unseren Bahnhof Nord... Besoldung erfolgt für den Lademe... nach Gruppe V, für die Rangierer ... Gruppe III bzw. IV der Reichs... dungsordnung.

Ebenfalls suchen wir für un... Bahnhof in Neuenhaus einen Eisen... Assistenten, der die Fahrdienst... prüfung für vollspurige Nebeneise... nen mit Erfolg bestanden hat und ... Fahrkartenausgabe als auch in der ... abfertigung vollkommen ausgebilde... Bezahlung erfolgt nach Gruppe V... Reichsbesoldungsordnung.

Etwa zurückgelegte Dienstjahre ... nen evtl. angerechnet werden. W... Mangels an Wohnungen erhalten U... heiratete den Vorzug. — Bahn ist ... glied der Pensionskasse für Beamte ... scher Privateisenbahnen.

Bewerbungen mit ausführlichem ... benslauf, Lichtbild und Zeugnisabs... ten sind zu richten an den Bet... direktor der Bentheimer Eisenbah... Bentheim (Hann.).

Bentheim, den 30. Oktober 1925. (...

Der Betriebsdirektor.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

…on Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

…r 46. | Berlin, den 12. November 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Der deutsch-russische Handelsvertrag.

Die wichtigsten Bestimmungen. — Seine Bedeutung. — Russische Pressestimmen.

Von **Dr. rer. pol. P. H. Seraphim**, Assistent am Osteuropa-Institut in Breslau.

…. Oktober wurde in Moskau der Handelsvertrag zwischen …utschen Reich und der Sowjetunion feierlich unterzeich…e deutsche Öffentlichkeit war bisher über den Inhalt und …sehen dieses Vertrages nicht unterrichtet. Erst jetzt ist …ch, sich auf Grund der Meldungen der russischen Presse … über diesen neuen hochwichtigen Vertrag zu machen. …delt sich bei dem Vertragswerk nicht um einen Handels…a im gewöhnlichen Sinne, sondern vielmehr um ein um…es und detailliert ausgearbeitetes Wirtschafts-…men. Außer allgemeinen Bestimmungen besteht der …aus einem Abkommen über die Rechte der Staatsbürger …taaten im anderen Staate, aus einem Wirtschaftsabkom…er Eisenbahnkonvention, einem Steuerabkommen, einem …ahrts- und Schiffahrtschiedsgerichts-Abkommen und …ertrage über den Schutz der Patente. Gleichzeitig ist …ulatsabkommen und eine Konvention über gegenseitige …fe unterfertigt worden. Das neue deutsch-russische …ftsabkommen war bereits im Rapallo-Vertrag vom … 1922 und schon vorher im provisorischen deutsch-russi…bkommen vom 6. Mai 1921 vorgesehen. Auch der Ra…trag war nur ein Rahmenvertrag, der erst jetzt eigent…i das neue Abkommen Leben gewonnen hat. Selten hat …ag so viel Mühe gekostet, als das neueste deutsch-…Abkommen, haben doch die beiden Delegationen bald …, bald in Moskau, 11½ Monate zusammen beraten. …Male schien es, als ob die Verhandlungen ergebnislos … würden und ein Vertragsabschluß überhaupt nicht zustande kommen werde. Naturgemäß ist dieser nach so großen Schwierigkeiten doch endlich zustande gekommene Vertrag ein beiderseitiges Kompromiß.

Über den Inhalt des neuen Vertrages unterrichten ausführliche Artikel der russischen führenden Blätter, aus denen folgendes zu entnehmen ist:

Während in den allgemeinen Bestimmungen der deutsch-russische Vertrag vom 6. Mai 1921 außer Kraft gesetzt wird, wird nachdrücklich bestimmt, daß der Rapallo-Vertrag als Rahmenvertrag unverändert in Kraft bleibt. „Beide vertragschließenden Teile sind sich darüber einig, daß die im Rapallo-Vertrag festgelegten Prinzipien, die das gegenseitige Verhältnis beider Staaten bestimmen, auch in Zukunft in Kraft bleiben sollen.“ Art. 5 und 6 der allgemeinen Vertragsbestimmungen formulierten das Grundprinzip des Abkommens: Das Prinzip der unbedingten Meistbegünstigung. Die Meistbegünstigungsklausel fand sich bereits in Artikel 4 des Rapallo-Vertrages, auf den Artikel 5 des neuen Wirtschaftsabkommens ausdrücklich hinweist. Die Meistbegünstigung wird beiderseitig möglichst weit ausgedehnt. Ausnahmebestimmungen sind für die 15-km-Zone, d. h. für den Grenzverkehr festgesetzt. Desgleichen werden Begünstigungen dem anderen Teil nicht eingeräumt, die einem dritten Staat auf Grund eines Zollunionvertrages zugesprochen werden. Diejenigen zwangsweisen Begünstigungen, die Deutschland auf Grund des Versailler Vertrages den alliierten und assoziierten Mächten einräumen mußte, finden auf Rußland keine Anwendung.

Auch Rußland hat sich für die Meistbegünstigung eine wichtige Ausnahme vorbehalten: Begünstigungen, die die Sowjetunion Persien, Afghanistan und der Mongolei zugesteht und zugestehen wird, können von Deutschland auf Grund der Meistbegünstigungsbestimmung nicht für sich in Anspruch genommen werden. Auch die von Rußland an die Türkei und China im weiteren Grenzverkehr gemachten Begünstigungen finden auf Deutschland keine Anwendung. Es muß bemerkt werden, daß im Rapallo-Vertrag diese für Rußland günstigen Bestimmungen noch nicht enthalten waren.

Bezüglich der Handelsvertretung ist bestimmt, daß diese in Zukunft als Teil der russischen Berliner Gesandtschaft anzusehen sei, daß sie diplomatischen Charakter habe und infolgedessen exterritorial sei. Im deutsch-russischen Protokoll vom 29. Juni 1924, das den Konflikt zwischen der deutschen Regierung und der russischen Handelsvertretung, der durch die Gefangennahme Bozenhardts hervorgerufen war, beendete, wurde bestimmt, daß nur ein Teil der Handelsvertretung als exterritorial anzusehen sei. Dieses Protokoll ist ausdrücklich außer Kraft gesetzt, ein Unterschied zwischen einem exterritorialen und einem nichtexterritorialen Teil der Handelsvertretung wird in Zukunft nicht mehr gemacht, sondern es wird sowohl das Gebäude wie die Gesamtheit aller Angestellten als exterritorial betrachtet.

Vorauszusehen war, daß Deutschland die russische Forderung auf bedingungslose Anerkennung des Außenhandelsmonopols nicht würde ablehnen können. Die Einkäufe, die die russische Handelsvertretung auf Grund dieses Monopols in Deutschland tätigt, unterliegen zwar den deutschen Steuergesetzen, doch haben die deutschen Behörden nicht das Recht, Einsicht in die Bücher der Handelsvertretung zu verlangen.

Deutsche Reichsangehörige sowie deutsche juristische Personen sind, soweit sie sich auf dem Gebiet der U. d. S. S. R. aufhalten, den russischen Gesetzen ausnahmslos unterworfen, es sei denn, daß es sich um exterritoriale Personen handelt. Die Bestimmungen des russischen Sprachkodex über die Wirtschaftsspionage sind im vorliegenden Vertrag nicht aufgehoben.

Wie der Vorsitzende der russischen Delegation, Ganetzki, mitteilt, beabsichtigte die russische Regierung anfangs, eine Zollkonvention mit Deutschland gleichzeitig abzuschließen, um insbesondere die deutschen Agrarzölle auf dem Vertragswege zu ermäßigen oder in Wegfall zu bringen. Da jedoch die deutschen Agrarzölle erst kürzlich in Kraft traten, und vor ihrer Effektuierung ein Verhandeln nicht möglich war, hat die russische Delegation davon Abstand genommen. Im neuen Abkommen ist jedoch der baldige Abschluß einer Zollkonvention vorgesehen. Die Verhandlungen darüber sollen sofort nach Ratifizierung des gegenwärtigen Abkommens aufgenommen werden. Diese Tarifkonvention soll gleichfalls auf dem Grundsatz d[illegible] unbedingten Meistbegünstigung aufgebaut sein, und die vertragschließenden Teile sind schon jetzt übereingekommen, daß die Minimalzollsätze gegenseitig zur Anwendung kommen sollen.

Dagegen ist es, wenn auch mit großen Schwierigkeit[illegible] Abschluß eines Veterinärabkommens gekommen[illegible] Abkommen ist für Rußland bedeutend günstiger als die [illegible] russische Veterinärkonvention von 1904. Nach dies[illegible] kommen kann die Sowjetunion nach Deutschland ein be[illegible] Kontingent lebender Schweine und beliebig viel ge[illegible] Schweinefleisch und Fett, lebendes und geschlachte[illegible] flügel, Häute, Borsten, Gedärme und anderes exp[illegible] Das Abkommen regelt ferner die einzelnen v[illegible] polizeilichen Bestimmungen für diese russischen Expo[illegible] Im allgemeinen sind die Russen mit diesem Abkomm[illegible] nicht völlig zufrieden, wenngleich hier deutsches E[illegible] kommen gezeigt ist.

Das Wirtschaftsabkommen sieht ferner eine Reihe [illegible] stimmungen über die Formalitäten bei der Ein- und [illegible] aus den vertragschließenden Staaten vor, wobei eine [illegible] von Streitpunkten der noch abzuschließenden Zollko[illegible] vorbehalten bleibt. Ein besonderer Artikel regelt die[illegible] signationsverträge. Der Reiseverkehr wird du[illegible] Vereinfachung und Verbilligung der Visaerteilung erl[illegible] Sehr umfangreich sind die Bestimmungen der Seeschiffah[illegible] Schiffahrtschiedsgerichtskonvention. Die Kabotage ([illegible] schiffahrt) und Fischerei in den Gewässern des andere[illegible] tes bleibt verboten. In der Eisenbahnkonvention sind be[illegible] Vorzugstarife für eine Reihe von Waren im Verkehr n[illegible] von Königsberg festgesetzt. Das Patentabkomme[illegible] die Rechte der Patentinhaber auf dem Gebiete des anderen [illegible] Es wird demnächst durch Abschluß eines Abkommen[illegible] Schutz des Urheberrechts literarischer und künstl[illegible] Werke ergänzt werden. Die Patentkonvention ist auf vi[illegible] abgeschlossen, während der übrige Handelsvertrag a[illegible] Jahre, mit Verlängerungsmöglichkeit, befristet ist.

Solange der Text des deutsch-russischen Wirtschaft[illegible] mens noch nicht vollständig vorliegt, erscheint eine Kri[illegible] früht. Immerhin wird sich sagen lassen, daß der [illegible] seinen Kompromißcharakter nicht verleugnet. Es ka[illegible] zweifellos eine große Bedeutung für die Ausgestaltu[illegible] deutsch-russischen Wirtschaftsbeziehungen zukommen. D[illegible] trag bietet der deutschen Wirtschaft wie der russischen[illegible] wirtschaft die Möglichkeit zur günstigeren Abwicklu[illegible] Handelsverkehrs, ob er aber als Grundlage des Hand[illegible] kehrs genügen wird, läßt sich jetzt nicht mit Sicherh[illegible] aussagen.

Die russische Presse widmet dem neuen Vertrage [illegible] Kritiken und betont in Sonderheit auch seine politische [illegible] tung als Gegengewicht zu den Ergebnissen der Lo[illegible] Konferenz. Allerdings ist die Aufnahme des neuen Ve[illegible] gerade durch die neuesten politischen Ereignisse und da[illegible] einkommen Deutschlands mit den Westmächten etwas [illegible] haltend. Immerhin geben auch die russischen Zeitungen [illegible] der Vertrag die Keime einer künftigen ökonomischen [illegible] rung der beiden Länder in sich birgt.

— **Die Verwendung von Elektrokarren.** Die Siemens-Schuckertwerke bitten uns, darauf hinzuweisen, daß die in dem Aufsatze „Die Verwendung von Elektrokarren bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" in Nr. 26 vom 25. Juni d. J. durch Abb. 2 und 5 dargestellten Elektrokarren Erzeugnisse ihres Werkes sind. Ebenso haben sie Elektrokarren neben anderen auch den Reichsbahndirektionen Köln und Mainz geliefert.

— **Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellten Eisenbahnstrecken.** Nach den dem Zentralamt durch die beteiligten Staaten zugegangenen Mitteilungen betrug die Gesamtlänge der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet, am 31. März d. J. 218 126 km gegenüber 216 380 am 31. März 1924. An dieser Vermehrung um 1746 km sind beteiligt: Deutschland mit 255 km, Österreich mit 69 km, Belgien mit 52 km, Dänemark mit 27 km, Frankreich mit 45 km, Italien mit 39 km, Norwegen mit 39 km, die Niederlande mit 17 km, Polen mit 72 km, das Königreich der Serben, [illegible] und Slowenen mit 1088 km, Schweden mit 197 km, die [illegible] mit 24 km und die Tschechoslowakei mit 37 km. In B[illegible] und in Luxemburg ist eine Veränderung nicht eingetrete[illegible] garn weist eine Verminderung von 4 km und Rumänien ei[illegible] minderung von 211 km auf.

— **Meßtischblätter.** Das Reichsamt für Landesaufnah[illegible] lin SW 68, Lindenstraße 37, läßt das Meßtischblatt [illegible] Nr. 2577 in Neubearbeitung erscheinen. Das Blatt, das [illegible] selbst und die östlich und südlich angrenzenden Geländet[illegible] Witten bzw. Winz a. d. Ruhr zur Darstellung bringt, w[illegible] Jahre 1892 neu aufgenommen, ist aber auf den Stand v[illegible] berichtigt worden. Es enthält an Neuerungen neben d[illegible] gedruckten Netz der ebenen rechtwinkligen Koordinat[illegible] den Längengradangaben nach Greenwich (bisher Ferro) [illegible] Rändern eine umfangreiche Zeichenerklärung, die Ang[illegible] magnetischen Mißweisung (Nadelabweichung) für die M[illegible] Jahres 1925 und eine besondere kleine Übersicht der [illegible] tungsbezirksgrenzen. Prof. D[illegible]

Verkehrssicherheit bei der Deutschen Reichsbahn.

Jeder hat ein Recht darauf, bei einer Reise auf der Eisen- ir das von ihm bezahlte Fahrgeld zu verlangen, daß die ortleistung der Eisenbahn mit aller nur erdenklichen eit ausgeführt wird.

Reichsbahn, die in Deutschland eine Monopolstellung ein- muß dafür sorgen, daß der Betrieb und der Verkehr so führt wird, daß Unfälle so gut wie ausgeschlossen Einmal muß die Eisenbahn ihr Augenmerk richten auf triebssicheren Zustand der Strecken, dann auf ein- eien Bau der Fahrzeuge und nicht zuletzt auf die h vollkommenste Durchbildung der Sicherungsein- ungen. Da aber die Durchführung des Betriebes nicht uf mechanischem Wege erfolgt, sondern abhängig ist von lichen Sinnen, muß auch die Reichsbahn dafür sorgen, daß im Betriebsdienst das beste und ausgesuchteste Per- zur Verwendung kommt.

sind Forderungen, die die Öffentlichkeit und das große m an die Reichsbahn stellt. Wird die deutsche Eisenbahn Forderungen gerecht? — Um mit dem letzten Punkt an- n: der Auswahl und der Ausbildung des Personals. t nicht schon von den Eignungsprüfungen gehört, die bei der Reichsbahn zu einer gewissen Vollendung ge- sind. Jeder, der Lokomotivführer oder Weichensteller will oder sonst mit dem Zugdienst und auch mit dem dienst zu tun hat, wird einer solchen Eignungsprüfung gen, die starke Anforderungen an den Sinn und Verstand zelnen stellt. Die so getroffene Auslese erfährt eine ige Durchbildung, ehe dem Beamten ein so verantwor- ller Transport, wie der eines Personenzuges oder Schnell- mit seinen Hunderten von Menschen anvertraut wird. Es der Bemessung der Dienstzeiten je nach der Schwere des s darauf Rücksicht genommen, daß eine Übermüdung oder strengung auf keinen Fall eintreten darf, um das verant- svolle Amt wie das eines Lokomotivführers oder Stell- ärters auszuüben.

echnische Durchbildung der Strecken, des ues und der Brücken ist in Deutschland so, daß es darin Spitze aller anderen Eisenbahnstaaten marschiert. Wer st, sehe sich einmal den italienischen oder den französi- schwellen- und Schienenbau an und vergleiche damit die tung der deutschen Strecken. Er wird beinahe des Guten inden und glauben, daß eine Verschwendung, z. B. in der igen Befestigung der Schienen auf den Schwellen und der ung in Schotten getrieben wird. Ständig laufen Strecken- n regelmäßigem Turnus auf der Eisenbahnstrecke entlang hten ihr Augenmerk darauf, ob sich eine Schraube ge- hat oder eine Schwelle zum Auswechseln reif ist. In tzten Zeitabschnitten werden ganze Strecken ständig er- und umgebaut, um die Züge mit ihrer großen Geschwin- sicher auf ihnen hingleiten zu lassen. Dadurch ist es öglich, die Geschwindigkeit der deutschen Züge wieder ich auf die der Vorkriegszeit zu bringen, nachdem diese lie Verwüstungen, die der Krieg und seine Folgen an- t hatte, stark heruntergesetzt werden mußte. Schon jetzt eder bei Schnellzügen mit 90 km in der Stunde gegenüber Frieden gefahren, während die Reisenden in Personen- mit etwa 60 km in der Stunde befördert werden. Auch Güterbeförderung spielt das Heraufsetzen der Geschwin- eine starke Rolle. Bei 60 km Geschwindigkeit für Eil- ge ist es möglich, den notwendigen schnellen Güterumlauf lie Eisenbahn herbeizuführen.

Sicherungswesen läßt die Eisenbahnverwaltung unversucht, um dahin zu gelangen, daß nicht durch ein n Unfälle herbeigeführt werden. Leider ist festzustellen, lfach Unglücksfälle bei der Eisenbahn zurückzuführen sind auf das Überfahren von Haltsignalen. Die Übertragung des auf „Halt" stehenden Signals auf den Lokomotivführerstand ist noch in keinem Lande gelöst. Aber die gerade in Deutschland mit seiner hochstehenden Technik in letzter Zeit durchgeführten Versuche lassen erhoffen, daß auch hierin eine befriedigende Lösung bald gefunden werden kann.

Die ständig abnehmende Zahl der Unfälle und der bei Unfällen zu Schaden gekommenen Personen in Deutschland geben einen deutlichen Beweis dafür, daß mit aller Macht von den deutschen Bahnen an der weiteren Vervollkommnung der Verkehrssicherheit gearbeitet wird. Man muß einmal einige Zahlen betrachten, um ein klares Bild darüber zu gewinnen:

Noch 1920 gab es 3421 Unfälle aller Art, darunter 788 Entgleisungen und Zusammenstöße, d. h. auf 1 Million geleistete Zugkilometer 7,79, im Jahre 1924 waren es nur 2745 Unfälle aller Art, darunter 552 Entgleisungen und Zusammenstöße, d. h. auf 1 Million Zugkilometer nur 6,33.

Während im Jahre 1913 die Zahl der zu Schaden gekommenen Reisenden auf den deutschen Eisenbahnen insgesamt 867 betrug, stieg diese Zahl im Jahre 1918 auf 2672 an und ist, Gott sei Dank, bis zum Jahre 1924 wieder auf die Zahl 843 gesunken. Man muß dabei in Betracht ziehen, daß im Jahre etwa 2 Milliarden Personen auf der deutschen Eisenbahn befördert werden, um einen Begriff zu erhalten, welcher Prozentsatz von Reisenden im Durchschnitt gefährdet gewesen ist. Nun muß aber darauf hingewiesen werden, daß von all diesen Reisenden nur ein Teil ohne eigenes Verschulden zu Schaden gekommen ist. Auf diese Weise verunglückten

im Jahre 1913 565 Reisende,
im Jahre 1924 426 Reisende, dagegen

kamen durch Auf- und Abspringen von rollenden Eisenbahnwagen, durch Unvorsichtigkeiten während der Fahrt, unzeitiges Überschreiten der Gleise usw.

im Jahre 1913 302 Reisende,
im Jahre 1924 417 Reisende zu Schaden.

Man sieht also, daß die Zahlen für 1924 noch günstiger sich gestaltet hätten, wenn die Selbstzucht wie vor dem Kriege geübt worden wäre.

Während die Zahl der im Dienst zu Schaden gekommenen Bahnbeamten und Bahnarbeiter 1913 sich auf 2136 Köpfe belief, stieg diese im Jahre 1917 auf die bisherige Höchstzahl von 3414 und ist im Jahre 1924 auf 1316 zurückgedrückt worden.

Bringt man diese Zahlen mit den Zugleistungen in Verbindung, so ergibt sich folgendes Bild: Es entfallen auf je 1 Million geleistete Zugkilometer

im Jahre
1913 2,79 zu Schaden gekommene Bedienstete
1917 aber 5,82 „ „ „ „
1924 3,03 „ „ „ „

Für das Jahr 1925 steht nach dem Ergebnis der bisher abgeschlossenen Monate zu hoffen, daß die Vorkriegszahl annähernd erreicht werden wird, denn es entfallen nur 2,61 zu Schaden gekommene Bedienstete auf 1 Million Zugkilometer.

Es ist ja allgemein bekannt, daß ein gewaltiges Anwachsen der Personalziffern aus politischen Gründen nach dem Kriege erfolgt war, und daß durch die notwendigen Abbaumaßnahmen die Personenzahl erheblich zurückgegangen ist. Aus den oben angeführten Zahlen ergibt sich, daß in der Zeit des stark angewachsenen Personalkörpers mehr Unfälle zu verzeichnen gewesen sind, trotzdem der einzelne einen geringeren Arbeitsumfang zu verrichten hatte, als in der Zeit des verringerten Personalstandes.

Von einer Verkehrsunsicherheit auf deutschen Bahnen zu sprechen, ist nach den obigen Ausführungen unberechtigt. Es soll nicht ein Vergleich gezogen werden mit den ausländischen Bahnen, von denen gerade in der letzten Zeit eine so überaus große Zahl von Unfällen gemeldet wird. Tut jeder in der Eisenbahn seine Pflicht im Rahmen der ih gebenen Bestimmungen und Vorschriften, und übt das Pu die so notwendige Selbstzucht, so werden unter Beihil immer weiter fortschreitenden technischen Vervollkommnu Unfälle auf das Mindestmaß beschränkt werden können.

Straßendurchbrüche als Mittel für die Lösung des Berliner Verkehrsproblems.

Unter diesem Titel hat der Professor an der Technischen Hochschule Berlin Dr.-Ing. Giese im Verlag der „Verkehrstechnik" eine mit Abbildungen und Zeichnungen reich ausgestattete interessante Schrift erscheinen lassen, die die wichtigsten Verkehrsprobleme Berlins zu lösen versucht und die im folgenden besprochen und gewürdigt werden soll.

Giese geht von der Entwicklung des Berliner Verkehrs aus und zeigt, wie dieser in den letzten Jahren vor dem Kriege überraschend gewachsen ist, bis er durch den Krieg und die Nachkriegsvorgänge, mit Ausnahme des Jahres 1918, zurückging. Er bringt in der Hauptsache den Stoff, den er in seinem Buch „Zur Frage der Zusammenfassung der Berliner Verkehrsunternehmen" wiedergegeben hat, auf dessen Besprechung in Nr. 10 dieser Zeitung vom 5. März 1925, Seite 284 u. f., verwiesen wird. Neben den öffentlichen Massenverkehrsmitteln kommt die Belastung der Straßen Berlins durch die übrigen Fahrzeuge sehr wesentlich in Betracht. Mangels einer regelmäßigen Statistik sind darüber jedoch nur die Ergebnisse vereinzelter Zählungen in einigen Straßen zur Verfügung. Giese stellt Zählungen in der Leipziger Straße vom Dezember 1907 mit Zählungen in der Voßstraße vom Dezember 1924 in Vergleich. Danach ist der jetzige Fahrzeugverkehr in der Voßstraße, einer Nebenstraße, 1 und 2 Uhr mittags um 34 % stärker als der größte Fahrverkehr von 1907 in der Leipziger Straße; er beläuft sich nämlich in der Voßstraße in der Stunde auf 1325 Fahrzeuge gegenüber 989 Fahrzeugen in der Leipziger Straße (unter Ausschluß der Straßenbahnen). Giese führt das auf die augenfällige Entwicklung des Kraftwagenverkehrs zurück, ohne auf die inneren Gründe einzugehen, die dazu führten, daß eine Nebenstraße wie die Voßstraße gegenüber der Hauptverkehrstraße einen so gesteigerten Verkehr aufweisen konnte, und die namentlich darin zu suchen sind, daß die belebte und durch den regen Straßenbahn- und Personenverkehr behinderte Leipziger Straße den schnell fahrenden Kraftwagen das Vorwärtskommen erschwert. Um indessen so bedeutsame Fragen behandeln zu können, scheinen die statistischen Angaben Gieses nicht ausreichend; auch liegen sie zu weit zurück und stammen aus zu verschiedenen Zeiten, um zuverlässige Schlüsse daraus ziehen zu können. Es wäre nützlich gewesen, wenn Giese neue statistische Erhebungen für diese Zwecke hätte anwenden können.

Giese schätzt den jetzigen Kraftwagenverkehr in Berlin gegenüber der Zeit vor dem Kriege auf den vierfachen Umfang. Während damals nur 10 000 Kraftfahrzeuge vorhanden waren, hat sich ihre Zahl allein im Jahre 1924 von 28 000 auf 44 000 vermehrt. Was Deutschland in dieser Hinsicht einzuholen hat und wohl in absehbarer Zeit einholen wird, erkennt man daraus, daß in Berlin auf 91 Menschen ein Auto kommt, während in ganz England auf 43 und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika auf 7,3 Einwohner ein Auto entfällt. Das zeigt, wohin die Entwicklung geht. Im Anschluß hieran erörtert Giese erneut das schon mehrfach von ihm behandelte Problem: Straßenbahn oder Kraftomnibus (vgl. Giese: „Der Verkehr Londons und Vorschläge zur Verbesserung der Berliner Verkehrsverhältnisse", Verkehrstechnik 1925, Seite 177, und die in vorliegender Zeitschrift vom 23. April 1925, Nr. 17, Seite 503, erschienene Besprechung). Giese geht von der Belastung der Straßenzüge durch die verschiedenen Fahrzeuge aus, die, was die Straßenbahn betrifft, in den Hauptverkehrsstraßen heute bedeutend geringer ist als vor dem Kriege; zum Zweck des Vergleichs stellt er die Bremswege für die verschiedenen Fahrzeuge fest. Den Bremsweg berechnet er aus der Grundfläche des Fahrzeuges und dem Schutzstreifen, der je nach de schwindigkeit erforderlich ist, um das Fahrzeug zum Steh bringen. Er kommt zu dem Schluß, daß der Omnibus für Fahrgast etwa das 1½fache des Raumes in Anspruch n den die Straßenbahn benötigt, wobei die Besetzung des Omnib mit 46 und die des Straßenbahnwagens zu 70 Personen nommen ist. Für den Personenkraftwagen wird unter Ann einer Besetzung mit zwei Personen nahezu das 20fache an beansprucht. Diese Zahlen sind vielleicht an sich sch Rahmen des Vergleichszweckes anfechtbar. Um die Bela der Straßen zutreffend zu beurteilen, wäre indessen auc Anhalten der Straßenbahnen und Omnibusse sowie die Gebu heit der Straßenbahnfahrzeuge an die Schienenwege zu be sichtigen, ferner der Umstand, daß der Kraftwagen eine gr Beweglichkeit besitzt. Der Bremsweg für einen Personen wagen, den Giese bei einer Stundengeschwindigkeit von 2 auf 10 m annimmt, dürfte bei den modernen Wagen mit Vie bremse nicht mehr als 2 bis 5 m betragen. Eine aus so Bremswegen sich ergebende günstigere Beurteilung der Str bahn würde nach vorstehendem zu überprüfen sein.

Das eigentliche Thema der Abhandlung betrifft die Mitte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Berlins. Die verschi artigen Möglichkeiten der Verbesserung streift der Verf nur, um dann das Problem der Straßendurchbrüche besonde behandeln. Der Bau von Straßenbahntunneln, den bei dieser Gelegenheit erwähnt und der im Jahre 1905 fü Straße Unter den Linden und die Leipziger Straße geplant und zu ausgedehntesten gutachtlichen Auseinandersetzunger laß gegeben hat, hat so erhebliche technische Mängel, da nicht mehr in Frage kommen kann. Dazu sind auch die K zu hoch, und die schon längst geplanten Schnellba anlagen im Zuge der Leipziger Straße und der Straße U den Linden würden heute auch die Ausführung so Straßenbahntunnel verbieten. Die Einführung von deckten zweistöckigen Straßenbahnwagen London her, die die Leistungsfähigkeit der Straßen erhe steigern, ist in Berlin nicht durchweg möglich, da die Brü nicht überall die erforderliche Höhe haben. Die mäßige Regelung des Straßenverkehrs, die dem 1. März d. J. durch die neue ausgezeichnete Verkehr nung in Angriff genommen worden ist (Verbot des Wen Einfahren im Schrittempo in Hauptverkehrsstraßen, Warten Fuhrwerken nur zu gewissen Zeiten, sonst in Nebenstraßen Parkplätze geschaffen sind, Verbot von Fahrrädern und Mo rädern in gewissen Straßen, Einrichtung von Einbahnstra die nur in einer Richtung befahren werden dürfen, Einfüh eines Kreisverkehrs auf verkehrsreichen Plätzen, Regelung Fußgängerverkehrs, Schaffung von Schutzinseln und Verk türmen), wirkt nicht nur verkehrsunterstützend — wenn auch die Schwierigkeiten nicht völlig beheben kann —, sie auch zu einer erheblichen Verminderung der Straßenunfälle Als gewichtiges weiteres Mittel zur Entlastung der Straßen betrachtet Giese den Ausbau des Schnellbahnnetze der aus seiner Denkschrift von 1919 beschriebenen Weise, vo ihm vor allem der Bau der Nordsüdbahn bis Tempelhof, des genannten Entlastungsstrecke der Hochbahn Gleisdrei Wittenbergplatz, der Bau der AEG-Bahn sowie der L durch die Frankfurter Straße und durch den Kurfürstend vorschweben. Wenn natürlich auch die Schnellbahnen — und Untergrundbahnen, Stadt- und Vorortbahnen — nicht i Lage sind, allein die Entlastung herbeizuführen, so ist d

h kostspielige Mittel geeignet, für einen ungemein großen les Personenverkehrs durchgreifendste Abhilfe zu schaffen, lieser von der Straßenfläche vollkommen losgelöst wird. der Verkehr der Fahrzeuge in den Straßen erhält hier- freiere Bahn. Alles drängt daher nach weiterem Ausbau hnellbahnnetzes, der durch die städtische Verkehrspolitik gebremst worden ist.

Verkehrsstauungen in westöstlicher Richtung sind es vor Dingen, die es zu beseitigen gilt. Sie sind darauf zurück- en, daß die Anlagen der Potsdamer und Anhalter Eisen- sich wie ein Keil in das innere Stadtgebiet vorschieben, aß der Tiergarten und die Gärten der Staats- und Reichs- len in der Wilhelmstraße die Entwicklung eines ver- ten Durchgangsverkehrs in den Straßen erschwert Man hat bisher versucht, diesen Schwierigkeiten durch hrsmittel zu begegnen, die von der Straße unabhängig Die Verdienste, die sich die Hochbahngesellschaft er- n hat, indem sie südlich vom Potsdamer Platz die große

wird. Schließlich hemmt der Tiergarten durch seine große Ausdehnung und seine wenigen Durchgangsstraßen den Verkehr zwischen Moabit und dem Westen und läßt eine Verbindungsstraße dringend erforderlich erscheinen. Giese prüft die bereits früher, namentlich im Großberliner Wettbewerb gemachten Vorschläge für Straßendurchbrüche unter Berücksichtigung der inzwischen veränderten Verhältnisse auf ihre praktische Durchführbarkeit und schlägt vor, als dringendste und wichtigste Aufgaben sofort in Angriff zu nehmen:

1. und 2. eine nördliche und eine südliche Entlastungsstraße für die Leipziger Straße unter Umgehung des Potsdamer Platzes,

3. einen neuen Verkehrsweg nördlich oder südlich von der Königstraße,

4. eine Verbindungsstraße zwischen dem Berliner Westen und Moabit am westlichen Rande des Tiergartens, wie sie aus dem beigefügten kleinen Übersichtsplan ersichtlich sind.

Entlastungsstrecken und Straßendurchbrüche für den Berliner Ostwestverkehr.
(Die Abbildung ist der „Elektrotechnischen Zeitschrift" mit deren freundlicher Zustimmung entnommen.)

tungsstrecke für den westöstlichen Personenverkehr die jetzt durch den Ausbau der Erweiterungslinie noch lich vervollkommnet wird, sind den Lesern aus viel- Veröffentlichungen in dieser Zeitung bekannt. Bei em Ausbau des Schnellbahnnetzes würden hierzu noch e wirksame straßenfreie Entlastungsstrecken treten. Aber schnellbahnmäßigen Entlastungen sind es nicht, n Gegenstand der Gieseschen Schrift bilden; denn diese sich wesentlich nur mit dem Oberflächenverkehr. Da ist enken, daß sich die parallel zur Leipziger Straße führen- raßenzüge selbst bis auf die Mohren- und Zimmer- an der Wilhelmstraße totlaufen. Der Potsdamer Platz einzige schmale Pforte, durch die sich der Oberflächen- r, darunter namentlich der Straßenbahnverkehr, der im 1914 eine Stärke von 528 Straßenbahnwagen in der Stunde und der den Verkehr in der Londoner belebten Oxford- mit 280 Omnibussen in der Stunde bei weitem übertraf, Westen nach dem Osten und umgekehrt ergießt. Ein ähn- städtebaulicher Mangel ist im Osten von Berlin vor- . Mangels geeigneter Durchgangsstraßen flutet hier der ichenverkehr aus der Prenzlauer, Neuen König-, Lands- Großen Frankfurter, Alexander-, Rosenthaler und auser Straße über den Alexanderplatz und ballt sich für diesen Verkehr viel zu engen Königstraße zusammen, hier der Verkehr der Leipziger Straße noch übertroffen

Alle anderen Vorschläge erscheinen weniger dringlich und kommen erst in zweiter Linie in Betracht. Für die unter 1. genannte nördliche Umgehungsstraße sind alle verschiedenen Möglichkeiten erwogen. Der Durchbruch der Behren-, Jäger- und Taubenstraße empfiehlt sich nicht, da sie im Osten sämtlich keinen gradlinigen Auslauf haben. Als einzig brauchbare Lösung bezeichnet auch Giese den Durchbruch der Französischen Straße, der schon im Wettbewerb Groß-Berlin von Möhring vorgesehen war. Dadurch würde eine fast gradlinige Verbindung vom Kurfürstendamm über die Tiergartenstraße nach der Französischen Straße bis zur Königstraße und eine erhebliche Verkürzung des Weges vom Westen nach dem Osten geschaffen. Hierfür wäre nur durch das Gebäude der Deutschen Bank, Mauerstraße 37, eine Durchfahrt, die übrigens beim Bau des Gebäudes schon in Betracht gezogen ist, herzurichten, sowie das Preußische Justizministerium und ein Grundstück des Auswärtigen Amtes zu durchbrechen. Die Tiergarten- und Hitzigstraße wären zu verbreitern, damit Straßenbahngleise zur Entlastung der Potsdamer und Leipziger Straße Aufnahme finden könnten. Ein schmaler Streifen der Tiergartenfläche würde dadurch in Anspruch genommen. Doch kann dieses Opfer bei der Größe des Tiergartens und den Erfordernissen des Verkehrs nicht entscheidend sein, zumal die Straßenbahngleise neben den Fahrdamm in die grüne Fläche unter möglichster Schonung des Baumbestandes zu legen sein würden. In gleicher Weise muß eine Durchquerung eines

der Ministergärten unter dem Zwange der Verhältnisse möglich sein. Denn schließlich handelt es sich ja nicht nur um Bequemlichkeit, Zeitersparnis und wirtschaftliche Vorteile, sondern letzten Endes um die Fürsorge für das Wohlergehen der Bürgerschaft.

Für einen Durchbruch südlich der Leipziger Straße (siehe oben Ziffer 2) erscheint nur die in den Vorschlägen des Berliner Stadtbaurats Krause vorgesehene Verbindung der Kurfürstenstraße mit der Schöneberger Straße durch einen Tunnel unter den Gleisanlagen des Potsdamer Außenbahnhofes als vorteilhaft und ausführbar. Ein ähnlicher Durchbruch ist auch in den städtebaulichen Wettbewerbsentwürfen von Jansen, der Hochbahngesellschaft, von Möhring und von Blum vorgesehen. Demgegenüber kommt der vom Berliner Stadtbaurat Krause gleichfalls angeregte Durchbruch der Prinz-Albrecht-Straße zur Eichhornstraße, der wegen der gänzlichen Hochlegung des Potsdamer Bahnhofes überaus kostspielig ist und auch die Potsdamer Straße nicht hinreichend entlasten, sondern eher noch belasten würde, nicht in Frage. Die Tunnelstraße bringt eine Wegkürzung vom Nollendorfplatz bis zum Anhalter Bahnhof von nicht weniger als 500 m mit sich. Sie vermag ihre Aufgabe aber nur zu erfüllen, wenn der störende Knick zwischen Anhalt-, Wilhelm- und Kochstraße beseitigt wird. Auch reicht der 11,5 m breite Fahrdamm der Anhaltstraße zur Bewältigung des starken Verkehrs nicht aus. Giese empfiehlt daher, die Schöneberger Straße durch den Park des Prinzen Albrecht von Preußen zu verlängern, bis sie in die Kochstraße einmündet. Er meint, daß dabei die neuen Baulichkeiten an der Königgrätzer Straße, die hinreichend zurückgesetzt werden sollen, keine Schwierigkeiten bieten und das Palais unter Umgehung seiner Südspitze erhalten bleiben könne, wenn die Spitze der Koch- und Wilhelmstraße bei dem Durchbruch durchschnitten würde. Auch die Führung der Straßenbahnlinien würde durch diese Durchbrüche eine beträchtliche Verbesserung erfahren. Die Straßenbahnwagen würden durch die Kurfürstenstraße bis zur Kochstraße fast gradlinig fahren und die bisherigen zahlreichen und scharfen Krümmungen vermeiden. Eine andere Möglichkeit würde in der Verbreiterung der Anhaltstraße und in ihrer Verlängerung über die Wilhelmstraße hinaus bestehen, bis sie in einem leichten Bogen in die Kochstraße einmünden würde.

Als Entlastung der Königstraße (s. oben Ziffer 3) kommt, da die Kaiser-Wilhelm-Straße durch die Zentralmarkthalle zur Aufstellung von Wagen stark in Anspruch genommen ist, nur die südlich gelegene Grunerstraße in Betracht und zwar in der Weise, daß durch diese vom Alexanderplatz bis zur Spandauer Straße ein zur Königstraße parallel laufender Straßenzug geschaffen wird. Zu diesem Zwecke sind nur das Hauptzollamt von der Neuen Friedrichstraße bis zur Klosterstraße sowie das Freihaus und das Zentralfinanzamt bis zur Jüdenstraße zu durchbrechen und die angrenzende Rathausstraße unter Zurückverlegung der dem Rathaus gegenüberliegenden Front auf 22 m zu verbreitern. Um die Entlastung noch wirksamer zu gestalten und zugleich den Alexanderplatz zu entlasten, dürfte zweckmäßig die Elisabethstraße, die jetzt an der Kurzen Straße aufhört, durch die Alexanderpassage durchzubrechen sein, weil dann auch für den Straßenbahnverkehr eine wesentliche Verbesserung erzielt würde. M. E. sollte aber auch die Kaiser-Wilhelm-Straße, die eine ziemliche Breite besitzt, für die Entlastung der Königstraße Verwendung finden. Die Aufstellung von Wagen an der Großmarkthalle müßte eben in Seitenstraßen verlegt werden; dadurch würde wenigstens der Verkehr aus der Rosenthaler, Schönhauser und Münzstraße aufgenommen werden.

Zur Verbesserung der Straßenbahnverhältnisse am Spittelmarkt und an der überlasteten Gertraudtenstraße und am Mühlendamm schlägt Giese den Ausbau der Wallstraße mit Straßenbahngleisen vor, wodurch leichter und kürzer die Gleise der Blumen- und Holzmarktstraße sowie der Cöpenicker Straße erreicht würden. Es würde damit der gewundene Zickzackweg der Straßenbahn durch die Seydelstraße, die Alte und die Neue Jakobstraße mit seinen zahlreichen Kurven vermieden und der Straßenbahnverkehr auf dem Spittelmarkt sich [...]lich einfacher und glatter abwickeln.

Die schließlich von Giese zur Verbindung des Berliner [...] mit Moabit und dem Hansaviertel (siehe oben Ziff. 4) vor[...]gene und schon in den Wettbewerbsvorschlägen von Bl[...] der Hochbahngesellschaft in ähnlicher Weise enthalte[...] längerung der am Bahnhof Zoologischer Garten [...] Joachimsthaler Straße in nördlicher Richtung durch d[...]garten bis zur Klopstockstraße würde einen großzügig[...] kehrsweg von den südwestlichen Vororten und von Ch[...]burg nach Moabit und nach dem Berliner Norden und Nor[...] schaffen. Auch würde die durch den Personenkraf[...]verkehr stark belastete Tiergartenstraße entlastet. D[...]bindungsstraße würde am besten, wie schon Baurat B[...] 1914 in der Deutschen Bauzeitung (S. 222) empfohlen h[...] grädlinig parallel der Stadtbahn geführt werden. Die S[...]bahngleise würden in der Verbindungsstraße zweckmä[...] besonderem Bahnkörper in Rasenflächen gelegt und dan[...] die Klopstockstraße bis zum Hansaviertel geführt, wodur[...] erhebliche Verkürzung des bisherigen Weges über den [...]berg- und Lützowplatz eintreten würde.

Giese hat für die geplanten Durchbrüche Entwürfe be[...] Er behandelt dann noch im einzelnen ihre Wirkungen a[...] Straßenbahnverkehr.

Den Schluß bilden Kostenangaben über die einzelnen [...]brüche. Unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Preise [...] aufzuwenden:

für den Durchbruch nördlich der Leipziger Straße	16
für den Durchbruch südlich der Leipziger Straße	18
für den Durchbruch zur Entlastung der Königstraße	7,5
für den Durchbruch der Verbindung Joachimsthaler Straße bis Klopstockstraße	5
für den Umbau des Spittelmarkts und den Ausbau der Wallstraße	1
also zusammen	47,5

Mit Recht betont Giese, daß sich die Kosten in später[...] wesentlich verteuern dürften. Er empfiehlt daher als [...] Ausführung der genannten Durchbrüche. Die Kosten k[...] nach Gieses Vorschlag dadurch aufgebracht werden, d[...] Stadt Berlin für eine beschränkte Reihe von Jahren das [...] zur Erhebung eines Zuschlages zu der Kraftwagensteu[...] geräumt würde und daß sie von der Straßenbahn un[...] Omnibus angemessene Beiträge erhielte.

Im Schlußwort wendet sich Giese, wohl aus dem berech[...] Gefühl einer etwas starken Betonung der Straßenbahninte[...] heraus, gegen die Auffassung, als ob die Durchbrüche in [...] Linie für die Straßenbahn erforderlich wären. Er [...] eher sei das Gegenteil der Fall: die Überleitung der [...]lichen Verkehrsmittel von den alten historischen Straßen [...] auf neu eröffnete Verkehrswege könne nur ganz allmählich [...] mit Vorsicht durchgeführt werden. Immerhin hat Giese f[...] der vorgeschlagenen Durchbruchsstraßen schon von Anfa[...] Straßenbahngleise vorgesehen und die dadurch geschaffene [...]züge für die Straßenbahnlinienführung besonders ausfü[...] dargelegt. Man wird aber annehmen dürfen, daß im Lau[...] Begebenheiten jedem Verkehrsmittel der seiner Eigenar[...] sprechende Wirkungskreis eingeräumt wird. Der sta[...] steigende Kraftwagenverkehr, den auch Giese als das Z[...] der Zeit anspricht, erfordert insbesondere seine Rechte, [...] wird versucht, den Fahrverkehr so zu regeln, daß sich mö[...] viel Verkehr ohne gegenseitige Reibung abwickeln [...] Vor allem aber gehört zu einer Gesamtregelung auch de[...]bau von Schnellbahnen, die die Straßen durchgreifend z[...]lasten vermögen. Wenn Giese auf diese im vorliegender[...] nicht näher hat eingehen wollen, so ist es ihm doch als [...]dienst anzurechnen, daß er nochmals auf die Notwendigkeit [...] Durchbrüche zur Verbesserung des Bebauungsplanes von [...] eindringlich hingewiesen hat. Es ist lohnend und lehrreich, [...] Ausführungen hierüber zu studieren. Dr. Len[...]

Die Haftung des französischen Staates für die Schulden der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Von Regierungsrat **Dr. Caspers**, Berlin.

Versailler Vertrag (V. V.), das Ergebnis des verlorenen ;, bedeutet für Deutschland eine Reihe von schweren und Belastungen und Verluste politischer, wirtschaftlicher anzieller Art. Seine zahlreichen, überall eingreifenden nungen, deren Tragweite sich oft schwer übersehen läßt, n für eine einseitige Deutung vielfach weitgehende Mög- en, neue ungünstige Folgerungen für Deutschland uholen. Nur zu sehr verständlich ist es daher, wenn wieder neue Versuche von den früheren Kriegsgegnern r Richtung gemacht worden sind. Darum heißt es, so möglich die unzweifelhaften deutschen Rechtspositionen en Mitteln zu verteidigen, bis aufs äußerste für das e Recht zu kämpfen und besonders gegenüber den durch ersailler Vertrag geschaffenen Gemischten Schieds- höfen niemals aus dem Auge zu verlieren, daß man es it einem deutschen Gericht zu tun hat, sondern mit zum erstenmal in dieser Form auftretenden internatio- Gerichtshof, dessen Einstellung angesichts der un- n Schwierigkeit seiner Aufgaben und der schwer zu er- en mitwirkenden Imponderabilien, insbesondere die entschieden für uns ungünstige Atmosphäre von London ris, nicht ohne weiteres für die deutsche Partei als eine e zu bezeichnen ist, bei dem die Anerkennung des deut- Rechts nur durch restlose Herbeischaffung alles erdenk- Materials zu erreichen sein wird. Es kann daher nie- nügen, auf den Wortlaut der betreffenden Bestimmungen sailler Vertrages hinzuweisen und deren Sinn mit den juristischen Auslegungsmitteln aufzuzeigen. Politische, aftliche und finanzielle, historische Momente werden zogen werden müssen, vielleicht Material aus dem and selbst, Gerichtsentscheidungen und Literatur. Sind e juristischen Bestimmungen des Versailler Vertrags, in das Privatrecht eingreifen, von englischen und zum ch französischen Juristen geschaffen und natürlich der k ihrer eigenen Rechtsauffassungen.

Beispiel für eine an sich ganz klare und unzweideutige ung, die auch dem französischen Staat Verpflichtungen t und Deutschland entlastet, bietet Art. 67 des Versailler s. Dieser bestimmt, daß Frankreich in alle Rechte lands an den im Betrieb oder im Bau befindlichen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen eintritt, r, wie Absatz III besagt, ohne daß aus diesem Eintritt eutschen Rechte dem französischen Staat die Verpflich- irgendwelcher Zahlung erwächst. „Cette sub rogation era lieu à la charge de l'Etat français à aucun t." Natürlich bedeutet das nur, daß Frankreich an land keinen Gegenwert für die Reichseisenbahnen an uldet. Der Franzose versteht dies jedoch ganz anders, unter Berufung auf Art. 67, III, auch die Zahlung erbindlichkeit ab, die vor dem 11. November 1918 zu ler Reichsbahn entstanden und zu diesem Zeitpunkt noch tilgt ist, z. B. Ansprüche gegen die Bahn für Verlust schädigung vor dem 11. November 1918 aufgegebenen en. Zweifellos kann sich der französische Staat auf atz I von Art. 67 dafür berufen, daß er in alle Rechte, h etwaige Forderungen, der deutschen Eisenbahnver- eingetreten ist, es ist daher nur billig, wenn er nicht Vorteile, sondern auch die Lasten übernimmt. Trotz- durch einen Elsässer versucht worden, das Deutsche ir eine vor dem 11. November 1918 auf der Reichs- n verlorengegangene Ware haftbar zu machen und sch-französische Gemischte Gerichtshof hat, unter Ab- des deutschen Standpunkts, das Reich verurteilt. (Ur- 10. Juli 1924 in Sachen Levy gegen Etat Allemand].. Recueil, IV. 726 ff.). Die streitige Frage wird ohne nähere Begründung im französischen Sinn abgetan. Der Beweis des Übergangs der Verpflichtung auf den französischen Staat sei nicht erbracht, ebenso habe auch das Straßburger Landgericht, bei dem der Rechtsstreit vorher anhängig war, am 26. Juni 1921 entschieden. Der Hinweis auf das Landgericht Straßburg geht vollkommen fehl, da dieses den Übergang der Verpflichtung auf den französischen Staat, ohne sachliche Begründung, verneint und den Rechtsstreit an den Gemischten Schiedsgerichtshof verweist. Wenn der Schiedsgerichtshof nur zur Begründung seiner Stellungnahme auf die Entscheidung eines andern Gerichts verweist, die ebenfalls jeder sachlichen Begründung entbehrt, so bildet das gerade keinen Ruhmestitel für einen internationalen Gerichtshof, der sonst so oft und gerne von seiner hohen und erhabenen Aufgabe spricht und sich im Bewußtsein seiner unantastbaren Stellung frei von allen formellen Rücksichten nur als Vollstrecker einer höheren, bisher noch nicht zur Geltung gelangten Gerechtigkeit glaubt.

Im wohltuenden Gegensatz zu dem Urteil Levy gegen Reich steht das Urteil des Landgerichts Metz vom 27. Juni 1923 in Sachen Gérardot/Elsässische Bahnen (Revue juridique d'Alsace et de Lorraine. 1924. 300/304). Das Landgericht Metz erklärt den französischen Staat für gehalten, die am 11. November 1918 noch ausstehenden zivilrechtlichen Verpflichtungen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu erfüllen. Die Entscheidung ist eingehend, sorgfältig und zutreffend begründet. An die Spitze stellt das Landgericht den Satz: Art. 67, III, V. V. ist nur so zu verstehen, daß Frankreich an Deutschland für die elsaßlothringischen Bahnen keinen Gegenwert schuldet. Art. 67, III, V. V. wird verglichen mit andern Bestimmungen des V. V.: Elsaß-Lothringen fällt an Frankreich zurück, frei und ledig von allen öffentlichen Schulden (Art. 55 V. V.). Die Saarminen werden Eigentum des französischen Staates, als Ersatz für die zerstörten Bergwerke in Nordfrankreich, frei und ledig von allen Schulden und Lasten (Art. 45 V. V.). Hätte also in Art. 67, III, der französische Staat von allen privatrechtlichen Verbindlichkeiten der Reichseisenbahnen entlastet werden sollen, so hätte Art. 67, III, eine den Art. 55 und 45 entsprechende Fassung erhalten müssen. Art. 67, III, soll eben den französischen Staat nur von der Zahlung eines Gegenwerts für die Reichseisenbahnen befreien, eine Befreiung von privatrechtlichen Verbindlichkeiten kommt nicht in Frage. Diese Auslegung findet ihre Bestätigung in Art. 256 V. V., der ausdrücklich jede Verpflichtung Frankreichs zur Zahlung eines Gegenwerts für das an ihn in Elsaß-Lothringen übertragene deutsche Staatseigentum ausschließt, und zwar, nach Auffassung des Landgerichts, weil es sich hier um eine Wiedergutmachung handele, bei der natürlich die Zahlung eines Gegenwerts nicht in Frage kommen könne. Etwas anderes ist natürlich das Einstehen für die aus der normalen Geschäftsführung des zurückfallenden Guts vorhandenen Verbindlichkeiten. Weil in Art. 67, III, V. V., im Gegensatz zu den genannten anderen Stellen des V. V., hier keine Befreiung vorbehalten ist, muß der französische Staat eben in diese Verbindlichkeiten eintreten. Dies ist auch ein Gebot der Billigkeit. Denn bei einem geschäftlichen Unternehmen, wie es die Reichseisenbahnen doch sind, ist es — anders als bei den Saarminen — nach Auffassung des Landgerichts unbedingt erforderlich, daß die zahlreichen französischen Interessenten sich an einen der französischen Gerichtsbarkeit unterliegenden Verpflichteten halten können. Man könnte hier noch ein weiteres Argument anführen: Haftet der französische Staat als Rechtsnachfolger der Deutschen Reichsbahnen, so bekommt der französische Gläubiger seine Schuld vom französischen Staat voll sofort bezahlt. Werden jedoch die Schulden zu Lasten des Deutschen Reiches durch das Ausgleichsverfahren geregelt, so verzögert sich unter Umständen die Zahlung, der französische

Gläubiger muß sich außerdem die üblichen Abzüge des französischen Ausgleichsamts gefallen lassen. Der französische Standpunkt kommt also nur dem französischen Staat zugute, bedeutet aber unter allen Umständen eine Benachteiligung der französischen Gläubiger.

Selbst eine oberflächliche Betrachtung des Art. 67 V. V. gelangt, wie das Landgericht ausführt, zu dem gleichen Ergebnis. Der französische Staat tritt in die Rechte Deutschlands an den Linien der elsaß-lothringischen Bahnen, also alles, was zum Betriebe der Bahnen notwendig ist, Grundstücke und Material, ein. Absatz III von Art. 67 V. V. spricht nur von der Zahlung für die Grundstücke und das Material und befreit Frankreich von jeder Zahlung dafür. Von den Verbindlichkeiten der Reichseisenbahnen wird gar nicht gesprochen. Diese fallen dem französischen Staat zur Last, der in alle Rechte der früheren Verwaltung eingesetzt ist, dafür auch die Lasten und Schulden tragen, insbesondere Ersatz leisten muß für verlorengegangenes oder beschädigtes Gut.

Zum Schluß unterstreicht das Landgericht nochmals, daß „payement" in Art. 67, III, V. V. nur den Preis für das an Frankreich übertragene Eisenbahnunternehmen bedeutet, von dessen Zahlung Frankreich befreit wird, im Gegensatz zu der Situation nach dem Kriege 1870/71. Frankreich mußte damals die Ostbahn-Gesellschaft für ihre Verluste schadlos halten, deren Privateigentum die elsaß-lothringischen Bahnen waren. Im Jahre 1918 waren die Bahnen jedoch deutsches Staatseigentum und mußten ohne Entschädigung dem Schicksal des abgetretenen Landes folgen. Der französische Staat ist demnach Gesamtnachfolger des Deutschen Reichs und muß als solcher für die bestehenden Verbindlichkeiten einstehen. Aus Art. 67 V. V., der nur das Verhältnis zwischen Frankreich und Deutschland regelt und in die Rechte Dritter nicht eingreift, kann das G[egenteil] nicht gefolgert werden.

Das Landgericht hat aus diesen Gründen den franz[ösischen] Staat zur Zahlung der vom Kläger begehrten Entschädig[ung für] die in Verlust geratene Sendung verurteilt. Das Obe[rlandes]gericht Colmar hat in seinem Urteil vom 5. März 1924, (v[eröffentlicht] in der Revue juridique d'Alsace et de Lorraine a. a. O.), [si]ch insbesondere dem Hinweis auf Art. 55 und 45 V[. V.] auf die Verschiedenheiten der Lage von 1870/71 und d[er] von 1918 angeschlossen.

Diesen Gründen mag noch hinzugefügt werden, daß d[er fran]zösische Staat mit den elsaß-lothringischen Reichsba[hnen einen] Wert ein Mehrfaches von dem erworben hat, was diese [nach] nach 1870/71 in der Hand der Ostbahn-Gesellschaft vor[…] Abgesehen davon, daß das Liniennetz bedeutend enger u[nd …]haltiger geworden ist, stehen auch die Reichsbahnen m[it] ihren Anlagen anerkanntermaßen auf einer allen modern[en Ver]kehrsbedürfnissen in jeder Beziehung entsprechenden [Höhe]. Frankreich ist also nicht nur für seine Entschädigungen [der] Ostbahn 1870/71 genügend gedeckt, sondern auch darüber [hinaus] in den Besitz eines wertvollen Verkehrsunternehmens ge[langt]. Außerdem noch die Befreiung von allen zivilrechtliche[n Ver]bindlichkeiten zu verlangen, geht über die Grenzen d[es …]lichen hinaus. Es steht zu hoffen, daß der deutsch-fran[zösische] Gemischte Schiedsgerichtshof sich veranlaßt fühlt, die m[…] leichtsinnige Entscheidung in Sachen Levy gegen Reich [nicht zu] wiederholen und sich wenigstens mit den für den de[utschen] Standpunkt sprechenden, immerhin gewichtigen und zah[lreichen] Momenten in den noch schwebenden Prozessen sachlich [ausein]anderzusetzen.

Die Frage der internationalen Frachtraumregelung.

Kein Problem hat die Schiffahrt aller Länder in den letzten Monaten so beschäftigt wie der Gedanke, durch künstliche Regelung von Frachtangebot und Räumebegehr aus der Dauerkrise herauszukommen, unter der die Weltschiffahrt sich nun schon jahrelang hinschleppt. Der Welthandel ist vom Jahre 1923 auf 1924 von 80 auf 95 % seines Vorkriegsumfanges angewachsen und trotzdem hat sich der Stand des Weltfrachtenmarktes im gleichen Zeitraum beträchtlich verschlechtert. Also auch die Hoffnung einer zwangsläufigen Bewegung von Handel und Schiffahrtskonjunktur ist trügerisch. Es ist demnach nur zu verständlich, daß man die Verhältnisse nicht mehr weitertreiben lassen möchte.

Der Gedanke einer künstlichen Regelung von Angebot und Nachfrage auf dem Frachtenmarkt ist nicht neu. Er ist von Ballin bereits in den schweren Krisenjahren 1908—1911, allerdings unter Beschränkung auf die Passagierdampfer, erwogen worden. Wenn dieser Mann, dem am ehesten eine Zusammenfassung der Weltschiffahrt mit einiger Aussicht auf wirksame Beeinflussung des Frachtenmarktes gelungen wäre, von seiner Ausführung abgesehen hat, so läßt uns das bereits die gewaltigen Schwierigkeiten ahnen, die einer solchen Aufgabe entgegenstehen. Es würde sich darum handeln, nach Zusammenschluß aller Reeder zwangsweise einen Teil der vorhandenen Tonnage aufzulegen und die davon betroffenen Reeder aus gemeinsamer Kasse zu entschädigen. Das Herausziehen von Tonnage wird, so hofft man, eine Steigerung der Frachten nach sich ziehen, daß die Alimentierung der aufgelegten Tonnage nur ein geringes Opfer bedeuten würde. Es sind nur einige Hauptmomente herauszugreifen, um die Bedenken zu charakterisieren, mit denen man von vornherein zu rechnen hat. Wir nennen als erstes den Gegensatz zwischen Linienschiffahrt und Trampschiffahrt[1]). Es ist eine Erfahrungstatsache, daß Krisen zuerst bei der Trampschiffahrt einsetzen und sich in ihrer Steigerung an ihr am stärksten auswirken. So ist es auch heute die freie Schiffahrt, die bei weitem am meisten leidet. Zwischen beiden besteht selbstverständlich ein Wettbewerb, der sich in den letzten Jahren außerordentlich zugespitzt hat und der sicher seinen Hauptgrund in dem Ausbau der Schiffahrtskonferenzen hat, denen die freie Schiffahrt der Art ihres Betriebs entsprechend nicht zugehören kann. Die Linienschiffahrt wird demnach keinen Grund haben, aus ihrer wirtschaftlichen Üb[erlegen]heit heraus sich einem Plane zur Stärkung ihrer schw[ächeren] Wettbewerber anzuschließen. Führende englische Reede[r haben] dies bereits ohne Umschweife ausgesprochen, indem sie er[klärten], daß sie es für widersinnig halten würden, die Trampree[der] etwas zu entschädigen, was sie heute schon umsonst täte[n, näm]lich für das Auflegen ihrer Schiffe. Wer trotz Verlu[st …]fahre, der soll die Verluste auch tragen. Wenn in diesem [Gegen]satz der beiden Betriebssysteme bereits die Kontroverse zw[ischen] den wirtschaftlich Stärkeren und den wirtschaftlich Schw[ächeren] gezeichnet ist, so kann sie auch innerhalb der beiden [La]ger nicht ausbleiben. Wer auf Grund langer praktischer Er[fahrun]gen und geschickter Geschäftsführung noch imstande is[t, seine] Schiffe ohne Verlust oder sogar noch mit einem kleinen [Gewinn] in Fahrt zu halten, dem ist es nicht zu verargen, wenn [er sich] weigert, seinen Wettbewerber zu unterstützen, der aus [irgend]welchem Grunde hierzu nicht fähig ist. Das Grundgese[tz vom] Sieg des Stärkeren und Fähigeren über den Schwächere[n muß] sich also auswirken müssen.

Bestimmend für die Bereitwilligkeit, mit der man in d[en ver]schiedenen Schiffahrtsländern dem Plan begegnet, sind [die Be]dingungen, unter denen die Handelsflotte jedes einzelnen [Landes] arbeitet. Es gibt beim besten Willen keine Norm, die auf[…] der schwankenden Wirtschaftlichkeitsgrenze einen Maßs[tab für] ein systematisches Auflegen und Abwracken festsetzen […], dem die allgemeine Anerkennung sicher wäre. Da die [Welt]schiffahrt sich in einem Stadium ausgesprochenster nati[onaler] Subventionspolitik befindet, ist diese Norm nicht nur von[…] schwankend, sondern auch von Faktoren beeinflußt, d[ie einem] Machtspruch einer, wenn auch weltumfassenden, so doch [freien] Vereinbarung der Reeder nicht unterliegen. Unter diese[n Um]ständen kann es nicht Wunder nehmen, daß sich in Engla[nd die] befragten Reeder mit einer einzigen Ausnahme gegen e[in der]artiges Projekt ablehnend geäußert haben, und selbst die[se] Ausnahme sieht so viel Bedenken, daß von einer rückhal[tlosen] Zustimmung keine Rede sein kann.

In deutschen Reederkreisen hat man sich zu der ganzen [Frage] weniger schroff, aber doch mit einer Bestimmthe[it ge]äußert, die, negativ kritisch, alle Hemmungen klarlegt. F[ür den Zu]sammenschluß würde zweifellos der Rentabilitätsgrenze, v[on der] seine Auflege- und Abwrackmaßnahmen bestimmt werde[n, die] Wirtschaftlichkeit auch der schwächeren Unternehmung[en zu]grunde zu legen haben; dies würde jedoch für die Seesch[iffahrt]

[1]) Über „Binnenschiffahrt und Trampschiffahrt" wird in Kürze in dieser Zeitung eine besondere Abhandlung folgen.
Die Schriftleitung.

;e Weiterentwicklung in technischer und wirtschaftlicher t eine Gefahr bedeuten, deren Verantwortung keine fort- ¡che Reederei auf sich nehmen würde. Aber selbst wenn stellen der Kostengrenze und damit der Frachthöhe auf wenigsten leistungsfähigen Betriebe noch imstande wäre, renden Unternehmungen wegen der ihnen erwachsenden ente auch weiterhin zu fortschrittlicher Betriebsführung ten, so ist doch aus volkswirtschaftlichen Gründen u verantworten, daß die Wirtschaft mit einem durch he Tonnagebilanz erhöhten Frachtniveau belastet wird, il eine Reihe schwacher Unternehmer den Betriebs- ienten der Gesamtschiffahrt nach oben drückt. Wie man in der deutschen Schiffahrt die Treibhauspolitik der Subventionen als schädlich verurteilt und nur als Akt der Notwehr gegen das Verfahren des Auslandes gelten läßt, so lehnt man auch alle Künstlichkeiten ab, die international „regelnd", dem wirtschaftlichen Gesetz von Angebot und Nachfrage, dem Naturgesetz vom Sieg des Tüchtigeren über den Untüchtigeren in den Arm greifen wollen. Zu einer Gesundung kommen wir am sichersten und schnellsten durch ein natürliches Auswirkenlassen der beiden Bedingtheiten, die in ihrer Auslösung nicht nur zu gesunden, sondern auch in jeder Hinsicht gerechten Verhältnissen führen müssen.

Dr. Botsch, Hamburg.

Die Fahrkartenpreise der europäischen Eisenbahnen.

Rivista delle comunicazioni ferroviarie", das amtliche der italienischen Staatsbahnen, veröffentlicht in ihrer vom 1. August eine interessante Studie des Eisenbahn- ors Battisti, über den Vergleich der Fahrkartenpreise für und Personenzüge in Italien mit dem größten Teile der Staaten Europas.

'reise sind die vom 1. Juli 1925 ab gültigen genommen. halten somit die auf den italienischen Staatsbahnen und Deutschen Reichsbahn am 1. Mai d. J. eingeführten all- n Tariferhöhungen. Zur besseren Übersicht wurden die gegenübergestellten Preise in Goldmark zum Monats- irse von 1 Goldmark = 6,50 ital. Lire umgerechnet. züge (Beschleunigte, Post- und Gemischte Züge) nur bis zur Entfernung von 400 km (Preise in Goldmark 28,60, 19,20 und 11,20) vorgesehen ist.

Nimmt man die Fahrpreise der italienischen Staatsbahnen näher in Betracht, so ersieht man, daß sich nur jene in Dänemark, Südslawien, in der Tschechoslowakei, in Österreich und Ungarn teilweise und jene in Frankreich, Belgien und Rumänien durchgehends billiger stellen. Hierbei ist jedoch nicht zu vergessen, daß von 800 km ab auch die Fahrpreise der französischen Bahnen höher als jene Italiens sind, weil in Frankreich ein mit der Entfernung abnehmender Staffeltarif nicht besteht.

Die staunend niedrigen Preise Rumäniens hängen größtenteils

Fahrkartenpreistabelle in Goldmark[1]).

;attung	Schnellzüge									Personenzüge								
e ung: km	100			300			600			100			300			600		
·ssen	I	II.	III	I	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Staaten																		
. . . .	8.10	5 40	3.30	22,30	15 00	9 00	38 80	26.20	15 40	7 30	5 00	2,90	21 50	14,50	8,50	38,80	26.20	15,40
land . .	14,80	9,50	6,00	38,40	25,60	16,50	71,00	48 00	31,50	10,80	7,50	5,00	32,40	22,60	15,00	65,00	45,00	30,00
eu . . .	23 30	11 65	7 80	46 60	23 35	15 55	71 50	35.80	23 85	18.65	9.30	6,20	42 00	21,25	14,00	66,90	33.40	22 30
en . . .	19 40	9 70	5 70	50 00	25 00	14 70	80 60	40 30	23 70	16.20	8 10	4 80	41 60	20 80	12 30	67,20	33,60	19,80
. . . . .	12 00	7 20	4 80	33 00	19 80	13 20	56 30	33,75	22.50	9 40	5 60	3,75	26 30	15 75	10.50	45 00	27,10	18,00
e	12 75	9 00	6 40	30 00	21 20	15 00	57 00	40 10	28.50	11,25	7.90	5,90	27 00	18 90	13.50	54,00		
ande . .	11.70	9 20	5.80	29 40	22 40	14 70	*	*	*)	10 10	7,60	5,10	27 80	20 80	13,90	*)	*)	*)
a	11.25	9 05	6.80	33 80	27 10	20,50	72 20	54 30	41 00	11.25	9 05	6 80	33 80	27,10	20,50	72.20	54.30	41,00
rk . . .	11 80	7 50	4 40	25 80	16 30	9 55	31 40	19 90	11 70	9 80	6 20	3 60	23 80	15 00	8 80	29 50	18 60	10 90
aien . .	8.75	6 60	4 40	26 30	19 70	13 15	52 60	39 45	26 30	6 60	4,40	2 20	19 70	13.15	6,60	39.45	26,30	13,15
oslowakei	9 20	6.20	3 10	23 60	15 70	7,90	32 20	21 40	10 70	6.20	4,10	2,05	17 45	11,65	5.85	24 60	16.40	8,05
h . . .	9 80	6 50	3.25	22 90	15 20	7,60	40,80	27.20	13 60	6.50	4 35	2 20	16,30	10 90	5,45	31 00	20,70	10,30
r	7 40	5 60	4.10	21 05	15 80	11 60	*)	*)	*)	4 70	2,80	1.80	13 20	7 90	5.30	*)	*)	*)
ich . . .	6 10	3 90	2.45	17 90	11 70	7,35	35 75	23.35	14,70	6,10	3 90	2,45	17 90	11,70	7.35	35.75	23.35	14,70
e . . .	6 10	4.20	2 40	18 25	12 55	7.20	*)	*)	*	6 10	4 20	2 40	18 25	12,55	7.20	*)	*)	*)
en . . .	6,75	4,05	1,95	17 50	9,70	4,65	26,40	15,10	6 60	4,50	2,70	1,60	11,70	6,50	3,85	17,50	10,10	5,50

*) Die Bahnen in den Niederlanden, Ungarn und Belgien haben keine so weite Entfernung.

Tabelle eignet sich zu so mancher Studie und Betrach- . Vir ersehen vor allem, daß England, Frankreich und Bel- ne besonderen ermäßigten Tarife für Personenzüge auf- e ihre Preise gelten somit für jede Zuggattung; außerdem wir, daß auch in Italien die Preise für Entfernungen 6 km für Schnell- und Personenzüge dieselben sind, und s dem Grunde, weil ein ermäßigter Tarif für Personen- von der Entwertung der Leuwährung ab, die bei Umrechnung in die Goldmarkwährung zutage tritt.

Weiter ersehen wir aus der Tabelle, daß England bei den größeren Entfernungen die höchsten Fahrpreise sowohl für Schnell- als Personenzüge aufweist.

Gleich nach den englischen Bahnen kommt die Deutsche Reichsbahn, deren Fahrpreise nur teilweise von den schwedischen und norwegischen Eisenbahnen übertroffen werden, und zwar in Schweden recht erheblich bei der Entfernung von 100 km für alle Zuggattungen und in allen drei Klassen, ferner bei 300 und 600 km I. Klasse Schnellzug und bei 300 und 600 km I. Klasse Personenzug; in Norwegen bei Reisen jeder Entfernung und Zuggattung in der I. Klasse.

H. F., Rom.

Ir sind nicht in der Lage, sämtliche Preise auf ihre Rich- i nachzuprüfen. Der Vergleich würde für die deutschen e ein wesentlich besseres Ergebnis ergeben haben, wenn Pise der IV. Klasse berücksichtigt worden wären.

Die Schriftleitung.

Bücherschau.

setze und Verordnungen, betreffend die Deutsche Reichs- sellschaft und ihr Personal einschließlich der Freifahr- ft mit ausführlichen Erläuterungen der Personalordnung W. R. Hermann. Berlin. Carl Heymanns Verlag. 'reis 6 ℳ.

r Vert des Buches beruht in der Hauptsache in den zu der lordnung gegebenen eingehenden und klaren Erläuterun- auch die bis in die neuere Zeit erlassenen einschlägigen ngsseitigen Erlasse, Verfügungen usw. berücksichtigen. rs eingehend sind die Bestimmungen der §§ 19ff. strafrecht, Versetzung in den einstweiligen Ruhestand ehandelt. Die hier Platz greifenden Beschwerde- und hsverfahren sind übersichtlich dargestellt. Bei der Neu- den vielen Schwierigkeiten, die die Materie bietet, wird der Kommentar jedem, der sich mit der Personalordnung befassen muß, ein willkommener Führer sein. Neben dem vortrefflichen Kommentar von Roser kann auch dieses Buch empfohlen werden.

W.

— **Grenzzustände des Erddrucks auf Stützmauern.** Von R. Petersen, o. Professor an der Technischen Hochschule Danzig. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer.

Im Jahre 1924 ist vom gleichen Verfasser und in demselben Verlage zum Preise von 5,40 RM (geheftet) und 6,30 RM (gebunden) ein Werk erschienen, betitelt „Erddruck auf Stützmauern". In diesem Werke versucht im zweiten Abschnitte der Verfasser einige Unstimmigkeiten und Widersprüche der üblichen Erddrucktheorie in einfacher Weise aufzuklären. In dem vorliegenden kleinen Heftchen, 16 Seiten stark mit 26 Abbildungen, gibt er einige Ergänzungen zu den dort entwickelten Gedankengängen.

J. Kuhnke, Berlin.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

Am 28. und 29. Oktober 1925 ist in Dresden die 140. gemeinsame Sitzung der Ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten abgehalten worden, in der die nachstehenden Tarifänderungen zur Durchführung empfohlen wurden. Bindende Kraft erhalten die Beschlüsse erst, wenn von den maßgebenden Stellen kein Widerspruch erhoben wird. Infolgedessen kann ein Zeitpunkt für die Durchführung der Beschlüsse in den Tarifen nicht angegeben werden.

1. Die zurzeit gültige Geschäftsordnung für die Ständige Tarifkommission ist durch die Verhältnisse überholt worden. Ihre Grundlage, die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, hat durch die Verreichlichung der Länderbahnen und die sich daran anschließende Privatisierung der Deutschen Reichsbahn infolge Verschiebung des Verhältnisses zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und den übrigen Privatbahnen eine einschneidende Änderung erfahren. Ferner haben die Zusammensetzung der Ständigen Tarifkommission, ihre Zuständigkeit und ihr Geschäftsgang sich in manchen Punkten als verbesserungsbedürftig erwiesen. Es ist deshalb die Einführung einer neuen „Satzung der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen" beschlossen worden. Ein Eingehen darauf würde hier aber zu weit führen.

2. Durch Änderung der Ausf. Best. I zu § 75 EVO. werden die Lieferfristen des Güterverkehrs wie folgt festgesetzt:

a) für beschleunigtes Eilgut:

1. Abfertigungsfrist . . . . ½ Tag
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . ½ Tag

b) für Eilgut:

1. Abfertigungsfrist . . . . 1 Tag
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . 1 Tag

c) für Frachtgut:

1. Abfertigungsfrist . . . . 2 Tage
2. Beförderungsfrist bei einer Entfernung bis zu 100 Tarifkilometern . . . . 1 Tag
   bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 200 Tarifkilometer . . . . . 1 Tag.

Außerdem erhält die Ausf. Best. zu § 51 EVO. im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, folgende Fassung:

„Die Lieferfrist der mit Tierfrachtbrief aufgelieferten Sendungen beträgt:
bei einer Entfernung bis zu 150 Tarifkilometern 1 Tag
bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 300 Tarifkilometer 1 weiteren Tag."

3. Nach der Ausf. Best. II zu § 58 EVO. wird die ohne Antrag des Verfügungsberechtigten vorgenommene bahnamtliche Nachwägung von Wagenladungen auf der Gleiswage als richtig angenommen, wenn keine größere Abweichung als 2 % von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht vorliegt. Es war beantragt worden, diese Bestimmung durch den Zusatz zu ergänzen: „sofern nicht nachweislich eine absichtlich unrichtige Gewichtsangabe vorliegt." Die Beschlußfassung über den Antrag wurde aber mit der Maßgabe vertagt, daß bis zur endgültigen Klärung der Frage ein bis zu 2 % zu niedrig angegebenes Gewicht bei der bahnamtlichen Nachwägung als richtig gelten soll.

4. Der Mindestbetrag für begleitscheinpflichtige Nachnahmen wird durch Änderung der Ausf. Best. II (1) zu § 72 EVO. von 300 ℳ auf 150 ℳ herabgesetzt. Ferner wird die Auszahlungsfrist für begleitscheinfreie Nachnahmen für das besetzte rheinische Gebiet durch Streichung der Worte „nach und von den Stationen des besetzten Gebiets und" in der Ausf. Best. II (2) zu § 72 EVO. bei einer Beförderungsstrecke bis zu 500 km von 3 Wochen auf 2 Wochen herabgesetzt. Der Antrag, die Auszahlungsfristen für Nachnahmen allgemein auf die Vorkriegsfristen herabzusetzen, soll weiter geprüft werden.

5. Der in der 137. Sitzung der Ständigen Tarifkommission gefaßte, bisher aber noch nicht durchgeführte Beschluß, zur Bedeckung leicht feuerfangender Güter nur noch Segeltuchdecken zuzulassen, wurde mit der Änderung bestätigt, daß statt „Segeltuchdecken" gesagt werden soll: „Decken aus Flachs, Hanf oder Baumwolle oder aus Mischungen dieser Fasern". Die vorhandenen Jutedecken sollen noch bis 30. September 1926 weiterverwendet werden dürfen.

6. Die Frachtberechnungsvorschriften für Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern im § 14 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B werden wie folgt neu gefaßt:

„§ 14. (1) Bei Wagenladungen aus ungleich tarifierten Gütern wird die Fracht, wenn das Gewicht der Güter nicht getrennt angegeben ist, für das Gesamtgewicht der S[…] auf Grund des höchsten, für einen Teil der S[…] geltenden Frachtsatzes für Wagenladungen unt[…] grundelegung der vorgeschriebenen Mindestgewic[…] rechnet.

(2) Ist das Gewicht der Güter getrennt angegeben, s[…] die Fracht mit folgenden Abweichungen von dem[…] meinen Frachtberechnungsgrundsätzen getren[…] rechnet:

Beträgt d. Summe der der Frachtberechnung f. Frachtgut zugrunde zu legend., noch nicht abgerundet. Gew.	so werden für die einzeln., auf volle 100 kg nach oben abgerundeten Gewichte d. ungleich tarifierten Güter angew. d. Sätze der	Ausnahm[…]
a) bis zu 9000 kg,	Nebenklassen für 5 t,	Zu a) bis c) Bei Verwendu[…] Wagen mit einem […] gewicht von w[…] **als 15 t** werden f[…] einzelnen, auf v[…] 100 kg nach oben[…] rundeten Gewich[…] ungleich tarifiert[…] ter die Sätze[…] Hauptklassen an[…] det, wenn die S[…] der der Frachtb[…] nung für Frachtg[…] grunde zu leg[…] noch nicht abgeru[…] Gewichte das L[…] wicht des Wage[…] **reicht** (vgl. § 6 […]
b) 9001 bis 13 500 kg,	Nebenklassen für 10 t,	
c) 13 501 kg und mehr,	Hauptklassen.	

Erreicht die Summe der frachtpflichtigen Ein[…] wichte (Spalte 1) nicht die in § 6 vorgeschriebene M[…] destgewichte von 5, 10 oder 15 t, so wird das fe[…] Gewicht dem der Frachtberechnung für Frachtg[…] grunde zu legenden, noch nicht abgerundeten Ge[…] des Gutes zugeschlagen, das dem Gewichte nach […] wiegt, bei gleichen Gewichten demjenigen des h[…] tarifierten Gutes. Bei Verwendung von Wage[…] einem Ladegewicht von mehr als 15 t wird, fa[…] Sendung Güter des § 6 (2) enthält, der Frachtbe[…] nung nach den Sätzen der Hauptklassen nach den[…] chen Grundsätzen mindestens das Ladegewicht de[…] wendeten Wagens zugrunde gelegt.

(3) Wegen der Frachtberechnung für Beiladungen in F[…] bierwagen vergleiche § 54, wegen der Nichtanwe[…] der getrennten Frachtberechnung für Wärme- und […] schutzmittel § 60 (4—5)."

7. Beim Versand gebrauchter Packmittel in leerlauf[…] Privatwagen stellt sich die Fracht gemäß § 37 der Allg. T[…] vorschriften auf Entfernungen bis 101 km billiger als die […] § 53 (9) auf 5 ℳ festgesetzte Leerlaufgebühr für Privatw[…] Zur Beseitigung dieses Mißverhältnisses werden im ersten […] des Absatzes 1 des § 37 der Allg. Tarifvorschriften die W[…] „unter Wegfall der ermäßigten Fracht nach § 53 (9)" g[…] strichen, und außerdem wird zwischen dem ersten und […] zweiten Satz des Absatzes 1 des § 37 folgender neuer Satz […] geschoben: „Ist der Wagen ein Privatwagen, so wird a[…] Mindestfracht die in § 53 (9) für leerlaufende Privatwa[…] festgesetzte Fracht erhoben."

8. Bezüglich der Tarifbestimmungen für Privatwagen w[…] folgendes beschlossen:

a) Bedeckte Wagen mit eingebauten Fässern sollen als B[…] hälterwagen gelten und tarifarisch als solche behal[…] werden.

b) Über den Antrag, für Privatgüterwagen von minde[…] 40 t Ladegewicht eine Frachtermäßigung von 5 % zu[…] währen, wenn das Eigengewicht dieser Wagen nicht […] als 35 % des Ladegewichts beträgt, wurde nicht ents[…] den, da gegenwärtig kein Anlaß zu einer solchen Er[…] gung vorliegt. Durch die technischen Vorschriften […] den Bau von Privatwagen und gegebenenfalls auch d[…] die Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen […] zunächst auf die Gestaltung eines günstigen Verhältnis[…] des Eigengewichts zum Ladegewicht bei den großen Pr[…] wagen hingewirkt werden.

c) Die Höhe der Leerlaufgebühr für Privatwagen (h[…] 5 ℳ) soll einer Prüfung unterzogen werden.

'egen der Frachtberechnung für Schwerwagen in Güter- ıgen soll folgende neue Bestimmung in den Deutschen senbahn-Gütertarif, Teil I B, aufgenommen werden:

„Für beladene Schwerwagen im Gesamtgewicht von mehr als 160 t, die mit Sonderzug befördert werden, wird das der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht um 10 % erhöht. Die Fracht wird, wenn die Beförderung aus Gründen der Anlage oder des Betriebes einer beteiligten Bahn über längere als die planmäßigen Leitungswege erfolgt, für die Entfernungen des Beförderungsweges berechnet."

Änderung der Leerlaufgebühr für die als Privatwagen ellten Schwerwagen tritt nicht ein.

n Verzeichnis I (der sperrigen Stückgüter) treten fol- Änderungen ein:

Ziffer 10 werden „Blumenkrippen" gestrichen, weil sie t unter die in Ziffer 7 aufgeführten „Blumengestelle" llen.

Ruhebettgestelle (Chaiselonguegestelle)" werden durch rgänzung der Ziffer 7 neu in das Verzeichnis aufgenmmen.

Ofenrohre und Ofenrohrkniee" werden durch Aufnahme „Eisen und Stahl" in das Verzeichnis II zur Beförderung r räumigen bedeckten Wagen zugelassen. Außerdem wer- enrohrkniee mit Reinigungsverschlüssen" in die Klasse C f 15) der Stelle „Eisen und Stahl" aufgenommen.

Gleichfalls in das Verzeichnis II werden aufgenommen: e Möbel, Schränke, Regale, Tische und Sitzmöbel, Tische zmöbel auch mit Platte, Sitz oder Lehne aus Holz."

Die Aufnahme von eisernen Gittermasten in das Ver- s III (der zur Beförderung in großräumigen offenen zugelassenen Güter) wurde abgelehnt. Es soll aber ungsseitig angeordnet werden, daß für diese Masten, die ihrer Länge nicht auf gewöhnliche Wagen verladen können, große Wagen gestellt werden dürfen.

Die Aufnahme von grober Weizenkleie (Weizenschale) Verzeichnis II (der zur Beförderung in großräumigen en Wagen zugelassenen Güter) wurde abgelehnt. Ebenso Antrag, die Tarifstelle „Kleie" der Klasse E durch den „auch grobe Weizenkleie (Weizenschale)" zu ergänzen, ustimmung. Durch die Tariferläuterungen soll aber zum ck gebracht werden, daß Weizenschale als Kleie der E zu gelten hat.

n das Verzeichnis III (der zur Beförderung in großen offenen Wagen zugelassenen Güter) werden einbe- „Handwagen" und „Gurken, eingelegt, in Fässern mit Fassungsgehalt von mindestens 500 l".

ie Ziffer 88 des Verzeichnisses IV (der zur Beförderung ilterwagen zugelassenen Güter): „Wasserstoffsuperoxyd seriger Lösung mit einem Gehalt an Wasserstoffsuper- on höchstens 30 % des Gewichts" soll dahin geändert , daß die Lösung einen Gehalt bis zu 60 % haben darf. die Beförderung des Gutes Sicherheitsvorschriften ein- n sein werden, soll der Prüfung des Reichsverkehrs- riums überlassen bleiben.

in Antrag, Schreibkreide (Schulkreide) in die ermäßigte itklasse aufzunehmen, wurde abgelehnt.

Neu aufgenommen werden in die ermäßigte Stückgut- „Steine, natürliche, der Klasse D, Ziffer 1 und 2, r 6, und natürliche Schleifsteine der Klasse E, Ziffer 7".

er Antrag, Brunnenkresse in die ermäßigte Eilgutklasse ihen, wurde vom Ausschuß der Verkehrsinteressenten ezogen.

bgelehnt wurde die Aufnahme von stearinfreiem Rinder- i die ermäßigte Eilgutklasse.

bfälle von mit Papier verbundenen Aluminiumfolien dadurch in die Klasse B, daß in der Stelle „Metall- metallhaltige Abfälle und Altwaren von Metallen" in 1 b und 2 zugesetzt wird: „auch in Verbindung mit . Eine Unterscheidung in der Tarifierung nach dem ualen Metallgehalt und die Einstufung der Aluminium- bfälle mit mindestens 40 % Papiergehalt in Klasse C abgelehnt.

Asbestzementsteine, Asbestzementplatten, Asbestzement- , im Falle der Ausfuhr" werden in die Klasse E ein-

ie Aufnahme von Asorptionskohle und Entfärbungskohle Klasse D oder E wurde abgelehnt.

leichfalls abgelehnt wurde die Aufnahme von China- bfällen in die Klasse F. Die Einführung eines Aus- rifs für diese Abfälle soll aber erwogen werden.

Brocken von Dinassteinen" (Dinasbruch, Silikabruch) unter die „Steine" der Klasse F eingereiht.

25. Die Versetzung von Dolerit, auch gemahlen, zur Bodenverbesserung oder zur Bereitung von Bodenverbesserungsmitteln aus Klasse E in Klasse F wurde abgelehnt.

26. Auch die Detarifierung eiserner Masten, Stützen und Träger wurde abgelehnt.

27. Die Ziffer 21 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse C: „Stahlkugeln, geschmiedet, unbearbeitet, von mindestens 30 mm Durchmesser" wird geändert in: „Stahlmahlkörper, geschmiedet, unbearbeitet". Neben einer Erweiterung des Begriffs „Stahlkugeln" fällt also die Beschränkung auf einen bestimmten Durchmesser fort.

28. Die Anträge, Schweißgriffe für Hufeisen in die Klasse C und Transformatoren zur Ausbesserung in die Klasse D aufzunehmen, wurden zurückgezogen.

29. Die Ziffer 7 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse C (Gefäße und Behälter) wird dahin ergänzt, daß Mannlochdeckel, Handlochverschlüsse, Verschlußtüren und Verschlußklappen n i c h t als bewegliche Einrichtungen anzusehen sind.

30. In Ziffer 3 der Stelle „Eisen und Stahl" der Klasse D wird „Stangendraht in Bündeln, aber nur bis 13 mm Stärke" einbezogen.

31. Wegen Änderung der Tarifierung eiserner Maschinen wird empfohlen:

1. In die Klasse B der Stelle „Eisen und Stahl" folgende neue Stellen aufzunehmen:

   „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art — einschließlich Maschinen und Geräte aller Art von Eisen und Stahl, zusammengesetzt oder zerlegt — sämtlich soweit nicht in den Klassen C—E genannt, auch mit anderen Stoffen außer edlen Metallen verbunden oder überzogen, sofern diese Stoffe nicht einen hauptsächlichen Bestandteil der Ware bilden. Jedoch gehören nachstehende Güter auch zerlegt, und deren Teile zur Klasse A:

   M a s c h i n e n: Kurbelstick-, Strick-, auch Netzstrickmaschinen; Rechen-, Schreib-, Sprech-, Registriermaschinen und Kontrollkassen; Druckereimaschinen.

   G e r ä t e u n d W e r k z e u g e: Ahlen, Bohrer, Fräser, Präzisionswagen, Meßinstrumente für Flüssigkeiten, Gase, elektrischen Strom, Luft und Wärme; Instrumente: ärztliche und zahnärztliche, Reißzeuge, Schreibfedern, Nadeln, Preßluftniet-, -schlag- und -bohrwerkzeuge, Werkzeuge für autogenes Schneid- und Schweißverfahren; ferner Uhren, Waffen. Die vorgenannten Güter der Klasse A sind im Frachtbrief mit den vorstehenden Bezeichnungen zu benennen."

2. In die Klasse B als besondere Stelle aufzunehmen:

   „Dynamomaschinen, Elektromotoren, Umformer, Transformatoren (Trocken- und Öltransformatoren), Dynamomaschinen oder Elektromotoren auch in Verbindung mit Maschinen oder Geräten aus Eisen oder Stahl, sämtlich zusammengesetzt oder zerlegt. Jedoch gehören Magnetzünder für Explosions- und Verbrennungsmotoren zur Klasse A; diese sind im Frachtbrief als solche zu benennen."

3. Sämtliche bis jetzt in Klases B befindlichen Positionen der Stelle Eisen und Stahl, einschließlich der Überschrift zu streichen.

4. In der Klasse C der Stelle Eisen und Stahl folgende neue Ziffer 10a aufzunehmen:

   „Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, auch in Verbindung mit anderen Stoffen, auch soweit zerlegt, als es zur Beförderung auf der Eisenbahn erforderlich ist, ohne dazugehörige oder eingebaute Kraftmaschine, folgende:

   a) Maschinen, die der Bodenbearbeitung (einschließlich Düngung und Unkrautentfernung), der Saatbehandlung und -einbringung sowie der Ernte dienen;
   b) Dresch-, Getreidereinigungs- Kartoffelsortier-, Kartoffel- und Rübenwasch-, Hanfbrech-, Häcksel-, Rübenschnitzelmaschinen, Heu und Strohpressen;
   c) Geräte, folgende: Eggen, Handsäer, Heu- und Mistgabeln, Kultivatoren, Pflüge, Ringel- und Tellerwalzen, Sensen, Sicheln (Sichten)."

   In einer Erläuterung wäre zur weiteren Klärung darauf hinzuweisen, daß die Maschinen usw. für landwirtschaftliche Nebenbetriebe, z. B. für Holzbearbeitung, Brennerei, Ziegelei, Molkerei, Müllerei usw. nicht hierunter fallen.

5. In der ermäßigten Stückgutklasse (Klasse II) der Ziffer 10 folgende durch den Wegfall der Einzelpositionen der Klasse B notwendig werdende neue Fassung zu geben:

   „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren.

   a) aus Klasse B folgende, sämtlich auch angestrichen, asphaltiert, geteert oder geölt: Achsen und Achsschenkel

für Landfahrzeuge auch mit den zugehörigen daran befestigten eisernen Büchsen und Verschlußteilen.

Anmerkung. Ausgenommen sind Achsen und Achsschenkel für Kraftfahrzeuge.

Baubeschläge, auch verzinkt.

Anmerkung. Als Baubeschäge gelten nicht: Dachfenster, Fenster- und Türverschlußeinrichtungen, Möbelbeschläge.

Bestandteile von Eisenbahnfahrzeugen, folgende: Beschlagteile.

Bleche, folgende: Well- und Dachpfannenbleche, beide auch verzinkt.

Blechwaren, rohe, zum Emaillieren, Verzinken, Verzinnen.

Beschlagteile, rohe, für Blechwaren.

Bolzen, Schrauben, Muttern, Schraubenbolzen, ausgenommen blanke.

Anmerkung. Bolzen, Schrauben, Muttern, Schraubenbolzen gerommelt sowie Holzschrauben gelten nicht als blank.

Dreschmaschinenzähne, Eggenzinken, Schraub- und Steckstollen für Hufeisen, Splinte.

Eisenbahnoberbaugegenstände, folgende: Federplatten, Federringe, Hakennägel, Hakenschrauben, Laschenschrauben, Muttern, Schienenklemmen, Schraubenbolzen, Schwellenschrauben, Stützwinkel, Weichenteile, ausgenommen Signalteile.

Eisenkörbe, neu.

Guß-, Schmiede-, Preß-, Schweiß-, Schrumpf- und Stanzstücke,

a) nicht zusammengesetzt,
 α) unter 100 kg Einzelgewicht, unbearbeitet oder nur zum Zwecke der Stoffprüfung roh vorbearbeitet;
 β) von mindestens 30 kg Einzelgewicht, bearbeitet;
b) zusammengesetzt, auch bearbeitet, sofern das Gewicht der Einzelbestandteile — hierzu rechnen nicht die zur Zusammensetzung verwendeten Verbindungsteile — mindestens je 1000 kg beträgt, auch mit Achslagern, auch aus anderen Stoffen, Achslagerdeckeln, Flanschen, Schrauben, Muttern, Ringen, Bolzen, Abstandsrohren, Zapfen- oder Kernlochverschlüssen versehen.

Gußwaren, unbearbeitet, unverpackt oder verpackt, ausgenommen in verschlossenen Kisten, folgende: Christbaumfüße; Fenster (Dach-, Keller- und Stall-); Gaskocher, Geschränke; Kamintüren; Kochgeschirre; Kucheneisen; Schachtabdeckungen; Sinkkasten; Spülkasten ohne bewegliche Einrichtungen; Waffeleisen; Wasserverschlüsse.

Hacken, Schaufeln, Spaten, sämtlich auch lackiert, auch mit Holzstiel versehen; Holländer-, Walzen- und Grundwerkmesser; Grundwerke aus mehreren Grundwerkmessern zusammengesetzt, gehören zur Klasse I.

Hufeisen aus Temperguß, auch mit Taueinlage.

Ketten von mindestens 30 mm Gliedstärke. Klammern, Krampen und Schlaufen, sämtlich aus Draht, auch verzinkt; Nägel und Stifte.

Riemenverbinder, einschl. der zugehörigen, zugleich mit ihnen verladenen eisernen Verbindungs- und Befestigungsteile.

Röhrenverbindungs-, -befestigungs- und -verankerungsteile, sämtlich auch verzinkt.

Sprungfedern, auch lackiert, verkupfert oder verzinkt.

b) wie in den Klassen C, D und E genannt."

32. Zur Behebung von Zweifeln sollen in der Stelle „Erdfarben" die Worte „auch Mischungen aus Erdfarben und anderen mineralischen Stoffen der Klassen E und F" geändert werden in: „auch mit Zusätzen aus anderen mineralischen Stoffen der Klassen E und F."

33. Leimfett wird unter die „Fette und Öle" der Klasse B eingereiht. Die Abtarifierung von Leimkäse aus Klasse E in Klasse F wurde abgelehnt.

34. „Gips, natürlicher, roher (rohe Gipssteine)" wird im Falle der Ausfuhr aus Klasse E in die Klasse F versetzt.

35. Der Antrag, unbrauchbare gebrauchte Gipsformen sowie Gipsabfälle in die Klasse F zu versetzen, wurde abgelehnt. Die Ziffer 3 der Stelle „Gips" der Klasse E erhält aber folgende Fassung: „unbrauchbare gebrauchte Gipsformen und Abfälle aus erhärtetem Gipsbrei."

36. Die Stelle „Graphitschmelztiegel" der Klasse C erhält folgende erweiterte Fassung: „Graphitschmelztiegel und Zubehörteile aus gleichem Stoff". Was unter „Zubehörteile" zu verstehen ist, soll durch die Tariferläuterungen ausgedrückt werden.

37. Abgelehnt wurde die Detarifierung von Heu und Stroh aus Klasse E in Klasse F. In diesem Zusammenhang wurde aber beschlossen, der Hauptverwaltung der Deutschen Reich[sbahn-] Gesellschaft die Vermehrung des jetzigen Deckenbestand[es der] Reichsbahn zu empfehlen.

38. Zur Behebung von Zweifeln, ob Zedernholzbohl[en als] Schnittholz der Klasse D oder als Zedernholzbretter der Kl[asse] anzusehen sind, erhält die Ziffer 2 der Stelle „Holz" der Kl[asse] folgende Fassung: „Zedernholz, geschnittenes, auch gefärb[t,] gebügelt. Anmerkung: Halbhölzer gehören als in z[wei] Hälften geteilte Rundhölzer zur Klasse D."

39. „Zäune, auch gehobelt und zum Schutz gegen Fäuln[is ge-]tränkt" werden unter die „Holzwaren" der Klasse D einge[reiht].

40. „Riemenscheiben, auch zerlegt und lackiert, auch in V[er-]bindung mit Eisen- oder Stahlteilen" werden unter die „[Holz-]waren" der Klasse B aufgenommen.

41. Für Kalkstickstoff (Stickstoffkalk) soll die Kla[sse ...] künftighin auch dann angerechnet werden, wenn er „geöl[t ...]

42. Der Antrag, Lederabfälle, die nicht zur Verwendu[ng als] Leder geeignet sind, in die Klasse F aufzunehmen, fand [keine] Zustimmung.

43. In Klasse B soll folgende neue Stelle gebildet werd[en:] „Leim, folgender:
1. Knochenleim;
2. Lederleim (Hautleim)."

Eine weitere Begünstigung von Lederleim, Hautleim, Kno[chen-]leim und Schwarzalbumin durch Gewährung der Kla[sse ...] wurde abgelehnt.

44. „Magnesia, gebrannte (kaustische), auch wasserhal[tig" ...] wird aus Klasse D in Klasse E versetzt. Magnesia, kohlen[saure] (weiße) verbleibt in Klasse D.

45. Die Stelle „Magnesia, roh" der Klasse E erhält fol[gende] erweiterte Fassung: „Magnesia, roh, auch gebrannt (kau[stisch] oder sintergebrannt) sowie gemahlen, auch bis zu 12 % [mit] Teer vermischt."

46. Die Aufnahme von „Malzkleie, Backmalzkleie, Backa[...-]schalen (Abfallerzeugnisse der Vermahlung von Malz), [vor-]wiegend aus Schalen- und Hülsenteilen bestehend" in [die] Klasse E wurde abgelehnt, weil die Detarifierung des [...] nicht im Interesse der Landwirtschaft liegt.

47. Gebrauchte Maschinen zur Herstellung von Bitumen[ma-]dam, Teermakadam oder Walzasphalt werden unter die „D[ampf-] oder Motor-Straßenwalzen" der Klasse E einbezogen.

48. In der ermäßigten Eilgutklasse und der Klasse B w[erden] die Stellen „Muschel- und Schaltiere" gestrichen. Statt d[essen] werden folgende neue Stellen gebildet:

a) in der ermäßigten Eilgutklasse:
 „6a. Krabben (Garneelen, Granat), frisch oder nu[r ab-]gekocht, Krabbenfleisch, frisches auch mit Zus[ätzen] von Salz und Borsäure. Siehe auch besondere B[estim-]mungen § 37 (1)."
 „7a. Miesmuscheln, frisch oder nur abgekocht."
b) in der Klasse B:
 „Krabben (Garneelen, Granat), frisch oder nur [abge-]kocht, Krabbenfleisch, frisches, auch mit Zusätzen [von] Salz und Borsäure."
 „Miesmuscheln, frisch oder nur abgekocht."

Die §§ 37 und 38 der Allg. Tarifvorschriften werden [ent-]sprechend geändert.

49. „Papierwolle (Papierschnitzel)" wird in die Klasse C [auf-]genommen.

50. Pilzkonserven werden in die Tarifstelle „Gemüse, [ein-]gelegt" der Klasse B und der ermäßigten Stückgutklasse [ein-]bezogen. Pilze, getrocknet oder gedörrt, werden unter [die] „Feld- und Gartenfrüchte" der Klasse B, frische Pilze unter [die] „Feld- und Gartenfrüchte" der Klasse E eingereiht. In der [er-]mäßigten Eilgutklasse wird die Ziffer 11: „Speisepilze" [ge-]strichen und die Ziffer 5: „Feld- und Gartenfrüchte" er[gänzt] durch die Aufnahme von „Pilze".

51. „Rinde von Fichten, gereppelt" wird in die Klasse F [und] das Verzeichnis III (der zur Beförderung in großräum[igen] offenen Wagen zugelassenen Güter) neu aufgenommen.

52. Die Tarifstelle „Scherben von Tonwaren" in Klas[se ...] wird gestrichen. Dafür werden „Scherben und Brocken [von] Tonwaren" künftighin unter „Tonwaren" der Klasse F a[uf-]führt. Die Tarifierung ändert sich dadurch nicht.

53. Dem Antrage, für Spiritus und Sprit (Branntwein) [im] Falle der Ausfuhr die Klasse C zu gewähren, wurde keine F[olge] gegeben. Es wurde aber die Einführung eines Ausnahmet[arifs] ab den Erzeugungsstellen nach dem Ausland empfohlen.

54. Die Stellen „Sulfitablauge der Zellstofferzeugung" [der] Klasse C und E werden gestrichen. Dafür wird aufgenom[men]:

a) in die Klasse E:
 „Sulfitablauge der Zellstofferzeugung, auch entgei[stet,] eingedickt, neutralisiert oder angesäuert, mit ei[...]

Gehalt an Erdalkalien von höchstens 2 % auf Trockensubstanz berechnet";
) in die Klasse F:
„1. Sulfitablauge der Zellstofferzeugung, auch entgeistet, eingedickt oder neutralisiert, mit einem Gehalt an Erdalkalien von mehr als 2 % auf Trockensubstanz berechnet;
2. Sulfitablauge, wie in Klasse E genannt, im Falle der Ausfuhr."
Für Torfstreu und Torfmull im Falle der Ausfuhr wird die Aufnahme in das Verzeichnis II die Beförderung in umigen bedeckten Wagen zugelassen.
Die Versetzung von Trockenschnitzeln aus Klasse E in F abgelehnt.
„Wollschlamm, auch ganz oder teilweise entfettet, auch ickt, getrocknet, gepreßt, gemahlen (Wollschlammdünge-' wird unter besonderer Stelle in Klasse F aufgeführt.
„Zinkschlamm, auch getrocknet" wird in die Stelle „Metall mischen Verbindungen enthaltende Abfälle und Zwischennisse" der Klasse E einbezogen.
Der Antrag, für die Benutzung fester Rampen eine Geinzuführen, fand keine Zustimmung.
Für Expreßgut sollen neue Vorschriften für sperriges ßgut geschaffen werden, nach denen die Fracht für sperExpreßgut für das doppelte wirkliche Gewicht zu erheben ie Mindestfracht für sperriges Expreßgut soll 0,80 ℳ. en. Wird sperriges und nicht sperriges Expreßgut mit en Expreßgutkarte aufgeliefert, so wird die ganze Senals sperrig behandelt. Zu den sperrigen Expreßgütern z. B. gehören: Badewannen, Blumen, Sträucher, Bühnentungen, Fahrzeuge (Boote, Fahrräder, Kinderwagen), Holz- und Metallgestelle, Packmittel, Hüte und Hutformen, Korbwaren, Sessel, Stühle usw. Infolge dieser Änderung muß für Expreßgut allgemein der Zwang eingeführt werden, den Inhalt der Sendung auf der Expreßgutkarte genau zu bezeichnen.

61. In den Tarifbestimmungen für Feriensonderzüge im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, sollen einige unwesentliche Änderungen vorgenommen werden, die sich aus den tatsächlichen Verhältnissen im Sonderzugverkehr ergeben haben, und die in der Praxis schon heute Anwendung finden.

62. Ein schon mehrfach behandelter Antrag auf Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl bei Fahrten Studierender zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken wurde abermals abgelehnt.

63. Die Gewährung der Fahrpreisermäßigung für mittellose Kranke und andere hilfsbedürftige Personen soll künftighin davon abhängig gemacht werden, daß ein Teil der Heilungskosten von dem Fürsorgeverband allein oder gemeinsam mit anderen gemeinnützigen Unternehmungen getragen wird.

64. Die Gültigkeitsdauer der Fahrradkarten, über die bisher in den Tarifen nichts gesagt war, ist auf 4 Tage festgesetzt worden.

65. Fahrradkarten wurden bisher nur bis zu einer Entfernung von 100 km ausgegeben und kosteten ohne Rücksicht auf die Entfernung 0,30 ℳ. Es wurde ein Hinaufsetzen der Entfernungsgrenze auf 150 km beschlossen und folgende Staffelung des Preises:

bis 25 km . . . . = 0,30 ℳ.
von 26—100 km . . = 0,50 „
„ 101—150 „ . . = 0,80 „

66. Die bisher im Nebengebührentarif enthaltene Vorführungsgebühr von Reisegepäck an der Grenze von 0,70 ℳ. für jedes Gepäckstück kommt künftighin nicht mehr zur Erhebung.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Kohlenbeschaffung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.** Einem Aufsatz über diesen Gegenstand in der „Reichsbahn" von Reichsbahndirektor Dr. Telemann entnehmen wir, daß gegenwärtig nur Kohlen aus deutschen Zechen bezogen werden. Der tägliche Verbrauch beträgt gegenwärtig 35 000 t, während er z. B. noch im Dezember 1924 rund 40 betrug und sich im Winter 1921/22 und 1922/23 auf —47 000 t belief. Berechnet auf die Einheit von je 1000 Lokomotivkilometer, beziffert sich der Kohlenverbrauch im Jahre durchschnittlich auf 14,40 t. Er stieg während der Kriegs- und Nachkriegszeit sprunghaft, um im Jahre 1919 mit 21.94 t den höchsten Stand zu erreichen. Von da ab ist eine planmäßige Senkung festzustellen. Gegenwärtig beträgt er rund 15 t. Vorräte sind zurzeit für rund 46 Tage vorhanden. Allmählich sollen bis zum Frühjahr des nächsten Jahres die Vorräte bis auf den Stand für 30 Tage gesenkt werden. Die Preise für Lokomotivkohlen sind entsprechend der allgemeinen Kohlenpreissteigerung gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich höher, und zwar für Lokomotivkohle ungefähr 40 %. So betrug der Preis für Stückkohle aus der Ruhr noch im Oktober 1923 ... M. fiel im Dezember 1923 auf 27.30 ℳ, im Juli 1924 auf ... und stellt sich jetzt auf 19,90 ℳ. Die Gesamtausgabe der Reichsbahn für Kohlen ist gegenwärtig auf jährlich etwa 270 Millionen Reichsmark und damit auf etwa 8 % der gesamten Ausgaben der Betriebsrechnung zu schätzen.

— **Kraftwagenlinien der Crefelder Eisenbahn.** Den Bedürfnissen der Zeit entsprechend hat diese Gesellschaft im Anschluß an die von ihr betriebenen Eisenbahnlinien seit dem 1. Oktober mehrere Kraftwagenlinien eröffnet, und zwar Süchteln—Lobberich—Brevell—Bracht—Kaldenkirchen; Süchteln—Dülken—Boisheim—Breyell—Kaldenkirchen; Boisheim—Brüggen—Bracht; Süchteln—Grefrath—Oedt—Süchteln.

— **Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen in Hannover.** Im Benehmen mit der Verwaltungsakademie der Leibniz-Akademie Hannover hat die Reichsbahndirektion Hannover nachstehende Vorlesungsreihe über Eisenbahnwissenschaften in der Zeit vom 4.—8. Dezember eingerichtet: Professor Dr. Ing. ..., Das Wirtschaftsleben von Verkehrsanstalten. Reichsbahnoberrat von Wehren, Ausgewählte Abschnitte aus dem Eisenbahnrecht. Reichsbahnoberrat Dr. Ing. Pirath, Neuzeitliche Betriebswirtschaft im Eisenbahnbetrieb. Reichsbahnrat Dr. Grafe, Tarifwesen und Tarifpolitik. Reichsbahnrat Biegleb, Kleinbahnwesen. Die Vorlesungen finden im großen Sitzungssaal des Hauptbahnhofs Hannover (Eingang frühere Kaiserrampe) statt. Zur Teilnahme werden geeignete Beamte von Besoldungsgruppe VII an zugelassen, die nach ihrer Vorbildung und praktischen Bewährung die nötigen Vorkenntnisse besitzen, und bei denen aus dem Besuch der Vorlesungen ein dienstlicher Nutzen zu erwarten ist.

— **60jähriges Doktorjubiläum.** Wirklicher Geheimer Rat Professor Dr. jur. Alfred von der Leyen, Exzellenz, beging am 4. November d. J. in Berlin die seltene Feier des 60jährigen Doktorjubiläums. Exzellenz von der Leyen genießt als Eisenbahnfachmann und Mitarbeiter in- und ausländischer Zeitschriften internationalen Ruf. Er ist der gesamten Fachwelt als Herausgeber des Archivs für Eisenbahnwesen bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wohlbekannt.

— **Geheimer Oberregierungsrat Renaud †.** Am 4. November d. J. ist in Berlin der Geheime Oberregierungsrat Theodor Renaud, Direktor und Vorsitzender des Vorstands der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagen A.-G. „Mitropa" nach kurzer schwerer Krankheit verschieden.

Der Verstorbene hat auch der Eisenbahnverwaltung lange Jahre in leitender Stellung angehört.

Am 1. Januar 1870 in Bayreuth geboren — einer alten Hugenottenfamilie entstammend — studierte er an den Universitäten Erlangen, Berlin und Straßburg Rechts- und Staatswissenschaften. Nach bestandener Referendarprüfung trat er 1892 in den elsaß-lothringischen Justizdienst ein, dem er mit Unterbrechung durch seine Dienstzeit als Einjährig-Freiwilliger im Magdeburgischen Jägerbataillon Nr. 4 auch nach Ablegung der Richterprüfung noch mehrere Jahre als Gerichtsassessor angehörte. Am 1. Juni 1900 trat er als Regierungsassessor in den Dienst der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen über. Hier wurden ihm schon nach kurzer Zeit das wichtige Personentarifdezernat anvertraut und umfangreiche Grunderwerbsverhandlungen übertragen, Aufgaben, die gerade im Reichslande besondere Schwierigkeiten boten und ein hohes Maß von Rechtskenntnis und persönlicher Eignung verlangten. Am 22. September 1904 wurde er Regierungsrat und Mitglied der Generaldirektion.

Renauds hervorragende Bewährung auf seinem Dienstposten führte sodann am 1. Oktober 1911 zu seiner Berufung in die Eisenbahn-Abteilung des Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, wo ihm als Nachfolger des in den Ruhestand übertretenden Wirklichen Geheimen Rats Dr. von der Leyen das Referat für Personenverkehr und Presseangelegenheiten übertragen wurde. Als Zweiundvierzigjähriger wurde er hier am 1. April 1912 zum Geheimen Regierungsrat und Vortragenden Rat und sodann am 5. April 1916 zum Geheimen Oberregierungsrat befördert.

Als deutsche Großbanken im Kriegsjahr 1916 die Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen-A.-G. „Mitropa" gründeten, ver-

trat er bei den Gründungsverhandlungen mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit und Geschicklichkeit die Interessen der Eisenbahnverwaltung, und es ist wesentlich seiner entscheidenden Einwirkung zu verdanken, daß die junge Gesellschaft auf einer Grundlage aufgebaut worden ist, die nicht bloß ihr selbst eine gedeihliche Entwicklung, sondern zugleich auch der Eisenbahn jenes Maß von Einfluß auf die Verwaltung des jungen Unternehmens gesichert hat, das sie zum Wohle der Allgemeinheit heute besitzt.

Die neugegründete Gesellschaft bot ihm die Übernahme in ihre Dienste als Vorstandsmitglied an. Er vermochte sich indessen, gerade wegen seiner Beteiligung in amtlicher Stellung an den Gründungsverhandlungen, zunächst nur schwer zu entschließen, dem Rufe Folge zu leisten. Aber eben weil Renaud wie kein anderer mit dem Werke verwachsen und mit den wichtigen, engen Wechselbeziehungen vertraut war, die die Eisenbahnverwaltung und die Gesellschaft miteinander verbinden, erklärte auch der Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten ihn für hervorragend geeignet zu diesem Posten und setzte sich im Hinblick auf das Interesse des Reichs und Preußens an der Besetzung der Stelle dafür ein, daß ihm hierzu zunächst ein längerer Urlaub gewährt und die Möglichkeit des Rücktritts zur Staatseisenbahnverwaltung auf zwei Jahre offengehalten wurde. Nach 1½jähriger Tätigkeit in seinem neuen Wirkungskreise schied Renaud dann am 1. Juli 1918 endgültig aus dem Eisenbahndienst aus.

Die Eigenschaften, denen Renaud seine rasche Laufbahn bei der Eisenbahnverwaltung verdankte, kamen der nun seiner Leitung anvertrauten Gesellschaft, besonders in der durch die Verhältnisse der Kriegs- und Nachkriegsjahre recht schweren Zeit des inneren Aufbaus, sehr zustatten. Sein scharfer Verstand, seine Gewissenhaftigkeit, sein aufopfernder Fleiß, seine gewandte und liebenswürdige Art, seine reichen Sprachkenntnisse konnten hier voll zur Geltung kommen. Das Ansehen, das die „Mitropa" heute in der deutschen Öffentlichkeit und besonders auch bei den Eisenbahnverwaltungen genießt, verdankt sie zweifellos zum guten Teil ihrem nun allzufrüh aus seinem Wirken herausgerissenen ersten Direktor.

Allen den Vielen aber, mit denen der Verstorbene in seinem arbeits- und verantwortungsreichen Berufe oder im privaten Leben jemals in nähere Berührung gekommen ist, wird das Bild dieses vortrefflichen, lauteren deutschen Mannes immer unvergeßlich sein.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: Der Direktor bei der Reichsbahn Baumgarten, bei der Reichsbahndirektion Elberfeld, als Referent zur Hauptverwaltung in Berlin, — die Reichsbahnoberräte Froese, Mitglied der Reichsbahndirektion Breslau, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, Paul Schmidt, Mitglied der Reichsbahndirektion Essen, als Referent (auftrw.) zur Hauptverwaltung in Berlin, Bathmann, Mitglied der Reichsbahndirektion Stettin, als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), Hilleke, Abteilungsleiter bei der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), als Abteilungsleiter zur Reichsbahndirektion Elberfeld, Rump, Mitglied der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), als Mitglied zur Reichsbahndirektion Stettin, und Grafe, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), als Mitglied zur Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder), — die Reichsbahnräte Andrae, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 Halle (Saale), als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, Dr.-Ing. Klipps bei der Reichsbahndirektion Altona, in den Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin, Elias in Marienburg (Westpr.) zum Eisenbahnbetriebsamt 1 Königsberg (Pr.), Mirauer, Mitglied der Reichsbahndirektion Münster (Westf.), als Mitglied zur Reichsbahndirektion Oppeln, und Consbruch, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts Braunschweig, als Vorstand zum Eisenbahnverkehrsamt Bremen.

Übrige europäische Länder.

— **Erhöhung der Geschwindigkeit auf den dänischen Privatbahnen** (vgl. S. 1158 d. Ztg.). Als ein Mittel in den Bestrebungen, die dänischen Privatbahnen wettbewerbsfähiger gegenüber den Kraftwagenlinien zu gestalten, hat der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Ausschuß sein Gutachten dahin abgegeben, daß die zurzeit zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 45 km/Std. auf 70 km/Std. hinaufgesetzt werden kann, wobei jedoch bei unübersichtlichen Strecken ein geringeres Höchstmaß bestimmt werden soll.

— **Wirtschaftslage Schwedens.** Die Wirtschaftslage Schwedens hat sich im Gegensatz zu den bei Jahresbeginn gehegten Befürchtungen in den letzten Monaten sichtlich gebessert. Die Handelsbilanz hat sich günstiger gestaltet als im vergangenen Jahre. In den ersten 8 Monaten dieses Jahres betrug der Einfuhrüberschuß nur 76,5 Millionen Kronen (gegen 142,3 Millio Kronen in der entsprechenden Zeit des Vorjahres). Währen Einfuhr ungefähr auf gleicher Höhe geblieben ist, weist die fuhr eine Steigerung um 10 % auf. Wesentlich dazu b tragen hat die erhebliche Steigerung der Erzausfuhr, auf di dieser Zeitung auch wiederholt hingewiesen wurde. Es sin den ersten 9 Monaten dieses Jahres etwa 2½ Millionen To mehr als im Vorjahre ausgeführt worden, über 6,5 Millione ganzen.

Die wirtschaftliche Lage Schwedens wird am besten cha terisiert durch die Arbeitsruhe, die wesentlich zur Stabilisie aller Preise beigetragen hat, und die ungewöhnlich gute E Anfang dieses Jahres sah es aus, als ob Schweden einem ha Arbeitskampfe entgegengehen würde, jetzt kann man beru nicht nur in die allernächste Zukunft, sondern auch auf das 1926 blicken. Dies ist der beste Beweis für eine Gesundung wirtschaftlichen Verhältnisse.

Am ungünstigsten ist die Lage der Eisen- und Stahlindus obwohl der schwedische Stahl einen Weltruf genießt und s in Amerika begehrt ist. Der Rückgang der Eisenerzeugung auf den scharfen ausländischen Wettbewerb zurückzuführen. kritische Lage des Holzmarktes scheint jetzt überwunden sein. Es ist eine erhebliche Besserung unverkennbar. A dings müssen sich die schwedischen Verkäufer mit den bill Preisen, die seit langem bestehen, begnügen und können nur einem geringen Nutzen arbeiten. Um ein weiteres Fallen Holzpreise zu vermeiden, haben sich schwedische und finni Sägewerke zu einem Ring zusammengeschlossen und Mindest kaufspreise festgesetzt, die nicht bekanntgegeben sind, aber niedrig sein sollen. Was die Menge des verkauften Holzes trifft, so sind 875 000 Standards umgesetzt worden, was als mal bezeichnet werden kann. Die Nachfrage nach Zellulose Holzmasse war lebhaft, die Preise unverändert gegenüber Vorjahre. Bei der Papierindustrie ist der Absatz ungünst geworden, eine Folge der erhöhten Zölle für Papier in Engl Belgien und Frankreich und des stärkeren Wettbewerbs F lands und Canadas auf dem australischen und südafrikanis Markte. Ganz besonders günstig liegen die Verhältnisse bei elektrischen Industrie, die einen weiteren Aufschwung genom hat. Die Ausfuhr der beliebten schwedischen Separatoren Kugellager hat weiter zugenommen. Die Beschäftigung in Textil-, Glas- und Schuhindustrie läßt sehr zu wünschen üb Es ist dies nicht weiter verwunderlich, denn hier handelt sich um Industriezweige, die in der Hauptsache erst während Krieges entstanden sind. Hier muß sich natürlich mehr anderswo der ausländische Wettbewerb bemerkbar machen, die Herstellung in Schweden sich zu teuer stellt. Mit gro Schwierigkeiten hat auch die hauptsächlich in der südschw schen Provinz Bohuslän ansässige Steinindustrie zu kämp da die Hauptabsatzgebiete, Deutschland und Frankreich, inf Geldknappheit nicht aufnahmefähig sind.

Die schwedischen Finanzen stehen günstig. Im Haushalts 1924/25 ist ein Reinüberschuß von 15 Millionen Kronen erzi Der Geldmarkt ist flüssig, die Stellung der Reichsbank de stark, daß bereits im Juli eine Herabsetzung der Bankrate neuerdings, am 8. Oktober, die weitere Ermäßigung auf 4½% vorgenommen werden konnte. Der Zusammenschluß des Ba wesens machte weitere Fortschritte, begünstigt durch den sammenbruch von Nordiska handelsbanken und der Vereinig der Mälarebanken mit Svenska handelsbanken. Svenska hand banken verfügt jetzt über 25 % des schwedischen Kapitals hat damit für das schwedische Wirtschaftsleben eine größe Bedeutung als die Deutsche Bank für das deutsche und ist da sogar eine Bank von internationaler Bedeutung geworden.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbah** Im September wurden befördert: 22 336 193 Personen (ge den gleichen Monat im Vorjahr um 1 040 021 Personen meh 13 452 t Gepäck- und Expreßgüter (+ 1339 t) und 4 604 98 Frachtgüter (— 27 543 t). Davon entfallen auf Kohlen, Koks Briketts 1 947 851 t (+ 74 854 t). Die Einnahmen betrugen dem Personen- und Gepäckverkehr 91 734 476 Kc (+ 8 551 476 aus dem Güterverkehr 277 464 349 Kc (+ 22 136 759), die Gesa einnahmen somit 369 198 825 Kc (+ 30 688 235).

— **Übernahme der Bahn Königsberg-Schönbrunn durch Mährische Lokalbahngesellschaft in der Tschechoslowakei.** 5. November fanden in Mährisch-Ostrau zwischen den Vertret des Eisenbahnministeriums und der Mährischen Lokalbahnges schaft die Schlußverhandlungen wegen der Übernahme der B Königsberg-Schönbrunn statt. Es wurde die Vereinbarung folgender Grundlage erzielt: Die Mährische Lokalbahnges schaft übernimmt die Bahn um 2½ Millionen Kronen, davon hält die Gemeinde Königsberg 500 000 Kronen und die Eisenb verwaltung 2 Millionen Kronen als Entschädigung für den E gang, der bei dieser Bahn im Staatsbetrieb entstanden ist. 2 Millionen werden an die Eisenbahnverwaltung in 30 Jahr raten ohne Zinsen bezahlt.

Einführung von Frachtrückerstattungen im Güterverkehr er Tschechoslowakei nach den Adriahäfen. Nach der soeben öffentlichten Kundmachung werden mit Gültigkeit vom November die am Güterverkehr aus der Tschechoslowakei Triest oder Fiume beteiligten Bahnverwaltungen den htunterschied auf Ansuchen zurückzahlen, er sich zwischen der im Kartierungs- bzw. Rückvergütungs- berechneten Fracht für die Beförderung von gewissen n aus tschechoslowakischen Stationen nach Triest bzw. oder in der Gegenrichtung und der Fracht, welche für die lerung von Gütern aus der Tschechoslowakei nach Hamozw. Bremen oder in der Gegenrichtung zu entrichten ist, . Diese Begünstigung gilt für Reis, Südfrüchte, Baum- Abfälle, Linters, Kapok, Jute, Kaffee, Tabak (griechischer, cher oder amerikanischer Herkunft), wenn diese Güter in ichtung aus Triest oder Fiume befördert werden, weiter ucker, Malz, Pappe, Holzzellulose, wenn diese Güter aus schechoslowakei nach Triest oder Fiume befördert wer- nd schließlich für Wein, Südfrüchte, Leder, Fette, Öle, Ge- und Hülsenfrüchte, Ölsamen, Kopra, Ölsaat und Woll- e ohne Rücksicht darauf, in welcher Richtung die Beför- dieser Güter erfolgt. Diese Begünstigung ist noch davon gig, daß Güter über Triest oder Fiume auf Schiffen von entlich angeführten italienischen Schiff- tsgesellschaften ein- oder ausgeführt werden.

Die Einlösungsrente der Ferdinands-Nordbahn. Nach einer ng der deutschen Zeitung „Bohemia" in Prag hat die hoslowakische Republik die Abstattung der Einlösungs- für die verstaatlichten Linien mit 30. Juni 1925 durch g der für das erste Halbjahr 1925 entfallenden, der Ent- ung der Reparationskommission vom 15. September 1924 echenden Rate von 8 287 404 K. aufgenommen. Wegen der r Begleichung der Rückstände an Einlösungsrenten vom 1919 bis zum 31. Dezember 1924 werden mit maßgebenden n der tschechischen Regierung noch Verhandlungen gen. Für den der Entscheidung der Reparationskommission echenden Anteil des polnischen Staates an der Ein- srente der Ferdinands-Nordbahn hat die polnische Regie- aut einer Mitteilung des Finanzministeriums in Warschau). September d. J. das in der Verordnung des Staatspräsi- vom 27. Dezember 1924 vorgesehene Maximum der sation von 15 Zloty für 100 K. vom 1. Juli d. J. ab zu- nden.

Der Index der Großhandelspreise in der Tschechoslowakei ist am 1. Oktober laut dem Preisbericht des statistischen mtes eine Senkung um 0,7 auf. Im Verhältnis zu Vor- preisen sank der Index von 995 auf 989, in Gold gerechnet 5 auf 144.

Regelung der Grenzbahnhöfe im tschechoslowakisch-österreichischen Eisenbahnverkehr. Bei den Verhandlungen wegen chechoslowakisch-österreichischen Grenzbahnhöfe Gmünd, d. Thaya, Marchegg, Oberhaid, Retz, Zlabings wurde ein nehmen zwischen den beiden Bahnverwaltungen erzielt. bschlußverhandlungen sollen von den beteiligten Regie- tellen der beiden Staaten in der zweiten Hälfte dieses s abgehalten werden.

Das Freikartenwesen bei den rumänischen Staatsbahnen urch den neuen Aufsichtsrat der Selbstverwaltung einer ichen Reform unterzogen werden. Wie nötig dies ist, zeigt mtliche Veröffentlichung, nach der in den Personen- und lzügen der Staatsbahn in der I. Klasse kaum 20 %, in der sse 40 % und in der III. Klasse 60 % der Reisenden ihre rte voll bezahlen. Da diese Statistik sich aber wohl nur e Fahrgäste mit Fahrpreisermäßigung bezieht, die un- n Freikartenbesitzer aber nicht berücksichtigt, ist anzu- n, daß die Lage in Wirklichkeit noch ungünstiger ist. erständlich setzt gegenwärtig eine lebhafte Abwehrtätig- n, insbesondere sind es die Zeitungsschreiber, die sich ihre innegehabte Freikarte I. Klasse für alle Linien der Staats- nicht nehmen lassen wollen.

Die Eröffnung der Strecke Hamangia-Babadag der rumä- n Staatsbahnen erfolgte am 1. November. Diese 22,2 km Linie ist eine Teilstrecke der geplanten Verbindung der Tultscha an der Donau mit dem rumänischen Eisen- tz. Die noch fehlende Strecke ist etwa 35 km lang. Ab- tation von der Linie Bukarest-Konstantza ist Madschidia.

Der Betriebsvoranschlag im Budget der schweizerischen bahnen für das Jahr 1926. In den ersten neun Monaten res 1925 betrug der Überschuß der Betriebseinnahmen e reinen Betriebsausgaben auf den schweizerischen Bun- en rd. 91 687 434 Fr. gegen 108 188 973 Fr. für den n Zeitraum des Jahres 1924, also — 16 501 539 Fr. Die Betriebsausgaben waren in diesem Zeitraum 1925 gegen den gleichen 1924 um 2 620 480 Fr. geringer (194 154 244 zu 196 774 724 Fr.). Auch die Zahlen der Ergebnisse der Einnahmen aus dem Personenverkehr sind bis dahin 1925, wohl dank der guten Fremdenverkehrssaison der Schweiz in diesem Sommer, günstiger als 1924. Es wurden 1925 107 970 423 Fr. gegen 103 312 076 Fr. im Jahre 1924, sohin 4 658 347 Fr. mehr eingenommen. Dagegen betrug der Rückgang der Einnahmen aus dem Gepäck-, Tier-, Güter- und Postverkehr 23 594 464 Fr. (160 985 174 zu 184 579 638 Fr.). Diese Zahlen mahnten, wenn auch 1924 größere Sendungen an Reparationskohle über den Gotthard nach Italien und bedeutende Sendungen aus der Tschechoslowakei nach Frankreich eine besondere Rolle gespielt haben mochten, zur Vorsicht bei der Aufstellung der Voranschläge für 1926, die der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen an den Bundesrat gelangen ließ.

Der Betriebsvoranschlag weist einen Einnahmeüberschuß von 119 995 060 Fr. auf. Der für 1926 budgetierte Einnahmeüberschuß ist um 12 483 752 Fr. oder um 9,42 % geringer als derjenige der Rechnung 1924, da die Betriebseinnahmen gegenüber dem Betrage der Rechnung 1924 um 15 509 941 Fr. oder 3,83 % niedriger veranschlagt werden mußten, dagegen die Betriebsausgaben nur eine Verkürzung um 3 062 198 Fr. oder um 1,11 % erfahren konnten. Die Betriebszahl für den Voranschlag 1926 beträgt 69,15, für die Rechnung 1924 betrug sie 67,25 und für den Voranschlag 1925 69,92.

Die erwähnte Verminderung an den Betriebsausgaben rührt in der Hauptsache von der Herabsetzung einiger Posten der sächlichen Ausgaben (Brennmaterial und Unterhaltungskosten am rollenden Material) her sowie von einer Herabsetzung der Ausgaben für Unfallentschädigung. Dagegen haben die Personalkosten eine Steigerung erfahren. Die noch offenstehende Frage des Zeitpunktes des Inkrafttretens eines neuen Besoldungsgesetzes und einer neuen Lohnordnung in der Schweiz bringt einen unsicheren Faktor in das Budget. Jedenfalls brachte die Tatsache, daß die aus 1925 stammenden Teuerungszulagen auf den Etat gebracht werden mußten und daß als Folge von Mehrleistungen und der Einhaltung des Achtstundentages das Personal überhaupt vermehrt wurde, endlich, daß Arbeiter in ein festes Anstellungsverhältnis überführt wurden, eine Erhöhung der Personalausgaben mit sich. Ein sehr wesentlicher Abbau wird sich nach einer Äußerung des Präsidenten des Verwaltungsrates kaum mehr ermöglichen lassen. Dagegen soll versucht werden, auf betriebswissenschaftlichem Wege bei den Bundesbahnwerkstätten weiterhin Einsparungen zu erzielen.

Angesichts des Rückganges der Einnahmen aus dem Güterverkehr, wie er 1925 eintrat und die Aufstellung des Budgets für 1926 notwendigerweise beeinflußte, erklärt der Verwaltungsrat ein ferneres Maßhalten in allen Ansprüchen und Beobachtung größter Sparsamkeit für unbedingt nötig.

— Schienengleiche Übergänge und Autoverkehr in der Schweiz. Die Schweiz hat einen ungewöhnlich starken Automobilverkehr. Es rührt das davon her, daß der einheimische Park an Automobilen sehr groß ist (Ende 1924 bestand ein Park von 22 844 Personenautomobilen, 5697 Lastkraftwagen und 18 133 Motorrädern) und daß natürlich in einem Fremdenverkehrsland wie der Schweiz auch ein starker Verkehr landesfremder Automobile herrscht. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Verwaltungsrat haben sich daher neuerdings eingehend mit der Frage der Wechselwirkungen zwischen diesem starken Automobilverkehr und der Benützung der schienengleichen Übergänge durch ihn befaßt, wobei auf die Gefahren, die sich dabei ergeben, hingewiesen wurde. Die hierbei verwendeten statistischen Erhebungen ergaben außer den oben erwähnten Zahlen, daß die Linien der schweizerischen Bundesbahnen im ganzen von 4416 Übergängen (einschließlich Privatübergängen) gekreuzt werden, von denen 1529 von Automobilen befahren werden. In den Jahren 1921 bis 1924 sind 204 Gefährdungen von Zügen durch Motorfahrzeuge vorgekommen, wovon allein auf das Einrennen geschlossener Schranken 115 Fälle kommen.

Bei der Erörterung aller Sicherheitsmöglichkeiten kam zum Ausdruck, daß die Beseitigung der Übergänge und ihr Ersatz durch Über- oder Unterführungen doch allein die gründlichste Lösung dieser Frage sein könne. Mit Rücksicht auf die hohen Kosten jedoch, die namentlich bei einer beschleunigten Vornahme solcher Bauarbeiten nötig wären, hat der Verwaltungsrat in einem an den schweizerischen Bundesrat gerichteten Schreiben die Frage der Leistung von Beiträgen angeschnitten, deren Höhe sich nach den Vorteilen der Verbesserung für den Straßenverkehr richten müsse. Hierbei wurde an Beiträge aus dem erhöhten Benzinzoll gedacht.

— Fahrkarten für Kriegsverletzte in Frankreich. Auf Grund eines Gesetzes vom Jahre 1921 steht Kriegsverletzten in Frankreich eine Ermäßigung der Fahrpreise auf der Eisenbahn zu. In der Kammer ist nun Klage darüber geführt worden, daß die

Eisenbahngesellschaften die Kriegsverletzten von der Benutzung gewisser Züge ausschließen, die andere Reisende mit Fahrkarten zu ermäßigten Preisen, wie z. B. Geschäftsreisende, benutzen dürfen. Diese sind berechtigt, gegen Vorzeigung ihrer Ausweise, Fahrkarten zum halben Preis zu entnehmen, ohne daß ihnen irgendwelche Beschränkungen auferlegt sind, namentlich in bezug auf das Mindestmaß der Entfernung, die sie mit der Eisenbahn zurücklegen. Die schriftliche Antwort des Ministers umgeht die Frage, indem sie darauf hinweist, daß Kriegsbeschädigte, denen auf Grund der Bestimmungen und ihrer Ausweise die für Geschäftsreisende geltenden Ermäßigungen zustehen, von den für diese gebotenen Erleichterungen Gebrauch machen können, ohne auf ihr Vorrecht als Kriegsverletzte zu verzichten. Weitere Zugeständnisse können die Eisenbahnen nicht machen, ohne die geregelte Abfertigung der beschleunigten Züge zu gefährden.

— **Ermäßigte Fahrpreise in Frankreich.** Die französische Südbahn und die Orléansbahn haben dieses Jahr versuchsweise für Reisen nach Badeorten eine Ermäßigung der Fahrpreise in der 1. und 2. Klasse zugestanden. Der Umstand, daß die 3. Klasse von dieser Vergünstigung ausgeschlossen war, hat Anlaß zu einer schriftlichen Anfrage in der Kammer gegeben. In der Antwort wird darauf hingewiesen, daß die Tarife der beiden genannten Eisenbahnen sowie der Staatsbahnen die Möglichkeit vorsehen, Einzelreisenden der 1. und 2. Klasse ermäßigte Fahrpreise zuzubilligen, um die Abwanderung von der 1. in die 2. und von der 2. in die 3. Klasse zu bekämpfen. Dabei wird betont, daß die beanstandeten Vergünstigungen nur versuchsweise für das Jahr 1925 gelten. Überdies bestehen für Familien von mindestens drei Personen bei der Reise nach der Sommerfrische andere Tarifbestimmungen, die, für alle Klassen geltend, ihnen die Wohltat ermäßigter Fahrpreise zukommen lassen.

— **Schulden der spanischen Eisenbahnen.** Seit dem Jahre 1920 beziehen die spanischen Eisenbahnen Staatsbeihilfen, um ihren Bediensteten höhere Bezüge zubilligen zu können, ohne die Tarife erhöhen zu müssen. Sie haben in den Jahren 1920 bis 1924 insgesamt gegen 360 Millionen Peseten betragen. Ihre Tilgung ist bei dieser Höhe eine Aufgabe, die erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Dem Eisenbahnrat ist daher ein Plan vorgelegt worden, auf Grund dessen die Rückzahlungen auf 20 Jahre verteilt werden sollen, wobei die rückständigen Beträge vom Tage, an dem der Plan durch Abmachungen zwischen den Eisenbahnen und der Regierung in Kraft tritt, mit 5 % verzinst werden sollen. Durch diese Zahlungsbedingungen soll verhütet werden, daß die Eisenbahngesellschaften wegen ihrer Schuldenlast die Zahlung von Dividenden einstellen. Von anderer Seite wird geltend gemacht, daß diese Bedingungen zu günstig für die Eisenbahnen sind, während diese darauf hinweisen, daß die Erfüllung aller ihrer Verpflichtungen, Rückzahlung und Verzinsung der Staatsbeihilfen, Verzinsung des Anlagekapitals, Deckung der Betriebskosten, Beschaffung von neuen Betriebsmitteln, Erhöhung der Dienstbezüge, sie zwingen wird, ihre Tarife so zu erhöhen, daß sie dadurch den Verkehr erdrosseln.

Die Neubauten, die in der nächsten Zeit ausgeführt, und die Anschaffungen, die demnächst vorgenommen werden sollen, werden mit 423,7 Millionen Peseten beziffert. Dazu kommen noch 60 Mill. Baukosten zu Lasten des Staates und 30 Mill. für Streckenneubauten. Zur Deckung all dieser Kosten soll eine Anleihe von 500 Millionen Peseten aufgenommen werden, die mit 5 % verzinst und in 50 Jahren getilgt werden soll. Der erste Teil von 300 Mill. sollte schon im gegenwärtigen Herbst, der Rest soll im Jahre 1926 zur Zeichnung ausgeschrieben werden. Bei der Nordbahn gehört zu den Arbeiten, die mit den so aufgebrachten Mitteln bezahlt werden sollen, der zweigleisige Ausbau der Strecken Medina del Campo—Avila und Valencia—Jatiba, elektrischer Ausbau und eine Bahnhofserweiterung. Die Madrid—Zaragoza—Alicante-Eisenbahn hat schon Schuldverschreibungen im Betrage von 150 Millionen Peseten ausgegeben, die ihr ermöglichen werden, ihre geplanten Bauten auszuführen. Bei der Andalusischen Eisenbahn und einigen anderen Strecken sind ebenfalls eine Anzahl Neubauten in Aussicht genommen.

— **Schienenbahnen und Omnibusse im Wettbewerb um den Londoner Verkehr.** Die Londoner Omnibusgesellschaft gehört zwar zur Betriebsgemeinschaft der Londoner Untergrundbahnen, steht aber trotzdem mit dieser, ferner mit den Straßenbahnen, von denen auch einige Strecken an dieser Gemeinschaft teilhaben, sowie mit den Fernbahnen, soweit sie den Londoner Vorortverkehr bedienen, im Wettbewerb. Die an Schienen gebundenen Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Untergrundbahnen und Straßenbahnen, klagen darüber, daß ihr Kampf mit den Omnibussen mit ungleichen Waffen geführt werde; sie haben nämlich die Verpflichtung, zu gewissen Tageszeiten, die teilweise mit den Stunden des Hochverkehrs zusammenfallen, Arbeiter zu Preisen zu befördern, die ihre Unkosten nicht decken. Von diesen Fahrpreisen können nach der heute gültigen Bestimmung des Begriffs „Arbeiter" geradezu alle Personen Gebrauch mach[en], die vor einer bestimmten Stunde am Morgen die Verkehrsmi[ttel] benutzen. Den Omnibussen ist keine solche Verpflichtung [au]erlegt, und sie erzielen daher bessere wirtschaftliche Ergebni[sse] ihres Betriebes. Ihre Zahl hat sich von etwa 3500 vor [dem] Kriege auf etwa 6000 heute vermehrt, und die Abwanderu[ng] auf die Omnibusse, die trotz des Umstandes, daß für sie k[eine] ermäßigten Tarifsätze gelten, hat einen solchen Umfang an[ge]nommen, daß die Eisenbahnen, unter denen hier Untergrund- [und] Straßenbahnen inbegriffen sind, diesen Verlust sehr bitter e[mp]finden. So haben z. B. die drei wichtigsten Untergrundbah[nen] in den ersten neun Monaten des Jahres 1925 mehr als 6 Millio[nen] Fahrgäste verloren und dabei eine Mindereinnahme [vo]n 122 000 £ zu verzeichnen gehabt. Dagegen haben der Omnib[us]verkehr und die Einnahmen der Omnibusgesellschaft stark [zu]genommen. Die Omnibusgesellschaft hat außerdem [den] Vorteil, daß sie zur Erhaltung ihrer Fahrbahn nur [ga]nz unbedeutende Beträge in Gestalt von Steuern aufbrin[gen] muß, während den Eisenbahnen die volle Last [der] Unterhaltung des Schienenstranges zufällt. Es ist d[aher] kein Wunder, so wird bei Erörterung der Londoner V[er]kehrsverhältnisse geltend gemacht, daß es den Lond[oner] Schienenbahnen schwer fällt, das Kapital für die Erweiter[ung] ihrer Anlagen aufzubringen, während die Beträge, die die [Be]völkerung von London für ihre Beförderung zwischen ih[rer] Wohnung und ihren Arbeits- und Vergnügungsstätten usw. [auf]bringen muß, wenn sie richtig verteilt würden, durchaus d[azu] ausreichen müßten, um allen Londoner Verkehrsmitteln [e]ine angemessene Verzinsung ihres Anlagekapitals zu gewährleis[ten].

Fremde Erdteile.

— **Mangel an Eisenbahnen in Persien.** In Persien gibt es [z]zeit nur eine Eisenbahn, nämlich die etwa 130 km lange V[er]bindung von Täbris nach Dschulfa an der Grenze von Tra[ns]kaukasien. Diese Eisenbahn ist aber im wesentlichen stil[l]gelegt und um sie wieder in Betrieb zu setzen, müssen sehr [er]hebliche Beträge zur Erneuerung der Gleise und sonstigen [An]lagen aufgewendet werden. Auch die Lokomotiven sind ab[ge]nutzt und es müssen zwei neue beschafft werden. Um die Mi[ttel] für die Instandsetzung der Eisenbahn aufzubringen, so[ll] Zucker und Tee mit einer neuen Steuer belegt werden, mit de[ren] Hilfe eine aufzunehmende Anleihe verzinst werden soll. Ab[ge]sehen von der Schwierigkeit, das nötige Geld zu beschaf[fen], wird auch die Lieferung der Schwellen auf Hindernisse stoß[en], obgleich aus Persien über die Häfen des Kaspischen Mee[res] Schwellen nach Rußland geliefert werden. In der Nähe [der] Grenze zwischen Persien und dem Irak wird der Verkehr du[rch] die Irak-Eisenbahn, von Basra ausgehend, und durch Kraftwa[gen] bedient. Bei dem Fehlen von Eisenbahnen haben die Fl[ug]strecken, die sich in den Händen des Junkers-Luftverkehrs [be]finden, besondere Bedeutung, namentlich auch in politischer [Be]ziehung, indem sie es der Regierung ermöglichen, Verbind[ung] mit abgelegenen Landesteilen zu halten und so ihren Einfl[uß] auf diese Gegenden stärken.

— **Eisenbahnbauten in der Mandschurei.** Es mehren sich [die] Zeichen dafür, daß China, in dem berechtigten Bestreben, [si]ch vom Auslande, vor allem von den in der Mandschurei fest [ein]genisteten Japanern und Russen freizumachen, Eisenbahnpl[äne] aufstellt und durchführt, die dazu dienen sollen, die Alleinh[err]schaft und Macht der fremden Eisenbahnen im Lande, d. h. [der] Südmandschurischen und der Ostchinesischen Bahn, zu brec[hen] und damit die zum Teil verlorene Unabhängigkeit innerhalb [der] eigenen Grenzen (z. B. bei Truppenbeförderungen) wieder[zu]gewinnen. Wie wir einem Bericht des deutschen Konsuls [in] Mukden entnehmen, wurde in der Provinz Mukden im Jahre 1[925] der Bau dreier neuer Eisenbahnlinien in Angriff genomm[en]:

1. die Eisenbahn Taonanfu-Anganchi (abgekürzt T[ao]-Ang), 164 engl. Meilen, mit einer voraussichtlichen Verlänger[ung] nach Tsitsikar; sie ist die Fortsetzung der Staatsbahn Ssupi[ng]kai-Taonanfu (abgekürzt Ssu-Tao), die seit einiger Zeit voll[en]det ist und bisher recht befriedigende Ergebnisse erzielt hat. [Für] die Neubaustrecke Tao-Ang will die Südmandschurische Eis[en]bahngesellschaft das erforderliche Baukapital von 18,8 Millio[nen] Yen mittels einer Anleihe bereitstellen, auch die Baustoffe [und] Fahrzeuge für die Bahn liefern und wie bei der Linie Ssu-Tao [die] Ingenieure stellen. An der Bauausführung wirken im wese[nt]lichen nur japanische Firmen mit. Das Bahngelände ist [im] allgemeinen flach, nur die Überschreitung des Nonniflusses [im] Norden macht einen größeren Brückenbau erforderlich. [Die] Linie erscheint wohl geeignet, der Ostchinesischen und der S[üd]mandschurischen Eisenbahn mit der Zeit einen Teil ihres V[er]kehrs nach und von der Sibirischen Bahn streitig zu machen.

2. Die Linie von Mukden (Fengtien) in nordöstlicher Ri[ch]tung über Yingpan nach Hailungcheng (abgekürzt Fe[ng]-Hai), 150 Meilen. Die Mittel in Höhe von 20 Millionen mexik[.]

ar wird China selbst aufbringen, die eine Hälfte die Pro-
alregierung, die andere Kaufmannschaft und Landadel der
ligten Kreise. Im Mai d. J. wurden 18 100 t Schienen ver-
. Mit dem Bau der ersten Teilstrecke, 40 Meilen, von
len Ost über Hoyei (Fushun) nach Yingpan sollte im August
begonnen werden. Bei der Fortsetzung nordöstlich Yingpan
Hsingching und Liuho sind einige Höhen zu überschreiten
der Hunho-Fluß mehrfach zu überbrücken. Die Bahn soll
r bis Kirin fortgeführt werden. Die Herstellung einer selb-
igen chinesischen Linie von Mukden nach Kirin würde vor-
ehtlich der Südmandschurischen Bahn Mukden-Changchun,
ie sich die staatliche Zweigbahn nach Kirin anschließt,
en Abbruch tun.

Mit dem Bau der 1-m-spurigen Bahn von Kaiyüan in öst-
Richtung nach Hailungcheng (abgekürzt Kai-Hai)
e im Frühjahr dieses Jahres begonnen. Das Baukapital,
als eine Million mexikan. Dollar, ist von dem Landadel des
gebiets bereitgestellt; Schienen und Fahrzeuge werden von
geliefert. Die Bahn soll noch in diesem Jahr vollendet
en.

Gebiet der Bahn Peking-Mukden sind im Bau: eine Zweig-
von der Station Tahushan in nordwestlicher Richtung
Hsinlitun nach Changwú; ihre erste Teilstrecke zu den
ngruben von Pataohao und bis Fangshanchen ist bereits
etrieb; die Fortführung dieser Bahn in nördlicher Richtung
Paiyintala (Tungliao) ist für später geplant; ferner weiter
h von der Station Chinchow eine nordwestliche Zweig-
nach Chaoyang; ihre Vollendung wird für 1925 erhofft;
eipiao steht sie bereits seit 1924 in Betrieb. Ihre spätere
etzung über Jehol nach Peking ist geplant, die Vorarbeiten
sollen in Ausführung sein.

sprechend der überragenden Bedeutung der Linie Peking-
ntsin-Mukden soll aus strategischen Gründen der
igleisige Ausbau dieser Strecke, dessen Verwirk-
ng besonders von Changtsolin gefordert wird, in drei Ab-
tten schleunig durchgeführt werden. Auch soll dem Aus-
des seit 20 Jahren geplanten Hafens Lienshanwan
getreten werden, um von den Häfen Yingkou und Dairen,
der Verwaltung von Ausländern stehen, unabhängig zu
en.

der Nähe von Mukden sollen in diesem Jahre noch herge-
werden: eine Verbindung des nordwestlichen Güterbahnhofs
gkutun mit dem neuen Flugplatz am Nordmausoleum,
len, und ein Anschluß an die Eisenbahnwerkstätte nahe
ordostuniversität, 1 Meile.

ige Bahnpläne werden vorbereitet, so für die Linie Taon-
Jehol und für die Linie von Hsinmintun in nordöstlicher
ng nach Chengchiatun (Liaoyüan), für die Widerstand
Japan zu erwarten ist. Für die Fortführung der Linie
ngkai-Paiyintala nach Kailu, 53 Meilen, werden Vorarbeiten
führt; die Baukosten sind auf 3 Millionen mexikan. Dollar
schlagt.

Japaner befürworten lebhaft den Bahnbau Kurin-Hueining
kürzt Chi-Huei), dessen östliche Strecke vom Fluß Tumen
aotoukou, 74 Meilen, bereits als Kleinbahn betrieben wird.

F. B.

— **Eisenbahnbau und -betrieb in Marokko.** Das Netz der
bahngesellschaft von Marokko umfaßt nach dem Jahres-
t für 1924 fünf Strecken. Die erste von ihnen, Petitjean-
ra, ist mit der Teilstrecke nach Rabat seit dem 1. Juni
n Betrieb. Auf der zweiten, von Kénitra über Rabat nach
blanca, ist der Betrieb auf 40 km Länge ebenfalls seit
1. Juni 1923 im Gange. Die Fortsetzung dieser Strecke
asablanca ist mit Ausnahme der beiden Endbahnhöfe, die
au sind, fertiggestellt; auf der 84 km langen Strecke
vier große Brücken zu errichten. Seit dem 15. Juni ist
eschränkter Betrieb eingerichtet; für den Herbst 1925 war
ufnahme des Vollbetriebs vorgesehen. Der Bau der dritten
ke, von Kénitra nach Suk-el-Arba, ist aufgehoben
n. Auf der vierten Strecke, Casablanca-Marrakesch, sind
Bauarbeiten bis Sidi-el-Aidi beendet, und es verkehren
eit dem 1. September 1923 Phosphatzüge. Auf der Fortsetzung
Strecke sollten die Arbeiten so gefördert werden, daß in
n Herbst die Getreideernte mit der Eisenbahn abbefördert
n konnte. Auf einem darüber hinausgehenden Teil, für
lie Bauarbeiten vergeben sind, sind zwei große Fluß-
en, eine in Eisen und eine in Stein, zu erbauen. Für die
nlagen in Marrakesch standen die Planungen noch nicht
stig fest, und die Ausführung konnte daher noch nicht ver-
werden. Auch die fünfte Strecke, die bei Sidi-el-Aidi,
von Casablanca entfernt, von der vierten abzweigt, dient
Phosphatverkehr; die 82 km lange Strecke ist seit Sep-
r 1923 im Teilbetrieb, der im Sommer zum Vollbetrieb
zt werden sollte. Auf weiteren 18 km sind die Erdarbeiten
et, und auf fernere 20 km sind noch die endgültigen
beiten im Gange.

Für einige weitere Strecken, Fez-Sidi-Djellil-Guercif von 195 km Länge und Fez-algerische Grenze auf 139 km Länge, sind die Vorarbeiten soweit gediehen, daß die Planungen der Regierung zur Genehmigung vorliegen. Die Ausführung hängt davon ab, ob es gelingt, die Mittel zum Bau aufzubringen. Nur ein 6 km langes Stück bei Fez soll alsbald gebaut werden, um dieser Stadt besseren Bahnanschluß und einen näher gelegenen Bahnhof zu verschaffen.

Ende 1924 bestand der Betriebsmittelpark der Eisenbahngesellschaft, einschließlich seiner im Bau befindlichen Teile, aus 31 Dampflokomotiven, von denen acht nur im Verschiebe- und Baudienst standen, 10 elektrischen Lokomotiven, 10 elektrischen Triebwagen, 125 Personen- und Gepäckwagen, 1089 Güterwagen verschiedener Bauart und 250 Trichterwagen für die Beförderung von Phosphat.

Die Betriebsausgaben der Strecke Rabat-Kénitra-Petitjean, der einzigen, die während des ganzen Betriebsjahres in Betrieb war, haben 5,3 Mill. Franken, die Betriebseinnahmen 7,1 Mill. betragen. Auf den 124 km, die im regelmäßigen Betriebe waren, sind 236 668 Zugkilometer geleistet worden; die Zahl der Nutztonnenkilometer betrug dabei 13,4 Mill., die Zahl der beförderten Reisenden 281 601.

Auf der Phosphatbahn wurden 213 136 Zugkilometer mit 106,9 Mill. Tonnenkilometern geleistet, wovon etwa die Hälfte Nutzkilometer waren. Die Einnahmen aus der Beförderung von Phosphat und sonstiger Güter für den Bergwerkbetrieb beliefen sich auf über sieben Millionen.

— **Der Bau der Eisenbahn Brazzaville-Pointe=Noire.** Die Bauarbeiten für die Eisenbahn von Brazzaville (Belgisch-Kongo) nach Pointe=Noire an der Küste werden von beiden Enden her lebhaft betrieben. Um die Mitte 1925 waren 52,6 km von der Küste her so weit fertiggestellt, daß ein einstweiliger Betrieb eingerichtet werden konnte. Auf weitere 14 km waren die Erdarbeiten und die Errichtung der Kunstbauten im Gange. Bei km 89 ist ein Tunnel zu bauen, an dessen beiden Enden, sowie zwischen km 75 und 82 der Urwald gerodet wurde. Vom Inneren des Landes her war um jene Zeit der Unterbau mit den Kunstbauten auf 85 km Länge fertiggestellt, und auf 80 km Länge war ein Baugleis vorgestreckt. Auf dieser Seite ist auf weiteren 26 km der Bau im Gange. Für den Hafen von Pointe=Noire ist der Bau einer Hafenmauer in Beton von 450 m Länge vergeben worden, auf der acht Krane, darunter einer von 20 t Tragfähigkeit, aufgestellt werden sollen. Außerdem werden hier Dienstwohnungen errichtet, außer für die Eisenbahn auch für die Post, die Zollverwaltung usw. Für einen großen Bahnhof und die Anlage der Stadt Pointe=Noire werden noch Vorarbeiten gemacht.

— **Benguellabahn*).** Nach den Erklärungen auf der Hauptversammlung der Anteileigner der Tanganyika Concessions Ltd. in London am 30. Juli d. J. ist nunmehr mit der Fertigstellung des seit langer Zeit erheblich verzögerten Baues der Benguella-Eisenbahn von der Lobitobucht nach dem belgischen Katangabezirk binnen zwei Jahren zu rechnen. Wie Afric. World vom 1. August d. J. meldet, soll die Eisenbahngesellschaft zur Vollendung des Baues bis an die kongolesische Grenze von dem Trade Facilities Committee eine Anleihe von 1¼ Millionen Pfund erhalten, gegen die Verpfichtung, britische Bau- und Werkstoffe, Fahrzeuge usw. für die Bahn zu verwenden. Nach einem Vertrage, der am 31. März 1908 zwischen der Benguellabahn, der Katangabahn und der Unteren Kongo-Katangabahn (B. C. K.) abgeschlossen wurde, soll die auf kongolesischem Gebiet herzustellende Verbindungsstrecke gleichzeitig mit der portugiesischen Strecke fertiggestellt werden. Die hierbei erforderlichen Baugüter sollen sämtlich über die Benguellabahn geleitet werden.

— **Die Eisenbahn Dschibuti-Addis Abeba im Jahre 1924.** Die französisch-abessinische Eisenbahngesellschaft Dschibuti-Addis Abeba hat in den letzten drei Jahren ihre Einnahmen ungefähr verdoppelt. Die Zunahme betrug 1922 1,7 Mill., 1923 3,3 Mill., 1924 3,8 Mill. Franken, und die Einnahmen haben dadurch 17 Mill. erreicht. In demselben Zeitraum ist die Verkehrsleistung von 13,1 auf 26,7 Mill. Tonnenkilometer, also auf das Doppelte gestiegen. Der Personenverkehr war eine Zeitlang infolge ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse zurückgegangen, hat sich aber von 1922 bis 1924 von 63 500 auf 103 000 Reisende gehoben. Trotz dieser Verkehrszunahme ist es gelungen, die Betriebsausgaben niedriger als im Jahre 1921 zu halten, so daß die Betriebszahl von 104,3 % im Jahre 1921 auf 49,7 % im Jahre 1924 zurückgegangen ist. Das ist um so bemerkenswerter, als auf Grund von Abmachungen zwischen Staat und Gesellschaft gewisse streitige Kosten, die bisher das Anlagekapital belastet haben, auf Betriebsrechnung übernommen worden sind.

Seit Februar 1904 findet ein durchgehender Verkehr zwischen den Endpunkten der Strecke ohne Unterbrechung durch Zoll-

*) Vgl. auch die Mittlg. Seite 586 dieser Ztg.

untersuchung an der Grenze zwischen Französisch Somaliland und Abessinien statt; dadurch ist der Wagenumlauf erheblich beschleunigt worden. Auch durch den Umbau von Wagen sind günstigere Verhältnisse für den Güterverkehr geschaffen worden. In Addis Abeba, wo nur ungenügende Anlagen für den Güterverkehr vorhanden waren, ist ein Lagerschuppen für Leder errichtet worden, der sich aber schon als zu klein erwiesen hat. Eine Kaffee bauende Gesellschaft verbindet ihre Anlagen durch Fahrstraßen mit der Eisenbahn, und ähnliche Bauten sind an anderen Stellen, wo der Güterumschlag dauernd zunimmt, geplant. Um den steigenden Anforderungen des Personenverkehrs genügen zu können, hat die Gesellschaft in Frankreich eine Anzahl Personenwagen neuester Bauart mit elektrischer Beleuchtung bestellt.

Wasserstraßenverkehr.

— **Hamburgs Seeschiffsverkehr.** Im Hamburger Hafen sind im Oktober 1925 angekommen: 1090 Seeschiffe mit 1 406 079 Netto-Reg.-To., davon 891 Dampfschiffe; 1913 1429 Seeschiffe mit 1 291 625 Netto-Reg.-To., davon 729 Dampfschiffe.

Abgegangen: 1925: 1320 Seeschiffe mit 1 426 322 Netto-Reg.-To., davon 922 Dampfschiffe; 1913: 1551 Seeschiffe mit 1 281 230 Netto-Reg.-To., davon 931 Dampfschiffe.

Von den angekommenen Schiffen führten die deutsche Flagge 613 Schiffe mit 545 311 Netto-Reg.-To., die britische Flagge 215 Schiffe, die niederländische Flagge 89 Schiffe.

Von den abgegangenen Schiffen führten die deutsche Flagge 831 Schiffe mit 587 691 Netto-Reg.-To., die britische Flagge 211 Schiffe, die niederländische Flagge 94 Schiffe.

— **Der Hafen von Triest** soll von der italienischen Regierung derartig ausgebaut werden, daß er sich zu einem starken Wettbewerber gegen die deutschen Seehäfen entwickeln kann. Es sind zunächst 42 Millionen Lire für die Vervollkommnung der Hafenanlagen und ein Kredit von 110 Millionen Lire für den Ausbau von Lagerhäusern und Transporteinrichtungen regierungsseitig bewilligt worden. Außerdem sind bekanntlich Tarifvergünstigungen geschaffen worden, um den Transportweg über Triest nach Österreich, Ungarn, Polen, der Tschechoslowakei und Süddeutschland günstiger zu gestalten, als dies zurzeit über die norddeutschen Hafenstädte, besonders Hamburg und Bremen, möglich ist.

Luftverkehr.

— **München-Berlin in drei Stunden.** Der Pilot Billik des Süddeutschen Aero-Lloyd hat in den letzten Tagen die Strecke Berlin-München, für die im Flugplan 4¾ Stunden vorgesehen sind, in drei Stunden durchflogen.

Ausstellungen und Messen.

— **Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel.** Das Deutsche Reich wird sich amtlich an dieser im nächsten Jahre in Basel stattfindenden Ausstellung beteiligen, in deren Rahmen u. a. die Sitzungen des Weltkraft-Kongresses stattfinden werden. Zum deutschen Reichskommissar ist durch den Reichspräsidenten Oberbürgermeister Dr. Landmann ernannt worden. Die Geschäftsstelle befindet sich in Frankfurt (Main), Rathenauplatz 3.

Rechtspflege.

— **Die Reichsbahnbeamten sind Beamte im Sinne des Strafgesetzbuches. Ihre amtlichen Vorgesetzten innerhalb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft haben daher das Recht, Strafantrag aus § 196 des Strafgesetzbuches zu stellen.** (Urt. des bayerischen Obersten Landesgerichts, 1. Strafsenats, vom 28. April 1925. Rev. Reg. I, Nr. 132/1925.)

Die Reichsbahndirektion München hat am 3. September 1924 gegen einen Reisenden wegen Beleidigung eines Fahrdienstleiters Strafantrag gestellt. In der Revisionsinstanz vor dem bayerischen Obersten Landesgericht wurde die Rechtsgültigkeit des Strafantrags vom Angeklagten bemängelt. Das Gericht hat die Reichsbahndirektion München zurzeit der Stellung des Antrags, also unter der Herrschaft der Verordnung vom 12. Februar 1924 über das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn", für strafantragsberechtigt im Sinne des § 196 des Strafgesetzbuches gehalten, gleichzeitig aber auch der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft dieses Antragsrecht für ihre Reichsbahnbeamten zuerkannt und diese Auffassung wie folgt begründet:

Durch das Gesetz vom 30. August 1924 wurde die Trennung der Aufsicht von der Leitung des Unternehmens vollzogen. Die Aufsicht und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen (Art. 90 RVerf.) sind beim Reiche verblieben, dagegen ist der Betrieb der im Eigentume des Reiches stehenden Eisenbahnen auf die Reichsbahn-Gesellschaft, Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter übergegangen. Versteht man im Sinne des Reichsstrafrechts unter Reichsbeamte nur diejenigen Angestellten, kraft Vertrages in einem besonderen öffentlich-rechtlichen Gewaltverhältnis zum Reiche stehen (Ebermayer StGB. § 359 ...), so haben die Beamten, die zur Reichsbahn-Gesellschaft gegangen sind, damit aufgehört, Reichsbeamte zu sein; denn sie stehen nicht mehr in einem öffentlich-rechtlichen Gewaltverhältnisse zum Reiche als Dienstherrn, sondern ihr Dienstherr ist die selbständige, von den gesetzgebenden Körperschaften des Reichs, von der Reichsverwaltung und den Reichsfinanzen völlig losgelöste Reichsbahn-Gesellschaft geworden (Verh. d. Reichst. a. a. O.). Das Gesetz vom 30. August 1924 hat aber bezüglich der Bediensteten der Reichsbahn-Gesellschaft die Folgerung, die aus dieser Rechtsgestaltung hätte gezogen werden können, nämlich die Reichsbeamten der Eisenbahn in Angestellte oder Privatbeamte umzuwandeln, nicht gezogen, sondern hat unter Beibehaltung des Berufsbeamtentums eine neue Art von Reichsbeamten geschaffen. Das nach § 19 Abs. 3 des Reichsbahngesetzes gleichzeitig mit diesem erlassene und in Kraft gesetzte Reichsgesetz über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Personalgesetz) vom 30. August 1924 (RGBl. II S. 287) bezeichnet (ebenso wie § 20 Reichsbahnges.) die Beamten der Reichsbahn-Gesellschaft als „Reichsbahnbeamte" und bringt die bisherigen gesetzlichen Vorschriften über ihre Rechts- und Dienstverhältnisse mit den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes in Einklang. Daß der Gesetzgeber von dem Grundgedanken ausging, einen Beamten neuen, eigenen und öffentlichen Rechts zu schaffen, ist auch in der Begründung zum Entwurfe dieses Gesetzes ausdrücklich hervorgehoben und zugleich ist betont, daß der Reichsbahnbeamte Beamter im Sinne der Reichsverfassung werde und dies auf den Gebieten des öffentlichen Rechts, z. B. des Strafgesetzbuches ... (Verh. d. Reichst. a. a. O. Anl. 453 S. 2). Das Reichsbahngesetz und das Reichsbahn-Personalgesetz haben denn auch die Rechts- und Dienststellung der Reichsbahnbeamten derartig ausgestaltet, daß sie der eines Reichs-Berufsbeamten, nicht eines Privatbeamten entspricht. Es sollen nur einige kennzeichnende Merkmale angeführt werden: Die Reichsbahnbeamten werden in der Regel auf Lebenszeit angestellt (§ 2 RPers.-Ges.), sie haben einen nach Maßgabe des Reichsbeamtengesetzes (§§ 149 ff.) verfolgbaren Recht auf feste Dienstbezüge (§ 26 RBahnges., § 8 RPers.-G.), sie haben neben dem Interesse der Gesellschaft das öffentliche Interesse zu wahren (§ 23 RBahnges.), sie haben ihre Dienstgeschäfte unter Wahrung der Reichsverfassung und der Gesetze wahrzunehmen, sie haben sich durch ihr Verhalten in und außer dem Dienste der Achtung, die ihr Beruf erfordert, würdig zu erweisen und haben das Dienstgeheimnis zu wahren (§ 3 RPers.-Ges.), sie unterstehen den Dienststrafgerichten des Reichs (§ ... RPers.-Ges.), sie haben für ihre Vertretung gegenüber der Gesellschaft die gleichen Rechte und Pflichten, wie sie gesetzlich für die Reichsbeamten gegenüber der Reichsverwaltung gegeben (§ 6 RPers.-Ges.), es bleiben ihnen die erworbenen Rechte gewahrt (§ 20 RBahnges.). Soweit die beiden Gesetze die Absicht verfolgt und durchgeführt haben, in dem Reichsbahnbeamten ein Gebilde neuen, öffentlichen Rechts zu schaffen, kann gegen die Berechtigung dieses Vorgehens um so weniger etwas eingewendet werden, als nach der Feststellung im Eingange des Reichsbahngesetzes die Erfordernisse verfassungsändernder Gesetzgebung erfüllt sind. Abgesehen davon sind die Reichsbahnbeamten, zum mindesten bezüglich eines Teiles ihrer Aufgaben, gar keine neue Erscheinung von Beamten im Sinne des Strafgesetzbuches. Der Begriff des Beamten im Sinne des Strafrechts geht über den Beamtenbegriff im Sinne des Reichs- und Landesstaatsrechts hinaus. Nach dem Strafgesetzbuche sind Beamte auch diejenigen Angestellten, welche nicht in einem öffentlich-rechtlichen Gewaltverhältnis zum Reiche oder Staate stehen, aber kraft Vertrages zur Ausübung öffentlich-rechtlicher Funktionen befugt sind (Ebermayer StGB. § 359 A. 1). Es war schon bisher anerkannter Rechtsgrundsatz, daß durch den Anstellungsvertrag für den Angestellten eine Rechtsstellung begründet werden kann, die nach innen ein Privatdienstverhältnis ist, nach außen aber eine Amtsstellung darstellt; das ist der Fall, wenn dem Angestellten ausdrücklich oder stillschweigend Aufgaben übertragen werden, die nach den Normen des öffentlichen Rechts nur Ausfluß und Äußerung eines öffentlichen Amtes sein können (RGStr. 34 S. 237, 16 S. 379, 49 S. 113). Das Reich läßt auch jetzt noch die Bahnpolizei durch die Reichsbahnbeamten ausüben. Nach § 16 Abs. 3 des Reichsbahngesetzes sind die für die Eisenbahnen allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen auf die Gesellschaft insofern anzuwenden, als sie diesem Gesetz oder der Gesellschaftssatzung nicht widersprechen. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (RGBl. S. 378) mit ihren Bestimmungen über die Bahnpolizei (§§ 74 ff.) ist noch in Geltung. Die Ausübung der Bahnpolizei ist Ausfluß der öffentlichen Gewalt des Reiches, sie kann nur durch öffentliche Beamte erfolgen, nicht durch Privatbediens...

..ser ihrer Eigenschaft. Der Fahrdienstleiter ist Bahnpolizei-..ter (§ 74 mit 45 E. Betriebsordnung). Er hat u. a. auch die ..ung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr auf-.. zu erhalten. Danach stand unter allen Umständen der Be-..te dem Angeklagten als Beamter gegenüber. Der § 359 .. erwähnt zwar den mittelbaren Reichsbeamten nicht, aber ..dem war auch bisher schon der mittelbare Reichsbeamte ..eamter im Sinne des Strafgesetzbuches anerkannt (Eber-..r StGB. § 359 Abs. 4; RGStr. 10 S. 325). Die Reichsbahn-..en sind, soweit sie öffentlich-rechtliche Funktionen aus-..n haben, zum mindesten als mittelbare Reichsbeamte zu ..hten.

.. Reichsbahndirektion München, die auch unter der Herr-.. des Reichsbahn-Gesetzes bestehen geblieben ist, ist die ..setzte Stelle des Beleidigten geblieben. Wenn auch die ..n der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nach § 17 des ..nten Gesetzes keine Behörden oder amtliche Stellen des ..es sind, so haben sie doch die öffentlich-rechtlichen Be-..se in gleichem Umfange behalten, wie sie den Stellen des ..nehmens „Deutsche Reichsbahn" zustanden. Somit muß .. heute noch der Reichsbahndirektion das Recht zur An-..ellung zuerkannt werden.

..h all dem kann die Rechtsgültigkeit des gestellten Straf-..s nicht bezweifelt werden.

— ..uf eine der Rechtskraft fähige Feststellung, daß auf einem ..stück ein öffentlicher Fußweg nicht bestehe, kann nicht ..chtswege geklagt werden. (Gerichtshof zur Entscheidung ..ompetenzkonflikte vom 13. 12. 1924. — Nr. 2874. — Preuß. ..lt. Bl. 1925, 462 f.)

.. Kläger sind Eigentümer von Grundstücken in dem Dorfe ..ie in der Nähe des Westufers des Haussees liegen und ..ler Behauptung der Kläger bis an diesen See reichen. Die ..te Gemeinde Kr. ist der Ansicht, daß an dem Haussee ent-..in öffentlicher Fußweg führe. Sie hat an die Kläger die ..derung ergehen lassen, die Zäune ihrer Grundstücke am ..tlang, die von den Klägern oder ihren Rechtsvorgängern ..tet worden sind, zu entfernen. Da dies nicht geschehen ist, ..r Gemeindevorstand die Zäune an der Stelle beseitigen .., an der seiner Meinung nach der Fußweg bestehen soll.

.. Kläger haben gegen die Beklagte bei dem Amtsgericht Alt-..berg Klage erhoben. Zur Begründung derselben haben sie ..ragen, ein Fußsteig habe an dem hier in Frage stehenden ..hen Ufer des Haussees nie bestanden, die Handlungs-.. der Beklagten bedeute daher einen Eingriff in ihr, der .., Eigentum; die Beklagte sei verpflichtet, den Schaden, .. durch ihre unerlaubte Handlung verursacht habe, durch ..rherstellung der Zäune zu ersetzen; außerdem hätten sie, .., einen Anspruch auf Anerkennung, daß der vermeintliche ..ich der Beklagten nicht bestehe. Sie haben den Antrag ..t, die Beklagte zu verurteilen,

1. ..de Handlung zu unterlassen, die darauf abziele, in die ..äune eine Öffnung hineinzubringen, um einen Weg her-..ustellen,
2. ..nzuerkennen, daß auf ihren Grundstücken am Haussee ent-..ng ein öffentlicher Fußweg nicht bestehe,
3. ..ie Zäune in den früheren Zustand zurückzuversetzen.

.. Beklagte hat Klageabweisung beantragt. Sie hat be-..t, daß sich aus einem Rezesse das Vorhandensein eines ..igs ergebe.

.. Amtsgericht hat nach den Klageanträgen erkannt, insbe-..e auch entschieden: „Auf den Grundstücken der Kläger ..ussee entlang besteht kein öffentlicher Fußweg."

..n dies Urteil hat die Beklagte Berufung eingelegt.

.. er Berufungsbegründung hat sie die Einrede der Unzu-..eit des Rechtswegs erhoben.

.. es zu einer mündlichen Verhandlung in der Berufungs-.. gekommen ist, hat der Regierungspräsident in P. auf .. eines Plenarbeschlusses der Regierung den Kompetenz-..t erhoben mit der Erklärung, daß der Rechtsweg insoweit ..ssig sei, als die Klage beantrage anzuerkennen, daß auf ..rundstücken der Kläger am Haussee entlang ein öffent-.. Fußweg nicht bestehe.

..veit der Kompetenzkonflikt erhoben, ist er für begründet ..

.. der Rechtskraft fähige Entscheidung über die öffentlich-..he Frage, ob ein Weg ein öffentlicher ist, ist den ordent-.. Gerichten entzogen (vergl. § 56 Abs. 1 und 4 des Zustän-..sgesetzes vom 1. August 1883). Damit ist nicht gesagt, .. ordentlichen Gerichte niemals über diese Frage zu ent-..n befugt seien. Sie haben über sie vielmehr insoweit zu ..n, als sie die Grundlage für ein von einer Partei in An-.. genommenes Privatrecht bildet; die Entscheidung über ..entlichkeit des Weges ist dann nur ein Entscheidungs-.. auf dem der Anspruch des Gerichts über das im gegebenen ..treitige Privatrecht beruht. Dagegen ist das ordentliche .. zur Entscheidung nicht berufen, wenn die Öffentlichkeit ..eges den Gegenstand des erhobenen Rechtsstreits selbst bildet, wenn eine Partei verlangt, daß die Öffentlichkeit des Weges über den Rahmen des schwebenden Prozesses hinaus ein für allemal zwischen ihr und ihrem Gegner durch Urteil festgestellt werde, und zwar ist eine solche Feststellung im entscheidenden Teile des Urteils auch zwischen Privatpersonen nicht zulässig (vergl. Urteile des Reichsgerichts vom 11. April 1900 — J. W. 1900, 451 —, vom 15. November 1905 — J. W. 1906, 45 —, vom 9. November 1910 — J. W. 1911, 120 —, vom 3. Juli 1912 — Warneyer, Ergänzungsband, 1912, Nr. 470). So liegt die Sache aber hier hinsichtlich des Klageantrags, auf den der Kompetenzkonflikt sich bezieht. Die Kläger haben sich nicht darauf beschränkt, Verurteilung der Beklagten zur Wiederherstellung der von dieser teilweise beseitigten Zäune ihrer Grundstücke und zur Unterlassung derartiger Eingriffe zu beantragen, wobei die Frage nach der Öffentlichkeit des Weges vielleicht als Entscheidungsgrund für die zu treffende Entscheidung in Betracht kommt, sondern sie haben außerdem noch den hier streitigen selbständigen Antrag gestellt, mit dem sie die Feststellung fordern, daß der Weg ein öffentlicher nicht sei, eine Feststellung, durch die, wenn sie getroffen werden würde, im Verhältnis der Parteien zueinander die Nichtöffentlichkeit des Weges und bei deren Ablehnung die Öffentlichkeit des Weges ein für allemal festgelegt werden würde. Ein derartiger ausdrücklicher Richterspruch über die Öffentlichkeit eines Weges kann aber im ordentlichen Rechtswege nicht ergehen.

— Die Haftpflicht der ungarischen Staatseisenbahn. Wie das Reichsgericht sich erst nach langem Zögern entschlossen hat, von dem Satze „Mark gleich Mark" in seiner Rechtsprechung abzugehen, so hat auch die Königlich Ungarische Kurie, die höchste Revisionsinstanz in Ungarn, bisher den Standpunkt vertreten, daß die auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gerichtlich zugesprochenen Renten ziffernmäßig auch dann nicht erhöht zu werden brauchen, wenn sich die wirtschaftlichen Verhältnisse seit der Urteilsfällung so geändert haben, daß die Rente durch die Geldentwertung völlig wertlos geworden ist.

In einer Plenarentscheidung (Nr. 87) hat nunmehr aber doch die Königl. Ungarische Kurie sich zu dem Grundsatze bekannt, daß der Betrag auch rechtskräftig zuerkannter Haftpflichtrenten erhöht oder ermäßigt werden kann, wenn sich der Wert der Währung wesentlich vermindert, in der die Rente im Urteil festgesetzt worden ist. Die ungarische Eisenbahnverwaltung wird also nunmehr ihren Haftpflichtrentnern eine Aufwertung der in ungarischen Kronen, in Papiermark oder sonst in entwerteter Währung festgesetzten Unfallrenten zugestehen müssen.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1295.)

I. **Recht und Leben.** Von Max Rumpf.
II. **Bürgerliches Recht und Prozeß.** Von Max Rumpf.
III. **Strafrecht und Strafverfahren.** Von Gustav Radbruch.

3. Band der „Staatskunde" in Teubner's Handbuch der Staats- und Wirtschaftskunde. B. G. Teubner. Leipzig und Berlin. 1923.

I. II. Die beiden ersten Schriften hängen bei der Art, wie der Verf. das „Recht" versteht, eng zusammen. Geistvolle Gestaltung und kräftigen Willen, diese zum Ausdruck zu bringen, muß man ohne weiteres anerkennen. Aber für das offensichtliche Ziel, gerade dem Nichtjuristen das Recht und insbesondere das geltende Recht anschaulich zu machen, ist es kaum der richtige Weg, ihm die letzten Ergebnisse einer eigenen Rechtsphilosophie zu suggerieren, wie man auch den Laien nicht dadurch in die Technik einführen soll, daß man ihm zunächst die Probleme der höheren Mathematik nach eigenem Verständnis beizubringen sucht. Dabei ist die eigene Rechtsphilosophie nicht bis zum letzten durchgedacht. Den Streit, ob das Recht lediglich Machtwille oder Ausfluß eines ideellen Prinzips sei, kann man nicht einfach damit entscheiden, daß man das Prinzip als solches behauptet. Was sind „ewige Gebote"? Was ist eine „Rechtsgesinnung", die am obersten Werte der Gerechtigkeit orientiert" ist? Auch die Diktatur des Proletariats ist zweifellos eine Erscheinungsform der Rechtsanschauung. Ist das auch „Rechtsgesinnung"? und ist auch diese an jenem „obersten Werte orientiert"? oder warum nicht? Nein, mit platonischen Ideen kann man, soweit sie transzendent sind, nicht rationalistisch arbeiten wollen; sonst sitzt man allemal auf dem idem per idem fest, das Schopenhauer so treffend mit dem Unternehmen des Herrn von Münchhausen vergleicht, sich mitsamt dem Pferde am eigenen Zopf aus dem Sumpfe zu ziehen. Solange bei den „Geboten" und dem „Werte" nicht klar ist, daß sie nicht der Mensch selbst durch seine eigene Vorstellung gesetzt hat, kann man sie nicht ewig und oberst nennen.

In der Tat ist das Recht zunächst Machtwille. Die natür-

liche Anschauung kennt es nicht anders, denn als Erscheinung der Staatsgewalt. Erst wenn der Mensch glaubt, unrecht behandelt zu werden, „greift er getrosten Mutes in den Himmel" usw. Denn die Ursache jenes Willens, die liegt freilich zum bei weitem größten Teile auf metaphysischem Gebiete, d. h. außerhalb unserer Vernunft. Diese metaphysische Einwirkung ist, ebenso wie die sog. opinio necessitatis beim Gewohnheitsrecht, ein tatsächlicher Vorgang beim Entstehen der Rechtsnorm, der ursächlich verhütet, daß der Machtwille eine zusammenhangslose Laune werde. Wenn dabei die Reflexion teilweise schon durch Voraussicht der Folgen bestimmt wird, so ist es doch verkehrt, die Durchsetzbarkeit der Norm zum Begriffsbestandteil zu machen. Gerade die grundsätzlich bedeutsamen Normen haben sich meist ihre Durchsetzbarkeit erst geschaffen. Praktisch wird sich aber die Norm „nach dem konkreten Rechtsleben, nach der sozialen Wirklichkeit" richten. Das liegt so selbstverständlich in der Natur der Sache und in ihrem ursächlichen Gefüge, daß es etwas kühn erscheint, die dahin gerichtete Forschung auf einmal als eine neue „Vollrechtswissenschaft" der bisherigen Rechtswissenschaft entgegenzusetzen, als ob diese nur eine Begriffsakrobatik der logischen Denkform als solcher wäre. Eine wirkliche Wissenschaft wird es nur ablehnen, die materiellen Triebkräfte der Rechtsbildung als Regulatoren der Begriffsbildung gelten zu lassen. Diesen Ruhm wird sie der „Vollrechtswissenschaft" ohne weiteres abtreten.

Diese grundsätzliche Kritik soll den geistigen Wert der Schriften nicht herabsetzen. Aber der Verf. läuft Gefahr, dies selbst zu tun, wenn er — namentlich in der zweiten Schrift — mit dem Geltendmachen seiner Anschauungen in die positiven Erscheinungen des Rechts überall Bedenken hineinträgt, die ihnen nicht innewohnen, nur um sie zu bekämpfen. Daß die Gesetzgebung durch ungeschickte Gruppierung vereinzelten Anreiz dazu geben mag, wenn z. B. das BGB. auch das persönliche Recht der Ehe behandelt, das über den Rahmen des Privatrechts offenbar hinausgeht, ist zuzugeben. Aber das ist nur praktische Zufälligkeit und erklärt sich aus der bisher üblichen Unterbringung des Rechtsstoffes, der ebensowohl anderswo behandelt werden könnte. An sich will dies Gesetzbuch nur die unmittelbaren und unvermeidlichen Rechtsbeziehungen von A. zu B. ordnen, nicht ihre soziale Stellung regeln, und daß es dies nicht will, versteht sich deshalb, weil der Sozialismus nicht hierher gehört. Ein eigentliches Privatrecht wird immer nötig bleiben, und es ist irrig, wenn der Verf. sagt: „Die Aufteilung des gesamten Rechts in öffentliches und privates leidet nicht etwa nur an unscharfer Grenzziehung zwischen beiden Gebieten, sondern sie hat als große Einteilung und Entgegensetzung ihren Sinn heute überhaupt völlig verloren." Auch in Rußland, wo doch der Kommunismus in der bisher schärfsten Form durchgeführt wurde, hat sich gezeigt, daß es schlechterdings unmöglich ist, ihn weiter als bis zu einer Grenze zu treiben, jenseits deren doch noch eigentliche privatrechtliche Beziehungen bleiben.

Wie weit oder eng man diese Grenze ziehen will, ist Sache des jeweiligen Machtwillens. War die Gesetzgebung, wie der Verf. annimmt, bisher zu liberal, ließ sie dem Privatwillen übertriebenen Spielraum, so daß er in seinen wirtschaftlichen Gruppierungen allzu viel eigene leges contractus aufstellen konnte, so mag es Sache der Staatsgewalt sein, durch sog. Sozialisierungen gewisse Gebiete des wirtschaftlichen und rechtlichen Lebens aus der privatrechtlichen Befugnis herauszunehmen. Aber das hat mit Begriff und Wesen des bürgerlichen Rechts nicht das geringste zu tun, sondern nur mit dessen räumlichem Gebiete, ebenso wie das Wesen einer Religion an sich nicht davon abhängt, ob der Staat sie besonders anerkennt oder nur duldet oder ihr jeden Schutz versagt. Das praktische Maß des Privatrechts wird sich dann nach jener obengenannten, „am obersten Werte der Gerechtigkeit orientierten Rechtsgesinnung" bestimmen, d. h. nach der Rechtsgesinnung der Herrschenden. Aber Recht wird doch Recht bleiben.

Daß damit nicht der Einwirkung sozialer Rücksichten auf unsere Rechtsbildung widersprochen werden soll, versteht sich von selbst. Sie sind wesentliche Gründe für die Bestimmung des gesetzgeberischen Willens und werden naturgemäß zu weiterer Geltung kommen, je mehr sich die allgemeine wirtschaftliche Anschauung in sie hineinlebt. Dann folgt der staatliche Machtwille, der ihnen weiter Rechnung trägt. Aber sie beruhen nicht auf einem höheren Prinzip, noch dürfen sie den Begriff des Rechts an sich verwirren. Wenn sich der Verf. auf Schiller beruft, nach dessen Worte „Hunger und Liebe die Kräfte seien, die soziale Welt zusammenzuhalten", und wenn er mit dem Hunger „das private Wirtschaftsrecht bekämpfen" will, so geht dieser Kampf in die Luft, und Schiller ist nicht ganz richtig verstanden worden. Er spottet: Solange bis den Bau der Welt Philosophie zusammenhält, erhält sie (die Natur) „das Getriebe" — d. h. die Menschheit als solche, ohne politische Beziehungen — durch Hunger und durch Liebe. Das gil[t] auch der Rechtsphilosophie.

III. Auch wer mit dem Politiker Radbruch nicht e[in]standen ist, wird dem Strafrechtslehrer hier gern zusti[mmen]. Im Rahmen eines Druckbogens wird klar und durch[sichtig] alles gebracht, was der Mensch von Strafrecht und Straf[...] wissen muß und was er hier tatsächlich auch dank der gese[...]lich herleitenden Schilderung lernen kann. Durch das [...]liche Einstreuen scharf zurechtgestutzter Beispielsfälle [...] der Auffassung des Lernenden in anschaulicher Weise g[...] und dabei hat die knappe Fassung nicht gehindert, die [...] so zu erschöpfen, daß auch der Rechtskenner volles G[...] findet. Angesichts der bevorstehenden öffentlichen Erört[erung] eines neuen Strafgesetzbuches darf die hier gebotene [...]sicht, auch wenn man in Einzelheiten nicht beitritt, da[...] begrüßt werden.

Bei der kurzen Erwähnung der Strafrechtstheorien [...] auch für das Verständnis des Laien der Hinweis wohl erw[...] gewesen, daß es nach dem Satze der Ursächlichkeit eine W[illens]freiheit im absoluten Sinne nicht geben kann. Letzten[...] stößt die Ergründung allemal auf Ursachen, die nicht frei [...] Das entzieht den sog. absoluten Theorien ihren ursprüng[lichen] Boden, zeigt aber zugleich auch bei den sog. relativen The[orien], daß der Gedanke der psychologischen Erfassung des [Ver]brechens, an den sich die spezielle wie die generelle Präv[ention] anlehnen, ohne Schlußerfolg bleiben muß. Der unen[dliche] Streit des Strafrechts über das Warum wird immer an de[r] tatsächlichen Vorstellung der Abwehr enden, die schli[eßlich] auch den absoluten Theorien letztes Ziel ist. Sie ähnelt [dem] ärztlichen Heilverfahren, nur daß hier als Patient nicht [...] der Verbrecher zu verstehen ist, sondern das Gemeinwese[n, das] von dem Schädling befreit werden muß. Dazu brauch[t der] Schädling nicht direkt vernichtet zu werden; man kann [...] versuchen, dem Gifte die Virulenz zu nehmen, wobei es [...] ziemlich gleichgültig ist, ob man die Reinigungsanstalt al[s Ge]fängnis, Arbeitsheim, Irrenhaus oder sonstwie bezeichnen[...] Die theoretisch richtigste Strafe war eigentlich di[e ...] deutsche Ausschließung.

Ob eine völlige Reinigung, ein „Entsühnen" herauskomm[t, ...] es der Verf. (S. 62) im Auge hat, ist Sache des Strafrecht[s ...] des Strafvollzuges nur insoweit, als es die staatliche Or[dnung] angeht. Darüber hinaus auf die sittliche Volksanschauun[g ein]zuwirken, liegt außerhalb der rechtlichen Möglichkeit, [...] auch hier die Ursachen ebenso unergründlich sind, wie [...] verbrecherischen Willen. Schon einen Kessel flicken, [...] ihn nicht neu. Ein Vertrauen läßt sich überhaupt nicht fl[...] Dagegen kann die innerliche Reinigung wohl gef[...] werden, und da ist, wie der Verf. mit Recht hervorhebt [...] Fehlen eines brauchbaren Strafvollzugsgesetzes ein e[...] Mangel, den man vor allem anderen abstellen sollte. [...] scheint schlimmer als das Fehlen eines neuen begriffl[...] Gesetzes; denn auf den Vollzug kommt beinahe alles an. [...] gilt namentlich für die Behandlung der Jugendlichen. [...] diese nicht anders als von einem besonderen Gericht abge[...] werden könnten (S. 58), ist Professorensystematik. [...] Lebensalter des Täters hängt die Beurteilung der Tat a[...] nicht ab. Wie wichtig aber hier gerade die Ausführung [...] Strafens ist, hat sich an der praktischen Verwirklichung [...] an sich gewiß schönen Gedankens gezeigt, jugendliche [...]täter, die in schlechter Familienerziehung verwahrlost w[...] nach sehr milder Bestrafung einer besonderen staatliche[n Er]ziehungsfürsorge zuzuweisen; das Zusammenziehen diese[r ...] Zwangserziehung hat bekanntlich die ärgsten Brutstätte[n ...] Verbrechens und des Lasters entstehen lassen. Wi[...] neueren Versuche auf diesem äußerst schwierigen Gebiete [...]schlagen werden, muß man mit der Resignation abwarten[...] die Lösung des Problems keineswegs nahe liegt.

Etwas unglücklich erscheint die Fassung, in der die „[Über]legung" erwähnt wird: der Vorsatz setze sie keineswegs v[...] Selbstverständlich nicht; denn sie hat mit der Begriffsb[estim]mung des Vorsatzes gar nichts gemein und gehört überl[...] nicht in die Theorie hinein. Die ganz unbestimmbaren [...]unterschiede der Willensstärke, der Intellektsentwicklung [...] des seelischen Gleichgewichts können nur im Gebiete der [...]tischen Strafabmessung berücksichtigt werden. Aber ma[n hat] sich genötigt gesehen, einen Unfug zu begehen: das einhei[tliche] Verbrechen der Tötung mußte künstlich in zwei beso[ndere] Straftaten zerrissen werden, weil nur die ganz beso[nders] schweren Fälle desselben Verbrechens der absoluten Straf[e des] Todes unterworfen werden sollten. Da blieb denn nichts [...] übrig, als ein Unterscheidungsmerkmal hinzustellen, wen[n es] auch in Wirklichkeit keines war. Denn die so gefu[ndene] „Überlegung" ist in ihrer Beziehung zur Tat nicht begri[fflich] bestimmbar. Die Todesstrafe auf einer derart unmögl[ichen] Grundlage begrifflich aufzubauen, war zwar ein parla[men]tarischer Vorgang, aber ein Vorgang, für dessen wissens[chaft]liche Kritik der parlamentarische Ausdruck fehlt. In Wirk[...]

hat sich denn auch die Rechtsprechung der urteilenden worenen über diese Art von Unterscheidung hinweg- t und hat, wie jeder Strafrichter weiß, im Wege des h unkontrollierbaren Volksempfindens die besonders lichen Tötungen mit dem Tode bestraft, die anderen nicht. man dies Ventil der Volksmeinung durch förmliche Ab- ung der Todesstrafe zubinden soll, ist eine Frage, deren der Verf. nicht ganz erkannt zu haben scheint. In der heoretischen Betrachtung wird man ihm schon beitreten n; theoretische Verfechter der Todesstrafe gibt es kaum Aber die Wirklichkeit sieht anders aus, gerade in den rn, die „der Todesstrafe entraten". Wenn sich in Italien örder Umbertos II nach fünfvierteljähriger Haft selbst chädel an der Zellenwand einrannte — wenigstens ist von der Presse s. Z. gebrachte Nachricht unwidersprochen ben —, so hätte wohl mancher theoretische Gegner der strafe lieber diese Strafe ihm gewünscht. Es mag erwähnt n, daß auch Beccaria in seiner berühmten Schrift dei e delle pene, in der er — (ganz kurz!) — gegen die strafe auftritt, das Quälen des Sträflings als möglichen zuläßt. Die Amerikaner behelfen sich mit dem vor- n Lynchen. Die tiefen Volksanschauungen sind nun ein- ärker, als es der Schein parteipolitisch gedrillter Parla- bstimmungen glauben lassen will, und nichts ist schlimmer n öffentliches Strafrecht, als das Mißtrauen des Volkes, in Glaube an den Staat in ernster Sache enttäuscht werde. bei dem viel geringeren Rechtsbruche der Beleidigung nan die Folgen: solange die staatliche Sühne hinter dem chteten Schaden so arg, wie bisher, zurückbleibt, wird lbstrache nicht aufhören. Diesem System auch beim Ver- n der Tötung den Weg zu bereiten, ist um so weniger als es bekanntlich nur wenige Fälle von besonderer klichkeit sind, in denen die Notwendigkeit der Todes- empfunden wird. Daß die österreichische Verfassung uns vorgegriffen habe, (S. 61), ist ein etwas seltsamer Ein- einmal ist, solange die staatliche Gemeinschaft unmög- leibt, ein gemeinsames Strafrecht nicht nötig, und dann ch die österreichische Verfassung nicht unabänderlich. este wäre vielleicht, zunächst durch Änderung der tsverfassung und des Strafrechts die Frage der Todes- noch deutlicher — (ohne jene „Überlegung") — zur aligen Volksentscheidung zu stellen. Ergibt sich dann, e Volksanschauung regelmäßig der Todesstrafe wider- — dann ist es Zeit, sie abzuschaffen.

zu solcher Klarstellung das Gericht eingerichtet werden und wie es überhaupt aussehen sollte, habe ich in den schen Jahrbüchern 1906 in einem Aufsatze über die urgerichte" näher ausgeführt: (1.) rechtliche Beur- durch den geschulten Richter, der dann mit einem be- deten Urteil (2.) an die Laienbank herantritt, die ihr zustimmendes oder milderndes moralisches die Sache abschließt. Die Revision müßte dabei nach dem rechtlichen Urteile einsetzen und dessen Be- ng untersuchen. Wo eine Berufung anzubringen sei, dahin beantwortet werden müssen, daß eine Berufung in chen, ein Appellieren vom gesunden Menschenverstand an h gesunderen Menschenverstand, überhaupt des Gerichts ürdig erscheint. Ist es nicht möglich, die Sache bis zur Urteilsfindung sicher zu beherrschen, so mag der Richter st durch Beschluß — ähnlich etwa dem Beweisinterlokut meinrechtlichen Zivilprozesses — dem Angeklagten mit währung klarmachen, wo seine Verteidigung noch der ung bedürfe. Aber ein Staatsakt, wie das nach dem lprinzip gefällte Urteil, sollte endgültig sein.

r Erörterung des Strafverfahrens scheint der Verf. für Durchführung des Parteiprinzips einzutreten (S. 66). h wird sein Urteil, z. B. über die gerichtliche Vorunter- g und den Eröffnungsbeschluß, im ganzen beeinflußt. s ist andererseits schwer, mit überzeugender Logik zu prechen, weil in solchen Dingen lediglich die praktische ng entscheidet, die in vollem Umfange niemals sgesehen werden kann. Gerade darum hätte man anfangen sollen, die gegen die St.P.O. erhobenen Ände- orschläge praktisch zu erproben, und darum wird sich n neues Prozeßgesetz von vornherein darauf einrichten z. B. die Geltung des Parteiprinzips, wenn es sich Verdunkelung des Verfahrens nicht bewährt, wieder ein- en zu können. Bei aller Wahrung der rechtlichen eit sollten die Normen des Verfahrens so beweglich daß bei den Dingen, die allein aus der Erfahrung deut- erden, die Möglichkeit des fortschreitenden Erkennens hlt.

wird die treffliche Schrift im ganzen mit bereitem wissen- chen Interesse lesen, aber beim Rückblick auf die großen ssätze, daß „willkürliche Strafandrohungen, deren setzungen, und unbestimmte Strafandrohungen, deren nz in das Ermessen des Richters gestellt wäre", verboten seien, wird das Interesse ein wenig durch die Erinnerung abgeschwächt: das Gesetz zum Schutze der Republik hält diese Grenzen nicht genau inne. v. Kienitz.

— **Tibet einst und jetzt.** Von Charles Bell. 335 Seiten Text mit 91 bunten und einfarbigen Abbildungen und einer Karte. In Ganzleinen gebunden 18 ℳ, in Halbleder 23 ℳ. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig.

Als Beamter der Kaiserlich Indischen Zivilverwaltung hatte der Verfasser aus dienstlichen Anlässen in der Zeit von 1900 bis 1918 durch persönlichen Verkehr und Reisen weitgehende Gelegenheit, mit Tibet in Berührung zu kommen. Im Jahre 1921 wurde er von seiner Regierung in diplomatischer Mission nach Lhasa, der Hauptstadt Tibets geschickt und blieb fast ein Jahr lang dort. Als Freund des Dalai Lama, des höchsten Priesters, der gleichzeitig die Regierungsgewalt inne hat, und als gern gesehener Gast der Regierung öffneten sich Charles Bell alle Tore. Frei und ungestört konnte er im Herzen des geheimnisvollen Landes verkehren. Seine reichen Erfahrungen über dieses Land und seine Bewohner hat Verfasser in dem vorliegenden Buch niedergelegt. Als gründlicher Kenner tibetischer Sprache, Geschichte, Religion und Gedankenwelt hat er es verstanden, seine Eindrücke zu einem geschlossenen Gesamtbild zu verarbeiten. Besonders interessant sind auch die vom Verfasser behandelten politischen Beziehungen Tibets zu Indien und den Nachbarländern. Die Ausstattung des Buches ist gediegen. Das Buch kann empfohlen werden. W.

— **Handbuch für das Kraftfahrwesen in Österreich.** A. Hartlebens Verlag in Wien und Leipzig. Allen denjenigen, welche sich beruflich oder privat für das Kraftfahrwesen interessieren, ein handliches Nachschlagewerk zur Verfügung zu stellen, war der Zweck der Herausgabe dieses Handbuches, zumal ein großer Teil der aufgenommenen Bestimmungen der Allgemeinheit nur schwer zugänglich ist. Den Zusammenstellungen der wichtigsten gesetzlichen und behördlichen Vorschriften folgen kurze Darstellungen aus Fachkreisen über verschiedene Gebiete des Kraftfahrwesens. Aus dem Inhalt seien angeführt: die Automobilverordnung, Prüfung der Kraftfahrzeugführer, Vorschriften für die ärztliche Untersuchung von Kraftwagenlenkern, Verkehrsregelung, Straßenpolizei, Fahr- und Gehordnungen, Straßenwesen, Straßenerhaltungsbeiträge und Mauten, Kraftfahrzeugabgaben in Österreich, Ausländische Automobilsteuern, Warenumsatzsteuer, Taxameterbetrieb, Haftpflicht des Automobilisten, Automobilversicherung, Automobilstrafrecht, Zollvorschriften in Österreich, Auslandsreisen im Automobil, Motorradwesen, Der staatliche Postkraftfahrbetrieb, Die Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, Verzeichnis der automobilistischen Korporationen in Österreich, Verzeichnis der ausländischen Automobilklubs.

— **Ausgabe der südslawischen Gütertarife in deutscher Sprache.** Am 1. Oktober d. J. ist für das gesamte Gebiet des südslawischen Staates ein Gütertarif in allen seinen Teilen neu erschienen. Bisher galten in den alten und neuen Staatsgebieten verschiedene Tarife, welche überdies für jedes Direktionsgebiet besonders angewendet wurden. Die neuen Tarife gelten für das gesamte Gebiet, die kilometrischen Entfernungen wurden durchgerechnet, für alle Güter, die den Gegenstand der Ausfuhr aus Südslawien bilden, sind Ausfuhrtarife geschaffen. Kurzum, Südslawien hat, wenn auch als letzter der neuen Staaten, seine Tarife den geänderten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt. Da der Originaltarif in Belgrad nur in serbokroatischer Sprache und in cyrillischen Lettern erschienen ist, hat die SHS-Regierung eine deutsche Übersetzung amtlich autorisiert, welche den Chef des Tarifbüros des Eisenbahnministeriums in Belgrad zum Verfasser hat. Die im Verlag „Allgemeiner Tarif-Anzeiger" Wien erschienene deutsche Ausgabe, ferner die Originalausgabe des Kilometerzeigers nebst einer deutschen Übersetzung des textlichen Teiles ist bei der „Internationalen Zentralverkaufsstelle für Tarife" in Wien, I., Biberstraße 16, erhältlich.

— **Grundsätze für die bauliche Durchbildung eiserner Eisenbahnbrücken (G. E.).** Amtliche Ausgabe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, eingeführt durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 9. September 1925. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis geheftet 1,20 RM.

In dem vorliegenden Heft werden zunächst allgemeine Grundsätze behandelt, und zwar über die Lage der Bauwerke in bezug auf die Umgrenzung des lichten Raumes, über die Lage des Überbaus zur Gleisachse, über die Bauhöhe, die Ausbildung der schiefen Überbauten, die Durchführung der Bettung, die Wahl der Trägerarten und der Querschnitte und über die Durchbildung von Einzelheiten. Es folgen dann die Grundsätze über die Verbindungen und Verbindungsmittel (Niete und Bolzen) und weiter über die Ausbildung der Hauptträger, und zwar der vollwandigen und gegliederten Träger und dann der Fahrbahn mit den

End- und seitlichen Abschlüssen und der Entwässerung. Angaben über die Ausbildung der Wind- und Bremsverbände, der Lager, Säulen, Fußsteige und Geländer und der Besichtigungsvorrichtungen schließen sich an. In einer Anlage sind die Umgrenzungslinien des freizuhaltenden Raumes für Brückenbauwerke aufgenommen.

Wenn auch die vorliegende Zusammenstellung der Grundsätze im Laufe der nächsten Jahre noch manche Ergänzung erfahren wird, so ist doch mit dem Erscheinen dieses Heftes eine stark fühlbare Lücke in der Vorschriftensammlung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgefüllt worden; denn bisher stand dem konstruierenden Ingenieur des Brückenbaubüros der Reichsbahndirektion für seine Arbeiten die Sammlung der im I der letzten beiden Jahrzehnte ergangenen Einzelvorschriften Verfügung, die sehr unübersichtlich war, da sie vieles ent was längst schon überholt war. Nur unter Aufwendung ma Spanne Zeit konnte man das Gesuchte herausfinden. I technischen Büros der Brückenbauanstalten waren die E vorschriften unbekannt, so daß zeitraubende Nachfragen be Büros der Reichsbahndirektionen erforderlich waren. D wird in allen Brückenkonstruktionsbüros die Veröffentlic dieser Grundsätze sehr begrüßt werden. Aber auch auf der stelle sollte jeder Brückenbauleiter dieses Heftchen stets Hand haben.

I. Kuhnke, Berl

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (VWÜ.) ist ein Nachtrag I erschienen und mit Rundschreiben Nr. III 224 vom 5. November 1925 verteilt worden.

Schließung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Das Ladegleis des an der Nebenbahnstrecke Oberröblingen a. See-Vitzenburg, zwischen den Stationen Lodersleben und Niederschmon gelegenen Haltepunktes Leimbacher Gasthof wird mit sofortiger Gültigkeit gesperrt. Für Leimbacher Gasthof bestimmte Wagenladungen müssen daher künftig entweder nach Lodersleben oder Niederschmon aufgeliefert werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Hannover. Der Bahnhof Bremen Weserbahnhof wird zum 15. November 1925 für den Eilstückgutverkehr freigegeben.

Reichsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Am 15. November 1925 wird der an der Strecke Eutingen (Württ.)-Hochdorf-Schiltach zwischen den Stationen Altheim-Rexingen und Schopfloch (Württ.) liegende Haltepunkt Bittelbronn, der bisher nur für die Abfertigung von Personen und für die beschränkte Abfertigung von Reisegepäck und Expreßgut eingerichtet war, für die unbeschränkte Abfertigung von Pers Reisegepäck, Expreßgut und Hunden sowie für die beschrän Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern mit der Dien schränkung „Stb" und von lebenden Tieren mit der Dien schränkung „Kl St" eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saa Der an der Bahnlinie Merseburg-Schafstädt gelegene Bah III. Klasse Lauchstädt erhält vom 15. November 1925 ab di zeichnung Bad Lauchstädt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind lassen worden:

Nr. III 223 vom 2. November 1925 an sämtliche Verein waltungen, betreffend das Ergebnis der schriftlichen Abstimm über die Beschlüsse der Salzburger Vereinsversammlung 10./12. September 1925;

Nr. III 224 vom 5. November 1925 an sämtliche Verein waltungen, die Österreichischen Bundesbahndirektionen und Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Nachtrag I zum V

Nr. III 226 vom 6. November 1925 an sämtliche Verein waltungen, betreffend Vereinspersonenwagenübereinko (VPÜ.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderungen von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in Abschnitt 4c folgende Änderungen von Stationsnamen durchzuführen:

Altenstadt b. Geislingen zu ändern in Altenstadt (Württ.),
Altingen b. Herrenberg zu ändern in Altingen (Württ.),
Amstetten b. Geislingen zu ändern in Amstetten (Württ.),
Birkenfeld b. Pforzheim zu ändern in Birkenfeld (Württ.),
Bondorf b. Herrenberg zu ändern in Bondorf (Württ.),
Burgstall b. Backnang zu ändern in Burgstall (Württ.),
Emmingen b. Nagold zu ändern in Emmingen (Württ.),
Erbach b. Ulm zu ändern in Erbach (Württ.),
Eschenau b. Weinsberg zu ändern in Eschenau (Württ.),
Eutingen b. Horb zu ändern in Eutingen (Württ.),
Gailenkirchen b. Hall zu ändern in Gailenkirchen (Württ.),
Gutenstein b. Sigmaringen zu ändern in Gutenstein,
Haag zu ändern in Haag (Württ.),
Herrlingen b. Ulm zu ändern in Herrlingen,
Heubach b. Gmünd zu ändern in Heubach (Württ.),
Kappel b. Buchau zu ändern in Kappel (Württ.),
Langenau b. Ulm zu ändern in Langenau (Württ.),
Laudenbach b. Mergentheim zu ändern in Laudenbach (Württ.),
Lorch b. Gmünd zu ändern in Lorch (Württ.),
Nandingen b. Tuttlingen zu ändern in Nandingen (Württ.),
Neustadt b. Waiblingen zu ändern in Neustadt (Württ.),
Nordheim b. Heilbronn zu ändern in Nordheim (Württ.),
Rietheim b. Spaichingen zu ändern in Rietheim (Württ.),
Rohrdorf zu ändern in Rohrdorf (Württ.),
Schafhausen b. Calw zu ändern in Schafhausen (Württ.),
Schopfloch b. Freudenstadt zu ändern in Schopfloch (Württ.),
Stammheim b. Ludwigsburg zu ändern in Stammheim (Württ.),
Sulzdorf b. Hall zu ändern in Sulzdorf,
Talhausen b. Rottweil zu ändern in Talhausen,
Tamm b. Bietigheim zu ändern in Tamm (Württ.),
Trochtelfingen b. Bopfingen zu ändern in Trochtelfingen (Württ.),
Urbach b. Schorndorf zu ändern in Urbach (Württ.),
Waldenburg b. Öhringen zu ändern in Waldenburg (Württ.),
Walheim zu ändern in Walheim (Württ.),
Wallhausen b. Crailsheim zu ändern in Wallhausen (Württ.),
Weißbach zu ändern in Weißbach (Württ.),
Weißenstein b. Süßen zu ändern in Weißenstein (Württ.),
Winterbach b. Schorndorf zu ändern in Winterbach (Württ.).

München, den 3. November 1925. (1089)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Vom 16. November 1925 an erhält an der Bahnstrecke Salzbergen-Gilde Grenze gelegene Tarifpunkt „Gilde Grenze" die Bezeichnung „Bent Grenze". (1

Münster (Westf.), 6. November 19

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

Um weiteren Verschleppungen Fehlabfertigungen vorzubeugen, wir Bahnhof Hansdorf (Strecke Hans Sagan) ab 1. Januar 1926 in „Hans (Kr. Sagan)" umbenannt. (1

Breslau, den 5. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigung befugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefug des Bahnhofs Bremen Weserbahnh

Der Bahnhof Bremen Weserbah wird zum 15. November 1925 für den stückgutverkehr freigegeben. (1

Hannover, im November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Das Ladegleis des an der Nebenb strecke Oberröblingen/See - Vitzenb zwischen den Stationen Lodersleben Niederschmon gelegenen Haltepun Leimbacher Gasthof wird mit sofort Gültigkeit gesperrt. Für Leimba Gasthof bestimmte Wagenladungen sen daher künftig entweder nach Lod leben oder Niederschmon aufgelie werden. (11

Halle (Saale), im November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Halle (Saale)

3. Nachrufe

Heut früh verschied nach kurzem, schwerem Krankenlager im 56. Lebensjahre der Vorsitzende unseres Vorstandes,

Herr Geheimer Oberregierungsrat a. D.

Theodor Renaud.

Der Verstorbene, der dem Vorstande unserer Gesellschaft seit deren ...ründung angehörte, hat seine hohen Fähigkeiten, seine ganze Persönlichkeit ...it nie versagender Schaffensfreude in den Dienst unseres Unternehmens ...estellt. Sein Hinscheiden bedeutet für uns einen unersetzlichen Verlust.

Der vornehme Charakter des Verblichenen, seine vorbildliche Pflicht...eue werden ihm ein dauerndes Andenken sichern.

Berlin, den 4. November 1925. (1086)

Aufsichtsrat und Vorstand der Mitropa,
Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Akt.-Ges.

Am 5. d. M. verstarb in Cassel im 66. Lebensjahre der

Abteilungsdirektor i. R.

Herr **Dr. jur. Karl Grünberg.**

Mehr als 40 Jahre seines Lebens hat der Entschlafene in rastloser Arbeit ...em Staats- und Reichsbahndienst gewidmet. Am 1. September 1911 wurde er, ...ach langjähriger gleichartiger Tätigkeit bei anderen Direktionen, namentlich ...ch als Vorsitzender der Arbeiterpensionskasse der Preußisch-Hessischen ...taatseisenbahnen Mitglied der Reichsbahndirektion Cassel, bei der er Dank ...es besonderen Vertrauens und der besonderen Hochachtung, die ihm zuteil ...urde, das Amt des ersten Vertreters des Präsidenten wahrnahm.

Seltene Befähigung, nimmermüde Schaffenskraft, gewinnende Charaktergenschaften und liebenswürdiges, heiteres Wesen erwarben ihm die Liebe ...nd aufrichtige Zuneigung aller, die mit ihm in Berührung gekommen sind.

Wir werden das Andenken des vortrefflichen Mannes, dem in seinen ...erken uneigennütziger Nächstenliebe ein dauerndes Denkmal errichtet ist, ...hohen Ehren halten. (1102)

Cassel, den 6. November 1925.

Der Präsident
und die Beamten des oberen Dienstes der Reichsbahndirektion Cassel.

Am 1. November starb hier der

Ober- und Geheime Baurat, Abteilungsdirektor i. R.

Franz Wagner

...a 76. Lebensjahre.

Über ein Vierteljahrhundert war der Verblichene in leitenden Stellungen ...ei der Reichsbahndirektion Breslau tätig, stets ein leuchtendes Vorbild an ...rbeitsfreudigkeit, Pflichttreue und vornehmer Gesinnung, gleich geschätzt ...on Vorgesetzten und Untergebenen, verehrt von seinen Mitarbeitern und Fach...enossen. In der Geschichte der Reichsbahndirektion Breslau wird sein Wirken ...rtleben; sein Andenken wird von allen, die ihn gekannt haben, über das ...rab hinaus treu bewahrt werden. (1085)

Breslau, den 3. November 1925.

Der Präsident
und die übrigen höheren Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks.

Am 30. Oktober d. J. entschlief im Sanatorium Jannowitz (Riesengebirge) ...i Alter von 42 Jahren der

Reichsbahnrat **Erwin Rosenthal.**

Der Verstorbene war seit dem Jahre 1907 im Eisenbahndienst tätig ...iese Tätigkeit wurde unterbrochen durch seinen Aufenthalt in den Jahren ...914—1919 in Deutsch-Südwestafrika, wo er vor seiner Gefangennahme im ...ahre 1915 im Auftrage des Reichskolonialamts beschäftigt war. Seit dem ...April 1924 war er Mitglied unserer Reichsbahndirektion.

Wir verlieren in dem Entschlafenen einen befähigten Mitarbeiter, der mit ...wissenhaftester Pflichtauffassung ein stets liebenswürdiges und kamerad...haftliches Wesen verband.

Schmerzlich beklagen wir daher seinen allzufrühen Heimgang und werden ...m eine treue Erinnerung und ein ehrendes Andenken bewahren. (1090)

Königsberg (Pr.), den 2. November 1925.

Der Präsident
und die Beamten der Reichsbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Zum 12. November 1925 wird der Nachtrag 4 ausgegeben. Er enthält neben zwischenzeitlich bereits bekanntgegebenen Änderungen Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie einen neuen Ausnahmetarif 88 für Holzschliff usw. (1087)

Berlin, den 5. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 9 Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1925 werden im Verkehr zwischen Station Hamburg L. B. der Lübeck-Büchener Eisenbahn und den Stationen Gaffken sowie Tragheimer Palve der Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.) direkte Tarifentfernungen eingeführt. Nähere Angaben enthält die Nummer 13 des TVA. I.

Berlin, den 5. November 1925. (1101)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B: Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw. — Tfv. 9 —.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1925 wird das Teilheft B II 11 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—26 neu herausgegeben.

Die TVA.-Verfügungen lfd. Nr. 129/1920, lfd. Nr. 1913/1924 und lfd. Nr. 170/1925 sind nicht eingearbeitet und bleiben noch in Geltung. Preis des Heftes 4,30 RM. (1100)

Berlin, den 6. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 9. November 1925: Aufnahme von Stationen in den A. T. 41. Druckfehlerberichtigungen in den A. T. 31, 32, 35, 61 und 85. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 3. November 1925. (1082)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 12. November 1925: Einführung des Ausnahmetarifs 89 für Bleche der Klasse D von Dortmund nach deutschen Seehäfen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 6. November 1925. (1091)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II, Deutsch - schwedisch - norwegischer Gütertarif, Teil II.

Ab 15. November 1925 ist im Ausnahmetarif 11 des zuerst genannten und im Ausnahmetarif 9 des zuletzt genannten Tarifs unter den seit 15. Oktober d. J. ausgeschlossenen Ölen „Rüböl" zu streichen. Ferner wird die Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen der beiden Ausnahmetarife geändert. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (1099)

Altona, den 9. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Nachtrag 3, Seite 3 die Entfernungen Holenbrunn — Gildehaus Grenze von 536 km in 586 km [illegible] Laufen (Obb) — Laarwald-Grenze von 923 km in 920 km zu ändern.

Gleichzeitig sind im Entfernungszeiger des vorgenannten Tarifs folgende Entfernungsberichtigungen vorzunehmen.

Zwischen	Dienst-beschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen (Venlo) Gr. / (Venlo) Kaldenkirchen	Straelen (Venlo) Grenze / (Venlo) Straelen	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeck	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt (Winterswyk) Gr. / Winterswyk (Bocholt)	Borken (Westf.) (Winterswyk) Gr. / Winterswyk Borken (Westf.)	Alstätte Grenze / Brockheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Gildehaus Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze / Coevorden	[illegible] Grenze
				Entfernungen in Kilometern														
Bennau Tal	OK, Sm	R. S. E.	R. S. E.	140	142	134	140	164	178	194	—	179	177	—	—	—	—	[illegible]
Dahlhausen Ucker	OK, Sm	R. S. E.	R. S. E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Rostingen	OK, Sm	R. S. E.	R. S. E.	130	—	124	—	—	—	184	—	—	—	—	—	—	—	—

Köln, den 2. November 1925. (10[illegible])

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 sind folgende Änderungen durchzuführen:

1. Folgende Stationen und Frachtsätze sind nachzutragen:

S. 129, Tarif Nr. 5 (Schnittariftafel B)

	1 Od / Boh	7 Mw / Ml	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / De/Po
Kerestur-Apaj	2445	2679	3519	3715

S. 248, Tarif Nr. 50 (Schnittariftafel B)

			1 Od / Boh	7 Mw / Ml	10 Li / La	15 Rbg / Lbc
Nová Žilina	A, B²	10,15 t	604	897	1067	1203
	B¹	„	553	859	1029	1165
	C, D	„	507	859	1029	1165

2. Auf S. 480 u. 481 (Entfernungszeiger) ist die Station Kerestur-Apaj mit folgenden Entfernungen nachzutragen:

		1 Od / Boh	5 Zl / Hl	7 Mw / Ml	15 Rbg / Lbc	19/20 Te/Bo / De/Po
Kerestur-Apaj	Brt	266	372	341	497	531

3. Auf S. 454 u. 460 (Tariftabellen mit Anstoß- und Kürzungsbeträgen) sind die Anstoßfrachtsätze für Saßnitz Hafen wie folgt zu ändern:

Tarif	Klasse	Menge	Satz
Tarif Nr. 1	I	St/kus	706
	II	„	682
	A	5 t	475
		10 t	433
		15 t	396
	B	5 t	475
		10 t	433
		15 t	376
	C	5 t	442
		10 t	380
		15 t	318
	D	5 t	279
		10 t	233
		15 t	186
	E	10 t	179
		15 t	140
Tarif Nr. 70	A, B, E, F	5 t	419
		10 t	365
		15 t	318
	C, G, H	5 t	475
		10 t	433
		15 t	396
	D	5 t	349
		10 t	310
		15 t	256
Tarif Nr. 71	A, B	St/kus	706
	A	5 t	442
		10 t	396
		15 t	334
	B	5 t	475
		10 t	433
		15 t	396

Dresden, am 5. November 1925. (1088)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif für Kalkstickstoff von Beuthen (Oberschles.) Hbf. Grenze nach Aachen West Grenze und Ronheide (Montzen) Grenze.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt der oben bezeichnete Durchfuhrausnahmetarif in Kraft.

Näheres siehe im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen TVA. I. (1095)

Oppeln, den 7. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

Nottarif. Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 10. November [illegible] gilt der Nottarif auch für Rüböl. Au[illegible] dem treten einige sonstige Änderun[illegible] ein. (1[illegible])

Berlin, den 5. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 381. Polnisch-Italienischer, Tfv. [illegible] Polnisch-Österreichischer, Tfv. 383. Polnisch-Schweizerischer, Tfv. 384. Polnisch-Tschechoslowakischer, Tfv. 385. Polnisch-Ungarischer Güter- und Kohlenverkehr.

Wegen der am 24. November 1925 erfolgenden Eröffnung des Bahnhofs Neu Bentschen für den Güter- und Tierverkehr sind in den Verzeichnissen der Grenzübergangsstationen — mit Gültigkeit vom 24. November 1925 ab — in Grenzübergangsstationen — Abschnitt deutsch-polnische Grenzübergangsstationen — mit Gültigkeit vom 24. November 1925 ab die Grenzübergangsstationen Stentsch-Zbaszýn (Stentsch) und Bomst-Zbaszýn (Bomst) zu streichen und durch Neu Bentschen-Zbaszýn zu ersetzen. (1[illegible])

Breslau, den 4. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Belgisch-französisch-luxemburgisch-polnischer Güterverkehr.

Im Verzeichnis der Grenzübergänge Abs. 10 auf S. 8, ist mit Gültigkeit vom 24. November 1925

Stentsch . . . . Zbąszyn (Stentsch)
Bomst . . . . . . Zbąszyn (Bomst)

zu streichen und durch

Neu Bentschen . . . . . Zbąszyn

zu ersetzen. (10[illegible])

Breslau, den 5. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1924. Ergänzungen und Änderungen im Eisenbahndurchlaufe.

Mit Gültigkeit vom 2. bzw. vom 13. November 1925 bis auf weiteres treten für Eisenbahndurchlaufe des genannten Verkehres Ergänzungen und Änderungen in Kraft, über welche die Direktion und die gesellschaftlichen Dienststellen nähere Auskünfte erteilen. (10[illegible])

Regensburg, am 5. November 1925.
Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

N 47. Berlin, den 19. November 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Rundfunk als Verwaltungsinstrument.

Von Dr. Hans A. Martens, Berlin.

Rundfunk ist jedem Kulturmenschen heutiger Zeit schon läufig als eine öffentliche Einrichtung zur Unterhaltung iwilligen Belehrung, und so wird er in der Tat in der und im großen Publikum als ein bedeutender Kultur- gewertet. Er ist aber auch bereits in den Dienst der htenübermittlung gestellt, wo er den Zweck der Unter- und volkstümlichen Belehrung verlassen hat.

h wird der Rundfunk noch gar nicht ausgenützt als In- t neuzeitlicher Verwaltungskunst, obwohl er auch hier- Eigenschaften hat. Namentlich ist er, wie kein anderes zur Verbreitung von Gedanken geeignet, wenn große tungen auf die Masse ihres weit im Lande zerstreuten ls wirken wollen und wo es darauf ankommt, mit schlag- Schnelligkeit im Augenblick Gedanken von einer Zen- anz auf weit im Lande liegende Zweigstellen zu über- Denn die dem Rundfunk besonders eigentümlichen schaften, Wirkung auf die Masse, Schnelligkeit der gung unter Vermeidung leicht zerstörbarer Leitungen welche zu seiner Anwendung beim Verwalten geradezu ordern. Große Verwaltungen haben ganz bestimmte Auf- er Nachrichtenübermittlung immer und immer wieder zu on denen nur einige genannt seien:

Neue Gedanken zum Allgemeingut machen.

lie Durchführung von Neuerungen, bei denen es darauf t, die Menge von Beamten und Arbeitern zunächst mit en Gedankengängen vertraut zu machen, gibt es kein und wirksameres Mittel, welches schnell große Mengen schen erfaßt, als den Rundfunk. Er muß als eines der Propagandamittel bezeichnet werden. Hier wird er in r Weise einzusetzen sein, wie der öffentliche Rundfunk beim Unterricht (Hans-Bredow-Schule, 1000 Worte Französisch) bereits mit großem Erfolge wirkt. Die Schnelligkeit, in dieser Weise neue Gedanken in ungezählte Tausende einer großen Verwaltung hineinzubringen, muß allein schon entscheidend sein, um sich mit dieser Frage der amtlichen Verwendung des Rundfunks im größten Stil zu beschäftigen.

2. Entscheidungen schnell zu verbreiten.

Es ist oft sehr wichtig, Entscheidungen bedeutsamer Art schneller, als es auf telegraphischem Wege geschehen kann, über einen großen Verwaltungsbereich zu verbreiten. Das ist besonders wichtig, wenn es sich um Verhandlungen und Beratungen über Personalangelegenheiten (Gehälter, Löhne, neue Gesetze und Verordnungen) handelt, auf deren Ausgang ungezählte Tausende warten. Die schnelle Verbreitung trägt meist wesentlich zur Beruhigung der Erregung in großen Beamten- und Arbeitermassen bei, namentlich, wenn diesen Mitteilungen ein Kommentar beigegeben werden kann, wie es telegraphisch wegen der auf diesem Wege gebotenen Wortkürzung nicht möglich ist.

3. Erläuterungen zu Erlassen und Verfügungen geben.

Es ist nicht leicht, Erlasse und Verfügungen so abzufassen, daß Mißverständnisse in der Auslegung unter allen Umständen ausgeschlossen sind. So wäre es bei Herausgabe derartiger Verlautbarungen sehr zweckdienlich, wenn dem Erscheinen der Erlasse und Verfügungen bei den Empfangsstellen die Erläuterungen (Kommentare) durch das gesprochene Wort des eigentlichen Sachbearbeiters auf dem Fuße folgen könnten. Man wird zugeben, daß derartige von maßgebender Stelle gesprochenen Auslegungen, das heißt Ausführungen über den Sinn, wie diese oder jene Verfügung entstanden (Kenntnis des Entstehens ist oft dem Verständnis besonders dienlich) und gedacht ist, der ein-

heitlichen Auffassung in großen Verwaltungen sehr nützlich sein würden.

Der Hauptwert des Rundfunkkommentars ist darin zu erblicken, daß alle Beteiligten unmittelbar, ohne Vermittlung eines Dritten, die von berufener Stelle gemachten Ausführungen hören können.

4. Beratungen, Dienstvorträge und Unterweisungen geben.

Wie der öffentliche Rundfunk mit Nutzen die freiwillige Belehrung pflegt, an der ungezählte Hunderttausende teilnehmen, so kann ein großer Verwaltungskörper seine einzelnen Glieder mit dem Wissensstoff durchsetzen, und zwar von einer einzigen oder doch nur von wenigen Zentralstellen aus, ohne daß zahllose kostspielige Unterrichtsstunden allerorts ins Leben gerufen sein müssen. Der gewandte und sachkundige Propagandaredner wird seine zahllosen Hörer durch die Art und die Klarheit seiner Darstellung zu fesseln vermögen. Mancher wird bei diesem Vorschlag an den langweiligen, einschläfernden Dienstvortrag seines zuständigen Dienststellenvorstehers oder eines anderen Beauftragten denken. Denn wie oft ist es wiederholt worden, daß ein tüchtiger Dienststellenleiter nicht immer ein Vortragskünstler sein muß, der seinem Schüler bei dem Vortrage der oft wirklich trockenen Dienstgeschäfte zu unterhalten versteht. Wenn eine große Verwaltung mit Geschick Beamte mit pädagogischem Talent, die der Vortragskunst beflissen (in der wenige Beamte übrigens mit geringem Aufwand an Kosten recht gut ausgebildet werden können), aussucht und zur Beratung und Unterweisung des Personals durch den Rundfunk einsetzt, so wird sie damit Männer in das Unterrichts- und Bildungswesen einschalten, die es verstehen, die zuhörenden Schüler zu unterhalten. Dadurch wird Pestalozzis grundlegender Satz für den Erfolg auch im Dienstunterricht festgehalten: „Halte die Schüler bei guter Laune“.

Die Fortbildung der Beamten ist heute ein gewaltiger Faktor im Leben des Einzelnen und großer Verwaltungen. In selbstgeschaffenen Beamtenhochschulen (Verwaltungsakademie), die zunächst nur den am Ort befindlichen Beamten zugute kommen, werden neben den laufenden Vorträgen sogenannte Vortragskurse (Post-, Eisenbahn-, Polizei-Woche) abgehalten, zu denen auch Beamte der Provinz nach freier Entschließung zusammengezogen werden. Aber welch ein geringer Teil, nur wenige Hundert aus dem großen, nach Tausenden zählenden Beamtenheer, kann Zeit und Geld aufbringen, um an den Kursen teilzunehmen. Und wie viele haben mir ihr Leid geklagt, daß sie an den Kursen nicht teilnehmen konnten. Der Rundfunk löst die Aufgabe spielend, alle als Hörer in weitem Umkreise an den Vorträgen teilnehmen zu lassen, ohne besonderen Zeit- und Geldaufwand. Wie gewaltig vergrößert sich dadurch der Wirkungsgrad eines Kursus, oder anders gesprochen: Wie wächst die Möglichkeit des Erfolges der Vorträge. Muß nicht auf einem größeren Acker auch mehr ausgestreute Saat aufgehen und reichere Frucht tragen? Welches Gefühl der Befriedigung hatte ich als Mann, der überall auf Wirkungsgrad sieht, bei meinem ersten Rundfunkvortrag, als ich mir vorstellte, daß anstatt weniger Dutzend viele Hunderte, vielleicht Tausende meine Gedanken, auf deren größte Verbreitung ich Wert legte, hören und als später die Meinungen mir aus weiter Ferne zugingen.

5. Besondere Propaganda der Eisenbahnen.

Wenn eine Eisenbahngesellschaft dem verkehrstreibenden Publikum etwas zu sagen hat, gibt es kein besseres Mittel als den Rundfunk. Ankündigungen über schnelle und bequeme Reiseverbindungen bei Fahrplanwechsel oder beim Hochbetrieb der Sommer- und Winterreisen, über schnellsten Güterversand, Mitteilungen über neue Einrichtungen zur Bequemlichkeit der Reisenden, Anregungen zur Mitarbeit aller Reisenden bei dem Streben nach Ordnung und Pünktlichkeit im Zugverkehr, Belehrungen im Kampfe gegen die Unfälle der Reisenden an Hand von Beispielen aus der Praxis werden als wirksamste, gern gehörte Programmpunkte der Verkehrspropaganda zu betrachten sein. Jeder Betriebsunfall, aus dem allgemein Belehru[ng zu] schöpfen ist, sollte nach Klärung der Ursachen, sowei[t] Dienstgeheimnis nicht verletzt wird, dem ganzen Personal mitgeteilt werden. Unfälle, durch die Eisenbahnbeamte[n oder] Arbeiter zu Schaden gekommen sind, werden ebenfalls na[ch Ur]sachen und Möglichkeit, wie sie in Zukunft zu vermeide[n] würden, bekanntgegeben. Erfolge auf besonderen Gebiete[n, na]mentlich nennenswerte Ersparnisse infolge besonderer [Be]mühungen, können der Nacheiferung dienen, und vielleic[ht ist] der Gedanke erwägenswert, die Namen derjenigen, dene[n be]sondere Erfolge zu danken sind, zu nennen. Die öffentliche A[n]erkennung würde ein Schritt aus dem Unpersönlichen i[n die] Pflege der Persönlichkeitswerte bedeuten und gewiß dem [Geist] des Personals nur förderlich sein, indem Pflichteifer un[d Ge]schäftsinteresse angespornt werden.

Zu den vorstehend angedeuteten Vorteilen der Rundfun[kver]wendung im Dienst einer Verwaltung kommt sicherlich noch [hin]zu die Verminderung des Schreibwerks und die Verminde[rung] zeitraubender Dienstreisen, deren Wirkungsgrad um so klein[er] wird, je größer die zurückzulegende Reisestrecke ist. Man [denke] z. B. an den Zeitaufwand einer sechsstündigen Unterweisun[g, für] der zwei Tagereisen — 48 Stunden — gebraucht werden, so [daß] sich der zeitliche Wirkungsgrad auf 0,13 stellt, ein Wert [mit] dem kein Ingenieur zufrieden ist.

Nun wird bei diesem neuartigen Vorschlage sofort eine [Un]menge von Einwänden auftauchen, die meistens viel[le]i[cht] ausgesprochen werden, als man sich die Mühe nimmt, zu[n]einmal den Vorteilen des Ungewohnten nachzugehen, d[a be]kanntlich die „Ja, aber“-Menschen in der Welt die Regel [und die] „Ja, also“-Menschen mit der Laterne zu suchen sind. Einer d[er] Einwände ist zunächst der, daß man mit dem Rundfunk [kei]ne Dienstgeheimnisse übertragen kann. Das ist sicher richtig. [Der] Rundfunk ist aber nicht ein Mittel, um Geheimnisse zu b[e]wahren, sondern um Nachrichten zu verbreiten. Damit muß [man] sich schon abfinden. Es wäre etwa dasselbe, von der Rund[funk]übertragung die Wahrung des Geheimnisses zu verlangen, [als] wenn man von der Eisenbahn die Nichtbenutzung durch [das] Publikum fordern wollte. Was von dem Rundfunk als M[ittel] des Verwaltens übertragen wird, muß selbstverständlich [alle] Welt hören können. Es wird niemandem einfallen, Ge[heim]erlasse durch Rundfunk weitergeben zu wollen. Aber die [an]deren Nachrichten, von denen sowieso viele auch in der T[ages]presse erscheinen, kann ruhig jeder, dem es Vergnügen m[acht,] mit anhören. Der zweite Einwand, den kluge Leute auch s[o] machen werden, ist der, daß es bei der Rundfunkübertra[gung] keine Erörterung und gegenseitige Aussprache gibt. Richtig! [Es] gibt bei den schriftlich übermittelten Erlassen und Verfügu[ngen] auch keine Aussprache. Somit fällt dieser Einwand ins Wa[sser.] Nun könnte man weiter einwenden: Aber bei der Unterrichts[-]erteilung muß doch eine Aussprache stattfinden? Das wir[d in] gewisser Weise richtig sein. Aber der Deutsche weiß vielle[icht] nicht, welch gewaltigen Umfang z. B. in Amerika der briefli[che] Unterricht in allen möglichen Disziplinen, soweit mir bek[annt] ist, angenommen hat. Da gibt es auch keine Erörterung[1]), [und] doch suchen ungezählte Menschenmengen ihr Wissen auf [diese] Weise zu vervollständigen, um den Aufstieg in ihrem Beru[f zu] nehmen. Wenn man z. B. an die mühevolle Tätigkeit der R[eichs]beamten bei der Reichsbahn denkt, die tagaus, tagein unterw[egs] sind, um neue Einrichtungen dem Personal zu erläutern, [neue] Verfahren klarzumachen, so wird man den Rundfunk als [das] beste Mittel betrachten müssen, um diese Tätigkeit in ihr[em] zeitlichen Wirkungsgrad wirtschaftlicher zu machen. Auf [die] Einzelheiten, wie dieser Fernunterricht möglich ist, soll [hier] nicht eingegangen werden, denn ihn zu entwickeln, wird [es] einigen Nachdenkens immerhin bedürfen.

Man wird ferner einwenden, daß namentlich bei Vorträgen [...]

[1]) Auch die Zeitschrift „Der Eisenbahnfachmann“ betr[eibt] Fernunterricht, bei dem es keine Verständigung zwischen Leh[rer] und Schüler gibt.

liche Kontakt zwischen Vortragendem und Hörer fehlt und ein gut Teil der Wirkung verloren geht. Nach meinen igen persönlichen Erfahrungen trifft das nicht zu. Wohl n öfter den Wunsch — namentlich dem Rundfunkhörer-nger drängt sich der Wunsch auf — den Sprechenden zu Aber man gewöhnt sich sehr schnell daran — ihn nicht en, ohne Einbuße am Vortrag zu leiden. Und für die in kommenden Dienstvorträge spielt das Nichtsehen des ers sicher gar keine Rolle. Sieht man denn den Verfasser Buches, einer Abhandlung vor sich? Und wird doch von eist des Inhalts in Bann geschlagen, der uns so prosaisch die Druckerschwärze bekannt wird. Woran wir eben gewöhnt sind. Die Mechanisierung hat eben den Vortrag erfaßt und wird — wie die Erfahehrt — nicht aufzuhalten sein.

weiterer Einwand kann gemacht werden, indem man laß Mißverständnisse auch durch die mündliche Überig von Mitteilungen nicht ausgeschlossen sind und daß schriftliche Weg doch vorzuziehen sei, wo man schwarz iß die Mitteilung vor Augen hat. Auch hier bietet sich nheit, durch die neuzeitlichen Einrichtungen des vollieten Bürobetriebes Sicherheiten zu schaffen. Es ist nöglich, mit dem empfangenden Lautsprecher eine Ein g zu verbinden, die die Worte auf einer Walze aufnimmt, r sie dann beliebig oft abgehört werden können, sei es, r Empfänger sie selbst noch einmal hören will, sei es, n sie schriftlich niederlegen will. Neueste Einrichtunben in dieser Beziehung ungeahnte Möglichkeiten. Es nrichtungen, die jedem Rundfunkempfänger zugeschaltet können, die die Rundfunknachrichten, unabhängig von tunden, selbsttätig aufnehmen. (Telegraphon der Firma hardt A.-G., Berlin SO 16.)

kommen nun zu der Organisation des dem Ver dienstbaren Rundfunks. Der höchste Verwaltungschef ine Sendestelle haben müssen, während die Provinzialkalbehörden ihre Empfänger haben. Desgleichen wird ovinzialbehörde einen Sender haben müssen, um von sich Lokalbehörden Rundfunknachrichten zukommen lassen nen. Der Besprechungsraum der Sendestelle wird an ben Tagen den verschiedenen Geschäftsbereichen (Refe und Dezernenten) zu ganz bestimmter Stunde zur Verfügung zu stellen sein, damit eine gute Ausnützung der Anlage sichergestellt wird. Wie bei dem öffentlichen Rundfunk läßt sich auch bei der amtlichen Verwendung ein genaues Tageszeitprogramm aufstellen und innehalten. Man kann sich auch vorstellen, daß besondere Rundfunknachrichten am Tage vorher besonders angekündigt werden, damit sich die Empfänger zur rechten Zeit einstellen können. Die Sprecher werden sich an den Empfangsstellen bei der Sende-Geschäftsstelle rechtzeitig anzumelden haben, welche die Abgabe der Gespräche allgemein zu organisieren hat. Die Empfangsstelle kann man sich zunächst so denken, daß ein Lautsprecher in einem Vortragssaal aufgestellt wird und auch im Zimmer des Dienstchefs. Die Empfangs-Geschäftsstelle regelt die Schaltungen auf den Vortragssaal oder auf den Dienstchef oder sonstige beteiligte Stellen und sorgt auch dafür, daß die erforderlichen hörenden Personen rechtzeitig vor Beginn der Nachrichtenübermittlung zur Stelle sind. Sie sorgt auch für die Zuschaltung der Gesprächswalze (Telegraphon), von der nach Bedarf der Text in Maschinenschrift zu übertragen, zu vervielfältigen und den beteiligten Stellen zuzuleiten oder nach Bedarf erneut im Vortragsraum durch Lautsprecher bekannt zu geben ist.

Wenn man das Dienst-Unterrichtswesen im Sinne der öffentlichen Radio-Belehrungsvorträge weiter ausbauen will, so kann man auch daran denken, den freiwilligen Unterricht in die Abendstunden zu verlegen, so daß jeder, der etwas lernen will, außerhalb der Dienststunden in seiner Behausung die Möglichkeit hierzu hat, falls er einen Radioapparat besitzt. Dieser Gedanke würde den weiteren Gedanken nahelegen, die Beschaffung von Radioempfängern jedem einzelnen der Verwaltung zu erleichtern oder Apparate gegen eine geringe Gebühr, z. B. in der Vorbereitungszeit zu Prüfungen, zu verleihen.

Ungeahnte Möglichkeiten der Verwendung des Rundfunks in den Aufgaben einer großen Verwaltung bieten sich bei weiterer Ausgestaltung der hier niedergelegten Gedanken dar. Doch mögen diese zunächst genügen, um die Aufmerksamkeit größerer Verwaltungen auf die Dienstbarmachung des Rundfunks zur Lösung ihrer mannigfachen Aufgaben hinzulenken. Mögen diese Betrachtungen aber vor allem dazu beitragen, daß sich große Verwaltungen, wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, in kürzester Zeit die Verwendung des Rundfunks für ihre dienstlichen Zwecke sichern.

Die Leistungseinheit bei Selbstkostenberechnungen.

on Ing. **Friedrich Bazant**, Ministerialrat, Vorstand der Abteilung für den Verkehrsdienst bei der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen.

orkriegszeiten wurden in Österreich über die Betriebsse der Hauptbahnen und Lokalbahnen umfangreiche stae Darstellungen aufgelegt, wobei vorwiegend das Wagenometer als Einheit für die Zurückführung der Ausgaben auf die Leistung angewendet wurde. Die in der Nacheit gebotene Einstellung alles nicht unerläßlichen Schreibhenwerkes, der schwankende Geldwert und verschiedene Ursachen führten zur äußersten Einschränkung dieser chen Darstellungen. Sie konnten auch um so leichter t werden, als ihr Wert durch den erforderlichen Zeitaufir ihre Zusammenstellung im Gegenhalte zu der Schnellig der Entwicklung der Dinge sehr herabgemindert erschien. twendigkeit, über die jeweiligen Selbstkosten rasch Ankte zu gewinnen, führte nun zu behelfsmäßigen schnellen lagsrechnungen, wobei jedoch an Stelle des Wagenachsrs das Gesamtlasttonnenkilometer als Leistungseinheit wurde. Hierfür waren verschiedene Gründe maßgebend, Erörterung ein gewisses allgemeines Interesse bieten

n der Nachkriegszeit in Erscheinung getretene schwere an Brennstoff für Lokomotiven, die hohen Preise, die für elegt werden mußten, die großen Kosten der Instand der hochgradig abgenutzten Lokomotiven und verschiedene andere Ursachen steigerten die Kosten der Zugkraft in ganz außerordentlicher Weise. Diese Steigerung bewirkte eine bedeutende Verschiebung in den Ausgabenanteilen der einzelnen Dienstzweige am Gesamtergebnis und nötigte zu besonderer Berücksichtigung bei der Ermittlung der Selbstkosten. Weiter zeigten Untersuchungen über die Selbstkosten auf verschiedenen Abschnitten wichtiger Hauptlinien des durch die Neugestaltung der Grenzen Österreichs grundlegend geänderten Bahnnetzes, daß die erhöhten Zugförderungskosten auf den Steilrampenstrecken der Alpen die Selbstkosten der Beförderung auf bestimmten Hauptverkehrswegen namhaft beeinflußten. Da im Zugförderungsdienst das Gesamtlasttonnenkilometer als Leistungseinheit vielfache Verwendung findet, war seine Beibehaltung bei der Aufnahme der Ergebnisse des Zugförderungsdienstes in allgemeine Selbstkostenberechnungen naheliegend.

Weiter zeigte es sich als notwendig, auch die Kosten der Leerläufe mit den Beförderungskosten in einen organischen Zusammenhang zu bringen. Das Ausmaß der Leerläufe ist je nach der Beschaffenheit des Beförderungsgutes und der allgemeinen Lage im Bahnnetze wesentlich verschieden. Die diesfalls jeder Beförderung anzulastenden Kosten hängen aber auch von dem Eigengewichte der betreffenden Wagen ab.

Die folgerichtige Berücksichtigung aller dieser Einzelheiten

nötigte schließlich auch dazu, die Ausgaben des Bahnhofdienstes zu zerlegen, um für die verschiedene Bewertung einzelner Leistungen, wie z. B. der reinen Durchfuhr in geschlossenen Zügen oder im Einzellaufe der Wagen oder die Beförderungsleistung einschließlich der Kosten der Abfertigung und der Abstufung der Abfertigungskosten nach der Art des Gutes gewisse Anhaltspunkte zu gewinnen.

Bei Aufbau des einer bestimmten Leistung entsprechenden Selbstkostensatzes konnte die alte Erfahrung berücksichtigt werden, daß der auf einer Bahnlinie zur Verfügung stehende Betriebsapparat in der Regel für die Bewältigung einer bestimmten Verkehrsgröße hinreicht und daß bei Einhaltung dieser oberen Grenze mit wachsendem Verkehr nur ein mäßiges Ansteigen einzelner Ausgabenanteile erfolgt. Wird diese Grenze überschritten, so tritt eine sprunghafte Steigerung der Ausgaben ein, wobei nach Durchführung der zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit notwendigen Verfügungen wieder ein mäßiges Ansteigen der Ausgaben mit wachsendem Verkehr erfolgt. Bei Verkehrsabfällen tritt der umgekehrte Vorgang ein.

Werden daher die auf die Leistungseinheit eines Gesamtlasttonnenkilometers entfallenden Ausgabentangenten der einzelnen Betriebszweige ermittelt, so werden bei bescheidenen Leistungsänderungen nur gewisse Kostentangenten zum Aufbau des betreffenden Selbstkostensatzes der Leistungseinheit heranzuziehen sein. Die Schwierigkeiten bei der Ermittlung der Kostentangenten durch Teilung der Ausgaben für personenführende Züge einerseits und Güterzüge andererseits, ferner bei Festsetzung des Ausmaßes der jeweiligen veränderlichen Ausgaben (Funktionen des Verkehrszuwachses oder Verkehrsabfalles) und der jeweiligen festen Ausgaben (Konstanten in bezug auf bestimmte Verkehrsgrößen) und dgl. mehr sollen hier nicht weiter erörtert werden.

Um jedoch ein beiläufiges Bild des Rechnungsvorganges zu geben, werden nachstehend die durchschnittlichen Betriebskostentangenten einzelner Leistungen bei Beförderung eines Gutes mit Güterzügen im allgemeinen angeführt. An Stelle der auf ein Gesamtlasttonnenkilometer Leistung entfallenden Geldwerte werden zur Vermeidung von Mißverständnissen an Stelle der Geldwerte einfach die Hundertsätze der Gesamtkosten eingestellt.

Betriebskostentangenten für:	%
1. Allgemeine Verwaltung	3,9
2. Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	8,7
3. Bahnhofdienst: a) Bewegung der Züge	2,3
b) Abfertigung der Güter	15,2
c) Verschubkosten einschl. der Beistellung der Verschubkraft	11,8
d) Restliche Ausgaben	0,9
4. Fahrdienst (Schaffner ausschließlich Lok.)	6,6
5. Zugförderungsdienst (ohne Nebenleistungen)	17,6
6. Erhaltung der Lokomotiven	8,2
7. Erhaltung der Güterwagen	9,3
8. Alle übrigen Ausgaben	15,5
Gesamtausgaben:	100,0

Ist nun z. B. der Selbstkostensatz für den Abschub vol[l] wagen aus einem Netzteil in den anderen aufzubauen, so [...] es, aus vorstehender Zusammenstellung die Ansätze 3 a, 4 [...] 6 zu vereinigen, wodurch sich ein Höchstkostensatz vo[n] 35 % der durchschnittlichen Beförderungskosten der Ein[h] gibt. Handelt es sich dagegen um den einzelnen Lau[f] leeren Wagens, so wird mindestens noch die Post 3 c ange[...] zu berücksichtigen sein. Bei entsprechender weiterer Auf[...] des Kostentangenten ist es möglich, sich dem Bedarfe des [...] falles noch besser anzupassen.

Den erhöhten Betriebsausgaben auf Linien mit erheb[...] Betriebserschwernissen, die sich vorwiegend bei den Ansä[tzen] 5 und 6 auswirken, kann durch Zuschläge Rechnung ge[...] werden. Zur Erleichterung der Rechenarbeit erscheint [...] sam, in einem Verzeichnis der kilometrischen Längen d[er ein]zelnen Linien die Streckenanteile ohne und jene mit Be[triebs]erschwernissen gesondert auszuweisen. Nach Errechnun[g der] Leistung an Gesamtlasttonnenkilometern durch die beabsi[chtigte] Beförderung im Vollauf und im Leerlauf unter Berücksich[tigung] des wahrscheinlichen Gewichtes der Ladung und des [...] gewichtes der hierfür in Betracht kommenden Wagenart [...] der zu wählende Selbstkostensatz aufgebaut und sodann f[ür] gewöhnlichen Strecken direkt, für die Strecken mit Be[...] erschwernissen mit den erforderlichen Zuschlägen verseh[en] die Errechnung der schließlichen Selbstkosten der Beförd[erung] verwendet werden. Dem Mangel, daß die auf diesem We[ge er]rechneten Selbstkosten auf große Entfernungen zu hohe u[nd] kürzere Entfernungen zu niedrige Ergebnisse zeitigen, ka[nn] der Durchsichtigkeit des Rechnungsvorgangs durch indivi[...] Abstriche und Zuschläge bei den einzelnen Ansätzen des S[elbst]kostensatzes und bei seiner Anwendung auf die einzelnen [...]strecken des ganzen Beförderungsweges Rechnung get[ragen] werden.

Einwendungen, die sich bei der Betrachtung des geschil[derten] Rechnungsvorganges von selbst aufdrängen, kann nur ent[gegen]gehalten werden, daß die wirklichen Selbstkosten im Bahnb[etrieb] bei der Verschiedenartigkeit der Betriebsverhältnisse de[r ein]zelnen Linien und bei den zahlreichen mit den verschi[edenartigsten] Kosten verbundenen Teilarbeiten zur Abwicklung [einer] vollständigen Beförderung überhaupt nie ganz zutreffen [er]mittelt werden können. Als Grenzrechnung für Mindestk[osten] bei der Anbietung einer Beförderungsmöglichkeit ode[r] Höchstkosten bei der Einforderung eines Beförderungsent[gelts] können jedoch Selbstkostenberechnungen schwer gänzlich [ent]behrt werden.

Die selbsttätige Auswirkung des Verhältnisses zwischen [...] last und Eigengewicht, die gerechte Auswirkung der Lee[r]kosten bei der jeweiligen Lage der Beförderung im Bahn[...] die volle Auswirkung der Streckenabschnitte mit Betri[ebs]erschwernissen und die Möglichkeit der Berücksichtigung [der] Nebenleistungen im Berechnungsvorgang sind Vorteile, die [...] Gesamtlasttonnenkilometer als Leistungseinheit bei S[elbst]kostenberechnung dann Beachtung sichern, wenn ein Bahn[...] mit Linien verschiedener Beschaffenheit und stark schwa[nkenden] den Verkehrsgrößen vorliegt.

Bücherschau.

— **Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen 1925.** Mit 62 Abbildungen, 1 Bildnis und 2 Tafeln. V. D. I.-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19.

Mit der Herausgabe des Buches ist der Vorstand der Gesellschaft dem Beispiel vieler wissenschaftlicher in- und ausländischer Gesellschaften gefolgt. Während den Mitgliedern der Gesellschaft bisher nur alljährlich ein Mitgliederverzeichnis und der Geschäftsbericht zuging, enthält das neue Jahrbuch darüber hinaus wertvollen, wissenschaftlichen Stoff, wie er der Gesamtheit der Bauingenieure aus der vorhandenen Literatur ohne weiteres nicht zufließt. Aus dem Inhalt, der alle Gebiete des Bauingenieurwesens behandelt, seien nur die Abhandlungen erwähnt über neuere Kaimauern, Berechnungen von Pf[ahl]gründungen, den Bau der zweigleisigen Hauptbahn Viel-[...] Poteau, über Prüfung und Bewertung von Gesteinen für [die] Verwendung als Straßenbaustoff, Belastungsannahmen [für] Brücken. Der Band enthält ferner graphische Hilfstafeln [zur] Berechnung von Eisenbahnbrücken u. a. m. Eine Zusam[men]stellung der wichtigsten Zentralbehörden Deutschlands [und] einiger Nachbarländer sowie auch des Auslandes, eine Zu[sam]menstellung bedeutender Ingenieur-Bauwerke, einiges von [der] Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure u. a. ma[cht] das Jahrbuch dem Leser besonders wertvoll, und deshalb [wird] es auch nicht nur in den Kreisen der Bauingenieure, son[dern] darüber hinaus als eine willkommene Bereicherung der t[ech]nischen Literatur angesprochen werden.

Die elektrische Wiener Stadtbahn.

in den Jahren 1892 bis 1900 aus militärischen Rücksichten lbahn erbaute Wiener Stadtbahn litt seit jeher unter einer tigen, die Verkehrsbedürfnisse bei weitem nicht aus- d berücksichtigenden Linienführung. Da sie nicht den erkehrsadern folgt und auch nicht bis in die Innenstadt gt, kann es nicht wunder nehmen, daß das wirtschaftliche is dieser mit Dampf betriebenen Ortsbahngruppe durchaus daß der elektrische Betrieb der Stadtbahn mit Straßenbahnbetriebsmitteln nicht als eine endgültige, dauernde Lösung betrachtet werden kann; sie sei jedoch unter den gegenwärtigen Verhältnissen als die einzige wirtschaftliche und finanziell mögliche Lösung erkannt worden; der Übergang zum Schnellbahnbetrieb wird aber späterhin dadurch erleichtert werden, daß die Betriebsmittel auf der Straßenbahn wieder verwendet werden können,

Abb. 1.

edigend war. Versuche zur Einführung des elektrischen i es reichen bis zum Jahre 1898 zurück; der Schaffung eines euzeitlichen Grundsätzen geplanten großzügigen unter- n Schnellbahnnetzes trat man 1910 näher, aber der Welt- achte die Pläne zunichte. Im Gegenteil mußte der Stadt- rieb seit 1914 beträchtlich eingeschränkt und Anfang er 1918 wegen Kohlennot schließlich ganz eingestellt Die Folge war eine außerordentliche Überlastung der nutzten Straßenbahnlinien. Diese Zustände sind nun ie am 3. Juni d. J. erfolgte Wiedereröffnung der Stadtbahn ich gemildert und durch ihre gleichzeitige Umstellung elektrischen Betrieb noch weiter verbessert worden. Da die für diesen Zweck verfügbaren Geldmittel nur be- waren, war man gezwungen, ein Mittelding zwischen chem Straßen- und Schnellbahnbetrieb zu schaffen, und s gelang dem Wiener Gemeinderat erst nach überaus rigen Verhandlungen. Straßenbahn und Stadtbahn wur- die neue Aufgabe vollständig zusammengeschlossen und einsame Wagenpark so bemessen, daß er auch für die auftretenden Verkehrsspitzen ausreichte. Für den hnverkehr war nur ein verhältnismäßig kleiner Fahr- bestellen, da die neuesten Wagen der Straßenbahn nach hendem Umbau, Ausrüstung mit Scherenstromabnehmern uckluftbremse auch für den Stadtbahnbetrieb herange- verden konnten.

der Schilderung, die der Direktor der Wiener städtischen bahn, **Ludwig Spängler**, von der neuen Betriebs- er Stadtbahn in einer ausgezeichneten Denkschrift ge- at, der nachstehend gefolgt ist, war man sich im Schoße ener Gemeindeverwaltung niemals darüber im unklaren, gleichviel, ob alsdann die Stadtbahn dem den Bundesbahnen vorbehaltenen elektrischen Vollbahnverkehr oder einem neu anzulegenden Schnellbahnnetz eingegliedert werden wird. Die Denkschrift hebt hervor, daß die Verwendung von Straßenbahnwagen auf der Stadtbahn ermöglicht, an geeigneten Stellen einen unmittelbaren Wagenübergang von der Stadtbahn zur Straßenbahn

Abb. 2. Fahrbare Einanker-Umformeranlage.

durchzuführen, was für einzelne, sonst weniger benutzte Straßenbahnlinien von Wichtigkeit sei.

Das nunmehr elektrisch betriebene Stadtbahnnetz ist in Abb. 1 veranschaulicht; die Gesamtlänge der Linien beträgt 26,5 km.

Für die **Stromversorgung** reichten die bisherigen Kraftstationen der Städtischen Elektrizitätswerke nicht aus. Vier neue Unterstationen sind in unmittelbarer Nähe der Stadtbahn

erbaut und mit Quecksilberdampf - Großgleichrichtern ausgerüstet worden. Der den Städtischen Elektrizitätswerken entnommene Drehstrom von 5000 Volt Spannung wird hier im Gleichstrom von 750 Volt, der einstweiligen Betriebsspannung der Stadtbahn, umgewandelt. Durch die Anordnung von Spartransformatoren kann diese Gleichstromspannung nach Bedarf auch auf 600 bis 440 Volt herabgesetzt werden, um mit der gleichen Anlage auf das Straßenbahnnetz oder auch auf das Lichtnetz zu arbeiten. Neben diesen festen Umformeranlagen ist noch eine fahrbare Einanker-Umformeranlage nach Abb. 2 beschafft; ein Einankerumformer für 7 Kilowatt Leistung nebst zugehörigem Transformator und einer Schaltanlage sind in einem Sonderwagen untergebracht und dienen dazu, bei zeitweiligem Massenverkehr helfend einzuspringen. Die Zusatzanlage kann in den Haltestellen Hütteldorf, Meidling-Hauptstraße, Hauptzollamt, Brigittabrücke, Michelbeuren und Heiligenstadt an das Hochspannungsnetz der Städtischen Elektrizitätswerke und den Fahrdraht angeschlossen werden.

Da die Fahrgeschwindigkeiten auf der Stadtbahn größer sind als auf der Straßenbahn, ist die Fahrleitungsanlage nach Art der Vielfachaufhängung mit selbsttätigen Nachspannvorrichtungen nach Abb. 3 eingerichtet worden. Die ti punkte sind auf den offenen Strecken 50 bis 55 m, i Tunneln 20 bis 30 m von einander entfernt; der Fahrdra findet sich im Freien mindestens 4,80 m, in den Tunneln m destens 4,35 m über der Schienenoberkante. Die Fahr sind zickzackförmig verspannte Rillendrähte von 65 qmm u schnitt aus Kadmiumkupfer; über jedem Gleis hängen 2 drähte. Auch das Tragseil besteht au miumkupfer. Es hat 70 qmm Quers so daß der gesamte Leitungsquerschni jedes Gleis 200 qmm beträgt. Als St dienen auf den Hochbahnstrecken gittermaste, in den Einschnitten – Ausnahme der Abspannmaste und stärker beanspruchten Maste — fast weg Altschienen, an denen die Que oder Ausleger befestigt sind, die die tungen tragen.

Abb. 3. Vielfachaufhängung des Fahrdrahtes, darunter zwei neue Züge der Wiener Stadtbahn.

Die neuen Stadtbahnwagen (Ab und 4) mußten äußerlich wie die St bahnwagen neuester Bauart gestaltet w den, da sie mit diesen zu Zügen zusam gestellt werden. Triebwagen und Bei haben, wie aus Abb. 4 hervorgeht, ei Kastenlänge von 10 700 mm und mess Puffer zu Puffer 11 600 mm. Die Kastenbreite beträgt 2266 mm. Die W höhe über Schienenoberkante, ohne Be sichtigung der Lüftungsaufsätze un Aufbaues für die Lagerung des abnehmers und der Dachwiderstände b 3210 mm, die lichte Höhe des Wagenk selbst 2198 mm. Das Wageninnere, d den Plattformen durch 920 mm Doppelschiebetüren abgeschlossen ist hält 24 Sitzplätze, die sich in in Abb. 4 ersichtlichen Weise je zur Hälfte auf und Längsbänke verteilen. Dazu kommen innen und au Plattformen beim Triebwagen 47, beim Beiwagen 53 plätze, so daß im ganzen der Triebwagen 71, der Bei 77 Personen faßt; bei Überbesetzung können im Triebwag im Beiwagen 89 Personen Platz finden. Das Wagendac als Tonnendach und ohne Oberlichtfenster ausgebildet. Ob der Stirnwände befindet sich eine Lüftung nach Zü Muster, die gegen Regen geschützt ist und vom Wageninn aus geschlossen werden kann. Im Wagen befinden sich eine A Gepäckregale. Die Plattformen haben gesonderte Ein- und steigetüren und sind vollkommen abschließbar; sie l 745 mm über den Schienen. Auf den Straßenbahnstrecke diese Höhe durch zwei Stufen, auf der Stadtbahn, deren H

Abb. 4. Neuer Dreiwagenzug der Wiener Stadtbahn.

340 mm über den Schienen liegen, durch eine Stufe unter- Das Wageninnere liegt 200 mm über den Plattformen.

Wagen sind zweiachsig; die Achsen sind zu Drehgestellen 3600 mm Radstand verbunden; der Laufraddurchmesser be- 850 mm. Die Betriebsbremse ist eine Handbremse, außer- ist eine selbsttätige vereinfachte Kunze-Knorr-Bremse druckbremse) vorgesehen. Die Stromzuführung erfolgt einen Scherenstromabnehmer mit Aluminiumschleifstück. Triebwagen sind mit zwei vierpoligen, gelüfteten Gleich- -Hauptschlußmotoren mit Wendepolen ausgerüstet; die ankerlager sind als Rollenlager, die Motortraglager als ager ausgebildet. Das Gewicht der Motoren schwankt hen 1510 und 1840 kg. Obwohl an der Lieferung der Mo- 4 Firmen beteiligt waren, sind bei gleichen Belastungen ernd die gleichen Umdrehungszahlen erreicht. Die Stun- stung schwankt bei 750 Volt Betriebsspannung bei den iedenen Lieferungen zwischen 66,5 und 73,9 Kilowatt, bei Stromaufnahme von 98 bis 110 Amp. Es handelt sich da- um 90- bis 100 pferdige Motoren. Die Umdrehungszahlen ren sich bei der Stundenleistung entsprechend der Strom- hme zwischen 690 und 665 in der Minute. Die Dauerlei- beträgt mindestens 72 % der Stundenleistung. Bei 550 Volt bsspannung — d. i. auf der Straßenbahn — betragen die en- und die Dauerleistung ungefähr 73½ % der bei Volt geltenden Werte. Leistung und Umdrehungszahl otoren sind so gewählt, daß ein aus einem Trieb- und hängewagen bestehender 46 t schwerer Zug auf wage- n, geraden Strecken unter Zugrundelegung von 7 kg Bahn- stand je Tonne, 700 Volt Betriebsspannung, 850 mm Rad- messer, einer Zahnradübersetzung von 1 : 4,81, einer mitt- Anfahrbeschleunigung von 0,5 m/sek., einer mittleren sverzögerung von 0,7 m/sek. und einer durchschnittlichen stellenentfernung von 850 m und von 20 Sek. Stationsaufent- eine Höchstgeschwindigkeit von 38 km in der e und eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 24 km in der Stunde erreichen wird, während die mittlere geschwindigkeit auf der Wiener städtischen Straßen- nur etwa 12,5 km/Std. beträgt.

glatte Abwicklung des Anschlußverkehrs der Bundes- n in Hütteldorf und Heiligenstadt erfordert zu Zeiten des sverkehrs auf der Stadtbahn längere Zugeinheiten, bis zu en. Daher sind die Wagen mit Vielfachsteuerung (elektro- atischer Schützensteuerung) ausgerüstet. Der kürzeste esteht aus einem Triebwagen und zwei Beiwagen. Die indig ausgerüsteten Triebwagen wiegen durchschnittlich 400 kg, die Beiwagen 9200 kg, ein Dreiwagenzug leer also kg. Neu nachbestellte Beiwagen wiegen nach der Denk- nur 8200 kg.

schen den Bahnhöfen Hütteldorf und Meidling-Haupt- können die Zugabstände während des Spitzenverkehrs, der Einführung des selbsttätigen Signalsystems, auf inuten verringert werden; auf den übrigen Streckenab- en wird eine Zugfolge von 3 Minuten möglich sein. sätzlich soll auf der Gürtellinie, der Donaukanallinie und iteren Wientallinie bis auf weiteres eine kürzeste Zug- on 4 Minuten, auf der oberen Wientallinie von 2 Minuten eführt werden. Welche Reisezeitersparnis mit der Einfüh- es elektrischen Betriebes verbunden ist, geht daraus her- aß z. B. die Teilstrecke Alserstraße-Hütteldorf jetzt rd. ten schneller durchfahren wird als beim Dampfbetrieb. dauerte die Fahrt mit den Dampfzügen 29 Minuten, mit raßenbahn sogar 40 Minuten; der elektrische Stadtbahn- gibt nur 25 Minuten Reisezeit.

Neuerung ist die unmittelbare Einführung von Zügen raßenbahnlinie Nr. 18 in die Stadtbahn. Diese Linie führt üdbahnhof über den Wiedner- und Margaretengürtel nach lariahilfergürtel. Sie soll in der Nähe der Idagasse in irtellinie der Stadtbahn einbiegen und auf dieser nach nstadt oder über die Kurve nach der Donaukanallinie weitergehen. Ihre Züge, bestehend aus einem Motorwagen und zwei Beiwagen, werden natürlich auf der Stadtbahn schneller fahren als auf der Straßenbahn.

Die Stadtbahnzüge sind mit einem Fahrer und einem Zugbegleiter besetzt. Letzterer hat seinen Platz neben dem Fahrer und ist für die Beachtung der Signale mitverantwortlich. Die Türen werden von den Fahrgästen selbst bedient; auf den Bahnsteigen befindet sich in der Regel kein Personal. Für die Innehaltung des Fahrplans ist der Zugbegleiter verantwortlich.

Die Stadtbahn ist in den Straßenbahntarif einbezogen. Es werden Frühfahrscheine, Tag- und Nachtfahrscheine, ferner Zeitkarten und Sonderfahrscheine (für Kinder, Schüler) ausgegeben. Beim **Schaffner** kosten ein Tagfahrschein 24 Groschen (14 Pfg.), ein Nachtfahrschein 50 Gr. (30 Pfg.) und ein Kinderfahrschein 3 Gr. (rd. 2 Pfg.). Im **Vorverkauf** werden Frühfahrscheine zu 14 Gr. (8 Pfg.), Tagfahrscheine zu 22 Gr. (13 Pfg.), Hin- und Rückfahrscheine zu 30 Gr. (18 Pfg.), Wochenkarten zu 1 Schilling 40 Gr. (83 Pfg.), Kinderfahrscheine zu 2 Gr. (rd. 1 Pfg.) und Schülerfahrscheine zu 4 Gr. (rd. 3 Pfg.) ausgegeben. Für Halbjahreskarten sind 110 Schillinge (64,90 R*M*), für Monatskarten 22 Schillinge (rd. 13,0 R*M*) zu zahlen. Streckenkarten über 2, 5 und mehr als 5 Teilstrecken kosten für den Monat 9, 11,5 und 13,5 Schillinge (5,3, 6,8 und rd. 8,00 R*M*). Im ganzen ergibt sich ein Mitteltarif von rd. 18 Gr. (10 Pfg.) für ununterschiedliche Benutzung der Straßenbahn und Stadtbahn. Dieser Betrag liegt erheblich unter dem Friedensmitteltarif, der für die Straßenbahn um 30 %, für die Stadtbahn um 10 % höher war als der jetzige Mitteltarif. Eine Anstoßfahrt auf der Straßenbahn und Stadtbahn hätte vor dem Kriege im Mittel 150 % mehr gekostet, als dem heutigen Mitteltarif entspricht.

Abb. 5. Tageslichtsignal.

Daß unter diesen Umständen der Verkehr stark anwachsen mußte, auf Kosten der Wirtschaftlichkeit freilich, kann nicht Wunder nehmen.

Im Einvernehmen mit den Bundesbahnen werden auch Fahrkarten für den Übergang auf die anschließenden Ortsstrecken der Vollbahnen über Heiligenstadt, Hauptzollamt und Hütteldorf ausgegeben.

Die **selbsttätige Signalanlage** arbeitet in neuzeitlicher Weise ausschließlich mit Lichtsignalen auch auf den Einschnitt- und Hochbahnstrecken; zu vergl. Abb. 5. Die Fahr-

sperren sind, wie auf der Berliner Nordsüdbahn, auf dem Gleiskörper angeordnet. Die Weichen werden durch elektrische Gleichstromantriebe umgestellt. Die elektrischen Stellwerke einschließlich der Fahrschautafeln sind im wesentlichen wie auf der Berliner Hochbahn beschaffen. An einigen unübersichtlichen Strecken mußten den Hauptsignalen Vorsignale zugeordnet werden. Im ganzen sind auf der rd. 26 km langen Stadtbahn 118 Signale, 162 Schaltschränke, 400 Transformatoren, 320 Relais und 220 Drosselstöße eingebaut. Zur Speisung der Signalanlage sind rd. 100 km Kabel verschiedener Abmessungen verlegt.

Die Beleuchtungsanlage der Stadtbahntunnel ist an das städtische Lichtnetz (220 Volt) angeschlossen.

Nach der Denkschrift sind für die gesamte Arbeit während der gesamten Bauzeit vom Mai 1924 bis Mai 1925 140 000 Arbeitsschichten, 6000 Fuhrwerksschichten, 25 100 cbm Erdaushub, 2500 Mauerabbruch geleistet, 12 000 cbm Beton und 1400 cbm Zi mauerwerk hergestellt, 8000 cbm Oberbauschotter eingebr 2100 cbm Holzkonstruktionen und 180 t Eisenkonstruktionen geführt. Es wurden 6500 m neue Gleise und 62 neue Weic 14 000 Stück Schwellen und Extrahölzer eingebaut. Insge waren 45 000 t Baugut auf der Stadtbahn zu befördern.

Aus dem Vorstehenden ist zu ersehen, daß in der ku Bauzeit ein gewaltiges Stück Arbeit trotz aller wirtschaftli Bedrängnisse geleistet worden ist; möge das Unternehmen Stadt Wien zum Segen gereichen und der Boden geschaffen auf dem mit der Zeit für das weiter gesteckte Ziel der D führung eines vollentwickelten Schnellbahnbetriebes die Fr heranreifen.

Dr. Kemma

Der Einfluß der Geldentwertung auf die Enteignungsentschädigung.

Von Rechtsanwalt **Dr. Biermann** in Hamm i. W.

Nach der neuesten Wendung in der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vergl. Salinger, Deutsche Juristen-Zeitung 1925, S. 472) ist die Höhe der Entschädigung für ein im Enteignungsverfahren vor Eintritt der Geldentwertung entzogenes Grundstück in der Weise zu berechnen, daß der Wert des Grundstücks zur Zeit der Zustellung des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses (oder der Besitzüberlassung) in Friedensmark ermittelt und daß dann festgestellt wird, welcher Betrag der heutigen Reichsmark in seiner allgemeinen inneren Kaufkraft dem vorher ermittelten Friedensmarkbetrage entspricht.

Das Reichsgericht begründet diesen Satz folgendermaßen:

„Bei der Entschädigung wegen Enteignung handelt es sich nicht um die Aufwertung einer dem Enteigneten gegen den Unternehmer zustehenden Geldforderung. Der Richter hat vielmehr, wie bei allen Entschädigungssprüchen, erst den Betrag der geschuldeten Entschädigung auf der Grundlage des jetzigen Geldstandes zu ermitteln. Es liegt in diesem Falle nicht anders als bei Schadenersatzansprüchen und besonders Wertersatzansprüchen wegen Entziehung oder Zerstörung einer Sache, wo auch der Wert der Sache zur Zeit des Schadensfalles nach dem Geldstande zur Zeit des Urteils zu ersetzen ist, weil der Ersatzberechtigte zur Abgeltung seines Schadens denjenigen Geldbetrag erhalten muß, für den er sich ein gleichwertiges Ersatzmittel anschaffen kann," Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 107, S. 229. Der Betrag der geschuldeten Entschädigung ist aber nicht etwa, wie es hiernach scheinen möchte, in der Weise zu ermitteln, daß der Geldbetrag (in Reichsmark) festgestellt wird, für den sich der Entschädigungsberechtigte ein gleichwertiges Ersatzmittel anschaffen kann. Der Enteignete hat vielmehr „Anspruch auf eine Summe Geldes, die in ihrer inneren Kaufkraft zur Zeit des Urteils dem Werte entspricht, den das enteignete Grundstück zur Zeit der Zustellung des Beschlusses über die Feststellung der Entschädigung oder zur Zeit der Besitzüberlassung gehabt hat. Wollte man die Umrechnung auf eine Geldsumme vornehmen, mit welcher der Kläger heute ein gleichbrauchbares Ersatzgrundstück zu erwerben in der Lage wäre, so würde man entgegen dem § 8 Enteignungsgesetz und der feststehenden Rechtsprechung des Reichsgerichts der Festsetzung der Entschädigungssumme nicht den vorgenannten Zeitpunkt, sondern den Zeitpunkt des Urteilserlasses zugrunde legen." Entschd. des Reichsgerichts Bd. 109, S. 261. Mit anderen Worten: Der Richter hat zu ermitteln, welchen Wert ein etwa im Jahre 1909 entgeignetes Grundstück im Jahre 1909 hatte. Er hat dann zu prüfen, in welchem Verhältnisse die allgemeine innere Kaufkraft der jetzigen Reichsmark zu der allgemeinen Kaufkraft der Mark des Jahres 1909 zur Zeit des Urteilserlasses steht. Führt ihn diese Prüfung beispielsweise zu dem Ergebnisse, daß die allgemeine Kaufkraft der jetzigen Reichsmark nur halb so groß ist, wie die allgemeine Kaufkraft der Mark des Jahres 1909, so hat er dem Kläger den dopp Betrag dessen zuzusprechen, was der Kläger erhalten h würde, wenn das Verfahren vor Eintritt der Geldentwer seine Erledigung gefunden hätte.

Diese Rechtsgrundsätze des Reichsgerichts geben zu e lichen Bedenken Anlaß. Sie gehen weit über alles hinaus, die Rechtsprechung bislang über die Folgen der Geldentwer ausgesprochen hat. Sie geben dem Enteigneten bzw. dem schädigungsberechtigten eine Vorzugsstellung vor allen and Gläubigern einer Geldforderung. Was ohne Widerrede nie dem, auch bei Aufwendung der größten Umsicht, in Deu land gelungen ist, das soll dem Glücklichen, welchem vor tritt der Geldentwertung eine Sache entzogen oder beschä und über dessen Entschädigungsanspruch zufällig noch rechtskräftig entschieden ist, mühelos in den Schoß fallen. Sc diese Erwägung zeigt, daß das Ergebnis dieser Lehre des Re gerichts unmöglich befriedigen kann. Ein näheres Einge auf die Begründung dieser Lehre wird aber auch ergeben, die Gründe des Reichsgerichts nicht überzeugend sind. Das streben, die allgemein als unbillig empfundenen Folgen Geldentwertung zu mildern, hat hier zu Schlüssen gef welche weit von der Wahrheit abliegen.

Wenn der Einfluß der Geldentwertung auf eine Forde untersucht wird, so darf niemals vergessen werden, daß bis Einführung der neuen Währung die Papiermark in Deutsch das gesetzliche Zahlungsmittel gewesen ist. Daraus folgt: Schuldner einer Geldforderung war nach ausdrücklicher ge licher Bestimmung berechtigt, seine Geldschuld durch Hin von Papiermark zu tilgen. Dieser gesetzliche Zustand ist, gar nicht scharf genug betont werden kann, niemals geän worden. Wenn trotzdem später dem Schuldner einer Geldfo rung durch die Rechtsprechung die Berufung auf diese ge liche Regelung versagt worden ist, so ist dies bekanntlich halb geschehen, weil die Anwendung dieses Gesetzes sich allgemeiner Rechtsüberzeugung dem Gläubiger gegenüber schreiendes Unrecht dargestellt haben würde. Die Rechts chung hat also hier aus Billigkeitserwägungen heraus ne Recht geschaffen.

Geht man hiervon aus, so ergibt sich als oberstes Gesetz die Anwendung dieses neuen Rechts in der Praxis der Grunds daß seine Anwendung nicht über das Maß dessen hinausge darf, was zur Wahrung der Interessen des Gläubigers unbed geboten erscheint. Denn bei einem auf Billigkeitserwägunge ruhenden, durch die Praxis der Gerichte geschaffenen Recht steht es sich wohl von selbst, daß die Interessen des Gläubig der die Billigkeit, und des Schuldners, der das geschriebene R auf seiner Seite hat, in gleicher Weise berücksichtigt wer müssen. Eine von diesen Grundsätzen ausgehende Prüfung Rechtsprechung des Reichsgerichts ergibt folgendes:

I.

s Reichsgericht begründet seine Lehre damit, daß es die hartigkeit der Enteignungsentschädigung mit anderen Schaersatzansprüchen proklamiert. Demgegenüber muß auf das drücklichste darauf hingewiesen werden, daß es sich bei der gnungsentschädigung um eine reine Geldforderung han- § 7 des Preußischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ausdrücklich: Die Entschädigung wird in Geld gewährt. Enteignungsgesetz — so sagt das Reichsgericht — kennt eine im Gelde zu gewährende Entschädigung (§ 7), welche bloß bei der Entziehung des Grundeigentums (§ 8 ff.), rn auch bei der Beschränkung desselben (§ 13) Platz greift. om Revisionskläger in bezug genommene allgemeine Grunddes § 79 I 6 ALR., wonach bei einer Schadenszufügung alles el als möglich wieder in den vorigen Stand gesetzt werden kann schon deshalb keine Anwendung finden, weil die abenden besonderen Vorschriften des Enteignungsgesetzes anerkannten Rechtsregeln der allgemeinen Vorschrift vor-. Auch den § 4 Enteignungsgesetz, welcher nur von vorehenden Beschränkungen handelt, die von der Bezirksregieangeordnet werden, macht Revisionskläger ohne Erfolg für geltend, da in demselben eine Wiederherstellungspflicht ausgesprochen ist.“ Urteil des Reichsgerichts vom 15. Fe- 1895, JWS. 215. Der Enteignungsunternehmer hat also wie der gemäß § 249 BGB. zum Schadenersatz Verpflichden Zustand herzustellen, der bestehen würde, wenn der Ersatze verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. Der gnete ist vielmehr, im Gegensatz zum Schadenersatzberech- von vornherein auf einen Anspruch auf Zahlung einer umme beschränkt. Nach der gesetzlichen Regelung ist also ahrheit der Fall der Enteignung anders gelagert, als der des Schadenersatzes. Die in Entschd. des Reichsgerichts . 01, S. 420, entwickelten Grundsätze dürfen hiernach nicht weiteres auf die Enteignungsentschädigung zur Anwendung bcht werden.

a wende nicht ein, daß nach § 8 Enteignungsgesetz die Entigung für die Abtretung des Grundeigentums „in dem vollen e“ des abzutretenden Grundstücks besteht. Gewiß soll der gnete Ersatz des vollen Wertes des ihm entzogenen Eigen- erhalten. Aber er kann diesen vollen Wert nach der auslichen gesetzlichen Bestimmung eben nicht anders ersetzt ngen, als in der Gestalt einer reinen Geldforderung. Mit en Worten: An die Stelle seines Eigentumsrechts an dem dstück ist mit der Enteignung lediglich ein Anspruch auf ung einer Geldsumme gegen den Unternehmer getreten. hoch der Wert dieser Geldforderung sich uft, ist eine Frage, die mit dem Recht der Entung gar nichts zu tun hat. Hierüber enthält das Entngsgesetz keinerlei Bestimmungen. Diese Frage ist ausßlich an der Hand der allgemeinen Vorschriften des Bürger- Rechtes zu entscheiden.

s Reichsgericht sagt, bei der Enteignungsentschädigung habe ichter erst den Betrag der geschuldeten Entschädigung auf rundlage des jetzigen Geldstandes zu ermitteln. Aber liegt nicht dieselbe Aufgabe ob, wenn der Verkäufer eines vor itt der Geldentwertung zum angemessenen (nicht zahlen- bestimmten) Preise verkauften Grundstücks jetzt auf Zahn des Kaufpreises klagt und der Käufer die Angemessenheit om Verkäufer verlangten Betrages bestreitet? Ein innerer d, diese Fälle verschieden zu behandeln, ist überall nicht tlich. Denn in beiden Fällen begehrt der Kläger Ersatz Vertes eines von ihm hingegebenen Grundstücks in Form Geldsumme, deren Höhe erst von dem Richter ermittelt en muß.

, Ausführung des Reichsgerichts, daß bei der Enteignungshädigung, wie bei allen Entschädigungsanchen, die allgemeine innere Kaufkraft des Geldes zur des Urteils in Betracht komme, ohne daß dazu erst die Frage der eigentlichen Aufwertung zurückgegriffen zu werden brauche (Entschd. des RG. Bd. 107 S. 229), entbehrt hiernach der gesetzlichen Grundlage.

II.

Gegen die Anwendung der vom Reichsgericht aufgestellten Lehre scheinen ferner folgende Erwägungen zu sprechen.

Für die Höhe der Enteignungsentschädigung soll nach dieser Lehre in den Fällen der vorliegenden Art das Verhältnis der allgemeinen inneren Kaufkraft der Reichsmark zur Zeit des Urteils zu der Kaufkraft der Friedensmark maßgebend sein. Dieses Verhältnis ist also für jeden einzelnen Fall besonders zu ermitteln und im Urteil festzustellen. Das würde erträglich sein, wenn dieses Verhältnis seit Einführung der Reichsmark in Deutschland ein feststehendes wäre. In diesem Falle wäre durch die Lehre des Reichsgerichts für Fälle der vorliegenden Art wenigstens ein fester Boden gewonnen worden. Tatsächlich ist aber bekanntlich das Gegenteil der Fall. Die allgemeine innere Kaufkraft der Reichsmark ist heute bereits eine andere als im Jahre 1924. Ob sie höher oder geringer geworden ist, darüber gehen die Ansichten auseinander. Diese Frage bedarf jedoch hier nicht der Beantwortung. Denn für das Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist es gleichgültig, wie sie beantwortet wird.

Für unsere Untersuchung genügt die von keiner Seite bestrittene Tatsache, daß sich die allgemeine innere Kaufkraft des Geldes seit Einführung der Reichsmark in Deutschland verändert hat. Das Ergebnis der Lehre des Reichsgerichts ist also dies: Die Höhe der Enteignungsentschädigung ist, in Reichsmark ausgedrückt, verschieden je nach der allgemeinen inneren Kaufkraft dieser Reichsmark. Das ist ein unerträglicher Zustand. Denn der Zweck des Staatsgeldes ist gerade der, auf diesem Gebiete für alle in staatlicher Währung ausgedrückten Geldforderungen gleiche Verhältnisse zu schaffen. Damit ist der Bestand von (auf gesetzlicher Vorschrift beruhenden) Geldforderungen unvereinbar, deren Höhe je nach der tatsächlichen Kaufkraft des Geldes schwankt. Eine derartige gesetzliche Regelung würde also dem Wesen und Zweck der staatlichen Währung widersprechen. Eine Gesetzesauslegung, welche zu einem solchen Ergebnis führt, ist daher abzulehnen.

Mit diesen Erwägungen erledigt sich der Hinweis des Reichsgerichts darauf, daß nach § 8 des Enteignungsgesetzes für die Höhe der Enteignungsentschädigung der Wert des enteigneten Grundstücks zur Zeit der Enteignung oder der Besitzübertragung maßgebend sei. Der Satz ist für den Normalfall richtig. Aber die vom Reichsgericht für die Fälle der vorliegenden Art darausgezogene Folgerung trifft nicht zu. Vom Standpunkt der formalen Logik läßt sich natürlich nichts gegen sie sagen. Aber ihr Ergebnis steht, wie vorstehend nachgewiesen ist, mit den Bedürfnissen der Staatswirtschaft einer festen Währung, welche allen auf Gesetz beruhenden Geldforderungen einen bestimmten Inhalt geben soll, in Widerspruch. Es kommt hinzu, daß dieser Satz nicht einmal mit ausdrücklichen Worten im Enteignungsgesetz steht. Unter diesen Umständen kann es keinem Bedenken unterliegen, ihn auf Fälle der vorliegenden Art nicht zur Anwendung zu bringen. Denn was für den Normalfall gilt, braucht nicht für den Ausnahmefall, um den es sich hier doch handelt, zu gelten.

Es erscheint hiernach nicht angängig, den Entschädigungsforderungen eine derartige Sonderstellung unter den Geldforderungen einzuräumen, wie es das Reichsgericht getan hat. Der Ausgangspunkt für die neue Lehre des Reichsgerichts war der Verfall der alten Währung. Den Wirkungen des Währungsverfalls wird aber in genügender Weise dadurch entgegengetreten, daß an die Stelle der entwerteten Papiermarkforderung eine Geldforderung tritt, welche den Enteigneten in die Möglichkeit versetzt, ein dem ihm entzogenen Grundstücke gleichwertiges Grundstück zu erwerben. Das Reichsgericht will ihn darüber hinaus noch gegen ein etwaiges Sinken der Kaufkraft der neuen

Währung schützen. Es ist klar, daß dies mit dem Verfall der alten Währung nichts mehr zu tun hat. Mit Recht mehren sich bereits die Stimmen, welche einer Aufwertung der Geldforderungen auf den vollen Friedenswert energisch entgegentreten. Was hier geschieht, ist aber nicht nur die Aufwertung einer Geldforderung auf den vollen Friedenswert. Es ist nicht mehr und nicht weniger als die Sicherstellung der auf den vollen Friedenswert aufgewerteten Forderung gegen einen Verfall der neuen Währung. Wenn vor dem Jahre 1914 der Enteignete eine Erhöhung seiner Entschädigung mit der Begründung verlangt hätte, daß seit der Enteignung die allgemeine innere Kaufkraft der (früheren) Mark gesunken sei, so würde man ihn mit Recht darauf verwiesen haben, daß die Mark das gesetzliche Zahlungsmittel sei und daher sein Schuldner das Recht habe, seine Verpflichtung durch Zahlung in dieser Mark zu tilgen. Wenn aber die Einführung der neuen Währung irgendeinen Sinn haben soll, so muß selbstredend dasselbe auch für die jetzige Reichsmark gelten.

III.

Die neue Rechtsprechung des Reichsgerichts findet aber nicht nur im Gesetz keine Stütze. Sie muß auch aus dem Grunde abgelehnt werden, weil ihre Ergebnisse mit den Erfordernissen der Billigkeit nicht in Einklang zu bringen sind. Es widerspricht durchaus dem Rechtsgefühl, daß ein bestimmter Kreis von Gläubigern in einer so auffallenden Weise vor allen anderen in gleicher Lage befindlichen Gläubigern bevorzugt werden soll. Es kann durchaus kein innerer Grund dafür angeführt werden, daß gerade diese Gruppe im Gegensatz zu allen anderen in gleicher Lage befindlichen Gläubigern so behandelt werden soll, als wenn die Geldentwertung überhaupt gar nicht eingetreten wäre. Hätte das Reichsgericht diese Grundsätze nicht aufgestellt, so wäre gewiß niemand in Deutschland auf den Gedanken gekommen, in einem Enteignungsprozesse einen über den Goldmarkwert des im Prozeß ermittelten Friedenswertes noch hinausgehenden Betrag in Reichsmark zu verlangen. Das Ergebnis ist um so unbilliger, als notorisch der Wert aller Grundstücke in Deutschland (nicht nur der Mietgrundstücke infolge der Zwangswirtschaft) ganz erheblich gesunken ist. Infolgedessen wird der Gläubiger einer Enteignungsentschädigung jetzt in aller Regel durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts in die Lage versetzt, mit der Entschädigungssumme einen erheblich größeren Grundbesitz zu erwerben, als er durch die Enteignung verloren hat. Er erhält also keineswegs die ihm nach dem Enteignungsgesetz zustehende volle Entschädigung. Er erhält vielmehr erheblich mehr, als diese Entschädigung. Er würde ja schon — infolge des allgemeinen Sinkens der Grundstückspreise — dann mehr als voll entschädigt werden, wenn ihm nur der volle Friedenswert in Reichsmark zugesprochen würde. Das Reichsgericht billigt ihm aber nicht nur diesen zu: Wenn — was das Reichsgericht ebenfalls bereits als seine Ansicht ausgesprochen hat — die allgemeine innere Kaufkraft der Reichsmark geringer ist, als diejenige der Friedensmark, so geht, wie oben gezeigt wurde, der Betrag der Entschädigungssumme noch über den Betrag des Friedenswertes hinaus. Diese Rechtsprechung berücksichtigt in einseitiger Weise ausschließlich die Interessen des Gläubigers. Sie läßt in Widerspruch mit der Vorschrift des § 242 BGB. eine Berücksichtigung der Interessen des Schuldners, der durch sie in übermäßiger Weise belastet wird, gänzlich vermissen.

IV.

Aus der vorstehenden Erörterung ergibt sich folgendes:

Die Anwendung des vom Reichsgericht aufgestellten S daß für die Berechnung der Entschädigung für die Entei eines Grundstücks die allgemeine innere Kaufkraft des (zur Zeit des Urteils in Betracht komme, führt nicht zu d Gesetz vorgeschriebenen Ersatz des vollen Wertes des ab tenen Grundstückes. Sie führt vielmehr in aller Regel unte heutigen Verhältnissen dazu, daß der Kläger erheblich mei den vollen Wert seines Grundstücks erhält. Dieser Satz daher nicht geltendes Recht sein.

Zur vorstehenden Abhandlung schreibt uns Geh. Oberre v. Kienitz:

Lange, sehr lange hat das Reichsgericht an dem berücht Satze festgehalten: Mark gleich Mark. Wohin das öffent Rechtsbewußtsein dadurch gelangt war, zeigt u. a. ein Urte Preuß. Oberverwaltungsgerichts vom 14. März 1922 (E Bd. 77 S. 32), das entgegen der Vernunft der Vorinstanzen Verkaufe eines Grundstückes zu einem lächerlichen Papier preise der Inflationszeit doch einen steuerpflichtigen „W wachs“ annimmt, obgleich es selbst verzweifelt den sachl Unfug solcher Annahme zugibt. Es muß auch gesagt w daß gerade die Eisenbahnen in Enteignungssachen vielfac damaligen „Rechtszustand“ sich zunutze gemacht haben. trat aber der Umschwung ein, und nach dem Satze ‚actio tioni aequalis‘ ist das Reichsgericht bis zu der Auffassung gangen, die nunmehr mit Recht beklagt wird, und die durc seltsame Konstruktion einer „inneren Kaufkraft“ des G nicht gestützt werden kann. Solches Ding gibt es nicht. Geld ist nicht ein aus sich heraus wirkender Organismus, son ein jeweilig tatsächlicher Ausdruck der Bewertung, die der durch die Rechtsanschauung des Verkehrs geg wird. Wo diese Rechtsanschauung in Zeiten schwankender rung unsicher wird, muß der Richter sie regeln.

Nun ist diese Regelung nicht in ständigem Flusse. Hat Reichsgericht erst erkannt, so wird, bis es selbst zu anderer scheidung gelangt, die nun einmal vorliegende Entscheidung den unteren Gerichten starr befolgt, schon um den Parteien zwecklose Revisionskosten zu ersparen. Angesichts der oben Dr. Biermann erörterten maßgeblichen Entscheidung über die messung der Enteignungsentschädigung wird nicht einmal achtet, daß selbst in der Rechtsprechung des Reichsgerichts Erwägung immer wiederkehrt: der Gläubiger müsse den a meinen Niedergang der Wirtschaft insoweit gegen sich ge lassen, als er vermutlich auch bei früherer Zahlung sein hätte entwerten lassen müssen; ein Gesichtspunkt, der gerad Enteignungssachen erheblich wird, weil es nach der Erfah regelmäßig unglaublich ist, daß der Enteignete seine Entsch gung sofort wieder in Grundbesitz angelegt haben würde.

Daß das Reichsgericht an der beklagten Rechtsprechung die Dauer festhält, ist um so weniger wahrscheinlich, als neuerdings sogar gesetzlich festgelegte Anschauung einer bemessenen Aufwertung einen in der bisherigen Rechtsprech noch nicht berücksichtigten neuen Gedanken darstellt, den a das Reichsgericht künftig wird würdigen müssen. Für die Zi schenzeit aber sind die obigen Dr. Biermannschen Ausführun außerordentlich willkommen, ein Mahnruf namentlich an die irrevisiblen Sachen erkennenden Richter, mit eigenem Verstä nis einer Rechtsprechung des Reichsgerichts gegenüber zu tre die sicherlich nicht unabänderlich sein wird.

Wasserstraßenverkehr.

— **Hafenbetriebsform.** Der Betrieb eines Hafens durch eine autonome Gesellschaft war bereits früher in England bekannt, sie scheint sich nunmehr auf dem Festlande auch einzubürgern. Nachdem Bordeaux und Le Havre bereits eine derartige Hafenbetriebsgesellschaft erhalten haben, wird eine ähnliche Einrichtung jetzt in Straßburg geschaffen, dessen Hafenrat aus Vertretern von Stadt, Provinz, Handelskammern, Arbeitgebern und Arbeitnehmern besteht. In Deutschland ist in Duisburg-Ruhrort, dem größten Inlandshafen der Welt, eine Gesellschaft gebildet worden, an der Stadt und Staat beteiligt sind. Emden, Stettin, Flensburg Freihafen gibt es ähnliches. A in Hamburg wird die Scheidung des Hafens aus den sonsti staatlichen Betrieben eifrig erwogen. Genua hat ein ähnli System bereits seit 1903 und in Triest ist der Staatsbetr durch eine Genossenschaft abgelöst worden, die aus Stadt, drei anliegenden Provinzen, der Vereinigung der Reeder, Handelskammer und dem Spediteurverein besteht. Erwo wird die Frage der Errichtung einer selbständigen Haf-betriebsgesellschaft für Rotterdam.

Güterkursbuch.

Von Ministerialamtmann a. D. **Reffler**, München.

\ı dem im Auftrage der Hauptverwaltung der Deutschen i -bahn-Gesellschaft von den Reichsbahndirektionen und den etriebsleitungen für das Gebiet der Deutschen Reichsbahn eiteten, zum 5. Juni 1925 erstmals ausgegebenen Güter- -buch liegt nunmehr die 2. Ausgabe vor. Das von der rsitätsdruckerei Stürtz in Würzburg in sehr guter Aus- ng im Drucke hergestellte Güterkursbuch kann bei den em Titelblatte genannten Stellen zum Preis von 3 *M.* be- werden.

\ der Bearbeitung und Ausgabe des Güterkursbuches ist ie Verbesserung der Güterbeförderung ein Hilfsmittel ge- fen worden, das bei einem zweckentsprechenden weiteren u und bei einer engen Verbindung mit der Praxis für die re gedeihliche Entwicklung des Güterbeförderungs- äftes sich zweifellos sehr ersprießlich auswirken wird.

or über den Aufbau, über Zweck und Ziele dieses Güter- uches gesprochen wird, erscheint es angezeigt, einen kurzen lick über seine sehr reiche und interessante Entstehungs- ichte zu geben.

Kreisen, die sich mit der beförderungsdienstlichen Aufgabe isenbahngüterverkehrs zu befassen hatten, ist schon früh- die Erkenntnis aufgekommen, daß der Güterzugfahrplan lauptpfeiler für einen guten Aufbau der Güterbeförderung Ebenso ist erkannt worden, daß zur Gewinnung der lingt notwendigen Übersicht über die Anschlüsse an den npunkten und über die Zusammenschlüsse der sich über re Gebiete erstreckenden Güterzüge Kurse zu bilden und nem besonderen Behelf zusammenzustellen seien. Denn 'ahrplan als solcher bietet nur die theoretische Möglichkeit ne gute Beförderung; es muß durch weitere Vorkehrungen für die praktische Ausnutzung der durch die vorhandenen züge ermöglichten Vorteile gesorgt werden. Zu solchen hrungen gehört auch eine Kursübersicht. An der einer solchen Übersicht können die erreichbaren besten ndungen leicht ermittelt und für den Beförderungsdienst rtet werden, Auskünfte erteilt, Mängel im Fahrplan er- und notwendige Verbesserungen durchgeführt werden[1]) cheidene Anfänge zu solchen Kursübersichten finden sich, t ich feststellen konnte, schon in Güterdienstanweisungen en sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts; sie haben mit dem rasch anwachsenden Güterverkehr bald einen ren Umfang angenommen. In früherer Zeit wurden die ortdienstlichen Bestimmungen für den Güterverkehr durch- ds noch in den Tarifbüros mit bearbeitet, und es ist sehr hnend, wie dabei auf möglichst gute Beförderungskurse deres Gewicht gelegt worden ist. Die Tarifbeamten hatten ganz richtig erkannt, daß es zur Anziehung des Verkehrs auf den Tarif allein ankomme, daß dieser vielmehr auch durch eine rasche und möglichst gleichmäßige Beförderung stützt werden müsse. Deshalb legten sie auf die Schaffung Beförderungskurse den größten Wert. Die gute Wirkung auch nicht aus. Die Linien mit guten Beförderungsgelegen- wurden mehr und mehr aufgesucht, so daß Verwaltungen, it ihrem Fahrplan und den dazu gehörigen beförderungs- lichen Einrichtungen zurückgeblieben waren, sich benach- fühlten und die Erstellung besonders günstiger Fahr- nheiten als unzulässigen Wettbewerb angesehen wissen n.

lie Dienstanweisung für den Verbandsgüterverkehr wurden näßig solche Kursübersichten aufgenommen, oder sie n auch als besondere Drucksache ausgegeben. Beispiels- war für die Dienstanweisung für den rheinisch-bayerisch- eichischen Güterverkehr mit Beginn der Sommerfahr- ng 1876 in Strecke Cöln-Würzburg der nachstehende, durch besonderen Verbandszug bediente Kurs vereinbart:

Cöln um . .	4[11] früh	aus Würzburg um	11[50] nachts
Bingerbrück .	11[50] vorm.	in Aschaffenburg	5[30] früh
Bingen . . .	1[10] nachm.	aus Aschaffenb. .	6[40] „
Mainz	2[30] „	in Mainz.	12[20] nachm.
Mainz. . . .	4[00] „	aus Mainz	1[10] „
schaffenburg	10[07] nachts	in Bingen	2[30] „
Aschaffenb.	12[30] „	aus Bingerbrück	5[52] „
Würzburg . .	5[20] früh	in Köln	1[46] nachts

späterhin bearbeiteten Anweisungen für den Güter- lerungsdienst zwischen Bayern—Württemberg, Bayern— en, Bayern—Preußen enthielten besondere Kursübersichten. gen wurde in die Anweisung für die Güterbeförderung im isch-sächsisch-südwestdeutschen Verband keine Kursüber- sicht mehr aufgenommen. Ebenso wurden zu den nach Auflassung der Einzelanweisungen für die Stückgutbeförderung für alle deutschen Bahnen gemeinsam bearbeiteten Ladevorschriften keine Kursübersichten mehr erstellt. Man hatte aber doch das Empfinden, daß zur Erzielung einer möglichst raschen und regelmäßigen Beförderung der geschlossenen Stückgutwagen eine besondere Vorkehrung notwendig sei. Diese glaubte man in der Ausgabe besonderer Beförderungspläne gefunden zu haben. Es wurden für alle regelmäßig zur Abfertigung kommenden Orts- und Umladewagen Beförderungspläne aufgestellt, und in einer besonderen Drucksache — Anhang zum Heft 3 der Güterbeförderungsvorschriften — den Dienststellen zum Vollzuge bekanntgegeben. Die für die einzelnen Wagen bestimmten Beförderungskurse — Züge und Strecken — wurden auf den Beklebezetteln vorgedruckt.

Zu diesem Aushilfsmittel hatte man gegriffen, weil bei dem Fehlen einer Kursübersicht für das ganze Reichsgebiet Anhaltspunkte über die Beförderungsmöglichkeiten und die Beförderungsdauer fehlten und weil man glaubte, durch bestimmte Beförderungspläne das Eintreffen der Wagen auf den Zielstationen, die Bereitstellung an den Ladestellen und damit das ganze Ladegeschäft regelmäßiger gestalten und beschleunigen zu können.

Ganz besonders pfleglich wurden die Güterbeförderungskurse von den vormaligen bayerischen Staatseisenbahnen behandelt. Das Transportdienstbuch (Vorgänger der GBV.) dieser Verwaltung für den Winterdienst 1894/95 enthält in seinem Heft IV bereits eine vollständige, auf alle Hauptlinien des rechtsrheinischen Netzes ausgedehnte Kursübersicht. (Übersicht der direkten Verbandsgüterkurse und Vorschriften über die Benutzung der Züge für den Verbandsverkehr.)

In diese Kursübersicht wurden allmählich auch Kurse für die Nachbargebiete Württemberg, Baden und späterhin auch solche für Sachsen und Preußen aufgenommen und den Dienststellen in einer besonderen Drucksache mit dem Titel „Direkte Güterkurse“ bekanntgegeben.

Mit außerdeutschen Verwaltungen, und zwar zunächst mit Österreich-Ungarn, mit der Schweiz, später auch mit Italien, mit Holland, Frankreich und Belgien wurden ebenfalls direkte Güterbeförderungskurse vereinbart. Die Auslandskurse für den Verkehr mit Österreich-Ungarn waren in einer Drucksache zusammengefaßt, die den Titel trug: „Orientierende Übersicht direkter Güterbeförderungskurse“.

Für die Tierbeförderung wurde vom vormaligen Reichseisenbahnamt in Berlin ein besonderes Viehkursbuch ausgegeben, dessen Geltungsbereich sich auf alle Eisenbahnen des Reichsgebietes erstreckte.

Mit Ausbruch des Weltkrieges sind diese mit unendlich vieler Mühe und Sorgfalt aufgebauten Beförderungseinrichtungen vernichtet worden. Ihr allmählicher Wiederaufbau hat mit der Ausgabe des Güterkursbuches einen guten und bedeutungsvollen Schritt nach vorwärts gemacht.

Wenn wir nun zu dem Aufbau und Inhalt des Güterkursbuches übergehen, so ist zunächst festzustellen, daß dasselbe nach Ziffer I der Vorbemerkungen eine Auswahl der besten Beförderungsgelegenheiten für Eil- und Frachtgutwagenladungen im Auslandsverkehr und im Inlandsfernverkehr enthält. Bei näherem Zusehen fällt auf, daß der Inlandsverkehr gegenüber dem Auslandsverkehr in der Darstellung mehrfach etwas zu knapp behandelt erscheint. Nun darf man ja nicht verkennen, wie sehr schwer es ist, in einem solchen Behelf alle auftretenden Bedürfnisse zu berücksichtigen. Dies kann man am besten beurteilen, wenn man selbst auf diesem Gebiete lange Zeit hindurch tätig war. Immerhin will mir scheinen, daß der Inlandsverkehr ohne Schädigung der übrigen Notwendigkeiten hätte besser berücksichtigt werden können. Es wäre dies schon deswegen wünschenswert gewesen, weil mit der Ausgabe des Güterkursbuches gegenüber den früheren Verhältnissen ein neuer Weg beschritten worden ist. Die früheren Übersichten über die direkten Güterkurse waren reine Dienstbehelfe, nur zum Gebrauch für die Dienststellen bestimmt. Das Güterkursbuch wird dagegen käuflich an Private abgegeben, und diese erwarten eine möglichst weitreichende Auskunft und Belehrung. Da wird es nun häufiger unangenehm empfunden werden, wenn die gewünschten Daten aus dem Güterkursbuch nicht entnommen werden können und die Auskünfte nach wie vor bei den Dienststellen erhoben werden müssen. Wenn ganz selbstredend die Angaben in einem solchen Kursbuch nur beschränkt sein können, so sollten doch größere Verkehrsplätze eine ausgiebigere Berücksichtigung finden. Beispielsweise sollten Kurse für

[1]) Über die direkten Güterkurse habe ich mich bereits in einem hre 1901 in der Vereinszeitung, S. 417, erschienenen Auf- erbreitet.

Frachtgutwagenladungen von München Hbf nach Frankfurt (M), Wiesbaden, Mainz, Köln-Gereon oder von Berlin nach Köln-Gereon, Wiesbaden usw. im Güterkursbuch enthalten sein und leicht gefunden werden können. Jetzt ist dies nicht der Fall. Ebenso sollten für verkehrsreichere Ortsbahnhöfe großer Verkehrsplätze, wie beispielsweise Frankfurt (M), Köln, München, Stuttgart, Mannheim, Nürnberg usw. sowie auch solche für größere Stationen, wie etwa Bonn, Wiesbaden, Fürth i. B., Ansbach, Rosenheim, Plochingen, Eßlingen usw., Beförderungskurse dem Güterkursbuch entnommen werden können. Für Groß-Berlin hat diese Frage dadurch eine zufriedenstellende Lösung gefunden, daß in einer besonderen Übersicht, Seite 379/380 des Güterkursbuches, die ungefähre Beförderungsdauer für Frachtgutladungen vor den Berliner Hauptversandbahnhöfen nach den Berliner Verschiebebahnhöfen angegeben ist. Diese allgemein für große Plätze erwünschten Ergänzungen sind bei Chemnitz, Dresden und Leipzig durch Einarbeitung der Ortsbahnhöfe: Chemnitz Hbf., Chemnitz-Süd, Dresden-Altstadt, Dresden-Altst.-Elbufer, Dresden-Neustadt, Dresden König-Albert-Hafen, Leipzig Dr. Hbf., Leipzig Bay. Hbf., Leipzig M.-Th.-Bf. bereits durchgeführt. Ihre Ausdehnung auf andere große Verkehrsplätze wird wohl ohne allzugroße Schwierigkeiten ermöglicht werden können.

Die damit verbundene Erweiterung des Textes könnte vielleicht teilweise durch Kürzung der Angaben für den Auslandsverkehr wieder eingespart werden. Eine solche Kürzung möchte vielleicht auch deshalb angängig sein, weil ja außer dem Güterkursbuch den Dienststellen noch eine Übersicht über die schnellste Beförderung von Frachtgutladungen auf der Deutschen Reichsbahn von Ausland zu Ausland zur Verfügung steht und weil außerdem die früher schon bearbeitete „Orientierende Übersicht über die direkten Güterbeförderungskurse“ ebenfalls wieder ausgegeben wird. Des weiteren könnte in Erwägung gezogen werden, ob sich nicht durch einen anderen Aufbau des Inhaltsverzeichnisses eine Einsparung zugunsten einer Erweiterung des Textes erzielen ließe. Das Inhaltsverzeichnis umfaßt jetzt 100 Druckseiten, die ganze Kursübersicht 439 Seiten.

Mit diesen Anregungen für einen reicheren Ausbau der Inlandskurse sind wir bereits in das Kapitel „Ziele des Güterkursbuches“ hinübergekommen. Ein weiteres Ziel des Güterkursbuches müßte sein, die tunlichste Beseitigung der besonderen Beförderungspläne. Die bisher für die verschiedensten Sendungen zur Aufstellung gekommenen Einzelbeförderungspläne verursachen viel Arbeit, ohne daß der beabsichtigte Zweck ganz erreicht werden kann. Der schwache Punkt bei diesen Beförderungsplänen ist, daß die Sonntagsruhe bei ihrer Aufstellung in der Regel nicht berücksichtigt werden kann und daß die auf den Beklebezetteln vorgetragenen Züge beim Weiterlauf der Wagen nach der Sonntagsruhe nicht mehr stimmen. Ebenso treten durch andere unvermeidliche betriebliche Umstände im Laufe der Wagen Änderungen ein. Wenn nun die auf den Zetteln vorgeschriebenen Züge häufiger nicht mehr stimmen, so entsteht die Gefahr, daß diesen Beförderungsplänen vom Rangierdienst nicht mehr die nötige Beachtung geschenkt wird. Es müßte deshalb das Streben dahin gehen, die besonderen Beförderungspläne zu beseitigen und das Güterkursbuch so auszubauen, daß es allen einschlägigen Bedürfnissen gerecht werden kann.

Wenn von der Auflassung von besonderen Beförderungsplänen die Rede ist, so wird man in erster Linie an die Beförderungspläne für geschlossene Stückgutwagen denken müssen, denn diese stellen eine umfangreiche Drucksache dar, und ihre Bearbeitung kostet viel Zeit und Ge aber jetzt schon die Zeit für die Auflassung dieser Pl kommen ist, möchte ich bezweifeln. Die Aufstellung die förderungspläne gibt dem Güterbeförderungsdienst ein liches Mittel zur pfleglichen Behandlung der Stückgut rung an die Hand, auf das gerade in der jetzigen Zeit ka zichtet werden kann. Abgesehen davon scheint bei d arbeitung des Güterkursbuches die Auflassung der B rungspläne für geschlossene Stückgutwagen zunächst a nicht beabsichtigt gewesen zu sein. Hätte man diese Auf im Auge gehabt, dann wären wohl die Umladestation Plochingen, Kranichstein, Bebra, Kalk-Nord, Holzwickede Seddin usw. eingearbeitet worden.

Die Frage, ob die Beförderungspläne für geschlossene gutwagen wie auch andere Beförderungspläne entbehrt können, wird wohl dann zu bejahen sein, wenn das Güt buch die vom Beförderungsdienst zu fordernden Angaben und wenn örtlich die Überführung der Wagen in die für stimmten Kurse gesichert erscheint. Die im Güterk enthaltenen Kurse stellen nur einen Teil des Beförderu ganges dar. Es kommt hinzu: die Überführung der Wag den Verladestellen in die Rangierbahnhöfe, die Überstellu die für sie bestimmten Kurse, die Sicherung des Über auf Zugwechselstationen, die Zugauflösung und die führung der Wagen auf den Bestimmungsstationen zu de ladestellen usw. In der raschen und sicheren Abwickelung Vorgänge liegt ein sehr wesentlicher, dem örtli Dienst zukommender Teil der Einhaltung der Beförd kurse. Notwendig erscheint auch eine auf den einfa Grundsätzen aufgebaute, gewissermaßen automatisch wi Transportkontrolle, die den äußeren Dienststellen wenig bringt und von ihnen entgegenkommend aufgenomme unterstützt wird. Das fernere Gedeihen des Güterkurs wird überhaupt in weitreichendem Maße davon abhängi wie weit es den Belangen der äußeren Dienststellen z sprechen vermag und wie es von diesen aufgenommen Das Güterkursbuch soll ein Behelf sein, zu dem jeder des Güterbeförderungs- und Betriebsdienstes gerne greift. Inhalt und seine Auswirkung muß es davor bewahren, daß verborgenen Regalen ein Dornröschendasein fristet. Au den Verkehrtreibenden soll und wird es bei entsprech Ausbau eine gute Heimstätte finden. Es wird dies au sonders im Interesse der Aufklärung über die Beförde verhältnisse bei der Eisenbahn im allgemeinen zu wü sein. In dieser Beziehung möchte ich zum Schlusse noch f des anführen.

In einer Abhandlung über Eisenbahn und Lastkraft im Güterverkehr in Heft 21/1924 der „Verkehrstechn Woche“, von Dipl.-Ing. Schaar, wird die Überlegenheit des kraftwagens durch eine Berechnung zu stützen gesucht, d sagt, daß die Beförderungsgeschwindigkeit mittels Last wagens 5—6mal so hoch wie die der Eilgüter und 10— so hoch wie die der Frachtgüter bei der Eisenbahn sei. S beruft sich bei seiner Berechnung auf die Dissertations von Esch „Über den Einfluß der Geschwindigkeit der derung auf die Selbstkosten der Eisenbahnen“, woselbst di förderungsgeschwindigkeit bei der Eisenbahn bei Eilgüter 3 km/St. und bei Frachtgüter mit 1,5 km/St. angegeben sei. Schrift von Esch ist vergriffen, und ich konnte deshalb nicht davon unterrichten, welches Material für die Gewin dieser Zahlen zur Verfügung stand. Man darf aber anne daß künftighin bei solchen Berechnungen auch das Güte buch zu Rate gezogen wird. Die Berechnung wird da einem anderen Ergebnis führen.

Bücherschau.

— **Verkehrsschätzung und Verkehrszählung als Grundlagen für die Ertragsberechnung von Schnellbahnen.** Von Privatdozent Dr.-Ing. Erwin Heisterbergk, Regierungsbaurat, Syndikus bei der Industrie- und Handelskammer, Crefeld.

Die vorliegende kleine Schrift stellt einen Sonderdruck aus der Verkehrstechnischen Woche dar und behandelt ein Thema, das in der heutigen Zeit, in der großstädtische Verkehrsfragen noch in Fülle der Lösung harren, für fachmännische Kreise großes Interesse bietet. Der Verfasser behandelt an Hand von Beispielen die bisherigen Methoden von Verkehrsschätzungen und zeigt dabei die Wege, die einzuschlagen sind, um die für solche Schätzungen erforderlichen Unterlagen zu gewinnen. Beispiele aus Chicago und Philadelphia dienen zur Erläuterung. Der Verfasser kommt zu dem Schluß, daß es nur ein Mittel gebe, mit unbedingter Gewißheit die für eine Stadt zur Zeit der Untersuchung richtigste Führung von Schnell- und Straßenbahn festzustellen: „Die Kenntnis der Wohnstätte und der Arbeitsstätte eines jeden Einwohners“. Solange aber derartiges Material vorliegt, werden sich diejenigen, die sich mit Verkehrsschä gen zu befassen haben, der bisherigen Methoden, je nach Grad der Erfahrungen mit mehr oder weniger Glück, bed müssen. Für wirtschaftliche Studien auf dem Gebiete des stadtwesens ist die vorliegende Schrift von großem Nutzen.

Allgemeines.

— **Der höchste Funkturm der Welt.** Auf dem Geländ Hauptfunkstelle Königswusterhausen ist jetzt höchste Funkturm der Welt bis zur Höhe von 230 m f gestellt worden; auf diesen wird noch ein weiterer Turm 54 m Höhe montiert, der dem Kurzwellenbetrieb dienen Der Kurzwellensender selbst wird auf der ersten Plattfor einer Höhe von 230 m über dem Erdboden eingebaut we der Kurzwellen-Antennenmast wird zunächst in Döberit Versuchszwecken aufgestellt.

Finanz- und Tarifpolitik der Schweizerischen Bundesbahnen.

…er Vorsitzende des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bun-…ahnen Ständerat Keller hat am Parteitage der Kantonalen …sinnigen Partei in Zürich am 27. September einen Vortrag …lten, aus dem die Grundzüge über die Sparpolitik, die Ren-…ität sowie die Tarifpolitik der Bundesbahnen von allge-…em Interesse sein dürften.

…e Finanzpolitik der Bundesbahnen steht nach wie vor unter … Zwange einer alle Gebiete umfassenden Sparsamkeit. In …r Linie — da die Personalausgaben bei den Bundesbahnen … 77 % der Gesamtbetriebsausgaben betragen — steht die …endigkeit, Personal einzusparen. Das Reorganisations-…z vom Jahre 1923 hatte eine Personalverminderung von … 400 Beamten mit einer Besoldung von etwa 5 Millionen …kon vorgesehen. Zum Ende des ersten Jahres der neuen …nisation war diese Personaleinschränkung zu fast zwei …eln vollzogen. Von einem Höchstbestand im Jahre 1920 … über 39 400 Köpfen ist dieser auf 35 100 herabgedrückt …en. Noch weitere Einsparungen sollen vorgenommen wer-…und eine besondere Kommission ist eingesetzt worden, um …üfen, wie weit noch in den Büros der Generaldirektion und …Kreisdirektionen selbst Vereinfachungen vorgenommen wer-…können. Über die Wirtschaftlichkeit der Bundesbahnwerk-…en ist ein Gutachten eingeholt worden, das zum Teil von …ärtigen höheren Bahnbeamten, zum Teil von schweizeri-…n Industriellen erstattet werden soll.

… Betrieb erwartet die Bundesbahnverwaltung durch Er-…ng menschlicher Arbeit durch Maschinen weitere Erspar-…s insbesondere wird von der einheitlichen automatischen …zugbremse, deren Einführung in der Schweiz wohl auch in …barer Zeit erfolgen wird, eine weitere Personalverminde-… erwartet.

… restlichen 23 % der Ausgaben werden zur Hälfte aufge-… von den Kosten für die Zugförderung, sei es für die Be-…fung von Brennstoffen, sei es für die elektrische Energie. …ieser Gelegenheit machte Ständerat Keller einige Bemer-…en über den Stand der Elektrisierung. Die Rentabilität … letzteren hänge davon ab, daß die von den Bundesbahnen …ten und im Bau befindlichen Kraftwerke sobald wie mög-…ntensiv ausgebeutet werden. Zu diesem Zwecke sei das …nnte beschleunigte Elektrisierungsprogramm aufgestellt …n, nach dem in den Jahren 1924 bis 1928 die Ausdehnung …lektrisch betriebenen Linien auf 1560 km gebracht werden …nd zwar handle es sich durchweg um Hauptverkehrslinien, …aß Ende 1925 nicht nur die Hälfte des Bundesbahn-… elektrisch betrieben sein wird, sondern etwa ¾ des ge-…n Verkehrs elektrisch bedient werden. Diese beschleunigte …isierung erfordere bauliche und finanzielle Kraftanstren-…n der SBB. insofern, als jährlich etwa 190 km neu für den …ischen Betrieb eingerichtet werden müssen, finanzielle, weil … Bauten einen Kapitalbedarf von etwa 350 Millionen Fran-…edingen. Die Energie werde von den beiden Kraftwerks-…en Amsteg-Ritom am Gotthard und Barberine-Vernayaz im …s, die unter sich durch eine Hochspannungsleitung ver-… sind, geliefert.

…en die Angriffe über die beschleunigte Elektrisierung, die …tlich Ingenieur Gelpke in Basel erhoben hat (vgl. Artikel …Wirtschaftlichkeit der Elektrisierung der Bundesbahnen" … 35 vom 27. August), verteidigt Herr Keller die Bundes-…n im wesentlichen mit den bereits von Bundesrat Haab im …alrat vorgebrachten Gründen. Nach seiner Darstellung ist …ektrisierung bereits rentabel, wenn der Kohlenpreis 37 Fr. …ehr an der schweizerischen Grenze kostet; beim heutigen …von 40 Fr. ist der elektrische Betrieb bereits im Vorteil. … Berechnungen sollen noch günstigere Ergebnisse für den …schen Betrieb ergeben haben. Nicht mit Unrecht werden …eihe von Vorteilen genannt, die bisher in die Berechnungen …inbezogen worden sind, wie z. B. größere Anfahrgeschwin-…, kürzere Fahrzeiten, höhere Schleppleistungen der elek-…n Lokomotiven, daher dichtere Zugfolge auf einem Gleise …erausschieben der Notwendigkeit der Erstellung der …lspur. Ferner fallen das Heizen der Lokomotiven, ihre …ng mit Wasser, ebenso die Lagerplätze für die Kohle fort. …m Verschwinden des Rauches wird der Bahnunterhalt …r und die Lebenszeit des Rollmaterials länger. Namentlich … Tunnels ist der Unterhalt des Bahnkörpers leichter und …r teuer.

… die Zeit nach dem Jahre 1928 scheint in den leitenden …n der Bundesbahnen trotzdem nicht die Absicht zu be-… die Elektrisierung rasch weiter zu betreiben. Jedenfalls …ervorgehoben, daß eine Belastung von ungefähr 100 Millionen Franken jährlich für die Elektrisierung von den Bundesbahnen nicht ohne Kreditgefährdung getragen werden könne, und vom betriebstechnischen Standpunkt wird es als erwünscht bezeichnet, zunächst einmal nachzuprüfen, ob die in so großer Schnelligkeit durchgeführte Elektrisierung sich auch wirklich bewährt. Dieser vorsichtigen Haltung entsprechend wird auch die frühere oder spätere Ausführung der dritten Kraftwerksgruppe der SBB. Etzel-Rupperswil zunächst noch von dem Ergebnis weiterer Prüfungen abhängen.

Die Sparpolitik der Bundesbahnen und der Zwang, mit den eigenen Mitteln auszukommen, sowie die Belastung durch die hohen Kosten für die Elektrisierung beherrschen die Finanzpolitik der Bundesbahnen im weitestgehenden Maße, durch sie auch die Tarifpolitik, deren Aufgabe Ständerat Keller wie folgt umreißt:

Sie hat dafür zu sorgen, daß die von der Finanzabteilung verlangten Geldmittel zur Begleichung des Ausgabenetats der Bahn überhaupt und auf einer Art und Weise, die die schweizerische Volkswirtschaft am ehesten ertragen kann, hereingebracht werden. Die Volkswirtschaft ihrerseits verlangt, daß die Tarifsätze möglichst herabgesetzt werden. Zwar ist an die Vorkriegsansätze nicht zu denken, denn der Lebenshaltungsindex von 100 % vor dem Kriege steht heute auf etwa 170 %. Infolgedessen müssen auch die Personalausgaben der Bundesbahnen, die wie oben erwähnt, etwa 77 % aller Ausgaben betragen, höher sein wie vor dem Kriege. Doch soll möglichst auf den Durchschnittssatz von ebenfalls 170 % für die Tarifsätze herabgegangen werden. Im Personenverkehr ist dies erreicht, die Erhöhung beläuft sich zurzeit noch auf 163 % der Vorkriegszeit. Anders im Güterverkehr; dort sind allerdings die Einnahmen auf den Tonnenkilometer von 255 % im Jahre 1921 auf 220 % und 163 % in den Jahren 1923 und 1924 heruntergegangen, jedoch sind (was in dem Referat nicht hervorgehoben wird) die Gütertaxen in der Schweiz selbst nicht in demselben Maße gesenkt worden. Der niedrigere tonnenkilometrische Ertrag kommt im wesentlichen daher, daß die Bundesbahnen, um den Durchgangsverkehr an ihre Strecken zu binden, einen großen Teil der Durchfuhr unter dem Teuerungsindex fahren müssen, wodurch der Abbau der internen Tarife gehemmt wird. Die zum 1. Juli d. J. geplante Tarifermäßigung, die einen Einnahmeausfall von etwa 10 Millionen Franken gebracht hätte, wird wohl in der nächsten Zeit nicht durchgeführt werden können, da man auf eine entsprechende Verkehrssteigerung nicht rechnen zu können glaubt. Nicht nur der Wunsch nach einer allgemeinen Tarifsenkung wird nach diesen Ausführungen noch einige Zeit zurückgestellt werden müssen, auch für die Anträge einzelner Landesteile auf tarifarische Berücksichtigung ihrer besonderen Verhältnisse durch Einräumung von Taxvergünstigungen läßt das Referat wenig Hoffnung auf Erfüllung.

Der Grund für die schlechte finanzielle Lage der Bundesbahnen ist hauptsächlich das in den Kriegs- und Nachkriegsjahren entstandene Defizit von fast 310 Millionen Franken. Namentlich durch Erhöhung der gesetzlichen Kündigungsfrist des Anlagekapitals von 60 auf 100 Jahre und durch die Überschüsse der beiden letzten Jahre wurde dieses Defizit auf 192 Millionen Franken heruntergebracht. Die Verzinsung dieses Kontos verlangt aber immer noch einen Betrag von jährlich 10 Millionen (die Gesamtzinsenlast der Bundesbahnen beläuft sich auf netto 96,8 Millionen im Jahre). Das Kriegsdefizit soll nach der Ansicht des Verwaltungsrates nicht die ganzen 100 Jahre wie die Amortisierung des Anlagekapitals mitgeschleppt werden, sondern in 30 Jahren in Jahresquoten von etwa 7 Millionen Franken getilgt werden. Schon im laufenden Jahre werden diese 7 Millionen Überschuß nicht herausgewirtschaftet werden können, da die bisherigen Ergebnisse hinter den vorjährigen stark zurückgeblieben sind. Zwar hat der Personenverkehr gut abgeschnitten, jedoch dafür der Güterverkehr einen Ausfall von 20 Millionen Franken zu verzeichnen, die teilweise auf die zum 1. Januar eingetretenen Tarifermäßigungen zurückzuführen sind, teilweise aber auf das Ausbleiben der Reparationskohlentransporte sowie umfangreicher Holztransporte aus der Tschechoslowakei, die während der Besetzung von Offenburg und Appenweiler durch die Franzosen über die Schweiz liefen.

Sollte eine Vermehrung der Transportmengen sich nicht erzielen lassen, so muß nach Kellers Ansicht zu außerordentlichen Sparmaßnahmen gegriffen werden, um ohne Verlust durchzukommen: eine Herabsetzung der Fahrplanleistung, eine Beschränkung der Bauten auf das allernotwendigste Maß, eine vorübergehende Arbeitszeiterhöhung sind die Mittel, die zunächst ergriffen werden dürften.

Hundertjahrfeier der Technischen Hochschule Fridericiana zu Karlsruhe 28.—31. Oktober 19

Von Prof. **Heinr. Baumann**, Reichsbahnoberrat, Karlsruhe.

Es sind herrliche Festtage gewesen, diese letzten Tage des Oktobers 1925, an denen die Technische Hochschule Fridericiana zu Karlsruhe die Feier ihres 100jährigen Bestehens begehen konnte.

Badens Landeshauptstadt trug prächtigen Flaggenschmuck, strahlende Herbstsonne vergoldete die Tage. 38 deutsche Universitäten und Hochschulen hatten ihre Vertreter entsandt, 18 fremde Nationen hatten der Einladung von Rektor und Senat der Fridericiana Folge geleistet, die durch diese Einladung an die wissenschaftlichen Verbände des Auslandes zum Ausdruck brachte, es sei nachgerade an der Zeit, die schon allzulange aufrecht erhaltenen Schranken zwischen den Gelehrten und den Praktikern der verschiedenen Länder fallen zu lassen und durch Anknüpfung und Befestigung der persönlichen Beziehungen die Kulturgemeinschaft der ganzen wissenschaftlichen Welt wieder aufzurichten. Erschienen waren der Staatspräsident und die Minister des Landes Baden, der Präsident des Landtages, führende Beamte des Deutschen Reiches und der deutschen Länderverwaltungen, der Stadt Karlsruhe, der kirchlichen Gemeinschaften, der preußische, sächsische und thüringische Unterrichtsminister, die Vertreter der deutschen Industrie und viele andere mehr. Das Teilnehmerverzeichnis führte 1246 Teilnehmer mit Namen auf, darunter viele ehemalige Angehörige des Lehrkörpers und Schüler aus allen Teilen der Welt.

Die Hundertjahrfeier wurde am Mittwoch, den 28. Oktober, abends mit dem zwanglosen Empfang der Festgäste durch den Senat der Hochschule in den Räumen des ehemaligen Residenzschlosses eingeleitet. Am ersten Hauptfesttag, Donnerstag, 29. Oktober, legten Rektor und Senat in der Frühe des Morgens Kranzspenden an den Sarkophagen des Gründers der Hochschule, Großherzog Ludwigs, und ihres Namensherrn, Großherzog Friedrichs I. und seiner unvergeßlichen Gemahlin Großherzogin Luise nieder als Ausdruck dankbaren Gedächtnisses an diese hochgesinnten Förderer geistiger und wirtschaftlicher Entwickelung. Etwa um ½11 Uhr begann der akademische Festakt im Landestheater mit einer einstündigen Festrede des Jubiläumsrektors Geh. Oberbaurat Prof. Dr. ing. e. h. Th. Rehbock, in der er einleitend zunächst der großen Anzahl von Angehörigen des Lehrkörpers und der Studentenschaft gedachte, die ihr Leben im Kampfe für das Vaterland dahingegeben haben. Er gab anschließend einen Rückblick über die Entwickelung der Hochschule, die als polytechnische Schule durch Erlaß des Großherzogs Ludwig von Baden am 7. Oktober 1825 errichtet worden und sieben Jahre nach der Gründung im Jahre 1832 durch den badischen Staatsmann Nebenius eine weitschauende, für alle in der Folge entstandenen Technischen Hochschulen vorbildliche Organisation erfahren habe. Diese Organisation sei im Jahre 1865, also nunmehr vor 60 Jahren, dahin erweitert worden, daß die Karlsruher Schule als erste der deutschen technischen Schulen eine volle Hochschulverfassung mit Selbstverwaltung und Berufungsverfahren sowie Gleichstellung im Range mit den Landesuniversitäten erhalten habe. Im Jahre 1885, also vor 40 Jahren, sei der Polytechnischen Schule der Charakter und der Name einer Technischen Hochschule, 10 Jahre später die noch heute bestehende Verfassung verliehen worden, durch welche die Bezeichnungen Rektor und Senat mit ihren Gerechtsamen eingeführt und den einzelnen Abteilungen eine größere Selbständigkeit gegeben worden sei. Im Jahre 1900 sei mit der Verleihung des Promotionsrechtes die innere Entwickelung der Hochschule im wesentlichen vollendet worden. Der Rektor schilderte darauf die räumliche Entwickelung der Karlsruher Technischen Hochschule, die durch die Wahl der Baustelle besonders begünstigt worden sei, weil das Gelände der Hochschule nach Norden zu eine fast unbegrenzte Ausdehnungsfähigkeit habe. Heute würden die Hochschulbauten 10 ha geschlossen zusammenhängenden Geländes umfassen. Die neu geschaffenen großen Sportanlagen, die unter der treuen Mitarbeit des Professors Paulcke zustande gekommen seien, verdankten ihre nahe Lage bei der Hochschule der glücklichen Wahl des Bauplatzes vor rund 100 Jahren.

Treffliche Männer hätten an dieser Hochschule gewirkt, deren Namen unvergänglich blieben. In erster Reihe nenne er W e i n b r e n n e r und T u l l a, welche die Bau- und die Ingenieurschule geschaffen hatten, die beiden Wurzeln, aus denen sich die polytechnische Schule entwickelt habe, ferner W i e n e r, dessen Hauptbedeutung darin liege, daß er in seiner darstellenden Geometrie als erster wesentlich über das hinausgegangen sei, was der wissenschaftliche Begründer der darstellenden Geometrie geleistet habe, dann R e d t e n b a c h e r, den Begründer der Wissenschaft vom Maschinenbau, und seinen hervorragenden Nachfolger G r a s h o f, weiter H e i n r i c h H e r t z, den Entdecker der elektrischen Wellen; in der Abteilung für Chemie das Dreigestirn Lothar Meyer, Karl Engler und Hans Bunte, deren Arbeiten Gemeingut der Kulturnationen geworden seien, Fritz Haber, dem während seiner Tätigkeit an der Karlsruher schule die Großtat der Auffindung von Mitteln zur Gewi wertvollster Düngestoffe aus der Luft gelungen sei. Es folgt lange Reihe von Namen verdienter Forscher, deren Auffü hier zu weit führen würde. Mit Stolz begrüße der Rektor so illustren Kreis von lieben Gästen, er dürfe das als ein erkennung des seither von der Hochschule Geleisteten betra und daraus die Verpflichtung für den jetzigen Lehrkörpe Hochschule und auch für die Studentenschaft entnehmen Kräfte anzuspannen, um in ihrem zweiten Jahrhunder Bahnen zu wandern, auf denen die Vorgänger voraus-geg seien. Der ernste Wille hierzu sei vorhanden.

Im Anschluß hieran folgten die Ehrungen, die Rekto Senat vornahmen, um die Bedeutung dieses wichtigen Absch in der Entwickelung der Hochschule zu betonen und Verd um Wissenschaft und Technik sowie um die Förderun Fridericiana anzuerkennen. Zunächst die Verleihung der läumsmedaille, in einer einzigen Anfertigung in Gold, an Hon professor Dr. med. et phil. Hellpach, Mitglied des eigenen körpers, in seiner Eigenschaft als Staatspräsident und Mi des Kultus und Unterrichts, und in 11 Anfertigungen aus an die durch das Vertrauen des Volkes an die Spitze des schen Staates berufenen Männer, um damit dem Dank Au zu geben für die Fürsorge, die das badische Land übe ganzes Jahrhundert der Hochschule habe angedeihen lassen. an einige um die Hochschule sich besonders verdient gen Persönlichkeiten.

Mit besonderer Freude begrüße es der Rektor, Prof. Dr. H e d i n unter seinen Ehrengästen zu sehen, die Hochschul leihe ihm, dem weltbekannten Forscher und treuen Freund Deutschtums, und zwar zum ersten Male seit ihrem Best auf einstimmigen Beschluß sämtlicher Abteilungen der schule, die Würde eines Ehrenbürgers der Fridericiana. reiche weitere Ehrungen durch Verleihungen der Würde Ehrenbürgers, Ehrensenators und Dr. ing. e. h. schlossen si

Die Reihe der Redner, die Glückwünsche und Spenden brachten, eröffnete der badische Staatspräsident. Der erha Feierlichkeit einer Stunde, in der hundert Jahre des Dasein Wirkens sich vollenden, glaube die Regierung dadurch ge zu werden, daß sie ihren Entschluß verkünde, vorbehaltli Zustimmung des Landtages, eine Staatsstiftung im Betrag 150 000 *M.* zu errichten, deren Zinsertrag ausschließlich f Förderung würdiger und bedürftiger Studierender der riciana durch Stipendien verwendet werden soll. Weiter g die badische Staatsregierung im Geiste der Zeit zu handel dem sie den letzten Rest einer unsachlichen Ungleichheit m Universitäten durch die Anordnung beseitige, daß für di dierenden des höheren Lehramtes in der Mathematik, P Chemie, Mineralogie und Geologie fortan das ganze an der nischen Hochschule absolvierte Studium dem an einer Univ verbrachten gleichgerechnet werde. Etwa 30 Redner schl sich noch dieser Ansprache an, darunter die Vertreter d und ausländischen Universitäten und Hochschulen. Den F schloß der frühere badische Staatspräsident Prof. Dr. Ing. Hummel, der im Auftrage von 567 Geschenkgebern der deut Wirtschaft und Industrie der Fridericiana den Gesamtbetra 689 337 *M.* übergab.

Rektor und Senat, der Lehrkörper und ein großer Te Ehrengäste, an vorderster Stelle S v e n H e d i n, hatten a Bühne Platz genommen, umrahmt von den Vertretern Fahnen der studentischen Verbindungen. Es war ein w volles Bild, das sich darbot, als während einer kurzen Verd lung des Theaters der Vorhang, der dieses Bild zunächst v hatte, sich gehoben hatte und strahlendes Licht über die flutete. Wuchtig und stimmungsvoll hatte das Landesth orchester mit dem Vorspiel zu Wagners „Meistersinger Feier eingeleitet, feierlich schloß der Festakt nach den lichen Dankesworten des Rektors mit Beethovens Leon Ouvertüre.

An den Festakt schloß sich am Nachmittag ½4 Uhr ein essen an im großen Festhallesaal, an dem etwa 1000 Persone nahmen. Außer dem Rektor, der die Gäste herzlich be und die Glückwunschtelegramme en bloc zeigte, die eing waren, darunter der Glückwunsch Nansens, sprachen der S präsident und mehrere Herren als erster Redner nach Staatspräsidenten S v e n H e d i n, dessen herzliche jubelnde Begeisterung für diesen unseren besten Freund wir Deutsche im Ausland haben, auslösten. Am Abend Oper im Landestheater und Lustspiel im Konzerthaus genuß. Nachdem vereinigten sich die Gäste in den Räum Staatsministeriums um den Staatspräsidenten, der einen g Teil der Festgäste zu sich gebeten hatte. In frohem Zusa sein schloß dieser herrliche Festtag der Hochschule.

zweite Feiertag, Freitag, 30. Oktober, wurde mit der ichen Enthüllung des Ehrenmals eingeleitet, das die Fride- a ihren im Weltkriege und im Kriege 1870/71 gefallenen rn und Schülern errichtet hat. Inmitten einer quadratischen orm von beiläufig 30 m Seitenlänge, die von niederer ung umgeben ist, erhebt sich in diesem Ehrenhof das Denk- n Gestalt einer hochragenden, schreitenden griechischen mit gesenktem Speer und angehobenem Schild. Die über- immungsvolle Anlage ist von Prof. Läuger, Karlsruhe, ent- n, das Standbild selbst von Prof. Dr. ing. e. h. Albicker, en, geschaffen. Strahlende Herbstsonne vergoldete diese is innige Feier, ein gegen Ende der Feier über dem Ehren- reisendes Flugzeug warf einen Lorbeerkranz nieder, An- ien und Kranzniederlegungen, einleitende und ausklingende rweisen umrahmten diese, allen Teilnehmern unvergeßliche ge Feier.

Nachmittag wurde das im Ehrenhof erstellte, an das Ge- in dem Heinrich Hertz in den Jahren 1885—1888 Forschungen über elektrische Strahlung durch die Ent- ng der elektrischen Wellen krönte, angebaute Heinrich- z-Denkmal enthüllt. Staatssekretär Dr. Bredow, der des Deutschen Rundfunkwesens, übergab dort das Denk- amens des Denkmalausschusses, in den Schutz der Hoch- u, dessen überlebensgroße Büste von der Tochter des Forschers, Fräulein Dr. Hertz, modelliert worden war und in Gegenwart der treuen Lebensgefährtin des so früh verschiedenen Mannes enthüllt werden konnte.

Zwischen beiden Feiern war Gelegenheit, die Hochschul-institute und deren Sammlungen zu besichtigen. Nach der zweiten Feier sprach Prof. Paulcke über die geplanten Sportanlagen der Hochschule, im Anschluß daran besichtigte man das bis jetzt Geschaffene. Den Tag beschloß ein Fackelzug der Studentenschaft und deren Festkommers im großen Saale der prachtvoll ausgeschmückten Festhalle, deren weite Räume eben gerade ausreichten, alle die festlich gestimmten Teilnehmer, alt und jung, zu fassen. Alte traute Studentenlieder und kernhaft deutsche Worte der Redner hielten die Scharen bis in die ersten Morgenstunden des dritten und letzten Tages dieser Feier zusammen, der in den Morgenstunden der Besichtigung der Murgwasserwerke oberhalb Forbach und am Nachmittag festlichen Veranstaltungen in Baden-Baden gewidmet war. Ein Sonderzug brachte die Festteilnehmer um die Mitternachtsstunde nach Karlsruhe zurück.

Es waren Festtage, aber auch Rasttage, in denen man mit Andacht die Leistungen derer vor dem geistigen Auge vorüberziehen ließ, deren Lebensarbeit mit dazu beitrug, die Technik auf ihre heutige Höhe zu bringen, aber auch Rüsttage, mit Vertrauen deutschem Können und deutscher Arbeit den gebührenden Platz in der Welt wieder zu erringen.

Der Leerlauf in der deutschen Seeschiffahrt.

i Zahlen, die von Monat zu Monat über den Verkehr in den en Häfen den Weg durch die Presse machen, beziehen sich h auf den Schiffsverkehr unter Angabe von Schiffszahl tto-Register-Tonnage; sie weisen seit einiger Zeit im chnitt etwas höhere Gesamtwerte aus als im letzten Vor- ahr und erwecken beim flüchtigen Leser den Eindruck mit unserer Gesamtwirtschaftslage schwer zu vereinbaren- osperität. Dieser Eindruck hat selbst Fachleute in einer irrezuführen vermocht, daß beispielsweise auf der kürz- attgefundenen Güterumschlagverkehrswoche in Düssel- er Seehafentarifpolitik der Deutschen Reichsbahn die Berechtigung abgesprochen wurde, „da der Verkehr größer ler Vorkriegszeit sei". Diese Beweisführung geht an den en vollkommen vorüber. Die Einstellung der Tarifpolitik te nicht entfernt dieselbe wie vor dem Kriege, wo man ht behaupten konnte, daß die Begünstigung der Seehäfen uptgrundlage war. Heute spielen die Interessen der bahn die erste Rolle, und so nimmt auch in all den Fällen hafentarifpolitik ihre ausgeprägteste Form an, in denen se Interessen mit denen der Häfen decken (Transit- !).

a für die Beurteilung eines Hafenverkehrs der reine See- erkehr unmaßgeblich ist, daß er sogar außer acht bleiben nd daß er zum mindesten nur in Verbindung mit dem erkehr einen Gradmesser für die Konjunktur abgeben darf keiner weiteren Begründung. Es liegen nunmehr die atistischen Zahlen für den Ein- und Ausfuhrverkehr der ößten deutschen Seehäfen (Hamburg, Bremen, Stettin, Bremerhaven, Harburg, Lübeck, Altona, Königsberg) für e Halbjahr 1925 vor, und sie beweisen schlagend, daß, wie iders zu erwarten war, der Handelsverkehr der Seestädte reues Spiegelbild der deutschen Wirtschaftslage ist. wir den Seeschiffsverkehr (jeweils 1000 Registertonnen) so ergibt sich bei der Reihenfolge Hamburg (8516), (1948), Stettin (1025), Bremerhaven (830), Emden (790), (356), Lübeck (320), Altona (240), Königsberg (198) gehender Gesamtverkehr von 14 223 000 N.-Reg.-T., also l ausgehend etwa 28 Millionen N.-Reg.-T. Prozentual Seeschiffsverkehr Hamburg mit 60 %, Bremen mit 13,7 %, nit 7 %, Bremerhaven mit 5,8, Emden mit 5,5 % beteiligt. enüber ergibt sich (jeweils in 1000 Gewichtstonnen) bei ienfolge Hamburg (6636), Stettin (1267), Bremen (955), (831), Harburg (597), Lübeck (400), Altona (391), aven (320), Königsberg (289) eine Gesamtwareneinfuhr von 11 690 000 t, an der Hamburg mit 57 %, Stettin, das infolge seines Erzverkehrs an zweiter Stelle steht, mit 11 %, Bremen mit 8 %, Emden (Erzverkehr) mit 7 % beteiligt sind. Die Warenausfuhr ergibt (jeweils in 1000 Gewichtstonnen) bei der Reihenfolge Hamburg (3532), Bremen (566), Emden (475), Stettin (369), Lübeck (192), Harburg (133), Königsberg (103), Altona (84), Bremerhaven (39) einen Gesamtverkehr von 5 498 000 t, von dem Hamburg 64 %, Bremen 10 %, Emden (Kohlenverkehr) 8,6 %, Stettin 6,7 % bewältigt. Fassen wir zusammen: Einem Gesamtschiffsverkehr von 28 Millionen N.-Reg.-T. steht ein Gesamtwarenverkehr von rund 17 Millionen Tonnen gegenüber. Daß der Warenverkehr sich zudem nicht gleichmäßig auf Ein- und Ausfuhr verteilt, sondern sich etwa wie 2 : 1 verhält, macht das Bild noch ungünstiger und bestätigt das Bild des deutschen Handels, wie es sich in der Außenhandelsbilanz darbietet. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die deutsche Ausfuhrware nicht in dem Maße Gewichtsgut darstellt, wie die Einfuhr, so ist doch die rein gewichtsmäßige Bilanz sehr ungünstig und deutet auf den umfangreichen Ballastverkehr hin, dem der Schiffsverkehr in den deutschen Häfen unterliegt. Man hat, indem man das Vorkriegsverhältnis von Schiffs- und Warenverkehr als normal zugrunde legte, für das Jahr 1924 einen Leerlauf von 30 % in der Seeschiffahrt errechnet. In den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres ist er auf 35 % gestiegen. Es muß hervorgehoben werden, daß für eine Steigerung des Warenverkehrs seefrachtlich keine Konzessionen mehr gemacht werden können, so lange die Lage am Weltfrachtenmarkt, der für die rückkehrenden Einnahmen der Reedereien bestimmend ist, so katastrophal bleibt. Wenn trotzdem in letzter Zeit die großen Frachtkonferenzen eine verbilligende Politik verfolgten, so drückt sich darin der gesunde Grundsatz aus, durch Verkehrsbelebung erhöhte Einnahmen zu erzielen, anstatt sich am zusammengeschmolzenen Verkehr durch höhere Raten schadlos zu halten. Für alle anderen Frachtführer aber, die am deutschen Seehafenverkehr interessiert sind, ergibt sich die gleiche Notwendigkeit, um so mehr, als ihr Tätigkeitsfeld weit mehr festgelegt ist als das der Seeschiffahrt, die nach Belieben sich die ergiebigsten Häfen aussuchen kann. Ist es aber erst einmal so weit, daß zur Erlangung ausgehender Ladung fremde Häfen aufgesucht werden müssen (zahlreiche Anfänge sind schon vorhanden!), so bleibt dies auf den eingehenden Verkehr nicht ohne Einfluß und wirkt sich auf all die Zubringer und Verteiler aus, die standortbedingt mit dem deutschen Seehafenverkehr zusammenhängen.

Dr. Botsch.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

öffnung der vollspurigen Hauptbahnstrecken $\frac{\text{Stentsch}}{\text{Bomst}}$ ntschen Grenze und des Zoll- und Grenzbahnhofs Neu n. Am 24. November d. J. werden im Direktionsbezirk lie als vollspurige Hauptbahnen erbauten Strecken $\frac{\text{Stentsch}}{\text{Bomst}}$-Neu Bentschen Grenze zunächst als Nebenbahnen mit der Station Neu Bentschen (Grenz- und Zollbahnhof) eröffnet, und zwar vorläufig nur für den Güter-, Tier- und Privattelegrammverkehr. Ausgeschlossen ist auf dem Zoll- und Grenzbahnhof Neu Bentschen bis auf weiteres außer der Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Leichen die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen. Für die neuen Bahnstrecken haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

— **Beseitigung eines Tunnels an der Schwarzwaldbahn.** In Nummer 35 d. Ztg. (Seite 1002) war die Nachricht von der Beseitigung des von Stephenson erbauten Chevet-Tunnels der London, Midland und Schottischen Eisenbahn enthalten. Infolge viergleisigen Ausbaues der Strecke und aufgetretener Bergschäden wurde der Tunnel dort durch einen Einschnitt ersetzt. Eine ähnliche Maßnahme wird gegenwärtig an der Schwarzwaldbahn unterhalb Triberg getroffen, wo der rund 30 m lange sog. Kaisertunnel zwischen km 54 und 55 abgetragen wird. Bekanntlich hatte Gerwig die Bahnlinie seinerzeit möglichst nah an und in den Berg gelegt, weil man die Gefahren, die dem Bahnbetrieb in schneereichen Wintern drohten, über Gebühr hoch einschätzte; waren doch vor Erbauung der Gebirgsstrecke sogar Stimmen laut geworden, die einen geregelten Betrieb im Winter überhaupt für unmöglich hielten. Seither hat sich längst herausgestellt, daß diese Gefahren stark überschätzt wurden, und so hat man sich, durch die hohen Unterhaltungskosten in den feuchten Tunnelstrecken mitveranlaßt, zur Beseitigung von zwei kurzen Tunneln entschlossen: des eben genannten Kaisertunnels und des ersten Seelenwaldtunnels (40 m lang) zwischen Triberg und Nußbach. An der Abtragung des Kaisertunnels und seiner Ersetzung durch einen Einschnitt wird seit Wochen gearbeitet; von den insgesamt 40 Tunneln der Schwarzwaldbahn werden also in Kürze nur noch 39 übrigbleiben. Indes haben die Arbeiten am Kaisertunnel gelehrt, daß die Aufschlitzung mehrerer Tunnel doch nicht so rentabel sei, wie ursprünglich angenommen, und so wird es wohl, aller Voraussicht nach, bei diesem einen Fall sein Bewenden haben. Es scheint demnach, daß die für die Abtragung aufzuwendenden Kosten kaum niedriger als die laufenden Unterhaltungskosten sein dürften, und längere Tunnel scheiden naturgemäß von vornherein aus. Die Arbeiten am Kaisertunnel werden gleichzeitig mit umfangreichen Ausbesserungen in den meisten anderen Tunneln vorgenommen, da das Gestein (Granit) im Lauf der mehr als 50 Jahre wider Erwarten stark verwittert ist.

— **Die 24-Stunden-Zeit im Eisenbahnfahrplan.** Der Verkehrsverein Mannheim hat wohl zum erstenmal in Deutschland einen Fahrplan unter Anwendung der 24-Stunden-Zeit in seinem kleinen Reisehandbuch „Mannheim im Fernverkehr Winter 1925/26“ herausgebracht. Dem Publikum ist dadurch Gelegenheit geboten, sich mit den veränderten Zeitangaben vertraut zu machen.

— **Deutschland im internationalen Fremdenverkehr.** Das Zentralkomitee für Internationalen Touristenverkehr, das kürzlich in Paris tagte, beschäftigte sich u. a. mit der Frage, unter welchen Bedingungen Deutschland zu der Organisation dieses Vereins zur Hebung des internationalen Fremdenverkehrs zugelassen werden sollte. Die Schweiz erklärte sich ohne weiteres für die Zulassung, während Belgien geltend machte, daß Deutschland erst Mitglied des Völkerbundes sein müsse, und Frankreich eine vermittelnde Stellung einnahm. Bei der Abstimmung waren 15 Vertreter für und 7 gegen die Zulassung Deutschlands, die damit angenommen wurde. Die Leitung des Zentralkomitees wurde darauf beauftragt, zur Ausführung des Beschlusses mit den deutschen Behörden, Reisebüros, Automobilklubs usw. in Verbindung zu treten.

— **Die zweite Winterausgabe des Reichskursbuches.** Die zweite Winterausgabe 1925/26 des Reichskursbuches wird in der Zeit vom 10. bis 13. Dezember erscheinen. In ihr haben die zahlreichen zwischenzeitlichen Fahrplanänderungen Berücksichtigung gefunden. Der Verkaufspreis beträgt wieder 6,50 RM. Bestellungen nehmen die Postanstalten, Buchhandlungen und Reisebüros schon jetzt entgegen.

— **Gründung einer neuen Eisenbahner-Gewerkschaft.** Die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahn-Ladeaufsichtsbeamten und Anwärter teilt mit, daß sie auf ihrem außerordentlichen Fachtag am 25. Oktober d. J. durch einstimmigen Beschluß vom 1. November d. J. ab den Anschluß an die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner e. V. in Berlin-Wilmersdorf (Kaiserallee 25) getätigt hat. Demzufolge hat die Gewerkschaft Deutscher Eisenbahn-Ladeaufsichtsbeamten und Anwärter mit dem 31. Oktober d. J. als selbständige Gewerkschaft zu bestehen aufgehört und ist mit dem 1. November d. J. als Fachverband der Ladeaufsichtsbeamten und Anwärter Mitglied der Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner e. V. geworden. Sie hat sich somit nicht dem „Zentral-Gewerkschaftsbund Deutscher Reichsbeamten und Anwärter“, wie in Nr. 44, S. 1252 d. Ztg. berichtet wurde, angeschlossen.

— **Reeder Bräunlich (Stettin) †.** Am 6. d. M. ist der Seniorchef der bekannten Ostsee-Reederei J. S. Bräunlich, Stettin, Dr. jur. Julius Bräunlich, nach längerem Leiden verstorben. Die Reederei Bräunlich ist durch die Fahrten nach Rügen und Bornholm und auch durch die Schiffahrtslinie Swinemünde-Pillau allen Ostseebesuchern gut bekannt. Dr. Bräunlich gehört ; Gründern des deutschen Ostseebäderverbandes, der alle vom Memelland bis Glücksburg umfaßt. Der Verstorbe auch bei vielen Verhandlungen mit den Eisenbahnverwal in Berührung kam, war ein Mann voller Ideen und von ra Tätigkeit. Sein Verlust trifft seine Reederei wie auch d band Deutscher Ostseebäder außerordentlich schwer.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-g schaft sind versetzt: die Reichsbahnräte Dr. jur. Genes, her bei der Reichsbahndirektion Halle (Saale), zur Reich direktion Münster (Westf.), Schopf, Vorstand des Eise Werkstättenamts Rottweil, als Vorstand zum Eise Maschinenamt Tübingen, Harre, bisher beim Eisenba triebsamt 2 Leipzig, als Vorstand zum Eisenbahn-Betrieb Glogau, Franz, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts W (Westf.), als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 H (Saale), Zoller, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsa Glogau, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt 1 Bresl Schlunk, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung Senft als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Warburg (W sowie Reichsbahnbaumeister Schuhmacher, bisher Eisenbahn-Maschinenamt 5 Berlin, zum Eisenbahn-Zentral Berlin als Abnahmebeamter.

Überwiesen ist Reichsbahnoberrat Meilicke, V des Eisenbahn-Betriebsamts 1 Breslau, als Mitglied zur bahndirektion Breslau.

Gestorben sind: die Reichsbahnräte Dr. phil. I. Schmitz, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 Köln-e und Erwin Rosenthal, Mitglied der Reichsbahndi Königsberg (Pr.).

Österreich.

— **Verhandlungen mit der italienischen Regierung üb Elektrisierung der Brennerstrecke.** Durch die Freigabe Teiles des Völkerbundkredits ist die Fortsetzung der Elek rung der Bundesbahnen auf der Strecke Innsbruck-Brenn möglich worden. Die italienische Staatsbahnverwaltung die Elektrisierung der Strecke Verona-Brenner und hat di für erforderlichen Mittel sichergestellt. Da die italien Staatsbahnen für diese Strecke das in Norditalien meh breitete Dreiphasenwechselstromsystem, die österreic Bundesbahnen dagegen auf der österreichischen Teilstrec Brennerlinie wie auch auf den übrigen österreichischen das Einphasenwechselstromsystem anwenden wollen, i Frage zu lösen, in welchem Bahnhof der Übergang von i auf das andere Stromsystem durchgeführt werden soll italienische Regierung, die von Anfang an den Bahnhof I bruck hierfür ins Auge gefaßt hat, hat nähere Beratunge die Wahl des Übergangsbahnhofes zwischen den österreich und den italienischen Fachleuten angeregt. Die österreic Regierung hatte bereits bei einer früheren Gelegenheit in von Verhandlungen über Grenzbahnhöfe den Standpunkt nommen, daß Innsbruck als Übergangsbahnhof nicht in Be kommen könne, sich aber zu Verhandlungen über die Fra Überganges von einem auf das andere System bereit erklä

Diese Verhandlungen haben am 21. und 22. Septembe in Wien stattgefunden. Hierbei haben die österreichische treter ausgeführt, daß Innsbruck aus bautechnischen, br lichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage ko könne und daß, wenn von der italienischen Seite ein Üb von einem auf das andere Stromsystem in einem südli Brenners gelegenen Bahnhofe als undurchführbar bezei würde, nur der Bahnhof Brenner hierfür in Betracht kän diesem Bahnhofe ließe sich der Übergang nach Vornahme fügiger Erweiterungsbauten leicht und zweckmäßig durchf Die italienischen Vertreter erklärten, daß aus betriebstechn Gründen ein südlich des Brenners gelegener Bahnhof nic Betracht kommen könne und daß nach ihrer Ansicht au Bahnhof Brenner hierfür ungeeignet sei, erklärten sic schließlich damit einverstanden, daß die Frage der Wa Bahnhofs Brenner noch näher studiert werde. Zu diesem Ze haben es die österreichischen Bundesbahnen übernommen, Bauentwurf für die notwendigen Umgestaltungen im Ba Brenner zu erstellen. Es wurde vereinbart, daß nach Übe lung dieses Bauentwurfes an die italienischen Staatsbahn Bahnhofe Brenner eine von den beiden Regierungen un beiden in Betracht kommenden Bahnverwaltungen besc Kommission über diese Frage weitere Beratungen pflege Gegenwärtig ist der Bauentwurf über die Umgestaltung Bahnhofe Brenner bei den österreichischen Bundesbahn Ausarbeitung. Es ist zu hoffen, daß die weiteren Berat zu dem Einvernehmen führen, daß der Übergang von dem auf das andere Stromsystem tatsächlich im Bahnhof Brenn werkstelligt werde.

Erhöhung der Personentarife der Bundesbahnen. Der ıusschuß des Nationalrates trat am 9. November zu einer ıg zusammen, in der der Antrag der Bundesregierung be- d die Neufestsetzung der Grundlagen des Personen- und tarifes der österreichischen Bundesbahnen und der für ung des Bundes betriebenen Privatbahnen zur Verhandlung ıte. Über diesen Antrag entwickelte sich eine längere elrede. In deren Verlaufe stellte Abgeordneter Dr. Danne- n Antrag, die Bundesverwaltung aufzufordern, das Frei- und Regiekartenwesen einer Überprüfung zu unterziehen m Hauptausschuß über das Ergebnis Bericht zu erstatten. Antrag der Bundesregierung wurde bei der Abstimmung hrheit, der Antrag Dr. Danneberg einstimmig zum Be- erhoben.

erkehrsstatistik der Bundesbahnen.

	Juli 1925	August 1925
ebsleistung		
00 Zugkilometer	4 048	4 085
00 Wagenkilometer	75 140	76 100
ehrsleistung		
00 Nutzlasttonnenkm der personen- ührenden Züge	57 494	59 669
Güterzüge	305 581	317 715
ehrseinnahmen, einschl. der Verkehrssteuern, vorläufiges is		
00 S	45 366	47 747
von Personen- und Gepäckverkehr	19 142	20 694
terverkehr	26 224	27 053

sterreichisch-rumänischer Güterverkehr. Mit Wirksam- m 6. November 1925 wurde der Güterverkehr zwischen den fen der österreichischen Eisenbahnen und den Bahnhöfen mänischen Eisenbahnen neu geregelt.

n neues Kraftfahrgesetz. Die Regierung hat kürzlich dem ılrat eine Vorlage unterbreitet, mit der das Kraftfahr- gesetzlich geregelt werden soll. Gegenwärtig besteht auf biete des Kraftfahrwesens nur das Gesetz vom Jahre 1908 e Haftung von Schäden aus dem Betrieb durch Kraftfahr- während der Verkehr von solchen Fahrzeugen in sicher- lizeilicher Hinsicht durch die Automobilverordnung ge- ist. Die in gleicher Weise von den Behörden, von den reinigungen und von einem Großteil der Öffentlichkeit ıen Forderungen lassen, wie in den der Vorlage beigege- Erläuterungen betont wird, einen weiteren Aufschub einer ıtigen Verkehrsverhältnissen angepaßten durchgreifenden ng der Ministerialverordnung nicht mehr zu. Von Be- sind einige statistische Zahlen. Seit dem 1. Januar 1922 30. Juni 1925, also in einem Zeitraum von zweieinhalb haben sich vermehrt: die Personenkraftwagen 98 auf 10 997, die Lastkraftwagen von 3292 auf e Krafträder von 2592 auf 12 938.

Regierungsvorlage enthält genaue Bestimmungen über die ng und Anmeldung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr, estimmungen über den Betrieb sowie die Erlaubnis zur g, die von einer durch amtsärztliches Zeugnis zu er- en Befähigung abhängig ist. Die mit der behördlichen ıg des Verkehrs verbundenen Amtshandlungen unter- etzt verschiedenen Taxen; künftig werden diese mit Ansätzen, die nach objektiven Merkmalen abgestuft sind, Höchstbetrag von 100 Sch. im einzelnen Falle fest- sein. Die für die Übertretung der Kraftwagenvor- n zu verhängenden Geldstrafen bewegen sich jetzt n 1 und 120 Sch. Um dem gegenwärtigen Geldwert Rech- tragen, hauptsächlich aber mit Rücksicht auf die Be- ung der Verhängung von Arreststrafen, wurde im Ent- s Ausmaß der Geldstrafe bis zu 500 Sch. erhöht.

Niederlande.

melo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft. Nachdem die Teilstrecke vom Deutschen Reich übernommen worden die Holländische Eisenbahngesellschaft die niederlän- Strecke angekauft hat, können die Aktionäre auf irgend- szahlung nicht mehr rechnen, die Aktien sind wertlos n. Die Verzinsung der Anleihe hat jedoch die Hollän- Eisenbahn übernommen.

lländisch-deutscher und belgischer Grenzverkehr. Nach ng der Regierung in der Zweiten Kammer werden mit land Unterhandlungen über die gegenseitige Abschaffung umzwanges geführt; der Paßzwang soll jedoch einst- noch beibehalten werden, abgesehen vom kleinen Grenz- , wo wesentlich erleichterte Vorschriften jetzt schon Die Regelung wird voraussichtlich am 1. Januar 1926 treten.

erkehr nach Belgien mit Last- und Personenkraftwagen enfalls erleichtert werden.

Übrige europäische Länder.

— **Billige Sonderfahrten der norwegischen Staatsbahn.** Die günstigen Ergebnisse der ersten Sonderfahrten (vgl. S. 1158 d. Ztg.) führten zu einer weiteren Reise nach Jotunheimen, nach dem Hochgebirge zwischen Bergen und Oslo (Geilo, Hangastöl, Finse) und Drontheim. Die Reise erfolgte mit den gewöhnlichen Zügen an bestimmten Tagen. Der Fahrpreis von Oslo nach Fise betrug in der 3. Klasse 48,80 Kr. Darin war ein Aufenthalt von zwei Tagen, ein Gasthof einschl. Bedienung und Steuer eingerechnet. Nach Drontheim wurde ein Sonderzug abgelassen. Die Abfahrt von Oslo erfolgte an einem Sonnabend abend, die Ankunft in Drontheim Sonntag früh, die Rückfahrt in der Nacht vom Sonntag zum Montag. Es wurden nur Schlafwagen 3. Klasse geführt. Der Fahrpreis (hin und zurück einschließlich Bettplatz) betrug 43,10 Kr. In Drontheim wurden Besichtigungen unter sachkundiger Leitung veranstaltet (Hochschule, Dom usw.). Bei fernerer Teilnahme am Frühstück, Mittag und Abendessen stellte sich der Gesamtpreis auf 55 Kr. Es nahmen 168 Personen an dieser Fahrt teil, so daß die Veranstaltung sich gut bewährte.

— **Entgleisung auf dem Hauptbahnhof Malmö.** Am 1. November entgleisten bei der Einfahrt in den Malmöer Hauptbahnhof die beiden letzten Wagen des Nachtschnellzuges Stockholm—Berlin. Die Entgleisung wird auf einen Fehler des erst kürzlich erbauten elektrischen Stellwerks zurückgeführt, wodurch eine vorzeitige Umlegung der Weiche erfolgte. Das Stellwerk ist englischer Herkunft. Ob noch weitere Konstruktionsfehler vorhanden sind, auch das Personal ein Verschulden trifft, wird zurzeit geprüft. Bei dem Unglück wurde ein Schlafwagenschaffner getötet und ein Reisender verletzt.

— **Neue Eisenbahnen in Finnland.** In letzter Zeit wird in Finnland angestrengte Arbeit geleistet für Projektierung neuer Eisenbahnen. In nächster Zeit sollen die Bauarbeiten an der Linie Åbo-Nystad vollendet werden. Probebetrieb ist schon seit 1. September eingerichtet. Im vorigen Jahre wurden von der Regierung 23,5 Millionen Mark für den Bau der Verbindung Idensalmi-Ylivieska angewiesen. Die ersten Arbeiten für den Bau dieser Linie bestanden im Vorstrecken des Gleises östlich von Kiuruvesi in Richtung auf Haapajärvi. Der Weiterbau ist dadurch etwas aufgehalten, daß man besonders schwere Schienen, die für den Bau der Sawolaksbahn bestimmt sind, erwartet. Die alten Schienen, die von letzterer Bahn an Stelle von neuen herausgenommen werden, dienen zur Fertigstellung der Gleisvorstreckung Idensalmi-Ylivieska, da der Verkehr auf dieser Strecke voraussichtlich in der ersten Zeit weniger stark sein wird als der auf der Sawolaksbahn. Man nimmt Fertigstellung der Strecke Idensalmi-Ylivieska im Jahre 1926 an. Zurzeit sind 1400 Arbeiter auf dieser Strecke beschäftigt.

Weiter hat der Reichstag 8 Millionen Mark für den Bau der Bahn Uleåborg-Nurmes angewiesen. Die Bahn geht über Kontionmäki-Sotkamo.

Auf der Strecke Wiborg-Borgå ist die Schienenanlage fast fertig, und man wird in nächster Zeit an die Stationsbauten gehen. Die Strecke soll schon bald in regelmäßigen Betrieb genommen werden. Für die Linie sind von der Regierung gegen 26 Millionen Mark angewiesen.

Die schon einige Jahre unterbrochenen Arbeiten am Bahnbau Torneå-Karungi sind wieder aufgenommen worden. Es werden Arbeiten zur Untersuchung einer Linienführung zwischen Karungi und Tengeliö, Rovaniemi-Kemiträsk und Laskela-Salmis ausgeführt. In nächster Zeit werden die Bauarbeiten an der Trångsundbahn wieder aufgenommen, für die die Regierung 3 Millionen Mark angewiesen hat. Diese Eisenbahn soll von Kaislahti bis zur Bahn Wiborg-Borgå gehen. In Bälde wird auch die Fertigstellung des Bahnkörpers der Strecke Harlu-Laskela erfolgen.

Was die Arbeiten an den schon in Betrieb befindlichen Strecken betrifft, so ist auf die großen Wiederherstellungsarbeiten an den Stationsgebäuden in Fredriksberg hinzuweisen. Die Verstärkung des Bahnkörpers der Strecke Yväskylä-Haapamäki erforderte einen Sonderkredit von 12,5 Millionen Mark.

Im Anschlag für 1926 sind vorgesehen: Ylivieska-Idensalmi 4,5 Millionen Finmark, Kontionmäki-Sotkamo 8,4 Millionen, Kontionmäki-Kiehimä 4 Millionen, Kaislahti-Trångsund 6 Millionen, Fortsetzung der Suojärvibahn (Lapinjärvi-Sulkujärvi) 9 Millionen, Karungi-Tengeliö 17 Millionen, für Hafen- und Industriebahnen und Eisenbahnuntersuchungen zur Verfügung des Staatsrates 4 Millionen, zusammen 53 Millionen.

Für neue Bahnbauten soll dem Reichstag ein besonderer Anschlag vorgelegt werden, und zwar sollen 22 Millionen eingesetzt werden, davon 5 für eine unmittelbare Verbindung von Station Hovinmaa über Juustilakanal zur karelischen Bahn, und 17 Millionen für die Bahn Joensun-Outokumpu. Im ganzen sind also für 1926 75 Millionen Mark beantragt.

— **Russisch-japanische Verhandlung wegen eines Durchgangsverkehrs Japan-Westeuropa.** Im Oktober haben in Moskau Verhandlungen zwischen Vertretern der japanischen Eisenbahnen und der Sowjetregierung mit dem Ziel stattgefunden, einen Durchgangsverkehr zu Wasser und zu Lande zwischen Tokio und Paris über Riga einzurichten. Es bieten sich dazu drei Wege: über Wladiwostok, über Dairen (Dalni) und über Fusan. Seit wieder ein durchgehender Eisenbahnverkehr durch die Sowjet-Republiken möglich ist, ist die Dauer einer Reise von Japan nach Europa von 50 auf 16 Tage abgekürzt worden. Für die Güterbeförderung soll das Berner Übereinkommen mit einer Anzahl Abänderungen gelten, die wegen der Mitwirkung der Schiffahrtsgesellschaften nötig sind. Der Schiffsdienst wird von der Sowjet-Handelsflotte und von den Dampfern der japanischen Schiffahrtsgesellschaften versehen werden.

— **Frachtrückerstattungen im Güterverkehr aus der Tschechoslowakei nach den Adriahäfen.** Im Nachhang zu unserer in Nr. 46 d. Ztg. gebrachten Mitteilung über die Frachtrückerstattung wird bemerkt, daß diese Begünstigung für die Verfrachter dadurch besonders wertvoll ist, weil als Ersatz für die erst nachträgliche Ausgleichung des Frachtunterschiedes noch 5 % des Frachtunterschiedes zugestanden werden. Dadurch werden die Frachten aus der Tschechoslowakei nach Triest und in der Gegenrichtung in jedem Falle billiger als nach Hamburg bzw. Bremen und in der Gegenrichtung.

— **Abschluß des Handelsvertrages der Tschechoslowakei mit Belgien.** Dieser Tage erfolgte die Paraphierung des Handelsvertrages mit Belgien. Von dem Inkrafttreten dieses Vertrages an, das bald erfolgen soll, wird der belgische Minimaltarif auf Grund der Meistbegünstigungsklausel, die einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages bildet, gegenüber der Tschechoslowakei in Anwendung gebracht werden.

— **Umtausch der Aktien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Am 31. Oktober ist die Frist für den Umtausch der Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn gegen 4prozentige tilgbare tschechoslowakische Staatsschuldverschreibungen abgelaufen. Diese Transaktion, deren Führung die österreichische Bodenkreditanstalt innehatte, zeitigte einen vollen Erfolg, da die meisten Aktionäre von dem ihnen eingeräumten Recht Gebrauch gemacht haben. Demzufolge wurden mehr als drei Viertel sämtlicher Aktien umgetauscht.

— **Die großen latenten Energiequellen Siebenbürgens** wurden wiederum und zwar diesmal im Auftrage der rumänischen Regierung von einer unter Führung von Prof. Wißling stehenden fünfzehngliedrigen zwischenvölkischen Kommission geprüft. Wiederum wurde festgestellt, daß: „die riesige Energien enthaltenden Gebiete des Schieltales, des Alt, der Körösch und Bistritz sowie das Erdgas und die Kohlenlager Rumänien zu einem der reichsten Länder machen können, wenn Kapital zu ihrer Ausbeutung da wäre“. Es wurden auch allgemeine Pläne zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den Staatsbahnlinien Kronstadt-Großwardein, Kronstadt-Sächsisch Reen-Feldioară und Teins-Arad aufgestellt, und eine amerikanische Finanzgruppe erklärte sich bereit, das notwendige Kapital zu stellen, wenn ihr in der zu schaffenden Unternehmung die Aktienmehrheit, also das entscheidende Wort, zugebilligt wird. Da nun aber das bisher von der rumänischen Regierung grundsätzlich verweigert worden ist, bestehen nur geringe Aussichten dafür, daß diese Pläne bald Gestalt annehmen.

— **Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen.** Im zweiten Monate (August) des Rechnungsjahres 1925/26 beliefen sich die Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen auf 137 757 442 Lire. Hiervon entfielen 60 496 029 Lire auf den Personen- und 77 261 413 Lire auf den Güterverkehr. Gegenüber den Einnahmen des vorherigen Rechnungsjahres wurden somit in den zwei ersten Monaten über 231 Millionen Lire Mehreinnahmen erzielt (78 Millionen im Personen- und 153 Millionen im Güterverkehr).

— **Luxuszüge auf den italienischen Staatsbahnen.** Die Einführung von Luxuszügen, ausschließlich aus Schlafwagen I. und II. Klasse bestehend, dehnt sich auf den italienischen Staatsbahnen immer mehr aus. Vom 15. November d. J. ab wird ein neuer derartiger Zug zwischen Rom und Siracus (mit Dampffähre Reggio Calabria-Messina) in folgendem Fahrplan verkehren: ab Rom 18, an Siracus 15.10; ab Siracus 17.55, an Rom 14.30. Der Luxuszug hat auch einen direkten Schlafwagen nach Palermo.

— **Neue direkte Verbindung Rom - Süditalien.** Die Baugesellschaft Società Imprese e Costruzioni hat der Regierung einen Plan für den Ausbau einer direkten Verbindung Rom-Bari, welche sich in Foggia an die Strecke der italienischen Staatsbahnen Ancona-Brindisi anschließen würde, zur Genehmigung unterbreitet. Die neue Bahn ist über Anagni-Sora-Isernia-Campobasso, mit Abzweigung S. Vito-Olevano-Subiaco-Fiuggi-V Fara Sabina geplant. Das Ministerium der öffentlich[en Ar]beiten hat das Projekt, als den Anforderungen der zu [durch]fahrenden Gebiete, sowohl in ökonomischer als strategisch[er Hin]sicht entsprechend, befürwortet.

— **Ein „Kartoffeltag“ der Orléansbahn.** Die Kartoffel [steht] unter den landwirtschaftlichen Erzeugnissen Frankreichs [unge]fähr in gleicher Höhe mit dem Wein an zweiter Stelle. [Der] Wert der in Frankreich gebauten Kartoffeln beträgt jä[hrlich] fünf Milliarden; sie werden nur vom Getreide mit acht M[il]... den erheblich übertroffen. Es fehlt aber wie überall [der] französischen Landwirtschaft auch für den Kartoffelb[au an] Arbeitskräften, und es ist daher nötig, auch auf diesem G[ebiete] die menschliche Arbeit durch Maschinen zu ersetzen. [Die] Orléansbahn fördert die Bestrebungen, die auf dieses Z[iel ge]richtet sind. Sie hat bereits im vorigen Jahre in Limoges [einen] „Kartoffeltag“ abgehalten, und diese Veranstaltung vor k[ur]z... wiederholt. Es zeigt sich, daß gegen das Vorjahr sehr [erheb]liche Fortschritte erzielt worden sind. Während im v[origen] Jahre die Maschinen zum Legen, Häufeln und Ernten der K[ar]toffeln, die vorgeführt wurden, aus dem Ausland bezogen w[or]den waren, konnten dieses Jahr, mit einer Ausnahme, [nur] französische Maschinen gezeigt werden, und es wird mit (...) tung darauf hingewiesen, das Frankreich sich in dies[er Be]ziehung vom Auslande unabhängig gemacht hat. Die Orl[éans]bahn schreibt sich anscheinend einen erheblichen Teil de[s Ver]dienstes an diesem Vorgange zu.

— **Eisenbahnwünsche der französischen Handelskammern.** E[ine] Anzahl französische Handelskammern haben in der letzte[n Zeit] Entschließungen gefaßt, in denen sie ihre Wünsche geg[enüber] den Eisenbahntarifen zum Ausdruck bringen. Die Handelsk[ammer] von Rouen geht dabei von einer Verfügung des Ministerium[s] a[us], durch die die Nebengebühren der Eisenbahnen erhöht w[urden] und beklagt, daß die Allgemeinheit den Fehlbetrag decke s[oll], der in Höhe von 300 Mill. Franken beim Pariser Vorortve[rkehr] entsteht. Sie fordert daher eine Erhöhung der Tarife für [die] karten im Vorortverkehr der großen Städte, merkwürdige[rweise] auch eine Abschaffung der ermäßigten Saisontarife für V[...] mit der Begründung, daß diese den Fehlbetrag des Staat[shaus]halts erhöhen und dadurch auf Umwegen den Wein verte[uern]. Die Handelskammer von Tourcoing weist darauf hin, d[aß ge]wisse Vergünstigungen, wie Rückfahrkarten zu ermäßi[gtem] Preis, nicht überall gelten und fordert die Abschaffung [der] Vorzugstarife, die nur für den Pariser Vorortverkehr Gült[igkeit] haben. Die Handelskammer von Aurillac spricht sich eben[so wie] diejenige von Rouen gegen eine Erhöhung der Nebengeb[ühren] und für die Wiedereinführung des Postpaketverkehrs [im Zu]sammenarbeiten von Post und Eisenbahn aus, der seit drei Ja[hren] eingestellt worden ist.

Von der Handelskammer von Bordeaux wurde mitgeteil[t], d[aß] der Entwurf eines neuen Tarifs eine Erhöhung der Fahr[preise] im Pariser Vorortverkehr in solchem Ausmaß erreicht, da[ß eine] Mehreinnahme von etwa 40 Millionen zu erwarten ist; dies[e Tat]sache wird mit Freuden begrüßt. Auch diese Handelskam[mer] wünscht die Wiederherstellung des früheren Zustands b[ei der] Beförderung von Postpaketen mit der Begründung, daß [die] jetzige Regelung dieses Verkehrs sowohl die Eisenbahne[n als] auch die Allgemeinheit schädige.

Einige Handelskammern haben sich auch mit der Frag[e des] achtstündigen Arbeitstags beschäftigt. Eine von ihnen [will] die Regierung vor der Vollziehung des Abkommens von W[a]shington, andere fordern, daß die achtstündige Anwesenh[eit im] Dienst, namentlich bei den Eisenbahnen, durch eine Daue[r der] wirklichen Arbeitszeit von acht Stunden ersetzt wird.

— **Klagen der englischen Eisenbahnen.** Die „Morning [Post“] veröffentlicht zurzeit eine Reihe von sechs Aufsätzen übe[r den] Tiefstand der englischen Wirtschaft und die Möglichkeite[n des] Wiederaufstiegs. In dem ersten dieser Reihe ergreif[t Sir] F. Pole, der Leiter der Großen Westbahn, das Wort, um di[e] Lage der englischen Eisenbahnen zu schildern. Die Eisenba[hnen] gehören danach nicht zu den Zweigen des Gewerbes, die [durch] staatliche Maßnahmen geschützt werden, sondern sie si[nd im] Gegenteil den Stürmen des Wirtschaftslebens besonders a[usge]setzt. Die Schwankungen in anderen Zweigen des Gewe[rbes] spiegeln sich sofort in vergrößertem Maßstabe in den Betr[iebs]ergebnissen der Eisenbahnen wieder. Die Lage der engli[schen] Eisenbahnen kennzeichnet sich dadurch, daß ihre Übers[chüsse] nicht ausreichen, um das Anlagekapital so zu verzinsen, w[ie es] zur Erhaltung der Eisenbahnen auf ihrem bisherigen Stand [nötig] wäre; insbesondere wird es ihnen infolgedessen in Zukunft [nicht] gelingen, ihren Bedarf an neuem Kapital zu decken. Der G[rund] für diesen Zustand sind mehrfacher Art: die ungeheure Zun[ahme] der Ausgaben als Folge der Verschwendung, die mit den Lö[hnen,] der Arbeitszeit und den sonstigen Arbeitsbedingungen wä[hrend] der sieben Jahre des Staatsbetriebes getrieben worden ist, [die] übertriebene Bereitwilligkeit der Eisenbahnen, dem Dränge[n]

Bigung der Tarife nachzugeben; der Rückgang der Ausfuhr Kohle. Als Mittel zur Besserung der Lage wird die Anng der Ausgaben und Einnahmen, also der Löhne und der e, an die tatsächlichen Verhältnisse und die Zusamment aller Beteiligten bezeichnet, die soweit gehen muß, daß außerhalb der Eisenbahn stehenden Kreise selbst eine Erg der Tarife in Kauf nehmen müssen. Man hofft auf eine erbelebung des Verkehrs, Milderungen in der Lohnfrage und Festsetzung des Kohlenpreises auf eine Höhe, die den vorlften Verkauf der Kohle ermöglicht. Der Rückgang der lenförderung im letzten Jahre um 2 Millionen Tonnen gegen 1913 hat für die Eisenbahnen schwere Verluste zur Folge t. Niedrigere Kohlenpreise werden die Ausfuhr der Kohle sie werden aber auch die Wettbewerbsfähigkeit des engn Maschinenbaues und der verwandten Gewerbe auf dem markt steigern; das Ergebnis für die Eisenbahnen wird ver- er Verkehr sein. Die Arbeiter der Eisenbahnen haben mit gleitenden Lohnsätzen schon durch Anpassung an die wirtliche Lage einen Teil der Last auf sich genommen, die die ist der augenblicklichen Verhältnisse dem englischen Volke egt. Noch immer stehen aber die Löhne bei den Eisenn ohne Grund höher als in anderen Zweigen des Gewerbes. wichtige Forderung der Eisenbahngesellschaften wird darin en, daß diesen die Möglichkeit geboten werden muß, unte Arbeiter zu niedrigeren Lohnsätzen einzustellen, als sie ejenigen gelten, die schon längere Zeit im Eisenbahndienst n.

anderer angesehener englischer Eisenbahnfachmann, ll, der Stellvertreter des Leiters der London und Nordosth, sprach sich bei einem Rückblick über das erste Jahrrt der Eisenbahnen dahin aus, daß der von Woche zu e fortschreitende Rückgang der Roheinnahmen dadurch glichen werden müsse, daß jede Verschwendung an Stoffen, a und Zeit beseitigt wird. Von den Eisenbahnbeamten des n Tages muß dasselbe Maß von Tatkraft und Einsicht tet werden, wie von denjenigen, die vor 100 Jahren den ken der Eisenbahn aufgegriffen, und von denen, die die ahn zum wichtigsten Verkehrsmittel gemacht haben.

Fremde Erdteile.

— **Aus Niederländisch-Ostindien.** Die 31 km lange Linie eradja — Martapoera der Süd-Sumatra Staatsbahn ist am 16. November in Betrieb genommen worden. Dait die Vereinigung der beiden Staatsbahnnetze in Palemund Lampong wieder in größere Nähe gerückt.

— **Kraftwagenbetrieb einer amerikanischen Eisenbahn.** Zu senbahnen, die den Betrieb von Kraftwagen auf der Straße Arbeitsgebiet aufnehmen, gehört auch die New York, New und Hartford-Eisenbahn. Sie hat zu diesem Zweck eine ere Gesellschaft gegründet, mit der zusammen sie den enverkehr ihres Verkehrsgebiets in angemessener Weise ienen gedenkt. Dampfbetrieb kann auf gewissen Strecken Eisenbahn nur mit Verlust aufrechterhalten werden und nigen dieser Strecken ersetzt sie daher die Lokomotive Triebwagen mit Verbrennungsmotor. Daneben soll aber in Kraftwagenverkehr auf der Straße eingerichtet werden, usen im Fahrplan auszufüllen, wo ein Triebwagen auf den noch nicht genügend ausgenutzt würde, um ferner Zurstrecken zu schaffen, endlich um den Verkehr zwischen n, die bereits mit der Eisenbahn verbunden sind, zu ver. Ehe der Verkehr von den Schienen auf die Straße verird, soll erst ein Versuch mit Triebwagen auf den Gleisen t werden. Ein Wettbewerb zwischen Eisenbahn und agen soll vermieden werden, beide sollen einander vielrgänzen.

— **Bedeutung des Omnibuswesens gegenüber den Straßen**hn. Der Vorstand der amerikanischen Vereinigung elektriBahnen L. C. Storrs hat sich über die vorstehende Frage em Vortrage vor einigen Wochen eingehender ausgeen. Er hob hervor, daß die Straßenbahnen der Vereinigten infolge der festen Fahrpreise angesichts der außerlichen Steigerungen der Löhne und Preise seit der Vorzeit zum großen Teile zahlungsunfähig und fast bankerott len seien. Die Ereignisse haben erwiesen, daß die Gesetze irtschaftlichkeit im Verkehrswesen ebenso gelten wie auf anderen Gebiete. Der Wechsel in den wirtschaftlichen tnissen traf zusammen mit einer bedeutenden Erweiterung lbstfahrerwesens, die in der Zeit stärkster Entwickelung lien und Abermillionen der Bevölkerung neue Beförderittel zur Verfügung stellten. Diese sogen nicht nur den en Zuwachs im Personenverkehr auf, sondern vermin auch den Verkehr der Straßenbahnen. Erst neuerdings er Straßenbahnverkehr wieder zugenommen, seit die belastung durch die schienenfreien Fahrzeuge so außerich gestiegen ist. Nun hat sich den Straßenbahnen neuerdings der selbstfahrende Omnibus hinzugesellt, der zuerst von den Straßenbahnen begrüßt wurde, aber erst nach und nach in die Aufgaben richtig hineinwachsen wird, die seiner Eigenart entsprechen. Diese können erst nach ausreichender Betriebserfahrung mit genügender Schärfe festgestellt werden. Es kann aber nach Ansicht des Vortragenden keine Frage sein, daß auch der Omnibus in das Verkehrswesen eingegliedert werden muß.

Bemerkenswert ist die Vermehrung, die das Omnibuswesen in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren erfahren hat. Hiervon gibt die nachstehende Zusammenstellung einige Stichproben.

	Omnibus-gesellschaften		Streckenkilometer		Omnibusse	
	Anzahl	Zunahme	Betrag	Zunahme	Anzahl	Zunahme
Aug 1923	99		1679		768	
Aug. 1924	138	39 = 40 %	3792	2113 = 126 %	1886	1118 = 146 %
Sept. 1925	249	111 = 80 %	18785	14993 = 396 %	4437	2551 = 135 %

Von den jetzt im Betriebe befindlichen 18785 Streckenkilometern laufen 3426 in städtischen und Vorortgebieten, 9359 über Land. Bei den übrigen steht der Wirkungskreis nicht fest. Bemerkenswert ist die Feststellung, daß die Auffassung, der Omnibus werde an die Stelle des elektrischen Betriebes treten, nicht mehr in dem Umfange angetroffen wird wie früher, und zwar mit gutem Grunde. Denn der Omnibus kann in seiner jetzigen Art die Aufgaben, die der elektrische Wagen erfüllt, so billig und so sicher schlechterdings nicht erfüllen. In London war dem Omnibus alle Gelegenheit gegeben, den elektrischen Wagen zu verdrängen, wenn er dazu in der Lage war. Der Omnibus ist dort praktisch von allen Abgabeverpflichtungen befreit. Ferner war er noch unlängst frei von der Verpflichtung, nach festen Fahrplänen zu fahren. Und endlich war ihm gestattet, Verkehr überall aufzunehmen, wo es ihm beliebte. Dazu kommt, daß im Innengebiet Londons die elektrischen Straßenbahnen niemals auf der Oberfläche zugelassen worden sind, und in diesem Gebiet hatten die Omnibusse Gelegenheit, sich voll zu entwickeln. Trotz seiner Bevorzugung war das Beste, was der Omnibus, der bis heute die Straßen so verstopfte, daß weitere Omnibusse sich darin nicht mehr bewegen konnten, erreicht hat, daß er etwas unter 40 % des gesamten Verkehrs beförderte. Man hat gefunden, daß die elektrischen Wagen im örtlichen Verkehr unbedingt nicht entbehrt werden können, und daß die Verstopfung der Straßen bei der erwähnten 40prozentigen Verkehrsleistung des Omnibus so groß geworden ist, daß jetzt auf behördliche Verordnung etwa der vierte Teil der Omnibusse aus den Straßen entfernt werden muß.

— **Beseitigung einer Betriebsstockung.** In West Palm Beach, einem Bahnhof in Florida, hatten sich beladene Güterwagen in solcher Zahl angesammelt, daß drei Wochen lang der Verkehr auf den anschließenden Strecken vollständig stockte. Die Bürgerschaft der Stadt beschloß daher, Abhilfe zu schaffen. Sie trat mit 300 Mann an, um die Wagen zu entladen; dazu kamen noch 200 Bauarbeiter, die für den Tag freigegeben waren, und zahlreiche Gefangene aus dem städtischen Gefängnis, die auf ihr Versprechen, mitzuarbeiten, freigelassen worden waren. 75 Lastkraftwagen verteilten die entladenen Güter in der Stadt. Sie waren mit einem Abzeichen versehen, das ihnen das Recht verlieh, auf der Straße allen anderen Fahrzeugen vorzugehen. Unter Leitung eines Beamten des Bundesverkehrsamts, der mit dem Auftrag, die Verkehrsstockungen in Florida zu beseitigen, entsandt war, wurden 300 Wagen entladen, was nach Ansicht der Eisenbahnbeamten genügte, um den Verkehr wieder in Fluß zu bringen.

— **Die brasilianischen Eisenbahnen.** In seiner Botschaft an den Kongreß vom 3. Mai d. J. führte der Präsident von Brasilien folgendes aus: Fast alle Eisenbahnen Brasiliens, besonders diejenigen, welche die reichsten Gebiete durchkreuzen, leiden unter einem empfindlichen Mangel an Verkehrsmitteln. In Übereinstimmung mit dem Gesetz vom 7. Januar 1924 hat die Regierung entsprechende Kredite eröffnet und die nötigen Unterhandlungen eingeleitet, um die verschiedenen Bundesbahnen mit den allernötigsten Lokomotiven und Wagen zu versorgen.

Von wesentlicher Bedeutung für die Verminderung der Kosten ist die Elektrisierung der Bahnen mit starkem Verkehr. Zu diesem Zweck sind Studien gemacht worden, und die Regierung hofft durch Ersparnisse die Verbesserungen einleiten zu können.

Obwohl der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes durch den Mangel an Mitteln ernstlich behindert wird, darf trotz aller zu überwindenden Schwierigkeiten der Bau einiger neuen Linien im Interesse der Allgemeinheit nicht ganz aufgegeben werden. In diesem Sinne wurden daher im Jahre 1924 im Abschnitt Rio-Bahia 46 km der Central Brasil und 28 km der Central da Bahia

dem Verkehr übergeben. Die Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten wird 1522 km erreichen. Weitere 788 km, deren Ausbau bereits in Angriff genommen ist, sind noch zu ergänzen.

Die Gesamtausdehnung der im Verkehr befindlichen Eisenbahnen in Brasilien hat am 31. Dezember 1924 30 309 km einschließlich der 82 km der zurzeit stilliegenden Tocantinsbahn (in Minas Geraes) erreicht. Gegenüber der Gesamtausdehnung am 31. Dezember 1923 zeigt sich ein Mehr von 384 km. Von den Eisenbahnen sind 7310 km Eigentum oder Konzessionen der Staaten. Die verbleibenden 22 999 km Eisenbahnen, und zwar 17 706 km Eigentum und 5294 km Konzessionen, gehören dem Bunde. Von den Bundesbahnen werden 8562 km durch den Bund verwaltet, die restlichen 9144 km sind verpachtet.

Zur reibungslosen Abwicklung des Verkehrs der Bahnen untereinander ist durch Verfügung der Regierung vom 26. Juni 1924 die Eisenbahn-Zentralrechenstelle ins Leben gerufen worden, die dazu dienen soll, die gemeinsamen Abrechnungen zu erledigen, die Beförderung zwischen den verschiedenen Stationen auszudehnen und zu beschleunigen und den Verkehr im allgemeinen zu regeln. Im Anschluß hieran ist eine Tarifkommission geschaffen worden, die als Bindeglied zwischen dem öffentlichen Interesse und den amtlichen Stellen gedacht ist. Der Handel, die Landwirtschaft und die Industrie sind darin vertreten.

Wasserstraßenverkehr.

— **Stapellauf eines neuen Hapag-Dampfers.** Unter allgemeiner Teilnahme der Hamburgischen Bevölkerung lief am 14. November das neue Patenschiff der Stadt, die „Hamburg" der Hamburg-Amerika Linie von Stapel. Der Dampfer ist, wie seine Schwesterschiffe „Albert Ballin" und „Deutschland" auf der Werft von Blohm & Voß gebaut worden. Wie diese besitzt er einen Bruttoraumgehalt von 21 000 Reg.-T. bei einer Länge von 182,9 m, einer Breite von 24,1 m und einer Höhe von 16,92 m. Er hat Stabilisierungstanks, Kreiselkompaß, Selbststeuer und Schottenschließvorrichtung. Die erste Klasse wird 126 Kammern mit 192 Betten und 32 Sofabetten haben, die zweite 161 Kammern mit 302 Betten und 174 Sofabetten, die dritte 150 Kammern mit 456 Betten. Der Dampfer ist ein Zweischraubenschiff. Als Antriebsmaschinen wird er zwei voneinander unabhängige Turbinen erhalten, die 13 000 Pferdekräfte leisten und ihm eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 16 Seemeilen in der Stunde geben.

Es bedarf kaum besonderer Betonung, daß die „Hamburg" sich ebenso wie ihre Schwesterschiffe durch die größte Bequemlichkeit, die in künstlerischen Formen geboten wird, auszeichnet, ohne daß ein üppiger, den Zeitverhältnissen nicht entsprechender Luxus aufgeboten wird.

— **Mittellandkanal.** Nach einer Bauzeit von 3½ Jahren ist der als Notstandsarbeit begonnene zweite Abstieg des Mittellandkanals zur Weser bei Minden (Südabstieg) dem Verkehr übergeben worden. Durch ihn wird der Verkehr zwischen Kanal und Weser, der bisher allein auf die auf dem westlichen Weserufer angelegte Schachtschleuse (Nordabstieg) angewiesen war, im Falle einer Betriebsstörung an der Schachtschleuse aufrechterhalten. Die Nutzlänge der neuen Schleuse beträgt 85 m, ihre Weite 12,5 m, so daß auch die breitesten Weserraddampfer den Industriehafen erreichen können.

— **Ausbau der Fährschiffanlagen in Saßnitz.** Die bei Eröffnung der Saßnitzlinie, die im Jahre 1909 erfolgte, zunächst nur aus Holz gebauten Fährschiffanlagen in Saßnitz werden zurzeit durch massive Bauten ersetzt. Kürzlich wurde das östliche Becken, das aus einer festen Mauer aus Granit und Beton besteht, an der Grundfläche 7 m und an der Krone 1,5 m breit sowie etwa 5 m hoch ist, dem Betriebe übergeben. Die westlich gelegenen Anlagen sollen im nächsten Jahre umgebaut werden.

— **Tschechoslowakische Oder-Schiffahrts A.-G.** Ende Oktober fand in Prag die erste Generalversammlung dieser Gesellschaft statt. Der Versammlung lag der Bericht über das erste Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1924 vor. Der Vermögensabschluß und die Gewinn- und Verlustrechnung wurden genehmigt. Eine Dividende gelangte nicht zur Auszahlung. Der entstande Verlust in Höhe von 501 959 Kc. ist nicht so sehr auf die durchaus zufriedenstellenden Betriebsergebnisse als vielmehr auf Abschreibungen und auf die durchgeführten, im ersten Betriebsjahre umfangreichen Reparaturen am Schiffparke zurückzuführen. Nach dem Geschäftsbericht ist die Gesellschaft, die am 1. Januar 1924 gegründet wurde, aus der auf Grund des Versailler Vertrages und der Entscheidung des amerikanischen Arbiters erfolgten Abgabe eines Teiles der deutschen Fluß-Schiffahrtsflotte hervorgegangen. Die tschechoslowakische Staatsverwaltung ist an dem Unternehmen mit 72 % beteiligt, während der restliche Aktienbesitz (28 %) Eigentum der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft und der Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft in Brünn ist. Die Gesell[...] betreibt die Schiffahrt auf der Oder zwischen Stettin und [...] Oderhafen und den mit dieser Wasserstraße verbundenen Bi[...] schiffahrtsstraßen über Berlin zur Elbe nach Hamburg. In [...] kaufmännischen Organisation hat sich die Gesellschaft a[...] in Stettin beheimatete Ostreederei G. m. b. H. angelehnt un[...] beiderseitige Schiffspark wird gemeinschaftlich bewirtsch[...] Im Jahre 1924 wurde von Stettin bzw. von Hamburg [...] aufwärts befördert in 1375 Kähnen eine Gütermenge [...] 336 400 t, vorwiegend Erze schwedischer Herkunft, und [...] Talfahrt ab Kosel nach den Absatzgebieten im Umkreis [...] Berlin und Stettin in 619 Kähnen eine Menge von 213 702 t [...] ausschließlich Kohlen aus West- und Ost-Oberschlesien.

Luftverkehr.

— **Vorbereitungen zur regelmäßigen Flugverbindung zwi[...] der Tschechoslowakei und Deutschland.** Eine Kommission [...] Fliegerfachleuten hat sich in den ersten Tagen des Nov[...] an die tschechoslowakisch-deutsche Grenze begeben, um [...] Zollflugplatz für die künftige Flugverbindung zwischen [...] beiden Ländern ausfindig zu machen. Für diese Zwecke [...] die Gegend bei Herrenskretschen gewählt werden. Für [...] Flugplatz soll eine neue Strecke der staatlichen Aerolinie [...] gesehen sein, welche ausschließlich der Verbindung mit Deu[...] land dienen soll.

— **Tschechoslowakische Fluggesellschaft.** Die im Frü[...] gegründete Fluggesellschaft wird laut tschechischen Bl[...] meldungen demnächst ihre Tätigkeit unter Beteiligung [...] Staates beginnen. Die Gesellschaft verfügt über ein Kapita[...] 9½ Millionen Kc, welche ausschließlich von den beteil[...] Unternehmungen der Flugindustrie gezeichnet wurden. Di[...] Kapital von 10 Millionen vorläufig genügen dürfte, erschein[...] Tätigkeit der Gesellschaft im Hinblick auf die Beteiligun[...] Staates gesichert. Die Gesellschaft wird die neue internati[...] Flugstrecke Prag-Triest über Preßburg in Betrieb setzen. [...] Verhandlungen sind bereits im Zuge.

Rechtspflege.

— **Die Ausbedingung einer Vertragsstrafe von 1 % für [...] Tag ist nicht wucherisch oder nichtig.** Die Deutsche Re[...] bahn, vertreten durch die RBD. Altona, hat vor dem Han[...] schen Oberlandesgericht eine Entscheidung von grundsätzl[...] Bedeutung in obiger Frage erwirkt, die alle mit der Eisen[...] in Geschäftsverbindung stehenden Verkehrstreibenden i[...] essieren dürfte. Die beklagte Firma stand mit der Reichs[...] im Frachtstundungsverhältnis und hatte deren Bedingungen [...] monatliche Frachtstundung anerkannt, wonach sie bei [...] rechtzeitiger Zahlung vom Ablauf der Zahlungsfrist an [...] Vertragsstrafe von 1 % für jeden Tag der Verzögerung zu z[...] hat neben der Gebühr von 6 %. Auf Grund dieser Bedingu[...] berechnete die Reichsbahn der Beklagten wegen Verzugs i[...] Bezahlung von Frachtbeträgen einige Tausend Mark Vert[...] strafe. Die Beklagte lehnte diese Forderung ab, einmal, da[...] das Anerkenntnis der Stundungsbedingungen unterzeichn[...] Angestellte hierzu nicht befugt gewesen sei und ferner, d[...] Ausbedingung einer solch hohen Vertragsstrafe einen [...] wucher darstelle und daher als gegen die guten Sitten versto[...] nichtig sei. Das Landgericht hat zunächst der Klage der Re[...] bahn auf Zahlung voll stattgegeben, aber auf Einspruch der [...] klagten das Versäumnisurteil nur in Höhe eines Zehntels [...] eingeklagten Summe aufrechterhalten, weil die vereinbarte [...] tragsstrafe, soweit sie monatlich 3 % übersteige, als gegen [...] guten Sitten verstoßend nichtig sei. Das Oberlandesgericht [...] dagegen das ganze Urteil aufrecht, und zwar unter folge[...] auszugsweise gegebenen Gründen: Das Berufungsgericht l[...] die Auffassung des Landgerichts ab, daß die Ausbedingung [...] so hohen Vertragsstrafe nach Lage der Sache als gegen die g[...] Sitten verstoßend für nichtig zu erklären sei. Gewiß [...] die Eisenbahn im Güter- wie im Personenverkehr über ein[...] waltige Macht, der sich Handel und Wandel fügen müssen. [...] die Beklagte beschwert sich nicht darüber, daß die Klägerin [...] allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Güterverk[...] denen der Absender sich nicht entziehen kann, unbillig [...] schlechtert habe; die Beklagte beanstandet vielmehr nur [...] Härte der Bedingungen, unter denen ihr die Bahn eine pr[...] vertragliche Stundung gewährt hat. Daß dieser Vergünstig[...] eine Verpflichtung, Frachtstundung zu nehmen, entspräche, [...] die Beklagte nicht behauptet. Der bloße Umstand aber, daß [...] Stundung für den Ablader regelmäßiger Sendungen zweckmä[...] vielleicht sogar schwer entbehrlich ist, bedeutet noch nicht [...] weiteres einen Zwang, die Stundung unter unvernünftig schw[...] Bedingungen nachzusuchen. Wollte man dies annehmen, [...] müßte man die Reichsbahn für verpflichtet halten, die Frac[...] unter billigen Bedingungen zu stunden; für die Feststell[...]

solchen Verpflichtung fehlt es jedoch an jeder gesetzlichen habe. Ist die Bahn aber rechtlich und tatsächlich in der einen Antrag auf Frachtstundung überhaupt abzulehnen, nicht einzusehen, weshalb sie die Stundung nicht auch schwere Bedingungen sollte gewähren können. Die Be- ng des Verfalls einer Vertragsstrafe von täglich 1% schuldeten Frachtbetrages im Falle der Überschreitung der ngsfrist ist auch inhaltlich nicht so hart, unbillig und ver- widrig, daß die Rechtsordnung ihr die Anerkennung vor- llten müßte. Es trübt die Klarheit der Vorstellung, wenn von 1% Tageszinsen spricht, als ob die Klägerin sich o hohe Verzinsung ausgeliehener oder ihr anderweitig ldeter Gelder ausbedungen hätte. Hier handelt es sich hr um eine regelrechte Vertragsstrafe, durch deren Aus- rung eine staatliche Behörde, welche einen geschäftlichen nverkehr mit der Allgemeinheit zu unterhalten hat, nicht ch vor Schaden bewahren, sondern auch zur Ordnung und lichkeit in ihrem Betriebe beitragen will, nicht zwecks ger Kapitalanlage, sondern um einen energischen Zwang chtzeitigen Begleichung ausstehender Beträge auszuüben. edingung, daß ein Ablader, der den Vorteil periodischer ng genießt, nach hundert- oder zweihunderttägigem Ver- zur Strafe das Zwei- oder Dreifache seiner Frachtschuld len hat, gilt im Empfinden des Volks und besonders der iterverkehr beteiligten Kreise nicht als wucherisch oder gegen die guten Sitten verstoßend.

— **Zur Auslegung des § 909 BGB. Der Eigentümer braucht richtung eines Bauwerkes auf seinem Grundstück nur die ltnisse des Nachbargrundstückes zu berücksichtigen, die eit des Baues bestehen. Er kann beanspruchen, daß bei späteren Änderung der Verhältnisse auch auf seinen Bau icht genommen wird.** (Reichsgericht 4. 7. 1925 — 1924 — Kiel).

Kl. hat im März 1920 von dem Landmann L. in O. ein Moorland, das neben dem Bahndamm der Eisenbahn von ach Rendsburg liegt, zur Torfgewinnung gepachtet. Durch liche Verfügung des Amtsvorstehers in Osterrönfeld vom gust 1920 ist ihm auf Antrag der Eisenbahndirektion in im sicherheitspolizeilichen Interesse untersagt worden, r Entfernung bis zu 20 m von der Bahnachse dem von pachteten Grundstücke Moor zu entnehmen. Beschwerde lage im Verwaltungsstreitverfahren sind erfolglos ge- b. Der Kl. hat deshalb, nachdem ihm L. alle ihm aus dem äten polizeilichen Verbot erwachsenen Rechte abgetreten nächst in einem Vorprozeß gegen den Reichseisenbahn- unter Vorbehalt weiterer Ansprüche auf Zahlung von 0 ℳ Schadensersatz geklagt, weil ihm durch das Verbot usnutzung des Landes zur Torfgewinnung entzogen sei. Im gegenwärtigen Rechtsstreit hat er einen weiteren rag seines Schadens eingeklagt und in dieser Instanz auch iegliches Urteil erstritten.

den Gründen: Die Zulässigkeit des Rechtswegs hat der ngsrichter mit Rücksicht auf § 4 des nach der Verord- om 16. September 1867 (G. S. S. 1515) auch in Schleswig- n eingeführten preußischen Gesetzes über die Zulässigkeit chtsweges in Beziehung auf polizeiliche Verfügungen . Mai 1842 (G. S. S. 192) bejaht. Der aus § 909 BGB. itete Einwand des Bekl. steht dem Klaganspruche ent- Die Revision hält zwar diesen Einwand für hinfällig, Sache des Eisenbahnunternehmers gewesen sei, bei der tlung des Bahndamms auf die nunmehr von dem Kl. beab- Benutzung des Nachbargrundstückes Rücksicht zu . Auch habe der Berufungsrichter die Tragweite der Be- g des Kl., daß die Bahn nur als Nebenbahn gebaut sei, igen Jahren aber als Hauptbahn benutzt werde, verkannt. larin habe die Behauptung gelegen, daß nunmehr der u der Bahn stärker in Anspruch genommen werde und halb auch der Bahndamm habe verstärkt werden müssen, Unrecht unterblieben sei. Diese Angriffe können jedoch Erfolg haben, und zwar nach der Auffassung des Senats eshalb nicht, weil der Senat im Gegensatz zum Rechts- nkt des Berufungsrichters an der von ihm in ständiger rechung vertretenen Rechtsauffassung festhält, daß für ge, welche Befestigungsarbeiten erforderlich sind, um sich nach § 909 BGB. verbotene Vertiefung eines Grund- zuzulassen, die besonderen Verhältnisse des Nachbar- icks maßgebend sind und zwar selbst dann, wenn dieses einem mangelhaften Zustande befindet und deshalb be- gefährdet ist. Denn die gegenteilige vom Berufungs- im Anschluß an Marwitz J. W. 1916, S. 1179 vertretene ng trägt in das Gesetz eine Unterscheidung hinein, die Wortlaute und Zwecke fremd ist; sie wird auch, wie anerkennt, im Schrifttum durchweg abgelehnt (vgl. Strecker 4 § 909 BGB., Anm. 4, RGR. Komm. § 909 BGB., Daß es von diesem Standpunkte aus auf die von dem die Beschaffenheit des Bahndammes aufgestellten Be- gen nicht ankommt, bedarf keiner weiteren Darlegung.

Aber auch vom gegenteiligen Standpunkte aus kann die Revision nicht durchdringen. Denn auch von ihm aus ist dem Eigentümer eines Grundstücks bei der Errichtung eines Bauwerks auf diesem nicht zuzumuten, alle Möglichkeiten zukünftiger Benutzung des Nachbargrundstücks ins Auge zu fassen; er braucht vielmehr nur die Verhältnisse zu berücksichtigen, die zur Zeit des Baues bestehen, und kann beanspruchen, daß bei einer Änderung der Verhältnisse auch auf seinen Bau Rücksicht genommen wird (Marwitz a. a. O. Sp. 2). Im vorliegenden Falle aber handelt es sich bei der dem Kl. verbotenen Art der Benutzung des von ihm gepachteten Grundstücks nur um eine Benutzungsart, die sich erst infolge der Brennstoffnot nach dem verlorenen Kriege als zweckmäßig herausstellte, mithin, wie der Berufungsrichter einwandfrei feststellt, nur um eine zur Zeit der Errichtung des Bahndammes noch sehr entfernte Möglichkeit, auf die auf die Dauer bei der Errichtung nicht Rücksicht genommen zu werden brauchte. Auch die nach der Behauptung des Klägers erfolgte Umwandlung der Bahn in eine Hauptbahn kann eine andere Beurteilung des Streitfalles nicht rechtfertigen. Denn daß in Ermangelung dieser Umwandlung polizeiliches Einschreiten wegen Gefährdung des Bahnbetriebes nicht erforderlich gewesen wäre, war nicht behauptet und aus dem Vorbringen des Klägers nicht zu entnehmen.

— **Rangierbewegungen der Eisenbahn sind keine Ausübung öffentlicher Gewalt.** Am 15. Juni 1920 mittags hielt der Kutscher der Klägerin mit einem mit zwei Pferden bespannten Wagen dicht an der Rampe eines Schuppens am H-Kai. Der hintere Teil des Wagens stand auf einem Rangiergleis und wurde von einem durch den Rangiermeister T. beaufsichtigten Rangierzuge angefahren. Die Klägerin verlangt den Ersatz des Sachschadens vom Reiche. Das Berufungsgericht führt den Zusammenstoß auf ein Verschulden des Rangiermeisters T., und zwar auf eine Verletzung seiner bahnpolizeilichen Pflichten zurück. Es verneint zuungunsten der Klägerin die Anwendbarkeit der §§ 31, 89 des BGB., weil T. nicht zu den verfassungsmäßigen Vertretern des Beklagten gehöre, sowie die des § 831 insoweit, als dem Beklagten Unvorsichtigkeit bei Auswahl des T. vorgeworfen werde, läßt dahingestellt, ob der Beklagte sich bei Leitung der Rangierverrichtungen im Sinne des § 831 lässig gezeigt habe, und macht das Reich für die Verfehlung des T. und ihre Folgen allein auf Grund des § 1 des RBHG. vom 22. Mai 1910 verantwortlich. Abgesehen davon, daß eine Haftung des Reiches für vorsätzliche oder fahrlässige Amtspflichtverletzung seiner Beamten sich seit der RV. nur aus deren Artikel 131 und nicht aus dem durch ihn beseitigten § 1 des Gesetzes vom 22. Mai 1910 herleiten läßt, ist der Ausgangspunkt des Berufungsgerichts irrig, daß das fahrlässige Verhalten des T. eine Amtspflichtverletzung im Sinne des Art. 131 und des § 839 des BGB. darstelle. Zwar sind den in den §§ 45 und 74 der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung vom 7. November 1904 (RGBl. 387) aufgezählten Personen, zu denen auch die Rangiermeister gehören, zum Schutze des Eisenbahnbetriebs die in dem § 75 umschriebenen bahnpolizeilichen Befugnisse übertragen. Ihr Amtsbereich ist naturgemäß örtlich und sachlich beschränkt. Sie haben im wesentlichen die Maßnahmen zu treffen, die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen notwendig sind, und unter bestimmten Voraussetzungen zur vorläufigen Festnahme derjenigen Personen zu schreiten, die bei der Überschreitung der Vorschriften in §§ 74—81 oder bei einer sonstigen strafbaren Handlung betroffen werden. Diese Befugnisse haben jedoch mit der allgemeinen bürgerlichen Verkehrssicherungspflicht eines Eisenbahnunternehmers nichts zu tun. Als solcher hat der Staat wie jeder Transportunternehmer die sich aus § 823 des BGB. ergebende privatrechtliche Pflicht, dafür zu sorgen, daß durch die Ausführung seiner Transporte, durch die Bewegung der Eisenbahnwagen auf den Schienen Personen und Sachen nicht zu Schaden kommen. Bei der Schaffung der dazu erforderlichen Einrichtungen und dem Erlasse der dazu nötigen Anordnungen übt der Staat nicht Hoheitsrechte aus, erfüllt vielmehr nur eine allgemeine Rechts- und Sorgfaltspflicht, die das Gesetz jedem auferlegt, der im eigenen wirtschaftlichen Interesse als gewerblicher Unternehmer verkehrsgefährliche Handlungen vornimmt. Wird die Mangelhaftigkeit seiner Einrichtungen oder Anweisungen für einen Schaden ursächlich, so ist dieser Mangel, falls er bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit vermeidbar war, seinem zuständigen verfassungsmäßigen Vertreter als Verschulden anzurechnen, für das der Staat nach den §§ 31, 89 des BGB. aufzukommen hat. Seine Beamten aber, deren er sich zur Leitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes und zur Erfüllung seiner Verkehrspflichten bedient, handeln dabei nicht kraft öffentlicher Gewalt, sondern nur als seine Betriebsgehilfen. Sie sind daher bei der Haftungsfrage nicht anders zu behandeln als Angestellte eines privaten Unternehmers, Rechte und Pflichten des Reiches als Inhabers eines gewerblichen Unternehmens und die Haftung für seine in diesem Gewerbebetriebe tätigen Beamten wurzeln also nicht im öffentlichen Rechte, sondern regeln sich nach bürgerlichem Recht. Dem T. wird nun vorgeworfen, daß er

1. nach Ablauf der für Rangierbewegungen festgesetzten Zeit und 2. ohne sich um die Freihaltung der Gleise zu kümmern, rangiert habe. Nach beiden Richtungen hatte er aber nicht als Bahnpolizeibeamter in Ausübung öffentlicher Gewalt, sondern nur als gewerblicher Betriebsgehilfe des Beklagten tätig zu werden. Ihre Verletzung kann daher keine Ersatzpflicht des Reiches aus Art. 131 RV. in Verbindung mit dem RBHG. vom 22. Mai 1910 begründen. (Entscheidung des Reichsgerichts, 3. Z.-S. vom 29. Juni 1923. Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern, 19. Jahrg., Nr. 19/20, S. 212 f.)

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1314 u. 1322.)

— **Prinz Wilhelm von Schweden. Unter Zwergen und Gorillas.** Mit der Schwedischen Zoologischen Expedition nach Zentralafrika. Mit 83 Abbildungen und 3 Karten. Leipzig 1925. F. A. Brockhaus. Gebunden in Halbleinen 9,50 M.

Prinz Wilhelm von Schweden ist der zweite Sohn des Königs Gustav V. und der Königin Viktoria, geb. Prinzessin von Baden und Enkelin Kaiser Wilhelms I. Er steht im 42. Lebensjahre und ist als Dichter und Schriftsteller auch über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus bekannt geworden. Das vorliegende Buch verdankt seine Entstehung einer hauptsächlich zoologischen Zwecken dienenden Expedition in das Innere Afrikas im Jahre 1921, der Prinz Wilhelm sich anschloß. Wir lernen hier den Verfasser als einen Erzähler von nicht gewöhnlicher Bedeutung kennen, der es versteht, die gefahrvollen Fahrten und Abenteuer auf dem Zuge durch Zentralafrika in einer Weise zu schildern, daß der Leser von Anfang bis Ende in Spannung folgt. Besonders interessant ist auch die Beschreibung des Tierlebens, das er in der Wildnis beobachtet hat. Als warmer Menschenfreund tritt er uns entgegen, wenn er auf seinen Verkehr mit den Einwohnern Afrikas zu sprechen kommt. Alles in allem ist das Buch sehr lesens- und empfehlenswert. W.

— **Leitfaden der Verkehrsgeographie**, ein Handbuch, Studien- und Prüfungsbehelf mit besonderer Berücksichtigung der österreichischen Bundesbahnen von Dr. Eugen Glücklich, Hofrat der österreichischen Bundesbahnen i. R., 89 Seiten, Wien 1925.

Der Verfasser hat schon im Jahre 1909 einen Leitfaden der Verkehrsgeographie herausgegeben, der den Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen als Lehrbehelf für Unterrichts- und Prüfungszwecke dienen sollte. Die binnen kaum zwei Jahren notwendig gewordene Veranstaltung von drei weiteren Auflagen zeigt deutlich, daß das Büchlein einem sehr dringenden Bedürfnis entgegenkam. Die seit Kriegsende eingetretenen grundstürzenden Änderungen der europäischen Landkarte machten eine vollständige Neubearbeitung des Leitfadens notwendig, wenn er auch fernerhin seinen Zweck erfüllen sollte. Es ist zu begrüßen, daß Dr. Glücklich diese durch die Verhältnisse gebotene Neubearbeitung seines Werkchens ins Auge gefaßt, und wie festgestellt werden kann, mit Erfolg durchgeführt hat.

Auch der nun vorliegende neue Leifaden hält daran fest, den für die Prüfung sich vorbereitenden Beamten und Beamtenanwärtern der Unternehmung Österreichische Bundesbahnen ein getreues Bild der Grundzüge des einheimischen Verkehrs — in erster Linie Eisenbahnnetzes nach Hauptlinien, Knotenpunkten, Anschluß- und Grenzbahnhöfen, Verkehrswegen usw. — in möglich einprägsamer Weise zu vermitteln, ohne jedoch die verkehrsgeographischen Zusammenhänge, die nach Geschichte und Entwicklung dieses Netzes mit den Eisenbahnnetzen der Nachfolgestaaten auch heute noch bestehen, außer acht zu lassen.

Der Verfasser beginnt daher mit einem gedrängten Überblick über die Gestaltung des Verkehrsnetzes der ehemaligen Doppelmonarchie nach seinem letzten Stande, gibt dann einen allgemeinen Überblick des Verkehrswesens der Republik Österreich (Eisenbahnen und sonstige Verkehrsmittel), dem sich dem dritten umfangreichsten Hauptabschnitte eine Ein[…] stellung der österreichischen Eisenbahnen anschließt. [Dieser] Abschnitt hat gegenüber dem früheren Leitfaden eine bemerk[ens]werte Bereicherung durch zwei Anhänge erfahren, [die in] alphabetischer Reihenfolge der Anschlußbahnhöfe Über[sicht] einerseits der inländischen Anschlüsse zwischen Bundes[bahnen] und selbständig betriebenen Privatbahnen, andererseits d[er Aus]landsanschlüsse gegen das Deutsche Reich, die Tsche[choslo]wakei, Ungarn, Südslawien, Italien und die Schweiz ent[halten].

Ein eigener Abschnitt ist den sonstigen Verkehrsmitt[eln in] Österreich (Binnenschiffahrtslinien, Kraftwagen- und L[uftver]kehrsverbindungen) gewidmet. Zwei weitere Abschnitte be[schäf]tigen sich mit den wichtigsten Reiseverbindungen im Inlan[d und] nach dem Auslande. Anhangsweise ist wieder eine Frag[e- und] Aufgabensammlung beigefügt, die in drei Gruppen ge[glie]dert ist: Inland, Ausland und Übungen im Gebrauche des amt[lichen] Kursbuches. Besondere Hervorhebung verdient die reich[e Aus]stattung mit nach Zeichnungen des Verfassers angefe[rtigten] Kartenskizzen, deren der neue Leitfaden nicht weniger [als …] aufweist. Sie ermöglichen ein leichtes und rasches Ve[rständnis] der in den zugehörigen Abschnitten behandelten Eise[nbahn]linien und werden dem Benützer des Leitfadens gewiß sel[ir will]kommen sein. So ist denn anzunehmen, daß der neubear[beitete] Leitfaden, dessen Erscheinen durch das Entgegenkomm[en der] Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen wes[ent]lich gefördert wurde, sich dieselbe Beliebtheit erringen wi[rd, die] sein Vorgänger besaß und gleich diesem bald eine neu[e Auf]lage erleben wird. Für eine solche Neuauflage möcht[en wir] schon jetzt dem Verfasser zwei unseres Erachtens nöti[ge,] leicht durchzuführende Verbesserungen empfehlen.

Wir halten es für sehr erwünscht, daß in der Einzel[darstel]lung der österreichischen Eisenbahnen bestehende Kraft[wagen]verbindungen in weitestgehendem Maße berücksichtigt w[erden,] um den Benützern des Buches die derzeit in Österr[eich in] großer Zahl vorhandenen Verbindungen dieser Art, für [die die] Postverwaltung heuer zum erstenmal ein eigenes Ku[rsbuch] herausgegeben hat, in leichter Weise einzuprägen. Nam[entlich] die Eisenbahnbediensteten, die mit den Reisenden in Ber[ührung] kommen, können nicht früh und nicht oft genug auf d[as Be]stehen dieser Verbindungen hingewiesen werden, um sie [in die] Lage zu setzen, allen Anfragen des Publikums gegenüb[er ge]rüstet zu sein. In unserem klein gewordenen Vaterlan[de,] dessen wirtschaftliche und finanzielle Lage der Fremd[enver]kehr und dessen Entwicklung eine noch weit größere R[olle] spielt als im alten Österreich, muß mit allem Eifer a[uf hin]gearbeitet werden, daß die Eisenbahnbediensteten nament[lich im] Zug- und Stationsdienst allen diesfälligen Anforderung[en des] Reiseverkehrs sich gewachsen zeigen.

Des weiteren möchten wir dem Verfasser empfehlen, be[i einer] Neuauflage des Buches der Schreibung der Bahnhofname[n] besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und insbesonder[e dar]auf zu achten, daß diese in der Schreibweise abgedruckt w[erden,] die im amtlichen Kursbuch enthalten ist, das in dies[er Be]ziehung mit dem eine Beilage des Gütertarifes bildende a[mt]lichen Stationsverzeichnis übereinstimmt. Der Verfasser m[öge] diese Bemänglung nicht als kleinlich ansehen. Wer si[ch des] Wirrwarrs erinnert, der bezüglich der Schreibung der [Bahn]hofnamen seinerzeit in den Behelfen der österreich[ischen] Staatsbahnen geherrscht hat, wird gewiß der Meinung sei[n, daß] alles vermieden werden muß, was dazu beitragen könnt[e ähn]liche Zustände wieder herbeizuführen. Gerade ein Buc[h,] wie der gegenständliche Leitfaden in weiteste Kreise d[er Be]dienstetenschaft eindringen soll, ist nur zu sehr geeignet, [Fehler] in der Schreibweise von Bahnhofbezeichnungen zu verb[reiten,] die dann nur schwer wieder ausgemerzt werden könne[n und] endlich mühsam erreichte Ordnung auf diesem Gebiete [zu] nicht gefährdet werden. Dr. Engel

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Zu dem „Übereinkommen, betr. die Vereinsabrechnung (VAÜ)" ist ein Nachtrag I und zu dem „Alphabetischen Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen" ein II. Nachtrag erschienen. Die Druckstücke sind mit unserem Schreiben Nr. IV 210 vom 9. November und Nr. V 422 vom 10. November 1925 versandt worden.

Eröffnung neuer Strecken.

Reichsbahndirektion Osten. Am 24. November 1925 werden die als vollspurige Hauptbahnen erbauten Strecken Stentsch / Bomst - Neu Bentschen Grenze zunächst als Nebenbahnen mit der Station Neu Bentschen (Grenz- und Zollbahnhof) eröffnet, und zwar vorläufig nur für den Güter-, Tier- und Privattelegrammverkehr. Ausgeschlossen ist auf dem Zoll- und Grenzbahnhof Neu Bentschen bis auf weiteres außer der B[eför]derung von Personen, Gepäck, Expreßgut und Leichen d[ie An]nahme und Auslieferung von Fahrzeugen.

Eröffnung von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Am [… De]zember 1925 wird der links der Bahnstrecke Oberhausen-[…] (Westfalen) zwischen den Stationen Bottrop und Gladbeck W[est] neuerrichtete Haltepunkt Bottrop-Boy für den Perso[nenver]kehr eröffnet werden. Für Gepäck und Expreßgut ist der [Halte]punkt nicht zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Halle (Saale). [Die] an der Strecke Spremberg-West-Petershain gelegene B[ahnhof] IV. Klasse Jessen N./L. erhält vom 1. Dezember 1925 [die] Bezeichnung „Jessen (Kr. Spremberg)".

…hsbahndirektionsbezirk Köln. Vom 1. 12. wird der Name der an der Strecke Cleve-Duisburg gelegenen Station Xanten Reichsb. in „Xanten“, die Namen der Strecke Hassum-Wesel gelegenen Stationen Xanten D. in „Xanten West“ und Pr. Uedem in „Uedem“ … Vom gleichen Zeitpunkte ab erhalten die früheren …lfe Goch Reichsb. und Goch Nordbr. D. die Gemeinschafts…nung „Goch“.

…hsbahndirektionsbezirk Münster. Vom …ember 1925 an hat der an der Bahnstrecke Salzbergen…us Grenze gelegene Tarifpunkt „Gildehaus Grenze“ die …nnung „Bentheim Grenze“ erhalten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 229 vom 10. November 1925 an die Mitglieder des Vereinswagenausschusses, betreffend Vereinswagenübereinkommen (VWÜ); Antrag auf Änderung des § 18 Ziffer 7;

Nr. IV 210 vom 9. November 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen über die Abrechnung im Verein;

Nr. V 422 vom 10. November 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Alphabetisches Verzeichnis der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eröffnung von Strecken.

…ng der normalspurigen Hauptstrecken $\frac{\text{Stentsch}}{\text{Bomst}}$ - Neu Bentschen und des Zoll- und Grenzbahnhofs Neu Bentschen.

…chsbahndirektionsbezirk Osten.

…1. November 1925 werden die als …spurige Hauptbahnen erbauten …n $\frac{\text{Stentsch}}{\text{Bomst}}$ - Neu Bentschen Grenze …t als Nebenbahnen mit der Sta…u Bentschen (Grenz- und Zoll…h) eröffnet, und zwar vorläufig …f den Güter-, Tier- und Privat…mverkehr.

…schlossen ist auf dem Zoll- und …hnhof Neu Bentschen bis auf …t, außer der Abfertigung von …n, Gepäck, Expreßgut und Lei…e Annahme und Auslieferung von …gen.

…lie neuen Bahnstrecken haben …it: Die Eisenbahn-Bau- und …ordnung vom 4. November 1904 … Eisenbahn-Verkehrsordnung vom …ember 1908.

…die Höhe der Tarifsätze geben …ststellen Auskunft. (1108)

…furt (Oder), 6. November 1925.
…sche Reichsbahn-Gesellschaft.
…eichsbahndirektion Osten.

2. Eröffnung von Stationen.

… Dezember 1925 wird der links …ahnstrecke Oberhausen-Hamm … zwischen den Stationen Bottrop …lbeck West neu errichtete Halte…ottrop-Boy für den Personen… eröffnet werden. Für Gepäck …reßgut ist der Haltepunkt nicht …en.

…tfernungen betragen:
… Bottrop und Bottrop-Boy …5 km,
… Gladbeck West und Bottrop… 4,47 km.

…dienung des neuen Haltepunktes …sämtliche auf der Strecke Ober…amm (Westf.) verkehrenden …züge, mit Ausnahme der be…ten, anhalten.

… den 2. November 1925. (1110)
…sche Reichsbahn-Gesellschaft.
…eichsbahndirektion Essen.

3. Verkehrsstörung.

… § 10 Ziff. 1a VWÜ. Wegen …ser und Dammunterwaschung … Gesamtverkehr in nachstehen…ken eingestellt:

…e zwischen den Stationen Han…rf bis Burg (Burgenland). … : Donnerstag, den 12. November, 0 Uhr, bis Freitag, den 13. November, 12 Uhr.

…e zwischen den Stationen Rat…rf-Liebing bis Köszeg (Burgenland). Dauer: Donnerstag, den 12. November, 12 Uhr, bis Freitag, den 13. November, 5 Uhr. (1123)

Wien, den 14. November 1925.
Österreichische Bundesbahnen.

4. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1925 tritt ein neuer Ausnahmetarif 18a für Stahlwalzdraht von rheinisch-westfälischen Gewinnungsstationen nach Hindenburg (Oberschles.) in Kraft.

Berlin, den 11. November 1925. (1115)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1925 wird in dem Ausnahmetarif 10c der Frachtsatzzeiger durch einen neuen ersetzt. (1126)

Berlin, den 14. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1925 werden in dem Ausnahmetarif 22 als Versandstationen nachgetragen: Brockau, Laband, gestrichen: Troppau Dt. Reichsb.

Berlin, den 14. November 1925. (1128)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarife S. D. 1 und S. D. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1925 werden die Anwendungsbedingungen dieser beiden Durchfuhrtarife ergänzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. November 1925. (1106)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 19. November 1925: Aufnahme von Stationen in die A.T. 35, 35a, 41, 49, 59, 61, 75, 85 und 88. Änderungen in den A.T. 31, 32, 35, 35a und 40. Streichung von Stationen in den A.T. 31 und 88. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1117)

Altona, den 13. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen—Schweiz und umgekehrt).

Mit sofortiger Gültigkeit wird Ferrochrom in die Abteilung IVc dieses Tarifs aufgenommen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. November 1925 (1125)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1925 werden in den Ausnahmetarif 1e und 1f Freiberg (Sa.) Ost als Empfangsstation, in den Ausnahmetarif 18 Angerburg, Darkehmen Ost, Goldap und Stallupönen als Empfangsstationen einbezogen. (1127)

Berlin, den 9. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 24. November 1925 werden die Stationen Carwitz und Neu Bentschen sowie der Tarifpunkt Neu Bentschen Grenze unter Aufhebung der Tarifpunkte Bomst Grenze und Stentsch Grenze in den Tarif einbezogen.

Berlin, den 10. November 1925. (1116)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1925 wird die im Bezirk der Reichsbahndirektion Stuttgart liegende Gütertarifstation Bittelbronn aufgenommen. Näheres enthält die am 16. November 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 11. November 1925. (1119)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1925 werden in dem Ausnahmetarif 11d für Phosphate, natürliche usw. unter den Versandstationen nachgetragen: Gustavsburg, Mainz Hafen und Mainz-Kastel.

Berlin, den 11. November 1925. (1121)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch- und litauisch-russischer Gütertarif.

Die Zahl der in dem Tarif enthaltenen Stationen der Sowjeteisenbahnen ist durch Aufnahme weiterer 39 Stationen vermehrt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1112)

Königsberg (Pr.), 9. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 183. Direkter deutsch-polnischer Güter- und Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1925 wird im Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den direkten deutsch-polnischen Güter- und Tierverkehr die Bestimmung in der Abteilung B Abschnitt I Ziffer 1 (4) über die Frachtberechnung für die Strecke der Rawicz-Kobyliner Eisenbahn geändert. Näheres im Reichsbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Breslau, den 10. November 1925. (1107)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr von ober- und niederschlesischen Gewinnungsstätten). — Bk. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 treten im Eisenbahngütertarif, Heft 11, folgende Änderungen ein:

1. Auf S. 30/31 und 116/117 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station Frýdlant v. Čechách in 150 zu ändern.
2. Auf S. 38/39 und 124/125 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station Hradec u Opavy um je 17 Heller zu ermäßigen.
3. Auf S. 64/65 und 150/151 sind sämtliche Schnittfrachtsätze II der Station Nové Město pod Smrkem in 119 zu ändern.
4. Auf S. 200/201 werden die Angaben und Frachtsätze für die Station Raspenava wie folgt ersetzt:

1		2		4		5		6		8		10	
12 Hei T Ji	328 288	12 Hei T Ji	360 288	12 Hei T Ji	864 288	12 Hei T Ji	352 288	12 Hei T Ji	856 238	12 Hei T Ji	864 288	12 Hei T Ji	328 283

11		12		14		18		19		20		21	
12 Hei T Ji	352 288	13 Sbg	928 231	12 Hei T Ji	864 288	12 Hei T Ji	360 288	12 Hei T Ji	864 288	12 Hei T Ji	856 288	12 Hei T Ji	352 288

Dresden, am 10. November 1925. (1109)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Mit Inbetriebnahme des Bahnhofes Neu Bentschen, voraussichtlich am 24. November 1925, sind die Nachträge I u. II wie folgt zu ändern:

Seite			
2 Nachtrag II	Neudorf bei Bomst ist zu streichen		
4 Nachtrag I	Bomst Landesgrenze ist zu streichen		
	Neu aufzunehmen:		
18	Neu Bentschen* Osten	an Anstoßpunkt 6	96 km
	Neu Bentschen Landesgrenze* Osten	„ „	100 km
26	Stentsch Grenze ist zu streichen		

Auf Seite 4 des Nachtrags II ist zwischen Stentsch und Bomst der Stationsname Neu Bentschen einzutragen.

Die Verkehrsleitung für Neu Bentschen und Neu Bentschen Grenze ist dieselbe wie für Züllichau.

II. Auf Seite 39 des Haupttarifs ist nach Obergrainau zu ergänzen: Obergries......*

*Nur Tarifpunkt für die Umbehandlung.

München, 9. November 1925 (1111)
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

In der Bestimmung für Leipzig M. Th. Bf. wird das Verzeichnis der Anschlußgleis- und Lagerplatzinhaber geändert. Näheres enthält die am 12. November 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 7. November 1925. (1105)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 15. November 1925 wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Kreis Oldenburger Eisenbahn zu erhebende Frachtzuschlag für Melasse zu Futterzwecken, Melassefutter und Palmkernschrot aufgehoben. Näheres enthält die am 16. November 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (1118)

Berlin, den 11. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1925 wird in dem Ausnahmetarif 11 d als Empfangsstation einbezogen: Fürth (Bay.) Hbf. (1120)

Berlin, den 13. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1925 werden die Donauumschlagstationen Passau Donaulände, Deggendorf Hafen und Regensburg Donaulände in den Geltungsbereich der Abt. XII des Durchfuhr-Ausnahmetarifs S. D. Nr. 7 einbezogen. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1122)

Altona, den 13. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Donauumschlagverkehr über Regensburg, Donaulände, Deggendorf Hafen und Passau Donaulände (Ausfuhr-Ausnahmetarif D U 2).

Mit Gültigkeit vom 20. November 1925 werden im Abschnitt „II. Geltungsbereich" als Versandstationen nachgetragen: Reichenbach (Vogtl.) unt. Bf., Rodewisch und Schweinsburg.

Zu 110.

Bei den Versandstationen „Brühl Ost" und „Sürth" ist der Zusatz „Zu 45 a" zu streichen.

Die Versandstation Wesermünde-Bremerhaven ist in Wesermünde West zu berichtigen. (1114)

München, den 11. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-italienischer Güterverkeh[r] die Schweiz. Ausnahmetarif Nr. Eisen usw. vom 16. 10. 25.

Mit Geltung vom 20. Novembe[r] tritt die Abschlagstafel im Abschn[itt] in Kraft. Von den nach Abschn[itt] und V des Tarifs ermittelten [...] sätzen ist jeweils der zehnfache [...] des Abschlags der zutreffenden [...] klasse der Tafel im Abschnitt VI[...] setzen.

Frankfurt (M.), den 11. Novemb[er]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Reichsbahndirektion Frankfurt [...]

Deutsch italienischer Güterverkehr [...] die Schweiz. Ausnahmetarif Nr. Eisen und Stahl usw.

In den Ausnahmetarif werden d[...] tionen Aachen West, Apolda, A[...] leben, Aue (Erzgeb.), August[...] Braunschweig Hbf. und Ost, I[...] Frankfurt (M.) Osthafen, Schö[...] und Ürdingen aufgenommen.

Die Gütereinteilung wird durch[...] nahme von Guß-, Schmiede-, [...] Schweiß- und Schrumpfstücke e[...] Auch Berichtigungen und kleine[...] gänzungen werden durchgeführt. Nähere enthält die gleichzeitig e[...] nende Tarifanzeiger-Verfügung. [...]

Frankfurt (M.), den 10. Novembe[r]
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft]
Reichsbahndirektion Frankfurt [...]

Tschechoslowakischer Donau-Um[schlag]verkehr über Bratislava und Kom[arno] Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1[...] Außerkraftsetzung der Ausnahme[tarife] Nr. 9 und 9a (Kohle).

Mit Gültigkeit vom 6. Novembe[r] bis auf weiteres werden die Ausn[ahme]tarife 9 und 9a (Kohle), sowie di[e] bezügliche in der Z. d. V. D. E. [...] lassene Kundmachung außer Kra[ft ge]setzt. Im Eisenbahndurchlaufe de[...] bezeichneten Verkehrs werden K[...] sendungen nach den Donau-Um[schlag]plätzen Bratislava und Komarno v[...] nannten Tage an nach dem csl. [...] bahngütertarif Teil II, Heft 1 und [...] gefertigt.

Regensburg, den 9. November 1[...]
Bayerischer Lloyd.
Schiffahrts-Aktiengesellschaf[t]
namens der beteiligten Verwaltun[gen]

5. Offene Stellen.

Oberster Betriebsleiter der Eisen[bahn-] Gesellschaft Altona - Kaltenkirchen[-Neu]münster.

Bei der Eisenbahn-Gesellschaft [...] Kaltenkirchen-Neumünster in Alt[ona ist] die Stelle des

Obersten Betriebsleiters

baldigst zu besetzen.

Als Besoldung ist die preußische [...] besoldungsgruppe B 1 vorgesehen.

Bevorzugt werden akademisch ge[...] Maschinen- oder Bauingenieure, [...] nicht Bedingung.

Bewerbungen mit Lebenslauf u[nd ge]gebenenfalls Zeugnisabschriften si[nd bis] zum 15. Dezember 1925 an de[n Vor]sitzenden des Aufsichtsrats der [...] bahn-Gesellschaft Altona - Kaltenki[rchen-] Neumünster in Altona, Rathau[s zu] richten.

Persönliche Vorstellung nur au[f Auf]forderung.

Altona (Elbe), den 15. Novembe[r]
Die Direktion der Eisenbahn-Gesell[schaft]
Altona-Kaltenkirchen-Neumünst[er]
Dr. Harbeck.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

r. 48. Berlin, den 26. November 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Sicherung des Bahn- und Kraftwagenverkehrs auf schienengleichen Kreuzungen.

Von Hofrat Dr. **Kowarz** und Bauoberkommissär Ing. **Hecht**, Linz a. D.

…ch dem Weltkrieg hat der Kraftwagenverkehr einen un-…euren Aufschwung genommen, wodurch sich die Gefahr an …schienengleichen Kreuzungen der Bahngleise mit den Straßen …a. bedeutend vergrößerte. Zahlreich sind die Unfälle zum …e schwerer Natur, die sich in den letzten Monaten an sol-…h. Gefahrstellen ereigneten. Die Frage der Sicherung des …erseitigen Verkehrs ist daher für die Bahn- und Straßenver-…ungen sowie für die Kraftwagenverbände aller Länder eine …nende geworden und drängt nach einer baldigen, einheit-…inen Lösung. So erklärt sich das große Interesse aller Fach-…e, das im neuzeitlichen Schrifttum zum Ausdruck kommt. …l Vorschläge zur Behebung der Gefahren oder zumindest zur …kleinerung des Gefahrenmomentes zielen darauf hin, dem …ftwagenlenker die Bahnnähe schon in einer größeren Ent-…ung vor der Bahnkreuzung zuverläßlich anzuzeigen.

…iesem Gebot, d. h. wirksame Warnung des Lenkers, trägt …n der nachfolgende Vorschlag Rechnung.

…evor auf diesen eingegangen wird, sollen vorher noch einige …dsätzliche Fragen erörtert werden.

…s müßte vor allem durch zwischenstaatliche Vereinbarungen …strebt werden, daß nicht nur die Auto-Warnzeichen, sondern …n die Fahrvorschriften für ganz Europa einheitlich ge-…elt werden. Den Kraftwagenführern müßten weiter einheit-…li ausgeführte Karten, auf denen die Bahnkreuzungen leicht …nd schnell erkenntlich einzuzeichnen wären, zugänglich gemacht …den. Endlich wäre festzustellen, welche Körperschaft die Kosten für die Herstellungen zu tragen hat, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Kreuzungen mit der Bahn wünschenswert sind. Da die Änderungen im Straßenverkehr nicht von den Bahnverwaltungen herbeigeführt wurden, werden billigerweise diese Herstellungen nicht auf Kosten der Bahnverwaltungen zu erfolgen haben. Es sind derzeit Bestrebungen wahrzunehmen, einen Teil der Straßenerhaltungskosten durch eine Zwecksteuer von den Kraftwagenbesitzern hereinzubringen. Es könnte daher vorteilhaft ein Teil des Erlöses dieser Zwecksteuer zur Herstellung und Erhaltung von Warnzeichen verwendet und aus diesem Grunde die Zwecksteuer um ein geringes Maß erhöht werden. Im folgenden wird gezeigt, daß hierzu nur kleine Summen erforderlich sind und eine ausreichende Warnung auch mit einfachen Mitteln erreicht werden kann.

Der Kraftwagen, vor allem der Personenkraftwagen, ist ein Schnellfahrzeug. Seine Führung sollte daher seitens der Straßenbehörden und der Kraftwagenverbände unter Bedachtnahme jener Grundsätze erleichtert werden, die bei einem anderen Schnellverkehrsmittel, nämlich der Eisenbahn, bereits beobachtet werden. Gleichwie dem Lokomotivführer eines Zuges eine Gefahrstelle nicht bloß durch ein, sondern durch zwei Signale, d. i. dem Vor- und dem Hauptsignal angekündet wird, sollte auch dem Kraftwagenlenker eine Gefahrstelle — und eine solche ersten Grades ist nun einmal eine Bahnübersetzung, gleichgültig, ob sie abgeschrankt ist oder nicht — mindestens durch zwei Zeichen vorgemeldet werden.

Diesem Grundsatz ist im Kraftwagenverkehr bisher viel zu wenig Beachtung geschenkt worden. Daraus erklärt sich die große Anzahl der Unfälle, die meistens darauf zurückzuführen sind, daß der Kraftwagenlenker infolge ungenügender Warnung die Bahn zu spät bemerkt, dann die Geistesgegenwart verliert oder keinen genügend langen Bremsweg mehr vor sich hat.

Vergleichen wir weiter:

Die für den Lokomotivführer bestimmten Signale werden bei Dunkelheit beleuchtet. Dies ist im Hinblick auf die zwangläufige Führung der Züge im Gleis nicht nur notwendig, sondern auch mit keinen besonderen Kosten verbunden, da entlang der Bahn genügend viel Wärterhäuser sind, deren Bewohner zur Beleuchtung der Signale auf der Strecke herangezogen werden können.

Anders liegen in dieser Beziehung die Verhältnisse beim Straßenverkehr. Bei diesem ist die Beleuchtung von Warnzeichen, wenn nicht zufälliger Weise die elektrische Straßenbeleuchtung eines Ortes benutzt werden kann, durch den Umstand erschwert, daß in den seltensten Fällen Personen gefunden werden können, die die Beleuchtung derartiger, oft weitab von jedweder Behausung gelegener Warnzeichen, gegen geringes Entgelt zu übernehmen gewillt sind. Man wird diesem Umstand am besten dadurch Rechnung tragen, daß man von vornherein sich grundsätzlich auf eine Form von Warnzeichen festlegt, die **keine Beleuchtung brauchen!** Ein solches Warnzeichen ist z. B. der von den Österreichischen Bundesbahnen auf den Schlagbäumen von Schrankenanlagen verwendete „Starrreflektor", der das von den Scheinwerfern der Kraftwagen ausgestrahlte Licht zurückwirft und dieserart dem Kraftwagenführer anzeigt, daß er sich einer geschlossenen Schranke nähert. Allein dieses Zeichen ist nur **bedingt** wirksam, d. h. nur bei abgeschrankten Bahnübersetzungen und nur dann, wenn die Scheinwerfer des Kraftwagens nicht abgeblendet sind.

Wenn also einerseits wegen der praktischen Unmöglichkeit, Autowarnzeichen zu beleuchten, von einem bei Eisenbahnen beobachteten Grundsatz abgewichen werden muß, so wird anderseits eine gegenüber dem Bahnverkehr eintretende **Vermehrung** der Warnzeichen nicht unangebracht sein, schon aus dem Grunde, weil der Führer eines Kraftwagens in noch höherem Maße als der Lokomotivführer in der Beobachtung der Signale durch Nebenumstände behindert wird. (Vorfahren, Kreuzen mit entgegenkommenden Fuhrwerken, Rücksichtnahme auf Pferde, die scheuen könnten, auf Menschen und Tiere, die vom grellen Licht der Scheinwerfer unsicher gemacht werden könnten, auf Kinder, Kleintiere usw.).

Herr Reichsbahnrat Haupt, Stettin, hat in Nr. 36 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen den Vorschlag gemacht, die Nähe der Bahn durch eine besonders gestrichene und besonders geformte Einfriedung anzuzeigen. Eine solche Einfriedung würde nicht nur ein vollkommener Ersatz für das auf den Bahnen verwendete **zweite** Signal sein, sondern d… über hinausgehend eine ununterbrochen wirkende Warnung v… stellen!

Unser Vorschlag geht nun dahin, diese vom Herrn Reichsb… rat Haupt gegebene Anregung aufzugreifen, die Einfriedung… in einzelne Säulen (Warnpfähle) aufzulösen, diese **nur** a… dem Kraftwagenlenker zugekehrten Seite schwarz-weiß, au… Rückseite dagegen grau zu streichen, damit über die eigen… Gefahr**stelle** kein Zweifel aufkommt und endlich diese W… pfähle in drei aufeinanderfolgenden „Gefahrszonen" versch… dicht nebeneinander aufzustellen, um solcherart dem Kraftw… führer eine ungefähre Vorstellung darüber zu verscha… welcher Weg ihm noch bis zur Gefahrstelle zur Verfügung s…

Abb. 1.

Die Vorteile einer derart in Säulen aufgelösten Einfriedu… sind folgende: 1. die Herstellung und Erhaltung einzelner Säul… kommt billiger als jene einer Einfriedung; 2. die Warnpfäh… behindern nicht die Einfahrt in angrenzende Grundstücke; 3. … verwehren scheuwerdenden Tieren nicht das seitliche A… brechen; 4. die verschieden dicht aufgestellten Warnpfähle geb… auch eine Vorstellung über die „Bahnnähe", ohne den Nacht… von Nummerntafeln zu haben, die durch ausspritzenden Straße… kot unleserlich gemacht werden können; 5. die schwarz-we… gestrichenen Warnpfähle sind im Licht der Scheinwerfer g… erkennbar, brauchen daher nicht beleuchtet zu werden. Übe… sieht der Kraftwagenlenker eines oder einige dieser Zeiche… so bleiben schließlich immer noch genug „Warner" übrig; 6. soll… einmal ein Warnpfahl oder das am Beginn der Warnstrecke a… zubringende zwischenstaatlich vereinbarte Autozeichen a… irgendeinem Grund (schlechtem Erhaltungszustand, frevelhaft… Beseitigung usw.) seiner Bestimmung entzogen sein, so müßt… dies noch lange nicht zu einem Unfall und dadurch zu wei… gehendem Schadenersatz führen, wie dies bei nur **einem** War… zeichen (z. B. bei bloßem Aufstellen des zwischenstaatlich ve… einbarten Autozeichens) aber möglich ist; 7. die Einrichtung ha… **keine mechanischen oder elektrischen Teile** so daß Störungen gänzlich entfallen und **damit deren nach teilige Folgen.**

…rch eine solche „Warnstrecke" wäre der Kraftwagenlenker …haltigst auf die Bahnnähe aufmerksam gemacht, könnte … seine volle Aufmerksamkeit den Vorgängen auf der Bahn …den. (Schließen der Schranken oder bei unabgeschrankten …en die Annäherung eines Zuges usw.).

… etwa 2,5 m hohen, 0,15 m breiten, der leichteren Erhaltung … aus Beton herzustellenden Warnpfähle können einheitlich …l bei unabgeschrankten (Abbildung 1), als auch bei ab…rankten Bahnübersetzungen (Abbildung 2) auf Haupt- wie …ebenbahnen verwendet werden. Die beiden Ausführungen …dung 1 und 2 unterscheiden sich nur dadurch, daß einerseits …Beginn der Warnstrecke bei unabgeschrankten Bahn…ungen das Kraftwagenwarnzeichen auf einem „Vorkreuz", …geschrankten dagegen auf einer einfachen Säule angebracht … andererseits, daß am Ende der Warnstrecke bei unabge…nkten Bahnkreuzungen ein Warnkreuz mit einer Tafel: …, wenn ein Zug kommt!" aufgestellt wird, während sich …geschrankten Überwegen an dieser Stelle die Bahnschranke …let. Zwischen Haupt- und Nebenbahnen wäre grundsätzlich …r Art der Sicherung des Kraftwagenverkehres kein Unter…l zu machen. Nebenbahnen haben zwar keinen so dichten …erkehr wie Hauptbahnen, doch ist …ebenbahnen die Fernsicht von der …e aus auf die Bahn in der Mehrzahl …r Fälle schlechter, weil die Neben…n sich mehr dem Gelände anschmie…und dadurch bogenreicher sind als …tbahnen. So gleichen sich die Ge…omente wieder aus. Jedenfalls ist …n deutliche Kennzeichnung des Bahn…ganges auch bei Nebenbahnen sehr …endig, weil die von den Lokomotivbediensteten gegebenen …ungssignale im Geräusch des Kraftwagenmotors leicht ver…r gehen können. Diese Achtungssignale sind aber auf …nbahnen mit ungünstigen Sichtverhältnissen oft das einzige …l, um die Straßenfahrzeuge zu warnen. Daraus folgt, daß … auf Nebenbahnen in gleicher Weise wie auf Hauptbahnen …Augenmerk darauf gerichtet werden muß, dem Kraftwagenlenker die „Bahnnähe" schon in einer größeren Entfernung vorher anzuzeigen, um ihn zur vorsichtigen Fahrt (Abstellen des Motors) zu veranlassen.

Es wäre auch möglich, die Warnpfähle nur auf einer Seite der Straße aufzustellen. In diesem Falle wäre die Stellung der Warnpfähle und der übrigen Warnzeichen, ob rechts oder links, den örtlichen Verhältnissen anzupassen. Auf schmalen Straßen ist diese Frage bedeutungslos. Auf breiteren Straßen dagegen müßten die Warnzeichen auf jener Straßenseite aufgestellt werden, auf der gefahren wird. Von diesem Grundsatz wäre nur in Krümmungen abzuweichen und wären in diesen die Warnzeichen, wenigstens einige von ihnen, vorteilhaft auf der Außenseite des Bogens aufzustellen.

Abb. 2.

Selbstverständlich wären mit diesen Zeichen nur die Straßen auszustatten, die einen lebhafteren Kraftwagenverkehr aufweisen.

Mögen diese Zeilen dazu beitragen, die maßgebenden Körperschaften zu einer baldigen Entschließung in dem einen oder anderen Sinne zu veranlassen und so die täglich sich ereignenden Unfälle tunlichst einzuschränken.

Bücherschau.

Fortschritte der Abwasserreinigung. Von Dr.-Ing. K. Imhoff. Verlag C. Heymann 1925. Preis geb. 3,60 ℳ.

…r durch sein Taschenbuch der Städteentwässerung bekannte …sser behandelt in dem vorliegenden Buche die Fortschritte …bwasserreinigung in den letzten 10 Jahren. Der erste Teil …ßt die Verfahren zur Befreiung der Abwässer vom Schlamm … die Behandlung des Schlammes. An Hand zahlreicher Ab…ngen und Zeichnungen werden die neuesten Konstruktionen …Spülsieben, Emscherbrunnen, Absetzbecken, Flußkläranlagen … besprochen, wobei der Verfasser nicht bei der Beschreibung …n bleibt, sondern wertvolle Angaben über den Wirkungs… und die zweckmäßigsten Abmessungen macht und kritisch …eichende Betrachtungen anstellt. Von Einzelheiten inter…rt besonders die Gasgewinnung aus den Schlamm-Faul…en in Essen. Auf jeden an die Kanalisation angeschlossenen …ohner rechnet man etwa 3 cbm Methangas mit einem Heizwert, der den des gewöhnlichen Leuchtgases noch übertrifft. Die gewonnenen Mengen werden dem städtischen Gaswerk zugeführt. Auch die landwirtschaftliche Verwertung des Schlammes und seine Aufbereitung ist beachtenswert. Der zweite Teil bringt die Verfahren zur Fäulnisunfähigmachung der Abwasser. Dies geschieht teils nach dem biologischen Verfahren mittels besonderer Tropfkörper oder durch Belebung des Schlammes im Becken, wobei die Schmutzstoffe aufgezehrt und die Abwasser gereinigt werden, teils bedient man sich auch heute noch des altbewährten Rieselverfahrens mit Rieselfeldern und Bodenfiltern. Im dritten Teil ist von der Klärung der gewerblichen Abwasser die Rede. Am Schluß werden dann noch die Trinkwasser- und Abwasserverhältnisse im Ruhrtal als besonders charakteristisches Beispiel behandelt. Ein umfangreicher Bücher- und Schriftennachweis über alle die Abwasserreinigung betreffenden Fragen ist dem Buche beigefügt, das uns überzeugend zeigt, wie auch auf diesem Gebiete die Technik im vergangenen Jahrzehnt sich weiter entwickelt hat. H. B.

Sinn und Zweck der Einfuhrscheine.

Von Dr. **Krebs**, Berlin.

Seit Jahresfrist tobte in Deutschland ein heftiger Meinungsstreit um die Agrarzölle, an welchem sich Wirtschafts- und Parteipolitiker, Nationalökonomen von Ruf und die Presse rege beteiligten. Man glaubte sich in die Zollkämpfe der neunziger Jahre versetzt. Mit Annahme der Zollvorlage im Reichstage am 12. August dieses Jahres hat der Kampf einstweilen nachgelassen, ohne indessen sein Ende gefunden zu haben. Denn das Gesetz ist nur ein Provisorium, geschaffen aus der Notwendigkeit, zu den noch bevorstehenden Handelsvertragsverhandlungen ein Rüstzeug zu haben. Der vorläufige Zolltarif hat nur Geltung bis zum 1. August 1927. Die Zollkämpfe werden sich fortsetzen und bei jeder Gelegenheit wieder aufleben. Einen Anlaß dazu gaben sofort die auf Grund des Zollgesetzes erlassenen Verordnungen über die Wiedereinführung der Einfuhrscheine. Fast nirgends haben sie eine sachliche, wissenschaftlich fördernde Erörterung erfahren, eine leidenschaftliche politische Behandlung übersieht den Zweck des Einfuhrscheinsystems und schreibt ihm vielfach unrichtige Wirkungen zu. So wurde gesagt, das Einfuhrscheinsystem habe eine preiserhöhende Wirkung, es fördere die Getreidespekulation und verursache schwankende Getreidepreise, es entblöße den Inlandsmarkt vom Getreide und schädige die Müllerei, es bedeute eine Exportprämie zum Nachteil des Inlands u. a. mehr.

Gegenüber diesen Angriffen gegen das Einfuhrscheinsystem scheint es am Platze, einmal festzustellen, was denn die Einfuhrscheine überhaupt bezwecken und ob jene Angriffe berechtigt sind. Zunächst, was versteht man unter einem Einfuhrschein? Eine zollamtliche Bescheinigung, daß jemand eine gewisse Menge Getreide, Mehl oder Malz (mindestens 500 kg) aus Deutschland exportiert hat. Jeder Inhaber eines solchen Scheines ist berechtigt, bei der Zahlung von Zöllen für bestimmte einzuführende Waren innerhalb einer bestimmten Frist diesen Einfuhrschein in Zahlung zu geben. Nach der neuen Einfuhrschein-Ordnung (Reichsministerialblatt Nr. 51 vom 22. Sept. 1925) können Einfuhrscheine ausgestellt werden für alle Getreidearten, für Hülsenfrüchte, Lupinen und Wicken sowie für Mehl, Kleie und Malz. Die Geltungsdauer ist auf neun Monate festgesetzt. Der Exporteur kann innerhalb dieser Frist den Schein beliebig veräußern. Jeder Inhaber des Einfuhrscheins darf ihn innerhalb der neunmonatigen Frist bei der Begleichung von Zollgefällen für die bezeichneten Fruchtarten bei jeder Zollstelle des deutschen Zollgebiets statt barer Zahlung in Anrechnung bringen. Der Wert der Scheine richtet sich nach den niedrigsten (allgemeinen oder vertragsgemäßen) Zollsätzen der betreffenden Fruchtgattung.

Die Benutzung von Einfuhrscheinen setzt also einen Export und Import in den genannten Fruchtarten voraus. So ist es nämlich; Deutschland ist zugleich Export- und Importland für Getreide, Mehl und ähnliche Artikel. Obwohl Deutschland ungeheure Mengen an Getreide und Mehl einführt und vor dem Kriege an zweiter Stelle aller Einfuhrländer der Erde stand, führt es ansehnliche Mengen Roggen, Weizen und Hafer aus. Die Höhe der Ausfuhr ist sehr schwankend, je nach dem Ausfall der Ernten und der Tendenz auf den Weltgetreidemärkten. Es ist sogar wiederholt vorgekommen, daß die Ausfuhr von Roggen größer war als die Einfuhr, so in den Jahren 1904/05, 1908/09 und 1909/10. Die Gründe für die gleichzeitige Einfuhr und Ausfuhr von Getreide in Deutschland hängen mit der Verschiedenartigkeit der Produktionsgebiete zusammen. Man könnte ja sagen, wenn Deutschland zur Ernährung seiner Bevölkerung ausländisches Getreide einführen muß, dann ist es doch nicht richtig, wenn es bestrebt ist, deutsches Getreide auszuführen und diese Ausfuhr sogar noch zu unterstützen. Dadurch werde das zur Ernährung nötige Getreide der Bevölkerung entzogen; es müsse vielmehr der deutschen Volkswirtschaft erhalten bleiben. Selbst vom reinsten Konsumentenstandpunkt aus ist diese Argumentation falsch, sie berücksichtigt nicht die tatsächlichen wirtsc[haft]lichen Verhältnisse. Wir haben in Deutschland drei zien[lich] scharf unterscheidbare landwirtschaftliche Produktionsgeb[iete]. Der Osten unseres Vaterlandes (Ostpreußen, Pommern) [mit] seinen großen Getreideflächen, auf denen mehr produziert [wird] als die schwache Bevölkerung verbraucht. Auf der and[eren] Seite der dichtbevölkerte Westen, der bedeutend mehr an [Ge]treide verbraucht als seine Landwirtschaft erzeugen kann. [In] Mitteldeutschland deckt in der Regel der Ernteer[trag] den Verbrauch. Den Überschuß des Ostens an Getreide nach [dem] Westen zu befördern, wäre bei den hohen Bahntarifen unw[irt]schaftlich, das Getreide würde dadurch zu teuer werden[1]). [Zur] Erleichterung des Absatzes nach dem Westen wurden früher z[war] Ausnahmetarife, sogen. Staffeltarife eingeführt. Aber durch[weg] gelangte das Getreide meistens nur bis nach Mitteldeutschl[an]d, wo einerseits die inländische Produktion in der Regel [zur] Deckung des eigenen Bedarfs ausreichte, andererseits auslä[ndi]sches Getreide auf dem Wasserwege der Elbe mit billi[gen] Frachten herankam. Unter Umgehung des Binnenverkehrs wu[rde] daher ein Teil des östlichen Getreides auf dem Seewege n[ach] dem Rhein verschifft. Aber das übliche Bild war doch, daß [be]sonders nach der Ernte sich in Ostdeutschland große Men[gen] Getreides ansammelten, während der Westen vom Auslande v[er]sorgt wurde. Und selbst wenn die Bahnfracht so verbil[ligt] würde, daß sich der Transport lohnte — die Transportkos[ten] würden damit nicht eliminiert sein, sondern der Staat müßte [sie] tragen, was für eine unwirtschaftliche Sache ausgegeben [als] nationale Verschwendung betrachtet werden müßte —, so wü[rde] das Getreide des Ostens im Westen dennoch keinen oder nur s[ehr] schlechtbezahlten Absatz finden, da seine Qualität nicht dem K[on]sum entspricht. Der Westen würde doch ausländische W[are] einführen. So lastete also der Getreideüberschuß auf dem ö[st]lichen Markte und drückte den Preis, so daß besonders bei gut[en] Ernten die Wirkung des Getreidezolls gerade dem bedeutendst[en] deutschen Agrargebiet verloren ging. Der Export brachte al[so] auch nicht den durch den Zoll im übrigen Deutschland bewirkt[en] höheren Inlandspreis.

Hier schafft nun der Einfuhrschein einen Ausgleich. Der ö[st]liche Landwirt bzw. Getreidehändler kann sein Getreide n[un] exportieren, da er durch Verwertung des Einfuhrscheins d[en] Unterschied zwischen Inlands- und Weltmarktpreisen aus[zu]gleichen vermag. Wer z. B. in Königsberg 10 000 kg Weiz[en] ausgeführt hat, kann den darüber erhaltenen Einfuhrschein inn[er]halb dreier Monate an einen Importeur nach Mannheim v[er]kaufen, der hiermit 10 000 kg amerikanischen Weizen zollfr[ei] einführt[2]). So gelangt auch im Osten die Wirkung des Zolls a[uf] den Preis zur vollen Geltung, was den Agrargegenden doch n[ur] zu wünschen ist. Denn nur durch angemessene Preise ist d[ie] Aufrechterhaltung und Intensivierung des landwirtschaftlich[en] Betriebs möglich, was für das deutsche Volk ein Lebensinteres[se] bedeutet. Der industriellen Bevölkerung des Westens kommt d[ie] auf Grund der vom Osten erlangten Einfuhrscheine erleichter[te] Einfuhr von Getreide sehr zugute. Der Getreide-Einfuhrschei[n] bewirkt also keine Preissteigerung, sondern er sorgt im Gege[n]teil dafür, daß die gesamte Getreideernte Deutschlands für de[n] Konsum der deutschen Bevölkerung verwertet wird, indem d[er]

[1]) Die Wasserfracht von Odessa nach den deutschen Binne[n]häfen war so hoch, wie die Bahnfracht von Königsberg nac[h] Köln (Rhein).

[2]) Vor dem Kriege betrug die Frist, innerhalb der der Einfuh[r]schein verwertet werden mußte, 6 Monate. Nach Verlauf vo[n] 6 Monaten konnte der Einfuhrschein während weiterer 6 Monat[e] bei Zahlung „gestundeter Zölle" auf bestimmte Kolonialware[n] verwandt werden, so daß der Königsberger Händler, um be[i] obigem Beispiel zu bleiben, falls er innerhalb der 6 Monate de[n] Einfuhrschein nicht verwenden oder verkaufen konnte, imme[r] noch Gelegenheit hatte, ihn bei einem Importeur von Kakao ode[r] Heringen usw. zu veräußern.

führte Getreide gewissermaßen nur eingetauscht wird ausländisches, in manchen Beziehungen besseres.

r spielt nämlich noch ein Umstand eine große Rolle, die lität des deutschen Getreides. Der in Deutschland er- e Weizen genügt sehr häufig nicht, um ein backfähiges Mehl s herzustellen, da es nicht genug „Kleber“ enthält. Im tinischen und russischen Weizen findet sich dagegen ein Klebergehalt. Der deutsche Weizen muß deshalb mit aus- scher Ware untermischt werden. Aber anderseits besitzt eutsche Weizen Eigenschaften, die ihn wieder für das Aus- begehrenswert erscheinen lassen. Er hat einen hohen egehalt. So kommt es denn, daß die deutsche Müllerei aus- schen Weizen wegen des „Klebers“ zur Untermischung be- n muß, während ausländische Mühlen gerne den deutschen en wegen seiner Ergiebigkeit an Stärkemehl kaufen. Die Zollgesetzgebung vor dem Jahre 1894 kannte nur den Iden- tsnachweis bei Ausfuhr und Wiedereinfuhr von Ge- e, d. h. nur genau das gleiche Getreide, das eingeführt konnte gegen Zollvergütung ausgeführt werden. Das be- te begreiflicherweise bei der Ausfuhr von vermahlenem Ge- e große Schwierigkeiten. Deutsches Getreide gegen aus- sches auszutauschen war überhaupt ausgeschlossen. Hier glichen und erleichtern die Einfuhrscheine den Austausch in infachsten zwanglosesten Weise.

nn von gegnerischer Seite dem Einfuhrscheinsystem vor- rfen wird, es verursache schwankende Getreidepreise, so gesagt werden, daß gerade das Gegenteil der Fall ist, es t für die Stabilität des Getreidemarktes. Wenn gleich nach Ernte das Angebot groß ist, so verhindert die durch die hrscheine erleichterte Ausfuhr eine übermäßige und plötz- Preissenkung. Auch bei sehr guter Ernte, die der deutsche t ohnehin nicht vollständig aufnehmen kann, hält ebenfalls rleichterte Ausfuhr die Preise auf einer angemessenen Höhe. en späteren Monaten aber wird die Deckung des Bedarfs die Einfuhrscheine gewährleistet.

sind die Einfuhrscheine weiter nichts als eine Ergänzung Zollgesetzes; nicht nur die Landwirtschaft, sondern auch die strielle und gewerbliche Bevölkerung hat ein Interesse an durch sie bewirkten Ausgleich im Getreidehandel. Die Ge- epreise sind seit ihrer Einführung nicht gestiegen, sondern nken. So notierte Märkischer Roggen in Berlin am 12. Sep- er: 168—176; am 3. Oktober: 150—157; am 23. Oktober: -145. Da kurz vor Inkrafttreten der neuen Zölle auslän- ses Getreide in großen Mengen auf den deutschen Markt ge- nen war, entstanden gleich nach der Ernte schwere Absatz- kungen in allen Landesteilen. Die Einfuhrscheinregelung t hier gewissermaßen ein Ventil, um Katastrophen zu ver- ern.

s der Einfuhrscheinordnung vom 15. September 1925 seien folgende Einzelheiten mitgeteilt. Die Ausstellung von Einfuhrscheinen erfolgt nur auf Antrag auf besonders vorgeschriebenen Formularen bei den Haupt- und Grenzzollämtern oder sonstigen von den Landesfinanzämtern ermächtigten Stellen. Während die Antragsmöglichkeit jedem Verfügungsberechtigten auf Getreide und Hülsenfrüchte gegeben ist, ist sie bei Müllerei- und Mälzerei-Erzeugnissen nur an Inhaber von Mühlen und Mälzereien gegeben, und zwar auch nur dann, wenn sie die Erzeugnisse selbst hergestellt haben und im Besitz eines Erlaubnisscheines sind. § 4 der Einf.-O. gibt besondere Vorschriften für die Inhaber von Mühlen und Mälzereien, deren Erfüllung Vorbedingung für die Erteilung von Einfuhrscheinen ist.

Zur Ausfuhr müssen mindestens 5 Doppelzentner der genannten Fruchtarten bzw. deren Mischungen in marktgängiger Beschaffenheit gebracht werden: d. h., sie dürfen mit unerheblichen Mängeln (leicht dumpfige Beschaffenheit, Sommergeruch, mäßiger Auswuchs, geringer Besatz mit Käfern) usw. behaftet sein. Fremde Bestandteile, z. B. Sand, Steine, Schmutz usw. dürfen nicht mehr als 2 % des Warengewichtes ausmachen, bei Mälzereierzeugnissen nicht mehr als 3 %. Letztere dürfen nicht mehr als 10 % des Gewichts Wasser enthalten. Die Gewichtsvorschrift von 5 Doppelzentner wird für Mühlen- und Mälzerei-Erzeugnisse nicht direkt verlangt. Vielmehr muß die zur Ausfuhr kommende Menge aus mindestens 5 Doppelzentnern des jeweiligen Rohstoffes hergestellt sein. Damit diese Vorschriften genau eingehalten werden können, bringt die Einfuhrscheinordnung bestimmte Ausbeuteklassen für Mehl. Sie unterscheidet bei Roggenmehl drei Klassen, bei Weizenmehl fünf Klassen. Ferner bringt sie eine genaue Aufstellung darüber, wieviel Rohstoffmengen bei den einzelnen Mehlsorten in Ansatz gebracht werden sollen. Es sind z. B. bei der Ausfuhr von 100 kg Roggenmehl 1. Klasse (bis zu 60 % Ausmahlung) 150 kg Roggen in Rechnung zu stellen, bei der 2. Klasse (über 60 bis 70 % Ausbeute) 100 kg Roggen, bei der 3. Klasse (0 bis 70 % Ausbeute) 142,85 kg Roggen. Für 100 kg Weizenmehl 1. Klasse (0 bis 30 % Ausbeute) sind 150 kg Weizen in Anrechnung zu bringen usw. Das Ausbeuteverhältnis für Malz aus Gerste ist auf 75 %, für Malz aus Weizen auf 78 %, für Mehl aus Hafer und Haferflocken auf 75 % festgesetzt.

Seit 1½ Monaten sind die Einfuhrscheine nun im Verkehr. Die am Getreidehandel interessierten Kreise sprechen sich allgemein sehr befriedigt über die Erleichterung und die Vorzüge, die der Getreideeinfuhrschein gewährt, aus. Während zu Beginn des Monats ein Damno von 5—6 % erforderlich war, ist nach einem Monat Einfuhrscheinhandel nur mehr ein Damno von 2 % erforderlich. Namentlich Bankgeschäfte und Großbanken in den Hafenstädten treten neben dem berufsmäßigen Getreidehandel als Interessenten für den Getreideeinfuhrschein auf. Bemängelt wird aber die außerordentlich langsame Arbeit der Zollbehörden. Der Exporteur, der in den ersten Tagen des Oktober ausführte, erhielt erst in der laufenden vierten Oktoberwoche den Einfuhrschein. Hier ist eine Beschleunigung des technischen Verfahrens sehr zu wünschen.

Allgemeines.

Der Rückgang der deutschen Eisen- und Stahlerzeugung. Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller veröffentlicht en in der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ die Ergebnisse seiner stischen Erhebungen über die deutsche Roheisen- und Roh- gewinnung und über die Walzwerksleistung im Oktober . Nach dem anfänglichen Wiederaufstieg der Produktion im e 1924 bis in das erste Vierteljahr 1925 (der März war der Monat mit 990 606 t gleich 71 % von 1913) ist ein allmäh- r Rückgang weiterhin festzustellen. Die Aufnahmefähigkeit In- und Auslandsmarktes hat im Laufe des Jahres schwer ten, so daß Stillegungen von Hochöfen und Stahlöfen vor- mmen werden mußten. Die Roheisenerzeugung betrug im ber 741 741 t gegen 990 606 t im März. Von 211 Hochöfen n im Oktober 93 oder 44 % im Betrieb (März 122 oder). Die Leistungsfähigkeit der Hochöfen in Höhe von 0 t täglich war durch die tatsächliche arbeitstägliche Ge- ung von 23 927 t im Oktober nur zu 50 % ausgenutzt, im dieses Jahres betrug die Ausnutzung dagegen 68 %. Die stahlgewinnung betrug im Oktober insgesamt 928 339 t (1 209 294 t im März); davon war Thomasstahl mit 398 634 t (476 437 t im März) und Martinstahl mit 486 616 t gegen 669 842 t im März beteiligt. Die arbeitstägliche Leistung sank von 46 511 t im März bis auf 33 830 t im September. Der Oktober blieb mit 34 383 t ungefähr auf gleicher Höhe wie der Vormonat. Die Walzwerkleistung betrug täglich 28 613 t im Oktober gegen 38 582 t im März. Der Rückgang beträgt also rund 20 %. Die Roheisenerzeugung hält sich heute auf 53 %, die Rohstahlgewinnung insgesamt auf 63 %, die Gewinnung von Thomasstahl auf 51 % und von Martinstahl auf 80 % der Leistung von 1913.

Wasserstraßenverkehr.

— **Der Hafenverkehr von Rotterdam im Oktober 1925** war gegen September um etwa 100 000 Nettoregistertonnen niedriger. Die Getreidezufuhren gingen zurück, ebenso war die Ausfuhr deutscher Kohle geringer. Der Stückgutverkehr war nach wie vor ungenügend, und im Massenverkehr macht sich der Wettbewerb Antwerpens immer mehr bemerkbar, der durch die belgische Regierung auf jede Weise unterstützt wird.

Beschleunigungsantrieb für Rangierberge (Bauart „Pösentrup-Heinrich").

Von Regierungs- und Baurat **Kaempf**, Direktor der Joseph Vögele A.-G., Mannheim.

Die Forderung nach Wirtschaftlichkeit tritt heute mehr denn je in den Vordergrund. Auf dem Gebiete der Güterbeförderung mit der Eisenbahn ist noch viel zu leisten. Ein nicht unbedeutender Teil der Kosten hängt von den Rangierbewegungen ab, welche die Güterwagen auf den Bahnhöfen machen müssen. Die Mechanisierung des Ablaufbetriebes auf Rangierbahnhöfen ist daher eine äußerst brennende Frage.

Die Zerlegung und Bildung von Zügen auf den Rangierbahnhöfen erfolgt fast ausschließlich vermittels der Schwerkraft. Die Güterwagen — einzeln oder in Gruppen über den Eselsrücken gedrückt — laufen in die entsprechenden Richtungs- bzw. Stationsgleise und kommen dort zum Halten. Es darf hierbei nicht eintreten, daß ein Schnelläufer einen Langsamläufer innerhalb der Verteilzone einholt, da dann eine Trennung der beiden Wagen durch die Weiche nicht mehr möglich ist. Der hintere Puffer des vorderen Wagens muß von dem vorderen Puffer des hinteren Wagens beim Durchlaufen der letzten Weiche nach den Feststellungen von Professor Amman noch einen Mindestpufferzeitabstand von 4 Sekunden haben, um die Weiche zwischen den Wagen umstellen zu können. Hieraus ergibt sich für jeden einzelnen Ablaufberg bei den jeweiligen Witterungsverhältnissen die entsprechende Abdrückgeschwindigkeit, welche sich mit den Wegezeitlinien ermitteln läßt. Die Leistungsfähigkeit eines Rangierberges, d. h. seine Wirtschaftlichkeit wird dadurch vergrößert, daß er möglichst ununterbrochen im Betrieb ist und daß keine unnötige Zeit verbraucht wird zum Säubern der Gleisharfe von zu früh stehengebliebenen Wagen oder zum Hinausziehen von Falschläufern, welche den Vorderwagen so schnell folgten, daß die Weiche für sie nicht mehr richtig gestellt werden konnte. Sofern also die Wagen ihren vorschriftsmäßigen Lauf genommen und die für sie bestimmte Stelle erreicht haben, kann auf diesem Wege auch die Abdrückgeschwindigkeit erhöht und damit die Anzahl der täglich über den Berg laufenden Wagen wiederum vermehrt werden.

Wie überall, so kann auch auf dem Gebiete des Rangierwesens das erstrebte Ziel auf mehreren Wegen erreicht werden. Bei einer Gleisbremse, wie der „Thyssen-Bremse", werden sämtliche Wagen, Gut- und Schlechtläufer, über einen derart erhöhten Ablaufberg gedrückt, daß die Schlechtläufer ihr Ziel erreichen. Alle anderen Wagen müssen indessen abgebremst werden.

Ein anderer Weg, gewissermaßen der reziproke Weg, besteht darin, daß unter Beibehaltung der normalen Höhe des Ablaufberges, bei welcher Gutläufer ihr Ziel erreichen, den Schlechtläufern bald hinter dem Brechpunkt am Ablaufpunkt eine Zusatzbeschleunigung erteilt wird. Dieser Gedanke wurde zuerst von Eisenbahndirektionspräsident Dr. Heinrich vor einigen Jahren veröffentlicht. Ein Schlechtläufer darf also von einem folgenden Gutläufer in der Gefahrzone nicht nur nicht eingeholt werden, sondern muß sogar noch an der letzten Weiche einen Pufferzeitabstand von mindestens 4 Sekunden haben. Außerdem sollen bei widrigem Wetter sämtliche Wagen befähigt werden, die je erforderliche Stelle in den Gleisen zu erreichen. Mit anderen Worten: die Anlage soll die Wagen auf Laufzeit und Laufweite beeinflussen.

Regierungsbaurat Pösentrup hatte einen Wagenantrieb konstruiert, welcher, in der Mehrheit angewendet, auf Rangierbahnhöfen die Lokomotive ersetzen und das Fortbewegen der Wagen ermöglichen soll.

Die Kombination beider Gedanken ergab den Beschleunigungsantrieb, der auf dem Bahnhofe Seddin zur Aufstellung gebracht ist.

Es ist ersichtlich, daß wegen der auftretenden Geschwindigkeiten und zwecks Vermeidung starker Stöße der Beschleunigungsantrieb am Gipfel eingebaut wird, und zwar nahe am Ablaufpunkt, d. h. dem Punkt, an welchem ein Schlechtläufer unter normalen Witterungsverhältnissen infolge der Schwerkraft abzulaufen beginnt. Die für den Antrieb nötige Leistung ermittelt sich auf Grund der Wegezeitlinien. Es hat für den Sedd Ablaufberg am Wasserturm ergeben, daß man einem Schl läufer, d. h. einem leeren 10-t-Wagen eine zusätzliche Beschl gung geben muß, die einem Gefälle von 0,45 m entspricht, w der Berg auch bei ungünstigem Wetter (tiefe Temperatur Gegenwind 6 m) ein Arbeiten mit einer Abdrückgeschwindig von 0,8 m gestatten soll. Die Beschleunigung, die durch Eingriff auf den Wagen übertragen wird, darf 0,6 m nicht ü schreiten, damit ein Verrutschen der Ladung nicht eintr kann. Die Beschleunigungskraft ist Wagenmasse mal Besch nigung gleich 675 kg. Aus der Relation Antriebskraft mal triebslänge gleich reduziertem Wagengewicht mal Gefälle er man den Antriebsweg zu 7,35 m.

Unter Zugrundelegung einer Wagenlänge von 10 m und e Abdrückgeschwindigkeit von 0,8 m läuft alle 12,5 Sekunden Wagen ab und für jeden erneuten Eingriff muß der Antrieb s wieder bereit sein. Bei einer Geschwindigkeit des Antriebes 3 m ist nach 7 Sekunden der Trieb wieder in Bereitschaft.

Bei der konstruktiven Durchbildung ist auf möglichste E fachheit gesehen worden. Der Antrieb besteht aus einer Dru welle oder Triebachse, die durch zwei endlose Ketten in ei Grube zwischen den Schienen gezogen wird. An den bei Enden der Achse sitzen zwei Druckrädchen, welche hinter Spurkränze der Radreifen der zu beschleunigenden Wa greifen. Die eine Kettenwelle wird mittels Zahnradgetrie durch einen Elektromotor von 27,5 kW bei 600 Touren mit Str wächtersteuerung betätigt.

Ein Radtaster ist am Beginn des Antriebes angebracht, der jeder Wachenachse betätigt wird. In Funktion tritt die Anla jedoch erst, wenn vorher der Rangiermeister seinen Zusti mungshebel umgelegt hat. Die Treibachse fährt an, kommt a der Versenkung, legt sich mit den Druckrollen hinter die Sp kränze und erteilt dem Wagen die Beschleunigung. Am Ende d Triebes löst sich die Druckwelle von der Wagenachse dur Absenken in die Grube, in welcher sie weiter fährt, bis sie ein Endausschalter betätigt. Hierdurch wird der Motor ausgeschalt und die Bremse angezogen. Die Druckwelle kommt in der A fangstellung wieder zur Ruhe und ist zu neuem Spiel bereit.

Die Steuerung ist derartig einreguliert, daß die Triebach regelmäßig an fast genau derselben Stelle zur Ruhe kommt u also zwischen den einzelnen Ruhestellungen ein Unterschied v nur ganz wenigen Zentimetern besteht. Es ist dies dringe erforderlich, damit die Anlaufwege und somit die Geschwindi keiten beim Anhacken der Druckrolle an das Rad stets d gleichen sind.

Der Bedienungsmann kann dem Antrieb vermittels eine Schalthebels mehrere Impulse geben, je nachdem er den einzelne Wagen behandeln will. Erforderlichenfalls kann er durch eine Notschalter die Anlage sofort ausschalten, auch während ei Wagen beschleunigt wird. Eine Entgleisungsgefahr besteht fü den Wagen auch in diesem Falle nicht, wenn die erste Achs angetrieben wurde, und die zweite Wagenachse die ausgeschal tete Triebachse einholt. Während des Laufens der Triebachs auf der oberen Bahn, d. h. während des vorgeschriebenen Be schleunigungsweges, ist die Motorbremse ausgeschaltet und di Wagenachse kann die leerlaufende Treibachse vor sich he schieben und an der unteren Umkehrung absenken. Beim Wie dereinschalten des Stromes fängt der Antrieb wieder an zu laufe und schaltet sich beim Endschalter wie sonst wieder aus un hält in der Ruhestellung.

Für die Frage der Sicherheit des Antriebes ist weiter zu be merken: Sollten durch eine unvorhergesehene Verzögerung ein mal die Antriebsrollen genau unter die Achse kommen, so is trotzdem ein Hochheben des Wagens nicht möglich, da di Kettenzugkraft nur 1000 kg beträgt, während der Achsdruck de leeren Wagens etwa 3500 kg beträgt. Die Stromwächtersteu erung des Motors läßt nur eine Vergrößerung der Kettenkraf

5 % zu. Im übrigen würde auch das Kippmoment nur das che, also 2500 kg, betragen. Die Achse wird also über die n weglaufen, ohne gehoben zu werden. Sollte die Antriebs- vor das Wagenrad laufen, so macht der Antrieb einen lauf und schaltet sich selbsttätig aus. Bei normalem Be- tritt ein Stoß nicht auf, sobald die Antriebsrollen sich r die Spurkränze legen; denn in diesem Augenblick haben achse und Wagen gleiche Geschwindigkeit. Sollten jedoch irgendwelche Zufälle diese beiden Geschwindigkeiten s verschieden sein, so wird einmal infolge der geringen Ge- indigkeiten der Stoß nur unbedeutend sein, andererseits er durch die sehr elastische Stromwächtersteuerung des Motors aufgenommen, der bei Überlastung sofort in der Tourenzahl sinkt, ferner ist auch eine Abfederung in die Kette eingebaut. Auf keinen Fall kann eine Entgleisung eines zu beschleunigenden Wagens eintreten, da keine quergerichteten Kräfte auftreten.

Der Vorteil dieses Beschleunigungsapparates besteht neben seiner Einfachheit und den daher geringen Anschaffungskosten sowie Betriebskosten vor allem auch darin, daß bei Versagen der Anlage an dem Zustande und der Betriebssicherheit des Rangierberges nichts geändert wird. Bei dem erhöhten Rangierberg entstehen durch Versagen der Gleisbremse ganz bedeutende Schwierigkeiten und Betriebsgefährdungen.

Die Eisenbahnen wichtiger Länder und ihre Betriebsergebnisse.

Von **Dr. Werner Teubert**, Potsdam.

e folgenden Betrachtungen, die sich an eine Reihe zahlen- ger Darstellungen knüpfen, sollen die Entwicklung des bahnwesens in verschiedenen Ländern und Erdteilen, die utung der Eisenbahnen für Verkehr und Volkswirtschaft, estaltung des Betriebes und seine finanziellen Ergebnisse n. Die Vergleiche der Zahlen für die verschiedenen Eisen- en sollen zu Erwägungen anregen, wie sich das Eisenbahn- n in den einzelnen Ländern gestalten wird und in welchem die Eisenbahnpolitik auf die wirtschaftliche Entwicklung andes und auf den Ertrag der Bahnunternehmungen Ein- ausüben kann; so sollen insbesondere auch Anhaltspunkte en werden, die Deutsche Reichsbahn nach dem Betrieb der bahnen in anderen Ländern zu beurteilen. Die Angaben ecken sich auf die Ausdehnung der Eisenbahnen der Erde, len Fahrzeugbestand, die Betriebs- und Verkehrsergebnisse die Tarifgestaltung der Eisenbahnen wichtiger Länder. Als rlagen für die Zahlenübersichten dienten Angaben im „Sta- chen Jahrbuch für das Deutsche Reich“ und im „Archiv Eisenbahnwesen“ sowie andere amtliche Veröffentlichungen. n auch in zahlreichen Staaten auf eingehende jährliche Fest- ungen und Veröffentlichungen der Betriebsergebnisse ihrer bahnen Wert gelegt wird, so baut sich doch vielfach ihre stik auf abweichenden Grundsätzen auf; es ist daher nicht r möglich gewesen, einwandfrei vergleichbare Zahlen für betrachteten Länder gegenüberzustellen. Die knappe Dar- ung, die der Umfang des Aufsatzes gebot, ließ eine ein- lnde Erläuterung der gebrachten Zahlen nicht zu und zwang dazu, von manchen wichtigeren Ausführungen, so über den ung der Staats- und Privatbahnen, der verschiedenen Spur- en, der Arten der beförderten Güter u. a. m. abzusehen.

as Eisenbahnnetz der Erde. Die Ausdehnung des bahnnetzes der Erde übertraf im Jahre 1922 mit 1,18 Mil- n Kilometer Betriebslänge insgesamt nur wenig den Um- der Vorkriegszeit und hat sich bei einer Vermehrung um in dem Zeitraum von 9 Jahren selbst weniger entwickelt die Bevölkerung der Erde. Der Weltkrieg mit seinen Fol- hemmte nicht nur in den vom Kriege unmittelbar betrof- n Ländern die Entwicklung des Bahnnetzes, sondern führte in anderen Staaten zu finanziellen Schwierigkeiten und zu Verminderung des Welthandels, und damit auch vielfach nem Rückgang des Güteraustausches im Binnenlande. Sieht jedoch von Europa ab und berücksichtigt, daß in Rußland, nders in seinen asiatischen Gebieten, sowie in den Ver- ten Staaten von Amerika in den Nachkriegsjahren auf n Eisenbahnstrecken der Betrieb eingestellt worden ist, so t sich für die übrigen Länder insgesamt doch eine recht utende Vermehrung der Eisenbahnstrecken von 1913—1922. st die Länge der Eisenbahnen in Afrika um 11 %, in Süd- ika um 15 %, in Australien sogar um ein Drittel der früheren ehnung gestiegen. Von den in der folgenden Übersicht einzeln eführten 30 Ländern, die über ein Bahnnetz von über 5000 neter verfügen und zusammen über 92 % der Eisenbahnen Erde umfassen, haben die Eisenbahnen in Kanada und ten etwa in gleichem Maße zugenommen wie die australischen Bahnen; weit größer war jedoch die Entwicklung in Japan, wo die Eisenbahnen im Zusammenhang mit der zunehmenden weltwirtschaftlichen Bedeutung des Landes ihren Umfang um 80 % gegen die Vorkriegszeit vermehrten. Auch in Brasilien und Chile wurde das Schienennetz während des Krieges erheblich erweitert. In Europa, wo der Bahnbau durchweg nur geringe Fortschritte machte, zeigen die Veränderungen der Jahre 1913 und 1922 im wesentlichen nur die Gebietsveränderungen an, die der Weltkrieg zur Folge hatte.

Die Länge der Eisenbahnen der Erde.

Länder	Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen im Jahre		Es entfielen im Jahre 1922 auf	
	1913	1922	1000 qkm km	1000 Einwohner km
Deutschland	63 730	57 460	122	0.92
Frankreich	51 188	53 561	97	1 36
Europäisches Rußland	58 441	49 600	11	0.49
Großbritannien mit Irland	38 126	39 262	172	0 91
Italien	17 634	20 118	64	0.53
Polen ohne Ostoberschles.	—	19 271	50	0.71
Schweden	14 202	15 444	38	2,57
Spanien	15 350	15 520	31	0.72
Tschechoslowakei	—	14 030	100	1 03
Rumänien	3 763	11 789	37	0,71
Ungarn	—	9 529	103	1,17
Belgien	8 814	9 382	308	1,22
Jugoslavien	—	9 172	37	0,76
Österreich	—	6 639	78	1,00
Schweiz	5 077	5 399	131	1.38
Übriges Europa	—	33 510	23	0.80
Zusammen Europa	346 741	369 686	38	0,82
Vereinigte Staaten v. A.	407 910	401 087	43	3.58
Kanada	47 59	64 006	7	7,28
Mexiko	25 492	26 462	13	1,91
Übriges Nord- u. Mittelamerika	10 487	12 710	3	0.91
Zus. Nord- u Mittelamerika	491 048	504 265	20	3,50
Argentinien	33 2 5	37 266	13	4,28
Brasilien	24 985	30 101	4	0,98
Chile	6 370	8 127	11	2.12
Übriges Südamerika	11 491	12 603	2	0,63
Zusammen Südamerika	76 061	88 097	5	1,41
Britisch-Ostindien	55 761	59 972	13	0,'9
Japan	10 986	19 769	51	0,34
China	9 854	11 004	1	0,03
Asiatisches Rußland	15 910	10 600	1	0,35
Kleinasien, Syrien, Arabien	5 468	6 162	3	1,12
Übriges Asien	9 993	13 363	2	0,09
Zusammen Asien	107 972	120 870	3	0,12
Südafrikanische Union	16 000	16 183	13	2,27
Ägypten	5 946	7 876	8	0,62
Algier und Tunis	6 382	6 791	9	0.86
Übriges Afrika	15 98	18 671	1	0,18
Zusammen Afrika	44 309	49 521	2	0,37
Australien	35 652	47 389	6	6.00
Insgesamt	1 101 783	1 179 828	9	0,66

Vergleicht man die Länge der Eisenbahnen der einzelnen Länder im Jahre 1922 miteinander, so ist zu beachten, daß die Bedeutung der Eisenbahnen insofern nicht genau zum Ausdruck kommt, als die Kleinbahnen bei einigen Ländern, z. B. bei Belgien, mit enthalten sind, während sie bei anderen, wie z. B. bei Deutschland, nach ihrer rechtlichen Stellung nicht zu den Eisenbahnen im eigentlichen Sinne zählen, obgleich ihnen vielfach die gleiche wirtschaftliche Bedeutung zukommt wie den Eisenbahnen; die Kleinbahnen umfassen in Deutschland mit über 10 000 km rund 18 % der hier angegebenen Länge der deutschen Eisenbahnen. Das deutsche Netz, einschließlich der Kleinbahnen, wird an Ausdehnung nur von dem der Vereinigten Staaten, und zwar um das sechsfache, übertroffen. Rechnet man die deutschen Kleinbahnen ab, wie es hier durchweg geschehen soll, so verfügen auch Kanada, Britisch-Indien und Rußland über ein umfangreicheres Eisenbahnnetz als Deutschland. Die Bahnen des gesamten russischen Gebietes, die vor dem Kriege rund 70 000 km umfaßten, sind hier für 1922 auf 60 000 km geschätzt worden. Nach anderen Quellen sollen heute trotz der Gebietsabtretungen an Polen und die Randstaaten infolge des umfangreichen Bahnbaues während der ersten Kriegsjahre bereits wieder über 70 000 km in Rußland in Betrieb sein. Nächst den genannten Staaten besitzen die ausgedehntesten Eisenbahnnetze Frankreich, Italien, Großbritannien und Argentinien. Auf Amerika entfällt die Hälfte, auf Europa 31 % aller Bahnen der Erde.

In wie verschiedenem Maße die Länder der Erde bisher durch Eisenbahnen erschlossen sind, erkennt man aus den Zahlen über die Dichte des Eisenbahnnetzes, d. h. aus dem Verhältnis seiner Länge zum Flächeninhalt der Länder. In China, Rußland, Asien und dem weitaus größten Teil Afrikas entfiel auf 1000 qkm durchschnittlich nur 1 km Eisenbahn, in Afrika und Asien insgesamt nur 2 bzw. 3 km, während die entsprechende Zahl für Europa 38, für alle Länder der Erde 9 betrug. Die durchschnittliche Eisenbahndichte Europas wird nur in den Vereinigten Staaten und in Japan übertroffen. Da aber in Japan für den Verkehr infolge der geographischen Gestaltung die Seeschiffahrt eine besondere Bedeutung besitzt, in den Vereinigten Staaten andererseits ausgedehnte Gebiete noch wenig erschlossen sind, wird die Eisenbahndichte dieser beiden Länder in zahlreichen europäischen Staaten bedeutend übertroffen. So befinden sich in Belgien, das das dichteste Netz der Welt aufweist, je Flächeneinheit 6 mal so viel Eisenbahnen wie in Japan. Es folgen dann in weitem Abstande Großbritannien, die Schweiz und dann Deutschland, das durchschnittlich über ein dreimal so dichtes Bahnnetz verfügt wie Europa im ganzen. Auch in Ungarn, Tschechoslowakei und Frankreich fällt noch auf etwa 10 qkm 1 km Eisenbahn, d. h. etwa die doppelte Länge wie in Japan.

Die Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahnen hängen jedoch in stärkerem Maße als von der Ausdehnung der Länder von dem Umfang ihrer Bevölkerung ab, und die beiden Meßziffern, die das Eisenbahnnetz im Verhältnis zum Gebiet und zur Bevölkerung bringen, geben zusammen Anhaltspunkte zur Beurteilung, in welchem Umfange die Eisenbahnen der Volkswirtschaft des Landes bereits dienstbar gemacht sind und in welchem Maße mit einer künftigen Entwicklung des Bahnnetzes zu rechnen ist. Im Verhältnis zur Bevölkerung ist das Bahnnetz Europas nicht erheblich dichter als in allen Erdteilen zusammen. In Europa steht hier Schweden bei weitem an der Spitze, es folgen dann die Schweiz, Frankreich, Belgien, Ungarn, Tschechoslowakei, Österreich, Deutschland und Großbritannien. Nach der Einwohnerzahl weisen jedoch außereuropäische Länder ein erheblich dichteres Eisenbahnnetz auf als irgendein europäischer Staat, so die Vereinigten Staaten, Argentinien und vor allem Australien und Kanada. Dagegen sind in Asien die Eisenbahnen verhältnismäßig am wenigsten verbreitet; denn während in Kanada durchschnittlich auf 140 Einwohner 1 km Bahn entfällt, kommt in Britisch-Indien auf 5000 und in China erst auf 30 000 Einwohner 1 km Eisenbahn. Setzt man die Eisenbahnlänge der in der Übersicht aufgeführten Länder in Beziehung zum G[...] sowie zu dessen Bevölkerung, so weisen das verhältnism[...] ausgedehnteste Eisenbahnnetz auf Belgien, sodann die Sch[...] Großbritannien und die Vereinigten Staaten; sodann f[...] Frankreich, Ungarn, Deutschland und Schweden. Unter a[...] europäischen Ländern ist auch die Entwicklung in Argenti[...] Kanada, Australien und Südafrika bemerkenswert. Am [...] wicklungsfähigsten sind naturgemäß die Eisenbahnen in C[...] aber auch in Russisch-Asien, Britisch-Indien und Brasilien [...] die Eisenbahnen erst wenig verbreitet.

Der Bestand an Fahrzeugen. Für die folge[...] Übersichten über die Eisenbahnfahrzeuge und den Verkehr [...] von den über ein größeres Eisenbahnnetz verfügenden Län[...] die angeführt worden, über deren Betriebsverhältnisse [...] reichende statistische Angaben vorliegen. Es wurden in [...] Regel die neuesten veröffentlichten Ergebnisse gebracht, [...] sich meist auf die Jahre 1922 oder 1923 erstrecken. Für Deut[...] land wurde das Rechnungsjahr 1922/23 zugrunde gelegt, da [...] darauffolgenden Jahre in ihrer Entwicklung durch den Ru[...] einbruch stark beeinflußt waren. Die Angaben umfassen [...] geis ausreichender Unterlagen zum Teil nicht die gesam[...] Eisenbahnen der betreffenden Länder, sondern vielfach nur [...] Staatsbahnen; für Deutschland wurde nur die Reichsbahn [...] trachtet, die von allen deutschen Eisenbahnen etwa 92 % [...] der Länge und 95 % nach dem Verkehr umfaßt. Bei einem V[...] gleich des Bestandes an Fahrzeugen in den einzelnen Länd[...] ist zu berücksichtigen, daß die Größe und Leistungsfähigk[...] der Fahrzeuge zum Teil recht verschieden ist; während Anga[...] über die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven nicht zur V[...] fügung stehen, kann angenommen werden, daß die Person[...] wagen in der Mehrzahl der Länder im Durchschnitt etwa 50[...] in Deutschland z. B. 53 — Sitzplätze enthalten. Erheblich v[...] schiedener ist die Ladefähigkeit der Güterwagen, auch [...] Durchschnitt für die einzelnen Länder; während sich für [...] Mehrzahl der Länder im Mittel vielleicht 13 t Ladefähigkeit [...] Wagen ergeben, beträgt der Durchschnitt z. B. bei Deutschland [...]

Der Bestand an Fahrzeugen.

Länder	Jahr	Betriebslänge in km	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen	auf je 10 k[m] Betriebslänge entfielen: Lokomotiven	Personenwagen	Güter-[wagen]
Deutschland 1)	1922/23	52 078	30 868	68 806	718 796	5,9	13,2	[illegible]
Frankreich 2)	1922	28 950	12 000	21 200	310 300 3)	4,2	7,3	[illegible]
Rußland	1922	60 200	19 067	25 108	422 100	2,8	3,7	[illegible]
Großbritannien (ohne Irland)	1922	32 665	25 884	51 570	722 639	7,9	15,8	22
Italien 4)	1923/24	16 487	7 086	10 144	162 548	4,3	6,1	9
Polen	1922	19 271	4 808	10 027	103 878	2,5	5,2	5
Schweden	1923	15 546	2 314	4 244	57 400	1,5	2,7	3
Tschechoslow.	1921	12 419	3 677	7 382	93 213	3,0	6,0	7
Belgien 5)	1922	5 027	5 642	9 290	136 418	11,2	18,5	27
Österreich	1923	6 639	2 700	5 500	35 000	4,1	12,0	5
Schweiz	1922	5 345	1 589	5 138	23 127	3,0	9,6	4
Dänemark	1922/23	4 969	1 046	2 631	17 648	2,1	5,1	3
Verein. Staaten v. Amerika	1922	401 087	66 828	56 722	2 367 341	1,7	1,4	[illegible]
Kanada	1923	64 523	5 897	4 645	229 614	0,9	0,7	3[illegible]
Chile	1922	8 127	1 180	1 013	18 350	1,4	1,2	2[illegible]
Britisch-Indien	1923/24	61 300	10 081	20 068	212 829	1,6	3,3	3[illegible]
Japan 4)	1922/23	11 240	3 671	9 298	55 405	3,3	8,3	4[illegible]
China	1922	9 900	1 994	2 723	33 509	2,0	2,7	3[illegible]
Südafrik. Union	1921/22	16 183	1 834	2 769	32 048	1,1	1,7	2[illegible]
Australien 4)	1921/22	37 647	3 864	7 005	80 606	1,0	1,9	2[illegible]

1) Reichsbahn.
2) Nur die Bahnen P. L. M., Süd, Ost und die des Staates, di[e] zusammen 53 % der Länge der frz. Eisenbahnen umfassen.
3) Einschließlich Gepäckwagen.
4) Staatsbahnen.
5) Ausschließlich 4357 km Kleinbahnen.

r.britannien 11, Japan 12 und Italien 16 t. Erheblich grö-
ei ind die Wagen in den Ländern, wo die Güter in der Regel
af ehr großen Entfernungen befördert werden; so beträgt die
it re Ladefähigkeit in China 25, in Kanada 33 und in den Ver-
n .en Staaten sogar 43 t je Wagen.

)er Fahrzeugbestand hat sich in der Mehrzahl der Länder
gnüber dem Jahre 1913 in stärkerem Maße vermehrt als der
u ehnung des Netzes entspräche. Die Deutsche Reichsbahn
n gte 1922 der Zahl der Lokomtiven, Personen- und Güter-
a n nach über um 10 % mehr als das um 7 % größere Staats-
l etz (ohne Elsaß-Lothringen) im Jahre 1913. In ähnlichem
a hat Großbritannien seine Fahrzeuge vermehrt und auch
n skandinavischen Ländern und in Italien nahm der Be-
a . mehr zu als die Betriebslänge. In Belgien und der Schweiz
u e namentlich die Zahl der Güterwagen beträchtlich erhöht.
n , das sein Eisenbahnnetz während des Krieges so sehr er-
e rte, hat seinen Fahrzeugbestand in noch stärkerem Maße
ehrt. Dagegen hielt in Kanada die Anschaffung von Loko-
o en und Güterwagen und besonders von Personenwagen bei
e m nicht Schritt mit der Verlängerung des Bahnnetzes. In
u nd ist die Anzahl der Eisenbahnwagen um etwa ¼ des Be-
a es vor dem Kriege zurückgegangen. Dazu ist jedoch noch
merken, daß von dem hier angegebenen Bestand der russi-
h Bahnen im Jahre 1922 kaum mehr als die Hälfte der
ü rwagen und weniger als ⅓ der Lokomotiven und Personen-
a n sich im Betrieb befand — der Rest war unbrauchbar oder
usbesserung. Auch von dem für Polen angegebenen Be-
a . waren 20 % der Wagen und 40 % der Lokomotiven im
l 1922 nicht betriebsfähig.

lgien besitzt nicht nur das dichteste Eisenbahnnetz, sondern
unter allen Ländern den verhältnismäßig umfangreichsten
zeugbestand, und zwar entfällt dort auf Lokomotiven und
ü rwagen je Kilometer Betriebslänge fast die doppelte An-
l wie in Deutschland, das im übrigen in dem Umfang seiner
zeuge im Verhältnis zur Betriebslänge nur noch von Groß-
nnien und an Personenwagen auch noch von Holland über-
o n wird. An Güterwagen besitzen die Vereinigten Staaten
v die dreifache, Großbritannien etwa die gleiche Anzahl wie
schland; Personenwagen dagegen gibt es in Deutschland
e als in allen Ländern und selbst in den Vereinigten Staaten,
n Bahnnetz die siebenfache Länge hat. Dies dürfte wesent-
nit der Verbreitung der Kraftfahrzeuge zusammenhängen,
denen es in den Vereinigten Staaten im Jahre 1922 fast
al so viel gab wie in Deutschland, wo auch anderen euro-
hen Ländern gegenüber die Kraftfahrzeuge erst wenig ver-
et waren. Von den angeführten europäischen Ländern
n nächst Belgien, England und Deutschland einen ver-
lismäßig erheblichen Bestand an Personenwagen noch
reich und die Schweiz auf, die Länder, in denen der Frem-
erkehr sehr große Bedeutung hat, während Frankreich,
n und auch Tschechoslowakei verhältnismäßig viele Güter-
n besitzen. Recht wenig Wagen hat in Europa im Verhält-
u seinem Bahnnetz Schweden, jedoch nicht weniger als
egen, Finnland oder Lettland.

außereuropäischen Ländern ist entsprechend dem gerin-
Verkehr im allgemeinen der Bestand an Fahrzeugen je
meter Betriebslänge erheblich kleiner als in den meisten
en Europas. An Güterwagen besitzen im Verhältnis zum
ang ihres Bahnnetzes bei weitem am meisten die Vereinig-
Staaten, Japan und Ägypten; berücksichtigt man die mittlere
engröße, so überragen die Vereinigten Staaten in der Lade-
keit der Güterwagen je Kilometer Betriebslänge jedoch
nur alle außereuropäischen Länder um ein Mehrfaches,
ern auch Deutschland. Die Verbreitung der Personen-
n ist dagegen außerhalb Europas am größten in dem dicht-
lkerten Japan und auch erheblich in Britisch-Indien, Ägyp-
und China, während sie auch gegenüber dem Bestand an
rwagen in Kanada, wo auch die Personenkraftwagen sehr
reitet sind, am geringsten ist.

Der Verkehr. Der Personenverkehr hatte in Deutschland im Jahre 1922 gegenüber 1913 eine Zunahme um etwa 70 % aufzuweisen, die u. a. auf die ungünstigen Wohnungsverhältnisse und die infolge der Geldentwertung sehr niedrigen Fahrpreise zurückzuführen war. Im Jahre 1924 war der Verkehr erheblich geringer, aber auch noch umfangreicher als vor dem Kriege. Noch stärker entwickelte sich der Personenverkehr nur in Japan, wo er mehr zunahm als die Ausdehnung des Bahnnetzes. In Australien hielt der Verkehr mit der schnellen Entwicklung des Bahnbaues etwa Schritt. In Dänemark und Großbritannien wurden auch wesentlich mehr Personen als vor dem Kriege befördert. In der Tschechoslowakei nahm der Personenverkehr von 1921 auf 1923 recht erheblich zu. Dagegen erreichte er in der Schweiz und in Schweden, wo die Fahrpreise besonders stark erhöht worden sind, noch nicht wieder den Vorkriegsumfang. In Kanada ist der Personenverkehr zurückgegangen, obgleich das Eisenbahnnetz um mehr als ein Drittel gegen 1913 erweitert wurde. Die russischen Bahnen beförderten 1922 nur etwa die Hälfte der Personenzahl wie vor dem Kriege und auch das Jahr 1923 brachte nur eine geringe Zunahme.

Der Verkehr.[1]

Land [2]	Jahr	Personenverkehr: Beförderte Personen in Millionen	Fahrten je Einwohner	Personenkm je Betriebskm in 1000	Personen je Sitzplatz der Personenwagen	Mittlere Beförderungsweite in km	Güterverkehr: Beförderte Güter in Millionen t	Gütertkm je Betriebskm in 1000	Gütertonnen je t Ladefähigkeit der Güterwagen	Mittlere Beförderungsweite in km
Deutschland	1922/23	2902,1	46	1198	797	21	393,3	1420	37	188
Frankreich	1922	430,2	*29*	600	*405*	40	1[illegible]6,0	640	*29*	58
Rußland	1922	76,6	0 8	—	*61*	—	67	265	*12*	240
Großbrittann.	1922	1749,[illegible]	40	—	665	—	325 0	841	41	85
Italien	1923/24	—	—	—	—	—	54,1	635	21	193
Polen	1922	159	6	477	*320*	58	44,7	467	*33*	202
Schweden	1923	63,8	11	132	335	32	32,7	18[illegible]	40	88
Tschechoslow.	1921	186,4	16	696	*500*	46	40,8	362	*34*	1[illegible]0
Belgien	1922	248,9	33	*1530*	*535*	*31*	79,5	*1350*	*45*	*86*
Österreich	1923	97 9	15	527	*355*	36	27 4	418	*60*	101
Schweiz	1922	12[illegible],0	31	415	459	19	17,9	228	60	68
Dänemark	1922/23	42,2	13	260	322	31	10,3	131	47	63
Ver. Staaten v. Amerika	1922	1002	9	143	*355*	57	1731	1241	17	288
Kanada	1923	44 8	5	77	*193*	110	107,3	770	14	463
Chile	1922	15 2	4	—	*300*	—	7 7	—	30	—
Brit. Indien	1923/24	599 0	2	510	554	52	99 8	502	33	309
Japan	1922/23	5[illegible]2,7	5	1400	1110	32	64,1	910	*32*	160
China	1922	50 8	0,13	485	380	95	37,3	940	45	250
Süd afrik Union	1921/22	61,4	9		*440*	—	13,8	—	*33*	-
Australien	1921/22	335,0	42	160	960	18	28,6	1[illegible]7	27	154

[1]) Die schräg gedruckten Zahlen beruhen auf Schätzungen.
[2]) Die Angaben erstrecken sich auf die in der vorhergehenden Übersicht angegebenen Eisenbahnnetze.

Auf der Deutschen Reichsbahn wurden nach den vorstehenden Zahlenreihen nicht nur absolut bei weitem mehr Personen befördert als in irgendeinem Lande, auch je Einwohnerzahl war der Personenverkehr in Deutschland am regsten. Nächst Deutschland entfielen je Kopf der Bevölkerung die meisten Fahrten in Australien und England, sodann in Belgien und der Schweiz. Verhältnismäßig sehr wenig benutzten dagegen in Europa die Polen die Eisenbahn, jedoch durchschnittlich noch weit häufiger als die Russen, bei denen noch nicht einmal eine Reise jährlich auf den Einwohner kam. Noch weit geringer ist naturgemäß in China, wo der Eisenbahnbau noch in den ersten Anfängen steckt, die Eisenbahn als allgemeines Verkehrsmittel anzusprechen. Aber auch in Britisch-Indien, das über ein ziemlich weitverzweigtes Netz verfügt, entfielen nur durchschnitt-

lich zwei Reisen auf den Einwohner. Betrachtet man die gefahrenen Personenkilometer im Verhältnis zur Länge des Bahnnetzes, so weisen die Eisenbahnen Belgiens und Japans den dichtesten Personenverkehr auf, der annähernd nur noch in Deutschland erreicht wurde. Kaum mehr als im halben Umfang wie in Deutschland wurden die Bahnen in der Tschechoslowakei und Frankreich vom Personenverkehr belastet; es folgen dann Österreich und Polen, wo die Verkehrsdichte annähernd die gleiche war wie in Britisch-Indien und China. In Kanada war der Personenverkehr im Verhältnis zu der Betriebslänge der Bahnen wohl am geringsten, obgleich dort die weitesten Reisen, nämlich durchschnittlich auf 110 km, ausgeführt wurden. Diese mittlere Beförderungsweite wurde annähernd nur in China erreicht, während in den Vereinigten Staaten auch der Nahverkehr eine erhebliche Rolle spielt. Am stärksten dürfte der Nahverkehr in England sein, aber auch in Deutschland und in der Schweiz betrug die mittlere Beförderungsweite nur 20 km. Ein besonders reger Personenverkehr auf kurze Entfernungen besteht auch trotz der großen Verbreitung der Kraftwagen in den von einem dichten Eisenbahnnetz erschlossenen australischen Staaten Neusüdwales und Victoria. In Australien und Japan dürften auch unter allen Ländern die Personenwagen am häufigsten benutzt werden. Vergleicht man jedoch mit den gefahrenen Personenkilometern den Bestand der Personenwagen, so wurde dieser in China, Japan und Britisch-Indien am besten ausgenutzt.

Im Gegensatz zum Personenverkehr zeigte der Güterverkehr der Jahre 1922 und 1923 noch in den meisten Ländern die Folgen des Weltkrieges, die die Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes verminderten und einen Rückgang der Gütererzeugung und auch des Güteraustausches im Inland bewirkten. So blieben die auf den deutschen Eisenbahnen beförderten Gütermengen im Jahre 1922 noch um 20 %, im darauffolgenden Jahre noch mehr hinter dem Verkehr von 1913 zurück. Einen ähnlichen Rückgang erfuhren die Bahnen in Schweden und in den Niederlanden. Aber auch in Großbritannien und Belgien, der Schweiz und den Vereinigten Staaten wurde der Vorkriegsverkehr noch nicht wieder erreicht; in den Vereinigten Staaten ging der Verkehr auch im Jahre 1924 zurück, so daß ein erheblicher Teil der Fahrzeuge außer Verwendung war. Dagegen konnten Frankreich und besonders Italien, selbst wenn man von dem Gebietszuwachs dieser Länder absieht, den früheren Güterverkehr in den letzten Jahren wieder übertreffen. Der Güterverkehr der russischen Bahnen hatte im Jahre 1922 noch nicht den halben Umfang wie vor dem Kriege; er soll aber in den Jahren 1923 und 1924 sehr zugenommen haben. In Kanada wurden zwar mehr Güter befördert als vor dem Kriege, doch entsprach diese Zunahme keineswegs der Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Die stärkste Entwicklung, auch im Güterverkehr zeigt Japan, selbst bei Berücksichtigung der Vermehrung seiner Eisenbahnlinien.

Die umfangreichste Güterbewegung weisen die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten auf; sie beförderten 1922 über 4- bzw. 5mal mehr Güter als Deutschland und Großbritannien, deren Güterverkehr wieder den jedes anderen Landes übertrifft. Die Verkehrsdichte — Gütertonnenkilometer je Betriebskilometer — ist jedoch in Deutschland am größten und wird nur in Belgien und den Vereinigten Staaten annähernd erreicht. Der außerordentlich rege Güteraustausch in diesen Ländern wird noch deutlicher, wenn man berücksichtigt, daß gerade in diesen drei Ländern auch der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen eine hervorragende Bedeutung hat. Einen sehr dichten Güterverkehr weisen noch China, Japan, Großbritannien und Kanada auf, während der Güterverkehr in den skandinavischen Ländern und besonders in Australien verhältnismäßig recht gering ist. Die Zahlen über die Verkehrsleistung in Tonnenkilometer je Betriebskilometer geben noch ein deutlicheres Bild über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Güterverkehrs und die Belastung der Bahnhöfe in den einzelnen Ländern, wenn man mit ihnen die mittlere Beförderungsweite vergleicht. Man erkennt dann, daß im Verhältnis zu dem Bahnnetz die umfangrei Gütermengen in Belgien befördert wurden, daß diese a Großbritannien noch umfangreicher waren als in Deuts und daß andererseits in den Vereinigten Staaten und Kana Verhältnis zur Betriebslänge der Bahnen der Güteraus erheblich geringer war als in diesen Ländern. Denn in K Britisch-Indien, den Vereinigten Staaten, China und Ru den Ländern der größten Flächenausdehnung, ist natur auch die Beförderungsweite am größten. Sie ist sehr g in Dänemark, der Schweiz, Großbritannien, Belgien und S den und führt in diesen Ländern, wo die Güter meist au weniger als 100 km befördert werden, naturgemäß zu hö Beförderungskosten je Tonnenkilometer als in den Länder die Beförderungsweite ein vielfaches beträgt. Dementspre war auch die Häufigkeit der jährlichen Benutzung der G wagen außerordentlich verschieden; so wurden z. B. in K über 14 t Güter je Tonne Ladefähigkeit aller Güterwage fördert, in der Schweiz aber 60; in Rußland, wo die Meh der Wagen betriebsunfähig war, betrug die Zahl sogar nu Vergleicht man mit diesen Zahlen die mittlere Beförder weite, so findet man, daß wohl bei den Bahnen Chinas und tisch-Indiens, sodann aber in Deutschland der Wagenpark ausgiebigsten ausgenutzt wurde. Bei Betrachtung der Za reihen über die Ausnutzung der Güterwagen ist jedoch zu achten, daß die Wagen nicht berücksichtigt wurden, die fremden Bahnen verkehrten. Dadurch dürften die hohen Za für Österreich, die Schweiz und Polen zu erklären sein; be ders in Österreich wurde ein sehr erheblicher Teil des Gü verkehrs auf Wagen anderer Länder befördert.

Die Einnahmen und der Ertrag. Von besonde Wert erscheint neben einer Betrachtung der finanziellen gebnisse des Eisenbahnbetriebes in den einzelnen Ländern a eine Gegenüberstellung, die einen Vergleich der Tarifpoliti den verschiedenen Zeiträumen und Ländern ermöglicht. wurde daher die folgende Übersicht gebracht, wenngleich info der verschiedenen Aufstellung der Betriebsergebnisse in einzelnen Staaten es nicht möglich war, in allen Fällen str vergleichbare Zahlen zu liefern. So weisen mehrere Länder Einnahmen aus Personen- und Güterverkehr nicht einzeln na sondern geben diese Zahlen zum Teil einschließlich des Gepä oder des Postverkehrs. Die so entstandenen Ungenauigkei sind jedoch gering, entfällt doch in den meisten Ländern, z. auf den Gepäckverkehr nur etwa 1 % aller Einnahmen, und au die übrigen Posten treten gegenüber den Haupteinnahmen, der Güter- und Personenverkehr bringt, sehr zurück. Zu besseren Vergleich wurden die Einnahmebeträge auf Reichsma umgerechnet, und zwar nach dem mittleren Jahreskurs der e zelnen Währungen. Infolge der in den angeführten Jahr stark fortschreitenden Geldentwertung sind die Zahlen f Polen nicht unbedingt vergleichbar und die Angaben über österreichischen Bahnen und über die Reichsbahn im Ja 1922 mußten ganz unterbleiben. Beim Vergleich der Einnahm insgesamt und je Einheit der Verkehrsleistungen in der Vo und Nachkriegszeit ist zu beachten, daß in den Jahren 1922 u 1923 die Weltmarktpreise im Durchschnitt etwa 40 % über d Vorkriegspreisen lagen.

In Deutschland und den von der Geldentwertung stark b troffenen Nachbarländern hielten die Personenfahrpreise m den steigenden Betriebskosten der Eisenbahnen in keiner Weis Schritt und waren im Jahre 1922, auf Gold umgerechnet, vielfac sogar erheblich niedriger als vor dem Kriege. Dagegen wurde in anderen Ländern, wie in der Schweiz, Schweden, Dänemar Kanada und den Vereinigten Staaten, wo der Verkehr zurüc gegangen war, die Fahrpreise, wie es sich aus den je Personen kilometer errechneten Einnahmen ergibt, stärker erhöht als e der allgemeinen Preissteigerung entsprach. In Deutschlan waren sie im Jahre 1924 zwar erheblich höher als vor den Kriege; die starke Abwanderung der Reisenden in die billigere Wagenklassen führte aber dazu, daß die Einnahmen je Personen

August	September	Oktober	November	Dezember
S 1	M 1	F 1	M 1	M 1
M 2	D 2	S 2	D 2	D 2
D 3	F 3	S 3	M 3	F 3
M 4	S 4	M 4	D 4	S 4
D 5	S 5	D 5	F 5	S 5
F 6	M 6	M 6	S 6	M 6
S 7	D 7	D 7	S 7	D 7
S 8	M 8	F 8	M 8	M 8
M 9	D 9	S 9	D 9	D 9
D 10	F 10	S 10	M 10	F 10
M 11	S 11	M 11	D 11	S 11
D 12	S 12	D 12	F 12	S 12
F 13	M 13	M 13	S 13	M 13
S 14	D 14	D 14	S 14	D 14
S 15	M 15	F 15	M 15	M 15
M 16	D 16	S 16	D 16	D 16
D 17	F 17	S 17	M 17 Bußtag	F 17
M 18	S 18	M 18	D 18	S 18
D 19	S 19	D 19	F 19	S 19
F 20	M 20	M 20	S 20	M 20
S 21	D 21	D 21	S 21	D 21
S 22	M 22	F 22	M 22	M 22
M 23	D 23	S 23	D 23	D 23
D 24	F 24	S 24	M 24	F 24
M 25	S 25	M 25	D 25	S 25 Christfest
D 26	S 26	D 26	F 26	S 26 2. Christtag
F 27	M 27	M 27	S 27	M 27
S 28	D 28	D 28	S 28	D 28
S 29	M 29	F 29	M 29	M 29
M 30	D 30	S 30	D 30	D 30
D 31		S 31		F 31 Silvester

M. Graß Feld- u. Kleinbahn-Fabrik, Berli 1926

Rankestr. 9 Fernsprecher: Bismarck Nr. 5893 u. 5894 — Drahtanschrift: Kleinbahngraß Berlin

Eisenbahnbau — Anschlußgleise

Januar	Februar	März	April	Mai	Ju
F 1 Neujahr	M 1	M 1	D 1	S 1	D 1
S 2	D 2	D 2	F 2 Karfrtg.	S 2	M 2
S 3	M 3	M 3	S 3	M 3	D 3
M 4	D 4	D 4	S 4 Ostern	D 4	F 4
D 5	F 5	F 5	M 5 Ostermt.	M 5	S 5
M 6 Hl. 3 K.	S 6	S 6	D 6	D 6	S 6
D 7	S 7	S 7	M 7	F 7	M 7
F 8	M 8	M 8	D 8	S 8	D 8
S 9	D 9	D 9	F 9	S 9	M 9
S 10	M 10	M 10	S 10	M 10	D 10
M 11	D 11	D 11	S 11	D 11	F 11
D 12	F 12	F 12	M 12	M 12	S 12
M 13	S 13	S 13	D 13	D 13 Himmelf.	S 13
D 14	S 14	S 14	M 14	F 14	M 14
F 15	M 15	M 15	D 15	S 15	D 15
S 16	D 16	D 16	F 16	S 16	M 16
S 17	M 17	M 17	S 17	M 17	D 17
M 18	D 18	D 18	S 18	D 18	F 18
D 19	F 19	F 19	M 19	M 19	S 19
M 20	S 20	S 20	D 20	D 20	S 20
D 21	S 21	S 21	M 21	F 21	M 21
F 22	M 22	M 22	D 22	S 22	D 22
S 23	D 23	D 23	F 23	S 23 Pfingsten	M 23
S 24	M 24	M 24	S 24	M 24 Pfingstm.	D 24
M 25	D 25	D 25	S 25	D 25	F 25
D 26	F 26	F 26	M 26	M 26	S 26
M 27	S 27	S 27	D 27	D 27	S 27
D 28	S 28	S 28	M 28	F 28	M 28
F 29		M 29	D 29	S 29	D 29
S 30		D 30	F 30	S 30	M 30
S 31		M 31		M 31	

Die Betriebsergebnisse.

...and	Jahr	Einnahmen je Personenkm in RPf.	Einnahmen je Tonnenkm in RPf.	Von den Gesamteinnahm. entfielen auf den Personenverkehr %	Von den Gesamteinnahm. entfielen auf den Güterverkehr %	Betriebszahl (Ausgaben / Einnahmen)	Gesamteinnahmen in 1000 RM je km Betriebslänge
...chland .	1913/14	2,3	3,6	28	62	70	60
	1924/25	2,4	5,0	28	62	—	83
...eich . .	1912	2,8	3,5	44	55	65	37
	1921	1,7	4,9	23	65	114	43
	1922	2,0	5,3	24	67	95	52
...itann.	1913	4,1	6,1	35	49	64	73
	1921	—	8,0	39	51	97	108
	1922	—	7,4	38	53	75	124
... .	1913/14	—	3,8	37	55	96	33
	1922/23	—	3,6	35	57	128	38
	1923/24	—	3,6	34	58	108	39
...r	1921	0,7	1,70	32	59	172	8
	1922	0,8	1,70	28	62	121	13
...len . .	1913	3,4	3,4	31	63	73	14
	1922	6,5	8,8	32	61	87	27
	1923	6,3	8,4	32	61	84	26
...hoslow.	1921	0,5	3,6	15	62	91	19
...ı . . .	1913	1,4	3,1	33	66	70	65
	1921	1,4	4,1	30	67	84	69
	1922	1,5	4,0	29	66	75	78
...z . . .	1913	3,3	7,5	43	53	67	41
	1921	5,7	18,0	37	57	94	65
	1922	5,6	15,5	37	57	90	62
...ark . .	1913/14	2,8	5,2	43	52	84	16
	1921/22	5,5	15,6	38	56	129	36
	1922/23	4,7	12,5	40	54	98	30
...aaten v. ...ika . .	1913	5,2	2,2	22	74	70	32
	1922	8,0	3,7	19	76	79	59
	1924	7,7	3,4	18	80	76	—
...a . .	1913	5,3	2,3	26	73	73	16
	1922	7,6	3,1	20	76	91	25
	1923	7,5	3,0	20	78	88	26
...dien .	1922/23	1,5	2,5	43	57	69	22
	1923/24	1,8	2,5	42	58	64	23
... .	1920/21	2,7	2,8	52	38	69	69
	1922/23	2,6	3,5	47	43	54	78
... .	1921	2,1	2,4	36	57	56	31
	1922	2,1	2,8	35	55	58	32
...kan. ...a . . .	1920/21	—	—	25	67	79	25
	1921/22	—	—	24	62	81	24
...ien . .	1913/14	—	—	41	59	68	15
	1920/21	4,5	7,5	44	53	83	16
	1921/22	5,7	8,2	45	53	79	18

...r Staatsbahnen, deren Länge etwa 60 % aller Bahnen ... umfaßt.

...er gegen 1913 fast unverändert blieben. Entsprechend ...hen Lebenshaltungskosten sind die Fahrpreise in Nord...a am teuersten, aber auch in Schweden und der Schweiz ... die Einnahmen je Personenkilometer recht hoch; dabei ... Schweden in noch stärkerem Maße als in den meisten ...n die billigste Wagenklasse bevorzugt. Vor dem Kriege ...nan in Europa billiger als in Deutschland nur in Belgien ...ßland. In der Nachkriegszeit weisen, wenn man von den ...chen der Geldentwertung stehenden europäischen Län...sieht, außer Deutschland noch sehr niedrige Fahrpreise ...-Indien, Japan und China auf, d. h. die Länder, in denen ...beitslöhne sehr niedrig sind und zugleich, wie wir sahen, ...rsonenwagen sehr günstig ausgenutzt werden.

...rend man vielfach in der Nachkriegszeit aus sozialen ...n und zur Vermeidung einer Erdrosselung des Verkehrs ...ner den steigenden Lebenshaltungskosten entsprechenden Fahrpreiserhöhung absah, versuchten die Eisenbahnen der meisten Länder die ihnen durch die steigenden Betriebskosten und den Verkehrsrückgang entstehenden Ausfälle durch starke Erhöhung der Gütertarife auszugleichen. So sind selbst in vom Kriege und der Inflation betroffenen Ländern schon in den vergangenen Jahren die Gütertarife, wie die Einnahmen je Tonnenkilometer zeigen, erheblich höher gewesen als vor dem Kriege, und zwar betrug die Steigerung zum Teil mehr als die der Lebenshaltungskosten; in Deutschland lagen 1924 die Frachten durchschnittlich 40 %, der Großhandelsindex nur 25 % über den Vorkriegssätzen. In der Schweiz, in Dänemark und Schweden, wo der Güterverkehr auch sehr zurückging, waren die Tarife mehr als doppelt so hoch als vor dem Kriege. Wenn in den letzten Jahren die Einnahmen je Tonnenkilometer in den einzelnen Ländern sehr verschieden waren, so ist dies zum großen Teil, wie schon erwähnt, auf die mittlere Beförderungsweite zurückzuführen, mit deren Zunahme die Einheitssätze der Tarife entsprechend den Selbstkosten der Beförderung in der Regel stark abnehmen. So sind die Einnahmen je Tonnenkilometer in den Vereinigten Staaten, Kanada, Britisch-Indien und China sehr niedrig, betragen dagegen in Großbritannien, Schweden, Dänemark und der Schweiz, wo die Beförderung meist auf kurze Strecken sich vollzieht, ein vielfaches der Sätze jener Länder.

Infolge der ungleichmäßigen Erhöhung der Personen- und Gütertarife entfiel in der Mehrzahl der Länder nach dem Kriege ein geringerer Anteil der Gesamteinnahmen auf den Personenverkehr als früher. Wenn die Verteilung der Einnahmen auf Personen- und Güterverkehr vielfach zwischen Vor- und Nachkriegszeit nur geringe Unterschiede aufweist, so beruht dies darauf, daß der Güterverkehr ab-, der Personenverkehr aber an Umfang zugenommen hat. Dies gilt besonders für Deutschland, wo im Jahre 1924 trotz der starken Erhöhung der Gütertarife Personen- und Güterverkehr zu gleichen Teilen zu den Gesamteinnahmen beitrugen, wie im Jahre 1913. Personen- und Güterverkehr machten in den meisten Ländern über 90 % der Betriebseinnahmen aus; der Rest entfiel meist auf Veräußerungen, Vermietungen von Grundstücken und Fahrzeugen, auf Post- und Gepäckverkehr. Wie in Deutschland brachte auch in Polen, Schweden und Belgien der Güterverkehr etwa die doppelte Einnahme wie der Personenverkehr; noch weit stärker überwog in Südafrika und besonders in den Vereinigten Staaten und Kanada, der Güterverkehr bei den Gesamteinnahmen. Dagegen spielte der Personenverkehr eine recht erhebliche Rolle in Großbritannien, Dänemark und der Schweiz, ebenso in Britisch-Indien, China und Australien; in Japan bringt der Personenverkehr sogar höhere Einnahmen als der Güterverkehr.

In Deutschland waren im Jahre 1924 unter Abzug der von der französisch-belgischen Regie betriebenen Strecken die Gesamteinnahmen um 40 %, d. h. in gleichem Maße wie die Güterfrachten, höher als 1913; denn trotz des Rückgangs der Gütermengen je Kilometer Betriebslänge war die Leistung in Tonnenkilometern fast die gleiche, und der Personenverkehr war weit umfangreicher als vor dem Kriege. Eine ähnliche Steigerung der Einnahmen je Betriebskilometer weisen die Bahnen in Frankreich und der Schweiz auf, während die entsprechenden Einnahmen in Schweden, Dänemark, England, den Vereinigten Staaten und Kanada um 60 % höher waren als vor dem Kriege. In Australien dagegen, wo der Verkehr nicht in dem Maße zunahm wie das Bahnnetz, stiegen die Einnahmen je Kilometer nur wenig. Die höchsten Einnahmen je Kilometer wurden wohl vor dem Kriege wie in den letzten Jahren in England erzielt, wo der Verkehr sehr dicht ist, die Fahrpreise teuer sind, und auch der meist nur auf kurzen Strecken sich bewegende Güterverkehr hohen Tarifen unterliegt. Sehr geringe Einnahmen je Kilometer brachten dagegen die Eisenbahnen in Südafrika und Australien, wo das Bahnnetz sehr geringen Güterverkehr aufweist und in Britisch-Indien, wo die Tarife sehr niedrig sind.

Die Eisenbahnen mit starkem Verkehr und hohen Einnahmen gehören jedoch vielfach nicht zu denen, die die günstigsten finanziellen Ergebnisse aufweisen. Denn die Betriebsausgaben

steigen in dichtbevölkerten Gegenden erheblich und die Preise, insbesondere auch die Löhne, sind in den angeführten Ländern sehr verschieden. Die deutschen Eisenbahnen brachten vor dem Kriege mit den höchsten Ertrag, der, wie die Betriebszahlen zeigen, allerdings in Frankreich, Großbritannien, der Schweiz und Italien noch um ein Geringes übertroffen wurde. Gegenwärtig wird die Deutsche Reichsbahn nicht nur durch die gewaltigen Reparationszahlungen belastet, auch die Personalbezüge sind mehr gestiegen als selbst die Gütertarife, die große Zahl der Ruhestandsbeamten erfordert ungewöhnliche Mittel und der Verkehrsrückgang und andere Umstellungen im Betrieb tragen dazu bei, daß ähnliche Erträge wie vor dem Kriege auf absehbare Zeit nicht zu erwarten sind. Die Folgen des Weltkrieges mit ihren erwähnten Einwirkungen auf das Verkehrswesen führten jedoch dazu, daß auch in den übrigen Ländern die finanziellen Ergebnisse meist ungünstiger wurden als vor dem Kriege. So haben z. B. die Eisenbahnen in Frankreich, Polen, Österreich, Rußland, Italien und Dänemark in den ersten Nachkriegsjahren mit zum Teil sehr erheblichen Zuschüssen arbeiten müssen. In Frankreich haben die letzten Jahre eine erhebliche Besserung gebracht, wenn auch noch im Jahre 1924 die meisten französischen Bahnen, namentlich die Staatsbahnen Fehlbeträge aufweisen. Im Jahre 1924 brachten die österreichischen Bahnen wieder einen Reingewinn und auch die russischen Bahnen sollen schon ohne Verlust abgeschlossen haben. Dagegen brachte das letzte Jahr für Polen und Dänemark erhöhte Fehlbeträge. Im Jahre 1922 konnten die Bahnen in Großbritannien, Belgien und den Vereinigten Staaten günstiger abschließen als vorher, doch blieb das Ergebnis noch erheblich ungünstiger als vor dem Kriege; den englischen Eisenbahnen brachte das Jahr 1924 noch ungünstigere Ergebnisse. Sehr günstig gestaltete sich die Betriebszahl in Japan und Britisch-Indien; die günstigsten Abschlüsse erzielten jedoch unter den aufgeführten Ländern trotz ihrer sehr niedrigen Tarife die chinesischen Eisenbahnen, was außer den niedrigen Löhnen auf den dichten Verkehr und die gute Ausnutzung der Fahrzeuge zurückzuführen ist.

Die Frachten[1]. Wie wir sahen, ist für die Gestaltung der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen bei weitem am wichtigsten der Güterverkehr; andererseits entfällt auch in den meisten Ländern der bei weitem größte Anteil der Güterbewegung auf die Eisenbahnen, denen gegenüber der Güterbeförderung auf See- und Binnenschiffen oder gar auf Kraftwagen eine erheblich geringere Bedeutung zukommt. Dadurch erhält auch die Bemessung der Güterfrachten eine besondere volkswirtschaftliche Bedeutung und Gütererzeugung und Absatz werden stark durch die Tarifpolitik beeinflußt. In welchem Maße die Eisenbahnen in ihrer Tarifpolitik die Wirtschaftspolitik unterstützen, geht aus der folgenden Übersicht hervor, in der die gegenwärtig geltenden Eisenbahnfrachten in Deu… land denen anderer Länder gegenübergestellt werden. Hi… wurden nur die Nachbarländer herangezogen, da diese … nur bei dem Absatz ihrer Erzeugnisse ins Ausland mit Deu… land vielfach im Wettbewerb stehen, sondern auch ihre E… bahnen in zahlreichen Verkehrsbeziehungen den Güterver… der Nachbarländer, sei es in der Einfuhr, Ausfuhr oder Durch… durch niedrige Tarife an sich zu ziehen suchen. Es wurden d… für einige für Verkehr und Volkswirtschaft wichtige Gü… gattungen sowohl die Normaltarife als auch die bei der Aus… geltenden Ausnahmetarife, die meist eine starke Ermäßig… aufweisen, gegenübergestellt. Dazu sei bemerkt, daß den… mäßigten Tarifen eine sehr große Bedeutung zukommt; wel… doch in Deutschland gegenwärtig etwa 60 % aller Gütermeng… nach Ausnahmetarifen gefahren.

[1]) S. auch „Wirtschaft und Statistik", Jhrg. 1925, Heft 13—16.

Frachtsätze vom Juni 1925.

	bei Versand auf km	Deutschland	Frankreich	Polen	Tschechoslowakei	Belgien	Schweiz	Niederlande
		in RPf. je tkm						
Nach Normaltarifen								
Kohle	100	4.1	3.7	4.4	6,7	2,9	10.5	7,6
	200	3,6	2,8	3,4	4,5	1,7	8 0	5.7
	400	3,1	1,9	2,4	3,1	1,3	4.9	4,6
	600	2,2	1,6	1,9	2,7	—	3,8	—
Schnittholz . .	100	6,2	5,6	5,2	6.0	5,3	10,1	7,6
	200	5,4	4,5	4,4	4,5	3,2	7,8	5,7
	400	4,6	3,5	3,6	3,3	2,0	4,9	4,6
	600	4,0	2,8	3,0	2,9	–	3,8	—
Walzeisen . .	100	7,6	5,6	6,9	7,7	4 9	17,3	10,5
	200	6.6	4,6	5,8	6,3	2 9	13.7	8,1
	400	5,6	4 1	4,8	5,1	1,9	8,7	5,9
	600	4,9	3,7	4,2	4,5	—	7.5	—
Maschinen . .	100	13,5	6.9	12,9	9,6	8,3	19,6	10,5
	200	11,9	5,9	11,7	8,2	6 9	15,6	8 1
	400	10,3	5.2	10,1	7,0	5,0	9,9	5,9
	600	9,0	4,6	8,8	6,3	—	8,5	—
Bei der Ausfuhr								
Kohle	100	4,1	2,7	3,6	5.8	2,9	8,4[1])	5,4[1])
	200	3,6	1,9	2,6	4,0	1,7	6.4[1])	2.9[1])
	400	2,3	1,4	1,9	2,9	1,3	4.0[1]	2,0[1])
	600	2,1	1,2	1,6	2.5	—	3,0[1])	—
Walzeisen . . .	100	7,6	3,4	6,9	7,0	2,1	—	—
	200	4,4	2,5	5,8	5,7	1,3	—	—
	400	3.8	1,9	3,6	4,6	1,0	—	—
	600	3,3	1,6	3,0	4,0	—	—	—
Maschinen . .	100	13,5	4,4	8,5	8,6	4.4	11	—
	200	6,5	3.2	7,7	7,3	2,7	8	—
	400	5,6	2,4	4,8	6,1	1,8	—	—
	600	4,8	2,1	4,2	5,4	—	—	—

[1]) Für inländische Kohle nach ausländischen Stationen.

Luftverkehr.

— **Internationale Luftfahrtorgane.** Die vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen „Nachrichten für Luftfahrer" beschreiben die Aufgaben und Ziele der zurzeit bestehenden internationalen Luftfahrtorgane wie folgt:

1. Die „Fédération Aéronautique internationale" (FAI) mit dem Sitz in Paris, ist ein sportliches Organ, dem die Aero-Klubs angehören. Sie überwacht die Weltrekorde und internationalen sportlichen Wettbewerbe;

2. die „Commission internationale de navigation aérienne (CINA)" hat gleichfalls ihren Sitz in Paris und besteht aus Vertretern der im Pariser Luftverkehrsabkommen vom 13. Oktober 1919 zusammengeschlossenen Staaten. Sie ist ein amtliches Verwaltungsorgan und mit der Durchführung oder Änderung der Regeln des Abkommens betraut. Sie befaßt sich jedoch auch mit sonstigen politischen, administrativen, juristischen und technischen Fragen;

3. die „International Air Traffic Association" hat ihren Sitz im Haag. Ihre Tagungen finden ebenso wie diejenigen der CINA abwechselnd in den verschiedenen europäischen Hauptstädt… statt. Ihre Mitglieder bestehen aus Vertretern der verschieden… von ihren Regierungen zugelassenen Luftverkehrsgesellschaft… Sie ist ein gewerblicher Zusammenschluß, der sich mit te… nischen Fragen des Betriebes und Baues befaßt;

4. das „Comité Juridique International de l'aviation", mit d… Sitz in Paris, befaßt sich mit luftrechtlichen Aufgaben;

5. die „Conférenz Parlamentaire Internationale", die ihren S… in Brüssel hat und ebenfalls abwechselnd in den verschieden… europäischen Hauptstädten tagt, besteht aus einem Zusamme… schluß von Parlamentariern, die sich auch wiederholt mit Lu… fahrtfragen beschäftigt haben;

6. das „Comité Consultatif des Communications et du Transi… des Völkerbundes soll sich gleichfalls mit Luftfahrtfragen … schäftigen, hat aber auf diesem Gebiete bisher noch nichts … leistet;

7. das „Comité des Transports par Air" der International… Handelskammer, das im März 1923 auf dem Kongreß in Rom … schaffen wurde, hat noch keine greifbaren Ergebnisse aufz… weisen, weil es noch kein genaues Programm entworfen hat.

...pruch des Frachtzahlers auf Rückzahlung von Fracht auf Grund nachträglicher Berichtigung der Inhaltsangabe im Frachtbriefe

In einer an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichs...n gerichteten und in der Nr. 15 der Speditions- und Schiff...zeitung vom 10. April d. J. auf S. 351 ff. abgedruckten ...e bringt die Industrie- und Handelskammer Berlin fol...s zur Sprache:

„Von verschiedenen Seiten ist an uns die Bitte gerichtet, ...für einzutreten, daß von der Anwendung des § 56 IV[1] ...GT. I A[1]) aus Billigkeitsrücksichten bei solchen Fracht...tattungsanträgen abgesehen werde, bei denen die ...as von der Vorschrift abweichende Inhaltsbezeichnung ...h nachträglicher Vervollständigung durch glaubwürdige ...terlagen und sonstige Beweisstücke der anzuwendenden ...rifstelle entsprechend klargestellt ist, besonders bei Rekla...nten, bei denen wegen des geringen Umfangs ihres Ge...äfts eine eingehende Kenntnis der Tarifbestimmungen ...ht vorausgesetzt werden könne. Die Kammer ist der An...ht, daß es Fälle gibt, in denen eine nachträgliche Er...ttung aus Billigkeitsrücksichten sehr wohl angebracht er...eint; sie bittet, die nachgeordneten Reichsbahndirektionen ...zuweisen, von dem Einwand des § 57 EVO.[2]) abzusehen ...d ihnen Richtlinien an die Hand zu geben, die einer ein...itlichen Handhabung der Frage die Wege ebnen, obwohl sie ...n zugibt, daß sich solche schwer werden finden lassen, ...dererseits aber darauf hinweisen muß, daß sich das Reichs...richt in seiner Entscheidung vom 7. April 1923 und auch ...dere Gerichte dahin ausgesprochen haben, daß eine nach...tgliche Beweisführung bezüglich der Inhaltsangabe bahn...tig anzuerkennen ist."

D... Häufigkeit solcher Frachtreklamationen, ihre finanzielle ...dtung und die Berufung auf die den Bahnen ungünstigen ...htsentscheidungen sowie der Abdruck der Eingabe in einer ...elszeitschrift rechtfertigen es wohl, im Anschluß an den ...tz des Regierungsrat Dr. Hermann (Stuttgart) auf Seite 740 ...r. 45/23 dieser Zeitung (Ist die Eisenbahn zur Nachprüfung ...nhaltsbezeichnungen des Absenders verpflichtet?), hier er...zu der Frage Stellung zu nehmen.

...fremden muß jedenfalls der Standpunkt der Kammer insofern, ...e von der Hauptverwaltung der Reichsbahnen etwas ver..., was nach ihrer eigenen Erklärung sich eigentlich nicht ...glichen läßt und wofür auch die Kammer als gesetzlicher ...eter von Interessenten und als eine die Bahnen beratende ...erschaft bestimmte Anträge nicht stellen und Richtlinien ... geben kann. Auch die Interessenten sind nicht in der ... durch positive Angaben der Hauptverwaltung eine Unter... für den Erlaß der gewünschten Anweisungen zu geben, und ...st erklärlich, wenn nach den eigenen Ausführungen eigent...nur die Person und besondere Verhältnisse des betreffenden ...manten in Frage kommen, die das Nichtbeachten der Güter...lung im Einzelfalle entschuldbar erscheinen lassen. Diese ...ältnisse sind von einer solchen Mannigfaltigkeit und so ...selnd, daß sie, sofern es überhaupt möglich, wohl nur von ...zu Fall und auf Seiten der Bahnen nur von den Dienst...n der einzelnen Verwaltungsbezirke mit einiger Sicherheit ...telt bzw. beurteilt werden können, und daß ferner bei ... ablehnenden Bescheide der letzteren es dem Rekla...en überlassen bleiben muß, die Entscheidung der Haupt...altung einzuholen. Kammer wie Interessenten wünschen ...Entgegenkommen besonders bei Kleinverladern, bei denen wegen des geringen Umfangs ihres Geschäfts eine eingehende Kenntnis der Tarifbestimmungen, wie sie von den Expeditionsabteilungen der Großfirmen im allgemeinen vielleicht wohl zu verlangen ist, nicht vorausgesetzt werden kann. Abgesehen davon, daß ein Unterscheiden zwischen Groß- und Kleinbetrieb für die Bahn praktisch hier ganz undurchführbar, wäre eine entsprechende Anweisung an die Direktionen unvereinbar mit der Vorschrift des § 6 EVO., wonach die Tarife bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind, die Hauptverwaltung also mit einem Einschreiten der Aufsichtsbehörde zu rechnen hätte. Es ist ja nicht in Abrede zu stellen, daß die Handhabung der Tarife und besonders die Prüfung, ob eine und welche Benennung eines Gutes in dem Güterverzeichnis der Spezial- und Ausnahmetarife auf das zu befördernde Gut zutrifft, nicht immer leicht ist. Dies ist aber nicht Schuld der Bahnen, die sich bei einfacheren Tarifverhältnissen besser ständen, und kann deren Stellung gegenüber den Interessenten nicht erschweren; es hängt zusammen mit den Fortschritten in der Erzeugung und Verarbeitung der Güter sowie mit dem ständigen Wechsel in deren Um- und Absatz, andererseits mit dem dadurch bedingten und auch durch die Anträge der Interessenten stets von neuem angeregten Bestreben der Bahnverwaltungen, diesen Fortschritten und Änderungen tarifarisch Rechnung zu tragen, unter ständiger Mitwirkung von Vertretern von Handel, Industrie und Landwirtschaft, die von den hierzu berufenen Korporationen gewählt werden. Ob diese Anträge nicht manchmal zu weit gehen, kann hier unerörtert bleiben, jedenfalls hängt die Kompliziertheit mancher Tarifpositionen hiermit notwendig zusammen. Der häufig angewendete Spruch: „Die Welt steht im Zeichen des Verkehrs", kann nicht einseitig nur gegenüber den Bahnen und zu deren Lasten gelten; auch die Verkehrsinteressenten müssen sich bewußt sein, daß, je stärker der Verkehr und je schneller er sich ohne Rücksicht auf Zeit und Raum abwickeln soll, und je minutiöser die Fassung der Tarifpositionen, desto strenger die Vorschriften für die Regelung sein müssen und daß nur durch genaue Beachtung dieser Vorschriften ihren Interessen genügt werden kann, zumal für den einzelnen Interessenten doch wohl nur wenige Positionen der Gütereinteilung in Frage kommen und andererseits die Bahnen durch möglichst übersichtliche Gestaltung der Tarife, durch Aufstellung und Kurrenthaltung eines alphabetischen Verzeichnisses (DEGT. I B), auch durch Einrichtung von Auskunftsstellen bestrebt sind, die Beachtung der Tarife zu erleichtern. Es handelt sich hier um Vorschriften mit Gesetzeskraft, die von den Interessenten und von den Bahnen zur Vermeidung der Nichtigkeit bei Verstößen (§ 6 EVO.) zu beachten sind, und es ist wohl kein unbilliges Verlangen, daß der Frachtzahler (Absender oder Empfänger), der Sendungen im Werte von Hunderten und Tausenden von Mark der Bahn übergibt, ebenso wie bei post- und zollpflichtigen Sendungen, sich vorher mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns (§ 347 HGB.) genau über die Tariflage unterrichtet und sich vergewissert, wie er das Gut im Frachtbriefe zu benennen hat, um sich die billigste Frachtberechnung zu sichern, aber nicht unerfahrenen Angestellten oder Aufladern die Ausfertigung des Frachtbriefs überläßt, was so oft bei Reklamationen geltend gemacht und allerdings dadurch begünstigt wird, daß nach der EVO. (§ 56[10]) alle Eintragungen im Frachtbriefe durch Druck oder Stempel bewirkt werden können. Anderenfalls müßte man annehmen, daß die Höhe der Fracht doch nicht eine solche Rolle spielt, wie dies so oft den Bahnen gegenüber behauptet wird. Berücksichtigt man ferner, daß der DEGT. nach gesetzlicher Vorschrift die Gesamtheit der Modalitäten enthält, unter denen eine deutsche Eisenbahn die Beförderung von Gütern im öffentlichen Verkehr dem Publikum ankündigt (ROHG. XXI, 102), daß der Absender das gesetzlich vorgeschriebene Vertrags-

[1] Der Inhalt der Frachtstücke ist im Frachtbrief genau zu ...chnen. Für die in den Allg. Tarifvorschriften und in der ...reinteilung (I. Abt. B) ausgeführten Güter sind die dort ...uchten, für alle übrigen die handelsgebräuchlichen Be...ungen anzuwenden.

[2] Der Absender haftet der Eisenbahn für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen An...n und Erklärungen, und trägt alle Folgen, die aus unrich..., ungenauen oder ungenügenden Eintragungen entspringen.

formular (Frachtbrief) ausfüllt, in dem auf die Beförderungsbedingungen ausdrücklich hingewiesen wird mit den Worten: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", und erwägt man, daß die Bahn die Annahme des so ausgefertigten Frachtbriefs nicht verweigern darf, dann erscheint es doch nicht angängig, daß der Absender bzw. der Frachtzahler nach Abwickelung des Beförderungsgeschäfts innerhalb Jahresfrist, wenn das Gut längst verarbeitet oder verbraucht ist, seine eigene Inhaltsangabe, die er ohne vorherige Einsicht in die maßgebenden Vorschriften, also ohne die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns in den Frachtbrief eingetragen hat, berichtigt bzw. vervollständigt und daraufhin unter Anbietung eines Beweises die Herabsetzung der Fracht verlangt. Ich glaube, daß ein gleiches Verfahren bei Übertragung auf den sonstigen Handelsverkehr schwerlich Anklang und Billigung finden würde und daß die eingangs erwähnten Anträge von Interessenten und deren Befürwortung seitens der Kammer hervorgerufen sind durch das den gesetzlichen Vorschriften eigentlich nicht entsprechende Entgegenkommen des früheren, jetzt leider nicht mehr beteiligten Reichseisenbahnfiskus, der hierbei zu seinem Schaden und zum Vorteil der Interessenten den sacro egoismo des tüchtigen Kaufmanns, den sog. kaufmännischen Geist, außer acht ließ, da er nicht darauf rechnen konnte, auch von denjenigen Fällen Kenntnis zu erhalten, in denen eine Berichtigung bzw. Vervollständigung eine Erhöhung der Fracht bedingte. Und gerade Mangel an kaufmännischem Geiste wird der Bahn wieder vorgehalten, wenn sie bei Ablehnung von Anträgen auf Tarifermäßigung ihre ungünstige Finanzlage geltend macht, ohne daß dabei berücksichtigt wird, daß dieser Geist sich nur dann auswirken kann, wenn man in der Lage ist, jede günstige Konjunktur durch höchste Preise auszunutzen, was eben bei der Bahn nicht durchführbar ist. Die sich hier für die Bahn ergebenden Schwierigkeiten hat Generaldirektor Oeser am 21. Februar d. J. in seinem Vortrage vor der deutschen weltwirtschaftlichen Gesellschaft über das deutsche Eisenbahnwesen (Reichsbahn Nr. 8/25) und der Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Dr. v. Siemens in seinem Vortrage über diese Gesellschaft auf der Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie (23. bis 25. Juni d. J.) in Köln (Reichsbahn Nr. 29/25) eingehend geschildert.

Gegen die von der Kammer befürworteten Anträge sprechen aber auch folgende Erwägungen: Im Vertrauen auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Inhaltsangabe und darauf, daß der Absender bzw. Frachtzahler, der doch in erster Reihe die Beschaffenheit des Gutes kennen muß, letzteres mit keiner der in den Güterverzeichnissen der Spezial- bzw. Ausnahmetarife aufgeführten Benennungen im Frachtbriefe bezeichnet, nimmt die Bahn gemäß § 58 a. a. O. fast in der Regel von der ihr zustehenden Inhaltsprüfung Abstand, um einen geregelten Verkehr und Betrieb aufrecht zu erhalten. Nun kommt der Frachtzahler innerhalb Jahresfrist nach der Auslieferung mit der Behauptung, daß es sich um ein im Verzeichnis eines Spezial- oder Ausnahmetarifs aufgeführtes Gut handle, und verlangt Berechnung der billigeren Fracht. Welchen Nachweis soll die Bahn gelten lassen? Auch hier macht die Kammer keine Vorschläge und übermittelt nur die Anträge der Interessenten, „bei nachträglicher Vervollständigung durch glaubwürdige Unterlagen und sonstige Beweisstücke eine andere Frachtberechnung zu gewähren", obwohl es doch hier in erster Reihe Sache der Interessenten sowie der zu ihrer Vertretung und zur Beratung der Bahnen berufenen Körperschaft wäre, anzugeben, was wohl für „Unterlagen und sonstige Beweisstücke" von ersteren beigebracht werden könnten und außerhalb eines Prozesses Anspruch auf Berücksichtigung hätten. Vor allem, wie soll der Nachweis der Identität geführt werden, denn es ist doch wohl nur billig, daß der Bahn nunmehr Gelegenheit gegeben wird, von ihrem gesetzlichen Rechte der Inhaltsprüfung Gebrauch zu machen, nachdem der Absender derzeit die Bahn durch seine Inhaltsangabe zu der Annahme verleitet hat, daß kein Gut eines Spezial- oder Ausnahmetarifs in Frage komme und zum Verzicht auf das Prüfungsrecht ver- hat. Wohl nur in ganz seltenen Fällen wird sich das Gut zu der Reklamation in demselben Zustande und in derselben vorfinden, wie zur Zeit der Beförderung. Die Bahn wird a Unterlagen angewiesen sein, welche der Reklamant bei und für ihn günstig sind. Zur eidlichen Vernehmung von Z ist die Bahn nicht berechtigt, ebensowenig zur Eideszuschie Rechnungen und Auszügen aus Handelsbüchern kann größere Beweiskraft beigelegt werden als den Frachtbrief, sie wie der Frachtbrief doch von den Interessenten oder Angestellten herrühren und ausgestellt sind. Der Bahn zur Erforschung und Feststellung des Sachverhalts nich Mittel zu Gebote wie dem Richter, auch sind den Reichsb für Erstattung aus Billigkeitsrücksichten in finanzieller sicht viel engere Grenzen gezogen als den Privatbahnen. sehen von den Ausnahmetarifen, welche den späteren Nac zulassen und für dessen Führung bestimmte Vorschriften brauchen die Reichsbahnen doch wohl nur den Nachweis zu lassen, der im Prozeßverfahren durch rechtskräftiges zugunsten des Frachtzahlers erbracht wird; also man mit einer großen Zahl von Prozessen rechnen, einem stande, dem gegenüber die Sicherung einzelner Frachtz gegen selbstverschuldeten Nachteil doch wohl nicht auss gebend ist. Jedenfalls stände dieser Sicherung eine Schäd der Bahn gegenüber. Die Dienststellen der letzteren sind bereits bemerkt, berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Üb stimmung der Sendung mit der Inhaltsangabe im Fracht jederzeit zu prüfen. Auf diese Prüfung verzichtet die Bahn i Regel, um Abfertigung und Beförderung möglichst zu beschl gen, und im Vertrauen auf Vollständigkeit und Genauigkei Angaben im Frachtbriefe; müßte sie nun damit rechnen, da Frachtzahler erst nachträglich binnen Jahresfrist (§ 71 E die betr. Angabe im Frachtbriefe ergänzt bzw. berichtigt un dies eine andere Frachtberechnung und Rückzahlung von F erfordert, dann wäre sie, um sich gegen finanzielle Nachtei sichern, gezwungen, entweder den Inhalt jeder Sendung, be sich die Inhaltsangabe nicht mit einer Position der verschied Güterklassifikationen genau deckt, zu prüfen, was aber und führbar, oder im Prozesse auf Bemängelung der Beweisfüh des Gegners zu verzichten, oder sie müßte die Erklärungen Frachtzahlers gelten lassen, ohne Rücksicht auf das finan Ergebnis, was der Bahn wohl nicht zugemutet werden kann

Die Kammer nimmt keine Stellung zu der wichtigsten F ob eine nachträgliche Richtigstellung bzw. Vervollständigung Inhaltsangabe im Frachtbriefe und Beweisführung zur Erzie einer niedrigeren Frachtberechnung rechtlich zulässig ist nicht, verweist aber auf die Entscheidung des Reichsgerichts 7. April 1923, der auch nachgeordnete Gerichte gefolgt s

Über das fr. Urteil berichtet die Saarwirtsch. Ztg. in Nr. 20 22. Mai 1924, auch ist es abgedruckt in den Entsch. des Reich für Zivils., Bd. 107, S. 26 ff. Es betrifft folgenden Fall:

Kl. hatte v. 21. Dezember 1920 bis 30. Mai 1922 durch beklagte Reichsbahn Holzsendungen vorgenommen; sie besta aus:

> Kiefernbrettchen bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Stä durch Drahtstifte zu Kistenteilen verbunden, nicht gehob nicht bearbeitet und unverpakt.

In den Frachtbiefen wurden die Güter bezeichnet:

> Kistenteile aus Nadelholz, nicht gehobelt, nicht bearbeitet 1,25 m Länge, 25 mm stark.

Frachten wurden berechnet:

> nach der Tarifstelle Holzwaren Klasse C, Nr. 13, des 1. 12. 20 gült. DEGT. I B:
> Kisten, auch Fächereinsatz, Lattenkisten, Harasse, fe Kistenteile, letztere auch gehobelt und zusammengefügt, weit nicht in Ziff. 5 der Stelle Holz der Klasse D genannt

Kl. verlangt Anwendung der Klasse D, Ziff. 5:

> Stäbe und Brettchen bis zu 1,25 m Länge und 25 mm Stä auch durch Drahtstifte zu Kistenteilen oder Faßdeckeln bunden, nicht gehobelt, unverpackt oder nur verschnürt,

, Packen oder in rohen Kisten von mindestens 12 mm Brettärke, Zigarrenkistchen, und Bleistiftbrettchen, auch geimpft und gefärbt von folgenden Arten:
Aspe, Birke, Buche (Rotbuche und Weiß- oder Hainbuche), rle, Fichte, Kiefer, (Föhren, auch Zirbelkiefer oder Aeve), ärche, Linde, Pappel, Roßkastanie, Tanne, Weide"
owie Rückzahlung der zu viel gezahlten Frachten nebst insen.

e Eisenbahn hat den Standpunkt vertreten, daß hier gemäß .-Best. IV zu § 56 EVO. die Inhaltsangabe des Frachtbriefs u mit dem Wortlaut der Spalte 5 Tarifklasse D übereinnen mußte, wenn es sich wirklich um Gut dieser Tarifstelle elte, zumal der Absender nach § 57 EVO. nicht nur für die be haftet, sondern — weitergehend — alle Folgen zu tragen die auf eine ungenaue Inhaltsangabe im Frachtbriefe zurückhren sind. Die beiden ersten Instanzen erkannten zuten des Kl.; Revision des Reichsbahnfiskus wurde zurückesen. Das Reichsgericht kann der Ausf.-Best. IV zu § 56 E. keine derartig weitgehende Bedeutung beimessen, daß die ialtarife nur dann Anwendung finden, wenn die Inhaltsirung im Frachtbriefe mit der entsprechenden Tarifbestimg wörtlich übereinstimme, vielmehr müsse die Inhaltsangabe so genau sein, daß sie dem Beamten der Eisenbahn „bei sorgger und pflichtmäßiger Prüfung" eine genügende Unterlage die Anwendung der entsprechenden Tarifstelle biete und vernünftiger Auslegung" Zweifel über die anzuwendende fstelle ausschließe. Dies sei hier der Fall gewesen, wie das cht des näheren ausführt; aus der Bezeichnung „Waggon" er für „Art der Verpackung" vorgesehenen Spalte des Frachtfs sei zu entnehmen, daß eine weitere Verpackung nicht vorlen, also auch insoweit den Vorschriften der Klasse D Pos. 5 igt gewesen sei; hätte trotzdem der Beamte Bedenken geen, so hätte er sich durch Rückfrage beim Absender oder h Besichigung des Frachtguts Klarheit verschaffen sollen. Frachten mußten von vornherein nach Tarifstelle Klasse D 5 berechnet werden; nur in dieser Höhe sei ein Frachtanch der Beklagten entstanden. Das Urteil läßt die Person Absenders bzw. Frachtzahlers und die Kenntnis des Tarifs r Betracht; es folgert die Berechtigung zur Rückforderung dem Tarife und den Grundsätzen der ungerechtfertigten Beherung gemäß § 812 BGB. Insofern unterscheidet es sich entlich von der Begründung des Antrags der Kammer und nicht in Widerspruch mit dem obenerwähnten Verbote des § EVO., aber trotzdem bestehen meines Erachtens für die nen gegen das Urteil erhebliche Bedenken.

as Gericht geht davon aus, daß den Tarifvorschriften, insndere der Gütereinteilung der deutschen Spezialtarife keine rtig weitgehende Bedeutung beigelegt werden könne, daß e Tarife nur dann Anwendung fänden, wenn die Inhaltsärung im Frachtbriefe mit der entsprechenden Tarifbestimg wörtlich übereinstimmt. Eine Begründung dafür fehlt im eil, jedenfalls steht sie in Widerspruch mit dem oben zitierten rtlaut der Ausführungsbestimmung IV zu § 56 EVO., und he Abweichung läßt sich nach allgemeinen Auslegungsregeln nur dann rechtfertigen, wenn der Wortlaut mit einer eren maßgebenden Bestimmung nicht vereinbar oder aue Befolgung nicht möglich und deshalb als nicht gewollt usehen ist. Keines von beiden ist hier der Fall, andererseits t die fragliche Auslegung und Abschwächung sogar dazu, vom Gesetzgeber den Bahnen im Betriebs- und Verkehrsresse gewährleistete freie Ermessen für die Inhaltsprüfung 58 EVO.) zugunsten des Frachtzahlers für alle die Fälle der zu nehmen, in denen der Absender bzw. Aussteller des chtbriefs den Inhalt der Sendung nicht tarifgemäß bezeichnet und damit auch — entgegen dem Verbot des § 6 a. a. O. — en Frachtzahler günstiger zu stellen als denjenigen, welcher fragliche Tarifbestimmung und die Gütereinteilung sorgsam htet. Hierauf hat schon Regierungsrat Dr. Hermann (Stutt) in seiner eingangs erwähnten Abhandlung zutreffend hiniesen und auch ausführlich dargelegt, wie undurchführbar es ist, daß gemäß der Ansicht des Reichsgerichts die Abfertigungsstelle stets den Inhalt zu prüfen hat, wenn die Inhaltsangabe zu Zweifeln darüber Veranlassung gibt, ob der Absender ein Gut der Spezialtarife und welches mit der Inhaltsangabe gemeint hat. Zwar will Hermann ein solches allgemeines Verlangen aus dem Urteil nicht herauslesen, da nach dessem Wortlaut das Verlangen nach Prüfung nur hinsichtlich des Unverpacktseins gestellt wird, worüber die Inhaltsangabe nichts enthielt, aber dies hat seinen Grund doch nur darin, daß das Gericht bezüglich der sonstigen Erfordernisse schon die Inhaltsangabe als genügend ansieht. Auch darin kann ich Dr. Hermann nicht beistimmen, daß das Verlangen des Reichsgerichts nach sorgfältiger und pflichtmäßiger Prüfung der Inhaltsangabe durch die Abfertigungsstelle hinsichtlich der Zugehörigkeit des Guts zu einem der Spezialtarife sich schon aus § 133 BGB. ergebe, wonach bei der Auslegung einer Willenserklärung, und um solche handle es sich bei der Inhaltsbezeichnung im Frachtbriefe —, der wirkliche Wille zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinne des Ausdrucks zu haften sei. Der Eisenbahnfrachtvertrag ist nicht nur ein Real-, sondern auch ein Formalvertrag; er wird sogar formularmäßig abgeschlossen, der Bahn gegenüber aber auch ohne eine Bedenkfrist für letztere *erzwungen*, und dies bedingt, daß die beiderseitigen Rechte und Pflichten genau und einwandfrei feststehen und freier Vereinbarung entzogen sind. Deshalb heißt es im § 6 der ab 1. April 1909 gültigen und gemäß § 454 HGB. für die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen maßgebenden EVO. vom 23. Dezember 1908 (RGBl. 1909):

1. Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über *alle* für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben. Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung. Sie sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden.
2. Die Beförderungspreise müssen dem Betrage nach feststehen.
3. Jede Preisermäßigung oder sonstige Begünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.

Danach soll das gesamte Vertragsrecht in den deutschen Tarifen, deren Teil I A die Eisenbahnverkehrsordnung sowie die in § 471 HGB. für zwingend erklärten Bestimmungen und die nach § 2 EVO. zulässigen Ergänzungen (Ausf.-Best.) enthält, Aufnahme finden; diese Tarife sollen nicht nur die Beförderungspreise enthalten, sondern die Gesamtheit der Modalitäten, unter denen eine deutsche Eisenbahn die Beförderung von Gütern im öffentlichen Verkehre ankündigt (ROHG. XXI 108, Rundnagel, Beförderungsgeschäfte 291), und dem entspricht auch der Aufdruck des für den deutschen Eisenbahnfrachtbrief vorgeschriebenen Formulars:

> Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife.

Dieses Zusammenfassen aller für den Bahnfrachtverkehr maßgebenden Bestimmungen ist ebenso durch das Verkehrs- wie durch das dienstliche Interesse bedingt, mit denen es nicht vereinbar ist, daß das Publikum und die Dienststellen erst aus dem HGB., der EVO. und aus den sonst erlassenen Vorschriften die fraglichen Bestimmungen nach ihrem Ermessen heraussuchen. Form und Inhalt der Willenserklärungen des Absenders sind in dem hier maßgebenden DEGT. genau vorgeschrieben; für den Frachtbrief bedarf es eines abgestempelten Formulars, für welches sogar das Format und die Beschaffenheit des zu verwendenden Papiers bestimmt sind (DEGT. I A § 55/56 u. Anl. D). Die **Vorschriften des § 6 [1 u 3] machen keinen Unterschied zwischen den** einzelnen Tarifbestimmungen; erstere gebietet die Anwendung für jedermann in derselben Weise, also ohne Rücksicht auf die Ausdrucksweise des einzelnen Interessenten und das Ermessen bzw. die Ansicht des betr. Annahmebeamten, und letztere erklärt jede Preisermäßigung oder *sonstige* Begünstigung für verboten und nichtig, wobei zu beachten ist, daß die in die DEGT. aufgenommenen Bestimmungen der EVO. in noch höherem Grade zwingendes Recht sind als die zwingenden Vor-

schriften des HGB., da von ersteren auch nicht zugunsten der Interessenten und zuungunsten der Bahnen abgewichen werden darf (Staub, HGB. 8. Aufl. Bd. 2 Anm. 4 zu § 418).

Der DEGT. kennt nur zwei Arten der Inhaltsangabe im Frachtbriefe, entweder mit einer der im Tarif gebrauchten Benennungen oder mit irgendeiner anderen (I. A. IV zu § 56). Das genügt zur Frachtberechnung, wonach in letzterem Falle die Fracht normal nach der Allg. Wagenladungsklasse oder deren Nebenklassen zu berechnen ist (DEGT. I. B. A I A § 5). Hat der Absender eine andere als die im Tarife gebrauchte Benennung gewählt — das w a r hier der Fall —, ist auch sonst der Frachtbrief formular- und tarifmäßig ausgefüllt und handelt es sich nicht um einen von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstand, dann m u ß die Abfertigungsstelle Gut und Frachtbrief annehmen, es sei denn, daß eine sofortige Inhaltsprüfung die Unrichtigkeit, Unvollständigkeit oder Ungenauigkeit der Inhaltsangabe ergibt (§§ 56, 61 a. a. O.). Unterbleibt, worüber allein die Abfertigungsstelle unter Berücksichtigung des Betriebes zu entscheiden hat (§ 58[1] a. a. O.), diese Prüfung, die im vorliegenden Falle wohl eine Entladung des größten Teils der Sendung bedingte, so fehlt dem Annahmebeamten jede Berechtigung, die Inhaltsangabe zu bemängeln, ja der Beamte müßte damit rechnen, daß er den Auflieferer zu einer unrichtigen Inhaltsangabe verleitet, welche evtl. den Empfänger zur Annahmeverweigerung veranlaßt, oder daß er die Annahme und Beförderung verzögert, die Bahn regreßpflichtig und sich strafbar macht. Man muß nur an Fälle denken, wo dem Absender an schnellster Beförderung gelegen, das Gut mit Eilfrachtbrief aufgeliefert wird und wo der Annahmebeamte nach der vom RG. geforderten sorgfältigen Prüfung hinsichtlich der Frage, wie die Inhaltserklärung des Absenders in Beziehung auf eine der Tarifbestimmungen aufzufassen sei, sofern solche Prüfung überhaupt möglich ist, Bedenken hat, und nach der Entscheidung des RG. verpflichtet ist, ehe er Gut und Frachtbrief annimmt, sich Klarheit zu verschaffen durch Rückfrage beim Absender, der oft weit von der Station wohnt, ja, wenn er zugleich Empfänger, vielleicht Hunderte von Kilometern entfernt ist. Und wird vom RG. auf seiten der Bahn eine sorgfältige und pflichtmäßige Prüfung der Inhaltsangabe verlangt, dann müßte folgerichtig diese Prüfung sich auch auf den sonstigen Inhalt des Frachtbriefs erstrecken, der doch ebenfalls für die beiderseitigen Rechtsverhältnisse von wesentlicher Bedeutung ist. Danach müßte die Bahn in allen Fällen vor der Annahme sich vergewissern, ob der Auflieferer auch der Absender, evtl. ob ersterer befugt, für den Absender zu handeln, ferner ob der im Frachtbriefe verzeichnete Absender verfügungs- und vertragsfähig, ja, ob er überhaupt existiert; ferner ob die Eintragungen, die ja nach § 56[10] a. a. O. auch durch Druck oder Stempel bewirkt werden können, vom Absender herrühren. Solches ist in dem DEGT., der doch nach § 6 EVO. über alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen Auskunft geben soll, nicht vorgeschrieben, aber auch gar nicht durchführbar, wenn man bedenkt, daß ein in Königsberg (Pr.) wohnender Absender ein Gut in Köln oder Berlin durch irgendeinen Dritten aufgeben kann, abgesehen von der Menge der auf größeren Stationen gleichzeitig aufgelieferten Sendungen. Gestattet man den Annahmebeamten, auch ohne vorherige Inhaltsprüfung, eine Prüfung der Inhaltsangabe im Frachtbriefe und Entscheidung über die Annahme nach seinem Ermessen, macht ihm dies sogar, wie es das RG. will, zur Pflicht, dann ist eine Anwendung der Tarifbestimmungen für jedermann in derselben Weise (§ 6[32] a. a. O.) ausgeschlossen, da Tausende von Abfertigungsstellen und bei vielen Stellen eine größere Zahl von Beamten bzw. Hilfsbeamten in Frage kommen, besonders aber, wenn es sich um so eingehende und subtile Erwägungen wie im vorliegenden Falle handelt. Das RG. folgert aus der Bezeichnung der Sendungen als „Waggon“ in der Spalte des Frachtbriefs: „Art der Verpackung“, daß die einzelnen Stücke unverpackt gewesen seien. Schon Dr. Hermann hat darauf hingewiesen, „daß es viele in Waggons verladene Güter gibt“, die verpackt sind, und erklärt die Schlußfolgerung des RG. damit, daß letzteres über Eisenbahnbetrieb nicht genügend unterrichtet sei, wa künftige Prozesse zu beachten wäre. M. E. muß schon der Hinweis genügen, daß nach § 56 (1) d die Eise „auch bei Wagenladungen die B e z e i c h n u n g d e s I n h nach Anzahl- und V e r p a c k u n g s a r t verlangen kann“ nach die in der Stelle 5 der Klasse D verlangte Angab Art der Verpackung oder deren Mangel in die Spalte „I gehört. Ebensowenig läßt es sich mit dem Tarife in Ein bringen, wenn das Gericht zuungunsten der Bahn und fü Klageanspruch geltend macht, daß „nach der unbestritte bliebenen Behauptung des Kl. die von ihr gebrauchte Form rung im Frachtbriefe im Großhandel allgemein üblich u 15—20 Jahren (!) tausend und abertausend Kistenteile mi selben Inhaltsangabe in den Frachtbriefen nicht nur von de sondern von dem gesamten Holzhandel verfrachtet und ni von der Eisenbahn beanstandet oder als unrichtig bezei behandelt worden seien“. Daß solche ganz allgemein gef sich auf den ganzen deutschen Verkehr erstreckenden Be tungen der Kl., die — wenn auch abgeschwächt — von Reklamanten geltend gemacht werden, im vorliegenden Fall der beklagten Bahn unbeachtet geblieben und im Prozesse einmal bestritten sind, muß allerdings seltsam erscheinen, jedenfalls befreite dies Verhalten der Bekl. das Gericht von der Prüfung, ob die fraglichen Behauptungen gegenübe tarifarischen Bestimmungen rechtserheblich sind. Eine Begrü für letzteres fehlt im Urteil, auch eine Angabe darüber, wi solcher, angeblich für den gesamten deutschen Holzhande Holzversand maßgeblicher Handelsgebrauch sich hat fests lassen; die Geltendmachung seitens der Kl., auch wenn sie Bekl. nicht bestritten ist, kann doch nicht genügen, um Wortlaut des Tarifs gegenüber Recht zu schaffen, selbst ein solcher Gebrauch nach Angabe der Kl. „seit 15—20 ren“ für den Versand von tausend und abertausend K teilen bestanden haben soll. Ebensowenig wie der Pos durch jahrelange falsche Anwendung außer Kraft gesetzt w kann, ist dies beim Eisenbahntarif der Fall. Schon die erwähnten Vorschriften des § 6 EVO. stehen dem entgege lassen es auch nicht zu, den von Hermann cit. § 133 BGB. den — vom RG. nicht erwähnten § 346 HGB.:

> „Unter Kaufleuten ist in Ansehung der Bedeutung und kung von Handlungen und Unterlassungen auf die im delsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche sicht zu nehmen“,

zugunsten der Kl. geltend zu machen, denn keiner von b hat mit seinem Wortlaut oder dem Inhalt nach in den D Aufnahme gefunden.

Nach der Begründung des RG. mußten die Frachten vornherein nach Stelle 5 der Tarifklasse D berechnet wer nur in dieser Höhe sei ein Frachtanspruch der Bekl. entsta und daraus folge nach den Grundsätzen der u n g e r e f e r t i g t e n B e r e i c h e r u n g gemäß § 812 BGB. die Be tigung zur Rückforderung der Mehrfracht. § 812 lautet:

> „Wer durch die Leistung eines andern oder in sons Weise auf dessen Kosten etwas ohne rechtlichen Grun langt, ist ihm zur Herausgabe verpflichtet. Diese Verpf tung besteht auch dann, wenn der rechtliche Grund s wegfällt oder pp.“

Die Bahn ist berechtigt und verpflichtet, die tarifmäß Beträge in den Frachtbrief einzutragen (§ 68[1] EVO.) und vom Absender bzw. Empfänger einzuziehen (§§ 69, 76 a. beide sind verpflichtet, bei Auflieferung des Gutes evtl. Aushändigung des Frachtbriefes vor Auslieferung des G n a c h M a ß g a b e d e s F r a c h t b r i e f e s Zahlung zu le (§ 76[4]), also den von der Bahn in den Frachtbrief eingeste Gesamtbetrag zu zahlen, um die Beförderung oder Auslief des Gutes zu erlangen, ohne Rücksicht darauf, ob der T richtig angewendet ist oder ob Fehler bei der Berechnung gekommen sind, also einschließlich eines etwa irrig berechn Mehrbetrages. Letzteren erhält die Bahn nicht „ohne re

..h Grund“, sondern auf Grund des Tarifs, und dies gilt auch r .ie Rückzahlung für den Frachtzahler. Der Anspruch des ra .tzahlers auf Rückzahlung des Mehrbetrages ist ebenso wie .r .r Bahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht und .ren ein Anspruch aus dem Frachtvertrage (§ 70 EVO., ... im Arch. f. Eisenbahnwesen 1914 S. 995); die Eintragun- .n.n den Frachtbrief erfolgen und können allerdings nur er- ... unter dem Vorbehalt der den Bahnen zustehenden, ja ge- ...h obliegenden und schon durch die Verbandsverkehre be- ...n Nachprüfung der Berechnungen seitens der mitbeteilig- .n ahnen (s. auch Reindl Z. d. V. 1899 S. 545), die ein Gut- ..b für die Bahn oder für den Frachtzahler ergeben kann. ..n Verhältnissen entsprechen auch die Vorschriften des § 70 V. mit der Überschrift: „Ansprüche wegen unrichtiger ra .tberechnung“ und ihre Stellung hinter denjenigen über die ..ng der Fracht im § 69 daselbst; beides hat nicht nur sach- ..h sondern auch formale Bedeutung; es ist nicht angängig, .e .orschriften des § 70 als überflüssig und selbstverständlich . klären, wie dies Rundnagel, Beförd.-Gesch. S. 346 tut, weil .e .nhaltlich die auch sonst aus dem Eisenbahnfrachtvertrage .ergebenden Rechte und Pflichten (§ 6 EVO.) wiedergeben. . § 70[1] EVO. heißt es:

..t der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind Fehler .i Berechnung der Fracht oder der Nebengebühren vorge- .mmen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das . viel Erhobene zu erstatten.“

.o ebensowenig wie der Anspruch der Bahn auf Zahlung . .enig erhobener Fracht ist der des Frachtzahlers auf Rück- ..hng von Fracht auf die „Bereicherung des Empfängers“ be- ..h.nkt. Dies widerspräche auch dem § 6 der EVO., der die Anwendung der Tarife für jedermann in derselben Weise vorschreibt, also eine Beschränkung des Anspruchs gar nicht zuläßt. Die EVO. regelt in den §§ 70, 71, 97[1] 5, 99, 100 eingehend die Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung, sowie deren Verfolgung einschließlich der Verjährung, die gegenüber der 30jährigen für Ansprüche des § 812 nur ein Jahr läuft; diese §§ sind gemäß § 454 HGB. und § 6 EVO. hier ausschließlich maßgebend und somit kann auch nicht die im zweiten Satze des Abs. 1 § 812 BGB. erwähnte Verpflichtung zur Herausgabe der Bereicherung, wenn der rechtliche Grund später wegfällt (Feststellung der unrichtigen Frachtberechnung), in Frage kommen. In der EVO. ist denn auch weder auf § 812 BGB. Bezug genommen, noch von ungerechtfertigter Bereicherung die Rede. Die Tarifpositionen „Holz und Holzwaren“ gehören wohl zu denjenigen, welche — mit auf Anregung aus den Kreisen der Interessenten — am häufigsten in den gemeinsamen Sitzungen der Ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten besprochen und neu formuliert sind, um den Produktions- und Umsatzverhältnissen in möglichst weitem Umfange Rechnung zu tragen. Es scheint, daß hier schon des Guten zu viel getan ist, da sonst nicht zu erklären, daß bei keiner der in mehr als Jahresfrist aufgegebenen Sendungen der Frachtbrief die in der früheren Position der Tarifklasse E gebrauchte Benennung enthielt, obwohl es sich bei jeder Sendung um einen erheblichen Frachtunterschiedsbetrag handelte, auch läßt letzteres darauf schließen, daß hier die Höhe der Fracht für den Abschluß der Geschäfte keine entscheidende Rolle spielte, was ja so häufig geltend gemacht wird, um Anträge auf Tarifermäßigung zu begründen.

Nottebohm.

Förderung des Sonntagsausflugverkehrs.

..h einer Verfügung der Hauptverwaltung soll der Sonntags- ..gsverkehr mehr als bisher gepflegt werden, insbesondere .r Ausführung von Verwaltungssonderzügen nach Orten mit ..chaftlichen Schönheiten und nach Städten mit besonderer ..hungskraft, für die keine Sonntagskarten aufliegen oder .e .ach Lage des Fahrplans in eintägigen Ausflügen überhaupt .c. oder nur mit erheblichem Geldaufwand erreicht werden ..n. Als Voraussetzung für eine befriedigende Durchführung ..er Züge wird eine umfangreiche Werbetätigkeit bezeichnet. . der Reichsbahndirektion Stuttgart hat man mit den auf ... der genannten Verfügung im vergangenen Sommer aus- .f .rten Verwaltungssonderzügen zum Fahrpreis der Sonntags- ..h.arten keine guten Erfahrungen gemacht. Es wurden zwar ..venige solcher Sonderzüge ausgeführt, aber diese wenigen .. . trotz eifriger Werbung, mit Ausnahme eines einzigen, un- ..f .edigend besetzt. Günstigere Erfahrungen aber hat man ge- ... mit Personenzügen, die während des ganzen oder eines ..i des Sommers an Sonntagen *regelmäßig* von der Landes- ..t stadt nach entfernteren beliebten Ausflugsorten verkehrten, ..t wegs nicht oft hielten und mit Sonntagsrückfahrkarten be- ..t werden konnten. Besonders günstig waren die Erfahrungen ..t den Sonntagszügen 13/14 Stuttgart-Friedrichshafen und ..r k, die bei einer Entfernung von rund 200 km 4 Stunden .al einen 11stündigen Aufenthalt am Bodensee gestatteten. ..uten Ergebnisse dieser Züge, die sich auf Strecken inner- ..l des Bezirks beschränkten, sind einerseits auf die Beliebtheit ..r .etreffenden Ausflugsorte, die billigen Fahrpreise, die kurze .al dauer, andererseits und nicht zum wenigsten darauf zurück- ..fren, daß sie in den *öffentlichen Fahrplan* vom . .ui 1925 aufgenommen waren.

..lche Nutzanwendung kann nun hieraus auch für *andere* .e*irke* in bezug auf den Sonntagsausflugsverkehr gezogen ..en? So wie in Württemberg, so wird es auch in anderen ..e ken Ausflugsorte geben, die auch von entfernter gelegenen ..r städten aus gerne besucht werden und noch mehr besucht ..en, wenn eine günstige billige Fahrgelegenheit bestände. Diese Fahrgelegenheit soll nach den Wünschen der Hauptverwaltung durch Verwaltungssonderzüge, also von Fall zu Fall, geschaffen werden. Es wird aber Verbindungen geben, wo es sich lohnt, darüber hinauszugehen, und regelmäßig verkehrende günstige und billige Sonntagszüge einzurichten. Regelmäßig verkehrende Sonntagszüge bestehen ja auch vielfach schon, aber meist nur als Vorortzüge oder auf kurze Entfernungen. Sie wären auch auf größere Entfernungen mit beschleunigter Fahrzeit und wenigen Unterwegshalten einzurichten. Die Züge brauchen durchaus nicht während des ganzen Sommers, also z. B. vom 15. Mai bis 30. September 1926, jeden Sonn- und Feiertag ausgeführt zu werden. Je nach dem zu erwartenden Verkehr genügt es, wenn sie nur an den Sonntagen des Juli und August oder auch nur an vier Sonntagen des ganzen Sommers ausgeführt werden. *Auf was es ankommt, ist, daß diese Züge im öffentlichen Fahrplan, also im Aushang- und Taschenfahrplan unter Angabe der Verkehrstage erscheinen.* Man kann diese Züge, wenn sie nur an einzelnen Tagen verkehren, ruhig als Sonderzüge bezeichnen. Es sind ja, wenn sie auch im Dienstfahrplan enthalten sind, keine Sonderzüge im Sinne der FV. Aber dem Publikum gegenüber ist dies belanglos. Der gewöhnliche Bürger fährt viel lieber in einem Sonder- oder Extrazug als in einem fahrplanmäßigen Zug. Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Durchführung der Verwaltungssonderzüge wird eine umfangreiche Werbetätigkeit bezeichnet. Diese Werbetätigkeit verursacht vieles Schreibwerk, ist mit Kosten verbunden und von zweifelhaftem Erfolg. Am wirksamsten und am billigsten wird für einen Zug dadurch geworben, daß er in den öffentlichen Fahrplan aufgenommen wird. Daneben müßte noch, wie es in Württemberg geschehen ist, auf die dem Sonntagsausflugverkehr dienenden Züge von Zeit zu Zeit durch kurze Hinweise in der Presse und durch Anschläge in den Bahnhöfen aufmerksam gemacht werden.

Wenn dem Bedürfnis des Sonntagsausflugverkehrs innerhalb des Bezirkes durch günstige Züge Rechnung getragen ist, so liegt nahe, ihn dadurch zu fördern, daß auch nach *beliebten Aus-*

flugsorten benachbarter Bezirke günstige und billige Sonntagsverbindungen eingerichtet werden. So werden von Württemberg aus z. B. die Plätze Heidelberg, Baden-Baden, Würzburg, Rothenburg o. T. sehr gerne besucht. Jedes Jahr werden von der württembergischen Landeshauptstadt und anderen Plätzen des württembergischen Unterlandes aus Gesellschaftssonderzüge nach den genannten Orten ausgeführt, die von diesem Gebiet aus an einem Tage nicht in der für die breite Masse erwünschten Weise besucht werden können. So wurden im vergangenen Sommer von Ludwigsburg aus, einer Stadt mit etwa 25 000 Einwohnern, an einem Sonntag drei Sonderzüge mit etwa 3000 Teilnehmern nach Heidelberg ausgeführt. Um den Ausflugsverkehr in noch verstärktem Maße nach diesen beliebten Städten hinzulenken, sollte zunächst die Einrichtung günstiger, billiger, während eines bestimmten Zeitraums regelmäßig verkehrender Sonntagszüge ins Auge gefaßt werden. Man würde wohl kein großes finanzielles Risiko auf sich nehmen, wenn man z. B. zwischen Stuttgart und Baden-Baden in zwei Sommermonaten, vielleicht Juni und Juli, an jedem Sonntag solche Züge ausführen würde. Diese Züge müßten natürlich in den öffentlichen Fahrplan aufgenommen werden. Aber auch wenn nur die Ausführung an einzelnen Sonntagen für zweckmäßig erachtet wird, wäre die Aufnahme des Fahrplans der Züge und der Tage ihrer Ausführung in den öffentlichen Fahrplan von großem Wert. Die genannten Städte müßten ersucht werden, die Tage, an denen besondere Veranstaltungen stattfinden, an denen z. B. das Heidelberger Schloß beleuchtet, das Rothenburger Festspiel „Der Meistertrunk" aufgeführt wird, usw. schon im Laufe des Winters festzusetzen und mitzuteilen, damit alles von langer Hand vorbereitet werden kann. Schon im Frühjahr müßte in der Presse veröffentlicht werden, wo und wann solche billigen Sond[...] mit Schnellzugfahrzeit ausgeführt werden. Durch die au[...] anlassung der Reichsbahndirektion herausgegebenen Ta[...] fahrpläne müßte Propaganda gemacht werden, etwa dur[...] Aufdruck auf der Vorderseite des Umschlags: Enthält [...] ligen Sonderzüge von . . . . .' Auf jede Weise müßte das [...] esse des Publikums für diese Züge geweckt werden. [...] durch den Reiz der Neuheit werden sie Anziehungskra[...] üben. Dem Wettbewerb der Kraftwagenunternehmung[...] sich ja auch dem Ausflugsverkehr widmen, kann nicht nur [...] billigere Fahrpreise, sondern auch durch Maßnahmen der [...] nisation, in der die Reichsbahn dem Kraftwagenwesen weit[...] legen ist, erfolgreich entgegengetreten werden.

Daß diese Züge den Gesellschaftssonderzügen, die i[...] Hauptsache von großen Vereinen bestellt werden, etwa [...] bruch tun werden, damit ist zu rechnen. Andererseits [...] ihnen kleine und mittlere Vereine zugeführt werden, die i[...] Ausflug auf eine größere Entfernung vielleicht gar nicht [...] nehmen würden. Den Vereinen kann es nur erwünsch[...] wenn ihnen die im Sommer sich bietenden Ausfluggelegen[...] schon im Frühjahr bekannt werden. Abbestellungen vo[...] sellschaftssonderzügen, die oft vorkommen, weil die nötig[...] nehmerzahl nicht zusammengebracht wird, könnten ehe[...] mieden werden. Daneben wird sich auch noch Gelegenhe[...] Ausführung von Verwaltungssonderzügen nach Orten [...] die nicht Ziel der erörteten Sonntagszüge sind. Schließlich [...] noch darauf hinzuweisen, daß versucht werden sollte, di[...] nutzung letzterer Züge nicht nur den Großstädtern, sc[...] auch den Bewohnern kleinerer Orte zu ermöglichen.

Stuttgart. Faude, Reichsbahn[...]

Die Schanghai-Nanking-Eisenbahn.

Der englische Ingenieur Sir Macdonald Stephenson stellte zu Anfang der 1860er Jahre den großangelegten Plan eines künftigen chinesischen Eisenbahnnetzes auf. Unter den Linien des Jangtsetales sah Stephenson auch eine Strecke Soochow-Nanking vor, deren Verlauf heute im wesentlichen die fast ein halbes Jahrhundert später vollendete Schanghai-Nanking-Bahn folgt.

Um die Konzession zum Bau der Eisenbahnlinie bewarb sich im Jahre 1903 die British and Chinese Corporation. Das mit der chinesischen Regierung getroffene Abkommen sah die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 3 250 000 £ vor, deren Ertrag für den Bau der Linie Schanghai-Nanking sowie für den Ankauf der bereits im Jahre 1898 vollendeten Zweigbahn Schanghai-Woosung bestimmt war. Die Ausgabe der Schuldverschreibungen erfolgte im Jahre 1904 in London, worauf zu Ende des gleichen Jahres mit den Bauarbeiten begonnen wurde.

Die Gesamtlänge der Hauptstrecke Schanghai-Nanking beträgt 314 km. Die mit der Regelspur von 1,435 m erbaute Linie durchzieht die Provinz Kiangsu, einen der fruchtbarsten und am besten angebauten Landstriche des Himmlischen Reiches, dessen Boden großenteils aus Ablagerungen des Jangtsekiang gebildet wird. In Nanking besteht eine Fährverbindung nach dem am Nordufer des Jangtse gelegenen Orte Pukow, dem Endpunkt der Tientsin-Pukow-Eisenbahn. Letztere Linie vermittelt den Anschluß nach Peking sowie nach der Mandschurei und Sibirien. Die Fahrzeit Schanghai-Peking beträgt heute etwa 36 Stunden, während vor dem Weltkriege die Reise von Schanghai nach London über Mukden, Charbin und Moskau 15 bis 17 Tage erforderte.

Die Zahl der Stationen zwischen Schanghai und Nanking beträgt 42. Unter den von der Linie berührten Städten sind zu erwähnen Soochow, eine Kanalstadt mit malerischen Wassertoren, die den Warenumschlag von der Eisenbahn zum Großen Kanal vermittelt, die Stadt Wusih, ein Mittelpunkt des Seidenbaues, rings von Maulbeerbaumpflanzungen umgeben, Changchow, das für den Lokomotivwechsel mit Maschinenschuppen und Ausbesserungswerkstätte ausgerüstet wurde, und endlich der Vertragshafen Chinkiang am Jangtse, der gleichfalls fü[r den] Seidenhandel von Bedeutung ist.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Linie [...] sehr günstig. Die Höchststeigung von 1 : 200 ist auf eine [...] von 8,8 km beschränkt, 67 % der Strecke haben eine Ste[...] von weniger als 1 : 1000. In Krümmungen liegen insg[...] 32 km, der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 900[...] (274 m). Dagegen erforderten die zahlreichen Wasserläuf[e, die] die Jangtseniederungen durchziehen, den Bau von nicht w[...] als 300 Brücken und 400 Durchlässen. Zu erwähnen ist [...] ein 400 m langer Tunnel bei Chinkiang.

Die Baukosten betrugen 15 000 £ für die engl. Meile oder [...] 190 000 ℳ je km. Besondere Schwierigkeiten bereitete der [...] erwerb. Um die für den Betrieb erforderlichen längeren g[...] linigen Strecken bauen zu können, mußte man vor allem [...] sende von Grabstätten entfernen, deren Eigentümer hierfür [...] schädigungen in der Höhe von 10 bis 20 ℳ verlangten. [...] Ringbildungen versuchten die geschäftstüchtigen Chinese[n] die Preise hochzutreiben; die Ingenieure waren daher gen[...] eigene Ziegeleien zu errichten und die gelernten Arbeitsk[...] im Auslande anzuwerben. Die Eröffnung der Strecke bis [...] king erfolgte im Jahre 1908.

Die Zweiglinie Schanghai-Woosung (16 km) wurde mit [...] nesischem Kapital erbaut und im Jahre 1898 vollendet. Übr[...] war bereits im Jahre 1876 eine Strecke Schanghai-Woosun[g ...] erste Eisenbahnlinie Chinas erbaut worden. Die Bahn fi[el] doch dem Fremdenhaß zum Opfer; sie wurde von den Chi[...] angekauft, um alsbald — wieder abgebrochen zu werden.

Der Lokomotivbestand der Linie umfaßt 57 Maschinen u[...] mit Ausnahme einer einzigen amerikanischen Lokomotive e[...] scher Herkunft. Die Schnellzuglokomotiven der Atlantik-B[...] haben einschließlich des Tenders ein Gewicht von 109½ t. [...] Personenwagen sind vierachsige Drehgestellwagen mit Se[...] gängen. Speisewagen laufen in allen Schnellzügen, Schlafw[...] in den Nachtzügen. Die Güterwagen sind aus Stahl gebaut

..ähigkeit der offenen Wagen ist 35 t, die der gedeckten ..n 30 t.

E.. Schule zur Ausbildung von Verkehrsbeamten wurde im ..h 1907 eröffnet und im Jahre 1915 umgestaltet. Sie gewährt .. Chinesen die Möglichkeit, sich zu Eisenbahningenieuren ..s bilden. Der höchste von ihnen zu erreichende Dienstgrad ..t ein Gehalt von 325 mex. Doll. und eine Zulage von 75 mex. ..l im Monat.

.. Verkehr auf der Schanghai-Nanking-Eisenbahn zeigt ein ..s..s Anwachsen, indessen hindert wie auf anderen chinesi..he Linien der Mangel an Rollmaterial ernstlich die Entwick..n; Im Jahre 1921 zeigten die Einnahmen aus dem Personen..r..hr eine Zunahme um 17 % gegen das Vorjahr, die Züge ..in gefährlicher Weise überfüllt. Wie die Zeitschrift „The ..otive“ mitteilt, war es nötig, zur Beförderung der Kulis ..kte Güterwagen heranzuziehen. Nach Feststellungen der ..altung sind bis zu 4100 Kulis in einem einzigen Zuge be..t worden, während Zahlen von 2000 Mann je Zug auf der Linie täglich vorkommen. Im Jahre 1922 beförderte die Linie mehr als 10 Millionen Personen, was gegen das Vorjahr eine Zunahme von 1 696 000 Personen bedeutete. Die durchschnittliche Tagesleistung der Bahn stellte sich im genannten Jahre auf 28 600 Personen, während sich im Jahre 1923 die Tagesziffer auf 32 700 Personen hob. Es verkehrten täglich 56 planmäßige Personenzüge. Wenn man in Betracht zieht, daß die Gesamtzahl der Sitzplätze in den Personenwagen nur rund 9970 beträgt, so zeigt sich in der Tat, daß die Fahrzeuge bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt sind. Auch die Lokomotiven sind mit einer monatlichen Leistung von 5000 bis 6000 engl. Meilen doppelt so stark in Anspruch genommen wie auf anderen chinesischen Strecken. Auch der Güterverkehr der Bahn zeigte ein Anwachsen, obwohl er durch die politischen Wirren und durch Überschwemmungen auf den anschließenden Strecken empfindlich in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die Verwaltung macht die größten Anstrengungen, um weitere Fahrzeuge zu beschaffen und den wohlverdienten guten Ruf der Linie aufrecht zu erhalten.

Dr. v. J.

Die freiwillige Weiterversicherung bei der Abteilung A der Arbeiterpensionskasse für die Reichsbahnbeamten.

Von Eis.-Ob.-Sekr. **Doering**, Wohlfahrtsbüro, Stettin.

F.t ¾ aller Reichsbahnbeamten haben auf Grund der Ver..ungspflicht vor ihrer Anstellung Beiträge zur Abteilung A ..r Arbeiterpensionskasse (Invalidenversicherung) gezahlt. ..lem sie als Beamter angestellt wurden, hörte die Versiche..npflicht auf und sie mußten als Mitglieder ausscheiden, wenn ..cht die Mitgliedschaft weiterhin freiwillig fortsetzten. Die ..etzung der Mitgliedschaft bestand hauptsächlich darin, durch ..ıgszahlung die erworbene Anwartschaft auf eine Invaliden..n aufrechtzuerhalten. Die Beiträge waren so gering, daß ..ler Beamte zahlen konnte. Nach § 18 Ziffer 1 der Satzungen ..hten nämlich zwecks Aufrechterhaltung der Anwartschaft ..alb 2 Jahre nur 20 Wochenbeiträge geleistet werden. Es ..isher üblich, monatlich 1 Beitrag mit 20 Pfennig in der ..gsten Lohnklasse 1 zu leisten, so daß also für das ganze ..h nur 2,40 *M.* zu zahlen waren. Diese Beitragszahlung hat ..edoch seit dem 1. August 1925 geändert. Trotzdem diese ..ge Beitragszahlung fast gar nicht ins Gewicht fiel, haben ..nur 8 % aller Beamten die freiwillige Mitgliedschaft fort..t. Man kann sie hierzu beglückwünschen, denn sie haben ..hierdurch große Vorteile gesichert. (Näheres über diese ..ile weiter unten.)

M.. fragt sich nun, weshalb nicht alle Beamten freiwillig ..iversichert haben. Nach den langjährigen Erfahrungen im ..cherungswesen möchte ich behaupten, daß die äußerst ge..ge Beteiligung bei Fortsetzung der Mitgliedschaft nicht auf ..bliche Scheu vor Beitragszahlungen, sondern lediglich auf ..völlige Unkenntnis der Vorteile der freiwilligen Wei..versicherung zurückzuführen ist.

A.. diesem Grunde möchte ich im nachstehenden auf die Vor..der freiwilligen Weiterversicherung in Abteilung A der ..beiterpensionskasse hinweisen und denjenigen Beamten, bei ..n noch die Möglichkeit einer freiwilligen ..eiterversicherung besteht, in kurzer Weise wich..Fingerzeige geben.

B.. jedem Einzelnen werden stets folgende Fragen im Vorder..ne stehen:

1. Welche Vorteile hat die freiwillige Weiterversicherung für mich,
2. kann ich überhaupt noch weiterversichern, und
3. wie hoch sind die Beiträge, die ich zahlen muß.

Zu 1: Jedes Mitglied hat:

a) während der Mitgliedschaft Anspruch auf Heilverfahren (Unterbringung in Heilanstalten usw.),

b) bei Eintritt der Invalidität, spätestens aber bei Vollendung des 65. Lebensjahres, Anspruch auf Invalidenrente. Außerdem für jedes Kind unter 18 Jahren Anspruch auf einen Kinderzuschuß von jährlich 90 *M.*,

c) bei Eintritt des Todes Anspruch auf Witwenrente für die invalide Witwe (gegebenenfalls auch Heilverfahren für diese) und für alle unter 18 Jahre alten Kinder eine Waisenrente.

Zu b und c ist zu bemerken, daß diese Renten in voller Höhe neben der erdienten Beamtenpension bzw. Witwenpension zur Zahlung gelangen. Eine Kürzung findet nicht statt.

Zu 2: Möglichkeit der freiwilligen Weiterversicherung. Jedes noch nicht 2 Jahre ausgeschiedene Mitglied kann ohne weiteres freiwillig weiterversichern. Es hat dann jederzeit Anspruch auf die Kassenleistungen, weil hier die Anwartschaft noch nicht erloschen ist.

Dagegen ist bei den über 2 Jahre ausgeschiedenen Mitgliedern — hier ist die Anwartschaft bereits erloschen — eine freiwillige Weiterversicherung nur unter nachstehenden Voraussetzungen zulässig:

a) Ein noch nicht 40 Jahre altes Mitglied muß erneut eine Wartezeit von 200 Beitragswochen zurücklegen, bevor die Anwartschaft wieder auflebt.

b) Ein über 40 Jahre altes Mitglied kann überhaupt nur freiwillig weiterversichern, wenn es vor Erlöschen der Anwartschaft 500 Beitragswochen verwendet hatte. Es muß erneut eine Wartezeit von 500 Beitragswochen zurücklegen, bevor die Anwartschaft wieder auflebt.

c) Ein über 60 Jahre altes Mitglied muß vor Erlöschen der Anwartschaft 1000 Beitragsmarken verwendet haben und erneut eine Wartezeit von 200 Beitragswochen zurücklegen, bevor die Anwartschaft wieder auflebt.

Hierzu sei bemerkt, daß in vorstehenden 3 Fällen behufs einer schnelleren Wiedererlangung der Anwartschaft ein Jahr rückwärts nachversichert werden kann, d. h. es können 52 Beitragsmarken mit einem Male gezahlt werden (§ 8 Ziffer 6 der Satzungen).

Zu 3: Beiträge. Die Höhe der Beitragszahlung (Wahl der Lohnklassen) ist nicht mehr, wie bisher, in das Ermessen des Mitgliedes gestellt, sondern seit 1. August 1925 sind die Beiträge entsprechend dem wöchentlichen Einkommen des Mitgliedes zu entrichten. Hiernach betragen im allgemeinen für die Reichsbeamten die Wochenbeiträge: in Lohnklasse 5 = 1,20 *M.* bei Wocheneinkommen bis 30 *M.* (entspricht dem Einkommen der Besoldungsgruppe 1—3); in Lohnklasse 6 = 1,40 *M.* bei Wocheneinkommen über 30 *M.* (entspricht dem Einkommen der Besoldungsgruppen 4 und höher).

Hierzu sei ausdrücklich bemerkt, daß die Anzahl der im Jahre zu entrichtenden Beiträge dem Wunsche des Mitgliedes überlassen bleibt. Da jedoch zwecks Aufrechterhaltung der Anwartschaft innerhalb zweier Jahre mindestens 20 Wochenbeiträge zu leisten sind, würde als Mindestjahresbeitrag in Lohnklasse 5 (10 Beiträge je 1,20 *M.*) = 12 *M.* und in Lohnklasse 6 (10 Beiträge je 1,40 *M.*) = 14 *M.* zu zahlen sein. Die Zahlung dieses Mindestjahresbeitrages würde sich jedoch nur für diejenigen Mitglieder empfehlen, bei denen die Anwartschaft noch nicht erloschen ist. Bei den zu 2 unter a, b und c aufgeführten Mitgliedern würde dagegen vorerst die Zahlung der Beiträge in voller Jahreswochenzahl (also 52) und wenn geldlich möglich, sogar noch ein Jahr rückwärts zu empfehlen sein. Hierdurch wird ein schnelleres Wiederaufleben der Anwartschaft und

somit ein früherer Anspruch auf die Leistungen der Arbeiterpensionskasse erzielt. Ist dann nach Zahlung der 200 bzw. 500 Wochenbeiträge die Anwartschaft wieder aufgelebt, so brauchen zwecks Aufrechterhaltung der Anwartschaft für die spätere Zeit weiterhin nur 20 Wochenbeiträge innerhalb zweier Jahre geleistet werden. Hiernach zu handeln, muß jedem Einzelnen überlassen bleiben. Bemerkt sei jedoch, je mehr Beiträge gezahlt werden, je höher wird die spätere Rente.

Zum Schluß seien noch einige Fragen beantwortet:

1. Wann erhalte ich Invalidenrente? Nach Erfüllung der Wartezeit und Aufrechterhaltung der Anwartschaft jederzeit bei Eintritt der Invalidität, spätestens aber mit Vollendung des 65. Lebensjahres.
2. Wie hoch ist die Invalidenrente jährlich? Die Grundrente beträgt 240 ℳ. Hierzu kommt:
   a) der Steigerungsbetrag (d. i. 20 % aller nach dem 1. Januar 1924 geleisteten Beiträge);
   b) die Zusatzsteigerung (d. i. ein Prozentsatz der vor dem 1. Oktober 1921 geleisteten Beiträge der Lohnklasse 2—5);
   c) der Kinderzuschuß für jedes Kind unter 18 Jahren mit 90 ℳ jährlich.
3. Was ist Invalidität? Als Invalide gilt, wer nicht mehr imstande ist, durch eine Tätigkeit, die seinen Kräften und Fähigkeiten entspricht und ihm unter billiger Be sichtigung seiner Ausbildung und seines bisherigen I zugemutet werden kann, ein Drittel dessen z werben, was körperlich und geistig gesunden Per derselben Art mit ähnlicher Ausbildung in der Gegend zu verdienen pflegen.
4. Wie veranlasse ich meine freiwil Weiterversicherung? Durch Stellung eines s lichen Antrages auf Vordruck 558, welcher bei jeder D stelle vorrätig ist. Letztere gibt den Antrag an de ständigen Bezirksausschuß weiter. Die Beiträge w durch Abzug von der Besoldung eingezogen.

Mögen diese Zeilen dazu beitragen, daß es vielen Be durch nachträgliche Fortsetzung der freiwilligen Mitglied möglich ist, an den segensreichen Einrichtungen der Arb pensionskasse teilzunehmen. Gerade für die Reichsbahnbea welche teilweise sehr spät zur Anstellung kommen, durch reibenden Nachtdienst und durch Betriebsunfälle viel früh valide werden als ein Beamter anderer Behörden, die sich Höchstpension erdienen können, bedeutet es eine Wo neben ihrer niedrigen Pension noch eine Inval rente zu erhalten. Es lege sich daher jeder Reichsbahnb die Frage vor, ob für ihn noch eine freiwillige Weiterver rung möglich ist. Tut er dies, dann ist der Zweck dieser führungen erfüllt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Oktober 1925. I. Verkehr und Betrieb. In den vorläufigen Ergebnissen der Wagengestellung im Oktober drückt sich trotz der immer noch darniederliegenden deutschen Wirtschaft eine Steigerung des Gesamtgüterverkehrs aus. Bei einer Mehrgestellung von etwa 422 500 Wagen = 8,5 % mehr im Oktober (27 Arbeitstage) gegenüber dem Vormonat September (26 Arbeitstage) betrug die durchschnittliche arbeitstägliche Wagengestellung im Oktober etwa 152 000 Wagen, also 10 400 Wagen mehr als im September. An dieser Verkehrssteigerung sind hauptsächlich beteiligt:

Kohlen mit etwa	63 000	Wagen
Kartoffeln mit etwa	40 800	„
Brotgetreide und Mehl mit etwa	1 300	„
Rüben und Schnitzel mit etwa	251 800	„
Zucker mit etwa	16 700	„

Bei Kohlentransporten muß berücksichtigt werden, daß auch die Binnenwasserstraßen den ganzen Monat über voll leistungsfähig blieben und in keinesfalls geringerem Umfange als bisher für Kohlentransporte ausgenutzt wurden. Die Ursachen der Absatzsteigerung sind u. a. zurückzuführen auf stärkere Abrufe für Hausbrandzwecke, auf den Ausgleich der infolge des Wirtschaftskrieges mit Polen ausgefallenen Zufuhren aus Polnisch-Oberschlesien und auf vermehrten Bedarf der Zuckerfabriken.

Trotz der absolut höheren Wagengestellung für Kartoffeln ist doch der bei der günstigen Ernte relativ geringe Versand bemerkenswert, wie ein Vergleich mit den Vorjahren ergibt. Es wurden verladen im:

Oktober 1925 = 68 000 Wagen, dagegen
Oktober 1924 = 102 000 „
Oktober 1923 = 108 000 „
Oktober 1922 = 163 500 „

Hier spiegelt sich unverkennbar die gesunkene Kaufkraft der deutschen Verbraucher wider.

Eine erhebliche Zunahme zeigte auch der Fischverkehr von den Häfen der Wesermündung, zu dessen Bewältigung 127 Fischzüge mit 3960 Wagen gefahren werden mußten gegenüber 110 Zügen mit 3370 Wagen im Vormonat.

Demgegenüber ist im Verkehr anderer Güter auch ein Rückgang zu verzeichnen. So wurden weniger gestellt für Zement 7800 Wagen, für künstliche Düngemittel 21 000 Wagen.

Die beförderten Kali- und Stickstoffladungen wurden zum großen Teil nach dem Auslande abgesetzt. Das ist wohl darauf zurückzuführen, daß die deutsche Landwirtschaft heute nicht in der geldlichen Lage ist, künstliche Düngemittel selbst bei den erleichterten Bezugsbedingungen in dem Umfange zu beziehen, wie es für die gesamte Volkswirtschaft erwünscht wäre.

Der Stückgutverkehr, der infolge der anhaltend schlechten Geschäftslage — viele Bezieher müssen heute auf den Bezug in Ladungen verzichten — und infolge des Kartoffelversandes wiederum größeren Umfang annahm, führte durch stoßweises Anschwellen hier und dort zu Anstauungen und R die unter Verwendung von Aushilfspersonal beseitigt wurd

Verschiedene Verbesserungen in der Verkehrsbedienung l offenkundig wieder das Vertrauen zur Eisenbahnbeförderun stärkt und drängten den Lastkraftwagen an ma Stellen wieder zurück. Da, wo er dagegen erneut an Bode wann, bleibt abzuwarten, ob er sich auch nach weiteren Verk verbesserungen auf die Dauer der Bedienung durch die E bahn überlegen zeigen und als wirtschaftlicher erweisen wir

Der Personenverkehr des Oktobers war der Jahre entsprechend schwächer. Im Vorort- und Nahverkehr w in den Bezirken Elberfeld und Essen infolge Streiks der Be steten von Kleinbahnen erhöhte Anforderungen an den Pers verkehr gestellt. Im Bezirk Elberfeld wurden aus diesem laß 25, im Bezirk Essen 620 Sonder-Personenzüge gefa Weitere Anforderungen stellte der Verkehr zum Reichskri tag in Leipzig vom 17. bis 19. Oktober; im Bezirk Dresden wu 55, im Bezirk Halle 84 Sonderzüge ohne Störung durchgefüh

Die Betriebsabwicklung im September und Au kennzeichnen folgende Zahlen:

	September 1925	August
1. Geleistete Zugkilometer:		
a) Personenverkehr	28 454 000	30 14
b) Güterverkehr	17 726 000	17 58
c) Dienstzüge	357 000	32
zusammen	46 537 000	48 05
2. Wagenachskilometer:		
a) Personenverkehr	831 319 000	896 30
b) Güterverkehr	1 383 916 000	1 357 69
c) Dienstzüge	9 424 000	9 60
zusammen	2 224 659 000	2 263 59

	Oktober 1925	Sept.
3. Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im tägli Durchschnitt):		
a) Hamm Verschbf.	5 100 Wg.	4 800
b) Mannheim	4 300 Wg.	4 100
c) Wustermark	3 700 Wg.	3 400
4. Zurückgestaute Wagen (im täglichen Durchschnitt)	600 Wg.	850
5. Überzählige Wagen (im täglichen Durchschnitt)	24 900 Wg.	31 100
6. Schadwagen in Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	45 100 Wg.	51 200

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Im Okt wurden mehrere neue Ausnahmetarife eingeführt, denen insbesondere der Ausnahmetarif 35 a für verkehrswich Waren aus Aluminium, Blei, Kupfer, Nickel, Zink, Zinn Legierungen aus diesen Metallen von deutschen Versandplä nach deutschen Seehäfen (zur Ausfuhr über See nach au deutschen Ländern) hervorzuheben ist. Der Tarif soll die deut Industrie unterstützen und gleichzeitig den Wettbewerb mit ländischen Ausfuhrwegen ermöglichen. Diesen Zweck ver auch der neue Ausnahmetarif 1 für Eisen, Stahl und W daraus nach Chiasso tr., Simo tr. und Iselle tr. zur Weiter frachtung nach Italien, der die bisher im Rückvergütungsw gewährten Wettbewerbsfrachten nunmehr bereits bei der fertigung vorsieht. Die Ausnahmetarife für Schiffb eisen wurden auf den Verkehr vom Saargebiet ausgede Für Aluminiumoxyd zur Weiterverarbeitung auf Al

i wurde der Ausnahmetarif 13 von Ludwigshafen Giuliniwerk a Töging und von Schwarzkollm Lautawerk nach Grevenbroich n Töging eingeführt, der die Sätze der Klasse D (statt regel- (') gewährt. Die Ausfuhr über die trockene Grenze soll durch n neuen Ausnahmetarif (85) für B l e i g l ä t t e (Bleioxyd), nennige, Bleiweiß, Lithopone, Z i n k g r a u und Zinkweiß a den Grenzübergangsstationen und -punkten sowie den auf rdeutschem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen gefördert en. (Frachtberechnung nach D, D 10, D 5.) Für natürliche ralische P h o s p h a t e zur Herstellung von Superphosphat a der Ausnahmetarif 11 d von den Rheinumschlagsplätzen heim und Ludwigshafen nach bayerischen Stationen die hten den durch den Düngemittelausnahmetarif 11 gewährten Die Wiederinbetriebsetzung stillgelegter bayerischer Super- phatfabriken wird dadurch ermöglicht werden.

r Unterstützung der ostpreußischen Fischerei wurde für Dauer der Fischausfuhrsperre nach Polen der A u s n a h m e- if 86 f ü r f r i s c h e S ü ß w a s s e r f i s c h e v o n O s t- u ß e n n a c h d e m ü b r i g e n R e i c h e i n g e f ü h r t. Wettbewerb mit ausländischen Wegen dient ein neuer nahmetarif für russisches und polnisches Stammholz von mochen nach Königsberg (Pr.), Tilsit, Ragnit, Labiau und au, das in Czymochen mit Fuhrwerk angefahren und — auf Empfangsstationen zu Schnittholz verarbeitet — zur See er aus Deutschland ausgeführt wird.

ch der Ausnahmetarif 81a für Z u c k e r r a f f i n a d e von -t Grenze (demnächst auch Neu-Bentschen Grenze) nach h i c h e r z i g Hafen ist auf den Wettbewerb mit dem aus- schen Bahn- und Wasserwege abgestellt. Er setzt halbjähr- Mindestmengen von 7500 t und die Weiterbeförderung auf oder seewärts nach außerdeutschen Ländern voraus. — Bei ieferung einer Jahresmindestmenge von 400 t gewährt r der Ausnahmetarif 5 k für r o h e K r e i d e von Klais und nwald nach Bolzwang eine Frachtermäßigung von etwa und ermöglicht dadurch einen nach der besonderen Frach- ge sonst nicht lohnenden Verkehr. — Schließlich ist noch W e t t b e w e r b s t a r i f für Zichorienwurzeln aus Belgien Lahr-Dinglingen und Ludwigsburg eingeführt worden.

.. wichtigen Ä n d e r u n g e n bereits bestehender A u s- n e t a r i f e sind weiter hervorzuheben:

e Frachtsätze der Ausnahmetarife 33 für thüringische, böh- ne und Nürnberger Waren und 33a für Porzellan-, Ton- und itwaren, sämtlich zur Ausfuhr über See nach außerdeut- Ländern, wurden ebenso wie ein Teil der Frachten des hmetarifs SD 2 für verkehrswichtige Güter nach und von leutschen Seehäfen und der Schweiz weiter herabgesetzt. — Seehafenausnahmetarif 35 für Eisen, Stahl und Waren dar- vurde durch 5-t-Sätze für die Klassen B und C und 10-t-Sätze lie Klasse D ergänzt. — Der Ausnahmetarif 59 für Blei- ätte (Bleioxyd), Bleimennige, Bleiweiß, Lithopone, Zinkgrau Zinkweiß zur überseeischen Ausfuhr wurde der veränderten lage, wie sie sich aus der Gewährung der Klasse D für die uhr dieser Güter über die trockene Grenze ergab, angepaßt. ie Durchfuhrtarife wurden dem laufenden, wechselnden Be- is entsprechend ausgestaltet.

t Wirkung zumeist vom 1. November d. J. sind endlich noch Vorschlag der Ständigen Tarifkommission der deutschen bahnen eine Anzahl T a r i f e r l e i c h t e r u n g e n im en der G ü t e r e i n t e i l u n g gewährt worden.

wurden beispielsweise versetzt:

hlorschwefel, Eisenchlorur und Eisenchlorid in fester Form, ynamobleche mit Papier beklebt, Holzgeistöl, Rohkienöl und adelholzteer . . . . nach Klasse C;

instlicher kohlensaurer Strontian, Kalziumkarbidstaub und arburit . . . . nach Klasse D;

ebrauchte Baugerätschaften beim unmittelbaren Versand von ler an Bauunternehmungen zur Verwendung oder Lagerung eigenen Betrieb oder zur Instandsetzung, Dampf- oder otorstraßenwalzen, auch mit den zugehörigen Maschinen, eräten, Werk- und Fahrzeugen bei gleichzeitiger Aufliefe- ng, ferner Maschinen zur Herstellung von Teermakadam, mtlich gebraucht, Abfälle der Reinigung von rohem Braun- hlenwachs zur Weiterverarbeitung durch Destillation, ge- äubte Kreide und Abfälle von Steinplatten in loser Schüt- ng . . . . nach Klasse E;

lornatrium, wie in Ziffer 1a der Klasse D genannt, beim mittelbaren Versand an Fabriken zur Herstellung von lor usw., nasse Falzspäne zur Herstellung von Leim nach Klasse F.

rner wurde die Frachtberechnung für ausländische und Tiere sowie für Tiere in besonders für sie eingerichteten zeugen neu geregelt.

r den Verkehr zwischen D e u t s c h l a n d und dem S a a r- iet einerseits und R u m ä n i e n andererseits wurde eben- mit Gültigkeit vom 1. November d. J. unter Aufhebung des rigen Tarifs ein n e u e r G ü t e r t a r i f herausgegeben, in dem der Frankatur- und Überweisungszwang fortfallen und Nachnahmen beschränkt zugelassen sind. Die Fracht wird auf dem vom Absender vorgeschriebenen Beförderungswege nach den jeweils dafür bestehenden Tarifen berechnet; durchgerech- nete Frachtsätze bestehen also noch nicht.

III. Finanzen. Im Monat September 1925 sind folgende Be- triebsergebnisse erzielt worden:

I. E i n n a h m e n :	
1. Personenverkehr	126 133 000 RM.
2. Güterverkehr	248 841 000 RM.
3. Sonstige Einnahmen	26 211 000 RM.
	401 185 000 RM.
II. A u s g a b e n :	
1. Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werk- stättenarbeiter)	197 616 000 RM.
2. Sächliche Ausgaben	110 554 000 RM.
3. Zinsendienst	700 000 RM.
	308 870 000 RM.
Der Betriebsüberschuß beträgt also	92 315 000 RM.
Davon gehen weiter ab:	
4. Außerordentliche Ausgaben (für wer- bende Anlagen)	17 502 000 RM.
5. Dienst der Reparationsschuldverschrei- bungen	49 805 000 RM.
6. Rückstellungen	20 000 000 RM.
Zusammen:	396 177 000 RM.

Es bleiben also nach Verwendung von 17,5 Millionen Mark für „werbende Anlagen" und 20 Millionen Mark Rückstellungen immer noch 5 Millionen Mark übrig.

Die Finanzlage der Reichsbahn hat im September 1925 gegen die Vormonate wesentliche Änderungen nicht erfahren. Ab- gesehen von unbedeutenden Ausfällen im Personenverkehr, die durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse in der zweiten Hälfte des September entstanden, entsprechen die Gesamtein- nahmen im allgemeinen der normalen Verkehrsentwicklung. D i e A u s g a b e n f ü r d e n R e p a r a t i o n s d i e n s t wurden ord- nungsgemäß geleistet. Dem Generalagenten für die Reparations- zahlungen sind 50 Millionen Goldmark gezahlt worden, die als Vorausleistungen auf den Schuldverschreibungsdienst des zweiten Reparationsjahres (1925/1926) gelten. Daneben hat die Reichsbahn im September aus dem Erträgnis der Beförderungs- steuer die für sie nur ein durchlaufender Posten ist, an den Generalagenten die erste Monatsrate im Betrage von rund 28 Millionen Goldmark abgeführt.

IV. Personalfragen. Der Gesamtpersonalbestand betrug Ende September d. J. 730 873 Köpfe gegen 727 429 Köpfe im Vormonat. In der Zahl sind 39 000 — im Vormonat 35 900 — Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten, die namentlich bei der Bahnunterhaltung für die Zeit der günstigen Bauperiode eingestellt sind.

— Verkehrsziele der Reichsbahn. Zu einer in der B. B. Z. ver- öffentlichten Mitteilung „E r w e i t e r u n g d e s E i s e n b a h n- m o n o p o l s ?" gibt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die nachstehende Erklärung ab:

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist gesetzlich gehalten, ihren Betrieb den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend nicht nur zu führen, sondern auch f o r t z u e n t w i c k e l n. Sie ist um so mehr dazu im Interesse der deutschen Volkswirtschaft ver- pflichtet, als sie wegen der ungemein hohen Reparationslasten auf steigende Rentabilität des Unternehmens bedacht sein muß. In der Erkenntnis, daß der K r a f t w a g e n v e r k e h r in der Zeit nach dem Kriege eine Ausdehnung gewonnen hat, die zu einem fühlbaren Wettbewerb für den Eisenbahnverkehr wurde, hat die Reichsbahn ihr Augenmerk darauf richten müssen, den durch den Kraftwagen verlorengegangenen Verkehr wieder zu gewinnen. Einmal hat sie nach eingehendem Studium des Ver- kehrslaufs durch Verbesserung und Verkürzung der Verkehrs- verbindungen wieder frühere Frachtsendungen auf sich gezogen. Dabei ging ihr Bestreben durchaus nicht dahin, den Kraftwagen- verkehr zu unterbinden, sondern sie hat es sich angelegen sein lassen, ihn in die Bahnen zu lenken, in denen ein Verkehr auf Kraftwagen volkswirtschaftlich zweckmäßig ist. N i c h t a l s K o n k u r r e n z z u r E i s e n b a h n, s o n d e r n a l s Z u- b r i n g e r z u r E i s e n b a h n erfüllt der Kraftwagen eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Aufgabe. Außerdem hat sich die Reichsbahn in Verfolg dieses Zieles an einer bestehenden Kraftverkehrsgesellschaft finanziell beteiligt. Ferner hat sie anderen Kraftverkehrsgesellschaften Darlehen gegeben. Insge- samt erreicht die Summe der so angelegten Geldmittel, die natur- gemäß verzinst bzw. zurückgezahlt werden muß, noch nicht ein- mal 1,5 Millionen Mark. Durch diese Beteiligung an Kraftver- kehrsgesellschaften, mit der Aufsichtsratssitze in den verschie- denen Gesellschaften verbunden sind, glaubt die Verwaltung mit Zuversicht am besten dem deutschen Verkehrswesen zu dienen,

da dadurch kein Leerlauf an Betriebsmitteln entsteht und jedes Verkehrsmittel in das bestehende Verkehrsbedürfnis eingefügt wird.

Eine Eingliederung des Eisenbahnverkehrs und des Schiffahrtverkehrs in die deutsche Wirtschaft ist wiederholt der Gegenstand lebhafter Erörterungen gewesen. Auch hier ist es das Bestreben der Reichsbahn, Interessengegensätze auszugleichen. Als sich kürzlich die Gelegenheit einer finanziellen Beteiligung an der Rhein-Seeschiffahrtsgesellschaft bot — es handelt sich um die Summe von etwa 1 Mill. Mark —, hat die Deutsche Reichsbahn geglaubt, diese Beteiligung nicht ablehnen zu sollen. Es war dabei der Gedanke leitend, dadurch die wirklichen Bedürfnisse des konkurrierenden Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehrs kennenzulernen. Außerdem gewinnt die Reichsbahn die Möglichkeit, auf tarifarischem Gebiet und damit auf finanziellem Gebiet Fehlgriffe zu vermeiden. Dadurch, daß sie einen Transport über die Eisenbahnstrecke hinaus auch hinsichtlich des auf den Wasserweg entfallenden Teils der Gesamttransportstrecke beeinflussen kann, wird sie in der Lage sein, insbesondere den notleidenden Kohlendistrikten in verkehrlicher Beziehung Unterstützung zu leihen. Es wird ihr Bestreben sein, Massentransporte auf diese Weise möglichst zu verbilligen, und letzten Endes dient die Reichsbahn damit der rentablen Fortentwicklung ihres Betriebs und befriedigt die deutschen Verkehrsbedürfnisse.

Zwischen den Luftverkehrsgesellschaften und der Reichsbahn bestehen schon gewisse Verbindungen. Es sei nur erinnert an das Abkommen über die Gepäckbeförderung der Luftreisenden durch die Eisenbahn, an die gegenseitige Anpassung der Fahrpläne usf. Aus demselben Grunde, der zu einer Verbindung mit den Kraftverkehrsgesellschaften geführt hat, wird es im Laufe der Zeit vielleicht dahin kommen, daß auch andere Beziehungen zwischen Reichsbahn und Luftverkehrsgesellschaften entstehen.

Insgesamt erreicht die finanzielle Beteiligung der Reichsbahn an anderen Verkehrsgesellschaften die Summe von etwa 2,5 Millionen Mark. Wenn die Forderung erhoben wird, daß die Reichsbahn besser diese Mittel, die nur ausgeliehen sind und zurückbezahlt werden, zu einer allgemeinen Senkung der Tarife verwendet hätte, so muß darauf hingewiesen werden, daß z. B. bei einer allgemeinen zehnprozentigen Tarifermäßigung im Güterverkehr rechnungsmäßig eine Mindereinnahme von 250 bis 300 Millionen Mark entstehen würde. Was bedeutet gegenüber dieser Summe eine Ausleihe von den oben genannten 2,5 Millionen Mark? Andererseits muß und wird die Öffentlichkeit zugeben, daß durch dauernde Einführung neuer Ausnahmetarife und weitere Ermäßigung von bestehenden Ausnahmetarifen das möglichste getan wird, um der deutschen Wirtschaft Erleichterungen zu verschaffen.

— **Signalübertragung auf die Lokomotive.** Mehrere neuartige Versuche, um die Sicherheit auf den deutschen Bahnen von der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers unabhängiger zu machen, unterliegen zurzeit der Prüfung. U. a. ist eine drahtlose Einrichtung, die mit Hilfe elektrischer Schwingungen das Signal auf die Lokomotive überträgt, auf der Strecke Berlin-Hannover ausgeprobt worden. Diese Übertragungseinrichtung wird in vervollkommneter Form demnächst auf zwei Strecken in größerem Umfange zur Anwendung kommen. Außerdem ist für vier Reichsbahnstrecken in verschiedenen Gebieten eine Ausprobung des van Braamschen Apparates in Vorbereitung, der auf mechanischem Wege durch unmittelbare Berührung eines auf dem Bahnkörper befindlichen mit einem von der Lokomotive herabhängenden Teil arbeitet.

Für die elektrischen Vorortbahnen im Direktionsbezirk Berlin ist bereits eine Einrichtung zur Zugbeeinflussung im Bau, die zunächst auf der Nordbahn eingeführt wird. Sie wirkt in der Weise, daß beim Überfahren eines Haltesignals die Luftdruckbremse in Tätigkeit tritt und der Fahrstrom abgestellt wird. Die Einwirkung auf die Bremse wird auch auf den Fernbahnen versucht werden, wenn eine entsprechend sichere automatische Übertragungsweise des Signals gefunden ist. Zunächst wird man sich hier mit einem akustisch-optischen Signal auf dem Lokomotivführerstand begnügen.

— **Direkte Zugverbindung Königsberg-Breslau?** Durch die Presse ging kürzlich die Nachricht von einer direkten Zugverbindung von Königsberg über Posen nach Breslau, die in der Provinz Ostpreußen lebhaft begrüßt werden würde. Für die Einlegung eines solchen Zuges, der als sogenannter Korridorzug zu fahren wäre, bedarf es jedoch noch vorheriger Verhandlungen mit Polen, die zwar eingeleitet sind, deren Ausgang aber abgewartet werden muß.

— **Luxuszüge ohne Preiszuschlag.** Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat beschlossen, bis auf weiteres für die Benutzung der in den Fahrplänen mit „L" bezeichneten Expreßzüge (Luxuszüge) keine besonderen Preiszuschläge mehr zu erheben. Bislang wurden erhobe[n im] Orient-Expreß und im Ostende-Wien-Expreß 2 Pf. für das K[ilo]meter, im Skandinavien-Schweiz-Expreß 3 Pf. bei all[einiger] Benutzung eines Abteils und 1 Pf. bei gemeinschaftlich[er Be]nutzung des Abteils. Die Reisen mit den Expreßzügen w[erden] durch die Neuregelung nicht unerheblich verbilligt.

— **Länge der Deutschen Reichsbahn.** Die Eigentumslän[ge der] deutschen Staatsbahnen betrug am 31. März 1914, ohne B[erück]sichtigung der damaligen Reichseisenbahnen in [Elsaß-]Lothringen, rund 56 836 km. Mit den infolge des Ver[sailler] Vertrages abgetretenen Gebieten, einschließlich der Saar, a[ber] ohne Elsaß-Lothringen, sind 5847 km verloren gegangen. [Die] Eigentumslänge beträgt gegenüber der Vorkriegszeit dah[er] noch 89,7 %.

— **Beurlaubung von Reichsbahnbeamten als Mitglieder [von] kommunalen Körperschaften.** In einer kleinen Anfrage ei[nes] sozialdemokratischer Landtagsabgeordneter wurde eine [Ver]fügung der Reichsbahndirektion in Oppeln vom 25. April [d. J.] zur Sprache gebracht, derzufolge die Reichsbahnbeamten [ihre] Tätigkeit als Mitglieder einer Provinzial-, Kreis- und Gem[einde]vertretung nur dann ausüben dürfen, wenn si[e von] der Gesellschaft den hierzu erforderlichen Urlaub erha[lten] hätten und um Genehmigung zur Übernahme dieser Besc[häfti]gung eingekommen seien. Diese Verfügung mache das pas[sive] Wahlrecht der Reichsbahnbeamten für komm[unale] Körperschaften illusorisch. Das Staatsministerium w[urde] gefragt, ob es bereit sei, auf die Reichsbahndirektion einz[uwir]ken, daß eine solche Beschränkung der verfassungsmäßi[g ge]währleisteten Rechte preußischer Staatsangehöriger durch [die] Abänderung dieser Verfügung verhindert werde.

Wie der „Amtliche Preußische Pressedienst" der Antwo[rt des] Ministers des Innern entnimmt, sind die Rechtsverhältnisse [der] Beamten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bei der a[us]schließlichen gesetzgeberischen Zustän[dig]keit des Reichs auf diesem Gebiete einer landesrechtl[ichen] Regelung nicht zugänglich. Bestimmungen der p[reu]ßischen Verfassung, wie diejenigen des Artikel[s 11,] nach der Beamte, Angestellte und Arbeiter des Staates und [der] Körperschaften des öffentlichen Rechts zur Ausübung der T[ätig]keit als Mitglieder einer Provinzial-, Kreis- oder Gemeind[ever]tretung keines Urlaubs bedürfen, haben somit für die Re[ichs]bahnbeamten keine Geltung. Diese Rechtslage ist in [den] Verhandlungen der Verfassunggebenden Preußischen Lande[sver]sammlung zu Artikel 11 der Verfassung ausdrücklich vom [Be]richterstatter und dem Regierungsvertreter als richtig anerk[annt] worden. Die Verfügung der Reichsbahndirektion in Oppeln fi[ndet] ihre Rechtsgrundlage in den Artikeln 39 und 160 der Re[ichs]verfassung. Nach Artikel 39 bedürfen zwar Beamte und [An]gehörige der Wehrmacht zur Ausübung ihres Amtes als [Mit]glieder des Reichstags oder eines Landtags keines [Ur]laubs; beim Fehlen einer entsprechenden Bestimmung in [der] Reichsverfassung für die Mitgliedschaft von Beamten in [Pro]vinzial-, Kreis- oder Gemeindevertretungen steht jedoch au[ßer] Zweifel, daß Reichsbeamte zu solcher ehrenamtli[chen] Tätigkeit eines Urlaubs bedürfen, soweit diese T[ätig]keit nicht in ihre dienstfreie Zeit fällt. Aus Artikel 160 [der] Reichsverfassung wird freilich zu entnehmen sein, daß a[uch] Reichsbahnbeamten die erforderliche freie Zeit [zur] Übernahme der ehrenamtlichen Tätigkeit als Mitglieder e[iner] Provinzial-, Kreis- oder Gemeindevertretung zu gewäh[ren] ist, soweit darunter der Dienst nicht erheblich leidet. Wenn [die] Reichsbahngesellschaft in § 9 der Personalordnung von il[ren] Beamten die Einholung einer Genehmigung zur Übernahme je[der] Nebenbeschäftigung fordert und unter Nebenbeschäftigung a[uch] die Tätigkeit in kommunalen Vertretungskörpern versteht, [so] rechtfertigt sich dies verfassungsmäßig jedenfalls insoweit, [als] es sich um die Feststellung handelt, ob die Tätigkeit den Di[enst] erheblich beeinträchtigen würde.

— **Betriebsumstellung Berlin Potsdamer Bahnhof-Lichterf[elde] Ost.** Auf dieser Strecke soll in nächster Zeit die Stromschien[en]anlage vollständig erneuert werden. Die seit etwa 25 Jahren [in] Betrieb befindliche elektrische Stromschienenanlage ist den [An]forderungen des Betriebes nicht mehr gewachsen. Sie wird [bei] dieser Gelegenheit so umgestaltet werden, daß nach Ele[ktri]sierung der Stadtbahn die elektrischen Fahrzeuge der Stadtb[ahn] ohne weiteres auch auf der Strecke Potsdamer Bahnhof-Lich[ter]felde Ost benutzt werden können. Seit 24. d. M. ist der elektris[che] Betrieb auf der Strecke für 6—8 Wochen durch Dampfbet[rieb] ersetzt worden, um die notwendigen Arbeiten mit voller Sic[her]heit und größter Beschleunigung bei Tage durchführen [zu] können.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.** Die V[er]waltungsakademie Düsseldorf veranstaltet im Benehmen mit [den] Reichsbahndirektionen Elberfeld, Essen, Köln und Trier, e[…]

Eisenbahnwissenschaftliche Vortragsreihe, deren Grund-
...e lautet: Welche wirtschaftlichen Forderungen ergeben
...s der Begründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft?
...prechen: am 25. November Reichsbahndirektor Dr. Teck-
...g, Berlin, über Grundlagen der Betriebsführung bei der
...bahn; am 30. November Prof. Dr. Glücksmann, Düssel-
...über die Betriebsführung der großen Privatunternehmun-
... am 7. Dezember Staatsminister a. D. Drews oder Prof.
...strow, Berlin, über die Grundsätze der Verwaltungsfüh-
...ei den öffentlichen Körperschaften; am 14. Dezember der
...ent der Reichsbahndirektion Trier, Dr. Sarter, über Ver-
...erbung der Deutschen Reichsbahn und am 21. Dezember
...bahndirektor Homberger, Berlin, über Eisenbahn-Finanz-
...aft.

Preisausschreiben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ...e Erlangung eines dynamischen Spannungs- und eines ...gungsmessers. Aus Interessentenkreisen ist vielfach ...nfrage ergangen, ob der Termin für die Ein-...ng der Wettbewerbsapparate nochmals verlängert wer-...llte. Davon kann keine Rede sein. Die Zeit, die ...rfindern und Konstrukteuren für die Ausarbeitung ...bedingungsgemäßen Apparates bis zum 1. April 1926 ...erfügung stand, war reichlich bemessen. Die Deutsche ...bahn wartet sehnsüchtig auf den erwünschten Apparat ...fft auf recht rege Beteiligung. Die Inangriffnahme des ...schen Problems drängt aus wirtschaftlichen Gründen. Was ...es, wenn auf der einen Seite statisch mit peinlicher Ge-...eit gerechnet wird und auf der anderen Seite zur Berück-...ung der rechnerisch noch nicht faßbaren dynamischen ...se rohe Zuschläge gemacht werden? Das Maß dieser ...ige muß mit der Zeit ebenso peinlich ermittelt werden, ...e statischen Kräfte. Auf theoretischem Wege sind dabei ...manche Versuche zur Lösung dieses Problems gemacht ..., doch ist diese Frage ohne Kenntnis des tatsächlichen ...ens der Tragwerke unter der bewegten Last unlösbar. ...e müssen eingehende, gewissenhafte, alle Einflüsse einzeln ...nde Messungen vorgenommen und ihre Auswertung dann ...ehbare Formeln gebracht werden. Auch auf diesem prak-... Wege ist schon viel geleistet worden, mit eisernem Fleiß ...ancher Wissenschaftler schon unendliches Versuchs-...l zusammengetragen und ausgewertet. Aber — bisher ...nsonst, weil die verwendeten Apparate nicht für die dyna-...n Messungen geeignet waren und die Messungsergebnisse ...nzuverlässig und falsch sind. Man hat sich daher erst ...ngs damit befaßt, die Eigenschaften eines für solche ... brauchbaren Apparates festzulegen, und diese den Aus-...ngsbedingungen für den Wettbewerb zugrunde gelegt. ...forderten Bedingungen müssen erfüllt sein, sonst ist der ...t für den vorliegenden Zweck nicht geeignet. Daß die ...ng der Bedingung schwierig ist, ist jedem Fachmann klar, ...rwinken aber auch als Preise ansehnliche Summen.

	Spannungsmesser	Schwingungsmesser
1. Preis	8000 RM.	7000 RM.
2. „	6000 „	5000 „
3. „	4000 „	3000 „

Hülsenkamp.

...ne neue Verkehrsagentur der Deutschen Reichsbahn. ...utsche Reichsbahn-Gesellschaft, die bereits verschiedene ...sagenturen besitzt, so in Bern, Rotterdam, Wien, Prag, ... Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab eine neue Verkehrs-... für Italien bei der Deutsch-Italienischen Handelskammer ...land eingerichtet. Für Briefsendungen an diese Aus-...lle ist die Anschrift zu wählen: „Verkehrsagentur der ...en Reichsbahn-Gesellschaft bei der Deutsch-Italienischen ...kammer in Milano (12), Via Goito 7."

...nferenz internationaler Reisebüros in Berlin. In diesen ...sind in Berlin die leitenden Persönlichkeiten der großen ...l-Reisebüros europäischer Länder zusammengekommen, ...r Maßnahmen, die der Förderung des Verkehrs dienen ...zu beraten. Zu dieser Konferenz haben die folgenden ... ihre Vertreter entsandt: Deutschland, vertreten durch ...teleuropäische Reisebüro (MER), Generaldirektor Eid-...sterreich, vertreten durch das Österreichische Verkehrs-... m. b. H., Wien, Oberregierungsrat Nachbaur; Ungarn ...mänien, vertreten durch die Fremdenverkehrs- und Reise-...hmungs-A.-G., Budapest, Generaldirektor Barsoni; Ita-...rtreten durch die „Enit", Generaldirektor Oro und Dr. ...; Tschechoslowakei, vertreten durch das Tschech. Reise-...rkehrsbüro „Cedok", Prag, Generaldirektor Trzykril; ...ertreten durch das Polnische Reisebüro „Orbis", War-... Direktor Varhely; Schweden, vertreten durch Nordisk ...eau, Göteborg, Direktor Nyman. Die Reisebüros dieser ... sind zusammengeschlossen in einer Organisation, die ...l „Agot" führt (Association des grandes organisations ...iques).

— **Abteilungsdirektor Oberregierungsrat Dr. Grünberg †.** Der Reichsverband der Eisenbahnvereine widmet dem Verstorbenen folgenden Nachruf:

Am 5. November ist in seiner Casseler Wohnung unser allverehrter Vorsitzende, der Abteilungsdirektor und Oberregierungsrat a. D. Dr. jur. Carl Grünberg, nach langem Leiden sanft entschlafen. Der Verstorbene lebte seit dem 1. April 1924 in dem Ruhestand. Im Jahre 1898 war er an die Spitze der Arbeiterpensionskasse in Berlin getreten. Diese Stellung hatte ihm bereits Gelegenheit gegeben, seine Tatkraft und seine außerordentliche Neigung zu gemeinnützigem Wirken zu entfalten. Auf ihn in erster Linie ist der Bau von Erholungsheimen zurückzuführen, in welchen die erkrankten Arbeiter Heilung finden sollten. Namentlich ist auch die Lungenheilstätte „Stadtwald" bei Melsungen sein eigenstes Werk. Nachdem er später in Frankfurt (Main) als Oberregierungsrat gewirkt hatte, wurde er zum 1. September 1911 als 1. Vertreter des Präsidenten an die Eisenbahndirektion in Cassel berufen und hat seitdem des öfteren die Direktion vertretungsweise geleitet. Bei seiner Versetzung nach Cassel war ihm gleichzeitig der Vorsitz im Verband der Staatseisenbahnvereine übertragen worden. Er hat die Vereine von 1911 ab bis jetzt, 14 Jahre hindurch, vorbildlich geleitet. Seine schwere Krankheit hinderte seinen lebhaften Geist nicht, sich noch immer mit seinen Vereinen zu beschäftigen. Den Armen und Schwachen zu helfen, die Notleidenden zu unterstützen, die Eisenbahner, einerlei, welchen Ranges und Standes, einerlei, ob Beamte oder Arbeiter, zusammenzuführen zu gemeinsamer, sozialer, aufbauender Arbeit war sein Bestreben. Alle Wohlfahrtseinrichtungen der Vereine fanden in ihm einen treuen Förderer. Unter seiner Oberleitung haben sich die Eisenbahnsparkassen zur Reichsverkehrsbank in Berlin zusammengeschlossen. Die Gründung des Eisenbahn-Knabenhorts ist ihm größtenteils zu verdanken. In den verschiedensten Wohlfahrtsfragen wurde immer wieder sein Rat gesucht. Sein Name war jedem Eisenbahner bekannt. Dabei hat sein einfaches, frohes und gütiges Wesen ihm allgemeine Liebe und Verehrung erworben.

Am 9. November vormittags fand in der Wohnung des Verstorbenen eine Trauerfeier statt, bei welcher die Gesang- und Musikabteilung des Casseler Eisenbahnvereins mitwirkte. Dann wurde seine sterbliche Hülle in feierlichem Zuge zum Bahnhof geleitet. Von nah und fern, aus dem ganzen Bereich der Eisenbahnvereine, waren mehrere 100 Vereinsmitglieder hier zusammengeströmt, und eine unendliche Menge herrlicher Kranzspenden begleiteten den Zug. Von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn war Reichsbahnoberrat Heiges als Vertreter entsandt. Am Bahnhof, wo der Sarg von Eisenbahnern in den Wagen, der den Verstorbenen zur Einäscherung nach Eisenach überführen sollte, getragen wurde, erfolgte dann unter Choralbegleitung und Trauergesang eine eindrucksvolle Kundgebung. Nach Abschiedsworten des Reichsbahndirektionspräsidenten und des stellvertretenden Vorsitzenden des Reichsverbandes der Eisenbahnvereine fand die Veranstaltung mit dem Liede vom „guten Kameraden" ihren Abschluß.

Die Einäscherung erfolgte am 10. November, vormittags, in Eisenach. Die Überführung vom Bahnhof zur Verbrennungshalle fand unter Begleitung von uniformierten Eisenbahnern statt, welche Kränze trugen. In der kapellenartigen, äußerst stimmungsvoll wirkenden Verbrennungshalle fand vor einer zahlreichen Trauerversammlung, an welcher auch der Präsident der Reichsbahndirektion Erfurt teilnahm und zu der zahlreiche Vertreter von auswärts erschienen waren, eine Abschiedsfeier statt, die nach einigen letzten Gedächtnisworten des Pfarrers gleichfalls mit dem Liede vom „guten Kameraden" schloß.

Der Verstorbene und sein Wirken werden uns immer unvergessen bleiben.

Österreich.

— **Die Bundesbahnen und der Fremdenverkehr.** Im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten und Staatsbeamtenkasino sprach der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Josef Maschat über den Gegenstand: „Was die Bundesbahnen zum Fremdenverkehr zu sagen haben".

Generaldirektor Dr. Maschat bemerkte einleitend, daß die Fremdenverkehrsfrage trotz der hervorragenden Wechselbeziehungen zwischen Bahn und Fremdenverkehr gewiß nicht nur von dieser Seite aus restlos gelöst werden könne, daß aber ein Vorgehen der Bundesbahnen durch Anregungen den toten Punkt, auf dem der Fremdenverkehr leider steht, ohne Zweifel überwinden helfen kann. Der Vortragende legte die Ursachen dieser bedauerlichen Erscheinung bloß und führte den Nachweis, daß das heutige Österreich die natürlichen Voraussetzungen für den regen Reiseverkehr, der sich gerade in den Gebieten Österreichs im Rahmen der alten Monarchie naturgemäß abgespielt hatte, zum

großen Teil eingebüßt hat, daß Wien und die Alpenländer — ehemals der Tummelplatz eines Fünfzigmillionenvolkes — durch die Aufrichtung von Grenzschranken, durch das Einschieben von Währungsverschiedenheiten und andere Umstände von seinen ursprünglichen Lebensquellen abgeschnürt wurden. Hierzu komme die Entgüterung weiter Bevölkerungskreise im heutigen Österreich, insbesondere in Wien, wodurch dem österreichischen Reiseverkehr gleichfalls ein wichtiger Antrieb genommen wurde. Desto dringlicher ergebe sich die Forderung nach geeigneten Maßnahmen, um eine Neubelebung des Reiseverkehrs herbeizuführen.

Nach Würdigung der allgemeinen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für das heutige Österreich betonte Dr. Maschat das unmittelbare kaufmännische Interesse der Bundesbahnen an dieser Frage. Die Bundesbahnen seien in ihrer Einnahmenwirtschaft von dem Stillstand des Reiseverkehrs so unmittelbar betroffen, daß sie schon aus dem Triebe der Selbsterhaltung alle Anstrengungen zur Belebung dieses Geschäftszweiges machen müssen. Generaldirektor Maschat verwies darauf, daß die Bundesbahnen, um eine erfolgreiche Eingliederung ihrer Strecken in den zwischenstaatlichen Reiseverkehr zu gewährleisten, vorerst sowohl bezüglich der Erneuerung ihres Fahrparkes sowie bezüglich der Ausgestaltung des Fahrplanes das möglichste geleistet haben.

Die Bundesbahnen wollen bei Schaffung von Voraussetzungen für den Fremdenverkehr noch weitergehen und sich nicht nur auf die Vervollkommnung ihres Betriebes beschränken. Sie wären unter gewissen Voraussetzungen bereit, das Erstehen von Gasthöfen, die dem Fremdenverkehr neue Anziehungspunkte schaffen könnten, durch außerordentliche Tariferleichterungen zu fördern. Dr. Maschat verwies in diesem Zusammenhange auf die großzügige und weitblickende Hotelgründungspolitik der ehemaligen Südbahngesellschaft.

Die lebhafte Entfaltung der Werbetätigkeit zur Wiederbelebung des Reiseverkehrs aus den Nachfolgestaaten und zur Heranziehung von Reisenden aus dem Altauslande, erachte er für dringend notwendig. Dr. Maschat bemerkt, daß zwar die geographische Lage Österreichs in bezug auf die Nachfolgestaaten günstig zu nennen sei, die Bemühungen aber mit einer verstärkten nationalen Rührigkeit gerade in diesen Ländern rechnen und daher die Werbetätigkeit vor allem auf den Nachweis besonders günstiger Preisgelegenheiten in Österreich abstellen werden müssen. Geradezu tragisch sei allerdings die Fügung der Geschicke auch in der Hinsicht, daß gerade die Schoßkinder der alten österreichischen Fremdenverkehrsförderung: Südtirol, die Dolomitenorte und die ehemaligen Adriabäder, heute die ernstesten Mitbewerber österreichischer Fremdenverkehrsinteressen geworden sind.

Auffallend sei hierbei, daß die einstige österreichische Staatszugehörigkeit, z. B. Merans und Bozens, insofern noch nicht ganz vergessen ist, als die verbotene Bezeichnung Tirol in den Werbeschriften beibehalten werden durfte.

Generaldirektor Dr. Maschat meint, daß die Werbung im A u s l a n d die Bekanntmachung Österreichs erst von Grund auf besorgen muß, da gerade auf diesem Gebiete in den letzten Jahren herzlich wenig geschehen sei. Er habe sich selbst davon überzeugt, daß man im Auslande von ö s t e r r e i c h i s c h e r Werbetätigkeit kaum etwas sieht oder hört. Die Ursache liege vor allem darin, daß es keine A g e n t u r e n gebe, die r e i n österreichische Interessen vertreten, und daher österreichische Werbeschriften an Stellen abgegeben werden müssen, die die gleiche Aufgabe für verschiedene andere Reiseländer besorgen. Österreich ist trotz seiner geographischen Mittellage in bezug auf die besuchtesten zwischenstaatlichen Reisestrecken nicht gerade günstig daran. Um also die Arbeit in Schwung zu bringen, müsse man sich auf eigene Füße stellen. Wenn auch die Bundesbahnen für eine solche Tätigkeit nur beschränkte Mittel aufwenden können, halte er es dennoch für zweckmäßig, d u r c h d i e B u n d e s b a h n e n in dieser Richtung einen ersten Schritt machen zu lassen. Die Bundesbahnen werden sich in Hinkunft nicht nur darauf beschränken, mit den angesehensten Welthäusern, die den zwischenstaatlichen Verkehr vermitteln, zusammenzuarbeiten, sondern sie werden an den ihnen zweckmäßig erscheinenden wichtigsten A u s l a n d s o r t e n eigene Werbestellen einrichten. Diese Vertretungen werden die Werbetätigkeit in einer Weise einzurichten haben, daß sie in weiteste Kreise dringt und die Werbeschriften zuverlässig in viele Hände gelangen läßt.

Dr. Maschat bemerkt, daß die ausländischen Agenturen der Bundesbahnen ausschließlich nach Weisung der Generaldirektion in Wien zu arbeiten haben werden, daß er aber bereit sein werde, diesen Stellen auch die Werbetätigkeit für andere österreichische Verkehrsinteressenten aufzutragen. Die Auslandswerbung der Bundesbahnen werde sich zunächst eine Belebung des Reiseverkehrs durch großzügige Veranstaltung von Gesellschaftsreisen zum Ziele setzen. Er stellt für diese von den Bundesbahnen eingeleiteten Gesellschaftsreisen b e s o n d e r e T a r i f b e g ü n s t i g u n g e n unter der Voraussetzung in Aussicht, daß auch die Gastwirte diesem Gedanken das volle Verständnis en bringen und einvernehmlich mit den Bundesbahnen barungspreise festsetzen, die den Wettbewerb mit anderen ländern aufnehmen können. Dr. Maschat kommt schließl den auch in der Öffentlichkeit erörterten Wunsch nach S f u n g e i n e r H a u p t s t e l l e f ü r d e n F r e m d e k e h r zu sprechen.

Nach dem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortr Generaldirektors Dr. Maschat hielt Bundesminister für und Verkehr Dr. S c h ü r f f eine Rede, in der er die Fra österreichischen Fremdenverkehrs eingehend erörterte u Bemühungen der Generaldirektion der Bundesbahnen die Unterstützung seines Ministeriums zusicherte. Der M schloß mit dem Ausdrucke der Hoffnung, daß das Zus wirken des Bundesministeriums mit dem vom Vorredner an digten Maßnahmen der Generaldirektion reiche Früchte werde, und sprach der Generaldirektion den Dank der Re um so freudiger aus, als gerade Österreich ein Land s dessen wirtschaftliche Wohlfahrt ein blühender Fremdenv zwar nicht die einzige, aber gewiß eine der wichtigsten V setzungen sei.

— Eröffnung der Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld. Am vember wurde im Beisein des Bundespräsidenten Dr. n i s c h in feierlicher Weise die neugebaute Lok strecke Friedberg-Pinkafeld dem Verkehr übergeben. Au ladung des Bundesministers für Handel und Verkeh S c h ü r f f, hatten sich zahlreiche Festgäste zur Eröffnun in Friedberg eingefunden.

Im festlich geschmückten Bahnhof Friedberg hielt B minister Dr. Schürff an den Bundespräsidenten und die gäste eine Begrüßungsansprache, in der er ausführte: „ günstigen Verkehrsverhältnisse des mittleren und sü Burgenlandes haben die sofortige Herstellung wenigstens Verbindung zwischen der mit der Grenze des Burgenlan gleichlaufenden Bahnstrecke Wr.-Neustadt-Aspang-Fehrin den in das Burgenland von der ungarischen Grenze ragenden Bahnstümpfen als unabweisbares Bedürfnis ers lassen. Die Wahl mußte auf die kürzeste, durch die G verhältnisse vorgezeichnete und daher verhältnismäßig bi Verbindung fallen, die Linie Friedberg-Pinkafeld.“ Der M wies sodann auf die großen finanziellen und technischen S rigkeiten hin, mit denen dieser erste Eisenbahnbau der Re Österreich zu kämpfen hatte und dankte schließlich allen, dieser Eisenbahnlinie mitgearbeitet haben.

Nachdem die kirchliche Weihe des ersten Zuges vorgen war, übernahm Generaldirektor Dr. M a s c h a t mit einer Ansprache die neue Bahn in den Betrieb der Generaldir der Bundesbahnen. Die Festgäste bestiegen sodann den S zug, der sich nunmehr auf der neuen Strecke in Bew setzte. Das Überschreiten der steirisch-burgenländischen G vor der der Landeshauptmann des Burgenlandes die Gäs wartete, wurde durch einen kurzen Aufenthalt und durch schüsse gefeiert. Nach der Ankunft in Pinkafeld sammelte die Gäste auf dem Hauptplatz von Pinkafeld, wo Bundesmi Dr. Schürff das Wort ergriff, um die Bedeutung des volle Bahnbaues für die wirtschaftliche und kulturelle Anglied des Burgenlandes an Österreich zu würdigen. Er gedachte der Opferwilligkeit der beteiligten Bundesländer und de lichen Kreise, durch die es möglich geworden sei, auch in Zeit schwierigster Wirtschaftslage eine neue Bahnverbi zu schaffen und das mittlere Burgenland durch diese au wirtschaftlichen Absperrung zu befreien, in die es durc Grenzführung des Friedensvertrages geraten war.

Auf Einladung des Arbeitsausschusses O b e r w a r t h be sich die Festteilnehmer nunmehr zum gemeinsamen Mittag wo Bundespräsident Dr. H a i n i s c h, der der Ehrentafel v eine Ansprache hielt, in der er darauf verwies, daß nich ein Fest des Burgenlandes, sondern ein Fest ganz Österr gefeiert werde; es sei eine angenehme Pflicht, auch jener M zu gedenken, denen es zu verdanken sei, daß das jüngste B land immer mehr im Rahmen des Gesamtstaates den ihm zu menden Platz einnehme. Der Bundespräsident nannte die N Dr. Renner, Dr. Mayr, Dr. Seipel und Dr. Ramek. Mit de bauung der Bahn sei nicht nur die Voraussetzung für die schaftliche Entwicklung des Pinkatales gegeben, sondern der Anschluß an die großen österreichischen Kulturmitteln Wien und Graz und mittelbar an die große deutsche K welt. Der Eröffnung der Bahn komme also nicht bloß eine wirtschaftliche, sondern auch eine große kulturelle Bede zu. Er wünsche, daß das schöne südliche Burgenland von einer so arbeitstüchtigen und treuen Bevölkerung be ist, aufblühe und gedeihe!

Bundesminister Dr. S c h ü r f f bezeichnete die Eröffnung als ein Fest der Arbeit im Sinne Goethes, der seinen Prome ausrufen ließ: „Des echten Mannes wahre Feier ist die Tat. Widmung eines poetischen Festspruches für die Eröffnung

Dr. Ottokar Kernstock gab ihm Anlaß, auch dieses Volks- s dankbar zu gedenken. Er gab bekannt, daß er verfügt iesen Festspruch zweimal in Stein zu hauen und damit die fe Friedberg und Pinkafeld zur Erinnerung der Nach- n daran zu zieren, daß deutsche Kraft trotz wirtschaft- Nöte dieses Werk für sie geschaffen habe.

onau-Save-Adria-Eisenbahngesellschaft. Kürzlich fand eine des Verwaltungsrates der Donau-Save-Adria-Eisenbahn- haft statt, an der auch die Vertreter der österreichischen, ienischen, der serbo-kroatisch-slowenischen und der unga- Regierung sowie die Vertreter des Komitees der Obliga- esitzer in Paris teilgenommen haben. Verwaltungsrat Dr. er, welcher zunächst den Vorsitz führte, hielt dem ver- en Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. August Weeber warm empfundenen Nachruf. Der Verwaltungsrat wählte Vertreter der serbo-kroatisch-slowenischen Regierung in son des Professors Kirilo Savic, ferner den Sektionschef nbahnministerium der tschechoslowakischen Republik Dr. Lankaš und aus dem Kreise der Schiffahrtsinteressenten ndatore Dr. Alberto Moscheni zu. Zum Präsidenten des tungsrates wurde mit Stimmeneinhelligkeit der Präsident eraldirektion Dr. Gustav Fall gewählt.

rband der Besitzer privater Eisenbahnwagen. Auf Ver- ng des österreichischen Verbandes der Privatwagenbe- amen dieser Tage in der Wiener Handelskammer die Ver- ler verschiedenen nationalen Verbände der Privateisen- genbesitzer zusammen. Vertreten waren Deutschland, ich, Tschechoslowakei, Südslawien, Polen, die Schweiz garn mit zusammen über 20 000 Privatwagen. Es wurde sen, eine Internationale Union der nationalen Verbände ivatwagenbesitzern zu gründen, deren Vorort vorläufig rreichische Verband innehaben soll, bis in einer nächsten die Satzungen der neuen Union ratifiziert würden. wurde dem Grundsatze zugestimmt, daß die Eisenbahnen enbahnunfällen den Privatwagenbesitzern nicht nur den iesenen Schaden zu ersetzen, sondern auch einen Be- entgangenen Gewinn abzutragen haben. Es soll ferner dpunkt vertreten werden, daß die Eisenbahnen die Pri- n unentgeltlich zu den üblichen periodischen Revisionen und daß bei Verwendung eines internationalen gleich- n Frachtbriefes die Waren in Privatwagen zu einem ten Tarif gefahren werden sollen. Bei verspäteter An- g der Privatwagen sollen die Bahngesellschaften 2,50 M. Entschädigung entrichten.

rsonalnachrichten. Anläßlich der Feier des 110jährigen as der Wiener Technischen Hochschule wurden Sektions- I. Paul Dittes, Direktor des Elektrisierungsamtes der ahnen, und Ing. Bruno Enderes, Sektionschef a. D., nbürgern der Wiener Technik ernannt.

Übrige europäische Länder.

Motorwagen der dänischen Staatsbahn. Wie wir auf S. 757 g. 1924 mitteilen konnten, beabsichtigten die dänischen hnen die Einführung von Motorwagen auf einzelnen k. In Aussicht genommen sind die Linien Nörrebro- und Aarhus-Riiskov-Grenaa. Anfang November sind ersten beiden Wagen von der dänischen Firma A. S. De Automobilfabrikker in Odense geliefert worden und auf der Linie Aarhus-Grenaa verkehren.

ndelt sich um zweiachsige Wagen in der Art der für den rkehr bestimmten Wagen. Ein Wagen besteht aus eilen, von denen das erste den Führerraum bildet, das ür die Beförderung von Gepäck und das dritte für die ung der Reisenden (24 Sitzplätze) bestimmt ist. Daran sich eine offene Plattform, über die das Ein- und Aus- der Reisenden stattfindet. Vor dem Wagenkasten ist or angebracht, der also frei liegt und leicht ausge- werden kann. Er hat das Aussehen eines gewöhnlichen beim Kraftwagen. Der Motor ist amerikanischer Her- Continental), 6zylindrisch, Selbststarter, mit elektri- indung versehen und entwickelt etwa 90 PS. Sein Ge- eträgt 410 kg. Er wird mit Benzin betrieben. Das icht des Wagens beträgt 10,8 t. Ein Zug besteht aus den offenen Plattformen zusammengekuppelten Motor- nd hat also 48 Plätze.

a einem halben Jahre steht die Lieferung eines drei- Motorwagens mit Führerraum an beiden Enden und ätzen zu erwarten. Dieser Wagen soll dann auf der n Strecke verkehren, während der jetzt gelieferte g einen Zwischenwagen mit 40 Plätzen erhalten und Strecke Nörrebro-Hellerup bei Kopenhagen als Ver- dienen wird.

Die dänische Staatsbahn beabsichtigt auch Versuche mit Dieselmotorwagen anzustellen. Hierfür sind die Strecken Wester Satrup-Schelde, Pattburg-Törsbüll, Tondern-Hoyer und Bredebro-Lügumkloster in Aussicht genommen.

— **Fluggepäck nach Dänemark.** Seit dem 1. November können Reisende, die für die Fahrt ganz oder teilweise das Flugzeug benutzen, gegen Vorzeigung der Flugzeugfahrkarte ihr Gepäck im Verkehr zwischen Kopenhagen und deutschen Orten gleichwohl mit der Eisenbahn befördern lassen. Die Gebühren sind etwas höher, als wenn der Reisende selbst die Eisenbahn benutzen würde. Im Verkehr zwischen Schweden und Deutschland besteht schon seit langem diese Möglichkeit (vgl. Nr. 26, S. 743 d. Ztg.).

— **Herabsetzung der norwegischen Gütertarife.** Nachdem für das Rechnungsjahr 1924/25 ein Überschuß von etwa 10 Millionen Kronen erzielt ist, will die norwegische Staatsbahn nunmehr an einen Abbau der Tarife gehen. Dieser wird von der Öffentlichkeit immer mehr gefordert, da die norwegische Valuta in den letzten Monaten stark gestiegen ist und die norwegischen Tarife zur Zeit hoch liegen gegenüber den Tarifen anderer Bahnen. Zunächst hat die norwegische Regierung beschlossen, den Rabatt, der bei gewissen Massengütern bei Verladung von mindestens 10 t bei vollspurigen und mindestens 6,5 t bei schmalspurigen Güterwagen gewährt wird, von 10 auf 20 % zu erhöhen. Ferner werden die gesamten, 1924 eingeführten festen Zuschläge von 3—10 Öre für je 100 kg (vgl. die Mitteilung auf S. 822 Jahrg. 1924 d. Ztg.) aufgehoben. Über eine weitere Herabsetzung, auch der Personentarife, schweben Erwägungen.

— **Teilweise Eröffnung der Numedalsbahn (Norwegen).** Der Bau dieser Verbindung zwischen dem Eisenbahnnetz Südnorwegens und der Bergensbahn (Oslo-Bergen) hat in letzter Zeit gute Fortschritte gemacht. Die gesamte Linie (Kongsberg-Gjeilo) weist eine Länge von 165 km auf, doch soll sie zunächst nur von Kongsberg bis Nore (92 km) ausgebaut werden. Die Wasserfälle von Nore sollen für ein Kraftwerk weiter nutzbar gemacht werden. Bis Veggli (65 km von Kongsberg) kann jetzt der vorläufige Betrieb aufgenommen werden. Diese neue Bahn führt, wie die meisten norwegischen Bahnen, durch eine landschaftlich reizvolle Gegend und wird nach ihrer Weiterführung bis an die Bergensbahn auch im Touristenverkehr eine Rolle spielen.

— **Ermäßigung des schwedischen Gütertarifs für Kraftwagen.** Auf Vorschlag der dänischen Staatsbahn hat die schwedische Staatsbahn im Fährverkehr nach Dänemark eine Herabsetzung des Tarifs für die Beförderung von Kraftfahrzeugen vorgenommen. Nach dem von Dänemark übernommenen Grundsatz werden die Gebühren in Zukunft nach Gewichtklassen von je 100 kg, wobei als Mindestsatz 1000 kg bestimmt sind, berechnet werden. Nach dem neuen, am 1. Dezember in Kraft tretenden Tarif wird für Kraftwagen im Gewicht bis zu 1000 kg wie für Kraftfahrräder mit Beiwagen eine Gebühr von 5 Kr. erhoben, für Wagen von 1000—1100 kg 6 Kr. usw., für je 100 kg um 1 Kr. steigend.

Wegen einer gleichen Maßnahme für die Fährlinie Saßnitz-Trälleborg wird sich die schwedische Staatsbahn mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Verbindung setzen.

— **Eröffnung der Bahnlinie Orscha-Lepel (Rußland).** Das von der Eröffnung zurückgekehrte Kollegiumsmitglied des Verkehrskommissariates J. Rudy erklärte einem Zeitungsberichterstatter gegenüber, daß diese 132 km lange Linie die erste von der Sowjetregierung erbaute Eisenbahnstrecke sei. Ungeachtet der Schwierigkeiten bei der Anfuhr der Holzmaterialien aus Weißrußland, wo infolge des schneearmen Winters eine Wegelosigkeit herrschte, sei es dennoch gelungen, die Linie in fünf Monaten fertigzustellen. Da die neue Linie durch Ortschaften hindurchlaufe, die von Wasserkanälen durchquert werden, mußten 76 Brücken von einer Gesamtlänge von 1370 m gebaut werden. Auf Beschluß der Regierungsorgane werden den am Bau der Eisenbahnstrecke beteiligten Rotarmisten sowie dem Kommandobestand Belohnungen und Sondermedaillen ausgehändigt werden.

— **Eröffnung der Eisenbahn Kutno-Plock.** Nach Mitteilung des polnischen Eisenbahnministeriums war die Eröffnung der 46 km langen vollspurigen Eisenbahnlinie von Kutno nach Plock für den 1. November d. J. in Aussicht genommen. Den Betrieb führt die Staatsbahndirektion in Warschau.

— **Frachtermäßigung für Lokomotiven aus Deutschland im Durchzug durch die Tschechoslowakei nach Rumänien.** Die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung hat mit Gültigkeit

vom 1. November für Lokomotiven und Eisenbahnwagen, die über die Grenzstation Ziegenhals in die Tschechoslowakei eintreten und über die Grenzstation Helemba nach Rumänien austreten, den ermäßigten Frachtsatz von 1858 Heller bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und einen solchen von 1139 Heller bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg bewilligt. Diese Begünstigung wird im Kartierungswege zugestanden.

— **Gründung einer amerikanischen Automobilfabrik in der Tschechoslowakei.** Dem Vernehmen nach ist in der Tschechoslowakei eine Gesellschaft in Bildung begriffen, die aus einem führenden amerikanischen Automobilfabrikunternehmen und einer einheimischen Unternehmergesellschaft bestehen wird und die die Errichtung einer großen Automobilfabrik beabsichtigt. Die Erzeugung soll nicht nur den Inlandsabsatz, sondern insbesondere die Ausfuhr nach den Nachfolgestaaten, dem Balkan und dem Orient pflegen. In dem neuen Unternehmen soll die Serienerzeugung nach amerikanischem Muster eingeführt werden. An die Autoerzeugung soll eine entsprechende Karosseriefabrik angeschlossen werden. Durch diese Gründung verspricht man sich auch eine günstige Beeinflussung der Handelsbilanz. Es soll wieder eine gesteigerte Arbeitsleistung und eine Stärkung der tschechoslowakischen Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt herbeigeführt werden.

— **Der Bellinzona-Prozeß.** Am 23. November hat in Bellinzona vor dem ersten Kantonalen Gericht des Tessins der Prozeß zur Feststellung der Verantwortlichen an dem Eisenbahnunglück von Bellinzona in der Nacht vom 23. zum 24. April 1924 begonnen. Angeklagt sind vier Eisenbahnbeamte von Bellinzona und den Vorstationen Biasca und Ambri-Piotta. Zu den Verhandlungen sind bis jetzt 44 Zeugen und Sachverständige geladen. Am zweiten Verhandlungstage wurde der Prozeß auf Antrag der Verteidigung vertagt.

— **Sizilianische Nebenbahnen.** Am 1. November d. J. wurden infolge königlichen Erlasses vom 7. August d. J. die bisher selbständigen sizilianischen schmalspurigen Nebenbahnen: Palermo S. Erasmo-S. Carlo, Castelvetrano-Porto Empedocle, Castelvetrano-Salaparuta, Magazzolo-Lercara Bassa, Filaga-Palazzo Adriano, Girgenti-Licata, Canicatti-Margonia, Leonforte-Dittaino und Piazza Armerina-Dittaino der Eisenbahnkreisdirektion der italienischen Staatsbahnen in Palermo einverleibt.

— **Die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen im Jahre 1924.** Nach ihrem Bericht über das Jahr 1924 haben die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen eine Betriebseinnahme von 741 529 375 Fr. gehabt; dazu kommt ein Zuschuß von 285 081 Fr., den der Staat in Gestalt einer Rente zur Erstattung von vier Fünfteln der Anlagekosten zu leisten hat. Aus diesen Einnahmen von zusammen 741 814 456 Fr. waren zu decken: die Betriebsausgaben in Höhe von 580 242 443 Fr., der Zinsendienst für das Anlagekapital mit 55 996 670 Fr., die Leistungszulagen u. dgl. auf Grund der Vereinbarungen von 1921 im Betrage von 11 295 138 Fr., zusammen 647 534 252 Fr., so daß ein Überschuß von 94 280 203 Fr. blieb. Zu diesem Überschuß kommt noch ein Betrag von 946 991 Fr., den das Anlagekapital von nur teilweise im Betrieb befindlichen, mit Fehlbeträgen wirtschaftenden Strecken zu tragen hat. An die Gemeinschaftskasse der französischen Eisenbahnen waren mithin 95 227 194 Fr. abzuführen; im Vorjahre hatte sich dieser Betrag nur auf 3 205 030 Fr. belaufen.

Im März 1924 sind vorübergehende Tariferhöhungen in Kraft getreten, die ein geringes Abflauen des Personenverkehrs zur Folge hatten; den Güterverkehr, der seit Ende 1923 dauernd zugenommen hat, konnten sie aber nicht beeinflussen. Sieht man von der Tariferhöhung ab, so haben die Betriebseinnahmen um 21 % zugenommen. Im Personenverkehr, dessen Einnahmen um 26 % gestiegen sind, ist eine starke Abwanderung nach abwärts zu verzeichnen, doch hat die 3. Klasse infolge Abschaffung der 4. einen Gewinn zu verzeichnen. Dauerkarten sind von der Erhöhung der Fahrpreise nicht betroffen worden und haben infolgedessen auch nicht darunter gelitten.

Der Eilgutverkehr hat zugenommen, ebenso der sonstige Güterverkehr. Es sind 51 828 762 t Frachtgut gegen 38 722 498 t im Vorjahre befördert worden; die Zunahme rührt besonders von dem vermehrten Versand von Brennstoffen, Erzen und Hüttenerzeugnissen her.

Die Ausgaben haben gegen das Vorjahr um 21 % zugenommen; daran sind die Gehälter und Löhne mit 43 194 082 Fr., die sonstigen Ausgaben mit 57 432 609 Fr. beteiligt. Die Zunahme der persönlichen Ausgaben ist zum Teil auf eine Erhöhung der Bezüge, namentlich auch des Wohnungsgelds und der Familienzulagen, ferner der Ruhegehälter infolge der Zunahme der Zahl der Ruhegehaltsempfänger, der Beiträge zur Krankenkasse zurückzuführen. Bei den sachlichen Ausgaben fällt namentlich der höhere Aufwand für Kohle ins Gewicht, der durch den vermehrten Verkehr verursacht ist.

Die Betriebszahl ist von 87,97 % im Jahre 1923 auf 78,25 % zurückgegangen. Das Betriebsergebnis ist also, wie auch aus den sonst aufgeführten Zahlen hervorgeht, als sehr gü bezeichnen.

Die Dienstverhältnisse bei den Eisenbahnen von Elsaß- gen sind durch eine Vorschrift, die der Minister im Okt nehmigt hat, neu geordnet worden. Die Mehrzahl der Bedi hat sich dafür entschieden, daß die neue Ordnung auf hältnis zur Eisenbahnverwaltung angewendet wird. A Krankenkassenwesen ist neu geordnet worden.

Der Betriebsmittelpark bestand aus 1768 Loko 2144 Wagen für Personenzüge und 46 295 Güterwagen f spur, sowie 13 Lokomotiven, 52 Wagen für Personenz 198 Güterwagen für Schmalspur.

Unter den Neubauten, für die 15 254 585 Fr. aufg worden sind, ist besonders der Ausbau der Strecke St Saales zwischen Rothau und Saales im Zusammenhang Neubau der Eisenbahn St. Dié-Saales zu erwähnen.

— **Neue Aktien der englischen Südbahn.** Die englisc bahn ist im Begriff, ihr Anlagekapital um 3 Millione Sterling zu erhöhen. Die neuen Aktien bietet sie nicht Allgemeinheit der sonst als Geldgeber auftretenden Kr sondern sie fordert an erster Stelle ihre Bedienstet Grade auf, sich an der Zeichnung zu beteiligen. Die Füh Eisenbahngewerkschaften begrüßen diesen Schritt mit Die amerikanischen Eisenbahnen geben sich schon seit Zeit Mühe, ihre Bediensteten zu veranlassen, daß sie sparnisse bei ihrer Arbeitgeberin anlegen, und bei den en Eisenbahnen macht sich sowohl unter den Angehöri Außendienstes wie auch unter dem Büropersonal das Be geltend, sich ebenso wie dem Eisenbahndienst ferns Kreise auf dem üblichen Wege an der Aufbringung der für ihre Eisenbahn zu beteiligen, aber die gegenwärtig schreibung der Südbahn ist der erste Fall, wo eine Eisenb Personal auffordert, Anteileigner zu werden. Die neuen werden zu 99 % ausgegeben. Es müssen mindestens 50 höheren Beträgen vielfache von 50 £ gezeichnet werde Verzinsung mit 5 % soll bereits am 1. Oktober beginn gleich die Ausschreibung erst am 15. Oktober ergangen i

Fremde Erdteile.

— **Russische Eisenbahnpläne in der Nordmandschurei** Organ der Südmandschurischen Eisenbahn, die „South Mo Daily News", beschäftigt sich, wie aus Charbin gemelde mit neuen russischen Eisenbahnplänen in der Nordmand Es handelt sich dabei: 1. um Anpassung der chinesischen Tsitsikar-Angantschi an die Spurweite der Os sischen Eisenbahn, als Gegenmaßnahme gegen den japan seits in Angriff genommenen Bau der Strecke Tsi Taonanfu; 2. den Bau einer neuen Linie, die Tsitsik Sachaliang — auf dem rechten Amurufer gegenüber wjeschtschensk — verbinden und die Provinz Cheic durchkreuzen solle, einen Plan, den die Sowjetregieru langem verfolge.

— **Melonenverkehr in Kalifornien.** Während der diesjä Melonenernte in der Zeit vom 7. Mai bis zum 30. Juli si drei Bahnhöfen und den von ihnen ausgehenden Zweigs im Imperial Valley in Kalifornien 14 500 Wagenladung lonen abgefahren worden. Der Hochverkehr setzte am ein und stieg bald auf 100 Wagenladungen täglich; der wurde schließlich mit einem täglichen Versand von 550 erreicht. Vor Beginn der Melonenernte hatten die Eise beamten aller Dienstzweige mit den am Versand bet Kreisen die Maßnahmen beraten, die zur Bewältigung Saisonverkehrs zu treffen waren. Im Mittelpunkt des M bauenden Bezirks besitzt eine Obstbau treibende Gesel ihre Niederlassung und eine Anlage, wo 50 Wagen mit E sorgt werden können. Hier, wo 40 % des gesamten M verkehrs ihren Ausgangspunkt haben, wurde zunächst e Verkehr leitender Beamter — train master — eingesetz auf einem Nachbarbahnhof bald ein zweiter folgte. Ein versah seinen Dienst je nach Bedarf bald an der einen, b der anderen Stelle. Arbeitertrupps wurden nach Bedarf in sender Zahl eingesetzt. Schließlich taten im Melonenv 16 Verschiebelokomotiven mit 80 Mann, 10 bis 12 Zuglokom mit 60 bis 70 Mann, sechs andere Arbeiter im Wagendie bis 35 Bureaukräfte und 15 bis 20 andere Arbeiter Dienst neben beschäftigte die Obst bauende Unternehmung 3 400 Mann zur Versorgung der Wagen mit Eis und 30 bis 35 im Bureaudienst. Der Eisverbrauch betrug 130 000 Tonne Regelung des Verkehrs der Melonenzüge, namentlich a Zubringerstrecken, wurden besondere Fernsprechstrecke gehalten. Die Züge, die auf ihnen vor- und zurückge wurden, erhielten durch besondere Karten die Erlaubn Weiterfahrt.

Das Verladegeschäft begann in der Mittagsstunde und d bis 3 Uhr morgens. Von 5 Uhr nachmittags an wurden

[...] Wagen herausgezogen und durch leere ersetzt. Die [...] setzten sich mit 30 bis 35 Wagen an dem am weitesten [...] rts gelegenen Punkt in Bewegung und wurden unterwegs [...] Wagen aufgefüllt. Die Türen des vollen Zuges wurden [...] zwei Beauftragte verbleit, die mit den 68 Wagen in zwölf [...] fertig wurden. Die Züge folgten einander in Abständen [...] ei Stunden. In den Verladebahnhöfen wurden täglich [...] ühlwagen gestellt. Sie wurden auf einem benachbarten [...] f gesammelt, wo stets ein Tagesbedarf als Vorrat für [...] l einer Störung im Anrollen der leeren Wagen gehalten [...]

[K]raftomnibusbetrieb der New Haven-Eisenbahn. Die [...] rk, New Haven und Hartford-Eisenbahn hat mit einem [...] d von einer Million Dollar eine Tochtergesellschaft ge[...], die einen Omnibusbetrieb im Zusammenhang mit dem [...] hnverkehr einrichten soll. Die Eisenbahnbeamten haben [...] ndpunkt eingenommen, daß sie gerade genug zu tun [...] um den Eisenbahnbetrieb zu leiten, und daß sie sich nicht [...] ch mit dem Omnibusbetrieb befassen könnten. Die New [...] Eisenbahn war eine der ersten, die einen Triebwagen auf [...] in ihren Wagenpark einstellte. Sie ist zwar nicht die [...] ie Omnibusbetrieb einrichtet, 150 Gesellschaften sind ihr [...] uf diesem Weg vorausgegangen, aber doch die erste, die [...] erkehrsart im großen pflegen will, um unwirtschaftliche [...] ten zu ersetzen und der Eisenbahn Verkehr zuzuführen. [...] gt die Bedeutung des neuen Unternehmens, dessen Er[...] maßgebend für die Aufnahme des Kraftwagenverkehrs [...] Arbeitsgebiet der Eisenbahnen sein werden.

[...] ew Haven-Eisenbahn versorgt die Bundesstaaten Massa[...]t, Rhode Island und Connecticut, die zusammen 61 Mill. [...] ner haben, mit Verkehr. Der Omnibusverkehr soll zu[...] auf Connecticut beschränkt bleiben, wo schon 61 unab[...] Omnibusgesellschaften 300 Omnibusse auf einem Straßen[...] a etwa 1600 km Länge betreiben. Die Omnibusse der [...] aven-Gesellschaft sollen zunächst auf Straßen von zu[...] 320 km Länge verkehren. Sie sollen mit großem Luxus [...] ttet werden, so daß man in ihnen ebenso angenehm wie [...] Pullmanwagen fährt. Es sind zunächst 37 Omnibusse [...] dener Bauart bestellt, bei denen eine Anzahl Neuerungen [...] ten Male angewendet werden.

[...] isenbahnverkehr der New Haven-Eisenbahn hat im Jahre [...] en 1923 um über 8 Mill. Reisende abgenommen; die Ein[...] aus dem Personenverkehr sind heute 24 % niedriger als [...] uf dem Netz der New Haven-Eisenbahn mit seinen zahl[...] Zweigstrecken läßt sich ein genügend dichter Fahrplan [...] erheblichem Verlust durchführen. Da aber beim Om[...] rieb nur ein Viertel des Anlagekapitals aufzuwenden [...] dasselbe Einkommen wie bei einer wenig benutzten [...] n zu erzielen, hofft man, daß es gelingen wird, den [...] betrieb zu einem Überschußbetrieb zu machen.

[St]eigerung des amerikanischen Außenhandels. Nach dem [...] des amerikanischen Handelsdepartements in Washing[...] der Außenhandel Nordamerikas im Oktober eine wesent[...] teigerung erfahren. Der Wert der Ausfuhr beträgt [...] ionen Dollar und der der Einfuhr 375 Millionen Dollar [...] 2 bzw. 349 im September und 527 bzw. 310 Millionen [...] Oktober des Vorjahres. Die Goldausfuhr erreichte eine [...] n 28 439 000 Dollar gegen nur 6 784 000 Dollar im Sep[...] nd 4 125 000 Dollar im Oktober 1924. Die Goldeinfuhr [...] h auf 50 741 000 Dollar, eine seit langem nicht er[...] ahl, gegen 4 098 000 Dollar im September und 19 702 000 [...] Oktober 1924.

[D]i[e] kanadischen Eisenbahnen im Jahre 1924. Bei einer [...] änge von 64 498 km umfaßten die Eisenbahnen Kanadas [...]34 km Gleise. Nur 4216 km waren zweigleisig, dagegen [...] e Bahnhofsgleise 16 120 km lang. Zu überwiegend ein[...] Strecken gehören also große Bahnhofsanlagen. Die [...] nge hat im Berichtsjahr um 1217 km Gleis zugenommen. [...]5 km wurden Vorarbeiten gemacht, der Bau von 988 km [...] rgeben, 327 km wurden fertiggestellt, aber noch nicht [...] b genommen, und auf 819 km Gleis wurde der Betrieb [...] Der Lokomotivpark der Eisenbahnen Kanadas umfaßte [...] Lokomotiven, darunter 29 elektrische, im Vergleich zur [...] änge eine sehr geringe Zahl, die aber kennzeichnend [...] dische Verhältnisse ist: ein Land von riesiger Aus[...] mit einem weitmaschigen Eisenbahnnetz, auf dem nur [...] üge verkehren. Die Lokomotiven haben 9,3 Mill. Tonnen [...] rbraucht, die 51,3 Mill. Dollar gekostet haben. Die Zahl [...] Betriebe befindlichen Güterwagen betrug 226 163, ihre [...] gkeit 8,3 Mill. Tonnen, was einen durchschnittlichen [...] raum von über 36 t ergibt. An Personenwagen und [...] Fahrzeugen, die in Personenzügen laufen, waren 6849 [...] n. Der Bedarf an Schwellen im Jahre 1924 betrug [...], ihr Preis 13,2 Mill. Dollar. — Die Eisenbahnen Kanadas [...] n Jahre 1924 8,7 Mill. Dollar an Steuern, darunter 1,7 Mill. Einkommensteuer zu bezahlen. Ihre Ausgaben für Löhne und Gehälter beliefen sich auf 240 Mill. Dollar, 13 Mill. weniger als im Vorjahre.

Das von der Regierung herausgegebene Blaubuch, aus dem die vorstehenden Zahlen entnommen sind, enthält statistische Angaben über 53 Eisenbahnunternehmen, von denen aber die bei weitem größere Mehrzahl unbedeutend ist.

Wasserstraßenverkehr.

— **Die Reichsorganisationen der deutschen Binnenschiffahrt** werden am 3. und 4. Dezember d. J. in Berlin eine Reihe bedeutsamer Tagungen abhalten. In der Gesamtsitzung des Reichsausschusses gelangen u. a. zur Beratung: Tarifpolitik der Reichsbahn, insbesondere Wasserumschlagstarife, Reichskredite für die Binnenschiffahrt, Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben, Liegegelder, Normung in der Binnenschiffahrt usw.

— **Internationale Konferenz für Binnenschiffahrt.** Am 20. November ist in Paris eine vom Völkerbundsrat einberufene internationale Konferenz zwecks Abschlusses einer Konvention über die Festsetzung des Tonnengehaltes der Schiffe bei der Binnenschiffahrt zusammengetreten. Der Vorentwurf ist von einem von der Verkehrs- und Transitkommission des Völkerbundes einberufenen Sachverständigenkomitee, dem Vertreter der zuständigen Amtsstellen der verschiedenen europäischen Staaten angehören, ausgearbeitet. Vorgesehen ist der Abschluß eines internationalen Übereinkommens zwecks Vereinheitlichung der Bestimmungsmethoden für den Tonnengehalt und zwecks gegenseitiger Anerkennung der Ausweise der Vertragsstaaten über den Tonnengehalt. Ein solches Abkommen würde die Gebühren und Förmlichkeiten bei Grenzübertritt der Schiffe vermindern. Die in Betracht kommenden Fragen wurden bisher durch die Brüsseler Konvention vom Jahre 1898 geregelt. Die Entwicklung der Binnenschiffahrt läßt es wünschenswert erscheinen, daß die gegenseitige Anerkennung der Ausweise über den Tonnengehalt auch auf die Nichtsignatarstaaten der Brüsseler Konvention ausgedehnt werde. Das für die Rheinschiffahrt geltende Regime soll zur allgemeinen Anwendung kommen. Rußland hat sich zur Teilnahme an der Pariser Konferenz, unter Vorbehalt der Deponierung der Ratifikationsurkunden über die abzuschließende Konvention, bereit erklärt. Dieser Vorbehalt steht im Einklang mit der Haltung Rußlands dem Völkerbund gegenüber.

— **Tschechoslowakische Oderschiffahrts-Gesellschaft.** Nach einer Meldung der „Tribuna" wird die genannte Gesellschaft einen Dreimillionenkredit aufnehmen. Zwei Millionen Kronen hiervon soll der Staat, in dessen Besitz 72 % der Aktien des Unternehmens sind, zur Verfügung stellen, den Rest die übrigen Teilhaber, die Wittkowitzer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft und die Berg- und Hüttenwerksgesellschaft in Brünn. Die Anleihe soll teilweise zur Abtragung der Bankschuld, teilweise zur Auffüllung des Betriebskapitals verwendet werden; das Aktienkapital würde zur Bezahlung der Rechnung der Reparationskommission für die Übernahme der deutschen Oderschiffe verwendet werden.

Kraftwagenverkehr.

— **Kraftwagen in Deutschland.** Nach den Angaben des Statistischen Reichsamtes hat sich die Zahl der Kraftwagen in Deutschland 1925 um 45 % gegen das Vorjahr erhöht. Die Zunahme während der letzten drei Jahre zeigt die folgende Zusammenstellung:

	1923	1924	1925
Kraftwagen	212 949	293 032	425 826
davon:			
Motorräder	59 389	97 965	161 508
Droschken und Autobusse	9 044	9 333	14 008
Lastkraftwagen	51 736	60 629	80 363
Personenkraftwagen . . .	88 221	119 846	157 863

Ausstellungen und Messen.

— **Die Eröffnung der Deutschen Automobil-Ausstellung.** Am Donnerstag, 26. November, vorm. 11 Uhr, findet die Eröffnung der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1925 in der alten Ausstellungshalle am Kaiserdamm statt. Der Herr Reichspräsident hat zugesagt, die Eröffnung persönlich vorzunehmen, um dadurch die große wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens hervorzuheben. Am Abend um 8 Uhr findet im Hotel „Der Kaiserhof" ein Festessen statt, an dem außer den Mitgliedern des Reichsverbandes der Automobilindustrie die

Vertreter der Behörden, die Bauwelt usw. teilnehmen werden. Die Ausstellung ist von morgens 10 bis abends 9 Uhr geöffnet, die Eintrittsgelder betragen bis 1 Uhr nachmittag 5 ℳ, von da ab 2 ℳ.

Rechtspflege.

— Die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgegebenen Fahrkarten sind öffentliche Urkunden[1]. In einer Strafsache wegen Urkundenfälschung und Betrugs hat der erste Strafsenat des Reichsgerichts durch Urteil vom 27. Oktober 1925 die Frage entschieden, ob die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ausgegebenen Fahrkarten als öffentliche Urkunden anzusehen sind. Das Reichsgericht hat diese Frage bejaht, und zwar aus folgenden Gründen:

Durch die Verordnung, betreffend Schaffung eines Unternehmens der Deutschen Reichsbahn vom 12. Februar 1924 (RGBl. I 57), wurden die Reichseisenbahnen nicht bloß als Sondervermögen aus dem übrigen Vermögen des Reiches ausgeschieden (§ 3 Abs. 2, § 4), sondern es wurde auch eine selbständige juristische Person für den Betrieb der Reichseisenbahnen gegründet (§ 1 Abs. 1). In § 6 Abs. 1 wurde bestimmt, daß die Verwaltung der Reichseisenbahnen von der sonstigen Reichsverwaltung unabhängig sein solle. Im übrigen wurde an der rechtlichen Stellung der Eisenbahnbehörden nichts geändert, da der Inhalt der bestehenden Gesetze und Verordnungen bis auf weiteres angewendet werden sollte (§ 6 Abs. 2).

Durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (RGBl. II 272) wurde eine neue Gesellschaft geschaffen, die unter keine der bisher bekannten Begriffskategorien zu bringen ist. Sie ist eine Gesellschaft, deren Grundkapital in Vorzugsaktien und Stammaktien eingeteilt ist (§ 3). Dennoch ist sie keine Aktiengesellschaft, auch keine Gesellschaft im Sinne des Handelsgesetzbuches oder des Bürgerlichen Gesetzbuches, denn sie ist mit einer Fülle von öffentlichen Rechten und Pflichten ausgestattet, die keine andere Gesellschaft des Privatrechts oder des Handelsrechts besitzt. Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft stellt eine Mischform zwischen einer juristischen Person des Privatrechts und des öffentlichen Rechts dar, einen eigenartigen Gesellschaftstyp entsprechend dem eigenartigen Beamtentyp, der gleichfalls durch das Reichsbahngesetz geschaffen ist (vgl. Begr. z. Entw. Nr. 452 der Reichstagsdrucksachen vom 22. August 1924 unter I 2 F Abs. 3). In gewissem Sinne kann sie mit der Reichsbank verglichen werden, die ebenfalls auf privatrechtlicher Grundlage beruht, aber nach dem alten Bankgesetz vom 14. März 1875 unter Leitung und Aufsicht des Reiches stand.

Die Reichsbahn-Gesellschaft besitzt die Vorrechte der Steuerfreiheit in bezug auf neue direkte Steuern (§ 14), sie hat bahnpolizeiliche und gewerbepolizeiliche Befugnisse, auch die Befugnis, Beurkundungen und Beglaubigungen vorzunehmen (Begr. zu § 17 Entw.). Ihr steht ein Betriebsmonopol (§ 10) und das Enteignungsrecht zu (§ 38). Auch ein Dienststrafgesetz über die Reichsbahnbeamten besteht, da die Vorschriften über das Dienststrafrecht der Reichsbeamten sinngemäß anzuwenden sind (§ 23 Abs. 2). Die Dienststrafgerichte des Reichs sind für die Reichsbahnbeamten zuständig (Reichsbahn-Personalgesetz vom 30. August 1924 RGBl. II 287 ff. § 5). Die Aufsicht über Privatbahnen kann einzelnen Stellen der Gesellschaft von der Reichsregierung übertragen werden (§ 40). Die Reichsbahnbeamten sind verpflichtet, das öffentliche Interesse zu wahren (§ 23 Abs. 1). Die Gesellschaft ist berechtigt, ein Dienstsiegel mit dem Reichsadler zu führen (§ 17).

Andererseits steht die Gesellschaft unter Aufsicht der Reichsregierung (§ 31) und ist ihr zur Auskunfterteilung verpflichtet (§ 32).

In § 17 des Reichsbahngesetzes ist ausdrücklich bestimmt:

„Die Stellen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind keine Behörden oder amtliche Stellen des Reichs. *Sie behalten jedoch die öffentlich-rechtlichen Befugnisse in gleichem Umfang, wie sie bisher den Stellen des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn“ zustanden*“.

Aus Abs. 1 folgt, daß die Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft nicht mehr *Behörden des Reichs* sind, aus Abs. 2, daß sie *öffentliche Behörden* geblieben sind. Hierfür spricht auch die Begründung des § 17 des Entwurfs, von der ausdrücklich gesagt ist:

„*Die Beibehaltung der öffentlich-rechtlichen Befugnisse der Reichsbahnstellen trägt der bisherigen Entwicklung Rechnung.* Es empfiehlt sich nicht, Einrichtungen aufzugeben, die auch der neuen Verwaltung in ihrer veränderten Gestalt nur Vorteil bringen können.“

Die öffentlich-rechtlichen Befugnisse der früheren eisenbahnbehörden sind also auf die neuen Reichsbahn übergegangen. Zu diesen Befugnissen gehörte auch di stellung und Aushändigung öffentlicher Urkunden in de von Eisenbahnfahrkarten RGSt. Bd. 8 S. 409. Die von den Reichseisenbahn-Gesellschaft ausgegebenen Fahrkarten daher auch jetzt noch als öffentliche Urkunden an werden.

— Der Begriff „Reisegepäck“ und das Reichsgerich Frage, ob die Eisenbahn für Verlust von Sachen haftet, richtigerweise als Reisegepäck bezeichnet und aufgegeb den sind, also Sachen, deren der Reisende zur Reise nicht (§ 30 der EVO.), hat vor einigen Jahren bereits einm Reichsgericht beschäftigt. Damals schon hat unser h Gerichtshof die Frage verneint[1]. Trotzdem diese Ansic namhaften Schriftstellern bekämpft und ihre Unhaltbark gründet wurde, hat das Reichsgericht in einer neuen E dung daran festgehalten. Zum besseren Verständnis mög zunächst die einschlägigen Bestimmungen der Eis Verkehrsordnung Platz finden:

§ 30.

(1) Der Reisende kann Gegenstände, deren er zur Re darf, zur Beförderung als Reisegepäck aufgeben.

(2) . . . . .

(3) Ob und unter welchen Bedingungen Gegenstände, di zum Reisebedarf zu rechnen sind, sowie Tiere in genügen ren Behältern und Fahrzeuge als Reisegepäck angen werden, muß der Tarif einheitlich bestimmen.

(4) Die von der Beförderung als Frachtgut ausgeschl und die in § 29 aufgeführten Gegenstände dürfen bei V dung der im § 60 festgesetzten Folgen nicht als Reise aufgegeben werden.

(5) Ob und unter welchen Bedingungen die im § 54 Abs Ziffer 1 genannten Gegenstände als Reisegepäck angen werden, muß der Tarif bestimmen.

§ 54.

(1) Von der Beförderung ausgeschlossen sind:

A. die dem Postzwang unterliegenden Gegenstände

B. soweit nicht in Absatz (2) A Ziffer 1 Ausnahm gelassen sind:

1. explosionsgefährliche Gegenstände:

a) . . . .

2. selbstentzündliche Stoffe.

(2) Bedingungsweise sind zur Beförderung zugelassen:

A. . . . . .

B. . . . . .

§ 29.

(1) Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene waffen, ferner explosionsgefährliche, leicht entzündliche, ät übelriechende Stoffe und dergleichen sind von der Mitnahm geschlossen.

(2) Der Zuwiderhandelnde haftet für jeden hieraus ents den Schaden und verwirkt außerdem die bahnpolizeilich gesetzte Strafe.

§ 96.

Werden Gegenstände, deren Beförderung nach geset Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung ve ist oder die von der Beförderung ausgeschlossen oder n dingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter u tiger Bezeichnung aufgegeben oder werden die für diese (stände vorgesehenen Sicherheitsmaßregeln vom Absender lassen, so ist die Haftung der Eisenbahn auf Grund des F vertrages ausgeschlossen.

Im vorliegenden Falle nun hat es sich bei der Aufga Reisegepäck nicht um Sachen gehandelt, die von der derung ausgeschlossen oder deren Mitnahme verboten ist, sc um harmlose Sachen, die allerdings *nicht* als Reisebeda zusprechen sind. Das Reichsgerichtsurteil setzt sich mi Streitpunkten ganz eingehend folgendermaßen auseinan

„. . . . Das Berufungsgericht führt aus: Zum Begrif „Reisegepäcks“ gehöre es, daß die als solche aufgege Gegenstände zur Hauptsache dem persönlichen Gebrauc Reisenden auf der Reise dienen sollen. Das sei hier nicl Fall. Denn der an Zahl und Wert größte Teil der Gegen sei zur Verwendung durch den Kläger und seine Frau der Rückkehr in seinen Wohnort Köln bestimmt gewesen. Kläger habe durch die Aufgabe der Sendung als Reiseg der Sendung eine Bezeichnung gegeben, die den Tatsachen entspreche. Es entfalle daher die Haftung der Beklagte Grund des § 96 EVO.

[1] Zu vgl. Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart v. 8. 7. 1925 (Nr. 38 S. 1086/25 dieser Ztg.), nach der die von der Güterabfertigung auf den Frachtbrief gesetzte Rechnung als öffentliche Urkunde anzusehen ist. Die Schriftleitung.

[1] Urteil vom 5. November 1919. Entscheidungen des R gerichts in Zivils. Bd. 97 S. 109 ff.

[2] Urteil des I. Z.-S. vom 23. Mai 1925. Juristische W schrift 54. Jahrg. 1925 Heft 16 S. 1753 Ziffer 11.

evision rügt: Es sei der Begriff des Reisegepäcks ver- In jedem Falle werde auch die Beklagte nicht dadurch er Haftung befreit, daß der Inhalt der Sendung nicht päck im Sinne der EVO. wäre.

etztere Rüge ist in der allgemeinen Fassung nicht be- Der Senat hat sich mit der Frage, welche Folgen wenn als Reisegepäck Gegenstände aufgegeben werden, nicht dazu gehören, ob insbesondere dann die Haftung n für Verlust usw. entfalle, bereits in dem in RG. 97, eröffentlichten Urteil vom 5. November 1919 befaßt und tung in eingehenden Ausführungen verneint. Er hat nal aus dem Wortlaut des § 35 EVO. gefolgert, und us der Bestimmung des § 96 daselbst. Ob die erstere ung aufrechtzuerhalten ist, kann dahingestellt bleiben. eite Grund erscheint aber auch nach erneuter Prüfung d. Die Angriffe, die von v. der Leyen und Senk- J. W. 1920, 780 und 428, dagegen erhoben sind, greifen rch. Daß die Bestimmung des § 96 EVO. überhaupt auch egepäck Anwendung findet, ergibt sich aus § 35 Abs. 1 Zweifelhaft kann sein — und in dieser Richtung sich auch die gegen das Urteil erhobenen Angriffe —, EVO. nicht nur die im § 54 EVO. bezeichneten, von örderung ausgeschlossenen oder zu ihr nur bedingungs- gelassenen Gegenstände im Auge hat, ob Gegenstände, als Reisegepäck aufzufassen sind, von der Beförderung es ausgeschlossen sind und ob eine unrichtige Bezeich- rin liegt, daß diese Gegenstände als Reisegepäck auf- werden. In Betracht der allgemeinen ng und des Zwecks der Bestimmung ngenommen werden, daß sie sich nicht uf die gänzlich von der Beförderung schlossenen Gegenstände bezieht, son- auch auf solche, die von gewissen der Beförderung ausgeschlossen sind. etzgeberische Zweck, der zu der Bestimmung geführt in beiden Fällen der gleiche. Die Bestimmung erhüten, daß solche Gegenstände der nung zuwider zur Beförderung auf- en werden, und daß die Beförderung eine sachlich unrichtige Bezeichnung ht wird, weil die Bahn praktisch zu Nachprüfung nicht in der Lage ist. t den Zweck dadurch zu erreichen, daß sie, gewisser- ls Abschreckungsmittel und Strafe, ihre Haftung für hen ausschließt. Die von Rundnagel, Haftung der n, 3./4. Aufl. S. 54, der zu demselben Ergebnis kommt, e Ansicht, es solle das sich aus einer bestimmungs- Auflieferung für die Bahn ergebende Risiko verhütet erscheint nicht zutreffend. Denn mit der Beförderung 54 EVO. an erster Stelle aufgeführten, dem Postzwang enden Gegenstände ist irgendein höheres Risiko nicht n und ebensowenig vielfach mit demjenigen, deren Be- g nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der en Ordnung verboten ist. Auch die weiteren, in der Entscheidung des Senats angestellten Erwägungen für die weitere Auslegung. Die Entstehungsgeschichte EVO. läßt irgendeinen sicheren Rückschluß auf seine g nicht zu. Ausgeschlossen von der Beförderung als ck sind aber die Gegenstände, die den Anforderungen EVO. nicht entsprechen. Es ist das zwar nicht aus- im Gesetz gesagt, folgt aber aus der Bestimmung, daß Gegenstände gewisser Art als Reisegepäck aufgegeben ürfen. In dieser Aufgabe liegt aber auch die Angabe, Aufgegebene Reisegepäck sei, und damit eine unrich- eichnung. Wenn das Gesetz sagt, daß der Reisende Gegenstände „als Reisegepäck“ aufgeben kann, und daß egepäck durch seine Verpackung als solches kenntlich , so gibt der Reisende, wenn er Gegenstände so ver- d sie als Reisegepäck aufgibt, der Bahn kund, daß die ng solche Gegenstände enthält. Werden mit anderen, rderung zugelassenen Gegenständen einheitlicher Ver- zugleich solche versendet, die nicht so versendet ürfen, so entfällt die Haftung doch nur für die letzteren, leich auch für die ersteren. — So auch Eger, EVO. 04, Staub, HGB. § 467, A 5 und Rundnagel a. a. O., enn die außerordentliche Bestimmung des § 96 EVO. nur die Gegenstände treffen, die zu Unrecht zur ng gebracht sind. Es würde deshalb vorliegend die des Beklagten unter keinen Umständen für diejenigen usgeschlossen sein, die wirklich zum Reisegepäck im § 30 EVO. gehören. Und daß solche Sachen sich in fer befunden haben, nimmt ja auch das Berufungs- n. Es kann ihm aber auch aus Rechtsgründen darin getreten werden, daß der erheblichste Teil der Sachen „Reisegepäck“ gehörte. In RG. 106, S. 194 f. hat der s der Entstehungsgeschichte des § 30 EVO. gefolgert, Begriff „Reisegepäck“ nicht ängstlich, dem Wortlaute dern ausdehnend auszulegen sei, und es für nicht rechtsirrtümlich bezeichnet, daß das Berufungsgericht diejenigen Gegenstände als Reisegepäck zugelassen hat, deren Verwendung in einem näheren Zusammenhang mit dem Zweck der Reise steht, so daß der Reisende ihrer aus persönlichen oder wirtschaftlichen Gründen in nicht allzu ferner Zeit am Ziele der Reise bedarf. Daran ist festzuhalten. Je nach den persönlichen Verhältnissen und den Zwecken der Reise wird der Umfang der als „Reisegepäck“ anzusehenden Gegenstände ein verschiedener sein. Das, was nach den besonderen Verhältnissen der Reisende als Gepäck mit sich zu führen pflegt und was er in nicht zu ferner Zeit für die Bedürfnisse seiner Person, ferner seiner etwa mitreisenden Angehörigen und seinen Haushalt zu benutzen beabsichtigt oder als übliche Geschenke mitbringt, wird man als Reisegepäck ansehen können. Jede mißbräuchliche Benutzung ist aber auszuschließen. Was danach Reisegepäck ist und was mißbräuchlich als solches mitgeführt wird, muß nach diesen Gesichtspunkten im Einzelfalle beurteilt werden. Ob die Gegenstände überwiegen, die auf der Reise selbst gebraucht werden, kann nicht mehr als ausschlaggebend erachtet werden. Es wird hinsichtlich der an sich „als Reisegepäck“ zu erachtenden Gegenstände ferner der Einwand zu prüfen sein, ob sie Kostbarkeiten sind. Dafür sind nicht die Verhältnisse des einzelnen Gegenstandes, sondern Umfang, Gewicht und Wert des gesamten Versandstücks in Betracht zu ziehen . . .“

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1337.)

— **Verfassung und Verwaltung des Reichs und der Länder.** Von Dr. Walter Jellinek, Professor an der Universität Kiel. — 2. Heft des 2. Bandes der „Staatskunde“ in Teubners Handbuch der Staats- und Wirtschaftskunde. B. G. Teubner-Leipzig und Berlin 1925. — 5 RM.

Von diesem Buche kann man eigentlich nicht mehr und nicht weniger sagen, als daß jeder Deutsche, der seinen Staat ehrlich betrachten will, es gelesen und — nachgedacht haben sollte. Denjenigen freilich, die von einer deutschen Vergangenheit nichts wissen und nur ein durch den Versailler Vertrag begründetes Deutschland kennen wollen, wird, was der Verfasser bringt, zum Teil als gleichgültig, zum Teil als ein ödes Kompendium von Bestimmungen erscheinen, deren gedankliche Verbindung heute nicht mehr interessiert. Aber auch in der national entlegensten Partei werden sich immer noch Männer finden, die sich ein Bild machen wollen, wie alles so geworden ist, und für alle diese wird das Buch mehr als ein Kompendium bedeuten. Daß übrigens jeder es lesen möge, ist schon deshalb zu wünschen, damit in die Rodomontaden des Tages mehr sachlicher Gehalt komme. Denn selbst bei der bestehenden Verfassung beschränkt sich, wie der Verfasser mit Recht hervorhebt, die wirkliche Kenntnis der meisten darauf, daß sie die Eingangsworte gelesen haben; sonst wird eben hineingelegt, was Parteiversammlung und Tagespresse suggerieren. Dafür wird hier der gesamte Bau des Verfassungswerkes in gediegener und gründlicher Belehrung bis ins kleinste hinein deutlich gezeichnet. Mit klarer Sprachweise und Gedankenfolge, in einer für jeden verständlichen Fassung werden die Entstehung und der Bestand unseres Staatsrechts dargelegt, wobei besonders die Gewandtheit zu begrüßen ist, mit der die einzelnen besonderen Vorgänge der politischen Geschichte seit Geltung der heutigen Verfassung für deren praktische Auslegung als erklärende Beispiele herangezogen und verwertet werden.

Das Lesen des Buches ist ein geistiger Genuß. Die Stimmung des erbitterten Parteistreites wird zwar nicht auf ihre Rechnung kommen, und auch das Suchen nach Bestätigung begeisterter politischer Überzeugung wird ohne Erfolg bleiben. Denn was geboten wird, ist reine objektive Wissenschaft, die über dem Streite der Meinungen steht, und an sich wird auch nur der Sachverhalt wiedergegeben, zugleich mit der juristischen Kritik der Bestimmungen und ihrer Wirkung. Aber zwischen den Zeilen atmet der lebendige Geist des Rechtshistorikers, dem sich die Erscheinungen zu einem einheitlichen Werdegange gestalten, und der dem Leser in der Abklärung des Denkens die Erkenntnis des Kausalsatzes vor Augen stellt: daß nichts ohne Ursache ist, weshalb es ist, statt nicht zu sein.

Der Untergang der früheren Reichsverfassung wird zum wesentlichen daraus hergeleitet, daß die unbeschränkte Machtvollkommenheit, die der Kaiser als oberster Kriegsherr in militärischen Angelegenheiten hatte, in dem bedeutenden Einflusse der Obersten Heeresleitung auch auf Fragen der Politik zum Ausdruck kam. „Gerade dadurch büßte der Reichskanzler an Macht ein; es war wie ein Vorzeichen des nahenden Endes der Bismarckschen Verfassung, daß die Reichskanzler von 1914—1918 so gar nicht die Stellung einnahmen, die eines Bismarck würdig gewesen wäre“. Man wird dem beipflichten, aber auch noch tiefer einsteigen können. Auch Bismarcks Stellung während des Krieges 1870/71 war nichts weniger als „würdig“ gewesen. Er selbst erwähnt in seinen „Gedanken und Erinnerungen“ ein Gespräch von Generalstabsoffizieren, das er auf der Ausreise zum

Feldlager im Nebenabteil des Eisenbahnwagens hörte, und das darauf hinauslief, daß die Zivilstrategie nicht wieder wie 1866 den Ausschlag geben sollte. Das war der wesentliche Mangel des Bismarckschen Staates, der schon 1870/71 zum Unheil hätte führen können, wenn der damalige Feldzug nicht so glatt verlaufen wäre. Nur ein einheitlicher Wille, wie bei Julius Cäsar, bei Friedrich dem Großen, bei Napoleon u. a., der den Feldzug lediglich als subalterne Ausführung des staatsmännischen Planes betrachtet, vermag in ernster Stunde standzuhalten. Für solchen einheitlichen Willen gab die frühere Reichsverfassung insofern keinen Raum, als sie die Entscheidung des Willens auf das Gebiet der Ausführung abgebogen hatte, so daß er für den Plan selbst fehlte. Das Unglück Deutschlands lag nicht sowohl im Einfluß der Obersten Heeresleitung, als vielmehr darin, daß, als Ludendorff den Kopf verlor und damit jener Einfluß sachlich zusammenbrach, kein Staatsmann da war, der das Geschick des Landes in die Hand nehmen konnte. Der damalige Kanzler war über den Gedanken des Waffenstillstandes à tout prix entsetzt, leistete aber doch Folge, weil die deutsche Vorstellung auf ein eigentlich politisches Denken neben der militärischen Führung überhaupt nicht gerichtet war. So wurde der Waffenstillstand als militärische Maßnahme behandelt — und dann freilich wie „auf Befehl" ausgeführt —, während er in Wirklichkeit die politische Entscheidung brachte.

Indessen muß hinzugefügt werden, daß es sich hier nicht um eine Rückständigkeit der früheren Verfassung gegenüber der heutigen handelt. Es wäre überhaupt ein seltsamer Versuch, eine „Verfassung" darauf einzurichten, daß das Staatsoberhaupt allemal imstande sei, wie Napoleon, Friedrich, Cäsar usw., die gesamte Politik zuzüglich ihrer „Durchführung mit anderen Mitteln" (Klausewitz) zu vertreten, und die heutige Reichsverfassung denkt natürlich vollends nicht an solchen Versuch. Aber der sachliche Mangel wird nicht dadurch behoben, daß man darauf verzichtet, ihn abzustellen. Es ist das übliche Zeichen der sog. modernen Verfassungen, das Bedürfnis nach einem Staatsoberhaupt mit dem Entschlusse, dies Staatsoberhaupt unschädlich zu machen, in der Weise vereinigen zu wollen, daß sie das Staatsoberhaupt in eine geheiligte Luft stellen und es nur durch das Mittel der Gegenzeichnung mit dem Staatsleben in Berührung bringen. In der früheren deutschen Reichsverfassung hatte diese Gegenzeichnung zur Folge, daß der tatsächlich geltende Wille des Herrschers von aller Verantwortlichkeit förmlich befreit wurde; in der heutigen Verfassung, die einen einheitlichen, Politik und Waffenmacht führenden Willen nicht gelten läßt, wirkt die verantwortliche Gegenzeichnung (Art. 50) dahin, daß der eigene Wille des Reichspräsidenten bedeutungslos wird. Welcher Weg der weniger schöne sei, mag umstritten werden. Jedenfalls erkennt man an dieser Verwirrung wieder einmal den Rückgang der Menschheit gegenüber der Antike, die weder ein willenloses, noch ein unverantwortliches Staatsoberhaupt kannte. Ob die Macht bestand, es zur Verantwortung zu ziehen, war auch damals eine tatsächliche Frage. Entweder aber war einer König, Konsul, Präsident (wie z. B. Perikles) — dann brauchte er keine Gegenzeichner; oder er hatte nichts zu wollen und zu verantworten — dann war er eben nicht König usw.

Was der Verfasser über die sog. Rechtsbeständigkeit der neuen Verfassung sagt, ist wissenschaftlich wohl nicht bestreitbar. Wohltuend berührt die eingehende Sorgfalt, mit der er dem Gegner der Neuerung die Sache klarlegt. Wenn auch die jeweilige Staatsform ursächlich in der geschichtlichen Entwicklung wurzelt, so ist es doch ein unmögliches Unterfangen, eine „Berechtigung" oder „Rechtlosigkeit" der tatsächlichen Erscheinung aus Anschauungen oder Regeln, die sich die jeweilig frühere Epoche bildete, logisch oder gar moralisch herleiten zu wollen. Nicht einmal die unmittelbare sachliche Ursächlichkeit vermögen wir zu ergründen, geschweige denn die transzendente. Der Staat findet für unser Begriffsvermögen Ursache und Grund in seinem Dasein an sich, oder wie Jellinek sagt: in der auf sich selbst gestellten Gewalt der Ursprünglichkeit. Nur die individuelle Vorstellung geht ihren eigenen Gang, der allerdings durch das bloße Dasein des Neuen nicht unterbrochen wird, und in ihr bleibt freilich die Frage, wie sie sich zur neuen Tatsache verhalte. Aber auch diese Frage ist transzendent; sie kann vom andern überhaupt nicht beurteilt, also vollends nicht beantwortet werden. Den „Gewissenskonflikt, in dem sich der Deutsche im November 1918 befand," verkennt der Verfasser keineswegs: „Sollte er den Treueid halten, selbst wenn das Vaterland darüber zugrunde ging? Man darf ihn nicht tadeln, wenn er die Pflicht dem Vaterlande gegenüber höher einschätzte als den geschworenen, durch die Umordnung überdies seines Sinnes beraubten Treueid." Es wird hinzugesetzt werden dürfen: ist die Lage so, daß an einem neuen Staatsgebilde weiter nichts auszusetzen wäre, als die unklare Frage seiner Entstehung an sich, so würde das kaum einen Grund der Unzufriedenheit abgeben können.

Der neuen Verfassung rühmt Jellinek ihre gefällige Sprache nach, in der sie der früheren allerdings überlegen ist, beklagt aber das Auseinanderfallen von Idee und Wirklichkeit, das sie in vielen Punkten gegenüber der urwüchsigen praktischen Anschaulichkeit des Bismarckschen Werkes abschwächt. E[illegible]
manchen Denker geben, der darüber hinaus namentlich im [illegible]
Hauptteile der Verfassung nicht viel mehr sieht als ein[illegible]
lich schattenhafte Phraseologie. Soweit braucht man abe[illegible]
zu gehen und geht auch der Verfasser nicht. In der h[illegible]
Verfassung sind viele ordentliche und brauchbare Gedank[illegible]
halten. Nur ist ihr flüssiger Stil oft allzu flüssig. Scho[illegible]
ersten Artikel muß auch der Verfasser bekennen, daß die [illegible]
der Volkssouveränität einer wissenschaftlichen Prüfung [illegible]
standhält. Dieser Feststellung bedurfte es kaum, weil d[illegible]
fassung selbst auf diesen angeblichen Urheber ihrer Souve[illegible]
nur in den seltenen Ausnahmefällen des Volksentscheids u[illegible]
Volksbegehrens zurückgreift. Man kann auch nicht einw[illegible]
der Art. 1 besage ja nur, daß die Staatsgewalt vom Volk[illegible]
gehe"; selbst Jellineks Beschränkung, das Volk sei zwa[illegible]
souverän, aber Organ des souveränen Staates, reicht hie[illegible]
aus. Das Volk ist begrifflich für jede Verfassung Objekt[illegible]
Subjekt. Über diesen Gegensatz kommt man nicht hinweg. [illegible]
selbst befehlen", d. h. eine Souveränität gegen sich sel[illegible]
eine dichterische Redewendung, aber eine logische Unm[illegible]
keit. Napoleon hat bekanntlich gesagt, das Volk sei w[illegible]
Wasser, das sich in jedes Gefäß füge, ohne solches Gefä[illegible]
in der Hand zerrinne.

Indessen erklärt sich diese Begriffsentgleisung wohl au[illegible]
etwas überhasteten Bestreben, der Bismarckschen Verf[illegible]
entgegenzutreten, einem Bestreben, das in dieser allge[illegible]
Richtung kaum nötig gewesen wäre, wie allmählich auch [illegible]
geisterten Anhänger der neuen Verfassung praktisch erk[illegible]
werden. Es ist, wie auch der Verfasser hervorhebt, fast er[illegible]
lich, mit welch starrer Gleichförmigkeit so vieles noch im[illegible]
Gleise verläuft. Nur einen Satz hat die neue Verfassung [illegible]
aus der früheren übernommen, und zwar ihren zweifelha[illegible]
— im früheren Art. 76, jetzigen Art. 19 — der von Verfas[illegible]
streitigkeiten innerhalb eines Landes spricht, in dem „kei[illegible]
richt zu ihrer Entscheidung besteht". Da soll nunmeh[illegible]
Staatsgerichtshof entscheiden, früher der Bundesrat. Ge[illegible]
sind wohl nur Streitigkeiten über die Auslegung der Verfas[illegible]
aber der Wortlaut umfaßt auch Streitigkeiten über den B[illegible]
der Verfassung, und so ist der frühere Art. 76 in der Ta[illegible]
standen worden. Wiederholt wurde im Reichstage verlang[illegible]
der Bundesrat auf Grund dieses Gesetzes die veraltete Me[illegible]
burgische Verfassung aufheben und durch eine neuzeitlic[illegible]
setzen solle. Daß in dem Lande selbst ein Gerichtshof fü[illegible]
artige Streitigkeiten „nicht bestehe", brauchte nicht erwäh[illegible]
werden, weil es geradezu widersinnig wäre, einen Gerich[illegible]
zur Entscheidung über den Bestand der Staatsverfassung, [illegible]
eigene Daseinsberechtigung, zu berufen. Aber auch der a[illegible]
stehende Staatsgerichtshof wird in solcher Sache so wen[illegible]
wirken vermögen, daß man der Verfassung hier nur wün[illegible]
kann, sie möge niemals praktisch werden.

Der Gedankeninhalt des Jellinekschen Buches ist viel zu[illegible]
fangreich, als daß es möglich wäre, im Rahmen einer Bespre[illegible]
auf Einzelheiten, namentlich auf die juristische Erörterun[illegible]
einzelnen Verfassungsbestimmungen weiter einzugehen. Nu[illegible]
zweierlei sei noch kurz hingewiesen: Angesichts der immer[illegible]
ker werdenden Abneigung gegen die Verhältniswahl deute[illegible]
Verfasser (S. 55) einen Ausweg in der Richtung einer Ve[illegible]
lung zwischen den Leitsätzen der Mehrheitswahl und der [illegible]
hältniswahl an. Der Vorschlag ist geistvoll skizziert, ab[illegible]
seinen Auswirkungen noch zu wenig deutlich, als daß man [illegible]
gegenüber schon bestimmte Stellung nehmen könnte. Bei [illegible]
weiteren, sehr bedenklichen Frage der Verfassung, nämlich [illegible]
wem und in welcher Form entschieden werden solle, ob es [illegible]
im einzelnen Falle um eine Verfassungsänderung handelt [illegible]
nicht, weiß auch der Verfasser nur den Staatsgerichtshof al[illegible]
stanz zu empfehlen. Besser wäre vielleicht das Reichsge[illegible]
weil der Staatsgerichtshof durch seine Zusammensetzung in[illegible]
hin bereits etwas politisiert worden ist. Jedenfalls ist es [illegible]
gend nötig, hier eine Lösung zu schaffen, die innerhalb des [illegible]
lamentes oder des Reichsrats nicht gefunden werden kann; [illegible]
wollte man dort auch für die Verneinung der Verfassungs[illegible]
rung eine Zweidrittelmehrheit vorsehen, so würde u. U. mi[illegible]
beliebigen Behauptung der Verfassungsänderung der ganze [illegible]
setzgebungsapparat lahmgelegt werden können.

Schließlich muß in einem besonderen Punkte Widersp[illegible]
gegen den Verfasser erhoben werden. Auch er nennt, wi[illegible]
viele, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft eine „neue b[illegible]
ders geartete Aktiengesellschaft". Das ist sie nicht. [illegible]
es auch im vorliegenden Werke als nebensächlich erscheine[illegible]
muß doch überall Verwahrung gegen den Schluß eingelegt [illegible]
den, daß die grundsätzlich außenpolitische Regelung des Re[illegible]
bahngesetzes dahin führen könnte, unsere Reichsbahnen aus [illegible]
deutschen Gemeinwirtschaft zu lösen. Eine Selbstberichti[illegible]
des Verfassers wäre im Interesse der Sache dankbarst zu [illegible]
grüßen.

Die geistige Höhe, von der aus der Verfasser seinen Ge[illegible]
stand betrachtet, kommt namentlich in dem besonders a[illegible]
hobenen versöhnlichen „Schlusse" zum Ausdruck. Hier we[illegible]

mit einer kurzen geschichtlichen Gegenüberstellung der und der heutigen Verfassung vornehmlich an den Lehrer ren Schulen, „für den dies Handbuch mit in erster Linie ben ist“, und mahnt zu einem verständigen Unterricht Jugend. „Alles hat seine Zeit, auch eine Verfassung. s Verfassung war die ihrem Zeitalter angemessenste der Machtverhältnisse Deutschlands, schon das macht sie ch; daß eine Verfassung für alle Zeiten gelten soll, darf h von einem Meisterwerk nicht verlangen, namentlich ht, wenn sich das Volk in stürmischer Entwicklung be-. Es wird dann noch darauf hingewiesen, daß sich die ung der Monarchie in den kleinen Ländern nur als eine ung der unter Napoleon vorgenommenen, von niemand Betroffenen bedauerten Mediatisierungen der kleinen rren darstellt, und betont: es bleibe also nur noch die b das Deutsche Reich selbst besser ein Kaiserreich oder eine Republik sei, diese Frage aber könne nach der gesamten inneren und äußeren Lage heute gar nicht anders als im Sinne der Republik beantwortet werden. Nur sollte nicht vergessen werden: „Ohne Bismarck kein Weimar! Trotz Preuß, trotz der Lobredner der neuen Verfassung ist die Verfassung von Weimar eine organische Fortbildung der Bismarckschen, schon nach den Verfassungsbestimmungen, noch deutlicher nach den Tatsachen des Verfassungslebens. Durch diese Erkenntnis würde das alte dem neuen nähergebracht und mit ihm versöhnt werden können, das heute wichtigste Einigungswerk wäre gelungen. Ganz von selbst wird sich dann im Schüler so etwas wie Staatsgesinnung regen. Der Lehrer hüte sich aber, diese Gesinnung durch geschmacklose Lobreden auf die Verfassung künstlich erzeugen zu wollen. Denn auch von der Liebe zur Verfassung, der Achtung vor ihr gilt das Wort: „sie kommen nicht mit äußerlichen Gebärden.“

v. Kienitz.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

chnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

,27 km lange Neubaustrecke Freystadt (Westpr.)-ofswerder (Westpr.) ist den Vereinsbahnstrecken hsbahndirektion Königsberg (Pr.) zugerechnet worden.

Drucksachen des Vereins.

n Satzungen des Vereins ist unter Aufhebung der e II und III ein IV. Nachtrag herausgegeben, der mit Schreiben Nr. III 225 vom 20. November d. J. versandt st.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 225 vom 20. November 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die Österreichischen Bundesbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend Vereinssatzungen;

Nr. IV 215 vom 23. November 1925 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Reichsbahndirektionen Cassel, Erfurt und Magdeburg, die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) und die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, betreffend schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

§ 10 Ziff. 1a VWÜ. Infolge eschädigungen durch Hoch- ar der Güterverkehr auf folgen- n gesperrt:

lfeld-Radkersburg am 12. und 13. November;

ring-Aspang (Strecke Fehring- baum) vom 12. bis einschl. November;

Pölten-Gußwerk (Strecke Maria- Gußwerk) am 12. November bis hr mittags;

n=S.B. - Spielfeld=Str. (Strecke nitz-Spielfeld=Str.) am 12. No- ber von 7 Uhr abends bis 14 Uhr. eichem Grunde muß zwischen und Spielfeld=Str. der Verkehr November bis voraussichtlich ber 1925 eingleisig abgewickelt , odurch die Güterzüge namhafte igen erleiden. (1137)

en 16. November 1925.

bahndirektion Wien=Südwest.

2. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.

arifstelle „Kakaoschalen aorückstände“ usw. ist zu ändern:

orückstände, zur mensch- nährung nicht geeignet, Ka- len, sämtlich auch gemahlen, d miteinander gemischt.“

„Kakaoschalen, ungemahlen.“

ehörige Erläuterung bleibt be- (1139)

len 18. November 1925.

he Reichsbahn-Gesellschaft.

hsbahndirektion Berlin.

fuhrausnahmetarif S. D. 2 r deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

igkeit vom 23. November 1925 die Abteilung XIII auch Sätze bergang Konstanz eingestellt. urch Reichsbahntarifanzeiger.

len 17. November 1925. (1135)

e Reichsbahn-Gesellschaft.

hsbahndirektion Altona.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 501).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 wird der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, neu herausgegeben. Der gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1923 nebst den Nachträgen I—IV tritt mit Ablauf des 30. November 1925 außer Kraft. Preis des neuen Tarifs 50 Reichspfennig.

Berlin, den 19. November 1925. (1141)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) Tfv. 6.

Es treten Änderungen und Ergänzungen ein. Näheres enthält die am 26. November 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers. (1149)

Berlin, den 20. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

Die Bestimmung für die Gütertarifstation Ruwer wird ergänzt. Näheres enthält die am 30. November 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 24. November 1925. (1154)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Ab 1. Dezember 1925 wird die dänische Station Aalborg in den Ausnahmetarif 14 für überseeisch eingeführtes Roh- und Reinbenzin einbezogen. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (1151)

Altona, den 23. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Altona,

namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 wird die Station Carwitz der Reichsbahndirektion Hannover in die direkten Tarife aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 24. November 1925. (1153)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4 a).

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Unterabschnitten Zu 6a, 41a, 48, 53a, 61a, 89a, 93a und 96b des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten“ Änderungen ein. Näheres enthält die am 26. 11. 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 21. November 1925. (1155)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 1, S. D. 5 und S. D. 7.

Mit Gültigkeit vom 24. November 1925 tritt in diesen Tarifen an Stelle von Stentsch bzw. Stentsch Grenze der Grenzübergang Neu=Bentschen bzw. Neu=Bentschen Grenze. (1132)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarife S. D. Nr. 2 und 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 werden die Anwendungsbedingungen der genannten Durchfuhr-Ausnahmetarife geändert. (1143)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 21. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Reichsbahndirektion Altona.

Tfv. 183. Direkter deutsch-polnischer Güter- und Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 wird zum Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den direkten deutsch-polnischen Güter- und Tierverkehr der Nachtrag 1 herausgegeben. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, namentlich wegen der Frachtberechnung für die Strecke Rawicz-Rawicz Landesgrenze (Richtung Wehrse) der Rawicz-Kobyliner Eisenbahn und die Einbeziehung der polnischoberschlesischen Durchgangsstrecken.

Breslau, den 24. November 1925. (1152)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 23. November 1925 wird der Ausnahmetarif 90 für überseeisch eingeführtes Knochenschrot und überseeisch auszuführendes Ossein zwischen Heufeld und deutschen Nordseehäfen eingeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1133)

Altona, den 17. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. November 1925 wird der Ausnahmetarif 91 für Roh-Aluminium in Blöcken zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern von Töging (Inn) nach deutschen Seehäfen eingeführt. Der Ausnahmetarif ist an eine innerhalb dreier Monate aufzuliefernde Mindestmenge von 2500 t gebunden. (1136)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 19. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. November 1925: Streichung der Empfangsstation Elbing im A. T. 35 ab 26. 1. 26. Änderung eines Stationsnamens im A. T. 35a. Ausdehnung des A. T. 36 auf Barmen, Elberfeld, Dortmund. Aufnahme von Stationen in die A. T. 41, 59, 85. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1145)

Altona, den 20. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1925 wird der Geltungsbereich des genannten Tarifes erweitert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1146)

Altona, den 20. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 26. November 1925 wird der Ausnahmetarif 92 für schwefelsaures Ammoniak und Leunasalpeter von Kötzschen und Wolfen (Kr. Bitterfeld) nach deutschen Nordseehäfen eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 21. November 1925. (1147)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 5.

Mit Gültigkeit vom 26. November 1925 wird das Warenverzeichnis des genannten Tarifs erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 21. November 1925. (1144)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 26. Januar 1926 werden die deutsch - polnischen und deutschoberschlesisch - polnischoberschlesischen Grenzübergangsstationen mit sämtlichen Angaben aus dem Geltungsbereich der Abteilungen I, II, V, VI und VIII des genannten Tarifes herausgenommen. (1150)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 21. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 25. November 1925 werden die Stationen Karlsruhe Hafen und Mannheim Rheinau Hafen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 11 d (Phosphate zur Herstellung von Superphosphat) aufgenommen.

Berlin, den 20. November 1925. (1140)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 16. November 1925 wird der Ausnahmetarif 79 für Holzzellstoff nach der Schweiz und Italien aufgehoben. (1134)

Karlsruhe, den 6. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Deutsch - Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

I. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 sind auf S. 141 im Tarif Nr. 8, Schnitttariftafel B, unter „I. Eilgut" die Station Bubny dolní nádraží zu streichen und dafür die Station Holešovice mit den gleichen Frachtsätzen nachzutragen.

II. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1925 ist der erste Satz der Ziffer (6) der Allgemeinen Tarifvorschriften (S. 8 u. 9) im Eingang wie folgt zu fassen:

Im Verkehr nach und von tschechoslowakischen Stationen (ausgenommen deutsch - tschechoslowakische Grenzübergangsstationen), für die der Tarif usw. wie bisher. — Tschechoslowakischer Wortlaut:

V dopravě do stanic a ze stanic československých (kromě německo - československých pohraničních přechodových stanic), pro které v tarifu atd. jako dosud. (1138)

Dresden, am 19. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Dezember 1925 tritt ein Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, für die Beförderung von Frachtgütern in Wagenladungen (ausgenommen Kohle) zwischen Stationen des bayerischen (rechtsrhein. und pfälzischen) Netzes der Deutschen Reichsbahn, Stationen der deutschen Reichsbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen (Ruhr), Frankfurt (Main), Hannover, Karlsruhe, Köln, Mainz, Münster, Oldenburg, Stuttgart und Trier sowie Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft München einerseits

und

Stationen der Österreichischen Bundesbahnen einschließlich der in ihrem Betriebe stehenden Privatbahnen, ferner der Eisenbahn Wien-Aspang sowie der von ihr betriebenen Schneebergbahn im unmittelbaren Übergang anderseits in Kraft.

Näheres im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen sowie im Verkehrs - Anzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. (1148)

Preis des Tarifs 3 RM.
München, den 19. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II (Tf

Mit Gültigkeit vom 1. Dezemb wird der Reichsbahn-Tiertarif, neu herausgegeben. Dementsp treten am 30. November 1925 auße

a) der Reichsbahn-Tiertarif, Teil 1. Dezember 1923 nebst den trägen 1—6,
b) die Sonderauflage des Reichsb tarifs vom 1. Dezember 1923.

Preis des neuen Tarifs 2 Reichs
Berlin, den 19. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsc
Reichsbahndirektion Berlin

Deutsch-Tschechoslowakisch Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1925 treten f direkte Tarife in Kraft:

a) Eisenbahngütertarif, Heft 7, f Kohlenverkehr von tschechos schen Gewinnungsstätten nach tschechoslowakischem Gebiet nen Reichsbahnstationen un tschechoslowakischen Statione Strecke Asch-Roßbach — Tfv.
b) Eisenbahngütertarif, Heft 9, f Kohlenverkehr von tschechos schen Gewinnungsstätten nac deutschen Stationen — Tfv. 47
c) Eisenbahngütertarif, Heft 10, f Kohlenverkehr von tschechos schen Gewinnungsstätten nach nord- und ostdeutschen St — Tfv. 473 —.

Die Tarife enthalten direkte sätze in Schnittform für die ts slowakische und deutsche Beförd strecke. Die Frachtsätze gelten n Beförderung über die im Tarif an nen Grenzübergangsstationen. En stehende Verkehrsleitungsvorschrif Absenders schließen deren Anw aus. Eine Verpflichtung für d sender, den Beförderungsweg (übergangsstation) im Frachtbrief schreiben, besteht nicht.

Abdrücke der Tarife können b werden:

1. In Deutschland:
a) von der Wirtschaftshauptverw der Reichsbahndirektion Dres Dresden-Neustadt, Lößnitzstraß
b) durch Vermittelung der bete Stationen.

2. In der Tschechoslowa
a) von den Staatsbahndirektionen;
b) durch Vermittelung der bete Stationen.

Preis: Heft 7 = 1,30 RM.,
Heft 9 = 6,00 „
Heft 10 = 4,00 „

Dresden, am 15. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellsch
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltu

---

3. Personen- und Gepäckverk

Die Gebühren für die Versicheru Expreßgut (Markenversicheru den Annahmeschaltern der Eisenba waltung sind vom 1. November d. auf etwa ⅓ der bisherigen Sätze gesetzt worden. Sie betragen jetz für je 1000 RM. und eine Beförder strecke von:

1 bis 150 Tarifkilometer	1.0
151 „ 400 „	1.5
401 „ 700 „	3.0
701 „ 1200 „	4.5
1201 Tarifkilometer und darüber	6.0

Berlin, den 16. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellscha
Reichsbahndirektion Berlin.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

. 49. | Berlin, den 3. Dezember 1925. | LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Welche Forderungen soll die Reichsbahn hinsichtlich der Gestaltung der Kraftwagenbesteuerung stellen?

Von Reichsbahnrat **Burger** in Würzburg.

I. Allgemeines.

eutschland bestand früher die Übung, vor Erlassung eines es den Entwurf oder wenigstens die in einer Denkschrift gelegten Grundlinien des Gesetzes den Stellen oder Ortionen, deren Belange von dem Gesetz getroffen wurden, tachtlichen Äußerung vorzulegen. Diese Übung konnte lers bei Gesetzentwürfen mit wirtschaftlichem Einschlag gel beobachtet werden. Diese dem Grundsatz „audiatur et pars" entsprechende Übung war zweifellos gut, deckte die chen eines Gesetzentwurfes rechtzeitig auf und trug zur sserung des Gesetzentwurfes wesentlich bei.

erwarten demnächst das Herauskommen eines neuen ahrzeugsteuergesetzes. An der Gestaltung dieses Gesetzes e Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft lebhaft interessiert. Interesse der DRG. erschöpft sich indes in einer ein- Forderung, nämlich in der **Forderung, daß der twagen im Verhältnis zur Eisenbahn erlei Begünstigung** erfährt, daß vielmehr dem raftwagen bedienten Verkehr im allgemeinen die gleichen ungen auferlegt werden, wie dem Eisenbahnverkehr — in Rechtsstaat eine ganz selbstverständliche Forderung. Die he Reichsbahn gehört dem Deutschen Reiche. Die DRG. ist ch zu dem Zweck ins Leben gerufen worden, dieses Ver- des Reichs zu verwalten und aus dem Eisenbahnbetrieb die Hauptlast der Reparationen aufzubringen. Die DRG darf daher wohl erwarten, von der Reichsregierung rechtzeitig über die Grundlagen des neuen Kraftfahrzeugsteuergesetzes unterrichtet zu werden, um Gelegenheit zu bekommen, ihre Forderungen hinsichtlich der Gestaltung des Gesetzes geltend zu machen. Es geht nicht an, die DRG in einer so wichtigen Frage vor vollendete Tatsachen zu stellen.

Die Eisenbahn fühlt sich bekanntlich gegenüber dem Kraftwagen darin benachteiligt, daß sie ihre Fahrbahn selbst herstellen und unterhalten muß, und daß sie von ihren Beförderungseinnahmen Verkehrssteuer entrichten muß, während der Kraftwagen für die Benützung der öffentlichen Straßen so gut wie nichts zahlt und eine Verkehrssteuer nicht entrichtet. Es kommt nun allerdings der Eisenbahn nicht zu, die Forderung zu erheben, daß der **Kraftwagen** zur Entrichtung von **Wegeabgaben** herangezogen wird; denn die Eisenbahn trägt ja nicht die Unterhaltungslast an den öffentlichen Straßen. Es käme den straßenunterhaltungspflichtigen Verbänden (Länder, Bezirke, Gemeinden) zu, diese Forderung zu vertreten. Tatsächlich wird von den straßenunterhaltungspflichtigen Verbänden diese Forderung mit allem Nachdruck erhoben. Über die grundsätzliche Frage der Heranziehung des Kraftwagens zu den Kosten der Straßenunterhaltung besteht auch kein Streit. Sogar die Automobilindustrie vermag sich der Erkenntnis von der Notwendigkeit der Belastung des Kraftverkehrs mit Wegeabgaben nicht zu verschließen. Im Gegenteil, diese Industrie ist

sich darüber vollkommen klar, daß die Abnutzung der Straßen in der bisherigen Weise nicht weiter gehen darf, daß gute Straßen für die Automobilindustrie eine Lebensfrage sind. Der Reichsverband der Automobilindustrie hat selbst die Forderung gestellt, den Kraftverkehr zur Zahlung von Wegeabgaben heranzuziehen. Die DRG kann sich sonach dieser Forderung unbedenklich anschließen, wenn sie hier auch keine eigenen Rechte vertritt.

Anders liegt die Sache hinsichtlich der Heranziehung des Kraftverkehrs zur Verkehrssteuer. Die Eisenbahn hat bekanntlich 7 % der Güterfrachten und 10 bis 16 % des Personenfahrgeldes als Verkehrssteuer abzuführen. Der Kraftverkehr ist dieser Steuer nicht unterworfen. Die Ausdehnung des Kraftverkehrs ist heute eine derartige, daß der Kraftwagen der Eisenbahn sogar im Fernverkehr den schärfsten Wettbewerb bereitet. Der Lastwagen tritt auf Entfernungen bis 300 km und darüber als erfolgreicher Wettbewerber auf, dem Personenkraftwagen sind fast keine Grenzen in der Wettbewerbsfähigkeit gezogen. Dabei vermag ein moderner Autobuszug über 100 Fahrgäste zu befördern. Das sind Verkehrsleistungen, die den Verkehrsleistungen der Eisenbahn vollkommen vergleichbar sind. Mit welchem Recht bleiben diese Verkehrsleistungen verkehrssteuerfrei, wenn die gleiche Leistung der Eisenbahn verkehrssteuerpflichtig ist? Diese ungleiche Behandlung zweier verwandter Beförderungsmittel muß beseitigt werden; der Kraftverkehr muß der Verkehrsteuer in gleicher Weise unterworfen werden, wie die Eisenbahn. Zur Beseitigung der bestehenden Rechtsungleichheit bietet die kommende Kraftfahrzeugsteuergesetzgebung die gegebene Gelegenheit.

II. Die derzeitige Besteuerung des Kraftwagens.

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine Reichssteuer, deren Ertrag den Ländern für Straßenunterhaltungszwecke überwiesen wird. Das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 8. April 1922 ist abgedruckt im RGBl. 1922, Bd. I, S. 396. Die in diesem Gesetz enthaltenen Steuersätze (Papiermarksätze) sind in der II. Steuernotverordnung vom 19. Dezember 1923 (RGBl. 1923, Bd. I, S. 1205) auf Goldmark umgestellt worden, und gelten in dieser Umstellung heute noch.

Die Kraftfahrzeugsteuer für Lastwagen wird berechnet nach dem Eigengewicht des Fahrzeuges. Der Höchstbetrag der Steuer ist 200 ℳ für das Jahr. Die üblichen Fahrzeuge für den Überlandverkehr zahlen diesen Steuersatz.

Die Personenwagen werden nach den Pferdestärken (PS) des Motors besteuert; das sind aber nicht die wirklichen PS; die „Steuer-PS" sind wesentlich niedriger als die wirklichen PS und werden nach einer Formel errechnet. Ein Wagen mit sechs „Steuer-PS" zahlt für 1 PS 20 RM., also jährlich $6 \times 20 = 120$ RM. Bei Wagen mit größeren Pferdestärken ist eine starke Progression der Steuersätze vorgesehen. Ein Wagen mit 20 „Steuer-PS" zahlt beispielsweise jährlich 1000 RM. Steuer, stärkere Wagen entsprechend mehr.

In einzelnen Ländern besteht daneben die rechtliche Möglichkeit, die Unternehmer von Kraftwagenbetrieben zu besonderen Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung heranzuziehen. In Bayern ist die Befugnis, Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung zu verlangen, den Gemeinden und Bezirken durch eine Verordnung vom 28. April 1924 eingeräumt. Zu solchen Vorausleistungen können die Unternehmer von Betrieben, die eine Straße wiederkehrend in außergewöhnlichem Maße abnützen, herangezogen werden, und zwar bis zum Betrage der Hälfte der Grund-, Haus- und Gewerbesteuer des einzelnen Betriebes. Eine Bestimmung, wonach das Land selbst als Eigentümer der Staatsstraßen für die Benützung der Staatsstraßen solche Vorausleistungen verlangen kann, scheint nicht zu bestehen. Sonach können solche Vorausleistungen nur für die Benutzung von Straßen von untergeordneter Bedeutung (Bezirksstraßen, Ortsstraßen) verlangt werden.

Die preußische Vorausleistungsordnung vom 25. November 1923 überläßt die Besteuerung des über das gemeinübliche Maß hinausgehenden Kraftverkehrs den Stadt- und Landkreisen. B steuert soll werden die tonnenkilometrische Leistung.

III. Kritik der derzeitigen Besteuerung Kraftfahrzeuge.

Die Kraftfahrzeugsteuer hat für das Jahr 1924 einen B von 52 Millionen RM. ergeben. Die englische Kraftfahrzeugs hat im gleichen Zeitraum 330 Millionen RM.[1]) ergeben. Geldbedarf für die Instandsetzung des Deutschen Straßenn wird für die nächsten Jahre mit je 500 Millionen RM. gesch

An der Kraftfahrzeugsteuer muß bemängelt werden,

1. daß die dem Kraftwagen auferlegten Steuern der Höhe völlig unzulänglich sind,
2. daß die Steuer jedes Fahrzeug von gleicher Größe gleich trifft, ohne auf die tatsächlichen Beförderun stungen des einzelnen Fahrzeuges Rücksicht zu neh

Es wird niemand behaupten können, daß eine jährliche St von 200 RM. für einen großen Lastwagenzug eine ausreich Abgeltung dafür ist, daß der Wagen das ganze Jahr unbehi im ganzen Deutschen Reich und auf jeder Straße fahren Und ebenso ist es eine steuerliche Ungerechtigkeit, einen W der Tag für Tag Überlandtransporte auf weite Entfernungen führt, steuerlich genau so zu behandeln wie einen Fabrik wagen, der lediglich den Verkehr zwischen Güterbahnhof Fabrikhof bedient. Das gleiche gilt sinngemäß für die Best rung der Personenwagen.

Die Länderbestimmungen über die Vorausleistungen für a gewöhnliche Wegeabnützung haben so gut wie keine prakti Bedeutung. Wenigstens muß das für die bayerischen Ver nisse gesagt werden. Wenn der Verkehr auf den Staatsstra auf denen der Fernverkehr fast ausschließlich bedient wird, Vorausleistungen überhaupt frei ist, dann ist die Reichw dieser Besteuerungsmöglichkeit außerordentlich gering. haben auch in Bayern noch keine Wahrnehmungen machen nen, daß die Gemeinden und Bezirke von der Möglichkeit, den Kraftwagenunternehmern Vorausleistungen für außergew liche Wegeabnützung zu verlangen, in wirksamer Weise brauch machen. Die Art dieser Besteuerung, bestehend in Erhebung von Teilen der Realsteuern des Betriebes, ist e falls keine glückliche. Ein Unternehmer, der mangels e Immobiliarbesitzes keine nennenswerte Realsteuern entrich kann mit solchen Vorausleistungen überhaupt nicht wirksam troffen werden. Auch die preußische Vorausleistungsord hat wegen ihrer Mängel eine praktische Bedeutung nicht langt. Es wird sogar die Rechtsgiltigkeit dieser Verordn bestritten (s. Zeitsch. „Kraft und Verkehr" 1925, S. 335).

IV. Erfordernisse einer gerechten Beste rung des Kraftverkehrs.

Eine gerechte Kraftfahrzeugsteuer muß auf folgenden Gr lagen aufgebaut sein:

1. Die Besteuerung muß im ganzen Reichsgebiet gleich s Die Freizügigkeit der Kraftwagen muß im Reichsgebiet währleistet sein. Sondersteuern der Länder und Gemein sind auszuschließen. Für die Benutzung von besond Bauwerken (Brücken), und besonderen Automobilstra können mit Genehmigung der Landesregierung Sonde gaben verlangt werden,
2. die Fahrzeugsteuern müssen nach der tatsächlichen I spruchnahme der Straßen, d. i. nach den Beförderun leistungen des Fahrzeuges bemessen werden. Eine malige feste Jahresabgabe entspricht den Forderungen steuerlichen Gerechtigkeit nicht,
3. die Kraftfahrzeuge müssen der dem Eisenbahnverkehr erlegten Verkehrssteuer unterworfen werden,
4. der Besteuerung ist jeder Kraftwagen zu unterwerfen. Befreiungsfälle sind scharf abzugrenzen. Auch die öff

[1]) 16,5 Mill. Pfd. Sterl. (Zeitschrift für Verkehrstechnik 19 S. 393).

…ien Verkehrsunternehmungen (einschließlich der Reichs-…st). sind der regelrechten Besteuerung zu unterwerfen,
… Orts- und Nahverkehr ist steuerlich geringer zu be-…ten als der Überlandverkehr,
… internationale Verkehr ist besonders zu regeln.

V. Besteuerungsmöglichkeiten.

…tzt konnte man in der Fach- und Tagespresse folgenden …rschlägen begegnen:

… ist eine Erhöhung der geltenden Kraft-…fahrzeugsteuer vorgeschlagen worden. Dieser Vor-…slag ist unannehmbar, weil er alle Nachteile der bis-…higen Besteuerung beibehält und insbesondere der For-…dung auf Einrechnung der Verkehrssteuer nicht Rech-…ng trägt,

… ist eine Bereifungssteuer vorgeschlagen worden. …h diesem Vorschlag sollen die Gummireifen, sobald sie in … Verkehr kommen, einer Abgabe unterworfen werden. …iese Steuerform erscheint ebenfalls ungeeignet. Sie …rde zur Folge haben, daß die Bereifung vielfach bis zur …zlichen Unbrauchbarkeit ausgenützt wird. Die Industrie …rde fortgesetzt neue Reifentypen mit immer stärkerer …hlbewehrung auf den Markt bringen, um die Abnutzung … Reifens zu verlangsamen — auf Kosten des Steuerauf-…kommens und auf Kosten der Straße. Eine Bereifungs-…ier würde auch insofern ungerecht wirken, als die …fenabnützung in Ländern mit vielen Gebirgsstrecken un-…ich schneller vor sich geht als im Flachland,

… Bayerische Städtetag hat vor kurzem in einer Eingabe … die Reichsregierung eine Benzinsteuer vorge-…lagen. Die Benzinsteuer ist in Amerika eingeführt. …uch gegen diese Art der Besteuerung müssen schwer-…gende Bedenken erhoben werden. Abgesehen von den …nischen Schwierigkeiten einer solchen Besteuerung muß …h hier betont werden, daß eine Benzinsteuer Kraftwagen, … auf ein gebirgiges oder schlechtes Straßennetz ange-…sen sind, ungleich härter trifft, als die im Flachland …wendeten Fahrzeuge, weil auf ungünstigen Straßen der …riebsstoffverbrauch viel größer ist als auf ebenen …ßen. Daneben scheinen uns die technischen Schwierig-…en einer Besteuerung des Kraftwagenbetriebsstoffes … groß zu sein. Wir haben nicht bloß Fahrzeuge, die mit …zin oder Benzol fahren, sondern auch Schwerölmotoren … Elektromobile. Es beginnen also die Schwierigkeiten …n beim Betriebsstoff selbst. Sodann findet der gleiche …iebsstoff für unzählige technische Zwecke Verwendung. … soll da eine wirksame Kontrolle über die Verwendung … steuerfreien und steuerpflichtigen Betriebsstoffen mög-… sein? Etwa durch Beimengung von Farbstoffen für … Fahrzeugbetriebsstoff? Oder durch die gesetzlich vor-…hreibende Anbringung von Betriebsstoffmessern? Wer … diese Messer wiederum kontrollieren?

… Reichsverband der Automobilindustrie hat folgende …n der Besteuerung vorgeschlagen:
1. …ine allgemeine Kraftfahrzeugsteuer,
2. …llgemeine Wegeabgaben,
3. …esondere Wegeabgaben für eine außergewöhn-…iche Abnützung der Wege.

…ter allgemeinen Kraftfahrzeugsteuer ver-… Reichsverband wohl die jetzt bestehende Kraftfahr-…r mit festen nach der Art des Fahrzeuges abgestuften ….

…ie Beschaffenheit der allgemeinen Wegeab-…pricht sich der Reichsverband nicht aus. Insbesondere … nicht klar, ob der Reichsverband hierunter feste Ab-…er Abgaben, die nach der tatsächlichen Inanspruch-…r Straße abgestuft sind, versteht.

… besonderen Wegeabgabe denkt der Reichs-…wohl an eine Sonderbesteuerung von besonders schwe-…zeugen.

Diese Steuervorschläge des Reichsverbandes der Automobilindustrie sind zweifellos geeignet, als Grundlage für die gesetzgeberische Behandlung der Kraftfahrzeugsteuer zu dienen. Zu bemängeln ist lediglich, daß der Reichsverband sich über die Heranziehung der Kraftfahrzeuge zur Verkehrssteuer ausschweigt.

Einen ähnlichen Vorschlag macht der Ausschuß „Gesetzgebung und Finanzierung" der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau. Er verlangt

1. allgemeine Wegeabgaben, und versteht hierunter die derzeitige Kraftfahrzeugsteuer mit entsprechenden Verbesserungen;
2. besondere Wegeabgaben nach einem tonnenkilometrischen Tarif.
(Zeitschr. für Verkehrstechnik 1925, 17. Heft, S. 263.)

VI. Vorschlag einer Kraftfahrzeugbesteuerung.

Wir schlagen folgende Gestaltung der Besteuerung vor:

1. Eine allgemeine Kraftfahrzeugsteuer, die nach dem Vorbild der heutigen Kraftfahrzeugsteuer berechnet wird. Wir wollen diese Steuer „Zulassungssteuer" nennen, weil sie erstmals bei der Zulassung des Fahrzeuges zum öffentlichen Verkehr erhoben wird.
2. Wegeabgaben, die nach der tatsächlichen Inanspruchnahme der Straße bemessen werden, und in die ein Verkehrssteuertreffnis eingerechnet ist.

Im einzelnen wären diese Wegeabgaben folgendermaßen zu gestalten:

a) Der Personenwagen zahlt für die zurückgelegte Wegestrecke kilometrische Abgaben. Diese kilometrischen Einheitssätze werden nach „Steuer P. S." abgeftuft und gesetzlich festgelegt. In die Einheitssätze ist ein Verkehrssteuertreffnis eingerechnet. Selbstverständlich kann man an Stelle einer spitzen Berechnung der kilometrischen Abgaben Pauschsätze, z. B. für je 1000 km festsetzen. Die Pauschsätze müßten nach der Art des Fahrzeugs abgestuft sein,

b) die Leerfahrten der Lastwagen sind abgabenfrei. Für Vollfahrten sind tonnenkilometrische Abgaben zu entrichten, wobei jede angefangene Tonne als voll gerechnet wird. Die Verkehrssteuer ist in den Einheitsatz eingerechnet. Für die tonnenkilometrische Abgabe werden zwei Tarifsätze vorgesehen, ein höherer für Kaufmannsgut aller Art (Warentarif) und ein sehr niedriger für Rohstoffe und Werkstoffe (Rohstofftarif). Die dem Rohstofftarif unterworfenen Güter wären im Tarif zu benennen.

Auch hier kann man wie im Falle a) Pauschsätze für je 1000 tkm einführen; es wären Pauschsätze für beide Tarifklassen (Warentarif bzw. Rohstofftarif) vorzusehen. Eine weitere Abstufung der Pauschsätze wäre hier nicht notwendig, weil nach unserem Vorschlag das Fahrzeug selbst abgabenfrei bleibt,

c) Personen- und Lastfahrzeuge, die nur innerhalb des Gemeindebezirkes und einer gesetzlich festzulegenden Nahzone (etwa 20 km) verwendet werden, können die Wegeabgabe durch Entrichtung einer Pauschgebühr abgelten. Diese Gebühren sind nach der Art des Fahrzeuges einerseits und nach der Größe der Gemeinde anderseits abzustufen und gesetzlich festzulegen. Bei Fahrten über die Nahzone hinaus sind die Kilometergelder nach Ziff. a), bzw. die Tonnenkilometergelder nach Ziff. b) zu entrichten.

(Die Möglichkeit, die Nahzonen-Pauschgebühr weiter auszubauen, ist im nächsten Abschnitt erörtert.)

VII. Steuervollzug.

1. Die Zulassungssteuer wird in der bisherigen Weise erhoben. Die Erhebung bietet keine Schwierigkeiten.
2. Auch der Erhebung der pauschalierten Wegeabgabe von

den im Orts- und Nahverkehr verwendeten Fahrzeugen gestaltet sich sehr einfach. Dagegen bietet die Erhebung der kilometrischen bzw. tonnenkilometrischen Abgaben auf den ersten Blick einige Schwierigkeiten. Diese Schwierigkeiten lassen sich aber überwinden, wenn man den Grundsatz aufstellt, daß der Fahrzeuginhaber die Wegeabgabe selbst berechnen muß. Es sei hier verwiesen auf die Umsatzsteuer oder auf die Weinsteuer, die der Steuerschuldner ebenfalls selbst berechnen muß. Zu diesem Zweck erhält jedes Fahrzeug bei der Anmeldung ein Steuerbuch. Dieses Steuerbuch enthält die Beschreibung des Fahrzeuges, seine Steuernummer, Zulassungsnummer und die für das Fahrzeug maßgebenden Einheitssätze der Wegeabgabe. Das Steuerbuch ist bei jeder Fahrt mitzuführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzuzeigen. Bei Antritt der Fahrt ist die Fahrstrecke einzutragen und die Steuer auszuwerfen. Die geschuldeten Wegeabgaben sind nach Ablauf des Monats zu entrichten. Nach dem Ermessen der Steuerbehörde können zur Erleichterung der Steuernachprüfung zwei Steuerbücher für jedes Fahrzeug ausgegeben werden, eines für die geraden und eines für die ungeraden Monate.

Die Höhe der kilometrischen bzw. tonnenkilometrischen Einheitssätze wäre zunächst für ein Probejahr festzulegen und sodann nachzuprüfen. Die Wegeabgabe soll bei Personenwagen und bei Lastfahrten mit hochwertigen Gütern mindestens 10 %, bei Lastfahrten mit Rohstoffen mindestens 5 % der üblichen Beförderungspreise wegsteuern. Die üblichen Beförderungspreise können ohne Schwierigkeit ermittelt werden. Eine Besteuerung in diesem Ausmaß ist durchaus erträglich; diese Sätze übersteigen ja im Durchschnitt kaum die dem Eisenbahnverkehr auferlegte Verkehrssteuer.

Im übrigen kann man die Erhebung der kilometrischen bzw. tonnenkilometrischen Wegeabgaben ohne weiteres dadurch vereinfachen, daß man die Nahzonen-Pauschgebühr weiter ausbaut. Man kann ohne Schwierigkeit gestaffelte Nahzonen-Pauschgebühren einführen und damit die Möglichkeit schaffen, auch für einen größeren Aktionsradius (etwa bis 50 km) die Wegeabgabe pauschaliter zu entrichten. Für diesen Fall müßte man prozentuale Zuschläge (für 30 und 50 km) zur Nahzonen-Pauschgebühr vorsehen. Bei der Bemessung der Höhe der Nahzonen-Pauschgebühr wäre etwa von der allgemeinen Kraftfahrzeugsteuer (Zulassungssteuer) auszugehen. Als niedrigste Gebühr (Grundgebühr) käme etwa der einfache Betrag dieser Steuer selbst in Betracht.

(Vorschlag für den Ausbau der Pauschgebühr jeweils für die Nahzone (20 km):

a) In Gemeinden bis zu 10 000 Einw.	100%	der Zulassungssteuer
b) „ „ von 10 000—100 000 „	150% „	„
c) „ „ „ 100 000—1 Mill. „	200% „	„
d) „ Großgemeinden	250% „	„

Ein Lastkraftwagen, der heute 200 *M* Zulassungssteuer entrichtet, hätte also beispielsweise in Berlin künftig neben der Zulassungssteuer für den Verkehr innerhalb der Nahz… Pauschwegeabgabe in Höhe des 2½fachen der Zulassun… also insgesamt 200 *M* Steuer und 500 *M* Wegeabgabe … richten; in einer Kleingemeinde wären 200 *M* Steuer un… Wegeabgabe zu entrichten.

Will der Kraftwagen die Wegeabgabe für einen größ… zirk (für die 30- oder 50-km-Zone) im Pauschwege abg… möchte für die 30-km-Zone ein Zuschlag von 50 %, … 50-km-Zone ein Zuschlag von 100 % der Grundgebühr (… Zulassungssteuerbetrags) vorzusehen sein, ohne Rücks… die Größe der Gemeinde, in der das Fahrzeug zur Ste… anlagt ist.

Die Entrichtung der pauschalierten Wegeabgabe … Steuerbuch nachzuweisen. Die Wegeschnittpunkte, bis z… die Wegeabgabe abgegolten ist, wäre im Steuerbuch zu ver…

VIII. Internationaler Verkehr.

1. Im regelmäßigen Grenzverkehr möch… Fahrzeuge zur Entrichtung der Nahzonen-Pauschgebüh… zuhalten sein.

2. Im Gelegenheits-Grenzverkehr (Ausflu… Durchreiseverkehr) möchte den Grenzzollämtern die … erhebung zu übertragen sein. Der in das Reichsgebiet ein… Kraftwagen soll die Kraftfahrzeugsteuer und die Weg… durch Entrichtung von Pauschgebühren für einen kurz bem… Zeitabschnitt (1 Woche oder 1 Monat) abgelten.

IX. Verteilung des Steueraufkommen…

1. Die Zulassungssteuer wird dem Land zugeschieden, … die Steuer anfällt. Das Reich behält lediglich einige H… teile als Abgeltung der Erhebungskosten ein.

2. In gleicher Weise wird mit den Nahzonen-Pauschg… verfahren, wobei jedoch vorweg 25 % des Steuerertrags a… kehrssteuer einbehalten wird.

3. Von dem Ertrag der kilometrischen bzw. tonnenki… schen Wegeabgaben wird zunächst 25 % als Verkehrssteu… behalten. Der Rest wird nach Abzug des Verwaltungs… hundertsatzes unter den Ländern nach einem Schlüssel, … Grund des Besitzstandes an Straßen I. und II. Klasse … wird, verteilt.

X. Schlußbemerkung.

Die Wegeabgaben sollen beweglich sein, d. h. sie soll… dem jeweiligen Straßenbauaufwand anpassen. Ein T… Straßenbauaufwands muß aus allgemeinen Steuermitteln g… werden. Dem Grundsatz der Beweglichkeit der Wegea… muß die Gesetzestechnik Rechnung tragen. Es möchte si… halb empfehlen, die Steuer- und Wegeabgabensätze nicht … Kraftfahrzeugsteuergesetz selbst aufzunehmen, sondern i… Anlage zum Gesetz zu verlautbaren. Die Änderung der … soll im Verordnungswege erfolgen können.

Die Fahrkartenpreise der europäischen Eisenbahnen.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

In Nr. 46 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom 12. November 1925, S. 1295, ist eine interessante Tabelle der Fahrkartenpreise der europäischen Eisenbahnen veröffentlicht. In dieser Tabelle fanden die Personenfahrpreise der Saarbahnen keine Berücksichtigung. Zur Vervollständigung der Tabelle sind diese Zahlen nicht weniger interessant. Die Tarifsätze der Saarbahn nach der Preistafel vom 16. Juni 1925, umgerechnet 1 Reichsmark = 6,00 frz. Franken, sind folgende:

a) Schnellzüge	100 km	b) Personenzüge	100 km
I. Klasse . . .	6,17 RM,	I. Klasse . . .	5,50 RM,
II. Klasse . . .	4,33 RM,	II. Klasse . . .	3,67 RM,
III. Klasse . . .	2,75 RM,	III. Klasse . . .	2,42 RM,

(Preise über 100 km kennt der Saarbahntarif nicht.)

Der Vergleich der einzelnen Sätze drängt einem folgend… auf: Die Fahrpreise in den Ländern mit einer gesunden W… sind im großen und ganzen so ziemlich gleich. Man muß … kürlich zu dem Schluß kommen, daß diese Preise den t… lichen Verhältnissen Rechnung tragen; diese Preisbil… dürften wohl als normal anzusprechen sein. Anders ist … mit den Fahrpreisen in den Ländern, die eine kranke … haben, wie Italien, Südslawien, Tschechoslowakei, Öst… Ungarn, Frankreich, Belgien, Rumänien und dem Saar… Hier sind die Personenfahrpreise derartig niedrig gehalt… die Eisenbahnen wohl keinesfalls auch nur annähern… Selbstkosten decken können und mehr oder weniger auf … zuschüsse rechnen müssen.

Zur Frage der Verkehrssicherheit auf Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe.

Von Reichsbahnoberrat **Wöhrl**, Nürnberg.

n Ausführungen des Reichsbahnoberrates Reichert, rt, in Nr. 38 dieser Zeitung, in denen mein kurzer Auf- Heft 19/1925 des Organs für die Fortschritte des Eisen- ens erwähnt wird, sei mir gestattet, zur Klärung meines aktes sowie zur Aufklärung, warum ich lediglich für akenlose und unbewachte gefährliche Neben- rfahrten, nicht aber zugleich für die bewachten und abge- en Hauptbahnübergänge Warnungstafeln in Mitte der orgeschlagen habe, im nachfolgenden Stellung zu nehmen.

hst möchte ich einiges richtigstellen:

abe bei meinem Vorschlag zunächst nur die tödlich ge- n schrankenlosen Übergänge, wie sie teilweise auf den hen Nebenbahnen und auch auf den norddeutschen nen vorkommen, im Auge gehabt, wie beispielsweise ten von Staatsstraßen, auf denen sich der internationale genverkehr bewegt und bei denen es infolge ihrer oft Unübersichtlichkeit jeden Tag vorkommen kann, daß ein loser Fahrer nebst seinen Passagieren in einigen Se- ins Jenseits befördert wird.

iese Übergänge wollte ich zunächst in einer wirksamen schaftlich für Reichsbahn und Kraftwagenverbände trag- eise geschützt wissen.

wachten Übergänge der Hauptbahnen besser als bisher Kraftfahrer sichtbar zu machen, halte ich — auch heute achdem ich inzwischen die Aufsätze von Eisenbahn- Lamp in Nr. 27 der „Reichsbahn" und die beiden Auf- s Reichsbahnoberrates Reichert kennengelernt — als wichtig, da diese Übergänge mit Schranken versehen ul nach Bau- und Betriebsordnung § 49 — soweit ver- che Wege in Betracht kommen (Autostraßen) — nachts t sein müssen, so lange die Schranken geschlossen sind. n man — wie ich dies vielfach schon ausgeführt habe — ankenbäume mit seitlich aufgestellten Lampen und guten schen Blenden beleuchtet, so wird in den meisten Fällen Ausnahme bilden nur Überfahrten, die nur auf ganz ntfernung sichtbar werden — dies als ein genügender, ch nicht vollkommener Schutz für vorsichtige Fahrer zu sein.

Hinweis auf die bewährten roten Scheinwerfer an den nbäumen der österreichischen Hauptbahnen enthielt irekten Vorschlag, dies nachzuahmen — wenn ich auch nach dieser Richtung durchaus begrüßen würde und ts der Bewährung dieser Scheinwerfer in Österreich en Erfolg für unsere deutschen Verhältnisse erwarte — te vielmehr mit diesem Hinweis nur meinen Vorschlag, hrlichen schrankenlosen und unbewachten Neben- rgänge mit Signalen ohne eigenes Licht den rern sichtbar zu machen, begründen und seine Ausführ- nachweisen.

ten Erfahrungen in Österreich veranlaßten mich — wie einem Aufsatz ausdrücklich erwähnte — Versuche an nlosen Übergängen mit Tafeln in Mitte der Straße (aber bar neben dem Gleis) ohne eigenes Licht zu machen. ersuche haben, wie ich konstatierte, ein durchaus gutes geliefert, was von den Kraftfahrkreisen bestätigt wird. Vorschlag in meinem Aufsatz ging dahin, nur in aller- Nähe der unbewachten Überfahrt je eine Tafel vor und em Gleis in Straßenmitte (3,50 m hoch) aufzuhängen. fhängung über dem Gleis selbst wollte ich wegen der notwendigen Lichthöhe von 4,80 m, durch die die keit verschlechtert wird, vermeiden. Ein sogenanntes l beiderseits der Bahn in 100 oder 200 bis 250 m Ab- m Gleis kam in meinem Vorschlag nicht in Betracht. kenne aber ohne weiteres an, daß solche Vorsignale in llen zweckmäßig und nützlich sind, selbst wenn das Hauptsignal an der Überfahrt auf größte Bremsweite, das sind etwa 50 m, vom Kraftfahrer gut gesehen werden kann. Unter allen Umständen notwendig sind aber solche Vorsignale dort, wo das Hauptsignal nicht auf 50 m gut zu sehen ist, wie z. B. bei Straßenkrümmungen, starker Bebauung usw. In jedem einzelnen Falle müßte aber die Signalisierung an Ort und Stelle sehr sorgfältig geprüft und erprobt werden. Die Gleichheitlichkeit der Signalisierung von Bahnübergängen, der eine große praktische Bedeutung zukommt, wird m. E. überall Vorsignale erfordern, auch wenn letztere wegen der vorhandenen guten Sicht an sich nicht unbedingt notwendig erscheinen. Das Fahrtempo der Kraftwagen erfordert unbedingte Gleichheitlichkeit der Signale.

Personenkraftwagen erfordern bei Geschwindigkeiten von 50 km/Std. etwa 5 m Bremsstrecke;

bei Geschwindigkeiten von 100 km/Std. 30—50 m;

Lastkraftwagen bei der üblichen Geschwindigkeit von 20 km/Std. 5—8 m.

Wenn mich der Aufsatz des Reichsbahnoberrates Reichert nun auch veranlaßt, zu der Sicherung der Sicht auf den abgeschrankten und bewachten Hauptbahnübergängen Stellung zu nehmen, so möchte ich kurz folgendes ausführen:

An sich sind diese Übergänge durch die Schranken geschützt. Es kann sich daher nur um die Frage handeln, wie die Sicht dieser Schranken erhöht werden kann, um dem internationalen Kraftfahrer, von dem trotz der Behelfe, die ihm zur Verfügung stehen, eine zuverlässige Streckenkenntnis nie vorausgesetzt werden kann, rechtzeitig die Schranken als solche erkennen zu lassen bzw. zu avisieren.

Wenn in einer geraden Straßenstrecke dem Kraftfahrer auf 100 m zwei rote Signale entgegenleuchten wie in Österreich, so ist dies im allgemeinen wohl als eine einwandfreie Sicherung anzusprechen.

Eine gut beleuchtete Schranke braucht im allgemeinen kein Vorsignal, gleichviel ob durch Reflexlicht oder durch eigene Lichtquellen beleuchtet.

Wenn dagegen eine Überfahrt wegen Krümmung der Straße, Bebauung usw. erst auf kurze Entfernung — kürzer als die größte notwendige Bremsstrecke von 50 m — sichtbar wird, so ist klar, daß Vorsignale unter allen Umständen notwendig werden. Daß Vorsignale in allen Fällen nützlich und zweckmäßig sind und im Interesse der Gleichheitliehkeit der Signalisierung wohl in allen Fällen angewendet werden müssen, habe ich oben schon ausgeführt.

Am wirksamsten sind Signale in Mitte der Straße. Die Signalform müßte internationale Geltung haben. Ich habe in meinem Aufsatz das Gatterzeichen des Deutschen Automobil-Clubs im Auge gehabt, nicht das alte bahnseitige Zeichen, das wir in Bayern nicht kennen. Ein Signalbild mit der scharfen Kontur einer Lokomotive hielte ich noch für wirksamer. Doch möchte ich dieses nur als Hauptsignal an unbewachten Übergängen angewendet wissen, zum Unterschied gegenüber den Vorsignalen. Es versinnbildet die unmittelbare Gefahr am besten und wird wohl ohne weiteres von jedem internationalen Fahrer verstanden.

Nun kommt die große Frage:

Sollen diese Signale — sowohl die Hauptsignale an den Schranken wie die Vorsignale — mit eigener Lichtquelle ausgerüstet werden oder genügt die Reflexbeleuchtung durch die Kraftwagen?

Eine neuerlich von mir persönlich vorgenommene Versuchs-Nachtfahrt mit Kraftwagen ergab folgendes:

a) Zwei Kraftwagen fuhren mit nicht abgeblendetem Starklicht gegeneinander auf eine Überfahrt zu, über deren Mitte eine

Signaltafel 1,00/0,50 m in 4,80 m Höhe hing. In den Lichtkegeln war — auch nicht auf nahe und nächste Entfernung — keine Spur von der Signaltafel trotz angestrengtester Beobachtung zu erkennen. Auf Grund dieser Tatsache ist mit Sicherheit zu schließen, daß auch beleuchtete Wegschranken oder weiß beleuchtete Signale in diesen Lichtkegeln nicht sichtbar werden. Der bekannte Unfall, bei dem ein Kraftwagen in die Schranke fuhr, weil gegenüber an der anderen Schranke ein Wagen mit nicht abgeblendeten Lichtern stand, bestätigt dies. Die Kraftwagenführer waren der Anschauung, daß ein beleuchtetes, grellfarbiges Transparent in den Lichtkegeln sichtbar wäre. Dies kann nur durch weitere Versuche geklärt werden.

b) Bei einer gleichen Annäherung der beiden Kraftwagen mit abgeblendeten Lichtern war die Signaltafel zwar zu erkennen, aber nicht einwandfrei sichtbar. Ein nicht sehr vorsichtiger Fahrer konnte die Signaltafel übersehen. Die Kraftwagenführer waren der Anschauung, daß, wenn die Signaltafeln mit roten parabolischen Hohlspiegeln (siehe meinen Aufsatz im Organ 1925 Heft 19) versehen würden, man diese letzteren auch bei abgeblendeten Lichtern genügend gut sehen würde. Auch hierüber können nur weitere Versuche Aufschluß geben. Erwähnenswert ist, daß in neuerer Zeit von den Radfahrern kleine rote parabolische Spiegel mit sehr gutem Erfolge benutzt werden, um sich gegen ein Auffahren durch Kraftwagen von rückwärts zu schützen. Den Kraftwagenführern sind diese kleinen roten Spiegel infolge der Reflexwirkung sehr gut sichtbar.

c) Die einzeln fahrenden Kraftwagen beleuchteten die Signaltafel selbst in 4,80 m Höhe völlig einwandfrei. Es erscheint ausgeschlossen, daß ein Kraftfahrer die Signaltafel, wenn seine Scheinwerfer in Ordnung sind, übersehen kann.

Die Tafelgröße sollte mindestens sein für Vorsignale 0,80 m Durchmesser, für Hauptsignale 2,00/1,00 m. Die rechteckige Tafel ist besser sichtbar wie die runde, und für Hauptsignale sollten stets rechteckige Tafeln verwendet werden.

Schwarzes Signal auf weißem Grund ist dem üblichen weißen Signal auf blauem Grund weitaus vorzuziehen.

Nach diesen Versuchen ist die Reflexbeleuchtung durch die Autolaternen an sich vollkommen genügend. Die Ausrüstung mit eigener Lichtquelle halte ich weder für notwendig noch finanziell für die Landesbehörden oder gar die Kraftwagenverbände tragbar.

Wenn diese Beleuchtung notwendig würde — nach Reichelt 4 Lichter statt bisher 2 —, so dürften alle Vorschläge für eine Verbesserung als totgeborene Kinder betrachtet werden, gleichviel wem diese Beleuchtungspflicht angesonnen wird.

Nun noch ein Wort zu der Frage, wie sich die Sichtverhältnisse gestalten, wenn sich 2 Autos mit Starklicht-Scheinwerfern in der Nähe von Überfahrten begegnen, und zwar:

a) wenn sie sich mit vollem Licht nähern,

b) wenn sie ihre Scheinwerfer nach Vorschrift abblenden:

a) Das Begegnen solcher Autos hat, wie aus dem oben beschriebenen Versuch hervorgeht, — wenn sie ihre Lampen nicht vorschriftsmäßig abblenden —, zur Folge, daß im Bereich des stark blendenden Lichtkegels die Konturen der Straße nicht mehr erkennbar sind und auch Signaltafeln — gleichviel ob mit oder ohne eigenes Licht (weißes) — nicht wahrgenommen werden können.

b) Bei abgeblendeten Scheinwerfern sind nach dem obigen Versuch Signaltafeln nicht mit der nötigen Schärfe und Sicherheit zu erkennen und ein nicht sehr vorsichtiger Fahrer kann die Signale übersehen.

Ich rege an, diese wichtigen Fragen durch eingehende weitere Versuche und Nachtfahrten zu prüfen und zu klären. Dies bietet keinerlei besondere Schwierigkeiten, und hieraus wird sich ein klares Bild gewinnen lassen, ob etwa durch die Verwendung farbiger parabolischer Hohlspiegel eine wesentliche Verbesserung der Signalisierung erzielt wird. M. E. ist das Reflexlicht für einzeln fahrende Kraftwagen völlig genügend, andererseits erfüllt weder ein beleuchtetes noch ei[
leuchtetes Signal bei der Begegnung zweier [
wagen seinen Zweck vollkommen.

Zusammenfassend geht mein Vorschlag dahin:

1. Für Schrankenübergänge mit Kraftwagenverkehr is[
destens nötig:
   a) wenn auf 50 m gut sichtbar: entweder gut bel[
   Schrankenbäume oder je 2 rote Reflektoren ohne [
   Licht an den Schranken;
   b) wenn auf 50 m nicht sichtbar: außerdem noch je[
   signal (80 cm Durchmesser mindestens) in etwa [
   250 m Abstand vom Gleis mittels einer in Mitte de[
   hängenden großen Tafel mit internationalem Si[
   (Gatterzeichen) ohne eigenes Licht.
2. Für Bahnübergänge ohne Schranken mit Kraftwagenv[
   a) wenn auf 50 m gut sichtbar: ein Hauptsignal ü[
   Gleis bzw. je 1 Tafel (2,00/1,00 m) unmittelbar ne[
   Gleis (wegen der geringeren Lichthöhe von 3,5[
   Straßenmitte mit einer Lokomotive als Singnalbild:
   b) wenn auf 50 m nicht gut sichtbar: je ein V[
   (80 cm Durchmesser mindestens) zu beiden Sei[
   Bahn auf 200—250 m Abstand vom Gleis und 1 [
   signal über dem Gleis (bzw. je 1 Tafel unmittelba[
   dem Gleis).
   Vorsignalform wie bei 1.
   Hauptsignal wie bei a.

Diese Forderungen erscheinen mir als Mindestm[
notwendigen Sicherung. Wie aber schon oben erwähn[
man im Interesse der notwendigen Gleichheitlichk[
Signalisierung an allen verkehrsreichen Bahnübergäng[
dieses Mindestmaß hinausgehen und in allen Fälle[
signale anwenden müssen. Ungleiche Signale könne[
Gefahrquelle werden.

Ich verkenne nicht, daß bei der Ausführung mein[
schlages die Gefahr, die aus einer Begegnung von Kraf[
an Überfahrten — abgeblendet oder nicht abgeblendet [
steht, fortbestehen bleibt, es ist aber zu berücksichtigen, [
diesem Falle eine völlig sichere Signalisierung mein[
achtens überhaupt nicht möglich ist, daß die Gefahr auc[
durch die Ausrüstung der Signale mit eigener Lichtquel[
ständig beseitigt wird, da die Kraftfahrer nicht erst auf[
Entfernung (etwa 60 m), also innerhalb der Gefahrz[
blenden, und daß es eben Sache der Kraftfahrer sein mu[
Begegnen mit einem zweiten Wagen ganz besonders vo[
zu sein. Nur auf diese Weise werden Unfälle an Über[
vollständig zu vermeiden bzw. zu vermindern sein.

* * *

Nach Drucklegung meiner vorstehenden Ausführungen e[
ein Aufsatz des Reichsbahndirektors Lamp, Berlin, in Nr. [
„Reichsbahn" unter der Überschrift: „Ist eine eigene B[
tung der Warnungszeichen für den Kraftwagenverkeh[
wendig und durchführbar?"

Ich kann diesen Ausführungen auf Grund meiner Vers[
vollem Umfange zustimmen, und beide Aufsätze kommen [
zu dem gleichen Ergebnis. Vor allem stimme ich der Ansch[
zu, daß die Kraftfahrer mehr als bisher sich der Gefahren [
werden müssen, die eine zu rasche Annäherung an Eise[
übergänge oder gar die Begegnung zweier Autos an solc[
sich birgt, und daß nur eine erhöhte Vorsicht diese Gefah[
bannen vermag, nicht aber Signale — auch nicht die beste[
eine Verschärfung der Vorschriften für den Kraftwagenv[
wird hier nützlich wirken. Wenn Lamp sagt, daß gar kei[
zu große Leuchtkraft dazu gehört, um einen nicht allzu [
Gegenstand in der Dunkelheit selbst auf verhältnismäßig [
Entfernung dem Auge noch sichtbar zu machen, so habe i[
Grund meines letzten Versuches mit den abgeblendeten [
Scheinwerfern dem ebenfalls Rechnung getragen und die [
der Hauptsignaltafel mit 2.00/1.00 m vorgeschlagen, statt [
dem Versuche vorhandenen Tafelgröße von 1.00/0.50 m.

.e weiße Tafel mit schwarzem Signal in der Größe von .00 in der Mitte der Straße, 3,50 m hoch, kann von einem .fahrer auch bei abgeblendetem Licht nicht übersehen . n.

. Stellung der abgeblendeten Scheinwerfer müßte in gleicher .., wie heute schon bei den Starklichtern üblich, so gewählt . n, daß ein Lichtkegel stets mehr nach oben, der andere . gegen die Straße geneigt ist.

.ließlich darf ich noch darauf hinweisen, daß nach dem . nge anderer Länder, wie Amerika, Österreich, Holland, . in Deutschland in neuerer Zeit eine Verminderung der . nkenübergänge an den Hauptbahnen angestrebt wird . gewiß zutreffenden Begründung, daß heute, wo sich das .um mit den viel größeren Gefahren des Autoverkehrs ab- . und durch Achtsamkeit schützen muß, die übertriebenen . ungsmaßnahmen an Hauptübergängen, die für eine Zeit . flich waren, in der die Bahn noch etwas Neues und Un- . ntes war, überlebt sind.

. steht zweifellos fest, daß heute noch vielfach ohne jede . ndigkeit Feldwegübergänge an Hauptbahnen, die für den . erkverkehr auf hunderte von Metern völlig übersichtlich . mit Schranken geschützt sind, während die Über- . e internationaler Autostraßen über die . nbahnen — selbst bei völliger Unübersichtlichkeit — ohne jeglichen Schutz geblieben sind.

Wenn schon ein weiterer wesentlicher Fortschritt in der Vermeidung von Unfällen, für die nicht in allen Fällen die Deutsche Reichsbahn von der Haft entbunden werden wird, erzielt werden soll, so ist in der Verfolgung dieser sehr begrüßenswerten Bestrebungen nötig, solch überflüssige Schrankenüberfahrten an Hauptbahnen, und zwar auch an Doppelbahnen, ehetunlichst zu beseitigen und dafür besonders gefährliche Nebenbahnüberfahrten mit Schranken zu versehen.

Die Erziehung der Fuhrwerkslenker und Fußgänger, die die Gleise einer Doppelbahn kreuzen, zu dem obersten Grundsatz, daß nur dann ein Doppelbahngleis gekreuzt werden darf, wenn von beiden Seiten kein Zug in Sicht ist, und daß die Gefahr an Doppelbahnen vor allem darin besteht, daß, wenn man vor oder hinter einem Zug die Überfahrt kreuzt, man in einen Gegenzug, dessen Geräusch infolge des ersten Zuges nicht wahrzunehmen ist, geraten kann, läßt sich durch entsprechende Warnungstafeln und vor allem durch Aufklärung des Publikums in der Presse zweifellos erzielen.

Im übrigen würden für diese Übergänge an Doppelbahnen, wenn die Schranken fortfallen, die gleichen Signale anzuwenden sein wie die von mir für die unbeschrankten Bahnübergänge unter Ziffer 2 a und b vorgeschlagenen.

Psychotechnische Eignungsuntersuchung der Eisenbahnverkehrsbeamten.

Von Dr. **R. Couvé**, wissenschaftlichem Hilfsarbeiter bei der Psychotechnischen Versuchsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

.i Psychologie, die Wissenschaft von den Bewußtseinsvor- . des Menschen, hat ihre zunächst rein theoretischen Ar- . in den letzten Jahrzehnten durch experimentelle Unter- .ngen wertvoll ergänzt. In diesen Laboratoriumsversuchen . sich erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen .chspersonen. War z. B. die Kombinationsgabe und die .liche Beweglichkeit in der Praxis gering entwickelt, so . ies auch in den Ergebnissen eines Experimentes zutage, . m der zu Untersuchende zu kombinieren hatte. Dieser . Zusammenhang, der sich zwischen den geistigen Eigen- . n einer Versuchsperson und den Ergebnissen der psycho- . en Versuche zeigte, mußte zur Anwendung der psycholo- . Methoden im Wirtschaftsleben führen, denn auf diesem . war noch ein wichtiger Schritt zur Rationalisierung der . oe zu tun. Bisher hatte man die Fortschritte durch Ver- . nmnung der technischen Hilfsmittel und durch Verbesse- . er Organisation erreicht. Jetzt gab die Psychologie auch . glichkeit, die menschliche Arbeitskraft auf ihre psychische . ng für den Beruf zu untersuchen. Die Vorteile einer . Untersuchung sind offenbar, denn in den Betrieben zeigt . uernd, daß derjenige, bei dem alle für die Ausübung des . s wichtigen geistigen Eigenschaften und Fähigkeiten gut . kelt sind, bei der Arbeit höhere Leistungen erreicht, . r Unfälle und Unregelmäßigkeiten hat als ein nicht für . Beruf Geeigneter. Diese Anwendung der Erkenntnisse . logischer Wissenschaft auf das Wirtschaftsleben fand . dem Namen Psychotechnik oder auch Wirt- . tspsychologie weite Verbreitung.

. erste praktische Anwendung größeren Umfanges finden . Weltkriege bei einzelnen Armeen. So wurden für das . e Heer Ersatzmannschaften für Spezialtruppen, wie . hrer, Flieger usw., mit Hilfe psychologischer Proben aus- . t. Für die amerikanische Armee, die vollständig neu ge- . n werden mußte, wurden alle Einberufenen mit einigen . ogischen Testen (schriftlichen Aufgaben) auf ihre Eig- . ir die einzelnen Truppenteile untersucht.

. r Kriegszeit und in den ersten Nachkriegsjahren fanden . nungsuntersuchungen auch Eingang in Industrie-, Han- . nd Verkehrsbetriebe. Die Großindustrie (AEG, Krupp, . Zeiß, Borsig, Siemens, Osram usw.) richtete eigene Laboratorien zur Auswahl von Handwerkerlehrlingen und Facharbeitern ein. Kleinere Betriebe ließen die Bewerber in den psychologischen Laboratorien der Technischen Hochschulen und Universitäten oder an den Prüfungsstellen der städtischen Berufsämter untersuchen.

Die Eisenbahnen, deren Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit mehr als bei anderen Betrieben von der Güte des beschäftigten Personals abhängt, schenkten der neuen Wissenschaft schon in ihren Anfängen lebhafte Beachtung. Bereits 1917 wurde die Psychotechnische Prüfstelle bei der Generaldirektion Dresden eingerichtet, die sich vorwiegend mit Fahreruntersuchungen beschäftigt. Nach Kriegsschluß stellten dann auch andere Eisenbahndirektionen Eignungsuntersuchungen und zwar vorwiegend an Handwerkerlehrlingen der Eisenbahnwerke an. Um zu verhüten, daß bei einer Vielheit von Untersuchungsverfahren die notwendige Einheitlichkeit in dem Aufbau der Verfahren verloren ging, wurde am 1. Februar 1921 die Psychotechnische Versuchsstelle der Deutschen Reichsbahn bei der Reichsbahndirektion Berlin gegründet. Nach dem Gründungserlaß E II 27. 16 590 vom 18. Dezember 1920 sind der Versuchsstelle folgende Aufgaben zugewiesen worden:

1. Ausarbeitung von Eignungsprüfungsverfahren,
2. Ausführung von Eignungsprüfungen und Ausbildung von Prüfungsleitern,
3. Ermittelung von Grundsätzen und Maßstäben für die Bewertung der Prüfergebnisse,
4. Überwachung der Prüfergebnisse,
5. Aufstellung von Bewährungskontrollen,
6. Ermittelung der Begriffe Mindest-, Mittel- und Höchstleistung in den verschiedenen Dienstzweigen,
7. Ausarbeitung von Vorschlägen für die praktische Ausbildung von Beamten und Arbeitern nach psychotechnischen Gesichtspunkten.

Neben der Psychotechnischen Versuchsstelle in Berlin und der Psychotechnischen Prüfstelle in Dresden besteht bei der Deutschen Reichsbahn das Psychotechnische Prüflaboratorium in München.

Die Psychotechnische Versuchsstelle Berlin arbeitete zunächst nach den Erfahrungen, die man in Hochschulinstituten und Industrielaboratorien gesammelt hatte, ein Prüfungsverfahren für

Lehrlinge der Eisenbahnwerke aus. Nach diesem Verfahren werden jährlich mehrere tausend Bewerber um Lehrlingsstellen einheitlich geprüft. Nachdem die Versuchsstelle bei der Abnahme dieser Prüfungen, bei der Auswertung der Ergebnisse und bei der Aufstellung von Bewährungskontrollen genügende Erfahrung gesammelt hatte, konnte sie die Untersuchung der Berufseignung auf die Beamten der verschiedenen Dienstzweige ausdehnen. Vom Verfasser wurden zunächst Verfahren zur Untersuchung der Berufseignung der Verkehrsbeamten ausgearbeitet.

Die Beobachtung des Dienstes in den Verkehrsdienststellen (Fahrkartenausgaben, Gepäck- und Güterabfertigungen) zeigt, daß in diesen Dienstzweigen gewisse Ansprüche an die geistige Leistungsfähigkeit des Personals gestellt werden, die nicht jeder erfüllen kann. Die Beschäftigung Ungeeigneter ist hier zwar nicht mit schwerwiegenden Folgen für die Betriebssicherheit verbunden wie etwa im Stellwerks- oder im Lokomotivfahrdienst. Jeder Ungeeignete im Verkehrsdienst bedeutet aber eine Verzögerung in der Abfertigung der Reisenden und Güter, sowie Einnahmeausfälle und Schäden durch unsachgemäße Behandlung der zu befördernden Güter. Man wird also aus wirtschaftlichen Gründen im Verkehrsdienst nur solche Kräfte verwenden dürfen, bei denen die im Beruf geforderten geistigen Eigenschaften und Fähigkeiten hinreichend entwickelt sind.

Der Aufstellung des Untersuchungsverfahrens muß daher ein eingehendes Studium des Berufes vorausgehen, um zu ermitteln, welche Eigenschaften berufswichtig sind. Bei dieser Untersuchung stellt man z. B. fest, daß Verzögerungen im inneren Dienstbetrieb eintreten, weil in der Güterabfertigung in der Anfertigung des Tagesabschlusses häufig Fehler vorkommen. Diese Fehler rühren daher, daß Beamte beschäftigt wurden, die ihre Aufmerksamkeit bei dem Vergleichen der Freibeträge und Nachnahmen nicht konzentrieren können. In der Eignungsprüfung wird es also darauf ankommen, Proben einzuführen, die sich möglichst nahe der Praxis anschließen, und aus deren Ergebnissen zu erkennen ist, ob der Prüfling die für Buchhaltungs- und Kassenarbeiten notwendigen Eigenschaften besitzt.

Diese berufskundliche Untersuchung wurde für die Beamten des inneren Abfertigungsdienstes (B- und C-Raten der Fahrkartenausgaben, Gepäck-, Güterabfertigungen und Kassen) sowie für die Bahnsteigschaffner, Schaffner in D-Zügen und Ladeschaffner durchgeführt. Als Beispiel sei die berufskundliche Untersuchung für den Dienst in der Fahrkartenausgabe aufgeführt:

Der Fahrkartenausgeber nimmt den Auftrag vom Reisenden entgegen. Hierbei wird vor allen Dingen schnelle Auffassung und Fähigkeit zum Erfassen des Wesentlichen verlangt. Dann hat der Beamte die Fahrkarte in dem Verkaufsschrank aufzusuchen. Er muß sich also den Auftrag des Reisenden merken. Außerdem muß er ein gutes Raumlagegedächtnis haben, damit er die Fahrkarte schnell finden kann. Bei der Entnahme der verlangten Zahl von Fahrkarten und beim Abstempeln wird ihn eine gewisse Handgeschicklichkeit zu höheren Leistungen befähigen. Gegen Einziehung des Fahrpreises erhält der Reisende dann die Fahrkarte. Auch hierbei werden wieder Ansprüche an die Merkfähigkeit des Beamten gestellt. Dann müssen die eingezahlten Geldscheine und Geldstücke gewissenhaft und sorgfältig nachgezählt und auf Echtheit geprüft werden.

Während des Schalterdienstes hat der Beamte auch zahlreiche Auskünfte zu erteilen. Wenn er die gestellten Fragen schnell und zuverlässig beantworten will, so muß er mit schneller Auffassung und guter Kombinationsgabe auch Gedächtnis für Zahlen und räumliche Anordnung verbinden. Bei der Ermittlung der Zugverbindungen aus den Fahrplänen ist ferner eine gewisse Findigkeit notwendig. Nach dem eigentlichen Fahrkartenausgabedienst muß der Beamte dann den Tagesabschluß und andere Rechnungsarbeiten erledigen; er hat sich also nach längerer Beschäftigung am Schalter noch auf diese Arbeiten zu konzentrieren.

Für alle Dienstleistungen des Fahrkartenausgebers ist charakteristisch, daß sie besonders in Zeiten lebhafteren Verke möglichst kurzer Zeit zu erledigen sind. Der Beamte mu ein flottes Arbeitstempo haben, das er bei plötzlichem Verke drang noch zu steigern vermag. Neben dem Fahrkartenv hat der Beamte auf Fragen der Reisenden Auskünfte zu er Er muß daher seine Aufmerksamkeit zugleich auf mehrer träge richten und seinen Dienst trotz den Ablenkungen Zwischenfragen ruhig und sicher erledigen. Beamte, die erregbar sind, können sich im Schalterdienst nicht bewähr

Nachdem wir in der vorstehenden Beschreibung gesehen h wie mannigfache Anforderungen an die psychische Eignu Fahrkartenausgabebeamten gestellt werden, betrachten wir das psychotechnische Untersuchungsverfahren für Fahrk ausgeber und Beamte des inneren Abfertigungsdienstes. Prüfung zerfällt in zwei Teile. Zunächst werden in Gruppenprüfung bis zu 20 Bewerber untersucht.

1. Zur Prüfung der gebundenen Kombination wird den lingen ein Lückentext vorgelegt, z. B.:

Der kluge Richter.

Ein reicher Mann —— eine beträchtliche Geldsumme, w in ein — eingenäht war, — Unvorsichtigkeit verloren. — n daher seinen —— bekannt — bot dem ——— Finder ——— von hundert Talern an. Da ——— sich bald ein und ehrlicher —.

Abb. 1. Lückentext.

Jede fehlende Silbe ist durch einen Strich angedeutet. M zusammengerückte Striche ersetzen ein entsprechend silbiges Wort. Der Prüfling hat die Aufgabe, die Vorlage den vorhandenen Bruchstücken zu ergänzen und die gefun Ergänzungen der Lücken über die Striche zu schreiben. Güte der Leistung wird bei dieser Aufgabe nach der Zal sinn- und silbenrichtig ergänzten Lücken beurteilt. Diese hat sich bei allen Berufen, bei denen Ansprüche an die I genz und an eine gewisse sprachliche Gewandtheit gestellt den, gut bewährt.

2. Nach einer Vorlage hat sich der Prüfling Zahlen in Zugehörigkeit zu Namen (z. B. Potsdam 15, Berlin 37 usw einzuprägen, daß er später die zu den Ortsnamen geh Zahlen angeben kann.

3. Zur Prüfung der Konzentration sind in einer Vorlage stellige Zahlen miteinander zu vergleichen und abzustr

4. Die sorgfältige und gewissenhafte Arbeit wird nach Probe beurteilt, bei der der Prüfling aus einer größeren ähnlicher Muster diejenigen herauszusuchen hat, die in Einzelheiten genau mit einer gezeigten Vorlage übereinsti

5. Wichtig ist dann die Feststellung, ob der Prüfling größter Eile auch bei eintretenden Störungen und Ablenk ruhig und sicher rechnen kann.

6. Schließlich wird untersucht, ob der Prüfling seine Auf samkeit gleichzeitig auf zwei verschiedene Arbeiten ri kann. Er hat in der Prüfung zu rechnen und zu gleicher den Inhalt einer vorgelesenen Geschichte aufzunehmen.

7. In der sich nun anschließenden Einzelprüfung wir Prüfling zunächst an eine Tafel gestellt, die in alphabet Folge etwa 1200 Ortsnamen mit zugeordneten Zahlen enth

Lauda **2187**	**Lausanne** **5699**	**Lauterburg** **9842**	**Leer** **6504**	**Lehrte** **3249**
Löbau **2188**	**Lödingsen** **6096**	**Löhne** **9841**	**Löwen** **6503**	**London** **3250**
Mannheim **4323**	**Mannweiler** **5075**	**Marbach** **3428**	**Marburg** **1188**	**Marienb.** **8719**

Abb. 2. Fahrkartentafel.

inem Auftragszettel, in dem Ortsnamen in bunter
lge aufgeführt sind, hat der Prüfling dann für jeden
n die zugehörige Zahl zu ermitteln und in den Zettel
en. Hierbei können Fehler verschiedener Art auftreten
beim Ortsnamen, Verwechslung und Umdrehen von
Schreibfehler), die auch im Dienst den richtigen Arbeits-
tören. Schließlich zeigt sich bei dieser Probe auch, ob
ling trotz der gebotenen Eile — er soll in 15 Minuten
viele Aufträge erledigen — ruhig und sicher bleibt.
Auswertung der Probe wird festgestellt, wieviel Zahlen
ling richtig aufgeschrieben und wieviel Fehler er ge-
t.

nzt wird diese Probe an der Fahrkartentafel durch die
am Scheibenausgeber.

Abb. 3. Scheibenausgeber.

lfe eines Morsewerks wird alle vier Sekunden eine
scheibe dargeboten. Jede Scheibe trägt eine Nummer.
ing hat die Scheibe abzunehmen und schnell in das-
h des danebenstehenden Kastens zu werfen, das die
immer zeigt. Bei dem Einstecken der Scheiben muß
ng seine Hand je nach der Richtung der Schlitze im
stellen. Hat er innerhalb von vier Sekunden die ab-
e Scheibe nicht einsortiert und die nächste nicht abge-
o fällt diese nach unten und die folgende Platte er-

Die Güte der Leistung wird beurteilt nach der Zahl der Fehler, d. h. nach der Zahl der Scheiben, die der Prüfling ausgelassen oder falsch einsortiert hat.

Nur wenn der Prüfling ruhig und geschickt arbeitet, kann er hierbei Fehler vermeiden. Bei 100 dargebotenen Scheiben kommen im Durchschnitt (von 133 Prüflingen) 16 Fehler vor.

9. Die Konzentration, das schnelle Erfassen bewegter Reize und die schnelle Reaktion werden am Fahrkartenlaufband ge-

Abb. 4. Laufbandapparat.

prüft. Dieser Apparat besteht aus einem Kasten (Abb. 4), in dem sich über Rollen ein endloses Band bewegt. Dieses Band enthält Fahrkarten in schematischer Darstellung (Abb. 5).

Abb. 5. Fahrkartenlaufband.

Der Prüfling hat die Aufgabe, jedesmal, wenn an dem Fenster des Kastens eine Fahrkarte erscheint, die nach der gegebenen Erklärung anzuhalten ist, auf den Knopf zu drücken. So ist z. B. jede Fahrkarte anzuhalten, die die Buchstaben Op oder das Zeichen ● oder ein anderes Datum als 13 enthält. An elektrischen Zählern wird abgelesen, wieviel unrichtige Fahrkarten der Prüfling in der festgesetzten Zahl von Umläufen übersehen hat.

Alle für die Durchführung der Prüfung notwendigen Vorschriften und Angaben werden in einer von der Versuchsstelle ausgearbeiteten Prüfungsanweisung nach folgender Einteilung zusammengefaßt:

a) Beschreibung des Prüfungsgerätes,
b) Aufzählung der vom Prüfungsleiter zu beachtenden Punkte,
c) Erklärung für die Prüflinge, die immer in gleicher Weise gegeben wird,
d) Bewertung der Prüfungsleistungen.

Bevor ein Verfahren zur Auslese von Bewerbern angewandt werden kann, werden Beamte, die bereits in dem betreffenden Dienst stehen, in Versuchsprüfungen untersucht. Hierbei wird festgestellt, ob die Proben sich in der vorgesehenen

Form durchführen lassen, ob die Prüfungsapparate einwandfrei arbeiten und ob die Aufgaben den richtigen Schwierigkeitsgrad besitzen. Eine Auslese der Bewerber ist nicht möglich, wenn eine Aufgabe zu leicht ist, d. h. wenn alle oder zahlreiche Bewerber die höchste Leistung erreichen, oder wenn sie zu schwer ist, d. h. wenn die Mehrzahl der Prüflinge in der gestellten Aufgabe versagt. In einer brauchbaren psychotechnischen Probe werden die besten Prüflinge die höchste Leistung erreichen, hieran werden sich die mittleren Ergebnisse, abgestuft nach ihrer Güte, anschließen, und schließlich werden sich auch bei geringen Leistungen noch Unterschiede zeigen.

Die Ergebnisse der Versuchsprüfungen geben dann weiter die Grundlage für die Auswertung. Hat man durch Versuchsprüfungen an wenigstens 100 Beamten im Alter bis zu 35 Jahren die Ergebnisse für jede einzelne Probe festgestellt, so kann man hieraus den Maßstab für die Beurteilung weiterer Prüfungsleistungen gewinnen. Da die Proben keine Ansprüche an Vorkenntnisse stellen und auch nur in sehr beschränktem Maße übbar sind, arbeitet der dem Eisenbahndienst Fernstehende in der Prüfung unter etwa den gleichen Bedingungen wie der Beamte derselben Altersstufe.

Die Leistungen werden für alle Prüflinge gleichmäßig nach den objektiven Maßstäben der Prüfungsanweisung (z. B. beim Lückentext jede richtig ergänzte Silbe 1 Punkt) bewertet. Für diese Punktzahlen können aus den nach Häufigkeitsstatistiken gewonnenen Werttafeln die entsprechenden Wertzahlen (0—100) abgelesen werden. Nach der Summe der Wertzahlen für alle Aufgaben lassen die Prüflinge sich dann zu einer Rangreihe ordnen, die für die Auswahl der Einzustellenden maßgebend ist. Bei der Eignungsuntersuchung der Deutschen Reichsbahn hat man durch diese Bewertungsmethoden alle subjektiven Beurteilungsmaßstäbe ausgeschaltet. Für die Auslese ist daher nur die eigene Leistung des Prüflings maßgebend, die nach festgelegten Werttafeln einheitlich beurteilt werden muß.

Nach der Auswertung der Prüfungsergebnisse läßt sich aus der Eigenschaftskurve erkennen, wie weit die einzelnen Eigenschaften bei dem Prüfling entwickelt sind.

In Abb. 6 sind in einem Vordruck die Eigenschaftskur[...] Prüflings mit guten und eines Prüflings mit schlechten [...] leistungen vereinigt.

Die Versuchsprüfungen dienen weiter dazu, ein Bild vo[...] verlässigkeit der Auslese zu gewinnen. Zu diesem Zwe[...] den die Urteile der Versuchsprüfungen mit denen de[...] setzten über die Eignung der Prüflinge für den Beruf ve[...] Dieser Vergleich wurde für eine große Zahl von V[...] prüfungen durchgeführt und ergab, daß bei 5—6 % der G[...] erheblichere Abweichungen vorkamen. Diese Unterschi[...] schen den Urteilen beruhen zum Teil darauf, daß in [...] nungsprüfung vorläufig die moralische Eignung noch [...] faßt werden kann. Zum Teil werden die Abweichung[...] darauf zurückzuführen sein, daß die Dienstvorgesetzten [...] Abgabe ihrer Urteile nicht immer scharf unterscheiden [...] der psychischen Ungeeignetheit und dem Versagen [...] fehlender Kenntnisse oder wegen Arbeitsunlust u. dgl.

Als Beispiel für die Anstellung einer Bewährungsk[...] werden nachstehend (Abb. 7) die Ergebnisse einer V[...] prüfung an Ladebeamten dem Urteil des Dienstvorg[...] gegenübergestellt.

Der Prüfling H., der von der Praxis als „gut", von der [...] als „mittelmäßig" beurteilt wird, ist nicht im Ladedienst, [...] als Bote tätig. Das Urteil gründet sich also in diese[...] nicht so fest auf die dienstlichen Leistungen wie bei den [...] im Ladedienst tätigen Beamten.

Die von der Praxis als gut bezeichneten Prüflinge A[...] erreichen in der Eignungsprüfung überdurchschnittlic[...] stungen, während die als gering bezeichneten Prüfling[...] und F auch in der Eignungsprüfung versagen.

Die für alle Prüflinge unter gleichen Bedingungen [...] führten und nach gleichen Maßstäben beurteilten V[...] prüfungen zeigen zahlenmäßig, welche großen Untersch[...] den Leistungen von Beamten vorkommen, die von ihr[...] gesetzten als gut (II), mittelmäßig (III) oder gering ([...] zeichnet werden. Diese Gegenüberstellung wurde nach [...]

Urteil: sehr gut (I) · gut (II) · genügend (III) · gering (IV) · recht gering (V) — Skala 0–100

Eigenschaften: 1 Gebundene Kombination (Lückentext) · 2 Merkfähigkeit für Ortsnamen und Zahlen · 3 Konzentration (Abstreichen von Zahlen) · 4 Merkmalsbeachtung (Vergleichen von Linienzügen) · 5 Ruhe und Sicherheit bei dring. Arbeit (Rechnen unter Zeitzwang) · 6 Mehrfachhandlung: Erfassen des Wesentlichen, Rechnen · 7 Arbeitsgeschwindigkeit, Auftragserledigung, Güte und Schnelligkeit (Arbeitsprobe an der Fahrkartentafel) · 8 Geschicklichkeit, schnelles Erfassen von Zahlen im Sehfeld (Scheibenausgeber) · 9 Aufmerksamkeit und Reaktion (Lautband mit Fahrkarten)

Abb. 6. Eigenschaftskurven nach guten — — — und schlechten —·—·— Prüfungsleistungen.

Namen	Kombination	Merkfähigkeit für Zahlen	Raumlagegedächtnis	Aufmerksamkeit (Bourdonapparat)	Sortierprobe	Packprobe	Aussageversuch		Auftragserledigung	Abstreichen von Zeichen und Zahlen	Urteil der Praxis
							Umfang	Treue			
A											
B											
C											
D											
E											
F											
G											
H											
J											

Zeichenerklärung: Gut = [schraffiert] Genügend = [leer] Gering = [gestrichelt]

Abb. 7. Bewährungskontrolle für die Ladebeamtenprüfung.

b ssen einer Prüfung an Fahrkartenausgebern durchgeführt
d rgab folgendes Bild:

	II	III	IV
r eitsprobe an der Fahrkartentafel			
l der gefundenen Fahrkarten in 15 Minuten.			
D chschnitt von 83 Prüflingen	62	49	37

I' von der Praxis als weniger brauchbar bezeichneten Be-
ai eten bleiben also auch in der Prüfung hinter den besser
u eilten Kräften zurück.

D ch die Fernhaltung Ungeeigneter vom Beruf wird man da-
r lie Leistungsfähigkeit des Betriebes erheblich steigern
n n.

D eine besondere Laufbahn für Eisenbahnverkehrsbeamte
el besteht, wurde das beschriebene Verfahren mit den von
ic sbahnrat Heydt ausgearbeiteten Betriebsbeamtenprüfungen
r ignungsprüfung für die Einheitslaufbahn verbunden.

D ses neue Verfahren wird dem Psychotechnischen Ausschuß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der aus leitenden und ausführenden Beamten der verschiedenen Fachrichtung, Ärzten und Psychologen besteht, zur Begutachtung vorgelegt werden. Nach dieser gründlichen Vorbereitung durch die Psychotechnische Versuchsstelle und durch den Psychotechnischen Ausschuß wird die Hauptverwaltung der Einführung der psychotechnischen Eignungsuntersuchungen nähertreten.

Weitere Untersuchungsverfahren sind von der Psychotechnischen Versuchsstelle ausgearbeitet worden zur Prüfung der

- Bahnsteigschaffner,
- Schaffner in D-Zügen,
- Rangierer,
- Stellwerksbeamten,
- Lokomotivführer,
- Triebwagenführer.
- Ladeschaffner,
- Bürobeamten für das Statistische Reichsamt.

Bücherschau.

—**Praktisches Handbuch für den internationalen Eisenbahn-t verkehr.** Von Alwin Dreher, Obergütervorsteher bei der i abfertigung Riesa a. d. Elbe. Verlag von C. Heinrich, e en-N. Preis 7 *M*.

D erste Teil des Handbuches enthält die wichtigsten, für e nternationalen Verkehre gemeinsam gültigen Bestimmungen c len internationalen Frachtbrief, Abschluß des Frachtver-g, Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, Ausfuhr usw. Im e n Teil sind die einzelnen Verkehre mit 17 Ländern dar-s t, und zwar in der Weise, daß die maßgebenden Vor-n en und Tarife, die beizugebenden Begleitpapiere, die Ab-ri ing, die Frachtberechnung und die Rechnungslegung kurz s chen werden. In die Handtarife (Formular) können die n ren Verkehrsverbindungen nach Entfernungen und Fracht-z sowie die Leitungs- und Ladevorschriften eingetragen r n.

B den Schwierigkeiten, die die Handhabung der internationa- rkehre bietet, wird das Buch dem abfertigenden Eisenbahn-an n, insbesondere dem noch nicht geübten Anfänger, ein ll mmenes Hilfsmittel im praktischen Dienst sein und Erleichterungen schaffen. Auch auf den Büros, und zwar nicht nur der Eisenbahnverwaltungen, sondern auch denen der Geschäftshäuser, Spediteure, Handelskammern usw., wird man aus dem Buche Nutzen ziehen können. Eine Karte der Grenzübergangsstationen und Grenzzollämter Mitteleuropas erhöht die praktische Brauchbarkeit des Handbuches. W.

— **Schweden, das Land des Wintersports.** Herausgegeben vom Schwedischen Verkehrsverband. Stockholm 1925.

In der Art der vorjährigen, auf S. 448 d. Ztg. besprochenen Broschüre hat im Auftrage des bezeichneten Verbandes der schwedische Hauptmann Gustaf von Uggla wieder eine ansprechende Werbeschrift herausgegeben, die in erster Linie den alle vier Jahre stattfindenden Nordischen Spielen (6. bis 14. Februar 1926 in Stockholm) gewidmet ist. Das Heft enthält u. a. Karten über die schwedischen Wintersportgebiete mit Höhenangaben, Angaben über Hotel- und Pensionspreise und Reisewege mit Fahrpreisen. Es wird jedem, der eine Winterfahrt ins nordische Reich antreten will, ein willkommener Führer sein. Deutsche beziehen das Heft zweckmäßigerweise vom Schwedischen Reisebüro, Berlin, Lindenpassage. P.

Die französischen Eisenbahnen und die Landwirtschaft

Die Landwirtschaft ist bekanntlich ein besonderes Sorgenkind der französischen Volkswirtschaft. Der Boden bietet zwar die Möglichkeit, fast alle Zweige dieses Gewerbes zu betreiben; er bringt namentlich auch die hochwertigen Erzeugnisse der Landwirtschaft, z. B. Wein, edles Obst u. dgl. hervor. Sie leidet aber unter dem Mangel an Arbeitskräften. Frankreich dürfte zurzeit insofern geradezu einzig dastehen, als es Arbeitslosigkeit nicht kennt, sondern sogar ausländische Arbeitskräfte heranziehen muß, um das Bedürfnis zu befriedigen. Die strenge Durchführung des achtstündigen Arbeitstags in allen anderen Gewerben, dessen Einhaltung in der Landwirtschaft nicht möglich ist, und sonstige Lockungen des städtischen gegenüber dem Leben auf dem Lande, haben der Landwirtschaft ihre Arbeitskräfte abspenstig gemacht. Um hierfür einen Ausgleich zu schaffen und die Landwirte zu eifriger Tätigkeit bei Überwindung der sich ihnen in ihrem Beruf entgegenstellenden Schwierigkeiten anzuspornen, macht der Staat erhebliche Anstrengungen, und er wird dabei von privater Seite nach Möglichkeit unterstützt. Hieran sind namentlich die Eisenbahnen beteiligt, die von einer erhöhten Erzeugung landwirtschaftlicher Güter den Vorteil haben, daß ihr Verkehr befruchtet wird und daß ihnen höhere Frachten zufließen, nicht nur durch die vermehrte Abförderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, sondern auch durch die dabei nötig werdende Anförderung von Düngemitteln, Saatgut, Geräten usw. Die französischen Eisenbahngesellschaften gehen in dieser Beziehung schon seit längerer Zeit planmäßig vor und haben ihre Tätigkeit auf diesem Gebiete seit dem Kriege noch erheblich verstärkt.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat z. B. in ihren Dienst fünf Landwirtschaftsingenieure eingestellt und ihnen einen Stab von Mitarbeitern beigegeben. Außerdem zieht sie Fachleute der Theorie und Praxis zu beratender Tätigkeit heran. Sie arbeitet dabei im dauernden engen Einvernehmen mit dem Landwirtschaftsministerium, mit den landwirtschaftlichen Vereinigungen, mit den Versuchsanstalten und ähnlichen Unternehmungen auf dem Gebiete der Landwirtschaft.

Sein hauptsächliches Augenmerk hat der Landwirtschaftsdienst der Mittelmeerbahn auf die Förderung des Obst- und Gemüsebaues gerichtet. Mehreremal im Jahre bereisen seine Vertreter die Baumschulen im Verkehrsgebiet der Mittelmeerbahn, um beim Veredeln von Obstbäumen helfend und beratend mitzuwirken. An 18 Stellen sind von der Eisenbahn Baumschulen gegründet worden, und Tausende von Beerensträuchern sind an Gartenbesitzer verteilt worden. Um die Seidenzucht zu fördern, sind im Einvernehmen mit staatlichen, das gleiche Ziel verfolgenden Stellen nicht nur in Frankreich, sondern auch in Italien Erörterungen über den gegenwärtigen Stand der Zucht der Seidenraupe angestellt worden. In einer Baumschule sind 60 000 Maulbeerbäume angepflanzt worden. Zehn Preise von je 100 Franken sind im Jahre 1924 an besonders erfolgreiche Züchter von Seidenraupen verteilt worden. In 40 Gemeinden sind 2000 junge Walnußbäume in verschiedenen Abarten verteilt worden.

Die guten Erfahrungen, die auf den bisher genannten Gebieten gemacht worden sind, haben Anlaß gegeben, die Tätigkeit des Landwirtschaftsdienstes weiter auszudehnen und sie auf Viehzucht und Weidewirtschaft, Milch- und Käsegewinnung, sowie Fischzucht zu erstrecken. Ein Arbeitsplan, der die Tätigkeit für mehrere Jahre umfaßt, bezieht sich sowohl auf technische Fragen, also auf die Förderung der Erzeugung, als auch auf Fragen des Verkehrs und Handels, also der Verwertung der erzeugten Güter. Bei der Förderung der Erzeugung kommt in Frage die Schaffung von Baumschulen und die Verteilung von Pflanzen, also die Vermehrung der bebauten Flächen, andererseits aber auch die Erhöhung des Ertrags auf der Flächeneinheit, zu welch letzterem Zweck die Auswahl des geeignetsten Saatguts und die Verwendung wirkungsvoller Düngemittel gefördert wird. Auch für den Ersatz der Handarbeit durch mechanischen Betrieb tritt der Landwirtschaftsdienst der Mittelmeerbahn ein, wegen der geschilderten Verhältnisse auf dem Arbeitsmark besonderer Bedeutung ist. Ein weiteres Ziel ist die Hebun Viehbestandes, und auch bei der Herstellung von Dauerer nissen aus Obst, Gemüse, Milch usw. werden die Landwirte u stützt. Um den Absatz aller dieser Erzeugnisse zu heben, w Ausstellungen und Wettbewerbe veranstaltet, auch neue M aufgesucht und erschlossen, wobei besonders auf die Verwe von Frühobst und Frühgemüse Bedacht genommen wird. mentlich wird dabei auch belehrend auf die Erzeuger einge Im Jahre 1924 ist z. B. eine Druckschrift über die Ausfuh frischem Obst und Gemüse nach England veröffentlicht wo die das Ergebnis einer im Vorjahre unternommenen Belehr reise nach England war. Eine zweite Druckschrift beha die Bekämpfung der Insekten, die den Obstbäumen schä sind. Beide Hefte sind in Tausenden von Abdrücken ve worden. Mit Erzeugern und Händlern von Obst und Gemüse Belehrungsreisen nach Elsaß, Lothringen, dem Saargebiet nach Nancy unternommen worden, um sie auf dem Markt die Absatzgebiete ihrer Waren zu unterrichten. Andere B rungsreisen haben nach Lyon, der Provence und dem Langu geführt, um den Bau von Arzneipflanzen zu studieren. In P Straßburg, Lyon und Dijon sind Ausstellungen landwirtsc licher Erzeugnisse veranstaltet worden.

Die Mittelmeerbahn will später ihre Tätigkeit örtlich auch Korsika und Nordafrika ausdehnen, die beide zu ihrem Verk gebiet gehören. Sachlich soll dann auch noch die Blumenz der Weinbau, die Geflügel- und Bienenzucht, die Erzeugung Öl einbezogen werden.

Bei der Orléansbahn ist in bezug auf ihre Tätigkeit auf hier behandelten Gebiete im Jahre 1924 besonders erwähn wert, daß sie eine Anzahl Tagungen zur Erörterung land schaftlicher Fragen veranstaltet hat. Sie waren gut besucht haben Anlaß zu umfangreichen Berichten über die dabei a stellten Erörterungen gegeben, die mancherlei Anregungen die Zukunft enthielten. Man ist mit dem Erfolg dieser Tagu sehr zufrieden. Im Anschluß daran fanden Vorführungen, sichtigungen und Ausstellungen statt. So wurde in Paris Tagung abgehalten, in der Karpfenzucht und Teichwirtschaft handelt wurde. In Limoges wurde der Kartoffelbau erör Die Tagung in Tours war Fragen gewidmet, die nutzbring Bäume betrafen. In Perigneux wurde über Nußbäume, in T über die Kastanie gesprochen.

Die Südbahngesellschaft sandte Abordnungen nach Italien, den Getreidebauern des Garonne-Beckens Gelegenheit zu ge an Ort und Stelle Erörterungen über die Getreidearten a stellen, die unter ähnlichen Boden- und Witterungsverhältnis wie in ihrer Heimat die besten Erträgnisse liefern. Auf Gr dieser Studien werden zurzeit in der landwirtschaftlichen V suchsanstalt in Villéfranche-de-Lauragais weitere Erprobun vorgenommen.

Auch die Staatsbahn ließ es an Bestrebungen zur Hebung Landwirtschaft nicht fehlen. Sie machte in der Landschaft Bea Versuche mit der Bekämpfung von Unkraut, das den Getreide bedroht, durch Anwendung schwefliger Säure und ähnlicher mischer Mittel.

Eine besondere Stelle unter den Arbeiten der französisc Eisenbahnen auf landwirtschaftlichem Gebiet nehmen die wässerungsanlagen ein, die unter Mitwirkung der Orléansb im Tal der Garonne entstanden sind. Hier eignet sich der Bo ausgezeichnet zur Züchtung von Frühgemüse, wenn er sa gemäß bewässert wird. Es fehlte hier bis in das laufende Ja hundert an den großen Bewässerungsanlagen, wie sie z. B. der Provence vorhanden sind. Der Wirtschaftsdienst der Orléa bahn trat daher um 1906 für die Bewässerung der Felder die Landschaft, teils im einzelnen, teils in Gruppen zusammengefa ein und hat damit, indem er den Weg zur Verwendung neuz

- Einrichtungen zeigte, gute Erfolge erzielt. In den Jahren und 1908 wurden in den bedeutenderen Ortschaften in den n der Garonne, des Lot, der Dordogne, des Tarn usw. über rträge gehalten, in denen die Beauftragten der Eisenbahnschaften den Landwirten darlegten, welche günstigen Ergeb- in anderen Gegenden und Ländern durch gute Bewässerung, d das milde Frühjahrswetter einsetzt, beim Bau von Früh- se erreicht worden sind. Zugleich wurden Ausstellungen staltet, in denen Anlagen zum Heben des Wassers unter derer Berücksichtigung der dabei entstehenden Kosten ge- wurden. 1912 veranlaßte die Orléansbahn einen Wettbe- unter den Landwirten, die derartige Anlagen auf ihren n eingeführt hatten, indem sie diese Anlagen besichtigen und diejenigen, die seit 1907 die größten Fortschritte ge- t hatten, mit Preisen auszeichnete. Es zeigte sich dabei, ler eingeschlagene Weg der richtige gewesen war.

- Krieg unterbrach diese Bestrebungen; sie wurden aber im 1920 wieder aufgenommen. Die Eisenbahngesellschaft kte eine Abordnung aus Gemüse bauenden Kreisen in die nd von Avignon, um ihnen die dortige reichliche Bewässe- und ihren Einfluß auf das Gedeihen des Gemüses vorzuführen. Im Jahre 1922 veranstaltete sie dann unter der Bezeichnung Premier Congrès national de l'Eau eine Tagung in Toulouse, der 1924 eine zweite in derselben Stadt folgte. Sie wandte sich damit an die breite Öffentlichkeit, um weiteren Kreisen zu zeigen, was in einer Gegend, wo der Boden fruchtbar ist, und die Sonne ausgiebig scheint, durch sachgemäße Bewässerung erreicht werden kann. Die Tagungen wurden nicht nur aus den Kreisen besucht, die selbst Gemüse bauen, sondern auch Gelehrte nahmen an ihnen teil; die erste Tagung wurde von einem Professor geleitet. Mit ihr war auch eine Ausstellung verbunden, auf der die Lieferwerke die neuesten Vorrichtungen zum Heben und Verteilen von Wasser vorführten. Bei der zweiten Tagung im Jahre 1924 konnten in der Umgebung von Toulouse eine Anzahl Gemüsefelder mit künstlicher Bewässerung besichtigt werden, und es zeigte sich, daß in den zwei Jahren seit der ersten Tagung sehr erhebliche Fortschritte gemacht worden waren. Im ganzen sind im Gebiet der Garonne, des Tarn, des Lot, der Dordogne 386 Bewässerungsanlagen geschaffen worden, und die Orléansbahn nimmt für sich den Ruhm in Anspruch, daß sie zu dieser Entwicklung ein sehr erhebliches Teil beigetragen hat.

Wk.

Einfache statt doppelte Rechnungslegung im Güterverkehr?

 den unter nachstehender Überschrift in Nr. 13 S. 379 dieser ng gebrachten Anregungen von Eisenbahninspektor Du- ch in Breslau sind folgende Äußerungen eingegangen, die jetzt veröffentlicht werden können.

1. Von Güter-Inspektor **Domaß**, Werdohl.

 Artikel hat Anregungen gebracht, die zwar vielversprechend klingen, aber der Verwirklichung wohl kaum näher ge- t werden können. Ihnen dürften große Bedenken in buchungs- lischer wie auch in grundsätzlicher Hinsicht entgegenstehen. zum Vergleich gezogene Reichspost hat eine denkbar ein- e Grundlage zur Tarifierung ihrer Pakete, Briefe und Wert- ngen und kennt nicht eine komplizierte Gütereinteilung, die vielen Tarifklassen, Kilometer- und Frachtsatzzeiger, denen für jede Entfernung und jede Sendung die Frachten ders errechnet werden müssen. Die Post entwertet Marken he der erhobenen Gebühren und hat damit im Grunde die buchung ausgeglichen. Ein Markenverfahren bestand bis inigen Jahren auch bei der Eisenbahn, ist aber, nachdem an Stelle des Markenentwertens ein anderes Buchungsver- n versucht worden ist, wieder aufgehoben worden. Es wird wohl nicht wieder in Betracht kommen.

 e einfache Buchung der von Duchatsch gedachten Art wäre Nachprüfung im großen enthoben und würde eine Einzel- ng erforderlich machen. Bei einem so vielseitigen Tari- gsverfahren, wie es bei der Reichsbahn besteht und in ab- rer Zeit auch nicht von Grund auf geändert wird, kann eine systematische Nachprüfung nicht entbehrt werden. Sie d bleibt notwendig. Es sei hierbei auch auf die Gefahr der ngültigkeit, der Verschleierung und der Unredlichkeit hin- sen, die sich durch die lückenhafte Kontrolle, wie sie das schlagene Verfahren zeitigen würde, einschleichen könnte. r gewissenlosen Bediensteten würden sich dadurch manche rtüren öffnen. Die Anregung, chronologische Versand- und angsbücher zu führen, findet ein Gegenstück in dem in r. dieser Zeitung von E.-O.-S. Riedel („Lochkartenverfahren") hend und anschaulich geschilderten Verfahren der mecha- n Frachtenkontrolle, dem sogenannten „Hollerith-Ver- n", das bereits erprobt wird. Wenn auch bei diesem Loch- nverfahren die chronologische Buchung im Versand- und angsnachweis ermöglicht wird und die Tagesauszüge und arischen Nachprüfungen und Monatszusammenstellungen llen, so endet damit nicht die Buchung, sondern sie wird urch die Lochkarte ersetzt, die die Grundlage der Kontrolle , und eine genaue und bis ins einzelne gehende Frachtnachprüfung sichert. Ferner ermöglicht sie genaue statistische Aufschreibungen und Ertragsberechnungen (Güterbewegungsstatistik, Reichsstatistik, Tonnenkilometer u. a. m.). Es ist beim Lochkartenverfahren ein ganz besonderer Wert auf eine genaue und umfassende Kontrolle gelegt worden, während das angeregte Verfahren eine solche gar nicht erwähnt. Freibetragbücher und Nachweise, Nachnahmebücher und Verrechnungskarten sieht das Lochkartenverfahren ebenfalls vor. Sie würden also auch beim Freibetragszwang nicht gänzlich entbehrlich werden. Der Freibetragszwang würde eine größere Zunahme der Posten im Nachnahmebuch zur Folge haben und die erhoffte Ersparnis wesentlich beschränken.

Die Beigabe des zweiten Frachtbriefs, der durch einen farbigen, diagonal verlaufenden Streifen kenntlich gemacht werden soll, würde eine umfangreiche Anhäufung von Rechnungsbelegen bei den Empfangsstellen verursachen, deren sorgfältige Aufbewahrung zeitraubend und kostspielig wäre. Es wird hierbei angenommen, daß eine Trennung der Abschrift vom Frachtbrief und eine Wiedervereinigung, entweder bei der Versandstelle nach erfolgter Abfertigung und Verladung oder erst bei der Empfangsstelle nach Eingang des Gutes, also gewissermaßen eine Behandlung der einen Ausfertigung als Ladebrief und der anderen als Abfertigungsbrief, nicht gedacht ist, sondern die Abschrift nur einen Ersatz der Verrechnungskarte darstellen soll. Eine schnellere Behandlung im Empfang würde also nur in der Zeitverkürzung durch den Fortfall der Ausfertigung von Verrechnungskarten liegen, mithin nicht bedeutend sein. Wesentlicher wäre der Vorteil allerdings, wenn sofort bei Eingang der Frachtbriefe die Urschriften entnommen und verrechnet und dann mit den sogenannten Ladebriefen (Frachtbriefabschriften) verglichen würde. Ein Abruf erfolgter Benachrichtigungen und nachträgliche umständliche Regelung von Unregelmäßigkeiten müßten allerdings in Kauf genommen werden.

Die Erleichterungen dürften also den Erwartungen nicht entsprechen, da sich den 14 Punkten folgende Bedenken entgegenstellen:

1. die chronologische Führung des Versandnachweises behindert die Kontrolle und erhöht die Gefahr der Unregelmäßigkeiten,

2., 3. und 4. die Mehrbuchungen im Nachnahmebuch gleichen zum Teil den Fortfall der Freibetragbuchungen aus,

5. und 6. Spediteure und Massenempfänger und Versender werden auf Freibetragsnachweise und Verrechnungskarten nicht verzichten. Sie bezahlen jetzt schon entsprechende Gebühren hierfür,

7. ein Tagesauszug für Nachnahmen könnte fortfallen, dafür dürfte das Nachnahmeauszahlen mehr Arbeit verursachen, weil die Zahl der Nachnahmeposten zunehmen würde,

8. Unterwegsnachweisungen kommen nur vereinzelt in Betracht und sind nicht von Einfluß,

9. für Güterabfertigungen mittleren und kleineren Umfanges genügen Rechentabellen,

10. Unabhängigkeit des Güterbodenpersonals von der Abfertigung bei dem Ladegeschäft ist nur durch Trennung der Abschrift vom Frachtbrief möglich. Wiedervereinigung bzw. Vergleichen erfordert viel Zeit,

11. eine Abfertigungserleichterung würde auch eine Personalverringerung nach sich ziehen, die zwar im Sinne der Wirtschaftlichkeit liegt, aber keine Garantie für unbedingt zuverlässige Frachtberechnung bietet, weil eine umfassende Kontrolle fehlt,

12. und 13. eine schnellere Benachrichtigung und Empfangnahme stände zwar in Aussicht, würde aber zu anderweitigen, oben geschilderten Hindernissen führen,

14. die Erleichterung in der Kassenführung würde sich nur auf die Überweisungsbeträge beschränken, dafür würden mehr Freibeträge zu buchen sein.

Die Einführung des Freibetragszwanges würde bei den Verkehrtreibenden auf Widerstand stoßen; und da die Reichsbahn nicht die Möglichkeit besitzt, nur fehlerlos arbeitende Bedienstete im Abfertigungsdienst zu beschäftigen, wird das Frachtenreklamationswesen einen bedeutenden Umfang annehmen, wovon die Reichsbahn-Gesellschaft wohl kaum Nutzen haben wird.

2. Von Eisenbahn-Güterinspektor **Schümann**, Strehlen (Schlesien).

Eisenbahninspektor Duchatsch in Breslau befaßt sich mit dem Schmerzenskinde der Eisenbahn, dem Buchungsverfahren im Güterabfertigungsdienst. Man kann hier mit Fug und Recht nicht mehr von einer doppelten Buchung, sondern von einer drei- und vierfachen Buchung sprechen. Zunächst erfolgt auf der Versandstation eine Eintragung des Frachtbriefes in seinen gesamten Einzelheiten in das Versandbuch, dann eine Verbuchung in dem Frankatur- bzw. Nachnahmebuche, sofern die Sendung frachtfrei abgefertigt bzw. mit einer Nachnahme belastet ist. Auf der Empfangsstation erfolgt wieder eine Eintragung in das Empfangsbuch und endlich in die Schalter bzw. Rollkarten. Daß eine derartige Buchung nicht mehr zeitgemäß ist und vom rein kaufmännnischen Standpunkte aus keineswegs vertreten werden kann, bedarf keiner besonderen Erörterung. Mit dem von dem Eisenbahninspektor Duchatsch in Vorschlag gebrachten Verfahren dürfte diese heikle Frage wohl kaum zu lösen sein, was in den nachstehenden Ausführungen dargelegt werden soll. 1. Den indirekten Freibetragszwang durch einen Frachtzuschlag von 20 Pfg. für unfrankierte Sendungen zu erreichen, dürfte meines Erachtens wohl kaum Aussichten auf Erfolg haben. Der Versender, der heute gemäß Vereinbarung bzw. laut Faktura sein Gut der Eisenbahn unfrankiert zur Beförderung übergibt, dürfte sich wohl kaum veranlaßt sehen, um den Zuschlag von 20 Pfg. zu sparen, für den Empfänger die Fracht zu verauslagen, die er diesem nun wieder besonders in Rechnung stellen müßte. Zudem wären besonders größere Unternehmungen, wie Bergwerke, Steinbrüche usw. kaum in der Lage, bei der heutigen Geldknappheit die an einem Tage schon in die Tausende gehenden Frachten zu zahlen, ganz abgesehen von dem Zinsverlust, der einem Frachtzuschlag von 20 Pfg. gegenüber in keinem Verhältnis stehen würde.

2. Jeder Sendung eine dem Frachtbriefe gleichlautende Abschrift beizufügen, würde auf ganz erhebliche verkehrstechnische Schwierigkeiten stoßen. Zunächst würde dies die Güterannahme ganz erheblich erschweren, da der Annahmebedienstete die doppelte Anzahl von Frachtbriefen wie bisher in die Hand nehmen müßte. Auch die Frachtbriefvorprüfungsstellen würden nicht unwesentlich belastet.

Außerdem sollten nach dem in Vorschlag gebrachten Verfahren die Frachtbriefabschriftangaben über den Zeitpunkt der erfolgten Benachrichtigung, Quittungsvordruck usw. enthalten; demnach müßte also die Abschrift den eigentlichen Frachtbrief bi Empfangsstation begleiten. Es ist nicht einzusehen, w Vorteil dann diese Abschrift haben sollte, da die Versands demnach doch eine Eintragung in das Versandbuch vorn müßte. Was beginnt die Empfangsstation nun mit de schriften? Diese müßten wohl den Empfängern zugestellt den, um die Quittungsleistungen zu erhalten. Das würde ganz erhebliche Belastung der Empfangsstation bedeuten.

3. Eine chronologische Buchung auf der Versandstatio nicht denkbar, wollte man damit nicht den Ermittlungs völlig unterbinden. Man denke sich eine größere Güterab gung mit täglich etwa 2000 zur Auflieferung kommenden dungen. Sobald bei dieser Versandabfertigung von einer St die Mitteilung über eine überzählige Sendung eingehen w müßte der Ermittlungsbeamte mehrere Tausend Eintragu durchsehen, um die Hingehörigkeit des Gutes festzustellen. dies praktisch nicht durchführbar ist, bedarf wohl kaum besonderen Begründung.

Wenn man jetzt die angeblichen Erleichterungen näher trachtet, so muß es zunächst befremden, wodurch der We des Freibetrags- und des Nachnahmebuches begründet sein Durch den indirekten Freibetragszwang, der eine Vo zahlung der Fracht in verstärktem Umfange herbeiführen ist die Führung eines Freibetragsbuches unbedingt erforde Da die Aufgabe von Nachnahmesendungen nach dem in Vorsc gebrachten Verfahren nicht unterbunden wird, kann meines achtens auch das Nachnahmebuch nicht in Fortfall kommen. eine Vereinigung von Empfangsbuch mit Verrechnungskarte dacht ist bzw. ermöglicht werden kann, ist nicht ausgefi gleichfalls nicht, wodurch der Fortfall des Tagesauszuges bedingt ist. Wodurch die Unabhängigkeit des Güterboden sonals von der Abfertigung, die Zeitgewinnung, um die Fr berechnungen sorgfältiger vornehmen zu können, bequemere schnellere Benachrichtigung der Empfänger, schnellere Abna der angekommenen Güter und erleichterte Kassenführung n dem in Vorschlag gebrachten Verfahren erreicht wird, ist n gut einzusehen. Demnach müssen auch die Zahlen der in A sicht gestellten Ersparnis sehr stark in Frage gestellt wer wenn nicht gar das Gegenteil dabei herausschaut.

So einfach läßt sich die strittige Frage der Umgestaltung Buchungswesens im Güterabfertigungsdienst, die die maßgeb den Stellen schon lange beschäftigt, nicht lösen.

Bevor ich hier auf ein von mir bereits in Vorschlag gebrach Verfahren näher eingehe, möchte ich zunächst darauf hinwei daß der Abfertigungsdienst bei der Post dem der Eisenbahn n ohne weiteres gegenübergestellt werden kann. Zunächst best hier schon ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Umfa der einzelnen Güter, der Verpackungsart und der Schwere. Berechnung der Beförderungsgebühren ist eine wesentlich v schiedene. Es erübrigt sich, dies näher zu erläutern, da es allgemein bekannt vorausgesetzt wird. Endlich ist die H pflicht eine wesentlich verschiedene, denn die Post entschä nur nach dem Gewicht, ohne Rücksicht auf den Inhalt des Pak bzw. bis zu einem gewissen Betrage bei versicherten Sendung wohingegen die Eisenbahn nach dem Fakturenwerte, im grof Umrisse genannt, erstattet. Diese drei Faktoren bedingen der Eisenbahn eine wesentlich veränderte Buchführung, als bei der Post der Fall ist.

Immerhin könnte die Eisenbahn sich Teile des Verfahre wie es bei der Post mit gutem Erfolg eingeführt worden ist, eigen machen. Ich denke hier gleichfalls an die Einlieferun bescheinigungen im Geldverkehr. Wenn die Eisenbahn da übergehen würde, von dem Versender eine Frachtbriefabschr bei der Auflieferung zu verlangen, so wäre die Möglichkeit v handen, das gegenwärtige Buchungsverfahren im Abfertigun dienst, der heutigen schweren Wirtschaftslage Rechnung trager umzugestalten. Mein Vorschlag geht dahin, den gegenwärtig Frachtbrief zu erweitern, und zwar durch zwei Abschnitt Abschnitt I, der vom Absender auszufüllen ist, im wesentlich eine Wiedergabe des Frachtbriefes enthält und auf der Ve

[illegible]ion verbleibt, Abschnitt II, der von der Versandstation [illegible]len ist, nur den Stempel der Versandstation, den Namen [illegible]fangsstation und den erhobenen bzw. den von der [illegible]sstation zu erhebenden Betrag enthält und auf der [illegible]sstation verbleibt. Die Handhabung des Dienstes in der [illegible]iefvorprüfungsstelle und bei der Güterannahme wäre [illegible] wie bisher. Beide Stellen haben sich nicht um die [illegible]iefabschnitte zu kümmern. Der Beamte in der Güter-[illegible]ung, der die Fracht errechnet, vergleicht die Ein-[illegible]n in dem Abschnitt mit dem eigentlichen Frachtbriefe, [illegible]forderlichenfalls den Abschnitt richtig, wozu ein An-[illegible]is des Absenders nicht erforderlich ist, denn es handelt [illegible] um eine Abschrift des Frachtbriefvertrages, und ver-[illegible]auf beide Abschnitte mit dem Tagesstempel an der vor-[illegible]enen Stelle.

[illegible]r eigentliche Buchung und Handhabung [illegible]bfertigungsdienstes wäre nunmehr die [illegible]de:

[illegible]rachtberechnung und Abfertigung des Frachtbriefes.

[illegible]brief und Abschnitte werden mit dem Annahmestempel [illegible] und sodann wird die Fracht errechnet. Der Gesamt-[illegible]ird von dem eigentlichen Frachtbriefe in die beiden Ab-[illegible] übernommen. Zur Erleichterung der kassenmäßigen [illegible] und vor allen Dingen zur Kontrolle des richtigen Ein-[illegible]r Sendungen auf den Empfangsstationen ist eine fort-[illegible] Nummernfolge der Frachtbriefe nach Stationsverbin-[illegible]erforderlich. Hier wäre die Führung eines Nummern-[illegible]s nach Stationsverbindungen getrennt, notwendig. In [illegible]uche müßten die Zahlen 1—100 zweckmäßig vorgedruckt [illegible] durch das einfache Voransetzen einer 1, 2 usw. bei den [illegible]ellen kann die Zahlenreihe erforderlichenfalls beliebig [illegible] werden. Die in dem Nummernbuche durchstrichene [illegible]halten der Frachtbrief sowie die beiden Abschnitte, [illegible]der Frachtbrief nach erfolgter Abtrennung des auf der [illegible]station verbleibenden Abschnittes versandfertig ist.

b) Kassenmäßige Buchung.

1. Auf der Versandstation.

[illegible]f der Versandstation verbleibenden Abschnitte werden [illegible]sabschluß, nur soweit auf den Abschnitten [illegible]sse Beträge zum Soll stehen (Frankaturen [illegible]hnahmen), in einfacher, kassenmäßiger Weise in das [illegible] an Stelle des Versandbuches übernommen, und zwar [illegible]h Stationsverbindungen getrennt, nur mit Nummer und [illegible]

2. Auf der Empfangsstation.

[illegible]rachtbrief wird, nur soweit auf diesem der [illegible] Beträge zum Soll stehen (Überweisungen) [illegible]ls in einfacher, kassenmäßiger Weise in das Sollbuch [illegible]r Nr. 1 übernommen und dann erfolgt die Eintragung [illegible]oll- bzw. Spaltenkarten, aber nur nach Versandstation, Nummer und Frachtgebühren. Die tägliche Abstimmung der Sollbücher erfolgt in der bisherigen Weise.

3. Auf der Unterwegsstation.

Entstehen Auslagen auf einer Unterwegsstation, so fertigt diese eine Gebührenbelastung auf bestimmtem Vordrucke an, die dem Frachtbriefe angeheftet wird und deren Behandlung wie unter Nr. 1, 2 erfolgt. Ein Abschnitt der Gebührenbelastung verbleibt auf der Unterwegsstation.

Wird aus kontrolltechnischen Gründen die bisherige kontrollseitige Abstimmung der Versand- mit den Empfangsstationen weiterhin für erforderlich erachtet, so führen die Versandstationen ein Überweisungskontrollbuch und die Empfangsstationen ein Frankaturkontrollbuch. Die Eintragungen erfolgen in gleicher Weise wie die in die Sollbücher unter Nr. 1 und 2. Diese Eintragungen können auf Grund der Frachtbriefabschnitte in Zeiten der geringsten Arbeitsanhäufung vorgenommen werden. Am Monatsschlusse rechnen die Güterabfertigungen die Sollbücher, die nun nur Beträge enthalten, auf, stellen diese erforderlichenfalls verkehrsweise zusammen und senden sie der Verkehrskontrolle ein, was bereits 2 bis 3 Tage nach Abschluß des Monats erfolgen kann. Der Abschluß der Frankatur- und Überweisungskontrollbücher und Einsendung nebst den Frachtbriefabschnitten kann später erfolgen. Die Frachtbriefabschnitte der Versandstation werden dieser nach kontrollseitiger Prüfung wieder zugestellt.

Vorteile dieses Verfahrens.

1. Die bisherigen eingangs geschilderten umfangreichen Buchungen auf den Versand- und Empfangsstationen fallen fort und es verbleibt nur die reine kassenmäßige Buchung.

2. Beschleunigte Abfertigung der Frachtbriefe und damit schnellere Abwicklung des Ladedienstes.

3. Die allmonatliche umfangreiche Arbeit der Anfertigung der Monatsarbeiten mit dem Aufrechnen und Prüfen der Versandbücher fällt fort.

4. Die Arbeit der Abfertigungsbeamten besteht im wesentlichen nunmehr nur noch in der Frachterrechnung und Frachtnachprüfung.

5. Die Frachtennachprüfung, die örtliche sowohl als auch die kontrollseitige, ist gründlicher durchführbar als an der Hand der oft ungenauen Eintragungen in die Versandbücher.

6. Fehlbuchungen, die jetzt oft Veranlassung zu kontrollseitigen Nachforschungen geben, deren Ergebnis nicht immer im Verhältnis zu dem aufgewendeten Schreibapparat stehen, fallen gänzlich fort.

7. Die Arbeit der Verkehrskontrolle besteht nunmehr im wesentlichen in der einer Frachtenprüfungsstelle, was eine erheblich stärkere Erfassung der Verkehrseinnahmen bedingt.

8. Die Ersparnisse an Papier (Versand- und Empfangsbücher) usw. sind ganz erheblich.

9. Die Personalersparnisse sind von ganz erheblichem Umfange.

Bücherschau.

[illegible] Bezüge und die Abzüge der Bediensteten der Öster[illegible]en Bundesbahnen. Im „Bücherverlag Linz, Hauptpost, [illegible]“, ist das vorgenannte von Alois Weingerl, Ober-[illegible] der Österreichischen Bundesbahnen, verfaßte Buch [illegible], das nicht nur sämtliche Bezüge, die den Bundesbahn-[illegible]ten zukommen, und die zulässigen Abzüge, sondern auch [illegible] das Ausmaß der Bezüge und Abzüge bezughabenden [illegible]ungen im Wortlaute und unter Anführung der ergan-[illegible] erfügungen enthält. Aus dem reichlichen Inhalte des [illegible]nkte mit rund 600 Seiten eingeteilten Buches ist beson-[illegible]vorzuheben:

[illegible]soldungsordnung mit den Reihungs-, Überführungs- und [illegible]ngsbestimmungen (neueste Besoldung), das Dienstver-[illegible]er kriegsbeschädigten Bundesbahnbediensteten, die zu-[illegible] Bezüge (In- und Ausland), die Kürzung derselben, die [illegible]ie Abzüge, die Auszahlungsfristen und -bestimmungen, die allgemein eingeführten Nebenbezüge unter besonderer Berücksichtigung der neuen anrechenbaren Zulagen für das Fahr- und Verschubpersonal, der Reisegebühren, der Nebenbezüge für das Fahrpersonal, der Dienstkleidergebühren, der Nachtdienstzulagen, der Überstunden- und Überverdienstentlohnungen, der Wirtschafts-, Brennstoffersparnis- und sonstigen Prämien.

Der Preis des Buches beträgt 4 Schillinge.

— **Deutsche Motorradfahrer- (D. M.) Karte** 1 : 300 000, Blätter Trier, Köln und Düsseldorf. Verlag des Reichsamts für Landesaufnahme, Berlin NW 40, Moltkestr. 5. Je für 1 RM. auch erhältlich in der amtlichen Hauptbetriebsstelle von Eisenschmidt, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 60. Mit Erscheinen dieser Blätter liegt die DM-Karte der Landesteile etwa westlich der Oder nahezu vollzählig vor. Das lebhaft bunt gehaltene Blatt läßt die geeigneten Verbindungen schnell erkennen, eingedruckte Entfernungszahlen und eine umfangreiche Kilometertafel am Blattrande erleichtern den Gebrauch. Prof. Degner.

Siemens-Schuckert und die elektrische Zugförderung.

Wie andere Großfirmen, so geben auch die Siemens-Schuckert-Werke (S. S. W.) von Zeit zu Zeit Werbeschriften heraus, die sich ausschließlich mit dem Bahnwesen befassen. Diese Veröffentlichungen mit ihrem ausgezeichneten Bildmaterial sind denen, die sich beruflich mit der Elektrisierung der Bahnen und dem Sicherungswesen zu befassen haben, immer eine Fundgrube für Studienzwecke. Erst letzthin ist in Nr. 18 (Seite 532) auf eine derartige Werbeschrift der S. S. W. hingewiesen worden, in der insbesondere die in der Seddiner Ausstellung gezeigten Werkerzeugnisse behandelt sind.

Die neueste Werbeschrift der Firma, die zur diesjährigen Deutschen Verkehrsausstellung herausgegeben ist, hat eine besonders vornehme Ausstattung erhalten. Die Titelseite weist mit einem von Künstlerhand entworfenen farbigen Bilde, das eine elektrische Vollbahnlokomotive auf der Fahrt durch alpines Gelände zeigt, auf den Inhalt hin. In starkem Gegensatz zu dieser neuzeitlichen schweren elektrischen Lokomotive steht das in der ersten Textabbildung gezeigte erste elektrische Lokomotivchen, das im Jahre 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung auf einer kleinen Rundbahn vorgeführt wurde (vgl. Abb. 1). Diese allen Bahnelektrikern wohlbekannte kleine Maschine gehört heute bereits ebenso der Geschichte an, wie die erste Stephensonsche Dampflokomotive „Rocket". Welch beschwerlicher Weg von der Berliner Gewerbeausstellung des Jahres 1879 bis zur heutigen Münchener Verkehrs-Ausstellung auf diesem Gebiete zurückzulegen war und welche gewaltigen Fortschritte die elektrische Zugförderung inzwischen gemacht hat, sei nach der Werbeschrift nachstehend in großen Zügen wiedergegeben, wobei davon auszugehen ist, daß die erste Anwendung elektrischer Maschinen zum Betriebe einer elektrischen Bahn von Werner von Siemens selbst ausgegangen ist. Im Jahre 1866 erfand dieser die dynamo-elektrische Maschine. Bereits im folgenden Jahre plante er für Berlin eine elektrische Hochbahn, ohne daß dieser Plan jedoch damals schon verwirklicht werden konnte. Durch die bereits erwähnte Probelokomotive des Jahres 1879 wurde die Eignung der elektrischen Maschine für die Zugförderung erwiesen, und zwei Jahre später, 1881, errichteten Siemens & Halske (S. & H.) in Groß-Lichterfelde bei Berlin die erste, dem öffentlichen Verkehr dienende elektrische Straßenbahn der Welt. Zum ersten Male wurde hierbei auch ein Stromabnehmer in Bügelform erprobt; aus dem einfachen Eisendraht der ersten Ausführung ist schließlich der gegen alle Stöße gefederte und in jeder Stellung mit gleichem Druck an die Fahrleitung gepreßte neuzeitliche Schleifbügel aus Aluminium, Kohle oder Kupfer entstanden.

Abb. 1. Erste elektrische Lokomotive auf der Berliner Gewerbeaustellung 1879.

Bereits im Jahre 1882 lieferten S. & H. die erste elektrische Grubenlokomotive der Welt für das Sächsische Steinkohlenbergwerk Zaukerode; diese hat bis in die neueste Zeit hin Dienst verrichtet und ist jetzt im Deutschen Museum chen aufgestellt. In den folgenden Jahren eroberte Elektrizität die Gebiete der Straßenbahnen, der Gru Materialbahnen, der Industrie- und Werkbahnen. An wicklung dieser Betriebsmittel sind S. & H. hervorrage ligt. Im Jahre 1894 wurde die erste elektrische Zahn der Welt, die Barmer Bergbahn, dem Betriebe übergeb dieser sowie bei der später errichteten Filderbahn Stromrückgewinnung bei der Talfahrt zur Anwendung. im nächsten Jahrzehnt wandten sich die S. S. W. der Er elektrischer Schnellbahnen zu. Bahnbrechend war hier bauung der Untergrundbahn in Budapest. Die im Ja eröffnete Bahn arbeitet nach den Mitteilungen der De noch heute mit den ursprünglichen Betriebsmitteln. selbe Zeit begann der Bau der Berliner Hoch- und Unt bahn durch S. & H. für die gleichnamige Gesellschaft. 1902 wurde die Stammstrecke in Betrieb genommen, wo Gesellschaft schrittw Ausbau bis auf den Umfang des Netzes führte; der elektris der Anlagen wurde d S. & H. ausgeführt. Motoren zugeführte B spannung war bereits im Mittel zu 750 Volt worden. Die Einricht Berliner Hoch- und grundbahn wurde vor für die später erbaut burger Hochbahn sow die weiteren Berliner grundbahnen. Um die des Jahrhunderts tra Bestrebungen stärker auch Fernstrecken f Vollbahnzüge zu sieren; auch hierbei le S. & H. neben anderen Firmen Pionierarbeit. Z versuchte man es mit dem Drehstrom; der asy Drehstrommotor war bereits bekannt und ausgebildet. Anwendbarkeit auch für Bahnbetrieb nachzuweisen der Zweck von Versuchen, die die Firma bereit Jahre 1892 auf ihrem Fabrikgrundstück in Charlott ausführte. Damit war der erste Schritt zur Anwendun mehrphasigem Wechselstrom für Bahnbetrieb getan. De bei verwendete 20pferdige Motor wurde 1893 auf die Chi Weltausstellung gebracht. Die Versuche wurden 1898 u in größerem Maßstab auf einer eigenen Versuchsstrecke i terfelde weitergeführt, wobei S. & H. erstmalig den bedeu vollen Schritt unternahm, die Fahrdrahtspannung von w hundert Volt auf 10 000 Volt zu erhöhen. Der Erfolg w ermutigend, daß das System unverändert für die in den J 1901—1903 durchgeführten weltbekannten Schnellbahnve Marienfelde-Zossen angewendet wurde. Durch diese Ver an denen bekanntlich auch die Allgemeine Elektrizitäts-G schaft teilnahm, war nachgewiesen, daß es mgölich ist, mi trischem Antrieb Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von 2 in der Stunde, also mit praktisch beliebig hohen Fahrgesc digkeiten, zu befördern, und daß auch hierbei noch die Be kraft sicher zugeführt werden kann. Da jedoch um die g Zeit der einphasige Kommutatormotor erfunden wurde u Bedenken wegen der doppelpoligen Fahrleitung bei Dreh gegenüber der einpoligen bei einphasigem Wechselstro Deutschland, der Schweiz, Schweden und Österreich auss gebend waren, gab man den Drehstrom zur Zugbeförderung gültig auf und entschied sich für den einphasigen Wechsels

ır Italien blieb bekanntlich bei dem zuerst auf der Valtellin-
hn eingeführten Drehstrom. Die Siemens-Werke entschieden
h bei Ausrüstung von einphasigen Wechselstrombahnen bald
r eine niedrige Periodenzahl. Ein elektrisch und mecha-
sch gut durchgebildeter Reihenschlußmotor ist heutzutage dem
ichstarken Motor für hochgespannten Gleichstrom gleichwer-
. Bereits im Jahre 1905 führten die S. S. W. auf der Bahn
rnau-Oberammergau die niedrige Periodenzahl von 16⅔ ein.
e Fahrdrahtspannung beträgt 5000 Volt; die Lokomotiven sind
it zwei Motoren von je 180 PS ausgerüstet. Im Jahre 1908
olgte die Inbetriebnahme der ebenfalls für einphasigen Wech-
strom ausgerüsteten Hauptbahn Rotterdam-Haag-Scheve-
ngen.

Während die S. S. W. an der Ausbildung der Wechselstrom-
hnen arbeiteten, blieben sie auch auf dem Gebiete der Gleich-
ombahnen nicht untätig. Hier hatte sich allgemein eine
annung von 500 bis 600 Volt für Straßenbahnen und Überland-
hnen eingeführt; bei Stadtschnellbahnen waren die S. S. W.,
 bereits erwähnt, schon bis auf 750 Volt heraufgegangen.
bstverständlich konnte mit diesen Spannungen eine Elektri-
rung von Hauptbahnen oder hauptbahnähnlichen Überland-
hnen von einigermaßen erheblicher Ausdehnung und Zug-
stung nicht in Frage kommen. Die S. S. W. wagten daher
 der 1906 eröffneten Rheinuferbahn Köln-Bonn bis auf 1000
lt Gleichstromspannung in der Fahrleitung heraufzugehen. Es
t, Vierwagenzüge auf einer Strecke von 28,3 km Länge zu
ördern. Die Züge der Rheinuferbahn bestehen aus zwei vier-
sigen Triebwagen für je 60 Personen und zwei gleichgroßen
wagen und erreichen eine Geschwindigkeit von 70 km in der
nde. Neu war bei der Ausbildung der Betriebsmittel nicht
 die Ausführung der 130pferdigen Motoren für eine direkte
nnung von 1000 Volt, sondern auch die Anpassung der Steue-
g an die hohe Spannung.

achdem nun einmal 1000 Volt Gleichstrom erreicht waren,
b es in der Folge nicht hierbei. Man wählte vielmehr die
nnung für Gleichstrom-Überlandbahnen so, wie es mit Rück-
t auf die Streckenlänge am wirtschaftlichsten war; neben
) Volt taucht sehr bald die Spannung von 1200 Volt auf.
ist nicht möglich, alle nun entstandenen Gleichstrombahnen
er Art hier aufzuzählen. Es sei nur erwähnt, daß die Mo-
n dieser Bahnen direkt für 1200 Volt Betriebsspannung aus-
ihrt sind. Eine Bahn, bei der sich eine weitere Steigerung
 Fahrleitungsspannung als vorteilhaft ergab, war die Tatra-
n; sie wird mit Gleichstrom von 1650 Volt betrieben. Von
 4 Motoren eines Triebwagens sind je 2 in Reihe geschaltet;
 die Steuerstromkreise wird eine Spannung von 100 Volt
els Steuerumformer erzeugt.

eben den in der Werbeschrift näher beschriebenen Gleich-
mbahnen, die hauptsächlich dem Personenverkehr dienen,
 noch einige Beispiele von Güterbahnen mit Fahrleitungs-
nungen von 1000 Volt und darüber aufgeführt. Ein Fall,
lem die weitere Erhöhung der Gleichstromspannung wün-
nswert erschien, war die Erzbahn Moselhütte-St. Marie der
bacher Hütte. Die S. S. W. gingen hier, nach den Angaben
 Werbeschrift, als erste im Jahre 1908 dazu über, eine
chstromspannung von 2000 Volt zu verwenden, die sich so
 bewährt haben soll, daß die Bahn noch heute unverändert
Betriebe steht.

ährend man bei den ersten Wechselstromlokomotiven sich
er Form der Lokomotive und der Motoren an die bei Gleich-
n bewährte Bauart hielt, wurden bei den für die ehemals
ßisch-Hessische Staatsbahn zu liefernden Versuchslokomo-
 neue Wege betreten. An Stelle des Einzelantriebes der
ätze mittels Zahnrädern wurde Stangenantrieb in Anleh-
 an das Vorbild der Dampflokomotive gewählt. Daraus
b sich eine Kuppelung der anzutreibenden Achsen mit Kupp-
stangen und ein Ersatz der vielen verhältnismäßig kleinen
ren durch möglichst einen einzigen Motor. Eine solche
its im Jahre 1911 von den S. S. W. auf der Versuchsstrecke
Dessau-Bitterfeld angelieferte Lokomotive der Achsanordnung
2 B 1, die für Schnellzüge bestimmt war und Geschwindigkeiten
von über 100 km in der Stunde mit dem Zuge erreicht hat, ist,
als die Reichsbahn neuerdings daranging, zur Vereinfachung der
Unterhaltung die nur in wenigen Ausführungen vorhandenen
alten Versuchslokomotiven auszumerzen, als ein Merkstein der
Entwicklung der elektrischen Vollbahnlokomotiven dem Deut-
schen Museum in München überwiesen worden. Dieser ersten
Zeit der Entwicklung gehören auch die neun von den S. S. W.

Abb. 2. Triebgestell einer B + B + B Güterzuglokomotive mit elektrischer Ausrüstung. (Schlesische Gebirgsbahn).

für die Wiesentalbahn Zell-Basel der ehemals Badischen Staats-
bahn gelieferten Lokomotiven an.

Bei den Lokomotiven mit Stangenantrieb stieß man bekannt-
lich auf eine neue recht störende Erscheinung, die bei der
Dampflokomotive nicht aufgetreten war, nämlich auf eine Nei-
gung zu den sogenannten Schüttelschwingungen. Sie rührten
davon her, daß sich das Stangengetriebe der elektrischen Loko-
motive wesentlich von dem der Dampflokomotive unterscheidet.
Auf diese Unterschiede und die Einrichtungen zur Behebung der
Schüttelschwingungen geht die Werbeschrift näher ein. Es folgt

Abb. 3. $A_3 + A_3$-Güterzuglokomotive der Schlesischen Gebirgsbahn.

nun eine Beschreibung der Schwedischen Reichsgrenzenbahn, mit
der die Leser dieser Zeitung im Jahrgang 1923 in den Nrn. 20
und 38 bekanntgemacht worden sind. Ein weiteres Beispiel für
Wechselstromlokomotiven mit direktem Stangenantrieb durch
hochgelagerte Motoren sind die für die Bayerische Staatsbahn
im Jahre 1912 gelieferten 1 C 2-Lokomotiven für die Strecke
Reichenhall-Berchtesgaden.

Die weitere Entwicklung der Betriebsmittel machte es not-
wendig, zwischen Motorwelle und Blindwelle Zahnräder einzu-
setzen. Eine so gebaute Lokomotive ist u. a. die B + B + B-
Lokomotive für die Schlesischen Gebirgsbahnen, eine Bauart, von
der die S. S. W. seit 1915 zwölf Lokomotiven lieferten. Die nö-

tige Lokomotivleistung wurde hierbei durch Aneinanderreihen von zweiachsigen, je mit einem Motor versehenen Triebgestellen erzielt. Abb. 2 zeigt eins von den drei Triebgestellen. Für die gleiche Strecke sind von den S. S. W. 9 gleich starke Lokomotiven mit Einzelantrieb der 6 Achsen durch Tatzenlagermotoren nach Art der Straßenbahnmotoren und einfache Zahnradübersetzung, vgl. Abb. 3, geliefert worden. Zahnradübersetzung zwischen Motor und Blindwelle wurde auch bei den 14 Lokomotiven der Bahn St. Pölten-Mariazell in Österreich verwendet, die von den Österreichischen S. S. W. mit Einphasenwechselstrom von 25 Perioden i. d. Sek. elektrisiert wurde. Die 91,3 km lange Bahn trägt ausgesprochenen Alpenbahncharakter.

Abb. 4. 2 BB 2-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Die S. S. W. haben u. a. für die Deutsche Reichsbahn eine P sonenzuglokomotive der Bauart 2 BB 2 geliefert. Bei dieser B art wollte man, wie Abb. 4 zeigt, die verhältnismäßig tiefe L der Motoren bei unmittelbarem Zahnradantrieb der Blindwe vermeiden und entschloß sich deshalb, die Motoren samt zahnradangetriebenen Vorgelegewelle auf dem Motorrahmen an ordnen und von den Kurbeln Vorgelegewelle mittels Stangen ei Kurbelblindwelle anzutreiben, nun wieder in der Höhe der Mitt der angetriebenen Achsen lieg kann. Gleichfalls für die Deutsc Reichsbahn bestimmt sind 3 zurz im Bau befindliche Güterzuglok motiven der Bauart 1 C + C 1 u eine Schnellzuglokomotive d Achsfolge 2 A₁ 1, bei denen die L stung soweit wie möglich unt Voraussetzung eines auf 20 t steigerten Achsdruckes der Trei achsen erhöht ist. Die Motor der Güterzuglokomotiven sind, w bei der neuesten Ausrüstung d Schwedischen Reichsgrenzenbal Doppelmotoren mit Zahnradantri der Blindwelle; vgl. Abb. 4 a S. 327 und Abb. 1 auf S. 623 d Jahrg. 1923 dieser Ztg. Die b schriebenen Lokomotivbauform können auch für Gleichstrombahnen verwendet und mit ein Gleichstromausrüstung versehen werden.

Alle in vorstehendem erwähnten Fahrzeuge und die nennen wertesten elektrischen Einrichtungen sind in der Werbeschrif die übrigens in drucktechnischer Beziehung vorbildlich ist, i Bilde vorgeführt. W. M.

Die Konkurrenz des Kraftwagens im Personenverkehr Amerikas.

In Amerika, dem Lande des Automobils, hat sich seit dem Kriege die Zahl der Kraftwagen so sehr vermehrt, daß den Eisenbahngesellschaften in der Personenbeförderung eine recht fühlbare Konkurrenz entstanden ist, die einen beträchtlichen Verlust an Einnahmen im Personenverkehr verursacht hat. Auch in Zukunft ist für die Eisenbahngesellschaften Besserung nicht zu erhoffen, denn die Verwendung von Kraftwagen nimmt überall noch zu, genau so wie in Europa. Große Aufmerksamkeit wird deshalb dieser Tatsache gewidmet, da sie ein Grund dafür ist, daß viele Eisenbahngesellschaften die Tarife erhöhten, um sich noch eine gewisse Rentabilität des Personenverkehrs zu sichern, denn der Personenzugdienst muß nach wie vor für diejenigen, die die Eisenbahn benutzen wollen, in ausreichendem Maße aufrechterhalten werden, sonst werden die Verdienstmöglichkeiten noch geringer.

Bis zum Jahre 1920 mehrte sich in Amerika das Personengeschäft genau so wie der Güterverkehr und erreichte im genannten Jahre seinen Höhepunkt. In den letzten Jahren vor dem Eintritt Amerikas in den Weltkrieg wuchs der Verkehr allerdings immer langsamer, die Truppenbeförderungen vor und nach dem Kriege bewirkten jedoch, daß es zu einem Stillstande nicht kam und die Verkehrseinnahmen bis zum Jahre 1920 langsam weiterstiegen. Seit dieser Zeit hat aber der Verdienst aus dem Personenverkehr ständig und nicht unbeträchtlich abgenommen. In den Jahren 1921 und 1922 lag in Amerika die Wirtschaft sehr darnieder, ein Umstand, der naturgemäß auch Einfluß auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr ausübte; 1923 stiegen die Einnahmen zwar wieder etwas an, im Jahre 1924 nahmen sie jedoch ihre Abwärtsbewegung von neuem wieder auf. Die Zahl der im Jahre 1924 von sämtlichen Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten beförderten Reisenden war um 24 % und die Zahl der Personenkilometer um 23 % kleiner a im Jahre 1920, obwohl in beiden Jahren etwa dieselbe Zahl vo Personenzügen gefahren wurde. In den Jahren 1921, 1922 un 1923 war vorübergehend der Personenzugdienst etwas eing schränkt worden, im Jahre 1924 jedoch betrug die Zahl der g leisteten Personenzugkilometer nur ½ % weniger als im Jah 1920; die Zahl der Personenwagenkilometer war sogar noc etwas höher, d. h. die Züge waren vielfach stärker als frühe Dies bedeutet eine ganz beträchtlich geringere Besetzung de Züge als in dem Jahre des Höchstverkehrs. Während die mittler Besetzung eines Zuges im Jahre 1920 sich auf 84 Reisende be lief, fuhren im Jahre 1924 durchschnittlich nur 65 Reisende i jedem Zuge und die Wagen waren 1920 durchschnittlich mit 2 im Jahre 1924 dagegen nur mit 15 Personen besetzt.

Zwar wurden seit 1920 die Personentarife etwas erhöht, trotz dem blieben aber die Einkünfte des Jahres 1920 die höchster die je erzielt wurden, und trotz der erhöhten Tarife brachte da Jahr 1924 fast 209 Millionen Dollar weniger Einnahmen durcl den Personenverkehr als das Jahr 1920. Die folgende kleine Zu sammenstellung zeigt deshalb nicht den ganzen Verlust, der de Personenverkehr betroffen, denn wenn bei den um 8½ % höherer Tarifen des Jahres 1924 ebenso viele Reisende befördert worde wären als im Jahre 1920, dann hätten im Jahre 1924 soga 317 Millionen Dollar mehr einkommen müssen, als tatsächlicl eingenommen sind. Nur einmal vorher ist in der Geschicht der Eisenbahnen Nordamerikas eine ähnliche, aber beträchtlich geringere Abnahme des Personenverkehrs zu verzeichnen ge wesen.

Die Tatsache besteht also, daß das Personenzuggeschäft sich wesentlich verschlechtert hat, obwohl keine entsprechende Einschränkung an gefahrenen Zügen möglich war, so daß sich die

hmen, bezogen auf das Zug- und Wagenkilometer, eben- beträchtlich verringert haben. Die Gütertarife sind seit llgemein etwas herabgesetzt worden, trotzdem betrugen die hmen durch den Personenverkehr im Jahre 1921 ungefähr % derjenigen aus dem Güterverkehr; im Jahre 1924 fällt dieser Vergleich aber beträchtlich ungünstiger für den Personenverkehr aus, denn trotz der inzwischen erhöhten Personentarife machten die auf diesen Geschäftsanteil entfallenden Einnahmen knapp 25 % der Gütereinnahmen aus.

..	1920	1921	1922	1923	1924
nenzugkm in ionen	890	872	849	880	884,8
nenwagenkm in ionen	5 734,4	5 544	5 444	5 720	5 811,2
der beförderten onen in Mill. .	1 232,8	1 034	966	986	930,4
enkm in Mill.	74 880	59 680	56 800	60 800	57 900
schnittliche Per- nzahl in einem e	84	68	67	69	65
schnittliche Per- nzahl in einem en	19,8	16,4	16	16 3	15,2
teinnahmen h Personenver- in Mill. M . .	5 397	4 842	4 515	4 817	4 523
nmen für 1 Per- nkm in Pf. . .	11.34	12 6	12,6	12 6	12,5
schnittl. Reise- e in km	60,8	57,6	59,2	60,8	62,4
me aus 1 Per- nzugkm in M.	9,7	8,86	8,53	8,78	8,19

Wie aus der Zusammenstellung hervorgeht, hat die durchschnittliche Reiselänge zeitweilig abgenommen, ist im Jahre 1924 nur wenig größer als im Jahre 1920; mit anderen Worten, den Eisenbahnen sind durch die Konkurrenz des Kraftwagens nicht nur die kürzeren Reisen, sondern auch Reisen über größere Entfernungen verloren gegangen, eben weil der Kraftwagen stets fahrbereit ist und der Reisende nicht nötig hat, sich nach dem Fahrplan zu richten. Es würde deshalb auch keinen Zweck haben, durch Verkleinerung der Zahl der Züge die Betriebskosten zu vermindern, das Übel würde dadurch wahrscheinlich nur größer für die Eisenbahnverwaltungen werden. Mit großem Eifer wird deshalb in Amerika darauf hingearbeitet, die Beförderungskosten durch andere Mittel herabzudrücken; besonders zu erwähnen ist in dieser Beziehung die Einführung des Triebwagens, durch den vor allem auf Linien mit geringem Verkehr das Personenbeförderungsgeschäft verbessert werden kann. Auch sind schon viele Bahnverwaltungen dazu übergegangen, für das Wochenende billige Rundreisekarten mit mehrtägiger Gültigkeit auszugeben, damit die erholungsbedürftigen Großstädter die zur Verfügung gestellten bequemen Züge dem Fahren im Kraftwagen vorziehen. (Railway Age 14. März 1925.) H.

Ansprüche der Gemeinden gegen die Eisenbahnverwaltung aus dem Betriebswesen.

in Beitrag dazu, in welchem Umfange nicht nur physische, n auch juristische Personen die Eisenbahnverwaltung un- deterweise in Anspruch zu nehmen pflegen, bilden fol- kürzlich vorgekommenen Fälle:

eit eines durch Schranken gesicherten Überweges findet ie Leiche eines alten Mannes, die die Staatsanwaltschaft erdigung frei gibt, da es unzweifelhaft ist, daß Selbstmord Überfahrenlassen vorliegt. Über den Namen und die Her- les Getöteten läßt sich weder Genaues noch auch nur Un- es feststellen, da die Leiche ziemlich zerstückelt war und ispapiere nicht vorgefunden wurden. Die Gemeinde, in Fundort lag, besorgte nun das Begräbnis und verlangte von der Eisenbahnverwaltung die Erstattung der hierfür endeten Kosten.

em anderen Falle handelte es sich um die Tötung eines jährigen, bei einem Fleischermeister als Kutscher tätigen , der einen zwar schrankenlosen, aber nach jeder Richtung hl übersichtlichen Überweg auf einem mit Schafen be- Wagen überquert hatte; zweifellos hatte er geschlafen shalb das Herannahen des Zuges, dessen Lokomotive so- as Läute- wie das Pfeifzeichen gegeben hatte, erst be- als es zu spät war, und er sich nicht mehr vor dem Über- verden retten konnte. Seine Witwe erklärte sich außer- die ebenfalls sofort freigegebene Leiche zu beerdigen, halb übernahm dies die Gemeinde, die nun ebenfalls von senbahnverwaltung Ersatz verlangte. In beiden Fällen diese sich mangels jeder rechtlichen Verpflichtung auf blehnenden Standpunkt. Wie bereits gesagt, durfte man ersteren mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrschein- Selbstmord annehmen; aber auch wenn man dies nicht lte, so würde man unter allen Umständen berechtigt sein, enes Verschulden im Sinne des § 1 des Reichshaftpflicht- s vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207) zu unterstellen, denn nkörper ist gefährdetes Gebiet, und derjenige, der sich in Nähe bewegt, muß damit rechnen, daß er zu Schaden etwaige durch Erbgang an und für sich anspruchsberech- vordene Personen müssen dies in vollem Umfange gegen ten lassen. In dem anderen Falle lag offenbares Selbst- lden des Getöteten vor, so daß Ansprüche, die seine Witwe gen des Verlustes ihres Ernährers gegen die Eisenbahn- ung erhöbe, mit Recht abgelehnt werden müßten. So wie e beiden geschilderten Fälle rechtlich und tatsächlich ist weder in dem einen noch in dem anderen ein un- lbares Verhältnis zwischen Gemeinde und Eisenbahn- ung geschaffen worden.

s würde es natürlich sein, wenn auf seiten der letzteren dem Haftpflichtgesetz abzugeltender Fall vorliege, d. h. wenn tatsächlich dem Getöteten kein Verschulden nachgewiesen oder der Sachverhalt dunkel geblieben wäre (vgl. Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 99 von 1908 S. 1579). Alsdann würde demjenigen, der das Begräbnis tatsächlich besorgt hat, ein Anspruch der dafür aufgewendeten Kosten gegen die Eisenbahnverwaltung zustehen, da diese sie gemäß § 3 a. a. O. zu ersetzen hat. Es ist nun aber der Fall sehr wohl denkbar, daß eine Verpflichtung zur Ausführung einer Beerdigung zwischen der Gemeinde und der Polizeiverwaltung streitig sein oder werden kann. Für erstere kommt das Gesetz über den Unterstützungswohnsitz vom 6. Juni 1870 (RGBl. 360), für die letztere das vom 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung (GS. S. 265) in Betracht, in welch letzterem die Absätze b und g als Gegenstände der ortspolizeilichen Vorschriften die „Sorge für Leben und Gesundheit" sowie die „Fürsorge gegen gemeinschädliche und gemeingefährliche Handlungen, Unternehmungen und Ereignisse" aufzählen.

Die Polizei hat für Leben und Gesundheit der Bürger ihres Verwaltungsbezirks zu sorgen und Vorkehrungen gegen Gemeinschädliches zu treffen. Bliebe hiernach in einem der beiden Fälle die Leiche des Überfahrenen liegen, weil niemand da ist, der ihre Beerdigung besorgen kann, so hat eben die Polizeiverwaltung einzugreifen, da die Verwesung, die unausbleiblich ist, Ansteckungen, Seuchen usw. herbeiführen könnte, ganz abgesehen davon, daß man den Bürgern nicht den Anblick eines derartigen Körpers zumuten darf. Wir haben es also mit Polizeikosten im ureigensten Sinne zu tun. Die Polizei tritt aber ihrem Wesen nach nur ein, um, wie oben gesagt, die nächste, nach den Umständen gebotene sofortige Fürsorge zu treffen. Die Stelle, die schließlich für die gemachten Aufwendungen zu haften hat, ist in unseren Fällen die Gemeinde, und zwar in ihrer Eigenschaft als Armenverband.

Sind, wie es oft vorkommt, die Verwaltung der Polizei und der Gemeinde in einer Hand vereinigt, d. h. ist der Gemeindevorsteher gleichzeitig Polizeihalter, so wird es schließlich nur auf eine Umbuchung hinauskommen, und zwar in der Weise, daß das, was dem Titel „Polizeiverwaltung" zunächst zur Last geschrieben war, auf den der Armenlasten übertragen wird.

Im anderen Falle, also, wenn Polizei und Gemeinde von zwei verschiedenen Stellen verwaltet werden, hat jene aus Zweckmäßigkeitsgründen zuerst einzutreten und kann sich dann mit Erfolg an diese halten.

Der grundsätzliche Versuch der Gemeinden, alsdann durch Rückgriff auf die Eisenbahnverwaltung sich zu „entbürden", mag sich zwar aus ihrer Finanznot erklären, muß aber stets dann einer mit untauglichen Mitteln sein, wenn jener die gesetzliche Entlastung zur Seite steht. O. Hanow.

Körperliche Tauglichkeit des Personals der Deutschen Reichsbahn.

Von Reichsbahnoberamtmann **A. Jäger**, Berlin.

Nach der Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft müssen die im Dienst der Gesellschaft zu verwendenden Beamten, Angestellten und Arbeiter besonderen Anforderungen hinsichtlich der körperlichen Tauglichkeit genügen. Insbesondere müssen sie die zur Wahrnehmung ihres Dienstes nötige körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit und für den Betriebsdienst ein ausreichendes Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitzen. Zur einheitlichen Regelung dieses für die Reichsbahn-Gesellschaft wie für das Personal bedeutungsvollen Gebietes hat der Generaldirektor jetzt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 „Vorschriften für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit des Reichsbahnpersonals“ herausgegeben, die einen wesentlichen Bestandteil der Perso bilden. Damit treten die zurzeit in den einzelnen Verwaltungsbezirken bestehenden, von den früheren Staatseisenbahnverwaltungen erlassenen verschiedenartigen Vorschriften für die körperliche Tauglichkeit des Personals außer Kraft. An ihre Stelle treten einheitliche Bestimmungen für den gesamten Geschäftsbereich der Reichsbahn-Gesellschaft.

Die neuen Tauglichkeitsvorschriften (abgekürzte Bezeichnung „Tauvo“) gliedern sich in zwei Hauptteile:

A. Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit,

B. Anweisung für die bahnärztlichen Untersuchungen.

Teil A enthält allgemeine Vorschriften über die Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit und besondere Vorschriften über das Sehvermögen und das Hörvermögen. Die Vorschriften dieses Abschnittes sind von allen mit der Bearbeitung von Personalangelegenheiten der Beamten, Angestellten und Arbeiter befaßten Stellen der Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahndirektionen, Ämter [Inspektionen], Dienststellen) zu beachten. Teil B setzt die Erfordernisse an die körperliche Tauglichkeit im einzelnen fest und enthält Richtlinien für die Bahnärzte und Bahnfachärzte über die Ausführung der Untersuchungen sowie die Beurteilung der Tauglichkeit für den Eisenbahndienst. Als Anlage sind den Vorschriften eine Gruppeneinteilung (Einteilung der Bediensteten nach den Anforderungen an das Seh-, Farbenunterscheidungs- und Hörvermögen) und Muster zu einheitlichen Vordrucken für die ärztlichen Untersuchungen beigegeben.

Nach den neuen Tauglichkeitsvorschriften dürfen in den Dienst der Reichsbahn-Gesellschaft nur solche Personen neu eingestellt oder wieder eingestellt werden, deren körperliche Tauglichkeit den Anforderungen dieser Vorschriften entspricht. Zur Feststellung ihrer Tauglichkeit sind die Bewerber vor der Einstellung zu untersuchen. Für die Untersuchung und Begutachtung sind ausschließlich die Bahnärzte zuständig, die infolge ihrer engen Verbindung mit der Reichsbahn die erforderlichen besonderen Kenntnisse und Erfahrungen für die Wahrnehmung dieser vertrauensärztlichen Tätigkeit besitzen. Zeugnisse außerhalb der Reichsbahn-Gesellschaft stehender Ärzte, z. B. von Sanitätsoffizieren und Vertragsärzten der Wehrmacht oder von Staatsmedizinalbeamten werden nicht als ausreichender Nachweis der körperlichen Tauglichkeit für den Reichsbahndienst anerkannt.

Abgesehen von dem Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen sowie dem Hörvermögen, für die die Anforderungen verschieden nach den Dienstverrichtungen festgesetzt sind, haben die Bewerber nach den neuen Vorschriften beim Eintritt in den Eisenbahndienst gleichen Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit zu genügen. Sie sollen frei sein sowohl von nachweisbaren Krankheiten wie von Krankheitsanlagen, die erfahrungsgemäß häufigere Dienstversäumnis, ungenügende Widerstandskraft gegenüber den Anforderungen des Dienstes und seinen natürlichen Einwirkungen oder erhöhte Sterblichkeitsgefahr zur Folge haben. Die allgemeine körperliche Tauglichkeit für den Eisenbahndienst ist daher vorhanden, wenn durch die bahnärztliche Untersuchung festgestellt wird, daß der Bewerber nach Körperanlage und Beschaffenheit seiner Organe voraussichtlich weder solchen Erkrankungen, noch vorzeitiger dauernder Dienstunfähigkeit ausgesetzt ist. Ferner muß das Seh- und Hörvermögen den festgesetzten Anforderungen genügen. Erweist sich der Bewerber nach der bahnärztlichen Untersuchung als gesundheitlich minderwertig oder wird das Vorhandensein eines der in den Tauglichkeitsvorschriften besonders bezeichneten Mängel festgestellt, so ist der Bewerber von der Einstellung auszuschließen. Zu diesen Mängeln gehören u. a. schwächlicher Körperbau, Blutarmut wesentlichen Grades, Verlust oder Gebrauchsbehinderung für die Dienstausübung wichtiger Glieder, ernstere Störungen des Stoffwechsels (Gicht usw.), Skrophulose, Tuberkulose, Gelenk- und Muskelrheumatismus, störende Sprachfehler, Krankheiten der Atmungsorgane, Krankheiten der Kreislauforgane, ernstere Erkrankungen der Verdauungsorgane, Krankheiten der Nieren und der Blase, Krankheiten der Geschlechtsorgane, ausgebildete Unterleibsbrüche, die sich Bruchbänder nicht vollkommen und nicht ohne Behinderu vollen Verwendbarkeit zurückhalten lassen; Erscheinunge begründeter Verdacht von Alkoholmißbrauch, psychisch epileptische Erkrankungen, Erkrankungen des Nervens usw. Es liegt auch im Interesse der Bewerber, daß die ärztliche Untersuchung vor der Einstellung mit besondere falt vorgenommen wird, da spätere Beanstandungen und Z weisungen vielfach schwerer empfunden werden, als we gleich bei der Bewerbung erfolgen. Ausnahmen zugunsten Bewerbers kann die Reichsbahndirektion nur bei leic Mängeln nach Anhörung des Oberbahnarztes zulassen. dieser Ermächtigung ist jedoch kein Gebrauch zu machen, der Personalbedarf durch Bewerber mit voller körpe Tauglichkeit gedeckt werden kann, es sei denn, daß bes Verhältnisse eine Abweichung rechtfertigen. Für die k liche Tauglichkeit von Kriegsbeschädigten und Eise unfallinvaliden gelten jedoch weiterhin die schon früh troffenen erleichternden Bestimmungen.

Von Bedeutung ist auch die Form der Feststellung der lichkeit. Nach den neuen Tauglichkeitsvorschriften sind d werber (auch die weiblichen), gleichviel ob es sich um stellung in den Beamtendienst oder den Arbeiterdi handelt, vor der Einstellung nach einem einheitlichen au lichen Formular — Vordruck I — zu untersuchen. Eine suchung nach dem einfacheren Vordruck II ist nur zuge für Dienst- und Scheuer(Putz)frauen, für Bahnagenten Bahnagentinnen sowie für Zeitarbeiter in der Bahnunterha die zur vorübergehenden Beschäftigung in der Regel bis zu Monaten angenommen werden. Diese Regelung weicht erh von der einzelner früherer Staatsbahnverwaltungen, ins dere der preußisch-hessischen, ab, die für die Einstellung i Arbeiterdienst allgemein eine Untersuchung nach einem facheren Vordruck und für die Heranziehung von Arbeiter Beamtendienst in jedem Falle eine weitere Untersuchung dem ausführlichen Vordruck für Beamte vorsieht. Die regelung hat den Vorzug, daß bei der Einstellung sogleich eingehende Untersuchung aller Bewerber (ausgeno Dienst- und Scheuerfrauen usw.) stattfindet und daher eine malige Untersuchung nach Vordruck I auf besondere Fälle (unten) beschränkt werden kann. Abweichend von den schriften der Arbeitsordnung, sehen die neuen Tauglichkeit schriften weiter vor, daß Aushilfsarbeiter — d. h beiter, die für Dienstleistungen bis zur Dauer von sechs W mit täglicher Kündigungsfrist eingestellt werden — bahnär gar nicht zu untersuchen sind. Diese Bestimmung erleichter Einstellung von Arbeitern, die bei besonderen Anlässen (Sc räumen, Beseitigung von Verkehrsstörungen, außergewöhr Verkehrssteigerung u. dgl.) vorübergehend benötigt werden Wegfall der ärztlichen Untersuchung bedingt allerdings, da Dienststellenvorsteher in solchen Fällen eine scharfe Sic der Bewerber nach ihrer körperlichen Eignung vornehmen, nur gesunde Personen, die der zu verrichtenden Arbeit gewachsen sind, eingestellt werden. Es ist zu hoffen, da Beachtung dieses Gesichtspunktes eine Schädigung der Bet krankenkassen vermieden wird.

Für einzelne Dienstzweige ist eine besonders zuverlä Feststellung des Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen forderlich. Es handelt sich um den verantwortungsvollen D der Lokomotivbeamten, Triebwagenführer, Kapitäne und St männer. Vor der Entscheidung um Zulassung zu diesen bahnen sind deshalb die Bewerber nach den Tauglichkeit schriften noch besonders auf ihre Sehschärfe, den Brech zustand ihrer Augen und ihr Farbenunterscheidungsverm durch den zuständigen, mit dem Anomaloskop ausgerüs Bahnaugenarzt zu untersuchen. Die Untersuchung ist einem einheitlichen Vordruck — Vordruck III — vorzune

Ist der Bewerber auf Grund einer Untersuchung n dem ausführlichen Vordruck I in den Reichs dienst eingestellt worden, so wird er im allgemeinen einer g artigen Untersuchung nicht wieder unterzogen. Eine nochm Untersuchung nach Vordruck I soll jedoch dann stattfi wenn zwischen der ersten Untersuchung nach Vordruck I der Aufnahme in die Vormerkliste für eine Beamtenlaufbah Zeitraum von mehr als 10 Jahren liegt, ferner in solchen F in denen Zweifel über die Eignung eines Bediensteten für von ihm wahrzunehmenden Dienst oder zur Anstellung als amter auftreten oder besondere Vorkommnisse Anlaß zu erneuten Feststellung der Tauglichkeit geben. Das Vorha sein voller körperlicher Tauglichkeit ist übrigens nicht V dingung für die Anstellung als Beamter. Viel können Bedienstete, die den Beamtendienst, sei es als beamte oder als außerplanmäßige Beamte, längere Zeit zufrie

.. wahrgenommen haben, in diesem Dienst planmäßig an-
.. werden, auch wenn sie den Anforderungen der Tauglich-
. orschriften nicht völlig genügen. Erfordernis ist jedoch
.. chen Fällen, daß die Bediensteten den Beamtendienst nach
. körperlichen Beschaffenheit noch eine angemessene Reihe
. ahren in vollem Umfange wahrzunehmen vermögen, und
., daß ihr Seh- und Hörvermögen den für Wiederholungs-
.. ngen vorgeschriebenen Anforderungen genügt. Eine be-
.. e Untersuchung vor der Anstellung hat indessen, wie be-
.. erwähnt, nur bei Auftreten von Zweifeln über die Eignung
. ediensteten und in anderen besonderen Fällen stattzu-
. .

. Kosten der Aufnahmeuntersuchung und etwaiger ergän-
.. Gutachten sind von außerhalb der Reichsbahn-Gesell-
schaft stehenden Bewerbern um Angestellten- und Beamten-
stellen selbst zu tragen, während die Kosten der Untersuchung
einzustellender Arbeiter und aller Untersuchungen des in ihrem
Dienst stehenden Personals die Reichsbahn-Gesellschaft trägt.

Übergangsbestimmungen zu den neuen Tauglichkeitsvorschriften werden erforderlichenfalls von der Gruppenverwaltung Bayern und den Reichsbahndirektionen Dresden, Karlsruhe, Oldenburg, Schwerin und Stuttgart für ihren Bereich getroffen. Für den Bereich der Reichsbahndirektionen in Preußen und Hessen hat sich die Hauptverwaltung die Herausgabe solcher Bestimmungen vorbehalten.

In einer der nächsten Nummern werden die besonderen Vorschriften über das Seh-, Farbenunterscheidungs- und Hörvermögen behandelt werden.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Wintersonderzüge. Außer den Sonntagssonderzügen bzw. .. nendzügen) sollen im Rahmen und nach dem Muster der .. ersonderzüge (Ferienzüge) in diesem Winter auch Winter- .. züge in erheblichem Umfange verkehren. Bei diesen Zügen .. wahlfreie Rückfahrt mit fahrplanmäßigen Eil- und Per- .. ügen innerhalb zweier Monate gestattet; der Reisende ist .. icht bei der Rückfahrt an den für die Hinfahrt benutzten .. zug gebunden. Die Fahrpreisermäßigung beträgt 33⅓ %. .. nutzung von Schnellzügen auf der Weiter- oder Rückfahrt .. tarifmäßige Zuschlag zu zahlen. Soweit Fahrkarten über .. elstation der Sonderzüge hinaus ausgegeben werden, wird .. mäßigung auch für die Anschlußstrecken gewährt. In die .. züge, die Nachtfahrten einschließen, nach München und .. em Schwarzwald, werden auch Wagen 2. Klasse eingestellt .. Die Zahl der Züge ist gegenüber dem Vorjahre zum .. rheblich erhöht; auf einzelnen Strecken werden derartige .. n verdoppelter Zahl abgelassen. Es verkehren von Berlin .. dzüge nach München, dem Schwarzwald und Württemberg, .. iesengebirge, dem Nordharz und Thüringen.

.. re Angaben, insbesondere über die Verkehrstage der Sonder- .. enthalten die auf den Bahnhöfen aushängenden amtlichen .. tmachungen. Der Fahrkartenverkauf beginnt voraussicht- .. 10. Dezember außer bei den Fahrkartenausgaben der Ab- .. ahnhöfe auch bei einigen Ausgabestellen des Mitteleuro- .. n Reisebüros.

.. Mitnahme von Schneeschuhen und kleinen Rodelschlitten .. Abteile 3. Klasse, nicht 2. Klasse, ist bei diesen Zügen .. et. Um die Unterbringung des Sportgeräts zu ermöglichen, .. daher auch Abteile in der 3. Klasse schon bei Lösung von .. karten bestellt werden.

— ie Luxuszug-Fahrpreiszuschläge. In Nr. 48, S. 1356 d. Ztg. .. n wir, daß die Reichsbahn-Gesellschaft jetzt die von ihr .. bei Benutzung der Luxuszüge erhobenen Preiszuschläge .. nehr erhebt. Zur Ergänzung und Richtigstellung dieser .. ung teilen wir noch folgendes mit: Für diese Preiszu- .. kommen zurzeit der von der Internationalen Schlaf- .. esellschaft betriebene Luxuszug Ostende-Wien und der .. Expreß in Frage. Bei diesen beiden Zügen kommt künftig .. r tarifmäßige Fahrpreis erster Klasse und der besondere .. ag der Internationalen Schlafwagengesellschaft mit .. entimes für das Kilometer zur Erhebung.

.. dem Skandinavien-Schweiz-Expreß wurde .. hseitig ein Luxuszuschlag nicht erhoben, sondern nur .. preßzuschlag, an dem sich nichts ändert. In das .. ßige Fahrgeld erster Klasse ist dieser Zuschlag einge- .. ., der 3 Pf. für das Kilometer bei alleiniger Benutzung .. Abteils und 1 Pf. für das Kilometer beträgt, wenn zwei .. en in einem Abteil Platz nehmen. Daneben erhebt die .., die diesen Zug betreibt, einen festen Bettzuschlag .. und 20 ℳ, je nachdem das Abteil mit einer oder mit zwei .. en besetzt wird.

— unahme von Fahrgeldhinterziehungen. Bei der in der .. Zeit vorgenommenen schärferen Prüfung der Züge und .. rten haben sich wiederum zahlreiche Fälle von Fahrgeld- .. iehungen und Betrügereien herausgestellt, in denen, ab- .. von der Einziehung des erhöhten Fahrgeldes, auch .. Betrugs und Urkundenfälschung gegen Reisende gericht- .. rgegangen werden mußte. Allein im Bereich der Reichs- .. ektion Köln wurden in letzter Zeit verhängt: Gefängnis- .. von 2 Tagen bis zu 3 Monaten in 17 Fällen, Geldstrafen .. RM. bis zu 100 RM. in 27 Fällen. In 62 Fällen schwebt .. noch das Verfahren wegen Betrugsversuch und Urkun- .. chung.

— Billigere Expreßgutversicherung. Es scheint nicht allgemein bekannt zu sein, daß die Gebühren für die Versicherung von Expreßgut (Markenversicherung) an den Annahmeschaltern der Eisenbahnverwaltung auf etwa ein Drittel der bisherigen Beträge herabgesetzt worden sind. Sie betragen jetzt: für je 1000 RM. und eine Beförderungsstrecke bis 150 Tarifkilometer 1 RM., bis 400 km 1,50 RM., bis 700 km 3 RM., bis 1200 km 4,50 RM. und über 1201 Tarifkilometer 6 RM.

— Sicherung von Unterkunft und Verpflegung in Wintersportplätzen. Um den Reisenden, die zur Erholung und zum Sport in die Berge fahren, die Sorge um Unterkunft und Verpflegung zu nehmen, hat das Mitteleuropäische Reisebüro in Berlin, eine wichtige Vereinbarung mit ausgesucht guten und billigen Gasthöfen und Pensionen der Wintersportplätze getroffen. Danach ist es zukünftig möglich, gegen Vorauszahlung eines festen und preiswerten Betrages für volle Pension, Unterkunft und Verpflegung bereits vor der Abreise sich zu sichern. Die Bestellung der Pension im Wintersportplatz, der die Originalpreise ohne Aufschlag zugrunde gelegt werden, kann bei allen mit der Verausgabung von Fahrkarten betrauten Stellen des Mitteleuropäischen Reisebüros erfolgen.

— Bahnverkehrsunterricht an Schulkinder. In der verkehrsschwachen elften Vormittagsstunde wird in Köln werktäglich Schulkindern praktischer Bahnverkehrsunterricht erteilt, der auf die Zweckmäßigkeiten beim Reisen und auf die Gefahren des Verkehrs in erläuternder Anschauung hinweist.

— Die Konferenz der Vertreter des Mer-Büros. Am 27. November traten die deutschen Vertreter des Mitteleuropäischen Reisebüros (Mer-Büro) zu einer Konferenz im großen Sitzungssaal des Potsdamer Hauptbahnhofs in Berlin zusammen. Etwa 200 Reisefachleute aus fast allen größeren Städten des Deutschen Reiches hatten sich eingefunden, zum ersten Male seit dem Bestehen des MER, das vor 8 Jahren als Hilfsunternehmen der Deutschen Reichsbahn gegründet wurde, um ihre Erfahrungen auszutauschen und ihre Wünsche zu äußern. Im Namen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und zugleich als Vorsitzender des Aufsichtrats des MER begrüßte Reichsbahndirektor Geh. Regierungsrat Knebel die Erschienenen und stellte fest, daß das MER in der kurzen Zeit seines Bestehens seinen Aufgaben in jeder Beziehung gerecht geworden sei, so daß es aus dem heutigen deutschen Verkehrswesen nicht mehr wegzudenken sei. Die Tagesordnung brachte eine Fülle aktueller Themen, u. a. die Gesellschafts- und Pauschalreisen, eine Einrichtung, die bisher von den deutschen Reisenden noch nicht in dem Maße in Anspruch genommen wird, wie es in anderen Ländern, besonders in England, seit vielen Jahren zur Gewohnheit geworden ist. Das MER veranstaltet jetzt derartige Reisen gemeinsam mit der Hapag als MER-Hapag-Gesellschafts- und Pauschalreisen. Auch sollen die Sonder-Postfahrten mit großen Postautomobilen sowohl im regelmäßigen Turnus, wie von Fall zu Fall je nach der Bedürfnislage, für das kommende Jahr durch Vermittlung der MER-Büros erheblich ausgedehnt werden. Auf Grund eines Antrages wurde der Beschluß gefaßt, bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft den Antrag zu stellen, daß die Entfernungsgrenze für die MER-Fahrscheinhefte von 600 km auf 500 km herabgesetzt werden möchte. Direktor der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung, Wirkl. Rat Krauss, betonte mit Nachdruck, daß der deutschen Verkehrswerbung noch die wünschenswerte Geschlossenheit im Wollen fehle und legte unter Hinweis auf die Gründung des ersten deutschen Verkehrsbüros in New York die Notwendigkeit und den Erfolg reger Werbearbeit eindringlich klar.

— Studienreise deutscher Kaufleute nach Mexiko. Die Deutsch-Mexikanische Handelskammer in Berlin hat auf Anregung und Einladung der Vereinigten Staaten von Mexiko die Organisation einer zweimonatlichen Studienreise nach Mexiko übernommen, die deutschen Kaufleuten und Industriellen Gelegenheit bieten

soll, die wirtschaftlichen und kulturellen Verhältnisse dieses Landes kennen zu lernen, um auf diese Weise neue Beziehungen anzuknüpfen. Die Abfahrt erfolgt am 30. Januar 1926 mit dem Doppelschrauben-Schnelldampfer „Rio Panuco" der Ozeanlinie. Das Expeditionsprogramm für den auf einen Monat berechneten Aufenthalt in Mexiko ist überaus reichhaltig. Neben Empfängen durch den Staatspräsidenten General Plutarco Calles, den Handelsminister, den mexikanischen Industrie- und Handelstag, Handelskammern, Stadtverwaltungen und Industrien sind Besuche der Hauptstadt und der Haupthäfen, der Mittelpunkte der Landes- und Industrieerzeugnisse sowie des Bergbaues vorgesehen. Während des Aufenthaltes in Mexiko sind die Expeditionsteilnehmer insofern Gäste der mexikanischen Regierung, als diese die Kosten für die Reise in Mexiko einschließlich der Unkosten für die offiziellen Veranstaltungen trägt. Paßvisa werden kostenlos erteilt, mitgeführte Muster genießen Zollfreiheit. — Anmeldungen werden bis 31. Dezember bei der Deutsch-Mexikanischen Handelskammer, Berlin W 15, Kurfürstendamm 220, angenommen.

— **Die russischen Einkäufe in Deutschland.** Im Gegensatz zu einer Nachricht, nach der die Einkäufe der Berliner Handelsvertretung der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken ziemlich zum Stillstand gelangt seien, erfährt die B. B. Ztg. von beteiligter Seite, daß dies nicht der Fall ist. Wenn auch naturgemäß bei der Beschaffung gewisser Gegenstände von Saisonkäufen gesprochen werden kann, so beweisen doch die von verschiedenen Abteilungen im Laufe des Oktobers beschafften Mengen, daß das Geschäft weiterläuft. Nach vorläufigen Berechnungen erreichte der Wert der in dem Berichtsabschnitt beschafften Gegenstände einen Betrag von 28 165 000 Goldrubel, von denen 15 177 000 auf Beschaffungen der technischen Abteilung und 4 897 000 auf Käufe der Abteilung der landwirtschaftlichen Maschinen und Geräte entfielen.

— **Ober- und Geheimer Baurat Dr.-Ing. e. h. Caesar †.** Am 24. November d. J. ist der Ober- und Geheime Baurat Rudolf Caesar in Altona-Othmarschen verschieden.

Wer die alten Bahnhöfe Hamburgs gekannt hat, der weiß, daß damals Verkehrszustände herrschten, wie sie der Großstadt Hamburg nicht würdig waren. Zwar begannen zur Beseitigung der Mißstände Verhandlungen und technische Vorarbeiten schon im Jahre 1887, zum Umbau der Eisenbahnanlagen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr und zur Erbauung eines Zentralbahnhofes schritt man aber erst um die Jahrhundertwende.

Wenn auch der neue Hauptbahnhof, der die drei alten räumlich voneinander getrennten Staatsbahnhöfe (Klosterthor-, Berliner- und Venloer-Bahnhof) sowie den Lübecker Privatbahnhof in sich vereinigte, nur einen Teil der gesamten Arbeiten ausmachte, so erhielt doch seine Eröffnung im Jahre 1906 dadurch eine besondere Bedeutung, daß sie das große Werk abschloß. Der Schöpfer dieses Werks war der Ober- und Geheime Baurat C a e s a r.

R. Caesar wurde im Jahre 1840 zu Schleibenitz bei Magdeburg als Sohn einer dort alteingesessenen Pastorenfamilie geboren. Nach Absolvierung der Bauakademie, Ablegung der im preußischen Staatsdienst vorgeschriebenen Bauführer- und Baumeisterprüfungen und nach verschiedenartigen, durch Teilnahme an den Kriegen 1866 und 1870/71 unterbrochenen Betätigungen bei größeren Eisenbahnbauten und im Eisenbahnbetriebe wurde Caesar 1886 an die Eisenbahndirektion Altona berufen und mit der Leitung des Technischen Büros betraut. In dieser Stelle hatte er Gelegenheit, seine hervorragende Begabung zur Lösung schwieriger Projektierungsaufgaben zu erweisen. Als dann die Frage der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg-Altona auftauchte, übertrug man ihm das hierfür neu geschaffene Dezernat. Unter seiner Leitung entstanden dann die neuen Bahnhofsanlagen, wie wir sie heute noch sehen.

Außer dieser Tätigkeit fand Caesar noch Zeit, neue staatliche Bahnlinien zu projektieren und deren Bau zu leiten. Neben Hamburg-Altona hat also auch die Provinz den Segen seiner Tätigkeit gespürt.

Im Jahre 1908 zog sich Caesar aus dem Amt, das ihm stets volle Befriedigung gewährt hatte, zurück; aber er konnte sich noch nicht dazu entschließen, untätig zu bleiben. An zahlreichen bedeutungsvollen Entwürfen und schwierigen Bauausführungen — erinnert sei hier nur an die Alsterthalbahn — war er führend beteiligt.

Caesar fand für seine Lebensarbeit viele Anerkennungen. Eine besondere Freude bereitete ihm zu seinem 75. Geburtstage die Technische Hochschule zu Berlin, als sie ihn für seine Verdienste um die Fachwissenschaft zum Ehrendoktor ernannte.

Eine ausgezeichnete Gesundheit und glücklichste Familienverhältnisse trugen dazu bei, daß ihm seine Schaffensfreudigkeit und Arbeitskraft bis ins hohe Alter erhalten blieb. In den letzten Jahren seines Lebens widmete er sich ganz sein[er Fa]milie, bis er nach kurzem Krankenlager wenige Tag[e vor] seinem 85. Geburtstage den Seinen entrissen wurde.

Österreich.

— **Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld.** Die am 15. No[vember] feierlich eröffnete vollspurige Lokalbahn Friedberg-Pin[kafeld] (vgl. Nr. 48, S. 1358 d. Ztg.) wurde am 16. November dem [öffent]lichen Verkehr übergeben.

Konzessionärin der Lokalbahn ist die Aktiengesellschaf[t Lo]kalbahn Fürstenfeld-Hartberg(-Neudau)" in Graz. Die [Lokal]bahn hat eine Betriebslänge von 15,65 km, schließt in Fri[edberg] an die Lokalbahnen Hartberg-Friedberg und Friedberg-A[spang,] in Pinkafeld an die Linien der Steinamanger-Pinkafelder [Lokal]eisenbahn A.-G. an und wird von der Bundesbahndirektion Südwest betrieben.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn w[urden] auch die Strecken Pinkafeld-Rechnitz der Steinamanger-[Pinka]felder Lokaleisenbahn A.-G. und Oberwarth-Oberschützen[er] Oberwarth-Tatzmannsdorf-Oberschützener Lokaleisenbahn, die bisher der Bundesbahndirektion Wien-Nordost angegl[iedert] waren, der Bundesbahndirektion Wien-Südwest unterstellt.

Mit der Betriebseröffnung auf der Strecke Friedberg-Pin[kafeld] wurde eine günstige Bahnverbindung zwischen Wien un[d dem] südlichen Burgenland geschaffen. Seit 16. November werd[en] und nach Wien Aspangbahnhof täglich zwei Schnellzüge ge[führt,] welche die gleichen Anschlüsse vermitteln, wie die um un[d] eineinhalb Stunden früher abgehenden bzw. daselbst späte[r] treffenden Personenzüge. (Ab Wien 7.54 und 16.48, an [Wien] 10.36 und 20.41.)

— **Seilbahnen.** Während sich die Verkehrsverwaltung au[f dem] Gebiete der Eisenbahnneubautätigkeit wegen der ungün[stigen] Lage der Bundesfinanzen die größten Beschränkungen aufer[legen] muß, hat sie ihr besonderes Augenmerk dem Seilschwebe[bahn]wesen zugewendet, für das sich in neuester Zeit das P[rivat]kapital besonders zu interessieren scheint, und läßt der [Schaf]fung solcher Seilbahnen, denen wegen ihrer hervorragende[n Bedeu]nung zur Hebung des Fremdenverkehrs besondere Bedeutu[ng zu]kommt, jede mögliche Förderung angedeihen. Eisenbahn[recht]liche Konzessionen wurden bereits für eine Seilbahn auf die [Zug]spitze und eine solche auf die Raxalpe erteilt, deren Bau [bereits] weit vorgeschritten ist. Die Personenseilschwebebahn au[f die] Zugspitze geht ihrer Vollendung entgegen. Bei der Raxba[hn ist] die Talstation fertig, einige Stützen stehen bereits, mit den [Arbeiten] der Bergstation wurde begonnen, so daß mit einer Betriebs[eröff]nung Ende März 1926 gerechnet werden kann, da auch di[e Be]denken, die aus gesundheitlichen Gründen gegen den Bal[lbau] geltend gemacht wurden, durch eine kürzlich unter Beizi[ehung] von Fachleuten abgehaltene Beratung restlos beseitigt w[erden] konnten. In nächster Zeit dürfte mit dem Bau von Seilsch[webe]bahnen auf die B ü r g e r a l p e bei M a r i a - Z e l l und K i t z b ü h e l auf den H a h n e n k a m m begonnen w[erden.] Weiter sind Seilbahnen von E b e n s e e auf den K r a n a[bet]s a t t e l und von I g l s auf den P a t s c h e r K o f e l, O s s i a c h e r S e e auf die K a n z e l und von B r e g e n[z auf] den P f ä n d e r in Vorbereitung.

Übrige europäische Länder.

— **Von dänischen Privatbahnen.** Infolge finanzieller Sch[wie]rigkeiten soll der Betrieb auf den Apenrader Kreisbahnen [auf] die Strecken Apenrade-Gravenstein und Apenrade-Lügumkl[oster] (insgesamt 86 km) betreiben, vom 1. April 1926 an einge[stellt] werden. — Die neu erbaute Privatbahn H j ö r r i n g - H i[rts]h a l s wird voraussichtlich am 1. Dezember dem Betriebe [über]geben werden. Es werden zunächst täglich 5 Züge in [jeder] Richtung abgefertigt werden.

— **Wettbewerbmaßnahmen der dänischen Eisenbahnen g[egen] den Kraftwagenverkehr.** In Dänemark herrscht seit Mo[naten] ein Kampf zwischen Eisenbahn und Kraftwagen durch eine [Um]gestaltung der Gütertarife. Nachdem zunächst die däni[sche] Staatsbahn mit den bedeutenderen Verfrachtern beson[dere] Tarifabkommen abgeschlossen hatte, was nach der let[zten] gesetzlichen Regelung statthaft ist, haben nunmehr die [däni]schen Privatbahnen in noch größerem Umfange diesen We[g be]schritten. Sie geben, entsprechend dem Jahresgewinn, den [Ver]frachtern, deren Gesamtsendungen die Durchschnittszahl ü[ber]steigen, besondere Prozente. Dieses Mittel soll sich als [be]sonders wirksam erwiesen haben. Dänischen Pressemeldu[ngen] zufolge sollen die Eisenbahnen dadurch einen großen Teil i[hrer] früheren Verfrachter wiedergewonnen haben und der Verl[ust] soll sich von Woche zu Woche weiter heben (vgl. auch S. [...] d. Ztg.).

— **Bau einer Untergrundbahn in Oslo.** Die weltbekannte lmenkollenbahn bei Oslo soll nunmehr von ihrem jetzigen dpunkte Majorstuen als Untergrundbahn bis zum Nationalater, im Mittelpunkte Oslos belegen, weitergeführt werden. r Bahnhof Majorstuen wird bereits unterirdisch angelegt rden. Die Fahrzeit soll nur 4 Minuten betragen. Die Bahn l zweigleisig und mit den modernsten technischen Ausstungen gebaut werden. Mit dem Bau soll im Frühjahr 1926 gonnen werden. Die Eröffnung ist für 1927 vorgesehen. Eine reinigung von Banken und Versicherungsgesellschaften hat eits 11½ Millionen Kronen zur Verfügung gestellt. Die rlängerung der Holmenkollenbahn bis in den Mittelpunkt los würde das bisher sehr lästige Umsteigen auf die Straßenn in Majorstuen erübrigen und dadurch eine wesentliche rkürzung der Fahrzeit auf den Holmenkollen herbeiführen.

— **Werbetätigkeit der schwedischen Staatsbahn und amtliche isebüros.** In Berlin, Paris, London und New York unterhält schwedische Staatsbahn amtliche Reisebüros. Neben dem hrkartenverkauf obliegt diesem die Werbetätigkeit für weden im allgemeinen, wie für die Benutzung der Saßnitzie im besonderen. Allein das amtliche Reisebüro in New York lediglich Propaganda für Reisen nach Schweden zu treiben. gen diese Organisation wenden sich jetzt verschiedene Seiten, unter vor allem der „Verein der Steuerzahler". Auch in dem richte der Oberrevisoren über die schwedischen Staatsbahnen i Jahre 1924 wird diese Ordnung der Werbetätigkeit für weden kritisch beleuchtet. Diese amtlichen Büros verachen Kosten, die in unbefriedigendem Verhältnis zu ihrem winn stehen. So ist für 1924 ein reiner Verlust von 75 000 Kr., züglich der Ausgaben für Propaganda sogar von 207 000 Kr. tgestellt worden. Es wird daher in Erwägung gezogen, den rkartenverkauf von der eigentlichen Werbetätigkeit wieder trennen und den ersteren privaten Reisebüros zu überlassen, en Weg, den man ja auch in Deutschland in den letzten ren eingeschlagen hat. Man spart auf diese Weise namentli die hohen Mieten für das Londoner und Berliner Büro und kn das Personal erheblich vermindern. Die Werbetätigkeit rde dann wieder den Staatsbahnen genommen und dem schwechen Verkehrsverbande übertragen werden. Dieser würde n an den bezeichneten Orten eine geeignete Person hauptlich mit der Werbetätigkeit beauftragen. Aufgabe dieser son wäre es, sich mit den Handelskammern, Generalkonsun, der Presse und den privaten Reisebüros ins Benehmen zu zen. Den Verkauf von Fahrkarten soll man einflußreichen sebüro überlassen, die Zweigstellen in fast allen Ländern ten, wie Cooks Bureau oder der Internationalen Schlafgengesellschaft, die auch in Schweden zuzulassen wäre, da dann ganz anders für Schweden interessiert sei, als dies zeit der Fall wäre.

ie angeführten Gesichtspunkte erscheinen nicht unbeachtli. Ob der Fahrkartenverkauf aufzugeben ist, wird die schwehe Staatsbahn zu prüfen haben. Immerhin erscheint die ige Lage der schwedischen Reisebüros und die Ausstellung Bildern, Modellen usw. in den Räumen an der Lindenpassage Berlin, an günstigster Stelle gelegen, sehr geeignet, als telpunkt der Propaganda für Schweden zu dienen.

ie wir noch erfahren, ist die schwedische Staatsbahn bereit, Werbetätigkeit dem Schwedischen Verkehrsverband zu übersen und nur die Reisebüros in Berlin und Paris beizubehalten.

— **Die durchgehende Güterzugbremse in Rußland.** Der schnell achsende Verkehr der russischen Bahnen macht zwei grundende Verbesserungen am Fahrpark notwendig: die Einführung selbsttätigen Güterzugbremse und die der selbsttätigen Wa kupplung. An Stärke der Lokomotiven, Schwere und Länge Züge, Geschwindigkeit der Güterzüge ist der Vorkriegsstand on erreicht. Weitere Fortschritte hemmt die schwache Kuppg und die Handbremse. Zur Einführung der selbsttätigen plung kann Rußland in den nächsten 2 bis 3 Jahren nicht reiten, da dies über die Geldmittel und die Kräfte der Indue des Landes hinausgeht. Man muß sich hier auf vorbereide Arbeiten beschränken. Dagegen kann und muß in der Einrung selbsttätiger durchgehender Bremsen etwas geschehen. se Einführung kann sich zum Unterschied von der selbstgen Kupplung auf eine 5—8jährige Übergangszeit erstrecken wirft sofort in Form der Erhöhung der Sicherheit, der Gewindigkeit und der Zuggewichte Rente ab. In Rußland gibt wei Fabriken für Bremsen, beide staatlich, und insbesondere estellt auf Herstellung von Teilen der Westinghousebremse. eine in Jaroslaw soll genügend ausgestattet sein mit Fachen und Fachhandwerkern, die andere in Moskau ist erst im ege entstanden.

ie Wahl des Bremssystems ist für Rußland natürlich ein ritt großer Verantwortung, und zwar ein Schritt, der schnell n werden muß, denn das Bedürfnis drängt. Auf den nordtranskaukasischen Bahnen laufen schon einige zehn Naphthazüge mit der Westinghousegüterzugbremse, und man ist im Begriff, auch einige Kohlenzüge der Donezbahnen mit Westinghousebremse auszustatten. Pläne vierachsiger Großgüterwagen sind in Arbeit und die Wagenfabriken werden in den nächsten Jahren mit Bestellungen solcher überhäuft sein. Die Großgüterwagen müssen mit einer durchgehenden selbsttätigen Bremse ausgestattet sein, welcher Bauart, muß schnell entschieden werden. Die Wahl des Bremssystems ist in Rußland sichtlich dadurch beeinflußt, daß Rußland eine eigene Erfindung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse, der Kasanzewbremse, besitzt. Diese Bremse soll selbsttätig, direkt wirkend und absolut unerschöpflich sein und auf sehr vollkommener Grundlage beruhen, aber sie hat bislang mindestens den einen großen Mangel auch gegenüber anderen unmittelbar wirkenden Bremsen, daß sie zwei Hauptleitungen hat, während bereits Bauarten von Bremsen mit gleich vollkommenen Grundlagen mit nur einer Hauptleitung bestehen, daß sie erst auf eine Leitung umgestellt werden muß, und daß sie daher noch keine festen Herstellungsformen angenommen hat. Ihre Vorzüge scheinen zum Teil also erst auf dem Papier zu stehen. Jedenfalls haben die für Oktober-Dezember auf russischen Bahnen in Aussicht genommenen großen Versuche mit zwei Güterzügen bis zu 200 Achsen mit Güterzugbremse Kunze-Knorr, neben denen auch Versuche mit der Kasanzewbremse einhergehen sollen, die russischen Fachkreise sehr in Bewegung gesetzt, und die Art der vom wissenschaftlichen technischen Ausschuß des russischen Verkehrskommissariats ausgehenden in einem besonderen Heft niedergelegten Beurteilung verdient schon insofern Beachtung, als aus ihr gewisse, vielleicht für die kommende Entscheidung maßgebende Gesichtspunkte hervorgehen.

Als eingehenderer Beachtung wert werden bezeichnet die Bauarten Westinghouse (Amerika, Frankreich, Polen, Rumänien), Kunze-Knorr (Deutschland, Schweden, Ungarn, Österreich), Bauart der Gesellschaft für selbsttätig wirkende Luftbremsen (Amerika), Boschitsch (Jugoslawien), Drolshammer (Schweiz und Österreich) und Kasanzew (Rußland). Als die vollkommensten werden die selbsttätig wirkende amerikanische Luftbremse, die Bauarten Boschitsch, Drolshammer und Kasanzew bezeichnet, die alle auf gleichen Grundsätzen beruhen: selbsttätige Erhaltung des dem Maschinisten wünschenswerten Druckes in der Hauptleitung durch das Führerbremsventil, strenge Abhängigkeit zwischen der Größe der Druckerniedrigung in der Hauptleitung gegenüber normalem und dem Druck in den Bremszylindern, Auffüllung der Bremszylinder im Bremszustande aus dem Hauptreservoir durch die Hauptleitung. Alle diese Bremsen sind selbsttätige, direkt wirkende. Welche Bauart aus dieser engeren Wahl als Sieger hervorgehe, sei schwer zu sagen. Nur das sei klar, daß die Zukunft den selbsttätigen, direkt wirkenden Druckluftbremsen gehört.

Die Kasanzewbremse wird schonend damit eingeführt, daß sie noch der Umstellung auf eine Leitung bedürfe. Die Bauart Drolshammer sei eine der vollkommensten Güterzugbremsen und habe Anwartschaft auf den ersten Platz im Wettbewerb, die amerikanische sei zu kompliziert, die Boschitschbremse sei sehr einfach und vollkommen und habe ein vorzügliches Führerbremsventil, sei aber nicht durchgearbeitet und mit sichtlichen Mängeln behaftet. Keine der bisher bekannten, selbsttätigen, direkt wirkenden Bremsen genüge bisher allen Ansprüchen, alle befinden sich noch im Zustande der Bearbeitung, der Versuche und Erhebungen, aber der Grundgedanke an sich sei vollkommener als bei den bisher schon eingeführten, nicht direkt wirkenden Bremsen.

— **Neue Eisenbahnlinien in Rußland.** Laut „Ekonomitscheskaja Shisnj" vom 28. Oktober d. J. sollte die neue 200 Werst lange Eisenbahnline A p o s t o l o w o - C h e r s o n mit dem Eisenbahnzweige S n e g i r j e w k a - W o d o p o i am 1. November d. J. in Betrieb genommen werden. Auf der neuen Linie wird die Getreide- und Manganerzzufuhr aus der Ukraine zu den Häfen Nikolajew und Cherson erfolgen.

Der Bau der etwa 300 km langen Eisenbahnlinie A t s c h i n s k - M i n u s s i n s k ist beendet. Durch diese Linie wird die Erschließung des Minussinska-Gebietes, das an hochwertiger Steinkohle sowie Erz- und Kupfervorkommen reich ist, angestrebt.

— **Russisch-japanische Verhandlungen wegen eines Durchgangsverkehrs Japan-Westeuropa.** Zu den Ausführungen in Nr. 47, S. 1328 d. Ztg., erfahren wir noch folgendes:

Am 7. Oktober war die japanische Abordnung zur sowjetjapanischen Eisenbahnkonferenz in Moskau eingetroffen. Die Abordnung bestand aus 22 Mitgliedern, darunter der Vertreter des japanischen Eisenbahnministeriums Oita (Vorsitzender der Abordnung), der Direktor der Süd-Mandschurischen Eisenbahn u. a.

In einer Unterredung mit Pressevertretern über die Aufgaben der Abordnung auf der Konferenz hat sich Oita wie folgt geäußert: „Die Hauptaufgabe der Konferenz ist, ein Übereinkom-

men über den direkten Personen- und Güterverkehr zwischen der Union der S. S. R. und Japan zu erzielen."

Über die bevorstehende sowjet-japanische Eisenbahnkonferenz äußerte sich J. Rudsutak, der Volkskommissar für das Verkehrswesen, einem Zeitungsberichterstatter gegenüber dahin, daß das Verkehrskommissariat die Bedeutung des Güteraustausches zwischen der Sowjetunion und Japan anerkenne und sämtliche Maßnahmen ergreifen werde, um den Güterverkehr intensiv und planmäßig zu gestalten. Dabei werde darauf geachtet werden, daß die zwischen China und der Sowjetunion bestehenden guten Beziehungen keinesfalls beeinträchtigt werden. Deshalb werde das Verkehrskommissariat keine Schritte zum Abschluß irgendwelcher Verträge unternehmen, die den Interessen Chinas zuwiderlaufen.

Die Einführung eines direkten Verkehrs zwischen der Sowjetunion und Japan ermögliche die Einstellung von Expreßzügen Moskau-Wladiwostok über Charbin. Nach dem vorläufig ausgearbeiteten Fahrplan werde die Strecke Moskau-Wladiwostok in 8 Tagen und einigen Stunden zurückgelegt werden. Demnächst werden diese Expreßzüge bis Riga durchlaufen, wobei durch den Verkehr über Smolensk eine Zeitersparnis von 6 Stunden auf der Strecke Moskau-Riga erzielt werde. Auf der internationalen Eisenbahnkonferenz werde die Sowjetabordnung diesen Zug mit der Linie Riga-Berlin-Paris und Riga-Berlin-London in Einklang bringen. Die Reise von Wladiwostok bis Paris werde etwa 11½ Tage mit einmaligem Umsteigen in Riga in Anspruch nehmen.

— Tschechoslowakischer Zentraleisenbahnrat. Am 23. November fand in Prag die Herbsttagung des tschechoslowakischen Zentraleisenbahnrates statt. Die Sitzung wurde in Vertretung des Eisenbahnministers vom rangältesten Sektionschef eröffnet, welcher den Bericht über die Tätigkeit der Staatsbahnverwaltung seit der letzten Frühjahrstagung erstattete. Aus dem Berichte ist auszugsweise folgendes erwähnenswert:

Durch das Gesetz vom 25. Juni 1925, Nr. 156, laut welchem der Staat die vom Staate oder vom Lande Böhmen garantierten Bahnen erwirbt, wurde der erste Teil der Verstaatlichungsaktion der Privatbahnen verwirklicht. Durch dieses Gesetz erwarb der Staat 48 Bahnen mit einer Betriebslänge von 1859 km, deren Gesamteinrichtungskapital 217 Millionen tschech. Kronen übersteigt.

In der nächsten Zeit wird diese erste Verstaatlichungsetappe durch die Abhaltung von Generalversammlungen abgeschlossen werden, anläßlich welcher die Liquidierung der Gesellschaften beschlossen werden wird. Als erste Folge der Verstaatlichung wurden vom 1. Oktober d. J. ab bei allen verstaatlichten Lokalbahnen die Frachttafeln der Staatsbahnen eingeführt und zwar sowohl für die Beförderung von Personen und Gepäck als auch für den Gütertransport, wodurch die Tarifgebühren wesentlich herabgesetzt wurden.

Die weitere Verstaatlichung betraf die slowakischen Privatbahnen. Durch das Gesetz vom 25. Juni 1925, Nr. 157, über die Erwerbung von Aktien der Kaschau-Oderberger Bahn durch den tschechoslowakischen Staat wurde die Regierung ermächtigt, die Aktien dieser Bahn zu erwerben und zur Deckung des Übernahmepreises Staatsschuldverschreibungen bis zum Höchstbetrage von 45 282 000 tschech. Kronen auszugeben.

Hinsichtlich des Budgets der staatlichen Eisenbahnverwaltung sind noch einige grundsätzliche Fragen nicht erledigt. Die erste wichtige Frage ist die Festsetzung des Grundkapitals der tschechoslowakischen Staatsbahnen. Hier muß man die genaue Festsetzung der Höhe durch die Reparationskommission abwarten. Die zweite bisher unerledigte Frage ist der Ausgleich der gegenseitigen Forderungen zwischen den einzelnen staatlichen Verwaltungszweigen nach dem Grundsatze, daß jeder Verwaltungszweig seine eigenen Auslagen zu decken bzw. dem anderen Verwaltungszweig die Auslagen zu ersetzen hat. Lediglich durch die vollständige und genaue Einhaltung dieses Grundsatzes wird ein getreues Bild der Wirtschaft eines jeden Verwaltungszweiges erzielt. Zwischen der Post- und Eisenbahnverwaltung wurde eine vorläufige Vereinbarung in dieser Angelegenheit erzielt, die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen für die Post werden nach Abzug der Leistungen der Post für die Eisenbahnen für das Jahr 1926 mit 60 Millionen tschech. Kronen bewertet. Dieser Betrag wurde in die Betriebseinnahmen des Unternehmens der tschechoslowakischen Staatsbahnen eingereiht.

Die Verhandlungen bezüglich der Regelung des Anschluß- und Transitdienstes mit den einzelnen Nachbarstaaten wurden fortgesetzt. Die Frage der Übergangsstationen mit Polen wurde erledigt, der Verkehr mit Ungarn vorläufig geregelt, und die Vorbereitungen für die bevorstehenden Verhandlungen über die endgültige Regelung des Übergangsdienstes mit Österreich getroffen.

Die Güterbeförderung hat sich in der Zeit vom April bis September um 48 116 gegenüber dem Vorjahre vergrößert, und man darf nach dem Verlaufe des diesjährigen Rüb verkehrs schließen, daß das Gesamtergebnis der Entwicklung diesjährigen Güterbeförderung günstiger sein wird als im V jahr. Zwecks systematischer Elektrisierung des Prager Wils bahnhofes und der Umgebung wurde mit dem Bau einer gro Nebenstation von 300 kW Stärke begonnen. Für die erste Z wurden 18 elektrische Lokomotiven, und zwar 5 für Person und Schnellzüge, 5 für Lastzüge und 6 Verschublokomotiven stellt. Mit der Oberleitung sollen insgesamt 57 km Gleis v sehen werden.

Im internationalen Verkehr wurden im letz Halbjahr einige sehr wichtige direkte Tarife ausgegeb Alsbald wird auch ein direkter italienischer Tarif erschein Für den direkten Tarif mit Deutschland wurden die Grundsä vereinbart. Die Arbeiten sind bereits im Gange. Die Tarifv handlungen mit Polen sind aufgehalten durch das Sinken Zloty. Eingeleitet sind die entsprechenden Verhandlungen Südslawien, Frankreich, Luxemburg, Belgien, der Schweiz u den Nordstaaten.

Im Transitverkehr handelt es sich um das Streben na Durchleitung von Transporten von Deutschland nach dem Süd Südosten und von Polen nach Italien. Die Investitionstätigk war dieses Jahr im Hinblick auf die verfügbaren Mittel wese lich eingeschränkt.

— Frachtermäßigungen für Textilrohstoffe und für Zuck aus den Adriahäfen nach der Tschechoslowakei. Im Rahmen d tschechoslowakischen Adriatarifes wurden mit rückwirkend Gültigkeit vom 15. November für rohe Wolle, Linters, Kap und Zucker des Ausnahmetarifes 33 aus Triest oder Fiume na einer ganzen Reihe von Stationen in Böhmen, Mähren u Schlesien, wie Aussig, Falkenau, Görkau, Hohenelbe, Königsbe Nestomitz, Pelsdorf, Troppau usw., ermäßigte Frachtsätze b willigt. Die im Adriatarif sonst üblichen Zuschläge komm nicht zur Anwendung.

— Die böhmische Braunkohlenausfuhr nach Deutschland. La einer Mitteilung der Frankf. Ztg. betrug die Einfuhr böhmisch Braunkohlen im August 219 000 und im September 235 000 t. D bedeutet gegenüber dem der Tschechoslowakei zustehenden Ei fuhrkontingent von monatlich 160 000 t im August eine Übe schreitung von um 59 000 t und im September eine Mehreinful um 75 000 t. Im Oktober haben die Lieferungen das Kontinge zwar ebenfalls beträchtlich überschritten, sie sind jedoch na den bisherigen Berechnungen auf etwa 220 000 bis 225 000 t, al gegenüber dem September um etwa 10 000 bis 15 000 t zurüc gegangen, obwohl eigentlich von der Auswirkung der von d Tschechoslowakei vom 1. Oktober ab in Kraft gesetzten Frach ermäßigung für die Ausfuhr böhmischer Braunkohle na Deutschland eine Zunahme des Versandes erwartet wurde.

— Der Haushaltsplan der rumänischen Staatsbahnen für 192 hält Ausgaben und Einnahmen mit je 205 Mill. Reichsmar im Gleichgewicht. Die Hauptposten der Ausgabenseite sin 70 Mill. RM (34 %) Personalausgaben, 88 Mill. RM (43 %) fü Materialien und 31 Mill. RM (15 %) für Ausbesserungen de rollenden Materials. Da bei den gegenwärtigen außerordentlic niedrigen Tarifen (siehe auch Tabelle in Nr. 46 S. 1295 diese Zeitung), ein Ausgleich von Einnahmen und Ausgaben nicht z erzielen war, werden die Tarife vom 1. Januar 1926 an durch schnittlich um etwa 30 % erhöht werden, wobei die Güter tarife von Grund aus neu geregelt werden.

— Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahne stellten sich im Oktober d. J. wie folgt:

	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr . . .	11 033 000	10 722 54
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	20 927 000	23 510 50
Verschiedene Einnahmen	1 702 000	1 830 45
Zusammen	33 662 000	36 063 49
Betriebsausgaben	21 278 000	22 020 11
Betriebsüberschuß	12 384 000	14 043 38

— Verkehrswerbende Maßnahmen in der Schweiz. Der Außen handel der Schweiz ist ständig passiv. So betrug im Laufe de drei ersten Vierteljahre 1925 die Einfuhr 1876 Millionen, di Ausfuhr dagegen nur 1551 Millionen Franken, was eine Passiv zahl von 325 Millionen Franken ergibt. Natürlich ist auch in de Schweiz (der Schweizer Franken ist bekanntlich sehr stabil) di Handelsbilanz allein kein Maßstab für die Wirtschaftsbilanz in gesamten. Zu der günstigen Gestaltung der letzteren träg zweifellos bei, daß der Schweizer Franken so viel von den di Schweiz besuchenden Fremden gekauft werden muß. Die Schweiz hat daher alles Interesse, sich eine gute Fremdensaison zu sichern und weiß dieses Interesse auch zu wahren. Zu diesem

.se wurde im Herbst 1925 die Werbekorrespondenz „Schwei-
.her Verkehrsdienst“ eingerichtet. Sie soll, nach der Art
. richtigen Korrespondenzbüros, die ausländischen Zeitungen,
. die Tagespresse des Auslandes, mit Hinweisen auf die
. der Schweiz versorgen und damit durch diese Presse auf
.syche des ausländischen Lesers und Reisenden wirken.
.ei soll, da das Hauptkontingent der nach der Schweiz
. den Fremden, jedenfalls in diesem Jahre, die Deutschen
. n, das Material der Korrespondenz hauptsächlich an
. he Zeitungen gegeben werden.
. Mitarbeiter des „Schweizerischen Verkehrsdienstes“ sind
. lem die Verkehrsanstalten, die Sportverbände und die Ver-
.vereine der Schweiz gedacht, die ihrerseits das ihnen für
.emde Publikum interessant scheinende, aus ihrem beson-
. Wirkungskreis stammende Material an die Korrespondenz
. sollen. Es handelt sich hier um ein ähnliches Unternehmen,
. für Deutschland die von der Reichszentrale für deutsche
.hrswerbung herausgegebenen Erscheinungen „Deutscher
.hrsdienst“ und die „Deutschen Verkehrsblätter“ darstellen.

— **Bedürfnisse der schweizerischen Kantone und die Schwei-
.hen Bundesbahnen.** Im Sommer dieses Jahres war der
.n Tessin mit einem „Begehren“ an die Eidgenossenschaft
.zetreten, ihm durch Sondermaßnahmen seine wirtschaft-
. Lage zu erleichtern. Es wurden auch entsprechende Zuge-
.nisse gemacht. Demgemäß werden vom 1. Januar 1926 ab die
.wner des Kantons Tessin von der Bezahlung des Bergzu-
. es im Personen- und Gepäckverkehr auf der Gotthardlinie
.it. Bei dem persönlichen Charakter der Vergünstigung sind
.dere Kontrollvorschriften vorgesehen. Auch der Kanton
. der in besonderem Maße von der allgemeinen Wirtschafts-
.betroffen ist, hat sich im Juni 1925 mit einem solchen „Be-
.n“ an die Eidgenossenschaft gewendet. Es betraf im ein-
. Verkehrsfragen, und es wurde daher im November die
.aldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und deren
.ltungsrat mit der Angelegenheit befaßt. Es handelte sich
.m neun Anträge, die meist Fahrplan- und Tariffragen,
. den Wunsch einer Teilnahme eines Genfers an der Simplon-
.tion und endlich die Unterstützung von Bestrebungen, die
. bis Genf schiffbar zu machen, betreffen.

— **Ein französisches Urteil über die Kunze-Knorr-Bremse.**
.ankreich wird der Gedanke erwogen, die Kunze-Knorr-
.se allgemein für Güterzüge einzuführen und die dazu
. n Lieferungen unter Anwendung des Dawes-Plans nach
.chland zu vergeben. Ein Fachmann tritt in der Zeit-
. „L'Usine“ lebhaft für diesen Plan ein. Er hat Deutschland
.ch bereist und sich dabei über die Ausrüstung der Güter-
. mit durchgehender Bremse unterrichtet. Er spricht sich
.nerkennend über die Wirkung dieser Maßnahme für Be-
.und Verkehr aus. Die Zahl der abgestellten Güterwagen
.durch verringert worden, die Güterzüge könnten schneller
. und regelmäßiger verkehren. Der französische Fachmann
. noch darauf hin, daß Schweden die Zeit für die Ausrüstung
. Betriebsmittel mit durchgehender Bremse von sechs auf
.ahre verkürzt hat, daß die 1200 t schweren Kohlenzüge
. den St. Gotthard mit durchgehender Bremse ausgestattet
. laß Polen und die Tschechoslowakei bemüht sind, Güter-
.us deutschen Wagen mit Kunze-Knorr-Bremse zusammen-
.len, und kommt zu dem Schluß, daß es keinen Sinn hat,
.weiter auf den Artikel 380 des Vertrags von Versailles zu
. und Versuche mit anderen Bauarten durchgehender
.en zu machen, während die in Deutschland eingeführte
. sich bewährt hat und allgemein verbreitet ist. Dieses
. über die Kunze-Knorr-Bremse ist um so beachtlicher, als
. einer Seite ausgeht, auf der politische Verblendung bis
. echnisch richtige Beurteilung nicht hat aufkommen lassen.

— **Pullmanzüge für Paris-Calais.** Auf der französischen Nord-
. sind Versuche mit dem Ziel angestellt worden, die Reise
.en Paris und Calais angenehmer zu machen und dadurch
. erkehr zwischen Paris und London, Frankreich und Eng-
. zu heben, indem Züge von Pullmanwagen auf dieser
. e eingesetzt werden. Die Versuche sind zur Zufriedenheit
.ufen. Die 298 km lange Strecke ist dabei zum erstenmal
. Aufenthalt in weniger als drei Stunden zurückgelegt
.n. Etwa vom nächsten Mai an sollen zwischen Paris
. alais zwei Pullmanzüge, bestehend aus je zehn Wagen, in
.b gesetzt werden. Als Muster für ihren Bau und ihre
.ttung sollen die Wagen dienen, mit denen die englische
. hn den Verkehr von London nach dem Festland bedient.
. Züge werden mit Wirtschaftsbetrieb eingerichtet, jedoch
. die Speisen nicht in einem besonderen Speisewagen verab-
. sondern den Reisenden an ihren Platz gebracht werden.
.Fahrplan steht noch nicht fest, doch ist schon in Aussicht
.men, die Fahrt Paris-Calais und umgekehrt ohne Auf-
.t unterwegs zu machen. Die nötigen Fahrzeuge werden
. Teil aus England bezogen.

— **Spanische Eisenbahnanleihe.** Die spanischen Eisenbahnen haben mit Auflegung ihrer Anleihe von 500 Mill. Peseten einen guten Erfolg gehabt. Die starke Beteiligung aus allen Teilen Spaniens wird auf die Besserung der Lage in Marokko zurückgeführt (?). Die Anleihe wird mit 5 % verzinst; ihre Besitzer sind von der auf die Zinsen entfallende Einkommensteuer befreit; sie wird in vierteljährlichen Beträgen eingelöst. Die Anleihe wird, über fünf Jahre verteilt, von der Bank von Spanien ausgegeben und für Verbesserung der Eisenbahnanlagen nach einem Plan verwendet, den der Eisenbahnrat aufstellt. Die Eisenbahnen von Spanien bedürfen des zweigleisigen Ausbaus, der Vermehrung der Bahnhofsnebengleise, der Schaffung von Lagerraum; auch neue Betriebsmittel müssen eingestellt werden, dagegen liegt kein rechtes Bedürfnis für Neubauten vor. In diesem Sinne soll auch der Ertrag der Anleihe im wesentlichen verwendet werden. Während über 400 Mill. Peseten für die Anschaffung von Lokomotiven und Wagen und für die Erweiterung bestehender Anlagen verausgabt werden sollen, entfallen nur 60 Mill. auf die Fortführung des Baus von begonnenen Strecken und 30 Mill. auf Streckenneubauten.

— **Sonderzüge in England.** Die englischen Eisenbahnen sind in der letzten Zeit mannigfaltigen Angriffen ausgesetzt gewesen, weil sie es ablehnen, ihre gegenüber der Vorkriegszeit erhöhten Fahrpreise abzubauen. Sie machen demgegenüber geltend, daß sie den Reisenden weitgehendes Entgegenkommen durch Einlegung von Sonderzügen mit ermäßigten Fahrpreisen und sonstigen Vergünstigungen zeigen. Die Große Westbahn weist z. B. im Fachschrifttum darauf hin, daß sie ebenso wie auch die anderen Eisenbahngesellschaften beständig besondere Veranstaltungen zur Förderung des Reiseverkehrs trifft, die nicht nur den Bewohnern von London, sondern auch denen anderer Städte zugutekommen und die verschiedensten Bedürfnisse befriedigen sollen. So verkehrten z. B. an einem Wochenende im November Sonderzüge zwischen allen Teilen des Netzes der Westbahn und Newbury aus Anlaß der dort stattfindenden Rennen, ferner Ausflugzüge von Bath, Bristol, Südwales und den Städten von Mittelengland nach London, sowie von dort nach Taunton und Minehead für Halbtagsausflüge. Die bekannte englische Knabenschule Eton hatte um dieselbe Zeit einige freie Tage, und aus diesem Anlaß fuhren eine Anzahl Sonderzüge von Windsor, in dessen Nähe die Schule liegt, nach dem Endbahnhof Paddington in London der Westbahn. Am Montag und Dienstag wurden eine Anzahl Sonderzüge für Halbtagsausflüge von London nach Bath, Bristol, Weston-super-Mare sowie nach Städten in den Bezirken von Swindon, Gloucester und Cheltenham gefahren. Zu gleicher Zeit brachten Sonderzüge Ausflügler aus Südwales und Mittelengland nach London. Besondere Züge bedienten den Rennverkehr nach Cheltenham. Diese Sonderzüge bildeten eine Ergänzung der Vergünstigungen für Ausflüge, die täglich gelten. Ähnliche Verhältnisse liegen bei den anderen englischen Eisenbahngesellschaften vor, wenn auch Vergünstigungen bei ihnen nicht ganz in dem Maßstabe wie bei der Westbahn gewährt werden.

— **Eisenbahn und Kraftwagen in der Zukunft.** Einen Vortrag: „Bemerkungen über die Eisenbahnen: Altes und Neues“ vor der englischen Gesellschaft der Maschineningenieure hat Sir John Aspinall, ein in England wohlbekannter Fachmann, mit einem eigenartigen Ausblick in die Zukunft abgeschlossen. Jedermann weiß, so führte er aus, daß der Kraftwagen in den letzten Jahren den Eisenbahnverkehr, sowohl in bezug auf die Beförderung von Personen wie auch von Gütern, stark beeinflußt hat, und so glaubt er denn auch, daß in Zukunft der Kraftwagen weiter stark auf den Eisenbahnverkehr einwirken werde. Er gibt aber dabei zu bedenken, daß der zunehmende Kraftwagenverkehr an sich selbst durch die Überlastung der Straßen zugrundegehen werde, eine Besorgnis, die, wenn auch von einem richtigen Gedanken ausgehend, doch wohl als übertrieben bezeichnet werden muß; dann werde der Eisenbahn der Verkehr wieder zufallen, der jetzt auf die Kraftwagen abgewandert ist, und der Kraftwagen werde der Eisenbahn wieder Zubringerdienste leisten. Um die Verstopfung der Straßen durch den Kraftwagen zu beleuchten, wies der Vortragende darauf hin, daß Ende November vorigen Jahres in England, Schottland und Wales 1 242 000 Kraftwagen zugelassen waren und daß das Straßennetz, auf dem sie verkehrten, 286 600 km lang ist, so daß auf 1 km etwa 4,33 Kraftfahrzeuge entfallen. Im nächsten Jahre werden nach seinen Schätzungen, die mit den Angaben anderer Fachleute zusammengehen, weitere 500 000 Kraftwagen zum Verkehr zugelassen werden. Wenn das so weitergeht, werden in etwa 10 Jahren auf dem oben bezeichneten Straßennetz 6 250 000 verkehren, so daß auf 1 km Straßenlänge fast 22 Kraftfahrzeuge kommen. Das gälte aber nur, wenn sie gleichmäßig über die Straßen verteilt wären, während sie sich doch in Wirklichkeit um einzelne Brennpunkte des Verkehrs zusammendrängen. Es wird also in den großen Städten und deren Umgebung eine Verkehrsstauung entstehen, deren keine Verkehrspolizei Herr werden kann.

Andererseits haben die englischen Eisenbahnen eine Strecken-

länge von rd. 32 500 km, auf denen 24 000 Lokomotiven verkehren, so daß hier viel weitergehende Möglichkeiten bestehen, noch Verkehr unterzubringen.

George Stephenson habe, so schloß der Redner, wahrscheinlich nie die Wirkung vorausgeahnt, die die Eisenbahnen, abgesehen von ihren Leistungen bei der Beförderung von Personen und Gütern, insofern gehabt haben, als sie allen Arten von Fabrikbetrieben eine ungeheure Menge Arbeit gegeben haben. Die Eisenbahnen seien ungeheure Verbraucher geworden, und ob es sich um Stahl oder Eisen, um Kupfer oder Messing, um Holz oder Tuch, um Gas oder Öl handelt, seien sie die Stützen der diese Waren erzeugenden Gewerbe, indem sie jährlich Millionen verausgaben. Auch habe Stephenson niemals geahnt, daß die Eisenbahnen 700 000 Menschen, darunter 150 000 gelernten Arbeitern, Brot geben würden. Jedenfalls gebe es wenige Zweige des Gewerbes, die nicht von den Eisenbahnen abhängen, und ein Schriftsteller möge Recht gehabt haben, wenn er sagte: Alles im Leben ist auf die Geschwindigkeit gegründet, mit der Menschen, Dinge und Gedanken von einem Ort an den anderen gebracht werden können.

Fremde Erdteile.

— Erweiterung des Durchfrachtenabkommens zwischen der Ussuribahn und der Kawasaki-Kusen-Kaischa Schiffsgesellschaft. Zwischen der Ussuribahn und der japanischen Schiffsgesellschaft Kawasaki-Kusen-Kaischa besteht ein Abkommen über Durchfrachten aus und nach der Mandschurei. Bisher hat sich dieses Abkommen nur auf den Verkehr zwischen Wladiwostok und den nordjapanischen Häfen beschränkt. Das Vertragsverhältnis soll Pressemeldungen zufolge nunmehr auch auf Ausfuhrladungen aus der Mandschurei, die für Port Said und andere Häfen bestimmt sind, ausgedehnt werden. In dieser Richtung verhandelte die genannte Schiffsgesellschaft mit den Chabarowsker Sowjetbehörden.

— Die Lung Hai-Bahn in China. Nach einer Meldung der „China Weekly Review" vom 18. Juli d. J. ist die östliche Anfangsstrecke der Lung Hai-Bahn, über deren Bau wir in Nr. 46, S. 915, Jahrg. 1924 eingehend berichtet haben, von Haichow bis Hsüchow am 13. Juni feierlich eröffnet worden. Durch Vollendung dieses Abschnittes ist die große Querbahn der Lung Hai-Linie in ihrem östlichen Abschnitt bis zur Küste des Gelben Meeres fertiggestellt. Die Nordsüdlinie Tientsin-Pukau erhält dadurch für ihren südlichen Zweig eine wertvolle Verbindung mit der Küste und dem neuen Hafen Haichow.

— Eisenbahnbauten in Mittelafrika; Kampf um den Katangaverkehr. Zurzeit werden in Mittelafrika zwischen Äquator und den 12. Grad südlicher Breite nahe der Westküste an vier Stellen umfangreiche Bahnbauten mit besonderem Nachdruck betrieben.

1. An der belgischen Kongobahn Matadi-Leopoldville, 400 km, der Streckenumbau, der neben einer durchgreifenden Verbesserung der Linienverhältnisse die Einführung des elektrischen Betriebs bezweckt. Mittlerweile sind aber die Klagen über die Verkehrsschwierigkeiten und Güteranhäufungen in Matadi und Kinshasa nicht verstummt; es ist begreiflich, daß während der Dauer der Umbauarbeiten die Leistungsfähigkeit der Bahn kaum gesteigert werden kann. Um so mehr erscheint daher die Forderung der Verkehrsinteressenten berechtigt, daß die Umbauarbeiten möglichst beschleunigt werden.

2. Gleichfalls in der belgischen Kongokolonie ist der Bau der Bahn von Katanga zum Unterkongo, und zwar die Strecke Bukama-Ilebo, von beiden Enden aus in Angriff genommen. Auf dem Nordabschnitt ist im August d. J. die Gleisspitze bis km 30 von Ilebo aus, die Erdarbeiten sind bis km 200 gelangt. Im südlichen Abschnitt, nordwestlich Bukama, ist die Gleisspitze jetzt am Luembefluß bei km 220, die Erdarbeiten nähern sich bei km 390 dem Lubilashfluß. Kamina, 145 km von Bukama, Sitz der Bauverwaltung für den Südabschnitt, zählt bereits 70 Weiße und ist durch regelmäßigen Zugdienst mit Bukama verbunden. Die baldige Fertigstellung der Linie ist für die belgische Kongokolonie von besonderem Wert, weil mit ihr der Katangaausfuhrverkehr, der jetzt nach dem portugiesischen Hafen Beira geht, den belgisch-kongolesischen Häfen am Unterkongo zugeleitet werden kann. Die Bauausführung wird daher möglichst beschleunigt, aber nach der Ausdehnung der Linie und den baulichen Schwierigkeiten im Urwaldgebiet von Innerafrika wird auf Vollendung kaum vor 1929 zu rechnen sein.

3. In französisch Äquatorialafrika wird der Bau der Linie Pointe Noire-Brazzaville, die eine Ausfuhrverbindung des Stanleypools darstellt, von beiden Endpunkten aus mit Eifer betrieben; nach neueren Berichten soll die Vollendung der rund 530 km noch 5 bis 6 Jahre erfordern. Die Hauptschwierigkeit liege hier in der Überschreitung der Mayumbe-Berge, wobei der Bau eines größeren Tunnels erforderlich werde. Zur Beschleunigung der Bauarbeiten soll eine vorläufige Kraftwagenv dung zwischen den jeweiligen Bauspitzen an dem westliche östlichen Bauabschnitt eingerichtet und zu diesem Zwec dementsprechende Straße angelegt werden. Der Gedan nicht von der Hand zu weisen, daß die Linie, wenn voll einen Teil des gewaltigen Stanleypool-Ausfuhrverkehrs a ziehen wird, um so mehr, falls die belgische Kongobahn noch mit den Verkehrshemmnissen behaftet ist, unter den gegenwärtig leidet.

4. Der lange verzögerte Bau der Benguella-Bahn von den Engländern und Portugiesen betrieben wird, war A 1924 in Silva Porto, 627 km von Lobitobucht, angelangt; die hat nunmehr den Cuangafluß überschritten und den Ort cupa erreicht. Bis zur Kongogrenze bleiben noch 521 km im Gebiet von Angola herzustellen, und, um den Anschl die belgische Katangabahn Elisabethville-Bukama zu gew noch etwa 640 km auf belgisch-kongolesischem Gebiet führen. Mit der britischen Baufirma Pauling & Co., Lt London, ist ein Bauvertrag abgeschlossen, nach dem die K grenze etwa im November 1926 erreicht werden soll.

Inzwischen aber steigt die Ausfuhr aus Katanga unaufha weiter, nach Berichten vom Juli d. J. aus dem dortigen h hat die monatliche Güterbeförderung der Katangabahn die von 250 000 t erreicht, was einem Jahresverkehr von 3 Mill Tonnen entspricht. Die Kupferausbeute der Union Miniè Haut Katanga hat in 6 Monaten 48 000 t betragen.

Welchen Weg wird nun der Katanga-Ausfuhrverkehr, der in Beira zur überseeischen Verschiffung gelangt, künftig schlagen, wenn die kürzere Ausfuhrlinie mittels der Beng Bahn nach Lobitobucht in zwei Jahren fertiggestellt sein s Das wird von den Tarifen abhängen, die alsdann auf d Wettbewerb tretenden Linien eingerichtet werden. Au Ausgang dieses Kampfes um den Katangaverkehr darf ma spannt sein. Die Bauausführungen zu 1 und 3 und zu 2 werden also voraussichtlich einen gegenseitigen Verkehrs bewerb einleiten.

— Vermietung von umgebauten Pullmanschlafwagen. amerikanische Pullman-Gesellschaft hat eine Anzahl S wagen, die neuzeitlichen Ansprüchen als solche nicht mehr genügten, aber noch zu gut waren, um ausgemustert zu we so umgebaut, daß sie als gewöhnliche Personenwagen für Verkehr bei Tage geeignet sind, und stellt diese Wagen Eisenbahngesellschaften gegen eine nach Tagen berechnete zur Verfügung. Die Eisenbahngesellschaften machen vo Möglichkeit, auf diese Art ihren Wagenpark zeitweilig, na lich bei einer vorübergehenden Verkehrshochflut, zu verstä gern Gebrauch, und einige von ihnen haben auch derart u baute Wagen käuflich erworben. In manchen Fällen sin Abmachungen zwischen der Pullman-Gesellschaft und der E bahn derart, daß die Miete auf den Kaufpreis angerechnet

Die umgebauten Wagen sind etwas niedriger als die neu Schlafwagen; sie auf deren Höhe zu bringen, hätte aber e liche Kosten verursacht, so daß man es vorzog, von ihrer teren Verwendung als Schlafwagen abzusehen. Sie sind ständig aus Stahl gebaut und sogar innen mit Stahlblech kleidet, das mahagoniartig angestrichen ist. Die Wagen h Querbänke mit Mittelgang und sind innen offen. An den E befinden sich geschlossene Räume, am einen Ende für Rau am anderen für Damen mit Waschräumen und Aborten. Wagen faßt 80 Reisende. Die Fenster sind doppelt verglas

In ähnlicher Weise hat die Pullman-Gesellschaft eine A Schlafwagen in Speisewagen umgebaut, die ebenso wie Wagen vermietet werden sollen. Sie können den Mietern Wunsch mit voller Ausstattung, abgesehen von der Tischwä überlassen werden.

— Eisenbahnverbindung quer durch Südamerika. Seit neue Eisenbahn zwischen Argentinien und Bolivien für Betrieb eröffnet ist, kann man von Mollendo an der Küste Peru bis Buenos Aires, also von der Küste des Stillen bis der des Atlantischen Ozeans, abgesehen von einer kleinen Un brechung durch eine Fahrt über den Titicacasee, mit der Ei bahn fahren. Die Reise erstreckt sich über 3500 km. Die Ei bahn erhebt sich am Titicacasee auf 3860 m. Sie berührt La Paz, die Hauptstadt von Bolivien, dem Land, das bekannt als eine Art amerikanische Schweiz keine eigene Küste hat, nunmehr durch die Eisenbahn nach Osten und Westen mit Meer und dadurch mit den Hochstraßen des Weltverkehrs in bindung steht.

— Selbsttätige Streckensignale. Die kürzlich eröffnete Str Molong-Dubbo in Neusüdwales ist vollständig mit sel tätigen Signalen ausgerüstet. Sie ist etwa 130 km lang durch fünf Zwischenbahnhöfe in sechs Abschnitte geteilt. jedem Abschnitt befindet sich noch ein Kreuzungsgleis, des Anlagen keiner Bedienung von Menschenhand bedürfen.

·rieb der Strecke wird von einer Stelle aus geleitet. Die ·nale werden durch Gleisströme gesteuert. — Die Bedeutung ·er Signalanlage liegt für den Betrieb auf wirtschaftlichem ·iet. Von den 11 Kreuzungsstellen, die eine kurze Zugfolge ·beiden Richtungen ermöglichen und damit hohe Leistung · Strecke gewährleisten, sind nur fünf besetzt, so daß an Ar· ·lohn gespart wird, und außerdem werden die Aufenthalte ·mieden, die sonst bei unbesetzten Kreuzungen dadurch ent· ·en würden, daß die Zugmannschaften, wie es bei einem der· ·gen Betrieb nötig wäre, an den Kreuzungen die Signale · Weichen bedienen müssen.

Wasserstraßenverkehr.

· **Ergebnisse der internationalen Konferenz über Binnen· ·iffahrt.** Wie wir bereits berichtet haben (siehe Nr. 48 d. ·.), fand am 20. November in Paris eine vom Völkerbundsrat ·berufene Konferenz statt, auf deren Tagesordnung die Fest· ·ung des Tonnengehaltes der Schiffe bei der Binnenschiffahrt ·. Nach einer Pariser Meldung wird es aber aus technischen ·nden nicht möglich sein, die Vereinheitlichung der Vor· ·iften betreffs der Festsetzung des Tonnengehalts der Binnen· ·ffe sofort nach getroffener Vereinbarung in Kraft zu ·en. Aus diesem Grunde kam man überein, die bisherigen ·tifikate und Vorschriften über den Tonnengehalt gegenseitig · die nächsten zehn Jahre anzuerkennen. Nach Ablauf dieser ·, während der es allen Mitgliedern der Konvention möglich ·acht wird, die erforderlichen Vorbereitungen und die An· ·sung aller Wasserfahrzeuge durchzuführen, soll die unwider· ·iche Gültigkeit der soeben gefaßten Konferenzbeschlüsse ·autbart werden.

· **Ein neuer deutscher Passagierdienst nach Boston.** Eine ·kte Beförderungsgelegenheit nach den nordöstlichen Gebieten · Vereinigten Staaten wird im kommenden Februar durch die ·burg-Amerika-Linie eingerichtet werden. Im Rahmen des ·ag-Harriman-Gemeinschaftsdienstes werden die Dampfer ·uringia" und „Westphalia" der Hamburg-Amerika-Linie von ·burg über den irischen Hafen Cobh (Queenstown) nach Bo· · und von dort weiter nach Neuyork laufen. Die Rückreise · Neuyork erfolgt in umgekehrter Richtung über die gleiche · e. „Thuringia" und „Westphalia" sind Schwesterschiffe von ·2000 Br.-Reg.-T. und besitzen eine neuzeitlich eingerichtete ·ütsklasse und eine moderne dritte Klasse.

· **Der Antwerpen-Rheinkanal und die Maaskanalisierung.** Da · Umweg von Antwerpen zum Rhein durch den neuen Kanal ·werpen-Moerdyk und über Dordrecht doch vielleicht zu groß · könnte, verlangt Belgien außerdem die holländische Zu· ·mung zu dem in dem sog. Versailler „Friedens"vertrag vor· ·henen Kanal von Antwerpen nach Ruhrort, der ja die hol· ·ische Provinz Limburg durchschneiden muß. Hier erinnert · Blatt daran, daß in dem holländisch-belgischen Ausgleich · 1839 in der Tat Belgien ein solcher Weg durch Limburg · Deutschland zugestanden worden ist. Im Jahre 1873, als · Antwerpen-Gladbacher Bahn gebaut werden sollte, hat Bel· · sich aber für eine solche Eisenbahnverbindung entschieden · dabei wurde ausdrücklich jene Verpflichtung aus dem Jahre · abgelöst. Wenn darüber hinaus jetzt noch eine Kanal· ·bindung zugestanden wird, so bezahlt Holland damit an ·ien, d. h. für Belgien an Frankreich, eine Schuld, die · 50 Jahren nicht mehr besteht. Dabei ist zu be· ·ken, daß Holland seit einigen Jahren für die Schiff· ·machung und Kanalisierung der Maas und deren Ver· ·ung mit dem Waal (Rhein) erhebliche Summen aufgewandt · Da, wo die Maas Grenzfluß mit Belgien ist, soll der ·nakanal, zu dem eben erst die ersten Spatenstiche durch · Königin getan sind, die Arbeiten an der Maas selbst ersetzen. · der Antwerpen-Rheinkanal die Maas kreuzen muß, wird der ·ck der Kanalisation, eine bessere Verbindung mit den hol· ·ischen Häfen zu schaffen, vereitelt werden, der Antwerpener ·al wird den ganzen Verkehr nach Antwerpen ziehen. Selbst · einzige „Zugeständnis" Belgiens, die Zustimmung zur Her· ·ung einer Kanalverbindung von der Maas bei Maasbracht · der Zuid Willemsvaart für 1000-t-Schiffe, wird fast nur · Antwerpen zugute kommen.

·ch die Verbesserung der Zuid Willemsvaart selbst, ·chen Maastricht und Bocholt, dem Punkt, wo sich dieser ·al mit dem neuen Antwerpener Wasserweg kreuzt, kann · im Interesse Antwerpens liegen und bringt Holland keinerlei ·en. Geradezu erstaunlich aber ist es, daß das nördliche · k der Zuid Willemsvaart, das für den Verkehr nach Hol· · (Maastricht-Herzogenbusch) in Frage kommt und für Hol· · nach wie vor von der größten Bedeutung ist, nicht ver· ·ert werden soll, und das ist, da eine Teilstrecke durch Bel· · führt (Bocholt-Loozen), ohne Zustimmung Belgiens nicht ·ich. Dafür soll dieses Stück für das Abfließen des Wassers · den anderen Kanälen geeignet gemacht werden, natürlich auf Kosten Hollands. Eine solche Vertragsbestimmung erscheint in der Tat unverständlich.

Daß unter solchen Umständen auf die sonst für Holland außerordentlich bedeutsame Verbesserung des Schiffahrtsweges Lüttich-Maastricht kein Gewicht mehr gelegt werden kann, liegt auf der Hand. Jede Verbesserung bedeutet hier nur noch eine Verbesserung des Wasserweges nach Antwerpen, holländischer Vorteil spricht hier nicht mehr mit.

Man sieht, der Vertragsentwurf bringt nur Belgien (und Frankreich) Vorteile, und Holland kann nicht dabei gewinnen, vielmehr nur verlieren, wenn der Vertrag zustandekommen und ausgeführt werden sollte; die Auflehnung fast aller holländischen Wirtschaftskreise gegen die Ratifizierung ist daher durchaus verständlich. Und wenn es auch für uns Deutsche kein erfreulicher Anblick sein kann, wie Holland und Belgien sich um den deutschen Rheinverkehr streiten, so muß doch gesagt werden, daß unser Interesse hier, wie so oft, unbedingt auf der Seite Hollands liegt. Es wäre daher zu wünschen, wenn der Vertrag in die Versenkung verschwände.

— **Rumäniens Gegensatz zur Europäischen Donaukommission.** Außenminister Duca hielt in der Kammersitzung vom 20. November eine Rede, in der er auch auf den Streit mit der Donaukommission zu sprechen kam. Es handelt sich hier nicht um die durch den Friedensvertrag eingesetzte Kommission mit dem Sitz in Preßburg, deren Wirkungskreis sich von Regensburg bis Braila erstreckt, und mit der Rumänien reibungslos zusammenarbeitet, sondern um die sogenannte Europäische Donaukommission, die im Jahre 1856 mit souveränen Rechten (eigene Flagge u. dgl.) mit dem Sitz in Galatz eingesetzt wurde, um die Schiffahrt durch die Donaumündungen sicherzustellen, an der damals insbesondere England aus Ernährungsgründen stark interessiert war. Diese Kommission empfindet Rumänien als eine Schmälerung seiner Gebietshoheit, seitdem die Donaumündungen ganz im rumänischen Inlande liegen, und es läßt keine Gelegenheit vorbeigehen, ohne gegen das Bestehen der Kommission zu protestieren. Minister Duca teilte mit, daß die rumänische Regierung nicht geneigt sei, die durch die Kommission versuchte Erweiterung ihrer Machtbefugnisse auf die Strecke Braila-Galatz zu dulden, und daß die Regierung darauf hinarbeitet, daß diese Kommission aufgelöst und die Preßburger Kommission die Kontrolle auf der ganzen Donau übernehme. Wie verlautet, ist ein gemeinsamer Schritt der Staaten der Kleinen Entente in dieser Richtung erfolgt, und in London, wo fast keine Interessen an den Donaumündungen mehr bestehen, nicht unfreundlich aufgenommen worden.

Kraftwagenverkehr.

— **Zunahme der Kraftpostlinien in Deutschland.** Die Zahl der deutschen Kraftpostlinien hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Im Jahre 1910 zählte man 130 Kraftomnibusse, die auf einer Streckenlänge von 1234 km 1 537 019 Personen beförderten. Zehn Jahre später waren es bereits 428 Fahrzeuge mit einer Streckenlänge von 5985 km und 4 016 118 Fahrgästen. Dann stieg die Zahl der Kraftomnibusse im Jahre 1924 auf 1212, die der Streckenlänge auf 11 234 km, die der beförderten Personen auf 8 772 627. In diesem Jahre sind die Omnibusse auf 2772 vermehrt worden, während die Streckenlänge sich auf 24 226 km vergrößerte. Die Gesamtkilometerleistung wurde in dem Zeitraum von 1910—1925 von rd. 2¼ Millionen auf 15,7 Millionen gesteigert. Sie wird, wie Oberpostdirektor Hinz in der „Verkehrstechnik" mitteilt, im laufenden Jahre voraussichtlich 40 Millionen Kilometer überschreiten.

— **Erneuerung des Kraftwagenparks Rußlands.** In einem in der „Ekonomitscheskaja Shisnj" vom 23. Oktober d. J. erschienenen Aufsatz weist der Verfasser N. Schapanow darauf hin, daß es nunmehr höchste Zeit sei, in der Frage der Erneuerung des Kraftwagenparks der Sowjetunion von Worten zur Tat überzugehen. Die Weitererhaltung des Automobilparkes durch Reparaturen sei nunmehr durch Anwendung dieses Behelfes im Laufe einer Reihe von Jahren erschöpft.

Weiterhin stellt der Verfasser Betrachtungen über die Einfuhr von Kraftwagenzubehör aus dem Auslande und den Ausbau der einheimischen Automobilherstellung an. In der Einfuhr aus dem Auslande sieht er keinen vollwertigen Ausweg für die Dauer, da, abgesehen von dem Geldmangel auch noch die Frage der Einfuhrunterbindung bei politischen Verwicklungen zu berücksichtigen sei. Was die inländische Automobilerzeugung anbetreffe, so stecke sie noch in den Kinderschuhen. An eine Befriedigung des Innenbedarfes sei in der nächsten Zeit nicht zu denken. Nach der Verwerfung dieser beiden Auswege dränge sich nun von selbst ein dritter auf und zwar: bis zur vollständigen Errichtung einer eigenen Automobilindustrie müssen ausländische Kraftwagenfabriken durch Konzessionsverträge nach dem Gebiet der Sowjetunion verpflanzt werden.

Allgemeines.

— Die Internationale Handelskammer. Den „Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin“ entnehmen wir hierüber folgendes:

Die Errichtung einer Internationalen Handelskammer (I. H. K.) wurde auf einer internationalen Wirtschaftskonferenz in Amerika 1919 beschlossen und am 24. Juni 1920 von den Vereinigten Staaten von Amerika, England, Frankreich, Italien und Belgien in Paris vollzogen. Damit trat an die Stelle der früheren internationalen Handelskammerkongresse eine feste Organisation, der jetzt bereits 37 Länder angehören. Seit dem Jahre 1922 datieren Bestrebungen, Deutschlands Mitarbeit an einzelnen Fragen und bald an der Gesamtarbeit herbeizuführen. Bereits vor dem Abschluß des Londoner Abkommens erfolgte eine Erklärung der I. H. K., daß Deutschlands Eintritt nicht, wie zunächst angenommen wurde, von seiner Zugehörigkeit zum Völkerbund abhängig gemacht werde. Am 22. Oktober fand die Gründung der deutschen Landesgruppe statt, nachdem der Verwaltungsrat der I. H. K. am 26. Juni einstimmig die in Frage kommenden deutschen Wirtschaftsverbände aufgenommen hatte. Der herzliche Empfang der deutschen Delegation unter Führung des Herrn Franz von Mendelssohn am 6. November und der Beifall der deutschen und außerdeutschen Presse haben bewiesen, daß der Eintritt allgemein gebilligt wurde.

Die I. H. K. hat folgende Hauptorgane: Präsidium, Verwaltungsrat, Landesausschüsse, Mitgliederversammlung und Generalsekretariat. Sie nimmt körperschaftliche und Einzelmitglieder auf; die körperschaftlichen (Handelskammern, Wirtschaftsverbände, zurzeit etwa 500) sind die ordentlichen Mitglieder und allein stimmberechtigt. Als außerordentliche Mitglieder gelten Einzelunternehmungen, Gesellschaften, Banken usw. (zurzeit etwa 1100). Die zuzulassenden Länder bestimmt der Rat der I. H. K., ebenso entscheidet er über die Zulassung ordentlicher und außerordentlicher Mitglieder nach Vorschlag der betreffenden Landesgruppe. Die Zahl der Ländervertreter im Verwaltungsrat richtet sich nach dem Umfang des Außenhandels des einzelnen Landes (Gesamtwert der Ein- und Ausfuhr); Deutschland hat die größtmögliche Zahl von drei Ratsmitgliedern und drei Stellvertretern zugebilligt erhalten. Jeder Landesausschuß wählt seine Vertreter selbst. Das engere Präsidium bilden 5—15 Ratsmitglieder, die ohne Ansehung der Staatsangehörigkeit bestimmt werden. Der Präsident wird auf zwei Jahre gewählt. Der erste Präsident der I. H. K. war der frühere französische Finanzminister Clémentel; zurzeit amtiert als Präsident der englische Bankier Dr. Walter Leaf.

Die Mitgliederversammlung hat mindestens alle zwei Jahre zu tagen, und zwar an wechselnden Orten, während der Verwaltungsrat Paris zum ständigen Sitz erwählt hat. Zur Hauptversammlung entsenden alle ordentlichen Mitglieder und in beschränktem Maße die Regierungen der einzelnen Länder (ohne Stimmrecht) ihre Delegierten. Das Generalsekretariat wird vom Verwaltungsrat bestellt; ihm untersteht eine Verwaltungskommission, in die jeder Landesausschuß ein am Sitze des Sekretariats wohnhaftes Mitglied entsenden kann.

Ordentliche Mitglieder der deutschen Gruppe sind zunächst die gründenden Spitzenverbände: Deutscher Industrie- und Handelstag, Reichsverband der Deutschen Industrie, Centralverband des Deutschen Bank- und Bankiergewerbes, Centralverband des Deutschen Großhandels, Reichsverband des Deutschen Ein- und Ausfuhrhandels und Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels. Weiteren Verbänden steht die Mitgliedschaftserwerbung offen. Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin hat in ihrer letzten Vollversammlung beschlossen, der I. H. K. als ordentliches Mitglied beizutreten.

Die Ziele der I. H. K. sind von ihr wie folgt abgefaßt worden: „Die I. H. K. wird gegründet: um die sämtlichen Wirtschaftskreise des internationalen Geschäftsverkehrs einschließlich der Finanz, der Industrie, des Verkehrs und des Handels zu vertreten; um das gemeinsame Urteil aller derer zu ermitteln und zu verbreiten, die am internationalen Geschäfte beteiligt sind; um Verkehr und Vertrauen zwischen Geschäftsleuten und Geschäftsbetrieben der verschiedenen Länder zu heben; um schließlich auf diesem Wege den Frieden und ein herzliches Einvernehmen zwischen den Völkern zu fördern.“

Rechtspflege.

— Zum Reichs-Haftpflichtgesetz. Wenn der Eisenbahnbetriebsunternehmer sich von der ihn treffenden Beweislast befreien will, kann er dies auf zweierlei Art: entweder er hat zu beweisen, daß höhere Gewalt den Unfall verursacht hat, oder er hat den Nachweis zu führen, daß der Verletzte oder Getötete seinen Unfall selbst verschuldet habe. Für die sogenannte Umkehrung der Beweislast, die darin bestehen würde, daß statt dessen der Verletzte nachzuweisen hat, daß ihm an seinem Unfall kein Verschulden beizumessen sei, ist in der Regel kein Raum. Doch gibt es seltene Ausnahmefälle, wenn die größte Wahrscheinlichkeit besteht, daß der Verletzte nur durch ei[...] Schuld verunglückt sein kann. Das Reichsgericht hat [...] über die Möglichkeit, daß sich die Beweislast umkehren k[...] einmal folgendermaßen geäußert[1]):

„. . . . Zwar ist in der Rechtsprechung des Reichsgeri[...] wiederholt anerkannt, daß auch der Beweispflicht des Eisenb[...] unternehmers hinsichtlich eingewendeten Verschuldens des [...] letzten genügt sein kann, wenn die Sachlage mit höchster W[...] scheinlichkeit darauf hinweist, daß dieser ohne eigene Sc[...] nicht verunglückt sein kann, und daß sich solchenfalls der Ge[...] zu entlasten und darzutun hat, das Verhalten des Verletzten [...] nach den besonderen Umständen nicht schuldhaft gewesen. A[...] steht es dem Unternehmer frei, einen Beweis dahin zu füh[...] daß der Verletzte, möge er in der einen oder in der and[...] Weise gehandelt haben, in jedem der möglichen Fälle die [...] Verkehr erforderliche Vorsicht außer acht gelassen habe. H[...] bei wird jedoch eine Sachlage vorausgesetzt, die wenigstens [...] kennen läßt, daß der Unfall nur durch eigenes Tun [...] Verunglückten herbeigeführt worden sein kann. Solange [...] noch zweifelhaft bleibt, ob eigenes Tun oder Zufall oder e[...] das Eingreifen anderer Personen den Unfall verursacht hat, [...] die Annahme, der Unternehmer habe seiner Beweispflicht gen[...] nicht statthaft. Vielmehr muß es in solchen Fällen bei der [...] Reichsgericht häufig ausgesprochenen Regel bewenden, daß n[...] zu beseitigende Unklarheiten über den Hergang eines Betri[...] unfalls zu Lasten des beweispflichtigen Unternehm[...] gehen. . . . .“

Die Gerichte sind deshalb durchaus folgerichtig verfah[...] wenn sie in dem folgenden Falle nicht dem Verletzten die [...] des Nachweises aufgehalst haben, daß er nicht schuldh[...] gehandelt habe; das Reichsgericht faßt seine Ansicht [...] die Umkehrung der Beweislast folgendermaßen zusammen[2]):

„. . . . Das Oberlandesgericht erkennt allerdings an, [...] manche Umstände für ein eigenes Verschulden des Klä[...] sprechen. Insbesondere liege die Vermutung nahe, daß ü[...] mäßiger Alkoholgenuß die Ursache des tiefen Schlafes gewe[...] sei. Das Berufungsgericht legt aber dar, daß diese Vermut[...] durch die Beweisaufnahme keine ausreichende Bestätigung [...] funden habe. Damit entfalle aber auch jede Möglichkeit, f[...] zustellen, daß der Unfall nur durch eigenes Tun des Klä[...] herbeigeführt sein könne. Es könne, wie näher dargelegt w[...] sehr wohl ein fahrlässiges Verhalten von Eisenbahnbeamten [...] Unfallsursache sein. Es bestehe ferner die Möglichkeit ei[...] Eingriffes Dritter, wenn sie auch nicht besonders wahrschein[...] sei. Jedenfalls müsse mit einem Hergang gerechnet werden, [...] dem der Sturz des Klägers auf das Gleis ohne eigene Un[...] sichtigkeit geschehen sein könne. Hiernach sei es Sache [...] Beklagten gewesen, den Entlastungsbeweis zu führen. Das [...] nicht geschehen, da eigenes Verschulden des Klägers nicht n[...] gewiesen sei und höhere Gewalt nicht in Frage komme. Di[...] Ausführungen sind rechtlich einwandfrei. Sie befinden [...] überall im Einklang mit den vom Reichsgericht über die U[...] kehrung der Beweislast aufgestellten Grundsätzen, die das [...] rufungsgericht im Eingang seiner Gründe zutreffend wieder[...] geben hat. Danach wird eine Sachlage vorausgesetzt, die wen[...] stens erkennen läßt, daß der Unfall nur durch eigenes Tun [...] Verunglückten herbeigeführt sein kann. Um bloße theoretis[...] Möglichkeiten, daß der Unfall eine andere Ursache als eig[...] Fahrlässigkeit des Klägers habe, handelt es sich nach den A[...] führungen des Berufungsgerichtes nicht. Es führt vielmehr [...] sächliche Umstände an, die einen anderen Grund des Unf[...] nicht ausgeschlossen erscheinen lassen. Die Möglichkeit [...] Eingriffs von Dritten, die das Berufungsgericht selbst nicht [...] wahrscheinlich hält, kann man dabei ausscheiden . . . .“

— Keine unbillige Härte bei ordnungsgemäßer Kündigung [...] gebauter, aber als Zeitarbeiter weiterbeschäftigter Reichsba[...] arbeiter. Keine Rückwirkung der Aufhebung der Personalabb[...] verordnung. (BRV. § 80 Abs. 1 Ziff. 4. — Urteil des Gewer[...] gerichts, Reichsbahnfachkammer München v. 28. X. 25. Pr. R[...] RB. 7—12/25.)

Die Kläger waren im Maschinenhaus eines Eisenbahn-Betrie[...] werks beschäftigt und wurden im Frühjahr 1925 vom allgemei[...] Abbau betroffen. Um sie vor Arbeitslosigkeit zu schützen, w[...] den sie als Zeitarbeiter in der Bahnunterhaltung weiterbesch[...] tigt. Der Schutz gegen unbillige Kündigungen bezieht s[...] naturgemäß nur auf Arbeiter, die auf unbestimmte Zeit an[...] stellt sind, nie aber auf solche Arbeiter, deren Beschäftigungs[...] nur eine vorübergehende Beschäftigung möglich macht, wie d[...] bei der Bahnstreckenunterhaltung der Fall ist. Den Arbeit[...] wurde bei ihrer Umstellung ausdrücklich erklärt, daß sie n[...] mehr als Zeitarbeiter verwendet werden. Daß sich die Klä[...]

[1]) Urteil des II. Z.-S. vom 24. Mai 1922 „Juristische Woch[...] schrift“ 52. Jahrg. (1923), Heft 4, S. 121, Ziffer 6.

[2]) „Juristische Wochenschrift“ 54. Jahrg. (1925), Heft [...] S. 2006, Ziffer 2.

gerten, die Eröffnung dieser Erklärung unterschriftlich zu tätigen, ist völlig belanglos für die Entscheidung.

ei dem seinerzeitigen Abbau der Kläger standen ihnen keine hte aus der BRV. zu, weil damals durch Art. 16 der Abbauordnung die Anwendung des Härteparagraphen ausgeschlossen . Durch die Aufhebung des Art. 16 l. c. im Gesetz vom III. 1925 können erloschene Rechte nicht wiederaufleben.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1377 u. 1381.)

— G. J. Finch: **Der Kampf um den Everest.** Deutsch Walther Schmidkunz. Über 200 Seiten mit 88 Abungen nach Photographien des Verfassers, einer Anstiegsze und 2 Karten. In Ganzleinen gebunden 11 ℳ. Verlag: A. Brockhaus, Leipzig.

er Verfasser, der in London als Professor der Chemie Königlichen Institut South Kensington wirkt, gibt in dem liegenden Buch einen zusammenhängenden Überblick über die suche der Engländer, den Gipfel des höchsten Berges der e, Mount Everest (8840 m), zu erreichen. Dreimal ist der such unternommen. An den beiden letzten nahm der Verer teil. Im Jahre 1921 ging die erste Expedition vonstatten. war eine Erkundungstruppe, die bis zum Nordsattel, dem ntlichen Ausgangspunkt der letzten Kletterarbeit am Berge st, vordrang und feststellte, welche Möglichkeiten vorhanden en, den Berg zu ersteigen. Im Jahre 1922 erfolgte die erste ntliche Besteigung, bei der es Finch erreichte, bis zu einer e von 8326 m vorzudringen. Bei dem weiteren hartnäckigen such der Besteigung im Jahre 1924 gelangten Mallory und am 8. Juni bei einer Höhe von 8600 m in die nächste Nähe Gipfels. Sie mußten ihren Wagemut mit dem Leben been, sie sind seitdem verschwunden. Wahrscheinlich haben furchtbaren Stürme des Monsums sie erfaßt und in den Abd gestürzt.

er Verlauf der Expeditionen von 1922/24, das schrittweise dingen, das Ringen und Kämpfen um den Gipfel, die furchtn Strapazen und Mühsale sind vom Verfasser so fesselnd childert, daß jeder Leser mit größter Spannung folgt. Das ste Maß menschlicher Energie tut sich in dem Buche kund. warmer Teilnahme bedauert man, daß die Expeditionen ihr nicht erreichten und daß soviel Tragik mit ihnen verbunden . Mußten doch 12 Menschen bei den letzten Versuchen ihr en lassen.

as Werk ist von Walter Schmidkunz, einem bekannten Alpien und Freund des Verfassers, vortrefflich in das Deutsche tragen. Eine reiche Auswahl von ausgezeichneten Bildern hließen uns die Eiswelt des Himalaja. An der Hand einer tiegsskizze und von 2 Karten ist man in der Lage, sich ein von dem Gang der Expeditionen zu machen. W.

Die Eisenbahnen Elsaß-Lothringens im Versailler Vertrage Dr. Bumiller, Gerichtsassessor in Tübingen. (Ferd. mlers Verlagsbuchhandlung Berlin 1925.) Preis 3,50 RM.

ie Wissenschaft vom Völkerrecht ist durch die einseitige schiebung der politischen und militärischen Machtverhältnisse uropa einigermaßen in Mißkredit gekommen, und Macht geht lem vielfach vor Recht. Vielleicht kommen aber die Lehren Grundsätze des Völkerrechts nach und nach wieder mehr zu ehen und Geltung, wenn sich der Gedanke der Schiedschte, wie es jetzt den Anschein gewinnt, auch für die interonalen Beziehungen in erhöhtem Maße durchsetzen sollte. kann daher nur begrüßt werden, wenn Professor Dr. Pohl in ingen politisch und juristisch interessierten Kreisen eine mlung von Vorträgen und Studien über Völkerrechtsfragen ginglich macht. Einen beachtlichen Beitrag bietet das vorende Heft 6 von Dr. Bumiller. Er behandelt die einzelnen immungen im Versailler Vertrag über die Eisenbahnen ß-Lothringens in durchaus sachlichen, von großer Beherrng des Stoffes zeugenden Darlegungen. Bei der Auslegung hen zahlreiche Zweifel auf, und es ist ein Verdienst des Verers, daß er in scharfsinniger Weise die verschiedenen Ausngsmöglichkeiten, die in ihrer Auswirkung von größter prakter Bedeutung sind, plastisch hervortreten läßt. Vorher gibt nen kurzen Überblick über die völkerrechtliche Einstellung nüber den Eisenbahnen, die sich im Laufe der Zeit und bei wachsenden Bedeutung der Eisenbahnen, namentlich für milische Zwecke, wesentlich geändert hat; bekanntlich hat schon ke einmal gesagt, daß man nicht so sehr Festungen als viel r Eisenbahnen bauen müsse. Die seit Bestehen der Eisenen abgeschlossenen, wichtigeren Friedensverträge, insbeere der Frankfurter Vertrag, werden hinsichtlich ihrer Bemungen über die Eisenbahnen durchgesprochen. Daran eßt sich eine kritische Darstellung der Eisenbahnverhält in Elsaß-Lothringen während der Waffenstillstandszeit 19/19. Den Hauptteil des Heftes bildet aber, wie gesagt, die rechung und juristische Durchdringung der sich auf die Einbahnen in Elsaß-Lothringen beziehenden Bestimmungen des Versailler Vertrags, der, wie bekannt, durch die Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt die Bedeutung eines Gesetzes erhalten hat. Umfang der abzutretenden Strecken und des abzuliefernden Wagenparkes, die finanziellen Auseinandersetzungen zwischen der früheren deutschen und der neuen französischen Verwaltung, die rechtlichen Verhältnisse der Rheinbrücken, namentlich aber auch die Frage der Anrechnung des Wertes der früheren Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen auf die Wiedergutmachungsschuld werden mit anerkennenswerter Sachkenntnis durchgesprochen. Wer sich mit diesen Rechtsfragen zu befassen hat, wird aus vorliegendem kleinen Werke, das auch zahlreiche Hinweise auf die übrige Literatur enthält, mancherlei Nutzen ziehen können. Dr. O.

— **Lehrbuch der Elektrotechnik.** Von Prof. E. Stöckhardt, Diplomingenieur und Studienrat. Dritte, umgearbeitete Auflage. Mit mehreren hundert Abbildungen. Berlin und Leipzig 1925. Verlag von Walter de Gruyter & Co. VIII und 327 Seiten. Preis geb. 13 ℳ.

Das vorliegende Lehrbuch will bei geringem Umfange das für die Anwendung Wichtigste aus dem Gebiete der Elektrotechnik von Grund auf einfach darstellen und manchem Maschineningenieur zur Unterrichtung auf elektrotechnischem Gebiete dienen. Gleichzeitig ist es als Lehrbuch für Schulen gedacht, wobei allerdings die helfende Hand des Lehrers zur Erläuterung notwendig ist. Nach kurzer Darlegung der allgemeinen theoretischen Grundlagen folgt eine zusammenfassende Übersicht über die Anwendungen der Elektrizität. Dann werden die verschiedenen Formen der Erzeugung und Anwendung des elektrischen Stromes in folgenden Kapiteln behandelt: Leitungen und Zubehör, Beleuchtung, Magnetismus, Gleichstromerzeuger und -betreiber, Sammler, Wechselstrom. Ein Schlußabschnitt bringt eine Übersicht über Atomlehre, Quecksilberdampfgleichrichter und drahtlose Telegraphie und Telephonie. Die Darstellung ist bei aller Knappheit klar und durch gute Abbildungen und Schaubilder unterstützt; wertvoll sind die zahlreichen durchgerechneten Anwendungsbeispiele. Dem Studierenden wie auch dem praktischen Ingenieur kann das Werk nur empfohlen werden.

— **Leitfaden der Verkehrsgeographie.** In Ergänzung der in Nr. 47, S. 1332 d. Ztg. gebrachten ausführlichen Besprechung dieses Buches sei noch mitgeteilt, daß dieses im Selbstverlage des Verfassers (Hofrat i. R. Dr. Eugen Glücklich in Wien VIII, Lerchenfelder Straße 48) erschienen und von dort zum Preise von 3,60 Schilling oder 2,10 RM. postfrei zu beziehen ist.

Chronik.

November.

Deutschland. Die auf den Stichtag des 25. November berechnete Großhandelsindexziffer des Statistischen Reichsamts ist gegenüber dem Stande vom 17. November (121,0) um 1,4 % auf 122,7 gestiegen. Die Lebenshaltungskosten mit 141,4 sind gegenüber dem Oktober mit 143,5 um 1,5 % zurückgegangen.

Der Einfuhrüberschuß des deutschen Außenhandels weist im Oktober gegenüber dem Vormonat eine weitere Verminderung auf, und zwar von 278 auf 228 Mill. Mark, nachdem er noch im August 454 Mill. betragen hatte. Die reine Wareneinfuhr hat im Oktober um 20 Mill. Mark zugenommen, dagegen ist die reine Warenausfuhr um 70 Mill. Mark gestiegen.

Die Reichsfinanzen im Oktober. Das gesamte Einkommen bei der Reichshauptkasse für Oktober betrug 749 913 049, die Ausgaben 708 592 871, mithin Überschuß 41 320 178 Mark.

6. In Bern wird das provisorische Handelsabkommen zwischen Deutschland und der Schweiz unterzeichnet.

6. Der Privatdiskont für kurze Sichten ist auf 6¾ % herabgesetzt.

7. Die spanische Regierung legt auf die Einfuhr deutscher Waren einen Zuschlag von 80 % und bringt dadurch die Zollkriegserklärung gegen Deutschland zum Ausdruck. Deutschland trifft Abwehrmaßnahmen.

7. Die griechische Regierung hat alle von ihr abgeschlossenen provisorischen Handelsabkommen gekündigt. Das deutsche Abkommen läuft hiernach am 7. Februar 1926 ab.

18. Die deutsch-spanischen Verhandlungen über die Gestaltung der handelspolitischen Beziehungen gelangen zum Abschluß. Es wurde ein sechsmonatiges Provisorium geschlossen. Der Zollkrieg hat damit sein Ende gefunden.

27. Der Locarno-Vertrag im Reichstage und Reichsrat angenommen, vom Reichspräsidenten am 28. November ausgefertigt.

Österreich: Großhandelsindex. Die Indexzahlen (berechnet auf Grund der Schillingspreise, 1. Halbjahr 1914 = 100) lauten für die Monate August, September und Oktober wie folgt: Gesamtindex 188, 183, 183; Nahrungsmittel 174, 168, 167; Industriestoffe 219, 219, 219.

Der Fünfundzwanzigerausschuß der Bundesangestell-

ten beschloß am 3. November den Streik, da die Verhandlungen mit der Regierung wegen Auszahlung einer Dezemberaushilfe erfolglos geblieben waren. Am 4. November wurde die Streikparole widerrufen, da die Regierung eine Notstandsunterstützung von 28 % eines Monatsbezuges für den 2. Januar 1926, auf welche Bedürftigen Vorschüsse im laufenden Jahr gewährt werden sollen, und erforderlichenfalls eine weitere Aushilfe von 22 % innerhalb des ersten Vierteljahrs 1926 zugestanden hat.

9. Die Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland wurden in Berlin eröffnet.

Ungarn. Nach Berechnung des Statistischen Landeszentralamtes betrug der Großhandelsindex am 31. Oktober 18 924 (gegen 19 521 Ende September). — Der Lebenshaltungsindex fiel im Oktober um 6,1 % auf 14 330 (von 15 253 Ende September). Ohne Berücksichtigung der Miete war der Index 17 072 (18 284).

Tschechoslowakei. Der Handelsvertrag mit Belgien tritt am 1. Dezember provisorisch in Kraft.

6. Der mit Bulgarien abgeschlossene Handelsvertrag tritt in Kraft.

Polen. Ministerpräsident und Finanzminister Grabski legt sein Amt nieder. Mit ihm tritt das ganze Kabinett zurück.

Frankreich. 22. Gesamtdemission des Kabinetts Painlevé. 27. Bildung eines neuen Kabinetts (Ministerpräsident und Auswärtiges: Briand).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 6,49 und 5,05 km langen Verbindungsstrecken Stentsch/Bomst - Neu Bentschen Grenze sind den Verbindungsstrecken der Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) zugerechnet worden.

Am 15. November 1925 ist die 15,652 km lange Lokalbahn Friedberg-Pinkafeld für den Personen- und Güterverkehr eröffnet und vom gleichen Tage an den Vereinsbahnstrecken der Österreichischen Bundesbahnen — Bundesbahndirektion Wien-Südwest — zugerechnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichsbahndirektionsbezirk Trier. Am 1. Dezember 1925 ist der zwischen den Stationen Philippsheim und Erdorf links der Bahnstrecke Trier-Gerolstein gelegene Haltepunkt Hüttingen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 236 vom 23. November 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereinswagenübereinkommen (VWÜ);

Nr. IV 215 vom 23. November 1925 an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, die Reichsbahndirektionen Cassel, Erfurt und Magdeburg, die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein und die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 24. November 1925 verschied nach soeben vollendetem 85. Lebensjahr in Altona-Othmarschen, wo er im Ruhestande lebte, der

Ober- und Geheime Baurat

Herr Dr.-Ing. **Rudolf Caesar.**

Der Verstorbene hat seit dem 1. April 1885 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1908 der Reichsbahndirektion Altona angehört und sich große und dauernde Verdienste, insbesondere um die bauliche Entwicklung des Direktionsbezirkes erworben.

Wir werden ihm stets ein treues Andenken bewahren.

Altona, den 25. November 1925. (1156)

Der Präsident und die oberen Beamten der Reichsbahndirektion.

Am 21. d. Mts. starb in Erfurt nach kurzem Krankenlager im 62. Lebensjahre der

Regierungsrat i. W.

Max Günther,

Major d. L. a. D.

Nahezu 42 Jahre hat der Verstorbene seine ganze Kraft dem Dienste der Preußischen Staats- und der Reichsbahn gewidmet, seit 1911 als Vorstand des hiesigen Eisenbahnverkehrsamtes. Seine Pflichttreue und Arbeitsfreudigkeit, seine vornehme und gerechte Gesinnung haben ihm die Hochachtung und Zuneigung seiner Vorgesetzten und Untergebenen in gleicher Weise erworben. Sein Andenken wird von allen, die ihn gekannt haben, in hohen Ehren gehalten werden.

Erfurt, den 25. November 1925. (1176)

Der Präsident und die oberen Beamten des Reichsbahndirektionsbezirks Erfurt.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Hüttingen für den Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Am 1. Dezember 1925 wird der zwischen den Stationen Philippsheim und Erdorf links der Bahnstrecke Trier-Gerolstein gelegene Haltepunkt Hüttingen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet.

Trier, im November 1925. (1175)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C 1 b (Tar. 4 a).

Mit Gültigkeit vom 3. Dezember 1925 werden die Unterabschnitte Zu 48 und des Abschnitts „II. Zuschlags- und Abstoßfrachten" geändert. Näheres enthält die am 3. Dezember 1925 erscheinende Nummer des Tarifanzeigers.

Berlin, den 27. November 1925. (11..)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 3. Dezember 19.. werden die Ausnahmetarife 2 d, 1.. und 18 durch Aufnahme neuer Empfangs- bzw. Versandstationen ergänzt. (118.)

Berlin, den 27. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 19.. wird die Station Simbach als Empfangsstation in den A. T. 56 einbezogen.

Berlin, den 28. November 1925. (118.)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 19.. werden Ölfrüchte in die Abteilung XV des Tarifs aufgenommen. (118.)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 19.. werden die Frachtsätze der Saarbahnen im Gütertarif Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen erhöht. (116.)

Frankfurt (Main), d. 25. November 192.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Frankfurt (Main).

[R]eichsbahn-Gütertarif, Heft D (Stationstarif) (Tfv. 6).

[..]eten Änderungen und Ergänzungen [N]äheres enthält die am 3. Dezember [e]rscheinende Nummer das Tarif-[anzeig]ers. (1188)
[..] in, den 28. November 1925.
[Deu]tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

[Re]ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

[Mit] Gültigkeit vom 3. Dezember 1925: [..]me von Stationen in die A. T. 33, [..] 35a, 36, 52, 53 und 88. Frachtsatz-[..]ngen im A. T. 35a. Streichung von [..]snamen in den A. T. 31, 33 und 33a. [Nähe]res durch Reichsbahntarifanzeiger. [Alto]na, den 27. November 1925. (1174)
[Deu]tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

[Re]ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

[Mit] Gültigkeit vom 3. Dezember 1925: [..]ung der Anwendungsbedingungen [..] 2) des Ausnahmetarifs 40 für [..] Siede- und Hüttensalz.
[Nähe]res durch Reichsbahntarifanzeiger.
[Alto]na, den 28. November 1925. (1180)
[Deu]tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

[D]urchfuhrausnahmetarif D 41.

[Mit G]ültigkeit vom 24. November 1925 [..] Tariftafel für Bomst Grenze für [Ta]rifpunkt Neu Bentschen Grenze. [T]ariftafel für Stentsch Grenze ist [gestr]ichen. (1169)
[Bresl]au, den 24. November 1925.
[Deu]tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

[T]fv 183. Direkter deutsch-polnischer Güter- und Tierverkehr.

[Ab] 1. Dezember 1925 ab wird im Ver-[kehr m]it den Stationen der polnischen [Eisenb]ahnen über die Strecke Rawicz-[..] Landesgrenze (Richtung Wehrse) [Ra]wicz - Kobyliner Eisenbahn für [di]e Strecke der Frachtzuschlag von [..] nicht mehr erhoben. Näheres im [Reichsb]ahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger.
[Bresl]au, den 27. November 1925. (1171)
[Deu]tsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

[Ba]yerischer Lokalbahn-Schnittarif.

[..]ulässige größte Raddruck bei den [..]n Friedrichsthal b. Bayreuth [..]7) und Untersteinach b. Bayreuth [..]4) ist auf 7000 kg abzuändern. — [Be]zeichnung „(Opf.)" ist bei Bruck-[..]pf.) zu streichen.
[Münc]hen, 18. November 1925. (1181)
Tarifamt b. d. G. Bayern.

[A]m . Dezember treten in Kraft:
[Nac]htrag IV zum Tiertarif der Saar-[ba]hn, Preis 0,40 fr.
[Nac]htrag II zum Teil II des Gütertarifs [de]r Saarbahnen, Preis 0,30 fr.
[Nac]htrag VIII zum Teil III des Güter-[tar]if der Saarbahnen, Preis 0,80 fr.
[D]ie Nachträge enthalten erhöhte Frach-[ten u.] Gebühren. Sie können von der [..]chenverwaltung der Eisenbahn-[..]n des Saargebietes käuflich be-[zogen w]erden.
[N]ä[her]e Auskunft erteilt das Gütertarif-[bür]o der genannten Direktion. (1184)
[Saarb]rücken, den 28. November 1925.
[Reich]sbahndirektion des Saargebietes.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif Teil II, Heft 2.

Ab 7. Dezember 1925 tritt Ausnahmetarif 13 für überseeisch eingeführtes Roh- und Reinbenzin zur unmittelbaren Durchfuhr durch Deutschland in Kraft. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.
Altona, den 28. November 1925. (1185)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 21, Holzverkehr Tschechoslowakei-Niederlande vom 1. April 1925.

Unter „I. Anwendungsbedingungen" ist in Ziffer 5 — Abs. 2 — Zeile 6 statt: „Austrittsstationen und" zu setzen: "Austrittsstationen und der erhobenen deutschen Frachten und". Unter „II. Frachtberechnung und Frachterhebung" ist in Ziffer 1 — Abs. 2 — Zeile 2 abzuändern: „§ 35 (2)" in „§ 39 (2)".
Dresden, am 27. November 1925. (1173)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhrausnahmetarif D 24 für bestimmte Güter der Klasse A—D, Verkehr Niederlande - Österreich, Durchfuhrausnahmetarif D 30, Niederlande-Polen und Durchfuhrausnahmetarif D 38 Belgien-Polen.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis des Durchfuhrausnahmetarifs D 24 durch die Aufnahme von „Kupfer" und „Nickel" in die Abteilung I erweitert.
2. Mit Gültigkeit vom 24. November 1925 wird in den Durchfuhrausnahmetarifen D 30 und D 38 der Übergang Bomst Grenze durch den Übergang Neu Bentschen Grenze ersetzt. Die Frachtsätze für Bomst Grenze bleiben für den neuen Übergang bestehen. Der Übergang Stentsch Grenze wird mit sämtlichen Frachtsätzen gestrichen.
Köln, den 27. November 1925. (1183)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhrausnahmetarif D 47 (Verkehr Polen-Niederlande).
Durchfuhrausnahmetarif D 49 (Verkehr Polen-{Frankreich}, {Luxemburg}, {Saargebiet}).
Durchfuhrausnahmetarif D 51 (Verkehr Polen-Schweiz).
Durchfuhrausnahmetarif D 57 (Verkehr Polen-Belgien).

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1925 treten bis auf Widerruf die vorgenannten Durchfuhrausnahmetarife in Kraft. Hierdurch werden die bisherigen Tarife D 47 (mit Nachtrag I vom 1. Juli 1924, D 49 und D 51 vom 10. Juli 1924 nebst den hierzu erlassenen Bekanntmachungen aufgehoben. Die neuen Tarife enthalten Frachtsätze für bestimmte verkehrswichtige Güter verschiedener Art. Besondere Begünstigungen werden bei Auflieferung bestimmter Mindestmengen innerhalb gewisser Fristen gewährt. Die näheren Bedingungen für die Anwendung der Tarife, sowie die Bestimmungen über Frachtberechnung und Frachterhebung sind den einzelnen Tarifen zu entnehmen. Die Tarife sind durch die Stationskasse Breslau Hbf. zum Preise von 40 Reichspfg. für D 47, 49 und 51 sowie 30 Reichspfg. für D 57 zu beziehen.
Breslau, 26. November 1925. (1166)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. Nr. 2 (Verkehr deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 wird Butter, finnischer, baltischer und russischer Herkunft in der neu zu bildenden Abteilung XVI mit Frachtsätzen für Lübeck aufgenommen. Die Erläuterung des Begriffs Sammelgut in Abt. I des Warenverzeichnisses wird ergänzt.
Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.
Altona, den 27. November 1925. (1178)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Nordisch-Niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember wird für den Verkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und den Niederlanden anderseits im unmittelbaren Durchgang durch Deutschland ein Tarif neu herausgegeben. Er enthält besondere Zusatzbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen, besondere Vorschriften für Privatwagen sowie ein Verzeichnis der zugelassenen Grenzübergangsstationen.
Der Tarif ist zum Preise von 20 Reichspfennig bei der Stationskasse Köln Hbf. zu beziehen. (1167)
Köln, den 23. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klassen A—D, Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis des vorgenannten Ausnahmetarifs durch die Aufnahme von „Glühlampen" in die Abteilung VII erweitert. (1170)
Köln, den 26. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Tfv. 60. Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Die Station Ehlheim wird ab 1. Dezember 1925 für Stückgutabfertigung bis zu 250 kg Einzelgewicht wieder eröffnet. Die Entfernungsvorträge auf Seite 26 des Tarifs gelten wieder.
II. Die Station Hansdorf auf Seite 11 des Nachtrags I heißt ab 1. Januar 1926: „Hansdorf (Kr. Sagan)".
München, 25. November 1925. (1165)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Deutsch - Österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, enthaltend reglementarische und besondere Bestimmungen vom 1. Dezember 1925.

Am 1. Dezember 1925 tritt ein neuer Eisenbahn - Gütertarif (Tfv. 177) in Kraft. Der bisherige Eisenbahn-Gütertarif vom 1. April 1924, veröffentlicht unter der Überschrift „Güterverkehr Deutschland und Saargebiet-Österreich" nebst allen Änderungen und Ergänzungen wird gleichzeitig aufgehoben. In den neuen Eisenbahn-Gütertarif wurden im allgemeinen die bisherigen Bestimmungen übernommen.
Näheres im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen Privateisenbahnen sowie im Verkehrs-Anzeiger für das bayerische Netz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Preis 20 Reichspfennig.
München, den 25. November 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt (1168)
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil II, Heft 1.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden die nachstehenden Stationen mit den angegebenen Entfernungen in den vorbezeic[hneten] Tarif aufgenommen:

	Dienstbeschränkung	Verwaltungsbezirk	Kontrollbezirk	Richterich Grenze / Simpelveld	Herzogenrath Grenze / Kerkrade-Rolduc	Dalheim Grenze / Vlodrop	Kaldenkirchen (Venlo) Gr. / (Venlo) Kaldenkirchen	Straelen (Venlo) Grenze / (Venlo) Straelen	Hassum Grenze / Gennep	Cranenburg Grenze / Groesbeek	Emmerich Grenze / Zevenaar	Bocholt (Winterswijk) Gr. / Winterswijk (Bocholt)	Borken (Westf.) (Winterswijk) Gr. / Winterswijk [Borken (Westf.)]	Alstätte Grenze / Broekheurne	Gronau (Westf.) Grenze / Enschede	Gildehaus Grenze / Oldenzaal	Laarwald Grenze
				Entfernungen in Kilometern													
Mallis		Sch	Sch	544	535	511	492	480	486	500	483	456	436	411	390	385	435
Rothenfelde-Wolfsburg*)	Bes, Fw, OR	Han	Han	437	429	404	389	388	394	408	391	364	344	316	295	290	340
Wittingen Reichsb.		Mag	Mag	454	446	421	406	405	411	425	408	381	361	333	312	307	357
Zappendorf	OK	Hl	Mag	518	510	485	471	484	490	502	487	471	451	444	423	418	468

*) Nur für Sendungen von und nach dem Anschluß der Gewerkschaft Rothenfelde.

2. Gleichzeitig wird der Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 104 H weiter ausgedehnt auf die Stationen Ehmen **Zu** , Menteroda (Thür.) **Zu** , Rastenberg (Thür.) **Zu** , Rothenfelde-Wolfsburg, Großrhüden **Zu** , Thiede **Zu** , Wittingen R[eichsb.], Wittmar **Zu** und Zappendorf.

Köln, den 27. November 1925. (…)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.
Verbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr von bestimmten, im Tarif genannten deutschen Stationen nach den Niederlanden für Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Sylvinit, Kalisalz, Kalimagnesia und Kieserit, in Blöcken oder kalziniert, gemahlen, der Ausnahmetarif 104 H eingeführt. Der Tarif gilt bis auf Widerruf und sieht eine 20prozentige Ermäßigung der nach den Bestimmungen des deutsch-niederländischen Verbandsgütertarifs Teil II Heft 1 (Ausnahmetarif 41) berechneten Frachten für die deutsche Strecke nachträglich im Rückvergütungswege vor, wenn der Versender den Nachweis erbringt, daß er innerhalb 12 Monaten eine Mindestmenge von 100 000 t zur Auflieferung gebracht hat. Nähere Einzelheiten sind aus dem Tarif selbst zu ersehen, der im Wortlaut in einer der nächsten Nummern des Tarif- und Verkehrs-Anzeigers für den Güter- und Tierverkehr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der anschließenden Privateisenbahnen veröffentlicht wird.

Köln, den 23. November 1925. (1157)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 92 für den Verkehr Dänemark-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 tritt der vorgenannte Tarif für Butter außerdeutschen Ursprungs bei Aufgabe in Wagenladungen in Kraft.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 28. November 1925. (1179)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 werden die Tarifentfernungen für Lausheim-Blumegg teilweise gekürzt.

Näheres im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (1158)

Hannover, den 25. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Hannover.

Reexpeditionstarif für Flachs, gehechelt und ungehechelt, von Königsberg (Pr.) Ost und Lizent nach deutschen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 erscheint ein Reexpeditionstarif (Tfv. 20) für Flachs, gehechelt und ungehechelt, von Königsberg (Pr.) Ost und Lizent nach bestimmten, in dem Tarif aufgeführten deutschen Stationen. Der Tarif wird den beteiligten Güterabfertigungen direkt zugestellt werden. (1163)

Königsberg (Pr.), d. 25. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1925 gelten die in der Entfernungstafel II (Tarifnachträge I u. II) für Sendungen nach Lausheim-Blumegg vorgesehenen Entfernungen für Stückgut und Wagenladungen in beiden Richtungen. Die seither für Sendungen von Lausheim-Blumegg angegebenen Entfernungen sind zu streichen.

München, 25. November 1925. (1164)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Eröffnung des Grenz- und Zollbahnhofes Neu Bentschen.

Am 24. November 1925 wird der Bahnhof „Neu Bentschen" für den Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Am gleichen Tage wird der Tarifpunkt „Neu Bentschen Grenze" eingeführt, der nur für die Umbehandlung direkter Sendungen im Verkehr mit dem Auslande Geltung hat. Mit dem Tage der Eröffnung von Neu Bentschen werden die Tarifpunkte „Bomst Grenze" und „Stentsch Grenze" für den Güter- und Tierverkehr aufgehoben. In Nr. 47 vom 19. XI. 25, Seite 1334 (1111) ist bei Neu Bentschen (Nachtrag I Seite 18) der Stern zu streichen.

München, 25. November 1925. (1161)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Einstellung der Güterannahm[e] nach bulgarischen und rumänisc[hen] Donaustationen.

Die Güterannahme für den Sti[ück-] und Wagenladungsverkehr nach [bulga-]rischen und rumänischen Donausta[tionen] wird in Regensburg und Pass[au am] 4. Dezember, Linz am 7. Dezember, [Wien] und Bratislava am 11. Dezember, [Buda-]pest am 12. Dezember 1925 einges[tellt].

Die Güterannahme von Teilla[dungen] in obigen Verkehren zwecks Abwi[cklung] in Gelegenheitsfahrten bleibt, sola[nge] Witterungs- und Wasserstandsv[erhält-]nisse es gestatten, bis auf weiter[es auf-]recht.

Der Schleppladungsverkehr bleib[t nach] wie vor offen, auch tritt in den a[ndern] Relationen eine Änderung nicht ei[n].

Regensburg, 26. November 1925.

Bayerischer Lloyd Schiffahrts-A[ktien-]gesellschaft.

Csl. Donau-Umschlagsverkehr übe[r Bra]tislava und Komarno.
Gütertarif Teil II vom 15. Mai 1[9..]
Änderungen und Ergänzungen i[m Ab]schnitt IV C (Umschlaggebühr[en])

Mit Gültigkeit vom 25. Novembe[r 1925] bis auf weiteres treten Änderung[en und] Ergänzungen des Abschnittes IV C [(Um]schlaggebühren) in Kraft, über [die] die Direktion und die gesellschaf[tlichen] Dienststellen nähere Auskunft e[rteilen].

Regensburg, am 23. November 1925.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaf[t]
namens der beteiligten Verwaltu[ngen].

Csl. Donau-Umschlagsverkehr ü[ber] Bratislava und Komarno.
Gütertarif Teil II vom 15. Mai [19..]
Berichtigung einer Kundmachu[ng]

In der Kundmachung der Z. d. V. [in] Nr. 47 vom 19. XI. 1925 (1124) wi[rd mit] sofortiger Gültigkeit der Wortlaut [„vom] 6. November 1925" auf „vom 16. Nov[ember] 1925" berichtigt.

Regensburg, 24. November 1925.

Bayerischer Lloyd
Schiffahrts-Aktiengesellschaf[t]
namens der beteiligten Verwaltu[ngen].

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

\ 50. Berlin, den 10. Dezember 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Betriebswissenschaft und Betriebsbewertung.

Vom Eisenb.-Insp. Neuhahn, Ruhbank (Schlesien).

·ussetzung für eine wirtschaftliche Betriebsführung in ·also auch im Eisenbahnbetriebe ist es, daß die Leitung ·beitsumfang in ihren Betrieben richtig, d. h. zahlenmäßig ·einschätzt, weil nur dann eine wirtschaftliche, also knappe ·sreichende Verteilung von Arbeitskraft und Stoff mög·i.

·Betriebsumfang wird an der für die Arbeit aufzuwen·Zeit gemessen. Der Zeitumfang kann, unter Ausschluß ·nderen Methoden, wissenschaftlich genau überall nur ·Vervielfältigung der Zahl der Arbeitseinheiten, also der ·cher Form ständig wiederkehrenden Arbeitshandlungen, ·n durchschnittlichen Zeitaufwande für eine von ihnen, ·beitszeitnorm, gewonnen werden.

·chtet man das gesamte, feste und rollende Material der ·hn als Maschine, das Gesamtpersonal als den Arbeiter ·so wird man alle vorkommenden Arbeitsarten scharf und ·nach Unterhaltung und Bedienung voneinander trennen

·er Unterhaltungsarbeit bietet die Bestimmung ·beitseinheiten und ihres durchschnittlichen Zeitumfanges ·rheblichen Schwierigkeiten. Die Zahl der Arbeitsein·st entweder fest vorhanden — z. B. Zahl der zu reinigen·chen oder zu füllenden Lampen — oder sie kann leicht ·n werden, z. B. durch Einteilung einer Gleisanlage in ·lange Abschnitte für Gleisbegehung. Auch die Zeit·selbst und ihre Schwankungen durch innere oder äußere Einflüsse — Witterung, Fleiß, Trägheit — sind durch sorgfältige Studien leicht zu bestimmen. Endlich ermittelt man für jede Unterhaltungsarbeit die mittlere Zeitspanne, innerhalb deren der Mechanismus sich annähernd verbraucht und erneut unterhaltungsbedürftig wird — die Kernzeitnorm —, das ist also die Zeitspanne zwischen je zwei Arbeitseinheiten gleicher Art.

Mit Hilfe der für jede Unterhaltungsarbeit besonders gebildeten drei Werte, Arbeitseinheit, Arbeitszeitnorm und Kernzeitnorm wird dann eine Gesamtorganisation der Unterhaltungsarbeit geschaffen, die, ausgehend von einem leitenden Grundsatze, bis in die geringsten Verästelungen der Arbeit — Handgriffe — eindringt. Das System bietet also nicht nur eine scharfe Erkenntnis der wirklich aufgewendeten, sondern, was noch weit wertvoller ist, der zweckmäßig aufzuwendenden Arbeitszeit und des entsprechenden Maßes an Kraft und Stoff und gewährt darüber hinaus eine einheitliche, leicht anwendbare und scharfe Arbeitskontrolle. Eine solche Gesamtorganisation hat der Verfasser nach sorgfältigen Studien für die Bahnhofsunterhaltung geschaffen. Durch diese Organisation wurde die bisher freie Unterhaltungsarbeit künstlich an die fortlaufende Tageszeit gebunden, und dadurch ein „Arbeiten nach der Zeit“ und eine leichte Kontrolle ermöglicht.

Weit größere Schwierigkeiten als die Unterhaltungsarbeit bietet die Bedienungsarbeit im Eisenbahnbetriebe der Arbeitsforschung, weil hier die Arbeitsgänge nicht in gleicher Form und Folge immer wiederkehren, sondern ständig mitein-

ander abwechseln. So verrichtet z. B. der Weichenreiniger, der seine Weichen unterhält, immer wieder den gleichen Arbeitsgang — Reinigung einer Weiche —, während der Stellwerkswärter bald einen Hebel umlegt, bald ein Ferngespräch aufnimmt oder eine Zugfahrstraße einstellt, je nachdem das Betriebsbedürfnis es erfordert — Zwang zur Arbeit —.

Vergleicht man die Unterhaltungsarbeit in einem Bahnhofsbetriebe mit der Bedienungsarbeit, so findet man folgende wesentlichen Unterschiede:

in der Unterhaltung:	in der Bedienung:
gleiche Form und Folge der Arbeitsgänge,	gleiche Form und Wechsel der Arbeitsgänge,
feste Zahl der Arbeitseinheiten,	schwankende Zahl der Arbeitseinheiten,
ununterbrochene Übersicht über die Arbeitsentwickelung,	oft unterbrochene Übersicht über die Arbeitsentwickelung,
freie, nicht an bestimmte Zeiten gebundene Arbeit,	an die Betriebszeiten gebundene Arbeit.

Diese charakteristischen Unterschiede im Wesen beider Arbeitsarten zwingen dazu, bei der Bedienungsarbeit die vorher geschilderte Methode der Arbeitsforschung zu verlassen und auf den Ursprung der Bedienungsarbeit zurückzugehen, um aus ihm an Stelle zahlreicher eine, den Gesamtbetrieb beherrschende Zeitnorm zu schaffen.

Ursprung aller Betriebsarbeit ist die Betriebsbewegung, d. i. die durch Kraftquellen erzeugte Ortsveränderung der Fahrzeuge auf den Schienen. Alle körperlich mechanische Betriebsarbeit — Rangier- und Weichendienst — ist stets Folge, nie Ursache der Betriebsbewegung. Ihr Wesen wird betriebswissenschaftlich durch folgende Darlegung erläutert.

Der Eisenbahnbetrieb besteht ausschließlich aus Betriebsbewegung und Betriebsbewegungsunterbrechung — Stillstand —. Stillstand gehört jedoch nur dann zum Betriebe, wenn er zur Fortsetzung der Bewegung nötig ist, z. B. Richtungsänderung der Bewegung, An- und Abkuppeln von Fahrzeugen, Wasser und Kohle aufnehmen usw. (nützliche Bewegungsunterbrechung oder wirtschaftlicher Stillstand), während unnützer Stillstand, z. B. aus Mangel an Arbeit, infolge von Hemmungen usw., aus dem Gesamtumfange des Betriebes ausgeschieden wird.

Einzelbewegung. Jede ununterbrochene Bewegung kann nur durch eine Unterbrechung abgelöst werden, d. h. es folgen in dauerndem Wechsel je eine Bewegung und ein Stillstand aufeinander oder, jede Bewegung wird durch zwei Unterbrechungen, jede Unterbrechung durch zwei Bewegungen eingegrenzt. Eine durch zwei Unterbrechungen eingegrenzte, also ununterbrochene Bewegung wird nun als Einzelbewegung bezeichnet. Die Summe aller Einzelbewegungen, zeitlich gemessen, ist die Gesamtbewegung oder der Betriebsumfang, es werden ihm jedoch die kurzen Unterbrechungen wirtschaftlicher Art, z. B. zur Richtungsänderung, zum An- und Abkuppeln usw., hinzugerechnet.

Arbeitsbewegung. Der Zweck der Einzelbewegung ist eine Arbeitsleistung, die ausschließlich darin besteht, einem Gleise Wagen zuzuführen (positive Bewegung) oder aus einem Gleise Fahrzeuge abzuholen (negative Bewegung). Alle damit verbundenen Nutzarbeiten — Ankuppeln, Abkuppeln, Hemmen usw. — dienen diesem Zwecke. Es sind also in die oben erwähnte Wechselfolge von Bewegung und Unterbrechung Arbeitsleistungen (Zuführen und Holen) als ihr Zweck eingestreut. Die durch zwei Arbeitsleistungen eingegrenzte Bewegung wird als Arbeitsbewegung bezeichnet. Sie besteht aus einer oder mehreren Einzelbewegungen im Wechsel mit einer oder mehreren Bewegungsunterbrechungen. Die Arbeitsbewegung ist daher der Oberbegriff der Einzelbewegung.

Nutzbewegung. Der Zweck der Arbeitsbewegung endlich ist ihr Nutzen, der darin besteht, daß Fahrzeuge aus einem Gütertransport einer Bahnhofsanlage zugeführt werden (positiver Nutzen) oder darin, daß sie aus einer Anlage einem Transport zugeführt werden (negativer Nutzen). Die durch Ausgang Bestimmungsstandort eingegrenzte Bewegung sei Nutzbew genannt. Sie besteht aus einer oder mehreren Arbeitsbew gen: Nutzbewegung ist daher der Oberbegriff der A bewegung.

Es entsteht so, aufbauend aus der Einzelbewegung, die A bewegung, aus den Arbeitsbewegungen die Nutzbewegun den Nutzbewegungen die Gesamtbewegung eines Betriebes triebsbewegung —.

Aus der Nutzbewegung wird nun die Bewegungsein abgeleitet. Sie ist eine einzelne Gleisbestandsvermehrung tive Einheit), erzeugt durch Zufahrt, Abstoß oder Ablauf eine einzelne Gleisbestandsverminderung (negative Einhei zeugt durch Holung. Der auf eine solche Nutzbewegung fallende mittlere Zeitwert wurde in der Weise gewonne die wirkliche Rangierarbeitszeit — ausschließlich unwirts licher Unterbrechungen — durch die Zahl der in ihr ausg ten Nutzbewegungen geteilt wurde. Dieser Wert stellt als mittleren Zeitaufwand nicht nur aller Nutzbewegungen s auch aller übrigen wirtschaftlichen Einzelbewegungen und stände dar.

Die von dem Verfasser auf verschiedenen Bahnhöfen g führten Zeituntersuchungen haben übereinstimmend erg daß dieser Zeitwert die am meisten konstante und daher vollste Norm für die Bewertung der Betriebsarbeit ist unterliegt für denselben Betrieb keinen, oder doch nur unw lichen Zeitschwankungen und erfüllt damit die Hauptbedi gen, die an die Brauchbarkeit einer Norm zu stellen sin wurden in einem Betriebe bei allen Versuchen immer w 3,6 Minuten, in einem anderen 2,3 bis 2,34 Minuten für Nutzbewegung ermittelt.

Die Bewegungszeitnorm ist nicht eine, sonder Betriebszeitnorm, weil sie, aus der Bewegung, der sprunge der Betriebsarbeit erzeugt, sämtliche Arten der Bet arbeit umfaßt und einschließt. Ihre Vervielfältigung mi Tagesdurchschnittszahl der Nutzbewegungen, die nach beso erdachter Methode leicht zu finden ist, ergibt den Bet bewegungszeitumfang (kurz Betriebsumfang) jedes Bahnho

Die Betriebszeitnorm hängt lediglich von folgenden Einfl ab:

1. Der Zweckmäßigkeit der Arbeitsführung, entsprechen Güte des Personals. Der Verfasser hat mit Hilfe von Bil stellungen durch eine ausführliche Abhandlung bewiesen durch Einführung arbeitswissenschaftlicher Grundsätze in Rangierbetrieb, die dem Wesen der Dienstvorschrift fremd sie aber nicht verletzen, die Arbeitsintensität bis zu 30 % normal qualifiziertes Personal gesteigert werden kann, einer gleich hohen Arbeitskraftersparnis entspricht. Dies k in einer Zurückführung der Betriebszeitnorm bis auf ⅔ bisherigen Wertes zum Ausdruck.

2. Der Zweckmäßigkeit der Bahnhofsanlage. Sie ist das hältnis ihres Größenumfanges zum Umfange der normalen lichen Rangierarbeitsleistung auf ihr. Der Verfasser hat die sorgfältige Untersuchung einer Bahnhofsanlage u. a wiesen, daß die Längenanlage — nutzbare Längen der Bet gleise — im geraden, die Breitenanlage — Zahl der n einanderliegenden Betriebsgleise — im umgekehrten Verhä zum Betriebsumfange steht. Je länger also eine doppels bedienbare Bahnhofsanlage zwischen ihren beiden äuße Verteilungspunkten ist, um so länger ist die Bet zeitnorm und damit der Betriebsumfang, je breiter die An ist, d. h. je mehr parallele Betriebsgleise von jedem dieser teilungspunkte abzweigen, um so kürzer ist jene Norm, u geringer der Betriebsumfang und um so zweckmäßiger die lage. Aus dieser Erkenntnis ergeben sich wertvolle Gesi punkte für die tunlichst enge Anpassung der Bahnhofsan an das wirkliche Betriebsbedürfnis, also für den Bau wirtsc lich zweckmäßiger Anlagen.

em Personalumfang. In der Unterhaltungsarbeit herrscht nzelarbeit vor, d. h. jeder Arbeitende erzielt für sich einen beitseffekt. Infolgedessen wird hier normalerweise die szeit durch Verdoppeln, Verdreifachen, Vervierfachen der skraft auf die Hälfte, den dritten Teil, den vierten Teil ndert. Arbeitszeit und Arbeitskraft stehen also im umgen Verhältnis zueinander nach der Progressivformel:

$$1:2:3:4 = 1 : \tfrac{1}{2} : \tfrac{1}{3} : \tfrac{1}{4} \text{ usw.}$$

leiche ist bei der Arbeitsverbindung allgemein, also auch Gruppenarbeit Rangierdienst nicht der Fall, wie folgende gung lehrt.

ellt man sich vor, daß ein zusammenhängendes, längeres rgeschäft nicht von einer Gruppe von Arbeitern, sondern inem einzelnen Arbeiter bedient wird, so müßte dieser e Ausführung von Eigenbewegungen der Fahrzeuge — e und Abstöße — verzichten, weil er allein nicht in der st, das Geschäft zu leiten und eigenbewegte Fahrzeuge len. Diese Arbeitsart erfordert naturgemäß den längsten fwand. Der Zweck der Gemeinschaft ist demnach die Beinigung der Arbeit, denn sobald zu dem ersten ein zweiter er hinzutritt, können eigenbewegte Wagen abgefangen und der Zeitaufwand wird dadurch erheblich abgekürzt. lso Einzelarbeit in Gemeinschaftsarbeit über, so verwandelt gleich die Eigenbewegung in Mitbewegung. Durch Verwen ines dritten und vierten Arbeiters usw. wird die Arbeitseiterhin, jedoch immer in der Weise abgekürzt, daß jeder Zeitgewinn bei Hinzufügung jeder neuen Kraft verhält ig geringer wird bis eine Zeitersparnis nicht mehr ein-

ehlt also in der Rangierarbeit, im Gegensatz zur Einzel ei ein zahlenmäßig festes Verhältnis zwischen Arbeitszeit beitskraft, so daß, was zu betonen ist, die Kraftvermeh ber eine bestimmte Grenze hinaus nicht mehr zeitsparend, n unnütz ist. Auch diese Tatsache findet in der Verän keit der Betriebszeitnorm ihren Ausdruck.

un die genannten drei Faktoren normalerweise im glei etriebe unveränderlich sind, so muß folgerichtig auch die ngszeitnorm konstant sein, was durch die Zeitunter ngen bewiesen wird. Damit aber gewinnt sie eine domi le Stellung unter allen bisher gebildeten Zeitnormen, die n erheblichen Teile verdrängt und ersetzt. Sie wird zum und zur Grundlage einer einfachen und umfassenden, zu aber auch genauen Betriebsbewertung und eines Betriebs bes für die Zuteilung von Kraft und Stoff an die Ran riebe.

Verfasser hat folgendes festgestellt:

nem Betriebe A wurden im Tagesdurchschnitt 300 Nutz ngen zu 3,6 Min. (Bzn) mit 9 Mann Personal, in einem Betriebe B 1000 Nutzbewegungen zu 2,3 Min. mit 30 Mann al geleistet. Der Betriebsumfang betrug daher:

n A $300 \times 3{,}6 = 1080$ Betriebsminuten für 9 Mann

n B $1000 \times 2{,}3 = 2300$ Betriebsminuten für 30 Mann

r Betriebsumfang ist in B mit

$$x = \frac{2300 \times 100}{1080} = 213\,\%$$

mehr als doppelt so stark als der in A.

der Personalnutzungsgrad in BS der gleiche wie in A n, so hätte B demnach

$9 \times 2{,}13 = 19{,}17$ Köpfe gebraucht,
während . . . 30 Köpfe
also 10,83 Köpfe mehr

A vorhanden waren. Das Personal in B war demnach nur tark ausgenutzt wie das in A.

Das Beispiel führt zu folgendem Ergebnis:

1. Kennt die Zentrale auf Grund betriebswissenschaftlicher Untersuchungen Betriebszeitnorm und Durchschnittsbewegungszahl jedes ihrer Rangierbetriebe, so kann sie für jeden den Betriebsumfang errechnen und mit Hilfe eines Einheitsmaßstabes die Betriebe ihrem Werte nach gegeneinander abstufen. Denkt man sich als Einheit einen Betrieb, dessen Umfang 1440 Betriebsminuten (1 Betriebstag) beträgt, so wäre im Beispiel

$$\text{Betrieb A mit } \frac{1080}{1440} = 0{,}75 \text{ Bt}$$

$$\text{Betrieb B mit } \frac{2300}{1440} = 1{,}6 \text{ Bt}$$

zu bewerten, d. h. es entstehen in A in 24 Std. 18, in B 39 Std. Betriebsbewegung (hier mehr als 24 Std., weil an mehreren Stellen zugleich rangiert wird).

Man wird an diesen Betriebswertzahlen den wirtschaftlichen Nutzen jedes Betriebes sofort sicher erkennen und in der Lage sein, die Betriebe nach gerechtem Maßstabe in Klassen einzuteilen und bei allen betrieblichen Maßnahmen richtig zu bewerten.

Vom Rangierdienste scharf getrennt ist der Zugfahrtendienst zu denken, dessen Umfang zur Bewertung des gesamten Bahnhofsbetriebes zu bestimmen bleibt. Der Verfasser hat in einer Abhandlung über die Bewegungsforschung das Ergebnis seiner amtlichen Untersuchungen in einem größeren Betriebe niedergelegt. Mit Hilfe der Stoppuhr wurden, getrennt für jedes Stellwerk und jede Richtung, Fahrstraßenzeitnormen für ankommende, abfahrende und durchfahrende Züge gebildet, systematisch zusammengestellt und mit der jeder Norm entsprechenden Zahl der Zugfahrten vervielfältigt. Dadurch wurde der Umfang des Zugfahrtendienstes für jedes Stellwerk und insgesamt ermittelt.

Rangierbetriebsnorm und Fahrstraßennorm sind demnach die Grundlagen für die Bewertung des gesamten Bahnhofsbetriebes.

Die Betriebswertzahlen sollen insbesondere

einer knappen, aber ausreichenden Personalbemessung in jedem Einzelbetriebe,

einer gleichmäßigen Personalverteilung auf alle Betriebe unter voller Ausnutzung der Einzelkraft

dienen und

eine wirtschaftliche Zuteilung von Stoff und Geräten ermöglichen.

Das Beispiel beweist eine sehr ungleichmäßige Kräfteverteilung, Personalausnutzung in verschiedenen Betrieben.

Nimmt man an, daß zur Leistung eines Betriebstages 10 Mann voll ausgenutzt werden, so wird man im Betriebe A mit $0{,}75 \times 10 =$ rd. 8. im Betriebe B mit $1{,}6 \times 10 = 16$ Mann Rangierpersonal die Rangierarbeit bewältigen können. Auch der Bedarf an Stellwerkspersonal läßt sich mit Betriebs- und Fahrstraßennormen bestimmen.

Schließlich sei noch angedeutet, daß auch der Bedarf an Betriebsstoff und Geräten experimentell normiert und auf die Betriebseinheit bezogen werden kann, wodurch eine einheitliche und gleichmäßige Verteilung und eine zuverlässige Kontrolle nach dem Grundsatze strengster Wirtschaftlichkeit ermöglicht wird.

Abschließend wird mit vorstehender Darlegung der Vorschlag verbunden, die allgemeine Bewertung der Bahnhofsbetriebe nicht nach theoretischen Erörterungen an zentraler Stelle durchzuführen, sondern sie auf Erkenntnisse aufzubauen, die aus wissenschaftlich praktischen und vergleichenden Untersuchungen einzelner Bahnhofsbetriebe gewonnen werden.

Verhütung der Eisenbahnunfälle.

Der Eisenbahnverkehrsfilm.

Von Reichsbahnrat, Privatdozent Dr.-Ing. **Karl Günther**, Aschaffenburg.

Die Eisenbahnunfälle bilden jene Ereignisse, die durch eigenes Verschulden fehliger Personen entstehen und meistens nur Folgen für diese Personen zeitigen.

Es sind jene Ereignisse, die die Unglücksstatistiken der Eisenbahnen vollständig zwecklos belasten und zu der ebenso zwecklosen Feststellung führen, daß jährlich Tausende von Menschen der Eisenbahn zum Opfer fallen. Das Verkehrsmittel, die Eisenbahn, hat mit diesen Unfällen nichts zu tun, denn sie stehen zu der Betriebssicherheit in keiner Beziehung.

Die Eisenbahnunfälle haben eben Verfehlungen zur Ursache, deren sich jeder, zum Glück meistens ohne schädliche Folgen, schuldig macht. Es wird bei allen Unfällen vergessen, daß die Benutzung der Fahrzeuge und der Aufenthalt innerhalb der Bahnanlagen die größte Vorsicht fordert, da schon die geringste Unaufmerksamkeit eine Gefährdung des Lebens und der Gesundheit zur Folge haben kann.

Die verschiedenen möglichen Ursachen sind Unachtsamkeit, Unaufmerksamkeit, Ungeschicktheit, Nichtbenutzung der Betriebs- und Schutzvorrichtungen, Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften, Rücksichtslosigkeit, übermäßiger Alkoholgenuß.

Zur Verhütung und Bekämpfung der Eisenbahnunfälle sind von den Eisenbahnverwaltungen für das Personal Unfallverhütungsvorschriften erlassen. Für die Reisenden, Verfrachter und fremde Personen sind die notwendigen Anordnungen und Vorschriften teils in den Verkehrs- und Betriebsordnungen, die in den Kulturstaaten Gesetzeskraft besitzen, teils in polizeilichen Verordnungen niedergelegt.

Abweichend von dieser bisher allein üblichen Unfallverhütung wurden neuerdings zuerst in Nordamerika und Holland mit großem Erfolg ganz neue Wege mit der „Unfallverhütung" im Bilde" beschritten.

Tatsächlich darf bei der Wichtigkeit der Unfallverhütung kein Mittel unversucht bleiben. Denn eine wirksame Unfallverhütung ist nur durch dauernde Belehrung und ständige wirkungsvolle Aufklärung möglich. Die geeignetsten Mittel hierzu muß sich jede Zeit, jedes Land und jedes Volk aussuchen. Jede verheißungsvolle Möglichkeit ist zu versuchen, damit sie zur segensreichen Einschränkung der unheilvollen Eisenbahnunfälle führt.

Besondere Erwähnung verdient der auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München 1925 von der Polizeidirektion München bearbeitete „Verkehrspolizeiliche Lehrfilm", der allgemeine Anerkennung fand, da sich niemand seiner packenden Darstellung entziehen konnte. Für die technische Ausführung zeichnete Cabinettfilm Toni Attenberger (Regie Toni Attenberger, Photographie Franz B. Seyr).

Da es für die Eisenbahngesellschaften eine dringende Notwendigkeit ist, in gleicher Weise in einem groß angelegten Verkehrsfilm die verschiedenen Unfallmöglichkeiten, ihre Arten und besonders ihre Verhütung, das falsche und richtige Verhalten möglichst drastisch vor Augen zu führen, sei nachstehend für diesen Eisenbahnverkehrsfilm ein Entwurf gegeben.

Einleitung.

Übersicht über die selbstverschuldeten Unfälle auf verschiedenen Bahnen und in verschiedenen Ländern.

Vergleichende Zusammenstellung der Häufigkeit der verschiedenen Unfallarten, beispielsweise fordern in Nordamerika das Abspringen vom Zuge und das Betreten der Bahnanlagen die meisten Opfer.

1. Teil.

Unfälle am fahrenden Zuge und Fahrzeug.

Nicht vom Zuge abspringen, nicht in Bewegung befindliche Drehscheiben und Schiebebühnen verlassen.

Ebenso gefährlich ist das Aufspringen auf den Zü[ge], das Betreten in Bewegung befindlicher Drehscheiben [und] Schiebebühnen.

Abstürzen vom Zug durch offene Fenster, du[rch] weites Hinauslehnen, besonders von Kindern.

Nicht auf offenen Wagen, besonders nicht bei Arbeits[zügen] stehen bleiben.

Abstürzen zwischen die Wagen beim Anfahren.

Anstoßen an Gegenstände oder Verletzung durch Zü[ge der] Gegenrichtung beim Hinauslehnen zum Fenster.

2. Teil.

Unfälle bei unrichtiger, fehlerhafter o[der] verbotener Benutzung der Fahrzeugabschl[üsse].

Vorzeitiges Öffnen der Türen oder Abschlußgitter.
Verspätetes oder unterlassenes Schließen der Türen.
Anlehnen oder Anhalten an Wagentüren.
Nicht an Türgriffen spielen.
Stellen in Türöffnungen.
Zuschlagen der Türen.
Benutzen von Griffen oder sonstigen Türteilen als [Stütz]punkte oder Sitzgelegenheit.
Nicht auf unverschlossenen Plattformen stehen bleiben.

3. Teil.

Unfälle infolge unbefugter Benutzung [der] Fahrzeuge.

Fahren auf Tritt- oder Laufbrettern, Plattformen, Überg[ängen], Puffern.

Erklettern der Wagendächer, der Umläufe der Lokom[otiven] und Tender.

Mitfahren in verbotenen oder offenen Wagen, im Schutzw[agen] oder Schutzabteilen.

4. Teil.

Unfälle beim Betreten der Gleis- und Ba[hn]anlagen.

Unvorsichtiges Verkuppeln, Verkuppeln zu scharf anlauf[ender] Wagen.

Unvorsichtiges Auflegen der Bremsschuhe, unvorsichtig[e Be]dienung der Bremseinrichtungen.

Unvorsichtigkeit bei der Wagenuntersuchung, bei A[ufräu]mungsarbeiten.

Unvorsichtiges Überschreiten der Gleise — die Gleise [senk]recht überqueren — schematische Darstellung. Bei zweiglei[sigen] Bahnen zuerst rechts, dann links schauen.

Niemals schräg über die Gleise gehen. Die Gleise nic[ht an] unübersichtlichen Stellen überschreiten.

Überklettern der Züge, Durchkriechen unter Fahrze[ugen], Steigen über Kupplungen und Puffer.

Das Überschreiten der Gleise kurz vor oder hinter bew[egten] Fahrzeugen oder Zügen ist besonders gefährlich.

Hergehen vor in Bewegung befindlichen Wagen.

Betreten von Zungenvorrichtungen fernbedienter We[ichen], zwischen Zunge und Anschlagschiene.

Aussteigen auf der falschen Seite oder auf freier Strecke.

Nicht an verbotenen Stellen die Bahn kreuzen.

Nicht zu nahe an den Zug herantreten oder herandrängen.

Abstürzen vom Bahnsteig.

Rücksichtslosigkeit auf dem Bahnsteig.

Erwarten des Zuges zu nahe am Gleis.

Unrichtiges Aussteigen ist gefährlich. Gegenüberstellun[g der] rechten und falschen Fußstellung und Handhaltung.

Auf dem Bahnsteig rechts gehen.

Benehmen von Ausflüglermassen an Sonntagen auf Aus[flugs]bahnhöfen der Großstädte.

Erst aussteigen lassen, dann erst einsteigen.

Springen über offenen Putzgraben.

Unvorsichtiges Befahren der Gleisübergänge mit Hand[fahr]zeugen.

Gedankenloses Aufstellen solcher Wagen im Gleis.

Unvorsichtigkeit auf Übergängen.

Treten zwischen Gleis und Laderampen oder Umladebü[hnen].

Betreten von Betriebs- und Maschinenanlagen.

Berühren blanker Teile von Starkstromanlagen.

Kind und Eisenbahn. Die Bahnanlagen sind keine Ki[nder]spielplätze.

Vorsicht auf Wegübergängen.

5. Teil.

Unfälle im Güterverkehr.

[illegible]vorsichtige, unrichtige, fehlerhafte, unvorschriftsmäßige, [illegible]elmäßige Beladung der Wagen.

[illegible]ckwärtsbewegen beim Be- und Entladen.

[illegible]vorsichtige Bedienung der Kranen, Flaschenzüge, Aufzüge, [illegible]stühle und sonstiger Hebezeuge.

[illegible] nahe Aufstellung der Straßenfahrzeuge und der Hand-[illegible]n am Gleis.

[illegible]terlassene Sicherung der Fahrzeuge gegen Entlaufen.

[illegible]rschieben der Wagen zwischen oder an den Puffern.

[illegible]rschieben der Wagen im Rückwärtsgehen.

[illegible]mmen gegen die Vorderseite eines in Bewegung befind-[illegible]n Fahrzeuges, um es im Lauf aufzuhalten.

[illegible]terlassene Feststellung der Wagen.

[illegible]fgabe explosions- und feuergefährlicher Gegenstände.

6. Teil.

[illegible]nfälle infolge unterlassener oder verbotener Handlungen.

[illegible]htbenutzung von Sicherheitsvorkehrungen und Schutz-[illegible]ln.

[illegible]befugte Ingangsetzung von Lokomotiven, Wagen oder son-[illegible]n Fahrzeugen.

7. Teil.

Unfälle infolge fehlerhafter Kleidung.

[illegible]se umgehängte Kleidung.

[illegible] starke Kopfeinhüllung.

[illegible]hüllen der Ohren.

[illegible]agen von Holzschuhen oder Pantoffeln.

8. Teil.

[illegible]nfälle infolge sonstiger Unvorsichtigkeiten.

[illegible]vorsichtiger Umgang mit Licht und Feuer.

[illegible]tnahme explosions- und feuergefährlicher Gegenstände in [illegible]Abteile.

Wegwerfen von Obstresten oder sonstigen Abfällen auf den Boden, die Tritt- und Laufbretter, die Treppen.

Spielereien, Neckereien, sonstige mutwillige Handlungen, Zänkereien, durch welche die Aufmerksamkeit abgelenkt oder eine Gefährdung herbeigeführt wird.

Mißbräuchliches Ziehen der Notbremse.

Absichtliche oder versehentliche Umstellung der Luftbremshähne.

Unmäßiger Alkoholgenuß.

Ende.

Hinweis auf die wichtige soziale Bedeutung der Unfallverhütung. Tausende büßen Leben und Gesundheit durch unverantwortliche Unvorsichtigkeit ein.

Millionen von Mark müssen jährlich als Entschädigungen bezahlt werden, die besser für andere Zwecke für das Volkswohl Verwendung finden könnten.

Unfallverhütung ist besser als Unfallvergütung.

Zur Erziehung der Allgemeinheit zu größerer Vorsicht im Eisenbahnverkehr müssen immer wieder und wieder Anregungen zur Vermeidung der vielen möglichen selbstverschuldeten Unfälle gegeben werden. Hierzu bietet der Eisenbahnverkehrsfilm besonders günstige Gelegenheit, um so mehr, als die in sich vollständig abgeschlossenen Einzelteile je für sich als Beiprogramm vorgeführt werden können. Es kann so immer wieder und wieder dem Publikum eingehämmert werden, vorsichtig, nicht ängstlich zu sein. Da zudem eine plastische Darstellung wie im Polizeiverkehrsfilm der Münchener Polizeidirektion auch an die Lachmuskeln der Zuschauer Anforderungen stellt, wird diese stets wechselnde Vorführung der Einzelteile dieses Films zu Nutz und Frommen aller wertvolle erzieherische Dienste leisten.

[illegible]danken über die Zukunft der Werkstättenabteilungen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft[1]).

Von Eisenb.-Oberinspektor **W. Profft**, Berlin.

[illegible]t der am 1. April d. J. in die Wege geleiteten und bis auf [illegible]sentliche Organisationsmängel in ihren Grundzügen bereits [illegible]geführten Schaffung eigener Werkstättenbezirke [illegible]ereiche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat die Um-[illegible]ltung des Reichsbahnbetriebes auf neuzeitliche Wirtschafts-[illegible]dernisse einen erheblichen Schritt vorwärts getan, von dem [illegible]rhoffen ist, daß er auf dem zurzeit erreichten Standpunkte [illegible] stagniert, sondern sich in folgerichtiger Weiterentwicklung [illegible]maßgebend gewesenen Grundsätze zu einer allmählichen [illegible]gen Loslösung des Werkstätten- und Stoffwesens aus dem [illegible]en der übrigen Betriebsführung ausgestalten wird.

[illegible]zentralisation ist die Losung der Gegenwart. Sie erscheint [illegible]dsätzlich überall da angebracht, wo in Riesenbetrieben mit [illegible]gehend sozialisierter Arbeitsleistung des Einzelnen die da-[illegible]zwangläufig verbundene Schematisierung und Bürokratisie-[illegible] des Arbeitsablaufs das Durchdringen der Materie mit neuen [illegible]nken zu verhindern droht. Denn trotz aller anerkennens-[illegible]en Bestrebungen auf kaufmännische Umgestaltung des in [illegible]twirtschaftliche Form übergeführten Reichsbahnunter-[illegible]hens will es dem Praktiker scheinen, daß eine wirkliche [illegible]erentwicklung auf diesem Gebiete sich nur zaghaft vor-[illegible]stastend vollzieht, und daß ihr die mangelnde Loslösungs-[illegible]keit aus überkommenen Formen und Gedankengängen noch [illegible]ange Zeit als stärkstes Hindernis im Wege stehen wird. [illegible] an sich erklärliche Tatsache, wenn man die Erwägung in [illegible]nung stellt, daß in mehr als 30 Vorkriegsjahren die frühere [illegible]nisation der Staatsbahnen zielsicher zu erheblichen jähr-[illegible]n Überschüssen führte, und daß die Ehrfurcht vor dieser [illegible]iche von vornherein die Hauptveranlassung dafür ist, jeder [illegible]rung abhold zu sein.

[illegible]ter den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen der [illegible]kriegszeit, zumal unter der durch den Dawesplan geschaf-[illegible] Belastung für das Reichsbahnunternehmen, sind neue [illegible] notwendig geworden, denen sich heute kein Einsichtiger [illegible] verschließt. Namhafte Industriegrößen stellten inzwischen [illegible] Arbeitskraft in den Dienst einer besseren Rentabilität der [illegible]sbahngesellschaft. Es ist begreiflich, daß diese Einwirkung [illegible] zunächst jenen Betriebszweigen zuwandte, deren Arbeitsbereich die der Privatindustrie vorwiegend parallel laufenden Materien umfaßte, in erster Linie dem Werkstättenwesen und der Stoffwirtschaft. Der Trennungsstrich zwischen diesen beiden Arbeitsgebieten und der übrigen Betriebsabwicklung bzw. Verwaltungstätigkeit ist leicht und ohne Grenzverwischungen zu ziehen. Sie bilden das technisch-industrielle Element gegenüber dem verkehrs- bzw. betriebsabwickelnden Transportunternehmen oder der dem Gebiete der Hoheitsverwaltung sich annähernden Bürotätigkeit der einschlägigen Büros in den Reichsbahndirektionen.

Indes ist trotz der ohne weiteres gegebenen Möglichkeit, hier die schärfsten Trennungsstriche zu ziehen, diese Scheidung noch nicht mit der wünschenswerten Deutlichkeit und einwandfreien Abgrenzung vorgenommen. Der an sich fest umschriebene Tätigkeitsbereich der Werkstättenbezirke hängt in seiner inneren Organisation noch derart an Althergebrachtem, daß auch hier wieder das Gewesene noch hinreichend stark und einflußfähig scheint, um Neugedachtes in der Durchentwicklung zu hemmen. Gerade auf diesem Gebiete aber erscheint ein Stagnieren gefährlich, wenn die der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zugefallene Aufgabe, die Lasten des Vertrages von Versailles vorzugsweise aufbringen zu helfen, durch allerwirtschaftlichste Arbeitsleistung erfüllt werden soll. Theoretischer Wille zu einer solchen neuzeitlichen Umgestaltung aller Arbeitsprozesse ist vorhanden. Die den Werkstättenbezirken zugeteilten Dezernate für Wärme- und Energiewirtschaft sowie für wissenschaftliche Erforschung der Betriebsführung können schon heute wertvolle Fingerzeige für wirtschaftlichere Gestaltung des Arbeitsablaufs geben. Einer völligen Durchsetzung ihrer Forschungsergebnisse in die tägliche Praxis steht aber zurzeit noch immer einesteils die organisatorische Unfreiheit der Werkstättenabteilungen, anderseits ein teilweise übergroßer Apparat von Vorschriften, Anordnungen usw. aus früherer Zeit entgegen.

Völlige Loslösung der Werkstättenabteilungen aus dem Rahmen der übrigen Betriebs- und Verkehrsabwicklung und Schaffung eigener, unabhängiger Werkstättendirektionen scheint deshalb eine gebotene Notwendigkeit. Die Rentabilität eines Werkstättenbezirks läßt sich nur dann einwandfrei feststellen, wenn ein solcher Bezirk mit völlig eigenen Mitteln arbeitet und dem Betrieb, Verkehr oder sonstigen Arbeitszweigen des Reichsbahnunternehmens als zahlenden Abnehmern für die von ihm geleistete Arbeit ebenso rückenfrei gegenübersteht, wie der Privatindustrielle seiner Kundschaft. Die gelegentlich der

[1]) Wir veröffentlichen nachfolgende Ausführungen und An-[illegible]gen im Interesse einer Erörterung dieser wichtigen organi-[illegible]ischen Frage, ohne ihnen in allen Teilen beipflichten zu [illegible]n. Die Schriftleitung.

Vorarbeiten zur Haushaltsveranschlagung für 1926 seitens der Hauptverwaltung erlassenen Anordnungen (Schaffung eigener Haushaltsunterlagen für die Werkstättenbezirke) lassen vermuten, daß man diesen Weg zu gehen beabsichtigt. Ihn rasch und zielbewußt zu gehen, scheint unbedingt geboten. Halbe Maßnahmen, langsames, allzu vorsichtiges Umgestalten schaffen allzulang andauernde Übergangszustände, deren Wahrzeichen es erfahrungsgemäß ist, daß sie unklare Zwitterverhältnisse schaffen, in denen sich letzten Endes die Macht des Hergebrachten stärker erweist als die Werbekraft des Neuen.

Zugegeben, daß in einem Riesenunternehmen wie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft tatsächlich überstürzte und in ihrer Auswirkung nicht hinreichend vorherbedachte Maßnahmen leicht zu erheblichen Schädigungen führen können. Es fragt sich nur, ob von Überstürzung oder mangelnder Durchdenkung in diesem Falle gesprochen werden darf. Seit Jahren bereits, als die Umgestaltung der früheren Werkstättenämter in Eisenbahnausbesserungswerke einsetzte, ließ man sich hierbei von dem Gedanken leiten, die Rentabilität jedes einzelnen Ausbesserungswerkes in sich feststellen zu können. Die Tatsache jedoch, daß die ziffernmäßigen Betriebs- und Arbeitsergebnisse der Werke letzten Endes — unabhängig von inneren Wertbuchungen — in das kameralistische Haushaltsschema der zuständigen Reichsbahndirektionen gepreßt und dadurch einer eigenen Bilanzierung innerhalb des Betriebsrechnungsabschlusses entzogen wurden, ließ die innerhalb der Werke nach verschiedenen Gesichtspunkten durchgeführten Rentabilitätsberechnungen zu einem lediglich informatorischen Zwecken dienenden Material ohne offiziellen Charakter herabsinken.

Dies scheint mir einer der Hauptgründe zu sein, die für die Schaffung selbständiger Werkstättendirektionen — ohne organisatorische, finanzielle und haushaltstechnische Abhängigkeit von den ehemaligen Mutterdirektionen und deren Geschäftsführung — sprechen. Es steht meines Erachtens nichts im Wege, die titelmäßige Verbuchung für den gesamten Geschäftsbereich ständiger Werkstättendirektionen auszuschalten zugunsten einer Betriebsführung, die eigene Bilanzierung des Werkstätten- und Stoffwesens gestattet. Innerhalb einer solchen, vom kameralistischen System losgelösten Betriebsbuchführung bietet sich dann auch die Möglichkeit, durch weitgehende Kontenzerlegung die Wirtschaftlichkeit bestimmter Arbeitsvorgänge unter ständiger Buchungskontrolle zu halten, die im Gegensatz zu den heute zugrunde liegenden Erfahrungsziffern kassenmäßig festgelegten Charakter tragen würde.

An der bis zu einem gewissen Grade zugestandenen Schwierigkeit, die Bilanzergebnisse einer solchen Betriebsführung selbständiger Werkstätten- und Stoffdirektionen zum Jahresschlusse in den Gesamthaushalt der Hauptverwaltung einzuschalten, könnte eine derartige Maßnahme um so weniger scheitern, als gegenwärtig ohnehin auch für andere Arbeitszweige des E bahnunternehmens das bisherige Haushaltsschema nicht m vollkommen angesprochen und ständig nach neuen Form sucht wird.

Unzweifelhaft bieten jedoch selbständige, mit einem ihr beitsmaterie angepaßten Buchungssystem ausgerüstete stätten- und Stoffdirektionen nachstehende Vorzüge:

1. Kontrolle der Inanspruchnahme durch die einzelnen be abwickelnden Direktionen;

2. Kassenmäßig sich ergebende Reparaturkosten für jede betriebsabwickelnden Direktionen und damit unbedingt s Kontrolle über Inanspruchnahme, Verschleiß usw. des zeugparks;

3. Rentabilitätsüberwachung jedes einzelnen werkstatt nischen Arbeitsvorganges in sich, wie auch jedes einzelne besserungswerkes und der gesamten Werkstattsdirektion;

4. Somit weitestgehende Kontrollmöglichkeit überhaupt, über den Rahmen des Werkstatts- und Stoffwesens hinaus wird z. B. unsachgemäße Behandlung der Betriebsmitt Betriebe sich in hohen Reparaturkosten für die betreffen triebsabwickelnde Direktion kassenmäßig niederschlagen Verpflichtung der betr. Direktion, ihr Reparaturkonto b Werkstättendirektion aus eigenen Haushaltsmitteln abdeck müssen, erzieht aber in solchem Falle automatisch zu licherer Behandlung der Betriebsmittel.)

Notwendig erscheint jedoch, wie nochmals betont w möchte, daß zugleich mit der Loslösung der Werkstattsfin rung aus dem kameralistischen Haushaltsschema auch eine aus den starren Bindungen überkommener finanz- und rech technischer Vorschriften und Kontrollapparate erfolgen m Prüfung muß sein, ihr besonderer Charakter muß sich a diesem Falle auf der besonderen Materie aufbauen, wie z. B. Stoffordnung und Werkstattsordnung einer baldigste gestaltung auf die neugedachten Verhältnisse bedürfen wi

Zusammenfassend möchte zum Schlusse gesagt werden: digste Loslösung des Werkstatt- und Werkstoffwesens aus zurzeit noch bestehenden organisatorischen Bindungen a vorhandenen provinzialen Verwaltungsinstanzen, starke ständigkeit für die zu schaffenden Werkstattsdirektione eigener Rentabilitätsverpflichtung scheinen die gangt Lösung zu sein, wirtschaftlichste Arbeitsweise zu gewährle Sie zeigen auch den einzigen Weg, den so oft erhobenen würfen unwirtschaftlicher Arbeitsleistung im Werkstätten wirksam entgegentreten zu können. Denn eigene Werkst direktionen, deren Rentabilität zahlenmäßig erwiesen ist u der Gesamtbilanz des Reichsbahnunternehmens mit kassen feststehenden Überschüssen erscheint, die jeder Nachpr standhalten, können von solchen Vorwürfen späterhin schle dings nicht mehr betroffen werden.

Bekämpfung des Lastkraftwagenwettbewerbs und wirtschaftlichere Gestaltung des Stückgutverkehrs.

Von Eisenbahnoberinspektor **Kallweit**, Erfurt.

In der Eisenbahnfachpresse sind in neuerer Zeit mehrfach die Ursachen untersucht worden, die es dem Lastkraftwagen ermöglichen, mit der Eisenbahn immer mehr erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Schonende Behandlung der Güter während der Beförderung, trotz mangelhafter oder fehlender Verpackung, Abholung und Verbringung der Güter von und bis zur jeweiligen Lagerstelle, sowie Schnelligkeit und Billigkeit in der Beförderung wurden hierbei im allgemeinen als die Hauptvorzüge des Lastkraftwagens vor der Eisenbahn hingestellt. Die Feststellung dieser Ursachen hat die verschiedensten Vorschläge gezeitigt, wie dem immer fühlbarer werdenden Wettbewerb von Seiten der Eisenbahn zu begegnen wäre. Hierbei hat man vornehmlich versucht, die Aufgabe von der rein betriebstechnischen Seite aus zu lösen, indem man durch Schaffung besonderer technischer Einrichtungen und Verbesserungen im Betriebe den Schnellgüterverkehr fördern und dadurch den Wettbewerb des Lastkraftwagens einschränken will. So anerkennenswert und vorteilhaft diese Bestrebungen an sich sind, werden sie allein doch nicht zum Ziele führen. Viel näher hätte es vielmehr gelegen, wenn man neben den Bestrebungen auf schnelle Beförderung es auch versucht hätte, der Lösung der Aufgabe durch tarifarische Maßnahmen beizukommen, die bisher in den meisten Vorschlägen auffälligerweise als Abwehrmaßnahmen nur beiläufig erwähnt sind.

Auch die Vorschläge von Reichsbahnrat Dr.-Ing. Bäseler in Nr. 18 und von Prof. Dr.-Ing. Wentzel in Nr. 24 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen befassen sich in der Hauptsache mit der Lösung der Aufgabe nach dieser Richtung hin. Ersterer will die im Lastkraftwagen gesammelten Stückgüter ohne Umladung auf Plattformwagen von Bahnhof zu Bahnhof befördern, während letzterer vorschlägt, nicht ganzen Lastkraftwagen zu befördern, sondern die Stückgüt abhebbaren Kasten zu sammeln, die, von einem Kran gepackt Lastwagen auf Bahnwagen und von diesen wieder auf wagen, und auch bei erforderlich werdenden Umladungen sprechend bewegt werden können. Beide Vorschläge lauf ihrem Endziel darauf hinaus, die Güter einer Bestimm station oder derselben Richtung nach Möglichkeit zu Orts- Umladewagen zusammenzufassen und die Umladungen so bei der Beförderung als auch bei der Anfuhr zur und der Al von der Eisenbahn tunlichst einzuschränken oder entbehrlic machen, und so neben Ersparung von Umladekosten und bes Wagenausnutzung eine schnellere Beförderung der Stück als bisher zu erreichen. Die Vorschläge haben aber den gr Nachteil, daß zu ihrer Durchführung von der Eisenbahr dahin nicht vorhandene kostspielige Betriebsmittel angesc und dauernd unterhalten und ergänzt werden müßten un Zugkraft durch die zu befördernden Lastkraftwagen oder K erheblich in Anspruch genommen werden würde. Eine A tung der hierdurch vermehrten Betriebskosten durch eine höhung der Tarife kommt bei der allgemeinen Wirtschaft aus den verschiedensten Gründen nicht in Betracht. Auch w der angestrebte Zweck, den der Eisenbahn durch Lastkraftw entzogenen Verkehr zurückzugewinnen, durch jede Frach teuerung sogleich vereitelt werden.

Die gestellte Aufgabe dürfte sich ohne eine Steigerung Betriebskosten der Eisenbahn weit einfacher dadurch l lassen, daß dem Verfrachter durch Einrichtung eines gegen den normalen Stückgutfrachtsätzen ermäßigten Ausnahmeta ein besonderer Anreiz gegeben wird, seine Stückgüter wi

..ichst in vollem Umfange der Eisenbahn zur Beförderung zu ..geben. Der Erfolg der Maßnahme wird mehr oder weniger ..der richtigen Bemessung der zu gewährenden Frachtermäßi.. abhängig sein. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß die ..ten Stückgüter auf nahe Entfernungen befördert werden .. die Frachtermäßigung hier besonders wirksam sein muß, .. der Wettbewerb des Lastkraftwagens in der Nahzone sich ..eisten fühlbar macht. Die Frachtermäßigung wird sich mit ..zunehmenden Entfernung verringern können, weil der Wett..rb des Lastkraftwagens auf weitere Entfernungen zurück..t. Die Grenze des Wettbewerbs für den Lastkraftwagen .., abgesehen von einzelnen Spezialgütern, auf die hier nicht ..r eingegangen werden soll, bei einer Entfernung von etwa ..km angenommen werden.

..ch den vorstehenden Ausführungen möchte ich folgende ..ltermäßigung vorschlagen:

.. auf Entfernungen bis 100 km für Stückgut der Klasse I die Sätze der Wagenladungsklasse A 5 und für Stückgut der Klasse II die Sätze der Wagenladungsklasse B 5 und

.. auf Entfernungen von 101 bis 200 km für beide Stückgutklassen die Kürzung der gegenwärtigen Stückgutsätze um 10 %.

..r den Absender wäre die Gewährung des Ausnahmetarifs ..ie Bedingung zu knüpfen, daß die Anlieferung des Gutes ..stens am Tage vorher der Güterabfertigung angemeldet .. Die Anmeldung hätte auf einem von der Güterabfertigung ..ziehenden Vordrucke zu erfolgen. Dieser Vordruck müßte ..lten: den Namen des Absenders und Abholungsort des ..s — letztere Angabe nur, wenn Abholung des Gutes durch ..bahnamtlichen Rollfuhrmann gewünscht wird —, seine Be..ungsstation, die Zahl und Art der Verpackung der einzelnen ..e der Sendung, deren Inhaltsbezeichnung und das Gewicht. ..Anmeldung zur Beförderung wäre im Frachtbrief durch den ..nder zu vermerken.

..rch die Anmeldung des Gutes zur Beförderung soll die ..rabfertigung in den Stand gesetzt werden, die Bildung von ..t und Umladewagen auf weiteste Entfernungen vorzubereiten ..die erforderlichen Wagen rechtzeitig laderecht zu stellen. ..iesen Zweck im vollen Umfange zu erreichen, möchte es ..empfehlen, den Anreiz für den Versender auch bei Entfer..n über 200 km zu geben. Hierfür dürfte schon eine Er..ung der gegenwärtigen Stückgutsätze um 5 % ausreichend .. Für den Rollfuhrmann ist auf Grund der vorliegenden ..ldungen von der Güterabfertigung eine Rollkarte zusam..stellen, wobei die Güter tunlichst so zu gruppieren sind, ..s für die Verladung am zweckmäßigsten ist. Das Fahren ..iger Wege durch den Rollfuhrmann muß hierbei selbst..d vermieden werden.

..h die Stationen mit geringem Stückgutverkehr, die nicht ..r Lage sind, selbst Orts- oder Umladewagen zu bilden, sind ..rpflichten, die bei ihnen anfallenden Stückgüter regelmäßig ..zeitig vorher der nächsten für sie in Frage kommenden Um.. oder Sammelstation in gleicher Weise telephonisch anzu..n. Auch sind die Beförderungspläne dieser Stationen so ..geln, daß die rechtzeitige Ankunft der vorgemeldeten Güter ..er betreffenden Umlade- oder Sammelstation unter allen ..änden sichergestellt wird.

.. soll zulässig sein, Restgüter, die am Tage ihrer Anliefe.. bei der Bildung von Orts- und Umladewagen verbleiben, bis ..nächsten Tage zurückzuhalten, wenn erfahrungsgemäß be..ete Aussicht besteht, daß sie alsdann in Orts- oder Umladewagen untergebracht werden können, und sich bei Prüfung der bestehenden Beförderungsgelegenheiten im Einzelfalle ergibt, daß der erlittene Aufenthalt hierdurch wieder wettgemacht werden kann.

Der Beförderungsdienst muß so geregelt werden, daß Kurswagen nur noch von Seiten- und Zwischenstationen für den Nahverkehr und für Stückgüter abgerichtet zu werden brauchen, die als Restgüter zurückgehalten wurden und auch am folgenden Tage nicht mit Orts- oder Umladewagen befördert werden konnten.

Ferner wäre zu prüfen, ob auf Stationen mit umfangreichem Stückgutverkehr und beschränkten Ladeeinrichtungen nicht mit Vorteil eine richtungsweise Anlieferung der Stückgüter an bestimmten Tagen der Woche einzurichten wäre. Die Gewährung des Ausnahmetarifs müßte alsdann auch hiervon abhängig gemacht und die Anlieferungszeit durch Aushang bei der Güterabfertigung bekanntgegeben werden.

Die Zusammenfassung der Stückgüter in Orts- und Umladewagen auf weite Entfernungen muß zu einer Verminderung der Umladungen der einzelnen Güter und demzufolge zu einer erheblichen Ersparnis an Umladekosten führen; die Wagenausnutzung wird sich hierdurch bessern und der Wagenumlauf beschleunigt werden. Auch werden durch die stärkere Zusammenfassung der Stückgüter die Vorbedingungen für einen weiteren Ausbau des Schnellgüterverkehrs geschaffen.

Die Frachtermäßigung in Verbindung mit der schnelleren Beförderung wird dazu führen, daß die Verfrachter mit einem stärkeren und regelmäßigen Stückgutverkehr sich nicht mehr der Sammelspediteure bedienen, weil diese ihnen keine nennenswerten Vorteile mehr zu bieten vermögen. Eine geschickte Verkehrswerbung der Eisenbahn, die dringend empfohlen werden muß, wird mit dazu beitragen, daß diese Verfrachter ihre Güter der Eisenbahn in Zukunft wieder direkt zuführen, so daß die Zusammenfassung der Stückgüter in Orts- und Umladewagen auf weite Entfernungen auch hierdurch erleichtert wird.

Eine Überfüllung der Güterböden ist durch den Übergang des Stückgutsammelverkehrs auf die Eisenbahn nicht zu befürchten, weil durch die vorherige Anmeldung der Güter zur Beförderung und die dadurch erleichterte Bereitstellung der erforderlichen Wagen zur Beladung die angerollten Güter direkt vom Rollwagen in den Eisenbahnwagen übergeladen werden können und eine Abstellung auf dem Güterboden bis auf die vorher erwähnten geringfügigen Restgüter nicht mehr erforderlich wird.

Da das bahnamtliche Rollfuhrunternehmen aus der Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine erhebliche Förderung erfahren wird, möchte auch zu prüfen sein, ob die gegenwärtigen Rollgelder sich nicht wesentlich herabsetzen lassen, zumal die Abwanderung des Stückgutverkehrs von der Eisenbahn auf den Lastkraftwagen zu einem erheblichen Teil auf das Anwachsen der Rollgelder in den letzten Jahren zurückzuführen ist.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der Eisenbahn bei Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen außer dem Frachtausfall durch den Ausnahmetarif keinerlei Unkosten entstehen und daß auch diese Mindereinnahme durch die vorstehend hervorgehobenen Vorteile mehr als ausgeglichen wird. Auch dürfte der Nachweis als erbracht anzusehen sein, daß die wirtschaftlichere Gestaltung des Stückgutverkehrs nicht allein durch Verbesserungen im Betriebe, sondern nur in Verbindung mit Tarifmaßnahmen erreicht werden kann, die dem Verfrachter einen gewissen Anreiz geben, sich auf die Bedürfnisse der Eisenbahn mehr als bisher einzustellen.

Aus dem Arbeitsgebiet der Psychotechnischen Versuchsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

D.. Arbeiten der Psychotechnischen Versuchsstelle in Berlin ..ten in den letzten Jahren hauptsächlich die Schaffung von ..suchungsverfahren für die einzelnen Berufsarten des ..bahndienstes. Ausgearbeitet und in einer Reihe Versuchs..ngen auf ihre Wirksamkeit untersucht sind heute ..de Verfahren:

1. Werkstättendienst: Lehrlinge, ungelernte Arbeiter, Ar..eitsprüfer, Werkstättenvorsteher (im Rahmen des be..schleunigten Aufstiegs).
2. Betriebsdienst: Rangier- und Stellwerksdienst, Fahrdienst..eiter und Aufsichtsbeamte.
3. Verkehrsdienst: Bahnsteig-, Dzug-, Ladeschaffner, Fahr..artenverkäufer, Bürobeamte.
4. Maschinendienst: Lokomotiv-, Triebwagen-, Kraftwagen..führer.

D.. Verfahren zur Prüfung der Fahrdienstleiter und Auf..beamten wurde mit demjenigen für die Fahrkartenver..r vereinigt, um eine Prüfung der Anwärter für die Ein..aufbahn zu erhalten. Beim Rangierdienst sind 2 Untersuchungen vorgesehen; die erste entspricht den Anforderungen, die an den Rangierer vor allem auf psychophysischem Gebiet gestellt werden, die zweite stellt die Eignung zum Rangierleiter fest. Sonst ist allgemein vorgesehen, daß die Untersuchung beim Eintritt in die Laufbahn d. h. vor Beginn der Ausbildung durchgeführt wird; die Anforderungen, die gestellt werden, entsprechen denjenigen einer Dienststelle mit mittleren Betriebsverhältnissen. Zur Gewinnung von Maßstäben wurden die bereits erwähnten Versuchsprüfungen benutzt, die an den verschiedensten Punkten Deutschlands abgehalten worden waren.

Bis heute sind untersucht worden in Versuchsprüfungen rund 2200 Personen und in Einstellungs- und Aufstiegsprüfungen 21 400 Personen; davon 20 000 Bewerber um Lehrlingsstellen.

Die Ergebnisse der Versuchsprüfungen werden erst als befriedigend betrachtet, wenn zwischen der Beurteilung der Prüflinge durch die Praxis und durch die Eignungsuntersuchung rund 90 % Übereinstimmung erreicht ist. Die Ergebnisse der Einstellungsprüfungen werden durch fortlaufende Kontrollen überwacht.

Bei den Lehrlingen ergibt sich folgendes Bild:

Prüfung im Herbst	1921	1922	1923	1924
Bewerbungen	5464	4110	3911	2642
Einstellungen	1730 (1622)	1622 (1528)	842 (788)	868
Auslese	32 %	39 %	22 %	33 %
Versagen (nach 1/2 Jahr)	103	97	40	
in % der Eingestellten	6,4	6,3	5,1	

Infolge der Schwierigkeiten im besetzten Gebiet konnte nicht über alle Eingestellte eine Kontrolle durchgeführt werden; bei den Einstellungsprüfungen ist in Klammer die Zahl der Kontrollierten angegeben, auf die die Zahl der Versager zu beziehen war. Die weitere Beobachtung zeigte, daß die Zahl der Versager im Laufe der Ausbildung noch mehr zurückgeht; unter Berücksichtigung der Entlassenen war der Versagerprozentsatz der Lehrlinge von 1921 nach 2½ Jahren auf 5,5 % und derjenige der Lehrlinge von 1922 nach 1½ Jahren auf 6,2 % zurückgegangen. Es zeigte sich auch deutlich, daß der Prozentsatz der Versager in den einzelnen Werkstätten um so höher ist, je ungünstiger das Verhältnis der Zahl der Eingestellten zu derjenigen der Bewerber war. Die Gründe des Versagens waren überwiegend fehlende Handgeschicklichkeit und technisches Verständnis und damit im Zusammenhang fehlende Berufsfreude. Über das Betragen der Versager wurde ebenso wie über dasjenige der Nichtversager in den seltensten Fällen Klage geführt. Trotzdem die psychotechnische Untersuchungsmethode Charaktereigenschaften nur in geringem Maße bewußt erfaßt, scheint sie also auch eine gewisse Gewähr gegen Ausfälle in dieser Richtung zu bieten.

Die im Frühjahr 1921 eingestellten Lehrlinge waren — vor der Gründung der Psychotechnischen Versuchsstelle — nach den Methoden von Lipmann-Stolzenberg und Schlesinger-Moede ausgesucht worden. Wenn damals auch noch keine einheitliche Durchführung der Prüfung gesichert war, so ist es doch von Interesse, das Ergebnis der jetzt stattgefundenen Gesellenprüfung kennen zu lernen. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin waren von 360 Bewerbern 144 Jungen zur Einstellung vorgesehen worden. Nach dem nicht mehr lückenlosen Material scheinen nur wenige der Eingestellten wegen Krankheit, schlechten Betragens usw. ausgeschieden zu sein. Bis heute haben 134 Lehrlinge die Gesellenprüfungen bestanden, 4 weitere haben die Prüfung erst bei der Wiederholung nach zwei Monaten bestanden. Der Vergleich der Ergebnisse ist dadurch erschwert, daß in den verschiedenen Werkstätten verschiedenartige und verschieden schwierige Gesellenstücke anzufertigen waren. Außerdem scheint der Maßstab, der an die Leistungen der Prüflinge gelegt wurde, verschieden streng gewesen zu sein. In einer Werkstatt haben 80 % der Prüflinge die Leistung gut und sehr gut aufzuweisen, in einer anderen Werkstatt hat überhaupt kein Lehrling die Leistung gut erreicht. Nach dem Gesagten ist ein Vergleich der beiden Prüfungssysteme auf ihre Wirksamkeit nur sehr bedingt möglich. Nach System Schlesinger-Moede geprüfte Lehrlinge haben erreicht:

sehr gut 3 Lehrlinge,
gut 39 Lehrlinge,
genügend 35 Lehrlinge,
ungenügend 0 Lehrlinge.

Nach dem System Lipmann-Stolzenberg geprüfte Lehrlinge haben erreicht:

sehr gut 3 Lehrlinge,
gut 15 Lehrlinge,
genügend 39 Lehrlinge,
ungenügend 4 Lehrlinge.

Von 555 ungelernten Arbeitern, die im Eisenbahnwerk Brandenburg-West zur Untersuchung kamen, wurden 400 Mann zur Einstellung empfohlen. Die Erfolgskontrolle stieß auf große Schwierigkeiten, da die Eingestellten mit den verschiedensten Dienstverrichtungen, teils im Büro, teils an Maschinen oder in Transportkolonnen beauftragt werden. Die Untersuchung hatte sich dementsprechend allerdings auf ganz elementare Feststellungen wie Anstelligkeit, Gewandtheit usw. beschränkt. Es konnte jedoch festgestellt werden, daß nach 9 Monaten nur 12 Mann gleich 3 % der Eingestellten wegen Untauglichkeit entlassen worden waren.

Über die Prüflinge, die nach dem Vorschlag der Versuchsstelle zum beschleunigten Aufstieg zum Werkstättenvorsteher zugelassen worden waren, liegen nur günstige Berichte aus der Praxis vor.

Ähnliche Ergebnisse hatte eine Untersuchung für das Statistische Reichsamt in Berlin. Hier sollten abgebaute Angestellte durch überzählige Beamte aus verschiedenen Verwaltungen ersetzt werden; die von der Versuchsstelle durchgeführte Bürobeamtenprüfung hatte den Erfolg, daß bei einer Einstellungsziffer von 60 % nach einjähriger Tätigkeit kein einziger der Eingestellten als ungenügend oder wenig geeignet von seiner vorgesetzten Stelle bezeichnet wurde. Auch solche Schwankungen, daß ein Prüfling in der Praxis als gut bezeichnet wird, während ihn die Untersuchung nur als bi bar bezeichnete und umgekehrt, kommen nur selten vor.

In größerem Umfang sind weiterhin noch untersucht w Anwärter für den Lokomotiv- und Triebwagenführer (rund 600 Mann). Eine Erfolgskontrolle war hier bisher möglich, da die Ausbildung noch nicht oder erst kurze Ze gonnen hat. Soweit Gutachten über einzelne Führer ein wurden, deckten sich die Untersuchungsergebnisse mit de obachtungen der Praxis. Dasselbe war auch der Fall be Untersuchung der Kraftwagenführer des Fuhrparks der R bahndirektion Berlin.

Ein Verfahren zur Auslese von Werkhelfern ist auf Anre der Reichsbahndirektionen Altona und Berlin in Arbei nommen worden.

Für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens noch be samer als die Eignungsuntersuchungen ist die Anlernun ausgewählten Personals. Auf diesem Gebiet liegen heut ersten Arbeiten vor. Ausgehend von den einfachsten Probl wurde ein Verfahren zur Ausbildung von Bahnsteigschaf entwickelt, das an Stelle von Vorschriften leichtverstän bildliche Darstellungen setzt und mittelst einfacher Appara die Anwärter in der Ausübung der Fahrkartenprüfung u weist und ihre Fehler, wie ihre Fortschritte kontrolliert.

Für die übrigen Verkehrsbeamtenberufe sind ähnliche thoden in der Ausarbeitung.

Neben diesen allgemeineren Aufgaben gehen eine Reihe deruntersuchungen her, die auf Veranlassung verschie Reichsbahndirektionen durchgeführt werden; durch die arbeit einzelner Reichsbahndirektionen erhielt die Vers stelle wertvolles Material für Forschungszwecke. Es zeigt in erfreulicher Weise, daß die Bedeutung der psychotechni Methoden für die Praxis und ihre vielseitige Verwendba mehr und mehr erkannt wird.

Für die Reichsbahndirektion Berlin wurde ein Aushang die Ankündigung eines Sonderzuges für einen Sonntagsau nach Hamburg enthielt, auf seine Wirksamkeit untersucht. ergaben sich dabei die wesentlichsten Gesichtspunkte, di der Schaffung solcher Plakate zu beachten sind, wie Unters den von sonstigen Ankündigungen durch Bildschmuck, ü sichtliche Anordnung des Ganzen, Hervorheben der beson Vorteile (Fahrpreisermäßigung, schnelle Beförderung) Für die Schaffung von Unfallverhütungsplakaten wurden bereitungen getroffen durch Untersuchung der beim Wettbe des Reichsarbeitsministeriums preisgekrönten Plakate. zeigte sich, daß künstlerische Wirkung und Verwendbarkei Betrieb nicht immer gleichbedeutend sind und daß die a kanischen Methoden nicht ohne weiteres auf deutsche Ver nisse übertragen werden können. Weiterhin wurden neben Mitarbeit an einem Lehrfilm zur Erziehung des Personal Verkehr mit dem Publikum auch Anweisungen und Hilfsn für den Unterricht auf diesem Gebiet geschaffen.

Für Anlernverfahren im Verkehrsdienst gingen der Versu stelle wertvolle Anregungen aus der Direktion Erfurt zu.

Bei der Direktion München wurden umfangreiche Erhebu über Unfälle und statistische Verarbeitungen derselben du geführt, die darauf hinweisen, daß es Typen von Menschen die für Unfälle aktiver oder passiver Art besonders veran sind.

In den Direktionen Köln und Königsberg werden Vers gemacht, objektive Methoden zur Kontrolle der Leistungen Lehrlinge zu erhalten. Für die Lehrlinge der E. A. W. feld-Oppum und Königsberg werden genaue Arbeitspläne, n nach Vorlagen des Datsch, aufgestellt und auf Grund Zeiten, die zur Herstellung jedes einzelnen Stücks ben wurden, Zensuren erteilt, die am Ende eines Ausbildung schnitts die Grundlage für eine Gesamtzensur abgeben. W rend Königsberg die Stücke erst nach vollständiger und wandfreier Fertigstellung abnimmt und auf diese Weise die Bewertung nur einen Faktor — die gebrauchte Zeit — gibt Crefeld-Oppum auch noch eine Gütezensur für jedes a nommene Stück, die aus gebrauchter Zeit und Qualität der beit hervorgeht. Wenn erst die Ergebnisse aus mehreren J gängen vorliegen, können aus ihnen Bewertungsmaße entwickelt werden, die einen viel zuverlässigeren Vergl zwischen Eignungsprüfung und Werkstattleistung als die Fr bogenmethode gestatten. Daneben geben die Aufschreibu interessante Einblicke in die Entwicklung der Lehrlinge, ermöglichen Vergleiche der einzelnen Jahrgänge sowie gleiche der Werkstätten hinsichtlich Art und Güte der A bildung.

An wissenschaftlichen Arbeiten von allgemeinerer Bedeut sind durchgeführt bzw. noch in der Durchführung begrif Einfluß der Prüfungsleiter auf die Ergebnisse in der L lingsprüfung.

Leistungsunterschiede in der Lehrlingsprüfung bei den schiedenen Werkstätten der Reichsbahn-Gesellschaft.

-tungsschwankungen der Lehrlinge während der Ausbildungszeit.
Beziehungen zwischen gebrauchter Zeit und Güte der Leistungen bei den Lehrlingsarbeiten.
Einfluß des Alters auf die Ergebnisse der Eignungsuntersuchungen bei den Betriebsbeamtenprüfungen, bei der Prüfung gelernter Arbeiter und derjenigen von Dzug-Schaffnern.
Korrelationen zwischen den einzelnen Proben der Betriebsbeamten-, Verkehrsbeamten- und Lokomotivführerprüfungen.
Untersuchung der Beziehungen zwischen Betriebs- und Verkehrsdienst im Rahmen der Eignungsprüfung für die Einheitslaufbahn.
Landsmannschaftliche Unterschiede bei den Versuchsprüfungen für den Betriebsdienst.
Untersuchung des Wuchtgefühls.
Verwendbarkeit der Graphologie.
Verwendbarkeit der Elektrodiagnostik.

An der Verkehrsausstellung in München hatte sich die Versuchsstelle in größerem Umfang beteiligt. Es wurden dort gezeigt, die Entwicklung, der Aufbau, die Durchführung und die Ergebnisse der Lehrlingsprüfung; die Untersuchungsverfahren für den Rangier-, Stellwerks-, Verkehrsbeamten- und Lokomotivführerdienst waren in übersichtlicher Weise dargestellt. Von den zur Verwendung kommenden Apparaten war ein Teil im Modell, ein anderer Teil in zeichnerischer Darstellung mit genauer Beschreibung ausgestellt.

Die Fühlungnahme mit den Vertretern der theoretischen und praktischen Psychologie wurde aufrecht erhalten durch die Teilnahme an dem 9. Kongreß für experimentelle Psychologie. Daneben werden durch Besichtigungen und Besprechungen mit den psychotechnischen Instituten, von Hochschulen, Behörden und der Industrie die Erfahrungen dieser Laboratorien für die Reichsbahn nutzbar gemacht.

Heydt.

Der Scheldevertrag zwischen Belgien und den Niederlanden.

Der Vertrag, den die belgische und niederländische Regierung über die Regelung der Scheldeschiffahrt und die Kanalverbindungen von Antwerpen zu Anfang des vorigen Jahres abgeschlossen haben, hat gleich nach seinem Bekanntwerden heftigen Widerstand fast aller wirtschaftlichen Kreise in Holland gefunden, besonders hat sich Rotterdam, das sich durch fast sämtliche Bestimmungen dieses Vertrages, falls er jemals durch die Volksvertretung genehmigt und wirklich ausgeführt würde, in hohem Maße zugunsten seines Wettbewerbshafens Antwerpen benachteiligt sehen muß, scharf gegen die Ratifizierung gewandt. Jetzt, wo neue Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Außenministerien über die „Beseitigung von Mißverständnissen und Unklarheiten“ eingeleitet zu werden scheinen, nimmt der „Nieuwe Rott. Courant“ erneut zu dem gesamten Fragenkomplex eingehend Stellung. Den durchaus sachlichen Ausführungen dieses angesehenen Blattes entnehmen wir folgendes.

Der Vertrag läßt zwar die holländischen Hoheitsrechte über die Westerschelde Vlissingen—Antwerpen an sich unberührt, doch entscheidet über alle Fragen, die mit der Schiffahrt zusammenhängen, eine niederländisch-belgische Kommission. Können sich deren Mitglieder und, in zweiter Instanz, die beiderseitigen Regierungen über eine Frage nicht einigen, so trifft ein Schiedsgericht die Entscheidung, von dessen 5 sachverständigen Mitgliedern jede Regierung je 2 ernennt, von denen aber nur einer Untertan des betreffenden Landes sein darf. Können sich diese vier Schiedsrichter über den Obmann nicht einigen, dann wird dieser von dem König von Dänemark oder Schweden ernannt. Der Lotsendienst auf der Westerschelde wird auf eine Holland durchaus ungünstige Weise verteilt, die Lotsengelder dürfen ferner nicht höher sein als die von der See nach Rotterdam, obwohl Antwerpen doppelt so weit vom Meere entfernt liegt als Rotterdam. Alle auf der Westerschelde fahrenden Schiffe — auch die holländischen — dürfen durch keinerlei richterliche oder behördliche Untersuchungen oder sonstwie aufgehalten werden. Die Wielingenfrage[1]) wird an sich mit Stillschweigen übergangen, doch wird der Lotsendienst auf allen Schiffen, die durch die Wielingen in die Schelde fahren, ausschließlich belgischen Lotsen zugewiesen. Man darf somit sagen, daß die Westerschelde mehr oder weniger internationalisiert werden wird. Dazu kommt, daß die Scheldekommission ihr Augenmerk vermutlich nur auf die Verbesserung des Fahrwassers zugunsten der Schiffahrt richten wird, die Belange der holländischen Ufer und ihres Schutzes werden gewiß erst in zweiter Linie kommen.

Einer der Hauptpunkte des Vertrages betrifft die Bestimmung, daß die Westerschelde mit ihren Zugängen von der offenen See her, die Schelde selbst und die Hafeneinrichtungen von Antwerpen zu allen Zeiten den Anforderungen entsprechen müssen, die sowohl durch den Fortschritt im Schiffsbau als auch durch die zunehmenden Bedürfnisse der Schiffahrt gestellt werden. Dabei übernimmt Holland die gesamten Kosten der Baggerung, Betonnung und Beleuchtung auf seiner Strecke. Daß hierdurch ganz unübersehbare und vielleicht ungeheure Lasten für Holland entstehen können, ist besonders klar, wenn man die dauernden Verschiebungen des Scheldebettes durch unüberwindliche Naturereignisse ins Auge faßt. Über Verbesserung der Fahrrinne usw. soll das jedesmalige Einverständnis der Länder herbeigeführt werden, eine Bestimmung, bei der die belgische Begehrlichkeit leicht unerfreulich und für das gegenseitige Verhältnis unerquicklich wirken kann, wenn Holland aus leicht begreiflichen geldlichen Gründen nicht sofort zu Ausgaben sich bereit finden will, die ihm nichts einbringen.

Die übrigen Bestimmungen des Vertrages, nämlich die über die zu bauenden Kanäle, lassen jede Rücksicht auf den Hafen von Rotterdam vermissen und bevorzugen Antwerpen in einer ganz unverständlichen Weise. Der Gedanke, daß der Durchfuhrhandel über den Rhein nach und von einem der mächtigsten Industriegebiete Europas eine Hauptquelle für das Wohlergehen der holländischen Wirtschaft ist, liegt klar auf der Hand, diesen Verkehr zu behalten ist dem an der wirtschaftlichen Peripherie gelegenen Rotterdam, trotz seiner guten Binnenwasserstraßen gegenüber dem zentraler gelegenen Antwerpen, nie leicht gefallen, besonders seitdem, hauptsächlich nach dem Kriege, Antwerpen auf alle erdenkliche Weise durch Belgien bevorrechtigt und unterstützt wird. Binnenschiffe für Straßburg werden z. B. unentgeltlich zwischen Dordrecht und Antwerpen geschleppt, die Eisenbahntarife nach Antwerpen werden erhöht, wenn die Güter mittels der Binnenschiffahrt, statt über See ausgeführt werden, für den Verkehr nach Elsaß-Lothringen ist Antwerpen befreit von der berüchtigten surtaxe d'entrepot et d'origine, auch die deutschen Ausnahmetarife sind für Antwerpen günstiger als für Rotterdam usw. Holländische Klagen hierüber wies man einfach mit der Begründung ab, daß die günstige geographische Lage Rotterdams und die Schwierigkeiten der Antwerpener Hafenzufahrten einen solchen Ausgleich zulasse und fordere.

Der Kanal von Antwerpen nach Moerdyk (d. h. zum Rhein Richtung Dordrecht) soll so groß werden, wie nur je ein Kanal in Europa, denn es ist vereinbart, daß drei Rheinschiffe vom größten Tonneninhalt (z. B. 3600 t) oder drei solche Schleppzüge nebeneinander fahren können! Hier deckt nun der „N. Rott. Ct.“ einen eigenartigen Zusammenhang auf. Er weist darauf hin, daß die oben bereits erwähnten, 1892 eingeführten surtaxes d'entrepot d'origine alle Güter treffen, die über andere als französische Seehäfen eingeführt werden. Nach der Wiedereroberung von Elsaß-Lothringen wurde der gesamte Verkehr mit diesen Ländern über belgische und holländische Häfen, also die Rheinfahrt, nach Straßburg von dieser Abgabe betroffen. Der Verkehrsrückgang zwang dann zu ihrer Abschaffung, die aber nur für die belgischen Häfen erfolgte, während der Verkehr Holland—Straßburg vollkommen ruiniert wurde. Frankreich machte dabei jedoch zur Bedingung für dieses Zugeständnis, daß Belgien eine erstklassige Kanalverbindung von Antwerpen nach dem Rhein schaffe. Diesen Wechsel Belgiens löst Holland nunmehr ein, indem es den Bau des Kanals ermöglicht. Der Hinweis, daß ein solcher Kanal ja auch Rotterdam näher an das belgische Industriegebiet bringt und somit auch Rotterdam Nutzen bringen kann, schlägt nicht durch, namentlich wenn man bedenkt, daß es in Belgien eine sog. quittance supplémentaire gibt, wonach die Bahnfrachten wesentlich erhöht werden, wenn für Antwerpen bestimmte Güter auf Binnenwasserwegen anstatt mit Seeschiffen ausgeführt werden. Eine Umladung aus belgischen Eisenbahnwagen in niederländische Binnenschiffe ist also so gut wie ausgeschlossen, d. h. der Kanal von Moerdyk nützt nur Antwerpen und bringt Rotterdam nur Schaden. Dazu kommt, daß Belgien jetzt auch dazu übergegangen ist, die eigene Binnenschiffahrt zu schützen und u. a. bereits seit 1924 eine taxe mobilière, eine Art Betriebssteuer von fremden Binnenschiffen erhebt, die nach Belgien hereinkommen.

Dr. O.

---

[1]) Verschiebungen des Scheldebettes in der freien See, südlich von Vlissingen längs der belgischen Küste, ließen es s. Z. zweifelhaft erscheinen, wem die Souveränität über das Fahrwasser, die früher fraglos Holland ausübte, zustehe.

Personenverkehrsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Am 5/6. November fand in Stuttgart die 86. Sitzung des Vereins-Personenverkehrsausschusses statt. An den Verhandlungen nahmen außer den Ausschußmitgliedern des Vereins auch die Schweizerischen Bundesbahnen teil. Den Vorsitz führte namens der wiederum auf 4 Jahre als Vorsitzende Verwaltung gewählten Reichsbahndirektion Stuttgart Reichsbahndirektionspräsident Dr. Sigel und Reichsbahnoberrat Stainl. Aus den Verhandlungen ist folgendes hervorzuheben:

1. Die Vereinsversammlung 1925 hat den Personenverkehrsausschuß mit der Aufstellung eines Mustertarifs für den Personen- und Gepäckverkehr beauftragt. Die Aussprache über den Umfang der Aufgabe und die zweckmäßigste Art des Vorgehens ergab, daß dem Verein hauptsächlich die Aufgabe zufällt, zu den durch das künftige Internationale Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr und die Einheitlichen Zusatzbestimmungen des Transportkomitees für den großen europäischen Bereich gegebenen reglementarischen Grundlagen, die einen einheitlichen Tarifteil I des Personen- und Gepäckverkehrs bilden werden, für den Vereinsbereich die weitere Vereinheitlichung der übrigen Tarifbestimmungen anzustreben und ein Muster für einen entsprechenden Tarifteil II aufzustellen. Dieser kann für den engeren Bereich des Vereins naturgemäß wesentlich mehr ins Einzelne gehen, als dies in einem größeren Verbande möglich ist. Mit den Arbeiten kann, da es sich um eine besondere Aufgabe für den Vereinsbereich handelt, sofort begonnen werden, ohne daß es erforderlich wäre, die Ergebnisse der im Internationalen Eisenbahnverband und im Transportkomitee schwebenden Verhandlungen über die endgültige Gestaltung des allgemeinen internationalen Tarifteils I abzuwarten.

2. Die Vereinsversammlung hatte den Personenverkehrsausschuß ermächtigt, die an dem Entwurf für das umgearbeitete Übereinkommen über die Erstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht noch nötig werdenden Änderungen in eigener Zuständigkeit vorzunehmen. In Ausübung dieser Vollmacht nahm der Ausschuß einige Änderungen vor, die sich in der Zwischenzeit, u. a. aus den Beschlüssen des Transportkomitees, noch als wünschenswert ergeben hatten. Die Geschäftsführende Verwaltung wurde beauftragt, die Frage der Weiterbeteiligung der bisher am Fahrgelderstattungsübereinkommen teilnehmenden vereinsfremden Verwaltungen am künftigen Übereinkommen zu klären.

3. Die Geschäftsordnung des Personenverkehrsausschusses wurde den geänderten Verhältnissen gemäß umgearbeitet. In dem neuen Entwurf wurde namentlich das Verhältnis der am Fahrgelderstattungsübereinkommen künftig teilnehmenden vereinsfremden Verwaltungen — Mitgliedschaft im Ausschuß, Stimmrecht usw. — neu geordnet. Der Entwurf soll den in Betracht kommenden vereinsfremden Verwaltungen zur Erklärung und Bekanntgabe weiterer Wünsche übermittelt werden.

4. Zu der im Ausschuß in Aussicht genommenen völligen Neugestaltung der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr, die im Gleichschritt mit den Arbeiten des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes vorgenommen werden soll, ergab sich aus einem Bericht der Reichsbahndirektion Köln, daß im Verkehrsverband die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften erst nach Umarbeitung der Personenbeförderungsvorschriften (der Vorschriften für das Stations- und Zugpersonal) bearbeitet werden können, so daß auch die entsprechenden vereinsseitigen Vorarbeiten für die Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften noch nicht in Angriff genommen werden können. Dagegen werden die in der letzten Sitzung des Ausschusses angenommenen vorläufigen Abfertigungsvorschriften, wie beschlossen, zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des künftigen Internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr Geltung erlangen, so daß eine Lücke vermieden wird. Zu diesen vorläufigen Abfertigung[...] schriften wurde noch eine kleine Ergänzung beschlossen.

5. Es war angeregt worden, vereinsseitig zu prüfen, ob u[...] welcher Weise eine Vereinheitlichung der Fahrpr[...] ermäßigungen für Gesellschafts-(Grupp[...] fahrten im Vereinsbereich möglich ist. Die Frage soll s[...] u. a. auch in dem größeren Bereich des Internationalen E[...] bahnverbandes geprüft werden. Die Reichsbahndirektion A[...] wurde beauftragt, die Angelegenheit auf Grund der bis jetz[...] sammelten Unterlagen weiter zu verfolgen.

6. Die wichtigste Arbeit des Ausschusses war die Bera[...] eines Antrags der Donau-Save-Adria-Gesellschaft (vor[...] Südbahngesellschaft) auf Schaffung einheitlicher [...] stimmungen für den zwischenstaatlichen [...] preßgutverkehr, zu dem die Antragstellerin einen [...] ständigen Entwurf für die grundlegenden reglementarischen [...] stimmungen, die Abfertigungsvorschriften usw. ausgearb[...] hatte. Die Expreßgutbeförderung erfreut sich, wie im An[...] hervorgehoben ist, infolge der kurzen Beförderungsdauer [...] der einfachen Abfertigungsart im innerstaatlichen Verkehr [...] einzelnen Vereinsländer außerordentlicher Beliebtheit. Sie [...] jedoch bisher wegen der Umständlichkeiten der Zollbehandl[...] im wesentlichen auf den innerstaatlichen Verkehr beschrä[...] Für die Geschäfts- und Handelswelt besteht aber ein sta[...] Bedürfnis, diese Beschränkungen fallen zu lassen, da durch [...] rasche und bequeme Expreßgutbeförderung über die Lan[...] grenzen hinweg für viele Arten von Waren eine neue, wertv[...] Erweiterung des Absatzgebietes geschaffen werden würde. [...] Rahmen des Vereins läßt sich nun die einheitliche Regelung [...] zwischenstaatlichen Expreßgutverkehrs am ehesten durchfüh[...] weil infolge der gleichartigen Entwicklung der verkehrsre[...] lichen Bestimmungen in den im Verein zusammengeschloss[...] Ländern im ganzen nur wenige Abweichungen von den in[...] staatlichen Bestimmungen erforderlich sind, und weil auch s[...] im Verein wichtige Voraussetzungen für eine gedeihliche [...] wickelung des neuen Verkehrszweiges gegeben sind. Der [...] schuß stellte einen Entwurf der grundlegenden Bestimmu[...] für den zwischenstaatlichen Expreßgutverkehr im Vere[...] bereich auf. Mit Rücksicht auf die Hindernisse, die die ge[...] wärtig für den Eisenbahnverkehr geltenden Zollbestimmun[...] einer sofortigen Einführung des zwischenstaatlichen Verk[...] zwischen beliebigen Stationen noch bieten, kann der Expreß[...] verkehr zunächst nur zwischen solchen Stationen in Auss[...] genommen werden, an denen sich zur Abfertigung von Exp[...] gut befugte Zollämter befinden. Die für die Ausfuhr der S[...] dungen u. U. geltenden zoll- und steueramtlichen Vorschri[...] sind von dem Absender vor der Auflieferung am Absendeort [...] erfüllen. Die Verzollung selbst ist von dem Empfänger am [...] stimmungsort zu bewirken. Die zollamtliche Behandlung an [...] Grenze beschränkt sich bei diesem Verfahren auf die A[...] stellung von Zollbegleitscheinen.

Die Einführung des Expreßgutverkehrs wenigstens in die[...] beschränkten Umfange wird von allen Verwaltungen für n[...] wendig und dringend gehalten; sie soll daher nach Möglichk[...] beschleunigt werden. Die Ausschußmitglieder werden im übri[...] an die Zollbehörden ihrer Länder herantreten, um nach dem V[...] gang bei den Postpaketsendungen auch für Expreßgut ein m[...] lichst einfaches, den von der Handelswelt an die neue Beför[...] rungsart zu stellenden Ansprüchen gerecht werdendes Verfah[...] für die zollamtliche Behandlung zu erreichen.

Die einzelnen Bestimmungen des vom Ausschuß aufgestell[...] Entwurfs lehnen sich im wesentlichen an die im innerstaatlich[...] Verkehr geltenden an. Sie werden in einer nächsten, für Anf[...] Februar n. J. in Aussicht genommenen Sitzung weiterbera[...] und nach der tarifarischen Seite hin ausgebaut werden. Kb[...]

Bücherschau.

— **Lettland, seine Zollbehörden und Handelshäfen.** Mit einer Landkarte von Lettland und neuesten Plänen der Häfen.

Im Selbstverlage des Revidenten des Lettländischen Zolldepartements und Sachverständigen der Zolltarifvereinheitlichungskommission Lettland-Eesti Ing. D. Widberg ist das vorgenannte Nachschlagebuch erschienen, das unter Mitwirkung der zuständigen Ministerien und nach amtlichen Quellen verfaßt ist. Das Buch enthält u. a. Verzeichnisse der Staats- und kommunalen Behörden, der ausländischen Vertretungen, der lettländischen diplomatischen Vertretungen im Auslande, Verträge und Übereinkommen mit auswärtigen Staaten, neueste Daten über die lettländischen Handelshäfen, Gesetzesbestimmungen und Regierungsverfügungen über die Erhebung von versch[...] denen Hafengebühren, amtliche Verordnungen betr. den Schi[...] verkehr aus- und inländischer Schiffe in den Häfen Lettla[...] und zwar über Zuteilung von Lebensmitteln an die Schiffs[...] satzung, Vermessungsgebühren ausländischer Handelsschiffe, [...] bührenordnung für die Benutzung der staatlichen Schle[...] dampfer, Preise für das Laden und Löschen von Schiffen so[...] schließlich wertvolles Adressenmaterial über lettländis[...] Reedereien, Schiffsagenturen, Steuer, Havariekommiss[...] Schiffsverproviantierung und Steinkohlenlager.

Das Nachschlagebuch erscheint hinsichtlich seiner Zuverläs[...] keit und Reichhaltigkeit geeignet, den mit Lettland schiffah[...] treibenden deutschen Reedereien wertvolles Auskunftsmate[...] zu liefern.

Das moderne Eisenbahn-Kleinfahrzeug.

Von **Bernhard Behrens**, Hamburg[1]).

Ausnutzung der Arbeitszeit des Bahn- und Telegraphen-altungspersonals nebst den zugehörigen Aufsichtsbeamten rade ist eine Frage höchster wirtschaftlicher Bedeutung. der oft weit entlegenen Arbeitsstelle wird Nutzarbeit ge- die Zeit des Transportes von der Stelle des Dienstantritts Arbeitsstelle ist Leerlauf, welcher nur durch Ausnutzung ster mechanischer Hilfsmittel in angemessenen Grenzen n werden kann. Bei Personal mit wechselnden Unter-gsaufgaben, wie dem Leitungsaufseher, kommt nicht nur Transportzeit in Frage, sondern auch die Abkürzung der on Feststellung einer zu besichtigenden Störung bis zum ffen des ausbessernden Beamten. Je kürzer diese Zeit, schneller wird der Fehler und werden damit seine den Be- schädigenden Folgen beseitigt. Je leistungsfähiger das ortmittel, desto größer können die Unterhaltungsbezirke Beamten angelegt werden.

Abb. 1.

heutige Eisenbahn-Kleinfahrzeug bezieht seine Aufbau-te aus drei verschiedenen Gebieten der Fahrzeugtechnik: agenbau, dem Fahrradbau und dem Automobilbau.

in Abb. 1 dargestellten Arbeiterhebeldraisine sind Elemente agenbaus eigentümlich. Die Verwandtschaft mit dem nnten Bahnmeisterwagen, welcher ebenfalls mit seiner Plattform und den schweren, mit den Rädern fest ver-en Achsen dem Eisenbahnwagen nahesteht, liegt auf der Eine solche Draisine für 14 Mann dient dem Rottenarbeiter-aterialtransport. Zur Erzielung größerer Fahrgeschwin- und besserer Ausnutzung der fortbewegenden Menschen-

Abb. 2.

sind jedoch bereits die Achsen in Automobil-Kugellagern Der vertikale Hebelantrieb durch stehende Arbeiter er-ne bessere Angriffsart als der von früher bekannte hori- Antrieb.

Draisinenbau eigentümlich ist das leichte, aus Spezial-ech gepreßte Rad, welches im Gewicht im richtigen Ver- zum Fahrzeuggewicht zu stehen hat und zugleich die not-e Federwirkung ausüben muß.

falls überwiegend Stellmacherarbeit und Wagenbau-te zeigt die mit wagerechtem Handantrieb versehene In-nsdraisine, Abb. 2, welche zur Beförderung von Aufsichts-n dient und vier Personen aufnehmen kann.

Mit Entwicklung des Fahrradbaus lag es nahe, die bei diesem üblichen und bewährten Konstruktionsteile auf ein Eisenbahnfahrzeug zu übertragen. Die hierbei gemachten Erfahrungen

Abb. 3.

waren zunächst nicht ermutigend. Die eigenartigen dynamischen Verhältnisse des Fahrrades, bei welchem die Stöße der Straßenunebenheiten elastisch von Luftreifen, Felge, langer Drahtspeiche, Rohrrahmen und Sattelfeder verarbeitet werden, liegen beim Eisenbahnfahrrad nicht vor, und es bedurfte einer lang-

Abb. 4.

jährigen Bauerfahrung, bis — unter Verstärkung gewisser Verbands- und Lagerteile — ein wirklich haltbares und leichtlaufendes Fahrrad — in Deutschland wegen seiner hauptsächlichen Verwendung „Bahnmeisterrad" genannt — geschaffen werden konnte (Abb. 3).

Abb 5.

Wenn sich auch das Schienenfahrrad zu einem unentbehrlichen Werkzeug fast jedes deutschen Bahnmeisters entwickelt hat, ist seine Verwendung in der Praxis mit manchen Beschwerden verbunden. Der Gebrauch ist recht ermüdend, da durch Fehlen des Luftreifens die Erschütterungen beim Überfahren der Schienen-

[1]) Die Abbildungen wurden von der Gesellschaft für Eisenbahn-...en m. b. H., Hamburg, zur Verfügung gestellt.

stöße hart auf Rahmen und Fahrer übertragen werden. Die Leistung der Beinmuskeln, welche beim Landfahrrad im günstigsten Verhältnis zur Geschwindigkeit steht, reicht beim Bahnmeisterfahrrad wohl für die Horizontale ohne Gegenwind. Da das Fahrzeug aber gegenüber dem Landfahrrad verhältnismäßig

Abb. 6.

schwer ist und eine große Windwiderstandsfläche bietet, so machen sich sowohl Steigungen wie Gegenwind sehr viel stärker bemerkbar als beim Landfahrrad.

Man hat diese Nachteile beseitigt im zweisitzigen Fahrrad (Abb. 4), bei dem der doppelten Leistung ein nicht um das Doppelte vermehrtes Fahrzeuggewicht und eine verhältnismäßige

Abb. 6a.

kleinere Luftwiderstandsfläche gegenübersteht. Immerhin ist das Anwendungsgebiet dieses Fahrzeuges beschränkt, da die Abhängigkeit von einer Hilfsperson oft unerwünscht ist.

Der Entwicklung des Landfahrrades entsprechend, liegt es nun nahe, das Motorrad zum Vorbild zu nehmen, und wir finden daher in der Entwicklungsreihe der Kleinfahrzeuge als nächste Bauart das Eisenbahn-Motorfahrrad von etwa 2 PS.

Abb. 7.

Die Geschwindigkeit in der Wagerechten und mäßigen [Stei]gungen ist gegenüber dem einfachen Fahrrad etwa um 12 k[m] erhöht (28 km/St.). Das geringe Gewicht von etwa 100 k[g] [er]möglicht dem Einzelfahrer noch das leichte Aussetzen an [jeder] Stelle der Bahn. Das Fahrzeug kann also betrieblich noc[h als]

Abb. 8.

„Fahrrad“ angesehen werden und die Erleichterungen der F[ahr]dienstvorschriften § 103, Ziffer 13, d. h. Fortfall der Fahrtan[mel]sung für Kleinwagen genießen.

Das Verlangen nach weiterer Steigerung der Leistungsfä[hig]keit führte unsere Fahrzeugkonstrukteure in parallele Ba[hn] zur Entwicklung des Landfahrzeugs: Das nächste Ziel war

Eisenbahnmotorrad mit eingebautem Motor von etwa 3 PS [und] möglichst geräumigem Fahrgastsitz. Ergebnis dieser Arbeit[en ist] das in Abb. 6 gezeigte dreisitzige Eisenbahnmotorfahrrad. [Die] Konstruktionselemente sind durchaus die des Landmotorfahr[rades] mit den bekanten Draisinen-Stahlblechrädern, d. h. Stahlr[ohr]rahmen, solide Motorlagerung, Kugellager, Kettenantrieb, Mo[tor]radsattel, doch werden Spezialräder aus Hartholz mit Stahlfe[lgen]

Abb. 9.

...ndet. Die zweisitzige „Sozius"bank ist abnehmbar, so daß ...ahrzeug als einsitziges Motorrad imstande ist, höhere Ge...digkeiten bei den gegebenen Steigungen zu erreichen. In ...agerechten erreicht es bei voller Belastung etwa 30 km/St. ... hohe Leistungsfähigkeit der modernen Kleinmotoren, die ... der Kühlwirkung eines Ventilators auch bei stärkster Be...chung stets auf ihrem höchsten Wirkungsgrad erhalten ..., macht es möglich, das dreisitzige Eisenbahnmotorrad bei ... Besetzung noch zum Ziehen eines einachsigen Anhängers ...wenden (Abb. 6a), der für die Beförderung von weiteren ...ahrgästen dient. Dem Anhänger kann ...e nach dem Verwendungszweck eine ... Form gegeben werden, etwa für den ...ort von Werkzeugen, Betriebsmate...ij oder auch für die Aufnahme von ...enbahren usw. Derartige Motorräder ... demnach außerordentlich mannig...ge Verwendungsmöglichkeiten.

... Abbildung 7 zeigt ein dreisitziges ...rad von der gleichen Leistungsfähig...und für den gleichen Zweck, doch ist ... die kürzere Bauart bei Herabminde...des Eigengewichtes auf etwa 140 kg ...quemes Verladen des Fahrzeugs durch ...ckwagentür gesichert.

... sind nunmehr, den steigenden An...en an Geschwindigkeit und Tragfähig...lgend, an der Grenze des mit den ...itteln des Fahrrad- und Motorfahrrad... Erreichenden angekommen. Es wird ... weiterhin beschriebenen Fahrzeugen ... 01, Abs. 5 der Fahrdienstvorschriften ...Wichtigkeit. Die früher erwähnten ...uge lassen sich sämtlich von den be...en Personen mit Leichtigkeit aus ...eise entfernen, bei schwereren Fahr... ist hierfür entweder eine besondere ...itung notwendig oder das Fahrzeug ...alls Aussetzen nicht möglich, betrieb... „Zug" behandelt werden, welches die ... Eisenbahnbetriebsbeamten bekannten ...ränkungen in seiner Verwendungs...eit mit sich bringt.

...e weitere Schritt zur Erhöhung der Leistung führt in das ... des Automobilbaus, und zwar ist eine gewisse Ähnlichkeit ...n Lastkraftwagen nicht zu verkennen. Abb. 8 zeigt ein ...res Fahrgestell. Formeisenrahmen, Blattfedern, wasser...er Motor, Konuskupplung, Getriebe und Rollenkette sind ...astkraftwagen ähnlich. Der Motor wird je nach zu be...der Personenzahl zu 14 oder 20 PS gewählt.

...zeichnend für den Verwendungszweck als Schienenfahr...st die Anordnung der Steuersäule in der Mitte und des ...es als Zweiganggetriebe für beide Richtungen mit glei...eschwindigkeiten. Es wird der betrieblichen Forderung ...Rechnung getragen, daß das Fahrzeug ohne Wenden in beiden Richtungen gleichgut zu benutzen sein muß. Die Geschwindigkeit ist zu 50 km/St. auf der Wagerechten anzugeben.

Die Karossierung kann in verschiedenartigster Weise ausgeführt werden; Abb. 9 zeigt eine Ausführung für sechs Personen, welche man beim Landautomobil als „Phaeton" bezeichnen würde. Eine Ausführung mit Sonnendach bietet technisch nichts Neues, sie ist für Kolonialbahnen häufig angewendet.

Weitergehende Anforderungen an die Zahl der zu befördernden Personen führen uns hart an die Grenze des Triebwagenbaus; es sei zum Schluß in Abb. 10 eine Bauart vorgeführt, welche für zwölf Personen Sitzgelegenheit in einem geschlossenen Wagenkasten bietet, mit einem 24 PS, wassergekühlten Motor und zwei Steuersitzen — an jedem Wagenende einem — ausgerüstet ist. Die Geschwindigkeit ist ebenso wie bei den vorhergehenden Modellen zu 50 km/St. in der Wagerechten anzugeben.

Abb. 10.

Die technische Entwicklung auf diesem Sondergebiete des Fahrzeugbaus schreitet schnell vorwärts, die durch die Zeitlage bedingte erhöhte Benutzung bringt fast täglich neue Betriebserfahrungen und Forderungen. Der Ehrgeiz der Konstrukteure geht zurzeit dahin, ein leichtes Fahrzeug mit großer Motorleistung bei einfachster Bauart besonders zum Gebrauch des Bahnmeisters und Leitungsaufsehers zu entwickeln.

Von den amerikanischen Eisenbahnen.

...e Verkehr der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten be... in einem erheblichen Teil auf der Beförderung von Ge...vom Nordwesten des Landes nach der Ostküste, und für ...e Verkehr bestehen niedrige Tarife. Es wird aber für ... erklärt, daß die Eisenbahnen gezwungen sind, diese ...orte auf weite Entfernungen zu Tarifsätzen auszuführen, ...len keinen Gewinn bringen. Die Landwirte im Westen ... nicht hoffen, Schätze zu sammeln, wenn sie ihre Erzeug...uf fern gelegene Märkte bringen müssen; sie sollten ...dafür sorgen, daß für ihre Erzeugnisse in der Gegend, ... wachsen, Absatzmöglichkeiten geschaffen werden und ... darauf bedacht sein, daß sich in den Ackerbau treiben...aten auch das Großgewerbe ansiedelt. Dann entfiele für ...enbahnen die Beförderung von Massengut auf große Ent... zu billigem Preis, und ein Verkehr zu einträglicheren ... würde es ihnen möglich machen, mehr zu leisten und ...z, namentlich was Zweigbahnen anbelangt, auszudehnen. ... abgewogene Tarife werden auch dazu beitragen, die ...rtschaft im Osten wieder hochzubringen. Sie tritt zwar ...diejenige im Westen zurück, hat aber doch auch gute ... zu verzeichnen. Gras und Klee ermöglichen Viehzucht ...lchwirtschaft. Alfalfa wird an vielen Stellen angebaut. ...stig gelegenen Gegenden gedeiht Getreide. Im Staate ...ork wird besonders Obst gebaut. Die großen Landwirte ...sten wollen von der Landwirtschaft im Osten nichts ... sie vergessen aber, daß es zum besten des ganzen Lan...en würde, wenn auch die Landwirtschaft der Oststaaten ... und wenn dafür im Westen auch verarbeitende Gewerbe angesiedelt würden. Dadurch würde für die Urerzeugung jener Gegend ein Absatzgebiet an Ort und Stelle geschaffen, und es würden gewisse Schwierigkeiten beseitigt, mit denen die Eisenbahnen jetzt zu kämpfen haben. Man ist gerade jetzt bestrebt, unter den Anteileignern einiger der großen Eisenbahnen des Westens eine Bewegung anzufachen, die darauf abzielt, eine Erhöhung der Eisenbahntarife herbeizuführen, damit nicht auch andere Eisenbahnen von dem Schicksal der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn ereilt werden, die trotz ihrer Größe und ihrer Verkehrsbedeutung wegen Zahlungsunfähigkeit in Zwangsverwaltung geraten ist. Diese Bewegung geht merkwürdiger Weise vom Osten, von New York aus. Man ist aber an anderer Stelle der Ansicht, daß der Westen für sich selbst sorgen sollte, also selbst dafür eintreten sollte, daß seine Eisenbahnen günstige wirtschaftliche Ergebnisse ihres Betriebes aufweisen können. Es wird zugegeben, daß die Bankherren im Osten ihr Geschäft ausgezeichnet verstehen und auch Erfahrungen im Eisenbahnwesen, und zwar nicht nur seiner finanztechnischen Seite, besitzen. Es wird aber für falsch gehalten, daß die Eisenbahnen des Westens sich in den Händen von Geldgebern aus dem Osten, die ihr Geld in ihnen angelegt haben, befinden, und daß im Aufsichtsrat die Vertreter der Großbanken in New York und Boston sitzen. Der Nordwesten ist lange reich genug gewesen, um selbst die Aktien und Schuldverschreibungen seiner Eisenbahnen zu erwerben. Er hat es aber versäumt, sich dabei ein gewisses Ausschließungsrecht zu sichern, und nun hat der Osten Einfluß auf die Verkehrsmittel im Westen erlangt. Diese Einwirkungen und die Forderungen

westlicher Politiker, Tarife bestehen zu lassen, die den Eisenbahnen nichts einbringen, haben eine Lage hervorgerufen, die zu bedenklichen Zuständen führen kann. Der Ackerbau im Westen hat infolgedessen eine falsche Politik in bezug auf seine Erzeugnisse verfolgt, und gewisse Zweige des Gewerbes sind im Osten auf einen Stand entwickelt worden, der über das richtige Maß hinausgeht.

Anfang September haben vor dem Bundesverkehrsamt die Erörterungen über den Antrag begonnen, für die Eisenbahnen im Westen eine Erhöhung der Frachtsätze um 5 % zuzulassen. Bei dem heutigen Verkehrsumfang wäre es aber nötig, daß ihnen eine Tariferhöhung um 11 % zugebilligt würde, wenn die Eisenbahnen westlich vom Mississippi die 5,75 % einbringen sollten, die ihnen das Bundesverkehrsamt, gestützt auf das Verkehrsgesetz von 1920, als angemessenen Ertrag des in ihren Anlagen arbeitenden Kapitals zugesteht. Dazu wäre nämlich eine Vermehrung der Einnahmen von 181 Mill. Dollar nötig, und die Erhöhung der Frachtsätze um 5 %, die die Eisenbahnen anstreben, wird schätzungsweise nur etwa 82 Mill. mehr einbringen. Namentlich die Bahnen im Nordwesten bedürfen der Hilfe durch höhere Erträge ihrer Einnahmequellen. 1924 hat sich ihr Kapital nur mit 3,18 % und in der ersten Hälfte des Jahres 1925 sogar nur mit 2,14 % verzinst. Eine wirklich ausreichende Erhöhung der Tarife zu fordern, haben aber die Eisenbahnen mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung gar nicht gewagt, die sich schon, als sie von den 5 % hörte, heftig gegen sie gewendet hat.

Bei Erörterung der 5 % Tariferhöhung hat W. Potter, ein namhafter Jurist, der auch eine Zeitlang Mitglied des Bundesverkehrsamts war, einen Vorschlag gemacht, der Aufsehen erregt hat. Er ging dabei von dem Gedanken aus, daß bei einer allgemeinen Erhöhung der Tarife um 5 % einige ohnehin schon günstig gestellte Eisenbahnen mehr einbringen würden, als man ihnen zubilligen möchte. Hierin sah er ein ernstliches Hindernis für das Zustandekommen der Tariferhöhung, und er schlug deshalb vor, daß die 82 Mill. Dollar, die die Erhöhung einbringen würde, an die notleidenden Eisenbahnen des Westens verteilt würden, und zwar nach einem Schlüssel, der sich danach richten sollte, wie weit die einzelne Eisenbahn mit ihrem Überschuß hinter den 5,75 % zurückbleibt, den ihr das Bundesverkehrsamt zubilligt. Jetzt kommen nur 11 von den 64 Eisenbahnen des Westens auf diesen Satz bei Annahme des Vorschlags von Potter würde ihre Zahl auf 29 steigen. Der Plan wird natürlich auch lebhaft bekämpft, indem geltend gemacht wird, die Verteilung der Überschüsse nach dem Vorschlag greife in die Eigentumsrechte der Überschußbetriebe ein und belohne die Zuschußbetriebe dafür, daß sie ihren Betrieb unwirtschaftlich führen. Da eine Betriebsgemeinschaft in der vorgeschlagenen Form nach dem derzeitigen Stande der Gesetzgebung nur mit Zustimmung der Eisenbahngesellschaft durchzuführen ist, hat der Plan von Potter wenig Aussicht, angenommen zu werden.

Während die Eisenbahnen des Westens und namentlich diejenigen des Nordwestens, wie geschildert, ungünstig dastehen, so daß viele von ihnen sich in wirtschaftlicher Gefahr befi[nden,] kann über den Geschäftsgang der amerikanischen Eisenba[hnen] im allgemeinen nicht geklagt werden. Sie haben allerdi[ngs in] den letzten zehn Jahren schwere Zeiten durchgemacht. [Die] schnelle und heftige Erhöhung der Löhne und der Preise [der] Betriebsmittel, Werk-, Bau- und Betriebsstoffe hat die [Aus]gaben der Eisenbahngesellschaften naturgemäß stark in [die] Höhe getrieben, und es ist bei einer Eisenbahn nicht mö[glich,] einer solchen Bewegung wie bei einer Fabrik alsbald [durch] Erhöhung der Verkaufspreise zu begegnen. Der Staatsbe[trieb] der amerikanischen Eisenbahnen während des Krieges und [auch] einige Zeit danach mag eine notwendige Maßnahme gew[esen] sein, die Schlimmeres verhindert hat, die Rückkehr zum [frü]herigen Zustand hat aber die Eisenbahnen vor so schwere [Auf]gaben gestellt, daß sie zeitweilig gar nicht lösbar erschi[enen] und die Verstaatlichung für den einzig möglichen Auswe[g ge]halten wurde. Nach den neuesten Berichten ist jedoch [min]destens ein Teil dieser Schwierigkeiten überwunden. Der [ver]gangene Juli hat z. B. 32 % mehr eingebracht als der gle[iche] Monat des Vorjahrs, und der Überschuß von 5,5 % des in [den] Eisenbahnen arbeitenden Kapitals kommt der als angeme[ssen] vom Bundesverkehrsamt bezeichneten Zahl sehr nahe. [Da] hat der Verkehr im Juli nur um 8,2 % gegen das Vorjahr [zu]genommen, und wenn dann ein 32 % höherer Ertrag er[zielt] werden konnte, so ist das ein Zeichen dafür, daß die Lei[stun]gen erhöht worden sind, daß der Betrieb wirtschaftlicher [ge]führt worden ist. Bemerkenswert ist auch, daß die Eisenba[hnen] in keiner Weise Kriegsgewinnler sind und daß sie [durch] Steuern schwer belastet werden. Sie zahlen zurzeit meh[r] Steuern, als sie an Dividenden auswerfen.

Auffallend ist bei dieser im ganzen nicht ungünstigen [Lage] der amerikanischen Eisenbahnen der Umstand, daß ihre Stre[cken]länge zurückgeht. In den letzten fünf Jahren hat das Bu[ndes]verkehrsamt den Bau von neuen Eisenbahnen genehmigt, d[ie eine] Gesamtlänge 6086 km beträgt. Dagegen sind Strecken vo[n zu]sammen 3983 km Länge stillgelegt worden, so daß der Zuw[achs] im ganzen in fünf Jahren durchschnittlich nur 400 km jäh[rlich] betragen hat. In zwei Jahren war sogar ein Rückgang zu [ver]zeichnen, und wenn man dazu noch die vorhergehenden [...] Jahre mit einer Abnahme der Streckenlänge um fast 650[0 km] hinzunimmt, so überwiegt die Abnahme den Zuwachs bei we[item.] Die Vereinigten Staaten, das kann man wohl aus diesen [Vor]gängen schließen, sind also mit Eisenbahnen gesättigt, und [man] nimmt an, daß ihre Länge im Jahre 1916 einen Höhepunk[t er]reicht hatte, der auch in Zukunft nicht überschritten we[rden] wird. Die Streckenlänge des Eisenbahnnetzes der Vereini[gten] Staaten betrug damals 409 344 km. In den vorhergehenden Z[ehn]jahres-Zeiträumen hat die Zunahme der Streckenlänge 119[...] jährlich von 1880 bis 1890, 4991 km jährlich von 1890 bis [1900] und 8210 km jährlich von 1900 bis 1910 betragen. Den we[sent]lichen Grund für den Rückgang der letzten Jahre bildet zw[eifel]los das Überhandnehmen des Kraftwagens, der sowohl G[üter-] wie Personenverkehr auf nahe und auch noch auf mittlere [Ent]fernungen von der Eisenbahn auf die Straße ablenkt. W.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— Tagung des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Vom 30. November bis zum 3. Dezember 1925 hielt der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin seine regelmäßige Tagung ab.

Die ernste Lage der gesamten Wirtschaft spiegelt sich auch im Verkehr auf der Reichsbahn wieder. Der in normalen Jahren besonders starke Herbstverkehr ist erheblich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Nur bei vorsichtigster Finanzgebarung wird die Reichsbahn in der Lage sein, den allgemeinen wirtschaftlichen Tiefstand unter Erfüllung ihrer Verpflichtungen zu überwinden.

Sollte die Reichsbahn zu Lohn- und Gehaltserhöhungen gezwungen werden, für welche Deckung nicht vorhanden ist, so würde das zur Folge haben: Die Tarife müßten trotz erheblicher wirtschaftlicher Bedenken erhöht werden, die sächlichen Ausgaben müßten unter Raubbau an den eigenen Bahnanlagen noch weiter eingeschränkt werden, wodurch zugleich die Arbeitslosigkeit in den beteiligten Industrien erhöht würde, schließlich müßte der Personalbedarf durch Verringerung der Zahl der Züge, zeitweilige Stillegung unrentabler Strecken usw. wirksam verringert werden.

Von dem Stand des Personalabbaus nahm der Verwaltungsrat Kenntnis. Danach ist die durch die Lage des Unternehmens beim jetzigen Verkehrsstand gebotene planmäßige Verringerung des Personalstandes in den meisten Bezirken du[rch]geführt. In einzelnen Bezirken und besonders in den W[erk]stätten bleibt der Abbau noch zu beendigen; es soll jedoch d[abei] die für diesen Winter zu erwartende Wirtschaftsnot nach [Mög]lichkeit Berücksichtigung finden.

Zur schärferen Überwachung der Wirtschaftlichkeit des [Be]triebes soll vom 1. Januar 1926 ab eine gesonderte Abrechn[ung] der Einnahmen und Ausgaben jedes einzelnen Direktionsge[biets] eingeführt werden.

Zu einer Reihe von neuen Ausnahmetarifen für einzelne [In]dustrieerzeugnisse und Rohstoffe und von Wettbewerbsta[rifen] zur Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit gegen[über] fremden Eisenbahnstrecken gab der Verwaltungsrat seine [Zu]stimmung. Die Vorarbeiten für eine allgemeine Neuordn[ung] der Gütertarife gehen ihrer Beendigung entgegen.

Hinsichtlich des Verhältnisses der Reichsbahn [zum] Kraftwagenverkehr wurde vom Verwaltungsrat begr[üßt,] daß in Zukunft vor Zulassung neuer Kraftfahrlinien eine ge[gen]seitige Verständigung zwischen den beteiligten Ministerien [und] der Reichsbahn stattfinden wird. Verbesserungen im Bahn[ver]kehr haben in vielen Fällen den Verkehr vom Kraftwagen [zur] Eisenbahn zurückgeführt.

— Weiterbeförderung der Reisenden bei Unfällen. Aus e[iner] Verfügung der Reichsbahndirektion Berlin über diesen Ge[gen]stand ist folgendes hervorzuheben: Die Reisenden eines ve[run]glückten Zuges müssen so schnell als möglich wieder auf [den] Weg gebracht werden, und zwar möglichst mit einem Zuge, [der] dem Charakter des verunglückten Zuges entspricht und den [Rei]senden — abgesehen von Speise-, Schlaf- und Salonwagen — [min]destens die gleichen Bequemlichkeiten bietet. Die Schnellig[keit]

holung geht jedoch vor, deshalb dürfen für die Fahrt bis m nahegelegenen größeren Bahnhofe, auf dem einstweilen ·ssene Unterkunft und Erfrischung geboten werden kann, ·greifbare Personenwagen aller Gattungen verwendet wer- ·uch in diesen Fällen ist für bequeme Beförderung Leicht- ·ter oder Ermatteter möglichst in Polsterklassen zu sorgen.

der Bahnhof, der den Wagenzug für die Abholung der ·len von der Unfallstelle bildet, die für den eigentlichen ·ug erforderlichen — gleichwertigen — Betriebsmittel ·ellen, so hat er sogleich beim nächsten geeigneten Bahn- ·re schleunige Zuführung nach dem als Umsteigebahnhof ·acht kommenden Bahnhof zu veranlassen. Der Gestellung ·riebsmittel für den Ersatz des verunglückten Zuges ist ·falls der Vorrang vor dem planmäßigen Bedarf für später ·nde Züge einzuräumen und dieser durch Nachschub zu

·er Abbeförderung der Reisenden hat gleichzeitig eine an- ·ene Fürsorge für ihr leibliches Wohl Hand in Hand zu Auf dem Bahnhofe, bis zu dem die Reisenden behelfs- ·unächst abbefördert worden sind, oder, wenn dieses nicht ·ewesen ist, auf dem nächsten geeigneten größeren Bahn- für alle Fälle ärztliche Hilfe bereit zu halten. Ferner ist ·n Reisenden Gelegenheit zu geben, schnell und bequem ·ungen einzunehmen, und zu diesem Zwecke nötigenfalls ·gemessener Verpflegungsaufenthalt vorzusehen. Diese ·me ist nötigenfalls bei Zügen, die noch weite Strecken ·Zielstation zurückzulegen haben, in Abständen von etwa Stunden Fahrzeit zu wiederholen. Den Reisenden sind ·Unfallstelle und den Aufenthaltsbahnhöfen in entgegen- ·nder Weise die getroffenen Vorkehrungen zu ihrer Wei- ·rderung und Versorgung bekanntzugeben.

·ristianenheim. Von einem schweren, unersetzlichen Ver- die Stiftung „Eisenbahn-Töchterhort“ betroffen worden. ·November verschied nach schwerem Leiden im Alter von ·n die hohe Gönnerin der Stiftung, Frau Christiane von ·nach, Gattin S. Exzellenz des Staatsministers a. D. von ·bach, nach der das große in Erfurt befindliche, zurzeit mit ·Insassen besetzte Christianenheim seinen Namen trägt.

·n Andenken an die allerseits hochgeschätzte und hochver- ·ründerin dieser wohltätigen Stiftung fand am Sonntag, ·6. Dezember 1925 im großen Saale des Heims, in dem das ·auerumflorte lebensgroße Bild der hohen Frau einen ·en Ehrenplatz gefunden hat, eine schlichte Trauerfeier ·n ihr nahmen der Reichsbahndirektionspräsident Wilhelm ·emahlin, die Mitglieder des Bezirksausschusses, zum Teil ·n Frauen, die Angestellten des Heims, sowie seine sämt- ·erwachsenen Insassen teil. Nach einem Vortrag von ·ts „Der Tod und das Mädchen“ durch ein Streichquartett ·der Vorsitzende des Bezirksausschusses, Oberregierungs- ·sche, in beredten Worten die hohen Verdienste der Ent- ·en um die Stiftung und das Christianenheim insbe- Die Rede klang in der Versicherung aus, das Andenken ·en Gönnerin stets in Ehren halten zu wollen, und in dem ·s, die Stiftung in ihrem Geiste und Sinne weiter zu ver- ·zum Wohle der verwaisten und in Not befindlichen Eisen- ·chter.

·em Adagio aus dem Streichquartett von Beethoven op. 74 ·eindrucksvolle Feier ihren Abschluß.

·izung der Züge. Die Hauptverwaltung der Deutschen ·ahn-Gesellschaft hat die Dienststellen auf die sachgemäße ·ng der Heizvorrichtungen für die Züge hingewiesen. ·er Regelung des Dampfdrucks in der Heizleitung durch ·omotivführer soll die Dampfzuführung nach der jeweilig ·nden Außentemperatur durch entsprechende Betätigung ·vorrichtungen in den Abteilen, der Drosselventile und ·teilungsschieber geregelt werden. Die Wagenaufsichts- ·eten und das Zugbegleitpersonal sind ohne ·gkeiten in der Lage, für die Regulierung der Heizung ·hend den genannten Maßnahmen zu sorgen.

·riferhöhung der Saarbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. De- 1925 werden mit Genehmigung der Regierungskommission ·gebietes die Frachten und sonstigen Gebühren im Güter- ·verkehr der Saarbahnen erhöht. Die Erhöhung beträgt ·nz 5 % und wird in der Weise durchgeführt werden, daß ·dem 1. Mai 1925 gültigen Sätze um 12 % (statt der am 1925 durchgeführten Erhöhung um 7 %) erhöht werden. ·er Erhöhung werden nicht betroffen: Tonplatten, Scha- ·ilika- und Verblendsteine, für die im Interesse der Ton- ·dustrie die vor dem 1. Mai 1925 gültigen Sätze ohne Er- ·bestehen bleiben, ferner Baustoffe zum Bau von Wohn- ·im Saargebiet. Auch die direkten Ausnahmetarife für ·Eisen und Erz werden nicht erhöht.

·zeitig treten Frachtermäßigungen ein für: Rohe Kalk- ·us Brüchen im Saargebiet, Steinkohlenschlamm von den Saargrubenstationen, gebrauchte Geräte, Maschinen und Werkzeuge für Bauarbeiten. — Die Gebühr für Zollvorlagen der Eisenbahn ist erheblich ermäßigt worden.

Die Tarifänderungen werden durch Nachträge zu den Tarifen durchgeführt, die von der Drucksachenverwaltung der Eisenbahndirektion des Saargebietes käuflich bezogen werden können.

— **Kurzarbeiter-Wochenkarten.** Die am 31. Dezember d. J. ablaufende Frist für die Ausgabe von Kurzarbeiterwochenkarten wird, wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mitteilt, bis auf weiteres verlängert.

— **Nach Danzig ohne polnisches Visum.** Wie wir erfahren, besteht seit kurzem eine Möglichkeit, von Marienburg nach Danzig ohne polnisches Durchreisevisum zu gelangen. Eine fahrplanmäßige Kraftpostlinie Marienburg-Danzig und in der Gegenrichtung, also Danzig-Marienburg, vermittelt den Anschluß an die beiden Hauptzüge, und zwar D 3 an Marienburg 6.49 vorm., und D 1 an Marienburg 5.05 nachm. bzw. in der Gegenrichtung D 2 ab Marienburg 11.53 mittags, und D 4 ab Marienburg 10.47 nachts. Es ist möglich, zu dieser fahrplanmäßigen Kraftpostlinie Plätze voraus zu bestellen zu einer Gebühr von 10 Pf. (deutsche Reichswährung). Auch die Fahrpreise werden in deutscher Währung erhoben.

— **Frühstückswagen in Wintersonderzügen.** In den Sonderzügen von Stuttgart nach den württembergischen Schneelaufgebieten werden in diesem Winter erstmalig Frühstückswagen mitgeführt werden, in denen ein billiges warmes Frühstück geboten wird. In den Rückzügen werden diese Wagen gleichfalls laufen und Gelegenheit zu einem kleinen Imbiß bieten. Vorläufig werden drei Wagen, davon einer für den württembergischen Schwarzwald und zwei für die Schwäbische Alb eingestellt. Die Sportler gewinnen hierdurch an wertvoller Zeit. Der Gewinn wird noch größer werden, wenn, wie verlautet, auch die Fahrzeiten der Züge verkürzt werden.

— **Wintersonderzüge und Wintersportsonderzüge der Reichsbahndirektion Köln.** In einer besonderen Übersicht, die in den nächsten Tagen bei den Fahrkartenausgaben der Kölner Bahnhöfe und außerdem bei den Fahrkartenausgaben in Bonn, Coblenz Hbf., Neuß, Crefeld Hbf., M.-Gladbach, Düren und Aachen Hbf. zum Preise von 20 Pf. zu haben sein wird, ist alles Wissenswerte über die diesjährigen Wintersonderzüge 3. Klasse nach Württemberg, Bayern, dem Schwarzwald und dem Riesengebirge sowie über den Wintersportsonderzug 4. Klasse nach dem Schwarzwald zusammengestellt. Übersichten können auch bei den übrigen Fahrkartenausgaben bestellt werden.

— **Expreßgutbeförderung der Reichsbahn.** Die Beförderung von Expreßgut durch die Reichsbahn hat in der Geschäftswelt starke Verbreitung gefunden. Die Expreßgüter werden, im Unterschied von der sonstigen Güterbeförderung, auch von den Personen- und Schnellzügen in den Packwagen mitgenommen und die Annahme kann jederzeit an den Gepäckschaltern der Bahnhöfe erfolgen. Die Gebühren sind sehr mäßig, z. B. bei Paketen bis 5 kg für Entfernungen bis zu 130 km nur 40 Pf., bei weiteren Entfernungen staffelförmig steigend. Wer also sein Weihnachtspaket zum Bahnhof bringt und es am Bestimmungsort vom Empfänger abholen läßt, hat die Möglichkeit einer sowohl schnellen als billigen Beförderung durch die Eisenbahn. In einzelnen Städten, so neuerdings in Cassel, hat die Eisenbahnverwaltung bei Spediteuren eine bahnamtliche Annahmestelle für Expreß- und Eilgut eingerichtet.

— **Änderung des Frachtstundungsverfahrens.** Die Zeitschrift „Wirtschaft und Verkehr“ teilt mit, daß mit dem 1. Dezember d. J. eine grundlegende Änderung im Bankstundungsverfahren eintritt, von der die Reichsbahndirektion Dresden mit nachstehendem Bescheid Kenntnis gibt:

„Im Anschluß an das Schreiben des Herrn Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Hauptverwaltung, vom 29. Juni 1925 — 11. 1333. II. — teilen wir ergebenst mit, daß der Frachtstundungsausschuß in seiner letzten Sitzung als wesentlichste Änderung im Bankstundungsverfahren beschlossen hat, bei hinterlegten Anweisungsheften die halbmonatliche Kontenführung bei den Abfertigungsstellen ab 1. Dezember 1925 einzuführen. Dieser Beschluß ist inzwischen genehmigt worden. Es wird demnach das tägliche Ausschreiben einer Anweisung entfallen, denn es wird ab 1. Dezember 1925 nur noch eine Anweisung am 16. und 1. jeden Monats über die abgelaufene Halbmonatsschuld ausgeschrieben werden; ausnahmsweise kann aber auf Verlangen Barzahlung zugestanden werden. In Zukunft wird nicht mehr verlangt werden, daß bei hinterlegten Heften alle Anweisungen im voraus zu unterschreiben sind, sondern es brauchen nur zwei Anweisungen im voraus unterschrieben zu sein. Die vielfach beanstandete Ausschreibung von Anweisungen über ganz geringe Geldbeträge wird bei halbmonatlicher Kontenführung von selbst entfallen.“

— **Wissenschaftliche Vorträge für obere Reichsbahnbeamte in Stuttgart.** Die Reichsbahndirektion Stuttgart veranstaltet in den Monaten Dezember 1925 und Januar 1926 eine Reihe wissenschaftlicher Vorträge für obere Reichsbahnbeamte. Hierbei werden vortragen: Staatssekretär a. D. v. Stieler über: „Der internationale Eisenbahnverband und das Schicksal älterer internationaler Eisenbahnverbände seit dem Kriege"; Präsident Dr. Sigel über: „Die Neuordnung des deutschen Eisenbahnwesens" (2 Vorträge); Reichsbahnoberrat Knorr über: „Der Güterministerium über: „Grundzüge des deutschen Steuerwesens" (2 Vorträge); Reichsbahnoberrat Knorr über: „Der Güterumschlag" (2 Vorträge); Reichsbahnoberrat Rempis über: „Neuerungen und Verbesserungen im Eisenbahnsicherungswesen"; Reichsbahnoberrat Dr. Gugel über: „Die Neuordnung des Werkstättenwesens" (2 Vorträge); Reichsbahnrat Bretschneider über: „Die Grundlagen und die Entwicklung des elektrischen Bahnbetriebs der Deutschen Reichsbahn" (2 Vorträge).

Die Vorlesungen finden je Dienstags und Freitags 5¼ Uhr nachmittags im großen Saal des Hauptbahnhofs Stuttgart statt. Zur Teilnahme sind alle Reichsbahnbeamte von Besoldungsgruppe X einschl. an in Stuttgart und Umgebung eingeladen.

— **Das deutsche Fernkabelnetz.** Von dem großen, ganz Deutschland durchziehenden Fernkabelnetz ist vor kurzem das Endstück Ulm-Augsburg-München der Kabellinie Stuttgart-München in Betrieb genommen worden. Zugleich wurden alle Fernsprechkabelanschlüsse hergestellt, die in Stuttgart einzubeziehen waren, nämlich die Linien Stuttgart-Nürnberg mit Verstärkerstationen in Gaildorf und Feuchtwangen und Anschluß an die große 459 km lange Linie München-Nürnberg-Bayreuth-Hof-Plauen i. V.-Leipzig und die 168 km lange doppeladrige Linie Leipzig-Berlin. Die 88 km lange Kabellinie Stuttgart-Ulm war schon vor einiger Zeit in Benutzung genommen worden. Weiter ist Stuttgart angeschlossen an die doppeladrige Linie Stuttgart-Karlsruhe, die ihrerseits an die doppeladrige Linie Karlsruhe-Frankfurt (Main) angeschlossen wird. In Süddeutschland sind noch die Linien Nürnberg-Regensburg-Passau, Karlsruhe-Appenweier-Freiburg-Basel und Frankfurt (Main)-Mainz-Kaiserslautern-Saarbrücken ausgebaut. — Diese, von der Witterung unabhängigen Kabelfernsprechleitungen wirken sich auch im Fernsprechverkehr mit der Schweiz aus, da Basel, Zürich und andere Schweizer Städte über den Bodensee unmittelbaren Anschluß an Stuttgart haben. Mit der Betriebsaufnahme dieser Erdkabel ist eine Reihe der oberirdisch geführten Fernsprechleitungen frei geworden.

— **Geheimer Baurat Professor Dr. Klingenberg †.** Das Vorstandsmitglied der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft, Geheimer Baurat Professor Dr. phil., Dr.-Ing. e. h. Georg Klingenberg, ist am 7. Dezember im Alter von 55 Jahren an einer Lungenentzündung gestorben. Der Verschiedene gehört zu den verdienstvollsten Führern der deutschen Technik und Wirtschaft. Geboren im Jahre 1870 in Hamburg, trat er im Jahre 1893 als Assistent in das elektrische Laboratorium der Technischen Hochschule in Berlin ein und wurde bereits im Jahre 1900 zum ordentlichen Professor ernannt. Seine Hauptvorlesungen betrafen die Projektierung elektrischer Anlagen. Im Jahre 1902 wurde Professor Klingenberg in den Vorstand der AEG berufen, der er bis zu seinem jetzt erfolgten Ableben angehörte. In dieser Stellung hat sich Klingenberg um die Förderung der Wärmewirtschaft und der elektrischen Wirtschaft unvergängliche Verdienste erworben. Unter seiner Leitung wurde das weltbekannte Großkraftwerk in Golpa bei Bitterfeld innerhalb neun Monaten vor nunmehr gerade 10 Jahren aus dem Nichts geschaffen. Von ihm stammen auch die Pläne für den Bau des neuen städtischen Kraftwerkes in Rummelsburg bei Berlin. Die Bedeutung von Geheimrat Klingenberg für die wissenschaftliche Welt fand Ausdruck darin, daß man ihn im Jahre 1921 zum Vorsitzenden des Verbandes der deutschen technisch-wissenschaftlichen Vereine wählte. Ebenso bekleidete er im Verein deutscher Ingenieure das Amt des Vorsitzenden. Seine Verdienste um das Zustandekommen und um den glänzenden Erfolg der vorjährigen eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin sind noch in unserer aller Erinnerung. Der frühe Tod Professor Klingenbergs wird in den weitesten Kreisen tiefstes Bedauern auslösen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind versetzt: die Reichsbahnoberräte Froese, Mitglied der Reichsbahndirektion Breslau, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Cassel (nicht Oppeln), und Conradi, Mitglied der Reichsbahndirektion Cassel, als Mitglied zur Reichsbahndirektion Halle (Saale), — die Reichsbahnräte Hille, bisher beim Eisenbahn-Betriebsamt Uelzen, als Vorstand zum Eisenbahn-Betriebsamt Detmold, Le Blanc, Mitglied der Reichsbahndirektion Halle (Saale), als Mitglied zur Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.), Noetel, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts Euskirchen, als Vorstand zum Eisenbahn-Maschinenamt Gerolstein, Linder, bisher beim Eisenbahn-Abnahmeamt 1 Berlin, zum Eisenbahn-Abnahmeamt Dor mit amtl. Wohnsitz in Altena (Westf.), und Eugen Säuff bisher bei der Eisenbahn-Bauinspektion Freudenstadt Brückenbaubüro der Reichsbahndirektion Stuttgart, — der l bahnbaumeister Popp, bisher bei der Reichsbahndir Berlin, nach Schwerte als Leiter einer Abteilung beim Eise Ausbesserungswerk, sowie der Eisenbahnoberinspektor St ner in Neiße als Vorstand zum Eisenbahn-Verkehrsamt R

Aufgehoben: die Versetzung des Reichsbahnrats L Klipps von Altona in den Bezirk der Reichsbahndir Berlin.

In den Ruhestand ist getreten: der Präside Reichsbahndirektion Dr. jur. Mettig in Dresden.

Österreich.

— **Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen.** B Verhandlungen im Finanz- und Budgetausschuß des Na rates beantwortete Bundesminister Dr. Schürff eine Anfra welchem Verhältnisse die Mengen jener Güter stehen, d den österreichischen Bundesbahnen zu mindestens valori Tarifen verfrachtet werden, zu den Mengen jener Güter, noch nicht valorisierten Tarifen geführt werden. Der M stellte auf Grund der Statistik des Jahres 1924 fest, da wichtigste Verfrachtungsartikel der Österreichischen B bahnen die Auslandkohle ist, dessen Verfrachtung der Gesamtverfrachtung beträgt. Gleichwohl ist der Ta diesen Artikel bei einer Entfernung von 100 km au 10 800fache des Friedenssatzes erhöht worden.

Der Auslandkohle zunächst steht der Artikel Holz mit der Gesamtverfrachtungsmenge und einer Tariferhöhun 100 km auf das 13 000fache. Es folgen Baustoffe mit der Verfrachtungsmenge und einer Tarifsteigerung au 9000fache, Getreide mit 4,4 % der Verfrachtungsmeng einer Tarifsteigerung auf das 11 000fache, Sammelladung Tarifklasse A mit 4,1 % der Verfrachtungsmenge und Tarifsteigerung auf das 15 000fache. Frachtstückgut mi der Verfrachtungsmenge und einer Tarifsteigerung au 22 000fache, Güter der Tarifklasse B (z. B. Dachpappe, farben, Rohöl mit 3,7 % der Verfrachtungsmenge und Tarifsteigerung auf das 13 800fache, Düngemittel mit 3,5 Verfrachtungsmenge und einer Tarifsteigerung auf das fache, minderwertige Frachtstückgüter mit 3,2 % der Ver tungsmenge und einer Tarifsteigerung auf das 15 000- bis fache, Erze und Kartoffeln mit 2,6 % der Verfrach menge und einer Tarifsteigerung auf das 13 000fache landkohle mit 2,3 % der Verfrachtungsmenge und Tarifsteigerung auf das 14 800fache, Mehl mit 2 % der Ver tungsmenge und einer Tarifsteigerung auf das 14 000fache, wertige Stückgüter der Klasse I mit 1,8 % der Verfrach menge und einer Tarifsteigerung auf das 21 200fache, Ze Schamotte, feuerfeste Ziegel mit 1,8 % der Verfrachtungs und einer Tarifsteigerung auf das 10 000fache, Koks mit der Verfrachtungsmenge und einer Tarifsteigerung au 12 000fache, Milch mit 1,5 % der Verfrachtungsmenge und Tarifsteigerung auf das 5000fache, Rindvieh mit 0,8 % der frachtungsmenge und einer Tarifsteigerung auf mehr al doppelte Valorisation, Fleisch mit 0,3 % der Verfrachtungs und einer Tarifsteigerung auf das 15 400fache, Eilstückgüt 0,3 % der Verfrachtungsmenge und einer Tarifsteigerun das 20 000fache des Friedenstarifes.

Die angegebenen Valorisationszahlen beziehen sich stet Verfrachtungen von 100 km.

Den Einnahmen nach bietet sich allerdings ein wese anderes Bild, denn die Einnahmen der österreichischen Bu bahnen betragen aus dem Güterverkehre das 15 500fach Vorkriegstarife.

Die Bundesbahnverwaltung ist von dem Grundsatze gangen, bei Festsetzung der Tarifierung den Wert und die satzfähigkeit der einzelnen Gegenstände nach Tunlic zu berücksichtigen. Demgemäß gelangen für die hochwerti Güter Tarife zur Anwendung, die die Valorisierungsgren reicht oder überstiegen haben, wogegen für minderwertige insbesondere für Rohstoffe, die billigeren, nicht valoris Tarife angewendet werden. Hierbei ist in den einzelnen klassen die Erhöhung nicht schematisch vorgenommen w sondern es wurde den jeweiligen Wettbewerbsverhältnissen den übrigen für den Absatz der betreffenden Güter maßgeb besonderen Umständen Rechnung getragen. Dadurch ist klärlich, daß auch in den einzelnen Tarifklassen im Verh zu den Vorkriegstarifen bei verschiedenen Entfernungen schiedene Erhöhungen vorkommen. Als allgemeine Regel hierbei gelten, daß die Tariferhöhung mit der Entfernung Am deutlichsten veranschaulicht dies der Artikel Kohle bei 50 km eine Tarifaufwertung auf das 10 700fache, bei 10 auf das 10 800fache, bei 300 km auf das 14 700fache auf

[...] Tatsache kommt in erster Reihe den inländischen Ver[...]ern sehr zugute, da statistisch festgestellt ist, daß die [...]schnittliche Verfrachtungsentfernung im Inlande 126 km [...]t, sich somit in einer Entfernung bewegt, in der die Auf[...]ng in der jeweiligen Tarifklasse die geringste ist. Auf der [...]n Seite wirkt die höhere Tarifaufwertung auf größeren [...]nungen im Sinne einer Verteuerung der Durchfuhrgüter, [...]ie bekannt, in der Regel längere Strecken in Österreich [...]legen müssen. Daß mitunter die geringere Aufwertung [...]entfernungen unter Umständen den gleichartigen Einfuhr[...] aus dem Auslande zustatten kommt, ist nicht zu ver[...], da eine tarifarische Unterscheidung der Auslandgüter [...]über den Inlandgütern nach den Bestimmungen der Han[...]rträge unzulässig ist.

[...] Österreichischen Bundesbahnen greifen in jenen Fällen, [...]en ausnahmsweise Inlandgüter auf größere Entfernungen [...]chtet werden müssen, vielfach durch tarifarische Sonder[...]hmen verbilligend ein. Der Minister verwies in dieser [...]ung insbesondere auf den sehr ermäßigten Sonder[...] für Tirol und Vorarlberg, der erst kürzlich für [...]chsendungen eine Ausdehnung auf Stationen in Salz[...] erfahren hat.

[...]gehend auf die weiter berührte Frage der Kohlen[...]e bemerkte der Minister, daß bei Erstellung der Kohlen[...] der Grundsatz als Richtschnur diente, die für den Inland[...]uch bestimmte Kohle inländischer wie ausländischer Her[...] billiger zu verfrachten als jene Kohle, die vom Inland [...]dem Ausland befördert wird; im letzteren Falle ist es [...]ültig, ob es sich um Kohle handelt, die Österreich transi[...] der die aus Österreich ausgeführt wird.

— Der Eisenbahnanschluß- und Übergangsdienst zwischen [...]eich und der Tschechoslowakei. In den letzten Tagen [...] in Prag zwischen Vertretern der österreichischen und [...]oslowakischen Regierungen Verhandlungen über die [...]ng der beiderseitigen Eisenbahnübergangs- und Anschluß[...]tnisse statt. In eingehenden Beratungen wurde eine voll[...]e Übereinstimmung erzielt. Dem nunmehr vorliegenden [...]gsentwurf zufolge sollen die sämtlichen Grenzdienste in [...]len gemeinsamen Grenzbahnhöfen zusammengelegt wer[...] Marchegg, Retz, Laa auf österreichischer, Lundenburg, [...], Oberhaid auf tschechoslowakischer Seite. Ebenso soll [...]arifberechnung bis und von diesen Grenzbahnhöfen und [...]is und von der Grenze selbst erfolgen.

— [S]teigerung des Verbrauches inländischer Kohle. Der Ge[...]rbrauch Österreichs an mineralischen Brennstoffen belief [...] September auf 687 604 t und ist somit gegenüber dem [...]nate (657 383 t) um rund 30 000 t gestiegen. Die In[...]slieferungen betrugen 257 599 t (38 % der Gesamt[...]ung), das sind um rund 12 000 t mehr als im Vormonate. [...] Mehrbedarf wurde aus der Steigerung der Förderung, die [...]d 16 000 t auf 265 491 t erhöht wurde, gedeckt. Der Ge[...]verbrauch Österreichs im dritten Vierteljahr 1925 ist [...]ber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres von 1 920 982 t [...]25 853 t, also um 104 871 t gestiegen. Hierbei wurde die [...]dische Kohle in stärkerem Maße zur Verwendung [...]ezogen als die ausländische. Im dritten Jahresviertel 1924 [...] 678 818 t, 1925 763 836 t (+ 13 %) inländische Kohle [...]n. Die stärkere Heranziehung inländischer Kohle für den [...]uch hat bewirkt, daß von ausländischer Braunkohle nur [...] t (— 65 000 t) eingeführt wurden. Darauf ist die trotz [...]rten Steinkohlen- und Kokseinläufen (Steinkohle um [...]000 t auf 1 018 813 t, Koks um rund 61 000 t auf 132 663 t) [...]nismäßig geringfügige Steigerung der gesamten auslän[...] Kohlenbezüge um 1,6 % (drittes Vierteljahr 1924: [...]4 t, drittes Vierteljahr 1925: 1 262 017 t) zurückzuführen. [...]n einzelnen Verbrauchergruppen haben die Verkehrsan[...] 398 292 t (— 33 347 t), die Gas-, Wasser- und Elektrizi[...]ke 319 685 t (— 33 545 t) bezogen. Der Hausbrand hatte [...]485 t einen Mehrbedarf von 15 000 t, die Industrie mit [...] t einen solchen von 157 731 t. Vorstehender Vergleich [...]iden gleichartigen Jahresabschnitte 1924 und 1925 zeigt, [...] schon seit längerem wahrgenommene steigende Richtung [...] Verwendung inländischer Kohle anhält.

Niederlande.

— [D]ie Einnahmen der Niederländischen Eisenbahnen betrugen [...]tober d. J. 13 739 780 fl. und in den ersten 10 Monaten [...]33 442 458 fl. gegen 141 970 007 fl. im Jahre 1924; auf das [...]kilometer täglich 120,74 fl. im Jahre 1925 und 127,73 fl. [...]re 1924.

— [D]ie Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1925. Die im [...]ick auf das Jahr 1924 ausgesprochene Hoffnung, daß es [...]ederländischen Bahnen gelingen werde, das Jahr 1924 ohne Fehlbetrag abzuschließen, hat sich in der Tat erfüllt. Zwar gingen die Einnahmen aus dem Personenverkehr noch weiter etwas zurück, aber entsprechend dem langsamen Aufstieg des gesamten Wirtschaftslebens konnte bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr zum ersten Male seit vielen Jahren wieder eine Zunahme festgestellt werden, und da es weiterhin auch gelang, die Betriebskosten noch mehr herabzusetzen, ergab sich ein Überschuß, der es ermöglicht, endlich wieder die übliche Dividende von 5 % auszuzahlen, ohne den Staat zu Zuschüssen in Anspruch zu nehmen. Für das Jahr 1925 hat sich diese günstige Entwickelung leider nicht fortgesetzt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sanken noch weiter, und auch im Güterverkehr ist eine rückläufige Bewegung eingetreten. Wenn nun auch anzunehmen ist, daß die Betriebskosten noch um einiges ermäßigt werden können, so erscheint es doch zweifelhaft, ob der Einnahmerückgang hierdurch wird ausgeglichen werden können; mit einem kleinen, durch den Staat zu deckenden Fehlbetrag wird somit zu rechnen sein.

Das Berichtsjahr selbst ist im allgemeinen ruhig verlaufen. Bemerkenswert ist die Auflösung der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft (Boxtel-Wesel), deren entsprechende Teilstrecken vom Deutschen Reich und von der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft angekauft wurden; ihre Linie, die früher im Vlissinger Verkehr eine große Rolle spielte, wird z. Zt. als Nebenbahn betrieben, doch werden die Bemühungen, ihr wenigstens einen Teil des alten Verkehrs wiederzugewinnen, wohl nicht ohne Erfolg sein. Die Verstaatlichung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn Zutfen-Winterswyk-Bocholt und -Borken ist auf den 1. Januar 1926 verschoben. Die Elektrisierung der Hauptbahnstrecke Amsterdam-Rotterdam schritt langsam fort, indem einzelne Brücken verstärkt wurden, auch der Umbau der Linie Rotterdam-Haag-Scheveningen vom Wechselstrom auf Gleichstrom wurde gefördert. Der zunehmende Wettbewerb der Personenkraftwagen veranlaßte die Niederländischen Eisenbahnen, dem Triebwagenverkehr mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Ein Gesetz, das die Bahnen für die Leistungen im Interesse der Post angemessen entschädigt, ist in Vorbereitung, die hierdurch gewonnenen Summen sollen indes lediglich für die in der letzten Zeit gänzlich unterbliebenen Abschreibungen verwendet werden.

Es sei noch erwähnt, daß die Dampfschiffahrtsgesellschaft „Zeeland“ in Vlissingen im Juli 1925 ihr fünfzigjähriges Bestehen feiern konnte; sie beförderte 1924 insgesamt 65 631 Reisende im Verkehr mit England. Die englische Linie über Hoek van Holland-Harwich erreichte mit 130 662 Reisenden die höchste jemals erreichte Verkehrszahl.

Übrige europäische Länder.

— Internationaler Eisenbahnverband. Das Oktoberheft der Verbandszeitschrift berichtet über eine außerordentliche Versammlung des Ausschusses für Abrechnungen und Währungen, die am 7./8. Oktober 1925 in Como stattfand, und in der über einen Antrag verhandelt wurde, die Mitglieder des Internationalen Eisenbahnverbandes zu verpflichten, alle Abrechnungen oder wenigstens alle Rollmaterialabrechnungen durch das Allgemeine Ausgleichsamt in Brüssel regeln zu lassen. In der Verhandlung ergab sich indes, daß der Antrag falsch aufgefaßt worden war und daß die antragstellende Verwaltung keine solche Verpflichtung angestrebt, sondern nur gewünscht hatte, daß die Frage der Ausdehnung der Zuständigkeit des Ausgleichsamts geprüft werde. Da in der Verhandlung die Mehrzahl der Ausschußmitglieder in Übereinstimmung mit dem von der Deutschen Reichsbahn erstatteten Mitbericht sich dahin aussprach, daß die Beteiligung am Allgemeinen Ausgleichsamt freigestellt bleiben müsse, beschränkte sich der Ausschuß auf Antrag der Italienischen Staatsbahn darauf, den Wunsch auszudrücken, „die Mitgliedverwaltungen und die von diesen Verwaltungen geleiteten Ausgleichsämter möchten in möglichst großem Maße dem Allgemeinen Ausgleichsamt beitreten, insbesondere was den Austausch des Rollmaterials anbelangt“. In der nächsten Sitzung des Ausschusses soll im übrigen auch geprüft werden, auf welche Weise sich eine Verminderung der jetzt bei dem Zahlungsverfahren des Allgemeinen Ausgleichsamtes erforderlichen Barausgleichungen erzielen läßt, da zurzeit, wie der Vertreter der Italienischen Staatsbahnen hervorhob, zur Begleichung der Schuld aus einem Abrechnungsabschnitt oft vier bis fünf Zahlungen in verschiedenen Währungen erforderlich sind. Die Vorschriften für das Allgemeine Ausgleichsamt wurden den aufgetretenen Bedürfnissen gemäß in zahlreichen Punkten ergänzt und genauer gefaßt. Die neue Fassung ist in der Zeitschrift abgedruckt.

In der außerordentlichen Versammlung des Ausschusses für technische Fragen zu Paris am 10./12. Oktober wurde zu den vom „beratenden internationalen Komitee für Ferngespräche auf große Entfernungen“ ausgearbeiteten Richtlinien Stellung genommen, die den Schutz der Telephon- und Telegraphenleitungen

gegen die Störungseinwirkungen der Starkstrom- oder Hochspannungsleitungen und besonders der elektrischen Eisenbahnleitungen betreffen. Die Einwendungen des Ausschusses sollen an den Geschäftsführenden Ausschuß weitergeleitet werden.

Neben einigen Aufsätzen enthält die Zeitschrift dann noch eine Aufstellung über die derzeitige Zusammensetzung der Organe des Internationalen Eisenbahnverbandes.

— Eröffnung der schwedischen Bahnstrecke Forsmo-Hoting. Am 2. Dezember d. J. wurde die Staatsbahn Forsmo-Hoting, die erste und wichtigste Querverbindung zwischen der Inlandbahn und der nördlichen Stammbahn in Schweden, feierlich in Anwesenheit des Königs eröffnet. Sie nimmt trotz ihrer verhältnismäßig geringen Länge und ihrer Grundeigenschaft als Lokalbahn eine bedeutungsvolle Stelle in der Reihe der in letzter Zeit zum schwedischen Staatsbahnnetz hinzugekommenen Strecken ein.

Der Ausgangspunkt der neuen Bahn von der nördlichen Stammbahn ist die Station Forsmo, unmittelbar südlich der Brücke über den Ångermanälv gelegen. Die Bahn läuft zunächst mit entzückenden Ausblicken auf das Flußtal längs der steilen westlichen Flußhänge. In unmittelbarer Nähe der Station Ådalsliden (28 km) bildet der Ångermanälv den mächtigen Nämwasserfall (21 200 Turbinen-PS bei 9 Monate Leistung). Hier läuft auch ein weitverzweigtes Wegnetz zusammen und eröffnet der Station einen ausgedehnten Verkehrsbereich. Ungefähr 6 km weiter geht die Bahn über den Fjällsjöälv, der hier den stattlichen Wasserfall Akarisslan (16 700 Turbinen PS) bildet. Die Bahn verläßt dann das Gebiet der Lehme und Flußablagerungen mit ihren leicht zu bearbeitenden Böden und geht über Moränen- und Moorböden in das Tal des Fjällsjöälv über. Die Endstation Forsmo befindet sich 121 km von Hoting.

Als Größtsteigung ist 17 ‰ in der Geraden mit entsprechender Einschränkung in Kurven zugelassen. Der Mindesthalbmesser von 300 m ist nur an ein paar Stellen angewendet. Der Oberbau ist von der Form 1878 mit 27,5 kg/m bei 14 Stück 2,5 m langen Schwellen auf 10 m Gleis.

Die Gesamtkosten für das Kilometer betrugen ungefähr 151 000 Kr. Diese hohen Baukosten sind teils darauf zurückzuführen, daß der Bau mit einer Zeit der Teuerung zusammenfiel, teils auf Schwierigkeiten in der Bauausführung. Gleisisolierungen in Form von Ausgrabungen wurden zwar auf das Notwendigste beschränkt, trotzdem aber war es nicht zu vermeiden, daß auf eine Strecke von nicht weniger als 20 km oder 17 % der ganzen Bahnlänge schon von Anfang an mit Rücksicht auf den guten Bestand der Bahn und deren zweckmäßigen Unterhalt Ausgrabungen zu Isolierungszwecken angelegt wurden. Diese Isolierungen gelten vor allem den im nordischen Klima zu fürchtenden Frostwirkungen. Man fängt bei uns, wenn auch aus etwas anderen Beweggründen, ebenfalls an, diesen Isolierungen Aufmerksamkeit zu schenken (vgl. Organ für die F. d. E. W. 1925, S. 419). Drei größere Brücken kommen vor, die über den Fjällsjöälv mit 55 m Hauptöffnung und zwei Seitenöffnungen von je 33 m, die Brücke über den Röå, eine 120 m lange Blechbalkenbrücke auf Pendelstützen in 25 m Höhe über dem Wasser, und die Brücke über den Rörströmälv in drei Öffnungen von zusammen 75 m Spannweite.

Die Betriebsweise, die auf der Bahn Forsmo-Hoting angewendet werden soll, weicht vom sonstigen „staatsbahnmäßigen" Betrieb ab. Sie ist die gleiche, die schon seit mehreren Jahren auf den dem Betrieb eröffneten Teilstrecken der nördlichen Inlandbahn sowie auf den Linien Sveg-Hede, Hällnäs-Lycksele u. a. nordländischen Staatsbahnen angewendet wird. Die neue Bahn hat, abgesehen von den Endstationen, 16 Verkehrsplätze. Die Bedienung der meisten ist den Bahnwärterfrauen übertragen. Es ist also kein besonderes Verkehrspersonal angestellt. Die Stationsgebäude sind meist einstöckig und enthalten Warte- und Abfertigungsraum sowie die Bahnwärterwohnung mit bequemer Verbindung zwischen den beiden letzteren, um eben die Bedienung des Verkehrs durch die Frauen zu ermöglichen. Zum gleichen Zweck ist auch der Güterboden unmittelbar angebaut. Mit Ausnahme von vier größeren Verkehrsplätzen fehlen feste Signale. Gleichwohl sind Zugbegegnungen auch in kleinen Verkehrsplätzen ohne Verkehrspersonal möglich. Der zuerst ankommende Zug fährt vorsichtig ein, während der andere vor der Einfahrtweiche stehen bleibt und erst auf ein vom zuerst eingefahrenen Zug gegebenes Signal kommt. Die Weichen für Seitengleise sind mit Kontrollschlössern gesichert. Der Zugführer hat den Schlüssel und die Bahnwärterfrau hat mit der Betriebssicherheit nichts zu tun. Es ist nur Telephon vorhanden. Die Tätigkeit der Frau beschränkt sich also auf Fahrkartenverkauf, Einnahme und Abgabe von Reisegepäck und Gütern. Die Beförderung zwischen Zug und Güterschuppen besorgt das Zugpersonal. Bei solchen Bahnen ist es auch nicht erforderlich, daß Wagen, die auf freier Strecke zum Be- oder Entladen abgestellt werden, durch besondere Lokomotive in die Station hereingeholt werden, sondern es ist l solche Wagen an die Streckenzüge anzukoppeln. Alle 1:p wärter sind in Stationsgebäuden untergebracht. Besonder wärterhäuser sind nicht aufgeführt. Die Betriebsform in vielem der der bayerischen Lokalbahnen nicht un Diese waren auch seinerzeit Gegenstand schwedischer

— Elektrische Schneepflüge auf der schwedischen La bahn. Auf der schwedischen Lapplandbahn sind diese die ersten elektrischen Schneepflüge in Betrieb genomm den. Sie sind von der schwedischen Elektrizitätsfirma A liefert und weisen, abgesehen davon, daß sie elektrisch be werden, gegenüber den früheren Bauarten keine keiten auf.

— Die finnischen Staatsbahnen im Jahre 1924. Einem h den der Direktor der statistischen Abteilung der fin Staatsbahnen, Kala, über die Staatsbahnen im Jahre 19 öffentlicht, ist folgendes zu entnehmen.

Ende 1924 hatten die finnischen Staatsbahnen 4372 km und die Privatbahnen 300 km. Im Dezember 1917, als F selbständig wurde, hatten die Staatsbahnen 3828 km Län denen aber 35 außerhalb Finnlands in Rußland lagen und Frieden von Dorpat endgültig abgetreten wurden. Im von 7 Jahren haben also die finnischen Staatsbahnen um 600 km, d. i. 15,3 %, zugenommen. Dazu kommen 360 km i 192 km sind doppelgleisig. Vorhanden waren 612 Lokom 1055 Personen- und 17 064 Güterwagen. Der Verkehr bl 18,3 Millionen Zugkilometern ungefähr auf der Höhe des Vo (18,2 Mill.). Die zurückgelegten Achskilometer nahmen d von 815,5 auf 812,8 Millionen eine Kleinigkeit ab. Im Gü kehr war überhaupt ein Rückgang von 602,5 auf 588,9 M zu vermerken, der aber durch den Personenverkehr einigermaßen wettgemacht wurde. Die Anzahl der Rei nahm von 24,4 auf 27,7 Millionen zu, die beförderten nahmen von 8,2 auf 8,1 Millionen Tonnen ab. Der Perso kehr brachte 220,5 Millionen Mark, d. i. 6,3 Millionen m im Vorjahre, ein. Die Einnahmen aus dem Güterverke 397 Millionen blieben um 4,4 Millionen zurück. Die Ges nahmen waren 641,6 gegen 631,3 i. V., also nur 10,3 Mi mehr. Die Abrechnung der finnischen Staatsbahnen läß zinsung und Agio für Eisenbahnanleihen bei der Eisenba führung außer Ansatz. Die unmittelbaren Eisenbahnau erreichten 561,6 Mill. Mark gegen 496,2 i. V. Die Zunah den Ausgaben überholte die in den Einnahmen weit. Die einkünfte aus Verkehr brachten 1923 einen Überschu 135,1 Mill., 1924 nur 80 Mill. Letztere Zahl ist außerord gering für ein Unternehmen mit einem Kapitalwert (Ba wegliches und anderes Material) von ungefähr 3,5 Mil jetzt gültiger finnischer Mark, besonders wenn man beden Verzinsung und Agio der Eisenbahnanleihen nicht mitge sind.

Bezeichnend für die gegenwärtige wirtschaftliche La Staatsbahnen ist der Umstand, daß die ganze Anleihe auf 3½ Milliarden Mark betragende Eigentum nur 260 Millione erreicht. Ein Teil dieser Anleihe ist zwar im Ausland auf men, was Agioverlust an Verzinsung und Tilgung beding auch wenn man diesen Umstand berücksichtigt, ist das V nis zwischen Kapitalwert und Schuld außerordentlich vort Dieses Ergebnis rührt teilweise davon her, daß frühere anleihen zu bedeutenden Teilen zurückbezahlt wurden, te daher, daß spätere Mehrungen im Eisenbahnnetz aus lau Mitteln bestritten wurden. Das war auch 1924 der Fall. S den 93,5 Millionen für neues rollendes Material, 68,9 fü bauten an den bestehenden Bahnen und 98,4 für neue B zusammen 260,8 Millionen Mark verausgabt. 1923 wa 222,2 Millionen.

Da der Nettoüberschuß der Staatsbahnen nicht befri wurden Maßnahmen zur Erhöhung der Tarife ergriffen Gütertarife konnten nicht nennenswert erhöht werden, oh Wirtschaftsleben des Landes zu schädigen, weshalb die Pe tarife verhältnismäßig mehr erhöht wurden. Die volle W läßt sich noch nicht überschauen. Die Anzahl der Reisen ersten Vierteljahr 1925 sank von 6,5 i. V. auf 5,4 Mill., w die Einnahmen trotzdem stiegen, und zwar von 45,4 auf 50 lionen Mark. Der Güterverkehr war im ersten Vier wegen des milden Winters verhältnismäßig schwach, stie gleichwohl von 100,5 auf 104,1 Mill. Mark.

Aussichtsreicher vom Gesichtspunkt der Eisenbahnfinanz die Tariferhöhung ist der Umstand, daß mehrere neue, z los vortreffliche Häfen entweder schon eröffnet wurden od die zu ihnen führenden Eisenbahnen im Bau sind. Der wi Hafen in Björkö, im östlichen Teil der finnischen Bucht jetzt in unmittelbarer Verbindung mit Wiborg und wird z los die höchsten Verkehrserwartungen erfüllen. Einen bes schönen Hafen hat auch Nystad, das an das Eisenbahne geschlossen wurde, aber da die Verbindung mit dieser gegenwärtig nur über Abo möglich ist, das einen eigene

zten Hafen mit regelmäßigen Dampferverbindungen besitzt, noch nicht der volle Nutzen aus Nystad gezogen werden. Eisenbahn ist im Bau zum Hafen bei Trångsund, der sich jetzt unter weit ungünstigeren Verhältnissen den Ruf eines aggebenden Ausfuhrhafens für das östliche Finnland er- n hat. Wenn die Eisenbahnstrecke zwischen Idensalmi Ylivieska endgültig eröffnet ist und leichte Verbindungen hen der Savolaksbahn und der Uleåborgbahn geschaffen wird der Hafen von Yxpila bei Gamlakarleby Bedeutung nen, besonders als Holzausfuhrhafen. Weiter wird Yxpila ichste Ausfuhrhafen für Holzwaren, die von der Forstver- ng mittels einer Waldbahn aus dem mittleren Österbotten n Markt gebracht werden.

finnische Eisenbahnpolitik ist seit der Selbständig- ng im allgemeinen auf zwei für das ganze Land wichtige eingestellt: die Ausnützung der natürlichen Hilfsquellen ndes und die Leitung des Rohmaterials sowie — nach dessen elung — der Erzeugnisse zu geeigneten Häfen, und fürs der Bau von Verbindungslinien zwischen den bestehen- isenbahnen, um leichte und kurze Vermittlungen mit den äfen für immer größere Flächen des Landes zu schaffen bhaftere gegenseitige Verbindungen zwischen den früher ten Bahnen im Landinneren zustande zu bringen.

finnische Eisenbahnverkehr ist hauptsächlich auf Holz- eingestellt. Vor dem Krieg nahmen Holzwaren 49—51 % esamten Güterverkehrs ein, im letzten Jahre 57—58 %. nimmt nur 1—2 % der beförderten Gütermengen ein. nig wird Kohle befördert. Vor dem Kriege war die allge- mittlere Transportlänge 125—135 km, für Kohle 55—65 km, lzwaren 90—95 km, für Papierindustrieerzeugnisse unge- 60 km. Seit dem Krieg hat die mittlere Beförderungslänge end zugenommen, da Holzwaren jetzt mit Vorteil auf weit e Entfernungen befördert werden können. Das gegen- e Mittel für Waren aller Art ist 160—165 km.

— **erbesserung der Ausfuhr Polens.** Nach einer amtlichen ischen Zusammenstellung betrug die Ausfuhr im Oktober 3000 Zloty, wogegen die Einfuhr auf 80 083 000 Zloty fiel, sich ein Ausfuhrüberschuß von 51 425 000 Zloty ergibt. Besserung der polnischen Bilanz ist auf die radikalen welche die polnische Regierung im Handelsverkehr ge- hat, zurückzuführen. Dagegen sind die Staatseinnahmen n Zöllen und Zollgebühren bedeutend gesunken. Die Sta- dieser Einnahmen zeigt, daß die Zölle und Zollgebühren il rund 34 Millionen Zloty, im Mai 26,8 Mill., im Juni 26,2, i 26,1, im August 21,5, im September 15,5 und im Oktober illionen Zloty erreichten.

— **Neuerliche Ermäßigungen der Frachtsätze für Ausfuhr- aus der Tschechoslowakei nach der Schweiz.** Die mit keit vom 23. Oktober bewilligten ermäßigten Frachtsätze sfuhrzucker nach den schweizerischen Grenzstationen und St. Margreten aus gewissen Stationen von Böhmen, ähren und Schlesien, über die wir in Nr. 45 d. Ztg. be- ten, wurden neuerdings ermäßigt. Diese tarifarische hme stellt sich als eine weitere Phase des Tarifkampfes en den beteiligten Bahnverwaltungen um die tschecho- ischen Zuckertransporte dar. Die Deutschen Reichsbahnen die oben erwähnte Begünstigung ihrerseits mit einer Er- ng der Frachtsätze auf ihren Strecken von den tschecho- isch-deutschen Grenzstationen nach der schweizerischen bei Basel und Schaffhausen beantwortet, wodurch sich itung der Zuckertransporte aus den der reichsdeutschen benachbarten tschechischen Erzeugungsstätten für über die reichsdeutschen Linien nach der Schweiz billiger ete als über die tschechoslowakischen und österreichischen nach Buchs oder St. Margreten. Um diese Ablenkung in zu verhindern, hat die tschechoslowakische Staats- rwaltung mit Gültigkeit vom 26. November in den oben- ten Verkehrsbeziehungen die Frachtsätze neuerlich — m 450 Heller für je 100 kg — herabgesetzt, so daß die rung über die Tschechoslowakei und Österreich von nun der billiger ist als über Deutschland.

— **hweres Eisenbahnunglück in der Tschechoslowakei.** Am ember ereignete sich auf der schmalspurigen Strecke der schen Landesbahn zwischen Karwin und Deutsch-Littau hängnisvolles Unglück. An dem Orte, wo die Strecke harfe Biegung macht, entgleiste ein Motorwagen und über- sich, wobei fünf Personen, darunter ein Zugführer und gkondukteur, getötet wurden. Außerdem erlitten zwei n schwere und sechs Reisende leichte Verletzungen. In ge befanden sich meistens Arbeiter, die zur Arbeit nach rg fuhren.

— **schechoslowakische Durchgangsbegünstigung für Benzin, um und deren Abfälle.** Mit Gültigkeit vom 1. Dezember für die genannten Güter, die aus Polen nach Frankreich oder nach dem Saargebiet gehen, bei deren Durchfuhr durch die Tschechoslowakei in der Strecke Petrowitz-Staatsgrenze-Eger bzw. Furth i. W. bedeutend herabgesetzte Frachtsätze bewilligt Die Sendungen müssen mit internationalen Frachtbriefen bis nach Frankreich oder dem Saargebiet aufgeliefert sein und über bestimmte deutsch-französische Grenzübergänge nach den genannten Bestimmungsländern austreten. Solche Übergänge sind im ganzen fünf festgesetzt worden. Je nachdem, über welchen diese Sendungen nach Frankreich oder dem Saargebiet austreten, ist die Ermäßigung verschieden abgestuft. So beträgt z. B. der ermäßigte Frachtsatz nach Furth i. W. 1155 Heller für 100 kg, falls die Sendung über den französisch-deutschen Übergang Neuburg Gr. nach Frankreich austritt. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10 000 kg zu erfolgen.

— **Organisierung tschechoslowakischer Besitzer privater Eisenbahnwagen.** Anfangs Oktober fand in Wien eine Versammlung der Vertreter ausländischer Verbände von Besitzern privater Eisenbahngüterwagen statt. An den Verhandlungen haben sich auch Vertreter Deutschlands und der Tschechoslowakei inoffiziell beteiligt, in welchen Staaten bisher keine Organisationen der Eigentümer von Privatwagen bestehen. Wie bereits in Nr. 48, S. 1359 d. Ztg. mitgeteilt, ist in den Wiener Verhandlungen beschlossen worden, eine internationale Organisation der Nationalen Verbände zu gründen. Im Hinblick auf diesen Beschluß wird in den nächsten Tagen in Prag eine Beratung der Interessenten stattfinden, um über die Gründung eines solchen Verbandes in der Tschechoslowakei zu beraten. Das größte Interesse für diese Sache zeigt sich bei der Petroleum- und der Spiritusindustrie, geringeres Interesse äußert sich in der Eisen- und in der Kohlenindustrie. Die Hauptaufgabe des internationalen Verbandes wird es sein, die Zuziehung zu den internationalen Eisenbahnverhandlungen zu erzielen, welche für die Besitzer von Privatbahnwagen von großer Bedeutung ist. In dieser Beziehung wird der österreichische Verband eine umfangreiche Denkschrift aller Forderungen ausarbeiten, welche nach erfolgter Gründung des internationalen Verbandes allen Regierungen vorgelegt werden soll. Nach den vorgeschlagenen Organisationssatzungen werden die Verbände von fast allen mitteleuropäischen Staaten dem Internationalen Verbande angehören, jeder dieser nationalen Verbände wird über drei Stimmen verfügen.

— **Die tschechoslowakische Handelsbilanz im Oktober passiv.** Das staatliche Statistische Amt veröffentlicht soeben die Daten über die Spezialeinfuhr nach der Tschechoslowakei im Oktober 1925 sowie in den ersten zehn Monaten des Jahres. Insgesamt wurden im Oktober eingeführt: 793 521 t und 141 425 Einzelsendungen im Werte von 1 796 101 052 Kc. gegen 542 508 t und 95 283 Einzelsendungen im Werte von 1 354 699 890 Kc. im Oktober 1924. Die Einfuhr im Oktober war um 127 Mill. Kronen größer als im Monat September und um 442 Mill. größer als im Oktober 1924. Die Ausfuhr im Oktober d. J. war hingegen um 69 Mill. Kronen kleiner als im September 1925, aber um 155 Mill. größer als im Oktober 1924.

Während die Außenhandelsbilanz im September 1925 mit 16 Mill., im Oktober 1924 mit 107 Mill. Kronen aktiv war, ergibt sich für den Monat Oktober 1925 ein Abgang von 180 Mill. Kronen. Für die Monate Januar bis Oktober 1925 weist der Außenhandel ein Aktivum von 1253 Mill. Kronen aus, gegen 620 Mill. in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die starke Einfuhrsteigerung im Oktober fällt aber vorwiegend auf Industriestoffe.

— **Die Gerichtsverhandlung über das Eisenbahnunglück bei Bellinzona.** In Ergänzung unserer Mitteilung in Nr. 48 S. 1360 (zu vergleichen auch den Aufsatz in Nr. 28 dieser Zeitung aus 1924) erhalten wir folgende Zuschrift: Am 23. April 1924 ereignete sich bekanntlich durch den Zusammenstoß zweier Schnellzüge bei der Station Bellinzona der Schweizerischen Bundesbahnen ein sehr schweres Eisenbahnunglück, dem unter andern auch der deutsche Parlamentarier und frühere Minister Dr. Helfferich nebst seiner Mutter zum Opfer fielen. Vor dem korrektionellen Assisengericht des Kantons Tessin begann am 23. November d. J. in Bellinzona die Hauptverhandlung über die Frage, wem die Schuld an diesem schweren Unfall zuzumessen sei. Die Angeklagten waren vier Angestellte der Schweizerischen Bundesbahnen, die in der fraglichen Nacht auf den in Betracht kommenden Stationen Dienst getan hatten. Die Verhandlung, die unter starkem Andrang des Publikums begonnen hatte, fand jedoch, wenigstens vorläufig, ein rasches Ende.

Auf Grund eines Augenscheins, der auf Antrag der Verteidigung am Nachmittag des ersten Verhandlungstages stattfand, und angesichts des Umstandes, daß erst wenige Tage vor Beginn der Hauptverhandlung neue Gutachten sowohl von der Verteidigung als auch den Schweizerischen Bundesbahnen, die sich dem Prozeß mit einem formellen Entschädigungsantrag angeschlossen hatten, vorgelegt worden waren, beschloß das Gericht in der Sitzung vom 24. November d. J. auf Antrag der Verteidigung,

dem sich auch die Staatsanwaltschaft, unter Vorbehalt aller weiteren Maßnahmen, anschloß: 1. Die Akten werden an den Staatsanwalt zu neuer Prüfung, zu allenfalsiger Wiedererhebung der Klage und zu neuer Entschlußfassung zurückgewiesen. 2. Die Prozeßkosten werden vom Staate vorgestreckt.

Damit ist die Verhandlung zunächst auf unbestimmte Zeit vertagt. Ob sie erneut aufgenommen werden wird, oder ob die Prüfung der neuen Gutachten und des Ergebnisses des Augenscheins dazu führen wird, die Anklage nicht weiter zu verfolgen, läßt sich mit Sicherheit noch nicht übersehen. Es wäre verfrüht, hierüber Mutmaßungen zu äußern.

— **Die Währungsschwierigkeiten in Belgien** brachten den Staatsbahnen zwar einen erheblichen Verkehrszuwachs, namentlich, da im niederländisch-schweizerischen Durchgangsverkehr über Brüssel-Luxemburg-Straßburg der deutsche Wettbewerb vielfach ausgeschaltet war, gleichwohl ist mit einem erheblichen Betriebsverlust zu rechnen, und zwar wird dieser noch größer sein, als zu Beginn des Jahres angenommen war. Im übrigen macht die Industrialisierung des Landes weitere Fortschritte und Verkehrsmittel und Verkehr werden daraus ihre Früchte ziehen.

— **Betriebsschwierigkeiten der englischen Eisenbahnen.** Anfang Dezember haben die englischen Eisenbahnen, bei den dortigen Witterungsverhältnissen ein seltener Fall, mehrere Tage lang unter Schneefall und den Wirkungen der Kälte zu leiden gehabt. Besondere Schwierigkeiten entstanden auf den Strecken mit elektrischem Betrieb, und unter diesen namentlich bei denen mit Stromzuführung durch eine dritte Schiene. Bei den über Tag gelegenen Strecken der Londoner Metropolitan und der Metropolitan District-Eisenbahn wurden Sonderzüge gefahren, die, mit besonderen Vorrichtungen zu diesem Zweck ausgerüstet, die Stromschienen von Eis und Schnee säuberten. Außerdem wurden Versuche mit einem Verfahren angestellt, bei dem die Oberfläche der Stromschiene mit Öl besprengt wurde, um zu verhüten, daß sich hier Feuchtigkeit ansetzte, die dann gefrieren könnte. Ernstliche Schwierigkeiten konnten hier vermieden werden, aber im Bezirk von Hull erlitten eine Anzahl Züge infolge von Schneeverwehungen Verspätungen von mehreren Stunden.

— **Eisenbahnen und Arbeitslosigkeit in England.** Das Darniederliegen der Wirtschaft und die Arbeitslosigkeit sind zwei eng miteinander zusammenhängende Dinge, die den Engländern große Sorge bereiten. Man erwartet mit Bestimmtheit von den Eisenbahngesellschaften, sowohl Englands wie auch des unter englischem Einfluß stehenden Auslands, namentlich der überseeischen Siedelungen, daß sie in der nächsten Zeit den Lieferwerken für Eisenbahnbedarf und ähnlichen Unternehmen namhafte Aufträge geben werden, um so zunächst zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, dann aber auch zur Hebung des Wirtschaftslebens ihr Teil beizutragen. Diese Hoffnung ist an sich berechtigt, denn die Eisenbahnen sind für eine ganze Anzahl von gewerblichen Unternehmen die Hauptabnehmer, aber die englischen Eisenbahnen haben ebenso wie diejenigen anderer Länder, nicht zuletzt wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, augenblicklich mit sehr erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen, die sie zu großer Zurückhaltung bei Vergebung von Aufträgen zwingen. Sie leiden selbst unter dem darniederliegenden Wirtschaftsleben, haben sich aber doch entschlossen, ihr Möglichstes zu tun und in der nächsten Zeit ungefähr 50 Mill. Pfd. Sterling für Umbauten ihrer Anlagen und Lieferungen zu vergeben. Es wird sich dabei in der Hauptsache um die Beschaffung von Lokomotiven und Wagen, Schienen und anderen Oberbauteilen, Gegenständen für den elektrischen Ausbau handeln, so daß das Eisen und Stahl erzeugende und verarbeitende Gewerbe den Hauptvorteil von den Aufträgen haben wird. Ein Teil der Arbeiten wird in den Eisenbahnwerkstätten und auf der Strecke mit den Arbeitskräften der Eisenbahnen ausgeführt, aber ein sehr erheblicher Teil der Aufwendungen wird auch bahnfremden Werken zufließen.

— **Bedarfshaltestellen für Reisende 1. Klasse in England.** Den englischen Eisenbahnen wird ein Vorwurf daraus gemacht, daß ihre Fahrpläne eine Anzahl Züge aufführen, die an einzelnen Stellen nur halten, um Reisende 1. Klasse aufzunehmen oder abzusetzen. Diese als ungerecht angesehene Behandlung der Reisenden hat auch zu einer Anfrage im Parlament geführt. Die Eisenbahngesellschaften verteidigen ihr Verhalten damit, daß das Halten der Züge benachbarten Großgrundbesitzern zugute komme, die der Eisenbahn beim Bau Entgegenkommen gezeigt haben und gegen die die Eisenbahn nunmehr Verpflichtungen, teils auf rechtlicher Grundlage beruhend, teils zur Erwiderung jenes Entgegenkommens, hat. Viele von den Zügen, die an gewissen Stellen nur Reisende 1. Klasse aufnehmen oder absetzen, halten nur nach Bedarf bei vorheriger Anmeldung. Die Beschränkung auf die 1. Klasse ist zu dem Zweck vorgesehen, damit ein solches Anhalten bei Bedarf nicht zu oft verlangt wird.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahneröffnung in Sibirien.** In diesen Tagen [...] neugebaute Eisenbahnlinie Kotschetaw-Schtechu[...] je, die eine Fortsetzung der Linie Petropawlowsk-Kot[...] darstellt, in Betrieb genommen worden. Die neue Li[...] schließt das getreide- und rohstoffreiche Gebiet Akmoli[...]

— **Aus Niederländisch-Ostindien.** Die Eisenbahnen ha[...] sprechend der langsam sich bessernden wirtschaftlichen V[...] nisse sowohl 1924 als auch 1925 durchweg bessere Erg[...] erzielen können, und zwar gilt das sowohl für die Staat[...] als auch die privaten Eisenbahnen und Kleinbahnen. Bem[...] wert ist die Eröffnung der ersten elektrischen Vollbahn [...] niederländischen Kolonien, die am 6. April 1925, dem T[...] fünfzigjährigen Bestehens der Staatsbahnen in Java [...] (Tandjong Priok-Batavia).

Für das Jahr 1926 sind die Einnahmen der Staatsbah[...] 73½ Mill. Gulden, die Betriebsausgaben auf 48½ Mill. [...] geschätzt. Von dem 25 Mill. Gulden betragenden Betrie[...] schuß sollen 21¾ Mill. Gulden zur Verzinsung des in d[...] rentablen Linien gesteckten Kapitals mit 5,1 % benutzt [...] Die Kapitalausgaben außer den für neue Bahnen benötigte[...] men sind auf 14½ Mill. Gulden geschätzt; die in Angriff [...] menen Bauten werden weiter fortgeführt. Ferner soll [...] Bau der neuen Linien Garoet-Tjikadjang und Loemadjan[...] jong-Poeger im Jahre 1926 begonnen werden. — Das [...] Elektrisierung nötige Kabelmaterial haben die Staatsbah[...] der Schweiz bestellt. — Das Zinnvorkommen der niederlän[...] Sundainseln Banka, Billiton und Singkep bedeutet die [...] duktion und liefert dem Mutterlande erhebliche Einnahme[...] hat berechnet, daß Billiton dem Staat bereits an 120 Mill. [...] gebracht hat; die jährliche Ausbeute beträgt 180 000 picol[...] 60 kg mit einem Wert von 32 Mill. Gulden, geschmolzen w[...] Erz in Singapore.

— **Der Stand des amerikanischen Wirtschaftslebens u[...] Eisenbahnen.** Vertreter des Bundes der britischen In[...] haben kürzlich Amerika bereist und sprechen sich in ihr[...] richt über ihre Reise dahin aus, daß das Wirtschaftsleb[...] Vereinigten Staaten sich in einem erstaunlichen Zusta[...] Blüte befindet und daß alle Wahrscheinlichkeit für das A[...] dieses Zustandes besteht. Die Leistungen der Güter erzeu[...] Gewerbe sind gesteigert worden, ohne daß deshalb die [...] gestiegen wären. Die Gründe für diese Blüte des Wirts[...] lebens, die sich auf alle seine Zweige erstreckt, werden [...] seits in der weiten Verbreitung der Bildung, auch der [...] schen, andererseits in dem Stande der Arbeiterfrage e[...] Für diese Frage sind die maßgebenden Umstände die Be[...] kung der Einwanderung, die hohen Löhne, die hohen Leist[...] die durch arbeitsparende Vorrichtungen ermöglicht werd[...] guten Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitne[...] Einen erheblichen Beitrag zur Blüte des Wirtschaftslebens [...] auch die hohen Leistungen der Verbandsunternehmen [...] steuert. Die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der G[...] förderung hat es möglich gemacht, alle Lager in ihrer Gr[...] beschränken, was einen wesentlichen Einfluß auf die Wirt[...] lichkeit hat. In den letzten vier Jahren haben die ame[...] schen Eisenbahnen 2849 Mill. Dollar für Beschaffung neu[...] triebsmittel und für den Ausbau ihrer Anlagen zu Last[...] Anlagekapitals aufgewendet. Die Schnelligkeit der Güte[...] derung hat um 35 % zugenommen. 1915 legte ein Güter[...] täglich 16 km zurück; 1924 war die Tagesleistung auf 43 [...] stiegen. Seit 1920 ist der Verbrauch an Kohle, bezogen a[...] Tonnenkilometer, um 13,7 % zurückgegangen; Verluste u[...] schädigungen von Frachtgut haben um 62 % abgenomme[...] Kosten für die Beförderung der Güterzüge sind um 29,3 %[...] riger geworden. Die Menge der beförderten Güter hat un[...] zugenommen, ohne daß deshalb die Zahl der Bedienstete[...] vermehrt werden müssen.

Wasserstraßenverkehr.

— **Tagungen der Reichsorganisationen der deutschen B[...] schiffahrt in Berlin.** Die am 4. Dezember in Berlin t[...] Plenarversammlung des Reichsausschusses der deutsche[...] nenschiffahrt erfreute sich eines starken Besuches. Vo[...] Körperschaften und aus allen deutschen Stromgebieten [...] Vertreter zu dieser bedeutsamen Tagung entsandt. Der [...] dent, Generaldirektor Dr. Ott, Köln, konnte als Gäste u. [...] stellvertretenden Vorsitzenden des Zentralvereins für de[...] Binnenschiffahrt, Geheimrat Professor Dr.-Ing. h. c. de T[...] Berlin, und Staatsrat Dr. Ritter von Grassmann, Münch[...] grüßen.

In seiner Eröffnungsansprache gab Generaldirektor D[...] ein klares Bild von der überaus angespannten wirtschaft[...] Lage in der Binnenschiffahrt, was auch bei der Behandlu[...] einzelnen Punkte von den Vertretern der Stromgebiete [...] wieder zum Ausdruck kam. Zur Beratung gelangte ein u[...]

s Programm wichtiger Binnenschiffahrtsfragen, die z. Z. ennpunkt des Interesses stehen. Den Hauptgegenstand die Tarifpolitik der Reichsbahn. Nach wie vor wurde llen Stromgebieten dringend die Einführung von Wasserlagstarifen gefordert. Eingehende Erörterungen fanden über die von den Interessenten nachdrücklichst geforderte igung der Schiffahrtsabgaben statt. Die Anregungen zur ung eines systematischen Studiums des internationalen schiffahrtsrechts sowie einer Vereinheitlichung des Privat- auf internationalen Strömen eine Studienkommission ins zu rufen, fand ungeteilte Zustimmung. Es wurde ein- für zweckmäßig erachtet, diese Studienkommission bei Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt einzurichten Hinzuziehung der führenden Autoritäten auf dem Gebiete Binnenschiffahrtsrechts und der praktischen Binnen- hrt.

Förderung der Normung in der Binnenschiffahrt wurde inem Referat über die Vorteile der Normung eine Kom- n gewählt.

tand der Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Ham- Nach Mitteilung des Spediteurvereins Herrmann & Theil- r in Hamburg verflaute der Flußfrachtenmarkt, der zu An- es Monats November noch eine ausgesprochen feste Rich- gezeigt hatte, im Laufe des November mehr und mehr, denn erladegeschäft blieb im allgemeinen schwach und das in- essen zunehmende Angebot an Kahnraum drückte auf den Erst gegen Ende November konnte sich wieder eine Befestigung durchsetzen, als die Schiffahrtsgesellschaften, r an der Oberelbe herrschenden starken Nachfrage nach aum zu genügen, eine Anzahl leerer Fahrzeuge von Ham- abziehen ließen, so daß sich der Raumvorrat hier ver- te. Die seit einigen Tagen herrschende kalte Witterung rläufig ernstliche Störungen des Flußschiffahrtsbetriebes icht zeitigen können, aber wenn der Frost sich verstärkt ngere Zeit hindurch anhält, muß natürlich mit einer Be- ung der Schiffahrt durch Eis und vielleicht sogar mit einer n Einstellung gerechnet werden.

i Hamburger Fuhrunternehmer machen bekannt, daß sie bei oder Glatteis einen Winterzuschlag in Höhe von 100 % jeweils geltenden Rollfuhrsätze in Anwendung bringen n, und dieser Fall ist bereits akut geworden, da hier starke massen niedergegangen sind. Mit Eiskosten hinsichtlich hleppschiffahrt im Hamburger Hafen ist dagegen zurzeit icht zu rechnen.

Meldung vom 3. d. M. hat der strenge Frost der letzten bereits Eisschwierigkeiten auf der Elbe gezeitigt; starkes is behindert die Schiffahrt und die Schiffahrts-Gesell- n haben daher vorgezogen, die Expedition von Schlepp- einzustellen. Unterwegs befindliche Kähne laufen in den rreichbaren Hafen zwecks Überwinterung.

amburgs Seeschiffsverkehr. Im Hamburger Hafen sind ovember angekommen: 1925: 1104 Seeschiffe mit 9 N.-R.-T., davon 853 Dampfschiffe mit 1 252 720 N.-R.-T.; 220 Seeschiffe mit 1 115 350 N.-R.-T., davon 818 Dampf- mit 1 034 185 N.-R.-T.

gangen: 1925: 1183 Seeschiffe mit 1 272 323 N.-R.-T., da- Dampfschiffe mit 1 214 432 N.-R.-T.; 1913: 1290 Seeschiffe 1 197 640 N.-R.-T., davon 875 Dampfschiffe mit 9 N.-R.-T.

den angekommenen Seeschiffen führten die deutsche 622 mit 491 910 N.-R.-T., davon 413 Dampfschiffe mit N.-R.-T., die britische Flagge 203 mit 333 932 N.-R.-T., 203 Dampfschiffe mit 333 932 N.-R.-T., die niederländische 91 mit 141 660 N.-R.-T., davon 61 Dampfschiffe mit N.-R.-T.

den abgegangenen Seeschiffen führten die deutsche Flagge it 468 115 N.-R.-T., davon 374 Dampfschiffe mit N.-R.-T., die britische Flagge 207 mit 339 793 N.-R.-T., 207 Dampfschiffe mit 339 793 N.-R.-T., die niederländische 79 mit 133 308 N.-R.-T., davon 58 Dampfschiffe mit N.-R.-T.

eeschiffsverkehr vom 1. Januar bis Ende November.

	angekommen		abgegangen	
hre	Zahl	N-R-T.	Zahl	N-R-T,
13	13 895	13 006 426	15 420	13 321 269
12	9 855	11 926 084	11 746	12 222 740
13	12 135	13 998 997	14 907	14 329 437
14	11 333	14 073 981	13 740	14 324 330
15	12 270	15 345 116	14 443	15 598 505

mburg-Amerika Linie. Die mit Speyer & Co. und O. Henry ler Banking Corporation in New York geführten Verhand- über den Abschluß einer Anleihe sind beendet. Die Hapag eine Obligationsanleihe von 6,5 Millionen Dollar, die auf ionen Dollar erhöht werden kann. Es handelt sich um leihe mit längerer Laufzeit. Der Zinssatz beträgt 6½ %. leihe, die in New York zur Zeichnung aufgelegt wird, soll sbau des Schiffsparkes der Hapag dienen.

Luftverkehr.

— **Köln im Flugverkehr.** Die Stadtverordneten von Köln haben jetzt dem Anschluß an den internationalen Flugverkehr zugestimmt. Gleichzeitig wurde die Gründung einer Flugverkehrs-Gesellschaft in Verbindung mit Junkers und Aero Lloyd beschlossen. Für Ausbau des Flugplatzes Butzweiler wurden dreiviertel Million Mark bewilligt. Köln soll weiterhin ein Knotenpunkt für den englischen und holländischen Flugverkehr bleiben.

Ausstellungen und Messen.

— **Leipziger Technische Messe.** Um weitere Kreise mit den Einrichtungen und Methoden neuzeitlichen Förderwesens bekannt zu machen, findet im Rahmen der nächsten Leipziger Technischen Frühjahrsmesse, die vom 28. Februar bis 10. März dauert, unter Mitwirkung des Ausschusses für wirtschaftliches Förderwesen beim Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung, Berlin, wie im vergangenen Jahre eine Fachausstellung „Förderwesen“ und eine Fördertechnische Tagung statt. Für die Unterbringung der Ausstellung ist auf dem Gelände der Technischen Messe ein Teil der großen, besonders günstig gelegenen Halle 11, zwischen dem Haus der Elektrotechnik und der Betonhalle, und das vor dieser Halle liegende beträchtliche Freigelände vorgesehen.

Auf dieser Messe wird erstmalig eine auf die Bedürfnisse des weiteren Auslandes eingestellte Sondergruppe „Auslands- und Kolonialbedarf“ eingerichtet werden. In dieser Gruppe soll jeder im Auslande ansässige oder dorthin auswandernde Deutsche, wie auch jeder Ausländer, in übersichtlicher Anordnung alles das finden, was für die besonders gearteten Verhältnisse des betreffenden Landes, namentlich auch in bezug auf Klima, Bodenbeschaffenheit, Naturschätze usw., Verkehrswesen und menschliche Hilfskräfte, in Betracht kommt. Eine besondere Auskunftsstelle ist der Veranstaltung, die unter Mithilfe der Arbeitsgemeinschaft für Auslands- und Kolonialtechnik (Akotech), Berlin, aufgebaut wird, angeschlossen.

Rechtspflege.

— **Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft und Regie.** In einem Aufsatze[1]) über die Haftung für die beim Eisenbahnunfall im polnischen Korridor entstandenen Körperverletzungen und Todesfälle ist auseinandergesetzt worden, daß keinesfalls die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hafte, sondern nur die Haftung der polnischen Bahnen in Frage kommen könne. Denn nicht der Eigentümer des Beförderungsmittels haftet, sondern der Betriebsunternehmer. Das gilt nach deutschem Reichshaftpflichtrecht, aber auch für Polen, da in dessen ehemals deutschen Landesteilen das deutsche Recht noch nicht beseitigt ist. Eine Bestätigung dafür, daß diese Auffassung richtig ist, bildet die Entscheidung eines Haftpflichtfalles, der sich im Gebiet der französisch-belgischen Regie auf einer von dieser betriebenen deutschen Bahn ereignet hatte. Das Oberlandesgericht Hamm verneint in einem Beschlusse zweiter Instanz die Haftpflicht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit folgender Begründung[2]):

„Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 legt nicht dem Eigentümer eines Eisenbahnbetriebes, sondern dem „Betriebsunternehmer“ eine Haftung für einen in seinem Betriebe entstandenen Schaden an Leib und Leben auf. Wie das Gericht erster Instanz aber mit Recht ausführt, war die Antragsgegnerin zur Zeit des Unfalls nicht die Betriebsunternehmerin. Betriebsunternehmer kann nur sein, wer den Betrieb auf eigene Rechnung und Gefahr ausübt. Das tat die Antragsgegnerin zur Zeit des angeblichen Unfalls nicht, sondern die französisch-belgische Eisenbahnregie hatte den Betrieb unter völligem Ausschluß der Antragsgegnerin an sich gerissen. Eine Haftung der Antragsgegnerin nach dem Reichshaftpflichtgesetz ist daher ausgeschlossen.

Auch auf Grund der §§ 823, 31 des BGB. verspricht die beabsichtigte Rechtsverfolgung keinen Erfolg. Die Tatsache allein, daß die Antragsgegnerin an dem fraglichen Bahnübergang keine Schranken oder Warnungsglocken angebracht hat, läßt kein schuldhaftes, zum Schadenersatz verpflichtendes Verhalten der Antragsgegnerin erkennen, da erfahrungsgemäß viele Bahnübergänge bestehen, bei denen die Sicherung des Überganges in anderer Weise geschieht. Wenn aber eine solche anderweitige, ordnungsmäßige Sicherung durch die Regie nicht erfolgte, so kann die Antragsgegnerin, die keinerlei Einfluß auf die Gestaltung des Betriebes hatte, dafür nicht verantwortlich sein.“

[1]) Siehe Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1925 Nr. 22 S. 615.

[2]) Beschluß des 7. Z.-S. vom 12. Januar 1925. Juristische Wochenschrift 54. Jahrg. (1925) Heft 11 S. 1306 Ziff. 13.

Ebensowenig wie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Unfälle während des Betriebes durch die Regie haftet, kann sie für Betriebsunfälle verantwortlich sein, die sich auf ausländischem Boden ereignen, wo sie nicht Betriebsunternehmerin ist.

Dr. Compter, Erfurt.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1403.)

— **„Hütte“**, des Ingenieurs Taschenbuch. Herausgegeben vom Akademischen Verein Hütte, E. V. in Berlin. 25. neubearbeitete Auflage. I. Band. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. XVI und 1080 Seiten. In Leinwand geb. 13,20 *M*, in Leder geb. 15,90 *M*.

Zum 25. Male erscheint der alte Freund und Weggenosse des praktischen Ingenieurs und wird auch in seiner Jubiläumsausgabe überall freudig begrüßt werden. Der „Ausschuß des Akademischen Vereins Hütte zur Herausgabe wissenschaftlicher Werke“ bringt hierzu im Vorwort eine kurze Geschichte des Taschenbuches, dessen erste Auflage im Jahre 1857 erschien und das während der zwei letzten Menschenalter bei einer Gesamtauflagenhöhe von mehr als $^1/_3$ Million über die ganze Welt Verbreitung gefunden hat. In den Vereinigten Staaten wurde mancher deutsche Ingenieur von seinen Fachgenossen im Zeichensaal gefragt: *What does your German book say?* Ein Beweis für die Hochachtung vor deutscher Gründlichkeit und wissenschaftlicher Höhe, wie sie eben in der „Hütte“ ganz ausgezeichnet verkörpert ist.

Die Herausgeber waren bestrebt, das Taschenbuch auf dieser wissenschaftlichen Höhe zu halten und die neuen Forschungsergebnisse mit zu verarbeiten. Dies brachte eine wesentliche Umgestaltung mancher Abschnitte und die Aufnahme verschiedener neuer Gebiete mit sich. Um dem Einwand zu begegnen, daß die „Hütte“ in manchen Punkten etwas zu theoretisch sei, wurde die Zahl der Tafeln mit praktischen Angaben, Erfahrungswerken usw. stark vermehrt. Daß die Vereinheitlichung in der Darstellung und vor allem die Normungsarbeit der deutschen Industrie nach Kräften gefördert wird, ist selbstverständlich.

Die Gesamtanordnung der 25. Auflage ist folgende: Der vorliegende 1. Band bringt wie in den früheren Auflagen die theoretischen Grundlagen der gesamten Technik, wobei nunmehr „Meßkunde“ und „Vermessungskunde“ mit aufgenommen sind. Der 2. Band soll dem „Maschinenbau“ gewidmet werden, der dritte der „Bautechnik“ (einschl. des Eisenbahnwesens). Ein neugeschaffener 4. Band enthält die „Verkehrstechnik“ sowie die wichtigsten Industriezweige vom Gesichtspunkte der Maschinentechnik.

In dem jetzt vorliegenden 1. Band sind sämtliche Abschnitte eingehend überarbeitet worden. Der 1. Abschnitt „Mathematik“ ist völlig neubearbeitet und durch ein Kapitel „Praktische Mathematik“, das u. a. Zahlenrechnen, Nomographie, Wahrscheinlichkeits- und Ausgleichrechnung, Interpolation und Differenzenrechnung, rechnerische, zeichnerische und instrumentelle Verfahren der praktischen Analysis sowie trigonometrische Reihen enthält, ergänzt worden. Ein Abschnitt über Funktionen einer komplexen Veränderlichen und konforme Abbildung ist neu hinzugekommen. Die „Vektoranalysis“ wurde aus dem Abschnitt „Mechanik“ der „Mathematik“ zugeteilt. Der 2. Abschnitt „Mechanik“ zeigt weitgehende Verbesserungen. An die neubearbeitete „Mechanik starrer Körper“ schließt sich ein neuer Abschnitt „Bewegungslehre der Getriebe“, der u. a. die Forschungsergebnisse und Methoden der graphischen Dynamik berücksichtigt. Die folgende „Ähnlichkeitsmechanik“ ist ebenfalls erweitert und durch einen Abschnitt über thermische Ähnlichkeit ergänzt. Neu ist das Kapitel „Mechanik bildsamer Körper“, das die Gleichgewichtszustände bei kleinen und größeren Formänderungen bringt und auch Erfahrungswerte, z. B. für den Schmiede-, Preß- und Walzvorgang, berücksichtigt. Die „Mechanik flüssiger und luftförmiger Körper“ ist in einem Abschnitt zusammengefaßt worden und enthält in neuer Bearbeitung neben der Theorie noch zahlreiche Zahlenangaben. Der neue Abschnitt „Technische Physik“ bringt einige Kapitel über Schwingungsvorgang, Berechnung von Schwingungszahlen, schwingungstechnische Prinzipien der mechanischen Leistungsabgabe, Akustik, Schutz gegen Erschütterungen und Schallübertragung sowie Optik, und wird bei der immer mehr zunehmenden Bedeutung dieses Gebietes für die praktische Technik gute Dienste leisten. Der Abschnitt „Wärme“ ist durch Ausbau der Dampftafeln mit Rücksicht auf den Hochdruckdampf, durch Wiedergabe einer IS-Tafel und durch Diagramme und Angaben über die Wärmespeicherung ergänzt worden, das Kapitel „Wärmeübertragung“ wurde neu bearbeitet. Auch der Abschnitt „Festigkeitslehre“ ist sorgfältig durchgesehen und ergänzt worden, wobei die neuen „Vorschriften der Deutschen Reichsbahn für Eisenbauwerke, insbesondere eiserne Eisenbahnbrücken“ und die neuen preußische[n Vor]schriften über die zulässigen Stahlbeanspruchungen im [Hoch]bau berücksichtigt sind. Der Abschnitt „Stoffkunde“ [ist im] Hinblick auf die neuere Forschungs- und Normungsarbe[it auf] diesem Gebiete weitgehend umgestaltet worden; die Me[tallab]schnitte sind durch zahlreiche neue Tafeln ergänzt, ein [Kapitel] über Korrosion ist neu eingefügt. Die „Nichteisenmetall[e“ sind] ausführlich behandelt, wobei, wie auch in den übrige[n Ab]schnitten, zahlreiche neue Angaben über Stoffeigenschaften aufgenommen wurden. Neu sind u. a. Ausführungen über [Schnell]schneidelegierungen, Edelmetalle, Wasser, Wärmeschutz[,] Brennstoffe, Schmiermittel und andere chemische Stoffe. [Die] beiden Schlußabschnitte „Meßkunde“ und „Vermessungsk[unde“] weisen zahlreiche Ergänzungen und Neuerungen auf. I[m An]hang sind zahlreiche Umrechnungstafeln der verschiedenen [aus]ländischen Meßeinheiten in die metrischen bzw. deutsch[en] wie auch Vergleichstafeln der Arbeits- und Leistungsein[heiten] gebracht.

Den umfassenden Umgestaltungen entsprechend m[ußten] mehrere hundert Abbildungen neu hergestellt werden, [es] hat der Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, der von der 1. A[uflage] an das Taschenbuch verlegt hat und während des Ersch[einens] der Jubiläumsauflage sein 75jähriges Verlagsjubiläum [feiern] kann, keine Mühe und Kosten gescheut, der „Hütte“ [eine] würdige Ausstattung zu geben. Dazu ist auch die Wieder[einführung] des früheren Ledereinbandes zu rechnen.

Dem Danke des herausgebenden Akademischen Ve[reins] „Hütte“ an alle Mitarbeiter und die Mitglieder des Norm[enaus]schusses der deutschen Industrie und des Vereins deu[tscher] Ingenieure können wir uns aus vollem Herzen anschließen[.] Verein „Hütte“ möchten wir zu der Jubiläumsauflage [seines] Taschenbuches nochmals beglückwünschen und den Dank [der] Fachwelt für das wertvolle Buch Ausdruck geben, in der [Hoff]nung, daß auch die restlichen 3 Bände recht bald ersch[einen] werden.

— **Dampfkesselwesen in den Vereinigten Staaten von Am[erika].** Beobachtungen und Erfahrungen auf einer Studienreise. [Von] Dr.-Ing. Friedrich Münzinger. Din A 4, IV/46 S. mit 59 Abbildungen und 3 Zahlentafeln. 1925. Preis bro[sch.] 4,50 RM. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin.)

Der Verfasser, der durch die Studien für sein Buch „Ame[rika]nische und deutsche Großdampfkessel“ bereits vor Antritt [der] Reise mit amerikanischen Verhältnissen gut vertraut war, k[onnte] hierdurch und durch ausgedehnte persönliche Beziehungen [zu] hervorragenden amerikanischen Ingenieuren ein außerorde[ntlich] reichhaltiges Material zusammentragen.

Die Schrift selbst ist eine erweiterte Wiedergabe de[s be]kannten auf der letzten Hauptversammlung des Vereins [deut]scher Ingenieure gehaltenen Vortrages, dem dankensw[erter] Weise auch die inhaltreichen Erörterungen angefügt sind.

Der Vortrag hält alles, was die Überschrift und der Nam[e des] Vortragenden verspricht. Aus dem eine gedrängte allge[meine] Übersicht gebenden Vortrage hebt sich für den Fachman[n] besonders interessant heraus eine Erörterung eigena[rtiger] Kesselschäden, die von amerikanischen Wissenschaftlern au[f An]griff der Innenhaut durch laugenhaltiges Speisewasser zu[rück]geführt wird. Auch in den Wechselreden scheint dieser Abs[chnitt] besondere Aufmerksamkeit gefunden zu haben, doch wurd[e die] Richtigkeit der Theorie fast von allen deutschen Fachleute[n ab]gelehnt. Hier will es scheinen, als ob die Behandlung den G[egen]stand noch nicht erschöpfte und tieferes Eindringen erfo[rdere,] denn die deutschen Praktiker haben nur Erfahrungen mit K[esseln] aus basisch hergestellten Blechen, während in den Verein[igten] Staaten wohl immer noch das saure Material stark vorherr[schen] dürfte. Es erscheint keineswegs ausgeschlossen, daß hie[r die] Ursache der gegensätzlichen Erfahrungen in beiden Ländern [liegt,] und daß weitere systematische Forschung Klarheit über [die] Unterschiede im Verhalten der beiden Blecharten allgemein [und] vielleicht auch im besonderen als Feuerbüchsmaterial für [Lo]motivkessel bringt.

R. P. Wagner, Oberregierungsbaurat a. D.

— **Stielers Handatlas, Hundertjahrausgabe.** (10. Aufl[.]) Preis 88 *M*.

Ein Atlas von der Bedeutung des „Stieler“ konnte nu[r auf] breitester Grundlage entstehen. Justus Perthes' [geo]graphische Anstalt bot sie ihm. Sie hielt lebendigste Verbin[dung] mit allem, was an neuen Forschungsergebnissen auswertbar [war.] Sven Hedins grundlegende Forschungen, Emin Pasc[has] Fahrten, des Freiherrn von Richthofen Reisen im f[ernen] Osten, sie alle fanden hier ihre erste Durcharbeitung und k[arto]graphische Auswertung. Die neue topographische Aufnahm[e der] Vereinigten Staaten, die entsprechenden Arbeiten der japanis[chen] Regierung finden in der neuen Auflage erstmalig Berücks[ichti]gung. Für Hinter-Indien allein — überall läßt sich das Erg[...]

[illegible]statistisch ermitteln — wurden 53 Kartenwerke durchge[illegible]et: dies Ergebnis von einer auf 108 Karten übertragen, [illegible]ungefähr ermessen, was der unter Leitung von Professor [illegible]k stehende wissenschaftliche Stab für unendliches Ma[illegible] zu sichten hatte.

[illegible]len geben auch dem Laien eindrucksvolle Bilder von der [illegible]schen Riesenarbeit, die zu bewältigen ist. Die 4 Grund[illegible]n (Gerippe, Flüsse, Berge, Schrift) jeder Karte — im [illegible] 432 — werden in der edelsten aller Reproduktionstech[illegible] — im Kupferstich — hergestellt.

[illegible] die Grundplatten werden im Kupferstich gefertigt; [illegible]rschiedenen Farbenplatten, die zur Darstellung der poli[illegible]n Grenzen, der Meerestiefen usw. dienen, sind litho[illegible]sche Arbeit. Durchschnittlich 11 Farben kommen auf [illegible] Stielerblatt zur Darstellung, mit dem Rückseitendruck [illegible]) sind also 12 Druckgänge für jede Karte notwendig. [illegible]st eine stille Arbeit, die hier geleistet wird; eine Arbeit, [illegible]otzdem ein denkbar großer Apparat zu ihrer Bewältigung [illegible] völlig im eigenen Betriebe des Verlages geleistet [illegible](Justus Perthes in Gotha).

[illegible]er Grundsatz der verantwortungsvollen eigenen Arbeit [illegible]s vortreffliche Werk geschaffen. Daß alle Vorzüge [illegible] hundertjährigen Strebens in der jetzt herausgegebenen Ju[illegible]usausgabe wieder erscheinen, daß neue hinzugetreten sind, [illegible] Beweis des ungebrochenen Führerwillens und Führen[illegible]ns unserer deutschen Arbeit. An wissenschaftlicher Güte, [illegible]astik der Darstellung, an vollendeter Reproduktion: mit [illegible]n an Gebrauchsfähigkeit für Jedermann steht das [illegible]werk „Stieler" mit an erster Stelle.

[illegible] Atlas wird durch die Buchhandlung Karl Block, [illegible]in SW 68, Kochstraße 9, gegen 6 Monatszahlungen ohne [illegible] Teilzahlungszuschlag geliefert (siehe die Anzeige auf [illegible] der Nr. 48 dieser Zeitung).

[illegible]**chiffahrt-Jahrbuch 1926.** Hamburg. Seedienst-Verlag. Das [illegible]eiten starke Werk soll zunächst dem praktischen Gebrauch [illegible]rn dienen, als es in seinen Adressen- und Auskunftsteilen [illegible]ülle von Material für alle an der Seeschiffahrt, dem Schiff[illegible]er Spedition, der Binnenschiffahrt, dem Luftverkehr und [illegible]rsicherung Beteiligten bietet. Außerdem gibt es für Nach[illegible]zwecke eine Zusammenstellung der für diese Kreise in [illegible]ht kommenden Behörden und Fachverbände sowie der [illegible]hen Industrie- und Handelskammern und der ausländischen [illegible]lskammern in Deutschland. Auf diese Weise wird es auch für die Leser unserer Zeitung zu einem wichtigen Unterrichtungsmittel.

Außerdem aber enthält das Jahrbuch in seinem literarischen Teil eine große Zahl von bedeutenden Aufsätzen anerkannter Fachmänner aus den obengenannten Gebieten. So hat Geheimrat Dr. Cuno den einführenden Artikel über die Lage der Seeschiffahrt geschrieben, der zu dem Schluß kommt, daß es nur durch Vereinigung aller Kräfte der deutschen Schiffahrt möglich sein wird, der fremden Flagge gegenüber zu bestehen, und zwar nur dann, wenn durch wesentliche Erleichterung der der deutschen Schiffahrt auferlegten Lasten und durch Beseitigung der Hemmungen für den Außenhandel die Vorbedingungen hierzu gegeben werden. Von besonderem Interesse für die Eisenbahnfachkreise ist ein Aufsatz von Geheimrat C. J. Stimming, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd über „Die deutsche Seehafentarifpolitik der Gegenwart". In seinem Rahmen werden u. a. die Übertragung deutscher Seehafenausnahmetarife auf holländische Häfen, die Fährbootverbindung Zeebrügge-Harwich, die Reexpeditionstarife für Obst und Gemüse und schließlich die Frage der örtlichen Hafengebühren behandelt. Dabei werden die Bemühungen der Reichsbahn im Interesse der deutschen Seehäfen bei aller Kritik im allgemeinen anerkannt. Eine ausführliche Darstellung läßt Geh. Justizrat M. Merfeld, Berlin, Mitglied der Geschäftsleitung des Vereins deutscher Spediteure dem alten und neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr auf 34 Seiten zuteil werden. Er erblickt in dem neuen Übereinkommen einen Fortschritt und bezeichnet es als wünschenswert, wenn das Recht des inneren deutschen Verkehrs gleichzeitig mit seinem Inkrafttreten und möglichst vollständig dem zwischenstaatlichen Recht angepaßt würde. Für den Verkehrsunternehmer schwierige Rechtsverhältnisse behandelt schließlich Dr. Senckpiehl in seinem Aufsatz über „Das Verfügungsrecht unter Berücksichtigung der Freistellungs- und Sperrklausel". Aus der großen Fülle der übrigen Aufsätze, auf die im Rahmen dieser Besprechung nicht eingegangen werden kann, sei noch die Abhandlung des Oberregierungs- und Oberbaurats E. Mattern, Professor an der Technischen Hochschule Berlin, über „Die Bewirtschaftungsformen der deutschen Seehäfen nach dem Kriege" hervorgehoben, weil diese Frage auch für die Eisenbahnverwaltungen von mehr als mittelbarem Interesse ist.

Schon diese gedrängte Besprechung wird von dem Stoffreichtum des Schiffahrt-Jahrbuchs eine Vorstellung geben. Es kann zum Studium und zur regelmäßigen Benutzung nur empfohlen werden. Kl.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

[illegible] der „Nachweisung der Zuschläge zu den [illegible]mentmäßigen Lieferfristen" ist ein Nachtrag I [illegible]nen und mit Rundschreiben Nr. IV 218 vom 30. November [illegible] ersandt worden.

[illegible]weiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

[illegible]chsbahndirektionsbezirk Stuttgart. Am [illegible]uar 1926 werden die an der Strecke Ulm-Friedrichshafen [illegible]en den Stationen Ulm und Einsingen liegenden Halte[illegible] Donautal und Grimmelfingen, die bisher nur [illegible] Abfertigung von Personen und für den beschränkten Ge[illegible]rkehr eingerichtet sind, auch für die unbeschränkte Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Hunden eröffnet werden. Der Haltepunkt Grimmelfingen bleibt nach wie vor auch für die beschränkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern eingerichtet.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 218 vom 30. November 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Nachtrag I zu der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen;

Nr. IV 221 vom 2. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 86 des Personenverkehrsausschusses, Stuttgart, den 5./6. November 1925.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

[illegible]1. Polnisch-Italienischer-,
[illegible]2. Polnisch-Österreichischer-,
[illegible]3. Polnisch-Schweizerischer-,
[illegible]4. Polnisch-Tschechoslowakischer-,
[illegible]5. Polnisch-Ungarischer
Güter- und Kohlenverkehr.

[illegible] sofortiger Gültigkeit treten fol[illegible] Änderungen ein:

[illegible]) [illegible] allen Tarifen sind im Abschnitt C [illegible] (Zu Artikel 11 J. Ue. Berechnung [illegible]cht) im zweiten Absatz die beiden [illegible]eginnend mit „Außerdem wird im [illegible]r . . . . ." und „Im Verkehr mit [illegible]isch-oberschlesischen Station Flo[illegible] Kopalnia . . . ." zu streichen.

[illegible]) [illegible] Verzeichnis der Grenzübergangs[illegible]en ist in den Tarifen für den Polnisch-Österreichischen, Polnisch-Ungarischen und Polnisch-Schweizerischen Güter- und Kohlenverkehr der Abschnitt g 3, im Tarif für den Polnisch-Tschechoslowakischen Güter- und Kohlenverkehr der Abschnitt c 3 und im Tarif für den Polnisch-Italienischen Güter- und Kohlenverkehr der Abschnitt 13 zu streichen.

c) Im Verzeichnis der Grenzübergangsstationen ist in den Tarifen für den Polnisch-Österreichischen, Polnisch-Ungarischen und Polnisch-Schweizerischen Güter- und Kohlenverkehr unter Abschnitt g 2, im Tarif für den Polnisch-Tschechoslowakischen Güter- und Kohlenverkehr unter Abschnitt c 2 und im Tarif für den Polnisch-Italienischen Güter- und Kohlenverkehr unter Abschnitt 12 die Station Beuthen (Oberschles.) Hbf.-Florentyna Kopalnia (Redensblick Szyb) zu streichen.

Breslau, den 3. Dezember 1925. (1198)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1925 wird die Station Ehlheim, die nur für die Stückgutabfertigung bis zu 250 kg Einzelgewicht eröffnet ist, wieder in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. (1208)

Hannover, den 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Hannover.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 1925 wird der Frachtsatz des A. T. 43 von Bergheim Erft nach Basel Bad. Bf. von 260 auf 230 Reichspfennig herabgesetzt.

Karlsruhe, d. 30. November 1925. (1193)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Gütertarif Heft C I c (Tfv. 4b).

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 1925 wird die Bestimmung für Brandenburg-Altstadt usw. ergänzt. Ferner wird eine Bestimmung für die Gütertarifstation Görden der Brandenburgischen Städtebahn aufgenommen. Näheres enthält die am 7. Dezember 1925 erscheinende Nummer des Tarif-Anzeigers.

Berlin, den 1. Dezember 1925. (1192)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird der im Verkehr mit den Bahnhöfen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn für gebrannten Kalk in Wagenladungen zu erhebende Frachtzuschlag von 9 auf 5 Reichspfennig für 100 kg ermäßigt.

Berlin, den 1. Dezember 1925. (1195)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C I b (Tfv. 4a).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 werden im Unterabschnitt Zu 27 (Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn) des Abschnitts „II. Zuschlags- und Anstoßfrachten" die Bestimmungen über die Umladung geändert. Näheres enthält die am 7. Dezember 1925 erscheinende Nummer des Tarif-Anzeigers.

Berlin, den 1. Dezember 1925. (1191)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A (Tfv. 2.)

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1926 wird Kohlenstaub in die Reihe derjenigen Güter aufgenommen, die die Eisenbahn im Umladeverkehr mit der Albtalbahn ablehnen kann.

Berlin, den 5. Dezember 1925. (1206)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1925 werden in dem Ausnahmetarif 2 d Mosel, in dem Ausnahmetarif 10 c Schweinebrück als Versandstationen einbezogen. In dem Ausnahmetarif 4 b wird als Empfangsstation Stralsund Vorstadt nachgetragen. Außerdem werden in der Tafel II zur Ermittlung der Frachtsätze bei prozentualen Kürzungen einige Druckfehler berichtigt.

Berlin, den 7. Dezember 1925. (1207)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Berlin.

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 1925 werden die Stationsfrachtsätze des Ausnahmetarifs 44 b (Borkalk, Borax, Natronsalz und Schleifmasse) ermäßigt. Die neuen Frachtsätze werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht. (1194)

Karlsruhe, den 30. November 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II vom 1. Dezember 1925 (Tfv. 502).

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 1925 werden die Zuschlagsfrachten der Kreis Oldenburger Eisenbahn auf Seite 76 des Tarifs neu festgesetzt.

Berlin, den 30. November 1925. (1197)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2.
Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt.

Berichtigung der Erläuterung zu lfd. Nr. 1 der Abt. 1 des Warenverzeichnisses. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 4. Dezember 1925. (1200)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Bayerisch - Württembergischer Güterverkehr.

In der Kilometertafel I wird die Lokalbahnverkehrsstelle „Obergries" ergänzt.

Die Streichung der Station „Ehlheim" wird mit sofortiger Wirkung wieder aufgehoben. (1203)

München, 3. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station „Ehlheim" mit der im Tarif, Seite 7, angegebenen Entfernungsbildung wieder in die Entfernungstafel I aufgenommen. (1204)

München, 3. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Wirkung wird die Station „Ehlheim" mit der im Tarif, Seite 14, angegebenen Entfernungsbildung wieder in die Kilometertafel I aufgenommen.

2. In der Kilometertafel I des Tarifs wird die Lokalbahnverkehrsstelle „Obergries" nachgetragen. (1205)

München, 3. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. September 1924.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1926 erscheint eine Neuausgabe des Tarifes.

Im derzeitigen Tarif sind mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Änderungen und Ergänzungen durchzuführen:

a) In der Entfernungstafel I (Seite —): Neu aufzunehmen Station Ehlheim mit 40 km Anstoß an Ansbach.
b) In der Entfernungstafel II: In der Rubrik „Kontrollbezirk oder Bahn" ist bei den Stationen Ebschied, Halsenbach, Hollmich, Leiningen (Hunsrück), Lingerhahn und Pfalzfeld der Vordruck „Frt" zu ändern in „Köl".

Folgende Stationsnamen sind zu ändern:

Goch Reichsb. in Goch
Goch Nordbr. D. in Goch
Losheim in Losheim (Kr. Malmedy)
Pr. Urdem in Urdem
Xanten Reichsb. in Xanten
Xanten Nordbr. D. in Xanten West (1201)

München, den 2. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft D (S[…] tarif) (Tfv. 6).

Es treten Änderungen und Ergän[…] ein. Näheres enthält die am 7. D[…] 1925 erscheinende Nummer des [T…] Anzeigers.

Berlin, den 1. Dezember 1925. […]

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft].
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II [(Aus]nahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 7. Dezemb[er …] werden die Frachtsätze des Aus[nahme]tarifs 44 a ermäßigt. Näheres im […] Anzeiger.

Karlsruhe, d. 2. Dezember 1925. […]

Deutsche Reichsbahn-Gesellsch[aft].
Reichsbahndirektion Karlsruh[e].

Teilweise Einstellung der Güteran[nahme].

Die Güterannahme für den Stückg[ut- und] Wagenladungsverkehr nach den […]nen Osijek, Vukovar und Novisa[d …] in Regensburg, Passau und Linz [mit so]fortiger Wirksamkeit in Wie[n am] 10. Dezember, Bratislava am 11. [Dezem]ber und in Budapest am 13. Dez[ember] 1925 eingestellt.

Der Schleppladungsverkehr bleib[t …] wie vor offen, auch tritt in den noc[h …]nen Relationen eine Änderung [v…] nicht ein.

Regensburg, den 4. Dezember 19[25].

Bayerischer Lloyd.
Schiffahrts-Aktiengesellschaft

2. Verdingungen.

Die Lieferung von 2700 Stück […]steigbordsteinen (Eisenklinker) 30×[…] für den Bahnsteig in Hennigsdor[f …] vergeben werden.

Der Lieferung liegen die Allgem[einen] Vertragsbedingungen für die Ausfü[hrung] von Leistungen und Lieferungen zug[runde], die im Zimmer 267 der Reichsbahn[direk]tion eingesehen werden können, wo […] auch Auskunft erteilt wird. Die An[gebote] sind verschlossen und versiegelt m[it der] Aufschrift „Lieferung von Bahnstei[gbord]steinen" versehen an die Reichs[bahn]direktion Dez. 51a. Berlin W 35, Sc[höne]berger Ufer 1—4 bis zum 12. Dez[ember] 1925, mittags 12 Uhr, einzureichen.

Eröffnung der Angebote am 12. [De]zember 1925, mittags 12 Uhr, im [Zim]mer 209.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Berlin, den 3. Dezember 1925. (…)

Deutsche Reichsbahn-Gesellscha[ft].
Reichsbahndirektion Berlin.

3. Offene Stellen.

Für die **Flensburger Kreisbahn** (n[…] bahnähnliche Kleinbahn, 94 km […] wird eine **maschinentechnische Hilfs[kraft]** mit abgeschlossener akademischer V[orbil]dung zur Unterstützung des Betrie[bslei]ters gesucht. Bewerber müssen über[…]reichende Erfahrung in der Unterha[ltung] von Lokomotiven und Wagen (auc[h …]triebwagen) sowie im gesamten Betr[iebs]dienst verfügen. Kenntnisse im el[ektri]schen Betrieb erwünscht. Maschinen[tech]nische Oberaufsicht über andere K[lein]bahnen in der Provinz muß nebe[nher] ausgeübt werden. Die Anstellung er[folgt] auf Privatdienstvertrag nach nähe[r zu] vereinbarenden Bedingungen. Bewer[bun]gen mit Lebenslauf, Befähigungsn[ach]weis, Zeugnissen und Lichtbild, sowie Angabe der Gehaltsansprüche sind [zu] richten an den **Kreis-Ausschuß in F[lens]burg.** (1…)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

[N]r. 51. Berlin, den 17. Dezember 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrszählung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen[1]).

Von Privatdozent Dr.-Ing. **Louis Jänecke**, Reichsbahnoberrat, Berlin.

A[uf] den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen fehlten bisher genaue [Un]terlagen über die Benutzung der Zeitkarten (Mo[na]ts- und Wochenkarten). Welch große Fehlerquellen hier be[steh]en, sieht man daraus, daß das Statistische Amt der Stadt [Berl]in mit 90 Fahrten, die Reichsbahndirektion Berlin dagegen [mi]t [6]0 Fahrten bei einer Monatskarte im Monat rechnet. Nach [de]n Angaben der Stadt Berlin wurden im Jahre 1923 auf den [Sta]dt-, Ring- und Vorortbahnen 932 Millionen Menschen befördert, [na]ch den Angaben der Reichsbahndirektion dagegen nur 643 Mil[lio]nen.

[We]iter gab es über die Verkehrsbeziehungen der ein[zel]nen Bahnhöfe und Strecken untereinander keine zahlenmäßig [ge]nauen Unterlagen. Denn auf der Stadt- und Ringbahn kann [m]an mit einer Karte eine oder 10 Stationen weit fahren. Außer[de]m war nicht bekannt, wie weit die einzelnen Zeitkarten-In[ha]ber tatsächlich fuhren. Auch für manch andere Verkehrs[fra]gen waren unbedingt zuverlässige zahlenmäßig genaue Unter[la]gen erwünscht, für die Belastung der einzelnen [Stre]cken und Stationen, den Zu- und Abgang [a]n den Bahnhöfen, die Verkehrsschwankungen [i]n verschiedenen Tagesstunden und den Umsteigever[kehr] von der Stadtbahn zum Ringe usw.

A[uß]er diesen für die Betriebsführung, Tarifbildung, Verkehrs[ri]cht und wirtschaftliche Untersuchungen erforderlichen ge[na]u Feststellungen des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs machten auch die Vorarbeiten für die Elektrisierung die Schaffung einwandfreier Unterlagen nötig. Denn bei Aufstellung des Fahrplans für den elektrischen Betrieb mußte mit dem gegen den Dampfverkehr anderen Fassungsvermögen der elektrischen Wagen gerechnet werden.

Auf meine Anregungen hin wurden daher Verkehrszählungen des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs vorgenommen.

Werktags sind $^5/_4$ Millionen und Sonntags bis zu 2 Millionen Fahrgäste zu zählen. Eine reibungslose und erfolgreiche Durchführung der Zählung war daher nur bei genauen Vorarbeiten möglich.

Die Zählung wurde so vorgenommen, daß am Zähltage jeder Fahrgast an der Sperre des Abfahrtsbahnhofs eine Zählkarte erhielt, die er auf dem Ankunftsbahnhof an der Sperre abzugeben hatte. Es erhielten also nicht nur die Inhaber von Einzelkarten, sondern auch die Fahrgäste mit Monats-, Wochen-, Freikarten, Freischeinen und Beförderungsscheinen usw. neben ihrer eigentlichen Fahrkarte eine besondere Zählkarte. Die Zählkarten ließen die Anfangsstrecke, den Abgangsbahnhof und die Art des Fahrtausweises erkennen. (Monats-, Wochen- und Einzelkarten.) Um das Sortier- und Zählgeschäft zu erleichtern, wurden die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in 10 Streckenabschnitte geteilt, für die verschiedenfarbige Zählkarten hergestellt wurden. Die Zählkarten für alle an einer Strecke liegenden Bahnhöfe erhielten die gleiche Farbe. Außerdem tragen sie einen für diese Strecke bestimmten großen Buchstaben, so daß sie

[1]) Hierzu 1 Tafel (Abb. 3).

sich von den Zählkarten der Bahnhöfe anderer Strecken durch die Farbe und den Buchstabenaufdruck unterscheiden. Innerhalb dieser Strecken erhielt jede Station eine Nummer. Nach den Fahrtausweisen wurden die Zählkarten gesondert für Monatskarten, Wochenkarten und Einzelkarten unterschieden und je für sich durch schwarze Striche und entsprechende Aufdrucke besonders kenntlich gemacht. Um die auf Monats- und Wochenkarten ausgeführten Fahrten genau feststellen zu können, wurden die Freischeine und Freikarten als Einzelkarten angesehen. Auf der Rückseite trugen die Karten den Vermerk: „Diese Zählkarte ist beim Passieren der Sperre des Zielbahnhofs abzugeben." Die Zählkarten wurden in Form und Größe aus demselben Material wie die Edmonsonschen Fahrkarten in Serien von je 1000 Stück nach untenstehendem in Abb. 1 dargestellten Muster hergestellt, wobei jede Serie mit einer Seriennummer versehen wurde.

K 1 | 1 0000
Wochen- Karte

K = Streckenbezeichnung (Nordstrecken)
1 = Stationsbezeichnung (Stettiner Bahnhof)
\+ = Bezeichnung für Wochenkarten
kl. 1 = Seriennummer
0000 = laufende Nummer

Abb. 1.

Die für jeden Bahnhof voraussichtlich erforderliche Kartenzahl wurde vorher ermittelt. Für den Fall, daß auf einem Bahnhofe die Kartenzahl nicht ausreichen sollte, war auf jedem der 10 Streckenabschnitte ein Bahnhof dieser Strecke mit einem Reservebestand ausgerüstet, von welchem Reserve-Zählkarten abgefordert werden konnten. Diese Karten trugen die Farbe und den Buchstaben des Streckenabschnittes, doch fehlte die Angabe der Bahnhofsnummer. Diese mußte der Bahnhof selbst ausfüllen.

Um Stauungen zu vermeiden, mußte an den Zähltagen die Anzahl der Schaffner in den Hauptverkehrsstunden auf manchen Bahnhöfen entsprechend verstärkt werden. Die Wannen wurden mit geeigneten Vorrichtungen zur Aufbewahrung der auszugebenden Zählkarten (3 Sorten) versehen. Die Zählkarten erhielten fortlaufende Nummern. Beim Beginn der Zählung vermerkte sich der Schaffner die Nummer der ersten Karte und zu jeder vollen Stunde die Nummer der aufliegenden Karte. Die Ergebnisse der verschiedenen Sperren eines Bahnhofes über die Zahl der a b g e f a h r e n e n Reisenden konnten so leicht in entsprechend vorbereitete Nachweisungen für jede Stunde zusammengefaßt werden.

In ähnlicher Weise wurden die stundenweise an den Zielbahnhöfen gesammelten Zählkarten nach ihrer Sortierung in entsprechend vorbereitete Nachweisungen stundenweise und für den ganzen Tag zusammengestellt und hieraus die Zahl der a n g e k o m m e n e n Reisenden ermittelt. Diese Tabellen enthielten auch Angaben über die Entfernung der einzelnen Stationen voneinander, so daß danach die zurückgelegten Strecken und die Personenkilometer errechnet werden konnten.

Bei einzelnen Strecken bestanden verschiedene Fahrmöglichkeiten nach anderen Bahnhöfen, z. B. von Spandau nach der Stadtbahn über die Heerstraße oder den Lehrter Bahnhof. Um die Belastung der einzelnen Streckenabschnitte genau festzustellen, wurden daher in solchen Fällen auf den Übergangsstationen die Besetzung der Züge ermittelt.

Die Öffentlichkeit wurde durch die Presse, Anschläge auf den Stationen und den Rundfunk über den Zweck und die Durchführungsart der Zählung aufgeklärt.

Bisher wurden z w e i Z ä h l u n g e n, am M i t t w o c h, d e n 6. M a i, u n d S o n n t a g, d e n 5. J u l i d. J. ausgeführt. Die Zählungen verliefen ohne jede Störung. Nur ein kleiner Bruchteil der Zählkarten (etwa 1 %) wurde auf den Zielstationen[...] wieder abgegeben; für sie wurden Ersatzkarten ausgestell[t]

Im folgenden seien aus den übersichtlich zusammenges[...] E r g e b n i s s e n d e r Z ä h l u n g e n einige besonders wi[...] herausgegriffen.

T a b e l l e

der auf den einzelnen Strecken der Stadt-, Ring- und Voro[rtbahnen] auf Monats- und Wochenkarten[2]) zurückgelegten Fahrt[en]

Strecken	Anzahl der ausgegebenen Monatskarten	Anzahl der Fahrten auf Monatskarten	auf 1 Monatskarte ausgeführten Fahrten	Anzahl der ausgegebenen Wochenkarten	Anzahl der Fahrten auf Wochenkarten
A. Stadtbahn	49 816	139 011	2,79	20 854	66 297
B. Südring . .	43 004	73 224	1,70	21 449	46 198
C. Nordring .	20 639	45 479	2,20	34 995	64 168
D. Straußberg	9 204	12 373	1,34	9 055	11 753
E. Fürstenwalde	12 078	14 953	1,24	6 972	10 814
F. Königswusterhaus.	10 790	17 860	1,65	10 586	22 886
G. Zossen . .	8 755	15 208	1,74	4 278	10 628
H. Wannseebahn	27 486	56 190	2,04	10 068	20 511
J. Nauen . .	7 607	13 150	1,73	8 706	25 611
K. Nordbahnen	13 645	25 142	1,84	14 970	31 995
Insgesamt (Stadt-, Ring- und Vorortbahnen)	203 024	412 590	2,03	141 933	310 821

Aus der obigen Zusammenstellung ergeben sich für 26 Wo[chen]tage im Monat

52,78 Fahrten auf Monatskarten und
56,94 Fahrten auf Wochenkarten.

Rechnet man die Zahl der an den vier Sonntagen des M[onats] gemachten Fahrten auf Monats- bzw. Wochenkarten hinz[u,] ergeben sich für Monats- und Wochenkarten je rund 60 Fa[hrten] im Monat.

Nach der Zahl der auf Monats- und Wochenkarten ausgefü[hrten] Fahrten und der gleichzeitig am Zähltage festgestellten, im [Um]lauf befindlichen Monats- und Wochenkarten wurde die [Be]n u t z u n g d e r Z e i t k a r t e n auf den einzelnen Stre[cken]abschnitten und im gesamten Stadt-, Ring- und Vorortbahn[netz] ermittelt. (Vergl. vorstehende Tabelle.) Danach wurde M o n a t s- und W o c h e n k a r t e durchschnittlich z w e i [mal] a m T a g e b e n u t z t. Mit dieser Feststellung ist der [...] mit dem Statistischen Amt der Stadt Berlin dahin entschi[eden,] daß die von der Reichsbahn angenommene Zahl von 60 Fa[hrten] im Monat (2 Fahrten am Tage) und nicht die Annahme der [...] mit 90 Fahrten (3 Fahrten täglich), richtig ist. Die Zusam[men]stellung zeigt die verschiedene Benutzung der Zählkarten [auf] den einzelnen Strecken. Am größten ist die Fahrtenzahl er[klär]licherweise auf der kurzen, im Stadtinnern liegenden Stadtb[ahn]strecke mit 2,8 Fahrten täglich auf eine Monatskarte und 3,2 [Fahr]ten täglich auf eine Wochenkarte. Werktags wurden 58 % [der] Fahrten (723 000) auf Zeitkarten und nur 42 % (513 000) auf [Ein]zelkarten ausgeführt. An dem Zählsonntage, an dem aller[dings] vormittags schlechtes Wetter herrschte, ging die Benutzun[g der] Zeitkarten auf 20 % (225 000 Fahrten) zurück und stieg be[i den] Einzelkarten auf 80 % (890 000 Fahrten).

In Abb. 2 ist die Z a h l d e r z u d e n v e r s c h i e d[enen] T a g e s s t u n d e n a u f d e n S t a d t -, R i n g - u n d V[or]o r t b a h n e n a b g e f a h r e n e n R e i s e n d e n da[rge]s t e l l t. Wir sehen die für den Nahverkehr aller Welts[tädte] typischen Schwankungen durch den Berufsverkehr. Zwi[...]

[2]) Als Monatskarten sind gerechnet: gewöhnl. Monats-, Sc[hüler]monats- und Beamtenmonatskarten.
Als Wochenkarten sind gerechnet: Teilmonats- und Arb[eiter]wochenkarten.

elastung
·liner
Vorortbahnen

g am 6.5.1925.

Strausberg
Fredersdorf
Petershagen
Neuenhagen
ppegarten
Rüdersdorf

edrichshagen
Rahnsdorf
Wilhelmshagen
Erkner
Fangschleuse
Hangelsberg
Fürstenwalde

Werder
Wildpark
Charlottenhof

Michе
Seddin
Beelitz-Heilstätten

Bemerkung:
Die Reisenden mit
die auf der Strecke
Beelitz=Heilstätten
benutzen, sind nicht

Streckenbelastung

der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen

Werktagszählung am 6.5.1925.

Oranienburg, Lehnitz, Borgsdorf, Birkenwerder, Hohen Neuendorf, Frohnau, Hermsdorf, Waidmannslust, Wittenau Nordb., Reinickendorf-Rosenthal, Pankow Nordb.

Kremmen, Schwante, Vehlefanz, Velten, Hennigsdorf, Heiligensee, Schulzendorf, Tegel, Eichbornstr., Wittenau Kr. B., Reinickendorf, Schönholz-Reinickendorf

Bernau, Zepernick, Röntgenthal, Buch, Karow, Blankenburg, Pankow-Heinersdorf, Pankow-Schönhausen

Gesundbrunnen U = 32000, Schönhauser Allee, Prenzlauer Allee, Weissensee, Landsberger Allee, Zentralviehhof, Frankfurter Allee, Stralau-Rummelsburg U = 75000, Treptow U = 72000, Görlitzer Bf., Neukölln, Hermannstr., Tempelhof, Papestr. U = 18000, Schöneberg U = 34500, Ebersstr., Schmargendorf, Hohenzollerndamm, Halensee U = 24000, Westend U = 30000, Witzleben, Jungfernheide U = 40000, Beusselstr., Putlitzstr. U = 10000, Wedding

Innerer Verkehr des Nordrings

Stettiner Bf., Lehrter Fernbf. U = 24000

Charlottenburg, Savignyplatz, Zoolog. Garten, Tiergarten, Bellevue, Innerer Verkehr, Lehrter Stadt Bf., Friedrichstr., Börse, Alexanderplatz, Jannowitzbrücke, Schles. Bf., Warschauerstr.

Nauen, Brieselang, Finkenkrug, Seegefeld, Spandau West, Spandau Hbf., Fürstenbrunn, Staaken, Pichelsberg, Dallgow-Döberitz, Wustermark Vschbf., Wustermark, Rennbahn, Heerstrasse

Strausberg, Fredersdorf, Petershagen, Rüdersdorf, Neuenhagen, Hoppegarten, Mahlsdorf, Kaulsdorf, Friedrichsfelde Ost, Biesdorf, Lichtenberg Friedrichsfelde, Neu-Lichtenberg, Rummelsburg

Karlshorst, Sadowa, Cöpenick, Hirschgarten, Friedrichshagen, Rahnsdorf, Wilhelmshagen, Erkner, Fangschleuse, Hangelsberg, Fürstenwalde

Baumschulenweg, Nieder Schöneweide-Johannisthal, Oberspree, Spindlersfeld, Kölnische Heide, Kaiser Friedrichstr., Adlershof-Alt-Glienicke, Grünau (Mark), Eichwalde-Schmöckwitz, Zeuthen, Wildau, Königswusterhausen

Eichkamp, Grunewald, Nikolassee, Schlachtensee, Zehlendorf West, Zehlendorf Mitte, Lichterfelde West, Botanischer Garten, Steglitz, Friedenau, Wilmersdorf-Friedenau, Grosse Görschenstr., Wannseebahnhof, Potsdamer Ringbf., Potsdamer Fernbf., Potsdamer Vorortbf.

Werder, Wildpark, Charlottenhof, Potsdam, Nowawes, Neubabelsberg, Wannsee, Drewitz, Dreilinden, Stahnsdorf Friedhof, Rehbrücke, Wilhelmshorst, Michendorf, Seddin, Beelitz-Heilstätten

Südende, Lankwitz, Lichterfelde Ost, Mariendorf, Marienfelde, Lichtenrade, Mahlow, Dahlewitz, Rangsdorf, Dabendorf, Zossen, Wünsdorf

Masstab 1 mm 5000 Reisende

10000 0 10000 20000 30000 40000 50000 60000 70000 80000 90000 100000 110000 120000 130000 140000 150000

Bezeichnung der Strecken, von denen die Reisenden abgefahren sind.

A	Von der Stadtbahn abgefahrene Reisende
B	Vom Südring abgefahrene Reisende
C	" Nordring " "
D	Von der Strecke Straussberg-Berlin abgefahrene Reisende
E	" " " Fürstenwalde-Berlin " "
F	" " " Königswusterhausen-Berlin " "
G	" " " Wünsdorf-Berlin u. Lichterfelde Ost-Berlin abgefahrene Reisende
H	" " " Werder-Berlin und der Wannseebahn " "
J	" " " Nauen-Berlin und Wustermark-Berlin " "
K	Von den Nordbahnstrecken abgefahrene Reisende

Bemerkung: Die Reisenden mit Vorort- oder Anstosskarten, die auf der Strecke Berlin Schlesischer Bahnhof–Beelitz-Heilstätten und umgekehrt die Fernzüge benutzen, sind nicht mitgezählt worden.

d 8 Uhr früh fahren werktags 110 000 Menschen ab und vier
den später zwischen 9 und 10 Uhr nur 38 000. Mehr als 50 %
r Fahrten fallen in die Zeit des Berufsverkehrs zwischen
d 8 Uhr vormittags und 3 bis 6 Uhr nachmittags. Es sind
Zeiten, in denen die Arbeiter und Angestellten in großen
sen sich zur Arbeit begeben oder nach Hause zurückfahren.
urch die am Zähltage gleichzeitig vorgenommene Feststellung
ausgegebenen Einzel- und Zeitkarten II. und III. Klasse
nte auch die Benutzung der Klassen zu den verschiedenen Tagesstunden festgestellt werden. Wie die
. 2 zeigt, ist die Benutzung der II. und III. Klasse zu den

Kaulsdorf fahren 86 000 Menschen nach Berlin, von denen je etwa 25 000 Reisende nach den Stadtbahnstationen weiterfahren. Ein Teil der Fahrgäste von den Vorortstrecken geht, wie die Tafelabbildung 3 zeigt, auf die Ringe über. Vom Nordring fahren 11 000 und vom Südring 10 000 Reisende über Stralau mit der Stadtbahn ins Stadtinnere. Bei Stralau-Rummelsburg sind die Züge auf der Stadtbahn mit 100 000 Fahrgästen besetzt. In Richtung Charlottenburg nimmt die Besetzung ab, besonders vom Lehrter Bahnhof aus. In Charlottenburg selbst finden wir nur noch 56 000 Fahrgäste in den Zügen; 12 000 gehen auf den Südring, 11 000 auf den Nordring über und 16 000 nach Potsdam

Abb. 2 u. 4. Verkehrsverteilung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen nach der Zählung vom Mittwoch, den 6. Mai 1925.

Insgesamt wurden befördert 1 215 000 Fahrgäste mit 13 477 102 Personenkilometer bei 11,1 km mittlerer Reiselänge.

schiedenen Stunden sehr wechselnd. Etwa 17 % aller Fahrte fahren II. und 83 % III. Klasse.

Die bisherigen Ergebnisse gründeten sich auf die Zahl der gefahrenen Reisenden. Aus der Zahl der angekommenen Reisenden und der abgegebenen Zählkarten wurden nun h Sortierung der Karten und ihrer statistischen Verarbeitung Verkehrsbeziehungen der einzelnen Stationen und Strecken untereinander festgestellt. bildung 3 (beiliegende Tafel) zeigt die Verkehrsbehungen aller Strecken der Stadt-, Ring- und Vorortnen untereinander. Die Darstellung ist in ihrer Art und dürfte besonderes Interesse verdienen, um so hr, als die Ergebnisse sich auf zahlenmäßig genaue Unterlagen tzen. In der Karte wurden einmal die Gesamtzahl der am ge auf jeder Linie beförderten Reisenden aufgetragen, und iter wurde durch besondere Kenntlichmachung der einzelnen ecken die Verkehrsbeziehungen der Linien untereinander gegt. Die Zahl der von der Stadtbahn abgefahrenen Reisenden rde bei der Zeichnung z. B. weiß gehalten. Man sieht die geue Belastung der einzelnen Streckenabschnitte auf der Stadtn. Gleichzeitig zeigt das Bild den starken inneren Stadtbahnrkehr, den Übergangsverkehr und Durchgangsverkehr von Stadtbahn nach den Ringen und den Vorortlinien. Von den i östlichen Strecken von Niederschöneweide, Erkner und

und Grunewald weiter. Wie für die Stadtbahn, so sieht man in Abb. 3 auch für jede andere Linie die Größe des gesamten Verkehrs und die Verkehrsbeziehungen dieser Strecke mit den anderen Linien; auch über den Umsteigeverkehr erhält man zahlenmäßigen Aufschluß.

Zur Feststellung der Verkehrsleistungen wurden weiter die von den Fahrgästen mit Einzel-, Monats- und Wochenkarten zurückgelegten Strecken nach dem Lochkartenverfahren ermittelt. Das Ergebnis dieser Untersuchung veranschaulicht Abb. 4. Danach fahren die meisten Reisenden 7 km weit; der durchschnittlich zurückgelegte Reiseweg beträgt dagegen infolge der längeren Fahrten eines Teiles der Fahrgäste 11,1 km, ist also ziemlich groß. Auf Monatskarten ist die Strecke etwas kürzer (9 km), auf Wochenkarten bleibt sie 11 km, und bei Einzelkarten stellt sie sich auf 12,2 km.

Schon diese wenigen, aus der Zählung herausgegriffenen Ergebnisse zeigen die Wichtigkeit der Verkehrszählung für den Verkehr, Betrieb, die Tarifbildung und für wirtschaftliche Untersuchungen. Die Ergebnisse wurden denn auch schon in dieser Hinsicht vielfach ausgenutzt.

Ähnliche Verkehrszählungen wie auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen dürften übrigens auch in anderen Weltstädten, z. B. in London, Paris und New York zur Feststellung und

Regelung des Verkehrs und für wirtschaftliche und betriebliche Untersuchung möglich und erwünscht sein.

Eins wird allerdings durch die Zählungen n i c h t festgestellt. Die Zu- und Abgänge der Reisenden zur Bahn. Diese Wege und die hierfür aufgewandten Zeiten sind aber für den Großstadtverkehr von größter Bedeutung und spielen für die Verteil und die einzelnen Verkehrsmittel eine nicht minder wicht Rolle als die gleich wichtigen Tarife. Trotzdem dürften Zählungen für die Regelung des gesamten Berliner Nahverkel wertvolle Unterlagen bieten.

Die Bedeutung der deutsch-russischen Handelsverträge.

Von Dr. rer. pol. **P. H. Seraphim**, Assistent am Osteuropa-Institut, Breslau.

Fast alle Parteien des Deutschen Reichstages drückten in der Debatte ihre Zustimmung und grundsätzliche Billigung des am 12. Oktober d. J. in Moskau unterzeichneten und soeben erst bekanntgewordenen Wirtschaftsabkommens zwischen dem Deutschen Reich und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken aus. Allerdings machte die Mehrzahl der Fraktionsredner mehr oder weniger große Vorbehalte zu den Einzelbestimmungen des Vertrages, die in der Beratung der Ausschüsse sicherlich noch stärker und präziser zum Ausdruck gelangen werden. Aus dieser grundsätzlichen zustimmenden Einstellung der deutschen Parteien zu dem neuen Vertragswerk allein ist schon zu erkennen, daß es sich hier um eine Angelegenheit handelt, deren politische Bedeutung ihrer wirtschaftlichen mindestens gleichkommt.

An dieser Stelle soll versucht werden, alle politischen Zusammenhänge und Betrachtungen außer Acht zu lassen und den neuen Wirtschaftsvertrag sowohl nach seiner p o s i t i v e n, wie nach seiner n e g a t i v e n Seite hin ganz kurz zu kritisieren.

Als günstig ist zunächst zu bezeichnen, daß sämtliche zwischen Deutschland und der Sowjetunion abgeschlossenen Verträge relativ sehr k u r z f r i s t i g sind. Mit Recht sind führende deutsche Wirtschaftskreise der Ansicht, daß die Entwicklung der sowjetrussischen Wirtschaftsverhältnisse sich noch im Flusse befindet und selbst für die nächsten Jahre schwer zu übersehen ist. Infolgedessen sind die Abmachungen mit Ausnahme des Abkommens über die Handels-Schiedsgerichte und des Abkommens über gewerblichen Rechtsschutz, die wegen ihres besonderen Charakters eine längere Laufzeit bedingen, nur auf zwei Jahre abgeschlossen.

Der wesentlichste Wert des Vertragsinstrumentes liegt darin, daß für die Zukunft eine Rechtsbasis geschaffen wurde, auf der sich der Handelsverkehr zwischen dem kapitalistischen Deutschland und der auf ganz anderen ökonomischen Grundlagen aufgebauten Sowjetunion abspielen kann. Diese Tatsache allein, die auch bei der Reichstagsdebatte von allen Seiten in den Vordergrund gerückt wurde, muß eine sympathische Einstellung zum deutsch-russischen Vertrage bedingen. Eine andere Frage nun freilich bleibt es, ob in dem neuen Vertragswerk die Belange des Reichs in einem Maße durchgesetzt sind, wie es die deutschen Wirtschaftskreise erwarten können. Eine andere Frage ist es auch, ob der Handelsverkehr die im Vertrag aufgestellten Normen als ausreichend und zweckentsprechend empfinden wird, oder ob die Praxis nach zwei Jahren eine wesentliche Umgestaltung des Vertrages vom 12. Oktober 1925 verlangen wird.

Darüber hinaus gibt uns der Vertrag eine Reihe p r a k t i s c h e r V o r t e i l e, durch die die Wünsche deutscher nach Rußland handeltreibender Wirtschaftskreise erfüllt werden. Zu nennen ist hier in erster Reihe die Erleichterung der Einreise, Ausreise und Durchreise nach Art. 1 des Niederlassungsabkommens. In einer Sondernote zu diesem Artikel bringen die deutschen und russischen Delegationsleiter zum Ausdruck, daß „die Wirtschaftsorgane jedes vertragschließenden Teiles und ihre Vertreter die Einreisegenehmigung erhalten, sofern nicht im Einzelfalle gegen ihre Person besondere Bedenken bestehen. Die Einreisegenehmigung wird mit dem Hinweis auf bestehende Ein- und Ausfuhrregelungen oder zentrale Wirtschaftsregelungen oder Registrierungsvorschriften nicht abgelehnt werden“. Wichtig ist auch die Bestimmung, daß von Waren, die von Deutschland durch Rußland (oder umgekehrt) d u r c h g e f ü h werden, keine Ausfuhrabgaben erhoben werden dürfen. Fern wird der Reparaturverkehr von Rußland nach Deutschland ins weit erleichtert, als alle Gegenstände, die aus dem Gebiet d Sowjetunion nach Deutschland zum Zwecke, dort repariert z werden, ausgeführt werden, ohne weiteres wieder nach Rußla zurück eingeführt werden dürfen. Gegenüber den bisherige Vorschriften zeigt der Verkehr mit Mustern und Warenprob eine Erleichterung, die deutschen Firmen gestatten wird, in Zu kunft ohne Schwierigkeiten Musterkollektionen, Geschäftskata loge und ähnliches mehr nach Sowjetrußland zu versende Einen gewissen Schutz des Eigentums und Vermögens deutsche Staatsangehöriger in Rußland bedeuten auch die B e s t i m m u n g e n d e s S c h l u ß p r o t o k o l l s, die besagen, daß „ein Enteignung nur in den durch die Gesetze vorgesehenen Fälle im Wege einer Konfiskation auf Grund strafgerichtlichen U teils oder gegen angemessene Entschädigung im Wege einer R quisition erfolgen kann. Das Vermögen der in Sowjetrußlan konzessionierten Unternehmungen kann der Requisition od Konfiskation ausschließlich in den Fällen unterliegen, die i Konzessionsverträgen vorgesehen sind.“ Inwieweit diese B stimmung praktischen Wert haben wird, muß noch dahingestell bleiben, doch werden grundlose Liquidierungen deutscher Firmen wie s. Zt. 1922 in Transkaukasien, durch diese Bestimmung un möglich gemacht werden. Wertvoll ist dann die von maßgeben den Wirtschaftskreisen Deutschlands, insbesondere auch vo Osteuropa-Institut in Breslau seit langer Zeit geforderte und i neuen Vertrag durchgesetzte A u s d e h n u n g d e r M e i s t b e g ü n s t i g u n g a u f K o n z e s s i o n e n. Von unmittelbar praktischer Wichtigkeit sind schließlich die Bestimmungen de E i s e n b a h n a b k o m m e n s, die dem Hafen von Pillau ein Frachtparität sichern, und die Abmachungen bezüglich des Post paketverkehrs nach und durch Sowjetrußland, durch die der sei langem geforderte Paketverkehr zwischen Deutschland un China durch russisches Gebiet ermöglicht wird. Nennen wi schließlich das Konsularabkommen, das für die beiderseitige Berufskonsuln weitgehende Rechte stipuliert, so sind damit ein Reihe positiver Vorteile genannt, die uns das neue deutsch russische Wirtschaftsabkommen bringt.

Diesem Erreichten stehen auf der anderen Seite eine Reihe vo Punkten gegenüber, in denen eine dem deutschen Interesse gün stige Lösung nicht gefunden ist. Zunächst die Meistbegünsti gungsfrage, auf die unsere Delegierten scheinbar ein gar zu großes Gewicht gelegt haben. Es gibt wohl kaum einen anderen Vertrag, in dem soviel von Meistbegünstigung die Rede ist, wie das deutsch-russische Abkommen. In Dutzenden von Paragraphen des Niederlassungs- und des Wirtschaftsabkommens wird festgestellt, daß „die Staatsangehörigen jedes vertragschließenden Teiles nicht ungünstiger behandelt werden dürfen als die Staatsangehörigen der meistbegünstigten Nation“. Zwar kann auf Grund dieser Bestimmungen keine Unternehmung eines anderen ausländischen Staates in Rußland günstiger gestellt werden als eine gleichartige deutsche, doch ist praktisch durch die fortwährende Wiederholung der Meistbegünstigungsklausel nichts erreicht. In allen Punkten, in denen sie Anwendung findet, bleiben die bisherigen russischen Gesetze und Verordnungen maßgebend. Sie sind durch den deutsch-russischen Vertrag nicht abgeändert oder auch in einzelnen Punkten abgemildert. Zwar heißt es auch im deutsch-russischen Handelsvertrag vom

daß „die besonderen Gesetze auf dem Gebiete des Handels iewerbes, die auf alle Ausländer Anwendung finden, unrt bleiben", doch handelte es sich damals um gewisse Reivbestimmungen, wie beispielsweise für den Wanderhandel die Betätigung von Versicherungsgesellschaften. Heute ген ist die gesamte Wirtschaft der Sowjetrepublik, soweit ir den Handelsverkehr mit Deutschland von Interesse ist, lich gebunden. Die Handelsoperationen sind an Lizenzen, Gründung von Gesellschaften an Konzessionen gebunden. Meistbegünstigung hat mithin für uns heute eine sehr viel gere Bedeutung als vor dem Kriege. Wir hätten gern an inen oder anderen Stelle auf die Meistbegünstigungsklausel chten können, wenn wir zum mindesten die generelle Berung des die Wirtschaftspionage betreffenden Paragraphen ussischen Strafgesetzbuches hätten erreichen können. Dieser tige Punkt ist jedoch unerfüllt geblieben.

n anderer Punkt, der zur Kritik herausfordert, ist die lung der Stellung der Handelsvertretung der U. d. S. S. R. eutschland. Deutschland erkennt an, „daß die Handelsverng der Botschaft der U. d. S. S. R. in Berlin angegliedert ist daß die Räume der Handelsvertretung als exterritorial zu chten sind". Gleichzeitig entfällt für die russische Handelsretung auch die Pflicht, ihre Geschäftsbücher den deutschen erbehörden vorzulegen. Vielleicht ist diese Regelung wirtftlich von geringerer Bedeutung. Sie bedeutet aber ein weitndes Nachgeben Deutschlands, da die deutsche Regierung bis die Frage der Exterritorialität der russischen Handelsvering überhaupt verneinte und im Abkommen vom 29. Juli 1924 zwei Drittel der Handelsvertretung für exterritorial erklärte. n sehr schwerwiegendes Präzedenz wird durch die Einung der sogenanten „asiatischen Klausel" in der Meistnstigung getroffen. Über die allgemeinen Begünstigungen us, die jede der vertragschließenden Parteien einem Nachnde zur Erleichterung des Grenzverkehrs in einer Zone 15 km gewährt, „finden die Meistbegünstigungsbestimmungen t Anwendung auf diejenigen Begünstigungen, die die S. S. R. der Türkei und China im erweiterten Grenzverkehr die 15 km hinaus gewährt und auf diejenigen Begünstigen, die Rußland Persien, Afghanistan und der Mongolei ährt". Eine solche besondere Klausel bestand im Handelsvertrag von 1894 nicht, es waren vielmehr nur gewisse Ausnahmen für den Lokalhandel des Gouvernements Archangel und die nördlichen und östlichen Küsten des Asiatischen Rußland gewährt.

In dem Veterinärabkommen, das als Anhang zum Art. 12 des Wirtschaftsabkommens gleichzeitig mit dem Handelsvertrag unterzeichnet worden ist, befindet sich eine Bestimmung, die uns auch nicht unbedenklich erscheint. Es ist nämlich die Einfuhr von Pferde-Wallachen aus Rußland nach Deutschland freigegeben, sofern sie bei der grenztierärztlichen Untersuchung als nicht seuchenverdächtig befunden worden sind. Gegen die Einfuhr von Schweinen aus Rußland sind von deutschen Viehzüchterkreisen gleichfalls Bedenken geltend gemacht worden, die nicht von der Hand zu weisen sind. Die deutsche Delegation soll sich jedoch überzeugt haben, daß die veterinärpolizeilichen Bestimmungen in Rußland streng durchgeführt werden (?) und hat, wenn auch unter Beobachtung wesentlicher Vorsichtsmaßregeln, ein Jahreseinfuhrkontingent von 41 600 Schweinen bewilligt, die allerdings lediglich über die deutsche Seegrenze, und zwar die deutsche Seequarantänestation von Saßnitz, eingeführt werden dürfen.

Ein weiterer Wunsch der deutschen Regierung war es, im Seeschiffahrtsabkommen deutschen Schiffen das Recht der Küsten-Schiffahrt in Rußland zu sichern. Es ist nicht gelungen, dies durchzusetzen. Freigegeben ist lediglich die sog. „große Cabotage", d. h. die Küstenschiffahrt zwischen Plätzen verschiedener Meere, also die Schiffahrt beispielsweise zwischen dem Nördlichen Eismeer und der Ostsee, oder der Ostsee und dem Schwarzen Meer. Die deutsche Regierung hat mit Recht darauf hingewiesen, daß hier von einer Küstenschiffahrt eigentlich überhaupt nicht die Rede sein könne, jedenfalls nicht im wirtschaftlichen Sinne, sondern höchstens in formal-juristischem. Dagegen ist die Küstenschiffahrt von Hafen zu Hafen des gleichen Meeres nur einheimischen Schiffen vorbehalten.

Diese kurze Übersicht, die keineswegs auf Vollständigkeit Anspruch erheben kann, zeigt, daß doch auch auf der anderen Seite schwerwiegende Bedenken gegen das neue Vertragswerk geltend gemacht werden müssen. Alles in allem ist es ein Kompromiß, und aus diesem Charakter folgt manches, für uns nicht Wünschenswerte.

Zusammenfassung des Ortsgüterverkehrs der Eisenbahnen.

Von Reichsbahnrat Dr.-Ing. **Kümmell**, Berlin.

it der Kraft und Rücksichtslosigkeit der Jugend erobert sich Lastkraftwagen die ihm im Verkehr zustehende Stellung. mit arger Mißbilligung und Unruhe sieht die geruhige re Eisenbahn die ihr zugehörigen ehrwürdigen Verkehrsise gestört. Diese Besitzergreifung der neuen Verkehrsiete durch den Lastwagen ist scheinbar willkürlich. Selbst n man sich darüber klar ist, daß nicht alles, was er sich im en Ansturm nimmt, volkswirtschaftlich berechtigt und auf Dauer haltbar ist, muß man doch zunächst mit seiner immer ter greifenden Tätigkeit rechnen. Ein Kampf gegen diese e Verkehrskraft ist nur da berechtigt, wo alter Besitzstand Eisenbahn bedroht ist, den diese unter Berücksichtigung r Belange am besten und billigsten befriedigen kann. Nun d aber die Grenze dieses Besitzstandes, schon objektiv genen, schwanken, und erst recht, je nach dem Standpunkt des bachters. Daher ist die Frage berechtigt und gemeinsam — it gegeneinander — zu prüfen, ob sich die neue Kraft nicht geregelte Bahnen zwingen läßt, so daß volkswirtschaftlich Beste erzielt wird. Bei und trotz dieser Prüfung wird der npf nicht ganz ausbleiben und die Grenzgebiete befruchten, daß für die Allgemeinheit im Wettbewerb mancherlei Vorе herausspringen. So sind schon jetzt von der Eisenbahn lreiche Verbesserungen durchgeführt.

Nun hat aber die Eisenbahn eine Reihe von Transporten, die ihr unbequem und teuer sind, die sie also gern an den Lastwagen abgeben kann, wenn dieser sie annehmen kann und will. Dazu gehören:

1. fast alle Nahtransporte;
2. die Versorgung eines größeren Landkreises einschließlich der kleinen Eisenbahnstationen;
3. Zuführung und Abholung des Ortsgüterverkehrs in den Großstädten, aber in wesentlich erweitertem Umfange als jetzt.

Nicht dazu gehört in der Regel der Massenverkehr und der Verkehr von Eisenbahn auf Lastwagen und wieder auf die Eisenbahn. Für das zweimalige Umladen kann schon eine Anzahl Kilometer gefahren werden. Ausnahmen dieser Regel müssen sich stets wirtschaftlich begründen lassen. In gewissem Umfang gilt dasselbe auch von der Klein- und Straßenbahn, die jedoch hier nur gestreift seien.

Daß die Nahtransporte bis auf einen Teil der Massenförderungen dem Kraftwagen zufallen müssen, liegt in seinem Wesen begründet. Der Beweis dürfte sich, weil in der Literatur genügend erörtert, an dieser Stelle erübrigen. (Vgl. u. a. Tecklenburg V. W. 1925 Nr. 34.) Ebenso ist es wohl als erwiesen anzunehmen, daß neue Bahnen für geringen Verkehr wirtschaft-

lich nicht mehr gebaut werden können, da hier Kraftwagen das gegebene sind (u. a. Winzeler: „Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien“, Bern 1924). Eine andere Frage ist es, ob die gering belasteten Strecken wirtschaftlich noch zu betreiben sind, was den Güterverkehr anlangt (Personenverkehr soll hier gar nicht betrachtet werden). Die Frage wird sich bald von selbst beantworten, wenn die Selbstkostenermittelung weiter fortgeschritten sein wird. In welcher Richtung die Antwort liegt, erscheint nicht zweifelhaft: Das Tonnenkilometer kostet zur Zeit im Mittel 3,75 Pf. (Tecklenburg a. a. O. Seite 535), (reine Betriebskosten). Darin ist aber enthalten sowohl der gut ausgelastete Massen-Verkehr der Hauptstrecken mit den großen Verschiebebahnhöfen, als auch der schwache Verkehr der Nebenstrecken mit den Umstellungen der kleinen Bahnhöfe und allen Abfertigungsselbstkosten. Das Tonnenkilometer auf einer Nebenstrecke mit ihren nur wenige Wagen enthaltenden Zügen wird aber kaum unter 6—10 Pf. zu fahren sein. Ähnliches gilt von den Nahgüterzügen auch auf den Hauptstrecken, die sicher das Dreifache der Ferngüterzüge kosten (vergl. d. Verfassers Beförderungsselbstkosten im Eisenbahngüterverkehr V. W. 23, Seite 343). Man kann das Tonnenkilometer eines Nahgüterzuges vielleicht mit 6 Pf. rechnen. Treten aber noch besondere Umstellungen hinzu, die mit 16 Pf./t zu rechnen sind (s. unten), so erhöhen sich diese Werte. Der Kraftwagen leistet nun nach Tecklenburg (a. a. O.) das Tonnenkilometer mindestens für 20 Pf., nach Bäseler „Schnellgüterverkehr V. W. 24“ für rund 15 Pf., späterhin bei Einführung von Ölmotoren für 8—9 Pf.[1]). Die Straßenbaukosten, die dem Wagen unbedingt zur Last geschrieben werden müssen, fallen nach derselben Quelle (Schaur: Eisenbahn und Lastwagen im Güterverkehr V. W. 24) mit etwas mehr als 1 Pf. für das Tonnenkilometer zur Last, sie werden aber durch ersparte Ausbesserung bei guten Straßen erheblich herabgedrückt. Verbilligend werden auch Normung und Typisierung wirken. Also bei Nahgüterzügen scheinen sich die reinen Transportkosten von Eisenbahn und Kraftwagen in absehbarer Zeit mindestens zu nähern oder zu überschneiden in dem Sinne, daß der Kraftwagen auf nahe Entfernungen billiger wird. Das gilt nicht bloß in dem von Tecklenburg bereits nachgewiesenen Sinne, sondern auch so, daß Gut, das mit dem Fernzug der Eisenbahn ankommt, vom Verschiebebahnhof aus nicht mehr mit dem Nahgüterzug, sondern billiger mit dem Kraftwagen zum Ziel befördert wird. Weiter unten wird aber eine derartige Zeitersparnis bei vereinigtem Betrieb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen nachgewiesen, daß die Wirtschaftlichkeit der Nahgüterzüge in absehbarer Zeit überhaupt in Frage gestellt ist. Man wird dann also rein theoretisch nur Durchgangsgüterzüge fahren, die von Knoten zu Knoten durchlaufen, und Ferngüterzüge, die die Verschiebebahnhöfe erster Ordnung (s. u.) verbinden, d. h. die vielen Zwischenbahnhöfe würden für den Güterverkehr fortfallen und ihr Verkehr in den Knotenpunkten oder großen Bahnhöfen in vielleicht 50—75 km Abstand, je nach Verkehrs- (Bevölkerungs-) -dichte, vereinigt, um mit dem Kraftwagen zum Empfänger (Versender) abgefahren (abgeholt) zu werden.

Daß die Zuführung und Abholung des Ortsgüterverkehrs auch in der Großstadt dem Landfuhrwerk gehört, ist klar. Dem Kraftwagen können hier aber wesentlich erweiterte Aufgaben zugewiesen werden, entsprechend den oben angedeuteten, auf dem flachen Lande, wenn man nämlich auch hier den Ortsgüterverkehr erheblich zusammenfaßt und Versender und Empfänger von diesen vereinigten großen Ladestellen auf größere Entfernung mit dem Kraftwagen (Straßenbahn) bedient. Es wäre zu untersuchen, ob der Gesamttransport von der Empfangs- bis zur Endstelle, also vom Versender zum Empfänger, gegenüber dem jetzigen Verfahren Vorteile aufweist, ob also eine Änderung volkswirtschaftlich erstrebenswert ist. Es sollen zunächst einmal rein theoretisch die Möglichkeiten untersucht und dama gedeutet werden, ob und wie die Durchführung etwa zu de wäre.

[1]) Vergl. auch: Przygode, Studie zu den Betriebskosten und den Tarifen der Kraftwagenbetriebe. V. W. 1925, S. 713.

Unser ganzer Gütereinschlag von der Eisenbahn zu den brauchsstellen und umgekehrt von der Erzeugungsstelle ist gesehen von den Anschlüssen, aufgebaut auf das Pferde werk, dessen Reichweite naturgemäß sehr beschränkt ist. her liegen die Güterbahnhöfe, sowohl an der freien Strecke auch in den großen Städten, verhältnismäßig dicht. Viel wirkt auch noch der alte Wettbewerb früherer Besitzer in die Sinne anhäufend und störend, so daß oft zahlreiche Güter stellen dicht beieinander liegen und trotz bester Ausnutzung Platzes in der Großstadt hoffnungslos festgebaut sind. Ortsgut, das jetzt bei einem außerhalb gelegenen Verschi bahnhof eingeht, wird im Nahgüterzuge nach den verschied großen Ortsgüterbahnhöfen geordnet abgefahren oder erst einem innerhalb der Stadt gelegenen Verschiebebahnhof nied Ordnung für örtliche Verteilung, wo es erneut behandelt w So ist es denn durch die Tatsachen genügend bekannt, daß Gut auch zwischen Großstädten mit regsten Verkehrsbeziehun ungebührlich lange Zeit gebraucht, um vom Versender Empfänger zu laufen[2]).

Hätte man nun ein gut ausgewähltes Netz einer stark ver derten Zahl von Verschiebebahnhöfen erster Ordnung mit H leistung und im unmittelbaren Anschluß daran je einen (mehrere) gut ausgestatteten Ortsgüterbahnhof größter messung, der den Verkehr einer Großstadt zusammenfas würde, so wird die Überführung vom Verschiebebahnhof Ortsbahnhof in denkbar kürzester Zeit vorgenommen wer können. Ein solches Netz großer Verschiebebahnhöfe, das und Zahl der Umstellung, also ihre Kosten herabdrückt, wäre denken bei allen großen Verkehrsgebieten, wie Berlin, R Köln, Leipzig, Hamburg, München usw. (vgl. d. Verf.: Zusamn legung der Verschiebebahnhöfe Z. d. V. D. E. 1925, Nr. 7). Verkehr zwischen diesen Verschiebebahnhöfen geht sehr sch vor sich, so daß also das Gut in kurzer Zeit von einem di neuen Ortsbahnhöfe zu dem der anderen Großstadt gebr würde. Dabei ist es zunächst nebensächlich, ob der Ortsbahn räumlich dicht bei dem Verschiebebahnhof liegt oder eine An Kilometer entfernt, wenn nur geschlossene Übergabezüge kehren können. Ebenso ist es vorläufig belanglos, ob man ei Ortsgüterbahnhof hat oder bei stärkstem Verkehr zwei mehrere. Diese beiden Fragen sind lediglich nach ihrer Zw mäßigkeit zu beantworten. Wesentlich ist, daß Verschiebe- Ortsbahnhof neuzeitlich ausgestattet sind, so daß die Wagen beiden in denkbar kürzester Zeit durchlaufen bzw. zugest oder abgeholt werden. Bei dem erwähnten weit gespannten N von Verschiebebahnhöfen erster Ordnung werden nun die mittelbaren Züge eine große Rolle spielen, weil die verhält mäßig großen Bahnhöfe leichter auf größere Entfernun direkte Züge entsenden können. Wenn diese Züge nun mit 45 Grundgeschwindigkeit fahren, wird sich auch auf weitere E fernung eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 35 km zielen lassen (zunächst ist nur von starken Verkehrsbeziehun die Rede). Ein Wagen also, der nachmittags fertig beladen könnte am andern Nachmittag um 2 Uhr in 350—400 km E fernung wieder entladebereit stehen, wenn man direkte Z bilden kann und für das Abziehen bzw. Zustellen aus den O bahnhöfen und Umstellen im zugehörigen Verschiebebahnhof vier Stunden rechnet. Unter denselben Voraussetzungen, a direkter Zugbildung, würde man von einem Abend bis zum üb nächsten Morgen (Bereitstellung 8 Uhr) alle Entfernungen inn halb des Reichs, für die unmittelbare Zugbildung in Frage kom überwinden können. Aber selbst ein bis zwei Umstellungen dem erstklassigen Verschiebebahnhof zu je vier Stunden rechnet, wären noch möglich, und man würde immer noch e

[2]) Die neuerdings eingeführte beschleunigte Beförderung z schen Großstädten ändert an der grundsätzlichen Betrachtu nichts, da das Gut besonders (also teuer) behandelt werden m

tfernung von 600 bis 700 km in 36 Stunden überbrücken
nen. Das sind beinahe alle Verkehrsbeziehungen innerhalb
: Reichs für stärksten Verkehr, also gerade da, wo es am
htigsten ist. Nicht ganz so schnell gingen die Verbindungen
ischen den Knotenpunkten niederer Ordnung wegen des ge-
geren Verkehrs. Wenn aber die Nahgüterzüge fortfallen,
ald die Beförderung auf dem Landweg wirtschaftlicher ge-
rden, und die Durchgangsgüterzüge nur die Knotenpunkte be-
ren, und zwar nur die wichtigeren im Abstande von vielleicht
km im Durchschnitt, wenn ferner in diesen Knotenpunkten
verhältnismäßig großer Verkehr zusammenkommt, ist auch
r eine wesentliche Zeitersparnis zu erzielen. Ebenso kann
n die Reisegeschwindigkeit der sie verbindenden Züge ziem-
h groß halten, besonders durch Staffelung bei dicht belegten
ecken. Jedenfalls wird mit zunehmender Verkehrsdichte auch
Beförderungsgeschwindigkeit zunehmen. Sinngemäß gilt das
wohl für Wagenladungen wie für Stückgut. Die Umladehalle
irde man wohl grundsätzlich mit dem Güterschuppen ver-
nden, jedenfalls aber aus dem Verschiebebahnhof bringen, da
die Entwicklung des reinen Verschiebebahnhofes stört[3]). Man
nn dann mit dem Landfuhrwerk unmittelbar an die Umlade-
lle (Güterschuppen) heran. Was dadurch an Umladekosten
spart werden könnte, bedarf keines Nachweises. Z. B. würde
n Berliner Ortsgut kaum noch umzuladen brauchen.

Eine erhebliche Ersparnis an Umladezeit wäre jedenfalls das
gebnis dieser Zusammenfassung des gesamten Güterverkehrs.
hen wir einmal, wie sich der Wagenumlauf zusammensetzt.
ider liegen die Ergebnisse der augenblicklich angestellten Er-
ittelungen noch nicht vor. Aber selbst wenn man gegen die
itersuchungen von 1922 (V. W. 23, Seite 344) wesentliche Er-
arnisse annimmt, das grundsätzliche Bild wird sich nicht
dern. Dazu werden auch die heutigen Zahlen zu sehr durch
e Nahgüterzüge, die kleinen Bahnhöfe, die Winkel der Groß-
adt und die zu zahlreichen Verschiebebahnhöfe belastet. Nach

Abb. 1.

bb. 1 nimmt der Leerlauf 21 % des Gesamtumlaufs in Anspruch.
Durch die Vereinigung des Ortsgüterverkehrs in den Knoten-
unkten, also den Fortfall der kleinen Bahnhöfe, fallen min-
estens die Leerläufe zwischen diesen fort. An einem größeren
Bahnhof ist der Wagenbedarf in sich ausgeglichener, so daß die
Wagenverfügung vereinfacht wird, der notwendige Leerlauf geht
schneller voran, da alle Züge auf größeren Strecken durchfahren.

Wenn wir das Bild des Lastlaufes allein betrachten (Abb. 2):
Die betrieblich völlig toten Zeiten sind die der Abholung und
Bereitstellung mit 27 % oder rund 26 Stunden, die heute wohl
erheblich heruntergedrückt sein werden. Immerhin wird sie auch
heute noch mit dem Bleigewichte der kleinen Stationen belastet.
Bei der Zusammenfassung werden sie auf ganz wenige Stunden
heruntergehen. Das gleiche gilt für die Übergangsstationen
(Verschiebebahnhöfe) mit 19 % oder rund 18 Stunden, bei denen
die mittlere Aufenthaltsdauer rund 8 Stunden betrug. Dabei
kommen 2,3 Umstellungen auf die Fahrt, die sich im Mittel über
fast 200 km erstreckte (heute 263,5 km). Auf den gut durch-

Abb. 2.

gebildeten Verschiebebahnhöfen 1. Klasse darf die Durchlaufs-
zeit höchstens vier Stunden betragen, worin schon Wartezeit ent-
halten ist, weil die Behandlung schneller geht und mehr Züge
in viel dichterer Folge fahren können. Auch die Zeit auf den
übrigen Verschiebebahnhöfen kann nicht wesentlich höher liegen,
so daß man mit vier Stunden im Mittel auskommen dürfte,
wobei durchschnittlich 1,5 Umstellungen auf die Fahrt geschätzt
werden. Auch die Zeit der Be- und Entladung läßt sich kürzen,
weil nach der Zusammenfassung Ladebehelfe in bester Aus-
stattung auf einer großen Anzahl Bahnhöfe bereitgestellt werden
können. Man bedenke z. B., wie langsam jetzt auf kleinen und
großen Bahnhöfen Kohlenwagen mühsam von Hand entladen
werden. Auf vielen dieser vereinigten Bahnhöfe werden aber
in Zukunft hochliegende Gleise für Kohlenwagen geschaffen wer-
den können, weil das Aufkommen an Kohlen durch die Zusammen-
fassung ganz beträchtlich sein wird (Unterstützung durch Tarif-
erleichterung wird vorausgestzt, da sie ja durch geringe Selbst-
kosten begründet wird). Ähnlich geht es mit vielen anderen
Ladegütern. — Die eigentliche Fahrt nimmt in den beiden
Kreisen nur etwa 20 bzw. 16 % in Anspruch. Es ist verlockend,
sich einmal den Umlauf für die mittlere Reiseentfernung von
rund 160 km nach dem Vorschlag vorzustellen: 1. Reisezeit
(Reisegeschwindigkeit 30 km, Umstellung besonders) = 6 Stun-
den, 2. 1,5 Umstellungen je 4 Stunden = 6 Stunden, 3. Ab-
holung und Bereitstellung = 6 Stunden, 4. Ent- und Beladung
je 10 Stunden = 20 Stunden, 5. Abrundung 21 % = 10 Stunden, zu-
sammen 48 Stunden.

Nimmt man die Umlaufszeit jetzt zu 3—4 Tagen an (1922
5 Tage), so würde der Vorschlag mit 2 Tagen im Mittel eine
erhebliche Verbesserung bedeuten, und das auch noch, wenn man
für Leerläufe und zur Sicherheit 25 % zuschlägt und mit
2½ Tagen rechnet.

Es ist selbstverständlich, daß diese Vorteile auch unmittelbare
geldliche Ersparnisse bringen, und man muß versuchen, sich
wenigstens schätzungsweise ein Bild davon zu machen, in welcher
Höhe etwa und in welcher Richtung sie sich bewegen. Man wird
dadurch feststellen, ob die ganze Untersuchung einen Zweck hat.
Es ist bekannt, daß die kilometrischen Betriebskosten mit der

[3]) Ähnliches gilt auch von den übrigen Zusatzanlagen, die man
ielleicht zweckmäßig mit dem Ortsgüterbahnhof vereinigt.

Reiselänge erheblich abnehmen, und zwar etwa nach einer Hyperbel (vgl. die in V. W. 23, Seite 345, aufgetragenen Kurven). Das Tonnenkilometer kostet für die mittlere derzeitige Transportweite von 163 km 3,75 ₰, auf 300 km Beförderungsweite 3,25 ₰, auf 500 km 3 ₰, dagegen auf 100 km 4,5 ₰, auf 75 km 5 ₰ (Tecklenburg a. a. O.). Man sieht daraus den außerordentlich hohen Einfluß der Abfertigung und der für nahe Entfernungen verhältnismäßig großen Zahl von Umstellungen. Noch nicht ersichtlich sind jedoch daraus die hohen Kosten[4]), die die Beförderung zum Ziel im Nahgüterzug mit sich bringen, weil die Zugförderkosten nur im Durchschnitt aller Zugarten ermittelt werden. Wenn es also gelingt, wie der Vorschlag anstrebt, die Beförderung im Nahgüterzug zu beseitigen, die Abfertigungskosten und die Zahl der Umstellungen zu vermindern bezw. alle diese Betriebstätigkeiten durch Großbetrieb in modernen Bahnhofsanlagen erheblich zu verbessern, so werden damit die mittleren Transportkosten wesentlich niedriger.

Versuchen wir einmal uns klar zu machen, wie sich die Kosten für 1 Tonnenkilometer jetzt und nach dem Vorschlag für

Abb. 3

die zurzeit mittlere Beförderungsweite von rund 160 km zusammensetzt: Ein Bild über die Einzelkosten gibt Abbildung 3. Sie sind zusammengesetellt von Dr.-Ing. Feindler für den Bezirk Elberfeld. Das Bild ist aber als typisch anzusehen für das ganze Reich: Sehr zahlreiche mittlere und kleine — darunter alte und neuere — Verschiebebahnhöfe mit tatsächlicher Leistung im Berichtmonat (Mai 1925) von 400 bis 2000 Wagen bei einer Bahnhofsauslastung von rund 50—87 %, also ungünstige Verhältnisse, die nur zum Teil durch die schlechte wirtschaftliche Lage begründet sind, zum anderen Teil aber an der zu großen Zahl der zu kleinen Bahnhöfe liegen. Man kann die Zahlen aber nach meiner Kenntnis ruhig als Reichsmittel annehmen. Aus

[4]) Unter Kosten sind in der ganzen Arbeit selbstverständlich Selbstkosten verstanden, es muß aber besonders darauf hingewiesen werden, weil z. B. auch auf der Verkehrswoche in Düsseldorf Kosten und Tarife wiederholt verwechselt wurden.

der Skizze kann man ohne große Rechnung die mittleren Kost (für die vorliegende Schätzung genau genug) ablesen und zw 112 %

für einen Durchgangsgüterwagen zu 90 ₰ rd. 100 ₰
für einen Ortsgüterwagen zu . . . . 110 ₰ rd. 125 ₰
für einen Nahgüterwagen zu . . . . 150 ₰ rd. 170 ₰

Der Zuschlag von 12 % enthält die Kosten für die bauliche U terhaltung, die zu den reinen Betriebskosten gehören (Archiv „Die Betriebskosten der Verschiebebahnhöfe"). Das Mittel a allen Wagen berechnet sich nach einem ähnlichen Bild desselb Verfassers (Feindler) zu 1,40 ℳ/Wagen.

Für einen Vergleich der augenblicklichen Betriebsweise m der vorgeschlagenen gelten für den derzeitigen Zustand die mit leren Werte; für den vorgeschlagenen jedoch Werte, die noc unter den Kosten des Durchgangsgüterwagens liegen. Denn ei ganz neuzeitlich eingerichteter Bahnhof muß billiger arbeite als die Bahnhöfe des Bildes 3 (Vohwinkel und Hengstey (3 und 7). Der Sicherheit halber wird aber der Wert diese Bahnhöfe angenommen mit rund 45 ₰ und 12 % — rund 50 ₰ für den Wagen. Die Zahl der Umstellungen wird für die g wählte mittlere Reiselänge nach der Kurve (V. W. 23 Seite 344 mit 1,5 angenommen. Die Abfertigungskosten sind an de gleichen Stelle mit 130 % der Verschiebekosten eines Ortsgüter wagens geschätzt, also für den jetzigen Zustand 125 . 1,30 = run 165 ₰/Wg., für den vorgeschlagenen mit 50 . 1,3 = 65 ₰/Wg Für diesen Zustand dürfen bei der geplanten guten Ausstattun der Ortsbahnhöfe ebenfalls die 45 Pf. des Durchgangswagens an genommen werden, die um 12 und 30 % vermehrt sind, als 45 . 1,12 . 1,3 = rund 65 Pf/Wg. Um diese Zahlen auf Tonnen z bringen, sind sie durch die durchschnittliche Wagenbelastun von 7,62 t zu teilen. Schätzen wir nun einmal die Betriebs kosten für den mittleren Reiseweg des Gutes und nehmen wi dazu an, daß es 130 km im Fernzug und 2 . 15 km im Nahgüter zug läuft mit 2,15 Umstellungen (V. W. a. a. O.). Die 2 . 15 km werden nach dem Vorschlag durch den Kraftwagen ersetzt. In der Zusammenstellung sind die Kosten vom Versender zum Emp fänger gegenübergestellt. Für die 130 km Fernzug ist da Tonnenkilometer mit 2 Pf., für den Nahgüterzug mit 6 Pf. an genommen. Die Kraftwagenkosten sind nach Tecklenburg a. a. O eingesetzt. Wie erwähnt, ist damit zu rechnen, daß sie sich in absehbarer Zeit erheblich billiger gestalten lassen. Die Rech nung ist dann zahlenmäßig noch für erheblich größere Landweg entfernungen günstig, selbst wenn man den bedeutend ver besserten Güterumlauf nicht berechnet.

Zusammenstellung 4
der Selbstkosten eines Tonnenkilometers für die mittlere Reise entfernung von rund 160 km

a) Eisenbahn

	jetzt	Pf.	künftig	Pf.
1. 130 km im Ferngüterzug	2 Pf/km =	260		260
2. 2.15 km im Nahgüterzug	6 „ „ =	180	fällt fort	
3. Umstellungen	$\frac{2,5 \cdot 140}{7,62}$ =	40	$\frac{1,5 \cdot 50}{7,62}$	rd. 10
4. Abfertigung	$\frac{1,3 \cdot 125}{7.62} \cdot 2$ =	43	$\frac{1,3 \cdot 50}{7,62} \cdot 2$ =	17
		523		287

b) Kraftwagen

	jetzt	Pf.	künftig	Pf.
1. Stückgut				
5. Rollgebühr	2 · 800	1600	2 · 600	1200
6. Fahrt 2.15 km	fällt fort		30 · 20	600
Summe für den Gesamttransport		2123		2087
2. Wagenladungen.				
5. Rollgebühr	2 · 400	800		500*)
6. Fahrt 2.15 km	. . . .		30 · 15*)	450
		1323		1237

*) Um sicher zu gehen, ist auch hier eine Rollgebühr berechnet, während für das Tonnenkilometer 15 Pf. eingesetzt sind.

:igentlich dürfen die Zahlen für Eisenbahn und Kraftwagen
ıht zusammengezählt werden, da die Kosten der Eisenbahn
ır die reinen Betriebskosten, während die der Kraftwagen die
len Selbstkosten angeben. Die bei der Eisenbahn fehlenden
pital- und Verwaltungskosten lassen sich für die beiden Zu-
nde nicht gleichmäßig berechnen. Man muß theoretisch die
len Friedenskapitalkosten (nicht die Reparationskosten) an-
ımen, die für den jetzigen Zustand über 60 % der Gesamt-
kosten ausmachen, für den vorgeschlagenen Zustand läßt sie
h schwer schätzen. Bei den oben angegebenen Zahlen stimmen
Vergleichsunterlagen überein. Die Grenze, bis zu der der
aftwagenbetrieb wirtschaftlich wäre, soll hier nicht ermittelt
rden.

Es sei nochmals ausdrücklich auf die Abbildung 3 hingewiesen.
r Vorschlag bekommt statt der Spitzen und der hochliegenden
ttellinie eine unter den jetzigen tiefsten Punkten liegende
ttellinie für alle Sorten Wagen, von der die Spitzen nicht weit
weichen werden.

Die Eisenbahn spart also für den umlaufenden Wagen etwa
6 . 7,62 = rund 18 ℳ. Man könnte nun diese Zahl mit der Zahl
r im Jahre gestellten Wagen vervielfältigen, um die theore-
che bare Jahresersparnis zu berechnen. Man wird es auch
n, um die etwaige Größe dieser Summe zu mutmaßen. Rechnet
ın mit 100 000 Wagengestellungen am Tage, so sieht man, daß
se Seite der Ersparnis allein in die 100 000 000 ℳ im Jahre
ht. Ich bin mir bewußt, daß man die Rechnung auch anders
fstellen kann. Man kann die Differenz kleiner oder größer
hätzen, man kann sie aber auch bei genügend Zeit und Unter-
zen genau genug berechnen, um darauf weitere Entschlüsse
fzubauen.

Das wären die jährlichen Ersparnisse an Betriebskosten ohne
e Nebenkosten, es liegen aber auch noch Kapitalersparnisse
r: Bei 25 bis 50 % Umlaufszeitersparnis braucht man ebenso-
el vom Hundert weniger Wagen, das wären also mindestens
–300 000 Wagen weniger im Bestande mit allen, aber auch
len zugehörigen Ersparnissen: Gleisen, Werkstätten, Personal,
okomotiven usw. Rechnet man den Wagen bloß mit 3000 ℳ,
ist das an Wagenkapital allein wiederum eine Summe, die
cht weit von einer Milliarde Goldmark entfernt sein kann (das
ären ersparte Kapitalkosten). Also in beiden Fällen ein Weg-
eiser zu hohen Summen.

Der ganze Vorschlag und die Zahlen erscheinen auf den ersten
lick als das Ergebnis einer kühnen Phantasie, das an vielen
ıf der Hand liegenden Einwänden scheitern wird. Außer sach-
chen werden auch persönliche Belange zum Einspruch aufge-
oten werden. Bei klarer und ruhiger Überlegung werden sich
er die mancherlei Schwierigkeiten überwinden lassen. Die
ahlen und Vorteile sind auch zunächst nur theoretisch und be-
then auf der Voraussetzung, daß sich das Eisenbahnwesen in
r angegebenen Richtung umformen läßt. Vielleicht wird es
azu sehr schnell durch den Wettbewerb der Kraftwagen ge-
vungen. Sicher ist, daß sich vielerlei von den Vorschlägen in
e Wirklichkeit übertragen läßt, so daß die Vorteile zum guten
eil Wirklichkeit werden können. Sie sind so ungewöhnlich
och, daß schon ein Teil davon genügt, um das Eindringen in die
inzelheiten zu rechtfertigen.

Untersuchen wir einmal eine Reihe von Einwänden, die nahe
egen. Zugegeben, daß theoretisch alles richtig ist, wie ist die
raktische Durchführung möglich, und zwar wiederum einmal
ir die Eisenbahn und dann für die Abfuhr durch Kraftwagen
oder Straßenbahn)? Werden nicht ganz erhebliche Kapitalien
ir neue Bahnhöfe, Kraftwagen- und Verkehrsstraßen nötig?
ind derartige Riesenbahnhöfe überhaupt zu bauen und ist die
roße Menge der notwendigen Kraftwagen überhaupt zu be-
ältigen?

Zunächst die Frage der Bahnhöfe selbst. Sie ist nicht einfach
u beantworten, weil man nicht von vornherein sagen kann,
velche Größenabmessung zweckmäßig und erwünscht ist.
ehmen wir einmal an, der ganze Berliner Verkehr mit rund
6500 Wagen Eingang und 4000 Wagen Ausgang sollte zu solchem
Bahnhof hin- bzw. abgefahren werden. Man würde dann am
Tage rund 65 bzw. 40 km Ladegleis brauchen. Bei teilweiser
Doppelbenutzung von Wagen und Gleis würde man immerhin
noch 60 km in Ladestraßen, Güterschuppen, Speichern, Kohlen-
bahnhöfen u. dgl. rechnen können. Man würde also für den
Bahnhof, deren Zahl offen bleibe, mit 10 bis 20 km Ladelänge
rechnen müssen. Die Lösung dieser Aufgabe erfordert natürlich
ganz andere, als die bisherigen Gesichtspunkte. Bestimmt würde
der Aufenthalt der Wagen durch zahlreiche Ladebehelfe jeder
Art verkürzt, die zum Teil erst von der Industrie entworfen
werden müßten, weil bisher kein Bedarf dafür vorlag. Denn auf
den vielen kleinen Bahnhöfen lohnt sich ihre Anwendung nicht
und für die wenigen großen nicht die fabrikmäßige Fertigung.
Zu den Ladebehelfen gehören auch die hochliegenden Gleise
mit Zubehör für Kohle, Erde, Steine; dann die bei Speichern
üblichen. Weiterhin wäre gerade die Anlage von Speichern sehr
wichtig, z. B. für Getreide und Mehl und besonders auch für Öl,
das in Zukunft in ganz ungeheurem Umfange gebraucht werden
wird. Ebenso ist die Lage der großen Zentralmarkthalle im An-
schluß an den Ortsgüterbahnhof leicht zu lösen. Besonders
wichtig für die Freiladestraße wäre aber die Regelung des Ab-
fuhrgeschäfts, auf das die Eisenbahn einen sehr maßgebenden
Einfluß haben müßte. (Es ist z. B. denkbar, durch eine große
Abfuhrkolonne unmittelbar nach der Zustellung der Wagen von
hinten beginnend gemeinsam ausladen zu lassen, so daß zwischen-
stehende Restwagen vermieden würden.) Wenn man die ganze
Abfuhr so regelte, so würde ein viel einfacherer Bahnhof mög-
lich, z. B. würde sich die bisher zweckmäßige Länge der Lade-
straße von 200—250 m um ein mehrfaches, vielleicht Zuglänge,
vergrößern lassen[5]). Man könnte dann vielleicht einen ganzen
Freiladezug ohne Teilung überführen und nachher beladen oder
leer zurückholen. Denkbar wäre z. B. ein Bahnhof in folgender
einfacher Zusammensetzung: Einfahr-(Ausfahr-)gruppen —
Berg — Ladegleise (Stumpfgleise) (Freiladestraße — Schuppen
— Speicher — Sondergleise u. a.), soweit erforderlich sind die
Gleise vom Berg zu erreichen. Auch bei normaler Weichen-
entwicklung kann man 4—500 m Breite noch von einem Berg be-
herrschen. Viel weiter kommt man natürlich mit Steilweichen,
mit denen die Lösung eines solchen Bahnhofes keine sehr großen
Schwierigkeiten macht. Alle sonst erforderlichen Betriebsanlagen
wären dem Ortsgüter- und Verschiebebahnhof gemeinsam, viel-
leicht ebenfalls im Anschluß an die Einfahrgruppe des Ortsbahn-
hofes.

Und nun die Frage der zu bewältigenden Zahl von Kraftwagen.
Nehmen wir die 6500 Eisenbahngüterwagen Berlins mit dem
Reichsdurchschnitt von 7,62 t beladen an, so wären das rund
50 000 t. Wird alles Gut auf größere Entfernung mit Kraft-
wagen abgefahren, so würde deren Ausnutzung wohl bis 80 %
gehen, das wäre bei 5-Tonnenwagen 12 500 Wagen am Tage, bei
4-Tonnenwagen rund 15 700 Wagen, so daß von jedem Bahnhof
in 10 Stunden 3—6000 Wagen abrollen müßten, also in der Stunde
ungünstigsten Falles 600 Wagen. Die Straßen inmitten der Stadt
erreichen aber wesentlich größere Zahlen bei zahlreichen Kreu-
zungen, die hier fortfallen. In der Stadt selbst verteilt sich ihre
Zahl und im ganzen fahren nicht mehr als bei dem jetzigen Zu-
stand. Bei einem derartigen Massenverkehr kann man aber an-
nehmen, daß kurze Lastzüge von 3—4 Wagen fahren werden.
(Postlastwagen mit zwei Anhängern laufen jetzt schon in Ber-
lin.) Trotzdem ist eine solche Fahrzeugmenge nur möglich, wenn
die jetzt noch erhebliche Belästigung der Anlieger durch den
Kraftwagen, durch Geruch und Staub, vermieden werden. Es ist
aber zu erwarten, daß auch diese Nachteile in kurzer Zeit ver-
schwinden werden. Die Zahlen sind absichtlich sehr groß ge-
wählt, sie haben die Anschlüsse nicht berücksichtigt. Um aber
die Ausführungsmöglichkeit zu prüfen, muß man ungünstig

[5]) Warum sollte es ausgeschlossen sein, unmittelbare Güter-
züge vom Freiladegleis der einen zum Freiladegleis der anderen
Großstadt zu fahren (Berlin-Hamburg)?

rechnen. Die Zahl läßt sich übrigens durch Vergrößerung der Bahnhofszahl beliebig herunterdrücken, wenn man das für zweckmäßig hält.

Die Zufahrstraßen und die Lage der Ortsgüterbahnhöfe müssen natürlich gemeinsam mit dem Städtebauer geplant werden. Die Städte werden in kurzer Zeit große Ausfallstraßen sowieso bauen müssen. Die Eisenbahn hat den Gemeinden gegenüber aber einen großen Trumpf in den Händen, das sind die Flächen der jetzigen Güterbahnhöfe, die zum Teil als Grünflächen verwendet werden könnten, da sie zum Teil gerade in Stadtgegenden liegen, an denen in dieser Beziehung viel gesündigt worden ist. Wie werden die Städte aufatmen, wenn man nicht nur keine Freiflächen mehr für Güterverkehr inmitten der Stadt beansprucht, sondern sogar noch Flächen freigibt. Wenn man zunächst Bedenken hat, das Grundeigentum preiszugeben, so kann man sie den Städten zur Nutznießung für längere Zeit überlassen, da ihre Bebauung nach den heutigen Anschauungen nicht in Frage kommt.

Noch eine Reihe anderer Fragen steigen auf: Bisher besorgt Be- und Entladen der Empfänger und Versender, das ist jetzt nicht mehr in dem Umfange möglich. Die Abfuhrgesellschaften müßten also Ladekolonnen haben, etwa wie ein Güterschuppen. Wie wären aber die Spitzen zu regeln, die Haftpflicht u. a. mehr? Zum Teil sind diese Fragen schon durch die Kraftverkehrsgesellschaften geregelt. Die Herbstspitze könnte wohl abgeschwächt werden, wenn die landwirtschaftlichen Nahtransporte ganz auf den Kraftwagen gehen, weil er billiger wird. Z. B. werden die Zuckerrüben meist nur auf kurze Entfernungen versandt, oft nur auf wenige Kilometer. Die Eisenbahn hat kein Interesse an diesen Transporten und die Beteiligten werden in absehbarer Zeit billiger vom Acker in die Fabrik fahren, wenn diese ihre Kraftwagen hinsendet. (Ersparnis der Umladung.) Das gleiche gilt von den Kartoffeln für die naheliegende Großstadt. Aber immerhin, Spitzen bleiben und ihre Befriedigung bedarf der Untersuchung.

Schwierig ist auch die Frage der Anschlüsse. Die kleinen sind meistens unbequem. Wenn man da nicht von dem Recht der Kündigung Gebrauch machen kann, werden die tariflichen Vorteile, die für die neuen Bahnhöfe geboten werden können und müssen, vielleicht derartig sein, daß der Anschließer von selbst verzichtet, weil er ja noch zu den alten oder höheren Preisen bedient werden muß. Die großen Anschlüsse sind ohne weiteres haltbar, weil von dem Verschiebebahnhof geschlossene Übergabezüge verkehren können.

Das Frachtgut könnte bei dem neuen Verfahren an beliebige Stellen der Ortschaft gesammelt oder abgeholt werden. Man ist nicht mehr auf den oft abgelegenen Bahnhof angewiesen. Dabei ist es jedoch nicht ausgeschlossen, die alten Güterschuppen zu benutzen. Man kann sogar in besonderen Fällen den Kraftwagen auf die Schienen bringen und die wenig befahrenen Strecken abfahren lassen. Nur gibt man dann den größten Vorteil, die Freizügigkeit, preis.

Wie erwähnt, ist die Regelung des Kraftwagenbetriebes von so erheblicher Bedeutung, daß die Eisenbahn einen maßgebenden Einfluß darauf behalten muß. Nicht bloß die Regelung der An- und Abfuhr ist wichtig, auch die Annahme und Verteilung der Güter in den Ortschaften, die Geschwindigkeit der Erledigung, ihre Pünktlichkeit und Sicherheit und besonders auch die Preisgestaltung. Vor allem auch der kleine Verbraucher darf nicht durch hohe Rollgebühren benachteiligt werden. Und letzten Endes ist die Verdienstmöglichkeit eine so große, daß auch das ein Grund zur erheblichen Beteiligung für die Eisenbahn sein muß.

Abfuhrmöglichkeit bietet sich auch für Straßen- und Kleinbahn, die ja anpassungsfähiger sind als die Haupt- und Nebenbahnen und die hier wirtschaftlich mitwirken könnte. Bei den großen Ortsbahnhöfen ist leicht Gelegenheit für Überladebahnhöfe gegeben. Voraussetzung ist selbstverständlich, daß die Straßenbahn unmittelbar zum Ziele fährt. Eine nochmalige Umladung ist unwirtschaftlich. — Den Vorschlag Bäseler: „Schnellgütervrkehr“ schließt der vorliegende Vorschlag ni aus. Bäseler rechnet mit der Erledigung von ⅕ aller Fracht während hier alle erfaßt werden können. Die Anbringung notwendigen Rampen wäre mühelos zu erreichen.

Auch der Anschluß großer Zentralmarkthallen ist, wie wähnt, nicht schwer zu lösen, zumal sich die Verbindung etwaigen Häfen durch die Lage des Verschiebebahnhofes reichen läßt. Diese würde ja durch einen größeren Hafen stimmend beeinflußt bzw. umgekehrt.

Mit der Lösung der Zusammenlegung der großen Verschiel bahnhöfe und der anschließenden Ortsbahnhöfe wäre Baue „Massengüterbahn“ zum großen Teil erreicht.

Es wäre nun noch die Frage der Kapitalbeschaffung streifen. Hier gilt dasselbe wie es seinerzeit für die Zusamme legung der Verschiebebahnhöfe a. a. O. ausgeführt wurde, u ähnliche Gedanken wie sie Bäseler in seinem „Schnellgüte verkehr“ darüber dargelegt hat. Es wäre notwendig, sich z nächst einmal in großen Zügen ein theoretisches Ziel zu stecke wie es die vorliegende Arbeit andeutet, die dadurch möglich Ersparnisse möglichst genau auszurechnen und festzustelle welche Vorteile und Nachteile das neue System hat; dann wä zu prüfen, auf welchem Wege man sich dem theoretischen Zi möglichst vollkommen und bald nähert und welche Mittel d für aufgewendet werden müssen. Man würde wohl so vorgeh können, daß man zunächst einmal bei ganz wichtigen Punkte etwa Berlin und Leipzig oder Hamburg, die notwendigen Ve schiebebahnhöfe mit den notwendigen Ortsbahnhöfen festle und baut und mit den dadurch erzielten Ersparnissen weite arbeitete, etwa Ruhrbezirk, Köln; Berlin scheint deshalb f die ersten Untersuchungen am günstigsten, weil die Lage b sonders günstig und wohl die verhältnismäßig meisten Erspa nisse herauskommen, und dann weil dort schon die ersten A fänge des Vorschlages durch die richtungsweise Teilung d Verkehrs durchgeführt sind, und schließlich, weil durch For fall mancher Bauausführungen hier viel zu sparen bzw. bess anzulegen wäre. Die Kostenfrage für neue oder umzubauen Bahnhöfe wird auf diese Weise nicht so schwierig, da nic allzu große Summen plötzlich aufzuwenden sind. Vorteilha wäre es allerdings, wenn man so große Geldsummen bekomme könnte, daß gleich mehrere wichtige Verkehrsbeziehungen u gestaltet werden könnten, weil zweifellos das aufgewende Kapital in kürzester Zeit abgeschrieben wäre. Jeden Pfenni aber, der für Erweiterungen ausgegeben werden müßte, sollt man in Richtung auf das Ziel ausgeben. Ebenso würde das a Wagen festgelegte erhebliche Betriebskapital durch die Ve kleinerung des Wagenparkes in dem entsprechenden Verhäl nisse im Laufe von vielleicht 5 Jahren zur Verfügung stehe ohne daß neues Kapital aufgenommen wird, weil solange kei Ersatzwagen beschafft zu werden brauchen. Die angedeute Ersparnis an eigentlichen Betriebskosten braucht dann kau noch voll zur Deckung von neuem Kapital herangezogen z werden.

Die Zusammenfassung des gesamten Güterverkehrs schalt bei der Eisenbahn den Kleinbetrieb fast völlig aus und gibt ih erst ihr eigentliches Tätigkeitsgebiet, den Großbetrieb. Di Einheit muß so lange, wir irgend möglich, der Zug sein. Di Tätigkeit der Eisenbahn müßte an dem großen Verschiebebah hof aufhören, es wird das dadurch möglich, daß man sozusage den Kraftwagen an den Verschiebebahnhof und die Umladehal heranbringt. Der Eisenbahnwagen wird unterwegs, wenn mö lich, nicht behandelt, sondern nur am Anfangs- und Endpunkt und sofort der Ladestelle auf billigstem und kürzestem We zugeführt. Die Vorteile des Verfahrens sind derartig zahlreic daß sie der Übersicht wegen noch einmal zusammengefa werden:

Die Zusammenlegung der Verschiebebahnhöfe bietet zunäch folgende Vorteile (Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 7):

a) Verminderung der Zahl der angelaufenen Umstellbahnhöfe
b) die dadurch gewonnene Wagenumlaufszeit,

…e bessere Auslastung des Einzelbahnhofs,
…ie dadurch verkürzte Aufenthaltsdauer auf dem Bahnhof,
…ie bessere Zugauslastung.

…se Vorteile werden erst voll ausgeschöpft durch die Zu-…enfassung des Ortsgüterverkehrs, so daß sich der Eisen-…a folgende Verbesserungen bieten:

…ur Fernzüge und Durchgangzüge mit keiner oder wenigen …roßen Gruppen.
…eine Nahgüterzüge.
…essere Zugbelastung.
…rößerer (Fahrt- und) Reisegeschwindigkeit.
…rhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke (Annäherung …n den starren Fahrplan).
…adurch Ersparung von Erweiterungsbauten.
…ereinfachung der Zwischenbahnhöfe.
…Veniger Leerläufe.
…eichtere Wagenverfügung.
…chnellere Ent- und Beladung (da bessere Hilfsmittel — …twa wie in Häfen).
…ermehrte Anwendung der Großraumwagen.
…Veniger Umladung des Stückgutes (Auto an Umladehalle).
…Vesentliche Verbesserung der Wagenumlaufszeit.
…Vesentliche Kostenersparnis.
…ahl der Wagen erheblich vermindert (Minderung des …nlagekapitals).

Vorteile für den Verfrachter:

…Wesentlich beschleunigte Beförderung des Gutes.
…Daher größte Sicherheit in der Berechnung.

18. Geringere Vorratsmengen.
19. Bessere Zusammenfassung für den Handel, also
20. bessere und billigere Entladung, Abfuhr, Stapelung und Verfügung.
21. Keine Kostensteigerung (vielleicht noch dazu Verbilligung der unmittelbaren Kosten).

Dem stehen keine eigentlichen Nachteile gegenüber. Nur eine Reihe von Fragen sind zu erörtern. Lösbar sind sie aber, sie müssen nur in der richtigen Weise in Angriff genommen werden. Es wäre erwünscht, wenn sie von einem Kreis von Fachgenossen unter Zuziehung von Städtebauern, Vertretern des Straßenbaues, der Kraftfahrer usw. zu den einschlägigen Fragen bearbeitet würden. Es sind jedenfalls ganz ungewöhnliche Ersparnisse zu erzielen. Der vorliegende Aufsatz will nur die große Richtung angeben, in der sie zu suchen sind. Möglich, daß er an Einzelheiten vorbeigeht, das Ziel ist aber richtig, und wenn sich nur ein Teil der Vorteile erreichen läßt, z. B. der verbesserte Verkehr zwischen den Großstädten, so ist das allein schon der Mühe wert.

Ergebnis: Die Zusammenfassung des Güterverkehrs in einer geringen Anzahl großer Verschiebebahnhöfe und in großen Ortsgüterbahnhöfen gibt der Eisenbahn die Möglichkeit, soweit wie irgend angängig mit der großen Einheit des Zuges zu arbeiten und dadurch die Umlaufszeit und die Kosten ganz erheblich herabzudrücken, so daß bedeutende Ersparnisse zu erzielen sind und trotzdem die Reisedauer des Gutes erheblich verkürzt wird.

Eisenbahn und Kraftwagen.

Von Geh. Oberreg.-Rat **R. v. Kienitz**, Berlin.

…Nr. 49 dieser Zeitung hat Reichsbahnrat Burger untersucht, …he Forderungen die Reichsbahn hinsichtlich der Kraftwagen-…euerung stellen solle. Die Frage gerade auf die Reichs-…n zuzustutzen, hat schon das Bedenken gegen sich, daß …e einen genügend klaren, begrifflichen Anhalt nicht bietet. …st freilich gang und gäbe, die verfügende Rechtspersönlich-… mit dem Namen ihres sachlichen Unternehmens zu be-…hnen, nur daß dieser Name dann die Rechtspersönlichkeit …eutig erkennen lassen muß. Die Reichsbahn hängt aber von …i Rechtssubjekten ab, einmal vom Reiche, das ihren Betrieb … Abdeckung seiner Reparationslast einer besonderen Rechts-…sönlichkeit auf Zeit überlassen hat, und sodann von dieser …derpersönlichkeit, der Reichsbahngesellschaft. Deren Rechts-…is ist durch das Reichsbahngesetz bestimmt worden, und aus …em Gesetze, das als Spezialgesetz bekanntlich mit mög-…ster Einschränkung auszulegen ist, läßt sich irgendwelche …wirkung auf den Kraftwagenverkehr nicht herleiten. Somit …bt hier nur das Reich, das Forderungen stellen könnte. Daß …se Forderungen in ihrer Durchführung auch der Reichsbahn-…ellschaft nützen würden, ist eine andere Sache, von der …hher noch die Rede sein wird.

…Veiter scheint Burgers Frage auch in anderer Richtung einer …rstellung zu bedürfen. Es handelt sich weniger um ein Be-…en, fordern zu sollen, als um eine Befugnis, fordern zu …rfen. Das ist nicht bloß eine mehr oder weniger gleich-…tige Form der Redewendung, sondern so kommt man erst zur …entlichen Frage nach Inhalt und Grund solcher Befugnis, …r die Burger nichts sagt. Er faßt seine einzige Forderung …in, daß der Kraftwagen im Verhältnis zur Eisenbahn keiner-… Begünstigung erfahre, vielmehr beiden die gleichen Be-…tungen auferlegt werden. Mit dieser Fassung wird nur, …h wenn sie zugestanden wird, praktisch nicht sehr viel zu …chen sein. Daß die Behandlung der Kraftwagen, ob günstig …r ungünstig, an und für sich die Eisenbahn nichts angehe, …mt auch Burger an; erst das Verhältnis zur Behandlung der …senbahnen soll entscheiden. Dies Verhältnis ist aber nicht überall klar greifbar, weil, abgesehen von der Tatsache der beiderseitigen Transportführung, beide Einrichtungen nicht mit genügender Sicherheit verglichen werden können. Die Eisenbahn kann nur verlangen, daß der für sie begründete Rechtszustand nicht unbillig verschlechtert werde, und daraus ergibt sich die obige Frage nach Inhalt und Grund der Befugnis, solche Verschlechterung abzuwehren. Natürlich können dabei nur Eisenbahninteressen in Frage kommen. Andere Rücksichten, z. B. die Erwägung einer Luxussteuer auf die nur dem Eigenbedarf dienenden Personenkraftwagen, würden nicht hierher gehören, und dasselbe gilt auch für die Wegebaulast. Daß das Bereitstellen des öffentlichen Wegenetzes für den Kraftwagenverkehr auch die Eisenbahn berühre, wird sich freilich nachher noch herausstellen. Aber die Wegeunterhaltung an sich berührt die Eisenbahn nicht, und wenn die Automobilindustrie in richtiger Erkenntnis ihres eigenen Bedürfnisses der Heranziehung des Kraftwagenverkehrs zur Wegebaulast das Wort redet, so ist es doch abwegig, daß Burger die Reichsbahngesellschaft sich dieser Forderung der Industrie „unbedenklich anschließen" läßt. Einmal steht diese Forderung auf einem ganz anderen Brett, und sodann ist, wenn man nicht eigene Rechte zu vertreten hat, der Anschluß an eine dritte Forderung nicht wertvoller, als im Zivilprozeß das Anbieten der Streitgenossenschaft von Seiten eines Unbeteiligten. Dasselbe gilt aber weiter auch, trotz scheinbarer Vergleichsmöglichkeit, für die von Burger geforderte Verkehrssteuer der Kraftwagen. Diese sogenannte Steuer ist eigentlich nichts weiter als ein an Stelle der Besteuerung tretender unmittelbarer Zugriff des Staates auf die Transporteinnahmen, und deshalb tritt sie bei der Reichsbahn in Wirklichkeit nur noch rechnerisch in Erscheinung, weil sie — wenn auch im Dawesplan noch wörtlich genannt — tatsächlich ohnehin in der Gesamtmasse des Betriebsüberschusses aufgeht, der den Reparationsgläubigern ausgeliefert wird. Ob das Reich das Interesse, das es aus unmittelbaren finanziellen Gründen oder aus Rücksicht auf die Eisenbahnen gegen den Kraftwagenverkehr geltend zu machen hat,

in Gestalt von Steuern auf Zulassung, Verkehr, Wegeverbrauch, Betriebsstoff, Luxus usw. oder in anderer Weise durchführen will, ist lediglich eine Frage des Verfahrens, nicht materiell eine Sache der Eisenbahn.

Wer dies öffentliche Interesse im einzelnen Falle zu vertreten berufen sei, steht nicht überall außer Zweifel. Die Reparation ist Sache des Reichs, die Frage der Eisenbahnkonzession aber ist letzthin vom Staatsgerichtshof[1]) trotz Art. 89, 90 R.-Verf. zugunsten der Landeszuständigkeit entschieden worden, und wegen der Beanspruchung des öffentlichen Wegenetzes werden sich bei einer Verteilung von Reichssteuern Reich und Land verständigen müssen. Indessen ändert diese Zuständigkeitsfrage an der Sache selbst nichts. Die öffentliche Instanz soll deshalb im folgenden kurz „der Staat" genannt werden, auch soweit etwa bei Wegefragen die Unterstellen des Landes, Provinz, Kreis oder Gemeinde, in Betracht kommen. Wer nachher diesen Staat darstelle, kann vorläufig als unerheblich gelten.

Der Staat wird zunächst dafür sorgen müssen, daß das zur Reparation bestimmte Erträgnis der verpfändeten Reichsbahn nicht durch unbilligen Wettbewerb geschmälert werde; denn er selbst haftet subsidiär. Sein Eingriff in dieser Richtung bedarf einer besonderen Begründung nicht, weil er höchstpolitisch ist; es geht um den Bestand des Staates an sich. Freilich wird die Sache dadurch, zumal im parlamentarischen Staate, in den Parteistreit der inneren Politik hineingezogen. Müssen wir schon unsere Steinkohlen dem ehemaligen Gegner liefern, so soll er uns wenigstens unsere Braunkohlen lassen; mußten wir schon die Eisenbahnen verpfänden, so soll man uns wenigstens in den Kraftwagenverkehr nicht hineinreden usw. Auch bliebe es die Frage, wo der Wettbewerb anfängt, unbillig zu werden. Die staatliche Befugnis selbst wird dadurch zwar nicht abgeschwächt, aber ihre Durchführung kann verwirrt werden. Deshalb wird es sich empfehlen, diese Erwägung erst einmal auf sich beruhen zu lassen, zumal eine stärkere Stellung im Recht der Eisenbahnen begründet ist.

Einen unmittelbaren Anspruch gegen die Kraftwagen, daß diese irgendwelche Beschränkung oder Belastung ihres Betriebes auf sich nehmen müßten, haben die Eisenbahnen nicht. A b e r s i e h a b e n g e g e n d e n k o n z e s s i o n i e r e n d e n S t a a t d e n A n s p r u c h a u f G e w ä h r l e i s t u n g f ü r d i e i h n e n e r t e i l t e K o n z e s s i o n. Das trifft nicht nur auf die Privatbahnen zu, sondern auch auf die Staatsbahnen, und auch bei diesen nicht allein auf die früher konzessionierten, später verstaatlichten Privatbahnen, sondern ebenso auf die von vornherein staatlich angelegten Bahnen. Denn wenn hier auch die formelle Konzession naturgemäß nicht vollzogen wurde, so sollten doch nach der allgemeinen Rechtsanschauung diese Bahnen in gleicher Weise wie die anderen Eisenbahnen gelten und behandelt werden, namentlich — darauf kommt es hier an! — in Hinsicht der Betriebspflicht. Die begrifflich vorhergehende Baupflicht braucht nicht noch besonders betont zu werden, weil die eigenartige bauliche Anlage der Eisenbahnen für die Erfüllung einer Betriebspflicht, wie sie ihnen oblag, ohnehin notwendige Voraussetzung ist. Für diese Betriebspflicht aber, den passiven Beförderungszwang, alle volkswirtschaftlichen Transporte unter der Bindung eines öffentlichen und gleichmäßigen Tarifs unbeschränkt übernehmen zu müssen, bildet das Gegengewicht des Entgelts die besondere Macht des aktiven Beförderungszwanges, des sogenannten Eisenbahnmonopols, das zwar nicht ausdrücklich rechtlich bestimmt wurde, aber nach der allgemeinen Rechts- und Wirtschaftslage als so selbstverständlich gilt, daß auch die Rechtsprechung des Reichsgerichts kein Bedenken trägt, mit diesem Begriffe als einem gegebenen zu arbeiten. Nun kann man dies Monopol begreiflicherweise nicht einfach dadurch beseitigen, daß man der Eisenbahn die Betriebspflicht wieder abnimmt. Im Gegenteil, die bestehenden Eisenbahnen würden sich mit Recht dage[gen] sträuben, im Wettbewerbe der volkswirtschaftlichen Transp[ort]bewegung zurücktreten und damit ihre wertvolle Anlage z[um] alten Eisen schlagen zu sollen. Diese Anlage aber und die [n]wendige Folge der Allgemeinheit der Betriebspflicht, näml[ich] das Vorhalten eines im regelmäßigen Betriebe nicht nutzbar[en] überschüssigen Beförderungsapparates für den Ausnahmef[all] bedeuten eine schwere Last, die der Staat nicht dadurch [zur] toten Last machen darf, daß er ein Durchbrechen des Eisenba[hn]monopols zuläßt oder gar fördert.

Er darf das ehrlicherweise aus Gründen der Staatsmo[ral] nicht tun; er kann es aber auch aus volkswirtschaftlichen Gr[ün]den gar nicht riskieren. In dem Maße, wie er den wirtscha[ft]lichen Ertrag der Eisenbahnen senken läßt, nimmt er ihnen [die] Möglichkeit, ihre Betriebspflicht zu erfüllen. Selbst wenn [die] Lage der deutschen Eisenbahnen günstiger wäre, als sie zur Z[eit] ist, hören doch alle konzessionsmäßigen Auflagen an dem Sat[ze] der Wirtschaftslehre auf, daß ohne Gleichgewicht nichts auf [die] Dauer bestehen kann. Wenn der Aufwand der Herstellung, I[n]standhaltung und Betriebsführung einer dem Umfange, d[er] Sicherheit und der Schnelligkeit des modernen Verkehrs g[e]nügenden Eisenbahn nicht durch verhältnismäßigen Ertrag [in] diesem Gleichgewicht gehalten wird, muß das Unternehmen v[er]schwinden, mögen noch so viele staatliche Zwangsmaßregeln a[n]geordnet werden. Das gilt auch im einzelnen. Wird das ko[n]kurrierende Unternehmen durch volle Bereitstellung des öffe[nt]lichen Wegenetzes vom Aufwande der Anlage und auch der I[n]standhaltung befreit, so steht die Eisenbahn mit ihren Koste[n], soweit sie d i e s e m M a ß e entsprechen, in der Luft; de[nn] insoweit vermag dann der Andere nach dem Satze von Angeb[ot] und Nachfrage den Nutzen durch Unterbieten ihr wegzunehme[n]. Wird dem Kraftwagen zwar die Bezahlung der Straßenunte[r]haltung auferlegt, der Wegekörper aber frei geliefert, so ge[ht] wenigstens das Anlagekapital der Eisenbahn finanziell in d[ie] Brüche usw. Nun wird sich freilich eine solche Entwickelu[ng] erst allmählich herausstellen. Eine Vogel-Strauß-Politik ab[er], die hier nicht sehen wollte, würde bald durch ein handgrei[f]liches Ergebnis belehrt werden. Die langen Reihen von Eise[n]bahnpersonenwagen, die wochentags nutzlos die nur für sie g[e]schaffenen Aufstellgleise belasten, um nur an Feiertagen od[er] bei Ferienbeginn in Verwendung zu treten, kennt auch d[er] Laie; er wird sich danach ein Bild machen können, was nun er[st] an Güterwagen, Lokomotiven und sonstigen Einrichtunge[n] bereitgehalten werden muß, um alljährlich zehn Monate la[ng] still auf den Herbstverkehr zu warten. All solche wertvol[len] Reserven lassen sich nur aufrechterhalten, wenn ihnen d[er] Nutzen nicht entzogen oder — die Entziehung durch anderwei[tige] finanzielle Zuwendung ausgeglichen wird. Um diese Lehre vo[m] wirtschaftlichen Gleichgewicht kommt man nicht herum.

Und wer soll dann im Notfalle des Sonderbedarfs für d[ie] Transportbewegung der Volkswirtschaft einstehen? Der Kraf[t]wagen? O, es werden sich große Verbände bilden . . . . Ga[nz] schön; wenn nur das Bindemittel dieser Verbände sicher[er] wäre. Vorläufig ist es doch nur der Kraftwagen, wohlve[r]standen: d e r Kraftwagen, der auch bei noch so großer Su[m]mierung eine höhere Einheit nicht ergibt; die „großen Ve[r]bände" können ebenso leicht wieder auseinanderfahren, wie ih[re] einzelnen Wagen. Die Eisenbahnen bilden durch den untren[n]baren ursächlichen Zusammenhang aller Teile der verwickelte[n] Einrichtung einen festen einheitlichen Körper, von desse[n] Wirken — je im Rahmen des naturgemäßen örtlichen Wirkung[s]gebietes — eine sichere Bewältigung des volkswirtschaftliche[n] Transports in jeder Lage erfahrungsmäßig erwartet werde[n] darf. Der Kraftwagenverkehr, dessen Aufschwung sonst g[e]wiß in jeder Richtung zu begrüßen ist, kann d a s n i c h[t] leisten. Dieser neue Aufbau wird erst tragfähig werden, we[nn] er auf das Fundament geführt, d. h. hier: in der Wirtschaft d[es] gemeinen Wesens festgelegt wird. Dazu braucht die Priva[t]wirtschaft keineswegs im einzelnen aufzuhören. Es hande[lt]

---

[1]) Urt. v. 18. 10. 24. Vgl. dazu meinen Aufsatz „Die Eisenbahnhoheit nach der Rechtsprechung des Staatsgerichtshofs" in Eger's Eisenbahnr. Entsch. Bd. 42, S. 234 ff. v. K.

sich nur um die gemeinwirtschaftliche Verankerung, die auch für die Privateisenbahnen gefunden wurde — (diese Voraussicht ist nicht das geringste Verdienst des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838!) — und die das gemeine Wesen nicht entbehren kann. Es mag wohl sein, daß sich auch für den Kraftwagenverkehr eine entsprechende Verbindung noch schaffen läßt. Vor der Hand aber ist es einfach staatliches Gebot, jenes Fundament, das sich für den Verkehr der staatlichen Gemeinschaft in unseren Eisenbahnen darstellt, nicht antasten zu lassen und dafür zu sorgen, daß sich die Neuerung, auch wenn sie noch so erwünscht ist, nicht auf Kosten des nationalen Wirtschaftsbestandes auslebt.

Vielleicht wird dieser Gedanke aus den „Kreisen der Interessenten" eine erbitterte Entgegnung erfahren. Aber das ändert nichts an seiner Richtigkeit. Mag man von einer „Prohibitivsteuer" reden, das einzig Brauchbare an solcher Antwort würde nur die formelle Feststellung sein, daß es allerdings auf eine Besteuerung hinausläuft, weil ein anderer Weg des staatlichen Eingriffs zunächst praktisch nicht gangbar sein wird, und daß sich diese Besteuerung nicht auf den bloßen Aufwand des Reparierens zerfahrener Straßen beschränken kann. Uebrigens leitet dieser Gesichtspunkt auf das ohnehin begründete eigene Interesse des Kraftwagenverkehrs, einen Kapitalfonds zu schaffen, der nicht nur der Wiederherstellung bisheriger Straßen, sondern auch der Herstellung und Instandhaltung neuer besonderer Automobilstraßen genügt. Jedenfalls muß daneben der Staat die Besteuerung so bemessen, daß er nicht nur jene unmittelbaren Kosten der Wegeunterhaltung und -wiederherstellung, nicht nur einen allgemeinen gewerbepolizeilichen Satz erhebt — ob er dabei noch einen besonderen Gewinn machen will und darf, ist seine Sache —, sondern daß sein Verfahren es ihm auch ermöglicht, für die von ihm konzessionierten und die von ihm selbst geschaffenen Eisenbahnen sichere Gewähr zu leisten.

Wie hoch danach das Steuersoll zu bestimmen sei, geht über den Rahmen dieser Betrachtung hinaus; das ist eine Frage der Finanztechnik, die wahrscheinlich mit einem je nach der Entwickelung veränderlichen Betrage wird rechnen müssen. Eigentlich gehört auch das Wie der Steueranordnung nicht hierher. Aber da es einmal in die Erörterung gezogen worden ist, mag noch folgendes gesagt werden:

Wie eine derartige Steuer gerecht zu regeln sei, ist eine vor der Hand kaum lösbare Frage. Vor der schwer bestimmbaren Menge und Mannigfaltigkeit der tatsächlichen Erscheinungen und Beziehungen, wie sie in einem verwickelten Sachverhalt wie dem vorliegenden zur Geltung kommen, steht das menschliche Verständnis trotz seiner Zuversicht wie der Neger vor der Sonnenfinsternis, und die Versuche, der Sache Herr zu werden, ähneln dem Tappen des Kindes bei den ersten Gehversuchen. Das zeigt z. B. die Entwickelung der Eisenbahntarife. Der Personentarif beruht noch heute auf der Tarifierung der alten Postmeile, ohne daß diese etwa zu ihrer Zeit eine begriffliche Richtigkeit für sich hätte behaupten können, und die Gütertarife wurden erst im Laufe eines Jahrhunderts allmählich nach den Erfahrungen des gewerblichen Lebens ermittelt, wenn sich hier nicht sogar das gewerbliche Leben umgekehrt auf eine an sich planlose Wahl der Zahlen einrichten mußte. Es hat deshalb auch wenig Wert, das Vorgehen anderer Länder oder andere Besteuerungsarten zum Vergleich heranzuziehen; denn ganz abgesehen von der überall anders gearteten Lagerung der tatsächlichen Verhältnisse ist man auch anderwärts nicht klüger, und es besteht keinerlei Sicherheit, daß jene anderen Regelungen nicht morgen als irrig erkannt und beseitigt werden. Daher bleibt wohl kein anderer Weg als das Kritisieren des Bestehenden, gegenüber dem positiven Schaffen freilich ein Notbehelf, aber das einzige Mittel, wenigstens mit der Zeit dem Ziele näher zu kommen.

Die bisherige Anordnung des Finanzausgleichgesetzes geht etwa dahin: Für die gewöhnliche Benutzung der öffentlichen Wege soll eine Steuer erhoben werden, die bei den Kraftwagen reichsgesetzlich, bei den anderen Fuhrwerken landesgesetzlich bestimmt wird; andere Belastung durch jeweilige Abgaben wie Chausseegeld usw. ist unzulässig, dagegen können für eine außergewöhnliche Abnutzung der Wege sowohl von den Kraftwagen wie von den anderen Fuhrwerken noch besondere Vorausleistungen erfordert werden. Besondere Abgaben wie Chausseegeld usw. für unzulässig zu erklären, war wohl kaum nötig. Soviel sie auch theoretisch für sich haben mögen, ist doch ihre Erhebung im Verlaufe des modernen Verkehrs einfach nicht durchführbar. Selbst wenn man die ärgsten Unbilligkeiten in Kauf nehmen wollte, würde der Apparat allen Nutzen verschlingen. Die allgemeine Besteuerung der Benutzung der öffentlichen Wege, die übrigens nicht eine Wegesteuer darstellt, sondern wegen der selbstverständlichen Verbindung von Wagen und Weg eine am Fuhrwerk selbst hängende Stücksteuer bedeutet, ähnlich der an der Person hängenden persönlichen Besteuerung, scheint eine an sich richtig gewählte Grundlage zu bieten. Von den Vorausleistungen für „außergewöhnliche Abnutzung" kann man das aber nicht sagen. Schon der Ausdruck selbst ist unverhältnismäßig dehnbar und unklar, wie sich jetzt bereits zeigt: Die in Preußen unternommene begriffliche Festlegung, daß alles, was über die gewöhnliche Benutzung — (was ist das?) — hinausgehe, eine „außergewöhnliche Abnutzung" bedinge, hat einen lebhaften Streit über den Unterschied von Benutzung und Abnutzung hervorgerufen. Vollends kommt aber das Vorausleistungssystem in Wirklichkeit auf eine Wegesteuer heraus, deren praktische Bemessung ehrlich nicht möglich sein wird, und auf die auch die oben gegen Chausseegelder usw. erhobenen Bedenken angewandtermaßen zutreffen. Und um welche Wege handelt es sich, deren außergewöhnliche Abnutzung bestimmend sein soll? Doch wohl um alle deutschen Wege; denn die gewerbliche Freizügigkeit wird man den Wagen nicht nehmen können. Also kommt es schließlich doch auf die Stücksteuer an. Auch wenn sie nicht ganz „den Erfordernissen der steuerlichen Gerechtigkeit entspricht" (Burger), so kommt sie ihnen doch von allen Möglichkeiten am nächsten. Dagegen erscheint der Gedanke des Vorausleistungssystems geeignet, auf die oben angedeutete Schaffung eines Straßenfonds hinzuleiten, der versicherungstechnisch mit Beiträgen, die sich wiederum nach der Stücksteuer bemessen, aufgebaut werden könnte.

Daß diese Stücksteuer nicht in einem einheitlich starren Satze ihren Ausdruck findet, versteht sich ohne weiteres nach der praktischen Beobachtung. Sie bedarf einer Abstufung nach Leistungsfähigkeit und Aktionsradius der Wagen. Natürlich kann solche Abstufung nicht etwa nach dem von Burger empfohlenen Verhältnis der Einwohnerzahlen der Gemeinden vorgenommen werden, weil dies Verhältnis nicht über die wirtschaftliche Bewegung und Benutzung der Wagen entscheidet. Ein Kraftwagen in Berlin ist im allgemeinen steuerlich viel mehr wert als das 2½fache eines Kraftwagens, der nur im Dorfe verkehrt, und umgekehrt kann auch in einer Gemeinde von 9000 Einwohnern, die, abgesehen von Arzt, Schullehrer, Apotheker und einigen anderen Kaufleuten, lediglich aus einem Industriewerke mit 8900 Arbeitern besteht, der Kraftwagenverkehr nach benachbarten Werken und Bahnhöfen den Durchschnitt des Berliner Verkehrs überbieten. Die Leistungsfähigkeit (Tragfähigkeit, Betriebsgewicht?) zum Anhalt zu nehmen, erscheint billig; wo sich ein schwerer Wagen nicht verlohnt, soll er nicht auf die Straßen gesetzt werden. Den wesentlichen Anhalt aber wird der Aktionsradius bilden müssen, das Produkt aus durchschnittlicher Streckenlänge und durchschnittlicher Betriebsintensität. Diese Art der Besteuerung entspricht systematisch der Einkommensbesteuerung bei der physischen Person. Beide sind nämlich gleichartig. Das Einkommen als solches zu besteuern, wäre die denkbar unvernünftigste Steuer, weil sie auf Lähmung der Tatkraft abzielen würde. In Wirklichkeit wird der Aktionsradius des einzelnen innerhalb der staatlichen Gemeinschaft besteuert, der sich in der wirtschaft-

lichen Macht des Einkommens ausdrückt. Danach kann z. B. bei den Personenkraftwagen auch der sog. Luxus als Vermehrung des Aktionsradius der Persönlichkeit zur Geltung kommen, die Besteuerung ausländischer Kraftwagen kann sich nach der Besteuerung ausländischen Einkommens und Vermögens im Inlande richten usw. usw. Daß übrigens neben den Kraftwagen auch die anderen Fuhrwerke herangezogen werden, ist eine Maßnahme, bei der man nur fragen kann, warum sie nicht längst getroffen wurde.

Nach diesen Gesichtspunkten wird der Staat eine Besteuerung einrichten können, die ihm sowohl die Erhaltung und Ergänzung seines Straßennetzes, wie auch die Gewähr für seine Eisenbahnen ermöglicht. Daß in dieser Richtung bisher nicht in genügendem Maße vorgegangen wurde, betont Burger mit Recht.

Personalabbau im stationären Dienst.

Von Reichsbahnoberrat **Hesse**, Köln.

A. Im Eisenbahnbetriebe lassen sich die Fahrleistungen, wenigstens innerhalb gewisser Grenzen, dem Umfange des Verkehrs anpassen; die Ausgaben für den Fahrbetrieb sind daher wie die Verkehrseinnahmen Schwankungen unterworfen. Diese beiden Größen — die Verkehrseinnahmen und die Ausgaben für den reinen Fahrbetrieb — lassen sich also in gewisser Weise zueinander in ein wirtschaftliches Verhältnis bringen. Den schwankenden Ausgaben für den Fahrdienst gegenüber sind diejenigen für den übrigen Betriebsdienst — besonders den stationären Dienst — in gewissem Umfange konstant. Ein Bahnhof und die Posten an der Strecke müssen besetzt sein ohne Rücksicht auf die Zahl der gefahrenen Züge. Trotzdem wäre es falsch, wenn man sich mit dem Gedanken, daß die Ausgaben für den stationären Dienst als ein feste unveränderliche Größe in die Betriebsrechnung einzustellen sind, als einer unabänderlichen Tatsache abfinden wollte. Auch diese Ausgaben, die vorwiegend Personalausgaben sind, müssen vielmehr, soweit irgend möglich, bei zurückgehendem Verkehr ebenfalls eingeschränkt werden, und sie lassen sich auch herabsetzen. Diese Einschränkung erfordert jedoch von den betriebsleitenden Stellen eine in die Einzelheiten gehende Prüfung und große Umsicht. Mit der A n o r d n u n g eines Personalabbaues ist es nicht getan. Es will allerdings die Durchführung bis zu dem Grade des Personalstandes der Vorkriegszeit, mit dem ein in den meisten Fällen wohl noch größerer Verkehr bewältigt wurde, als wir ihn heute haben, auf den ersten Blick sehr einfach und leicht erscheinen. Und doch treten schon bei einem Abbau bis zu diesem Grade außerordentliche Schwierigkeiten auf. Soll der Abbau dann aber dem geringeren Verkehr entsprechend noch weiter gehen, so steigern sich bei dem Fortsetzen dieser Anpassung die Schwierigkeiten zu einer immer steiler ansteigenden Höhe. Diese Schwierigkeiten sind allgemeiner und örtlicher Art.

Allgemein gilt, daß an die Häufigkeit und Schnelligkeit der Beförderung und Verkehrsbewältigung jetzt weitergehende Ansprüche gestellt werden als vor dem Kriege und daß stellenweise mißliche Wohnungsverhältnisse (enge und weitabgelegene Wohnungen) und andere ungünstige Lebensbedingungen immer noch die volle Ausnutzung der Arbeitskraft der Bediensteten beeinträchtigen.

Welche örtlichen Schwierigkeiten sich oft ergeben, wird in den nachfolgenden Darlegungen gestreift werden. Bei der großen Bedeutung der Frage für die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes und bei der Notwendigkeit, dieses Streben nach Wirtschaftlichkeit nicht einschlafen zu lassen, verlohnt es sich wohl, noch einmal wieder den Wegen nachzugehen, die zu einer Einschränkung des stationären Personals, wenigstens in einem gewissen Grade, führen.

B. 1. Das Nächstliegendste und Einfachste ist natürlich, die Dienstdauer zu verlängern, und das geringere Maß der in 24 Stunden zu leistenden Arbeit durch eine längere Dienstschicht des einzelnen Bediensteten auszugleichen. Wenn diese Art der Personaleinsparung auch die geringste Geschicklichkeit erfordert, so darf dabei doch nicht übersehen werden, daß es in vielen Fällen große Schwierigkeiten macht, das Maß der Arbeit, das der Berechnung der Dienstdauer zugrunde zu legen ist, richtig zu erfassen. Bei den nur oder fast nur am durchgehenden Streckendienst beteiligten Dienstposten bieten ja die Zugzahlen einen guten Maßstab. Dagegen erfordern die vorwiegend am Dienst in den Bahnhöfen (Verschiebe-, Betriebs- und Güterbahnhöfen) beteiligten Posten, will man die Schwierigkeiten ihres Dienstes richtig erfassen und abstufen, eine umfangreiche örtliche Beobachtung und eingehende Prüfung. Diese Posten sind es daher auch, deren Diensteinteilung von den beteiligten Personalen am ehesten beanstandet werden. Auch von den nicht beanstandeten Diensteinteilungen solcher Posten stellen sich bei eingehender Prüfung viele als nicht richtig heraus. Es scheint, daß manche Dienststellenvorsteher dazu neigen, sich durch wenig gespannte Diensteinteilungen, denen ein großes, nicht in vollem Umfange vorhandenes Arbeitsmaß zugrunde gelegt ist, eine stille Reserve von Arbeitskraft vorzuhalten, oder ihren Bahnhofsdienst als eine unveränderliche Größe zu betrachten und diese Größe zu überschätzen. In einzelnen Fällen könnte man meinen, daß althergebrachte Diensteinteilungen einfach übernommen sind, und die Arbeitszeitberechnung den Diensteinteilungen — und nicht umgekehrt — angepaßt ist. Die Unbequemlichkeit einer eingehenden zeitraubenden Beobachtung des Dienstes auf den einzelnen Posten wird gerne vermieden, obwohl jeder gewissenhafte Dienststellenvorsteher sie zur Selbstkontrolle seiner Unterlagen für die Dienstdauerberechnungen vornehmen sollte. Es ist deshalb zweckmäßig, allgemein die Dienststellenvorsteher zu dieser Kontrolle nachdrücklichst zu veranlassen. Solche, gewissenhaft von Bediensteten der Dienststellen nach gegebenem Muster vorgenommenen, nach Minuten abgegrenzten Aufschreibungen, haben vielfach die Dienststellenvorsteher zu sofortigem Ändern des Personalstandes veranlaßt. Anderseits wurden nachlässig und oberflächlich geführte Aufschreibungen leicht erkannt, so daß an solchen Stellen mit einer scharfen Nachprüfung eingesetzt und die Diensteinteilung unter Erzielung von Personalersparnis geändert werden konnte. Die Einführung einer als zulässig erkannten, schärfer angespannten Diensteinteilung scheitert dann aber an einzelnen Stellen, besonders bei abgelegenen Verschiebebahnhöfen an der Frage der rechtzeitigen Heranführung der erforderlichen Arbeitskräfte, die neue Arbeiterzüge erforderlich machen oder die Verlegung von Personenzügen, die aus anderen Gründen undurchführbar ist, bedingen würde.

2. Ein anderer Weg zur Personalersparnis, der teilweise von denselben Unterlagen ausgehend — Zeitbeobachtungen — beschritten werden kann, ist der der Zusammenlegung von Dienstverrichtungen mehrerer Personen in eine Hand. Dieses Verfahren, das dem betroffenen Personal sicherlich erwünschter ist als das der Dienstverlängerung, ist ungleich schwieriger durchzuführen. Es erfordert eine noch eingehendere Beobachtung als das oben beschriebene Vorgehen, eine genaue Kenntnis aller Dienstverrichtungen und eine geschicktere Disposition. Es erweisen sich dann oft nicht längere, sondern kürzere Dienstschichten, die aber durch eine viel intensivere und konzentriertere Tätigkeit voll und ganz angefüllt sind, als angemessen. So wird es auf einem großen Stellwerk, wo Weichensteller, Fahrdienstleiter und Telegraphisten tätig sind, oft möglich sein, den einen oder anderen Bediensteten ganz oder zeitweise zurückzuziehen und seine Verrichtungen den übrigen mit zu übertragen. Ebenso wird es öfter angängig sein, Stellwerksposten unter Aufwendung geringer Mittel für bauliche Änderungen zusammenzulegen oder eine Rangierkolonne aufzulösen und ihre Arbeiten

ter Verschiebung von Übergabefahrten zwischen einzelnen hnhofsteilen durch eine andere Kolonne zu bestimmten dienstnmäßig festgelegten Stunden mit verrichten zu lassen, oder ngierkolonnen des Eingangsbezirks zeitweilig auch im Ausngsbezirk zur stationsweisen Ordnung der Nahgüterzüge ranzuziehen. Diese Beispiele ließen sich noch vermehren, sie rden aber ausreichen, zum Nachforschen in dieser Richtung zuregen. Wenn die als möglich erkannte Zusammenlegung von enstverrichtungen in eine Hand daran scheitert, daß entspreend ausgebildete Kräfte nicht zur Verfügung stehen, so sollte solchen Fällen selbst eine längere Ausbildung nicht gescheut rden, wenn im Nachgange eine dauernde Ersparnis erzielt rd.

3. Etwas einschneidender, aber ebenso erfolgversprechend, ist s Verfahren, zur Steigerung der Arbeitsintensität unter Kürng der Dienstschichten, durch Zugverschiebungen die Betriebswicklung in einem Bahnhof — ohne Änderung seiner Betriebsfgaben — auf bestimmte Stunden zu konzentrieren. Durch ein lches Vorgehen werden allerdings meist mehrere Bahnhöfe behrt. Das sollte aber nicht von vornherein dazu führen, von lchen Bestrebungen abzusehen, zumal dann nicht, wenn damit eichzeitig sich die stundenweise Stillegung ganzer Strecken er Streckenabschnitte ermöglichen läßt. Kleine Verschlechtengen im Wagenumlauf und im Wagenübergangsplan können bei wohl in Kauf genommen werden. Wenn einzelne unbedingt rchzuführende Züge eine solche Stillegung für mehrere Stunden möglich zu machen scheinen, so sollte man diese Züge unter nständen auf anderen Bahnhöfen behandeln lassen und selbst oppelrangierungen und rückläufige Bewegungen der Wagen in auf nehmen, wenn nicht hierdurch an anderer Stelle Pernalvermehrungen erforderlich werden. Die Verbesserungen, e sich in den Diensteinteilungen ergeben — wenn es z. B. mögch ist, einen Verschiebebahnhof während 4 Stunden ganz oder ilweise stillzulegen — sind nicht zu unterschätzen und tragen ßerdem wesentlich dazu bei, das Personal, das dann 10stündige hichten statt 12stündige bekommen kann, zufriedener zu achen.

4. Ein weiterer Weg zur Einschränkung des Personalstandes t der, daß entweder ganze Bahnhöfe oder einzelne Bahnhofsile stillgelegt werden. Wenn dieser Weg auch den Vorteil t, daß er gleichzeitig zu Ersparnissen in der Bahnunterhalng, Beleuchtung usw. führt, so kann er doch, wenigstens was e Stillegung ganzer Bahnhöfe betrifft, nur bei großer Vorcht und unter Überwindung großer Schwierigkeiten zum ichtigen Ziele führen. Es muß immer geprüft werden, ob cht durch die Stillegung eines Verschiebebahnhofes der Wanumlauf so verschlechtert und ein anderer Bahnhof z. B. rch Rückläufer so viel mehr belastet wird, daß die auf der nen Seite erzielten Vorteile durch Nachteile auf der anderen eite aufgewogen werden. Die im Laufe der Jahre neu anlegten Verschiebebahnhöfe sind nicht allein aus dem verehrten Wagenaufkommen heraus entstanden, sondern auch r Beschleunigung des Wagenumlaufs, zur vermehrten Fernugbildung und damit zu einer wirtschaftlicheren Betriebsfühng ausgebaut worden. Wenn mit der Neuanlage auch auf der etreffenden Betriebsstelle zunächst eine Mehrausgabe verbunen ist, so wird sie doch vielfach wirtschaftlich sein, wenn man ie erzielten Vorteile, die allerdings oft Nachbarbezirken zu ute kommen, gegenüber den Nachteilen abwägt. So einfach, ie dort, wo in nur einer Richtung arbeitende Vorbahnhöfe illgelegt werden konnten, liegen die Verhältnisse nicht überll, besonders auch deshalb nicht, weil Stillegungen von Verhiebebahnhöfen, wie schon angedeutet, vielfach auch einhneidende Änderungen in der Betriebsabwickelung anderer irektionsbezirke bedingen. Das gilt besonders für diejenigen irektionsbezirke, die eine weitgehende Zug- und Gruppenbilung für andere Bezirke vorzunehmen haben. Die Unterschiede dieser Beziehung zwischen den verschiedenen Bezirken sind ußerordentlich groß. Nimmt man z. B. die Züge, die mehr als wei Gruppen für die Nachbarbezirke enthalten, zum Maßstab, so leistet der Bezirk Köln für andere Bezirke das Zwanzigfache von dem, was die anderen für Köln aufwenden.

Einfacher als die Stillegung ganzer Bahnhöfe läßt sich schon die Ausschaltung einzelner Bahnhofsteile in die Tat umsetzen, besonders dann, wenn schon beim Bau der Bahnhöfe auf solche Betriebsumstellung Rücksicht genommen ist, was allerdings bisher wohl kaum geschah. Wo aber Bahnhöfe noch im Ausbau begriffen sind, sollte sofort eine Prüfung in dieser Beziehung vorgenommen werden. Oft ist es durch geringe nachträgliche bauliche oder Entwurfsänderungen möglich, z. B. einen zweiseitigen Verschiebebahnhof zeitweilig bei schwachem Verkehr als einseitigen Bahnhof zu betreiben und dadurch große Ersparnisse an Stellwerks- und Rangierpersonal, an Beleuchtungs- und Unterhaltungskosten zu erzielen, wobei sich dann auch der Vorteil ergibt, den ausgeschalteten Bahnhofsteil zum Abstellen von Überflußwagen benutzen zu können. Stellt man derartige Erwägungen rechtzeitig an, so wird man einen im Entwurf für stärkeren Verkehr als zweiseitige Anlage vorgesehenen Bahnhof zunächst als einseitigen Bahnhof ausbauen können, ohne den späteren Ausbau zur zweiseitigen Anlage zu behindern. In kleinem Maßstabe lassen sich solche Ausschaltungen einzelner Bahnhofsteile vielleicht vornehmen durch Stillegung von Stationsgleis- oder Ausfahrgleisgruppen. Es würde zu weit führen, für alle diese Fälle Beispiele anzuführen.

5. Zuletzt sei noch ein Weg erwähnt, der geeignet ist, Ersparnisse zu erzielen; das ist der Weg der Erprobung. Es ist erstaunlich aber wahr, daß in manchen Fällen die Arbeit mit weniger Kräften erledigt werden kann, obwohl „nachgewiesen" ist, daß alle Kräfte voll beschäftigt sind. Ein holländischer Eisenbahnbeamter sagte einmal: „Stellen Sie in einen Bahnhof eine weitere Rangierlokomotive mit Rangierpersonal ein, so hat sie vom nächsten Tage ab volle Beschäftigung!" Ich möchte umgekehrt sagen: „In vielen Fällen läßt sich die Arbeit unter dem Zwange der Verhältnisse sehr wohl mit weniger Kräften bewältigen, wenn eine Anzahl von Arbeitskräften zurückgezogen wird." Viele Bedienstete machen sich eben gegenseitig viel Arbeit, die zu entbehren wäre. Darum sollte man trotz Einspruch der Beteiligten die versuchsweise Zurückziehung von Arbeitskräften nicht scheuen, wenn eine vernünftige, folgerichtig angestellte Überlegung die Durchführung der Maßnahme als möglich erscheinen läßt. Dann ist bei dem Versuche natürlich eine eingehende Kontrolle durch besonders sachverständige Beamte vorzunehmen. Unterbleibt diese, so ist der Versuch natürlich von vornherein zur Erfolglosigkeit verurteilt.

C. Daß mit den hier angegebenen Mitteln nicht alle Wege erschöpfend umschrieben sind, die zu dem erstrebten Ziele führen können, wird jeder wissen, der sich mit diesem Gegenstande beschäftigt hat. Diese Darstellungen verfolgten einen doppelten Zweck. Einmal sollte darauf hingewiesen werden, daß es nur einen beschränkten Wert hat, in eingehenden Statistiken für Dienststellen oder Bezirke die Zahlen derjenigen Bediensteten einander gegenüberzustellen, die wöchentlich 48, unter 54, 54 oder mehr Stunden Dienst leisten. Für die Güte der Dienststelle oder des Bezirks kann das kein vollgültiger Maßstab sein, wie aus den obigen Darlegungen hervorgeht. Der Maßstab ist vielmehr die Kopfzahl, wenn bei deren Bemessung Leistung und Umfang der betreffenden Dienststellen oder Bezirke beachtet ist. An zweiter Stelle sollten aber alle Beteiligten nochmals wieder darauf aufmerksam gemacht werden, daß auf dem bereits betretenen Wege fortgeschritten werden muß, trotz aller Hindernisse und Schwierigkeiten. Der Weg zum Ziele ist ist nicht nur schwierig, er ist auch lang. Wer wollte sagen, daß überall das Ziel voll und ganz erreicht ist. Im Interesse der Wirtschaftlichkeit unseres Eisenbahnbetriebes und damit im Interesse der Gesamtheit unseres Volkes darf es kein Rasten geben. Es wird dabei nicht verkannt, daß solches Streben leider nicht im Interesse einzelner, schwer getroffener Bediensteten liegt, die vielleicht ihr Brot verlieren und denen bei der schwierigen Lage unserer Gesamtwirtschaft oft jede Möglichkeit

des Erwerbes genommen ist. Und gerade dieses Moment wird in vielen Fällen die mit ihren Untergebenen fühlenden und deshalb nicht gerade schlechtesten Dienststellenvorsteher, ihnen selbst unbewußt, veranlassen, nicht die letzten Folgerungen aus der schlechten Verkehrslage zu ziehen. Ausschlaggebend darf aber leider dieser Gesichtspunkt für das weitere Vorgehen nicht sein. Wohl tritt dann die Aufgabe an alle vorgesetzten Stellen heran, die im Interesse der Wirtschaftlichkeit als notwendig erwiesenen Maßnahmen in einer Weise durchzuführe die für den einzelnen möglichst wenig fühlbar wird und die d wirtschaftlich Schwächsten möglichst schont.

Die Tätigkeit desjenigen Vorgesetzten, der beides — die har Notwendigkeit der Personaleinschränkung und die Schonung b rechtigter Interessen — in der richtigen Weise zu vereinig weiß, wird von allen, von der Gesamtheit, von den Vorgesetzt und den Untergebenen, anerkannt und voll gewürdigt werden.

Elektrische Güterzuglokomotiven.

Von Abteilungsleiter Ingenieur **Martens**, München.

Anläßlich der Elektrisierung verschiedener Bahnlinien des bayerischen Netzes wurde eine schwere elektrische C + C Lokomotive beschafft, deren Konstruktion und Herstellung für den mechanischen Teil der Lokomotivfabrik Krauss & Comp., Aktiengesellschaft, München, übertragen wurde. Die Maschinen sind für schwersten Güterzugdienst bestimmt; sie müssen einen angehängten Zug von 1200 t = 55 vollbeladenen Güterwagen von je 15 t Tragkraft — auf 10 % Steigung in 3½ Minuten auf 25 km Stundengeschwindigkeit bringen. Die Dauerleistung erreicht dabei rund 2000 PS, die vorübergehend auf 2300 steigen kann. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 55 km in der Stunde, so daß auch Personenzüge von etwa 500 t gefahren werden können.

Die vorgeschriebene Leistung verlangt die Anwendung von sechs gekuppelten Achsen mit je 20 000 kg Belastung, somit ein Lokomotivgewicht von 120 t. Da die Lokomotive auch Ablaufberge befahren muß, war die Unterteilung der Lokomotive geboten. Sie erhielt zwei Drehgestelle mit je drei gekuppelten Achsen und einen den Transformator tragenden Wagebalken, der an seinen Enden auf den Drehgestellen gelagert ist. Damit war auch die Frage des Kurvenlaufens auf einfache Weise gelöst.

Jedes Gestell kann sich zwanglos in den Kurven einstellen, die Mittelachse hat außerdem Seitenverschiebung, so daß sie keinen Seitendruck auf die Spurkränze der festen Achsen ausübt. In jedem Gestell sind zwei Triebmotore gelagert, die mittels Ritzel auf ein Zahnrad der Vorgelegewelle arbeiten. Von hie erfolgt die Weiterübertragung der Kraft mittels Treib- un Kuppelstangen auf die einzelnen Achsen. Die Zugkraft d einen Gestelles wird über den auch den Mittelkasten tragende Wagbalken auf das zweite Gestell und durch dessen Zugvorric tung auf den angehängten Zug übertragen. Da der Wagbalk gegenüber den Drehgestellen Bewegungen in allen Richtunge machen muß, sind von der Lokomotivfabrik Krauss eigenarti Kreuzgelenke entworfen worden, die gleichzeitig bei der Zu und Stoßübertragung eine Federung einschalten. Damit di Seitenbewegungen des durch Faltenbälge angeschlossenen Mitte kastens der Lokomotive nicht zu groß werden, sind noch vie Dämpfungsfedern vorgesehen.

An jedem Ende der Lokomotive befindet sich ein Führerstan mit allen zur Steuerung, Bremsung, Geschwindigkeitsmessun und Signalgebung erforderlichen Apparaten. Übergangsbrücke ermöglichen dem Zugbegleiter das Betreten der Lokomotive wäh rend der Fahrt. Die elektrische Ausrüstung der Lokomotiv stammt von der Wasseg-Gruppe (Siemens-Schuckert und Allge meine Elektrizitäts-Gesellschaft). Letztere hat für die übrige elektrischen Linien der Reichsbahn einen Auftrag auf dieselb Bauart erhalten und den mechanischen Teil nach den Zeichnunge der Lokomotivfabrik Krauss, München, ausgeführt.

Eine dieser Lokomotiven befand sich unter den Ausstellungs objekten der diesjährigen Verkehrsausstellung München.

Bücherschau.

— **Eisenbahn-Fahrbeamten-Kalender 1926.** Bearbeitet und zusammengestellt im Auftrage des Vorstandes von Felix Glaubrecht, Generalsekretär. Verlag Gewerkschaft Deutscher Eisenbahnfahrbeamten E. V., Berlin W 35. 18. Jahrg.

Dieser Kalender erscheint nunmehr im 18. Jahre und zeichnet sich wieder durch seinen reichen Inhalt aus. Außer dem für den Fahrdienst eingerichteten Kalendarium enthält der Kalender ein Reihe von Gesetzesbestimmungen, Erlassen, Verordnungen, Aus führungen usw., die die Organisation, Personalverhältnisse (Pen sionierung, Freifahrordnung usw.) sowie Rechts- und Verwal tungskunde betreffen. Der Kalender ist ein praktisches Büch lein, das bei seinem handlichen Format und der guten Aus stattung zweifellos wieder viele Freunde unter den Fahrbeamten finden wird.

Die höchste Eisenbahnlinie der Erde.

⟨N⟩irgends in der Welt steigt die Lokomotive zu so großen ⟨H⟩öhen empor, wie in den Anden Südamerikas. Die höchste Eisen⟨ba⟩hnlinie der Erde war lange Zeit die Oroyabahn, die von der ⟨per⟩uanischen Landeshauptstadt Lima nach der Bergwerkstadt ⟨Or⟩oya führt und deren Scheitelpunkt in einer Seehöhe von 4769 m ⟨lieg⟩t. Neuerdings sind jedoch von der Antofagasta-Bolivia-Eisen⟨bah⟩n zwei neue Zweiglinien erbaut worden, die zu noch größeren ⟨Hö⟩hen empordringen und sogar den Lipfel des Montblanc um ⟨nicht⟩ Geringes übertreffen.

⟨D⟩ie Antofagasta-Bolivia-Eisenbahn bildet einen der wichtigsten ⟨Zu⟩gangswege zu dem an Bodenschätzen reichen Freistaat Bolivia ⟨und⟩ nimmt im Verkehrswesen Südamerikas eine bevorzugte Stel⟨lun⟩g ein. Einem amerikanischen Konsulatsberichte entnehmen ⟨wir⟩ die nachfolgenden Angaben über diese bemerkenswerte Hoch⟨geb⟩irgsbahn[1]).

⟨D⟩er Ausgangspunkt der Linie ist die etwa 60 000 Einwohner ⟨zä⟩hlende chilenische Hafenstadt Antofagasta, die von Neuyork ⟨dur⟩ch den Panamakanal in 18tägiger Dampferfahrt zu erreichen ⟨ist,⟩ der Endpunkt die 925 km entfernte bolivianische Bergwerk⟨sta⟩dt Oruro.

⟨V⟩on der Gesamtlänge weisen 612 km bis zur Station Uyuni die ⟨Sp⟩urweite von 0,76 m, die übrigen 313 km die Meterspur auf. ⟨...⟩ km der Hauptstrecke liegen auf chilenischem Boden, der Rest ⟨ent⟩fällt auf bolivianisches Gebiet. Zwei Zweiglinien verbinden ⟨die⟩ Hauptstrecke mit den Häfen Mejillones und Caleta Coloso.

⟨D⟩ie Linie hat gewaltige Höhenunterschiede zu überwinden. ⟨Zu⟩gleich nach dem Verlassen von Antofagasta erhebt sie sich mit ⟨ein⟩er Durchschnittssteigung von 1 : 50, während die Höchststei⟨gun⟩g an verschiedenen Stellen 1 : 30 beträgt. Bereits bei Porte⟨zue⟩lo (km 29) hat die Bahn eine Seehöhe von 554 m erreicht, ⟨die⟩ Station Calama (km 239) liegt in 2265 m Höhe, während der ⟨Sch⟩eitelpunkt der Hauptstrecke bei Ascotán (km 362) in 3955 m ⟨Se⟩höhe erreicht wird. In ihrem weiteren Verlaufe hält sich die ⟨Lin⟩ie in der annähernd gleichen Höhenlage von 3700 m.

⟨E⟩ine Reihe von Zweigbahnen verbindet wichtige Bergwerke ⟨mit⟩ der Hauptstrecke. Eine der bedeutendsten dieser Unterneh⟨mu⟩ngen sind die Kupferbergwerke von Chuquicamata mit einer ⟨Be⟩legschaft von 5000 Köpfen, einer Tagesförderung von bis zu ⟨10⟩000 t Erz und einem Jahresverbrauch an Sprengstoffen von ⟨...⟩ 6 Millionen kg.

⟨W⟩egen ihrer bedeutenden Höhe bemerkenswert sind vor allem ⟨die⟩ beiden Zweiglinien nach Collahuasi und Potosí. Die erstere ⟨ist⟩ 46 km lang, sie zweigt bei der Station Ollagüe von der Haupt⟨str⟩ecke ab und führt nach den Kupferbergwerken von Collahuasi, ⟨die⟩ zu den reichsten Gruben der Erde gehören. Die im Jahre ⟨...⟩7 eröffnete Linie erreicht eine Seehöhe von 4820 m. Der Be⟨su⟩ch dieser Strecke wird auch Erholungs- und Vergnügungsreisenden sehr empfohlen, da er prächtige Ausblicke auf die schneebedeckten Gipfel, vor allem den 6100 m hohen Ollagüe eröffnet.

⟨1⟩) Vgl. Bulletin of the Pan American Union Bd. 59 (1925), ⟨Nr⟩. 5, S. 467—477.

Die andere Zweiglinie führt von der Station Rio Mulato (km 717) nach der alten Bergwerkstadt Potosí, deren Silberminen unter der Herrschaft Karls V. und Philipps II. gewaltige Mengen des weißen Metalls nach Spanien lieferten. Die 174 km lange Linie erreicht bei km 82 eine größte Höhe von 4822 m über dem Meeresspiegel, erhebt sich also noch 2 m höher als die Strecke Ollagüe-Collahuasi. Es sind dies die beiden höchsten Punkte, die bisher auf der Erde von der Lokomotive erreicht worden sind.

Der Aufenthalt in großen Höhen erzeugt bei empfänglicheren Personen die Bergkrankheit, während der widerstandsfähigere Reisende außer leichten Kopfschmerzen keine ernstlichen Beschwerden empfindet. Um sich an das Höhenklima zu gewöhnen, ziehen es viele Fahrgäste auf der Reise nach Bolivia vor, in Calama (2265 m üb. d. M.) wenigstens einen Tag zu verweilen, bevor sie die Fahrt in das Gebirge fortsetzen. Bei schwereren Fällen von Bergkrankheit leistet ein in den Zügen mitgeführter Sauerstoffapparat gute Dienste.

Unter den Kunstbauten der Antofagastabahn ist vor allem eine 146 m lange und 102,4 m hohe eiserne Talbrücke über den Rio Loa zu erwähnen.

Von der Eisenbahngesellschaft wurde ferner mit einem Kostenaufwand von 1 250 000 Pfd. Sterl. die Trinkwasserversorgung für die Stadt Antofagasta erstellt. Die Sammelbehälter befinden sich in 3223 m Seehöhe bei der Station San Pedro, von wo eine 313 km lange Leitung nach der Küste führt. Die Entnahme des Wassers erfolgt etwa 60 km oberhalb der Station in 4420 m Seehöhe aus drei Quellen. Außer der Stadt Antofagasta werden auch die Dörfer und Salpeterfabriken längs der Eisenbahn mit Trinkwasser versorgt.

Die Linie hat einen starken Verkehr aufzuweisen. Das Rollmaterial umfaßt auf dem chilenischen Abschnitt 154 Lokomotiven, 121 Personen- und Schlafwagen sowie 3358 Güter- und Viehwagen. Trotz der geringen Spurweite entwickeln die Züge eine beträchtliche Geschwindigkeit und die Fahrzeuge zeichnen sich durch einen auffallend ruhigen Lauf aus. Die Personen- und Schlafwagen stehen in der Ausstattung den breitspurigen Fahrzeugen nur wenig nach, die Güterwagen haben auf den 76 cm-Strecken eine Tragfähigkeit von 20 t, auf den Strecken mit Meterspur eine solche von 30 t.

Von Oruro führt eine Linie über Viacha nach La Paz, der Hauptstadt des Freistaates Bolivia. Die Strecke befindet sich im Besitz der Bolivia Railway Company, wird jedoch von der Antofagastabahn betrieben. La Paz liegt in einem reichen fruchtbaren Tale, in das die Bahn in zahlreichen Windungen und Kehren sich hinabsenkt.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Verleihung des Dr.-Ing. e. h. an Generaldirektor Oeser und ⟨Ste⟩llvertretenden Generaldirektor Dorpmüller.** Die Technische ⟨Ho⟩chschule Karlsruhe verlieh dem Generaldirektor der ⟨De⟩utschen Reichsbahn-Gesellschaft, Herrn Oeser, in Anerken⟨nu⟩ng seiner hervorragenden Verdienste um die technisch-wirt⟨sch⟩aftliche Förderung der deutschen Eisenbahnen, insbesondere ⟨au⟩f den maschinentechnischen Gebieten, die Würde eines Dr.-Ing ⟨eh⟩renhalber.

⟨D⟩em Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und stän⟨dig⟩en Stellvertreter des Generaldirektors, Herrn ⟨Do⟩rpmüller, hat die Technische Hochschule in Aachen in ⟨An⟩erkennung seiner Verdienste um die Reichsbahn die Würde ⟨ein⟩es Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen.

— **Lohnverhandlungen der Reichsbahn.** Die Verhandlungen ⟨mi⟩t den Gewerkschaften über die Lohnfrage sind am 14. d. Mts. ⟨von⟩ der Hauptverwaltung fortgeführt worden. Die Hauptverwal⟨tun⟩g hat die Forderung auf eine allgemeine Lohnerhöhung ab⟨ge⟩lehnt, sich aber bereit erklärt, da zu helfen, wo die Löhne der ⟨Re⟩ichsbahnarbeiter offenbar in einem Mißverhältnis zu den ⟨ih⟩nen vergleichbarer Industriearbeiter stehen. Die Gewerk⟨sch⟩aften hielten diesen Standpunkt der Hauptverwaltung nicht ⟨fü⟩r ausreichend. Die Verhandlungen wurden daher abgebrochen. ⟨W⟩ie die Gewerkschaften mitteilen, werden sie nunmehr den ⟨Re⟩ichsarbeitsminister um Einleitung eines Schlichtungsverfah⟨re⟩ns ersuchen.

— **Das Rettungswesen auf der Reichsbahn.** Nach einer Anordnung der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft sind alle im Eisenbahnbetriebe vorhandenen Rettungskästen sofort auf Vollständigkeit und Gebrauchsfähigkeit des Inhalts zu prüfen sowie fehlende oder unbrauchbare Verbandmittel zu ersetzen. Jeder der Personenbeförderung dienende Zug — mit Ausnahme der im Stadtbahn- und Vorortverkehr und der Triebwagen — ist mit einem Rettungskasten auszurüsten, der im Abteil des Zugführers aufzubewahren ist. Im Seitengang eines jeden D-Zugwagens ist außerdem ein Verbandschrank anzubringen. Auf jedem Bahnhof I. und II. Klasse, in den Ausbesserungswerken und Hauptwerkstätten ist ein großer Rettungskasten, und auf den Bahnhöfen III. und IV. Klasse sowie in den Betriebswerkstätten ein großer oder kleiner Rettungskasten bereitzuhalten. Die Zugführer der Triebwagen — außer im Stadt- und Vorortverkehr — und der Güterzüge haben Verbandpäckchen in Blechbüchsen mit sich zu führen. Auf den Bahnhöfen, in den Werkstätten und unter dem Zugpersonal muß stets eine dem Bedürfnis entsprechende Anzahl im Samariterdienst ausgebildeter Bediensteter vorhanden sein.

— **Empfang einer Abordnung der deutschen Verwaltungs-Akademien bei dem Reichspräsidenten.** Der Herr Reichspräsident empfing am 12. Dezember d. J., in Gegenwart des Staatssekretärs Dr. Meißner, eine Abordnung, bestehend aus den Herren: Reichsminister a. D. Schiffer, Präsident der Berliner Verwaltungs-Akademie, Geheimer Regierungsrat, Universitätsprofessor Dr. Apelt-Leipzig, 1. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft deutscher Beamtenhochschulen, Universitätsprofessor Dr. Kaskel, Studiendirektor der Berliner Verwaltungs-Akademie und Regierungsrat Pietsch, 2. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft.

An die einleitenden Vorträge schloß sich eine Aussprache über

die Aufgaben, Einrichtungen und Ziele der Verwaltungs-Akademien, wobei der Reichspräsident ein lebhaftes Interesse für die von Beamtenverbänden geschaffenen Einrichtungen bekundete.

— **Wiederaufbau der direkten internationalen Gütertarife.** Am 1. Dezember d. J. sind im deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehr, wie kürzlich schon angekündigt worden ist, die folgenden neuen Kohlentarife in Kraft getreten:

a) Heft 7 für die Beförderung von Kohlen und Koks von Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch-Roßbach;

b) Heft 9 für die Beförderung von Kohlen von Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (süddeutsche Stationen), der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München und der Aktiengesellschaft Lokalbahn Gotteszell-Viechtach;

c) Heft 10 für die Beförderung von Kohlen und Koks von Stationen der tschechoslowakischen Staatsbahnen nach Stationen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (mittel-, nord- und ostdeutsche Stationen), der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Rauscha-Freiwaldauer Eisenbahn und der Muskau-Teuplitz-Sommerfelder Eisenbahn.

Mit Ausgabe dieser Tarife kann nunmehr, nachdem bereits am 1. Oktober 1925 die Kohlentarife (Hefte 11 und 12) für den Verkehr in der Gegenrichtung in Kraft getreten sind, der gesamte deutsch-tschechoslowakische Kohlenverkehr auf Grund direkter Tarife abgewickelt werden. Für den deutsch-tschechoslowakischen Seehafenverkehr ist der direkte Tarif schon seit 1. Januar 1925 vorhanden. Die nächste Aufgabe im deutsch-tschechoslowakischen Eisenbahnverband besteht darin, nun auch für den übrigen Güterverkehr direkte Tarife zu schaffen. Allerdings wird die Ausarbeitung dieser Tarife bei dem regen und mannigfachen Warenaustausch, wie er zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei besteht, noch längere Zeit beanspruchen. Zunächst ist das Heft „Mitteldeutschland" in Angriff genommen worden.

Abdrucke der Tarife im deutsch-tschechoslowakischen Güter- und Kohlenverkehr können jederzeit von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-Neustadt, Lößnitzstraße 12, bezogen werden. Preis der neu erschienenen Tarife: Heft 7 = 1,30 RM, Heft 9 = 6,00 RM, Heft 10 = 4,00 RM.

— **Die neuen Hamburger Hochbahnlinien.** Nach Äußerungen des Verkehrsausschusses in Hamburg über die geplanten Hochbahnstrecken gelegentlich einer Besichtigung des Geländes zwischen Kellinghusenstraße, Eppendorferbaum und Klosterstern, ist, wie die Zeitschrift „Verkehrstechnik" meldet, damit zu rechnen, daß der Bau der Hochbahnlinie Kellinghusenstraße-Rothenbaumchaussee vor der Linie Schlump-Jungfernstieg in Angriff genommen werden wird. Die endgültige Beschlußfassung des Verkehrsausschusses wird erfolgen, wenn die Baudeputation alle Pläne der ganzen Linie mit Angabe der geplanten Haltestellen usw. vorlegen kann. Die Ausführung des Projektes hängt dann von einem Beschlusse der Hamburger Bürgerschaft ab, worüber es Frühjahr 1926 werden dürfte. Die von der Hochbahn-Aktiengesellschaft aus den Abgaben der Fahrscheine im Rahmen der Beschlüsse der Bürgerschaft zur letzten Tariferhöhung angesammelten Beträge von bereits über 2 000 000 ℳ werden zunächst zur Erweiterung der Bahnsteige der Hochbahn und zur Anlegung der Straßenbahnlinie Barmbeck-Rothenburgsort verwendet.

— **Fernsprechleitung Saarbrücken-Berlin.** Die Regierungskommission des Saargebiets hat die Herstellung einer unmittelbaren Fernsprechverbindung zwischen Saarbrücken und Berlin genehmigt. Die Kosten dafür sind in den deutschen Reichshaushaltsplan für 1926 eingestellt. Die Leitung soll an das große Fernkabel Frankfurt-Berlin angeschlossen und von Frankfurt bis Saarbrücken oberirdisch geführt werden.

— **Geltungsdauer der Sonntagsrückfahrkarten zu Weihnachten.** Für Reisen während der Feiertage gelten die Sonntagsrückfahrkarten diesmal, da in diesem Jahre der 27. Dezember auf einen Sonntag fällt, vom 23. Dezember 12 Uhr mittags bis zum 27. Dezember einschließlich.

— **Die Arbeiterrückfahrkarten zu Weihnachten.** Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft macht bekannt, daß anläßlich des diesjährigen Weihnachtsfestes die Arbeiterrückfahrkarten bereits am 23. Dezember, also am Tage vor Heiligabend, ausgegeben und benutzt werden dürfen. Die Karten gelten also vom Tage vor Heiligabend oder am Heiligabend selbst zur Fahrt nach dem Wohnort der Angehörigen bis zum Montag, 28. d. M., einschließlich zur Rückfahrt nach dem Arbeitsort.

— **Noch Paßzwang in der Kölner Zone.** Die Neuregelung d[…] Paßzwanges für die Kölner Zone ist seit 1. Dezember in Kra[…] Danach muß jeder Einwohner über 16 Jahre wie auch jeder E[…]reisende im Besitz eines Ausweises sein und diesen bei si[…] tragen. Der Ausweis ist aber nicht mehr an eine bestimm[…] Form gebunden. Es genügt jeglicher von einer deutschen [..]ständigen Behörde ausgestellte Personennachweis, Paß oder [..] gleichwertiges Heimatspapier. Der Nichtbesitz solchen Au[…]weises zieht unter Umständen Unannehmlichkeiten nach si[…] wird aber nicht mehr strafrechtlich verfolgt.

Am Tage der Räumung, die Mitte Januar erwartet wird, fä[…] die Bestimmung natürlich ganz fort.

— **12 000ste Lokomotive der Firma Borsig.** Heute fand d[…] Übergabe der 12 000sten von der Firma Borsig gebauten Lok[o]motive an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft statt. D[…] Lokomotive wurde von Herrn Geheimrat Dr.-Ing. e. h. Ern[…] Borsig dem Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellscha[…] Dr.-Ing. Hammer im Werke zu Tegel übergeben. Das Reich[…]verkehrsministerium war durch Herrn Ministerialdirektor Gu[…]brod vertreten.

Die größte Zweizylinder-Schnellzuglokomotive (Einheitslokomotive) der Deutschen Reichsbahn, die 12 000ste Lokomotive der Firma A. Borsig G. m. b. H., Berlin-Tegel.

Die Maschine ist die schwerste und leistungsfähigste Zwe[i]zylinder-Schnellzugslokomotive, die in Deutschland geba[ut] wurde. Die besondere Bedeutung dieser Maschine liegt dari[n,] daß sie in ihrer Konstruktion aus dem vom Deutschen Lok[o]motivverband gegründeten und unterhaltenen Vereinhe[it]lichungsbüro hervorgegangen ist. Dieses Büro ist der Firm[a] Borsig angegliedert, untersteht dem Leiter ihrer Lokomoti[v]bauabteilungen und wird unter enger Fühlungnahme mit d[er] Hauptverwaltung der Reichsbahn-Gesellschaft und des Eise[n]bahn-Zentralamtes geleitet.

— **Ausstellung über die historische Entwicklung der Ve[r]kehrskarten von der Römer- bis zur Jetztzeit.** Eine solche v[on] dem Bibliothekar Dr. Reindl großzügig angelegte Ausstellu[ng] fand im großen Festsaal des Verkehrsministerialgebäudes [in] München vom 9. bis 15. Dezember 1925 statt. Aus der Fülle d[es] Gebotenen ist hervorzuheben: Die Weltkarte des Castorius, g[e]nannt die Peutingersche Tafel, eine römische Straßenkar[te] (Itineraria picta) aus dem Jahre 230 n. Chr. stammend, fern[er] ein in Wallerstein aufgefundenes Bruchstück des Itinerariu[m] Antonini (ca. 300 n. Chr.). Die älteste bayerische Kartograph[ie] ist vertreten durch Aventins-Karte von Bayern (1533), Phili[pp] Apians 24 bayer. Landtafeln (1566), die Weinersche Karte v[on] Ober- und Niederbayern (1579) und die Tabula Geographi[ca] von Georg Philipp Finckh aus den Jahren 1663—1671. Auße[r]ordentlich reichhaltig sind in der Ausstellung vertreten die s[o]genannten Post- und Reisekarten aus der Taxisschen Ze[it,] welche sofort durch ihre prächtigen technischen Ausführung[en] (Kupferstiche) in die Augen fallen. Die erste „Reise-Chart[e"] von Deutschland wurde von den Gebr. (Georg und Konra[d)] Jung von Rotenburg o. Tbr. zu Nürnberg 1641 veröffentlic[ht.] Technisch am schönsten ausgeführt ist die aus dem Jahre 17[…] stammende „Post Charte der Kaiserl. Königl. Erblanden". Ebe[n]falls sehr zahlreich und prächtig sind die Post- und Reis[e]karten aus der Übergangszeit von 1800 bis 1850, wovon sofo[rt] auffallen die Walchsche Karte des Bayer. Kreises (Augsbu[rg] 1796), der zweibändige Reiseatlas von Adrian von Riedel (180[…]) und die „Postkarte" von Bayern aus dem Jahre 1810 von Coul[…] Historisch interessant sind auch die sogenannten Reise- u[nd] Influenzkarten der damaligen Eil-Post- und Brancard-Wag[en-]Course von Franz Raffelsperger (1827—1833), ferner die „Po[st]meilenzeigerkarten" von 1600—1800. Außerdem bringt die Au[s]stellung eine lückenlose Darstellung der Postkurskarten v[on] 1850 bis jetzt, der Telegraphen- und Telephonkarten, sowie d[er] bayerischen und deutschen Eisenbahnkarten von 1835 bis jet[zt.] Wirkungsvoll wirkt das Bild, wenn man die paar Eisenbah[n]linien auf der Karte von 1846 vergleicht mit dem Riesen-Eise[n]bahnnetz, das die deutsche Eisenbahnkarte von 1925 darstel[lt.]

Besonders sehenswert ist auch die Karte der „Eisenbahnwüsten“ Bayerns (1907) und die große Karte der Kraftpostlinien in Bayern nach dem Stande vom 1. Mai 1925. Ein Teil der Ausstellung zeigt weiter eine Reihe von seltenen „Atlanten“, namentlich solche, die in Nürnberg und Augsburg unter den bekannten Firmen Homann, Homanns Erben und Weigel, Walch und Lotter verfertigt wurden (1700—1800), aber auch ältere Atlanten, wie z. B. den „Novus Atlas“ aus Amsterdam 1638. Ganz sinnig ist der Gedanke, auch die berühmten bayerischen Kartographen im Bilde auf der Ausstellung zu verherrlichen. so z. B. Aventin, Pirkheimer, Martin Beheim, Joh. Bapt. Homann, Joh. Schöner, Adrian von Riedel usw. An den Seitenwänden des Festsaales sind endlich noch große Landkarten (auf Stäben) ausgestellt, welche uns eine vorzügliche Vorstellung von der jetzigen Ausdehnung der Seeschiffahrt, der deutschen Binnenwasserstraßen, der bayerischen Telegraphen- und Telephonlinien, der bayerischen Kraftpostlinien und der bayerischen und deutschen Eisenbahnlinien geben.

Österreich.

— Die Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen. Einem Vortrag des Direktors für die Elektrisierung der österreichischen Bundesbahnen, Sektionschef Ing. Dittes, der kürzlich in Innsbruck gehalten wurde, entnehmen wir folgendes: Nach Überwindung der unvermeidlichen Anfangsschwierigkeiten wickelt sich der elektrische Betrieb auf der 107 km langen Salzkammergutlinie und auf der 136 km langen Arlbergstrecke Innsbruck-Bludenz nunmehr im allgemeinen klaglos ab und zeigt sich seine Überlegenheit gegenüber dem Dampflokomotivenbetrieb namentlich auf den Steilrampen der Arlbergstrecke, wo unter anderem die schweren Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von dreißig Stundenkilometern gegenüber fünfzehn Stundenkilometern beim Dampfbetrieb, also flotter als früher die Schnellzüge, befördert werden. In welchem Maße die Leistungsfähigkeit des elektrischen Betriebes diejenige des Dampfbetriebes heute schon übertrifft, geht daraus hervor, daß nach den Dienstplänen im elektrischen Betrieb für den gesamten Zugdienst Innsbruck-Bludenz das Erfordernis an Lokomotiven um 56 % geringer ist; dementsprechend sind auch die Kilometerleistungen höhere. Dienstplanmäßig war die monatliche Leistung bei Schnell- und Personenzügen mit Dampflokomotiven 4200 Kilometer, bei Güterzügen 2500 Kilometer. Diesen Zahlen entsprechen beim elektrischen Betrieb 7200, beziehungsweise 5000 Kilometer. Die gesamten Kosten der weiteren Elektrisierung der Strecken westlich von Salzburg wurden mit 88 Millionen Goldkronen ermittelt. Was der Weiterbau für die österreichische Volkswirtschaft bedeutet, mag daran ermessen werden, daß es nach einer vorsichtigen Schätzung möglich sein wird, in den elektrotechnischen, Maschinen- und Lokomotivfabriken, bei den Wasserkraftbauten, bei dem Bau der Unterwerke der Zugförderungsanlagen usw. in den kommenden drei Jahren 20 000 bis 30 000 Arbeiter durch längere oder kürzere Zeit zu beschäftigen, was wesentlich zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit beitragen wird. Unsere auf hoher Vollendungsstufe stehende heimische Industrie wird uns instand setzen, erklärte Ing. Dittes, fast alles zur Elektrisierung Notwendige im Inlande zu beschaffen und die Bauten vorwiegend durch inländische Unternehmungen durchzuführen, so daß wir damit rechnen können, daß mindestens drei Viertel der 88 Millionen Goldkronen, also rund 100 Millionen Schilling, im Inland bleiben und die österreichische Wirtschaft beleben und befruchten werden. Die Strecken des neuen Elektrisierungsprogramms Salzburg-Wörgl, Kufstein-Wörgl-Brenner weisen eine Betriebslänge von 303 km auf. Sie sind mit Ausnahme der 14 km langen Strecke Kufstein-Wörgl durchweg zweigleisig. Von den in den letzten Jahren auf elektrischen Betrieb umgewandelten Strecken hat die Linie Innsbruck-Landeck-Bludenz eine Länge von 136 km, die Linie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim 107 km, das sind zusammen 243 km. Im Bau, beziehungsweise in Bauvorbereitung sind gegenwärtig die Strecken Bludenz-Feldkirch, Feldkirch-Bregenz und Feldkirch-Buchs mit zusammen 77 km. Dazu kommen noch die erwähnten 303 km, so daß nach Durchführung des zweiten Elektrisierungsabschnittes insgesamt 623 km Vollbahnstrecke in elektrischem Betrieb sein werden. Die dadurch eintretende Kohlenersparnis kann mit rund 420 000 t im Jahre angenommen werden. Die Durchführung des neuen Elektrisierungsprogramms ist derart gedacht, daß zu Beginn 1927 die Strecke Kufstein-Wörgl-Innsbruck in Betrieb genommen werden soll, und zwar zunächst noch unter Energiebezug aus dem Ruetz- und Spullerseekraftwerk. Ende 1927, zu welchem Zeitpunkt bereits das Achenseewerk stromlieferungsfähig sein soll, wird die Inbetriebnahme der Strecken Saalfelden-Wörgl und Innsbruck-Brenner folgen, während Ende 1928 die Strecke Salzburg-Saalfelden als Schlußstein angefügt werden wird. Die Kraftversorgung der Linien Salzburg-Wörgl und Kufstein-Innsbruck-Brenner wird durch zwei den Bundesbahnen gehörende Werke, das Mallnitz-Werk und das Stubachwerk, und durch das seitens der Tiroler Wasserkraftwerke A. G. zu erbauende Achenseewerk erfolgen. Von den für die Fortsetzung der Elektrisierung erforderlichen ungefähr 75 elektrischen Lokomotiven ist ein namhafter Teil mit einem Werte von mehr als 20 Millionen Schilling bereits endgültig in Auftrag gegeben. Die Bauart der neuen Lokomotiven schließt sich zum Teil den auf der Arlbergstrecke schon in Betrieb stehenden Lokomotiven an, zum Teil werden die Lokomotiven aber, erhöhten Anforderungen in bezug auf Kraft und Geschwindigkeit entsprechend, eine neue Type darstellen.

— Österreichs Außenhandel im ersten Halbjahr 1925. Das erste Halbjahr 1925 hat im österreichischen Außenhandel eine wesentliche Verringerung des Passivums gegenüber der gleichen Zeit 1924 gebracht. Insbesondere ist diese Besserung auf den Rückgang der Einfuhr und weniger auf die Steigerung der Ausfuhr zurückzuführen gewesen. Während nämlich im ersten Halbjahr 1924 für 1,6 Milliarden Schilling Waren ein- und für 897 Millionen Schilling Waren ausgeführt wurden, verringerte sich die Einfuhr für diese Zeit des laufenden Jahres auf 1,2 Milliarden, beziehungsweise trat eine Steigerung der Ausfuhr auf 928 Millionen Schilling ein. Diese Besserung beruht auf der verminderten Einfuhr von Nahrungsmitteln und Getränken, von mineralischen Brennstoffen und insbesondere von Rohstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten. Die Steigerung der Ausfuhr war besonders bei den lebenden Tieren und Rohstoffen zu beobachten. Unter den Herkunftsländern steht, wie im Vorjahre, die Tschechoslowakei an erster Stelle, aber während 1924 22,6 % der Einfuhr aus der Tschechoslowakei kamen, betrug im ersten Halbjahr 1925 der Anteil der Tschechoslowakei nur 19,2 %. Auch Deutschland hat etwas weniger, nämlich 14,8 gegen 15 %, nach Österreich ausgeführt. An dritter Stelle stehen die Vereinigten Staaten mit 9,2 %, während im vorigen Jahre nur 5,6 % der Gesamteinfuhr von dort kamen. Dagegen hat sich Ungarns Anteil von 11,7 auf 8,5 % vermindert. Polens Ausfuhr hat bei uns im ersten Halbjahr eine größere Rolle als 1924 gespielt. Bei der Ausfuhr ist die Bedeutung Deutschlands als österreichisches Absatzgebiet gestiegen, da 15,5 gegen 13,1 % der Ausfuhr dorthin gingen. Der Absatz nach der Tschechoslowakei hat sich etwas vermindert, während der Anteil Italiens um eine Kleinigkeit gestiegen ist. Südslawien nahm nur 8,9 gegen 10,4 % unserer Ausfuhr ab. Im Übergangsverkehr wurden 12,6 Millionen Meterzentner ein- und ausgeführt gegenüber 32 Millionen im gesamten Vorjahre.

— Verkehrsstatistik der Österreichischen Bundesbahnen.

Betriebsleistung:	September
1000 Zugkilometer	3,898
1000 Wagenkilometer	72,409
Verkehrsleistung:	
1000 Nutzlasttonnenkilometer der personenführenden Züge	53,266
der Güterzüge	304,444
Verkehrseinnahmen (einschl. d. Verkehrssteuern, vorläufiges Ergebnis) 1000 S	43,986
davon Personen- und Gepäckverkehr	16,950
Güterverkehr	27,036

— Eröffnung der Zugspitzbahn noch im Februar 1926? Die Bauleitung der Zugspitz-Seilbahn teilt mit, daß die Arbeiten sowohl auf der Bahnstrecke als auch in der Bergstation soweit gediehen seien, daß mit Bestimmtheit der Betrieb im Februar 1926 eröffnet werde.

Übrige europäische Länder.

— Norwegische Eisenbahnpolitik. Anstatt das größte Gewicht auf einen allen Anforderungen gewachsenen Ausbau der Stammbahnen zu legen, wurde die norwegische Eisenbahnpolitik bis in die jüngste Zeit von dem Bestreben geleitet, möglichst viel neue Landesteile durch Eisenbahnen zu erschließen. Hervorragende Eisenbahnfachleute, wie der verstorbene Generaldirektor Platou, vereinzelt auch Mitglieder des norwegischen Storting, wie Staatsminister Mowinckel, kämpften vergebens gegen diese, vom norwegischen Storting angestrebte Politik. In gleichem Sinne wie Platou äußerte sich kürzlich auch der norwegische Eisenbahndirektor Aubert gegenüber Pressevertretern. Er führte dabei u. a. folgendes aus: Der norwegische Eisenbahnbauplan von 1908 trägt den Charakter eines Kompromisses. Ein großer Fehler sei der inzwischen vollendete Bau der Dovrebahn. Auch der Bau der Linien Namsos-Grong, der Nebenbahnen Neslandsvand-Kragerö, Aamli-Tveitsund, der Flaamsbahn, der Linie Voss-Eide seien unzweckmäßig. Man hätte statt der Dovrebahn die alte Verbindung Oslo-Drontheim über Röros neuzeitlich ausbauen, statt der anderen Seitenlinien die gesamten Mittel für den Bau der Nordlands- und Südlandsbahn, also zweier Stammbahnen, verwenden sollen.

Die zur Zeit im Bau befindliche Numedalsbahn habe gar keine wirtschaftliche Berechtigung. Man hätte 5 Mill. Kr. für den Ausbau der Chausseen nach Nore (Kraftwerk) ausgeben sollen, anstatt 32 Mill. Kr. für den Bau einer Eisenbahn. Was die Verbesserung der Linie Oslo-Drontheim angehe, hätte man besser getan, die Rörosbahn bis Tynset umzubauen, eine neue Linie von Tynset über Kvikne-Ulsberg nach Stören anzulegen und das letzte Stück, Stören-Drontheim, wie es auch erfolgt ist, umzubauen. Hätte man sich bei Aufstellung der Baupläne 1894 und 1908 auf den Bau der Stammbahnen konzentriert, hätte man 1929 die Nordlandsbahn bis Mosjön und die Südlandsbahn bis Kristianssand eröffnen können. Immerhin müsse man auch bei der jetzigen Lage in erster Linie an den Bau dieser beiden Linien denken.

Die Ausführungen von Eisenbahndirektor Aubert erscheinen uns berechtigt. Wir verweisen auch auf „Archiv für Eisenbahnwesen", Jahrg. 1920, S. 351 ff. Ein Teil der norwegischen Presse tritt neuerdings ebenfalls dafür ein, daß man jetzt in erster Linie an den Bau der Stammbahnen denkt und die übrigen Bauten in den nächsten Jahren zurückstellt.

— **Herabsetzung der norwegischen Personentarife und Bettkartenpreise.** Die norwegische Staatsbahn hat die Mindestpreise bei der Benutzung von Personenzügen für eine Fahrkarte 3. Klasse von 50 auf 30 Öre, für eine solche 2. Klasse von 85 auf 60 Öre herabgesetzt. Gleichzeitig haben die Bettkartenpreise eine Ermäßigung auf die Sätze vor der letzten Erhöhung im Jahre 1924 erfahren. Sie betragen jetzt auf den Strecken Oslo-Bergen und Oslo-Drontheim in der 1. Klasse 20 Kr., in der 2. Klasse 10 Kr. und in der 3. Klasse 5 Kr., auf der Strecke Oslo-Brevik 10 bzw. 5 bzw. 3 Kr.

— **Schwedische Tarifreform.** Die Vorarbeiten für eine Tarifreform sind seitens der schwedischen Staatsbahn soweit gefördert worden, daß Anfang 1926 mit der Veröffentlichung der Vorschläge zu rechnen ist. Wie wir erfahren, sind keine erheblichen Tarifherabsetzungen geplant, sondern nur unbedeutende Aenderungen und Anpassungen. Mit der Einführung der neuen Tarife wird nicht vor dem 1. Januar 1927 zu rechnen sein.

— **Luftdruckbremse in Schweden.** Von dem Güterwagenpark der schwedischen Staatsbahn sind jetzt 93,7 % mit der Luftdruckbremse (Kunze-Knorr) bzw. Luftdruckleitung ausgerüstet.

— **Betriebsergebnisse der tschechoslowakischen Staatsbahnen.** Im Monat September wurden befördert: 22 516 649 Personen (gegenüber dem gleichen Monat im Jahre 1924 um 3401 Personen weniger), 12 528 t Gepäck und Expreßgüter (+ 124 t) und 5 475 449 t Frachtgüter (+ 364 562 t). Unter diesen befinden sich 2 238 831 t Kohle, Koks und Briketts (+ 18 542 t). Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen Kc 78 701 991 (+ Kc 3 940 934), aus dem Frachtverkehr Kc 298 821 161 (+ Kc 61 035 188). Die Gesamteinnahmen betrugen 377 523 152 Kc (+ Kc 64 976 122).

— **Frachtbegünstigung für Zuckersendungen nach gewissen tschechoslowakisch-deutschen Grenzstationen.** Die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung hat mit Gültigkeit vom 14. Dezember für Zuckersendungen aus sechs Stationen, wie Olmütz, Zwittau, Prerau usw., nach den nächsten tschechoslowakischen Grenzstationen Jägerndorf, Mittelwalde und Oderberg ermäßigte Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg bewilligt. Die Ermäßigung beträgt 64 Heller für 100 kg.

— **Kai- und Lagerhausgesellschaft in Triest.** Die gemischtwirtschaftliche Kai- und Lagerhausgesellschaft in Triest ist Wirklichkeit geworden. Das diesbezügliche Dekret Nr. 1789 vom 3. September d. J. ist am 26. v. Mts. in der „Gazzetta Ufficiale" veröffentlicht worden.

Die Gesellschaft, deren Lebensdauer auf 20 Jahre beschränkt ist, wird mit einem voll eingezahlten Kapital von 5 000 000 Lire, das in 5000 Anteilen zu je 1000 Lire zerlegt ist, ausgestattet sein. Die Anteile werden von den Provinzen Triest, Pola und Udine, der Gemeinde Triest, der Handelskammer in Triest, vom Verband der Reeder der Venezia Ciulia, von den Verbänden für Handel und Industrie und der Venezia Ciulia und von der Vereinigung der Triester Spediteure übernommen. Die Gesellschaft bekommt die gesamten Gelände und Einrichtungen des Freihafens unentgeltlich zur Verfügung gestellt und erhält in den ersten fünf Rechnungsjahren eine jährliche staatliche Subvention von 5 Millionen Lire. Nach dem Jahre 1930 soll die Subvention, dem erzielten Ergebnis der vergangenen fünf Jahre entsprechend, gekürzt werden. Kapital und Staatszuschüsse unterliegen der direkten Vermögenssteuer **nicht**.

Die Bildung eines beratenden Handelsausschusses ist angeordnet, der sich über die vom Präfekten im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Verwaltungsrats zur Prüfung vorgelegten allgemeinen Handels- und Verkehrsfragen des Triester Hafens zu äußern hat.

Nach Art. 5 der Verordnung kann der Verwaltungsrat auf Vorschlag des Finanzministers und im Einvernehmen mit dem Verkehrs- und Wirtschaftsminister durch Königliches Dekret ermächtigt werden, zu Lasten der Schiffe, der Waren und der Passagiere, die den Freihafen benutzen, Gebühren einzuheben, deren Maximalhöhe noch festgesetzt wird. Nach Art. 9 hat ferner der Verwaltungsrat das Recht, für die Benutzung der Hafeneinrichtungen fallweise besondere vom Normaltarif abweichende Abmachungen zu treffen, vorausgesetzt, daß dadurch der Voranschlag des Rechnungsjahres nicht beeinträchtigt wird, daß dabei die gleiche Behandlung aller Benutzer gesichert ist und daß dabei nicht gegen die in internationalen Abmachungen festgelegten Vergünstigungen verstoßen wird.

Weitere Artikel regeln die Vermietung von Hafengelände und die damit verbundenen Auflagen, die Beziehungen der Gesellschaft zur Eisenbahndirektion, der Zoll- und Finanzverwaltung, dann die Beleuchtung, Wasserversorgung, Reinigung, Instandhaltung und Überwachung der Hafenanlagen sowie Arbeiter- und Pensionsfragen.

— **Anderthalb Millionen ausländische Touristen in Italien.** Der Krieg hatte den Zustrom fremder Touristen in Italien ganz wesentlich herabgedrückt, und erst 1920, im zweiten Jahre nach dem Waffenstillstand, ging die Besucherzahl wieder hinauf auf rund 232 000 gegen rund 450 000 Besucher in der Vorkriegszeit. Im Jahre 1921 stieg die Zahl der Besucher auf 500 000, 1922 auf rund 600 000, 1923 auf 700 000 und 1924 auf 835 000. Im laufenden Jahre wird ihre Zahl 1,5 Millionen übertreffen, wie heute schon annähernd festgestellt werden kann.

— **Ein neues Reisebüro in Paris.** Die Internationale Schlafwagengesellschaft hat in Paris an der Ecke der Rue Scribe und des Boulevard des Capucines ein Reisebüro eröffnet. Neben dem Verkauf von Fahrkarten und Platzkarten werden auch Hotelzimmer besorgt sowie Platzbestellungen in Flugzeugen und auf Schiffen, Geldwechsel, Theaterkartenbesorgung usw. erledigt.

— **Ein Denkmal für Sir William Acworth.** Eine Anzahl führender Männer des englischen Eisenbahnwesens veröffentlichen in „Railway Gazette" einen offenen Brief, in dem sie zur Sammlung von Geldmitteln für die Errichtung eines Denkmals für Sir William Acworth auffordern. Die Art des Denkmals steht noch nicht fest; die Entscheidung über diese Frage wird davon abhängen, wie reichlich die Spenden eingehen. Als Aufstellungsort wird voraussichtlich die Londoner Volkswirtschaftsschule gewählt werden, zu deren Gründern Acworth gehört und an der er auch dauernd gelehrt hat.

— **Ausflugverkehr der London und Nordostbahn.** Seit der Einführung von Ausflugsonderzügen von im Innern Englands gelegenen Städten nach der Küste zu ermäßigten Preisen ist diese Einrichtung der London und Nordostbahn von 250 000 Ausflüglern benutzt worden. Zu ihrer Beförderung waren 563 Züge nötig, die über 160 000 Zugkilometer zurückgelegt haben. Die Art, wie diese Züge sich eingebürgert haben, gibt der Verwaltung der London und Nordostbahn Anlaß, für nächstes Jahr ihre Durchführung in vermehrter Zahl in Aussicht zu nehmen.

Fremde Erdteile.

— **Über die Ussuribahn** wurden wirtschaftsamtlichen Angaben zufolge in der Zeit vom 1. Oktober 1924 bis Ende August 1925 108 Mill. Pud Güter befördert. Davon entfallen auf Getreidefrachten (Soyabohnen) allein 55 Mill. Pud, auf Steinkohle 19 Mill. Pud, auf Holz 18 Mill. Pud. An Reisegepäck und Eilgut wurden 300 000 Pud befördert. Der Personenverkehr erfaßte mehr als 1,8 Mill. Reisende. Die Zahl der Personenkilometer betrug 13,2 Millionen gegen 12,7 und 9,9 Millionen in den beiden vorhergehenden Jahren. Der Prozentsatz der zahlenden Reisenden hat sich in den drei letzten Jahren mit der Rückkehr zu ordentlichen Verhältnissen bedeutend gebessert und ist von 33 auf 79,3 % gestiegen. Die Bahn verfügte am 1. September über 178 gebrauchsfähige und 50 ausbesserungsbedürftige Lokomotiven, über 217 gebrauchsfähige und 146 ausbesserungsbedürftige Personen- und über 4302 lauffähige und 3198 ausbesserungsbedürftige Güterwagen. Für Bauarbeiten, in der Hauptsache Brückenbauten, sind für das kommende Jahr 4,1 Mill. Rubel ausgeworfen gegenüber 1,2 Mill. Rubel im letzten Jahre. Der Unterbau der Strecke befindet sich durchgehend in schlechtem Zustande und bedarf, was Brücken- und Schwellenmaterial anlangt, gründlicher Ausbesserung.

— **Stillgelegte Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.** Daß in den Vereinigten Staaten von Amerika in der letzten Zeit eine ganze Anzahl Eisenbahnen stillgelegt, zum Teil auch abge-

chen worden ist, weil der schwache Verkehr den Betrieb ht mehr lohnte, darüber ist in dieser Zeitung wiederholt be- ıtet worden. Die Straßenabteilung des amerikanischen Land- tschaftsministeriums hat Erörterungen über die Gründe ser Erscheinung angestellt und ist dabei zu dem Ergebnis ge- nmen, daß nicht, wie man allgemein anzunehmen geneigt ist, Wettbewerb des Kraftwagens den Rückgang des Verkehrs der Eisenbahn verursacht. Vielmehr sind in vielen Fällen Naturschätze erschöpft, zu deren Abbeförderung die Eisenbahn ächst gedient hat. Aus diesem Grunde ist die Schließung Betriebes in 65 % der Fälle beschlossen worden, und die da- ı betroffenen Eisenbahnen machen 57,8 % der Länge der still- egten Eisenbahnen aus. Bei 30 % der Fälle war der Wett- verb anderer Eisenbahnen der Grund für die Einstellung des riebes, und so bleiben nur 5 %, wo der Wettbewerb des ftwagens auf der Straße der Eisenbahn soviel Verkehr ent- en hat, daß sich der Betrieb nicht mehr lohnte. Die stillge- ten Eisenbahnen verteilen sich über fast alle Bundesstaaten ı Nordamerika: nur acht Staaten sind von solchen Vorgängen schont geblieben. In der Zeit von 1920 bis Anfang Mai 1925 das Bundesverkehrsamt 41 Genehmigungen erteilt, ganze enbahnen mit einer Gesamtlänge von 2590 km zu schließen. weitere Genehmigungen bezogen sich auf Teilstrecken mit er Länge von 1335 km. In demselben Zeitraum ist der Bau ı 4304 km neuer Eisenbahnen genehmigt worden.

– **Elektrischer Betrieb der Virginia-Eisenbahn.** Die Virginia- enbahn hat eine 58 km lange Strecke ihres Netzes für den ktrischen Betrieb ausgerüstet, zunächst aber die neue Form Zugförderung nur auf einer 24 km langen Teilstrecke mit er Steigung von 1 : 48 eingeführt. Auf dieser Steilrampe ßten bisher die Züge, die eine Last von 5500 bis 5700 t dar- llen, von drei Lokomotiven befördert werden, von denen eine der Spitze stand, während die zwei anderen, solche der wersten Bauart, nachschoben; die Geschwindigkeit betrug ei etwa 11 km. Bei elektrischem Betrieb sind dazu nur zwei komotiven nötig, und die Geschwindigkeit kann dabei auf km gesteigert werden. Auf der abfallenden Strecke bis an Küste, wo die Kohlen verladen werden, wird Dampfbetrieb behalten. Der Strom wird in einem bahneigenen Kraftwerk : 80 000 PS Leitung erzeugt. Es sind zunächst zehn dreiteilige l sechs einteilige Lokomotiven beschafft worden; die letzt- annten sind für den Verschiebedienst bestimmt. Bemerkens- rt ist an den Lokomotiven, daß zwei von ihnen versuchsweise Einrichtungen zur drahtlosen Übermittlung von Nachrichten gerüstet sind. Die Strecke verläuft so, daß man nur an weni- Stellen die ganze Länge des Zuges von der führenden Loko- tive aus übersehen kann. Die Rundfunkeinrichtung soll daher u dienen, die Möglichkeit einer Verständigung zwischen den den Lokomotivführern zu schaffen. Wenn sich die Einrich- g bewährt, sollen auch die übrigen elektrischen, möglicher- ise auch die Dampflokomotiven mit ihr ausgestattet werden.

– **Notlage der argentinischen Staatsbahnen.** Unter der vorigen gierung von Argentinien, unter dem Präsidenten Irigoyen, ren für die Staatsbahnen reichliche Mittel vorhanden, wenn auch auf dem Wege der Anleihe beschafft werden mußten. jetzige Regierung unter Dr. Alvear lehnt es ab, die Verant- ctung für irgendwelche Ausgaben zu übernehmen, die nicht den gesetzgebenden Körperschaften bewilligt sind, eine mlichkeit, über die sich die vorige Regierung hinwegsetzte. Verwaltung der Staatsbahnen hat daher einen Notruf er- en lassen, in dem sie darlegt, daß sie sofort ungefähr 3 Mill. llar habe muß, wenn sie den Betrieb im Gange halten soll. Hauptteil dieser Ausgaben, etwa zwei Drittel davon, würde die Beschaffung von Lokomotiven entfallen. Der Rest des rags soll für Verstärkung von Brücken und Oberbau, für den ı von Kreuzungs- und sonstigen Nebengleisen u. dgl. auf- vendet werden.

– **Neue Geschäftsbeziehungen zwischen Argentinien und Boli- n.** Kaum ist die neue Eisenbahnverbindung zwischen Argen- en und Bolivien eröffnet (s. a. Nr. 49 d. Ztg. v. 3. XII. 25, 1392), so wird sie von Argentinien aus benutzt, um neue Ab- zgebiete für die Erzeugnisse dieses Landes zu erschließen. Bolivien wird im wesentlichen Bergbau und nur wenig Land- tschaft betrieben, und so muß denn dieses Land, das bekannt- ı keine eigene Küste hat und daher auf die Eisenbahn zur bindung mit dem Ausland angewiesen ist, erhebliche Mengen ı Gütern einführen. Mehl wurde z. B. bisher in großem Um- g aus dem südlichen Chile bezogen, während nunmehr die reide bauenden Gegenden von Nord-Argentinien eine Bezugs- lle für Mehl und Getreide bilden werden, von der aus ivien bequem zu erreichen ist. Ebenso wird Heu und Obst. ht weniger werden auch Maschinen aus Argentinien eingeführt den, und die Vereinigten Staaten von Amerika, die bisher ivien mit vielen, was es braucht, versorgten, werden den en Wettbewerb empfindlich spüren. Argentinien hat zunächst einen Zug mit seinen Erzeugnissen, sowohl der Landwirtschaft wie der sonstigen Gewerbe, nach Bolivien abgefertigt, dessen Inhalt für eine Jahrhundert-Ausstellung in Bolivien benutzt werden soll.

Wasserstraßenverkehr.

— **Winterliegezeit in der Oderschiffahrt.** Der Beginn der Winterliegezeit für die staatlichen Oderhäfen bei Cosel und Mühlgraben in Oppeln ist auf den 3. Dezember, für den staatlichen Sicherheitshafen zu Thiergarten und für die Schiffsliegestellen in den Schleusenkanälen Koppen, Schönau, Brieg, Linden, Ohlau und Rottwitz auf den 4. Dezember festgesetzt.

— **Stapellauf russischer Schiffe.** Am 25. Oktober 1925 hat auf den Baltischen Werken die große Feier des Stapellaufs der zwei ersten Sowjetschiffe „Gregori Sinowjew" und „Genosse Stalin" stattgefunden. Zur Feier erschienen eine Reihe Gäste aus Moskau, darunter Krassin, Mitglied des Wzik, und eine Delegation japanischer und chinesischer Vertreter. Die Leningrader Presse hat der Feier eine Reihe von Artikeln gewidmet. Es wurde betont, daß seit dem Jahre 1915 kein Schiff mehr von den Baltischen Werken vom Stapel gelaufen ist. Beide Schiffe sind für den Holztransport bestimmt und haben ungefähr 3000 t. In kürzester Zeit sollen noch zwei Schiffe namens „Michael Tomski" und „Genosse Krassin" hergestellt werden.

Kraftwagenverkehr.

— **Automobilstraße Frankfurt-Wiesbaden-Mainz.** Für diese neu anzulegende Automobilstraße sind die technischen Einzelheiten nunmehr festgelegt. Die Straße erhält eine Durchschnittsbreite von 7 m, mit der Möglichkeit der Erweiterung auf 9 m; hiervon entfällt auf die Gehwege eine Breite von 1½ m. Die Brückenbauten sind mit Rücksicht auf die spätere Verbreiterung der Straße zu 7½ m für die Fahrbahn und je 2¼ m für die Fußwege vorgesehen. Die erste 11 km lange Teilstrecke führt von Frankfurt-Rödelheim bis zum Nordausgang von Hattersheim; die zweite Teilstrecke erreicht bei Hochheim die alte Landstraße Wiesbaden-Frankfurt; die dritte Teilstrecke führt bis Kostheim-Kastel. Für den Verkehr Kostheim-Kastel-Wiesbaden ist ein Verbindungsarm zwischen den Teilstrecken zwei und drei von etwa 1 km Länge vorgesehen.

Luftverkehr.

— **Luftverkehr in Österreich.** Im Jahre 1925 hat der Luftverkehr in Österreich eine so außerordentliche Steigerung erfahren, daß dadurch die Stellung Österreichs im zwischenstaatlichen europäischen Luftverkehr ganz wesentlich verbessert und gefestigt wurde.

Auf den schon bisher bestandenen Luftverkehrslinien Wien-München, Wien-Prag, Wien-Budapest mit ihrem Anschluß an das große deutsche Luftverkehrsnetz sowie nach der Schweiz und Paris einerseits und nach dem Orient anderseits hat sich der Verkehr wesentlich verdichtet. Auf der von drei verschiedenen Gesellschaften nebeneinander beflogenen Strecke Wien-Budapest war der Zudrang von Reisenden und Gütern so groß, daß neben den fahrplanmäßigen häufig noch Sonderflugzeuge eingesetzt werden mußten. Eine Reihe neueröffneter Luftverkehrslinien hat im heurigen Jahr wirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Verbindungen geschaffen, so die Linie Wien-Krakau-Warschau mit der Abzweigung nach Lemberg, die Linie Wien-Klagenfurt, die nach ihrer in kurzem zu erwartenden Verlängerung nach Italien eine noch wesenlich erhöhte Bedeutung gewinnen wird, ferner die Verbindung Wien mit Paris über Innsbruck und Zürich. Durch die zweimal täglich beflogenen Linien Innsbruck-München wurden Innsbruck und Tirol auch an das deutsche Luftverkehrsnetz angeschlossen und die erste Teilstrecke einer wichtigen künftigen Nordsüdverbindung von Deutschland nach Italien über österreichisches Gebiet geschaffen. Durch die Linie Wien-Nürnberg-Leipzig wurde die derzeit kürzeste Luftverbindung Wiens mit Berlin hergestellt. Der durch die Tatkraft oberösterreichischer Luftfahrinteressenten eingerichtete Sommerverkehr ins Salzkammergut hat auch dieses bedeutende Fremdenverkehrsgebiet für die Luftfahrt erschlossen. In diesem Jahr wird der technische Betrieb auf den Strecken Wien-München und Wien-Krakau auch während des ganzen Winters weitergeführt. An dem erfreulichen Ausbau des Luftverkehrsnetzes hat sich die Österreichische Luftverkehr A. G. hervorragend betätigt, die ihren Betrieb mit Luftzeugen modernster Konstruktion in vorbildlicher und zuverlässiger Weise führt.

Im fahrplanmäßigen Verkehr wurden auf den vorerwähnten Strecken bis zum 31. Oktober d. J. 3303 Flüge durchgeführt. Hierbei wurden 829 500 Flugkilometer, davon 392 000 über österreichisches Gebiet, zurückgelegt, und 6011 Personen sowie 231 000 kg Güter befördert. Im Verhältnis zum gleichen Zeitraum des Vor-

jahres zeigt sich eine Steigerung der Zahl der Flüge um 74 % der Flugkilometer um 68 %, der beförderten Personen aber um 102 % und der beförderten Güter um 187 %.

Da im Jahre 1926 die Eröffnung einer Anzahl weiterer zum Ausbau des bestehenden Netzes wichtiger Luftverkehrslinien zu erwarten ist, kann mit einer wesentlichen Verdichtung des Luftverkehrs im nächsten Jahr gerechnet werden. Die gegenwärtigen, in Verwaltung des Bundes stehenden Flugplätze sollen weiter ausgestaltet werden, wobei insbesondere auf dem Hauptflugplatz Aspern bei Wien die unbedingt nötigen Ebnungen des Flugplatzbodens und die Errichtung einer Radiostation durchzuführen sind. Auch durch Ausbau des bestehenden Flugstreckensicherungsdienstes soll die Luftfahrt unterstützt werden.

Auf dem Gebiete österreichischer internationaler Luftverkehrspolitik ist folgendes zu verzeichnen. Der Staatsvertrag über den wechselseitigen Luftverkehr mit dem stammverwandten Deutschen Reiche ist bereits ratifiziert und in Kraft getreten. Ein Bundesgesetz über die Förderung des Luftverkehrs wurde im Bundesministerium für Handel und Verkehr entworfen und wird schon in allernächster Zeit mit den noch berufenen Stellen beraten werden.

Rechtspflege.

— **Aufwertung einer Unfallpension** ist zulässig, auch wenn das Gesetz ausdrücklich die Erstattung des durch verspätete Zahlung der Gebührnisse entstandenen Schadens versagt. (RG. v. 22. 9. 25 — III 97/25.)

Der Kläger hat am 29. Oktober 1917 als Eisenbahnschaffner im Betriebe der preußischen Eisenbahn einen Betriebsunfall erlitten. Durch rechtskräftiges Urteil des Landgerichts Stettin vom 27. Oktober 1924 wurde sein Anspruch auf Unfallpension dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Im Verfahren über die Höhe des Betrages verlangt der Kläger nur noch die Aufwertung seiner Pensionsansprüche, zu deren Abgeltung er von der Deutschen Reichsbahn im November 50 Goldmark erhielt. Das Landgericht Stettin billigte ihm für die Zeit vom Jahre 1918 bis 1. November 1923 1200 Goldmark zu. Das Oberlandesgericht Stettin hat dem Kläger, der weitere 2000 Goldmark verlangte, noch 1200 Reichsmark zugesprochen.

Gegen dieses Urteil hatte die beklagte Deutsche Reichsbahn Revision beim Reichsgericht eingelegt und sich auf den Art. 7 der Verordnung über die 12. Ergänzung des Besoldungsgesetzes vom 12. Dezember 1923 berufen. Denn dort wird dem Beamten der Ersatz des Schadens durch verspätete Auszahlung von Gebührnissen sowie der Anspruch auf Nachzahlung von Zinsen ausdrücklich versagt. Das Reichsgericht hat die Revision der Beklagten in der Hauptsache als erfolglos zurückgewiesen, nur hinsichtlich des Zinsanspruchs ist das Urteil insoweit aufgehoben worden, als es auch dem Zinsanspruch des Klägers stattgegeben hat. Der Anspruch auf Aufwertung der Zinsen ist abgewiesen. In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird ausgeführt: Wie der Kläger ausdrücklich erklärt hat, beansprucht er nicht Ersatz des Geldentwertungsschadens, welcher ihm durch die verspätete Auszahlung der auf die Zeit vom 1. November 1918 bis 1. November 1923 entfallenden Unfallpension entstanden ist. Vielmehr macht er das Recht auf Aufwertung der bezeichneten Pensionsbeträge geltend. Auch die von ihm beigebrachte Berechnung ist in diesem Sinne zu verstehen. Den Gegenstand der Entscheidung bildet somit ein Anspruch, der von einer Schadensersatzforderung der erwähnten Art wesentlich verschieden ist, weil nach dem dafür maßgebenden § 242 BGB. die Geldentwertung nach Billigkeit und deshalb gegebenenfalls nur teilweise zu berücksichtigen ist, während sie beim Schadensersatz stets in vollem Maße ausgeglichen werden muß. Der Art. 7 schließt nun aber nur Ansprüche auf Vergütung des durch spätere Auszahlung von Dienst- und Versorgungsbezügen verursachten Schadens aus, ergreift also den Anspruch auf Aufwertung solcher Bezüge, wie der erkennende Senat wiederholt ausgesprochen hat, nicht. Auch der Grundsatz, daß der Beamte A[illegible] passung seiner Ansprüche aus dem Dienstverhältnis an d[illegible] Geldentwertung nur nach Maßgabe der darüber erlassenen G[illegible] setze fordern kann, steht dem Anspruch des Klägers nicht en[illegible] gegen. An der Geltendmachung des Rechts auf die Aufwertu[illegible] rückständiger Bezüge wird der Beamte durch ihn nic[illegible] gehindert (RGZ. Bd. 109, S. 122 fg., insbes. S. 127/128).

Zu beanstanden ist das angefochtene Urteil nur, soweit es d[illegible] Berufung der Beklagten und dessen Antrag auf Zurückweisu[illegible] der Anschlußberufung auch gegenüber dem Zinsena[illegible] spruch des Klägers die Beachtung versagt. Da es sich bei d[illegible] Aufwertung um den rückständigen Betrag selbst handel[illegible] der nur richtig bemessen werden soll, so können Zinsen vo[illegible] dem Betrag nach dem bezeichneten Art. 7 nicht zugebillig[illegible] werden. K. M.-L.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1438.)

— **Der praktische Maschinenbauer.** Ein Lehrbuch für Leh[illegible] linge und Gehilfen, ein Nachschlagebuch für den Meister. He[illegible] ausgegeben von Dipl.-Ing. H. Winkel. Dritter Band: Ma[illegible] schinenlehre (Kraftmaschinen, Elektrotech[illegible] nik, Werkstattförderwesen). Bearbeitet von [illegible] Frey, W. Gruhl und R. Hänchen. Mit 390 Textabbildu[illegible] gen. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. VIII + 316 Seite[illegible] Preis geb. 12 *M.*

Das auf 4 Bände berechnete Lehrbuch, das sich eng an den vo[illegible] Deutschen Ausschuß für technisches Schulwesen aufgestellt[illegible] Lehrplan für Werkschulen anlehnt, will dem Lehrling und Ge[illegible] hilfen des Maschinenbaues während der Ausbildung ein gewisse[illegible] hafter Führer und in ihrer praktischen Tätigkeit ein zuve[illegible] lässiger Ratgeber sein. Scheinbar geht der Inhalt des vorliege[illegible] den Werkes über diesen Rahmen hinaus, da er mehr in das Ge[illegible] biet der Maschinenlehre hineinspielt. Berücksichtigt man abe[illegible] daß ein großer Teil der Maschinenindustrie oft verlangt, daß di[illegible] Werkschule die Ziele der öffentlichen Fortbildungsschule un[illegible] einer Fachschule in sich vereinigen soll — ein Standpunkt, de[illegible] auch Schwarze anerkennt — so erscheint die Bearbeitung de[illegible] Maschinenlehre einschließlich des gerade in der jüngsten Zeit a[illegible] Bedeutung gewinnenden Werkstattförderwesens als notwendi[illegible]

Im Abschnitt „Kraftmaschinen" wurde in erster Linie di[illegible] Wirkungsweise von Maschinen und Anlagen betont und auf bau[illegible] liche Einzelheiten absichtlich verzichtet. Einzelne Sonderauf[illegible] gaben aus der Mechanik sind dagegen eingehender behandelt, u[illegible] dies immerhin etwas schwierige Gebiet dem Leser in praktische[illegible] Beispielen näher zu bringen. Unter Herausarbeitung des Wesent[illegible] lichen sollten Grundlagen für das Verständnis geschaffen werde[illegible] um den Leser anzuregen, auch sonst mehr nach dem „Warum?[illegible] als nach der äußeren Form zu fragen. Nach einer kurzen Ei[illegible] leitung über Energiequellen und Wirkungsgrad werden Wasse[illegible] kraftmaschinen, Dampfkraftanlagen und Verbrennungskraft[illegible] maschinen behandelt, woran sich eine Darstellung der verschie[illegible] denen Meßgeräte anschließt.

Der Abschnitt „Elektrotechnik" bringt das für die Anwendun[illegible] wichtigste in knapper Darstellung, wobei eine mathematische Be[illegible] handlung des Stoffes vollständig vermieden worden ist, um de[illegible] angehenden Maschinenbauer mehr mit dem Wesen der Stark[illegible] stromtechnik vertraut zu machen. Ausführlicher dagegen ist de[illegible] Abschnitt „Werkstattförderwesen" gehalten, weil dieser mit de[illegible] Fertigung eng zusammenhängende Betriebszweig von große[illegible] Einfluß auf die Leistung und Wirtschaftlichkeit der Werke is[illegible] Die Kenntnis der Transportgrundlagen wird dem Leser in diese[illegible] Abschnitt in leicht faßlicher, beschreibender Weise vermittel[illegible]

Die ganze Anlage des Bandes ist übersichtlich, die Darstellun[illegible] knapp und klar und durch vorzügliche Zeichnungen und Abbil[illegible] dungen unterstützt, die Ausstattung vorzüglich. Das Buch kan[illegible] den angehenden Maschinenbauern nur empfohlen werden un[illegible] wird sich für den Unterricht in Werkschulen vorzüglich eigne[illegible]

Sch.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

Das „Übereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins" ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 neu aufgelegt und mit Rundschreiben Nr. III 248 den Verwaltungen zugesandt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 1. Januar 1926 wird die Bezeichnung des an der Linie Bautzen-Bad Schandau liegenden Bahnhofes Sebnitz in Sebnitz (Sa.) geändert.

Reichsbahndirektionsbezirk Osten. Der an der Strecke Waltersdorf-Freystadt gelegene Haltepunkt Emmagrub[illegible] erhält vom 1. Januar 1926 ab die Bezeichnung „Emmagrube Bielitz."

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind e[illegible] lassen worden:

Nr. III 246 vom 7. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsve[illegible] waltungen, betreffend das Vereinspersonenwagenübereinkomme[illegible] (VPÜ);

Nr. III 248 vom 9. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwal[illegible] tungen, die österreichischen Bundesbahndirektionen und da[illegible] Eisenbahn-Zentralamt Berlin, betreffend das Diensttelegramm[illegible] übereinkommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Aenderungen von Stationsnamen.

Umbenennung des Bahnhofs Eichhof in „Kiel-West".

Der an der für den öffentlichen Güterverkehr in Betrieb genommenen Teilstrecke Hassee-Eichhof der geplanten Bahn Kiel-Holtenau gelegene Bahnhof Eichhof erhält vom 1. Januar 1926 die Bezeichnung „Kiel-West".

Wir ersuchen ergebenst, hiervon den Vereinsverwaltungen unter „Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung" in der Vereinszeitung Kenntnis zu geben. (1212)

Altona, den 7. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Der an der Strecke Waltersdorf-Freystadt gelegene Haltepunkt Emmagrube erhält vom 1. Januar 1926 ab die Bezeichnung „Emmagrube-Bielitz". (1224)

Frankfurt (Oder), 7. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Osten.

Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1926 erhält der an der Strecke Ratibor-Deutsch Rasselwitz gelegene Bahnhof Groß Peterwitz die Zusatzbezeichnung „(Oberschlesien)".

Oppeln, den 11. Dezember 1925. (1237)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
für Oberschlesische Eisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Dezember 1925 wird im Abschnitt Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 18 unter den Versandstationen der Gruppe I nachgetragen: Bevelsberg Nord.

Berlin, den 9. Dezember 1925. (1227)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 13. Dezember 1925 wird der Geltungsbereich der Abt. XVI des genannten Tarifes erweitert.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. Dezember 1925. (1211)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Abteilung XVI des genannten Tarifs durch Aufnahme eines Abschnitts „Anwendungsbedingungen" ergänzt. (1217)

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1925 wird der genannte Tarif durch Aufnahme einer neuen Abteilung XVIII für Kalziumkarbid erweitert. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1222)

Altona, den 9. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 41 (Holzverkehr Polen-Niederlande).

Mit sofortiger Gültigkeit ist der letzte Satz in Ziffer 4 des Abschnitts I (Anwendungsbedingungen) zu streichen und durch folgenden zu ersetzen:

„Forderungsberechtigt ist derjenige, der die deutsche Fracht bezahlt hat".

Breslau, den 11. Dezember 1925. (1228)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Reichsbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 502.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 werden im Abschnitt F. I. a) auf den Seiten 73 und 75 des Tarifs die Zuschlagsfrachten der Arnstadt-Ichtershausener- und der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn von 8 RM. auf 3 RM. herabgesetzt.

Berlin, den 14. Dezember 1925. (1239)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 92 für den Verkehr Dänemark-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 14. Dezember 1925 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 7. Dezember 1925. (1214)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 (Verkehr Deutsche Seehäfen-Schweiz und umgekehrt).

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1925 tritt Nachtrag I in Kraft. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 10. Dezember 1925. (1230)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1925 wird in den genannten Tarif eine neue Abteilung für „Zucker, roh und raffiniert" aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Dezember 1925. (1235)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Gütertarif, Teil I, Heft 2.

Am 1. Januar 1926 tritt Nachtrag I des Tarifs in Kraft. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 11. Dezember 1925. (1234)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 14. Dezember 1925 wird die an der Bahnlinie Treuchtlingen-Ansbach liegende Station Ehlheim in den direkten Tarif aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen. (1210)

Erfurt, den 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirktion.

Tfv. 190. Deutsch-litauisch-lettisch-estnischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1925 erscheint ein neuer Gütertarif, der den am Verkehr beteiligten Dienststellen zugehen wird.

Außerdem werden die allgemeinen Dienstvorschriften zu diesem Verkehr, der deutsch - litauisch - lettisch - estnische Expreßguttarif sowie die hierzu gehörigen Dienstvorschriften durch Nachtrag bzw. Berichtigungsblatt ergänzt. (1215)

Königsberg (Pr.), 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Königsberg (Pr.).

Mit Wirkung vom 1. März 1926 tritt eine Änderung im Tarif über den Wechselverkehr zwischen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und der Bad Eilsener Kleinbahn ein. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Berlin, den 8. Dezember 1925. (1221)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft.
Im Auftrage:
Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft m. b. H.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife), Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 14. Dezember 1925 wird im Abschnitt Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 10 c für Brenntorf als Versandstation unter a) nachgetragen: Damme (Oldbg.).

Berlin, den 9. Dezember 1925. (1225)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer Gütertarif, Teil II.

Am 14. Dezember 1925 tritt ein Ausnahmetarif 15 für in Hamburg überseeisch eingeführtes Erdöl (Petroleum), roh, unbearbeitet zur unmittelbaren Durchfuhr durch Deutschland nach dänischen Stationen bei Verfrachtung von mindestens 500 t jährlich in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (1213)

Altona, den 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedischer Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1926 treten Nachtrag III des deutsch-dänischen und Nachtrag II des deutsch-schwedischen Kohlentarifs in Kraft. Sie enthaltn u. a. die Ausnahmetarife 1 und 2, die von westdeutschen, deutsch - oberschlesischen und niederschlesischen Steinkohlengewinnungsstätten gelten. Nähere Auskunft durch die Abfertigungen. (1223)

Altona, den 10. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 17. Dezember 1925: Aufnahme von Stationen in die A. T. 30, 31, 35, 35a, 41, 59, 61, 85, 89 und 92. Streichung von Stationen in den A. T. 31 und 60. Erläuterung zur Stelle „Apparate und Zubehörteile" des A. T. 35a. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 11. Dezember 1925. (1233)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen).

Am 1. Januar 1926 tritt der Nachtrag II zum Deutsch-Tschechoslowakischen Gütertarif (Verkehr mit deutschen Seehafenstationen) in Kraft. Er enthält neben der Einarbeitung der seit 1. August 1925 im Kundmachungswege durchgeführten Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen in der Hauptsache Erweiterungen des Geltungsbereichs einer größeren Anzahl Tarife (Aufnahme weiterer tschechoslowakischer Versand- und Empfangsstationen), ferner Änderungen von Tarifvorschriften sowie Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen. Der Nachtrag kann bezogen werden:

1. in Deutschland zum Preise von 1,50 RM
   a) von der Wirtschaftshauptverwaltung der Reichsbahndirektion Dresden in Dresden-N., Lößnitzstr. 12,
   b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen;
2. in der Tschechoslowakei zum Preise von 12 Kč
   a) von den Staatsbahndirektionen,
   b) durch Vermittlung der beteiligten Stationen.

Dresden, am 9. Dezember 1925. (1231)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Frachtrückvergütung im Wettbewerb gegen ausländische Wege.
Güterverkehr zwischen Österreich, Tschechoslowakei, Polnisch-Oberschlesien, Polen und darüber hinaus gelegenen Ländern einerseits und der Schweiz, Frankreich, Luxemburg, dem Saargebiet und Belgien andererseits.

1. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1925 gewährleistet die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft für Güter in Wagenladungen (ausgenommen Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen), die auf Grund der bestehenden Gütertarife zwischen Stationen in Österreich, der Tschechoslowakei, Polnisch-Oberschlesien, Polen und darüber hinaus gelegenen Ländern einerseits und Stationen in der Schweiz, Frankreich, Luxemburg, dem Saargebiet und Belgien andererseits über die geschlossenen Reichsbahnstrecken von Grenze zu Grenze befördert werden, im Rückvergütungswege die gleichen Frachten, die sich nach den in Betracht kommenden Tarifen zur Zeit der Beförderung über ausländische Bahnwege ergeben, wenn diese Frachten nach dem Ermessen der Reichsbahn nachgewiesen sind. Beim Nachweis der ausländischen Frachten sind auch Nebengebühren und sonstige Auslagen zu berücksichtigen. Für den dem ausländischen Wettbewerb unterliegenden deutschen Durchlauf müssen folgende Mindestanteile für das Tarifkilometer und die Tonne verbleiben:

Wagenladungen	
von weniger als 10 t	von 10 t und mehr
Mindestsätze	
Eilgut . . 3,6 Pfg.	Eilgut . . 3,6 Pfg.
Frachtgut 2,5 „	Frachtgut 1,8 „

Die Anwendung obiger Vorschriften kann für bestimmte Auslandwege dauernd oder vorübergehend ausgeschlossen werden.

2. Antragsberechtigt ist nur der im Frachtbrief bezeichnete Absender oder Empfänger, je nachdem der eine oder der andere die Fracht bezahlt hat. Die Rückvergütungsbeträge werden unmittelbar an den Antragsberechtigten bezahlt.

3. Die Frachterstattungsanträge sind binnen 6 Monaten an diejenige Reichsbahndirektion, in deren Bereich die deutsche Grenzeintrittsstation gelegen ist — bei Eintritt über eine bayerische Grenzeintrittsstation an das Tarifamt München — zu richten. Den Rückerstattungsgesuchen sind beizugeben:

a) alle Frachtbelege (Frachtbriefe, Freibetragsrechnungen usw.), aus denen die von der Versand- bis zur Bestimmungsstation erhobenen Frachten und Nebengebühren ersichtlich sind,

b) eine Gegenüberstellung der erhobenen und der über die ausländischen Bahnwege erreichbaren Frachten und Nebengebühren unter näherer Angabe der in Betracht kommenden Tarife und unter Zugrundelegung der deutschen Reichsmarkwährung.

4. Zur Umrechnung ausländischer Frachten — und zwar sowohl auf dem Lauf- als auf dem Wettbewerbswege — werden die bahnseitig festgesetzten Kurse angewendet. Als Stichtag gilt der Tag der Übernahme der Sendung durch die Deutsche Reichsbahn auf den deutsch-ausländischen Grenzübergangsstationen.

5. Zum Ausgleich für Kursverluste und sonstige mit dem Rückerstattungsverfahren verbundene Weiterungen wird der zu erstattende Betrag um 5 % des Unterschiedes zwischen den über deutsche Wege erhobenen und den über ausländische Wege erreichbaren billigsten Gesamtfrachten erhöht.

6. Wenn nach Eingang der Frachterstattungsanträge ihre Berechtigung durch eine allgemeine Prüfung festgestellt ist, wird sofort eine Abschlagszahlung bis zu 80 % des angeforderten Betrages an den Empfangsberechtigten geleistet.

München, den 11. Dezember 1925. (1238)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Deutsch-Tschechoslowakischer Güterverkehr (Kohlenverkehr mit den auf tschechoslowakischem Gebiet gelegenen Reichsbahnstationen und den tschechoslowakischen Stationen der Strecke Asch-Roßbach).

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Eisenbahngütertarif, Heft 7, auf S. 14/21 sämtliche Schnittfrachtsätze I und II der Station Aš město zu streichen. Für diese Station gelten die Schnittfrachtsätze I und II der Station Aš hořská silnice.

Dresden, am 10. Dezember 1925. (1232)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordisch-Niederländischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Tarif für den Güterverkehr zwischen Dänemark, Schweden und Norwegen einerseits und den Niederlanden anderseits im unmittelbaren Durchgang durch Deutschland im Abschnitt III unter c) bei der Station Venlo N. E. die Bezeichnung „N. E." in „K. M." und bei der Station Venlo K. M. die Bezeichnung „K. M." in „N. E." umgeändert. (1220)

Köln, den 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Durchfuhrausnahmetarif D 47 (Verkehr Polen-Niederlande).

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen wie folgt zu ändern:

Der Ausnahmetarif gilt bei Aufgabe der Sendungen als Frachtgut in Wagenladungen und zwar:

a) für Sendungen, die mit durchgehenden Frachtbriefen unmittelbar von Polen und dem Gebiet der Freien Stadt Danzig oder darüber hinaus gelegenen außerdeutschen Ländern nach den Niederlanden oder darüber hinaus über die in diesem Tarif genannten Strecken der Deutschen Reichsbahn befördert werden;

b) für Sendungen, die von Polen und dem Gebiet der Freien Stadt Danzig oder darüber hinaus gelegenen außerdeutschen Ländern in den in diesem Tarif einbezogenen deutsch-polnischen Grenzeinbruchsstationen ankommen und ohne Veränderung der Ladung mit neuen Frachtbriefen unmittelbar nach den Niederlanden oder darüber hinaus über die Strecken der Deutschen Reichsbahn weiter verfrachtet werden.

Bei der Neuaufgabe wird auf Antrag sofort gegen Vorlage des Verfrachtbriefes die bereits für die Strecke von der deutsch-polnischen Landesgrenze bis zur deutsch-polnischen Grenzstation gezahlte deutsche Fracht von der Güterabfertigung der deutschen Einbruchsstation erstattet.

Breslau, den 11. Dezember 1925. (1229)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Fährbootverkehr Deutschland-England über Zeebrügge-Harwich. Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Wirkung vom 1. Januar [illegible] tritt der erste Nachtrag zu dem zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Belgischen [illegible] Englischen Fährboot-Gesellschaft am 9./15. April 1925 geschlossenen Abkommen über die Regelung des Austauschverkehrs zwischen Deutschland und England über den Fährbootverkehr Zeebrügge-Harwich in Kraft.

Berlin, den 9. Dezember 1925. (12[illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Tfv. 69. Wechselgüterverkehr Sachsen-Baden.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1[illegible] werden die für die Station Lausheim-Blumegg der Reichsbahndirektion Karlsruhe vorgesehenen Tariflängenzuschläge für Wagenladungen von Lausheim-Blumegg aufgehoben. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrs-Anzeiger für den Güter- und Tierverkehr (T. V. A. I) zu ersehen, auch geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (12[illegible])

Dresden, am 8. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-rumänischer Güterverkehr.

Im Verzeichnis der zugelassenen Grenzübergangsstationen (Seite 7 und 8 [illegible] Tarifs) ist:

a) unter 1 zu streichen:
Stentsch Zbaszyń (Stentsch),
Bomst Zbaszyń (Bomst),
dafür zu setzen:
Neu Bentschen Zbaszyń

b) unter 3 die tschechoslowakische [illegible] nennung der Übergangsstation „Mittelsteine" in „Střední Stěnava" zu ändern,

c) unter 4 bei Turňa hinzuzusetzen: „[illegible] Moldave".

d) unter 8 statt „Trebuša Bilý Potok" zu setzen:
„Trebušeny".

Breslau, 9. Dezember 1925. (12[illegible])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Breslau.

Vorübergehende Verkehrseinstellung.

Infolge Kälteeinbruches wird der [illegible] samte Verkehr vorübergehend eingestellt. Die Wiederaufnahme wird verlautbart werden. (121[illegible])

Regensburg, den 8. Dezember 1925.
Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Aktiengesellschaft.

---

3. Offene Stellen.

Für die **Flensburger Kreisbahn** (nebenbahnähnliche Kleinbahn, 94 km lang) wird eine **maschinentechnische Hilfskraft** mit abgeschlossener akademischer Vorbildung zur Unterstützung des Betriebsleiters gesucht. Bewerber müssen über ausreichende Erfahrung in der Unterhaltung von Lokomotiven und Wagen (auch [illegible] triebwagen) sowie im gesamten Betriebsdienst verfügen. Kenntnisse im elektrischen Betrieb erwünscht. Maschinentechnische Oberaufsicht über andere Kleinbahnen in der Provinz muß nebenher ausgeübt werden. Die Anstellung erfolgt auf Privatdienstvertrag nach näher zu vereinbarenden Bedingungen. Bewerbungen mit Lebenslauf, Befähigungsnachweis, Zeugnissen und Lichtbild, sowie mit Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten an den **Kreis-Ausschuß in Flensburg.** (121[illegible])

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins
von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.
Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 52. Berlin, den 24. Dezember 1925. LXV. Jahrgang.

Inhalt:

Was kostet die Kilowattstunde?

Von Reichsbahnoberrat Pontani, Breslau.

[n jeder Wirtschaftlichkeitsberechnung, bei der man es mit ktrischer Energie zu tun hat, spielt der Strompreis eine ausilaggebende Rolle. Man muß sich deshalb darüber klar sein, e hoch er sich tatsächlich stellt. Denn wer richtig rechnen ll, muß auch die richtigen Grundlagen für seine Rechnung ben.

Es sei für einen Bahnhof zu untersuchen, ob Gas oder elekische Beleuchtung, für einen Kohlenkran oder für ein Pumprk elektrischer Antrieb wirtschaftlicher und dem vorindenen Hand- oder Benzolmotorenantrieb vorzuziehen ist. ch die Frage tritt oft auf, welcher Strompreis den Abnehmern Reichsbahn in Rechnung zu stellen ist.

Bei derartigen Rechnungen wird nun vielfach der Strompreis gesetzt, wie er im Stromlieferungsvertrage steht und das gebnis der Rechnung wird unrichtig. Der Strompreis war zu drig und die Rechnung kann in solchem Falle das falsche d ergeben, daß der elektrische Antrieb der günstigere ist.

Maßgebend ist nicht der Kilowattstundenpreis aus dem Preisagraphen des Stromlieferungsvertrages, sondern der Kilotstundenpreis an der Verwendungsstelle, also an der Lampe r am Motor und dieser kann gegen den Vertragspreis einen erordentlichen Unterschied aufweisen. Zunächst dürfen a bestehende Kohlenklauseln nicht außer acht gelassen wer-, dann ist zu berücksichtigen, daß für den Anschluß an eine rlandzentrale oder ein Genossenschaftsnetz Aufwendungen acht werden mußten, die auf den Strompreis verteuernd wir-. Bei einem niederspannungsseitigen Anschluß muß entler die Zuleitung von einem geeigneten Anschlußpunkte aus gelegt werden oder, wenn die Stromlieferin die Leitung bis auf das Bahnhofsgelände legt, ein Zuschuß bezahlt werden. Die Genossenschaft verlangt oft auch einen Beitrag für die Spannungsverluste und die Unterhaltungskosten ihres Ortsnetzes in Form von Brennstellenzuschlägen — in Höhe von 5 bis 50 RM. für die Brennstelle. Ist der Anschluß hochspannungsseitig erfolgt, so ist ein Transformatorenhaus zu bauen, in welches die Überlandzentrale die Zuleitung meist nicht kostenlos, besonders bei großen Entfernungen, einführt. Sie wird vielleicht die Transformatoren und die Hochspannungsschalteinrichtungen auf ihre Kosten einbauen, während die Reichsbahn den Bau der Niederspannungsanlagen zu übernehmen hat. Jeder Lieferungsvertrag hat andere Bestimmungen und der Einfluß auf den Nutzstrompreis ist ein anderer.

Bei Neueinrichtung des Bahnhofsnetzes kommen natürlich auch Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung dieses Netzes auf den Strompreis; bei älteren Anlagen ein entsprechender Anteil. Je nach der Ausdehnung des Bahnhofs und je nach der Menge der verbrauchten kWh im Jahre ist der Einfluß dieses Rechnungspostens sehr verschieden. Bei großer Ausdehnung der Anlage und geringem Stromverbrauch kann dieser Einfluß, wie alle vorhergehenden sehr verteuernd wirken, während er bei einer wenig ausgedehnten Anlage und großem Stromverbrauch nicht so ins Gewicht fällt. Auch der Spannungsverlust im Netz der je nach Abmessung und Art der Verteilungsleitung (Kupfer, Aluminium, Eisen) verschieden ist, spielt eine Rolle.

Eine weitere Frage von Einfluß ist, wer die Transformatorenverluste trägt, ob der Stromlieferer oder der Abnehmer, wie

die Transformatorenverluste berechnet werden (Eisen- und Kupferverluste) unter Berücksichtigung der Höhe der Zuleitungsspannung und der Größe des Transformators gegenüber dem Anschlußwert, der Art des angeschlossenen Betriebes, ob Licht oder Kraft, bei Kraft ob gleichmäßige Dauerbelastung oder unterbrochene und wechselnde Belastung z. B. von einzelnen schweren Werkzeugmaschinen, Hämmer, Pressen und dergleichen. Hierbei kommt ferner in Frage, ob der Transformator dauernd eingeschaltet ist oder nur stundenweise (z. B. bei Hauptwerkstätten 8 Stunden täglich), welche Höchstleistung und wieviel Benutzungsstunden zu rechnen sind, mit anderen Worten, wie groß der Ausnutzungsfaktor ist. Es mögen hier auch die großen durch mangelhafte Unterhaltung in den Kriegsjahren und Nachkriegsjahren entstandenen Erdungsverluste nicht unerwähnt bleiben.

Einige Beispiele mögen diese Darlegungen erläutern:

Ein Bahnhof mit einem Anschlußwert von 5 kW für die Beleuchtung habe einen Jahresstromverbrauch von 3000 kWh. Der Strompreis nach dem Vertrage niederspannungsseitig gemessen

Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

beträgt 0,20 RM., mit Kohlenklausel 0,225 RM. An Anschlußkosten waren zu zahlen:

1. für 400 m Zuleitung	1120,00 RM.
2. für 40 Brennstellen, je 6,00 RM. gleich	240,00 RM.
Zusammen	1360,00 RM.
Davon 15 % für Verzinsung und Tilgung . . .	194,00 RM.
Die Installation des Bahnhofs stellte sich auf .	3600,00 RM.
Davon 15 % für Verzinsung und Tilgung . . .	540,00 RM.
Es kommen also auf 3000 kWh im Jahr 194+540=	734.00 RM.

d. h. 1 kWh verteuert sich um $\frac{734}{3000} = 0{,}267$ RM.

Der Strompreis, welcher allen Überlegungen und Rechnungen zugrunde zu legen ist, beträgt also nicht wie nach den Vertragsparagraphen 0,20 RM., sondern $0{,}225 + 0{,}267 = 0{,}492$ RM.

Hierbei ist der Spannungsverlust im Netz noch nicht einmal mitgerechnet.

Für einen Kraftanschluß im Anschluß an obiges Beispiel ein weiteres:

Für eine 800 m von diesem Bahnhofe entfernte Pumpstation, welche 2400 kWh im Jahr verbraucht, sei der Vertragsstrompreis für Kraft 0,15 RM., gemessen am Übergabepunkt im Empfangsgebäude. Es sind diesem Preise zuzurechnen der Anteil der Zuleitung zum Bahnhofe (Verstärkung der Leitung) in Höhe von 400 000 RM., ferner 3 Brennstellenzuschläge je 6,00 RM. = 18,00 RM., zusammen 418,00 RM., davon 15 % Verzinsung und Tilgung = 62,70 RM.; ferner der Anteil der Kohlenklausel, dazu besondere Zähler, Verzinsung usw. der Pumpenzuleitung von 2200 RM. in Höhe von 330,00 RM. und der Spannungsabfall von etwa 5 %, zusammen

$$\frac{62{,}7}{2400} + 0{,}02 + \frac{330}{2400} + 0{,}18 = 0{,}198 \text{ RM.}$$

Der Kilowattstundenpreis am Pumpenmotor stellt sich als auf $0{,}15 + 0{,}198 = 0{,}35$ RM. Der Leistungsfaktor bei Kraftanlagen geht bisher meist noch nicht zu Lasten des Verbrauchers, er soll hier unberücksichtigt bleiben.

Eine besondere Verteuerung des von der Überlandzentrale gelieferten Stromes liegt vor, wenn eine Umwandlung von Drehstrom in Gleichstrom nötig ist. Dieser Fall kommt häufig vo Eine Zeitlang bestand bei der Eisenbahnverwaltung das Bestreben, sich möglichst unabhängig von fremdem Strombezug zu machen. Es entstanden auf vielen Betriebsstellen kleine bahneigene Kraftwerke, die bei der an sich geringen Ausdehnung des Versorgungsgebietes und dem damaligen Stande der Technik entsprechend Gleichstrom erzeugten. Später wurde dieser Grundsatz verlassen und der Anschluß an große Überlandzentralen vollzogen. Diese lieferten selbstverständlich Drehstrom und es trat für die Eisenbahnverwaltung die Frage auf: Entweder alle vorhandenen Einrichtungen für Licht und Kraft auf Drehstrom umzustellen, was nur unter Aufwendung größeren Kapitals möglich, für manche Zwecke, z. B. Ladung von Sammlern für elektrische Zugbeleuchtung und für Stellwerke oder für elektrische Schweißung nicht einmal erwünscht war, oder den übernommenen Drehstrom in Gleichstrom mit der vorhandenen Betriebsspannung umzuwandeln. Das kostete aber Geld und genau gerechnet erheblich mehr als der erste Fa Die Verteuerung lag

1. in den Verlusten der selten ganz ausgelasteten Transformatoren,
2. in den Verlusten der Umwandlung des Drehstroms in Gleichstrom entweder in rotierenden Umformern älterer Bauart oder neuerdings in Einankerumformern und
3. in den Nachteilen, die in der Gleichstromverteilung gegenüber der Drehstromverteilung liegt, besonders, wenn ein 110 Volt Gleichstromnetz einem 220 Volt Drehstromnetz gegenübersteht und eine große Anzahl von Motoren zu bedienen sind.

Der Verlust zu 1. ist mit 6 %, der zu 2. mit etwa 14 % zu rechnen, während der zu 3. von Fall zu Fall verschieden ist.

Der Übergang von 110 Volt Gleichstrom zu 220 Volt Drehstrom bringt bei Lichtanlagen meist einen Gewinn an Leitungsmaterial, der indessen durch Löhne bei der Umstellung wieder wettgemacht werden möge, soweit bei großen Bahnhöfen die Schaltung der Lampengruppen von Stellwerken aus schon durchgeführt ist; wo von der Zentrale aus die Lampengruppen noch direkt gespeist werden, können starke und lange Leitungen g

onnen werden. Außerdem aber fordert die Umstellung den ustausch aller Gleichstrommotoren in Drehstrommotoren. Wie eit durch Verkauf von Motoren und Umformern die Kosten r Umwandlung in ein Drehstromnetz wieder einzubringen nd, hängt von Einzelumständen und der Marktlage ab. Ein eispiel aus meinem Bezirke zeigt, daß auch ohne die Verwer-ıng der alten Motoren das für die Umstellung aufgewendete apital durch den Wegfall von Lohnausgaben und Stromver-sten in knapp drei Jahren getilgt ist.

Die Unsicherheit, die bisher in der Feststellung der Strom-eise lag, hat mich veranlaßt, für alle vorhandenen Anschlüsse ı fremde Stromlieferer den Strompreis an der Verwendungsstelle ıf Grund der obigen Überlegungen zu bestimmen und in einer ıbelle, siehe Abb. 5, einzutragen. Das Ergebnis war in manchen illen recht überraschend. Man mußte an Stellen mit einem ıhen Strompreis rechnen, an denen man bisher geglaubt hatte, neh ganz annehmbaren Preis zu haben. In den vier Schau-ldern, Abb. 1 bis 4, ist der Einfluß der Verteuerung verdeut-:ht, und zwar zeigt:

Abb. 1 den Einfluß der Zuleitungs- u. Bauzuschußkosten bis zur Übernahmestelle,

Abb. 2 den Einfluß der Stromumwandlung, von der Übernahmestelle bis zum Verteilungsnetz, Verluste in Prozenten,

Abb. 3 den Verlauf der Stromverteuerung in einem Bahnhof mit Betriebswerk, und

Abb. 4 den Verlauf der Stromverteuerung in einer Hauptwerkstätte.

Zu den Stromkosten an den drei Lichtnetzen der Abb. 4 sei ch bemerkt, daß die Kosten als gleich angenommen wurden ıs trifft annähernd zu, wenn der Verbrauch in den drei Netzen rselbe ist. Stellt er sich z. B. auf 3000 Watt, so sind diese bei r Hofbeleuchtung in 6 Lampen je 500 Watt, bei der Hallen-leuchtung in 15 Lampen je 200 Watt und bei der Kleinbeleuch-ng in 100 Lampen von durchschnittlich 30 Watt installiert. Es weiter angenommen, daß der Spannungsverlust in allen drei llen gleich ist. Die Installationskosten sind bei gleicher Strom-nge annähernd gleich, fast gleich sind Hofbeleuchtung und einbeleuchtung, etwas billiger stellt sich die Hallenbeleuchtung. Im übrigen wird man aus den Abbildungen erkennen, daß man maschine kostet. Die Untersuchung des Weges, den der elektrische Strom von der Übernahmestelle bis zur Verwendungsstelle macht, gibt die Möglichkeit, alle Quellen der Stromverteuerung aufzudecken. Es wird sich dabei zeigen, daß vieles noch im Argen liegt und verbesserungsbedürftig ist; manches läßt sich zum Teil schon mit geringem Mittelaufwand verbessern, es zeigen sich aber auch die Nachteile mancher ungünstigen Stromlieferungsverträge, und es zeigt sich leider auch, daß mancher Schaden heute nicht zu ändern ist, weil die vertraglichen Bindungen eine Abänderung auf Jahre hinaus unmöglich machen.

Abb. 4.

Auch die Notwendigkeit einer Stromstatistik unter Berücksichtigung der obigen Darlegungen wird jedem, der sich etwas mit diesen Stoffen befaßt, deutlich werden. Die Statistik wird ihm eine wertvolle Übersicht und die Möglichkeit zum Vergleichen der einzelnen Verträge geben sowie zur Abänderung

Bahnhof	Jahr der Inbetriebnahme	Vorjähriger bezgl. bei neuen Anlagen voraussicht. Stromverbrauch kWh	Vertragspreis ₰	Kohlenklausel ₰	a) Anschlußkosten b) Baukostenzuschläge ℳ	Verteuerung der kWh durch den 15 % Anteil der Sp. 6 ₰	Kosten der Beleuchtungseinrichtung ℳ	Verteuerung der kWh durch den 15 % Anteil der Sp. 8 ₰	Verteuerung der kWh durch den durchschnittl. Spannungsabfall 2 ½ % ₰	Gesammtkosten der kWh an der Verwendungsstelle ₰	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
·bental .	1925	4000	8	1,13	a) 180 b) 360	2	3600	13,5	0,625	25,255	
osbach .	1916	5000	15	1,8	60	0,18	4200	13	0,75	30,75	

Abb. 5.

zt wirklich eine zuverlässige Rechnungsgrundlage hat, wenn n z. B. wissen will, was die Förderung eines Kubikmeters usser auf 25 Meter manometrische Höhe oder die Bewegung ı 100 kg Eisenteilen durch einen Hallenkran oder das Zer-nnen eines Kilogramms Gußeisen auf der Tischhobelmaschine r das Schweißen einer Pufferstange an der Pufferschweiß- ungünstiger Verträge und zur Vermeidung von Schwierigkeiten bei neuen Verträgen. Die Ausgaben für die elektrische Energie stellen einen erheblichen Posten auf der Ausgabenseite der Reichsbahn dar und es dürften alle Wege willkommen sein, die diesen Posten auf das unumgänglich notwendige Maß herabsetzen.

Die Propaganda der Reichsbahn.

Von Reichsbahnoberrat **Warsitz**, Breslau.

Ein Unternehmen, das keine Konkurrenz zu fürchten hat, braucht wenig oder keine Reklame. So war es früher bei der Reichsbahn. Ihre Leistungen waren Propaganda genug. Heute ist die Monopolstellung der Reichsbahn nicht mehr unangefochten. Der Kraftwagen erobert sich die Welt, die Luftfahrt wird ihm folgen. Der Wasserweg macht Anstrengungen, die Eisenbahn durch billigeTarife zu unterbieten. Die Reichsbahn muß jetzt rufen: „Ich bin auch noch da, ich will Euch zeigen, daß ich das alles ebensogut oder besser kann". Und zugleich muß sie das auch beweisen, also Propaganda des Wortes und der Tat.

Abb. 1.

Die Einnahmen fließen der Reichsbahn vorwiegend aus der Güter- und Personenbeförderung zu. Hier muß die Werbung einsetzen; denn die Güterbewegung zu heben, die Reiselust zu steigern und dadurch ihre Einnahmen zu erhöhen, ist für die Reichsbahn dringendes Gebot der Notwendigkeit in Zeiten, wo sie darauf angewiesen ist, sich über die Grenze der noch Jahrzehnte auf ihr lastenden Reparationszahlungen hinaus eigenes Betriebskapital in möglichster Höhe zu beschaffen. So groß das Interesse des Publikums an den Einrichtungen der Reichsbahn ist, so auffallend ist in vielen Fällen die Unkenntnis des Einzelnen von den elementarsten Fragen des Eisenbahndienstes. Falsche Urteile, unberechtigte Beschwerden sowie eine vielfach zutage tretende Unlust und Unzufriedenheit bei Benutzung der Reichsbahn sind die Folge davon. Diesen Mangel durch sinnfällige Belehrung zu beseitigen, muß durch wirksame Propaganda erstrebt werden.

Namentlich muß in einer den Zeitverhältnissen entsprechenden Form für das Bekanntwerden aller Neuerungen geworben werden, aus denen das Bestreben der Reichsbahn hervorgeht, ihre Benutzung dem Publikum bequem, billig und angenehm zu gestalten.

Die Wege, auf denen dieses Ziel zu erreichen ist, sind mannigfach. Die Notwendigkeit, in der Tagespresse eine Fürsprecherin zu gewinnen, steht an hervorragender Stelle. Nebe der Zuweisung allgemein interessierender Notizen für den reda tionellen Teil der Blätter muß mehr als bisher auch das bezahl Inserat im Anzeigenteil ei Rolle spielen. Zur Verringerun der Kosten empfiehlt sich d Niederlegung von Klischees b gangbaren Zeitungen als fes stehende Rahmen für Veröffen lichungen. Auch ist die Pres durch Einladungen zu Besicht gungen und Gewährung frei Fahrt günstig zu stimmen. Reich bahnfeindliche Artikel und al fällige Kritiken ohne vorherige Benehmen mit der zuständige Reichsbahnstelle sind durch stä dige Fühlungnahme zu verhi dern, etwaige Differenzen au dem Wege der Verständigun beizulegen.

In ähnlichem Sinne ist di Fachpresse und die Press der Unternehmervereinigunge Handels- und Industrievertretu gen sowie der Gewerkschaft organe zu behandeln. Die Ve teilung dieser Aufgabe auf di einzelnen Direktionen und dere gegenseitige Orientierung beda besonderer Aufmerksamkeit, d die Fülle des zu lesenden und z behandelnden Materials leich erdrückend und lähmend wirk Aufklärende Schriftsätze u Abhandlungen erfahrener Beamten sind besonders geeignet, Vo urteile zu bekämpfen und eine gleichmäßige Objektivität in d Gesamthaltung der Zeitschriften herbeizuführen. Es entsteh

Abb. 2.

in neuerer Zeit eine große Anzahl von Verkehrs-, Reise- u Bäderzeitschriften, die ein Interesse an der Veröffentlichu amtlicher Nachrichten des Eisenbahndienstes haben. Auch dies

Blätter sind zu Werbezwecken heranzuziehen. Einen hervorragenden Platz unter ihnen nimmt die Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung und das mit ihr Hand in Hand arbeitende Mitteleuropäische Reisebüro ein.

Aushänge, Anschläge, Auslagen müssen im allgemeinen eine wirkungsvollere, weniger bürokratische Form erhalten. Auflieferungszeiten, Fahrpläne, Adressen, Preise dürfen nicht fehlen. Anschriften und Schilder sind in geeigneten Fällen mit Lichtreklamen (leuchtenden Buchstaben) zu verbinden. Anpreisungen der Reichsbahn dürfen hinter der Privatreklame auf den Bahnhöfen, in den Zügen und öffentlichen Abfertigungsbüros nicht zurückstehen und von dieser auch äußerlich nicht in den Hintergrund gedrängt werden. Für die Gestaltung dieser Art von Reklame empfiehlt sich in gewissen Fällen die Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs unter der Beamtenschaft oder in Fachkreisen. Die Direktionsdruckereien sind nach Möglichkeit in den Stand zu setzen, Plakate, Aushänge und Reklamebüchlein selbst herzustellen. Ein guter photographischer Apparat sollte bei jeder Direktion vorhanden sein und von einem kundigen Beamten bedient werden. Diese Einrichtung dient zugleich zur Aufnahme wichtiger Bauten, von Unfallstellen, Wirkungen von Naturereignissen usw. Die Leistungen der Breslauer Direktionsdruckerei werden durch die nebenstehenden Abbildungen veranschaulicht. Entwürfe, Zeichnung und Ausführung stammen von einem Beamten der Druckerei. Ein Zusammenwirken mit

Abb. 3.

der Privatreklame ist in vielen Fällen schon der Kostenfrage wegen von Nutzen, namentlich bei dauernden oder sich wiederholenden Werbeeinrichtungen, weniger bei Einzelmaßnahmen, die der Propaganda für ein einmaliges Unternehmen (z. B. Sonderfahrt) dienen. Die Bahnhöfe und Wagen der Straßenbahnen und Kleinbahnen, namentlich wenn sie als Zufahrtslinien zur Reichsbahn dienen, dürfen bei Anbringung von Fahr-

Abb. 4.

plänen, Übersichtskarten, Preistafeln und Werbeplakaten nicht außer acht gelassen werden.

Der Rundfunk hat sich als wichtiges und wirksames Nachrichten- und Propagandamittel namentlich in solchen Fällen erwiesen, wo es sich um Bekanntgabe von Maßnahmen oder Änderungen in letzter Stunde handelt. Auch die täglichen mehrmaligen Wetterberichte des Rundfunks, zumal wenn sie auf Grund örtlicher Informationen auch über die augenblickliche Wetterlage, Schneehöhe, Sportverhältnisse in Kurorten, Sommerfrischen und im Gebirge Aufschluß geben, sind für die Ablassung von Sonder- und Sportzügen und für deren Inanspruchnahme von Wichtigkeit. Das Abhören dieser Nachrichten und ihre geeignete Ausnutzung ist auch den Nachbarbezirken zu empfehlen, von denen aus Sonder- und Sportzüge abgelassen werden. Zu Vorträgen im Rundfunk bietet sich auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens Gelegenheit. Belehrungen mit etwas Humor gewürzt finden besonders Anklang.

Von hervorragender Bedeutung als Werbemittel für die Reichsbahn ist die Vorführung fester und beweglicher Lichtbildaufnahmen bei Gelegenheit von Vorträgen sowie im Theater und in Lichtspielhäusern. Feste Reklamebildchen, die vor Beginn und in den Pausen der Vorstellungen erscheinen, werden nach photographischen Aufnahmen oder eigenen Entwürfen in der Reichsbahndruckerei gezeichnet, koloriert und unter Glasplatten gelegt. Die Herstellung und der Vertrieb von beweglichen Filmaufnahmen (Naturaufnahmen, belehrende Vorgänge, Trickfilms) erfolgt am besten im Benehmen mit zuverlässigen Filmvertriebsgesellschaften auf Grund fest zu vereinbarender Preise für den laufenden Filmmeter und nach gemeinschaftlicher Festlegung des Manuskripts und der Aufnahmeobjekte. Von wesentlicher Bedeutung ist der Vertrieb und die Vorführung der Aufnahmen in benachbarten und in entfernteren Bezirken sowie im Auslande, um ein möglichst weites Interessengebiet für die Anlagen und Einrichtungen der werbenden Direktion sowie für die Schönheiten und Besonderheiten ihrer Provinz zu erobern. Große und besonders wohlgelungene Filmvorführungen, von denen eine starke Zugkraft erwartet werden kann, werden sich gegen Entgelt vertreiben lassen. Auf diesem Wege und durch geldliche Beteiligung von Verkehrs-, Sport- und Wirtschaftsvereinigungen, von Badeverwaltungen und Hotelbesitzern, deren Interessen bei der Wahl der Aufnahmeobjekte mit berücksichtigt

werden, wird es gelingen, die nicht unerheblichen Kosten der Filmaufnahmen zu decken oder herabzusetzen.

Viel Anklang sowohl bei der Presse wie bei beruflichen und gewerblichen Vereinigungen finden Besichtigungen bedeutsamer Betriebs- und Verkehrsanlagen der Reichsbahn unter sachkundiger Führung und in Verbindung mit belehrenden Vorträgen. Es wird hier einer großen Zahl von Beteiligten Gelegenheit geboten, in kurzer Zeit wichtige Einrichtungen, Vorgänge und Zusammenhänge des Eisenbahndienstes kennenzulernen, deren Bewertung und richtige Beurteilung in ihrem eigenen Beruf für die Reichsbahn von größter Bedeutung ist.

Schließlich bietet sich für die Reichsbahn eine willkommene Gelegenheit zur Betätigung ihrer Propaganda durch Beteiligung an Ausstellungen und Messen in Gestalt von Maschinen, Modellen, Abbildungen, Werbedrucken, Filmvorführungen, graphischen Darstellungen und Statistiken, die mit den Zwecken der Ausstellung zusammenhängen und zugleich von der Bedeutung der Reichsbahn für die gesamte Volkswirtschaft Zeugnis ablegen.

Die Werbetätigkeit der einzelnen Direktionen beschränkt sich im wesentlichen auf die Interessen des eigenen Bezirks, währen Werbemaßnahmen für das Gesamtunternehmen der Reichsbah von einer Zentralstelle auszugehen haben (Hauptverwaltung Zentralamt). So ist beim Zentralamt seit Oktober d. J. ei Werbebüro für den Güterverkehr eingerichtet, dessen Aufgabe sich auf das gesamte nationale und internationale Frachtengebie der Reichsbahn erstrecken. Der Zentralstelle obliegt zugleich di Überwachung, Beratung und Vereinheitlichung des Werbesystem bei den Direktionen, deren zuständiger Dezernent (Presse- un Propagandadezernent) sich mit dieser Stelle in dauernder Füh lung zu halten hat. Aufgabe des Propagandadezernenten ist e die einzelnen Sachdezernenten für den Propagandagedanke ständig zu interessieren und umgekehrt ihre Anregungen zu Ausführung zu bringen.

Neben der Propaganda des Wortes ist und bleibt selbstver ständlich die beste Reklame auch für das Reichsbahnunternehme die stets in Fluß befindliche Verbesserung ihrer Anlagen, da Fortschreiten mit den Erfordernissen des modernen Verkehr und die Anpassung an die Wünsche und berechtigten Forde rungen der Interessenten und Reisenden.

Neues im Unterrichts- und Bildungswesen?

Von **Peter Hermann**, Berlin.

Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat am 20. Mai 1925 eine Entschließung zur „Finanz- und Baupolitik" gefaßt, der wir nachstehende Sätze entnehmen:

„Die veränderten Verhältnisse bedingen eine innere Umstellung aller derer, die früher gewohnt waren, nicht nur für die Bedürfnisse des Augenblicks zu sorgen, sondern vorausschauend die Entwicklung der Zukunft im Auge zu behalten. Mit Recht sahen wir unseren Stolz darin, in jeder Beziehung an der Spitze zu marschieren und dem auch äußerlich Ausdruck zu verleihen. Auf vieles, was ein reiches Land sich leisten konnte und ein gutgehendes Unternehmen als ein Erfordernis betrachtet hat, werden wir nun, da unser Land arm geworden ist, verzichten müssen. Heute ist es Pflicht eines jeden, innerhalb seines Wirkungskreises auf das Gewissenhafteste zu prüfen, ob alle Ausgaben, die früher berechtigt waren, auch heute noch unumgänglich notwendig sind, und ob nicht in unserer jetzigen Notlage auf vieles verzichtet werden kann, ohne daß die Güte des Dienstes darunter leidet. Je sparsamer in den nächsten schweren Jahren gearbeitet wird, desto eher werden wir zu besseren Zeiten zurückkommen."

Was hier für die „Finanz- und Baupolitik" in ernsten Worten gesagt ist, trifft in seiner Auswirkung alle Gebiete des weitverzweigten Eisenbahndienstes. Prüfen wir also einmal g e w i s s e n h a f t , ob alle Ausgaben, die früher beim „Unterrichts- und Bildungswesen" berechtigt waren, auch heute noch unumgänglich notwendig sind und ob nicht in unserer jetzigen Notlage auf vieles verzichtet werden kann, ohne das die Güte des Dienstes darunter leidet.

1. Die grundsätzliche Notwendigkeit des dienstlichen Unterrichts.

Den neueren Bestrebungen auf dem Gebiete des dienstlichen Unterrichtswesens wird häufig entgegengehalten, daß man bei den früheren Länderbahnen mit gar keinen oder verhältnismäßig einfachen Unterrichtseinrichtungen gute Leistungen erzielt hat. Wer so spricht, verwechselt handwerksmäßige Fertigkeit mit wirklichem Können. Wer nur gedankenlos nachmacht, was ihm in einem engbegrenzten Geschäftskreis vorgemacht wird, dem fehlt die ausreichende Kenntnis vom Zusammenhange seines Sondergebiets mit der Gesamteinrichtung. Aber nur diese Kenntnis setzt den Beamten in den Stand, stets selbständig zu urteilen und zu handeln. Ohne Zweifel kann die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbeamten noch gesteigert werden, wenn man ihn befähigt, die allgemein wirtschaftlichen Zusammenhänge zu überblicken, sich tiefere Einsicht in die Erzeugung, den Handel und das Gewerbe zu verschaffen. Das wird ihn bewahren vor amts zünftigem Arbeiten vom grünen Tisch aus. Gewiß wird auc er — nein: gerade er — den Standpunkt seiner Verwaltun wahren; er wird aber auch die Lage des Eisenbahnkunden ver stehen und ihn fördern lernen. Schon aus diesem Grunde ist di Frage, wie die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbeamten ge steigert werden kann, von allgemeiner Bedeutung und nicht etw nur eine Frage der Verwaltung. Nationale und wirtschaftlich Belange unseres gesamten Volkes werden stark in Mitleiden schaft gezogen. Denn „im wirtschaftlichen Kampf der Völke sind die Eisenbahner gerade so ein Teil der Rüstung, wie di modernen Feuerwaffen im militärischen".

Von nationaler und wirtschaftlicher Bedeutung ist die fach liche Ausbildung des Eisenbahnbeamten auch deshalb, weil si dazu beiträgt, die Sicherheit des Betriebes zu erhöhen. Geling es durch den Unterricht — daneben sind das Pflichtgefühl de Beamten und die unermüdliche Tätigkeit der Technik Vor beugungsmittel gegen Eisenbahnunfälle — auch nur e i n e n Un fall jährlich zu vermeiden, etwa einen Zugzusammenstoß mi erheblichem Sachschaden, so sind die aufgewendeten Kosten fü den Unterricht bereits reichlich aufgewogen, ganz abgesehen vo dem kostbarsten Gut des Vaterlandes: den Menschenleben.

Auch kann der erhoffte Verkehrszuwachs nicht durch Ver mehrung der Beamten, sondern nur durch Erhöhung ihre Leistungsfähigkeit bewältigt werden. Der Bemerkung, es se früher auch ohne einen bis ins einzelne geregelten Fachunterrich gegangen, wird häufig mit der Antwort begegnet, es müsse de weitergehenden Anforderungen des Dienstes, wie sie sich durc Kriegs- und Nachkriegszeit herausgebildet hätten, Rechnung ge tragen werden. Das mag richtig sein. Noch wichtiger ist abe (und das muß einmal ausgesprochen werden), daß man in de geregelten Verhältnissen der Vorkriegszeit in den einzelnen a sich schon kleineren Bezirken einen ausgewählten Stamm vo Beamten hatte, deren regelmäßiger Dienst von allen vorgesetzte Stellen, vom Aufsichtsbeamten und Dienststellenvorsteher au wärts, ständig beobachtet und geleitet wurde. Die strenge Dienst ordnung, das Ansehen der Vorgesetzten, der Gedanke treue Pflichterfüllung, aber auch der Wunsch befördert zu werde spielten bei der Arbeitsleistung eine wesentliche Rolle. Die sic immer wiederholenden Anordnungen, der in den Fernzügen meis gleichbleibende Fahrplan, die Stetigkeit in der Tarifbildung, di jahrelange Beschäftigung der einzelnen Beamten in ihrem Diens

teilweisen Gegensatz hierzu aber auch die häufigeren Ver-zungen in gleiche oder ähnliche Verhältnisse, machten es dem amten leicht, den Dienst zur Zufriedenheit auszuführen. Dann n der Krieg, und mit ihm der Beweis, daß man mit diesem mm von Beamten auch den veränderten Betrieb in der Heimat l im Feldeisenbahndienst bewältigen konnte. Die Leistungen Eisenbahner während des Krieges sind ein Ruhmesblatt in Geschichte der Eisenbahnen. Die Nachkriegszeit, die Demo-machungsgesetze, die Personalveränderungen durch die Reichs-oldungsordnung warfen aber den alten Stamm der Beamten, veit er überhaupt noch vorhanden war, so durcheinander, daß ıze Beamtengruppen von ihren Posten verschwanden und ihn örderten Beamten einräumten, denen die Überlieferung und t Kriegsbeginn fast jede Fachausbildung fehlten. Es soll hier neswegs untersucht werden, ob diese plötzliche Umstellung ıeilvoll wirkte, ob sie gerecht oder ungerecht, klug oder un-g war, auch die Gedanken, aus denen heraus sie geboren rde, sollen unbeachtet bleiben. Aber festgestellt muß diese ränderung der Sachlage werden, um klarzumachen, daß etwas chehen mußte, ihr Rechnung zu tragen. Wer wird bestreiten, Abhilfe um so dringender notwendig war, als auch durch Umstellung auf den Reichsbahnbetrieb in der Anfangszeit öhte Anforderungen an die Arbeitskraft sämtlicher leitenden amten gestellt worden sind und diese vermehrte Arbeit für die uer der Übergangszeit andauert? Sicher niemand! Ein Grund ır, Anordnungen zu treffen, die Beamtenschaft fachlich gut zubilden.

usammenfassend beantworten wir die Frage, ob neben der ktischen Ausbildung auch ein schulmäßiger Fachunterricht hergehen muß — auch unter den veränderten Verhältnissen — jahend.

2. Muß es unbedingt amtlicher Fachunterricht sein?

achdem gerade die grundsätzliche Notwendigkeit fachlichen terrichts festgestellt ist, wollen wir Wege suchen, trotzdem zu parnissen zu kommen.

Väre es nicht etwa empfehlenswert, auf eigene Unterrichtsein-ıtungen überhaupt zu verzichten und die Ausbildung der Be-ısteten den öffentlichen Schulen zu überlassen?

egen eine solche Regelung sprechen mehrere Gründe, vor m das Fehlen des lebendigen Zusammenhanges zwischen terricht und Dienst. Es hieße, einen jungen Baum in fremden ten auf ungeeigneten Boden pflanzen, wenn man den Nach-hs in öffentlichen Schulen ausbilden wollte. Wer Eisen-ner erziehen will, kann auf den Zusammenhang mit der enbahn auf die Dauer nicht verzichten. Ein Fehlen der xis liegt in gewissem Sinne auch dort vor, wo der Lehrer it selbst Eisenbahnfachmann ist. Selbst wenn er ein be-mtes Gebiet des Eisenbahndienstes, etwa die Technik, voll-dig beherrscht, so fehlt ihm doch meist die Kenntnis des inandergreifens seines Sondergebietes mit den Verzweigungen in seiner Vielgestaltigkeit wohl einzig dastehenden Eisen-nbetriebes. Da die Eisenbahnverwaltung die Anzahl der An-ter dem schwankenden und in seiner Stärke nie sicher voraus-estimmenden Verkehrsbedürfnis anpassen muß, ist eine schul-ßige Ausbildung vor dem Eintritt bei der Verwaltung unmög-. Auch kann die Berufswahl nicht in so frühes Alter gerückt den.

Vir wollen später erörtern, wie wir uns einen schulmäßigen erricht des Anwärters nach dem Eintritt denken. Könnten r nicht die bereits für das „freiwillige Bildungswesen" be-ıenden Einrichtungen des Verbandes Deutscher Eisenbahn-schulen und der Verwaltungs-Akademie auch den amt-hen Unterricht übernehmen? Die Frage ist in dieser sung zu verneinen. Die Verwaltung selbst muß den dienst-für notwendig gehaltenen Unterrichtsstoff an die Beamten anbringen; denn nur sie erfüllt alle Voraussetzungen, um se überaus wichtige Aufgabe durchführen zu können.

3. Wie ist der amtliche Unterricht zurzeit geregelt?

Für die Anwärter ist neben ihrer fachlichen Ausbildung der Dienstanfängerunterricht[1]) vorgesehen. Die geprüften Beamten sollen durch das Dienstvortragswesen weiter aus- und fortgebildet werden. Daneben laufen die Dienstbesprechungen, die zwanglos, aber regelmäßig bei sich bietender Gelegenheit (Kontrollgang der Dienststellenvorsteher) abgehalten werden sollen. Die Richtlinien des Dreiteilungserlasses werden durch den Unterrichts- und Bildungsausschuß weiter ausgebaut.

Selbst wenn wir den alten festen Beamtenstamm noch hätten, wäre ein gründlicher Fachunterricht notwendig. Seit der Waffenkrieg dem Wirtschaftskampf den Platz eingeräumt hat, spielen die Beförderungspreise bei dem kaufmännischen Kostenanschlag eine wichtigere Rolle als früher. Die Zeit ist nicht mehr fern (mit der Verkehrswerbung sind wir sogar schon mitten hineingesprungen), wo der Beamte uneigennütziger Berater des Kaufmanns in den tarifarischen Fragen sein wird, sein muß. Wer aber eine Auskunft geben will, muß fachlich ausgebildet sein, darf nicht nur handwerksmäßig seinen Dienst versehen, sondern muß ihn beherrschen, weil er ihn kennt und ihn von großen allgemeinen Gesichtspunkten aus betrachtet. Das sind Tatsachen. Sie gelten für den Bahnhofs- und Gütervorsteher ebenso wie für den Werkstättenbeamten und den Beamten des bautechnischen Außendienstes. Sie alle müssen ja auch da zu urteilen und zu handeln verstehen, wo die Vorschriften versagen.

Was eine gute Fachausbildung für den Beamten selbst bedeutet, braucht hier nur angedeutet zu werden. Ruhe, Selbstsicherheit und Selbstvertrauen kehren ein, die Liebe zum Beruf wird inniger, weil begründeter, und entfaltet ihre segensreichen Wirkungen. Selbst die Familie hat Vorteile davon und wirkt ihrerseits wieder günstig auf den Beamten zurück. Eine kluge Verwaltung wird auch nicht vergessen, daß es die eigentlichen Betriebsbeamten sind, die sie nach außen hin vertreten und den Maßstab abgeben, nach dem das ganze Unternehmen beurteilt wird. Ihr Auftreten und Verhalten hängt jedoch ganz wesentlich von ihrem Können ab.

In der Dienstbesprechung sind örtliche Vorkommnisse und Einrichtungen zu behandeln. Sie ist vornehmlich bestimmt, den örtlichen Dienst flüssig zu halten, kann aber auch der Förderung und Ausbildung der Bediensteten nutzbar gemacht werden. Die Dienstbesprechungen hat der Dienstvorsteher oder ein anderer geeigneter Beamter abzuhalten. Sie sollen so oft stattfinden, als sich ein Anlaß dazu bietet. Wann, mit welcher Gruppe und über welche Gegenstände Dienstbesprechungen abgehalten worden sind, hat der Dienstvorsteher in ein Merkbuch einzutragen.

Es sei der Vollständigkeit wegen noch kurz erwähnt, daß zur Lehrgruppe I: Dienstschulwesen, gehören: 1. die Verwaltungsschule, 2. die Dienstanfängerschule, 3. die Werkschule, und zwar Abt. I zur Ausbildung von Handwerkslehrlingen als vollständiger und gesetzlicher Ersatz für den öffentlichen Fortbildungs- und Gewerbeschulunterricht, und Abt. II zur schulmäßigen Ausbildung von Handwerkern, besonders Schlossern, die noch in der Werkstätte praktisch arbeiten und für den maschinentechnischen Dienst vorzubereiten sind.

Auch die Einrichtung der „Wanderlehrer" sei gestreift. Sie besuchen weit abgelegene kleinere Dienststellen, auf denen der Vorgesetzte häufig nur ein geringes geistiges Übergewicht besitzt, oder rufen Beamte und Arbeiter von solchen Dienststellen zum gemeinsamen Unterricht zusammen. Die Fahrten der Wanderlehrer finden mitunter in den Unterrichtswagen der Reichsbahn statt, die hauptsächlich auf solchen Bahnhöfen verwendet werden, auf denen ein geeigneter Raum für den Unter-

[1]) Erlaß vom 25. April 1921 — E. II. 27. 3199 — betr. einheitliche Bezeichnung der Unterrichts- und Bildungseinrichtungen (sogenannter Dreiteilungserlaß). Dieser unterscheidet: Gruppe I: Das Dienstschulwesen, Gruppe II: Das Dienstvortragswesen, Gruppe III: Das freiwillige Bildungswesen.

richt nicht zur Verfügung steht. Ferner sollen sie auch benutzt werden, um den Bediensteten wichtige Neuerungen zu erklären, für die besondere Anschauungsstoffe oder Lichtbilder erforderlich sind.

Auf die Einrichtung zentraler Kurse kommen wir in folgendem noch zurück.

4. Verlangt die Umstellung der Reichsbahn andere Maßnahmen?

Nehmen wir zwei Gedanken aus der neuen Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Teil I, heraus:

1. „Die Ausbildung des Personals ist so zu gestalten, daß schon die Dienstanfänger tunlichst nutzbringende Arbeit für die Gesellschaft leisten; eine überzählige Ausbildung — wie sie z. B. im Betriebsdienst unerläßlich ist — findet nur im notwendigen Umfange statt."
2. „Gut befähigten und praktisch bewährten Bediensteten wird in Ausnahmefällen der Aufstieg in besser bezahlte Stellungen eröffnet, auch wenn sie den sonst dafür geltenden Bedingungen hinsichtlich der Vorbildung nicht genügen."

Wir müssen „Ausbildung" und „Unterricht" der Eisenbahnen unterscheiden, trotzdem beides eng verknüpft ist.

Die ersten Belehrungen über den Eisenbahndienst graben sich gewöhnlich tief in die Seele des Anwärters ein. Es ist daher nicht gleichgültig, wem die Sorge hierfür übertragen wird. Nicht jeder Dienstvorstand ist Erzieher. Bei der Last seiner übrigen Verantwortung fehlt dem Dienstvorstand auch häufig die Zeit, sich um die Ausbildung der Anwärter zu kümmern. Dann tritt gewöhnlich das ein, was unbedingt vermieden werden sollte: Der Anwärter bekommt die Arbeiten zugeteilt, die andere aus irgendeinem Grunde nicht gerne ausführen. (Gewiß, er muß auch diese lernen, aber nur diese sicher nicht.)

Wir kommen daher zum ersten Vorschlag:

> Die Dienstanfänger (im weitesten Sinne) sollen auf sogenannten Ausbildungsdienststellen verwendet werden, bei deren Besetzung auf pädagogisches Verständnis des Vorstehers und eines besonderen Unterrichtsbeamten Rücksicht genommen worden ist (beide müssen als Eisenbahnfachlehrer ausgebildet sein).

Bei den Prüfungen sollten die besten Ergebnisse durch eine einmalige Zulage an den ausbildenden Beamten belohnt werden. Dadurch würde ein reger Wetteifer erwachen, die Schutzbefohlenen zu besonders tüchtigen Beamten zu erziehen.

Daß die Dienstanfänger nach einem festumrissenen Plane ausgebildet werden müssen, also alle einzelnen Arbeitsverrichtungen durchmachen, ist wohl selbstverständlich. Ein besonderes Ausbildungsbuch, das der Amtsvorstand von Zeit zu Zeit einsieht, könnte hierfür den Nachweis bilden. Hat der Dienstanfänger, nachdem er kurz eingewiesen worden ist, auf den einzelnen Dienstposten nutzbringende Arbeit geleistet, dann — und das ist der zweite Vorschlag —

> sollte er in einer zentralen Schule mit Lehrständen und Lehrbureaus nochmals zusammenfassend unterrichtet werden.

Der Stoff muß zuerst anschaulich erfaßt werden, allerdings unter sachverständiger Anleitung, die den Blick sogleich auf das Wesentliche lenkt. Dann erst können Begriffe und allgemeine Gesetze aus dem Angeschauten abgeleitet werden, so daß die Vorschriften wirklich verstanden sind und nicht nur gelernt werden wie Vokabeln. Dazu sollen vor allem die zentralen Schulen dienen. Hier wird der Unterricht nach festen Lehrplänen von erfahrenen Eisenbahnfachlehrern erteilt, Anschauungsmittel sind reichlich vorhanden; Lehrgegenstände ersetzen die Wirklichkeit. An ihnen kann ohne Störung des Dienstes gearbeitet werden. Der Lernende ist ganz auf das Lernen eingestellt und genießt alle Vorteile eines „Internats". Das Zusammensein mit anderen Anwärtern löst den Wetteifer aus; der Unbrauchbare wird frühzeitig erkannt und kann entlassen werden.

In der Zentralen Eisenbahnschule Brandenburg-West z. B. sind u. W. Unterkunftsmöglichkeiten geschaffen. Die Reisekosten fallen also nicht allzu schwer ins Gewicht. Im übrig dürfen die Kosten für die Ausbildung der Dienstanfänger nic gescheut werden. Sie sind unumgänglich und stellen werbe des Kapital dar.

Das sind unsere Vorschläge für den Dienstanfängerunterric Sie halten sich in großen Zügen im Rahmen dessen, was d Unterrichts- und Bildungsausschüsse beschlossen haben. Ande wird es, wenn wir zum Dienstvortragswesen übe gehen. Die Dienstvorträge, bisher Instruktionsstunden, Diens unterweisungen, Unterrichtsstunden oder dergl. genannt, habe bekanntlich den Zweck a) die Kenntnis der bestehenden Vo schriften zu befestigen und ihre praktische Anwendung zu e läutern und zu fördern, b) mit neuen Vorschriften und Einric tungen bekannt zu machen.

Viele Beamte kennen zwar die einschlägigen Dienstvorschri ten, Betriebseinrichtungen usw. Ihre Kenntnisse sind aber tro abgelegter Prüfungen häufig nur äußerlich und oberflächlic Mit Rücksicht auf die hohen Anforderungen des Dienstes i aber völliges Vertrautsein mit dem Stoff notwendig. Hier tri das Dienstvortragswesen helfend ein, das zum Fragen anregt un Gelegenheit bietet, etwaige Zweifel aufzuklären. Es ist hervo gegangen aus den früheren Dienstunterweisungen; man hat da bei die Einsprüche älterer Beamten gegen diesen schulmäßige Unterricht berücksichtigt. Das Dienstvortragswesen, bei de von vornherein mit weit mehr Teilnehmern gerechnet werde muß, ist wirtschaftlich schwieriger durchzuführen als de Dienstanfängerunterricht. Durch einen gediegenen Diens anfängerunterricht können gute Leistungen, durch ein pla mäßiges Dienstvortragswesen aber sogar wirkliche Höchst leistungen erreicht werden. So verlockend nun dieses Ziel sei mag, so müssen bei seiner Durchführung doch die wirtschaft lichen Folgen berücksichtigt werden. Die wirtschaftliche Lag der Reichsbahn wird u. E. früher oder später fordern, daß di Dienstvorträge aus der Dienstzeit herausge nommen werden. Da aber anderseits die Beamten-Aus- un -Fortbildung selbst eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, mu gleichzeitig für einen ausreichenden amtlichen Ersatz ge sorgt werden. Im Heft 38 der „Verkehrtechnischen Woche vom 22. IX. 1924 sind entsprechende Vorschläge gemacht, di nachher kurz gestreift werden sollen. Zunächst wollen wir abe den oben angeführten Punkt 2 aus der Personalordnung be trachten.

Er bringt unzweideutig zum Ausdruck, daß ein Aufstieg i besser bezahlte Stellungen möglich ist. Damit ist nicht getan, daß der einzelne sich sagt, auf Tüchtigkeit käme es dabe nicht an, man müsse einen Förderer (um das häßliche Wor „Schieber" nicht zu gebrauchen) haben. Wir haben im Privat leben wie beim Beamtentum schon Aufstiege erlebt, die deutlic beweisen, daß es eben doch die Tüchtigkeit des Menschen wa die ihm die Wege ebnete. Gewiß, es ist ein dornenvoller We oder sagen wir besser, ein Weg der Mühen und Arbeit. Rück schläge treten ein, die bestimmt erwartete Anerkennung bleib zunächst aus, aber endlich bricht sich der stete Fleiß doch Bahn Und gerade unsere unentwegte Arbeit, unser Vorwärtsstrebe mit redlichen Mitteln sind es ja, die sich selbst belohnen, wen der erwartete Aufstieg ausbleibt. Das Gefühl der erfüllte Pflicht ist auch heute noch eines der schönsten.

Mit dem Streben, vorwärts zu kommen, ist untrennbar ve bunden, daß wir uns unterrichten, daß wir alle Gelegenheite ergreifen, unsere Fach- und allgemeinen Kenntnisse zu erwei tern. Es ist nicht richtig, daß wir uns auf unser Sondergebiet das uns nun einmal zugewiesen ist, allein beschränken könne Das eine tun und das andere nicht lassen. Die Größe des Eisen bahnbetriebes verlangt Spezialisten, gewiß. Aber damit ist nich gesagt, daß man einseitig sein, werden oder bleiben muß.

Bei einer Zunahme des Verkehrs, die zu erhoffen ist, wird be der verminderten Kopfzahl innerhalb des Dienstes fü den eigentlichen Fachunterricht weniger Zeit sein, als vorher Es muß berücksichtigt werden, daß auf einem größeren Bahnho

:t jeden zweiten Tag ein Dienstvortrag für irgendeine Klasse n Beamten gehalten werden muß, wenn jeder Beamte alle vier ochen einen Dienstvortrag hören soll. Diese Dienstvorträge i den Dienstplan der einzelnen Beamten einzuarbeiten, ist nicht fach. Zugverspätungen, Einlegung von Sonderzügen und lere beim Eisenbahnbetrieb durchaus nicht seltene Unregelßigkeiten machen es mitunter unmöglich, den Dienstplan iau einzuhalten. Es liegt in der Natur des Eisenbahnbetriebes, ß in solchen Fällen zunächst die Unterrichtsstunde ausfallen ß. Dabei darf nicht vergessen werden, daß auch die Vortraiden ihrem eigentlichen Dienst für die Dauer des Vortrages, er Umständen auch für einen Teil der Vorbereitungen entzen werden. Die Lehrer gehören meist zu den tüchtigeren imten, die im allgemeinen dienstlich stark in Anspruch genmen sind. In der zu erwartenden Zeit der Anspannung aller äfte werden sie nur durch neue Verschiebungen in der Diensteilung entlastet werden können. Noch unerfreulicher würde e Arbeitsverteilung auf andere Kräfte empfunden. Daraus it hervor, daß das Dienstvortragswesen während der Dienstt nur schwer durchgeführt werden kann. Es muß noch hinzuügt werden, daß es bis jetzt vom Zufall abhängt, ob eine ektion erzieherisch begabte Eisenbahnbeamte besitzt, die sich eit finden, Unterricht zu erteilen. S o lehren, daß das Wissen n Können wird und der Schaffende bewußt und freudig die rantwortung für sein Handeln übernimmt, können nur Errene. Eine Umfrage bei den Direktionen, welche wirkliche htigen Eisenbahnlehrer sie hat, wird sehr bald ergeben, daß jetzige Zustand gewisse Mängel hat. Man muß sich den Vert an Tagewerken vorstellen, wenn bei der ganzen Reichsbahn ındsoviele, mindestens nicht geeignete Lehrer sich eine nde lang mit annähernd 30 Beamten oder Anwärtern recht l schlecht unterhalten und das fast täglich und an vielen en. Für ein wirtschaftliches Unternehmen ist es untragbar.

lso nicht nur die Verwaltung, auch die Beamten selbst ssen Wert auf ein gut eingerichtetes Dienstvortragswesen en. Wenn es aber aus der Dienstzeit herausgenommen werden soll, wie denkt man sich denn dann die Regelung? Nun, in England z. B. bestehen seit über 70 Jahren amtlich eingerichtete Abendschulen, die sich bewährt haben und ständig weiter ausgebaut werden. Die Dienstzeiten sind annähernd wie bei uns und die Schulen sind trotzdem gut besucht. Unsere Beamtenschaft ist strebsam, man richte ihr und das ist der dritte Vorschlag

> amtlich gutgeleitete Abendschulen ein, verwende pädagogisch und fachlich gut ausgebildete Eisenbahnlehrer, deren Tüchtigkeit Vorbedingung jeder Art von Unterricht ist,

und man wird sehen, daß starker Gebrauch von einer solchen Einrichtung auch in Deutschland gemacht werden wird. Wie weit dabei die bereits bestehenden Einrichtungen (Eisenbahnfachschulen, Verwaltungsakademie) zu beteiligen sind, wäre eine Frage, die besonders geprüft werden müßte.

Die geringen Kosten machen sich durch die gewonnene Arbeitszeit reichlich bezahlt. Die Möglichkeit, emporzukommen, spricht allerdings bei dem guten Erfolg der Abendschulen bestimmend mit. Die Einrichtung ermöglicht auch eine gute Auslese der Tüchtigsten.

Es ist heute nicht die Zeit, kostspielige Versuche zu machen. Da die drei Vorschläge aber keine Mehrkosten verursachen — die Kosten des zweiten Vorschlags werden bei der Durchführung des dritten eingespart — erschiene es uns wertvoll, wenn die weiter ausgearbeiteten Vorschläge versuchsweise bei einer Reichsbahndirektion ausgeführt würden. Voraussetzung wäre allerdings, daß der zuständige leitende Beamte die Vorschläge als richtig anerkennt.

Ausdrücklich sei aber betont, daß die Vorschläge nicht in dem Gedanken gemacht werden, der Beamtenschaft den Vorteil des Unterrichts während der Dienstzeit zu rauben. Bestimmend ist vielmehr nur die Absicht, den Beamten und Anwärtern eine Unterrichtseinrichtung in den Abendschulen zu schaffen, in der von bewährten Fachlehrern Vorzügliches geboten wird.

Wenn wir tüchtige Eisenbahner wollen, müssen wir ihnen die Möglichkeit geben, sich mit den Waffen auszurüsten, deren Besitz und richtiger Gebrauch im Kampf die Überlegenheit sichern.

Deutsche Automobilausstellung Berlin 1925.

Von Regierungsbaumeister a. D. **Przygode**, Berlin.

Vom 26. November bis 6. Dezember d. J. fand in Berlin die utsche Automobilausstellung in den drei großen am Kaiseram gelegenen Ausstellungshallen statt, wodurch es möglich r, auf einer Ausstellungsfläche von etwa 25 000 qm der betenden einheimischen Automobilindustrie einen entsprechen- Rahmen für ihre Darbietungen zu geben. Die getrennte Verung der Personenwagen, Nutzfahrzeuge und Motorräder mit fangreicher Zubehörindustrie auf je eine Halle erleichterte den Besucher den Überblick und die richtige Würdigung des zelnen Fabrikats. Bei den hohen Kosten, welche jede Beteilig an einer Ausstellung für den Beteiligten im Gefolge hat, eine freie Zurschaustellung besonders wertvoll. Automobilstellungen werden besonders für den Laien, die breite Masse, che kaufen soll, veranstaltet, in zweiter Reihe für den Händ- Bei den äußerst mißlichen Wirtschaftsverhältnissen war it die Form der Ausstellung gut gewählt, wie auch der Zeitnkt, in dem sie stattfand. Nicht allein wegen der seit Oktober bestehenden uneingeschränkten ausländischen Einfuhr Kraftfahrzeuge, sondern auch im Hinblick auf die allgemein handene Absatzstockung auf allen Wirtschaftsgebieten war von Vorteil, zu zeigen, welche Hilfsmittel die deutsche Autobilindustrie darbietet, um im jeweiligen Fall durch Verbesseg und Mechanisierung des Transports Erzeugungskosten zu ndern und die Produktion zu heben. Die Überzeugung, daß einem Kraftfahrzeug vielfach große wirtschaftliche Vore erreicht werden können, ist wohl heute bereits Allgengut geworden, aber niemals, wenn nicht in einer allgemeinen Schaustellung wie in einer Ausstellung, ist die Gelegenheit geboten, sich in wenigen Stunden über die Preislage verschiedener, gleichen Zwecken dienenden Fahrzeuge zu unterrichten und eigenes Urteil zu bilden, wie sich überhaupt zu überzeugen, was vorhanden ist und dem eigenen Zweck bestens dient. Daher ist eine solche Schau von besonderer Bedeutung in wirtschaftlich schlechten Zeiten, in denen jeder Geschäftsmann zusieht, wie er seine Produktion verbilligen kann, um den Absatz zu heben. In richtiger Erkenntnis dieser Tatsache wurde denn auch nirgends von den Ausstellern mit der Bekanntgabe der Preise zurückgehalten; die dargebotenen Kataloge enthielten diese meistens.

In erfreulicher Weise konnte festgestellt werden, daß sich die Bestrebungen in der Automobilindustrie zur Umstellung auf neuzeitliche Arbeitsmethoden, zur Beschränkung auf einige Typen in Serienherstellung, zur Verteilung derselben auf in Konzerne zusammengeschlossene Firmen in einer Senkung der Preise bei gleich gutem Fabrikat wie früher bemerkbar machen. Diese ist soweit gediehen, daß mit den Preisen auch dem Wettbewerb mit dem Auslande, insbesondere mit den amerikanischen Erzeugnissen begegnet werden kann. Angeführt seien hier die Firmen wie Opel, Brennabor, Hanomag, Hansa Lloyd-Werke u. a. Diesen ist die Senkung der Preise gerade in kleineren, weniger Anlagekapital benötigenden Typen gelungen, welche für die breiten Käuferschichten in Frage kommen, wie beim zwei- und viersitzigen Personenwagen und dem Ein- und Zweitonnen-Lastkraftwagen. Auch bei den großen Fahrzeugen sind Preisminderungen

eingetreten, indem dieselben trotz wesentlich besserer Ausstattung mit Luftreifen, Anlasser, elektrischer Beleuchtung, Vierradbremse und sonstigem, was zu einem neuzeitlichen Wagen gehört, nicht mehr kosten als vor dem Kriege unter Berücksichtigung der an sich bestehenden Geldentwertung.

Um die große Menge der Kleingewerbetreibenden zu erfassen, die sich heute für den Transport ihrer Fabrikate noch vielfach der Handkarren, Pferdefuhrwerke bedienen, wenn er nicht gar durch Boten erfolgt, zeigte die Ausstellung neue interessante Lösungen wie in dem „Blitz"-Motor-Transportwagen und „Einbach"-Lieferwagen für 250 kg Tragkraft mit etwa 1 qm Ladefläche, in dem „Phänomobil"-Lieferungswagen und M.-W.-Kleinlastwagen der Waggonfabrik Wegmann & Cie., Cassel, für 750 kg Tragfähigkeit mit 2,8 qm Ladefläche. Die Fahrzeuge sind so einfach als möglich in der Ausführung wie Bedienung gehalten, um ihre Führung jedem ohne besondere langwierige Anlernung zu ermöglichen.

Die sogenannten Schnellastwagen für Nutzlasten von etwa 2 t für größere Geschäftsbetriebe zeigten eine weitere sorgfältige technische Durchbildung entsprechend der zunehmenden Bedeutung und Beliebtheit dieser Fahrzeuge. Man geht dazu über, diese Fahrzeuge mit besonderen Fahrgestellen niedriger Bauart auszustatten, um nicht nur bei hoher Fahrgeschwindigkeit ruhiges und sicheres Fahren auf den nicht immer guten Straßen zu gewährleisten, sondern auch Be- und Entladezeiten infolge der niedrigen Lage der Ladefläche zu beschleunigen. Auch ist man bei 2 t Nutzlast nicht stehen geblieben, sondern ist zum Bau von Schnellastwagen für 3 und 4 t Nutzlast übergegangen, indem man größeren wirtschaftlichen Gewinn für den Besitzer derartiger Wagen in der schnelleren und häufigeren Beförderung kleinerer Mengen als größerer mit selteneren Fahrten in Schwerlastzügen sieht. Zu erwähnen ist hier das neue 2½-t-Schnelllastwagen-Fahrgestell der Fried. Krupp A.-G., Essen, der 2½- 3½-t-Schnellastwagen der Magdeburger Werkzeugmaschi fabrik, das 3-t-Niederrahmenfahrgestell der M. A. M.-Nürnb das 4-t-Schnellastkraftwagenchassis der Daag, Ratingen-Düs dorf. Das Niederrahmenfahrgestell mit Luftbereifung verl dem Wagen eine elegante Form und ist für manche Firma Rücksicht auf die Reklamewirkung der Transportfahrzeuge großer Wichtigkeit. Zu guter Ausnutzung der Fahrzeuge sperrigen, leichten Gütern wird die Nutzlänge der Ladebrü bis zu 4,5 m mit entsprechend großem Radstand gebaut, so sich Ladeflächen bis zu 8—9 qm ergeben.

Abb. 1. 5-t-Niederrahmen-Fahrgestell der Daag, Ratingen-Düsseldorf.

Diese große Ausnutzungsmöglichkeit der Tragfähigkeit Wagen durch große Ladeflächen wird auch bei den 5-t-Wa angestrebt, und der Großflächenwagen war auf den Ständen schiedener Firmen zu sehen, indem auch die Anhänger sprechend große Ausmaße, wie bei Gottfried Lindner, Amm dorf, mit 12 qm, bei „Ökonom" mit 14 und 20 qm zeigten. Ladefläche der Motorwagen erreicht hier Größen von etwa 12 bei 5—6 t Tragfähigkeit, wie bei den Fabrikaten der Daim werke, Vomag, N. A. G., Daag, Hillewerke u. a. Mit entsprech den Anhängern, die auf der Ausstellung in einem Fall Christoph & Unmack, Niesky mit 15 t Tragfähigkeit zu se waren, können somit recht ansehnliche Mengen in einem Last zuge bewältigt werden.

Abb. 2. Dreiachswagen der Daimlerwerke, Berlin-Marienfelde.

Nicht ohne Bedenken sind bei den Motorwagen die großen, die Hinterachse entfallenden Lasten, die auch bei doppelter L bereifung auf den Hinterrädern die Fahrgeschwindigkeit Rücksicht auf die Straßen und anliegenden Gebäude beschränk Zwar sucht man durch konstruktive Ausbildung der Hinterac wie des Hinterachsgetriebes die unabgefederte Masse der Hin achse zu vermindern, und ist hier insbesondere auf die n artige Anordnung der Hinterachse am zweiachsigen 5-t-Nie

rahmenfahrgestell der Daag hinzuweisen (Abb. 1). Die Achse ist im Dreiecksverband als Hohlkörper hergestellt, das aus Leichtmetall hergestellte Differenzialgehäuse an die Spitze des Dreiecks verlegt und an die Cardan-Schubkugel angeschlossen. Die Räder sind mit kurzen Achsstummeln in den Enden der hohlen Hinterachse gelagert und werden durch je eine Cardanwelle mit Kegelrad und Radnabenzahnkranz vom Differzial angetrieben. Das Fahrgestell ist auch sonst dadurch beachtenswert, daß die Kupplung zwischen Motor und Wechselgetriebe, wie die Betätigung der Vierradbremse, hydraulisch erfolgt. Der Rahmen ist ein aus 3 mm starkem Blech hergestellter Kastenträger, der bei geringem Gewicht große Festigkeit besitzt. Die ebenfalls kastenförmigen Querverbindungen sind mittels Hohlnieten mit den Längsträgern verbunden. Ganz neuartig ist auch die Federung des Fahrgestells mit 8 Viertelelliptikfedern, die mit ihrem größten Querschnitt am Rahmen befestigt sind und an deren freien Enden die Achsen, an Gleitplatten gelagert, schwingen. Das Fahrgestell hat bei einem Radstand von 5 m eine Gesamtlänge von 8,2 m, eine nutzbare Ladelänge von 6 m, eine Ladefläche von 14,4 qm, wiegt etwa 4,2 t und eignet sich gleich gut für Omnibusse wie Lastwagen.

Andere Firmen stehen jedoch auf dem Standpunkt, daß die Verkehrsentwicklung besonders in Richtung der schnellfahrenden Fahrzeuge, d. h. mit Stundengeschwindigkeiten von etwa 45 km geht, dem die schweren zweiachsigen Fahrzeuge nicht voll entsprechen können.

Industrie und Gewerbe verlangen einen Wagen hoher Tragfähigkeit und größten Fassungsraumes mit hoher Fahrgeschwindigkeit, geringen Personal-, Brennstoff- und Bereifungskosten. Dies aber bietet der Dreiachswagen, der anfangs aus den Bedürfnissen des Personenverkehrs hervorgegangen, heute auch für den Güterverkehr schätzenswerte Vorteile bietet. Seine Tragfähigkeit geht bis auf 7 t und noch mehr je nach den Aufbauten und unter Berücksichtigung der behördlich in Aussicht genommenen Höchstbelastung von 5 t je Achse. Seine Ladefläche kann je nach Anordnung des Führersitzes zum Motor bis zu 17 qm betragen. So zeigte die Ausstellung außer den bereits bekannten Typen für Dreiachswagen der H. Büssing, Braunschweig, und der Vomag, Plauen, einen neuen Typ der Daimlerwerke, Marienfelde, und der Mannesmann-Mulag, Aachen. Diese lehnen sich an den Büssingtyp insofern an, als die beiden Hinterachsen mit geringem Radstand gesonderten Antrieb haben und nur die Vorderachse gelenkt wird. Es werden hierdurch beide Hinterachsen für die Adhäsion ausgenutzt und die Gewichtsverteilung kann derart erfolgen, daß jedes Rad nur einen Reifen erhält, was manchen Vorzug gegenüber der doppelt bereiften Antriebsachse hat. Während beim Büssingwagen vom Wechselgetriebe aus je eine Kardanwelle zu jeder Hinterachse mit Ausgleichgetriebe führt, ist beim Daimlerwagen (Abb. 2) die Kraftübertragung vom Motor zur ersten Hinterachse in gradliniger Fortsetzung auf die zweite Hinterachse fortgeführt, indem in das große Tellerrad des ersten Hinterachsantriebes die Kardanwelle des zweiten Hinterachsgetriebes mit einem Kegelrad eingreift. Der erste und der zweite Hinterachsantrieb sind in gleicher Weise ausgebildet. Neu ist hierbei der Stirnradnabenantrieb für die Hinterachsen, indem die äußeren Enden der Ausgleichwellen Stirnräder tragen, die durch Eingriff in die mit den Hinterradnaben fest verbundenen, außen gezahnten Stirnräder den Antrieb der Hinterräder bewirken.

Abb. 3. Mannesmann-Mulag Omnibus mit bis an den Kühler herangeführter Karosserie.

Auch beim Dreiachswagen der Mannesmann-Mulag ist nur die vordere Achse als Lenkachse ausgebildet, während die beiden hinteren Achsen als Triebachsen dienen. Diese sind fest als Hohlachsen am Fahrgestellrahmen gelagert und tragen an jedem Ende einen drehbaren Kurbelarm mit Kurbelzapfen, um den sich das Hinterrad dreht und an den die Enden der Tragblattfedern drehbar aufgehängt sind, die mit ihrer Mitte am Fahrgestellrahmen drehbar befestigt sind. Der Antrieb jedes Hinderrades erfolgt durch Zahnrad mit an der Nabe befestigtem Zahnkranz von der Ausgleichwelle eines in der Hohlachse gelagerten Differenzialgetriebes jeder Hinterachse. Beide Ausgleichgetriebe werden von einem zwischenliegenden Mutterdifferenzial angetrieben, das vom Wechselgetriebe aus durch Kardanwelle seinen Antrieb erhält. Durch diese Anordnung ist ein guter Ausgleich der Räder untereinander geschaffen sowie das Gewicht der unabgefederten Massen auf das geringste zurückgeführt.

Der Fahrgestellrahmen ist beim Mulag-Fahrgestell hinter dem Motor schwach nach unten gekröpft und sonst gerade durchgeführt; in Verbindung mit der tiefliegenden Federanordnung ergibt sich das Maß von Oberkante Rahmen bis Boden zu 700 mm. Der Führersitz ist über dem Motor angeordnet, so daß sich bei

einem Radstand von 4800 + 1400 mm eine Gesamtlänge des Fahrzeugs zu 9150 mm, die nutzbare Rahmenlänge zu 7630 mm und die Ladefläche zu 16,8 qm ergibt. Infolge des geraden Rahmens über den Hinterrädern eignet sich das Fahrgestell sehr gut für Lastfahrzeuge. Der Daimlerwagen hat hinter der Vorderachse nach unten und über die Hinterachsen hinweggekröpften Rahmen mit 620 mm Höhe der Rahmenoberkante über Boden. Seine gesamte Länge beträgt 9415 mm und die nutzbare Rahmenlänge 6880 mm bei einem Radstand von 5650 + 1300 mm. Dies Fahrgestell eignet sich vornehmlich für Omnibusaufbauten.

Das normale Fassungsvermögen dieser Omnibusse beträgt bei etwa 35 Sitzplätzen 60 Personen; es sind Spitzenleistungen bis zu 80 Personen möglich. Sie entsprechen damit den Decksitzwagen, wie solche u. a. die N. A. G. Berlin baut, deren neuestes Nieder-Omnibusfahrgestell auf der Ausstellung zu sehen war. Dasselbe hat bei einem verhältnismäßig sehr kurzen Radstand von 4300 mm eine Nutzlänge für den Aufbau von rund 6000 mm. Auch hier sind Neuerungen an der Hinterachse eingeführt, um das tote Gewicht dieser, wie das gesamte Fahrgestellgewicht herabzusetzen.

Im übrigen zeigte die Ausstellung bei den Omnibussen das Bestreben nach niedriger Bauart zur Beschleunigung der Verkehrsabwicklung, wie ruhiger, sicherer Fahrt und im Fassungsvermögen die Entwicklung des kleinen Omnibus zu etwa 15, des mittleren zu 30 und des großen Zweiachsers in einstöckiger Bauart bis zu 45 Personen, Anordnung der Plätze und Türen verschieden für Stadt- und Überlandverkehr je nach Besetzung mit einem oder zwei Personalen. Die Linkssteuerung scheint sich durchzusetzen und die Fahrmotore werden reichlich bemessen um stets hinreichende Kraftreserve zu besitzen. Für besonders schwierige Verkehrsverhältnisse zeigten mehrere Firmen neue Typen von 70—80 PS Leistung.

Auch der Karosseriebau wartete mit Neuheiten auf; so trug ein Dreiachs-Büssingwagen eine Leichtmetallkarosserie, bei der Gerippe und Verkleidung aus der Leichtmetallegierung „Lautal" hergestellt sind und ein Mannesmann-Mulag-Dreiachswagen eine Stahlkarosserie der Waggonfabrik Ürdingen, die neben erheblicher Gewichtsersparnis den Vorteil geringer Reparatur und großer Lebensdauer hat. Sie war auch noch insofern beachtenswert, daß, wie bei einem Wagen der Gust. Talbot & Cie., Aachen, auf Mulagfahrgestell für 23 Sitz- und 12 Stehplätze (Abb. 3) auch der Motor in die Karosserie eingeschlossen ist, und die Vorderwand mit dem Kühler abschließt.

Bei den Lastzügen zeigten die hydraulischen Kippvorrichtungen weitere Fortschritte, indem auch Armin Tenner eine sehr interessante Ausführung an einem Vomag-Dreiseitenkipper und Mahr & Beyer, Wismar, die nach Patent „Wood" mit wagerecht liegendem Zylinder zeigte. Unter den Bremsen bot als Neuerung die elektro-magnetische Zusatzbremse für Motor- und Anhängewagen der J. F. Goossens, Lechner & Co., Brand/Aachen, und die als Gebrauchsbremse ausgebildete Motorbremse an den Fahrzeugen der Henschel & Sohn, Cassel, besonderes Interesse. Als neue Zugmaschinen seien angeführt der 38/40 PS Komnick-Kraftschlepper und der 28 PS WD-Radschlepper sowie 28 PS- bzw. 50 PS-Kettenschlepper der Deutschen Kraftpflug-Ges., Berlin.

Die Deckung der Züge auf freier Strecke und die Bewachung des Zugschlusses.

Von Bahnhof-Inspektor **Oelsner**, Cassel.

Die Durchführung des Luftbremsbetriebes bei Güterzügen und die hieraus entsprungene Verminderung des Zugbegleitpersonals auf einen Zugführer und einen Schaffner bei reinen luftgebremsten Güterzügen erfordert die Neuregelung der Bestimmungen über die Deckung der auf freier Strecke liegengebliebenen Züge und der Bewachung des Zugschlusses und macht es insbesondere notwendig, jedem der wenigen Bediensteten des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals für jeden Fall des Liegenbleibens sein Verhalten genau vorzuschreiben. Die Hauptverwaltung hat diese Notwendigkeit erkannt und ihr dadurch Rechnung getragen, daß sie bereits im Vorjahre den § 45 [13 und 14] der Fahrdienstvorschriften (im folgenden F.V.) über Bewachung des Zugschlusses nach neueren Gesichtspunkten ergänzt hat, während sie zur Zugdeckung in jüngster Zeit eingehende Ergänzungsbestimmungen erlassen hat, wobei allerdings die vorjährigen Erleichterungen in der Zugschlußbewachung wieder aufgehoben wurden. Schwierigkeiten und Hemmungen im Zugbetrieb, die bei der Durchführung einzelner Anordnungen mit den wenigen Köpfen des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals luftgebremster Güterzüge entstehen können, geben Anlaß, diesen für die glatte Durchführung des Betriebes und für die Sicherung von Leben und Gut so außerordentlich wichtigen Punkt aus der Praxis zu beleuchten.

Nach § 58 [2] F.V. ist ein Zug, der aus anderem Anlaß als der Haltstellung eines Hauptsignals gezwungen ist, auf freier Strecke zu halten, vorweg dadurch zu sichern, daß sich bei einem solchen mit durchgehender Bremse ein im voraus zu bestimmender Beamte — bei luftgebremsten Güterzügen ohne weiteres der Schlußschaffner — so aufstellt, daß er die rückwärts liegende Strecke übersieht. Er muß seine Stellung ferner so einnehmen und nach § 58 [3] F.V. bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter nach rückwärts zu mit einer Signalfackel leuchten, daß er einem dem haltenden Zuge sich nähernden Zug entgegenlaufen und Haltsignale geben kann. (§ 58 [4] F.V.) Weiterhin ist im § 45 [14] F.V. angeordnet, daß die Schlußbremse des Zuges zu bewachen sei, wenn der Zug in der Steigung hält. Diese Bestimmung der F.V. war durch Verfügung der Hauptverwaltung vom 8. 12. 24 — 24 Nr. 6302 — für luftgebremste Güterzüge u. a. dahin ergänzt worden, daß die letzte Bremse eines in der Steigung haltenden Zuges zwar bewacht bleiben müsse, daß sie aber als bewacht gelte, wenn sie luftgebremst sei. Die Hauptverwaltung hatte hier m. E. in Würdigung der geringen Besetzung des luftgebremsten Zuges mit nur dem Zugführer und einem Schaffner den neuzeitlichen Verhältnissen Rechnung tragen und letzteren für die Dauer des Haltens nicht an die Bewachung der Schlußbremse binden wollen in der richtigen Erkenntnis, daß die nach § 58 [2] notwendige Beobachtung der rückliegenden Strecke unter Umständen nicht von der Schlußbremse aus erfolgen, vielmehr von einem Punkt aus notwendig sein kann, von welchem aus der Zugschluß u. U. nicht mehr zu sehen ist. (Krümmungen in Einschnitten, Wäldern, zwischen Häusern usw.)

Diese Bestimmung ist nach den neueren Weisungen dahin abgeändert worden, daß die Schlußbremse nicht allein dauernd bewacht sein soll — wobei als Bewachung anzusehen ist, daß sie in Sichtweite eines Zugbegleitbeamten bleibt —, sondern daß bei einem in der Steigung haltenden, voll luftgebremsten Zuge auch noch die beiden letzten Bremsen mit der Hand anzuziehen seien, wenn die Schlußbremse nicht besetzt bleibt. Hierdurch wird aber der Schlußbremser in eine gewisse Zwangslage versetzt, da er in vielen Fällen nicht beides zugleich ausführen kann, nämlich die rückliegende Strecke beobachten und den Zugschluß im Auge behalten. Der Zugführer aber wird sich um den Zugschluß nicht kümmern können; er hat die Ursache des Haltens festzustellen und die Beseitigung der Störung zu veranlassen oder auszuführen.

Muß ein Zug voraussichtlich länger als 8 Minuten auf freier Strecke halten, so ist nach § 58 [8] F.V. seine Deckung durch Wärtersignale zu veranlassen. Hiermit sind möglichst Streckenbeamte und, wenn solche fehlen, Zugbeamte zu beauftragen. Was zunächst die Zeitgrenze von 8 Minuten angeht, so ist sie in

üherer Zeit m. W. gewählt worden, weil sie eine gewisse ormale in der Zugfolge auf verkehrsreichen Hauptbahnen darllte, nach Dr.-Ing. Heinrich „Eisenbahnbetriebslehre" allerngs deshalb, weil unter 8 Minuten bei längeren Zügen die ckung nicht bewerkstelligt werden kann.

Es erscheint prüfenswert, ob diese Bestimmung heute noch ltbar ist. Im früheren Handbremsbetrieb lag die Ursache des zeitigen Haltens auf freier Strecke hauptsächlich darin, daß tweder ein Zug wegen Dampfmangels nicht weiter konnte — diesem Falle war die voraussichtliche Dauer des Stillstandes fort vom Lokomotivführer zu erfahren, also die Notwendigkeit r Deckung sogleich festzustellen — oder daß der Zug gesen war. In diesem Falle dauerte die Zusammensetzung des ges, vorausgesetzt, daß der hintere Zugteil zum Halten geicht war, nur wenige Minuten; eine Deckung war in den nigsten Fällen notwendig. Endlich lag die Ursache des ltens in einem Betriebsunfalle, bei welchem sich der Zugrer auch sofort schlüssig werden konnte, ob der Zug zu ken war oder nicht. Die Deckung war in kurzer Zeit mög-, weil genügend Personal beim Zuge war.

Abgesehen von den Fällen des Dampfmangels, die heute immer niger in die Erscheinung treten, und den wirklichen Betriebsfällen liegt heute der Grund, aus welchem Züge ohne Signal freier Strecke zum Halten kommen, hauptsächlich in Mängeln der Luftbremse, Mängel, die durchweg das Auswechseln eines lauches erfordern. Daß auch verwaltungsseitig dieser Grund das Hauptübel des unzeitigen Haltens auf freier Strecke erint und gewürdigt wird, geht aus der letzten Anordnung her-, die vorschreibt, daß der Lokomotivbedienstete, der sich mit Zugführer an der Feststellung des Schadens beteiligen soll, fort Handwerkszeug und Ersatzschlauch mitzumen habe. Erfahrungsgemäß ist aber das Auffinden der adstelle, Auswechseln eines Schlauches einschließlich der notdigen Bremsprobe nicht in 8 Minuten möglich; es vergehen s mindestens 15 Minuten, bis daß der Zug weiterren kann. Wie soll sich nun der Zugführer bei diesen täglich tretenden Fällen verhalten? Soll er den Zug mit einem Zeitwand von 25—30 Minuten decken lassen und somit den Beb auf der Strecke unnötig noch mehr hemmen oder soll er en die Vorschrift verstoßen und die Deckung unterlassen?

Vird sich m. E. heute schon aus diesem Grunde die reifliche fung der Frage nicht mehr umgehen lassen, ob die Zeitnze von 8 Minuten nicht einer Änderung bedarf, so taucht kt die weitere Frage auf: Welche Grenze ist zu nehmen und solche, da nur eine Erhöhung in Betracht kommt, mit der sicherung zu vereinbaren? Ein liegengebliebener Zug soll anntlich gedeckt werden auf eine Entfernung von 200 m h 6 b-Scheibe und von hier aus auf weitere 500 m durch nallkapseln. Bei der heutigen Besetzung von etwa 75 % r Güterzüge — dem Prozentsatz der reinen luftgebremsten nit nur 2 Mann müßte man folgerichtig mindestens den Zeitn wählen, den der Schlußschaffner zum Anbringen der kungssignale und zum Rückweg zum Zuge braucht, das sind 30 Minuten. Denn: Die Ergänzungsbestimmungen sagen übereinstimmend, daß der Zugführer bei notwendiger kung den Schaffner beauftragen soll, an Hand eines nach (²) der Unfallmeldevorschriften auszufertigenden Meldels durch Fernsprecher oder unmittelbar den nächsten ckenbeamten oder die nächste Zugfolgestelle zur Ausführung Deckung zu veranlassen. Bei der erheblichen Einschränkung Streckenbegänge und der Verminderung des Streckenonals und ferner bei dem großen Abstand der Blockstellen zahlreichen Haupt- und Nebenbahnen ist aber in den meisten n damit zu rechnen, daß der ausgesandte Schaffner auf Streckenläufer oder eine Rotte überhaupt nicht stößt und ächste Blockstelle zu weit entfernt ist. Liegt sie aber in chbarer Entfernung, so wird sich der allein auf dem Block dliche Wärter an einer Zugdeckung nicht beteiligen en, denn er hat den Betrieb auf dem freien Gegengleis aufzuerhalten und die notwendigen Meldungen aus Anlaß des Liegenbleibens des Zuges zu vermitteln; er darf mithin seinen Posten nicht verlassen.

Wir sehen also, das Zugpersonal kann in Wirklichkeit auf die zugewiesene Hilfe des Strecken- oder Blockpersonals kaum rechnen; es ist auf sich selbst angewiesen und führt die Deckung selbst aus. Der Schaffner legt also auf 200 + 500 m vom Schluß ab drei Knallkapseln aus und stellt sich dann 500 m rückwärts — 200 m vom Zugschluß — selbst mit roter Fahne oder Fackel auf und wartet nun, bis ihm der letzte Mann des Zugpersonals, der Zugführer, auf die Entfernung von 500—600 m (Zuglänge) + 200 m die Haltscheibe aus dem Packwagen bringt. Erst, wenn er diese aufgestellt hat, darf er den Posten verlassen und die Schlußbremse bewachen. Sollen all diese Arbeiten mit einem Zeitaufwand von etwa 30 Minuten wirklich ausgeführt werden, wenn der Zug voraussichtlich 10—15 Minuten liegen bleiben würde?

Nun soll aber ferner nach § 58⁷ F.V. die Rückkehr des zur Deckung eines liegengebliebenen Zuges ausgeschickten Beamten nicht abgewartet werden, wenn das Hindernis früher beseitigt werden kann; der KK-Zug von 120 Achsen soll demnach mit dem Zugführer allein weiterfahren. Wie schon oben erwähnt, würde dieser Fall heute täglich eintreten, wenn jeder Zugführer bei erforderlichem Auswechseln eines Luftschlauches auf freier Strecke mit einem Zeitaufwand von mindestens 15 Minuten den Zug auch wirklich decken lassen würde. Was macht der Zugführer dann als einziger Zugbegleitbeamter bei der Weiterfahrt? Behält er im Packwagen seinen Platz bei? — Dann geht die Überwachung der zweiten Zughälfte verloren, ein Gefahrenmoment, welches nicht zu unterschätzen ist; setzt er sich auf die Schlußbremse, dann entgeht ihm — abgesehen davon, daß er seine schriftlichen Arbeiten nicht weiter erledigen kann und seine Papiere im Stich läßt — die Überwachung der Signale und der Luftbremse; er verliert noch mehr die Übersicht. Zur Besetzung der Schlußbremse aber ist er gezwungen, läuft am Schlusse des KK-Zuges noch eine kleine Handgruppe, die von dem Schlußbremser allein bedient werden konnte. Wir sehen also weiter, daß es betrieblich notwendig ist, bei zwei Mann Zugbegleitpersonal die Rückkehr des zweiten Mannes von der Deckung des Zuges abzuwarten. Dieses ist nur unter Aufhebung des § 58⁶ F.V., d. h. unter Verlängerung der Zeitspanne, bei deren voraussichtlichen Dauer die Deckung anzuwenden ist, möglich.

War der unzeitige Aufenthalt des Zuges auf freier Strecke voraussichtlich so lang, daß der Zug gedeckt werden mußte, dann sollen bei der Weiterfahrt des Zuges nach Beseitigung des Hindernisses die hinter ihm angebrachten Wärtersignale erst entfernt werden, wenn angenommen werden kann, daß er auf der nächsten Zugfolgestelle angekommen ist (§ 58⁷ F.V.); die Fortnahme der Wärtersignale soll also von einem Streckenwärter oder der nächsten Zugfolgestelle ausgeführt oder sie kann nach den letzten Weisungen dem nachfolgenden Zuge durch schriftlichen Befehl (Befehl A. e.) übertragen werden. In der Praxis wird, wie oben bereits angeführt, ein Streckenwärter kaum angetroffen; der Blockwärter der nächsten Zugfolgestelle kann, wenn bei zweigleisiger Strecke das zweite Gleis betriebsfähig geblieben ist, seinen Block zur Fortnahme der Wärtersignale nicht verlassen, wie wir gesehen haben. Er wird sich also Hilfe von dritter Seite heranholen müssen und hemmt damit den Betrieb auf dem gesperrt gewesenen Gleis unnötig noch mehr, in vielen Fällen nicht unerheblich und zum Schaden wichtiger Züge und deren Anschlüsse. Hinsichtlich der Fortnahme der Signale durch den nachfolgenden Zug wird es wohl durchführbar sein, die bei Tage gut sichtbare und bei Nacht rot beleuchtete Haltscheibe 6 b zu finden und fortzunehmen. Wie Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal des folgenden Zuges aber bei Nacht, Nebel und Schnee die Knallkapseln finden wollen, bleibt erst praktisch zu erproben. Sicher ist, daß sie unverhältnismäßig lange Zeit suchen müssen, wenn sie die Kapseln nicht vorher versehentlich überfahren haben oder es der Einfachheit halber absichtlich machen.

Wir sehen also, überall stemmen sich im heutigen Zeitalter der Luftbremse und der Personalersparnis auf allen Gebieten des Betriebes, insbesondere des Zugbetriebes, den gegebenen Bestimmungen über die Deckung liegengebliebener Züge Schwierigkeiten und Bedenken entgegen, deren natürliche Folgen in der Praxis sind, daß die Bestimmungen zu betrieblichen Hemmungen und Störungen führen oder daß sie vom Personal einfach außer acht gelassen werden. Die 8-Minuten-Zeitgrenze, bei deren voraussichtlichen Dauer der Zug zu decken ist, ist zu knapp; die vorgesehene Hilfe zum Anbringen der Wärtersignale ist nicht erreichbar; dem Schlußschaffner fehlt die Zeit zur Rückkehr zum Zuge und endlich verursacht die Fortnahme der Wärtersignale Schwierigkeiten und Zeitverluste.

Ergibt sich aber die praktische Unzweckmäßigkeit gegebener Bestimmungen, so wird man sich folgerichtig die Frage vorlegen müssen, wie Abhilfe zu schaffen ist, um Theorie und Praxis unter einen Hut zu bringen. Hierzu gibt es mehrere Wege; sie bedingen allerdings zum Teil mancherlei Umstellung und Änderung althergebrachter Begriffe.

Zunächst die oben aufgeworfene Frage: Ist die Zeitgrenze von 8 Minuten im § 58[6] F.V. noch haltbar, stehen ihrer Erhöhung auf z. B. 30 Minuten betrieblich Bedenken, insbesondere solche der Zuggefährdung, entgegen? Die Gründe, welche für eine Änderung sprechen, sind oben angeführt. Wie sieht es mit der Gefahr für den Zug aus? Bei der damaligen Abfassung der F.V. lagen hinsichtlich der Zugsicherung andere Verhältnisse vor als heute. Auf vielen Strecken fehlte die Streckenblockung, das Blocksystem war nicht in dem Maße durchgebildet und arbeitete nicht so fehlerfrei wie heute. Jetzt haben wir dagegen ein vorbildliches Blocksystem, welches — abgesehen von den amerikanischen Blockeinrichtungen — wohl kaum seinesgleichen auf dem Kontinent oder bei Eisenbahnen fremder Erdteile findet, und welches wir nicht nur auf Hauptbahnen durchgeführt haben, sondern auch auf Nebenbahnen, soweit sie betrieblich einigermaßen Bedeutung haben. Es bedarf schon schwerwiegendster Fehler und des Versagens des menschlichen Geistes, wenn ein Zug das Blocksignal überfahren und in einen besetzten Streckenabschnitt einfahren soll. In jüngster Zeit haben wir zwar eine Reihe schwerer Unfälle infolge Überfahrens von Hauptsignalen gehabt; es hat sich aber durchweg um Fälle gehandelt, in welchen ein Einfahrsignal überfahren und auf einen im Bahnhof haltenden Zug aufgefahren wurde, der nicht gedeckt zu werden brauchte. Ein Unfall, der darauf zurückzuführen gewesen wäre, daß auf einen auf der Strecke liegengebliebenen Zug aufgefahren worden ist, der zu decken war, wegen der oben angeführten Umstände aber nicht nach 8 Minuten gedeckt war, ist nicht bekannt. Hand in Hand mit den Bestrebungen der Neuzeit, das Überfahren eines Haltsignals durch Verbindung des letzteren mit hörbaren Signalen oder durch mechanische Auslösung der Luftbremse zu verbinden, wird man auch die Frage des Zeitpunktes der Zugdeckung prüfen müssen, nicht allein durch Erwägungen rein theoretischer Art, es wird vielmehr in der Praxis dauernder Beobachtungen und Prüfungen bedürfen, um einen mit dem wenigen Personal gangbaren Weg zu finden.

Die Erfahrung lehrt ferner, wie oben nachgewiesen, daß das Anbringen und Fortnehmen der Deckungssignale auf Schwierigkeiten stößt. Will man also nicht das Zugpersonal wieder verstärken, daß tatsächlich ein Mann für die Arbeiten erübr werden kann, ohne daß der Zug mit ungenügender Besetz weiterfahren muß oder daß die Beseitigung des Hindernis oder der Lauf nachfolgender Züge verzögert wird — und da wird es bei der heutigen Personalpolitik der Reichsbahn wa scheinlich nicht kommen —, so wird man sich weiterhin frag müssen, ob die heute bestehende Zugdeckung nicht so geänd d. h. vereinfacht werden kann, daß der Schlußschaffner auch tatsächlich in kurzer Zeit ausführen und beseitigen ka Die angestellten Versuche mit der Schnellbremsung luft bremster Züge aller Art haben ergeben, daß jeder Zug auf e Entfernung von längstens 500 m zu stellen ist. Ist daher Deckung eines liegengebliebenen Zuges auf 700 m noch un dingt notwendig? Heute muß erst ein Weg von 500—600 m z Packwagen und zurück gemacht werden, um die schwere u unhandliche Haltscheibe aus dem Packwagen zu holen — vora gesetzt, daß überhaupt die beiden Scheiben sich im Packwag befinden, was bis jetzt durchweg noch nicht der Fall ist. Ka nicht statt dessen eine der beiden Oberwagenscheiben oder d Oberwagenscheibe — vgl. meine Ausführungen über Verei fachung der Zugschlußsignale in Nr. 27 Jahrgang 1925 die Zeitung — so vergrößert und mit einem zusammenlegba Stock so in Verbindung gebracht werden, daß sie auch als H scheibe in verkleinertem Maßstab zu verwenden ist? Schlußschaffner hätte sie also sofort zur Hand. Oder aber die Haltscheibe überhaupt notwendig und genügt nicht Deckung des Zuges auf 600 m lediglich durch zwei Kn kapseln? Solche Deckung und Rückkehr zum Zuge wäre d Schaffner in 20 Minuten möglich. Wir gestatten weiter heute das Überfahren jedes sichtbaren Signales auf schriftlich Befehl hin. Kann nicht auch das Überfahren der ausgeleg Knallkapseln durch schriftlichen Befehl angeordnet werden, daß ein Zug sofort folgen kann, ohne erst die zeitraubende F nahme der Knallkapseln abzuwarten, wenn der liegengeblieb unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle ist? Hierzu w man vielleicht entgegnen, daß der mit dem Überfahren die Kapseln verbundene Knall die Reisenden beunruhigen kön wenn der nachfolgende Zug ein Personenzug ist, oder etwa Bewohner der nächstliegenden Häuser. Oder es könnte fällig beim Auslösen der Knallkapseln ein Zug der Gegenr tung vorbeifahren, der das Ertönen des Knalles auf sich ziehen und halten könnte. Nun, das erstere nehme man nicht tragisch und gebe nötigenfalls den Reisenden auf der nächs Haltestation auf Anfrage hin genügende Erklärung. Das letz wäre ein großer Zufall, der immerhin einer praktischen Prüf nach der Richtung hin wert wäre, ob wirklich der Knall von einer vorbeifahrenden Gegenlokomotive ausgelösten Ka so groß ist, daß Zweifel darüber entstehen könnten, ob die A lösung durch die eigene Lokomotive erfolgte. Trifft es zu wären die zwei Knallkapseln vielleicht in einem Abstand 3 Schienenlängen auszulegen, um dem Führer des Gegenzu Zeit zu lassen, in Erwartung des zweiten Knalles genau au passen.

Wir sehen, es gibt viele Wege, die zur Besserung führen; oben angeregten sind sicherlich nicht die einzigen. Möge der Erkenntnis, daß die heutigen Zugdeckungsvorschriften ihrer praktischen Handhabung Schwierigkeiten bieten, bald Änderung erfolgen.

Bücherschau.

— Drahtlose Telephonie und Telegraphie. In gemeinverständlicher Darstellung von Dr.-Ing. F. Trautwein, Postrat a. D. Mit 177 Abbildungen. Leipzig 1925. Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. VII u. 250 S. Preis geh. 6,50 ℳ, geb. 8 ℳ.

Die zahlreichen Neuerscheinungen auf dem Büchermarkt, die sich mit der drahtlosen Telephonie beschäftigen, lassen überwiegend das Bestreben erkennen, den Leser in den Stand zu setzen, sich seine Empfangsapparate selbst herzustellen. Die physikalisch-technischen Grundlagen der drahtlosen Telephonie und insbesondere die Wirkungsweise des Senders und der Wellenausbreitung sind meist entweder zu knapp oder nicht in geeigneter populärer Form behandelt. Das Bedürfnis nach Gründ keit auch in mehr oder minder aus Liebhaberei betriebenen gen wird dadurch nicht befriedigt.

Diese Lücke will das vorliegende Büchlein ausfüllen und physikalisch-technischen Grundlagen für gebildete Nichtfachl in derart gemeinverständlicher Form darstellen, daß die Se anfertigung von Geräten auch ohne bis ins einzelne gehe Anweisungen durch eigene Entwicklungsarbeit des Funkfreu ermöglicht und gefördert wird. Diese Absicht ist dem Verfa ganz ausgezeichnet gelungen und sein Büchlein, das mit vor lichen Abbildungen auf Kunstdruckpapier sehr gut ausgest ist, möge allen Funkfreunden empfohlen werden. S

Die Organisation der nordischen Staatsbahnverwaltungen[1]).

Von Assessor Dr. Dr. **F. Paszkowski, Berlin.**

Wie in den meisten Ländern mit Staatsbahnen führten Schwierigkeiten finanzieller Art auch in den nordischen Ländern zu einer Neuordnung des Staatsbahnwesens mit dem Ziele, die Eisenbahn von dem übrigen Staatshaushalt zu lösen, eine stärkere Trennung zwischen Regierung und Eisenbahnverwaltung herbeizuführen, um ihr größere Selbständigkeit und die Anwendung kaufmännischer Grundsätze zu erleichtern, wobei gleichzeitig das Erfordernis der Verzinsung des Anlagekapitals aufgestellt wurde. Am weitesten von den nordischen Staaten ist die Neuordnung in Dänemark gegangen.

Hier sind grundlegend die am 1. April 1925 in Kraft getretenen Eisenbahngesetze, die eine Änderung der Verwaltungsform und des Tarifwesens herbeiführten, und am 20. Februar 1925 einstimmig vom Parlament angenommen waren. Ihr Hauptschöpfer ist der dänische Verkehrsminister J. Friis-Skotte.

Nach der letzten dänischen Eisenbahnverwaltungsordnung vom 10. Mai 1915 stand an der Spitze der Staatsbahnen ein unmittelbar dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterstellter Generaldirektor. Ihm standen ein Generalsekretär und vier Abteilungsleiter (Abteilung für Rechnungs- und Tarifwesen, Abteilung für Verkehr, Abteilung für Bau- und Bahnunterhaltung, Abteilung für Maschinenwesen) als die obersten Organe der Verwaltung zur Seite. Das Schiffahrtswesen (Fährenbetrieb) gehört zur Verkehrsabteilung, das Werkstättenwesen zur Maschinenabteilung.

Die ständige Leitung des eigentlichen Eisenbahnbetriebes liegt in den Händen von drei Distriktschefs (in Kopenhagen, Aarhus, Struer), die dem Generaldirektor unmittelbar unterstellt sind. Dem Distriktschef steht je ein Beamter der einzelnen Verwaltungszweige (Verkehr, Betrieb, Maschinenwesen, Signalwesen, Rechnungswesen) zur Seite. Unter dem Distriktschef stehen die einzelnen Sektionen, die etwa unseren Verkehrs-, Betriebs- und Maschinenämtern entsprechen, während der Distriktschef und die ihm beigeordneten Dezernenten etwa eine Direktion bilden.

Diese Einteilung ist im wesentlichen beibehalten worden. Doch hat man jetzt die Stelle des Generalsekretärs eingezogen und durch eine Personalabteilung ersetzt. Außer den Personalien wurden vom Generalsekretariat die ministeriellen Befugnisse betr. die Staatsbahnen bearbeitet, so daß das Generalsekretariat das Verbindungsglied zwischen dem Minister und den Abteilungsleitern bildete und oft zu unliebsamen Reibungen führte. Nach der jetzigen Verwaltungsform verhandeln die Abteilungsleiter unmittelbar mit dem Minister.

Ein weiterer Fortschritt ist in der Übertragung vieler Befugnisse vom Generaldirektorat auf die Distriktschefs zu erblicken, wie überhaupt der Gedanke der Dezentralisation und Vereinfachung scharf zum Ausdruck kommt. Wesentlich ist ferner, daß die zu besetzenden Stellen nicht mehr genau vorgeschrieben sind, sondern der Staatsbahnverwaltung größerer Spielraum gelassen ist.

Über die sonstige Neuordnung des dänischen Staatsbahnwesens, der erleichterten Aufstellung des Haushalts, dem eingeführten Grundsatze der Verzinsung des Anlagekapitals und der völligen Neuordnung des Tarifwesens habe ich bereits in der Vereinszeitung Jahrg. 1924 S. 1023/24 und Jahrg. 1925 S. 83 berichtet.

Die jetzige Verwaltungsordnung der norwegischen Staatsbahn besteht seit dem 1. Juli 1924. Gegenüber denen der Jahre 1883 und 1913 (Gesetz vom 14. März 1912) — geringe Änderungen wurden 1919 und 1924 durchgeführt — bedeutet die zurzeit gültige eine erheblich größere Selbständigkeit der Staatsbahn und Trennung vom Staatshaushalt und Mitbestimmungsrecht des Reichstages. Ihr gingen schwere innere Kämpfe zwischen Regierung und Staatsbahnverwaltung voraus. Die Verwaltung der norwegischen Staatsbahnen ist jetzt in neun Bezirke geteilt, an deren Spitze jedesmal, wie in Schweden und Norwegen, ein Distriktschef steht. Über dem Distriktschef steht die Hauptverwaltung der norwegischen Staatsbahn (Hovedstyret for Statsbanerne) mit einem Generaldirektor an der Spitze, dem 4 Eisenbahndirektoren zur Seite stehen, die vom König gewählt werden. Der Hauptverwaltung gehören ferner fünf vom Storthing auf drei Jahre gewählte Mitglieder und ein aus den Kreisen des Personals gewähltes Mitglied an. Dieses wie auch die Stortingsmitglieder erhalten eine jährliche Entschädigung von 5000 Kronen. Die Hauptverwaltung untersteht dem Ministerium für die öffentlichen Arbeiten.

Dem Generaldirektor steht das Entscheidungsrecht zu mit Ausnahme von gewissen Personalfragen, die an einen Beschluß gebunden sind. Den übrigen Mitgliedern der Hauptverwaltung bleibt es unbenommen, gegenüber den Entscheidungen des Generaldirektors ihre eigene Ansicht kundzutun, ein Recht, das praktisch daher weniger Bedeutung haben dürfte. Die Hauptverwaltung tritt in der Regel einmal wöchentlich zusammen, wobei die Berichterstatter und vier andere Mitglieder, unter denen mindestens eins vom Storthing gewählt sein muß, anwesend sein müssen. In dieser Bestimmung zeigt sich noch die mittelbare Abhängigkeit der Staatsbahn vom Storthing. Neuanlagen, Gehalts-, Anstellungs-, Pensionsfragen, Haushaltsvoranschläge unterliegen der Prüfung des Ministeriums.

Unter dem Distriktschef stehen Oberingenieure, Oberverkehrsinspektoren, Bürochefs und Inspektoren. Der Distriktschef ist verantwortlich für die ordnungsmäßige Verkehrsabwicklung und hat verschiedene Befugnisse innerhalb seines Bezirks (Personalfragen usw.). Er kann einen Teil seiner Befugnisse den ihm unterstellten Beamten übertragen. Einige Personalfragen werden von einem Kollegium entschieden, dem der Distriktschef, die Oberingenieure, der Oberverkehrsinspektor und der Bürochef angehören. In den kleineren Bezirken tritt an die Stelle dieses Kollegiums der Angestelltenrat, der aus dem Distriktschef und einem anderen hierzu von der Hauptverwaltung bestimmten Beamten besteht.

Die Organisation der schwedischen Staatsbahnverwaltung beruht auf einer kgl. Verordnung vom 30. Juni 1920. Gewisse Entscheidungen bedürfen der Zustimmung der Regierung und unter Umständen auch des Reichstages, so vor allem die Grundsätze der Verwaltung, Eisenbahnverkehrsordnung, Tarife, Beamtenbesoldung und -pensionierung, Personalbestand, Mittel für Bauten, Haushalt, Untersuchungen und Bau neuer Linien, Veräußerung von Grundeigentum, allgemeine Grundsätze über die Mitbenutzung von Stationen, Bestimmungen über das Verhältnis zur Post und Telegraphie sowie der Militärverwaltung. Unbedingt bedürfen auch der Zustimmung des Reichstages Fragen der Besoldung und Pensionierung, Zahl der oberen Beamten, allgemeine Grundsätze der Eisenbahnverwaltung, Vorschläge für Neubauten und Bau von neuen Linien, während die übrigen angeführten Angelegenheiten nach einer mehr formellen als sachlichen Vorbereitung durch das Verkehrsministerium nur der königlichen Genehmigung bedürfen.

Die Hauptverwaltung der schwedischen Staatsbahn (Kungl. Järnvägsstyrelsen) besteht aus dem Generaldirektor, zwei Oberdirektoren, von denen der eine Vertreter des Generaldirektors ist, einem Oberingenieur und zwölf Abteilungsleitern (Bürochefs), einem Werkstättendirektor und zwei Eisenbahnbevollmächtigten.

Dem Generaldirektor steht das alleinige Entscheidungsrecht in den Angelegenheiten zu, mit denen er befaßt worden ist, mit Ausnahme des Disziplinarwesens, bei dem die Entscheidung auf Grund von Abstimmungen erfolgt. Den Oberdirektoren kann die Entscheidung in gewissen Angelegenheiten vom Generaldirektor übertragen werden. Nur grundsätzliche Fragen werden den Oberdirektoren bzw. dem Generaldirektor vorgelegt, in gewöhnlichen Fällen trifft der Abteilungsleiter, Oberingenieur, Werkstättendirektor oder ein von ihnen Beauftragter die Entscheidung.

Die Geschäfte der Hauptverwaltung werden von 14 Abteilungen bearbeitet, an deren Spitze gewöhnlich ein „Bürochef" (Abteilungsleiter) steht. Die einzelnen Abteilungen sind: Verwaltung, Personal- und Rechnungswesen, Bau, Betrieb, Maschinenwesen, Werkstätten, Beschaffung, Elektrotechnisches Wesen, 3 Verkehrsabteilungen, Militärwesen, inländische Tariffragen, Tariffragen im Verkehr mit dem Auslande.

Das Staatsbahnnetz ist, entsprechend unseren Direktionen, in fünf Bezirke geteilt (Stockholm, Gotenburg, Malmö, Östersund, Luleå). An der Spitze steht ein Distriktschef, dem sechs obere Beamte für Verkehr, Betrieb und Maschinenwesen beigegeben sind. Die örtliche Leitung liegt in der Hand der Sektionen, entsprechend den deutschen Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämtern. Bei der schwedischen Staatsbahn gibt es zurzeit 22 Betriebsämter (bansektioner), 14 Maschinenämter und 20 Verkehrsämter (trafiksektioner). Der Eisenbahnverwaltung steht ein Eisenbahnrat zur Seite, der aus regierungsseitig gewählten oder Vertretern der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft besteht. Ihm steht ein Begutachtungsrecht in wichtigeren, die Wirtschaft im allgemeinen betreffenden Fragen, wie vor allem Tarifänderungen, Änderungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften u. dgl. zu.

In Finnland trat nach mehrfachen Änderungen in der Organisation des Staatsbahnwesens nach einer Verordnung betreffend die Verwaltung der Staatsbahnen vom 26. September 1922 eine Neuregelung ein, deren wichtigste die Übertragung verschiedener bisher nur dem Ministerium zustehender Befugnisse auf die Staatsbahnverwaltung ist.

Die laufenden Geschäfte liegen nunmehr allein in der Hand der Staatsbahnverwaltung. Dagegen ist das Ministerium für

[1]) Vgl. hierzu Nordisk Järnbanetidskrift 1925, Nr. 1/6.

öffentliche Arbeiten zuständig für Vorschläge zu Gesetzesänderungen, den Haushalt, das Tarifwesen, soweit nicht die Staatsbahnverwaltung ausdrücklich zuständig ist, Anlage oder Schließung von Stationen, Zubilligung von Schadensersatz bei Beträgen über 20 000 finn. Mark und alle wichtigeren Angelegenheiten.

Die Staatsbahnverwaltung besteht aus einem Generaldirektor als Leiter der Hauptverwaltung und der Staatsbahnen, einem Oberdirektor (zugleich stellvertretender Generaldirektor) und neun Direktoren, die je an der Spitze einer Abteilung (Verwaltung, Rechnungswesen, allg. Betrieb, konstruktive Betriebsabt., Bau, Maschinen, Vorrat, Verkehr, Tarif- und Kontrollabt.) stehen. Das Neuartige der letzten Regelung von 1922 ist, daß die genannten Mitglieder der Hauptverwaltung nur auf fünf Jahre und auf Privatvertrag angestellt sind. In Disziplinarangelegenheiten treten noch zwei Vertreter des Eisenbahnpersonals hinzu. Im Bedarfsfalle tritt ein Ausschuß in der Art des Eisenbahnrats zusammen, der sich wie auch in den anderen Staaten aus Vertretern des Wirtschaftslebens, der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft und Schiffahrt zusammensetzt.

Besondere Revisionen des Eisenbahnwesens werden von drei Oberrevisoren vorgenommen, die für diesen Zweck auf drei Jahre vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten ausersehen sind.

Im Gegensatz zu Schweden ist die zwischen den Ämtern (Sektionen) und der Hauptverwaltung sonst bestehende Zwischeninstanz des Distriktschefs (etwa Direktion) bei der im Jahre 1922 vorgenommenen Neuordnung abgeschafft worden. Die Ämter unterstehen also direkt der Hauptverwaltung. Es bestehen Ämter für das Kassen- und Rechnungswesen, Betriebsämter, Maschinenämter, Vorrats- und Materialienämter, Verkehrsämter, wobei Vorrats- und Verkehrsämter auch vereinigt sein können. Bisher will man in Finnland mit dieser Neuordnung des Verwaltungssystems gute Erfahrungen gemacht haben, doch ist nach Angabe von sachkundiger Seite die Zeit seit der Einführung noch zu kurz, um ein endgültiges Urteil abgeben zu können.

Bauten der Reichsbahn. Eine Bildersammlung.

„Bilderbücher? Wozu Bilderbücher?“, wird mancher den Kopf schütteln. — Aber hat die Reichsbahn nicht psychotechnische Prüfungen eingerichtet, hält sie nicht wissenschaftliche Fortbildungskurse für ihre Beamten ab? Zu welchem Zweck das alles? Nun, um dem Beamten eine Verfeinerung des geistigen Rüstzeuges zu geben, mit dem er seine Arbeitsaufgaben soll lösen können.

Aber mit der alleinigen Schulung des Intellekts ist es nicht getan. Es wäre aber m. E. die Erörterung der Frage sehr fruchtbar, auf welche Weise eine seelische Verbindung zwischen den Beamten und den Sachobjekten ihres Schaffens hergestellt werden kann. Die Möglichkeiten sind hier, je nach der speziellen Betätigung, sehr verschieden und durchaus nicht im Handumdrehen zu verwirklichen. Ein Gebiet aber ist allen Verzweigungen des Betriebs gemeinsam: das ästhetische. Konkret gesprochen: es gibt in unseren modernen Verkehrsanlagen, speziell denen der Eisenbahn, eine Fülle von architektonischer Schönheit, deren Aufnahme im Bild und Reproduktion in Buchform sich reichlich lohnen würde, einmal schon um ihrer selbst willen, nicht minder aber, um dem im Verkehr Arbeitenden zu zeigen, daß es sich bei seiner Arbeit nicht nur um nüchterne Verrichtungen handelt, sondern daß er selbst ein lebendiges Glied ist in diesem großen Körper, dessen Sachformen in der Größe ihres architektonischen Ausdrucks Zeugnis davon ablegen, was der Riese Verkehr bedeutet. —

Die bayerische Postverwaltung hat in ihrem Werk „Neuere Postbauten in Bayern“ eine respektable Leistung in dieser Richtung hervorgebracht. Eben erscheint auf dem Büchermarkt eine Privatarbeit ähnlicher Art unter dem Titel „Bauten der Arbeit und des Verkehrs aus deutscher Gegenwart“, von Walter Mueller-Wulckow, als eines der bekannten „Blauen Bücher“ des Verlages Karl Robert Langewiesche, Leipzig, herausgegeben. Wäre es da nicht zu begrüßen, wenn die Reichsbahn, die Besitzerin so vieler neuer prächtiger Bauschöpfungen, ein ähnliches Sammelwerk herausbrächte, etwa „Bauten der Reichsbahn“, auf ein gewisses zeitliches Gebiet beschränkt? — Man stelle sich ein derartiges „Bilderbuch“, sorgfältig ausgewählt, in den Händen der Reichsbahnbeamten vor. Gar mancher würde stolz werden auf das, was seinem Unternehmen gehört, manch einer würde erstaunen über das, was außerhalb seiner Dienststelle in dieser Richtung existiert, und viele würden gern eine Sammlung von Bauwerken des Verkehrs besitzen, die sie auf ihren Reisen schon zu sehen Gelegenheit hatten. — Die wissenschaftlichen Kurse in Ehren! Aber der Geist braucht einen Ausgleich. Kann ein solcher besser gegeben werden als im beschaulichen Durchblättern einer Bildersammlung, ohne dabei an erziehlichem Wert zu verlieren? Und wenn man noch obendrein an die Verkehrswerbung denkt, die ein solches Werk in den Händen der Fahrgäste der Bahn ausüben würde, glaube ich, daß diese Anregung nicht ohne Widerhall bleiben wird.

Dr. oec. publ. Fritz Helbig, München-Nürnberg.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Die Verleihung der Würde eines Dr.-Ing. e. h. an den stellvertretenden Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Herrn Julius Dorpmüller,** erfolgte, wie wir in Ergänzung unserer Nachricht in Nr. 51/25 S. 1439 weiter mitteilen, durch Rektor und Senat der Technischen Hochschule Aachen auf einstimmigen Antrag der Fakultät für Bauwesen in Würdigung der hervorragenden technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Leistungen Dorpmüllers auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und in Anerkennung seiner großen Verdienste um das Ansehen deutscher Technik und die Erweiterung ihres Arbeitsfeldes im Auslande.

— **Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im November 1925. I. Verkehr und Betrieb.** Mit dem Abflauen des Obst-, Gemüse- und Kartoffelverkehrs gegen Ende Oktober ist, wie in früheren Jahren, eine Abschwächung des Güterverkehrs eingetreten, die sich in dem verringerten Gesamtwagenbedarf im Monat November ausdrückt. Nach den vorläufigen Ergebnissen sind an gedeckten Wagen 241 000, an offenen Wagen 180 000, zusammen also 421 000 Wagen weniger als im Monat Oktober gestellt worden. Zu bemerken ist allerdings, daß die arbeitstägliche Wagengestellung im November mit 24 Arbeitstagen etwa 1400 Wagen mehr als im Oktober mit 27 Arbeitstagen betrug. Es darf jedoch aus diesem geringen arbeitstäglichen Mehrbedarf an Güterwagen nicht auf eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse geschlossen werden, da zu berücksichtigen bleibt, daß im November noch der Saisonverkehr an Zuckerrüben und Schnitzeln zu bewältigen ist, der diesmal allein arbeitstäglich über 24 000 Wagen beanspruchte. Infolge der guten Ernte wurden

im November . . . . 296 800 Wagen
„ Oktober . . . . 255 400 „

verfrachtet.

Der Wagenbedarf für den Kohlenversand, besonders der Bezug für Hausbrandzwecke gestaltete sich lebhaft.

Der regelmäßig im November zurückgehende Kartoffelverkehr erforderte die Stellung von 17 200 Wagen gegenüber 68 000 im Vormonat.

Der Versand von künstlichen Düngemitteln ist weiter zurückgegangen. Gegenüber 37 300 Wagen im Oktober wurden 32 700 Wagen zur Abbeförderung mit der Eisenbahn gestellt.

Die Bauarbeiten sind zum Teil schon wegen der Frostgefahr eingestellt worden. Infolgedessen ist auch der Versand von Baustoffen erheblich zurückgegangen, z. B. waren für die Beförderung von Zement nur noch 19 400 Wagen erforderlich, im Vormonat dagegen 27 900.

Auch für Zucker war wieder mehr Wagenraum erforderlich. Es sind für diese Zwecke über 4300 Wagen mehr als im Vormonat benötigt worden.

Der Stückgutverkehr hat nach dem Aufhören des Obst- und Kartoffelversandes in größerem Umfange als der Wagenladungsverkehr nachgelassen.

Die Zahl der Bedarfsgüterzüge ging seit Monatsmitte zurück. Auch regelmäßige Güter- und Eilgüterzüge mußten wegen ungenügender Auslastung aufgelassen werden; so sind im Bezirk Elberfeld 20 Güterzüge ausgefallen.

Der Verbesserung der Beförderung wurde nach wie vor besondere Sorgfalt zugewendet. Zur Ausfüllung von Fahrplanlücken und zur Bekämpfung des Autowettbewerbs wurden noch mehr leichte Dampfzüge eingelegt. Neue Eilgüterzüge sind auf den Strecken Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg und Würzburg-Grimmenthal vorgesehen. Damit ist nunmehr durchgehende Eilgüterzugverbindung Stuttgart-Würzburg-Erfurt-Berlin hergestellt. Ein neuer Großgüter-

wagenzug (Bauart Orenstein & Koppel) wurde auf der Strecke Dortmunderfeld-Hattingen (Ruhr) zur Beförderung von Kokskohle in Betrieb genommen.

Die Wasserstraßen blieben fast den ganzen Monat über leistungsfähig. Es wurde die Beobachtung gemacht, daß auch auf diesen Wegen zum Teil geringere Mengen als bisher verfrachtet wurden. Falls die Eisenbahn im Dezember mit vermehrten Transportleistungen rechnen muß, weil es infolge der Witterungsverhältnisse nicht möglich sein sollte, die Binnenwasserstraßen in vollem Umfange frei zu halten, wird keineswegs diese Verkehrsvermehrung zu irgend welchen Betriebsschwierigkeiten oder zu Wagenmangel führen.

Nachdem der Reichsverkehrsminister die Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung auf Ersatz der Zugbremsung nach Achsen durch Bremsung nach Gewicht und Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten und Zugstärken auf Haupt- und Nebenbahnen genehmigt hat, sind die Wege für tiefgreifende Maßnahmen geebnet, die die Erhöhung der Betriebssicherheit und der Wirtschaftlichkeit im Fahrdienst zum Ziele haben.

Der Personenverkehr war schwach. Vom rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach dem Sauerland verkehrte das erste gut besetzte Wintersport-Sonderzugpaar. Der Personenzugfahrplan wurde der Winterarbeitszeit der Betriebe und Schulen angepaßt.

Im Bezirk Trier wurden 42 Militärzüge für die französische Besatzung aus Anlaß von Rekrutentransporten für den Austausch mit Reservisten befördert.

Seit Mitte November treten Störungen des Rangiergeschäfts und des Zuglaufs durch Frost und Schnee ein. Starker Nebel, namentlich in der Rheingegend, verschärfte die Lage. Durch einen Schneesturm wurden auf den Strecken Kiel-Flensburg und Neumünster-Heide infolge umgestürzter Telegraphenstangen und Schneeverwehungen größere Störungen verursacht, die jedoch in 12 Stunden beseitigt werden konnten.

Die Betriebsentwicklung im September und Oktober ist gekennzeichnet durch folgende Zahlen:

	Oktober 1925	September 1925
Geleistete Zugkm:		
a) Personenverkehr	28 436 000	28 454 000
b) Güterverkehr	18 755 000	17 726 000
c) Dienstzüge	368 000	357 000
	47 559 000	46 537 000
Wagenachsen:		
a) Personenverkehr	800 530 000	831 319 000
b) Güterverkehr	1 448 105 000	1 383 916 000
c) Dienstzüge	9 647 000	9 424 000
	2 258 282 000	2 224 659 000

Leistungen einiger Hauptrangierbahnhöfe (im täglichen Durchschnitt):	November 1925	Oktober 1925
a) Hamm Verschbf.	4 400 Wg.	5 100 Wg.
b) Mannheim	3 600 Wg.	4 300 Wg.
c) Wustermark	3 200 Wg.	3 700 Wg.
Zurückgestaute Wagen (im täglichen Durchschnitt	90 Wg.	660 Wg.
Überzählige Wagen (im täglichen Durchschnitt	52 300 Wg.	24 900 Wg.
Schadwagen in Betriebsgleisen (am Schluß des Monats)	40 800 Wg.	45 100 Wg.

II. Tarifwesen. Güter- und Tierverkehr. Im November wurden für den Verkehr mit den deutschen Seehäfen die Ausnahmetarife 88, 90, 91 und 92 eingeführt, die der Unterstützung der deutschen Industrie dienen und den Wettbewerb mit ausländischen Ausfuhrwegen erleichtern sollen.

Ausnahmetarif 88 für Holzschliff, Holzzellstoff, Lumpenhalbzeugmasse und Strohstoff begünstigt die überseeische Ausfuhr.

Ausnahmetarif 90 für indisches Knochenschrot nach Heufeld (Oberbayern) und für Ossein von dort läßt die Wiederbelebung der zum Erliegen gekommenen Heufelder Osseinerzeugung erwarten.

Ausnahmetarif 91 für Rohaluminium in Blöcken (gültig bis längstens 28. Februar 1926) ab Töging (Inn) und

Ausnahmetarif 92 für schwefelsaures Ammoniak und Ammonsulfatsalpeter von Kötzschen und Wolfen (Kreis Bitterfeld) — gültig bis 31. Mai 1926 — setzen bestimmte Mindestmengen und überseeische Ausfuhr voraus.

Der Ausfuhr dient auch der im Wettbewerb mit ausländischen Wegen eingeführte Ausnahmetarif 97 für bestimmte Eisenwaren in Ladungen von Ixheim und Zweibrücken nach Ludwigshafen (Rhein) zum Wasserumschlag, während der neue Ausnahmetarif 18a für Stahlwalzdraht aus den Bezirken Elberfeld und Essen nach Hindenburg O/S den Bezug deutschen statt ausländischen Rohmaterials ermöglichen und damit auch der Reichsbahn größere Transporte zuführen soll. Er gilt auf Widerruf, längstens aber bis zum 15. Mai 1926 — und ist an feste Mindestmengen gebunden.

Im Verkehr mit dem Auslande wurde neu eingeführt: der Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts vom Ruhrgebiet nach den Niederlanden, der an die Auslieferung monatlicher Mindestmengen gebunden ist und die teilweise Wiedergewinnung des vom direkten Bahnwege abgesonderten Verkehrs ermöglichen soll.

Diesem Zweck dient auch der ebenfalls an bestimmte Gesamtmengen gebundene Ausnahmetarif 104 H für Kalisalze usw. von deutschen Gewinnungsstätten nach den Niederlanden. Ferner sind im Wettbewerb gegen ausländische Wege für den Verkehr mit Belgien noch die Ausnahmetarife B 2 (Erzeugnisse der Uhrenindustrie), B 3 (Benzin, Gasolin, Salmiakgeist), B 4 (Felle und Häute), B 5 (Apparate und Maschinen), B 6 (Chinagras, Ramie), B 7 (Papier), B 8 (Holzschliff, Holzstellstoff) zwischen einzelnen südwestdeutschen Stationen und Rohseide (Montzen) Grenze herausgegeben werden.

Abgesehen von den Durchfuhrtarifen, die dem wechselnden Bedürfnis angepaßt werden, sind folgende wichtige Änderungen bestehender Ausnahmetarife hervorzuheben:

Die Ausnahmetarife 6 (allgemeiner Kohlenausnahmetarif) und 6a (Steinkohlen usw. von westdeutschen Gewinnungsstätten nach Stationen des Nord- und Ostseeküstengebiets) wurden mit vorübergehender Gültigkeit (längstens bis zum 31. März 1926) auf den Versand von den Steinkohlenlagerplätzen in Crefeld-Linn, Dortmund Hafen, Duisburg Hafen, Gelsenkirchen Hafen und Ruhrort Hafen ausgedehnt, um die Abbeförderung der während der Absatznot auf dem Bahnwege angefahrenen und in den Häfen gelagerten Kohlen nach den Verbrauchsorten zu erleichtern.

Die Sätze des Ausnahmetarifs 10c für Brenntorf wurden zur Milderung des bestehenden Absatzmangels und Förderung der Hochmoorerschließung weiter herabgesetzt.

Der Ausnahmetarif 36 für Bier zur Ausfuhr über See ist auf den Versand von Barmen, Dortmund und Elberfeld erweitert worden.

Für den Kohlenverkehr von tschechoslowakischen Gewinnungsstätten nach deutschen Stationen sind mit Gültigkeit vom 1. Dezember direkte Tarife unter Einrechnung der Sätze des allgemeinen Kohlenausnahmetarifs herausgegeben. Im Verkehr mit Österreich ist zum gleichen Tage das Heft 1 eines neuen Gütertarifs in Kraft getreten, das für bestimmte Frachtgüter in Ladungen durchgerechnete Frachtsätze in bestimmten Stationsverbindungen enthält und die Reichsbahndirektionen Altona, Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt (Main), Hannover, Karlsruhe, Köln, Mainz, Münster (Westf.), Oldenburg, Stuttgart und Trier umfaßt. Für das übrige deutsche Gebiet, sowie für den Seehafen- und Kohlenverkehr werden später besondere Hefte erscheinen.

III. Finanzen. Die Betriebsergebnisse zeigen im Monat Oktober 1925 folgendes Bild:

I. Einnahmen:	
1. Personenverkehr	116 303 000 RM.
2. Güterverkehr	254 397 000 RM.
3. Sonstige Einnahmen	33 309 000 RM.
Zusammen	404 009 000 RM.
II. Ausgaben:	
1. Persönliche Ausgaben (einschl. Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter)	203 022 000 RM.
2. Sächliche Ausgaben	110 196 000 RM.
3. Zinsendienst	700 000 RM.
4. Außerordentliche Ausgaben (für werbende Anlagen)	19 977 000 RM.
5. Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	49 771 000 RM.
6. Rückstellungen	20 343 000 RM.
	404 009 000 RM.

Die Einnahmen haben sich im Monat Oktober 1925 zwar im wesentlichen planmäßig entwickelt, jedoch ergaben sich Ausfälle im Personenverkehr infolge des ungünstigen Herbstwetters und im Güterverkehr durch die schlechte allgemeine Wirtschaftslage. Auch der Nottarif für Lebensmittel, den die Reichsbahn im Zusammenhang mit der Preissenkungsaktion eingeführt hat, verursachte Mindereinnahmen. Dem Generalagenten für die Reparationszahlungen wurden die monatliche Zahlung für den Schuldverschreibungsdienst sowie das Erträgnis aus der Beförderungssteuer für Oktober 1925 rechtzeitig überwiesen.

IV. Personalfragen. Der Gesamtpersonalstand betrug Ende Oktober 1925 = 732 000 Köpfe gegen 730 873 im Vormonat. Während in der Zahl 730 873 = 39 023 Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten waren, sind in der Zahl von 732 000 = 46 920 Aushilfs- und Zeitarbeiter enthalten. Hiernach haben

die Aushilfs- und Zeitarbeiter um 7897 Köpfe zugenommen, die ständigen Kräfte aber um 6770 abgenommen.

Die Reichsregierung hat aus dem von ihr bereitgestellten 5 Millionen-Härtefonds, aus dem u. a. die durch die Ruhraktion geschädigten Eisenbahnangestellten und -arbeiter im besetzten Gebiet einmalige Zuwendungen erhalten sollen, inzwischen 4 Millionen Mark der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft überwiesen. Nachdem die Reichsbahndirektionen im besetzten Gebiet die sehr erheblichen Vorarbeiten erledigt haben, sind nunmehr nach den von der Reichsregierung aufgestellten Richtlinien die Zuwendungen an die einzelnen Empfänger ausgezahlt worden. Mit der Überweisung weiterer 500 000 Mark durch die Reichsregierung wird gerechnet. Diese Beträge werden nach Bedürfnis gleichfalls sofort ausgezahlt werden.

Unter den Reichsbahnarbeitern machte sich eine Lohnbewegung bemerkbar, die dadurch besonders gekennzeichnet war, daß sie nicht von den am Lohntarifvertrag beteiligten Arbeitnehmervereinigungen einheitlich geführt, sondern in den einzelnen Direktionsbezirken von den Bezirksvertretern jener Vereinigungen oder von den Betriebsvertretungen veranlaßt wurde. Die den Reichsbahndirektionen unterbreiteten Forderungen waren uneinheitlich; zumeist drehten sie sich um eine Erhöhung der Löhne in verschiedenem Ausmaß, deren Festlegung zum Teil durch Abschluß von Vereinbarungen verlangt wurde. Die Reichsbahndirektionen erklärten sich zur Erfüllung dieser Forderung für unzuständig, was zur Folge hatte, daß in einzelnen Bezirken die am Streit beteiligten Vertretungen der Gewerkschaften und Arbeiter die Schlichter anriefen, die ihrerseits zum Teil ein Eingreifen ablehnten, zum Teil sich an den Reichsarbeitsminister um Verfahrensanweisung wandten. Der Reichsarbeitsminister hat daraufhin die bei den Reichsbahndirektionen Berlin, Altona, Cassel, Karlsruhe, Frankfurt (Main), Osten, Köln, Dresden, Elberfeld und Stettin anhängigen Lohnstreitigkeiten an sich gezogen, miteinander verbunden und für ihre Beilegung einen besonderen Schlichter bestellt. Der Schlichter hatte Verhandlungen hierüber für den 3. Dezember d. J. anberaumt und dazu die beteiligten Reichsbahndirektionen sowie die Hauptverwaltung geladen.

— **Änderung der Personalordnung.** Der Deutsche Reichsanzeiger vom 7. Dezember 1925 Nr. 286 veröffentlicht die Bekanntmachung betreffend Änderung der Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Teil 1) mit Wirkung vom 1. September 1925. Hiernach sind die Bestimmungen der Perso in § 20 (Versetzung in den einstweiligen Ruhestand) Ziffer 5 und § 22 (Versetzung in dauernden Ruhestand) Ziffer 11 dahin geändert worden, daß die bisher vorgesehenen Fristen für Fortgewährung der Besoldung beziehungsweise des Wartegeldes von einem Monat auf ein Vierteljahr erhöht werden. § 25 (Entlassung der auf Widerruf oder Kündigung angestellten Beamten) erhält in Ziffer 9 einen Zusatz, nach dem bei der späteren Feststellung des Ruhegehaltes eines nach § 25 ausgeschiedenen, im Gesellschaftsdienst aber wieder angestellten Beamten die Dienstzeit nicht gerechnet wird, für die eine Abfindung gewährt ist. Endlich gibt der neue eingefügte § 26a neue Bestimmungen über Abfindungssummen an ausscheidende Wartegeldempfänger. Hiernach können Beamte, die sich im einstweiligen Ruhestand befinden, auf Antrag unter Verzicht auf Wartegeld und Ruhegehalt — einschließlich der Hinterbliebenenbezüge — gegen Gewährung von Abfindungssummen aus dem Gesellschaftsdienst entlassen werden. Die Abfindungssumme ist in Höhe eines doppelten Jahresbetrages des von dem Beamten im letzten Monat bezogenen Wartegeldes einschließlich der sozialen Zuschläge zu bemessen.

— **Unterrichts- und Bildungsausschuß.** Am 10./11. November dieses Jahres hielt der Unterrichts- und Bildungsausschuß der Reichsbahn in Saalfeld seine zweite Sitzung ab. Die Teilnahme war aus wirtschaftlichen Gründen auf die ständigen Mitglieder des Ausschusses beschränkt. Als wichtigster Gegenstand stand auf der Tagesordnung die Ausarbeitung einheitlicher Bestimmungen für das Dienstvortragswesen und für die Reichsbahn-Dienstanfängerschule. Auf Grund der Beratungen in der ersten Sitzung des Ausschusses in Wildbad im Oktober 1924 hatten die einzelnen Fachgruppen des Ausschusses Entwürfe für die einzelnen Fachgebiete ausgearbeitet. An Hand der Berichte der einzelnen Bezirke über ihre Erfahrungen bei den Prüfungen der Dienstanfänger und unter Berücksichtigung der von den Fachabteilungen der Hauptverwaltung zu den Entwürfen der Fachgruppen des Ausschusses gemachten Bemerkungen wurden diese Entwürfe in Saalfeld nochmals durchberaten und einander angepaßt. Als Ergebnis dieser Beratungen wird nunmehr je ein Entwurf einheitlicher Bestimmungen für das Dienstvortragswesen und für die Dienstanfängerschule aufgestellt werden. Es ist in Aussicht genommen, diese einheitlichen Bestimmungen bis zum Frühjahr 1926 fertigzustellen.

Aus den weiteren Punkten der Tagesordnung ist noch zu erwähnen die Frage der Einführung fremdsprachlichen Unterrichts, die durch die Wiederbelebung der internationalen Beziehungen erhöhte Bedeutung erlangt hat, sowie Maßnahmen zur Aufklärung der Personals über die Gefahren des Alkoholgenusses im Dienstunterricht und Dienstvortrag.

— **Arbeiterlohnbewegung.** Der Reichsarbeitsminister hat auf Antrag der Eisenbahnergewerkschaften einen Schlichter bestellt. Hierzu ist Staatssekretär a. D. Rüdlin ernannt. Die Schlichtungsverhandlungen werden am 29. Dezember stattfinden.

— **Kafafahrplan der Reichsbahndirektion Breslau.** Die Pressestelle der Reichsbahndirektion Breslau teilt mit: Der Winterverkehr setzt ein. Ski, Rodel, Bob, Schlittschuh werden vom Boden geholt. Deutsche und ausländische Bäder eröffnen die Wintertouren. Sudeten, Harz, Schwarzwald, das bayerische Hochland, Alpen, Tatra und das ferne Nordland laden zum Wintersport und heilendem Aufenthalt ein.

Überall sind die Vorbereitungen und Pläne für das Weihnachtsfest in vollem Gange. Der Dorfbewohner fährt zur Stadt. Der Verkäufer in der Kleinstadt sucht die Großstadt auf zum Einkauf für die Adventzeit. Alle Handeltreibende, Fabrikanten und deren Reisende fahren von Ort zu Ort, Beamte, Angestellte, Studenten, Schüler schmieden Urlaubs- und Ferienpläne. Reichswehr, Marine, Schutzpolizei denken schon an Weihnachten in der Heimat. Auch der Pensionär, der Arbeiter und selbst der Kleinrentner zählt die mühsam zurückgelegten Groschen für die Reise im Jahre.

Da wird es jedermann begrüßen, wenn die Reichsbahn die Reisevorbereitungen erleichtert und fast zur gleichen Zeit mit dem neu erscheinenden Reichskursbuch ihren amtlichen Kartenfahrplan für die besten Fernverbindungen von und nach Schlesien zum zweiten Male herausgibt. Die Neuauflage, 48 Seiten stark, in Zweifarbendruck, ist noch wesentlich verbessert worden. Außer dem vervollständigten Fahrplanstoffe sind freie Blätter für Reisenotizen, Kalender und gute Bildreklame eingefügt. Die Schnellhefterform hat allenthalben großen Anklang gefunden, weil sie gestattet, wichtige Reisepapiere, Anpreisungen u. s. f. einzulegen und so sicherer aufzubewahren als in der Brieftasche. Aus allen Teilen Europas liegen schon Bestellungen vor und demjenigen, der noch mit Befremden auf die ungewohnte Art der Fahrplanaufstellung schaut, dürften die Bedenken schwinden, wenn er erfährt, daß außer anderen deutschen Reichsbahndirektionen auch die Schweizer Bundesbahnen die Herausgabe eines Kartenfahrplanes für Genf als den Sitz des Völkerbundes vorbereiten. Wer den Kartenfahrplan im Besitz hat, weiß, daß er sein Reisebüro stets bei sich trägt. Der Preis wird in Taschenbuchform 1 RM., in Großbuchform 3 RM. und in Plakatform 2.50 RM. betragen. Der Bezug ist diesmal außer durch alle Reichsbahnstationen, Reisebüros und alle Reichsbahndirektionen auch durch alle Buchhändler und Bahnhofsbuchhändler Schlesiens möglich.

— **Wochenend-Karten für das bayerische Hochland.** Der Fremdenverkehrsverein für München und das Bayerische Hochland will für Weichnachten und Neujahr eine ähnliche Einrichtung, wie sie die englische Wochenend-Karte darstellt, versuchsweise einführen. Veranlassung gab dazu das Entgegenkommen der Reichsbahndirektion, die die Gültigkeit der Sonntagsfahrkarten für die beiden Feste auf 23. bis 27. Dezember und 31. Dezember bis 3. Januar ausdehnte. Der Fremde, der diese Tage im bayerischen Hochland verbringen will, kann sich im Büro des Fremdenverkehrsvereins München (Hauptbahnhof) eine Sonntagsfahrkarte und einen Unterkunftsschein für einen bestimmten Ort gegen einen festen Preis holen. Damit ist die Hin- und Rückfahrt, die Unterkunft und die Verpflegung vom 23. Dezember, abends, bis 27. Dezember, nachm., oder vom 31. Dezember, abends, bis 3. Januar, nachm., voll bezahlt. Bis jetzt haben die folgenden Orte Preise (Fahrt, Unterkunft, Verpflegung) gemeldet: Oberstdorf: einfache Häuser 30 ℳ; bürgerliche Hotels 40 ℳ; Häuser 1. Ranges 50 ℳ; Berchtesgaden: einfache Häuser 40 ℳ; Häuser 1. Ranges 50 ℳ; Hohenschwangau: einfache Häuser 32,80 ℳ, im Hotel Liesel 42,40 ℳ, 49,70 ℳ, 54,10 ℳ.

— **Monatskarten für das Betriebsnetz der Berliner Hochbahngesellschaft.** Die Berliner Hochbahngesellschaft gibt vom 1. Januar 1926 ab neben Kartenblocks auch Monatskarten aus, die zu beliebigen Fahrten auf dem gesamten Netz der Hoch- und Untergrundbahn berechtigen, also auf den Strecken der Hochbahngesellschaft, der Schöneberger, Wilmersdorfer, Dahlemer Bahn und auch auf der Nordsüdbahn. Die Preise sind: für die zweite Wagenklasse 16 ℳ und für die dritte Klasse 11 ℳ

Die Karten sind im zusammengeklappten Zustande bequem in der Westentasche oder in der Geldbörse zu tragen. Die rechte Innenseite dient zur Aufnahme des Lichtbildes und der Unterschrift des Inhabers, die linke Seite hat eine Feldereinteilung für die Monatsmarken. Mit dieser Neueinrichtung ist ein langjähriger Wunsch vieler Fahrgäste erfüllt.

– **Unterkunft der Fremden in Berlin.** Trotz der großen wirt-aftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für Berlin, der in Zeit vom Oktober 1924 bis September 1925 im Gesamtgebiet Stadt Berlin die Ziffer von 1 519 000 (gegen 1 430 000 . 1913) erreichte, fehlte es bisher noch an einer vollständigen nntnis der vorhandenen Beherbergungsstätten für Fremde. s Statistische Amt der Stadt Berlin hat daher diese Beher-gungsstätten nach dem Stande vom 30. September 1924 auf nd der Unterlagen der im Herbst v. J. außer Kraft gesetzten herbergungssteuer festzustellen versucht. Wie Ober-Magi-tsrat Dr. Kürten, Abteilungsleiter im Statistischen Amt, den Berliner Wirtschaftsberichten mitteilt, waren am 30. Sep-ber 1924 an Hotels und Gasthöfen insgesamt 543 vor-den, wozu noch 861 Fremdenheime, Pensionen usw. und Vereinshäuser, Hospize und Herbergen kommen. Die Zahl Zimmer in Hotels und Gasthöfen betrug in ganz Berlin ne Einrechnung der Vororte schätzungsweise 14 000, in Frem-heimen 6000 bis 6500, in den Hospizen und Herbergen an-ernd 2000. Die Zahl der Betten in den Beherbergungs-tten ist auf rd. 28 000 festzusetzen; dazu sind noch 22 000 ten in Privatwohnungen zu rechnen, in denen Fremde auf-ommen werden. Alles in allem beträgt also die Zahl der in lin für Fremde gegen Entgelt bereitgehaltenen Betten min-tens 50 000.

– **Zweite Winterausgabe des Reichs-Kursbuches.** Soeben ist zweite Winterausgabe 1925/26 des Reichs-Kursbuches er-ienen. Außer den zahlreichen Änderungen in den Eisenbahn-rplänen in Deutschland enthält sie die neuesten Fahrpläne Rußland, Polen, Ungarn, Rumänien, Tschechoslowakei, Jugo-wien, Italien, Frankreich, Spanien, Portugal, Belgien und ypten. Verkaufspreis für ein Reichs-Kursbuch mit enbahn-Übersichtskarte 6,50 RM. Bestellungen nehmen alle stanstalten sowie auch die Sortimentsbuchhandlungen und sbüros entgegen.

– **Personalnachrichten.** Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesell-aft sind ernannt: zum Reichsbahndirektor und Mitglied der ptverwaltung: der Direktor bei der Reichsbahn Baum-rten in Berlin; zum Vizepräsidenten einer Reichsbahn-ktion: der Direktor bei der Reichsbahn Friedrich in sden; zum Direktor bei der Reichsbahn: die Reichsbahnober-Otto in Dresden und Toellner in Berlin; zum Reichs-noberrat: die Reichsbahnräte Eugen Burger in Augsburg und humacher in Duisburg; zum Reichsbahnrat: die Reichs-namtmänner Schuchardt in Dresden, Kallenbach in ningen, Reisert in Darmstadt und Krug in Frankfurt in), die Werkoberinspektoren Josef Franke in Schwerte Buch in Halle (Saale), der Eisenbahnoberinspektor oesner in Ratibor und der Reichsbahnbaumeister Phi-p in Berlin; zum Reichsbahnoberamtmann: die technischen enbahnoberinspektoren Paul Koch und Wienecke in lin; zum Reichsbahnamtmann: die Eisenbahnoberinspektoren bel in Frankfurt (Oder), Josef Müller in Elberfeld, be in Erfurt, Racke in Essen, Quente in Leipzig, eutker in Hannover, Borgschulze in Münster estf.), Stock in Stettin und Stitz in Stuttgart, die tech-hen Eisenbahnoberinspektoren Willerding in Gleiwitz, lzenbach in München und Gschaider in Oppeln sowie Eisenbahnbauoberinspektor Max Franke in Duisburg.

ersetzt: die Reichsbahnräte Dr.-Ing. Rummler, bisher der Reichsbahndirektion Altona, zur Reichsbahndirektion deburg und Zietz, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts ienwerder (Westpr.), als Vorstand zum Eisenbahnbetriebs-Worms.

bertragen: den Reichsbahnräten Pfisterer, Vorstand Eisenbahnwerkstättenamts Schwerin (Meckl.), die Stellung Werkdirektor des Eisenbahnausbesserungswerks Rostock, Greve, Vorstand des Eisenbahnwerkstättenamts Rostock, Leitung einer Abteilung beim Eisenbahnausbesserungswerk tock.

Übrige europäische Länder.

– **Plan eines Dammbaues über den Kleinen Belt.** Kürzlich e der dänische Ingenieur B. Münter der dänischen Staats-nverwaltung einen Plan über den Bau eines Eisenbahndammes schen Fün und Jütland über den Kleinen Belt an Stelle des hlossenen Brückenbaues vor. Außer den Eisenbahngleisen t Münter auch eine Fahrstraße für den öffentlichen Verkehr . Die Kosten veranschlagt er, abgesehen von den Ausgaben Enteignungen und Gleisanlage, auf 20 Mill. Kr., während die gesehene Hochbrücke 21 Mill. Kr. kosten soll. Die dänische tsbahn stellt sich diesem Plan gegenüber ebenso ablehnend einem ähnlichen, bereits früher von dem Ingenieur Ernesto sen aufgeworfenen. Sie weist darauf hin, daß Jensen sogar st seinen Plan wegen der hohen Kosten aufgegeben hat und hält den Plan Münters für technisch verfehlt. Insbesondere hält sie daran fest, daß ein Dammbau ein außerordentliches Hindernis für die Schiffahrt durch den Belt bedeuten würde. Die Kosten für die Durchführung des Münterschen Projektes veranschlagt die dänische Staatsbahn nicht nur auf 20 Mill. Kr., sondern auf fast 50 Mill. Kr.

Die Vorarbeiten für den im März 1923 beschlossenen Brückenbau sind inzwischen soweit vorgeschritten, daß vor kurzer Zeit mit den Erdarbeiten begonnen werden konnte.

— **Eröffnung neuer Eisenbahnlinien in Norwegen.** Nach einer Mitteilung der norwegischen Staatsbahn ist ein vorläufiger Betrieb seit dem 1. bzw. 15. Dezember auf folgenden Linien aufgenommen worden:

1. Auf der Numedalsbahn nunmehr bis Kjaerre. Die Gesamtlänge des bisher eröffneten Teilstücks Kongsberg-Kjaerre beträgt 65 km. Ein regelmäßiger Fahrplan ist noch nicht eingeführt; doch besteht für Reisende die Möglichkeit, Arbeitszüge zu benutzen. Es wird bis auf weiteres nur die 3. Wagenklasse geführt. Der Fahrkartenverkauf erfolgt im Zuge. Der Fahrpreis beträgt gleichmäßig von Bahnhof zu Bahnhof 50 Öre. Da Kjaerre von Kongsberg aus die 13. Station ist, beträgt er demgemäß für die bisher eröffnete Strecke 6,50 Kr. oder durchschnittlich 10 Öre für 1 km. Auch ein vereinfachter Gütertarif ist eingeführt.

2. Die Strecke Hen-Finsand (24 km) der Sperillbahn. Ebenfalls hier findet ein beschränkter Fähr- und Personenverkehr statt. Der Fahrpreis beträgt 40 Öre bis 2 Kr., je nach der Entfernung. Die Beförderung erfolgt auf Gefahr des Reisenden. Eine Haftung ist also ausgeschlossen. Der Fahrkartenverkauf erfolgt auch hier im Zuge. Für den Güterverkehr sind besondere Bestimmungen getroffen.

3. Verlängerung der Südlandsbahn von Bö-Lunde (15 km) mit den Bahnhöfen Tjönnås, Svenseid und Lunde. Hier findet der allgemeine Personen- und Gütertarif Anwendung. Jedoch führen die Züge nur die 3. Wagenklasse.

— **Von der schwedischen Staatsbahn.** Der Generaldirektor der schwedischen Staatsbahn, dessen Amt als Generaldirektor mit Ablauf dieses Jahres ablief, aber zum zweiten Male auf 6 Jahre verlängert ist, sprach sich kürzlich über die für das Jahr 1926 zu erwartenden Neuerungen bei der schwedischen Staatsbahn aus. In erster Linie ist die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Gotenburg-Stockholm (458 km) zu erwarten. Betriebsveränderungen, also etwa Verkürzung der Fahrzeit, sollen einstweilen nicht vorgenommen werden. Doch werden sämtliche Züge elektrisch betrieben werden. Fahrzeitverkürzungen sind erst für später in Aussicht genommen.

Neue Eisenbahnbauten sind nicht beabsichtigt. An den nordschwedischen Linien Lycksele-Storuman wie den Storuman-Sorsele (Inlandsbahn) und Porjus-Jokkmokk (Inlandsbahn) wird weiter gebaut werden. Über die Fortsetzung der Grenzbahn im Tornetal von Övertorneå nach Pajala (an der finnischen Grenze) schweben Erwägungen wie auch über den Bau einer Eisenbahn von Morjäro an der nördlichen Stammbahn (Bräcke-Boden-Karungi) nach Nederkalix mit etwaiger Verlängerung bis Haparanda. In diesem Falle würde der Abbau der jetzigen Linie Morjäro-Karungi in Frage kommen. Der leitende Gedanke bei diesen Projekten ist, die Wirtschaftlichkeit durch Erschließung neuer Gebiete und Änderung der bisherigen Linienführung zu heben.

Was den Wagenpark betrifft, so ist die Luftdruckbremse so gut wie völlig eingeführt. Die Personenwagen sollen jetzt in erster Linie mit elektrischer Beleuchtung versehen werden. Mit dem Umbau des Stockholmer Hauptbahnhofs hofft man Weihnachten 1926 im großen ganzen fertig zu sein. Der neue Bahnhof in Lund geht seiner Vollendung entgegen. Ungeklärt ist hingegen noch der geplante Umbau des Gotenburger Bahnhofs.

— **Beförderung von Kranken auf der schwedischen Staatsbahn.** Während die Beförderung von Kranken bisher nur mit besonderen Krankenwagen oder mit einer im Gepäckwagen beförderten Bahre erfolgte, ist die schwedische Staatsbahn nunmehr dazu übergegangen, gewöhnliche Personenwagen mit Krankenabteilen zu versehen. Der erste dieser Wagen wurde kürzlich fertiggestellt. Es handelt sich um einen vereinigten Wagen 2./3. Kl. Eins der Abteile 3. Kl. ist in der Weise eingerichtet, daß durch gewisse Klappvorrichtungen aus dem gewöhnlichen Abteil ein Krankenabteil gebildet werden kann. Während es bei den schwedischen Wagen sonst keine Abteiltüren gibt, ist hier eine Abteiltür eingebaut, damit die Tragbahre leichter in den Wagen befördert werden kann. Der erste dieser umgebauten Wagen wird auf der Inlandsbahn zwischen Östersund und Sveg verkehren. Eine wirtschaftlichere Ausnutzung des Wagenparkes wird durch diese Reform ermöglicht.

— Erweiterung der Frachtbegünstigung im Verkehre Tschechoslowakei-Triest und Fiume und in der Gegenrichtung. Die in letzter Zeit im Verkehre nach den beiden italienischen Adriahäfen gewährten Frachtbegünstigungen für zahlreiche tschechoslowakische Export- und Importartikel (siehe darüber Nr. 46 und 49 d. Ztg.) haben abermals eine Erweiterung erfahren, indem mit Gültigkeit vom 10. Dezember im Rahmen des Adriatarifes bis auf Widerruf für Fette und Öle, Reis, Südfrüchte, Wein, Leder und Glas wesentliche Ermäßigungen bewilligt wurden. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10 000 kg bzw. für 15 000 kg zu erfolgen. Die ermäßigten Frachtsätze sind in Centesimi erstellt; irgendwelche Zu- und Abschläge werden nicht verrechnet. Diese Frachtbegünstigungen gelten nur im Verkehre zwischen Triest und Fiume einerseits und namentlich angeführten, im nördlichen Böhmen, Mähren und Schlesien gelegenen Stationen, wie z. B. Falkenau, Teplitz, Aussig, Schreckenstein, Böhm.-Leipa, Trautenau, Olmütz usw. anderseits. Von den aufgezählten Gütern genießen alle bis auf Glas diese Frachtbegünstigung in der Richtung aus Triest und aus Fiume; für Glas ist diese Begünstigung nur im Verkehre nach einem der beiden genannten italienischen Häfen vorgesehen.

— Die südslawische Ausfuhr. Nach den nunmehr zusammengestellten Daten der einzelnen Zollstationen belief sich die Ausfuhr Südslawiens im Monat Oktober auf insgesamt 437 084 t im Werte von 77 431 635 Gold-Dinar oder 842 347 790 Dinar, d. i. gegenüber dem Monat Oktober 1924, in welchem die Ausfuhr 415 726 t im Werte von 74 931 353 Dinar betrug, um 21 358 t oder 2 500 282 Gold-Dinar mehr. In den ersten 10 Monaten 1925 betrug die Ausfuhr 3 666 907 t im Werte von 658 866 737 Gold-Dinar oder 7 548 388 268 Dinar, in den ersten 10 Monaten des Jahres 1924 aber 3 110 875 t im Werte von 530 975 182 Gold-Dinar bzw. 7 663 116 691 Dinar. Die Mehrausfuhr in den 10 Monaten 1925 betrug demnach 556 032 t im Werte von 127 891 555 Gold-Dinar.

— Von den schweizerischen Bundesbahnen. In Bern trat vor wenigen Tagen die zweite gemeinsame Sitzung der Kreiseisenbahnräte seit dem Bestehen der neuen Organisation unter dem Vorsitz von Bundesrat Haab zusammen. In seinem Bericht über die Stellung der Schweiz im internationalen Fahrplan führte Generaldirektor Schrafl u. a. aus, daß die elektrische Betriebsart die Wettbewerbsfähigkeit der durchgehenden Linien bedeutend erhöht habe. Die internationalen Fahrplanverbindungen werden vom nächsten Jahr an neuerdings ausgebaut werden, so daß gewisse Verkehrsrichtungen günstigere Reisezeiten aufweisen werden als vor dem Kriege. In 106 Relationen verkehren 164 internationale Wagen.

Auf eine Anfrage eines Ratsmitgliedes, ob die Aufenthaltszeiten in gewissen Grenzbahnhöfen nicht noch mehr verkürzt werden könnten, antwortete die Generaldirektion, daß sie seit Jahren alles daran setze, um die unangenehmen Aufenthalte an der Grenze zu verkürzen. In letzter Zeit konnte von den italienischen Behörden erwirkt werden, daß die Paßkontrolle während der Fahrt vorgenommen wird.

In dem darauffolgenden Referate gab der Präsident der Generaldirektion, Zingg, einen Überblick über die Maßnahmen, die zur Durchführung der neuen Verwaltungsordnung erforderlich waren. Zum Schluß machte Generaldirektor Schrafl noch Mitteilungen über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Bern-Olten, der spätestens am 1. Dezember 1925 einsetzen wird. Mit dieser Strecke werden nunmehr 840 km des Netzes für die elektrische Zugführung ausgerüstet sein. Für den elektrischen Betrieb der Linie Zürich-Bern werden inskünftig 54 Lokomotiven benötigt. Der Bedarf an Dampflokomotiven war 25 % höher. Was den Gewinn an Fahrzeiten anbetrifft, wurde in Aussicht gestellt, daß die Schnellzüge den Weg Zürich-Bern in weniger als zwei Stunden zurücklegen werden.

Im Anschluß an diese Mitteilungen gab die Generaldirektion auch die Ergebnisse einer Untersuchung bekannt, die die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Lichte der Betriebserfahrungen im Jahre 1924 umfaßt. Dieser neue Bericht ist an den Verwaltungsrat gerichtet und wird demnächst veröffentlicht werden.

— Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen. Im dritten Monat (September) des laufenden Geschäftsjahres beliefen sich die Mehreinnahmen der italienischen Staatsbahnen auf 95 294 325 Lire. Hiervon entfielen 42 098 687 Lire auf den Personen- und 53 195 638 Lire auf den Güterverkehr. Gegenüber den Einnahmen des Vorjahres wurden in den drei ersten Monaten rund 326½ Millionen Lire Mehreinnahmen (120¼ im Personen- und 206¼ im Güterverkehr) erzielt.

— Italienische Luxuszüge. Wir haben in unseren Meldungen die auf den italienischen Staatsbahnen in letzterer Zeit auf verschiedenen Strecken eingeführten direkten Züge, ausschließlich aus Schlafwagen I. und II. Klasse bestehend, irrtümlich als Luxuszüge aufgeführt. In den offiziellen italienischen Fa[hr]plänen sind diese Züge als „Direttissimi con sole vetture a le[tto] di 1. e 2. classe“ bezeichnet, also richtiger deutsch: „Expreßzü[ge] nur mit Schlafwagen I. und II. Klasse“.

Die auf den italienischen Staatsbahnen derzeit laufenden u[nd] als Luxuszüge bezeichneten Schnellzüge mit Schlafwag[en] nur I. Klasse haben internationalen Charakter und sind folgen[de]:

PR u. RP — täglich — Paris-Rom, über Modane;
SO u. OS — täglich — London-Konstantinopel-Athen, über Domodossola, Postumia;
VN u. NV — dreimal in der Woche — Wien-Cannes, üb[er] Tarvisio, Ventimiglia.

Zu diesen drei Luxuszügen wird sich ab 15. Dezember l. J. [ein] vierter Tagesluxuszug, zwischen Mailand und Nizza mit Aufe[nt]halt in Genua, San Remo, Ventimiglia und Monte Carlo, n[ach] folgendem Fahrplan gesellen:

ab Mailand 9.10, an Nizza 15.56;
ab Nizza 9.40, an Mailand 20.15.

— Die wirtschaftliche Lage der französischen Eisenbahn[en]. Der betriebsleitende Ausschuß der französischen Eisenbahn[en] hat den Minister der öffentlichen Arbeiten darauf aufmerks[am] gemacht, daß das Jahr 1925 einen Betriebsfehlbetrag von mi[n]destens 700 Mill. Franken bringen wird, und hat Maßnahm[en] vorgeschlagen, die auf eine Verringerung dieses Betrags hi[n]zielen. Darunter befindet sich auch eine Erhöhung der Tari[fe] sowohl für den Güter- wie für den Personenverkehr. Die letz[te] sehr erhebliche Erhöhung, ist im vergangenen Frühjahr vor[ge]nommen worden. Sie sollte das Gleichgewicht zwischen Ei[n]nahmen und Ausgaben herstellen; sie hat ihren Einfluß in die[ser] Richtung nicht verfehlt, aber das gewollte Ziel ist doch nic[ht] erreicht worden. Die Tariferhöhungen sollen in der 1. Klas[se] 20 %, in der 2. Klasse 30 % und in der 3. Klasse 40 % betrage[n]; das bedeutet eine Erhöhung gegenüber den Friedensfahrpreis[en] um 190 %. Die Frachtsätze sollen um 30 % erhöht werden. D[ie] neuen Tarife sollen am 1. Januar 1926 in Kraft treten. Zuglei[ch] soll ein Wunsch der Handelskammern erfüllt werden, indem d[er] Umfang des Paketverkehrs erweitert wird. Die Grenze für d[as] Gewicht, die bisher bei 15 kg lag, soll in Zukunft 20 kg sein.

Die Fehlbeträge der Eisenbahnengesellschaften sind bish[er] durch Anleihen gedeckt worden, für die die Regierung we[it]gehende Bürgschaft übernahm. An sich ist dies eine bedenklic[he] Maßnahme, und ihre Durchführung wird mit dem Verfall d[er] französischen Währung immer schwieriger. In einer Schilderu[ng] der wirtschaftlichen Lage der französischen Eisenbahnen in d[er] englischen Zeitschrift Modern Transport kann sogar dem fra[n]zösischen Volk der Vorwurf nicht erspart werden, d[aß] es eine tiefgehende Abneigung dagegen hat, wirtscha[ft]lichen Tatsachen ins Gesicht zu sehen. Seine Weigeru[ng] irgendwelche neue Lasten auf sich zu nehmen, trägt die Hau[pt]schuld am schlechten Stand des Franken, der aber einersei[ts] wieder den Einnahmen ihren Wert nimmt und so den Eise[n]bahnen erhebliche Schwierigkeiten nicht nur bei ihren Anscha[f]fungen bereitet, sondern namentlich auch bei Verzinsung u[nd] Tilgung ihrer Anleihen, die sie in England und Amerika au[f]genommen haben.

Fremde Erdteile.

— Die Eisenbahnen von Mexiko und ihre wirtschaftliche La[ge]. Die mexikanischen Staatsbahnen sind trotz ihres Namens Eige[n]tum einer Privatgesellschaft. Diese müßte Ende dieses Jahr[es] und dann wieder im Jahre 1928 erhebliche Beträge ihrer Schul[d]verschreibungen einlösen, ist aber dazu nicht imstande. Die G[e]sellschaft hat daher ihre Gläubiger in einem Rundschreiben u[m] einen Aufschub von fünf Jahren gebeten. Sie erwartet, daß i[hr] am 1. Januar 1926 ihre Anlagen wieder zu eigener freier Ve[r]fügung überwiesen werden und daß die Löhne so geregelt we[r]den, daß die Betriebseinnahmen auch die Ausgaben für d[en] Schuldendienst decken werden. Von dieser Maßnahme erhof[ft] sie einen sehr wesentlichen Einfluß auf ihre Betriebsrechnun[g]. Die Überschüsse sind seit dem Jahre 1922 infolge hoher A[n]sprüche der Arbeiterschaft sehr unbefriedigend gewesen. Wä[h]rend des Umsturzes in den Jahren 1923 und 1924 war der Ve[r]kehr zwischen Vera Cruz und der Stadt Mexiko zehn Woch[en] lang eingestellt, was starke Einnahmeverluste zur Folge hatt[e]. Die gleiche Wirkung hatten Betriebsstörungen, die durch Str[ei]tigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Hafe[n] Vera Cruz verursacht waren und durch lästige Verkehrsstöru[n]gen hervorgerufen wurden. Die Unterhaltung der Bahnanlag[en] hat ferner in den letzten Jahren ungewöhnlich hohe Kosten ve[r]ursacht und außerdem mußten neue Betriebsmittel beschaf[ft] werden, deren Kaufpreis erst im Laufe der Jahre bis 1928 getil[gt] werden kann. Zu großen Ausgaben hat auch der Erwerb d[er] Genehmigung für die Strecke Tampico-Pachuca Anlaß gegebe[n], die ertragreiche Gegenden erschließen soll.

Wasserstraßenverkehr.

— **Komitee zum Studium der Beziehungen zwischen Antwerpen nd Straßburg.** Die Brüsseler Presse berichtet kurz über eine n 27. Oktober d. J. in Paris stattgefundene Sitzung des genannn Komitees zum Studium der Beziehungen zwi-hen Antwerpen und Straßburg, soweit sie durch e gemeinsame Wasserwegverbindung bedingt sind. Es handelt ch um ein Komitee, das 1919 von Belgiern und Franzosen ins eben gerufen wurde.

— **Umbau des Dirschauer Hafens.** Pressenachrichten zufolge nd die Vorarbeiten für den Umbau des Dirschauer Hafens, der n Umschlagplatz für Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsfrachten if kleinere Seeschiffe werden soll, nunmehr beendet.

Luftverkehr.

— **Ergebnisse des tschechoslowakischen Flugverkehrs.** In der ıgelaufenen Flugperiode des Jahres 1925 betrug die Anzahl der üge der staatlichen Großflugzeuge auf der Strecke Prag-eßburg-Kaschau 870, die durchflogenen Kilometer 278 300, wo-2458 Stunden erforderlich waren. Die Regelmäßigkeit betrug ırchschnittlich 79 %, die Gesamtleistung 93 %. Befördert wurn 604 Personen, 18 024 kg Güter und 476 kg Briefe und Pakete. ıfälle haben sich nicht ereignet.

Ausstellungen und Messen.

— **Eine Ausstellung „Brennstoff, Kraft und Wärme" auf der ipziger Technischen Frühjahrsmesse 1926.** Die Erfolge der m Mitteldeutschen Braunkohlen-Syndikat im Frühjahr 1924 f der Leipziger Technischen Messe veranstalteten Braunhlenfachmesse führten zur Wiederholung und Erweiterung eser Messe im Frühjahr 1925 und zu ihrer Ergänzung durch ıe allgemeine „Wärmemesse". Auf Anregung wirtschaftlicher d industrieller Kreise wird nun diese Veranstaltung zur chnischen Frühjahrsmesse 1926, die vom 28. Februar bis . März stattfindet, weiter ausgebaut und zu einer einheitlichen oteilung „Brennstoff, Kraft und Wärme" zusammengeschlossen erden. Als Heim wird ihr ein neuer, massiver Bau, in Stil d Aufmachung nach dem Muster der im Frühjahr 1925 erfneten großen Hallen, dienen.

Rechtspflege.

— **Hat die Eisenbahn ein von ihr beim Bau auf ihr Grundeigenm verlegtes fremdes Stauwehr zu unterhalten?** Ein beim hnbau infolge Verlegung eines Bachlaufes von der Eisenbahn f ihrem Grundeigentum hergestelltes neues Stauwehr, das Bahn nur im Interesse eines benachbarten Mühlenbesitzers Ersatz für ein beseitigtes errichtet hatte, war durch Hochısser zerstört worden. Dies neue Wehr war auf Grund eines 66 mit dem Mühlenbesitzer geschlossenen Vertrages erbaut orden, die Zerstörung ein Jahr später erfolgt. Der damalige gentümer des vormals der Frau G. gehörigen Anwesens, der zige Kläger, verlangte von der Eisenbahn die Wiederherellung des Stauwehrs und ließ, da sie dies verweigerte, das ehr, und zwar wieder auf dem Grundstücke der Eisenbahn, f seine Kosten aufführen.

Der Grünbach ist ein in die Amper fließendes Wasser; er rd in der fraglichen Gegend von der Eisenbahn überschritten, ıft dann durch ein ihr gehöriges Grundstück bis zu dem fraghen Stauwerk und ist an dieser Stelle auf beiden Seiten von ı in gleichem Eigentum befindlichen Ufergrundstücken einge-ßt. Unter der Behauptung, daß die Eisenbahnverwaltung zur terhaltung des Stauwehres verpflichtet sei und der Kläger rch ihre Weigerung genötigt gewesen sei, das Stauwehr mit em Kostenaufwande von 28 256,64 ℳ wiederherzustellen, verıgte dieser die Erstattung der dafür erwachsenen Kosten. n zwei Rechtszügen wurde der Anspruch abgewiesen. Das erlandesgericht München begründet seine Entscheidung gendermaßen[1]):

„Das Landgericht hat zwar gleich dem Kläger angenommen, daß n Eigentümer der Mühle auf Grund einer Dienstbarkeit das cht zustehe, auf dem Eigentume der Bahn ein Stauwehr zu erhalten, aber verneint, daß dieses Recht auch den Anspruch fasse, daß die Bahn zur Instandhaltung des Wehres verichtet sei. Diese Auffassung des Landgerichts wird vom Beıngsgericht gebilligt. Eine Unterhaltungspflicht der Bahn rde insbesondere nicht durch die vom Kläger behauptete Zahıg von 400 fl. an Frau G. anerkannt. Bei dieser Zahlung ndelt es sich offenbar um die im Protokolle vom 10. September 66 der Frau G. zuerkannten Entschädigungen. Die dort vereinbarten Entschädigungen von 100, 100, 250, 15 = 465 fl. betreffen Abfindungen für Ergänzungsarbeiten an der Bahnkorrektion, für Räumung des Roßgrabens, für Gewerbsstörungen und für Abrutschungen und Grundbenutzung; sie beziehen sich aber nicht auf eine Entschädigung für übernommene Unterhaltungskosten bezüglich des Stauwerks, für welches die Pflicht zur Unterhaltung in diesem Protokolle wie in dem vom 31. Juni 1867 von Frau G. ausdrücklich übernommen wurde. Beide Protokolle enthalten bei verständiger Auffassung ihres Sinnes und Inhaltes die Begründung oder doch Bestätigung einer Grunddienstbarkeit zur Belastung des bahneigenen Grundes und zur Begünstigung des angrenzenden Mühlanwesens dahin, daß auf dem bahneigenen Grunde für die Zwecke der Mühle ein Stauwerk errichtet und erhalten werden darf. Wenn die Bahn die Errichtung auf eigene Kosten übernahm, so findet dies seine Erklärung in dem Umstande, daß die Entfernung des bisherigen Stauwehres durch den Bahnbau und die damit zusammenhängende Verlegung des Bettes des Grünbachs veranlaßt wurde. Dagegen ist die Unterhaltspflicht und das Eigentum der Mühlenbesitzerin an dem Stauwehr in den Protokollen ausdrücklich ausgesprochen, also anerkannt, daß die Dienstbarkeit nicht dahin gehe, die Bahn sei auch zur Unterhaltung des Wehres verpflichtet. Die Unterlassung des Eintrages der Dienstbarkeit im Grundbuche bei dessen Neuanlage führte nicht zum Erlöschen des Rechts. Denn nach Art. 10 des bayerischen Gesetzes betr. Übergangsvorschriften zum BGB. sind Grunddienstbarkeiten, mit denen das Halten einer dauernden Anlage verbunden ist, der Eintragung im Grundbuche nicht unterworfen, solange die Anlage besteht.

Das Bestreiten des Bestehens einer Grunddienstbarkeit zu seinen Gunsten kann dem Rechte und dem Interesse des Klägers nur abträglich sein. Denn wenn die Bahn nicht infolge des Bestehens einer Grunddienstbarkeit zur Duldung des Wehres auf ihrem Grunde verpflichtet wäre, bestand für sie weder ein Grund, das Wehr zuzulassen, noch es zu erbauen. Daß das Wehr in ihrem eigenen Interesse nötig war, ist widerlegt durch die Entstehungsgeschichte des Wehres und die Interesselosigkeit der Bahn an der Bedienung des Wehres. Das Stauwehr bestand, wenn auch an anderer Stelle, schon vor Erbauung der Bahn; über seine Verlegung und Neuerrichtung fanden Unterhandlungen mit der früheren Mühlenbesitzerin statt, die das Eigentum und die Unterhaltspflicht an dem Neuwehr übernahm. Die Bedienung des Wehrs erfolgte ausschließlich im Interesse des Mühlenbesitzers. Als im Jahre 1918 das Wehr zerstört wurde, forderte nicht die Bahn, sondern dieser die Neueinrichtung. Betrachtet man noch die Lage von Bahn und Wehr, das nicht den Wasserdurchfluß unter der Bahn beschleunigte, was das Interesse der Bahn gefordert hätte, sondern verzögerte, so bedarf es keiner Vernehmung eines Sachverständigen, sondern das Gericht vermag aus eigener Sachkenntnis zu beurteilen, daß das Neuwehr im überwiegenden Interesse der Mühle des Klägers errichtet wurde und zu erhalten ist.

Wäre aber selbst das Neuwehr als im Eigentum der Bahn befindlich zu erachten, so konnte nach dessen Zerstörung durch das Hochwasser der Kläger nur verlangen, daß das Wasser wieder in einer ihn nicht schädigenden Weise in sein Eigentum geleitet werde; er wäre aber — ohne das Vorliegen einer Dienstbarkeit — nicht berechtigt zu verlangen, daß der Wasserzulauf auf dem Grunde der Bahn so geregelt werde, wie er ihn für die Zwecke des Mühlenbetriebes braucht; er hätte vielleicht Ansprüche auf Beseitigung der Trümmer, Ausbesserung der beschädigten Ufer, nicht aber auf Anlage eines Stauwehres gehabt. Der Kläger hat daher keinen Anspruch auf Erstattung der Kosten der Erbauung eines neuen Wehres. Die Bahn bedurfte eines neuen Wehres nicht; sie hat auch dem Verlangen des Klägers nach Errichtung eines solchen widersprochen. Damit entfällt die Möglichkeit für den Kläger, aus dem Gesichtspunkt der Geschäftsführung ohne Auftrag ersetzt zu verlangen, was er für das Wehr ausgab; die Bahn ist aber auch durch den Bau nicht bereichert, weil sie zur Erhaltung ihrer Anlage das Wehr nicht nötig hat. . . . ."

Die Entscheidung ist wichtig nicht nur in der Richtung, daß sie klar darlegt, wie unbegründet das Verlangen des Schadenersatzes ist, sondern auch in der Hinsicht, daß sie die Unklugheit des Klägers festnagelt, der versucht, das Bestehen einer Grunddienstbarkeit der Bahn zu bestreiten. Dr. C.

— **Wem gehört der fallende Tropfen?** Nach der bis jetzt bestehenden reichsgerichtlichen Rechtsprechung gehört der fallende Tropfen, der aus einem Faß sickert, dem Besitzer des Fasses. Gleichgültig ist dabei, ob der fallende Tropfen in den Rinnstein läuft oder von jemandem aufgefangen wird. Wer ihn auffängt und behält, begeht Diebstahl. Gegen diese Rechtsanschauung wird jetzt von der Reichsanwaltschaft selbst Stellung genommen. Sie will zum mindesten dann das Eigentumsrecht des Besitzers am fallenden Tropfen für erloschen ansehen, wenn den Verhältnissen zufolge der fallende Tropfen ohne Kenntnis des Besitzers in der Erde versickert oder sonst verloren gegangen sein würde. — Mit einem Güterzug Glogau-Guben wurde ein Spiritusfaß

[1]) Urteil des 1. Z.-S. vom 5. Dezember 1924, Juristische ochenschrift 54. Jahrg. 1925, Heft 20, S. 2272, Ziffer 7.

transportiert, das unterwegs zu tropfen begann, weil sich infolge Lageveränderung der Spund gelockert hatte. Einige Eisenbahnschaffner füllten ihre Kannen, u. a. auch die des Angeklagten Pohl, mit dem Spiritus. Die Täter wurden wegen Diebstahls bestraft. Pohl dagegen, der nur wegen Hehlerei angeklagt war, wurde vom Landgericht Glogau freigesprochen. Gegen dieses Urteil hatte die Staatsanwaltschaft Revision beim Reichsgericht eingelegt. Der Reichsanwalt hat die Revision aber nicht vertreten, vielmehr ausgeführt: Abgesehen von dem Fehlen des Deliktes der Hehlerei (der Angeklagte will nicht gewußt haben, wie der Spiritus in seine Kanne gekommen ist) liege auch Diebstahl nicht vor, weil der Spiritus, der herrenlos versickert wäre, nicht mehr im Besitze des Eigentümers des Fasses gestanden habe. — Das Reichsgericht ist dem Reichsanwalt beigetreten und hat die Revision schon aus dem Grunde verworfen, weil Hehlerei nicht vorliege, da der Angeklagte von dem Diebstahl nichts gewußt hat, so daß die grundsätzliche Frage über die Änderung der Rechtsprechung des Rechts am fallenden Tropfen nicht nachgeprüft zu werden brauchte. (2 D 404/25. — 2. November 1925.)

— **Erfordernisse für das Zustandekommen einer Betriebsratssitzung.** Der Vorsteher der Güterabfertigungsstelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Schwerin hatte am 7. Januar 1924 drei Mitglieder des Betriebsrates — darunter zwei stellvertretende — in sein Büro gerufen und ihnen nahegelegt, daß auf Grund der Personalabbauverordnung die Güterbodenarbeiter B. und G. in Schwerin entlassen werden müßten, er jedoch hierzu die Zustimmung des Betriebsrates bedürfe, weil diese beiden ordentliche Betriebsratsmitglieder seien. Die drei so befragten Betriebsratsmitglieder, die die Mehrheit bildeten, sollen der Entlassung der beiden Nichtanwesenden zugestimmt haben. Am 18. Januar 1924 versagte jedoch der Betriebsrat seine Genehmigung zu dieser Entlassung, die aber trotzdem am 19. Januar erfolgte. Die entlassenen Güterbodenarbeiter haben Klage auf Fortzahlung des Gehalts für den nächsten Monat erhoben und sind damit auch durchgedrungen, während die Beklagte behauptet, daß der Betriebsrat am 7. Januar 1924 seine Zustimmung zu der Entlassung erteilt habe. Landgericht Schwerin und Oberlandesgericht Rostock haben die Reichseisenbahn-Gesellschaft zur Zahlung verurteilt. Ebenso hat jetzt das Reichsgericht entschieden und ausgeführt: Nach § 96 Abs. 1 BRG. bedarf der Arbeitgeber zur Kündigung von Mitgliedern des Betriebsrates dessen Zustimmung. Zwar ist in dem Gesetz nicht gesagt, in welcher Form die Zustimmung zu erfolgen hat. Es ist jedoch grundsätzlich auf die allgemeinen Vorschriften der §§ 29 bis 33 BRG. zurückzugreifen. Das dort vorgeschriebene Verfahren ist hinsichtlich der Verhandlung vom 7. Januar 1924, auf die sich die Beklagte beruft, unstreitig nicht beobachtet worden. Eine Ladung durch den Vorsitzenden des Betriebsrates unter Mitteilung des Beratungsgegenstandes hat nicht stattgefunden. Ebensowenig ist ein Protokoll aufgenommen worden. Zudem hatte der Dienststellenvorsteher in der Person des Arbeitgebers weder ein Recht zur Einberufung einer Betriebsräteversammlung, noch durfte er sie leiten, wie es tatsächlich geschehen ist. Selbst wenn die drei Betriebsratsmitglieder damals mit der Entlassung der Kläger einverstanden gewesen wären, so würde doch ein gültiger Beschluß nicht vorliegen. Denn dieser setzt voraus, daß er in einer wirklichen Betriebsratssitzung zustande gekommen ist, in der die Beteiligten das Bewußtsein haben, in ihrer amtlichen Eigenschaft als Betriebsratsmitglieder tätig zu sein.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1460.)

—**Das selbsttätige Kuppeln von Eisenbahnwagen.** Von Dr.-Ing. Paul Paap, Regierungsbaumeister a. D., Berlin. (Verkehrstechnische Bücherei, Band 2.) Leipzig 1925. Bruno Volger, Verlagsbuchhandlung. VIII u. 164 S. In Leinen geb. 10 *M.*

Die vorliegende Abhandlung, die von der Technischen Hochschule zu Hannover als Doktordissertation genehmigt wurde, bringt eine vorzügliche Darstellung des für den gesamten Eisenbahnbetrieb hochwichtigen Problems. Nach einer kurzen Einleitung über den Ursprung und die soziale sowie wirtschaftliche Bedeutung der Aufgabe folgt ein geschichtlicher Rückblick und eine kurze Beschreibung der bekannteren Bauarten. In einer anschließenden kritischen Betrachtung der bisher eingeschlagenen Wege zur Lösung der Aufgabe weist der Verfasser nicht mit Unrecht darauf hin, daß die zahlreichen Preisausschreibungen eigentlich nur auf negative Behandlung, d. h. zur Abwehr unbequemer Neuerungen eingestellt waren; gleichzeitige Mitarbeit zur Klärung der betriebstechnischen und konstruktiven Ausführungsmöglichkeiten unterblieb, und so konnte das Ziel auf diesem Wege nicht erreicht werden. Um nun nachzuweisen, daß es heute Kupplungen gibt, die unter Verwendung ganz neuer Kupplungsorgane unbedingt zuverlässig die selbsttätige Verbindung der Wagen herstellen, einwandfrei im Zuge laufen und alle n[...] wendigen Betriebsanforderungen erfüllen, werden die technisch[...] Einzelheiten der verschiedenen Bauarten in betriebs- und wage[...] bautechnischer Hinsicht sowie nach ihren kinematischen V[...]hältnissen (Eingriff, Form und Wirkungsweise) eingehend b[...]sprochen. In einem zusammenfassenden Überblick bringt d[...] Verfasser eine Zusammenfassung der für die Lösung der Au[...]gabe charakteristischen Eigenschaften der selbsttätigen Kup[...]lungen und gibt im Hinblick darauf eine Kritik der betrieb[...] brauchbaren Bauarten (Boirault, Saarbrücken, Janney und A[...]arten, Willison, Scharfenberg); nach seiner Ansicht erfüllt d[...] Scharfenbergkupplung die vom Betrieb zu stellenden Anford[...]rungen am besten. Für die allgemeine Einführung einer selbs[...]tätigen Kupplung müßten die Eisenbahnverwaltungen den En[...]schluß fassen, der dann auch zur Einstellung des Wagenbaus a[...] die zweckentsprechende Gestaltung des Wagengerippes führ[...] müßte.

Das Werk sei zum eingehenden Studium empfohlen; die A[...]bildungen wären bei der Wahl eines besseren Papieres sich[...] deutlicher herausgekommen, im übrigen ist die Ausstattung a[...]sprechend. Sch.

— Weber, Max Maria von. **Aus dem Reiche d[...] Technik.** Novellen. Ausgewählt von Dipl.-Ing. C. Weih[...] DIN D 5, VIII/188 Seiten mit 1 Bildnis Max Maria von Weber[...] 1925. Preis in Ganzleinen gebunden 7.— *M.* (VDI-Verla[...] G. m. b. H., Berlin.)

Max Maria von Weber, im Jahre 1822 als einziger Sohn d[...] großen Tondichters Karl Maria von Weber geboren, widmet[...] sich bekanntlich dem praktischen Eisenbahndienst. Er wurd[...] mit dem Titel Finanzrat im Jahre 1852 technisches Mitglied d[...] sächsischen Staatseisenbahndirektion in Dresden, war späte[...] (1868) im österreichischen Handelsministerium bei der Umg[...]staltung des österreichischen Eisenbahnwesens tätig und wurd[...] 1878 in das Preußische Handelsministerium berufen. Als Eisen[...]bahnschriftsteller hat er sich durch die Bearbeitung technische[...] und allgemeiner Eisenbahnfragen einen Weltruf erworben[...] Neben den rein fachlichen Schriften veröffentlichte Weber abe[...] auch eine Reihe von Schilderungen aus der Welt der Techni[...] und dem Eisenbahnbetrieb. Hierbei versteht er als glänzen[...]der Erzähler und meisterhafter Beobachter von Natur und Men[...]schen dem Leser vor Augen zu führen, daß in der Technik noc[...] Poesie zu finden, daß „hinter den rollenden Rädern, den schwin[...]genden Hebeln, den zischenden Dämpfen und den sprühende[...] Funken Menschengeist und Menschenwille steckt, aber auc[...] Menschenschicksal mit allem Leid und aller Freud', die redlich[...] Arbeit bieten kann."

Längere Zeit sind Webers Schriften fast vergessen geblieben[...] Als ein Verdienst muß es daher bezeichnet werden, daß d[...] Verein deutscher Ingenieure es sich zur Aufgabe gemacht ha[...] die Schriften Webers dem heutigen Geschlecht wieder zugäng[...]lich zu machen. Der vorliegende Band enthält 8 Novellen[...] deren Lesen jedem, nicht nur dem Eisenbahner, Genuß biete[...] wird. Hervorgehoben seien aus dieser Reihe nur die Erzählun[...]gen „Eine Winternacht auf der Lokomotive" und „Dampf un[...] Schnee", die die schwere Arbeit und Pflichttreue des Loko[...]motiv- und Fahrpersonals schildern. Spannend sind die Skizze[...] „Rotes Glas" und die Novelle „Der Bergsturz". Auch di[...] übrigen Novellen sind mit warmem Herzen geschrieben un[...] Stücke von hervorragender technischer Kleinmalerei. Das mi[...] einer von Weihe verfaßten Lebensbeschreibung und dem Bildni[...] Webers versehene Buch wird vielen eine willkommene Gab[...] sein. W.

— **Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in tech[...]nischer Beziehung** (Ergänzungsband): Der Verein Deut[...]scher Eisenbahnverwaltungen gibt demnächst als 16. Ergänzungs[...]band zu seinem technischen Fachblatt, dem Organ für die Fort[...]schritte des Eisenbahnwesens, einen Bericht des Technische[...] Ausschusses über die Frage der Einführung einer selbsttätige[...] durchgehenden Bremse für Güterzüge heraus. In diesem Wer[...] sind die langjährigen Versuche des Vereins zur Ausbildung eine[...] brauchbaren Güterzugbremse kurz geschildert und die Entwick[...]lung der verschiedenen Bremssysteme in zahlreichen Tabelle[...] und Zeichnungstafeln dargestellt. Außerdem sind die neueste[...] Bauarten der durchgehenden Bremse für Personen- und Schnell[...]züge kurz behandelt, so daß die Herausgabe dieses Berichte[...] nicht nur für die Eisenbahnverwaltungen aller Länder, sonder[...] auch für die industriellen Kreise von großer Bedeutung ist. Di[...] in dem Bericht niedergelegten Erfahrungen und Versuchsergeb[...]nisse werden die beste Grundlage bilden für die Weiterentwick[...]lung der für alle Eisenbahnverwaltungen so hoch bedeutsame[...] Frage.

Die dem Verein angehörenden Verwaltungen erhalten de[...] 16. Ergänzungsband auf Bestellung durch die Geschäftsführend[...] Verwaltung in Berlin. Nicht-Vereinsverwaltungen können da[...] Werk durch C. W. Kreidel's Verlag in München zum Preis[...] von 40 RM. beziehen.

— **Hamburger Überseeverkehrs-Handbuch mit Welthafen-Verzeichnis.** Herausgegeben im Selbstverlag von Carl Sauer, Hamburg 37. Oktober 1925. Preis 7 ℳ.

Das Werk geht von der unbestreitbaren Tatsache aus, daß die nziehungskraft Hamburgs, des größten kontinentalen Hafens, cht zum mindesten auf der Güte der Umschlags- und Lagernrichtungen sowie auf der Zahl der Schiffahrtslinien, der Reelmäßigkeit und der Häufigkeit ihrer Abfahrten beruht. Die enntnis dieser „Fazilitäten", die von der größten Wichtigkeit r den binnenländischen Versender bei der Wahl des Verschifngshafens ist, ist für ihn schwer zu erwerben. Das Werk acht es sich zur Aufgabe, ihm diese Kenntnis vermitteln zu elfen. Es versucht, die Abfertigungsmöglichkeiten bis ins einelne auszuarbeiten und alle von Hamburg aus erreichbaren äfen der Erde, auch die kleinsten, übersichtlich zusammenzuellen. Bei jedem Hafen wird seine Lage, der Weg, auf dem er ı erreichen ist, die Schiffahrtslinien mit ihrem Kailadeplatz im amburger Hafen, die Schiffsmakler und die Häufigkeit der Abhrten angegeben. Auf diese Weise wird erreicht, daß allen nnenländischen Interessenten deutlich vor Augen geführt wird, elche überaus günstigen Verbindungen Hamburg für Überseeiter bietet und daß der Hamburger Hafen allen übrigen konnentalen Häfen durch die Häufigkeit der regelmäßigen Schiffhrtsverbindungen überlegen ist. Diese Zusammenstellung wird ıher das Handbuch zu einem sehr nützlichen Hilfsmittel für lo Verlader machen.

Dem Hafenverzeichnis vorangestellt sind zunächst „Richtlinien r die Ausfertigung der Eisenbahnfrachtbriefe zum Versand von berseegütern nach Hamburg". Bei der Kompliziertheit der amburger Hafenanlagen und der für Hamburg in Betracht komenden Tarifstationen wäre es erwünscht gewesen, wenn dem Buch eine Kartenskizze der Hamburger Eisenbahngüteranlagen beigegeben worden wäre. Ihr Fehlen und der Mangel einer klaren Gliederung der „Richtlinien" lassen die Befürchtung aufkommen, daß der binnenländische Versender aus ihnen nicht die erforderliche klare Vorstellung gewinnen wird, deren er bedarf, um die für ihn zweckmäßigste Verfügung treffen zu können. Diese Gefahr wird dadurch vergrößert, daß nicht ausreichend zwischen der Abfertigung von Wagenladungen und Stückgütern unterschieden wird. Auch wird der Eilgut- und der Frachtgutverkehr nicht genügend auseinandergehalten. Lassen schon diese Mängel erkennen, daß der Verfasser nicht über vollkommene eisenbahnfachmännische Kenntnisse verfügt, so beweist der Abschnitt „Der Hamburger Hafen und die Tarifpolitik der Reichsbahn", daß er die Maßnahmen der Reichsbahn auf dem Gebiete der Seehafenpolitik in keiner Weise zutreffend zu würdigen versteht. Das muß besonders darum bedauert werden, weil durch seine Ausführungen bei den Verkehrtreibenden ein ganz falsches Bild von dem Vorgehen der Reichsbahn entstehen muß. Auch in den weiteren Vorbemerkungen „Die Binnenschiffahrt" und „Der Kraftverkehr" sind Ungenauigkeiten enthalten. Eine Verbesserung der bemängelten Abschnitte bei einer Neuherausgabe würde den Wert des an sich verdienstvollen Buches zweifellos erhöhen. Kl.

— **Die Wintersaison in der Schweiz 1925/26** enthält die in den Kurorten und Städten der Schweiz vorgesehenen sportlichen und gesellschaftlichen Veranstaltungen, zusammengefaßt und herausgegeben von der Schweizer Verkehrszentrale, Zürich, Löwenstraße 55, und bei dieser erhältlich. Reisenden, die zum Sport und Vergnügen sich diesen Winter nach der Schweiz begeben wollen, ist das Büchlein zu empfehlen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 erden im Ausnahmetarif 18 für Eisen ıd Stahl usw. nach Ostpreußen unter n Versandstationen der Gruppe I nachtragen: Hannover-Linden, Hannoverrrenhausen, Hannover-Möhringsberg, nnover-Wülfel und Peine.

Berlin, den 15. Dezember 1925. (1256)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 erden die Stationen Markneukirchen ıd Markneukirchen-Siebenbrunn als npfangsstationen in die Ausnahmerife 1e und 1f für Schnittholz usw. fgenommen.

Berlin, den 15. Dezember 1925. (1255)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 rd im Ausnahmetarif 1f für Schnittlz usw. folgender Stationsfrachtsatz chgetragen: von Plattling nach lbernhau 197 Reichspfennig für)kg.

Berlin, den 15. Dezember 1925. (1257)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

ichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Durch die Einbeziehung der Augsburr Lokalbahn in die Gütertarife für den echselverkehr mit den Stationen der utschen Reichsbahn-Gesellschaft treten m 1. Januar 1926 bei den einzelnen ısnahmetarifen verschiedene Änderunn ein. (1269)

Berlin, den 18. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird der Ausnahmetarif 22 für Schwefelsäure auf den Versand von allen Reichsbahnstationen mit Ausnahme derjenigen der Reichsbahndirektionsbezirke Breslau und Oppeln eingeschränkt. Der Abkürzung der Bekanntmachungsfrist hat der Reichsverkehrsminister zugestimmt. (1270)

Berlin, den 18. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nottarif, Tfv. 7.

Die Geltungsdauer des Nottarifs einschließlich der für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1925 für einzelne Güter besonders gewährten weiteren Ermäßigung von 10 % wird geändert in: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1926." Er wird zum 1. Januar 1926 unter Berücksichtigung der bisherigen Änderungen neu herausgegeben. (1268)

Berlin, den 18. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 erscheinen zum Verbandsgütertarif Teil I und Teil II Heft 1 je ein Nachtrag 4.

Nachtrag 4 zum Teil I enthält Änderungen der Reglementarischen Bestimmungen, der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Gütereinteilung.

Nachtrag 4 zum Teil II Heft 1 enthält neben der Änderung des Inhaltsverzeichnisses und des Vorwortes Neuaufnahmen von Stationen, Änderungen der Entfernungen der Ausnahmetarife und Neuaufnahme von Ausnahmetarifen sowie Änderungen des Verzeichnisses der Stationen mit Sonderbestimmungen.

Köln, den 19. Dezember 1925. (1267)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Bei den Ausnahmetarifen 11 und 41 (Düngemittel) wird der Vermerk über die Gültigkeitsdauer geändert in: „Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1926."

Berlin, den 15. Dezember 1925. (1247)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 werden die Stationen Breslau West, Duisburg-Hochfeld Nord, Passau, Perl Grenze und Rummelsburg b. Berlin als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2e für Schwefelkies nachgetragen.

Berlin, den 15. Dezember 1925. (1258)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verzeichnis der von der Eisenbahn anerkannten Grubenholzsammellager usw. unter a) nachgetragen: Köln-Niehl Hafen.

Berlin, den 15. Dezember 1925. (1254)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S.D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 12. Dezember 1925 gelten die in den Abteilungen XVI und XIX des genannten Tarifes für Passau Donaulände angegebenen Frachtsätze auch für Passau Hbf.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 12. Dezember 1925. (1249)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif S.D. Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1925 werden die Bestimmungen im Abschnitt II über Frachtberechnung und Frachterhebung ergänzt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1248)

Altona, den 16. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925: Ergänzung des Warenverzeichnisses im A. T. 35 durch Aufnahme von Eisen- und Stahlmasse, gekörnt und gepulvert, Änderung der Frachtsatzzeiger-Nr. bei Jägerndorf, Oderberg und Ziegenhals Hbf. im A. T. 35. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1243)

Altona, den 15. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II, Tfv. 5. Nottarif Tfv. 7.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 tritt ein neuer Ausnahmetarif 8 a für marinierte Seefische beim Versande von bestimmten binnenländischen Versandstationen in Kraft. Für die Sendungen nach diesem Ausnahmetarif gelten die Bestimmungen des Nottarifs in dem gleichen Umfange wie beim Ausnahmetarif 8. (1264)

Berlin, den 16. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Nordisch-österreichischer Güterverkehr (Umbehandlungstarif).

Am 1. Januar 1926 tritt ein nordisch-österreichischer Gütertarif (Umbehandlungstarif) in Kraft.

Der Tarif ist durch die Auskunftstelle auf dem Bahnhof Berlin, Alexanderplatz, zum Preise von 0,30 RM. zu beziehen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 17. Dezember 1925. (1265)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1925: Änderung des Frachtsatzzeigers 2 in 3 bei Stationen der Gebiete Frankfurt (Main) und Mainz im A. T. 35. Aufnahme von Stationen in die A. T. 35 und 77.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 18. Dezember 1925. (1262)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Deutsch-dänischer Verbandsgütertarif, Teil II.

Am 1. Januar 1926 tritt Nachtrag III zum Tarif in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen. (1250)

Altona, den 16. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 werden für Güter der Abteilung XVI des Warenverzeichnisses Stationsfrachtsätze für Stettin eingeführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 16. Dezember 1925. (1244)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Heft B (Entfernungszeiger).

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1926 wird auf der Station Zwota-Zechenbach der beschränkte Stückgutverkehr für Sendungen im Einzelgewicht bis zu 300 kg eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen. (1246)

Dresden, am 15. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Durchfuhr-Ausnahmetarif S. D. Nr. 7.

Mit Gültigkeit vom 21. Dezember 1925 wird in dem genannten Tarif eine neue Abteilung XX für Bleiweiß aufgenommen.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 14. Dezember 1925. (1245)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Nordisch-tschechoslowakischer Güterverkehr (Umbehandlungstarif).

Am 1. Janar 1926 tritt ein neuer nordisch - tschechoslowakischer Gütertarif (Umbehandlungstarif) in Kraft. Durch ihn wird die „Dienstanweisung, enthaltend die Kundmachung sowie Abfertigungs- und Verrechnungsvorschriften vom 10. Oktober 1920 für den gleichen Verkehr“, aufgehoben.

Der Tarif ist durch die Auskunftstelle auf dem Bahnhof Berlin, Alexanderplatz, zum Preise von 0,30 RM. zu beziehen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 16. Dezember 1925. (1266)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Basel Bad. Bf.-Schweiz.
Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz.
Gütertarif Beringen Reichsb. usw.-Schweiz.

Am 1. Januar 1926 tritt zu den genannten Tarifen je ein I. Nachtrag in Kraft. Diese Nachträge sind beim Verkehrsbüro der Reichsbahndirektion Karlsruhe zum Preise von 35 bzw. 30 Pf. für das Stück zu beziehen. Der auf Seite 4 des Nachtrags zum Gütertarif Beringen Reichsb. usw.-Schweiz in der Verbindung Thayngen-Schwarzenbach für Güter des Ausnahmetarifs Nr. 13 vorgesehene Ausnahmesatz von 88 Rappen wird zum gleichen Zeitpunkt auf 98 Rappen für 100 kg berichtigt.

Karlsruhe, d. 14. Dezember 1925. (1242)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Karlsruhe.

Tfv. 60. Ostdeutsch - bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1926 ist der Tarif auf Seite 22 wie folgt zu ergänzen:

Augsburg Ost . . . .*
Augsburg Ringbf. . . . .*
Augsburg Ringbahnanschlüsse . . .*

München, 14. Dezember 1925. (1240)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Tfv. 76. Bayerischer Lokalbahn-Schnitttarif.

Mit Wirkung ab 1. Januar 1926 sind die Stationen der Augsburger Lokalbahn, Augsburg Ost, Augsburg Ringbf. und Augsburg Ringbahnanschlüsse, in den Tarif aufgenommen worden. Näheres besagt der Reichsbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

München, 14. Dezember 1925. (1241)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt b. d. G. Bayern.

Deutsch-österreichischer Güterverkehr. Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1, vom vom 1. Dezember 1925.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 werden im Tarif einzelne Änderungen und Ergänzungen durchgeführt. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger. (1252)

München, den 15. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt
bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn Güte[rtarif], Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1[925] ist im Verzeichnis IV als neue Zif[fer] nachzutragen: „36 a Kupfervitriollaug[e]“.

Berlin, den 8. Dezember 1925. (12[..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif S.D. Nr. 5.

Die Anwendungsbedingungen des [Ta]rifs werden berichtigt. Näheres du[rch] Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 17. Dezember 1925. (12[..])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für b[e]stimmte Güter der Klasse A—D, V[er]kehr Niederlande—Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird [der] Frachtsatzzeiger von Emmerich Gre[nze] nach Basel Bad. Bf. durch die Aufnah[me] eines Frachtsatzes von 2.02 fl. für 5 t Abteilung I erweitert. Dieser Frac[ht]satz gilt neben dem bereits bestehend[en] 5-t-Satz und ist mit einer Fußnote [zu] versehen: „Nur gültig für Bananen“.

Köln, den 15. Dezember 1925. (125[.])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

A. Oberschlesischer Wechselverkehr
B. Polnischoberschlesisch-deutscher V[er]bandsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 [er]scheint zum Eisenbahn-Gütertarif f[ür] den Oberschlesischen Wechselverke[hr] und Polnischoberschlesisch-deutsch[en] Verbandsverkehr je ein Nachtrag V.

Die Nachträge enthalten:

Zu A. Textänderungen.

Zu B. neben Textänderungen E[nt]fernungen der neueröffneten Stati[on] Brzeziny śl.

Verkaufspreise 0,25 und 0,15 RM.

Oppeln, den 17. Dezember 1925. (126[.])
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln
(Oberschlesische Eisenbahnen),
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif D 62 (Holzverkehr) und Durchfuhrausnahmetarif D 64 (verkehrswichtige Güter) Tschechoslowakei-Polnischoberschlesien.

Mit sofortiger Gültigkeit werden d[ie] deutsch - polnischen Grenzübergang[s]stationen für die Neuaufgabe der Sendu[n]gen zugelassen. Näheres siehe im Tari[f-] und Verkehrsanzeiger für den Güte[r-] und Tierverkehr der Deutschen Reich[s]bahn - Gesellschaft und der deutsche[n] Privateisenbahnen TVA. I. (126[.])

Oppeln, den 18. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Oppeln,
Oberschlesische Eisenbahnen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Tfv. 1109 Norddeutscher Privatbahn-Pe[r]sonen- und Gepäckverkehr. Bk 3 (8[..])

Zum 1. Januar 1926 erscheint der Nac[h]trag 3 zum Tarif vom 1. August 1924. [Er] enthält neben einer Änderung des Vo[r]wortes Änderungen und Ergänzungen d[er] besonderen Ausführungsbestimmunge[n] zur EVO., der Entfernungs- und Prei[s]tafeln sowie der Anlage I. (126[.])

Lübeck, den 18. Dezember 1925.
Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 53. Berlin, den 31. Dezember 1925. LXV. Jahrgang.

Dieser Nummer liegt das Inhaltsverzeichnis des Jahrgangs 1925 bei.

Inhalt:

Staffeltarife, insbesondere Seehafentarife und Binnenumschlagstarife[1]).

Von Reichsbahnoberrat **Dyes**, Frankfurt (Main).

Der jetzige Deutsche Eisenbahngütertarif — Normalgüterarif — geht zurück auf den sogenannten Reformtarif, der 1877 ach langwierigen Verhandlungen unter den deutschen Eisenahnen vereinbart wurde und gegenüber dem bis dahin bestehenen Zustande außerordentlicher Zersplitterung und Unübersichtichkeit der Tarife eine große Verbesserung bedeutete. Dieser 'arif von 1877 war in der Hauptsache ein sog. reiner Entérnungstarif, d. h. er ließ die Frachtsätze in gleichem Verhältnis wie die Entfernung wachsen. Er ist in dieser Form iber 40 Jahre fast unverändert bis zum 1. Dezember 1920 in Geltung gewesen. An diesem Tage ist der sog. neue Reformarif in Kraft getreten. Durch ihn ist im Normaltarif der Überang vom Entfernungstarif zum Staffelsystem vollzogen, d. h. an Stelle eines auf alle Entfernungen gleichbleibenden Streckensatzes ist der Grundsatz eines mit wachsender Entfernung fallenden Streckensatzes getreten. Diese Änderung des Normaltarifsystems sollte vornehmlich — außer gewissen tarifechnischen Zielen — dem Wiederaufbau und der Förderung der gesamten deutschen Wirtschaft dienen. Ihr ist deshalb auch damals von den berufenen Vertretern von Handel, Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft und Binnenschiffahrt ausdrückich und einhellig zugestimmt worden.

Nach Verreichlichung der Eisenbahnen am 1. April 1920 mußten auch die tarifarischen Schranken fallen, die bisher durch die Rücksicht auf die Finanzen der Einzelstaatsbahnen und durch die Verschiedenheit der Länder begründet waren. Die Reichseisenbahnen waren dadurch wirtschaftlich eine Einheit geworden und infolgedessen mehr als bisher befähigt und berufen, den wirtschaftlichen Zusammenschluß und Ausgleich unter den verschiedenen Gebieten des Reichs zu fördern.

Dieses Ziel, das die Reichsbahn Ende 1920 erhofft hatte, konnte aber, wie sich bald herausstellte, durch die Änderung des Tarifsystems im Normalgütertarif und durch die gleichzeitig damit verbundene Vermehrung der regelrechten Tarifklassen von 4 auf 5 und später auf 6 nicht allein erreicht werden. Es mußten vielmehr wieder, wie unter der Geltung des Tarifs von 1877, wenn auch zunächst in geringerer Zahl, Ausnahmetarife eingeführt werden, weil den mannigfachen, ganz verschiedenartigen, ständig wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs im Wirtschaftsleben mit regelrechten Tarifklassen allein auch trotz ihres neuen staffelförmigen Aufbaues und ihrer Klassenvermehrung um 50 % doch nicht wirksam entsprochen werden konnte. Die Ermäßigungen der Frachtsätze in den Ausnahmetarifen gegenüber den Normaltarifklassen können in verschiedenster Weise erfolgen, insbesondere: in einer prozentualen Ermäßigung der Normaltarifsätze, in der Anwendung einer niedrigeren Tarifklasse und in einer anderen Staffelung, in der Höhe der Abfertigungsgebühren und schließlich in der Ermäßigung oder der Auflassung des Zuschlags für Beförderung in gedeckten Wagen. Es ist dies die Folge davon, daß jeder Ausnahmetarif dem besonderen Zweck sich anzupassen hat, dem er dienen soll, erst von einer bestimmten Entfernung ab zu wirken, große und nahe Entfernungen verschieden zu treffen, einen bestimmten Frachtsatz bei einer bestimmten Entfernung zu erreichen, kurz, die Ermäßigungen so zu gestalten, daß sie jeweils dem zu befriedigenden wirtschaftlichen Bedürfnis genügen.

---

[1]) Vortrag, gehalten am 13. November 1925 in der Universität Frankfurt (M.) im Auftrage des Instituts für Wirtschaftswissenchaft.

Als leitende Gesichtspunkte für die Aufstellung von Ausnahmetarifen können danach im allgemeinen gelten:

Förderung der inländischen Erzeugung durch Erleichterung der Zufuhr und Abfuhr notwendiger Rohstoffe,

Verbilligung der Lebensmittel,

Förderung des Absatzes inländischer Erzeugnisse gegenüber fremden Wettbewerbs durch Erleichterung der Ausfuhr,

Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze, insbesondere deutscher Seehäfen, gegen den Wettbewerb fremder Plätze,

Wettbewerbsmaßnahmen der inländischen Bahnen gegen ausländische und gegen Wasserstraßen und Seewege.

Die alten, bewährten Ausnahmetarife der Vorkriegszeit, die wegen der bekannten, die Tarifhoheit der Eisenbahnen stark einschränkenden Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages im Herbst 1919 aufgehoben werden mußten, kamen, wenn auch wegen der erwähnten Friedensvertragsbestimmungen, die bis zum 10. Januar 1925 galten, langsam und zögernd wieder zum Vorschein. Volkswirtschaft und Eisenbahn brauchten sie, beide wegen ihrer gleich schlechten Lage.

Die ersten Ausnahmetarife, die nach der Einführung des neuen Reformtarifs vom 1. Dezember 1920 wieder neu erstanden, waren die S e e h a f e n a u s n a h m e t a r i f e.

Tarifarische Begünstigungen des Seehafenverkehrs waren schon zu Zeiten der Privatbahnen eingeräumt worden. Allein damals trugen sie nicht das Gepräge einer auf die Interessen der deutschen Seehäfen abzielenden Tarifpolitik, sondern hatten ihre Ursache in dem damals auch sonst in der Tarifgestaltung erkennbaren Grunde, den rentableren Fernverkehr von und nach der Peripherie des Landes gegenüber dem weniger ergiebigen Binnenverkehr zu bevorzugen. Dieses Motiv für die Erstellung von Seehafenausnahmetarifen hat sich nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen und erst recht nach der Verreichlichung der Eisenbahnen wesentlich geändert. Der mehr gemein- als privatwirtschaftliche Charakter der Deutschen Reichsbahn mußte andere Gründe für die Frachtbegünstigungen von und nach den Seehäfen in den Vordergrund stellen, nämlich die Sorge um den Bestand und das Gedeihen der deutschen Seehäfen und des deutschen Handels und der Industrie, beide mit ihren in die Millionen gehenden Anlagewerten und mit Hunderttausenden von Angestellten. Die deutschen Seehafenausnahmetarife sind also trotz der finanziell nicht allzugünstigen Lage der Reichsbahn im a l l g e m e i n e n d e u t s c h e n v o l k s w i r t s c h a f t l i c h e n I n t e r e s s e, besonders zur Hebung des Seehafenverkehrs nach und von dem Ausland, wieder eingeführt worden. Sie sollten die Ausfuhr deutscher Güter über die für die Standorte der Industrie geographisch ungünstig gelegenen deutschen Seehäfen fördern und der im Wiederaufbau begriffenen deutschen Seeschiffahrt und den Seehäfen helfen. Die Entfernung Essen-Hamburg verhält sich beispielsweise zur Entfernung Essen-Rotterdam wie 8 : 5, und ähnlich liegen die Verhältnisse für den ganzen Westen und Südwesten Deutschlands. Nur durch die S e e h a f e n a u s n a h m e t a r i f e ist es für Hamburg, Bremen und Emden überhaupt möglich, den Wettbewerb mit den ausländischen Nordseehäfen aufzunehmen.

Als erste neue deutsche Seehafentarife kamen am 1. November 1923 die Ausnahmetarife 30, 31, 32 und 33 für Jute, Baumwolle, Wolle und thüringische, böhmische und Nürnberger Waren zur Einführung, denen am 1. März 1924 wohl als wichtigster der A. T. 35 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren folgte. Der A. T. 35 ist als Industrie- und Wettbewerbstarif anzusehen; nach seiner am 1. August erfolgten Umarbeitung zeigt der A. T. 35, den Wettbewerbsverhältnissen Rechnung tragend, vier Versandgebiete mit verschieden großen Ermäßigungen.

Dem A. T. 35 schlossen sich in rascher Folge, um hier nur einige wichtigere zu nennen, die A. T. 38 für Felle und Häute, 41 für Düngemittel, 49 für Glas, 52 für Papier und Pappe, 59 für Lithopone, Zinkweiß usw. an.

Im ganzen bestehen zurzeit etwa 40 Seehafenausnahmetarif[e]. Sie scheiden sich in Ausfuhr- und Einfuhrtarife und Seehafendurchfuhrtarife, alle mit staffelförmigem Aufbau und den verschiedensten Satzbildungen, angepaßt den Bedürfnissen der Industrie und der Seehäfen, insbesondere aber immer im Erstreben des Hauptziels: Der Wettbewerbsaufnahme mit den ausländischen Seehäfen. Alle drei Arten der Seehafenausnahmetarif[e] haben sich, wie schon in der Vorkriegszeit, auch seit ihrer Geltung nach dem Kriege neu bewährt. Die Ein- und Ausfuhrtarife haben ihren Zweck voll erfüllt. Sie haben ihren beträchtlichen Anteil daran, daß die deutschen Seehäfen, insbesondere die Nordseehäfen, fast wieder den gleichen Verkehrsumfang wie vor dem Kriege erreicht haben und über die ersten schweren Nachkriegsjahre leidlich hinweggekommen sind. Sie haben der heimischen Fertigindustrie den schweren Konkurrenzkampf im Ausland erleichtern helfen, wenn auch durch Eisenbahntarife allein natürlich nur eine geringe Spanne zwischen den Inlands- und Auslandspreisen ausgeglichen werden kann.

Während die Seehafen a u s f u h r tarife hauptsächlich Fertigerzeugnisse umfassen, sind die Seehafeneinfuhrtarife vornehmlich auf die Einfuhr überseeischer Rohstoffe beschränkt, Rohstoffe wie Erze, Wolle, Felle und Häute usw., die die deutsche Wirtschaft für Verarbeitung und Veredlung und um Arbeit zu schaffen braucht. Die Seehafen d u r c h f u h r tarife sind reine Wettbewerbstarife. Sie dienen hauptsächlich den finanziellen Belangen der Eisenbahn und gelten vom Ausland nach den deutschen Seehäfen und umgekehrt. Sie sollen den deutschen Eisenbahnen durch ermäßigte Frachtsätze für ausländische Durchfuhrgüter Transporte zuführen, die sonst infolge der höheren deutschen Normalfrachten auf ausländischen Bahnen oder ausländischen Wasserwegen um Deutschland herumgefahren oder nur kurze deutsche Strecken zu ausländischen See- und Binnenumschlagsplätzen benutzen würden. Sie können deshalb nicht, wie vielfach behauptet worden ist, die deutsche Industrie, die die gleichen Güterarten nach dem Ausland über deutsche Seehäfen absetzen will, in ihrem Wettbewerb gegen die ausländischen Güter schädigen, weil die ausländischen Güter zu den gleichen Frachten auf nichtdeutschen Wegen doch nach dem Ausland gelangen und dort mit den deutschen Gütern in gleicher Weise in Wettbewerb treten können, wie wenn sie unter Benutzung der deutschen Seehafendurchfuhrtarife durch Deutschland kommen.

Die eingangs geschilderte Umstellung des Normalgütertarifs vom Entfernungstarifsystem zum Staffeltarifsystem sowie die Wiedereinführung der vorerwähnten Seehafenausnahmetarife sind von allen Organen des deutschen Wirtschaftslebens mit fast ungemischter Freude begrüßt worden. Nur die B i n n e n s c h i f f a h r t erhebt Vorwürfe gegen die eingeschlagene Reichsbahntarifpolitik. Sie glaubt sich durch die Einführung des allgemeinen Staffeltarifs und insbesondere durch die Seehafentarife benachteiligt und verlangt zum Ausgleich aus volkswirtschaftlichen Gründen und zur Wiederherstellung ihres alten tariflichen Besitzstandes eine große Anzahl von B i n n e n u m s c h l a g s t a r i f e n.

Binnenumschlagstarife sind Ausnahmetarife, die Frachtvergünstigungen gegenüber den Normaltarifklassen der allgemeinen Ausnahmetarife enthalten und auf Eisenbahnstrecken gelten, die den Güterverkehr nach und von deutschen Binnenumschlagsplätzen bedienen.

Der bedeutendste, zurzeit bestehende Binnenumschlagstarif ist der sogen. A. T. 6 u für Kohle.

Bei Schaffung eines Ausgleichstarifs für Kohlen sollte nach dem Wunsche der Schiffahrtsvertreter von dem Gedanken ausgegangen werden, daß Wasserwege und Schienenweg eine einheitliche Beförderungsstrecke darstellen, für deren letztes Glied — die Ablaufstrecke — als Streckensatz die aus dem Staffeltarif errechnete Durchschnittseinheit zugrunde zu legen sei, ermittelt aus dem Gesamtweg ab Zeche über Wasserstraße und Umschlagsplatz bis Zielstation. Die Abfertigungsgebühr sollte nur einmal, und zwar für die Zulaufstrecke erhoben werden.

se . Tarifbildung, die der Verbilligung des unmittelbaren
nbezugs auf weite Entfernungen infolge des neuen Staffel-
fs eine annähernd gleich stark wirkende Vergünstigung beim
ug über die Wasserstraße entgegenstellen sollte, erfüllte
se Absicht nur unvollständig; denn sie ermäßigte auf die
entfernung der Ablaufstrecke, wo die Schiffahrt beim regel-
hten Kohlenausnahmetarif ohnehin noch wettbewerbsfähig
, die Fracht über das Bedürfnis hinaus, hätte aber dadurch
durch den Staffeltarif verkleinerte Einflußgebiet der Häfen
wenig erweitert. Dieses Vorgehen wäre für Schiffahrt und
enbahn unbefriedigend gewesen. Man suchte deshalb die
sung auf einer mittleren Linie, indem man bei der Tarif-
lung davon ausging, daß eine Ermäßigung von da ab ein-
en solle, wo sich der Wettbewerb des unmittelbaren Eisen-
nweges gegenüber dem gebrochenen Wege bemerkbar macht,
., wo die beiden Frachtlinien sich schneiden. Die von diesem
nkt ab gewährte, im allgemeinen einheitliche Ermäßigung
lte den Anreiz für den Wasserweg bilden. Man kam schließ-
 nach längeren Verhandlungen dahin überein, die ursprüng-
 verlangte, aus der Durchschnittseinheit für den Gesamtweg
ittelte Frachtlinie — jedoch höher gesetzt um die Abferti-
gsgebühr — bis zu dem, wiederum durch Überschneidung
undenen Punkte zu führen, wo die einheitliche Ermäßigung
setzt. Das Einflußgebiet der einzelnen Häfen wurde dabei
weit erstreckt, daß im allgemeinen der Umschlag nach etwa
 gleichen Gebiete wie vor Inkrafttreten des Staffeltarifs
te erfolgen können. Dadurch wurde zugleich erreicht, daß
h die ferner gelegenen Gebiete einen Frachtvorteil genießen.
n dieser technisch einfachen Tarifbildung mußte eine Aus-
me nur bei dem Hafen Kehl gemacht werden. Hier lagen
 Verhältnisse insofern ungünstig, als entsprechend der größe-
 Entfernung vom Ruhrgebiet (rund 480 km) die niedrige
ffel des Kohlenausnahmetarifs sich für Kehl stärker aus-
kt als für die nördlicheren Hafenplätze, während der Ober-
inzuschlag wegen der schwierigen Wasserverhältnisse ab
rlsruhe so hoch ist, daß er nebst der Abfertigungsgebühr die
acht des unmittelbaren Bahnweges bereits überschreitet. Es
r daher nicht möglich, die Frachtlinie für die Ablaufstrecke
 die Anreizspanne abzusenken. Man stellte hier deshalb die
fertigungsgebühr allein so lange als Frachtsatz ein, bis
achtgleichheit des unmittelbaren und gebrochenen Weges er-
cht war, die auf das ganze Einflußgebiet des Kehler Hafens
sgedehnt wurde. Ähnlich wie bei Kehl lagen die Verhältnisse
i den Häfen Frankfurt, Mainz und Aschaffenburg.

Ein nach diesen Grundsätzen gefertigter Entwurf zu einem
asserumschlagstarif 6 u für Kohlen über die Häfen Frank-
rt (M.), Gustavsburg, Mainz, Gernsheim, Worms, Ludwigs-
fen, Mannheim, Karlsruhe, Speyer, Maximiliansau und Kehl
r zur Einführung genehmigt, als das Ruhrgebiet besetzt wurde
d die Rhein- und Ruhrbahnen in den Betrieb der belgisch-
nzösischen Regie übergingen. Damit war eine wesentliche
raussetzung, unter der der Tarif beschlossen wurde, weg-
fallen. Damals durfte die Reichsbahn damit rechnen, daß sie
cht nur die Ablaufstrecke, auf der die Ermäßigung gewährt
erden sollte, sondern auch die Vorstrecke — von der Zeche
s zum Einladehafen — selbst betreiben und die verhältnis-
äßig hohen Frachten — Anfangsstaffel und Abfertigungs-
bühr — erhalten würde, die auf diese Strecke entfallen; denn
e Einnahmen aus der Vorstrecke geben erst die Möglichkeit,
i der Fracht für die Endstrecke entgegenzukommen. Nun war
rch die politischen Ereignisse eine neue Sachlage geschaffen
orden, die eine andere Lösung erforderte. Die Folgen der Be-
tzung und ihrer Abwehr waren verheerend für den Ruhrberg-
u und legten die deutsche Rheinschiffahrt vollends lahm. Die
hrkohle verschwand vom Inlandsmarkte, verdrängt von der
lligeren oberschlesischen Kohle, die mit Hilfe des Staffeltarifs
s zum Rhein vorgedrungen war. Es wurde daher zu einer
mer dringender geforderten Aufgabe der Reichsbahn, den
hrbergbau durch Wasserumschlagstarife instandzusetzen,
ine früheren natürlichen Absatzgebiete zurückzugewinnen und
damit zugleich der Rheinschiffahrt zu helfen. Man griff zu
diesem Zwecke auf den früheren badischen Ausnahmetarif 6 a
zurück, und führte am 15. Juni 1924 einen nach ähnlichen Ge-
sichtspunkten aufgestellten jedoch hinsichtlich Staffelung und
Einheitssätzen den veränderten Verhältnissen Rechnung tragen-
den Entwurf als Ersatz für den infolge der Ruhrereignisse nicht
durchführbaren Ausnahmetarif 6 u ein.

Dieser Tarif (A. T. 6 u) gilt für Steinkohle, Steinkohlenbri-
ketts, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks), Braunkohlen
und Braunkohlenbriketts und enthält:

drei Frachtsatzzeiger

und zwar:

- Frachtsatzzeiger 1 für Frankfurt (Main) Osthafen, Frankfurt (Main) Westhafen, Gernsheim, Gustavsburg, Hanau Ost, Ludwigshafen (Rhein), Main Hafen, Mannheim Hbf., Mannheim Industriehafen, Mannheim Rheinauhafen, Offenbach (Main) und Worms Hafen;
- Frachtsatzzeiger 2 für Bamberg, Karlsruhe Hafen, Kehl und Würzburg Hbf.;
- Frachtsatzzeiger 3 für Aschaffenburg Süd.

Der im Juni 1924 eingeführte Binnenumschlagstarif für Kohlen A.T. 6 u hat durch seine Frachtermäßigungen, was auch von der Binnenschiffahrt nicht bestritten werden kann, für Kohlensendungen zu Schiff vom Ruhrgebiet und dem linksrheinischen Braunkohlengebiet die Eisenbahnanschlußfracht von den Oberrhein- und Mainhäfen derart ermäßigt, daß seitdem für die wichtigsten Teile Süddeutschlands, die ihre Kohlen von der Ruhr über den Rheinweg bezogen, die Gesamtfrachten bei Benutzung des Rheins etwa die gleichen Ersparnisse gegenüber dem direkten Bahnweg ergaben wie vor dem Kriege. Diese Ermäßigung des A.T. 6 u hat erheblich zur Belebung des Kohlenverkehrs auf dem Rhein beigetragen und noch besondere Bedeutung dadurch gewonnen, als Süddeutschland in den Nachkriegsjahren durch die Abschnürung des Saargebietes in größerem Umfange als früher auf den Bezug der Ruhrkohle und der rheinischen Braunkohle angewiesen ist. Dadurch konnten im Jahre 1924, in dem der gesamte deutsche Wasserstraßenverkehr noch um etwa 30 % hinter dem von 1913 zurückgeblieben war, die Oberrheinhäfen sich ihrem damaligen Gesamtverkehr ganz erheblich nähern, und zwar auf 90 % des Verkehrs im Jahre 1913, während der Kohlenverkehr sogar wesentlich umfangreicher war als im Jahre 1913.

Schon dieser Erfolg des A.T. 6 u beweist, daß die Staffelung in der Kohlentarifierung, wie sie heute ist, die Binnenschiffahrt in den wichtigsten Entfernungen und Gebieten und dem hauptsächlichsten Beförderungsgut keineswegs schlechter stellt, sie vielmehr durch größeres Entgegenkommen als vor dem Kriege frachtlich begünstigt.

Der Kohlenfrachtsatz für 100 kg betrug 1914 von Mannheim nach Pforzheim 28 ₰ jetzt 33 ₰, von Mannheim nach Stuttgart 1914 36 ₰ jetzt 40 ₰. Die Erhöhungen betragen sonach nur 11—18 % gegenüber der allgemeinen Frachtsteigerung gegen 1914 von etwa 50 %.

Hinsichtlich des Kohlenverkehrs, der den Hauptbestandteil des Verkehrs auf den Wasserstraßen darstellt, kann sonach schon aus den vorgetragenen Gründen von einer Benachteiligung der Binnenschiffahrt durch das heutige neue Staffeltarifsystem allgemein nicht die Rede sein.

Die Staffelung der Frachtsätze in den Wagenladungsklassen für andere Güter als Kohle und auch für Stückgüter hat der Wasserstraße hingegen gegenüber der Eisenbahn den Wettbewerb zweifellos erschwert. Sie war aber als Wettbewerbsmaßnahme der Eisenbahn gegen die Schiffahrt sicherlich nicht beabsichtigt. Sie hat vielmehr nur bezweckt, die deutsche Volkswirtschaft allgemein, besonders in den zur Schiffahrt ungünstig gelegenen Wirtschaftsgebieten zu beleben und zu fördern. Der durch Einführung des Reformtarifs vom 1. XII. 1920 nach dieser Richtung hin der Schiffahrt zugefügte Nachteil muß hinter dem unweit größeren Vorteil für die allgemeine

Volkswirtschaft zurückstehen und deshalb hingenommen werden. Hochwertige Güter müssen auch schon aus volkswirtschaftlichen Erwägungen heraus grundsätzlich der Eisenbahn gegenüber dem Wassertransport vorbehalten bleiben.

Der Ausfall, den die Schiffahrt hierdurch erleidet (wie es übrigens vor dem Kriege auch schon war) wird daher hinreichend durch den vermehrten Schiffahrtsverkehr ausgeglichen, der sich nicht als Umschlagsverkehr von und zur Eisenbahn, sondern als reiner Wassertransport von Hafen zu Hafen darstellt; denn aus den um etwa 50 % erhöhten Tarifen der Eisenbahn muß der Schiffahrt, besonders auf nahe Entfernungen, auch die Erhöhung ihrer Tarife und dadurch ein gewisser Gewinn möglich sein.

Der Grund der Beschwerden der Schiffahrt über die neue Staffelform in den Tarifen scheint hauptsächlich in ihrer eigenen wirtschaftlichen Notlage zu liegen, für die die Eisenbahn aber nicht verantwortlich gemacht werden kann und der zu steuern die Eisenbahn, die selbst auch in Not ist, nur im Rahmen ihrer eigenen Belange sich verpflichtet fühlen kann.

Die Seehafenausnahmetarife, die die Eisenbahn in den letzten Jahren, wie oben dargelegt, eingeführt hat, sind von der Binnenschiffahrt besonders angegriffen worden, nicht weil sie überhaupt gewährt werden, sondern weil sie nicht auch auf die Binnenumschlagsplätze übertragen sind. Die Binnenschiffahrt und die Binnenumschlagsplätze fühlen sich gegenüber den Seehäfen, denen die Seehafenausnahmetarife, wie schon der Name sagt, auf den Leib zugeschnitten sind, zurückgesetzt und stiefmütterlich behandelt.

Was zunächst die Seehafen d u r c h f u h r t a r i f e anlangt, so ist schon vorher gesagt, daß sie grundsätzlich nur Konkurrenzfrachten übernehmen, die sich über andere, meist ausländische Verkehrs-(Wasser- und Land-)wege bereits rechnen oder errechnen lassen. Die Binnenschiffahrt wird daher durch diese Tarife nicht mehr bedrückt, als wenn sie nicht beständen: Die ausländische Konkurrenz bliebe die gleiche. Die Eisenbahn ist im übrigen auch keineswegs mit Durchfuhrausnahmetarifen von und nach deutschen Binnenumschlagsplätzen zurückhaltend gewesen, wenn sie damit den Wettbewerb mit dem Auslande zu begegnen hoffen konnte. Sie hat vielmehr eine große Anzahl Transittarife für Rhein- und Mainumschlagsplätze erstellt, z. B. den A.T. 44 für gewisse Güter der Klassen A—D, Mineralöle der Klasse A, Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, die von belgischen und holländischen Häfen zu Schiff in Mannheim, Kehl, Ludwigshafen und Karlsruhe ankommen und mit der Bahn nach der Schweiz und darüber hinaus befördert werden und umgekehrt; ferner D 54 für Getreide, das von den Niederlanden nach Frankfurt, Offenbach, Hanau, Mannheim, Karlsruhe, Aschaffenburg und mit Bahn nach Regensburg, Deggendorf und Passau und von da zu Schiff nach Österreich und darüber hinaus befördert wird. Endlich D 91 für Holz von Österreich oder der Tschechoslowakei oder darüber hinaus nach den Rhein- und Mainumschlagplätzen Frankfurt, Hanau, Offenbach, Karlsruhe, Mannheim, Aschaffenburg zur Weiterbeförderung zu Schiff nach den Niederlanden. Aus dem Gesichtspunkte, dem fremden Wettbewerb zu begegnen, sind auch die Donauplätze Regensburg und Passau in die Mehrzahl der Durchfuhrtarife aufgenommen, z. B. in den D 30a, 31a und 32a für Jute, Baumwolle, Wolle von deutschen Seehäfen, Nr. 47 für Reis nach Österreich, Nr. 42 von der Schweiz nach Österreich, Nr. 91 für Holz von Österreich nach Rhein- und Mainumschlagsplätzen und viele mehr.

Es geht hieraus hervor, daß die Reichsbahn nicht, wie man oft hören und lesen kann, rücksichtslos den Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt aufgenommen hat. Die Gewährung des A.T. 6u und der vielen vorgenannten Seehafendurchfuhrtarife beweist vielmehr, daß die Reichsbahn den Belangen der Binnenschiffahrt gerecht zu sein versucht, soweit es mit den deutschen volkswirtschaftlichen Interessen vereinbar ist oder diesen parallel geht.

Was nun die Seehafenausnahmetarife im engeren Sinne, d Einfuhr- und Ausfuhrtarife über See, anbetrifft, so scheint d Forderung der Binnenschiffahrt, diese Tarife auch den Binne umschlagsplätzen in dem gleichen Ausmaß zu gewähren, a den ersten Blick nicht unberechtigt. Dieses vermeintlich Recht steht aber bei näherer sachlicher Würdigung des Au baues und Zweckes der Seehafenausnahmetarife auf schwache Füßen.

Wie die Seehafendurchfuhrtarife werden auch die Seehafe einfuhr- und -ausfuhrtarife hauptsächlich nur auf Grund scho bestehender ausländischer Wettbewerbssätze aufgestellt. Grun zur Beschwerde liegt deshalb über diese ebensowenig vor, wi über die Durchfuhrtarife. Seehafentarife mit anderer Bildun als mit Rücksicht auf Wettbewerbsübernahme, besonders zu Unterstützung der heimischen Industrie, sogenannte Industrie seehafentarife, gibt es nur in geringem Maße und mit wenige stark abgestaffelten Frachtsätzen.

Für die A u s f u h r über See kommen ferner auch im all gemeinen nur Fertigfabrikate in Betracht, also Güter, die nach Wert und Menge nur zu einem kleinen Teil als berechtigte Binnenschiffsgut angesprochen werden können. Bei den S e e h a f e n e i n f u h r t a r i f e n handelt es sich, wie oben gesagt zwar um Rohstoffe, aber auch meist um hochwertige wie Häute Felle, Baumwolle und dergleichen, die schon ihres hohen Wertes wegen die niedrigere Wasserfracht nicht immer erheischen besonders wenn dabei die hohen Zinsverluste infolge der län geren Beförderungsdauer auf dem Wasserwege berücksichtigt werden müssen.

Dazu kommt noch, daß die Seehafentarife ausschließlich dem Außenhandel zur Verfügung gestellt werden, also außenpolitischen Charakter haben, während der Binnenschiffstransport zu einem großen Teile ein Binnenlandtransport ist, die Binnenumschlagtarife also in erster Linie volkswirtschaftlich als innerdeutsche und nicht als außenhandelspolitische zu würdigen sind.

Bekennt man sich überhaupt zur nationalen Seehafenpolitik und erkennt die Rückwirkung auf Binnenhäfen und Schiffahrt, denen damit ein Teil des unter normalen Umständen ihnen zufallenden Verkehrs entzogen wird, so wird man nicht umhinkönnen anzuerkennen, daß im allgemeinen die nationale Seehafenbeförderung der der Binnenhäfen vorgeht. Denn die Seehafenbeförderung vermag in größerem Umfange auch andere handelspolitische Vorteile (Gewinnung von Handel und Spedition) zu erringen helfen; sie kann auch die Konzentration in einzelnen großen Plätzen, sofern die Massenvergrößerung ökonomisch wirkt, fördern. Auch dürfte man der Seeschiffahrt als nationalwirtschaftlichen Faktor die größere Bedeutung zumessen.

Nach dem Vorgesagten kann sonach schon aus volkswirtschaftlichen Gründen die unbeschränkte und restlose Übernahme der Seehafentarifgrundsätze auf die Binnenumschlagtarife, wie es von der Binnenschiffahrt gewünscht wird, nicht ohne weiteres in Frage kommen. Auch die weitere Begründung der Binnenschiffahrt für ihre Binnenumschlagstarifwünsche, es müsse der alte tarifarische Besitzstand namentlich im Oberrheingebiete wieder von der Reichsbahn hergestellt werden, ist nicht ganz einwandfrei. Die früheren Tarife, die hier gefordert werden, waren gar keine Binnenumschlagstarife im Sinne der heutigen Umschlagstarife; sie waren aus partikularistischen Wettbewerbsbestrebungen der damaligen, beteiligten Länderbahnen (Baden, Württemberg, Bayern) heraus entstanden und boten den zum Rheinstrom günstig gelegenen Wirtschaftszentren der süddeutschen Bundesstaaten erhebliche Vorteile vor ungünstiger zu Wasserwegen gelegenen preußischen Wirtschaftsgebieten. Nachdem, wie schon oben erwähnt, die Einzelstaatsbahnen am 1. April 1920 verschwunden und an ihre Stelle die Deutsche Reichsbahn getreten ist, würde die Wiederherstellung des früheren Zustands die Erreichung des Hauptziels der Vereinheitlichung des Eisenbahnsystems: nämlich die gesamte

utsche Volkswirtschaft im Eisenbahnverkehr nach Möglich-
it gleichzustellen, schwer beeinträchtigt werden.

Durch die Erstellung des A. T. 6 u für Kohlen auf dem Rhein
d die Schaffung einer großen Anzahl Durchfuhrtarife von
d zu deutschen Binnenumschlagsplätzen hat die Reichsbahn
non bisher nach Kräften der Binnenschiffahrt geholfen, wo-
i nicht außer acht gelassen werden darf, daß die Reichsbahn
Drittel bis zwei Fünftel der Reparationslast allein auf ihre
hultern hat nehmen müssen, also zweifellos von den gesamten
utschen Wirtschaftsorganen am härtesten getroffen ist. Sie
ß deshalb besonders auch im allgemeinen volkswirtschaft-
hen Interesse ihren eigenen finanziellen Belangen vorzugs-
eise Rechnung tragen, zumal, wenn die in letzter Zeit oft auf-
uchende Meinung, das Monopol der Reichsbahngesellschaft sei
diglich ein Monopol zum Eisenbahnbetrieb, es lasse also
n Übergreifen der Eisenbahn auf andere Betriebe wie Kraft-
agen, Bank usw. nicht zu, zur Anerkennung kommen sollte.
ie Eisenbahn würde dann, was Beweglichkeit und Umstellung
ne jede Einschränkung anlangt, etwa so zur Binnenschiffahrt
ehen, wie das Automobil zur Eisenbahn. Sie müßte dann
cksichtslos ihre eigenen finanziellen Interessen gegen jede
onkurrenz in den Vordergrund stellen.

Soll und darf die Eisenbahn das tun?! — Wir kommen damit
r schwierigsten Frage, die uns heute beschäftigen soll,
ämlich zu der Frage: Wie muß die Reichsbahntarifpolitik
Verhältnis zur Binnenschiffahrt aussehen? Diese Frage
t m. E. ausschlaggebend aus den Belangen der deut-
chen Volkswirtschaft zu beantworten. Denn, wie
ner der bedeutendsten Tariffachleute im vorigen Winter-
mester vor Hörern der Universität Tübingen gesagt hat,
ind die Eisenbahnen ein Glied in dem
roßen Wirtschaftskörper eines Volkes. Sie
eilen das Schicksal dieses Körpers und
ühren kein Sonderleben. Es wäre ein aus-
ichtsloses Unterfangen, sie gesund erhalten
u wollen, wenn der Körper krank ge-
orden ist".

Dem Sinne nach das gleiche schreibt auch das Reichsbahn-
esetz vom 30. August 1924 vor, das der Reichsbahngesellschaft
lgende Verpflichtungen auferlegt:

1. Den Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen sicher zu führen, die Reichsbahnanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör auf ihre Kosten nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande der Technik gut zu unterhalten und weiter zu entwickeln.
2. Die übertragenen Reparationsverpflichtungen pünktlich zu erfüllen.

Die zuerst genannte Verpflichtung ist leider — doch es ist
esetz und läßt sich nicht ändern — allzusehr abhängig von
er zu 2. genannten Verpflichtung. Ihre Erfüllung muß des-
alb gegebenenfalls hinter den Reparationsleistungen zurück-
reten, d. h. die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn ist nicht
ehr so frei wie früher. Der zum Teil noch gemeinwirtschaft-
che Charakter des Reichsbahnbetriebes ist dadurch noch
tärker verwischt. Die Reparationsleistungen müssen, um nicht
och schlimmere Folgen für die deutsche Wirtschaft herauf-
ubeschwören, unter allen Umständen herausgewirtschaftet
erden. Andernfalls müßte die deutsche Wirtschaft diese
asten selbst tragen. Ihr ist sonach aus der Abnahme dieser
asten durch die Reichsbahn schon eine gewisse Erleichterung
eschaffen. Der Weg für die Tarifpolitik der Reichsbahn ist
lso insofern festgelegt, als erst die Reparationslast, dann der
ebensunterhalt der Reichsbahn selbst erwirtschaftet werden
üssen; was dann noch übrig bleibt, könnte nur zum Wohle
er deutschen Wirtschaft in Tarifermäßigungen (Ausnahme-
arifen, allg. Tarifermäßigungen) angelegt werden. Dieses
Plus muß dann nach volkswirtschaftlichen Richtlinien unter die
verschiedenen Organe des Wirtschaftslebens in gerechter Weise aufgeteilt werden. Ich denke dabei nicht nur an die Holzindustrie, die Kohlenwirtschaft, Eisen- und Stahlindustrie, Forst- und Landwirtschaft usw., sondern besonders auch an die Binnenschiffahrt. Sie ist ebenso wie Industrie, Handel, Forst- und Landwirtschaft ein wichtiger Faktor der Volkswirtschaft mit großen Anlagewerten und zahlreichem Personal. Sie muß deshalb wie jene gerechterweise auch in den der allgemeinen Tarifpolitik gezogenen Grenzen die ihr zukommende Beachtung und Förderung finden.

Es ist ja wohl kein Zweifel, daß die Eisenbahn durch die zeitliche und örtliche Unabhängigkeit (d. h. den geringen Einfluß der Witterung und die leichtere Überwindbarkeit geographischer Hindernisse) an Macht der Binnenschiffahrt überlegen ist. Sie vermag durch ihre Tarifgestaltung diese an die Wand zu drücken, sei es, daß sie zu Zeiten der notgedrungenen Ruhe der Schiffahrt sich durch Monopolpreise schadlos hält für Unterbietungspreise in Konkurrenzzeiten, sei es, daß sie Konkurrenzstrecken niedrigere Frachten einräumt als solchen ohne Konkurrenz der Binnenschiffahrt, sei es schließlich, daß sie besonders in den Entfernungen Wettbewerbssätze einsetzt, die das ökonomische Einflußgebiet der Wasserstraßen bilden, und sich in anderen schadlos hält. Eine solche rücksichtslose Tarifpolitik der Reichsbahn als eines Monopolbetriebes wäre aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aber keineswegs zu billigen. Sie würde das allmähliche Absterben der Binnenschiffahrt zeitigen und dadurch der deutschen Volkswirtschaft und somit auch der Reichsbahn selbst mehr schaden als nützen.

Für das Verhältnis von Eisenbahn und Binnenschiffahrt muß daher eine solche Lösung gefunden werden, die der deutschen Volkswirtschaft Nutzen bringt. Dadurch allein kann sich auch die Reichsbahn wieder erholen.

Die beiden herrschenden Verkehrsmittel, die der Volkswirtschaft zur Verfügung stehen, sind zurzeit die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt. Ihre zweckmäßige Ausnutzung, jedes nach seiner Eigenart, bringt den höchsten wirtschaftlichen Nutzen. Der Verfrachter muß deshalb in der Auswahl unter den Verkehrsmitteln frei sein; für ihn muß als oberster Grundsatz der Wirtschaftlichkeit gelten, sein Gut auf dem billigsten Wege zum Ziel zu bringen. Der billigste Weg muß also entscheidend sein, ob Eisenbahn oder Schiffahrt! Die Höhe der Frachten auf Schienenweg und Wasser hängt aber wieder von den beiderseitigen Selbstkosten ab. Wir stehen damit vor dem heikelsten Problem der Verkehrswissenschaft, nämlich dem der Selbstkostenberechnung im Verkehrswesen. Ist der reine Wasserweg oder der gebrochene Bahn- und Wasserweg mit geringeren Selbstkosten verknüpft als der reine Bahnweg? Das ist die Kernfrage. Ihre Beantwortung entscheidet, ob dem gebrochenen Verkehr (Bahn- und Wasserweg) auf Grund der Selbstkosten ein größerer Umfang zuzusprechen ist, als er ihn durch die jetzige Reichsbahntarifpolitik aufweist. Denn wenn die Eisenbahn im direkten wie im gebrochenen Verkehr ihre Frachten ihren Selbstkosten entsprechend festsetzt, würde der Verkehr in dem Umfang dem gebrochenen Wege zufallen, als diese die ökonomische Gerade bildet. Transporte unter Selbstkosten auszuführen, liegt, privat- und volkswirtschaftlich betrachtet, für die Eisenbahn kein Interesse vor, wenn mit Hilfe eines anderen Transportmittels niedrigere Gesamtselbstkosten (von Bahn und Schiffahrt) entstehen.

Die interessante Frage, ob und wie es möglich ist, die Selbstkosten für die Beförderungsleistungen der Eisenbahn und Schiffahrt annähernd richtig zu ermitteln, und wie sich diese Ermittlung auf das jetzige Tarifsystem hinsichtlich der horizontalen und vertikalen Staffelung auswirken würde, im Rahmen des heutigen Vortrags zu erörtern, verbietet leider die Zeit. Diese Erörterung würde auch zu keinem abschließenden Ergebnis führen. Denn die daran am meisten Interessierten, Eisenbahn und Schiffahrt, sind sich selbst darüber noch nicht im klaren. Sie sind aber, besonders die Eisenbahn, in letzter Zeit, mit großem Eifer

an der Arbeit, dieses schwierige Problem zu lösen und zugleich inzwischen durch organisatorische Maßnahmen und technische Verbesserungen die Selbstkosten herabzumindern. Auch die Schiffahrt hat dieses Bestreben bei den Beratungen auf „der Güterverkehrsumschlags-Woche“ in Düsseldorf, Ende September d. Js. nachdrücklichst bekundet. Sie wird es sich m. E. im besonderen Maße angelegen sein lassen müssen, durch Verbilligung der Transportkosten zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit des Wasserverkehrs gegenüber der Eisenbahn zu gelangen.

Bevor nicht die Selbstkostenfrage einigermaßen lückenlos gelöst ist, kann sonach von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus eine brauchbare und feste Linie nicht gefunden werden, die in allen Fällen die Aufteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Schiffahrt volkswirtschaftlich richtig erkennen läßt. Eine allgemeine, klare und feste Tarifpolitik der Eisenbahn in ihrem Verhältnis zur Binnenschiffahrt ist deshalb zurzeit noch nic möglich. Sie wird erst möglich werden, wenn auf Grund a nähernd richtiger Selbstkostenberechnungen die jetzige horizo tale und vertikale Staffelung des Normalgütertarifs nachgepri sein wird und eine genaueste Durchprüfung aller Seehafentari diejenigen Fälle ermittelt haben wird, in denen die Übertragu der Seehafentarife auf die Binnenumschlagsplätze möglich u der Wirtschaft allgemein von Nutzen ist.

Mögen aber die Selbstkostenberechnungen und die Selbs kostenminderungen und die dann in Frage kommenden Änd rungen des Tarifsystems ausfallen, wie sie wollen, eines is gewiß, daß Eisenbahn und Schiffahrt, als wichtige Glieder dem großen deutschen Wirtschaftskörper, in gesunde Wettbewerb auf wirtschaftlich gerechter Grundlag bewußt gewollt zusammenarbeiten müssen zum Wohle und G deihen unseres großen deutschen Vaterlandes.

Die Ausbildung der Eisenbahnbeamten.

Von Hofrat **Dr. Wilhelm Kowarz**, Linz.

Vor dem Kriege wurde der Ausbildung der Eisenbahnbeamten auch in Österreich ein großes Augenmerk zugewandt. Insbesondere war es Hofrat Dr. Messerklinger, Staatsbahndirektor in Linz, der sich mit dieser Frage eingehend befaßte und, unterstützt von dem hervorragenden Fachmann Sektionschef Dr. Freiherrn von Röll, in Linz eine Eisenbahnfachschule gründete, die im Zusammenhange mit der Handelsakademie stand und daher einen Lehrgang von anfangs 3, später 4 Jahren umfaßte. Diese Fachschule konnten Schüler besuchen, die entweder drei Klassen Bürgerschule oder vier Klassen Untermittelschule hatten. Damals beschäftigte diese Schule vielfach die Fachzeitungen, weil man darüber stritt, ob eine praktische Schule vor, während oder nach dem Besuche der Eisenbahnfachschule eingeführt werden solle. Die Ausbildung dieser Schüler verfolgte den Zweck, sie zur Aufnahme für den mittleren Eisenbahndienst heranzubilden, und da naturgemäß die meisten Absolventen dieser Fachschule im Linzer Direktionsbezirke untergebracht wurden, so ist man heute in der Lage, zu beweisen, daß sehr tüchtige und äußerst verwendbare Beamte dort herangezogen wurden, die heute zu den Stützen des Betriebsdienstes zählen. Selbstverständlich kamen auch Ausnahmen vor, was in der menschlichen Natur begründet ist. In dieser Fachschule wurden neben den allgemein bildenden Fächern, wie sie in der Handelsakademie gelehrt werden (Deutsch, Französisch, Mathematik, kaufmännisches Rechnen, Physik, Warenkunde, Handelsgeographie und Geschichte, Naturgeschichte, Volkswirtschaftslehre, Schönschreiben, Stenographie), die aber auch für den Eisenbahndienst besonders zurechtgelegt wurden, noch die besonderen Fächer des Eisenbahndienstes gelehrt, nämlich: Verkehrsstatistik, Eisenbahngesetz- und Bürgerkunde, Eisenbahntechnologie, Übungen in Warenkunde in Verbindung mit Tariflehre, Telegraphen-, Telephon- und Signaldienst, Blockwesen, Eisenbahnbuchhaltung und Rechnungsdienst, Verkehrsdienst, Übungen im Verkehrs- und Telegraphendienst, Transportdienst, Übungen im Transportdienst, Eisenbahntariflehre und Zollvorschriften.

Wie man aus diesem Lehrplane ersieht, war die Vorbildung sehr umfangreich und erstreckte sich auf fast alle Gebiete des praktischen und theoretischen Eisenbahnwesens. In dieser rasch fortschreitenden Entwicklung trat insofern eine Änderung ein, als die Kosten der Erhaltung dieser Schule zu sehr anwuchsen, ohne daß sich das damalige Eisenbahnministerium oder das Unterrichtsministerium bemüßigt fühlte, auf die Dauer für die Erhaltungskosten dieser Schule aufzukommen. Das Handelsgremium, das bislang die Kosten bestritt, wollte auf die Dauer auch für die Allgemeinheit derartige Geldopfer nicht bringen, und so ging die Fachschule, die, wie gesagt, sich eines guten Rufes erfreute, nach zehnjährigem Bestande, im Jahre 1908 wieder ein.

Das damalige Eisenbahnministerium behalf sich nun dadurc daß es Mittelschüler mit Matura aufnahm, kurze Zeit praktisc einschulte und dann zu einem theoretischen Kurse einberief welcher Vorgang sich sowohl für die Ausbildung zum Verkehrs dienste als auch für die Schulung im kommerziellen Dienst wie derholte. Im Laufe eines Jahres wurden daher die Hörer diese Kurse, die schon als Aspiranten in den Dienst der österreichi schen Staatsbahnen aufgenommen waren, teils praktisch, teils theoretisch vorgebildet, und mußten dann die im österreichischen Bahndienst vorgeschriebenen Prüfungen für den mittleren Eisen bahndienst ablegen, und zwar die Telegraphen-, die Verkehrs- und die kommerzielle Prüfung, nach deren gutem Bestande sie zu definitiven Beamten der österreichischen Staatsbahnen ernannt wurden. Es hat sich nun dabei gezeigt, daß in einem Jahre niemals so viel beigebracht und gelehrt werden kann, trotz der guten Vorbildung und des Hochschulbetriebes, wie in der drei- oder vierjährigen Fachschule.

Wie überall, so bildet auch bei den Eisenbahnverwaltungen den Hauptwert der Fachschule die frühere Verwendbarkeit der Schüler zum praktischen Dienste. Die bisherigen Erfahrungen lehrten aber, daß die Absolventen einer Fachschule vermöge ihres allgemeinen Eisenbahnfachwissens befähigt sind, einen raschen Überblick über den vielverzweigten Eisenbahnbetrieb zu gewinnen. Infolgedessen treten sie sicherer, selbständiger auf und finden sich in die örtlichen Verhältnisse der einzelnen Stationen leichter und bedeutend rascher hinein. Auch in Fragen des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes, des Zugförderungs- und Verwaltungsdienstes hat der Fachschüler Kenntnisse erworben, die ihm in der Praxis in nicht zu unterschätzender Weise zugute kommen.

Die Bahnverwaltungen aber erhalten somit ein fachgemäß ausgebildetes, bedeutend frühzeitiger verwendbares Beamtenmaterial. Einen Vorzug möchte ich noch besonders hervorheben. Die Fachschüler haben in allen Gegenständen die letzten und neuesten Errungenschaften der Wissenschaft und Praxis sich zu eigen gemacht und teilen diese Kenntnisse gelegentlich auch den älteren Beamten in der Station mit, so daß eine sehr zweckmäßige Ergänzung zwischen dem Wissen der Jungen und dem Können der Alten stattfindet. Die jungen Beamten sind nicht auf die Gnade der älteren Beamten angewiesen und brauchen nicht darauf zu warten, von diesen die Brosamen ihres Wissens zu erhaschen, sondern sie sind ausgebildet und benötigen nur der Erfahrung, um in dem praktischen Dienste auch ihre Kenntnisse recht zu verwerten.

Nun hat der Krieg eine entsetzliche Lücke in diese Entwicklung der Ausbildung der Beamten für den mittleren Eisenbahndienst gerissen. In erster Linie waren es die strengen Kriegsjahre, die zu allen möglichen Aushilfsmitteln greifen hießen, so

ß selbst weibliche Bedienstete zu Dienstleistungen herange-
.gen werden mußten, die früher nur von Männern ausgeübt
urden. Dann nach dem Zusammenbruche trat die Überfüllung
·r Bewerber und die Arbeitsunlust ein, die eine Überschwem-
ung mit Beamten, nicht gerade der besten Vorbildung, mit sich
·achte. Dazu kam das Streben mancher politischen Parteien,
les gleichzumachen, geistige Arbeit minder zu werten und
orbildung für überflüssigen Ballast zu erklären. Allen diesen
·strebungen machte aber schließlich die Aufnahmesperre und
tzten Endes der ungeheure Abbau ein Ende. Leider wurde der
bbau bei uns in der unzweckmäßigsten Weise durchgeführt,
dem die ältesten, erfahrensten und daher schwer entbehrlichen
·amten weichen mußten und dafür das Heer der jungen, un-
·fahrenen Beamten behalten wurde. Welche Unsumme von
rfahrung und Kenntnissen, von Arbeitsfreudigkeit und Ar-
·itskraft da vergeudet und lahmgelegt wurde, wird erst die
ukunft lehren.

Doch mit der allmählichen Ernüchterung und Besserung der
erhältnisse muß auch der Frage der **Vorbildung der Be-
mten** für den mittleren Dienst wieder nähergetreten werden,
enn anders man nicht einen großen Rückschritt in der Ent-
icklung des Eisenbahnwesens in Österreich verschulden will.
ie Sperre wird in kurzer Zeit fallen müssen, weil der Eisen-
ahndienst jungen Nachwuchs braucht und die Abnützung der
erkehrsleute eine ungeheuere ist. Man muß jetzt schon für
en Nachwuchs vorsorgen, wenn man vom dringenden Bedarf
icht überrascht werden will. Ich glaube über die Frage, ob
ne schulmäßige Vorbildung für den mittleren Eisenbahndienst
·forderlich ist, besteht kein Zweifel mehr. Das Eisenbahnwesen
at so viel Eigenheiten, so vielfache Wurzeln im geschäftlichen
·eben, daß eine rein mechanische Abrichtung durch langsame
ammlung von Erfahrungen viel zu langwierig und ungenügend
t; der Eisenbahnbetrieb in seiner modernen Form ist aber auch
iel zu gefährlich und viel zu eilig, als daß man die langsame
usbildung, wie sie durch eine Abrichtung des neu Eingetretenen
urch den älteren Beamten bedingt, heute noch weiter bestehen
ssen könnte. Es erübrigt daher nur zu untersuchen, welche
'orm für die Verwaltung die zweckmäßigste, beste und
illigste ist.

Ein Hauptvorwurf gegen die vierjährige Fachschule war der,
aß man den Eltern und dem jungen Manne nicht zumuten wollte,
ı so jungen Jahren über das Geschick und die ganze Zukunft
ndgültig zu entscheiden. Denn darüber besteht kein Zweifel,
aß die Ausbildung ziemlich einseitig und festgelegt ist, so daß
in Absolvent der Eisenbahnfachschule höchstens als tarifarischer
erater oder Zoll- und Frachtkalkulant in ein Geschäft treten
ann, wiewohl ihm da auch die langjährige, praktische Erfah-
ung mangelt, weshalb ihm immer ein abgebauter, erfahrener,
lterer Beamte vorgezogen werden wird. Doch wenn man be-
enkt, daß früher in unseren Militärmittelschulen die Kinder
ıit dem 10. Lebensjahr für einen bestimmten Beruf vorgebildet
nd zumeist tüchtige, zufriedene Leute wurden, so dünkt mich
ie Gefahr nicht zu groß, wenn man einem jungen Menschen im
4. Lebensjahr schon seinen künftigen Beruf endgültig vor-
chreibt. Was geschieht übrigens beim Handwerker? Auch er
ommt mit dem 14. Lebensjahre in die Lehre und wechselt höchst
elten den Beruf. Alle anderen Einwendungen sind hinfällig.
)aß der Fachschüler besser für seinen Beruf vorgebildet ist
ls der Maturant von irgendeiner Mittelschule, ist für den Fach-
ıann meines Erachtens feststehend. Für die Eltern ist es selbst-
erständlich eine große Beruhigung, wenn sie gewiß sind, daß
hr Sohn nach bestandener Schlußprüfung an der Eisenbahnfach-
chule, auch wirklich bei einer Bahnverwaltung, natürlich in
rster Linie bei der Bundesbahnverwaltung, ein Unterkommen
indet. Diese Zusicherung wiegt viel Opfer und Bedenken auf,
ıüßte aber andererseits auch wenigstens in der Form gegeben
ein, daß in die Schule nicht mehr Schüler aufgenommen werden,
ls voraussichtlich bei den Bahnunternehmungen untergebracht
verden können. Sollte wieder einmal das Einjährig-Freiwilligen-
echt eingeführt werden, so müßte ihm dies zugesichert werden.
Auch das heutige Militär könnte übrigens die so vorgebildeten
jungen Leute berücksichtigen, denn sie bringen jedenfalls mehr
verwendbare und praktische Kenntnisse fürs Leben mit, als die
Absolventen irgendeiner Mittelschule. Mit solchen Aussichten
auf Anstellung dürfte der Besuch einer solchen Fachschule ge-
sichert sein.

Eine weitere Frage ist die Frage der Kosten für die Ver-
waltung. Wenn die Bahnverwaltungen je nach ihrer Größe diese
Fachschule mit Geldmitteln unterstützen, so legen sie ihr Geld
nicht schlecht und ertraglos an, denn es werden ihnen Ver-
kehrsleute herangebildet, die sie sofort verwenden können und
nicht erst lange vorbilden und einschulen müssen. Daß sie aber
die Geldmittel ganz aufbringen, ist nicht erforderlich. Durch
ein entsprechend hohes Schulgeld wird ein Großteil der Kosten
hereinzubringen sein, während der Rest von der öffentlichen
Unterrichtsverwaltung beizutragen ist, die auch einen Vorteil
von der Schule hat, weil andere Schulen entlastet werden.

Früher war eine Hauptsorge der Beistellung der Lehrer zu-
gewandt. Man forderte damals unbedingt, daß die Lehrer dem
aktiven Stande der Bahnbeamten entnommen sein müssen. Heute
wird man diese Forderung nicht mehr aufrechterhalten, weil
man sehr viel abgebaute, erstklassige Beamte zur Verfügung hat,
die sich z. B. in selbständigen Büros mit Reklamationen, Tarif-
nachrechnungen, Zollberechnungen und allen fachgemäßen Be-
ratungen ein Nebeneinkommen gesichert haben, ein Beweis, daß
sie sich wenigstens, was den kommerziellen Dienst anlangt,
vollkommen im laufenden zu halten vermögen, ohne daß sie
aktiv bedienstet sind. Das gleiche gilt schließlich auch für den
Telegraphen-, Telephon- und Signaldienst, für alle übrigen theo-
retischen Fächer, so daß nur der Verkehrsdienst über bleibt,
für den ich gewiß in erster Linie einen aktiven Beamten als
Lehrer vorschlagen würde, wiewohl auch das nicht eine unbe-
dingte Forderung darstellt. Auch an der Linzer Schule hat nicht
ein unmittelbar den Verkehrsdienst ausübender Beamter diesen
Zweig des Eisenbahnwissens vorgetragen, sondern er war nur in
der Verkehrsabteilung tätig und daher mit allen neuesten Vor-
schriften vertraut. Das könnte die Verwaltung auch weiter ver-
anlassen, wenn sie ein Studienzimmer bei den Direktionen ein-
richtet, wo die Zeitschriften, Erlässe, kurz, alle Behelfe aufliegen
und zugänglich sind, die der Verkehrs- und kommerzielle Be-
amte für den Dienst benötigt. Hierdurch wäre auch für die Ab-
gebauten eine fachgemäße Beschäftigung sowie ein Nebenein-
kommen gesichert. Die Schule hätte billigere Lehrkräfte und die
Verwaltung würde die Erfahrungen vieler Jahrzehnte, die in
dem Wissen der abgebauten Beamten aufgestapelt sind, doch noch
retten und für sich nutzbar machen.

Man sollte diese Getreuen als Mitarbeiter willkommen heißen,
denn mit mehr Hingabe, Aufopferung, Verständnis und Liebe
zum Fache als sie kann kein Lehrer seinen Beruf ausüben. Sie
werden die besten, tüchtigsten und erfolgreichsten Lehrer ab-
geben und die Fachschulen werden erstklassige Eisenbahner
heranziehen.

Aber nicht nur für den mittleren, auch für den **niederen
Eisenbahndienst** genügt die bisherige Ausbildung nicht
mehr. Es müßten auch da Mittel und Wege gefunden werden, um
neben einer zweckentsprechenden praktischen Ausbildung auch
eine theoretische treten zu lassen, wie dies z. B. beim Zugförde-
rungsdienste durch die Maschinenbauschulen in Altona, Dort-
mund und Posen, wenigstens vor dem Kriege, stattfand. Be-
sonders für die Bahnerhaltung wäre eine fachgemäße Vor- und
Ausbildung sehr wünschenswert, und es braucht nicht betont zu
werden, wie wichtig die Ausbildung der Zugbegleiter für alle
Zufälligkeiten des Dienstes ist.

Doch auch für die **Weiterbildung** der bereits im Dienste
stehenden Eisenbahner wird etwas geschehen müssen, zumal
durch den Abbau sehr junge und noch unerfahrene Beamte zu
leitenden Stellungen kamen, ohne die Zeit zu gewinnen, durch
fleißiges Studium den Mangel der Erfahrungen wett zu machen.
Da wären Vorträge, wie sie an Hochschulen gehalten werden, am

Platze, und auch da sollte die Verwaltung auf die abgebauten, reich erfahrenen Beamten zurückgreifen. Hierdurch könnte viel Unrecht einigermaßen gut gemacht, viel Wissen ausgenützt und für die jüngeren Beamten gerettet werden.

Ein weites Gebiet der Tätigkeit eröffnet sich da für die Bahnverwaltungen, und es ist höchste Zeit, daß die Fachzeitschrift sich wieder mit diesen Fragen beschäftigen, damit das Bes gewählt und in die Tat umgesetzt werden kann und das Eise bahnwesen auf jener Höhe der Technik, Wissenschaft und Siche heit bleibt, auf der es bisher gestanden hat.

Zum Recht der Verkaufsstände.

Von Regierungsrat **Dr. Jaeger**, Essen.

In Nr. 26 und 27 der „Reichsbahn" von 1925 (Seite 204 und 217) macht Reichsbahndirektor Dr. Pischel interessante Mitteilungen über die gewerblichen Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Aus seinen Angaben geht hervor, daß im Jahre 1925 die Verkaufsstände im engeren Sinne, d. h. ohne die Bahnhofsbuchhandlungen, Friseurläden, Wechselstuben und dergl., einen Ertrag von 2,2 Millionen RM. für die Reichsbahn bringen werden. Erst der Vergleich dieser Zahl mit dem auf 8,4 Millionen RM. geschätzten Ertrage der Bahnhofswirtschaften und den mit 1,4 Millionen RM. angegebenen Einnahmen aus der Verpachtung der Buchhandlungen zeigt die Entwicklung, die das Verkaufsstandwesen bereits genommen hat, obwohl die Reichsbahn ihm erst in neuester Zeit ihre besondere Fürsorge angedeihen läßt. Diese Fürsorge entspringt der Erkenntnis, daß ein im kaufmännischen Sinne geleitetes Unternehmen seinen Kunden alle nur möglichen Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten bieten muß und aus dem nicht minder kaufmännischen Streben, alle so getroffenen Einrichtungen zur Quelle neuer Einnahmen zu machen.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, daß diese Einnahmen, so willkommen sie dem Finanzdienste sind, niemals als Selbstzweck erstrebt, sondern nur im Dienste des Verkehrs erzielt werden, der eine Konzentration der Kaufmöglichkeiten an seinen Brennpunkten — auf den Bahnhöfen — in gewissem Umfange erfordert. Es muß den am Reiseverkehr beteiligten Personen ermöglicht werden, noch im letzten Augenblick vor der Abreise oder auch nach der Ankunft vor dem Übergang auf ein anderes Transportmittel oder selbst bei Beendigung der Reise dringende Einkäufe auf dem Bahnhofe zu besorgen. In diesem Sinne sind die Verkaufsstände auf dem Bahnhof den Bedürfnissen des reisenden Publikums zu dienen bestimmt, und damit sind sie als wesentlicher Bestandteil der Eisenbahnunternehmung selbst gekennzeichnet. Es bedarf dieses Hinweises insbesondere gegenüber den Angriffen der Interessenverbände des Einzelhandels, der sich angesichts der mitgeteilten Zahlen vielfach in seinem Besitzstande bedroht glaubt und aus dem Artikel 164 der Reichsverfassung, der die Förderung des selbständigen gewerblichen Mittelstandes durch Gesetzgebung und Verwaltung vorsieht, den Anspruch auf Schutz gegenüber diesem Wettbewerbe herleiten möchte.

Nun könnte wohl mit den Rechten und Pflichten der Deutschen Reichsbahn auch eine Bindung ihrer Verwaltung auf diesem Gebiete auf die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft überkommen sein, wenn eine Bindung dieser Art wirklich jemals bestanden hätte. Mit Fug wird jedoch dem die Grundrechte und Grundpflichten der Deutschen enthaltenden II. Hauptteile der Reichsverfassung eine lediglich programmatische Bedeutung zugebilligt, und ganz abgesehen hiervon könnte die erstrebte Rücksichtnahme naturgemäß nur unbeschadet der Notwendigkeiten der eigenen Verwaltung gefördert werden. Für die bisherigen Reichsbahnen wie für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ergibt sich aber aus ihrer Aufgabe, den Verkehr in der bestmöglichen Weise zu bedienen, die Notwendigkeit, daß die Rücksicht auf das reisende Publikum ihre vornehmste Richtlinie bilden muß.

Um ihre Sonderaufgabe nicht zu beeinträchtigen, ist demgemäß die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wie überhaupt jede Eisenbahnunternehmung, auch von den Vorschriften der Gewerbeordnung freigelassen worden (§ 16,5 Reichsbahngesetz, § 6 Gewerbeordnung). Das bedeutet für die Verkaufsstände einschl. der Friseurläden, Wechselstuben usw., die Befreiung von den Bestim mungen über Sonntagsruhe, über Ladenschlußzeiten, über Be schränkung der Arbeitszeit, soweit diese Unternehmungen zur Betriebe der Reichsbahn gehören, wie es der Fall ist, wenn si den Bedürfnissen des reisenden Publikums zu dienen bestimm sind. Es besteht heute kein Zweifel mehr, daß von der Reichs bahn auf den Bahnhöfen eingerichtete Verkaufsstände ebens wie Bahnhofswirtschaften in den Wartesälen insoweit Hilfsbe triebe des Eisenbahnunternehmens darstellen und daher mit de gleichen gewerblichen Sonderstellung ausgestattet sind, ohne da es darauf ankommt, ob Pächter oder eigene Bedienstete der Ver waltung die Verkaufstätigkeit ausüben. Trotzdem ist versuch worden, Einschränkungen in dieser Vorzugsstellung zu schaffen So hat man bis in die jüngste Zeit einen Unterschied mache wollen, je nachdem ob der Stand innerhalb oder außerhalb de Sperre angeordnet ist. Mit dieser verfehlten Unterscheidung ha das Reichsgericht durch Urteil vom 3. April 1924 (Entschei dungen in Strafsachen Band 58 Seite 137, veröffentlicht in diese Zeitung Jahrgang 1925 S. 347), sowie das preußische Kammer gericht durch Urteil vom 21. Oktober 1924 (I. 8. 853/24/23) auf geräumt. Beide Gerichte sind sich darüber einig, daß von der Zweckbestimmung der Einrichtung — der Befriedigung des Kauf bedürfnisses der Reisenden — auszugehen sei. Es ist nur folge richtig, wenn sie es für unerheblich erklären, ob auch Nicht reisende Zutritt zu den Ständen haben, denn der mit der Er richtung des Standes für Reisende verfolgte Zweck wird dadurch nicht beeinträchtigt. Aus diesem Grunde hat das Kammergericht auch die in einer früheren Entscheidung (vom 17. März 1922 I S. 151/22) gestellte Forderung, daß im Einzelfalle unterschieden werden müsse, ob ein Reisender oder Nichtreisender bedient werde, ausdrücklich fallen lassen. Eine Sichtung der Käufer in diesem Sinne ist praktisch nicht durchführbar und erübrigt sich schon deshalb, weil eine einmal als Hilfsbetrieb geschaffene Einrichtung diese Eigenschaft naturgemäß behalten muß, solange sie den ihr gesetzten Zwecken entspricht. In beiden angezogenen Urteilen ist die Frage offengelassen, ob ein zur Befriedigung der Bedürfnisse der Reisenden errichteter Verkaufsstand seine Eigenschaft als Hilfsbetrieb verliert, wenn er in Wirklichkeit nur zum kleineren Teile von Reisenden benutzt wird. Diese Frage ist entschieden zu verneinen. Sie beantwortet sich aus der den beiden Entscheidungen zugrunde liegenden Erkenntnis, daß der von der Eisenbahn innerhalb ihrer Betriebsaufgabe verfolgte Zweck allein bestimmend für die Eigenschaft der Hilfsunternehmung ist. Wenn sich herausstellen sollte, daß dieser Zweck überhaupt nicht erreicht werden kann, daß die Voraussetzungen — Einkaufsbedürfnis von Reisenden — gar nicht in Betracht kommt, so wird die Zwecksetzung allerdings gegenstandslos und kann daher auch keine Rechtswirkung mehr zur Folge haben. Dieser Fall wäre aber nur denkbar bei der Stillegung des Eisenbahnbetriebes auf einem Bahnhof. Solange eine auch noch so geringe Anzahl von Reisenden als Käufer vorhanden ist, deren Bedürfnisse befriedigt werden sollen, muß folgerichtig die Eigenschaft als Hilfsbetrieb anerkannt werden, selbst wenn die Zahl der Stadtkundschaft weit überwiegen sollte.

Die konsequente Verfolgung des leitenden Grundgedankens führt aber auch zu der Erkenntnis, daß es nicht darauf ankommt, daß der Verkaufsstand innerhalb der „Betriebsräume" der Eisenbahn eingerichtet wird, von denen das Reichsgericht spricht, wohl ohne diese Frage bewußt entscheiden zu wollen. Dem Kaufbedürfnis der Reisenden kann unter Umständen ebensogut

rch einen Stand außerhalb des Bahnhofsgebäudes gedient rden. Die örtlichen Verhältnisse zwingen möglicherweise so- r zu einer solchen Lösung. Nicht die örtliche Lage des Standes stimmt seinen Charakter, sondern immer wieder der für den rsonenverkehr erstrebte Zweck. Aus diesem ergibt sich für e Platzfrage zwar der Zusammenhang mit dem Bahnhofsgebiet, bleibt aber je nach dem Einzelfalle ein mehr oder weniger oßer Spielraum. Im allgemeinen wird gesagt werden können, ß Verkaufsstände außerhalb des Bahnhofsgebäudes oder eines sich abgeschlossenen Bahnhofsbereichs, insbesondere, wenn sie ch an Straßen oder Plätze mit durchgehendem Straßenverkehr lehnen, nicht mehr als Hilfsbetriebe anzusprechen sind, da ihre sondere Bestimmung für die Reisenden dann gar nicht mehr kennbar ist. In solcher Lage würde ein Verkaufsstand auch n der allgemeinen Verkehrsanschauung ebensowenig als Hilfs- trieb der Eisenbahnunternehmung angesehen werden, wie ein den, der abseits der Eisenbahn auf einem ihr gehörigen Grund- ücke eingerichtet ist.

Schließlich ist auch in der Art des zu errichtenden Gewerbe- triebes — Verkaufsstände, Friseurstuben, Waschräume, Woh- ngsnachweis — sowie in der Wahl der feilzuhaltenden Waren eine andere Beschränkung geboten, als sich aus der Wid- ung für die Bedürfnisse der Reisenden ergibt. Daß Zeitungen d Bücher, Zigarren, Schokolade, Blumen, Obst und sonstige ich in den Bahnhofswirtschaften feilgehaltene Erfrischungen m Bedarf der Reisenden gehören, ist seit langem anerkannt s der Erwägung heraus, daß der Reisende dieser Gegenstände r besseren Bequemlichkeit für die Durchführung der Reise lbst bedürfe (vgl. Schmid in Annalen des Deutschen Reichs 910 S. 527). Daß der Mensch Blumen haben muß, um eine Reise überstehen, geht schon über die landläufige Auffassung hin- s. Es ist aber auch anerkannt, daß Friseurläden und Wechsel- uben als Hilfsbetriebe zuzulassen seien. Das alles zeigt schon, ß die Beschränkung auf Reisebedarf im Sinne von Gegen- änden oder Handlungen, die für die Reise selbst notwendig oder rnünftigerweise erwünscht sein müssen, zu eng gefaßt ist. Es bt Bedürfnisse der Reisenden, die in unmittelbarem Zusammen- nge mit der Reise schon vor deren Beginn auftreten, wie Geld- echsel oder Beschaffung von Reiseandenken; andere — der eisebedarf im engeren Sinne — ergeben sich während der Reise lbst, und wieder andere erscheinen erst nach der Ankunft, im ugenblick des Verlassens der Eisenbahn. Man denke dabei icht nur an Blumen und an die Dienste der Friseure, der chuhputzer und anderes, sondern hierher gehört auch die Not- endigkeit, Geschenkartikel, saubere Wäsche und dergl. erhalten u können. Selbst der Erwerb von Lebensmitteln in einer Menge nd Art, die den sofortigen Verzehr ausschließen, wie ganzer ürste und Brote oder Büchsenkonserven, werden für solche eisende in Frage kommen, die am Einkauf in den Verkaufs- tellen des freien Handels infolge ihrer Reise verhindert gewesen nd. Die aus der Sommerfrische heimkehrende Familie wird die ürsorge der Eisenbahn dankbar begrüßen, die es ihr ermöglicht, en günstigsten Zug des Fahrplans zu benutzen in der Gewiß- eit, daß der erste hauswirtschaftliche Bedarf auch nach Schluß er Läden auf dem Bahnhof noch zu erhalten ist. Eine Not- endigkeit auf den Bahnhöfen mit stärkerem Berufsverkehr ist s aber geradezu, daß der von der Schicht kommende oder zur rbeit fahrende Arbeiter und Angestellte noch nach Ladenschluß, ach dem er sich infolge der Bahnfahrt nicht richten kann, des ebens Nahrung und kleinere Notdurft auf dem Bahnhof erhält.

Der Kreis der zu befriedigenden Bedürfnisse der Reisenden arf nach alledem nicht zu eng gezogen werden, leben wir doch eute sprichwörtlich im Zeichen des Verkehrs. Es besteht auch eine Bestimmung, die eine Einschränkung des Begriffs er- orderte, und auch die jetzt maßgebenden obengenannten Urteile es Reichsgerichts und Kammergerichts haben keine andere renze gezogen, als daß das Bedürfnis aus Anlaß der Reise ein- ritt (Kammergericht), und daß die Beurteilung auf die Ver- ehrsanschauung abzustellen ist (Reichsgericht). Maßgebend ist inzig und allein das im Zusammenhang mit dem Eisenbahnver- kehr auftretende tatsächliche Bedürfnis, soweit es vernünftiger- weise eine Beachtung verdient (vgl. auch Immerwahr, Deutsche Juristenzeitung 1904 Spalte 1130).

Wenn sonach die objektive Rechtslage den Eisenbahnunter- nehmungen auf dem Gebiete der Verkaufsstände weite Möglich- keiten eröffnet, so ist es doch eine andere Frage, wieweit die Eisenbahnverwaltung von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen will. Ihre Bemühung um die Bequemlichkeit der Reisenden findet, wie ihren Anreiz, so auch ihre Schranke, in der kauf- männischen Abwägung des Nutzens, den die zu schaffende Ein- richtung letzten Endes abwerfen wird. Die Deutsche Reichsbahn- Gesellschaft läßt sich im Interesse des durch die Konkurrenz ge- schädigten Einzelhandels darüber hinaus jedoch weitere Be- schränkungen angelegen sein (vgl. Pischel a. a. O. S. 206), indem sie dem Begriff des Reisebedarfs eine möglichst enge Auslegung gibt und namentlich auch die Verkaufszeiten kaum über die orts- üblichen Verkaufszeiten ausdehnt, obwohl auf verkehrsreichen Bahnhöfen zweifellos ein Bedürfnis für ununterbrochene Offen- haltung bestehen kann, und diese auch durchaus wirtschaftlich wäre. Nur auf die Offenhaltung an Sonntagen kann im Interesse des reisenden Publikums nicht verzichtet werden. Gleichwohl werden auch an Sonntagen die Verkaufszeiten auf gewisse Stun- den beschränkt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übt diese Selbstbeschränkung, wiewohl sie nach § 2 des Reichsbahngesetzes nur gehalten ist, die allgemeinen Interessen der deutschen Volks- wirtschaft zu wahren. Der Wettbewerb der Verkaufsstände usw. trifft aber nur einen verschwindenden Teil dieser Wirtschaft nachteilig und kommt im übrigen der Gesamtwirtschaft nur zugute.

Diese Selbstbeschränkung sollte daher die Anerkennung der Gruppen finden, in deren Interesse sie geübt wird. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erfährt jedoch auch auf diesem Gebiet nur Angriffe und Anfeindungen, die soweit gehen, daß selbst gesetzliche Maßnahmen gegen diese Art der Verkehrs- bedienung gefordert worden sind. Ganz abgesehen davon, daß das zwischenstaatlich vereinbarte Reichsbahngesetz ohne Zustimmung der ehemaligen Feindstaaten gar nicht geändert werden könnte, offenbart sich darin eine von kleinlichstem Eigennutz eingegebene Verkehrsfeindlichkeit, die die Ent- rüstung der Allgemeinheit herausfordern sollte. Im übrigen leistet die Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft mit der Ein- richtung von Verkaufs- und ähnlichen Ständen wertvolle soziale Arbeit. Sie schafft damit neue Existenzmöglichkeiten und trägt bei zum Aufbau eines neuen Mittelstandes. Sie hilft aber auch mit an der Versorgung der Kriegsopfer, denn sie ver- gibt die Stände in erster Linie an geeignete Kriegsbeschädigte oder verpflichtet doch die Pächter, Kriegsbeschädigte als Ver- käufer einzustellen.

Wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft die Stände nicht durch eigene Bedienstete betreibt, sondern die Bewirtschaftung dritten Personen überläßt, so muß sie in Anbetracht der gewerb- lichen Sonderstellung und des besonderen Zweckes dieser Hilfs- betriebe auf Wahrung ihres Einflusses besonders bedacht sein. Der Abschluß des Überlassungsvertrages gibt ihr die Möglich- keit, die aus der Zweckbestimmung folgenden Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der zu führenden Waren, wie der Ge- schäftszeiten und der Verkaufspflicht, privatrechtlich festzulegen.

Dieser Vertrag kann ein Mietvertrag sein, sofern lediglich ein Raum oder Platz überlassen wird, und es Sache des Mieters bleibt, die weiteren Einrichtungen für den Betrieb des Gewerbes aus eigenen Mitteln selbst herzustellen. Er wird zum Pacht- vertrag, wenn mehr oder minder betriebsfertig hergestellte Stände als wirtschaftlicher Organismus vergeben werden, so daß nicht Überlassung des Gegenstandes zum Gebrauch, sondern un- mittelbar die Einräumung der damit verbundenen Erwerbsquelle, des Gewerbebetriebes, den Kernpunkt des Vertrages bildet. Dabei spielt die Bezeichnung als Miet- oder Pachtvertrag keine Rolle. Vgl. über die unterscheidenden Kriterien von Miete und Pacht Reichsgericht in Zivilsachen Band 102, S. 186, Band 108, S. 369 und neuestens die Entscheidung, Band 109, S. 207, die mit

besonderer Schärfe die Notwendigkeit einer vorhandenen Einrichtung hervorhebt, ferner meine Ausführungen in dieser Zeitung, Jahrgang 1922, S. 300. In allen Fällen sind jedoch auch Elemente des Dienstvertrages — z. B. mit der Verkaufspflicht — gegeben, die dem Rechtsverhältnis den Charakter eines gemischten Vertrages verleihen. Für die Beurteilung der Vertragsbeziehungen bleibt aber jeweils die miet- oder pachtrechtliche Seite das Überwiegende und daher für die Einordnung unter das Vertragsrecht maßgebend. In diesem Sinne hat die Entscheidung in Band 108, S. 371, einen Vertrag über eine innerhalb eines Bahnhofsgebäudes eingerichtete Wechselstube für einen zwar gemischten, aber nach Pachtrecht zu beurteilenden Vertrag erklärt. Da die erstmalige Herrichtung der Verkaufsstände im allgemeinen den Mietern auferlegt wird, dürften zurzeit bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der Mehrzhl der Fälle Mietverträge vorliegen.

Damit entsteht die Frage nach dem Mieterschutz für die Inhaber der Stände. Er ist in jedem Falle zu versagen. Soweit Gebäude oder Gebäudeteile vermietet sind, ergibt sich dies aus § 32 des Gesetzes über Mieterschutz und Mieteinigungsämter (RGBl. I S. 353), da sie im Eigentum des Reichs stehen und öffentlichen Zwecken zu dienen bestimmt sind, und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß § 16, 4 des Reichsbahngesetzes auch ausdrücklich die gleiche Sonderstellung wie die Verwaltung des Reiches auf dem Gebiete des Wirtschafts- und Wohnungsrechts genießt. Die Bestimmung der Verkaufsstellen, Friseurstuben usw. für öffentliche Zwecke kann bei Anerkennung als Hilfsbetriebe der Reichsbahn nicht in Zweifel gezogen werden (vgl. Landgericht Essen 7 T 554/25 vom 30. April 1925 für Verkaufsstände in Empfangsgebäuden). Die Versagung des Mieterschutzes wäre für die Mehrzahl der Stände auch schon dadurch begründet, daß die Räume fast allgemein erst nach dem 1. Juli 1918 durch Neubauten oder Um- und Einbauten neu geschaffen worden sind (§ 33 Mieterschutzgesetz). Soweit nur ein Platz für die Errichtung des Standes vermietet ist, gibt es keinen Mieterschutz, weil das Gesetz nach seiner heutigen Fassung auf Platzmiete unzweifelhaft keine Anwendung findet. Daran ändert sich auch nichts, wenn der Mieter auf dem Platz ein Gebäude errichtet (vgl. Stern, Gesetz über Mieterschutz Anm. 6 zu § 1).

Soweit Pachtverhältnisse vorliegen, kommt ein Schutz nicht in Frage, da die Pachtschutzordnung nur auf landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Grundstücke Anwendung findet (vgl. dazu meinen Aufsatz über Miet- und Pachtschutz in dieser Zeitung 1922, S. 301).

Über der privatrechtlichen Beziehung der Eisenbahn zu ihren gewerblichen Mietern und Pächtern darf nicht vergessen werden, daß ihr die hoheitsrechtliche Befugnis zusteht, im Rahmen der Bahnpolizeigewalt jederzeit Anordnungen zu treffen, die das Interesse des Eisenbahnbetriebes und des Reiseverkehrs erfordert. Sie kann demgemäß aus Gründen der Wohlfahrt ihr Reisenden einen ungeeigneten Mieter oder Pächter auch gewa sam durch die Bahnpolizei aus seinem Stande entfernen, oh auf die bestehende privatrechtliche Bindung Rücksicht zu n men, denn die dem öffentlichen Rechte angehörenden Poliz befugnisse können durch vertragliche Abmachungen nicht ei geschränkt werden. Der Rechtsweg ist gegenüber der Poliz maßnahme nicht zulässig, da sie nicht Gegenstand eines bürg lichen Rechtsstreites im Sinne des § 13 des Gerichtsverfassung gesetzes sein kann. Für eine einstweilige Verfügung des Ric ters auf Besitzbelassung ist daher kein Raum. (So auch Lan gericht Essen II O 145/25 vom 18. Juni 1925 und Oberlande gericht Hamm 8 U 195/25 vom 8. Juli 1925.) Selbst wenn üb den Gegenstand der Maßnahme ein Privatrechtsverhältnis m der Eisenbahnverwaltung geschlossen war, und der Eingri im Zusammenhang mit diesem erfolgt ist, liegt immer ei Akt der Hoheitsgewalt vor, die auch der Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft nach § 17 Reichsbahngesetzes un 74 ff. der Bau- und Betriebsordnung noch zusteht. Nicl der letzten Endes erstrebte Zweck, sondern Form un Inhalt einer Maßnahme bestimmen darüber, ob sie al Ausfluß der obrigkeitlichen Gewalt gegenüber dem Gewaltunte worfenen anzusehen ist, oder ob sie dem Privatrechtsverkehr angehört (vgl. Reichsgericht in Zivilsachen, Band 102, S. 24 252). Es spielt auch keine Rolle, ob die materiellen Voraussetzungen für das Vorgehen der Eisenbahnpolizei — die Gefäh dung des Eisenbahnbetriebes oder des Wohles der Reisende tatsächlich vorgelegen haben. Eine Polizeimaßnahme wird nich dadurch zur Privathandlung, daß sie ungesetzlich ist. Für di ordentlichen Gerichte kommt die Nachprüfung der Rechtmäßig keit von Hoheitsakten nur als Nebenfrage in einem an sich vo sie gehörigen Rechtsstreite in Frage (vgl. Reichsgericht Band 93 S. 255; 82 S. 130). Die Polizeimaßnahme als solche könnte nu im Verwaltungswege angefochten werden. Das hindert abe nicht, daß eine privatrechtliche Schadensersatzklage insowei darauf gestützt werden könnte, als diese Klage nicht lediglicl zum Vorwande genommen wird, um die dem Rechtswege sons entzogene Verwaltungsanordnung vor den ordentlichen Richte zu bringen (vgl. Reichsgericht Band 70, S. 398; 78, S. 120; 9 S. 215). Es ist daher nicht nur aus verwaltungsrechtliche Grundsätzen, sondern auch im Hinblick auf die zivilen Rechtsfolgen geboten, stets eine klare Rechtslage sowohl hinsichtlich der privatrechtlichen Vertragspflichten, wie der Voraussetzungen für ein bahnpolizeiliches Vorgehen zu schaffen, bevor zu diesem letzten Mittel gegriffen wird. Ganz entbehrlich ist die Anwendung der Polizeigewalt jedoch auch für das hier behandelte Gebiet nicht, wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihrer Aufgabe, den Reiseverkehr in der bestmöglichen Weise zu bedienen, vollauf gerecht werden will.

Bücherschau.

— I. M. Bernhard-München, **Die Statik der Brückenkrane.** Mit 20 Textfiguren, einer Tabelle und 19 Tafeln. München und Berlin 1925. Verlag R. Oldenbourg. Preis geheftet 3.80 *M.*

Der Verfasser hat sich in dem vorliegenden Buche die Aufgabe gestellt, die Vorteile statisch unbestimmter Systeme gegenüber dem statischen System für den Bau fahrbarer Brückenkrane zu beweisen.

Als Beispiel wählt er für diese Untersuchung einen Brückenkran von 180 m Gesamtlänge und führt für diesen die Berechnung mit Hilfe der neuesten Methoden unter Verwendung von Einflußlinien einmal für ein statisch bestimmtes und zweitens für ein einfach statisch unbestimmtes System bis in alle Einzelheiten durch. Aus einem Vergleich der beiden Ergebnisse ist ersichtlich, daß die im unbestimmten System auftretenden Spannkräfte nicht größer sind als beim bestimmten System, daß aber die Stablängen des unbestimmten Systems nur etwa 30 bis 40 % kleiner sind und letzteres daher ein geringeres Gewicht erfordert.

In einem Nachtrag beabsichtigt der Verfasser den Gewichtsunterschied beider Systeme anzugeben und dabei unter gleichzeitiger Ermittelung der Windflächen, was für die Motorberechnung nötig ist, die erforderliche Motorleistung für das Fahrwerk festzustellen, um zu beweisen, daß allein schon durch den geringeren Stromverbrauch die Ausführung des Brückenkranes nach einem statisch unbestimmten System wirtschaftlicher ist.

Die vorhandene Literatur über die Statik der Brückenkrane ist umfangreich; aus ihr ist alles, was zur Berechnung der Brückenkrane und ähnlicher Konstruktionen benötigt ist, zusammengetragen und zweckentsprechend bei den beiden bis ins einzelne ausgeführten Beispielen dieses nur 51 Seiten starken Buches, dem 19 deutliche und klare Tafeln beigeheftet sind, angewendet. Die Benutzung dieses Buches bedeutet daher für den Konstrukteur eine große Zeitersparnis, zumal er auch die gewonnenen Ergebnisse der beiden Beispiele zum Vergleich und zur Kontrolle verwenden kann. J. Kuhnke, Berlin.

— **Die Radiofibel.** Eine erste Einführung in die theoretischen Grundlagen der drahtlosen Telephonie von Dr. Hans Fern. Leipzig 1924, Akademische Verlagsgesellschaft m. b. H. 77 S. Preis 1,50 *M.* Ohne irgendwie nennenswerte Vorkenntnisse vorauszusetzen, will das anspruchslose Werkchen als Elementarbuch zur ersten Einführung in die Grundlagen der drahtlosen Telephonie dienen, wobei Wert auf möglichst leicht verständliche Erklärungen gelegt ist. Sch.

Die Kosten der Stückgutumladung in ihrer Abhängigkeit von der Umladehalle.

Von Ministerialamtmann a. D. Reffler, München.

In Nr. 19/1925 der Vereinszeitung habe ich zu einzelnen Punk-
ı der unter der vorstehenden Überschrift in Nr. 37/1924 ge-
ıchten Abhandlung des Reichsbahnrates Dr.-Ing. Jacobi Stel-
ıg genommen. In Nr. 36/1925 der Vereinszeitung kommt Dr.
.cobi auf meine Ausführungen zurück. Zwei Punkte seiner
widerung veranlassen mich, noch einmal zur Sache zu
rechen.

Ich habe der Anschauung Ausdruck gegeben, es sollte bei Be-
:hnung von Karrweglängen in Verbindung mit Erörterungen
er die Gestaltung der Grundform von Ladeanlagen nicht rein
chnerisch verfahren werden, sondern es sollten dabei auch die
rkehrsverhältnisse der betreffenden Stelle näher geprüft und
stgestellt werden, ob nicht durch ladedienstliche Maßnahmen
ıe Kürzung der Karrwege erzielt und außerdem durch
ıe tunlichst weitgehende Ausnützung des Bleibegutes die
ıhl der Karrwege wesentlich herabgemindert werden
ınne. Zur besseren Kennzeichnung des Einflusses der natür-
hen Verkehrsverhältnisse auf die Gestaltung der Grundform
ıer Umladeanlage, auf die Kürzung der Karrwege und auf
ın Ladebetrieb habe ich einige Beispiele angeführt, wobei ich
ımentlich auf die Anlage in Nürnberg Rbf verwiesen habe.
ıbei habe ich betont, daß eine Anlage von einer so großen
eitenausdehnung — 7 durch eine Stirnrampe verbundene Po-
ɜn — wirtschaftlich wohl nur dann betrieben werden
ınne, wenn unter Ausnützung der gegebenen Verkehrsverhält-
sse die ankommenden Umladewagen nicht bunt beigestellt,
ndern so in Gruppen zusammengefaßt werden, daß möglichst
el Gut jeweils an ein und demselben Podium, also auf kür-
stem Wege und unter Vermeidung des Durchladens verkarrt
d außerdem das Bleibegut möglichst ausgenützt werden könne.
erzu bemerkt nun Dr. Jacobi: „Die Behauptung, daß eine An-
ge der Nürnberger Art nur dann wirtschaftlich betrieben wer-
n könne, wenn unter Ausnutzung der gegebenen Verkehrs-
rhältnisse oder durch ladedienstliche Maßnahmen Gruppen-
dung möglich ist, daß ein bunter Ladebetrieb, der einen Güter-
stausch zwischen allen bereitstehenden Wagen und ein Durch-
len über alle Ladebühnen hinweg fordert, ausgeschlossen ist,
nn ich mich nicht anschließen. Wenn alle eingehenden Wagen
nt geladen sind, ist eine Anlage der Nürnberger Art die einzig
htige, da sie die Karrwege z. B. bei einem Umschlag von
0 Tonnen im Vergleich zu 2 langen Bühnen um 50 % ver-
rzt, die Zahl der erforderlichen Arbeitskräfte um 25 % ein-
ränkt."

Hier scheint eine irrtümliche Auffassung meiner Ausführung
rzuliegen. Nach meinem Dafürhalten kann für eine Umlade-
lle mit 300 Wagen und mehr Tagesanfall eine Längs-
lage praktisch überhaupt nicht in Frage kommen, und es
deshalb auch ein Vergleich gegenstandslos, der besagt, daß
der Nürnberger Anlage gegenüber einer Längsanlage mit
langen Bühnen die Karrwege um 50 % gekürzt und die Zahl
r Arbeitskräfte um 25 % vermindert werden könnten. Es
ndelt sich nicht um die Frage, Längs- oder Breitenanlage,
ndern der Kernpunkt meiner Ausführungen war vielmehr der,
ß man bei Berechnung der Karrweglängen und bei Erörterung
er die Grundform von Umladeanlagen nicht rein rechne-
sch verfahren, sondern dabei auch die gegebenen natür-
chen Verkehrsverhältnisse berücksichtigen soll.
erden solche Erörterungen und Berechnungen angestellt, dann
gibt sich die Überlegenheit der Breitenanlage von selbst.

Der von Dr. Jacobi gezogene Vergleich zwischen Längs- und
eitenanlagen könnte auch die Meinung aufkommen lassen, es
en große Längsanlagen für Umladestellen vom ladedienst-
chen Standpunkte aus überhaupt angestrebt worden.
s ist nach meiner Kenntnis der Verhältnisse zu keiner Zeit
r Fall gewesen, denn darüber bestand auch in früheren Zeiten
in Zweifel, daß die Breitenausdehnung der Längenentwick-
lung ladedienstlich vorzuziehen sei. Die großen Längsanlagen sind auch nicht auf Grund ladedienstlicher Erwägungen gebaut worden, sondern es waren Notschöpfungen, die mit Einführung der Ladevorschriften entstanden sind. Die Ladevorschriften mit ihrer bis dahin in der Praxis nicht gekannten, weit ausgreifenden Versandsammlung machten es notwendig, große Versandsammelstellen auf verkehrsgeographisch günstig gelegenen Rangierbahnhöfen einzurichten, und es ließ sich dabei nicht umgehen, solche Versandsammelstellen in Rangierbahnhöfe hineinzustellen, deren Gleisanlagen an und für sich schon stark in Anspruch genommen waren und für größere Erweiterungen wenig Gelegenheit boten. Namentlich fehlte es in diesen Rangierbahnhöfen an der Möglichkeit einer Ausdehnung nach der Breite hin, so daß nur die Längsentwicklung übrig blieb. So entstanden die großen Längsanlagen wie beispielsweise in Holzwickede, Soest, Dresden-Friedrichstadt. Die knappen Gleisverhältnisse dieser Rangierbahnhöfe ermöglichten aber auch nicht, die langen Karrwege durch Gruppenbildung abzukürzen, da für die hierzu notwendige Ausscheidung und Zusammenbringung der Wagen die nötigen Rangiergleise ebenfalls nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Dieser Gleismangel führte sogar dazu, daß man die Stückgüterzüge, wie dies beispielsweise in Holzwickede der Fall war, gleich in die Gleise der Umladehalle einfahren ließ. Um auch für den Abgang der Wagen die Rangierarbeit möglichst einzuschränken oder ganz auszuschalten, wurden dann die angekommenen Umladewagen, ohne Rücksicht auf ihren Inhalt, so beschrieben, wie es notwendig war, wenn ganze Stückgüterzüge oder wenigstens in sich geschlossene große Gruppen unmittelbar aus der Halle abgezogen werden sollten. Bei solchen Anlagen und der durch die örtlichen Verhältnisse aufgezwungenen Betriebsweise konnten selbstredend ladedienstliche Vorteile — Kürzung der Karrwege, Ausnutzung von Bleibegut — nicht erreicht werden. Diese Anlagen waren eben Notschöpfungen und daß sie bei sich ergebender Gelegenheit beseitigt und durch Um- oder Neubauten ersetzt werden würden, war wohl damals auch schon beabsichtigt.

Bei anderen in jener Zeit entstandenen Längsanlagen, wie in Hanau-Ost, Würzburg Hbf. und Gemünden hat man den Nachteil der langen Karrwege dadurch abgemindert, daß man die Wagen unter Ausnützung der gegebenen Verkehrsverhältnisse in Gruppen beistellte. In Hanau-Ost konnten aus dieser Übung die größten Vorteile gewonnen werden. Durch die Gegenüberstellung der für die beiden Hauptrichtungen bestimmten Wagen wurde die Längsanlage in 2 Teile zerlegt und die Karrweglängen ganz wesentlich gekürzt, wobei sich auch noch der Vorteil ergab, daß weniger durchzuladen war. In Gemünden bot eine später durchgeführte Erweiterung der Rangieranlage die Möglichkeit, das ursprünglich bestandene lange Podium aufzulassen und durch 3 nebeneinander gestellte kürzere Podien zu ersetzen.

Die Betrachtung zeigt, daß große Längsanlagen wohl meistens Notschöpfungen waren, die mit Einführung der Ladevorschriften entstanden sind. Ihre Nachteile gegenüber Breitenanlagen sind nicht unbekannt geblieben, und man war bemüht, diese Mängel durch ladedienstliche Maßnahmen oder auch bei sich bietender Gelegenheit durch Umbauten abzumindern. Später sind, soweit mir bekannt ist, große Längsanlagen überhaupt nicht mehr gebaut worden.

Zum Schlusse möchte ich noch kurz auf die von Dr. Jacobi angestellte Berechnung über Ersparnisse bei Verwendung von Elektrokarren im Güterladedienst zurückkommen. Ich hatte darauf aufmerksam gemacht, daß es wohl als ein auffallender Mangel angesehen werden müsse, wenn auf einer so großen Umladestelle wie in Soest keine anderen Lademittel zur Verfügung stünden als der Stechkarren. Dr. Jacobi weist nun darauf hin, daß inzwischen in Soest ein Elektro-

karren mit 750 kg Tragkraft in Betrieb genommen worden ist, mit dem in einer Arbeitsschicht von 2 Mann 33 t geleistet worden sind. Die nutzbringende Ersparnis habe dabei mindestens 1¾ Kopf betragen. Bei einer Verladung in 2 Arbeitsschichten kann demnach, so wird ausgeführt, die Zahl der Karrer für jedes Fahrzeug um 3½ Kopf vermindert werden. Da in Soest ungefähr ⅔ der 1000—1200 t umfassenden Umschlagsmenge mit Transportkarren bewegt werden kann, müßten mindestens 20 Fahrzeuge dauernd im Betriebe sein. Werden die Ersparnisse je Elektrokarren nur zu 3 Mann angenommen, so würden an Arbeitskräften 60 Köpfe, d. h. 30 % der jetzt beschäftigten Arbeiter eingespart werden können. Dr. Jacobi kommt auf Grund dieses günstigen Rechnungsergebnisses zu dem Schlusse, daß die Frage der Umladung mittels mechanischer Fördermittel durch die Verwendung von Elektrokarren vorläufig gelöst sei. Hängebahn und Förderband scheiden nach seiner Meinung infolge ihres geringen Wirkungsgrades aus dem Wettbewerb aus.

Dieses Urteil scheint mir, wenigstens bezüglich des Förderbandes, etwas frühzeitig gefällt zu sein. Ich glaube nicht, daß das Förderband jetzt schon abgetan ist; auch diese Einrichtung wird technisch noch vervollkommnet und betrieblich noch leistungsfähiger gestaltet werden können. Den Elektrokarren schätze ich sehr hoch ein und begrüße seine endliche Einführung im Güterladedienste ganz besonders. Ich darf hier einschalten, daß meine Bemühungen um die Nutzbarmachung dieses Lademittels für den Güterladedienst weit zurückreichen. Gleichwohl getraue ich mir, vom rein finanziellen Standpunkte aus gesehen, keine solch günstigen Ergebnisse zu erhoffen, wie sie hier vorgerechnet worden sind. Die Verwendung des Elektrokarrens im Güterladedienste steht bei uns in den allerersten Anfängen. Die bisher gesammelten Erfahrungen sind noch sehr dürftig und lassen kaum jetzt schon allgemein gültige Schlüsse zu. Bei der vorliegenden Berechnung fällt mir auf, daß die Ersparnis von 3 Mann je Elektrokarren nur dann erzielt werden kann, wenn der Ladebetrieb auf den ganzen Tag ausgedehnt wird. Es müßte also wohl voller Tag- und Nachtdienst eingeführt werden. Darin würde ich nicht nur finanziell und beförderungsdienstlich, sondern besonders auch vom Standpunkte der Personalfürsorge aus einen großen Nachteil erblicken. Nachtdienst im Güterladedienst sollte nach meinem Dafürhalten nur angeordnet werden, wenn ohne solchen betrieblich nicht au[sz]ukommen werden kann. Ich war bisher der Auffassung, da[ß] durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit be[i] Verwendung von Elektrokarren und der dami[t] möglichen rascheren Abwicklung des Ladegeschäftes der Spätdienst und der Nachtdienst eine Ei[n]schränkung erfahren könnten, und habe in einer möglichste[n] Abkürzung der Dauer der Ladezeit einen besonders hoch einz[u]schätzenden Vorteil der Indienststellung von Elektrokarren erblickt.

Bei der aufgemachten Berechnung fällt mir weiter auf, daß di[e] erhöhten Sachkosten, die bei der Indienststellung von 20 Elektr[o]karren gegenüber dem Handbetrieb doch wohl erwachsen werden, nicht erwähnt sind. Wenn auf einer Umladestelle 20 Elektrokarren laufen, dann müssen schon größere Einrichtungen fü[r] die Bedienung und Unterhaltung dieses Fuhrparkes vorhande[n] sein, und es müssen auch Reserven vorgehalten werden. Es da[rf] auch nicht übersehen werden, daß der Elektrokarren bei seine[r] jetzigen Bauart nur handliche, leichte und mittelschwer[e] Güter aufnimmt. Diese sind aber auch für die Verladung mi[t] dem Stechkarren besser geeignet als die anderen Güter. Wen[n] für den Stechkarren nur noch die schwerer zu behandelnde[n] Teile der Umschlagsmenge bleiben, dann muß die Leistung be[i] diesem zurückgehen, d. h. wenn die Stechkarrenleistung jetz[t] beispielsweise 8 t beträgt, so wird diese Höhe künftighin nich[t] mehr erreicht werden können.

Die finanzielle Auswirkung der Einstellung des Elektrokarrens wird zutreffend wohl erst beurteilt werden können[,] wenn reichere praktische Erfahrungen vorliegen. Vorerst glaube ich, wird man mit rein finanziellen Berechnunge[n] sehr vorsichtig sein müssen, und das Hauptaugenmerk wird zunächst auf die Anpassung der Elektrokarren an die Bedürfniss[e] des Güterladedienstes, also an die technische Ausgestaltung de[s] Elektrokarrens einerseits und auf die Anpassung des Ladebetriebes an die veränderten Verhältnisse andererseits und weiterhin auch auf eine entsprechende Gestaltung der Ladeanlage[n] zu richten sein. Technik und Ladebetrieb haben hier unzweifelhaft noch eine sehr schwierige, aber auch recht dankbare Aufgabe zu lösen, bevor der Elektrokarren die ihm zukommende wichtige Rolle im Güterladedienst ganz erfüllen kann.

Fahrplanbuch — Fahrplankarte.

Von Eisenbahn-Obersekretär **R. Mehldau**, Cassel.

Seitdem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als wesentlicher Faktor mit der Aufbringung der deutschen Reparationszahlungen belastet ist, macht sich das Bestreben, den bisher größten und dazu mustergültig geleiteten Staatsbahnbetrieb mehr und mehr nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten, in verstärktem Maße geltend. Die mancherlei Maßnahmen im Laufe des letzten Jahres in Betrieb, Verkehr und Verwaltung deuten darauf hin, daß man für diese Grundsätze nun auch wirklich Auswirkungsmöglichkeiten gefunden hat. Es ist hier nicht der Ort, darüber zu streiten, ob und inwieweit kaufmännische Arbeitsweisen bei einer derart großen Verwaltung notwendig und durchführbar sind; maßgebend für die Einführung von Neuerungen wird immer die Entscheidung der Frage bleiben, ob damit Ersparnisse an Geld, Zeit oder sonstigem Aufwand erzielt werden können, wobei jedoch stets das im Alten Bewährte niemals achtlos beiseite gestellt werden darf.

Von diesem Standpunkt aus werfe ich hier die Frage auf, ob es unter den gegenwärtigen Verhältnissen noch zweckmäßig ist, die Fahrplanbücher in ihrer bisherigen Gestalt beizubehalten, oder ob es Möglichkeiten gibt, eine modern-wirtschaftliche Form dafür zu finden. Zunächst bedarf es des Beweises der Unwirtschaftlichkeit der jetzigen Form, die in mehrfacher Hinsicht klar hervortritt, sobald man ihr die von mir gedachte Form entgegenhält und Vergleiche anstellt.

Ohne weiteres fällt der schnelle Verschleiß auf, dem die Fahrplanbücher unterliegen. Die Hefte, die in der Hauptsache vom Betriebspersonal (Bahnhofsleitung, Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamte, Rangiermeister, Zugführer, Lokomotivführer usw.) benutzt werden, gewinnen schon bald nach ihrem Erscheinen zum Fahrplanwechsel ein unansehnliches Äußere, weil die Titelblätter meist aus verhältnismäßig wenig widerstandsfähigem Papier bestehen, infolgedessen ebenso wie die Inhaltseiten der Hefte leicht einreißen, während die Ecken sich zu „Eselsohren" umrollen. Außerdem haftet aller Schmutz naturgemäß sehr leicht und auffällig daran. Das alles ist nicht geeignet, die im Betriebe notwendige Ordnung zu gewährleisten. Gibt man also den Benutzern der Fahrplanbücher Hefte in die Hand, die einen geringeren Verschleiß aufweisen und weniger leicht verschmutzen, so wird sich sehr bald die Tatsache feststellen lassen, daß die Benutzer doppelt für die Erhaltung und Sauberkeit des Äußeren und auch des Inhalts der Bücher bemüht sind. Das allein bedeutet schon einen nicht zu unterschätzenden Fortschritt in wirtschaftlicher Hinsicht.

Geht man also dazu über, den Fahrplanbüchern an Stelle des bisherigen einen dauerhaften Umschlag zu geben, so muß man gleichzeitig dafür sorgen, daß der Inhalt als ebenso dauerhaft betrachtet werden kann. Natürlich läßt sich beim Fahrplanwechsel nicht voraussehen, wie lange ein Fahrplan gültig sein wird, denn die Anforderungen des Betriebes und Verkehrs können jederzeit Änderungen notwendig machen. Wenn es aber gelingt, diese Änderungen so in die Fahrplanbücher einzupassen, wenn eine leichte Austauschmöglichkeit zwischen ungültig gewordenen und gültigen Fahrplänen geschaffen werden kann, dann ist auch der Inhalt der Bücher von gleicher Lebensdauer.

Ich denke mir den Weg etwa so, daß man als Umschlag der Fahrplanbücher Hüllen nach Art der Soenneckenschen Ringbücher verwendet. Diese sind als Notiz- und Kollegbücher viel im Gebrauch und bestehen aus einem festen Deckel, an dessen Rücken sich eine Metallschiene befindet. Auf dieser sitzen dann mehrere Ringe, die durch einen einfachen Mechanismus geöffnet und

eschlossen werden können. Die einzulegenden Blätter sind mit iner dem Abstand der Ringe entsprechenden Lochung versehen nd können jederzeit beliebig ausgewechselt werden. Inhaltlich t an den Fahrplänen nichts zu ändern; dagegen muß an die telle des gebräuchlichen Druckpapiers ein genügend steifer und iderstandsfähiger Karton treten, etwa nach Art des für die ochkarten zur Ermittelung der Zugleistungen verwandten, der ine große Reißfestigkeit besitzt. Letzten Endes bleibt dies eine echnische Frage, die nur von Sachverständigen gelöst werden ann. Diese Fahrplankarten erhalten ebenfalls eine dem Ringuch entsprechende Lochung, so daß sie überall und beliebig verendet werden können, je nachdem der Zweck es verlangt.

Dadurch wird es möglich, die Fahrplanbücher anders als bisher usammenzustellen. Wer schon einmal den Inhalt eines Fahrlanbuches betrachtet hat, wird sich wahrscheinlich des Eindrucks icht haben erwehren können, daß die Gesamtzahl der darin entaltenen Fahrpläne in einem Mißverhältnis zur Zahl derjenigen teht, die täglich tatsächlich benutzt werden. Gebraucht werden n erster Linie die Pläne der regelmäßig verkehrenden Züge und inige wenige Bedarfszugfahrpläne. Mit allen übrigen Plänen ind die Benutzer gewissermaßen unnötig belastet. Man würde lso gut tun, in den Ringbüchern eine andere Zusammenstellung ls die bisher übliche vorzunehmen. Beispielsweise würde es öglich sein — und ich halte das durchaus für zweckmäßig —, ie Zugführer grundsätzlich nur mit den Plänen der von ihnen egelmäßig begleiteten Züge auszurüsten und die Fahrplankarten ür die Bedarfszüge an einer bestimmten Stelle (Fahrmeisterei, ufsichtsbeamter, Fahrdienstleiter), die notwendig mit dem Zugegleitpersonal in Berührung kommt, vorrätig zu halten. Muß atsächlich ein Bedarfszug verkehren, so wird der Zugführer von ieser Stelle mit der betreffenden Fahrplankarte ausgerüstet. r heftet sie, solange er sie braucht, in sein Ringbuch ein und efert sie nach Rückkehr zum Ausgangsbahnhof bei der gleichen telle wieder ab. Kommt er in die Lage, auf dem Rückwege einen nderen Bedarfszug zu begleiten, rüstet ihn die fremde Zugusgangsstation mit dem entsprechenden Fahrplanblatt aus; der ugführer hat dann nur die Pflicht, dieses auf seiner Heimattation abzuliefern, die es an die fremde Station zurückzuenden hat.

Durch diese Art der Fahrplanverteilung wird eine ungeheure enge Papier erspart, weil ja nun nicht mehr jeder einzelne Zugihrer mit dem Ballast der vielen Bedarfsfahrpläne beschwert st, sondern diese nur an einer Stelle vorrätig sind und nur nach edarf ausgegeben werden. Es bedarf hier nur einer ständigen berwachung, daß die Bedarfsfahrpläne immer wieder an die usgabestelle zurückgelangen. Ähnlich liegen die Verhältnisse eim Lokomotivpersonal, während natürlich die Bahnhofsleitunen, Fahrdienstleiter, Aufsichtsbeamten usw. mit dem vollstänigen Fahrplanstoff versehen sein müssen.

Aber auch hier können noch Ersparnisse erzielt werden, wenn an bedenkt, daß jeder Zugbildungsbahnhof in der Regel die ugbeförderung bis zum nächsten Zugbildungsbahnhof leitet, abesehen von Personenzügen, die ja auf weite Strecken von dem leichen Personal begleitet werden. Um aber ein Beispiel für die rste Behauptung anzugeben, sei angenommen, daß ein Fahrplanuch sämtliche Güterzüge der Strecke A—D enthält. An dieser ber 300 km langen Strecke liegen die für diese Richtung maßebenden Zugbildungsbahnhöfe A, B und C, während D nur bergangsbahnhof in den Nachbarbezirk ist. Die Begleitung der üge wird ausgeführt vom Personal der Bahnhöfe

A und B zwischen A und B,
B und C zwischen B und C,
C von C über D hinaus.

Nun taucht ohne weiteres die Frage auf: Wozu brauchen die -Personale die Fahrpläne der Züge zwischen B und D, die Bersonale die zwischen C und D, die C-Personale die zwischen und A? Also für Strecken, die von ihnen niemals befahren erden! Trotzdem sind sie jetzt mit all diesen Fahrplänen auserüstet. Durch die Ringbücher wird diesem Überlstand leicht bgeholfen, weil alles Überflüssige, alle unnötige Belastung des ug- und Stationspersonals einfach weggelassen werden kann, ährend auf der anderen Seite eine Ergänzung ebenso leicht öglich ist.

Außerdem treten noch zwei weitere wirtschaftlich bedeutende omente auf. Bisher ist es üblich, Fahrplanänderungen, sofern ie von größerem Umfange sind, durch Umdruck, andernfalls durch Telegramme oder dgl. den beteiligten Stellen mitzuteilen. In ihrem Größenzuschnitt können sich diese Änderungen niemals in die Fahrplanbücher einpassen. Infolgedessen ist es notwendig, sie beim Einkleben mehrfach zu knicken oder die Einbesserung handschriftlich vorzunehmen. In beiden Fällen leidet die Übersichtlichkeit des Stoffes. Erst wenn nach einer gewissen Zeit eine Reihe solcher Änderungen notwendig geworden ist, erscheinen die Deckblätter, und nun müssen die geänderten Fahrpläne zurechtgeschnitten und eingeklebt werden, kurzum es findet eine zweite Einbesserung statt. Daß es bislang anders nicht zu machen ist, liegt daran, daß man aus wirtschaftlichen Gründen mit dem Druck eines Deckblattbogens warten muß, bis eine hinreichende Anzahl geänderter oder zu ändernder Fahrpläne vorliegt. Wieviel einfacher ist es dagegen, wenn man von vornherein den neuen Fahrplan auf eine Fahrplankarte druckt und diese ohne Zeitverlust, ohne Schreib- und Klebarbeit gegen die ungültig gewordene Karte austauschen kann! Die alten Karten werden gesammelt und als Altpapier noch nutzbringend verwendet. Mit diesem Verfahren hat man gleichzeitig die Gewißheit, daß die Einbesserung auch wirklich vorgenommen wurde, was heute keineswegs immer der Fall ist. Denn es kommt oft genug vor, daß sich im Fahrplanbuch nur ein kurzer Vermerk findet, während das Deckblatt lose beigelegt ist. Damit aber ist sein eigentlicher Zweck, dem Benutzer eine absolut sichere und schnelle Auskunft zu erteilen, nicht erfüllt.

Das zweite Moment liegt in ähnlicher Richtung. Jetzt ist es üblich, beim Fahrplanwechsel die Fahrplanbücher neu herauszugeben; dabei müssen dann auch die Fahrpläne derjenigen Züge, bei denen sich nichts geändert hat, neu gedruckt werden. Das bedeutet Verbrauch von Papier, Druckerschwärze und einer Menge Arbeit und entfällt alles mit Einführung der Fahrplankarten. Von diesem Zeitpunkt ab kann jeder Fahrplan so lange benutzt werden, als er sich nicht ändert, ohne Rücksicht auf allgemeinen Fahrplanwechsel. Es würde dann genügen, um Irrtümer auszuschließen, beim Fahrplanwechsel in einfacher Form die gültig bleibenden Fahrpläne bekanntzugeben.

Schließlich will ich noch auf einige andere Vorschriften hinweisen, die mit den Fahrplankarten zweckmäßig vereinigt werden können, was eine Verminderung des Druckwerkes bedeutet. So erscheint es durchaus richtig — einige Reichsbahndirektionen haben das auch schon getan — die Angaben der Güterbeförderungsvorschriften Heft 4 für jeden Zug auf seine Fahrplankarte aufzudrucken. Gleichzeitig, wenn eine entsprechende Form dafür gefunden wird, können auch die Vorschriften über den Güterverkehr an Sonntagen und für Personenzüge die Wartezeitvorschriften und der Zugbildungsplan damit vereinigt werden, jedenfalls alle die Angaben, die für die Zusammenstellung und Beförderung eines Zuges wichtig sind.

Größe und Form der Karten muß einheitlich geregelt werden, damit ohne weiteres Karten eines Reichsbahnbezirks in die Ringbücher jedes andern eingelegt werden können. Grundsätzlich ist auch daran festzuhalten, daß jeder Zug eine besondere Karte erhält; Ausnahmen werden allerdings da in Frage kommen, wo Züge auf ganz kurzen Strecken verkehren, wie z. B. Pendel- und Übergabezüge. Dabei werden besondere Schwierigkeiten kaum auftreten. Die Einordnung in die Ringbücher hat streng der Nummernfolge nach zu geschehen, damit ein leichtes Auffinden möglich ist. Offen bleibt dann noch die Frage, ob man für die verschiedenen Strecken auch verschiedene Kartenfarben wählen soll, ähnlich wie jetzt die Umschläge der Fahrplanbücher verschiedenartig sind. Ich halte auch dies für durchaus zweckmäßig, obwohl dann die Einordnung nach der Nummernfolge nicht insgesamt, sondern nur innerhalb der verschiedenen Strecken durchführbar ist.

Kurz zusammengefaßt bietet die Fahrplankarte mit dem Ringbuch folgende Vorzüge:

Geringer Verschleiß infolge größerer Stabilität, Auswechselbarkeit ungültiger Fahrpläne;
Beschränkung der Fahrplanverteilung auf das unbedingt notwendige Maß;
Vermeidung doppelter Einbesserung (Umdruck und Deckblätter);
große Übersichtlichkeit.

Wenn ich so eine Anregung gegeben habe, so ist es geschehen mit dem Wunsche, in Fachkreisen ein Echo zu wecken, das eine weitere Untersuchung dieser Frage möglich macht.

Allgemeines.

— Die russische Ausfuhr nach Deutschland. Die Ausfuhr der owjetunion nach Deutschland im Wirtschaftsjahr 1924/25 hatte, ie aus Moskau gemeldet wird, einen Wert von annähernd 152 Iillionen Rubel gegen 150 im Jahre 1923/24 und 92 im Jahre 922/23. Die unzureichende Getreideausfuhr wurde durch die usfuhr anderer Erzeugnisse ausgeglichen.

— Der deutsche Außenhandel im November 1925. Der deutsche Außenhandel weist im November in verstärktem Maße die seit September — nach der Unterbrechung infolge der Zolltarifveränderungen — wieder deutlich erkennbare Tendenz der Verminderung des Einfuhrüberschusses auf. Die Passivität der Handelsbilanz im reinen Warenverkehr erreicht im November mit 65 Mill. RM. gegen 228 Mill. RM. im Vormonat den bisher in diesem Jahre niedrigsten Stand.

Noch einmal der Baukontrolleur.

Von Eisenb.-Bauinspektor **Luner**, Probstzella.

In Nr. 28 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringt der techn. Eisenbahninspektor Scholz in Cassel eine Anregung aus der Praxis für die Praxis, nämlich die Schaffung einer Baukontrolleurstelle. Er begründet dies damit, daß bereits technische und nichttechnische Betriebskontrolleure, Maschinenkontrolleure und Oberbaukontrolleure vorhanden seien. Nur der Hoch- und Tiefbau würde noch nicht kontrolliert.

In nachstehenden Zeilen soll nun erwogen werden, ob ein Baukontrolleur tatsächlich erforderlich ist. Weiter soll dann auch die Tätigkeit eines Oberbaukontrolleurs der eines künftigen Baukontrolleurs gegenübergestellt werden.

Wie geht ein Bau in einer Bahnmeisterei vor sich? Die Grundlage eines jeden Baues, die Zeichnung, wird in der Bahnmeisterei, im Betriebsamt oder im Technischen Büro der Reichsbahndirektion je nach der Wichtigkeit des Baues aufgestellt. In allen Fällen wird der Entwurf auf seine Zweckmäßigkeit geprüft und entspricht dann auch den Anforderungen der Wirklichkeit. In den seltensten Fällen werden Abänderungen wegen der Örtlichkeit erforderlich. Die Überwachung der Bauausführung obliegt dem Leiter der Bahnmeisterei. Jeder bautechnische Dienstvorsteher wird wohl soviel Pflichtgefühl haben, daß er täglich die Baustelle überwacht. Seine tägliche Anwesenheit ist schon zur Anweisung der Bauhandwerker, die namentlich in kleinen Orten nicht gut die Zeichnung lesen können, erforderlich. Nun führt Herr Scholz als gewichtigen Grund an, daß der Bahnmeistereivorstand das Hauptaugenmerk auf die Oberbauarbeiten zu richten habe und infolgedessen die Bauten von der Bauaufsicht entblößt seien. Dies mag in ersterer Beziehung zutreffen. Aber soviel Überlegung wird wohl jeder Bahnmeistereivorsteher besitzen, daß er seine Tätigkeit zweckentsprechend einteilt. Und dann, ist denn der Baukontrolleur immer da? Ein Direktionsbezirk hat 100 Bahnmeistereien im Durchschnitt, in 75 % dieser Bahnmeistereien wird immer gebaut. Wie will da ein Baukontrolleur sachgemäße Aufsicht führen? Diese kann nur von den Amtsvorständen und deren Vertretern wirklich ausgeübt werden. Praktisch wird sich die Sache doch so auswirken, daß der künftige Baukontrolleur 1—2 Tage in einer Bahnmeisterei die Bauten prüft und dann vielleicht nach Monaten wiederkommt. In der Zwischenzeit ist der Bau fertiggestellt, seine Mängel (wenn vorhanden) verdeckt. Kann dann der Baukontrolleur noch viel helfen? Ich glaube nicht. Klagen über auftretende Mängel in bezug auf die Ausführung sind bisher noch nicht laut geworden bzw. äußerst selten vorgekommen. In letzteren Fällen lagen die Ursachen auf anderem Gebiet, nicht aber war mangelhafte Aufsicht daran schuld. Jeder bautechnische Dienstvorsteher wird sich vor den Unternehmern keine Blöße geben und auf sachgemäße Arbeit halten. Außerdem wird der Amtsvorstand die Bauausführungen in seinem Bezirk auf Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit überwachen.

Weiter sagt Herr Scholz, der Schwerpunkt der Tätigkeit eines Baukontrolleurs läge auf der Baustelle. Ich habe schon erwähnt, daß es ganz unmöglich für ihn sein wird, die Bauten in den Bahnmeistereien eines Direktionsbezirks wirklich und laufend zu überwachen. Wohl aber kann der Leiter der Bahnmeisterei gut und gern mindestens zweimal am Tage die Baustelle aufsuchen.

Die Hauptverwaltung sucht ihren Betrieb immer mehr zu vereinfachen. Dazu gehört die Verminderung des Beamtenkörpers und Vereinfachung der Geschäftsführung. Die Einführung eines Baukontrolleurs würde das Gegenteilige bezwecken. Schon die entstehenden Reisekosten dürften in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.

Anders liegen die Verhältnisse beim Oberbaukontrolleur. Abgesehen von der Überwachung der Gleislage und der Gleisarbeiten ist er die berufene Stelle für die Beurteilung der Dringlichkeit der angemeldeten Gleisumbauten. Ferner ist seine Mitwirkung erforderlich über zweckmäßige Verwendung der Oberbaustoffe, Ausgleich dieser in den Bahnmeistereien des Direktionsbezirks, da Entscheidungen in derartigen Angelegenheiten eine gewisse Übersicht erfordern. Es könnte noch mehreres angeführt werden, jedenfalls ist die Stelle eines Oberbaukontrolleurs sehr angebracht.

Die wirtschaftliche Verwendung der Baustoffe wird bei den Prüfungsämtern von technischen Prüfern auf Grund der Rechnungen sowie bei Vorlage der Baustoffrapporte ausreichend überwacht, die Tätigkeit eines Baukontrolleurs entfällt auch in dieser Beziehung.

Wenn wirkliche Übelstände bei Bauausführungen infolge Lässigkeit der überwachenden bautechnischen Dienstvorsteher schon vorgekommen wären, so hätte sicher die Eisenbahnverwaltung eine derartige Überwachungsstelle — Baukontrolleur — schon längst geschaffen.

Grundzüge des russischen Eisenbahnnetzes.

Die Hundertjahrfeier der zuerst in England aufgekommenen Eisenbahnen gibt Tschmutow in der altbekannten, nach Krieg und Umwälzung in neuer Form wiedererstandenen „Sheljesnodoroshnoje Djelo“ zu einem von hoher Warte geschriebenen Aufsatz über Grundzüge des russischen Eisenbahnnetzes Anlaß. Die kurze Abhandlung wird gerade bei der Seltenheit, mit der russische Fachschrifttumserzeugnisse bei uns Eingang finden, Beachtung finden. Jedes Land hat natürlich seine besonderen Verhältnisse und gerade bei Rußland tritt dies außerordentlich hervor. In jedem Lande ist die Entwicklung des Eisenbahnwesens aus den besonderen anregenden Verhältnissen hervorgegangen. Während anderswo entwickelte industrielle Bezirke vor allem auch die Entwicklung des neuen Verkehrsmittels auf sich lenkten, war es in Rußland zuerst einmal das Bedürfnis, den Personenverkehr zwischen den großen Bevölkerungsmittelpunkten zu erleichtern. So wurden vor allem Petersburg und Moskau und dann Petersburg und Warschau untereinander verknüpft. Dann erst folgte das Bedürfnis des Güterverkehrs, und zwar war es hauptsächlich die Beförderung von Getreide aus den inneren erzeugenden Bezirken ins Ausland, zu den Meerhäfen Petersburg, Reval, Riga, Libau, Odessa, Nikolajew, Sebastopol und Rostow. Die russische Industrie lag um diese Zeit, in den 60er und 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts, noch in den Windeln. Das Land begann erst von Naturalwirtschaft auf Geldwirtschaft überzugehen. Industrie und Handel waren noch auf das äußerste beschränkt. Der Staatshaushalt bezifferte sich in seinen Einnahmen 1861 noch auf 160 Millionen Rubel, 1875 waren es 575. Die ersten Eisenbahnen, erbaut in den 60er und 70er Jahren, dienten vorwiegend dem einen Ziele, Landwirtschaftserzeugnisse, Getreide, Flachs, Hanf, Salz u. a., den Auslandsmärkten in Westeuropa zuzuleiten. Daher kam es, daß in Rußland die ersten Eisenbahnen im allgemeinen die Richtung nach Nordwest, Südwest und Süd zum Baltischen und Schwarzen Meer und zur Westgrenze annahmen. Inzwischen haben sich in dem großen Lande abgesonderte Industrie- und Handelsbezirke für Getreide, Holz, Steinkohle, Naphtha, Salz, Erz, Fabriken, Metallurgie, Zucker und auch Mittelpunkte des Innen- und Außenhandels entwickelt, und man müßte jetzt die Eisenbahnen, wenn sie nicht schon gebaut wären, in großen Zügen auf die Verbindung dieser Bezirke unter sich und auf die Beförderung ihrer Massenerzeugnisse wechselseitig einstellen. Bei dem ebenen Charakter des europäischen Rußlands, das sich im Mittel nur 170 bis 190 m über den Meeresspiegel erhebt, hätten einer großzügigen Verknüpfung dieser Bezirke besondere Hindernisse nicht im Wege gestanden, wenn eben nur diese Bezirke von vornherein sich klar herausgeschält und sich nicht erst im Laufe eines halben Jahrhunderts, von 1860—1910, nicht ohne Abhängigkeit von dem inzwischen erfolgten Bau der Eisenbahnen selbst, entwickelt hätten.

Vor allem traten der Petersburger und Moskauer Bezirk hervor, ersterer als Ausgangspunkt des Außenhandels mit Getreide und Walderzeugnissen, gefördert durch den Bau des Marienkanalsystems und die schrittweise Ausbildung Petersburgs zum Fabrikenmittelpunkt. Auch der Moskauer Bezirk wurde um die gleiche Zeit Fabrikbezirk, im übrigen aber Mittelpunkt des Innenhandels. Gleichzeitig entwickelte sich auch das Gouvernement Wladimir (Iwanowo-Wosnessensk) zu einem Fabrikbezirk, und das gleiche war auch der Fall bei Teilen benachbarter Gouvernements Kostroma, Jaroslaw und Nishnij-Nowgorod, alle in der Nähe des Moskauer Bezirks zwischen Wolga und Oka gelegen. In den 70er Jahren kamen dann die Getreidebezirke der Wolga, der südöstliche und südliche Bezirk, hinzu, der letztere nördlich vom Schwarzen und Asowschen Meere bis zum 53. Grad n. Br. Fast gleichzeitig mit der Entwicklung der Getreidebezirke erfolgte in den 70er Jahren die der südrussischen Steinkohlenindustrie und in Baku der Naphthaindustrie. In den 80er Jahren nach der Erbauung der Jekaterinenbahn erstand die südrussische metallurgische Industrie, in kurzem die alte Uralindustrie überflügelnd. Dann entstand im Donezbecken die große Steinsalzausbeute. Später als andere Getreidebezirke sonderte sich der ziskaukasische in den 90er Jahren ab in Abhängigkeit vom Bau des Noworossijsker Bahnnetzes. Die nördlichen und nordwest-

chen Waldbezirke des europäischen Rußlands wurden unabängig vom Bahnbau unter Ausnutzung der Strombereiche des veißen und Baltischen Meeres und durch Flößerei der Walderzeugnisse nach Archangelsk, Petersburg und Riga betrieben. m allgemeinen gab aber der Eisenbahnbau der Entwicklung die ichtung. So schaffte der Bau der Saratowsker, Nishnij-Noworoder und Rybinsk-Bologowsker Bahn dem Wolgagetreide den usweg nach Petersburg, der Bau der Südwest-, Süd- und Kosow-Woronesch-Rostow-Bahn dem südlichen Getreide zu den äfen des Schwarzen und Asowschen Meeres. Der Bau der onez- und Jekaterinenbahn gab der Entwicklung der südlichen ohlen- und metallurgischen Industrie die kräftigste Anregung. er Bau der transkaukasischen Bahn schuf den Erzeugnissen r Bakuer Naphthaindustrie einen Ausweg nach Südrußland nd ins Ausland. Die Baskuntschasker Eisenbahn gewährte die öglichkeit, Salz aus dem Baskuntschasker See auf der Wolga uszuführen usw. Die gegenseitige Befruchtung von Eisenbahnnd Industrieentwicklung schritt so bis zum Kriege 1914 fort. päter als die übrigen entwickelte sich der westsibirische Bezirk. er Güterumsatz, der bis zum Eisenbahnbau 2—3 Millionen Pud etragen hatte, überschritt nach dem Bau der Sibirischen Bahn 0 Millionen.

Wie hat diese Entwicklung das bestehende Bedürfnis der Vernüpfung der verschiedenartigen Bezirke befriedigt?

Moskau, der Mittelpunkt des Innenhandels und der Fabrikdustrie, ist am vollständigsten mit den anderen erzeugenden ezirken verbunden, mit dem Waldbezirk durch die Nordbahnen, it den Steinkohlen-, metallurgischen, Zucker- und Salzezirken durch die Moskau-Kursker und die Südbahnen, mit den olgagetreidekämmern durch die Rjasan-Uralsker und Kasanahn, mit dem südlichen Getreidebezirk durch die Südostahn. Nicht unmittelbar ist Moskau verknüpft mit dem Bakuer aphthabezirk. Hierfür würde der Bau einer Bahn von Zarizyn Sarepta) nach Petrowsk am Kaspischen Meer von ungefähr 0 Werst Länge genügen. Der Abstand Moskau-Baku über rjasi-Zarizyn-Petrowsk würde sich von 2400 auf 2000 Werst erkürzen.

Leningrad, am Nordwestrand des Landes gelegen, ist mit len Bezirken mit Ausnahme der Waldbezirke über Moskau und itebsk verknüpft, mit den Waldbezirken durch die Murman-, ybinsker (Mga-Rybinsk) und Leningrad-Wjatka-Bahn. Die tztere dient der Verbindung von Leningrad sowohl wie von oskau mit dem Uralbergbauindustriebezirk.

Weit schlechter steht es mit der Verbindung des Iwanowoosnessensker Fabrikbezirks mit den anderen; er ist mit Mosau, Nishnij-Nowgorod und den Wolga- und Okahäfen Jaroslawl, ostroma, Kineschma und Murom verbunden; er bedarf aber in hem Maße Brennstoff und Walderzeugnisse, und dafür fehlt m eine Eisenbahnverbindung zu dem benachbarten weiten aldgebiet des Gouvernements Kostroma an der Wolga. Hierir wäre eine Bahn von Kineschma über Kologriw, Nikolsk und elikij-Ustjug und Kotlas mit 475 Werst nötig. Weiter bedarf in hohem Grade der Getreidezufuhr, die er auf der Wolga d dann auf der Eisenbahn über Moskau aus dem Mißernten sgesetzten Wolgagebiet bekommt. Der Bezirk hat aber im iden der Oka einen Getreidebezirk in der Nachbarschaft, und zu bedürfte es einer Bahn von Murom über Tambow bis Tokawka an der Bahn Grjasi-Zarizyn von ungefähr 430 Werst, odurch eine Verkürzung des Getreidetransportes aus den Berken Tokarewka und Tambow um 400 Werst erzielt würde. ie Linie ist auch für die Anlieferung von Baumwolle von Turstan in den ganz auf Textilindustrie eingestellten Bezirk nötig. ie Verbindung des Bezirks mit dem Waldgebiet von Kostroma acht auf viele Jahre den Bezug des teuren Naphthas für den ezirk selbst wie auch teilweise für den Moskauer Industriezirk entbehrlich.

Die Getreidebezirke des südlichen und südöstlichen Rußlands sollten durch eine Linie Koslow-Prochladnaja von etwa 1000 Werst Länge ergänzt werden, die den weiten Schwarzerdsteppenbezirk in den Gouvernements Tambow, Woronesch, Don und Stawropol umfaßt.

Wichtige Handels- und Industriepunkte, wie Kiew und Odessa, haben keine gerade Verbindung. Ihr Eisenbahnabstand auf der Südwestbahn beträgt 612 Werst, während die gerade Strecke 480 Werst beträgt, und die an Getreide und Zuckerfabriken reichen Kreise der Gouvernements Kiew, Podolsk und Cherson umfassen würde. Wenn die Strecke von Kiew nach Norden bis Shlobin fortgesetzt würde (270 Werst), so würde die Strecke zugleich ein Hauptbahnbindeglied zwischen Leningrad und Odessa bilden. Die ganze Verbindung würde für Odessa zur Erhaltung der Bedeutung als eines der Haupthäfen für Getreideaußenhandel beitragen.

Berdjansk, der bequemste Hafen am Asowschen Meer, entbehrt der kürzesten Vereinigung mit dem südöstlichen Getreidebezirk. Eine 375 Werst lange Verbindung des Knotenpunktes Kupjansk mit Berdjansk wäre wünschenswert.

Das Eisenbahnnetz des europäischen Rußland umfaßt nur zwei Drittel des ganzen Landes. Der ganze Norden, Osten und das Gebiet jenseits der Wolga sind schlecht ausgestattet. Hier in diesen Wald- und Waldsteppenbezirken ist die Erbauung eines Eisenbahnnetzes vonnöten, das einerseits die Ausfuhr von Walderzeugnissen über die Häfen des Weißen Meeres und anderseits die gleiche Ausfuhr in die Innenmärkte, hauptsächlich in die waldlose Steppe von Westsibirien und nach Turkestan fördert. Die Hauptstrecken im nördlichen und östlichen Rußland müssen auf Wechselwirkung der Wald- und Steppenbezirke des Nordens, des Urals, Westsibiriens und Turkestans eingerichtet werden. Hier ein Netz zu entwerfen, wäre verfrüht. Es genügt die Andeutung der Notwendigkeit einer Verbindung von Westsibirien mit Archangelsk durch den Bau der Bahn Tjumen-Archangelsk von 1650 Werst Länge zur Ausfuhr von Holz und Getreide. Eine Eisenbahnlinie vom Quellgebiet der Petschora über Tscherdin, Perm und Ufa bis Orenburg von 1100 Werst Länge verbindet das Westuralgebiet mit Turkestan und verschafft dem letzteren Getreide und Holz. Dem Zweck der Versorgung von Turkestan mit Getreide dient auch die bisher unvollendete Orsk-Trojzk-Bahn. Anderseits muß Turkestan Verbindung erhalten mit Westsibirien über Semipalatinsk, wofür eine 1250 Werst lange Eisenbahn von Pischpek nach Semipalatinsk gebaut werden muß.

Künftige Bahnen in Sibirien werden der Bewegung der Bevölkerung von Westen nach Osten zu folgen haben und sich zwischen dem 50. und 62. Grad n. Br. hinziehen. Nördlicher werden bei der Rauheit des Klimas und der Nähe der Tundren Bahnen kaum je dringen. Bei der Weitläufigkeit Sibiriens werden innere Güterbewegungen die Fern- und Transittransporte überwiegen. Zum Unterschied vom europäischen Rußland wird die mittlere Gütertransportentfernung weit größer sein, vielleicht 1000 Werst. Es wird dies den Ertrag der Eisenbahnen Sibiriens wesentlich beeinflussen. Querbahnen werden von Süd nach Nord oder häufiger von Südost nach Nordwest verlaufen. Die in Westsibirien werden einen großen Verkehr mit den Märkten und Häfen des europäischen Rußlands in Getreide und Erzeugnissen der Viehzucht aufnehmen. Von diesen Querlinien wird eine von Semipalatinsk längs dem Irtisch zur mongolischen Grenze die größte Bedeutung bekommen, da sie das an Viehzuchterzeugnissen reiche Gebiet der Westmongolei mit Rußland verbindet. Später wird diese Linie bei Fortsetzung nach China mit seiner 350-Millionen-Bevölkerung Weltbedeutung annehmen können, da sie die nächste Eisenbahnverbindung Chinas mit Europa vermittelt.

Dr. Saller.

Nachrichten.

Vereinsgebiet.

Deutschland.

— **Abrechnung der Reichsbahnbezirke.** Die Hauptverwaltung r Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft veröffentlicht an ihr gemtes Personal in den Nummern 50/51 folgende Verfügung (41. r. 3851 vom 18. Dezember 1925):

„I. Die Ausführung der §§ 2 und 29 des Reichsbahngesetzes errdert die Weiterbildung der Finanzwirtschaft der Gesellschaft. n Stelle der bisherigen Form der Haushaltsführung hat eine elbewußte Erfolgswirtschaft zu treten, bei der der Ertragsdanke mehr als bisher in den Vordergrund gestellt werden soll. Um diesem Ziele näherzukommen, ist beabsichtigt, künftig ewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen auch für Teilbiete des Gesamtnetzes aufzustellen. Deshalb müssen sämtche Elemente, die geeignet sind, den Ertrag zu beeinflussen, klar erfaßt werden. Es wird so möglich sein, die Wechselwirkung aller Maßnahmen auf der Einnahme- und Ausgabeseite zu übersehen und danach die Wirtschaft einzustellen.

Damit die Bezirke ihre Kosten und Erträge mit hinreichender Sicherheit feststellen können, bedarf das bisherige System, bei dem im allgemeinen ein Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben zwischen den einzelnen Bezirken unzulässig war, einer grundsätzlichen Änderung.

II. Vom 1. Januar 1926 an wird daher die Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken eingeführt. Hierbei werden die Verkehrseinnahmen unter Zugrundelegung der Entfernungen des Leitungsweges verteilt.

Auf der Ausgabeseite werden die Aufwendungen, die die einzelnen Bezirke füreinander leisten, ausgeglichen. Auch hat der einzelne Bezirk entsprechend an den Gesamtausgaben der Gesellschaft teilzunehmen.

Das gleiche gilt für die sonstigen Einnahmen.

Bei dem beabsichtigten Verfahren handelt es sich nicht um eine spitze Abrechnung, sondern unter Anwendung von Schlüs-

seln aller Art sollen Annäherungswerte gefunden werden, die für die Wirtschaftsführung eine hinreichende Grundlage liefern.

III. Der Charakter des Unternehmens als einer einheitlichen Verkehrsanstalt (§ 27 R.-Bahn-Ges.) wird durch die beabsichtigten Maßnahmen nicht berührt. Nach wie vor wird ein Ausgleich zwischen den wirtschaftlich stärkeren und den schwächeren Bezirken notwendig sein. Es bedeutet keinen Nachteil, daß dieser Ausgleich deutlicher in die Erscheinung tritt als bisher. Die Hauptverwaltung wird dafür sorgen, daß nicht etwa durch Eigennutz einzelner Bezirke die Gesamtheit Schaden leidet. Daß nicht ein Bezirk seinen Ertrag auf Kosten anderer verbessert, wird außerdem die Wachsamkeit der übrigen Bezirke verhindern.

Die Umstellung der Wirtschaftsführung soll und darf auch nicht etwa zu einer Schädigung der Gesamtinteressen der deutschen Volkswirtschaft führen; es muß vielmehr stets betont werden, daß „kaufmännische Geschäftsführung" und „Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft" nicht Gegensätze sind, da die deutsche Volkswirtschaft gerade das größte Interesse daran hat, daß die Reichsbahn durch Erhöhung ihres Wirkungsgrades den Verkehr gut und zu erträglichen Tarifen bedienen kann.

IV. Abrechnungsbezirke sind die Reichsbahndirektionen. Die Reichsbahndirektionen im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern bilden einen Abrechnungsbezirk mit der Maßgabe, daß auch deren Einzelergebnisse nach gewissen Sondernormen festgestellt werden.

V. Die allgemeinen Vorschriften über die Abrechnung wird die Abrechnungsvorschrift 1 (Abr V 1) — Buchungs- und Wirtschaftswesen — enthalten.

Die Buchführung aller Kassen und die ihr zugrunde liegende Buchungsordnung,

der Wirtschaftsplan der Betriebs- und Vermögensrechnung und die Vorschriften über die Überwachung der Mittelbewirtschaftung, also die gesamte Wirtschaftsbuchführung,

die monatliche Nachweisung der Betriebsergebnisse, der Finanzbericht usw.

sowie die Rechnungslegung

werden durch die Abrechnung unter den Bezirken nicht geändert.

Neu eingeführt wird ein Wirtschaftsabrechnungsbuch, das alle Buchungen (Abrechnungs-Einnahmen und -Ausgaben) aufnehmen soll, die aus der Abrechnung unter den Bezirken entstehen. Durch Zustoßung der monatlichen Abschlußzahlen dieses Buches zu den nach den bisherigen Vorschriften aufgestellten Betriebsergebnissen werden die Wirtschaftsergebnisse eines Monats entstehen. Die ersten Beträge werden voraussichtlich Anfang Februar 1926 im Wirtschaftsabrechnungsbuch zu buchen sein. Bis dahin wird die Abrechnungsvorschrift 1 verteilt werden.

VI. Den beteiligten Stellen werden demnächst folgende Dienstvorschriften zugehen:

Abrechnungsvorschrift 2, Zentrale Stellen (Hauptverwaltung, Eisenbahn-Zentralamt, Versuchsabteilungen und Versuchsanstalten), Geschäftsführungskosten.
„ 4, Fahrdienstgemeinschaften, Bildung von Personen- und Güterzügen.
„ 5, Zoll- und Grenzdienst.
„ 6, Gemeinsamer Ein- und Verkauf.
„ 7, Drucksachen, Schreib- und Zeichenwaren.
„ 8, Verwaltung der Güterwagen.
„ 9, Arbeiten in den Ausbesserungsstellen; abgestellte Fahrzeuge.
„ 10, Verschiedene Einnahmen, Ersatzleistungen aus dem Verkehr, Ruhegehalts- und Hinterbliebenenbezüge.
„ 20, Dienstgutbeförderung.

Späterhin folgen noch die erforderlichen Einzelvorschriften über die Abrechnung der Verkehrseinnahmen und der Ausgaben.

VII. Folgende besondere Bestimmungen sind zu beachten:

1. Abzurechnen ist grundsätzlich über alle Einnahmen und Ausgaben, die sachlich ganz oder teilweise für Rechnung anderer Bezirke vereinnahmt oder verausgabt werden. Die Gebiete, auf denen abzurechnen ist, und die Art der Abrechnung gehen aus den Einzelvorschriften hervor. Wo eine Abrechnung nicht vorgesehen ist, hat auch keine stattzufinden. Insbesondere sind die Ausgaben für die Anpachtung fremder Strecken und die Einnahmen für Verpachtung von Reichsbahnstrecken, ferner die Ersatzleistungen aus dem Betrieb (Haftpflichtentschädigungen) nicht abzurechnen.
2. Gemeinschaftsbahnhöfe zwischen Reichsbahnbezirken werden nicht gebildet.
3. Bei den Leistungen eines Bezirks für einen anderen oder für eine zentrale Stelle sind alle persönlichen und sächlichen Ausgaben in Rechnung zu stellen.

Bei den persönlichen Ausgaben sind den reinen Gehälte[rn] 80 %, den Löhnen 40 % zuzurechnen.

4. Jeder Bezirk trägt die ihm durch die Abrechnung en[t]stehenden Kosten.

VIII. Meinungsverschiedenheiten unter den Bezirken sin[d], wenn auch zwischen den Leitern keine Verständigung zustand[e] kommt, in einem Schiedsverfahren zu entscheiden. Über de[n] Schiedsrichter haben sich die Leiter der Bezirke zu einige[n]. Kommt keine Einigung zustande, so bestimmt ein von den Be[-]zirksleitern gewählter Präsident den Schiedsrichter. Der Schied[s-]richter muß ein Reichsbahnbeamter sein. Er entscheidet nac[h] Anhörung der Parteien. Der Schiedsspruch ist der Hauptver[-]waltung in Abschrift vorzulegen und wird rechtskräftig, sofer[n] die Hauptverwaltung nicht binnen zwei Wochen nach Eingan[g] widerspricht.

Die Entscheidung der Hauptverwaltung ist nur in grundsät[z-]lichen Fragen einzuholen.

IX. Zur Durchführung der Abrechnung wird eine Hauptab[-]rechnungsstelle (H.A.St.) beim Eisenbahn-Zentralamt errichte[t]. Für den Bezirk der Gruppenverwaltung Bayern wird bei diese[r] eine Gruppenabrechnungsstelle (G.A.St.B.) eingerichtet. Di[e] näheren Vorschriften enthält die Abrechnungsvorschrift 1 (Bu[-]chungs- und Wirtschaftswesen).

X. Die Untersuchungen auf dem Gebiet der Erfassung de[r] Selbstkosten werden neben der Abrechnung weitergeführt un[d] ausgebaut.

XI. Alle Dienststellen haben sich unverzüglich mit den neue[n] Vorschriften vertraut zu machen.

Wir erwarten, daß es dank der freudigen Mitarbeit aller Be[-]teiligten gelingt, durch die vorgesehenen neuen Wege die Wirt[-]schaft der Reichsbahn zu fördern und den inneren Wirkungsgra[d] des Unternehmens zu heben.

Soweit die „Reichsbahn" den einzelnen Eisenbahnbedienstete[n] nicht zugeht, ist für umgehende Bekanntmachung vorstehende[r] Verfügung zu sorgen."

— Errichtung eines Eisenbahn-Kohlenabnahmeamts in Essen. Am 15. Oktober 1925 ist ein Eisenbahn-Kohlenabnahmeamt i[n] Essen errichtet und zu seinem Leiter der Reichsbahnamtmann Sauer bestellt worden. Das Kohlenabnahmeamt untersteht dem Eisenbahn-Zentralamt und hat folgende Aufgaben:

a) die vorläufige Abnahme der auf dem Bahnwege und der au[f] dem Wasserwege aus dem Ruhrgebiet für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gelieferten Lokomotiv- und Sonder[-]kohlen,
b) die Überwachung der Anlieferung der zu a) bezeichneten Kohlen,
c) die Unterverteilung der zu a) bezeichneten Kohlen auf die einzelnen Reichsbahndirektionsbezirke.

Die Geschäftsräume des Kohlenabnahmeamts befinden sich Essen, Bädekerstraße 5.

— Filmpropaganda. Die wirtschaftliche Entwicklung de[s] Filmwesens der Reichsbahn und seine zentrale Erfassung ist dem Eisenbahn-Zentralamt übertragen, das diese Angelegenheit i[n] enger Fühlungnahme mit der Hauptverwaltung zu bearbeiten hat. Anregungen und Wünsche in bezug auf das Filmwesen de[r] Reichsbahn sind daher künftig an das Eisenbahn-Zentralamt zu richten.

Unberührt von dieser Neuordnung bleibt die bereits bestehende Filmstelle der Gruppenverwaltung Bayern beim Verkehrsmuseum in Nürnberg.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Das Reichs[-]verkehrsministerium hat unterm 14. d. M. einige Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung ver[-]fügt. Das Nähere geht aus der Verordnung in Nr. 57 vom 22. Dezember 1925 des Reichsgesetzblattes, Teil II, hervor.

— Dammrutsch bei Frankfurt a. d. O. In der Nacht zum 27. De[-]zember ereignete sich bei Kilometerstein 75,3 zwischen den Sta[-]tionen Pilgram und Rosengarten der Strecke Frankfurt (Oder)-Berlin ein Dammrutsch. Er hat einen erheblichen Umfang im Ausmaße von etwa 100 m. Die Personen- und Schnellzüge werden über Cüstrin umgeleitet aus beiden Richtungen. Die Störung wird voraussichtlich 8—10 Tage dauern. Die Ursache der Rutschung ist insbesondere auf die durchlässigen lockeren Sande mit un[-]durchlässigen fetten Tonmergeln und Kalken zurückzuführen, die an dieser Stelle in mehrfach wechsellagernden, tiefen Schichten auftreten. Zur Behebung der Rutschungen, die schon seit dem Jahre 1911 in kleinerem und größerem Umfang beobachtet wur[-]den, sind umfangreiche Arbeiten ausgeführt worden. Wenn auch hierdurch eine wesentliche Besserung der ungünstigen Verhält[-]nisse herbeigeführt worden ist, so finden sich doch ab und zu neue Abschnitte, bei denen eine Gleichgewichtsstörung eintritt, die Abrutschungen veranlaßt.

— **Anstrich der Schranken an den Reichsbahnstrecken.** Die on der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigte Andnung eines einheitlichen Schrankenanstrichs hat schon mehrch zu politischen Erörterungen und neuerdings auch zu einer nfrage im Reichstag Anlaß gegeben, obwohl es sich um eine ngelegenheit handelt, für deren Entscheidung nach Auffassung r Reichsbahn-Gesellschaft politische Erwägungen nicht maßbend sein können. Mit der geplanten Maßnahme der Reichshn wird lediglich eine mit Rücksicht auf den stetig zunehmenn Kraftwagenverkehr gebotene Erhöhung der Verkehrssicherit auf den bewachten Schienenübergängen bezweckt. Die gehlossene Schranke bildet bekanntlich ein gefährliches Straßenndernis, das bei nicht rechtzeitiger Erkennung durch den raftwagenführer die Ursache zu verhängnisvollen Unfällen abben kann. Um diese Gefahren zu vermindern, muß dafür sorgt werden, daß die Stellung der Schranken gut sichtbar ist. ie jetzt reichsgesetzlich angeordnete Aufstellung von Warngstafeln für den Kraftwagenverkehr trägt der seit Jahren n den Kraftverkehrtreibenden gestellten Forderung auf einitliche Kennzeichnung der Wegübergänge Rechnung. Als rests erfüllt kann diese Forderung aber erst dann angesehen wern, wenn auch bei der Sichtbarmachung der Schrankenbäume ch einheitlichen Gesichtspunkten verfahren wird.

Die jetzt an den Reichsbahnstrecken vorkommenden Schrankenistriche sind außerordentlich verschieden. Zum Teil zeigen die hranken Anstriche, die sich mit den jeweiligen Landesfarben cken, zum Teil sind sie in anderen aus Zweckmäßigkeitsünden gewählten Farben gestrichen. Vielfach ergeben sich bei Farbenzusammenstellungen, die die Schrankenbäume nur enig vom Hintergrunde abheben. Die Verwendung von Landesrben bei Schrankenanstrichen ist wahrscheinlich den Anstrichen r Zollschranken nachgeahmt, die als Hoheitszeichen an den üheren Landesgrenzen aufgestellt waren, während die Eisenhnschranken lediglich Sicherheitseinrichtungen darstellen. Die fahrung, daß sich manche Landesfarben nicht besonders als rbenzusammenstellung für Schrankenanstriche eignen, ist cht neu. Das beweist der Umstand, daß die früheren badischen d württembergischen Staatseisenbahnen schon vor langen hren dazu übergegangen sind, für ihre Schrankenbäume einen eiß-roten Anstrich an Stelle der früher verwendeten Landesrben zu wählen. Auch außerhalb Deutschlands findet man vielch Schrankenanstriche, die von den Landesfarben abweichen, B. in Österreich, Italien, Holland weiß-schwarz, in Frankreich d Schweden weiß-rot. In diesen Ländern hat man also schon n jeher die Wahl der Schrankenanstriche nach rein technischen veckmäßigkeitsgründen getroffen. Bei der durch den zunehmenn Kraftwagenverkehr notwendig gewordenen Einführung eines nheitlichen Schrankenanstrichs konnte die Reichsbahn diese fahrungen nicht unbeachtet lassen. Es mußte eine Farbensammenstellung gewählt werden, die sich dem Auge schon aus oßer Entfernung bei jeder Art von Hintergrund aufdrängt. in ist es eine weitere alte Erfahrung, daß weiß mit rot dieser rderung am besten entspricht, weshalb auch überall die Vorrseiten der Signalflügel und Signalmaste in diesen Farben strichen werden. Die weiß-rote Farbenzusammenstellung ist shalb auch für den Einheitsanstrich bei der Reichsbahn vorschlagen worden, und zwar soll sie in der Weise zur Anndung kommen, daß die Schrankenbäume vollkommen weiß gerichen werden und in der Mitte, gewissermaßen als Warnungsichen, ein kleineres rotes Feld erhalten. Dieser Vorschlag ist n den befragten Kraftfahrervereinigungen außerordentlich nstig aufgenommen worden, so daß sich die Reichsbahn enthlossen hat, ihn demnächst, vorerst an den von den Kraftwagen ufiger benutzten Überwegen, durchzuführen. Durch die gehlte Form des Anstrichs wie auch durch die weitere Anordng, daß die Eisenteile der Schrankenanlagen grau zu streichen nd, wird mit Sicherheit der Eindruck vermieden, als sei die rbengebung einer bestimmten Landesfarbe angelehnt. Die denken, die wegen der Verwendung des weiß-roten Anstriches der Nähe der deutsch-polnischen Grenze vorgebracht wurden, d hiernach nicht berechtigt. Bisher ist auch noch niemand f den Gedanken gekommen, die ebenfalls weiß und rot gerichenen Signale auf den Reichsbahnhöfen an der polnischen renze zu beanstanden, wohl deshalb, weil man sich nicht der nsicht verschließen kann, daß für die Gestaltung von Sicheritseinrichtungen nur reine Zweckmäßigkeitsgründe maßgebend in dürfen. Ganz ähnlich liegen aber auch die Verhältnisse bei n der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Schrankenlagen. Die in bester Absicht geplante Maßnahme der Reichshn sollte deshalb nicht in den politischen Tagesstreit hineinzogen werden.

— **Sonntagsrückfahrkarten auch für Schnellzüge.** Die Sonngsrückfahrkarten galten bisher nur für Personen- und behleunigte Personenzüge; in besonderen Fällen haben die eichsbahndirektionen auch Eilzüge für die Sonntagsrückfahrrten freigegeben. Jetzt sollen — nach einer neuen Verfügung r Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft — versuchsweise in einzelnen Fällen auch geeignete Schnellzüge für den Verkehr mit Sonntagsrückfahrkarten gegen Bezahlung des tarifmäßigen Schnellzugzuschlages freigegeben werden. Inwieweit dabei neben der 3. Wagenklasse auch die 2. Klasse für Sonntagsrückfahrkarten benutzt werden kann, liegt im Ermessen der betreffenden Reichsbahndirektion.

— **Einreise nach Elsaß-Lothringen.** Von den Handelskammern, Wirtschaftsverbänden und Gemeinden in Elsaß-Lothringen war bei der französischen Regierung wiederholt auf die Beseitigung des Vermerks in den Pässen gedrungen worden, wonach deutsche Reisende ganz Frankreich, aber nicht Elsaß-Lothringen besuchen durften. Für obige Gesuche waren immer mehr die wirtschaftlichen Gründe zur Erlangung des Besuchs deutscher Kundschaft in den Gasthöfen und Geschäften von Elsaß-Lothringen bestimmend geworden; während der letzten Allerheiligentage wurden an den Grenzbahnhöfen Einladungskarten zu diesem Zweck an die ankommenden zahlreichen deutschen Besucher erstmals seit dem Kriege verteilt. Das französische Ministerium des Innern hat nunmehr erklärt, daß es in einem Gutachten an das Außenministerium sich für die Beseitigung dieser Paßklausel ausgesprochen habe. Lediglich für Angehörige der Deutschen Reichswehr und Schutzpolizei soll noch eine besondere Einreiseerlaubnis aufrecht erhalten bleiben.

— **Damen als Fremdenführerinnen.** Die Stadtverwaltung Köln hat zwölf Damen erster Kreise, mit bester Bildung und guten Sprachkenntnissen, in sorgsamer Vorbereitung zu Fremdenführerinnen ausbilden lassen. Die Führung kann zu jeder Verkehrsstunde erfolgen, auch des Sonntags, durch Vermittlung des städtischen Verkehrsamtes am Domplatz. Diese Einrichtung hat sich auf das beste bewährt. Bei Gruppenführung entfallen auf den Einzelnen nur einige Groschen.

Österreich.

— **Expreßgutverkehr Österreich-Ungarn.** Mit 12. Dezember wurde ein durchgehender Expreßgutverkehr zwischen den größeren Bahnhöfen der Österreichischen Bundesbahnen und einer Reihe von Stationen der ungarischen Eisenbahnverwaltungen eröffnet. Durch die Einführung dieses namentlich für die Geschäftswelt so wichtigen Verkehres ist es möglich, Handelsgüter aller Art und Lebensmittel zwischen den beiden Staatsgebieten mit den direkten D- oder Schnell- oder Personenzügen zu den gewöhnlichen Expreßgutfrachtsätzen befördern zu lassen.

— **Sprechtag der Generaldirektion der Bundesbahnen.** Vor einigen Tagen fand ein öffentlicher Sprechtag für Fahrplan- und Fremdenverkehrsangelegenheiten statt, der sehr zahlreich von Vertretern des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, der Landesregierungen, Handelskammern, Landesverbände für Fremdenverkehr, der Presse, der Organisationen des Hotelwesens, der Touristik und zahlreicher örtlicher Fremdenverkehrsinteressenten besucht war. Der Vorsitzende Betriebsdirektor Ing. Hans Sedlak betonte in seiner Begrüßung, daß diese im Laufe der letzten zwei Jahre zur ständigen Einrichtung gewordenen Sprechtage der Öffentlichkeit Gelegenheit bieten sollen, rechtzeitig zu den beabsichtigten Fahrplanmaßnahmen Stellung zu nehmen. Bezugnehmend auf verschiedene beim letzten Sprechtag vorgebrachte Wünsche, führte der Vorsitzende unter anderem auch aus, daß die Generaldirektion bei den Nachbarbahnverwaltungen und bei den Zolldienststellen wegen der großen Verspätungen der Fernzüge in den Grenzbahnhöfen vorstellig geworden sei und mit Beginn der Sommerfahrordnung auch tatsächlich bedeutende Kürzungen der Aufenthalte eintreten werden. Die schon mehrfach behandelte Triebwagenfrage habe in letzter Zeit insofern an Bedeutung gewonnen, weil eine Reihe verschiedener Typen praktisch erprobt und auf Grund der abschließenden Ergebnisse jedenfalls in kurzer Zeit Bestellungen auf solche Wagen gemacht werden, durch deren allgemeinere Verwendung namhafte Verbesserungen verschiedener Nahverkehre zu erwarten seien. Sodann wurden Berichte über den nächstjährigen Sommerverkehr und über die in nächster Zeit beabsichtigten Maßnahmen zur Förderung des Reise- und Fremdenverkehrs erstattet.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der kgl. ungarischen Staatsbahnen und der Donau-Save-Adria-Bahn.** Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen in den Monaten Juli—September 1925 stellen sich auf Grund provisorischer Daten wie folgt: Ausgaben: Personalbezüge 238,24 Milliarden Kronen, Betriebsausgaben 269,87 Milliarden Kronen, Beiträge an das Pensionsinstitut und die Krankenversicherungskasse 155,92 Milliarden Kronen, diverse Ausgaben 9,88 Milliarden Kronen, Zinsendienst 30,38 Milliarden Kronen, insgesamt 708,48 Milliarden Kronen. Einnahmen:

Personen- und Gepäcktransport 232,55 Milliarden Kronen, Schnell- und Lastguttransport 512,35 Milliarden Kronen, Diverse 126,73 Milliarden Kronen, insgesamt 871,64 Milliarden Kronen. Investitionen 32,64 Milliarden Kronen. In der Betriebsperiode wurden 418 947 Wagenladungen Frachtgüter befördert. Gegenüber der entsprechenden Periode des Jahres 1924 bedeutet das einen Rückgang von 2,5 %. Von den gesamten Transporten entfielen auf Getreide 34 907, auf Mehl 6893, auf Zuckerrüben 7000, auf Kohlen 68 319, auf Holz 39 507, auf Stückgüter 69 288, auf Baumaterialien 65 070 Wagenladungen. Der gesamte frachtenpflichtige Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen und der durch sie verwalteten Bahnen betrug während der Berichtsperiode 4 584 487 t. Der Rückgang beträgt gegenüber dem Vorjahre 2,9 %. In Tonnenkilometern wurden 564 055 000 geleistet, um 2,2 % weniger als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Die ungarischen Staatsbahnen und die durch sie verwalteten Bahnen haben in den Monaten Juli—September des laufenden Jahres 20 132 200 Reisende befördert, um 4 % weniger als im Vorjahre. Die Zahl der Personenkilometer betrug 756 495 000. Hierbei betrug der Rückgang 9,3 %.

Die ungarischen Linien der Donau-Save-Adria-Bahn weisen für die Monate Juli—September dieses Jahres die folgenden finanziellen Ergebnisse aus: Ausgaben: Personalausgaben 22 Milliarden Kronen, sachliche Ausgaben 0,6 Milliarden Kronen, Betriebsausgaben 23 Milliarden Kronen, Ruhegehälter und Krankenversicherung 8,4 Milliarden, sonstige Ausgaben 1 Milliarde Kronen, insgesamt 56 Milliarden Kronen, Investitionen 12 Milliarden Kronen. Einnahmen: Personen- und Gepäckbeförderung 31 Milliarden Kronen, Schnell- und Lastgütertransport 37 Milliarden Kronen, zusammen 68 Milliarden Kronen. Am 25. September wurden entsprechend den bezüglichen Bestimmungen des Abkommens zu Rom von der ungarischen Regierung an die Inhaber der Obligationen der Donau-Save-Adria-Bahn 781 250 Goldfranken vergütet. Auf den ungarischen Linien der Donau-Save-Adria-Bahn wurden in der Berichtszeit 35 932 Wagenladungen Frachtgüter, das sind 1,2 % weniger als im Vorjahre, befördert.

— **Schweres Eisenbahnunglück.** Kurz vor der Station St. Anna auf der Strecke Klausenburg-Großwardein stieß infolge falscher Weichenstellung ein vollbesetzter Personenzug mit einem Güterzug zusammen. Trotzdem der Führer des Personenzugs noch im letzten Augenblick die Fahrgeschwindigkeit erheblich verringern konnte und der Güterzug ebenfalls nicht mehr mit voller Geschwindigkeit fuhr, wurden zahlreiche Wagen beider Züge zertrümmert. 30 Personen wurden schwer und über 50 Personen leicht verletzt. Unter den Schwerverletzten befinden sich verschiedene bekannte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens. Die Pester Blätter richten heftige Angriffe gegen die rumänische Eisenbahnverwaltung und die Beamten, deren Nachlässigkeit auch dieses Unglück verschuldet habe.

Niederlande.

— **Sommerzeit 1926 in Holland.** Es ist beantragt worden, in der Zeit vom 6. Juni bis 29. August die Uhren um 40 Min. vorzustellen. Die Niederländischen Eisenbahnen weisen nun in einer Eingabe darauf hin, daß eine solche Regelung für den Eisenbahnbetrieb äußerst mißlich sei, denn es müßten dann gleichzeitig die Züge nach und von Deutschland 40 Minuten später und die nach Belgien und Frankreich 20 Minuten früher verkehren; es wären dann überhaupt 5 neue Fahrpläne nötig: 4. oder 18. April, Einführung der Sommerzeit in Belgien und Frankreich; 15. Mai, Sommerfahrplan; 6. Juni Sommerzeit in Holland; 29. August Ende der Sommerzeit in Holland; 3. Oktober Ende der Sommerzeit in Belgien und Frankreich. Die Niederl. Eisenb. meinen daher, die Einführung der Sommerzeit könne nur zum Fahrplanwechsel, 15. Mai und auch nur durch Vorrücken der Uhr um eine volle Stunde in Frage kommen.

— **Niederländische Kohlentarife.** Die Verhandlungen zwischen den Niederländischen Eisenbahnen und den Limburgischen Kohlenzechen haben zu dem Ergebnis geführt, daß die Ermäßigung der Kohlenfrachten mit rückwirkender Kraft vom 1. Juli 1925 ab erfolgt.

Übrige europäische Länder.

— **Neuordnung der schwedischen Staatsbahn?** Im Auftrage des Vereins der schwedischen Techniker hat ein Ausschuß Stellung genommen zu den Vorschlägen des Sozialisierungsausschusses über die Umgestaltung der schwedischen Staatsbahn, hat diese abgelehnt und selbst folgende Neuordnung in Vorschlag gebracht. Es wird eine verhältnismäßig selbständige Verwaltung eingesetzt, die mechanisch die weitere Neuordnung durc[h]führt. Sie soll aus 7 Personen einschließlich des Leiters d[er] Verwaltung bestehen, von denen der König den Vorsitzend[en] und 5 Mitglieder zu wählen hat, und diese sechs Personen d[as] leitende Organ der Eisenbahnverwaltung wählen. Das Nähe[re] über dessen Wahl ist vom König zu bestimmen. Nur jemand, d[er] in jeder Hinsicht das volle Vertrauen der verantwortlichen V[er]waltung genießt, soll für die Leitung der Staatsbahnen in Fra[ge] kommen. Als Verwaltungsmitglied soll nur jemand ein[be]rufen werden, der mit dem Wirtschaftsleben und größeren V[er]waltungsaufgaben vertraut ist. Politische Einstellung muß f[ür] die Wahl ausscheiden. Das Verwaltungsmitglied darf dah[er] nicht gleichzeitig Mitglied des Reichstages oder Inhaber ein[es] Amtes bei einem Ministerium oder einer anderen Behörde sei[n].

— **Erleichterung des Durchzugsverkehrs durch Polen.** Na[ch] einer Meldung aus Warschau werden zufolge der Verordnu[ng] des Finanzministeriums die bisherigen Verfügungen über d[en] Durchzugsverkehr bedeutend gemildert. Von den bisherig[en] Einschränkungen bleibt nur diejenige in Kraft, die für War[en] deutschen Ursprungs, welche aus Deutschland nach Rußla[nd] auf dem Wege durch Polen befördert werden, eine besonde[re] Durchfuhrgenehmigung vom Handelsministerium erforderli[ch] macht. Für den Transit sonstiger Waren sowohl nichtdeutsche[r] als deutschen Ursprungs sind künftighin keine besondere[n] Durchfuhrgenehmigungen notwendig.

— **Neue internationale Verbindungen für einen beschleunigte[n] Güterverkehr aus und nach der Tschechoslowakei.** In den Tage[n] vom 6. bis 13. Dezember fand in Verona unter Beteiligung d[er] tschechoslowakischen Staatsbahnen eine internationale Ko[n]ferenz statt, deren Beratungen hauptsächlich der Reg[e]lung eines beschleunigten Güterverkehrs mit Tries[t] und der Beförderung von Gemüse, Obst und anderen dem schne[l]len Verderben unterliegenden Gütern aus Ungarn und Sü[d]slawien nach Deutschland galten. Es wurden direkte Güterzu[g]verbindungen mit Triest über Piedicolle und Tarvisio aus u[nd] nach der Tschechoslowakei und im Durchzug über di[e]selbe nach Polen erstellt. Außerdem wurden direkte Güte[r]zugverbindungen aus der Slowakei nach Buchs in d[er] Schweiz und weiter nach Frankreich über Österreich ne[u] geschaffen.

— **Der Großhandelsindex in der Tschechoslowakei** zeigt f[ür] den Monat November ein weiteres Sinken. Die durchschnittlich[e] Ermäßigung beträgt gegenüber dem Vormonat mehr als 1 %. Gegenüber dem höchsten Preisstand dieses Jahres, welcher i[m] Monat Februar die Indexziffer 1030 erreichte, ist der Novembe[r]index 957 um 7 % niedriger.

— **Herabsetzung der Personentarife in Südslawien.** Mi[t] 1. Januar 1926 tritt auf den südslawischen Staatsbahnen ei[n] neuer Personentarif in Kraft, der voraussichtlich durchschnitt[-] lich um 25—30 % niedriger sein wird, als der gegenwärtig[e].

— **Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahne[n]** stellten sich im November 1925 wie folgt:

	1925 Fr.	gegen 1924 Fr.
Einnahmen im Personenverkehr	8 818 000	8 869 89[…]
Einnahmen im Gepäck- und Güterverkehr	17 578 000	20 064 13[…]
Verschiedene Einnahmen	1 707 000	1 806 83[…]
Zusammen	28 103 000	30 740 86[…]
Betriebsausgaben	21 220 000	22 729 16[…]
Betriebsüberschuß	6 883 000	8 011 70[…]

— **Personalausschüsse der schweizerischen Bundesbahnen.** Nach der Vollzugsverordnung vom 9. Oktober 1923 des schwei[-] zerischen Bundesrats zum Bundesgesetz vom 1. Februar 192[3] über die Organisation und Verwaltung der schweizerischen Bun[-] desbahnen erläßt der Verwaltungsrat die Vorschriften über di[e] Bildung von Personalausschüssen (Artikel 310). Die General[-] direktion der schweizerischen Bundesbahnen hat nun einen Ent[-] wurf zu einem entsprechenden Reglement zur Vorlage an de[n] Verwaltungsrat ausgearbeitet, durch das die bisherige Organi[-] sation der Personalkommission auf eine neue Grundlage gestellt wird.

Danach soll in das Tätigkeitsgebiet der Personalausschüsse fallen die Begutachtung von

a) Vorschlägen und Anregungen, die geeignet sind, Verein[-] fachungen und Verbesserungen administrativer oder tech[-] nischer Art herbeizuführen, besonders solche, die Erspar-

nisse oder Mehreinnahmen erwarten lassen, die Betriebssicherheit zu erhöhen oder Diensteifer und Arbeitsfreudigkeit des Personals zu steigern und seine berufliche Selbständigkeit zu fördern;

b) wichtigeren Vorlagen und Fragen, welche die allgemeinen Dienstverhältnisse des Personals oder einzelner Gruppen desselben betreffen;

c) Anregungen über Wohlfahrtseinrichtungen, Bildungs- und Prüfungswesen.

Es sollen drei Arten von Personalausschüssen gebildet werden, [n]ämlich:

1. fünf Fachausschüsse für die wichtigen Dienstzweige,
2. ein Hauptausschuß für das gesamte Personal,
3. eine Arbeiterkommission für jede Werkstätte.

Die Fachausschüsse bestehen aus 11 bis 25 Mitgliedern und [w]erden von dem stimmberechtigten Personal auf drei Jahre [ge]wählt.

Der Hauptausschuß besteht aus 25 Mitgliedern. Er wird aus [de]n Fachausschüssen gemäß besonderer Verteilung abgeordnet.

— **Eisenbahnunglück in Spanien.** Nach Meldungen aus Madrid [is]t der Schnellzug Madrid-Cartagena in der Nacht vom 27. zum [28]. Dezember entgleist. Ein Wagen erster und ein Wagen dritter [K]lasse stürzten in eine Schlucht.

— **Platzkarten auch in Italien.** Das Verkehrsministerium hat [be]schlossen, ab 1. Januar 1926 auch in Italien für bestimmte [Zü]ge und in bestimmten Stationen, welche in den Fahrplänen [au]sdrücklich angegeben werden, die Vorbestellung von Plätzen [du]rch Einführung des in vielen anderen Staaten bereits seit [Ja]hren bestehenden Platzkartensystems zu ermöglichen.

Die Platzkarten werden gegen Vorweisung des Fahrscheins [a]m Vortage bis zwei Stunden vor Abfahrt des Zuges gegen Ent[ric]htung einer Gebühr von 5 Lire für die I. und von 3 Lire für [di]e II. Klasse am Fahrkartenschalter erhältlich sein.

Im internationalen Verkehr werden die im Auslande gelösten [K]arten für Plätze in den direkten durchgehenden Wagen auch [au]f den Strecken der italienischen Staatsbahnen Gültigkeit [ha]ben; ein gleiches sei für die in Italien gelösten Platzkarten [zu]gesagt.

— **Erweiterungsbau der Londoner Metropolitan-Eisenbahn.** Die [Be]wältigung des lebhaften Stadtverkehrs auf der Strecke Finch[le]y Road-Bake Street macht der Londoner Metropolitan-Eisen[ba]hn große betriebliche Schwierigkeiten. Die Strecke ist täglich [mi]t 800 Zügen besetzt, und ihre Überlastung wirkt auch auf die [an]schließenden Strecken zurück. Es soll daher eine Entlastungs[st]recke gebaut werden, die bei Willesden Green, also vor Finch[le]y Road abzweigt, und bei Edgware Road in das bestehende [Ne]tz einmündet, von wo dann wieder Edgware Road erreicht [we]rden kann. Die neue Bahn wird auf dem größten Teil ihrer [Lä]nge als Röhrenbahn gebaut werden, und zwar soll der Tunnel [ei]n ungewöhnlichen Durchmesser von 4,7 m erhalten, damit [Be]triebsmittel der Fernbahn auf die neue Strecke übergehen [kö]nnen. Die Schienen kommen 8 bis 23 m unter Straßenhöhe [zu] liegen. An der neuen Strecke liegen drei Haltestellen. Durch [ih]ren Bau wird ein neuer Stadtteil, in dem sich ein lebhafter [Ve]rkehr entwickeln kann, an das städtische und Vororts-Schnell[ve]rkehrsnetz angeschlossen, was nicht erreicht würde, wenn man [zu]r Entlastung der vorhandenen Strecke neue Gleise neben den [alt]en anlegen wollte. Der Bau soll etwa zwei Jahre dauern. Ehe [er] in Angriff genommen werden kann, bedarf es noch der Ge[ne]hmigung durch das Parlament, doch besteht kein Zweifel, daß [die]se erteilt werden wird. Die Bauarbeiten zur Einführung der [ne]uen Gleise in die Haltestelle Edgware Road sind bereits im [Ga]nge. Die Zahl der Bahnsteige, zurzeit zwei, wird verdoppelt, [un]d die neuen Bahnsteige bieten Raum für je zwei Achtwagen[zü]ge.

Fremde Erdteile.

— **Kraftwagen und Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten [vo]n Nordamerika**[1]). Im Mai d. J. tagte, wie bekannt, in Chicago [ei]ne große Beförderungskonferenz, die von mehr als 300 Ver[tr]etern aller drei Interessentengruppen beschickt worden war, [un]d die besonders in amerikanischen Eisenbahnkreisen außer[or]dentlich beachtet wurde. Der Grundton der Verhandlungen [wa]r, darzutun, daß es für das öffentliche Interesse am besten sei, [we]nn Eisenbahnen und Kraftfahrunternehmer unter Ausschal[tu]ng eines gegenseitigen ungeregelten und schädigenden Wettbewerbs zusammenarbeiten würden (vgl. auch Nr. 36 S. 1035/25 d. Ztg.).

Obwohl den Fahrzeugfabrikanten von mehreren Rednern der Vorwurf der „Unterstützung unehrlichen Wettbewerbs" mit den Eisenbahnen gemacht wurde, war der Geist der Konferenz im allgemeinen doch darauf eingestellt, das Vergangene zu vergessen und sich in der Festsetzung eines wirtschaftlichen Beförderungssystems zu einigen, und zwar wollte man dies in der Weise versuchen, daß man Transporte auf langen Strecken auf die Eisenbahnen verweisen wollte und im großen und ganzen zur Beförderung auf kurzen Strecken für gewisse kleinere Frachten die Überweisung an Fuhrleute und auf Lastkraftzüge für zweckmäßig hielt. Ein von der Konferenz eingesetzter Unterausschuß, bestehend aus 15 Mitgliedern, und zwar je fünf aus dem Publikum, aus den Eisenbahnvertretern einschließlich der elektrischen Linien und aus der interessierten Kraftfahrzeugindustrie, beriet diese Frage im einzelnen und kam zu folgendem, von der Vollkonferenz gebilligtem Ergebnis:

Für alle Beförderungsarten sind angemessene Transporterleichterungen im Interesse der Wirtschaftlichkeit und des sozialen und bürgerlichen Lebens unbedingt erforderlich. Auf jeden Fall wird dem öffentlichen Interesse mehr gedient durch Zusammenwirken der Schienenbahnen und der Kraftfahrzeug- und Schiffsunternehmer, als durch ihren gegenseitigen schädigenden Wettbewerb. Die Erfahrung hat gelehrt, daß eine vernünftige Einrichtung gemeinschaftlicher Fuhrunternehmer durchaus im öffentlichen Interesse liegt. Eine ungeregelte Tätigkeit der Kraftfahrunternehmer kann nur verderblich sein und schädigt die ungestörte, zuverlässige und schnelle Beförderung. Diese Unternehmer selbst müssen einen solchen Betrieb als unehrlich empfinden, der dauernd den schädigenden Einwirkungen von „durchbrennenden Schuldnern" und finanziell unverantwortlichen Spekulanten unterworfen ist.

Auch das hier in Frage kommende Geschäft des Kraftfahrunternehmens sollte im Interesse der von ihm für die Allgemeinheit zu erfüllenden Aufgaben in einem gewissen Ansehen stehen und dementsprechend geordnet sein. Um Stetigkeit und Zuverlässigkeit dieses Dienstes zu gewährleisten, sollte man bei diesen Unternehmen auf eine gesunde finanzielle Organisation achten. Eine dementsprechende ständige Kontrolle über diese Fuhrunternehmer sollte in den verschiedenen Staaten durch besondere Kommissionen ausgeübt werden. Ferner wird ein besonderes Bundesgesetz über die Ausführung dieser Kontrolle gefordert, das u. a. Eisenbahnen, Schiffahrtsgesellschaften usw. gestatten soll, eigene und fremde Kraftfahrzeuge in Verbindung mit ihren eigenen Linien zu betreiben. Und zwar sollte der Kongreß ein derartiges Gesetz erlassen, um dadurch auch den zwischenstaatlichen Kraftfahrzeugverkehr zu erfassen. Zum Schluß regte der Ausschuß an, eine ständige Kommission aus Mitgliedern aller Interessentengruppen zu bilden, um die Arbeit der Konferenz weiterzuführen.

Auf der Konferenz haben auch die Vertreter der bedeutendsten beteiligten amerikanischen Eisenbahngesellschaften zu der Frage Stellung genommen, und alle sind letzten Endes zu dem Ergebnis gekommen, daß der Kraftwagen zur Unterstützung der den Eisenbahnen zufallenden Aufgaben nicht entbehrt werden kann, nur über die Organisation selbst, in welcher Weise das geschehen soll, war man sich noch nicht einig. Aus den Auslassungen dieser Fachleute erfahren wir, daß der Wettbewerb der Kraftwagen mit den Eisenbahnen sich eigentlich erst seit den letzten 5 oder 6 Jahren in Amerika fühlbar macht. Interessant ist, was der Vertreter der New York Central ausführte. Nach seiner Ansicht ist es falsch, den Kraftwagen die Transporte für kurze Strecken zu überlassen und die Eisenbahnen nur für lange Beförderungsstrecken, die oft mit Verlust verbunden sind, in Anspruch zu nehmen. Diejenigen, meint er, die in dem Kraftwagen den schädlichen Wettbewerber der Eisenbahnen sehen, werden die Ansicht vertreten, daß die Eisenbahnen ihn nach gewöhnlichem Geschäftsbrauch aufsaugen oder aus dem Geschäft verdrängen müssen. Andere wieder halten diesen Standpunkt für unzweckmäßig und unklug, und die Erfahrung hat die Richtigkeit letzterer Ansicht bestätigt. Den Lastkraftwagen als Freund und notwendigen Bundesgenossen und nicht als Feind und verhaßten Wettbewerber anzusehen, hat bei gewissen Eisenbahngesellschaften zu nicht unbeträchtlichen Erfolgen geführt. In seinen weiteren Ausführungen betont er noch die unterschiedlichen Bedingungen, unter denen Lastkraftwagen und Eisenbahnen arbeiten. Der erstere ist beweglich; er kann kommen und gehen, wann er will; er kann Frachten, die ihm genehm sind, annehmen, andere verweigern oder sie auf einen bestimmten Tag verweisen. Dagegen muß die Eisenbahn gerade das Gegenteil tun, ihre Beförderungssätze sind durch Tarife festgelegt, die veröffentlicht werden müssen; auch kann sie diese nicht ändern, wie sie will: sie muß bei Regen oder Sonnenschein, im Sommer und Winter fahren; auch muß sie alles ihr angebotene Gut unweigerlich zur Beförderung annehmen.

[1]) Der Bericht mußte bisher aus geschäftlichen Rücksichten [zu]rückgestellt werden. Da sein Erscheinen aber für die weitere [Klä]rung der Frage zweckdienlich erscheint, veröffentlichen wir [ih]n noch nachträglich. Die Schriftleitung.

Der Vertreter der Pennsylvania gibt eine Beschreibung des Kraftfahrzeugverkehrs im Gebiet seiner Gesellschaft, die bestrebt ist, das Zusammenwirken von Schienen- und Straßenbeförderung auf praktische Weise durchzuführen. Auf diesem Grundgedanken als Unterlage wurden bestimmte Pläne ausgearbeitet, die zum Ziel, nämlich zu Ersparnissen und Verbesserung der Leistungen, geführt haben. Der Beförderungsplan ist etwa folgender:

Frachten, geringer als eine Wagenladung, werden auf kurzen Strecken von und zu annähernd 500 Stationen der Gesellschaft durch Lastkraftwagen befördert auf Grund von Verträgen mit örtlichen Verkehrsgesellschaften. Dieses Verfahren bringt Ersparnisse durch die Möglichkeit einer besseren Zusammenfassung und Verteilung der Güter und eine Beschleunigung der Beförderung. Gleichzeitig wurde die Zustellung „von Tür zu Tür" eingerichtet; sie umfaßt, soweit möglich, die unmittelbare Sammlung und Zustellung von Gütern in beiden Richtungen zwischen Eisenbahnstation und Verfrachter oder Empfänger. Der Berichterstatter kommt schließlich zu dem Ergebnis, daß sich der Lastkraftwagen am besten zur Beförderung kleiner Frachten und auf kurze Entfernungen eignet, während die Eisenbahnen die besten Dienste bei großen Frachten und auf längere Entfernungen leisten. Auf dieser Grundlage hält er ein enges Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahnen und Kraftverkehrsgesellschaften für unbedingt zweckmäßig und empfiehlt eine Geschäftsbeteiligung der Eisenbahnen an diesen Gesellschaften auch durch Kapitaleinlage.

Wir sehen, daß auch in Amerika die Ansichten, welcher Weg der beste ist, noch sehr geteilt sind, und daß es auch dort längerer Erfahrungen und auch noch der Versuche bedarf, um eine den Interessen der Eisenbahnen, der Kraftverkehrsgesellschaften und der Allgemeinheit gerecht werdende Lösung zu finden.

— **Von den mittelamerikanischen Eisenbahnen.** Der Treuhänder für die Zolleinnahmen von Nicaragua bereist zurzeit die Vereinigten Staaten, um die Mittel zum Bau einer Eisenbahn aufzubringen, die die Küste des Atlantischen mit der des Stillen Ozeans verbinden soll. Man hat jedenfalls die Hoffnung aufgegeben, daß der Nicaragua-Kanal, ein Seitenstück zum Panama-Kanal, jemals gebaut werden wird, und will nun an seiner Stelle eine Eisenbahnverbindung von Meer zu Meer schaffen. Sollte aber der langgehegte Plan, den Nicaragua-Kanal zu bauen, doch noch bis zur Ausführung gedeihen, so würde das Vorhandensein der Eisenbahn die Bauarbeiten sehr erheblich erleichtern. Der Hauptzweck der neuen Eisenbahn ist aber, die reiche Ernte und sonstige Erzeugnisse des Binnenlandes an die atlantische Küste zu bringen, an der die wichtigsten Ausfuhrhäfen für diese Güter liegen. Zurzeit führt nur eine Eisenbahn von etwa 160 km Länge an der Küste des Stillen Ozeans hin, die im Süden zwei Arme in das Innere des Landes ausstreckt, dann die Hauptstadt Managua berührt und im Norden in Corinto, dem Haupthafen auf dieser Seite, endigt. Die neue Querbahn würde nur etwa 80 km lang werden. Man glaubt, daß Nicaragua genügendes Ansehen an der Börse genießt, um die Aufbringung der zum Bau nötigen Mittel im Wege einer Anleihe möglich zu machen.

Die Internationale Eisenbahn von Mittelamerika hat gegenüber der Regierung von Salvador die Verpflichtung übernommen, eine Eisenbahn von Almachapan in Salvador bis an die Grenze von Guatemala zu bauen, um dort bei Naranjo den Anschluß an die im Staatsgebiet von Guatemala gelegenen Strecken derselben Gesellschaft zu erreichen. Die neue Eisenbahn würde nur 16 km lang werden. Die Regierung wird zu den Baukosten 10 000 Doll. für 1 km beitragen, die nach der Fertigstellung fällig sind. Die Eisenbahngesellschaft haftet mit einem Betrag von 5000 Doll., den sie hinterlegt hat, dafür, daß der Bau in fünf Jahren beendet wird.

Die Regierung von Salvador hat einer Kraftverkehrsgesellschaft ein ausschließliches Recht verliehen, zwischen der Hauptstadt und einigen anderen Städten einen Kraftwagenverkehr für Personen und Güter einzurichten. Die Gesellschaft darf bis zum Betrage von 100 000 Doll. Kraftfahrgerät zollfrei einführen. Der Betrieb soll innerhalb Jahresfrist aufgenommen werden. Die Wagen sollen täglich verkehren.

In Kolombien verlangt der Minister der öffentlichen Arbeiten mit Nachdruck die Bereitstellung von Mitteln für die Eisenbahnen, die er für das Feld erklärt, auf dem staatliche Betätigung am nötigsten ist. Die für 1923 bewilligten Mittel reichten kaum aus, um die Bauarbeiten an der Eisenbahn nach der Küste des Atlantischen Ozeans fortzusetzen, und für die Verlängerung der Nordbahn standen nur 100 000 Pesos zur Verfügung. Trotzdem sind Vorarbeiten für Neubaustrecken gemacht worden, und der Kongreß hat den Bau von Eisenbahnen in verschiedenen Landesteilen genehmigt, die mit Hilfe von vertragsmäßig von den Vereinigten Staaten zu zahlenden Beträgen erbaut werden sollen. Unter den Planungen für die Zukunft finden sich neben Eisenbahnen auch Kanäle und Drahtseilbahnen. Im ganzen sollen für diese Bauten 48 Mill. Pesos aufgewendet werden.

Wasserstraßenverkehr.

— **Neue Dampfer der Hapag.** Die Hamburg-Amerika-Linie h[at] einen neuen 21 000-t-Dampfer bei der Werft von Blohm & V[oß] in Hamburg in Auftrag gegeben. Das Schiff wird das vie[rte] Schwesterschiff der Dampfer „Albert Ballin", „Deutschlan[d]" und „Hamburg" werden. Es wird voraussichtlich „New Yor[k]" heißen.

Außerdem läßt der Hapag-Seebäderdienst bei den Vulka[n]-Werken in Stettin einen Turbinenschnelldampfer für den Se[e]bäderdienst von Hamburg nach Helgoland und Westerland-Sy[lt] bauen. Das Schiff wird den Namen „Cobra" erhalten, 82 [m] lang sein und bei etwa 2200 Brutto-Registertonnen Raumgeh[alt] 1850 Passagiere aufnehmen können. Die „Cobra" wird 1926 [im] täglichen Wechseldienst mit dem etwa gleich großen Dampf[er] „Kaiser" nach Helgoland und Sylt fahren.

— **Der Petersburger Hafen in den Monaten Juli-Septemb[er] 1925.** Der Schiffsverkehr im Petersburger Hafen war in d[en] Monaten Juli, August und September 1925 stärker als in d[en] gleichen Monaten des Vorjahres. Im Juli liefen 89 Schif[fe] (Juli 1924: 67) mit 44 757 t Ladung ein, im August 99 (Augu[st] 1924: 84) mit 36 700 t, im September 105 (September 1924: 8[?]) mit 79 320 t. Ausgelaufen sind im Juli 78 Schiffe (Juli 1924: 6[?]) mit 80 248 t Ladung, im August 108 (August 1924: 84) m[it] 128 422 t und im September 88 (September 1924: 777) m[it] 117 350 t. Die sehr kleinen finnischen Dampfer sind hierb[ei], da sie eigentlich zur Küstenfahrt zählen, nicht mit eingerechn[et]. Sowohl bei den eingelaufenen wie ausgelaufenen Schiffen w[ar] die deutsche Flagge bei weitem am stärksten vertreten.

Allgemeines.

— **Zur Groß-Hamburg-Frage.** Im Preußischen Staatsrat wur[de] kürzlich vom Grafen v. Rantzau-Rastorf ein Antrag eingebrac[ht], der in der Groß-Hamburg-Frage die Wiederaufnahme der Ve[r]handlungen fordert. Dadurch wird die Aufmerksamke[it] der breiteren Öffentlichkeit auf dieses seit Jahrzehnt[en] bearbeitete Problem gelenkt. Die beiden Konkurren[z]häfen Antwerpen und Rotterdam kennen eine Plat[z]frage in diesem Sinne überhaupt nicht, während man [in] Hamburg bei der Vergebung jedes kleinen Freihafenteils ök[o]nomische Überlegungen darüber anstellen muß. Rotterdam a[r]beitet seit Jahren planmäßig an einer Erweiterung seiner Hafe[n]anlagen und in Antwerpen trägt man sich jetzt mit dem G[e]danken einer Untertunnelung der Schelde, um das linke Flu[ß]ufer für Hafenbauten zu erschließen; damit ist auch für An[t]werpen die Platzfrage auf absehbare Zeit gelöst. Demgege[n]über streiten sich Hamburg und Preußen über eine Angelegenhei[t], die keine politische, sondern eine wirtschaftliche, kein[e] preußische und hamburgische, sondern eine deutsche sein sollt[e]. Im Bereich des Groß-Hamburger Hafengeländes machen sic[h] Preußen und Hamburg im Stillen jedes freie Stück Bode[n] streitig; das beste Beispiel bot der Erwerb des Stinnes-Gelände[s], das schließlich zu 5 Millionen an den Hamburger Staat fie[l]. Dieser Kampf kostet beiden Teilen selbstverständlich erheblic[h] höhere Preise, als es bei der augenblicklichen Marktlage e[r]forderlich wäre. Die ganze Frage gipfelt in der Forderun[g] Hamburgs, von Preußen gegen Entschädigung anderer Art [einen] Teil preußischen Gebiets abgetreten zu erhalten, den es zu[r] Erweiterung seines Freihafens unbedingt benötigt. Preuße[n] wollte sich bis jetzt nur auf eine Abtretung im Tausch gege[n] anderes Gebiet einlassen. Was dieses Verlangen für Hambur[g] bedeutet, kann man ermessen, wenn man hört, daß das Ham[]burger Gebiet nur 415 qkm groß ist und daß Hamburg auc[h] seine Siedlungsmöglichkeiten bereits erschöpft hat. Jed[e] weitere Ausdehnung stößt sich hart an den Grenzen des preuß[i]schen Staatsgebiets. Die letzten Verhandlungen zwischen beide[n] Staaten haben sich, vom rein deutschen und volkswirtschaf[t]lichen Standpunkt betrachtet, in bedauernswerter Weise to[t]gelaufen; man konnte zuletzt eher von einer Verschärfung al[s] von einer Annäherung der Gegensätze sprechen. Der Antra[g] des Grafen v. Rantzau ist daher, gerade weil er von preußische[r] Seite kommt, ein verheißungsvoller Lichtblick. Ein weite[r]gehendes Entgegenkommen als bisher ist jedenfalls in seine[n] Ausführungen unverkennbar. Er spricht von einem Genera[l]siedlungsplan, über den sich beide Staaten für das Gebiet vo[n] Hamburg, Harburg und Altona einigen sollen. Die Verwaltun[g] aller drei Häfen soll in eine Hafenbetriebsgemeinschaft zu[]sammengefaßt werden. Preußische Gebietsabtretungen solle[n] im Tauschwege kompensiert werden, wobei „die deutsche Au[f]gabe Hamburgs, den Welthandel zu pflegen, nicht beeinträchtig[t] werden darf". Wenn dieser Grundsatz bei den kommende[n] Verhandlungen in den Vordergrund gestellt wird, wen[n] preußischerseits in den Hamburger Wünschen und Bedürfnisse[n] die große deutsche Mission der Hansestadt und nicht etw[a] ein vermuteter partikularistischer Machthunger gesehen wird, dann sind die Aussichten günstig; dann wird man sich, wi[e] dies selbst Holland und Belgien im Interesse ihres Hafenver[-]

ihrs tun, auch zwischen Preußen und Hamburg über Dinge nigen, deren Kompliziertheit man im Ausland, wo man weniger staatsrechtlichen Verhältnisse als die wirtschaftlichen Erdernisse sieht, längst nicht mehr begreifen kann. Wie die age des Groß-Hamburg-Problems auch gelöst werden mag, ts wird Hamburg die unbedingte Führung in diesem komzierten und exponierten Wirtschaftsgebilde behalten müssen. ine Sachkunde in Schiffahrtsangelegenheiten, seine praktische fahrung und seine Tradition, sein Ansehen in der Welt, auf s jeder Deutsche, der in Übersee war, stolz ist, machen es m gegebenen Führer, dem das Reich seine rein repräsentaen, Preußen seine wirtschaftlichen Interessen an der Unterte getrost anvertrauen kann. Ist dieses gegenseitige Vertrauen st gewonnen, so wird man eine Basis des Gebens und Nehmens den, die der territorialen und finanziellen Potenz beider ile entspricht. Dr. B.

— **Die tschechischen Freihafenzonen in Hamburg und Stettin.** e Verhandlungen über die tschechischen Freihafenzonen ischen dem Reich, Preußen und Hamburg einerseits, der chechoslowakei andererseits sind vor einiger Zeit auf einen en Punkt gekommen, da über die Auslegung der maßgebenden 63 und 364 des Versailler Vertrags grundlegende und zuchst scheinbar unüberbrückbare Meinungsverschiedenheiten ftauchten. Die Forderungen der tschechoslowakischen Unterndler waren in jeder Hinsicht zunächst so weitgehend, daß sie den deutschen Standpunkt indiskutabel waren. Hinsichtlich s Umfangs der Zonen war es möglich, die Ansprüche der genpartei auf ein vernünftiges Maß zu bringen, die Verhandigen, die nunmehr schon seit Jahren ergebnislos geführt wern, komplizierten sich aber um so mehr bei der Frage, in lchem Grad der Betriebsfertigkeit sich das abzutretende Gende befinden sollte. Der Artikel 363 sagt: „In den Häfen Hamrg und Stettin verpachtet Deutschland der Tschechoslowakei r einen Zeitraum von 99 Jahren Landstücke, die unter die gemeine Verwaltungsordnung der Freizonen treten und dem mittelbaren Durchgangsverkehr der Waren von oder nach esem Staate dienen sollen." Es ist also nur von Landstücken, inesfalls von fertigen Hafenanlagen die Rede, wie es die chechen verlangen. Diese Frage ist für die Tschechoslowakei sofern sehr wichtig, als mit der Notwendigkeit großer Investinen der wirtschaftliche Wert der ganzen zugestandenen Freifenrechte problematisch wird. Man kommt unter diesen Uminden zu der Überlegung, ob es nicht volkswirtschaftlich vorlhafter wäre, wenn die enormen Summen, die zum Ausbau ies dem tschechischen Verkehr in den beiden Seehäfen entrechenden Hafengebiets notwendig würden, für die Verbilling der tschechischerseits beeinflußbaren Transportmöglichiten zugunsten der tschechischen Ausfuhr über die deutschen fen verwendet würden.

Einen weiteren Kardinalstreitpunkt bildete die Hoheitsfrage dem abgetretenen Hafengebiet: Soll dasselbe tschechischer er deutscher Souveränität unterliegen? Der § 363 spricht nur n einem Verpachten, es kann also nur die Abtretung der tzung des Geländes gemeint sein. Man muß den Betrieb eines ößeren Hafens kennen, um die Unmöglichkeit zweier veriedener Hoheitsrechte einzusehen. Die Verwaltungsordnung r Freizonen entstammt dem deutschen Hoheitsrecht; wenn mnach die abzutretenden Landstücke unter die allgemeine Verltungsordnung der Freizonen treten sollen, so kann es nen auch nur ein deutsches Hoheitsrecht geben. Wenn die der chechoslowakei vertraglich zugesagten Rechte so weitgreifend dacht gewesen wären, so wären sie keinesfalls in dieser Kürze rmiert worden. Man stelle sich all die Konsequenzen vor, die i der tschechischen Auffassung staatsrechtlich, finanzwirtaftlich und betrieblich sich ergeben würden. Daß eine Großacht Hoheitsrechte im eigenen Lande „verpachtet", wäre in r europäischen Geschichte der erste Fall; denn es würde sich nn um die Abtretung von Land handeln, also um einen politien Akt, der unter den wirtschaftlichen Bestimmungen des rsailler Vertrags an falscher Stelle stünde. Der Sinn der nzen Bestimmung ist aber doch tatsächlich ein rein wirtschafther, insofern sie dem tschechischen Staat als Privatunternehr die sichere Anwartschaft auf die pachtweise Überlassung n Landstücken und Freihafengebieten gewährleisten sollte. s Bestehen zweier Souveränitäten würde sich finanztechnisch d betrieblich auf den Hafenverkehr in einer Weise auswirken, von allen an ihm Beteiligten, nicht zuletzt von der tschechien Wirtschaft selbst abgelehnt werden müßte. Die Hafengaben würden nach verschiedenen Gesichtspunkten erhoben, e überhaupt eine zweckmäßige einheitliche Hafenpolitik in rm einer Hafenordnung und hafenpolizeilicher Maßnahmen möglich wäre. Die Auswirkungen, die die Gewährung des heitsrechtes auf alle zum Hafenbetrieb notwendigen Nebentriebe haben würde, werden in ihrer Unmöglichkeit nur vorllbar, wenn wir sie in die Praxis projizieren. Man müßte der hechoslowakischen „Exklave" folgerichtig auch den Bau und Betrieb eigener Eisenbahn- und Postanlagen mit eigenem Personal zugestehen, deren Anschluß an das deutsche Netz nicht versagt werden könnte. Es würde eine Organisation in diesem autonomen Wirtschaftskörper geschaffen werden müssen, die sich in ihrer Unwirtschaftlichkeit binnen kurzem totlaufen würde, die aber in der Zeit ihres Bestehens der tschechischen Wirtschaft den Hafenumschlag verteuern und in zahlreichen Fällen auch den Gesamtbetrieb beider Häfen schädigen würde. Dies würde in all den Fällen eintreten, in denen Teilladungen das Hin- und Herdisponieren der Seeschiffe notwendig machen würden. Man mag die Frage betrachten, wie man will: kein praktischer Gesichtspunkt spricht dafür, daß eine Auslegung des § 363 im Sinn tschechischer Souveränität ebensogut oder gar besser als eine privatwirtschaftliche Verpachtung den wirtschaftlichen Zwecken Rechnung tragen würde, die der Versailler Vertrag im Auge hatte. Die Platzverhältnisse besonders des Hamburger Hafens sind heute bereits außerordentlich beschränkt; immerhin wird diese Tatsache keine unüberbrückbare Schwierigkeit für eine loyale Einigung darstellen. Die Hauptsache ist, daß die Verhandlungen völlig nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden und daß die tschechischen Unterhändler erkennen, daß die Interessen ihrer eigenen Wirtschaft mit denen unserer Häfen konform gehen und daß deshalb ihr bisheriger Standpunkt, ganz abgesehen von seiner rechtlichen Unhaltbarkeit, wirtschaftlich für ihr Land unvorteilhaft wäre. Dr. B.

Rechtspflege.

— **Aufwertung und Frachtschadenersatz.** Der Übertreibung von Schadenersatzforderungen im Eisenbahnverkehr beim innerdeutschen wie beim internationalen Frachtvertrag schiebt das folgende interessante Urteil des Reichsgerichts einen Riegel vor, indem es die bei der Aufwertung zu beachtenden Grundsätze angibt. Der Entscheidung liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Am 22. Mai 1919 gab die Klägerin, eine französische Firma, eine Eisenbahnfrachtgutsendung von Saarbrücken nach Mainz auf. Ein Teil mit einem Fakturenwert von 31 453 Frs. geriet in Verlust. Die Bahn berechnete den Fakturenwert nach dem Kurse des französischen Franken vom Tage der Auflieferung der Sendung und bezahlte demgemäß am 13. August 1920 73 915 ℳ. Die Klägerin fordert Aufwertung dieses Betrages wegen der zwischen Mai 1919 und August 1920 eingetretenen Verschlechterung der deutschen Währung. Das Oberlandesgericht sprach eine 100 prozentige Aufwertung nach dem Goldmarkkurse zu. Die Revision der Beklagten hatte Erfolg.

Die Entscheidung ist folgendermaßen begründet[1]):

Der Schadenersatz sei nur in deutscher Währung geschuldet, also der zum Kurse des Auflieferungstages in Mark umzurechnende Fakturenbetrag zugrunde zu legen. Verzug der Bahn komme hier nicht in Frage. Eine Aufwertung sei zwar auch im Eisenbahnfrachtrecht trotz der gesetzlichen Rückbeziehung des für den Wert maßgebenden Zeitpunktes auf den Tag der Auflieferung des Gutes nicht ausgeschlossen. Ob aber überhaupt Aufwertung zuzubilligen sei, hänge vor allem ab von dem Maß der Geldentwertung innerhalb der Zeit zwischen der Entstehung der Forderung und dem Tage der Zahlung. Nicht jedes Sinken der deutschen Währung könne den Anspruch auf Aufwertung begründen. Die Aufwertung werde im allgemeinen unbedenklich sein für Zeiträume, bei denen der entscheidende Endpunkt nach dem Sommer 1922 liege; dagegen bedürfe für früher abgeschlossene Zeitabschnitte die Aufwertungsfrage jedesmal einer besonders vorsichtigen und eingehenden Sachprüfung, denn erst mit dem Herbst 1922 habe die sprunghafte Verschlechterung der Papiermark eingesetzt. Hier handle es sich um eine ältere Zeit. Nur dann verdiene bei Vertragsverhältnissen die Entwertung einer Markforderung zufolge Währungsverschlechterung Berücksichtigung, wenn gegenüber der vertragsmäßigen Sachleistung die Vertragsleistung des Geldschuldners infolge Währungsverschlechterung in ihrem Werte dermaßen gesunken sei, daß der Austausch der beiderseitigen Leistungen ein unbilliges Mißverhältnis begründen würde. Entsprechendes habe für die durch § 88 E.V.O. geschaffenen Schadenersatzfälle zu gelten, bei denen der Geldschuld eine Gegenleistung nicht gegenüberstehe. Gewöhnliche Schadenersatzforderungen seien ohne weiteres nach dem Zeitpunkt der Urteilsfällung zu beurteilen, so daß es eines Rückgriffes auf Aufwertung bei ihnen nicht bedürfe. Im Falle des § 88 E.V.O. müsse dagegen, wenn Schuldnerverzug nicht in Frage komme, in Anwendung der Aufwertungsgrundsätze für den zu ersetzenden Sachwert ein innerhalb gewisser Grenzen gleichbleibender Wertausdruck gefunden und dieser mit der entwerteten Geldleistung verglichen werden. Die rechnerisch

[1]) Urteil des I. Z.-S. vom 11. März 1925. Deutsche Juristen-Zeitung, 30. Jahrgang. 1925. Heft 18, S. 1433.

genaue Verwendung des Goldmarkstandes als Aufwertungsmaßstab für deutsche Papiermarkschulden sei schon im allgemeinen nur mit großer Vorsicht zulässig. Hier sei von vornherein als Maßstab der Stand des französischen Franken gegeben gewesen, der von den Parteien und den Vorinstanzen für den fraglichen Zeitabschnitt als stabil behandelt worden sei. Nach ihrer eigenen Berechnung auf Frankengrundlage sei die Klägerin in Höhe von rund zwei Drittel ihrer Forderung durch die Eisenbahn befriedigt worden; es könne sich daher nur fragen, ob der Unterschied zwischen dem Werte des verlorengegangenen Frachtgutes und der in Höhe von zwei Drittel dieses Wertes geleisteten Zahlungen ein unbilliges Mißverhältnis darstelle, das die Aufwertung rechtfertigen könne. Die Klägerin könne eine Vorzugsstellung vor anderen Markgläubigern nicht beanspruchen. Das zwinge zu dem Schlusse, daß die Klägerin zwar, wie andere in gleicher Lage, durch die Verschlechterung der deutschen Währung dann eine Einbuße erleide, wenn sie die geschehene Papiermarkzahlung gelten lassen müsse, daß sie aber durch Empfang des vollen Papiermarkbetrages nach dem Kurse des Auflieferungstages immerhin noch eine durchaus annehmbare Entschädigung erhalten habe, welche die Aufwertung nicht zu begründen vermöge.

Bücherschau.

(Siehe auch S. 1480.)

— **„Vorschriften über Dienst- und sonstige Beamtenwohnungen“ (Reich und Preußen)** von Dr. Panzeram, Oberregierungsrat im Reichsfinanzministerium. Berlin SW 61, Verlag Georg Bath. In Leinen gebunden 5,— ℳ, durchschossen 6,50 ℳ.

Das Werk bringt sämtliche Vorschriften des Reiches über Dienst-, Miet- und Werkwohnungen in der neuesten Fassung einschließlich der zur Ausführung und Auslegung ergangenen Erlasse und Schreiben mit Erläuterungen. Bei der Zersplitterung des in Frage kommenden Stoffes in dienstlichen Anordnungen wird diese zusammenfassende Darstellung von all' denen besonders begrüßt werden, die beruflich mit dieser Materie zu tun haben. Insbesondere wird das Werk den Reichs- und Staatsbehörden, sowie den Gemeindeverwaltungen ein zuverlässiges Hilfsmittel sein und in Beamtenkreisen Interesse finden. W.

— **„Die Welt auf Schienen.“ „Die hundertjährige Eisenbahn.“** Das heutige Zeitalter sich überstürzender technischer Fortschritte findet Ausdruck auch in einer neuen Art volkstümlich technischer Literatur, die auch dem Nichtfachmann Interesse und volles Verständnis für die technischen Einrichtungen und Vorgänge vermitteln will. Ein ebenso dankenswertes wie schwieriges Gebiet, denn zumeist setzt der technische Schriftsteller für den Laien zuviel voraus. Ein Bahnbrecher auf diesem Gebiet ist Artur Fürst, der sich durch seine gemeinverständlichen technischen Werke, deren er uns eine ganze Zahl bereits beschert hat, wohl den hervorragendsten Platz unter den volkstümlich technischen Schriftstellern gesichert hat. Er hat uns mit dem ausgezeichneten Werke „Im Reiche der Technik“ beschenkt, das schon mehrere Auflagen erfahren hat und gemeinsam mit Alexander Moszkowsky das in 45 000 Stücken verbreitete „Buch der 1000 Wunder“ geschrieben. Vor kurzem ist eine Neuauflage seines Werkes „Die Welt auf Schienen“ herausgekommen, und anläßlich des 100jährigen Bestehens der Eisenbahn ein kleineres Werk „Die hundertjährige Eisenbahn“[1]), das ihre Entwicklungsgeschichte zum Gegenstande hat.

Das erstgenannte Buch ist ein guter Bekannter. Es erschien 1918 zum erstenmal: diese Ausgabe ist bereits in Nr. 65 des 58. Jahrgangs der vorliegenden Zeitung von Geheimrat Dr. Kemmann besprochen. Die jetzt vorliegende ist die dritte, die, neu durchgesehen, alle Neuerungen des Eisenbahnwesens, wie sie auf der Seddiner Ausstellung gezeigt wurden, einbegreift. Dem eigentlichen Hauptteil des Werkes, der sich mit den Erscheinungen und Einrichtungen im gegenwärtigen Eisenbahnbetrieb befaßt, ist ein geschichtlicher Abriß vorangesetzt, der die Entwicklung der Eisenbahn, ihre Kindheitszeit und das Heranreifen schildert.

An der Hand einer D-Zugfahrt von Berlin nach Halle lehrt uns Fürst das Auge für die Wesenseindrücke des modernen Eisenbahnbetriebes schärfen. Wir sehen die Einrichtungen d[er] Bahnhofshallen und der Strecke mit verständnisvollerem Au[ge] als bisher an. Dabei bietet sich Gelegenheit zu zeigen, wie ei[ne] neue Bahnlinie entsteht, wie man Pläne und Zeichnungen en[t]wirft, Vermessungen vornimmt, durch Auf- und Abtragen d[es] Bodens die Unebenheiten des Geländes ausgleicht, wie man dur[ch] Brücken und Tunnel die Wege über Täler und Berge gewinn[t], wie man einen sicheren Unterbau schafft und ihn gegen die U[n]bilden der Witterungen und sonstigen Gefahren schützt, u[nd] wie schließlich der Oberbau mit seinen Bettungen, Schwelle[n] und Schienen, Weichen und Drehscheiben entsteht. Wundervol[le] Brücken aller Art und kühn angelegte Tunnel, neuestens d[er] 1922 fertiggestellte zweite Stollen zu dem 20 km langen Simplo[n]-Tunnel, sowie das zum Teil in Angriff genommene, auf Ve[r]anlassung der englischen Regierung aber liegen gelassene Pr[o]jekt der Kanaluntertunnelung Dover-Calais, werden behandel[t]. Dann folgen die Betriebsmittel, als wichtigstes die Lokomotiv[e]. Wir erleben die Geburt der Lokomotive in der Werkstatt, lerne[n] ihre Funktionen im einzelnen kennen und werden mit den neu[]zeitlichen Meisterwerken auf dem Gebiete des Lokomotivbau[es] vertraut gemacht, bei denen das letzte an Leistungsfähigke[it] aus den Maschinen herausgeholt wird, der Dampfdruck im Kess[el] zur Erreichung von Höchstgeschwindigkeiten auf früher unge[]ahnte Höhe gesteigert und andererseits der Kohleverbrauch fü[r] die Pferdekraftstunde möglichst herabgesteigert wird. Vielfälti[g] sind die Maßnahmen, der Benutzung der Lokomotive ihre Arbe[it] zu erleichtern. Hierher gehören mechanische Beschickungsvor[]richtungen für die ungewöhnlich lang gewordene Roste, Aufstel[]lung des Führerplatzes vor dem Schornstein und der vorderste[n] Pufferbohle zum besseren Überblick, die zu einer allseitig ein[]geschlossenen Lokomotive mit Verbindungsgängen, ähnlich de[m] D-Zugwagen geführt hat. Weiter ist betrachtet die feuerlos[e] Lokomotive, die indessen von der Versorgungsstelle stets ab[]hängig bleibt. Die wegen der Schlagwettergefahr in Bergwerke[n] vielfach benutzte Druckluftlokomotive, die in großen Stahl[]flaschen gepreßte Luft zum Antrieb verwendet, die Benzin- un[d] Benzolmotorlokomotive, die auf Waldbahnen und Kleinbahnen, nicht aber auf Vollbahnen Vorteile bietet, die Diesel-Lokomotive, die auf dem vom deutschen Ingenieur Diesel erfundenen Schwer[]ölmotor beruht und für die größere Wirkungsmöglichkeiten heranzureifen scheint, und schließlich die auf der Seddiner Aus[]stellung 1924 von der Firma Krupp zum ersten Male gezeigte Turbo-Lokomotive, die durch die Drehbewegung von Turbinen angetrieben wird und nur vier Fünftel der bisherigen Kohlen[]menge braucht. Es folgt eine überaus mannigfaltige Muster[]karte von „rollenden Häusern“ und „Lastträgern“, Personen-, Güter- und Sonderwagen aller Art, in ihrer früheren und in ihrer neuzeitlichen Gestalt. In den weiteren Kapiteln werden Puffer und Kupplungen, Bremsen (Einzelbremse und durchgehende Bremse, insbesondere die Kunze-Knorr-Bremse), Signal, Pflege und Überwachung der Strecke, Bahnhöfe, das „dienstbare Heer“ der Beamten und der Aufbau der Fahrpläne für Personen- und Güterzüge behandelt. Auch besondere Bahnformen kommen zu ihrem Recht. Kühne Fahrten mit Zahnrad-, Drahtseil- und Schwebebahnen werden gezeigt und mit den elektrischen Voll[]bahnen der Blick in die Zukunft geführt. Die unverkennbaren großen Vorteile des elektrischen Fernbahnbetriebes liegen in der Herabsetzung der Betriebskosten durch Vereinigung der Kraft[]erzeugung in wenigen großen Werken, in der Verwendung von Wasserkräften oder minderwertigen Brennstoffen und der Ge[]winnung von Nebenprodukten, in der größeren Leistungsfähig[]keit und der Vermeidung von unnötigem toten Gewicht durch Mitschleppen von Vorräten, in der größeren Dienstfähigkeit der elektrischen Lokomotive, in der Erleichterung ihrer Bedienung, in der Befreiung von der Rauchbelästigung und von Flurschäden durch Funkwurf und in der Mitversorgung der Industrie und des Gewerbes mit elektrischem Strom. Durch die zahlreichen Versuche der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung sind auch bereits geeignetere Typen für Wechselstromlokomotiven ge[]funden. Ein weiterer Ausblick ist dem starken Konkurrenten der Welt auf Schienen, dem modernen Riesenflugzeug gewidmet, das sicher bestimmt ist, die Eisenbahn zu unterstützen, aber sie nicht überflüssig machen wird.

Das andere Buch von Fürst „Die hundertjährige Eisenbahn“ ist eine Neuerscheinung, die die Feier ihres hundertjährigen Ge[]burtstages, als am 27. September 1825 Stephenson den ersten Eisenbahnzug auf der Strecke Stockton-Darlington über ein Schienengleis fuhr, zum Anlaß nimmt. In England ist der 100[]jährige Gedenktag besonders feierlich begangen und durch zahl[]reiche Denkschriften begangen worden. Es war daher von Fürst ein glücklicher Gedanke, die Entwicklungsgeschichte der Eisen[]bahn aus seinem Buche „Die Welt auf Schienen“ zu einer be[]sonderen selbständigen Schrift zu gestalten. Vom Rad, als einer der größten menschlichen Erfindungen ausgehend, kommt Fürst über eine anschauliche köstliche Plauderei aus der Zeit der Post[]kutschen zu der Entwicklung der Lokomotive, die in den Dampf[]kutschen von Cugnot, Murdock, Gurney, Trevithik u. a. ihre Vorläufer hat. Trevithik erkannte, daß das Schienengleis die

[1]) Artur Fürst, „Die Welt auf Schienen.“ Eine Darstellung der Einrichtungen und des Betriebes auf den Eisenbahnen des Fernverkehrs nebst einer Geschichte der Eisenbahn. Mit 10 Tafeln und 423 Abbildungen im Text. Dritte, neu durchgesehene Auflage. Verlag von Albert Langen in München. Preis geheftet 20,— ℳ, gebunden 26,— ℳ. — Im gleichen Verlag Artur Fürst, Die hundertjährige Eisenbahn. Wie Meisterhände sie schufen. Mit 2 Tafeln und 69 Abbildungen im Text. Preis geheftet 5,— ℳ, gebunden 7,50 ℳ.

gnete Bahn für die „fahrende Maschine“ sei und schuf verdene Urtypen der Lokomotive, die aber zumeist durch ienenbruch ihr Ende fanden. Blenkinsop und Hedley setzten Versuche fort, bis in der Person des Engländers Stephenson, s Mannes von außerordentlicher Kraft und Zähigkeit, der ster erstand. Er baute schon 1814 eine auf Schienen laufende omotive „Mylord“, später in „Blücher“ umgetauft, und 1825 die Bahn Stockton-Darlington die „Lokomotion“ und die tive“, die auf dieser Strecke zum ersten Male am 27. September 1825 fuhr und neben Gütern auch 450 Personen beförte. Auf der von Stephenson unter großen Schwierigkeiten elegten ersten größeren Bahnstrecke Manchester-Liverpool ann in dem weltberühmten Rennen von Rainhill 1829 die von erbaute Lokomotive „Rakete“, deren Räder durch Stangen einander gekuppelt waren, den Sieg über die anderen Maenen. Sie durchfuhr die 19 km lange Strecke in 53 Minuten legte sie 20 Mal zurück, ohne daß sich ein Fehler an der chine zeigte. Weiter behandelt Fürst in der Sonderschrift noch die geschichtliche Weiterentwicklung des Gleises und des neu erfundenen Verkehrsmittels und wendet sich dann den Vorkämpfern der Eisenbahn in Deutschland, Harkort, Baader, Scharrer, List und ihren Lebensschicksalen zu. List war der erste, der für eine planmäßige Schaffung eines Eisenbahnnetzes eintrat, der aber von der Mitwelt verkannt zum Märtyrer seiner Sache geworden ist.

Wie alle Arbeiten Fürsts lassen auch die vorliegenden an Reichhaltigkeit des Inhalts und Gründlichkeit der Durcharbeit nichts zu wünschen übrig. Was sie aber besonders wertvoll macht, das ist die Art und Weise, wie Fürst durch seine glänzende und ihm eigene Schilderungskraft die schwierigen und verwickelten eisenbahntechnischen Einrichtungen und ihre Arbeitsweise auch dem Laien zum vollen Verständnis bringt. Es ist die ihm eigentümliche und auch vielfach launige Gestaltungskraft, mit der Fürst uns in fesselndster Weise die Geheimnisse der Eisenbahn schildert, die ihren Besitz für jedermann so wertvoll macht. Dr. Lenke.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Drucksachen des Vereins.

eu herausgegeben sind folgende Drucksachen: „Nachtrag IV den Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Bebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen (TV)“ (verlt mit Rundschreiben Nr. I 171 vom 23. Dezember 1925; „Einliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebren“ (versandt mit Rundschreiben Nr. I 149 vom 24. Deber 1924); „Bericht über die Arbeiten des Technischen Aussses in der Frage der Ausbildung einer selbsttätigen durchenden Bremse für Güterzüge (16. Ergänzungsband zum Organ die Fortschritte des Eisenbahnwesens)“ (versandt mit Rundreiben Nr. I 169 vom 24. Dezember 1925).

Betriebsveränderungen.

eichsbahndirektionsbezirk Dresden. In dem km langen Streckenabschnitt Eibau-Oberoderwitz Hauptbahn Bischofswerda-Zittau ist am 21. Dezember 1925 zweite Gleis in Betrieb genommen.

eichsbahndirektionsbezirk Dresden. Am 5. Jar 1926 wird der Haltepunkt Dresden-Plauen von Stein + 25,0 nach Stein 29 + 22,4 der Hauptbahn Dresden-Reichen-a (Vogtl.) verlegt. Hierdurch ändert sich die Entfernung sden Hbf.-Dresden-Plauen von 3,67 auf 2,97 km, Dresden-uen-Freital-Potschappel von 3,22 auf 3,92 km und Dresden-uen-Freital-Birkigt von 2,59 auf 3,29 km.

Änderung von Stationsnamen.

Reichsbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Strecke Ballstädt-Straußfurt gelegene Bahnhof Tennstedt führt vom 1. Januar 1926 ab die Bezeichnung „Bad Tennstedt.“

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 149 vom 24. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einheitliche Bezeichnung der Lokomotiven, Tender und Triebwagen;

Nr. I 169 vom 24. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bericht über die Arbeiten des Technischen Ausschusses in der Frage der Ausbildung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterzüge (16. Ergänzungsband zum Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens);

Nr. I 171 vom 23. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachtrag VI zu den TV;

Nr. III 259 vom 23. Dezember 1925 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlegung des Sitzes zweier Eisenbahn-Gesellschaften;

Nr. IV 244 vom 19. Dezember 1925 an a) die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses, b) die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Ausgabe des „Internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs“ und des „Internationalen Eisenbahn-Gütertarifs“ als Vereinsdrucksachen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Aenderungen von Stationsnamen.

er an der Strecke Ballstädt-Straußfurt egene Bahnhof Tennstedt führt vom anuar 1926 ab die Bezeichnung „Bad nstedt“. (1289)

Erfurt, den 23. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Erfurt.

2. Güterverkehr.

hsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

it Gültigkeit vom 24. Dezember wird das Warenverzeichnis des Ausmetarifs 8 ergänzt und bei einzelnen nahmetarifen werden neue Versandionen nachgetragen.

erlin, den 18. Dezember 1925. (1271)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

teldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

m 1. Januar 1926 werden die Stationen sburg Ost, Augsburg Ringbf. und sburg Ringbahnanschlüsse der Augser Lokalbahn in den direkten Tarif enommen. Näheres bei den Abfertigen.

rfurt, den 22. Dezember 1925. (1272)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr, Tfv. 66.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 werden die Stationen Döbern (Ostpreußen) und Henfels in den Tarif einbezogen. (1291)

Berlin, den 24. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhrausnahmetarif D 23. Verkehr Tschechoslowakei—Niederlande.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 ist im Warenverzeichnisse auf Seite 2 des Tarifs unter „Abteilung IV. Güter der deutschen Tarifklasse D“ nachzutragen: „Tonwaren“. (1281)

Dresden, am 23. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Dresden.

Deutsch-nordischer Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A und B.

Ab 1. Januar 1926 wird die Hilleröd-Frederiksvaerk-Hundested Eisenbahn in Hilleröd in den deutsch-nordischen Verbandsgüterverkehr aufgenommen. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 22. Dezember 1925. (1274)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahngütertarif Heft C II (Ausnahmetarife) Tfv. 5.

Der Ausnahmetarif 5a wird bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 31. März 1926 verlängert. (1292)

Berlin, den 28. Dezember 1925.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. September 1924.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1926 ist der Tarif wie folgt zu ergänzen:

1. Im Titelblatt und auf Seite 5 ist nach Viechtach nachzutragen: „und der Augsburger Lokalbahn-Aktiengesellschaft in Augsburg“. — 2. Im Verzeichnis der beteiligten Bahnen (Seite 2) ist an erster Stelle nachzutragen: „Augsburger Lokalbahn, Aktiengesellschaft (Augsburg). — 3. Unter C (Seite 4) ist nachzutragen: „Au. Lok = Augsburger Lokalbahn, Aktiengesellschaft“. „Ringbf. = Ringbahnhof.“. — 4. In die Entfernungstafel I (Seite 6) sind folgende Stationen aufzunehmen:

Augsburg Ost (Au. Lok.) *,
Augsburg Ringbahnanschlüsse (Au. Lok.) *,
Augsburg Ringbf. (Au. Lok.) *.

München, 21. Dezember 1925. (1279)
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Durchfuhrausnahmetarif D 22 für bestimmte Güter der Klasse A—D. Verkehr Niederlande-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 werden im vorgenannten Tarif die Sätze der Abteilung XX bei dem Überga Laarwald-Grenze auf Seite 8 des Tarifs wie folgt geändert:

Von Laarwald-Grenze

Güter der Abteilung	Nach Basel Bad. Bf. Übergang Westschweiz			Nach Basel Bad. Bf. Ort u. Übergang übrige Schweiz			Nach Waldshut Übergang			Nach Schaffhausen Ort u. Übergang			Nach Singen (Hohentwiel) Übergang			Nach Konstanz Übergang			Nach Friedrichshafen Übergang			Nach Lindau-Reutin Übergang		
	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hauptklasse	5 t	10 t	Hau kla
XX	—	0,94	0,86	—	0,94	0,86	—	0,96	0,89	—	0,95	0,88	—	0,95	0,87	—	0,96	0,89	—	0,98	0,89	—	0,97	0,

Gleichzeitig ist in Ziffer 4 der Anwendungsbedingungen auf Seite 3 des Tarifs hinter den Worten „b) Für die Abteilung X der Zusatz „mit Ausnahme der über den Übergang Laarwald beförderten Mengen“ einzuschalten.

Köln, den 22. Dezember 1925. (1278)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Reichsbahndirektion.

Tfv. 1 b. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 treten folgende Änderungen im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B ein:

a) In das Verzeichnis der zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen zugelassenen Güter — Verzeichnis II — ist als neue Ziffer 32 a aufzunehmen: „Torfstreu und Torfmull im Falle der Ausfuhr.“

b) Die Stellen „Sulfitablauge der Zellstofferzeugung“ der Klassen C und E sind zu streichen. Dafür werden neu aufgenommen:

1. in die Klasse E:

„Sulfitablauge der Zellstofferzeugung, auch entgeistet, eingedickt, neutralisiert oder angesäuert, mit einem Gehalt an Erdalkalien von höchstens 2 % auf Trockensubstanz berechnet.“

2. in die Klasse F:

a) „Sulfitablauge der Zellstofferzeugung, auch entgeistet, eingedickt oder neutralisiert, mit einem Gehalt an Erdalkalien von mehr als 2 % auf Trockensubstanz berechnet.“

b) „Sulfitablauge, wie in Klasse E genannt, im Falle der Ausfuhr.“

c) In die Klasse F wird als neue Tarifstelle aufgenommen: „Gips, natürlicher, roher (rohe Gipssteine) im Falle der Ausfuhr.“

Berlin, den 21. Dezember 1925. (1275)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Heft B. Entfernungen für den Binnen- und Wechselverkehr der früheren Preußisch-Hessischen usw. Staatsbahnen usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird das Teilheft B. II 20 unter Berücksichtigung der Nachträge 1—27 neu herausgegeben.

Die T.V.A. Verfügung lfd. Nr. 129/1920 ist nicht eingearbeitet und bleibt noch in Geltung. Preis des Heftes 4,30 RM.

Berlin, den 21. Dezember 1925. (1276)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsgütertarif, Teil II.

Die im Rahmen der genannten Verbandstarife für bestimmte Güter des deutschen Nottarifs für die deutsche Strecke gewährte weitere Ermäßigung von 10 % wird bis zum 31. März 1926 verlängert. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. Dezember 1925. (1286)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Gütertarif, Heft C II (Ausnahmetarife). Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 28. Dezember 1925 wird im Ausnahmetarif 7 unter II die Entemaillierungsanstalt von Hermann Sprenger G. m. b. H. nachgetragen.

Berlin, den 22. Dezember 1925. (1277)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Berlin.

Durchfuhr-Ausnahmetarif D 92 für den Verkehr Dänemark-Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs. Näheres durch Reichsbahntarifanzeiger.

Altona, den 22. Dezember 1925. (1273)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Tf. 157a. Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverbandsgütertarif Teil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 wird der Betrieb auf den Strecken Winterswyk-Landesgrenze von den niederländischen Eisenbahnen übernommen. Die Station Winterswyk scheidet von diesem Tage ab aus dem Reichsbahnverkehr aus und ist in sämtlichen Vorschriften und Tarifen, die den Deutsch-Niederländischen Verband betreffen, zu streichen.

Die Abfertigung und Rechnunglegung für Winterswyk im deutsch-niederländischen Lokalverkehr fällt von dem genannten Tage ab ebenfalls weg.

Köln, den 22. Dezember 1925. (1290)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Köln.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1926 sind die Stationen „Augsburg Ost, Augsburg Ringbf. und Augsburg Ringbahnanschlüsse“ der Augsburger Lokalbahn, Aktiengesellschaft in der Kilometertafel I des Tarifs mit dem Hinweis „s. Bayer. Lokalb.-Schnittarif“ nachzutragen.

München, 23. Dezember 1925. (1283)

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Güterverkehr Deutsche Reichsbahn-Saarbahnen im unmittelbaren Übergang. Teil II Heft 3. Tarif vom 15. Juni 1925.

Zu streichen sind mit allen Angaben:

Seite 3: „Die von der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft A.-G. in Lahr betriebene Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach.“

Seite 19: „Lahr Mittelbad. Eisenb.“

Seite 21: „Reichenbach b. Lahr“ und „Seelbach b. Lahr.“.

München, den 24. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern. (1285)

Deutsch-dänischer und deutsch-schwedischer Kohlentarif.

Die im Nachtrag III zum deutsch-dä schen und im Nachtrag II zum deuts schwedischen Kohlentarif, beide gültig 1. Januar 1926, enthaltenen Ausnahm tarife 1 und 2 treten nicht in Kraft. Auskunft durch die Abfertigungen.

Altona, den 23. Dezember 1925. (128

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona
namens der Verbandsverwaltungen.

Durchfuhrausnahmetarif S. D. 2 und S. D. 7.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1926 wi im Warenverzeichnis Abteilung XII d S. D. 2 Kryolith gestrichen und mit Gü tigkeit vom 1. Januar 1926 im Durchfuh tarif S. D. 7 unter Abteilung XXI e Mindestmengentarif für Kryolith ei geführt.

Näheres durch Reichsbahntarifanzeige

Altona, den 23. Dezember 1925. (128

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Reichsbahndirektion Altona.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

1. In der Kilometertafel II des Tari hat die Anmerkung „†)“ für die Statio Laichingen [Württ. E. G.] zu laute „†) Für Kalk, gebrannten, und Beto waren der Klasse E werden die Tari entfernungen um 19 km gekürzt.“

2. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 19 sind die Stationen Augsburg Ost, Aug burg Ringbf. und Augsburg Ringbah anschlüsse der Augsburger Lokalbah Aktiengesellschaft in der Kilomete tafel I mit dem Hinweis „s. Bayer. Lok bahn-Schnittarif“ nachzutragen. (128

München, 23. Dezember 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 19 ist die Entfernungstafel I (Tarifna trag II, Seite 4) zu ergänzen:

Augsburg Ost [Au. Lok], Anstoß a Nr. 32: 20 km;

Augsburg Ringbf. [Au. Lok], Anstoß a Nr. 32: 10 km;

Augsburg Ringbahnanschlüsse [A Lok], Anstoß an Nr. 32: 30 km.

2. In der Kilometertafel I (Tarifnac trag II, Seite 5) ist bei Bruckdorf (Op die Bezeichnung „(Opf)“ zu streichen.

München, 23. Dezember 1925. (128

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Tarifamt bei der Gruppenverwaltung Bayern.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Reichsbahndirektionspräsident z. D. Wulff in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.9.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29. Fernruf: Lützow 4765.

Nr. 53. | Berlin, den 31. Dezember 1925. | LXV. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint jeden Donnerstag
nd kann im In- und Auslande durch jede Postanstalt, jede Buchhandlung, sowie on der Verlagsbuchhandlung Julius Springer, Berlin W9, Linkstr. 23/24, unter reifband zuzüglich Portokosten bezogen werden.

Bezugspreis: Vierteljährlich für das In- und Ausland 6,— RM. Hierzu itt bei direkter Zustellung durch den Verlag das Porto bzw. beim Bezuge irch die Post die postalische Bestellgebühr. Einzel-Nr. 0,60 RM zuzüglich Porto.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher Zeitschriften usw. sind an die **hriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,** **amtliche Bekanntmachungen** an das **Bureau des Vereins Deutscher isenbahnverwaltungen,** beide in Berlin W9, Köthener Str. 28/29, einzusenden.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch **Privatanzeigen** angenommen. Preis: Die Seite 150,— Reichsm.; ½, ¼, ⅛ Seite anteilig. Gelegenheitsanzeigen die einspaltige Millimeter-Zeile 0,15 RM. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. **Beilagen** werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die **Verlagsbuchhandlung Julius Springer** in Berlin W9, Linkstraße 23/24. Fernsprecher: Amt Kurfürst 6050—53. Drahtanschrift: Springerbuch. Reichsbank-Giro-Konto. — Deutsche Bank Berlin, Depositen-Kasse C. — Postscheck-Konten: für Zeitschriften-Bezug und einzelne Hefte: Berlin Nr. 20 120 Julius Springer Bezugsabteilung für Zeitschriften; für Anzeigen, Beilagen und Bücherbezug: Berlin Nr. 118 935 Julius Springer.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Reichsbahndirektionspräsidenten z. D. Wulff in Berlin.
Für den Anzeigenteil verantwortlich F. Luckhardt, Berlin SO 26.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann & Co. in Berlin SW.